

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة باتنة -1-

كلية: العلوم الإنسانية و الاجتماعية

قسم: علم النفس وعلوم التربية و الأطفونيا

الموضوع

فاعلية برنامج وقائي مقترح قائم على نظرية دافع الحماية في خفض التفاؤل غير الواقعي و تنمية سلوك السياقة الآمنة لدى السائقين

أطروحة مقدمة لنيل درجة الدكتوراه في علم النفس العيادي

- تخصص علم نفس الصحة-

إشراف الأستاذ الدكتور:

رحال غربي محمد الهادي

إعداد الطالبة:

زعابطة سيرين هاجر

أعضاء لجنة المناقشة

المؤسسة	الصفة	الرتبة	الاسم و اللقب
جامعة باتنة 1	رئيسا	أستاذ التعليم العالي	بن علي راجية
جامعة باتنة 1	مشرفا و مقررا	أستاذ التعليم العالي	رحال غربي محمد الهادي
جامعة المسيلة	مناقشا	أستاذ التعليم العالي	قدوري رايح
جامعة بسكرة	مناقشا	أستاذ التعليم العالي	جابر نصر الدين
جامعة باتنة 1	مناقشا	أستاذة محاضرة- أ-	صالح بن شريف حنيفة
جامعة خنشلة	مناقشا	أستاذ التعليم العالي	معروف المنور

السنة الجامعية: 2015-2016

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة باتنة -1-

كلية: العلوم الإنسانية و الاجتماعية

قسم: علم النفس وعلوم التربية و الأطفونيا

الموضوع

فاعلية برنامج وقائي مقترح قائم على نظرية دافع الحماية في خفض التفاؤل غير الواقعي و تنمية سلوك السياقة الآمنة لدى السائقين

أطروحة مقدمة لنيل درجة الدكتوراه في علم النفس العيادي

- تخصص علم نفس الصحة-

إشراف الأستاذ الدكتور:

رحال غربي محمد الهادي

إعداد الطالبة:

زعابطة سيرين هاجر

أعضاء لجنة المناقشة

المؤسسة	الصفة	الرتبة	الاسم و اللقب
جامعة باتنة 1	رئيسا	أستاذ التعليم العالي	بن علي راجية
جامعة باتنة 1	مشرفا و مقررا	أستاذ التعليم العالي	رحال غربي محمد الهادي
جامعة المسيلة	مناقشا	أستاذ التعليم العالي	قدوري رايح
جامعة بسكرة	مناقشا	أستاذ التعليم العالي	جابر نصر الدين
جامعة باتنة 1	مناقشا	أستاذة محاضرة- أ-	صالح بن شريف حنيفة
جامعة خنشلة	مناقشا	أستاذ التعليم العالي	معروف المنور

السنة الجامعية: 2015-2016

الشكر و العرفان

بقلب خاشع و نية خالصة أحمد الله عزّ و جلّ و أشكره على توفيقه إياي و تسديده لخطاي لإتمام هذا البحث.

أتوجه ببالغ التقدير و الاحترام و الشكر لأستاذي الفاضل رحال غربي محمد الهادي على ما لمست منه تشجيع طيلة مراحل إعداد هذا العمل.

أتقدم بأسمى عبارات الشكر لكل من مهّد لي الطريق للقيام بالعمل الميداني، و أخص بالذكر والدي الغالي حفظه الله، و القائمين على المؤسسات و المديريات و البلديات التي أجريت بها الدراسة الاستطلاعية.

كما أوجه بالغ الشكر إلى السيد بومدين مدير النقل لولاية سيدي بلعباس، و السيد عبد الرحمان سيدي محمد مدير مركز التكوين المهني و التمهين لسيدي لحسن، و المفتشين الرئيسيين بمديرية النقل؛ السيد طيبي حسين و السيد تساعي الحاج.

أشكر الأساتذة المكوّنين لسائقي سيارات الأجرة على موافقتهم لنا على تطبيق البرنامج، و على رأسهم السيد طالب أحمد.

لا يسعني إلاّ أن أشكر أفراد العينة الاستطلاعية و الأساسية على قبول مشاركتهم في البحث و على تخليهم بالاهتمام و التعاون و المواظبة.

تقدير و شكر خالصين أبايديهما للسادة الأساتذة أعضاء لجنة المناقشة على تفضلهم بمناقشة هذا العمل و إضفاء خبرتهم عليه.

أوجه شكري أيضا للسادة محكمي البرنامج الذين بذلوا جهدا طيبا في إبداء ملاحظاتهم حول البرنامج. أشكر طلبتي الأعزاء في جامعة سيدي بلعباس وعلى رأسهم بونوة الشيخ، و سليمان نور الهدى على ما لمست منهم من عون كلما احتجته.

أشكر كل من أمدني بيد المساعدة لإتمام هذا العمل

زعابطة سيرين هاجر

فاعلية برنامج وقائي مقترح قائم على نظرية دافع الحماية في خفض التفاؤل غير الواقعي و تنمية سلوك السياقة الآمنة لدى السائقين.

سيرين هاجر زعابطة، دكتوراه

جامعة باتنة -1- ، 2016 م

هدف البحث الحالي إلى اقتراح برنامج وقائي قائم على نظرية دافع الحماية لرولاندر و روجرز (1983 ، Roland ، W Rogers)، فضلا عن تقصي فعاليته في خفض التفاؤل غير الواقعي و تنمية سلوك السياقة الآمنة لدى عينة إجمالية من السائقين قدرها 62 سائقا مترشحا لاجتياز دورة تكوينية بمركز التكوين المهني لسيدى لحسن - سيدى بلعباس- للحصول على شهادة سائق سيارة أجرة خلال الفترة الممتدة من 21 مارس إلى غاية 10 أبريل من سنة 2016 .

لقياس متغيرات البحث قامت الباحثة بإعداد اختبارين؛ الأول يقيس التفاؤل غير الواقعي لدى السائق و الثاني يقيس سلوك السياقة الآمنة، حيث تم تقنينها ضمن دراسة استطلاعية دامت 7 أشهر على عينة تكونت من 305 سائقا من مختلف بلديات ولاية سيدى بلعباس، و قد أسفرت هذه المرحلة عن حساب الخصائص السيكومترية و المعايير للمقياسين و استخراج مستويات كل متغير . كما استندت الباحثة على استمارتي تقييم الجلسات و البرنامج لتقصي تفاعل أفراد العينة الأساسية مع البرنامج.

اعتمد البحث الأساسي على المنهج التجريبي بتصميم المجموعات المتكافئة بقياس قبلي و بعدي (بعد الانتهاء من جلسات البرنامج) ، و في سبيل ذلك قسمت عينة البحث الأساسي بطريقة عشوائية إلى عينتين: واحدة تجريبية (31 فردا) و أخرى ضابطة (31 فردا) متجانسين من حيث (السن، الجنس، المستوى التعليمي، نوع رخصة السياقة ، مدة السياقة الفعلية، معدل السياقة، أسبقية التعرض لحادث مرور، التسبب في حادث مرور، التعرض لعقوبة جراء القيام بمخالفة مرورية).

توصل البحث إلى النتائج التالية:

- مستوى التفاؤل غير الواقعي و سلوك السياقة الآمنة لدى العينة الكلية في القياس القبلي متوسط.

- لا يختلف أداء أفراد العينة الضابطة عن أداء أفراد العينة التجريبية على اختبار التفاؤل غير الواقعي، حيث بلغت قيمة (ت) = 1.815 و قيمة $p = 0.075$ و هي غير دالة إحصائياً كونها أكبر من مستوى الدلالة 0.05.
- لا يختلف أداء أفراد العينة الضابطة عن أداء أفراد العينة التجريبية على اختبار سلوك السياقة الآمنة ، حيث بلغت قيمة (ت) = 1.224 و قيمة $p = 0.226$ و هي غير دالة إحصائياً كونها أكبر من مستوى الدلالة 0.05.
- لا يوجد فرق بين متوسطي درجات العينة الضابطة على اختبار التفاؤل غير الواقعي في التطبيقين القبلي و البعدي إذ يتبين من خلال قيمة (ت 1.452) أنها غير دالة إحصائياً حيث جاءت ($p = 0.175$) أكبر من 0.05.
- لا يوجد فرق بين متوسطي درجات العينة الضابطة على اختبار سلوك السياقة الآمنة في التطبيقين القبلي و البعدي إذ يتبين من خلال قيمة (ت 1.558) أنها غير دالة إحصائياً حيث جاءت ($p = 0.130$) أكبر من 0.05.
- يوجد فرق بين متوسطي درجات العينة التجريبية على الدرجة الكلية لاختبار التفاؤل غير الواقعي في التطبيقين القبلي و البعدي إذ يتبين من خلال قيمة (ت -6,073) أنها دالة إحصائياً حيث جاءت ($p = 0.000$) أقل من 0.05. لصالح التطبيق البعدي بمتوسط حسابي قدره 41,1935 ، وقد بلغت قيمة حجم التأثير ($d = 0.90$) و هي تدل على حجم تأثير كبير لجلسات البرنامج الوقائي على التفاؤل غير الواقعي حسب معايير كوهين.
- يوجد فرق بين متوسطي درجات العينة الضابطة على الدرجة الكلية لاختبار سلوك السياقة الآمنة في التطبيقين القبلي و البعدي إذ يتبين من خلال قيمة (ت 11,933) أنها دالة إحصائياً حيث جاءت ($p = 0.000$) أقل من 0.05 وذلك لصالح التطبيق البعدي بمتوسط حسابي قدره 171,6129. أما بالنسبة لقيمة حجم التأثير فقد بلغت ($d = 2.73$) و هي تدل على حجم تأثير كبير لجلسات البرنامج الوقائي على سلوك السياقة الآمنة.
- يختلف أداء أفراد العينة الضابطة عن أداء أفراد العينة التجريبية على الدرجة الكلية لاختبار التفاؤل غير الواقعي حيث بلغت قيمة (ت) = 6.471 و قيمة $p = 0.000$ و هي دالة إحصائياً كونها أقل من مستوى الدلالة 0.05 ، وذلك لصالح العينة التجريبية بمتوسط حسابي قدره 41.1935. وقد بلغت قيمة حجم التأثير ($d = 2.32$) و هي تدل على حجم تأثير كبير لجلسات البرنامج الوقائي على التفاؤل غير الواقعي.
- يختلف أداء أفراد العينة الضابطة عن أداء أفراد العينة التجريبية على الدرجة الكلية لاختبار سلوك السياقة الآمنة ، حيث بلغت قيمة (ت) = -8,655 و قيمة $p = 0.000$ و هي دالة إحصائياً كونها أقل من مستوى الدلالة 0.05 ، وذلك لصالح العينة التجريبية بمتوسط حسابي قدره 171,6129. أما بالنسبة لقيمة حجم التأثير فقد بلغت ($d = 4.84$) و هي تدل على حجم تأثير كبير لجلسات البرنامج الوقائي على سلوك السياقة الآمنة.

Abstract :

Effectiveness of a proposed preventive program based on the protection motivation theory to lessen unrealistic optimism and to enhance the safe driving behavior among the drivers.

Sirine hadjer Zaabta, doctorate

University of Batna -1- , 2016

The present study has aimed to propose a preventive program based on the protection motivation theory of (Roland W Rogers,1983), as well as to reveal its effectiveness to lessen unrealistic optimism and to enhance the safe driving behavior among a sample of 62 driving candidates to pass a training session at the professional formation center of Sidi Lahcen – Sidi Bel Abbes, to get a qualification of a taxi driver during the period from 21 march to 10 April 2016.

To measure the research variables, we have constructed two tests, one measuring driver's unrealistic optimism, and the other measure the behavior of safe driving, which has been adapted into an exploratory study lasted seven months on a sample of 305 drivers from various towns of Sidi Bel Abbes. This stage has resulted to account theirs psychometric characteristics; standards and levels of each variable. The researcher also was relied on two constructed measures to evaluate the interaction of the sample with the program.

This research was based on the experimental method with a pre and posttest (after completion of the program sessions). For this reason we have divided the sample randomly into two, one formed the experimental sample (31 pupils) and the other formed the control sample (31 pupils) homogenous in terms of (age, sex, educational level, type of driver's license, the duration of the actual driving, the primacy of exposure to traffic accident, causing a traffic accident, Exposure to Penalty because of the violation of traffic code).

The research has resulted the following consequences:

- A median level in unrealistic optimism and safe driving behavior of the whole sample in the pretest.
- The absence of statistically significant differences between the control and the experimental sample in terms of unrealistic optimism, as the value of $(T) = 1.815$ and $p = 0.075 > 0.05$.

- The absence of statistically significant differences between the control and the experimental sample in terms of the behavior of safe driving, as the value of (T) = 1.224 and $p = 0.226 > 0.05$.
- There are no statistically significant differences between means scores of control sample on the unrealistic optimism test in pre and posttest, the value of (T 1.452) and $p = 0.175 > 0.05$.
- There are no statistically significant differences between the means : scores of control sample on the behavior of safe driving test in pre and posttest, the value (T 1.558) and $p = 0.130 > 0.05$.
- Statistically significant differences were found between the means scores of the experimental sample on the total score for unrealistic optimism test in the two applications (pre and posttest), the value (T -6073) and ($p = 0.000$) < 0.05 . In favor of the post application with a mean of 41.1935, as for the value of effect size: ($d = 0.90$) indicate a big impact for the preventive program on unrealistic optimism.
- There are a statistically significant differences between the means scores of the experimental sample on the total score for behavior of a safe driving test in two applications (pre and posttest), the value (T 11.933) and ($p = 0.000$) < 0.05 in favor of the post application with a mean of 171.6129. As for the value of the effect size it amounted to ($d = 2.73$) indicate a big impact for the preventive program on the behavior of a safe driving.
- There are statistically significant differences between the means scores of the experimental sample the means scores of control sample in terms of unrealistic optimism, the value of (T) = 6.471 and $p = 0.000 < 0.05$, in favor of the experimental sample with a mean of 41.1935. The value of the effect size was : ($d = 2.32$) indicate a big impact for the preventive program on unrealistic optimism.
- There are a statistically significant differences between the means scores of the experimental sample and the means scores of control sample in terms of behavior of safe driving, as the value of (t) = 8,655- and $p = 0.000, < 0.05$, in favor of the experimental sample with a mean of 171.6129. As for the value of the effect size, it has amounted to ($d = 4.84$) indicate a big impact for the preventive program on the behavior of safe driving.

Résumé :

L'efficacité d'un programme préventif proposé basé sur la théorie de la motivation à la protection pour réduire l'optimisme irréaliste et augmenter le comportement d'une conduite sécurisée chez les conducteurs.

Sirine hadjer Zaabta, doctorat

Université de Batna -1- , 2016

L'objectif de la recherche actuelle est de proposer un programme préventif basé sur la théorie de la motivation à la protection de (Roland W Rogers,1983), et d'examiner son efficacité dans la réduction de l'optimisme irréaliste et l'augmentation du comportement d'une conduite sécurisée chez un échantillon de conducteurs composé de 62 candidats à une formation au centre de formation professionnelle de Sidi Lahcen - Sidi Bel Abbes- pour l'obtention d'un diplôme de chauffeur taxi , durant la période allant du 21 Mars au 10 Avril 2016.

Pour mesurer les variables de la recherche, on a conçu deux tests : le premier consiste à mesurer l'optimisme irréaliste du conducteur et l'autre mesure le comportement d'une conduite sécurisée. Ces tests ont été adaptés dans une étude exploratoire qui a duré sept mois sur un échantillon de 305 conducteurs de diverses communes de la wilaya de Sidi Bel Abbes .Cette étape nous a permis de calculer les caractéristiques psychométriques, les normes des deux mesures et d'extraire les niveaux de chaque variable. On a également invoqué deux questionnaires pour évaluer l'interaction des membres d'échantillon avec le programme préventif.

La recherche fondamentale est basée sur la méthode expérimentale avec une mesure antérieure et postérieure (avant et après la fin du programme). Pour cela, on a divisé l'échantillon global composé de 62 individus de façon aléatoire en deux groupes : l'un expérimental (31 individus) et l'autre groupe de contrôle (31 individus). ces deux derniers sont homogènes en termes de : âge, sexe, niveau d'instruction, type de permis de conduire, la durée de la conduite réelle, la moyenne de la durée de conduite ,l'exposition à des accidents de la circulation, causer un accident de la circulation, l'exposition à une pénalité à cause d'une infraction routière.

La recherche a permis les résultats suivants :

- Un niveau moyen d'optimisme irréaliste et du comportement de conduite sécurisée chez l'échantillon global dans la mesure antérieure.

- L'absence de différences statistiquement significatives entre les deux échantillons (contrôle et expérimental) en terme d'optimisme irréaliste ; la valeur de (T) = 1,815 et la valeur de $p = 0,075 > 0,05$.
- L'absence de différences statistiquement significatives entre les deux échantillons contrôle et expérimental en terme du comportement d'une conduite sécurisée ; la valeur de (T) = 1,224 et la valeur de $p = 0,226 > 0,05$.
- Aucune différence statistiquement significative entre les moyennes des scores de l'échantillon contrôle sur le test de l'optimisme irréaliste entre les mesures antérieure et postérieure ; la valeur de (T 1.452) et $p = 0,175 > 0,05$.
- Pas de différences statistiquement significatives entre les moyennes des scores de l'échantillon contrôle sur le test du comportement d'une conduite sécurisée entre les mesures antérieure et postérieure ; la valeur de (T 1.558), et ($p = 0,130$) $> 0,05$.
- Il existe des différences statistiquement significatives entre les moyennes des scores d'échantillon expérimental sur le test d'optimisme irréaliste entre les deux applications antérieure et postérieure. La valeur (T -6073), et ($p = 0,000$) est inférieure à 0,05. En faveur de l'application postérieure avec une moyenne de 41,1935, la valeur de l'effet est : ($d = 0,90$) qui indique un impact important du programme préventif sur l'optimisme irréaliste. selon les critères de Cohen.
- Il existe des différences statistiquement significatives entre les moyennes des scores d'échantillon expérimental sur le test du comportement de conduite sécurisée entre les deux applications antérieure et postérieure. La valeur (T 11,933), et ($p = 0,000$) $< 0,05$, en faveur de l'application postérieure avec une moyenne de 171 0,6129. La valeur de l'effet est : ($d = 2,73$) elle indique un impact important du programme préventif sur le comportement d'une conduite sécurisée.
- Existence des différences statistiquement significatives entre les moyennes des scores d'échantillon expérimental et l'échantillon contrôle en termes d'optimisme irréaliste, la valeur de (T = 6,471) et ($p = 0,000$) $< 0,05$, en faveur de l'échantillon expérimental avec une moyenne de 41,1935. la valeur de l'effet est : ($d = 2,32$) elle indique un impact important du programme préventif sur l'optimisme irréaliste.
- Il y a des différences statistiquement significatives entre les moyennes des scores d'échantillon expérimental et l'échantillon contrôle en termes de comportement d'une conduite sécurisée. La valeur de ($t = - 8,655$) et ($p = 0,000$) $< 0,05$, en faveur de l'échantillon expérimental avec une moyenne de 171,6129. La valeur de l'effet est : ($d = 4,84$) elle indique un impact important du programme préventif sur le comportement d'une conduite sécurisée.

الصفحة	الموضوع
أ	الشكر و العرفان.....
ب	ملخص البحث.....
ح	قائمة المواضيع.....
ف	قائمة الجداول.....
ر	قائمة الأشكال.....
ت	قائمة الملاحق.....
2	مقدمة.....

الجانب النظري

الفصل الأول: إشكالية البحث و متطلباته

7	أولاً: إشكالية البحث.....
12	ثانياً: الدراسات السابقة.....
12	1. دراسات تناولت سلوك السياقة.....
18	2. دراسات تناولت التفاؤل غير الواقعي.....
24	3. الدراسات التي تناولت تعديل التفاؤل غير الواقعي وسلوك السياقة.....
24	1.3 الدراسات التي تناولت تعديل التفاؤل غير الواقعي.....
26	2.3 الدراسات التي تناولت تنمية سلوك السياقة الآمنة.....
29	4. الدراسات التي اعتمدت على نظرية دافع الحماية في التنبؤ بالسلوك.....
31	5. تعقيب على الدراسات السابقة.....
33	ثالثاً: أهمية البحث.....
34	رابعاً: أهداف البحث.....
34	خامساً: فرضيات البحث.....

35 سادسا: التعريفات الإجرائية لمتغيرات البحث

الفصل الثاني: الحملات الوقائية المرورية

38 تمهيد

39 أولا: مفهوم الحملات الوقائية المرورية

39 1. مفهوم الوقاية المرورية

39 2. مفهوم الحملات الوقائية

40 ثانيا: خصائص الحملات الوقائية المرورية الفعالة

43 ثالثا: نظريات تبني السلوك

43 1. نموذج المعتقدات الصحية

45 2. نظرية السلوك المبرر

46 3. نظرية السلوك البيئي

48 4. نظرية دافع الحماية

48 1.4 تطور نظرية دافع الحماية

49 2.4 وصف متغيرات نظرية دافع الحماية

56 3.4 مجالات استخدام نظرية دافع الحماية

57 1.3.4 التنبؤ بالسلوك

59 2.3.4 تعديل السلوك

62 4.4 حدود نظرية دافع الحماية

62 رابعا. تصميم الرسائل الوقائية

63 1. التأثير الانفعالي و الوجداني للرسالة

64 2. شكل الرسالة

64 1.2 الصياغة السلبية و الصياغة الايجابية لمضمون الرسالة؛ أيهما أنجع؟

66 2.2 ارتباط فعالية الرسالة بالهدف من السلوك

66	..... 3. ملاءمة الرسائل للمجتمع المستهدف
67	..... 4. صفات الرسالة
68	..... 5. طريقة تلقي الرسالة
69	..... 6. مصدر الرسالة
69	..... 7. وسائل تمرير الرسالة
73	..... خلاصة الفصل

الفصل الثالث: سلوك السياقة الآمنة

75	..... تمهيد
76	..... أولاً: مفهوم سلوك السياقة الآمنة
76	..... 1. تعريف سلوك السياقة
77	..... 2. تعريف سلوك السياقة غير الآمنة
78	..... 3. تعريف سلوك السياقة الآمنة
78	..... ثانياً: التفاعل بين مكونات حركة المرور
78	..... 1. السائق
79	..... 2. المركبة
80	..... 3. المحيط
83	..... ثالثاً: النماذج المفسرة لسلوك السياقة
83	..... 1. نموذج السلوك الخطر
83	..... 1.1 نظرية توازن المخاطر
83	..... 2.1 نظرية الخطر صفر
84	..... 3.1 نظرية تجنب التهديد
84	..... 2. المقاربة التنظيمية لإدارة السلامة البشرية على الطرقات

85	رابعاً: أشكال سلوك السياقة الآمنة.....
85	1. صيانة السيارة.....
87	2. احترام قانون المرور.....
90	3. الحفاظ على سرعة آمنة.....
93	4. القيادة السليمة أثناء الأحوال الجوية السيئة.....
97	5. تجنب القيادة تحت تأثير الكحول و المخدرات و الأدوية المهدئة.....
103	6. ربط حزام الأمان.....
104	7. الخصائص النفسفزيولوجية للسائق.....
104	7. 1. الرؤية.....
106	7. 2. التآزر الحسي الحركي.....
107	7. 3. اليقظة و التعب.....
110	8. الخصائص المعرفية للسائق.....
110	8. 1. الإدراك السليم لحركة المرور.....
110	8. 2. تقدير و توقع الخطر.....
112	8. 3. الانتباه و التركيز مقابل الإلهاء.....
114	8. 4. الكفاءة في معالجة المعلومات.....
116	9. الجانب النفسي و الاجتماعي للسائق.....
116	9. 1. السلوكات العدوانية أثناء السياقة.....
117	9. 2. تأثير الضغط على أداء السائق.....
118	9. 3. الشعور بالمسؤولية مقابل الأنانية.....
118	9. 4. دوافع الإثارة و المغامرة.....
119	9. 5. الانفعالية السلبية.....
121	9. 6. الاتجاهات نحو المركبة.....

122	.....خامسا: العوامل المؤثرة على سلوك السياقة الآمنة.
122	.....1. الجنس
123	.....2. السن
123	.....3. الخبرة
125	.....4. الحالة الاجتماعية و المستوى التعليمي للفرد
126	.....خلاصة الفصل

الفصل الرابع: التفاؤل غير الواقعي

128	.....تمهيد
129	.....أولا: مفهوم التفاؤل غير الواقعي
129	.....1. تعريف التفاؤل
130	.....2. تعريف التفاؤل غير الواقعي
134	.....ثانيا: تفسيرات التفاؤل غير الواقعي
134	.....1. التفسيرات المتعلقة بعوامل الدافعية
134	.....1.1 التفاؤل غير الواقعي سلوك دفاعي لأننا
135	.....2.1 التفاؤل غير الواقعي كاستجابة للقلق
137	.....3.1 التفاؤل غير الواقعي كوسيلة للقبول الاجتماعي
137	.....2. التفسيرات المتعلقة بالعوامل المعرفية
137	.....1.2 أخطاء متعلقة بتجميع المعلومات و أخطاء في الحكم على الأمور ممكنة الحدوث
138	.....2.2 التمرکز حول الذات
140	.....3.2 إيجابية الأشخاص
140	.....4.2 المقارنة التنافسية
142	.....3. التفسير عبر الثقافي للتفاؤل غير الواقعي

143	..... 4. التفسير العصبي للتفاؤل غير الواقعي
143	..... ثالثا: قياس التفاؤل غير الواقعي
143	..... 1. الطريقة المباشرة و الطريقة غير المباشرة
143	..... 2. الطريقة المباشرة و الطريقة غير المباشرة
144	..... 3. قرب الهدف محل المقارنة
145	..... رابعا: العوامل المؤثرة في ظهور التفاؤل غير الواقعي
145	..... 1. قطبية الحدث
145	..... 2. تكرار و خطورة الحدث
146	..... 3. الأحداث القابلة للضبط
146	..... 4. التجربة السابقة
147	..... 5. المحيط الاجتماعي و الثقافي
147	..... 6. هدف المقارنة
148	..... 7. العمر و الجنس
149	..... 8. الضبط المدرك و الفعالية الذاتية
150	..... خامسا: النتائج السلوكية للتفاؤل غير الواقعي
150	..... 1. التفاؤل غير الواقعي كعامل للتكيف
151	..... 2. التفاؤل غير الواقعي و خوض المخاطر
151	..... سادسا: علاقة التفاؤل غير الواقعي بالصحة الجسمية و النفسية و بعض المتغيرات الاجتماعية...
151	..... 1. التفاؤل غير الواقعي و الصحة الجسمية
154	..... 2. التفاؤل غير الواقعي و الصحة النفسية و المهنية
157	..... سابعا: علاقة التفاؤل غير الواقعي بسلوك السياقة الآمنة
160	..... ثامنا: فعالية الحملات الوقائية في خفض التفاؤل غير الواقعي
163	..... خلاصة الفصل

الجانب الميداني

الفصل الخامس: منهج البحث و إجراءاته

166	تمهيد.....
167	أولاً: البحث الاستطلاعي.....
167	1. منهج البحث الاستطلاعي.....
167	2. حدود البحث الاستطلاعي.....
168	3. عينة البحث الاستطلاعي.....
173	4. أدوات البحث.....
173	4. 1. اختبار التفاضل غير الواقعي لدى السائق.....
173	4. 1. 1. خطوات بناء الاختبار.....
173	4. 1. 2. وصف الاختبار و طريقة تصحيحه.....
174	4. 1. 3. الخصائص السيكومترية للاختبار.....
174	4. 1. 3. 1. الصدق.....
179	4. 1. 3. 2. الثبات.....
181	4. 1. 4. معايير اختبار التفاضل غير الواقعي لدى السائق.....
183	4. 2. اختبار سلوك السياقة الآمنة.....
183	4. 2. 1. خطوات بناء الاختبار.....
184	4. 2. 2. وصف الاختبار و طريقة تصحيحه.....
184	4. 2. 3. الخصائص السيكومترية للاختبار.....
184	4. 2. 3. 1. الصدق.....
190	4. 2. 3. 2. الثبات.....
191	4. 2. 4. معايير اختبار سلوك السياقة الآمنة.....
193	4. 3. البرنامج الوقائي.....

193	..... 1.3.4. مرحلة التصميم
196	..... 2.3.4. مرحلة الاعداد وكتابة المحتوى
203	..... 3.3.4. مرحلة إجراءات التنفيذ و التقويم
214	..... ثانيا: البحث الأساسي
214	..... 1. منهج البحث الأساسي
214	..... 2. حدود البحث الأساسي
224	..... 3. عينة البحث الأساسي
223	..... 4. التصميم التجريبي و ضبط متغيرات البحث
226	..... 5. إجراءات البحث الأساسي
228	..... 6. أساليب المعالجة الإحصائية للبيانات

الفصل السادس: عرض و تحليل ومناقشة و تفسير النتائج

231	..... أولاً: عرض و تحليل النتائج
231	..... 1. عرض و تحليل نتائج الفرضية الأولى
231	..... 2. عرض و تحليل نتائج الفرضية الثانية
232	..... 3. عرض و تحليل نتائج الفرضية الثالثة
234	..... 4. عرض و تحليل نتائج الفرضية الرابعة
236	..... 5. عرض و تحليل نتائج الفرضية الخامسة
238	..... 6. عرض و تحليل نتائج الفرضية السادسة
240	..... 7. عرض و تحليل نتائج الفرضية السابعة
242	..... 8. عرض و تحليل نتائج الفرضية الثامنة
245	..... 9. عرض و تحليل نتائج الفرضية التاسعة
247	..... 10. عرض و تحليل نتائج الفرضية العاشرة
250	..... ثانيا: مناقشة و تفسير النتائج

250	..... 1. مناقشة و تفسير نتائج الفرضية الأولى
251	..... 2. مناقشة و تفسير نتائج الفرضية الثانية
252	..... 3. مناقشة و تفسير نتائج الفرضية الثالثة
253	..... 4. مناقشة و تفسير نتائج الفرضية الرابعة
254	..... 5. مناقشة و تفسير نتائج الفرضية الخامسة
255	..... 6. مناقشة و تفسير نتائج الفرضية السادسة
256	..... 7. مناقشة و تفسير نتائج الفرضية السابعة
257	..... 8. مناقشة و تفسير نتائج الفرضية الثامنة
258	..... 9. مناقشة و تفسير نتائج الفرضية التاسعة
259	..... 10. مناقشة و تفسير نتائج الفرضية العاشرة
262	..... خلاصة عامة
264	..... التوصيات و الاقتراحات
266	..... مراجع البحث
285	..... ملاحق البحث

قائمة الجداول

الصفحة	عنوان الجدول	الرقم
79	إحصائيات تورط السائقين في حوادث المرور على المستوى الوطني لسنة 2014	1
80	إحصائيات تورط الأسباب المتعلقة بالمركبة في حوادث المرور على المستوى الوطني لسنة 2014	2
81	إحصائيات الأسباب المتعلقة بالمحيط في حوادث المرور لسنة 2014	3
88	إشارات المرور التي يتم التعرف عليها بسهولة أكثر	4
90	العلاقة بين سرعة السيارة قبل الحادث و نسبة النجاة	5
91	العلاقة بين السرعة و مسافة التوقف	6
91	العلاقة بين قوة الصدمة و السرعة	7
94	مسافة الكبح على طريق مبللة	8
95	مسافة الكبح على طريق مغطاة بالجليد	9
96	مسافة الكبح على طريق مغطاة بالثلوج	10
100	الأعراض المصاحبة لنسبة الكحول في الدم	11
168	خصائص العينة الاستطلاعية حسب الجنس	12
169	خصائص العينة الاستطلاعية حسب السن	13
169	خصائص العينة الاستطلاعية حسب المستوى التعليمي	14
170	خصائص العينة الاستطلاعية حسب رخصة السياقة	15
170	خصائص العينة الاستطلاعية حسب مدة السياقة الفعلية	16
171	خصائص العينة الاستطلاعية حسب معدل السياقة	17
171	خصائص العينة الاستطلاعية حسب أسبقية التعرض لحادث مرور	18
172	خصائص العينة الاستطلاعية حسب التعرض لعقوبة جراء ارتكاب مخالفة مرورية	19
172	خصائص العينة الاستطلاعية حسب التسبب بحادث مرور	20
175	نتائج معاملات الارتباط بين كل بند و الدرجة الكلية لمحور احترام قانون المرور	21
175	نتائج معاملات الارتباط بين كل بند و الدرجة الكلية لمحور صيانة السيارة	22
176	نتائج معاملات الارتباط بين كل بند و الدرجة الكلية لمحور اليقظة الذهنية	23
177	نتائج معاملات الارتباط بين كل بند و الدرجة الكلية لمحور الحالة الانفعالية و الفزيولوجية للسائق	24
178	نتائج معاملات الارتباط بين كل بند و الدرجة الكلية لمحور القيادة أثناء الظروف المناخية	25

قائمة الجداول

	السيئة	
179	نتائج معاملات الارتباط بين كل محور و الدرجة الكلية لاختبار التفاوض غير الواقعي لدى السائق	26
180	نتائج معامل ثبات ألفا لكرباخ للمحاور الخمسة لاختبار التفاوض غير الواقعي لدى السائق	27
181	نتائج معامل الارتباط ارتباط بيرسون بين التطبيقين القبلي و البعدي لمحاور اختبار التفاوض غير الواقعي لدى السائق	28
181	المتوسطات الحسابية و الانحرافات المعيارية لعينة التقنين على اختبار التفاوض غير الواقعي لدى السائق	29
182	الدرجات الخام و الدرجات المعيارية التائية لاختبار التفاوض غير الواقعي لدى السائق	30
183	الدرجات الفاصلة لتحديد مستويات التفاوض غير الواقعي لدى السائق	31
185	نتائج معاملات الارتباط بين كل بند و الدرجة الكلية لمحور سلوك السائق إزاء صيانة سيارته	32
185	نتائج معاملات الارتباط بين كل بند و الدرجة الكلية لمحور سلوك السائق إزاء قانون المرور	33
187	نتائج معاملات الارتباط بين كل بند و الدرجة الكلية لمحور سلوك السائق إزاء اليقظة الذهنية أثناء القيادة	34
187	نتائج معاملات الارتباط بين كل بند و الدرجة الكلية لمحور سلوك السائق إزاء حالته النفسية و الفزيولوجية المؤثرة في القيادة	35
188	نتائج معاملات الارتباط بين كل بند و الدرجة الكلية لمحور سلوك السائق إزاء القيادة أثناء الظروف المناخية السيئة	36
189	نتائج معاملات الارتباط بين كل محور و الدرجة الكلية لاختبار سلوك القيادة الآمنة	37
190	نتائج معامل ثبات ألفا لكرباخ للمحاور الخمسة لاختبار سلوك القيادة الآمنة	38
191	نتائج معامل الارتباط ارتباط بيرسون بين التطبيقين القبلي و البعدي لمحاور اختبار سلوك القيادة الآمنة	39
191	المتوسطات الحسابية و الانحرافات المعيارية لعينة التقنين على اختبار سلوك القيادة الآمنة	40
192	الدرجات الخام و الدرجات المعيارية التائية لاختبار سلوك القيادة الآمنة	41
192	الدرجات الفاصلة لتحديد مستويات سلوك القيادة الآمنة	42
196	محتوى و أهداف جلسات البرنامج الوقائي	43
203	إجراءات جلسات البرنامج	44
215	خصائص العينة الأساسية حسب الجنس	45
216	خصائص العينة الأساسية حسب السن	46

قائمة الجداول

217	خصائص العينة الأساسية حسب المستوى التعليمي	47
218	خصائص العينة الأساسية حسب رخصة السياقة	48
219	خصائص العينة الأساسية حسب مدة السياقة الفعلية	49
220	خصائص العينة الأساسية حسب معدل السياقة	50
220	خصائص العينة الأساسية حسب أسبقية التعرض لحادث مرور	51
221	خصائص العينة الأساسية حسب التعرض لعقوبة جراء ارتكاب مخالفة مرورية	52
222	خصائص العينة الأساسية حسب التسبب بحادث مرور	53
224	نتائج اختبار كاي مربع للاستقلالية لحساب الفروق بين رتب المتغيرات الدخيلة لدى المجموعتين التجريبية و الضابطة	54
229	المستويات المعيارية لمقدار حجم الأثر (d)	55
231	مستوى التفاؤل غير الواقعي لدى العينة الكلية في القياس القبلي	56
232	مستوى سلوك السياقة الآمنة لدى العينة الكلية في القياس القبلي	57
232	نتائج اختبارات للفروق بين متوسطي العينتين التجريبية و الضابطة في محاور التفاؤل غير الواقعي عند القياس القبلي	58
234	نتائج اختبارات للفروق بين متوسطي العينتين التجريبية و الضابطة في محاور سلوك السياقة الآمنة عند القياس القبلي	59
236	نتائج اختبار (ت) للفروق بين متوسطي درجات التطبيقين القبلي و البعدي لأفراد العينة الضابطة على محاور اختبار التفاؤل غير الواقعي.	60
238	نتائج اختبار (ت) للفروق بين متوسطي درجات التطبيقين القبلي و البعدي لأفراد العينة الضابطة على محاور اختبار سلوك السياقة الآمنة.	61
240	نتائج اختبار (ت) للفروق بين متوسطي درجات التطبيقين القبلي و البعدي لأفراد العينة التجريبية على محاور اختبار التفاؤل غير الواقعي.	62
243	نتائج اختبار (ت) للفروق بين متوسطي درجات التطبيقين القبلي و البعدي لأفراد العينة التجريبية على محاور اختبار سلوك السياقة الآمنة.	63
245	نتائج اختبارات للفروق بين متوسطي العينتين التجريبية و الضابطة في محاور التفاؤل غير الواقعي عند القياس البعدي	64
248	نتائج اختبارات للفروق بين متوسطي العينتين التجريبية و الضابطة في محاور سلوك السياقة الآمنة عند القياس البعدي	65

قائمة الأشكال

الصفحة	عنوان الشكل	الرقم
44	نموذج المعتقدات الصحية	1
45	تطبيق نظرية السلوك المقصود على السلوك المتعلق بنظام التغذية	2
47	مكونات نظرية السلوك البيئي	3
54	العمليات المعرفية المكونة لنظرية دافع الحماية	4
56	سيرورة الاستجابة للرسائل الوقائية	5
64	تأثير الخوف على نجاح الرسائل الوقائية	6
77	تصنيف السلوكيات غير الآمنة حسب	7
82	تأثير السائق و النظام المروري في التورط في الحوادث	8
85	تطبيق نموذج الجبن السويسري على نظام الطريق ل Reason	9
98	الوقت المستغرق للعودة إلى الصحو العقلي بعد تناول النبيذ حسب WIDMARK	10
115	سيرورة اتخاذ القرار	11
168	خصائص العينة الاستطلاعية حسب الجنس	12
169	خصائص العينة الاستطلاعية حسب السن	13
169	خصائص العينة الاستطلاعية حسب المستوى التعليمي	14
170	خصائص العينة الاستطلاعية حسب رخصة السياقة	15
170	خصائص العينة الاستطلاعية حسب مدة السياقة الفعلية	16
171	خصائص العينة الاستطلاعية حسب معدل السياقة	17
171	خصائص العينة الاستطلاعية حسب أسبقية التعرض لحادث مرور	18
172	خصائص العينة الاستطلاعية حسب التعرض لعقوبة جراء ارتكاب مخالفة مرورية	19
172	خصائص العينة الاستطلاعية حسب التسبب بحادث مرور	20
215	خصائص العينة الأساسية حسب الجنس	21
216	خصائص العينة الأساسية حسب السن	22
217	خصائص العينة الأساسية حسب المستوى التعليمي	23
218	خصائص العينة الأساسية حسب رخصة السياقة	24
219	خصائص العينة الأساسية حسب مدة السياقة الفعلية	25
220	خصائص العينة الأساسية حسب معدل السياقة	26
221	خصائص العينة الأساسية حسب أسبقية التعرض لحادث مرور	27

قائمة الأشكال

222	توزيع أفراد العينة الأساسية حسب التعرض لعقوبة جراء ارتكاب مخالفة مرورية	28
222	خصائص العينة الأساسية حسب التسبب بحادث مرور	29
223	التصميم التجريبي المعتمد في البحث	30
233	مستوى التفاؤل غير الواقعي لدى العينتين التجريبية و الضابطة في القياس القبلي	31
235	مستوى سلوك السياقة الآمنة لدى العينتين التجريبية و الضابطة في القياس القبلي	32
237	مستوى التفاؤل غير الواقعي لدى العينة الضابطة في القياس القبلي و البعدي	33
239	مستوى سلوك السياقة الآمنة لدى العينة الضابطة في القياس القبلي و البعدي	34
241	الفرق في مستوى التفاؤل غير الواقعي لدى العينة التجريبية بين القياس القبلي و البعدي	35
243	الفرق في مستوى سلوك السياقة الآمنة لدى العينة التجريبية بين القياس القبلي و البعدي	36
246	مستوى التفاؤل غير الواقعي لدى العينتين التجريبية و الضابطة في القياس البعدي	37
248	مستوى سلوك السياقة الآمنة لدى العينتين التجريبية و الضابطة في القياس البعدي	38

قائمة الملاحق

الرقم	عنوان الملحق	الصفحة
1	إذن بالعمل الميداني في مركز التكوين المهني و التمهين-سيدي لحسن-	285
2	استمارة معلومات السائق	286
3	اختبار التفاؤل غير الواقعي لدى السائق في صورته النهائية	287
4	اختبار سلوك السياقة الآمنة في صورته النهائية	290
5	محتوى الجلسة الأولى: الإفراط في السرعة	294
6	محتوى الجلسة الثانية: صيانة السيارة	301
7	محتوى الجلسة الثالثة: الانشغال عن الطريق أثناء القيادة.	308
8	محتوى الجلسة الرابعة: مسافة الأمان	311
9	محتوى الجلسة الخامسة: احترام إشارات المرور.	313
10	محتوى الجلسة السادسة: الانفعالات السلبية أثناء قيادة السيارة	315
11	محتوى الجلسة السابعة: الصحو الذهني للسائق	317
12	محتوى الجلسة الثامنة: التعب أثناء القيادة.	323
13	محتوى الجلسة التاسعة: القيادة أثناء الأحوال الجوية السيئة.	328
14	محتوى الجلسة العاشرة: حزام الأمان	333
15	طلب تحكيم البرنامج الوقائي	335
16	قائمة محكمي البرنامج الوقائي	337
17	استمارة تقييم كل جلسة من جلسات البرنامج من طرف المشارك	338
18	استمارة تقييم البرنامج من طرف المشارك	339
19	استمارة المواظبة على الحضور	340
20	استمارة بيانات أفراد العينتين التجريبية و الضابطة	341
21	معلقة الإفراط في السرعة	342
22	معلقة صيانة السيارة	343
23	معلقة القيادة البيئية التوفيرية.	344
24	معلقة الانشغال عن الطريق أثناء القيادة.	345
25	معلقة مسافة الأمان	346
26	معلقة احترام إشارات المرور.	347
27	معلقة الانفعالات السلبية أثناء القيادة.	348

قائمة الملاحق

349	معلقة الصحو الذهني أثناء السياقة.	28
350	معلقة التعب أثناء القيادة.	29
351	معلقة القيادة أثناء الأحوال الجوية السيئة.	30
352	معلقة حزام الأمان.	31
353	ملصقات الجلسات.	32
355	مطوية القيادة السريعة	33
357	مطوية صيانة السيارة	34
359	مطوية القيادة البيئية التوفيرية	35
361	مطوية الانشغال عن الطريق أثناء القيادة	36
363	مطوية مسافة الأمان	37
365	مطوية احترام إشارات المرور	38
367	مطوية الانفعالات السلبية أثناء قيادة السيارة	39
369	مطوية الصحو الذهني للسائق	40
371	مطوية التعب أثناء القيادة	41
373	مطوية القيادة أثناء الأحوال الجوية السيئة	42
375	مطوية حزام الأمان	43
377	شهادة المشاركة في البرنامج الوقائي	44
378	قرص مضغوط يتضمن شرائح (Power point) البرنامج الوقائي	45
379	دفتر الملاحظات الذاتية و الواجبات السلوكية	46

مقدمة

إنّ الاهتمام بموضوع السلامة المرورية بصورة عامة و الوقاية من حوادث المرور بصفة خاصة يعد من المواضيع التي تولي لها مختلف دول العالم أهمية بالغة، إلا أنّ الجهود و المساعي لتحقيقها، ودرجة نجاحها يختلف من دولة لأخرى وفقا لدرجة تقدمها، و لسعة حضيرة السيارات بها، و لسلامة المنشآت القاعدية المخصصة لها، و للصرامة في تطبيق القوانين المرورية، و للكفاءة في تعليم السياقة ، و لغرس التربية المرورية لدى الأطفال لتكوّن دون عناء ثقافة مرورية لدى مختلف أفراد المجتمع، كل تلك العوامل تتفاعل فيما بينها لتحقيق المضيّ قدما نحو إيقاف المجازر الدموية على الطرقات.

و يمثل العنصر البشري حسب كل الاحصائيات العالمية أكثر مكونات حركة المرور تورطا في الحوادث المرورية ، ذلك لأن السياقة حسب ما ذهبت إليه دهنوم و آخرون (Delhomme et al 2009) تعتبر مهمة معقدة في بيئة ديناميكية تحدث فيها تفاعلات مختلفة ، وهي نشاط خاضع للتنظيم الذاتي يجعل السائق يختار السلوك المناسب في الوقت المناسب ، و يشترط في ذلك توفر الوعي ، و القدرة على اتخاذ القرار الذي يتوافق مع الموقف، وتعتمد على مهارة القيادة المكتسبة و على عدة عوامل عرضية قد تؤثر في أدائها مثل عوامل الدافعية و الانفعالية. وبالرغم من تعقيدها إلا أن السائقين غالبا ما يقومون بمهام إضافية أثناء القيادة من قبيل التحدث مع الركاب؛ الاستماع إلى الراديو؛ إجراء مكالمة هاتفية ، أي نشاط من شأنه أن يصرف انتباه السائق عن مهمته الرئيسية، الأمر الذي يجز إلى عواقب وخيمة على السلامة المرورية.

وعلى الرغم من أن لمعظم السائقين مستوى معين من المعارف المتعلقة بخطورة السلوكات غير الآمنة، بيد أنهم يقللون من أهميتها معتقدين بأنهم أقل قابلية للتعرض لخطر حادث مرور من غيرهم من السائقين، فهم بذلك يبدون تهاؤلا لا واقعا يدفع بهم إلى التهاون في الالتزام بالسلوكيات الوقائية كصيانة السيارة واستعمال حزام الأمان و احترام القواعد المرورية، بل والأكثر من ذلك نجدهم يتعمدون القيام بسلوكيات خطيرة كتجاوز السرعة المسموح بها والقيادة في حالة سكر... الخ. ويرجع الباحثون التفاؤل اللاواقعي لدى السائقين إلى العديد من العوامل، أبرزها اعتقادهم الزائف بامتلاكهم القدرة على ضبط القيادة و الظروف المصاحبة لها أكثر من قدرة متوسط غيرهم على ذلك، كما قد يكون لتشوّه إدراك عوامل الخطر لدى السائقين ضلع في ذلك.

بناء على هذا صار التركيز على تنمية الوعي المروري من خلال الوصول للسائقين إلى إدراك سليم للأخطار ، و تعديل المعارف المرورية الخاطئة عبر تزويدهم بالمعلومات الصحيحة بغية الوصول بهم إلى الالتزام بسلوكيات قيادة آمنة، هدف الحملات التوعوية المرورية و الباحثين في مجال علم نفس المرور على حدّ السواء، و حتى تتمكن هذه

الأخيرة من تحقيق مساعيها، لا بدّ أن تبني على أساس نظري يؤطر لها الخطوات التي تمكنها من تعديل المعتقدات الخاطئة و ترسيخ المقاصد السلوكية الصحيحة وصولاً إلى تبني السلوك السليم. وذلك حتى يتم تفادي الفشل الذي تشهده العديد من الحملات التوعوية، و البرامج التدريبية للسلامة المرورية التي تعتمد على الترهيب (عامل الخوف) في طرحها للرسائل التوعوية دون أن يتم إرفاقها بالإجراءات التي تعزز الالتزام بالسلوك المرغوب، الأمر الذي يبعث على النفور منها و تجنبها من قبل شريحة هائلة من الفئة المستهدفة. فتصبح هذه الحملات مجرد نشاطات قليلة الفائدة يعتمد القائمون على تطبيقها لا لهدف يذكر، إلاّ لكونها مدونة ضمن الرزنامة السنوية لبرنامج الحد من حوادث المرور.

من هذا المنطلق تعد الدراسة الحالية من البحوث النادرة التي اهتمت ببناء برنامج وقائي في مجال السلوك المروري يهدف إلى خفض التفاوض اللاواعي و إلى تنمية سلوك السياقة الآمنة بالاعتماد على المعطيات العلمية لنظرية دافع الحماية لروجرز رولاند (Rogers Roland)، التي ثبتت فعاليتها في تبني المقاصد السلوكية و القيام بالسلوك الآمن ، كونها أرست القواعد لبناء الرسائل الوقائية الفعالة انطلاقاً من تمكين الفرد من أن يدرك التهديد الناجم عن الرسالة على أنه كبير، و بأنه هش و مستهدف، و أن المكافآت الناجمة عن السلوك غير المرغوب ضعيفة ، في حين يقيم السلوك المرغوب على أنه فعال في استبعاد التهديد ، و هو مقتنع بقدرته على تبني ذلك السلوك، إضافة إلى أن التكلفة المتعلقة بالسلوك المرغوب منخفضة.

و بهدف إيفاء الموضوع حقه من التناول، قمنا بتقسيم البحث إلى جانبين، جانب نظري تضمن أربعة فصول خصصنا أول فصل منه لتحديد إشكالية البحث و متطلباته من دراسات سابقة و أهمية و أهداف و تعاريف إجرائية، في حين قمنا في الفصل الثاني بعرض الحملات المرورية الوقائية مستهلين ذلك بمفهومها و خصائص الفعالة منها، كما خصصنا جانباً معتبراً لعرض نظريات تبني السلوك مركزين في ذلك على نظرية دافع الحماية، ثم أدرجنا أسس تصميم الرسائل الوقائية الفعالة . وقد تناولنا في الفصل الثالث سلوك السياقة الآمنة من حيث التعريف و أهمية السائق ضمن مكونات حركة المرور، ثم عرضنا بعض النماذج النظرية المفسرة لسلوك السياقة، و خصصنا جزءاً كبيراً لعرض منه لمظاهر سلوك السياقة الآمنة، و تناولنا في آخر جزء منه العوامل المؤثرة على سلوك السياقة الآمنة. أما الفصل الرابع فأدرجناه لمتغير التفاوض اللاواعي من حيث المفهوم و مختلف التفسيرات، كما تطرقنا إلى قياس التفاوض اللاواعي و العوامل المؤثرة في ظهوره و النتائج السلوكية المترتبة عنه ، ثم ارتأينا أن نخصص جزءاً لعرض العلاقة بين و بين سلوك السياقة الآمنة ، في حين خصصنا الجزء الأخير لعرض نتائج الدراسات التي اهتمت بخفضه.

أمّا الجانب الميداني فقد قسمناه إلى فصلين، حيث عني الفصل الخامس بعرض منهج وإجراءات البحث بما يتضمنه من بحث استطلاعي وضحنا فيه العينة الاستطلاعية و طريقة اختيارها، وخصصنا جزءا معتبرا منه لعرض الاختبارات التي صممناها لقياس متغيرات البحث و خطوات تقنينها، وكذا كيفية بناء البرنامج المستخدم في الدراسة و مكوناته، كما قمنا في الشق الثاني من هذا الفصل بعرض البحث الأساسي بما يتضمنه من المنهج و التصميم التجريبي المعتمد، و طريق اختيار العينة، و إجراءات البحث و الأساليب الاحصائية المستخدمة فيه، بينما خصص الفصل السادس لعرض و تحليل و مناقشة نتائج الفرضيات في ضوء الإطار النظري و الدراسات السابقة.

الجانب النظري

الفصل الأول:

إشكالية البحث و متطلباته

أولاً: إشكالية البحث

ثانياً: الدراسات السابقة

ثالثاً: أهمية البحث

رابعاً: أهداف البحث

خامساً: فرضيات البحث

سادساً: التعريفات الإجرائية لمتغيرات البحث

أولاً: إشكالية البحث

تعاني الجزائر على غرار باقي الدول المتقدمة و النامية من الحوادث المرورية التي تشكل تهديدا سلبيا و خطيرا لما تلحقه من أضرار بشرية و مادية مستمرة في الارتفاع ، حيث بلغت حصيلة ضحاياها وفق الإحصائيات التي أفاد بها المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق لسنة (2014) زهاء 4812 قتيل و 65263 جريح، حيث شهدت ارتفاعا ملحوظا مقارنة بعدد الحوادث التي تم الإدلاء بها خلال 11 شهر من سنة (2010)، و التي بلغت حوالي 30416 حادث بواقع 91 حادث في اليوم، و قد أسفرت عن مقتل 3402 شخص بواقع 10 قتلى في اليوم و إصابة 48725 شخصا بجروح متفاوتة الخطورة بمعدل 146 جريح يوميا ، و المتأمل في هذه الإحصائيات يجد أنها أرقام مروعة من الحوادث المميتة التي تؤدي في معظمها بجملة الأشخاص الأبرياء، و تخلف خسائر مادية كبيرة، مما يجعلها هاجسا اجتماعيا وواقعا صعبا، تزداد حدتها بتزايد عدد ضحاياها.

هذا ما دفع بالباحثين من مختلف التخصصات إلى الاهتمام بهذا الموضوع من خلال محاولة دراسته من جوانبه العديدة، و ذلك من خلال سعيهم إلى فهم أسباب حوادث المرور وسبل الوقاية منها. و نتيجة لتلك التراكمات العلمية تطور البحث في مجال الأمن المروري، حيث حاولت الأبحاث الجديدة في علم نفس المرور أن تتجاوز التفسير الوصفي لحوادث الطرقات و أن تستبعد رؤية قانون المرور في تفسيرها لاعتمادها على مبادئ إحصائية تتجاهل نطاقات واسعة من السائقين، وتتعدّها إلى الاهتمام بدراسة الجانب المعرفي للسائق في ارتكاب حوادث المرور. فقد يقود شخص في السبعين من عمره سيارته القديمة في الحد الأقصى للسرعة المسموح بها قانونا و لكن في طقس ماطر وعاصب، فمن وجهة النظر القانونية ، لا تعاقب قوانين السير هذا السائق لكنها تعاقب شابا يقود سيارة جديدة في طقس مشمس، إن هو تجاوز الحد الأقصى للسرعة بـ 1 كلم / سا ، ذلك لأن قوانين المرور لا يمكنها أن تضبط حدود السرعة المسموح بها قياسا للسن أو للقدرة على الإبصار أو لغيرها من العوامل. و هذا ما يجعلنا نحمل حوادث السير إلى السائق بدل أن نلقيها على عاتق الهيئات المختصة ، فالسائق يبقى المسؤول الأول على حياته مادام قادرا على الالتزام بسلوك سيطرة آمنة، و يأبى إلا أن يسلك سلوكا خطرا منافيا لقواعد السلامة المرورية، معتقدا بذلك أنه ماهر في قيادة مركبته بشكل يمنع تعرضه لخطر الحوادث.

و قد عبرت البحوث المقدمة خلال السبعينات إلى أواخر الثمانينات عن نقلة نوعية في دراسة أسباب حوادث المرور نظرا لما تميزت به من تجاوز للتفسير الكلاسيكي الوصفي لها، و تعدّها إلى ظهور مجموعة من النماذج و البحوث التي اهتمت بدراسة الجانب المعرفي للسائق في ارتكاب حوادث المرور باعتباره العامل الرئيس في وقوع هذه

المجازر بنسبة 81.9%، حيث ركزت معظمها على مفهوم تقدير الخطر (Bellet, Tattegrain–Veste, 2000) و (المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق، 2014).

ويعد التفاؤل اللاواقعي أحد العوامل المعرفية التي تؤثر في إدراك السائق للخطر الناجم عن الظروف المرورية الوعرة، باعتباره حسب وينشتاين، Weinstein (1980) تشوها معرفيا يجعل السائق يعتقد بأن احتمال تعرضه لحادث سيارة أقل من احتمال حدوثه لغيره من السائقين، الأمر الذي يدفع به إلى التهاون في الالتزام بسلوكات السياقة الآمنة (صيانة السيارة؛ احترام قانون المرور؛ الامتناع عن استعمال الهاتف النقال؛ القيادة بحذر أثناء الأحوال الجوية السيئة...)، بل أكثر من ذلك، نجد يتعمد القيام بسلوكيات خطيرة كتجاوز السرعة والقيادة في حالة سكر... الخ.

هذا ما أثبتته نتائج بعض الدراسات القليلة التي تناولت علاقة التفاؤل غير الواقعي بسلوك السياقة الآمنة حيث توصلت دراسة سفينسون، Svenson (1981) إلى أن معظم الأفراد اعتبروا أنفسهم أكثر مهارة في السياقة، حيث اعتقد 88% من السائقين الأمريكيين و 77% من السائقين السويديين، أنهم يتميزون بسياقة آمنة أكثر من متوسط السائقين، و أنهم أقل تعرضا للخطر من البقية. نفس النتائج توصل إليها روتر، كوين و ألبري، Rutter, Qwine & Albery (1998) حيث خلصت نتائج دراستهم إلى أن السائقين مبالون إلى الاعتقاد بأن الحوادث السلبية الناتجة عن قيادة الدراجة الهوائية، يقل احتمال حدوثها لهم مقارنة بغيرهم من قائدي الدرجات الهوائية، كما بينت النتائج أن هناك فروقا بين قائدي الدرجات الهوائية ممن لديهم خبرة طويلة و ممن لديهم خبرة قصيرة في القيادة، حيث يميل الأفراد ذوو الخبرة القصيرة في القيادة إلى أن يكونوا أكثر تفاؤلا غير واقعي. كما أشارت نتائج دراسة ماكينا، Mckenna (1993) إلى أن السائقين لا يتوقعون تعرضهم لحوادث مرورية عندما يقومون بقيادة السيارة بأنفسهم، في حين كانت توقعاتهم أكثر بالإصابة بحادثة مرورية عندما يكونون مرافقين و ليسوا سائقين، و قد فسّر الباحث هذا الشعور بأنه راجع إلى خداع الضبط.

وقد تمت دراسة العلاقة القائمة بين التفاؤل اللاواقعي و سلوك القيادة تحت تأثير الكحول من قبل كوس، كوايينان و دهوم، Causse, Kouabenan & Delhomme (2004)، فأظهرت النتائج أن هناك علاقة إيجابية بين التفاؤل اللاواقعي و الضبط الذاتي المقارن، حيث أبدى جل المشاركين تفاؤلا لاواقعيًا و قدرة على ضبط سياقتهم عقب تناول الكحول أكثر من غيرهم. كما اهتمت دهوم، فيرلهياك و مارثا، Delhomme, Verhac & Martha (2009) بتقصي التفاؤل غير الواقعي اتجاه القيادة السريعة لدى عينة مؤلفة من 3002 سائقا شابا، حيث خلصت النتائج إلى أن معظم السائقين أظهروا تفاؤلا لا واقعيًا بغض النظر عن جنسهم وخبرتهم في القيادة، و أن السائقين الأقل تفاؤلا لاواقعيًا هم الأقل إفراطا في السرعة مقارنة بغيرهم.

و في محاولة لدراسة العلاقة بين التفاؤل اللاواقعي و سلوك السياقة الآمنة المتمثل في صيانة السيارة؛ احترام قانون المرور؛ الخصائص النفس اجتماعية و الفيزيولوجية المحبذ توفرها لدى السائق والقيادة السليمة أثناء الأحوال الجوية السيئة ، توصلت زعابطة (2014) إلى أن التفاؤل غير الواقعي يرتبط سلبيا بسلوك السياقة الآمنة وقد فسرت هذه النتيجة بناء على عاملي التجربة الشخصية والقدرة على الضبط بمعنى أن السائق يعتقد بأنه إن لم يقع له سابقا أي مكروه جراء إهماله لسلوكيات السياقة الآمنة، فإنه لن يحصل له في المستقبل ، الأمر الذي يجعله يتهاون في الالتزام بمختلف السلوكيات التي من شأنها أن تجنبه خطر الوقوع في حادث مرور، و هذا يعكس ضعف تقديره للخطر و تعميمه للأحداث الماضية على أحداث حياته المستقبلية . أما فيما يتعلق بعامل القدرة على الضبط، فيتمثل في تصور السائق بأن مهاراته في قيادة السيارة و معرفته بطبيعة الطريق و محيطه كفيلة بأن تمكنه من النجاة من أي حادث يمكن أن يتعرض له، و أن الارتباط السلبي بين التفاؤل غير الواقعي و سلوك السياقة الصحي يزيد إذا كانت السلوكيات سهلة الضبط (صيانة السيارة/ احترام قانون المرور) مقارنة مع تلك الصعبة الضبط (القيادة السليمة أثناء الأحوال الجوية السيئة/الخصائص النفس اجتماعية و الفيزيولوجية المحبذ توفرها لدى السائق).

باعتبار التفاؤل اللاواقعي عاملا مهما في ارتكاب السائقين للعديد من سلوكيات الخطر المرورية، اتجه بعض الباحثين إلى محاولة خفضه معتمدين في ذلك على برامج السلامة المرورية الحكومية كالتالي استخدمها بيريسول و آخرون، 2011 التي خلصت إلى أن مستوى التفاؤل اللاواقعي لدى مجموعة المخالفين الذين حضروا الدورة أقل من المخالفين الذين لم يحضروا الدورة و غير المخالفين الذين حضروا الدورة و أن الفروق الفردية بين المجموعات الثلاث كانت في المشاهد عالية الضبط أكثر من المشاهد قليلة الضبط، كما أشارت النتائج إلى أن الدورة التدريبية أثرت في زيادة وعي السائقين بحقيقة أنهم غير قادرين على التحكم في مجريات الحادث الناتج عن إهمال بعض الاجراءات، كما أنها قد نجحت في تكريس أهمية القيادة بحذر (Perrissol .,et al, 2011). كما اعتمد بعض الباحثين على بناء الرسائل الوقائية المبنية على عامل الخوف نذكر منها دراسة كل من (ماير و دولهوم) سنة 1996 التي أشارت إلى أن الاطلاع على الرسائل الوقائية مسبقا يقلل من التفاؤل غير الواقعي للأحداث المستقبلية خصوصا في حالة ما إذا كان الشخص المقارن معه مثالي، كما أن الاطلاع على الرسائل يزيد من المسؤولية الشخصية اتجاه الخطر خصوصا إذا كانت الرسائل ذات طابع مرهب وكان الشخص مجال المقارنة من المقربين، كما توصل الباحثان إلى ضرورة الاستفادة من شروط الرسائل الوقائية المبنية في هذه الدراسة في مختلف حملات التوعية (Meyer, Delhomme, 2000). كما أشارت دراسة أخرى لكل من (ماير وزميليه شابي و فيرلهياك) إلى أن الرسائل الوقائية التي تحتوي على صور قوية ومعبرة ولدت تشاؤما غير واقعي، بينما الرسائل التي احتوت على صور ضعيفة أو غير

معبرة ولدت التفاؤل غير الواقعي، ومنه يتوضح لنا أن هذه الرسائل دعمت العلاقة بين كل من التفاؤل و التشاؤم غير الواقعي والمقاصد السلوكية (Chappé, Verlhac , Meyer,2007) .

و في سبيل تنمية الوعي المروري و تغيير سلوك مستعملي الطريق، ركزت الهيئات المهتمة بالسلامة المرورية الدولية اهتمامها على القيام بحملات مرورية توعوية رامية إلى التقليل من تسبب العامل البشري في حوادث المرور، من خلال تزويده بالقوانين الجديدة و تحسيسه بسلوكيات السياقة الخطرة ، وعلى نفس النهج قام بعض الباحثين المهتمين بسلوك مستعملي الطريق بدراسات حاولوا من خلالها الوصول بالسائقين إلى الالتزام بحدود السرعة من خلال تنمية إدراك الخطر اتجاهها استنادا على بناء الرسائل الوقائية المختلفة من حيث الصياغة و الشكل ، نذكر منها دراستي دونغيا، دهوم و دوبا ، D'Onghia, Delhomme, Dubois (2007;2008).

غير أن المتتبع لتلك الحملات يلاحظ أنها لا تعطينا نتائج دقيقة حول ما إذا كان الجمهور المستهدف قد تمكن حقيقة من الالتزام بالسلوك الآمن أم لا، كما يلاحظ أنها لا تستند في بناء أهدافها على خلفية نظرية معينة، ففي هذا الشأن أشار ماير و دهوم Meyer et Delhomme (2001) إلى أن معظم الحملات المرورية تقوم على معارف بديهية و نادرا ما تبنى على نماذج نظرية الأمر الذي يجعلها تتصف بالعمومية و الارتجالية لا المنهجية العلمية، و أن 11.7% فقط من الحملات التي قاما بتحليلها استندت على نظريات تغيير السلوك، مثل نظرية السلوك المبرر.

وتعد نظرية دافع الحماية لرولاندر وجرز إحدى النظريات المعرفية الاجتماعية التي تعمل على تغيير الاتجاهات و العادات السلوكية من خلال تركيزها على اختبار المدركات حول القابلية للتعرض للمخاطر، و على المعتقدات التي يحملها الفرد حول أهمية الاجراءات الآمنة لمواجهتها (الاستجابة الفعالة) ، و المدركات حول الامكانيات الذاتية لإيقافها (الفعالية الذاتية) ، و تعد نظرية دافع الحماية من أهم النظريات التي استخدمت للتنبؤ بالسلوك الآمن من قبل العديد من الباحثين في مجالات مختلفة (الحمية؛ التمارين الرياضية؛ السرطان؛ سوك التدخين و تناول الكحول...) نذكر منها دراسة دراسة هاتجز، كريجنان، فان دير بلايت، Hartgers, Krijnen, Van der Pligt (2010) التي أسفرت نتائجها على أن المقاصد السلوكية ترتبط بشكل كبير بالقابلية المدركة و السلوك الماضي، وأن الفعالية الذاتية بدورها ترتبط بالقابلية المدركة و المقاصد السلوكية و القيام بالسلوك . و دراسة بارك، هوفر، دود، هوفمان، فانج، Park, Hoover, Dodd, Huffman, & Feng (2011) التي أظهرت أن فعالية الاستجابة مؤشر دال على النوايا السلوكية لا على القيام بالسلوك، وأن الفعالية الذاتية هي المكون الوحيد الدال على النوايا السلوكية و القيام بالسلوك معا.

كما استخدمت نظرية دافع الحماية بنجاح في تعديل النوايا السلوكية و السلوك، وذلك في العديد من التدخلات المرتبطة بالتربية الصحية، نذكر منها دراسة ستانتون وآخرون (Stanton, et al) التي رمت إلى تغيير السلوك الجنسي الخطير لدى جماعات الأقران، حيث أظهرت نتائجها أن استعمال الواقي الجنسي كان بشكل كبير لدى العينة التجريبية (85%) مقارنة بالضابطة (61%) وذلك بعد متابعة دامت 6 أشهر (Carey, Venable, 2003). و دراسة ستانباك وروجرز (Stainback & Rogers) 1983 التي هدفت إلى خفض سلوك السياقة تحت تأثير الكحول من خلال تزويد السواق بمعلومات حول القابلية المدركة إزاء مخاطر القيادة بعد تناول الكحول، و بجملة من الإجراءات الفعالة للتحكم في ذلك السلوك، فأظهرت النتائج البعدية أن المعالجة التجريبية نجحت في إبقاء السائقين ممنوعين عن القيادة بعد تناول الكحول (Norman, Boer, Seydel (n.d)).

من هذا المنطلق ارتأت الباحثة أن تصمم برنامجا وقائيا قائما على نظرية دافع الحماية لروجرز رولاند هدفت من خلاله بنائه و تطبيقه إلى دراسة فاعليته في خفض التفاوض غير الواقعي و تنمية سلوك السياقة لدى السائقين، و لا يتأتى ذلك إلا من خلال الإجابة على السؤال الرئيس الآتي:

➤ إلى أي مدى يمكن اعتبار البرنامج الوقائي المقترح القائم على نظرية دافع الحماية لروجرز فاعلا في خفض التفاوض غير الواقعي و في تنمية سلوك السياقة الآمنة لدى السائقين؟ . و للإحاطة بهذا الموضوع تمت صياغة التساؤلات الفرعية التالية:

1. ما مستوى التفاوض غير الواقعي لدى العينة الكلية في القياس القبلي؟.
2. ما مستوى سلوك السياقة الآمنة لدى العينة الكلية في القياس القبلي؟.
3. هل يختلف أداء أفراد العينة الضابطة عن أداء أفراد العينة التجريبية على محاور اختبار التفاوض غير الواقعي في القياس القبلي؟.
4. هل يختلف أداء أفراد العينة الضابطة عن أداء أفراد العينة التجريبية على محاور اختبار سلوك السياقة الآمنة في القياس القبلي؟.
5. هل توجد فروق دالة إحصائية في أداء أفراد العينة الضابطة على محاور اختبار التفاوض غير الواقعي بين التطبيقين القبلي و البعدي؟.
6. هل توجد فروق دالة إحصائية في أداء أفراد العينة الضابطة على محاور اختبار سلوك السياقة الآمنة بين التطبيقين القبلي و البعدي؟.

7. هل توجد فروق دالة إحصائية في أداء أفراد العينة التجريبية على محاور اختبار التفاوض غير الواقعي بين التطبيقين القبلي و البعدي؟.
8. هل توجد فروق دالة إحصائية في أداء أفراد العينة التجريبية على محاور اختبار سلوك السياقة الآمنة بين التطبيقين القبلي و البعدي؟.
9. هل توجد فروق دالة إحصائية في محاور التفاوض غير الواقعي بين العينة التجريبية و العينة الضابطة في القياس البعدي؟.
10. هل توجد فروق دالة إحصائية في محاور سلوك السياقة الآمنة بين العينة التجريبية و العينة الضابطة في القياس البعدي؟.

ثانيا: الدراسات السابقة

يهدف الاستفادة من جهود الباحثين في مجال بحثنا، حاولنا الامام بمختلف الدراسات العربية و الأجنبية التي تناولت بالبحث سلوك السائق و التفاوض غير الواقعي و كذا تلك التي اهتمت بالبرامج و الحملات الهادفة إلى تعديلهما، كما أشرنا إلى بعض الدراسات التي اعتمدت على نظرية دافع الحماية.

1- دراسات تناولت سلوك السياقة

أثبتت العديد من الدراسات التي اهتمت بالعوامل المؤدية لحوادث المرور، أن السلوك البشري يعتبر أهم عامل مؤدي إلى الحوادث ضمن ثلوث حركة المرور (السائق، المركبة، المحيط)، و سنعرض فيما يلي ما بحوزتنا منها:

. دراسة بشقة عزالدين، 2013

جاءت هذه الدراسة لمعرفة أسباب تجاوز حدود السرعة لدى إطارات الجامعة و ذلك بالاعتماد على نظرية السلوك المخطط نظرا لقدرتها على التفسير و التنبؤ بالسلوك وذلك من خلال بناءاتها النظرية الثلاث (الاتجاه نحو احترام حدود السرعة، المعايير الاجتماعية المدركة و التحكم السلوكي المدرك) ودورها في تكوين النية الموجهة لسلوك احترام السرعة.

وقد تم إنجاز هذه الدراسة على عينة مكونة من (60) أستاذا جامعيًا موزعا مناصفة بين جامعتي باتنة و جيجل، طبق عليهم استبيانًا مكونًا من (26) بندًا، حيث تغطي (10) بنود المحور الأول: الاتجاه نحو احترام حدود السرعة،

بينما خصصت (10) بنود لتغطية المحور الثاني: المعايير الاجتماعية، أما المحور الثالث فشمّل (06) بنود حول التحكم السلوكي المدرك بالسرعة، يجب عليها من خلال أربعة بدائل متدرجة كما يلي: دائما، غالبا، أحيانا، أبدا.

خلصت نتائج شق الدراسة المتعلق بالاتجاه نحو احترام حدود السرعة إلى أن 78.3% من المستجوبين تجاوزوا مع مضمون العبارة القائلة بأن احترام حدود السرعة تقلص إمكانية التعرض للحوادث، نظريا هذا يدل على أن معظم السائقين يدركون أهمية احترام حدود السرعة، و أن 80% منهم اتفقوا مع العبارة القائلة بأن احترام حدود السرعة تجعلني أسوق براحة واسترخاء. و على النقيض من ذلك صرح 63.1% من المستجوبين أن احترام السرعة القانونية يجرهم من بلوغ مقصدهم، كما استجاب 68.4% منهم بأن احترام حدود السرعة لا يعجبهم. وقد أضاف 65.9% أن حدود السرعة تجعلهم يحسون بالملل أثناء القيادة، هذا الإحساس هو الذي يدفع بالسائق إلى عدم احترام حدود السرعة ومحاولة الخروج من هذا الشعور بالمغامرة في مواقع غير مناسبة و القيام بمناورات غير مؤكدة، و هو ما أكدته أغلبية المستجوبين 59.6% الذين تجاوزوا مع مضمون العبارة القائلة: عندما أحترم حدود السرعة أشعر بأنني أضيع الوقت، كما استجاب 50.3% منهم أن حريتهم تحد عند احترام السرعة، و أضاف 63.2% منهم أن احترام السرعة يعرقل حركة السير، هذا ما يفسر المشاعر التي تلازم السائق عندما تكون حركة السير صعبة، فيتحول حدود السرعة إلى عائق أمام بلوغ السائق لمقصده و ربما للوقت مما يدفع له إلى القيام بتجاوزات خطيرة .

فيما يتعلق بالفرضية القائلة بأن المعايير الاجتماعية المدركة سببا في تكون النية لدى السائقين في تجاوز حدود السرعة، فتبين أن أجوبة المفحوصين متذبذبة حول اعتقاد السائقين الذين لا يحترمون حدود السرعة أن الناس يفتنون سلوكهم، وفي مقابل هذا الحكم فأغلب المستجوبين يعتقدون أن الناس الذين يعتبرون القيادة أكبر من السرعة المحددة شطارة، وهو ما يصدق فعلا على معظم سلوك السائقين حيث يتحول الشخص الذي يحترم حدود السرعة إلى أبله " حابس"، وهو ما يجسده فعليا أغلب المفحوصين حول ما يمثله معظم السائقين الذين يحترمون حدود السرعة بأنهم حالات استثنائية.

وضّحت النتائج الفرض القائلة بأن التحكم السلوكي المدرك يعد سببا في تكون النية لدى السائقين في تجاوز حدود السرعة بأن إجابات أفراد العينة تباينت حسب عبارات المحور فنجد أن 85.6% من السائقين أجابوا بأنهم غالبا قادرين على احترام حدود السرعة إذا رغبوا في ذلك، في حين أجاب 45.3% بأنهم أحيانا فقط يستطيعون احترام حدود السرعة إذا تجاوزها الآخرون (بشقة، 2013).

. دراسة بوظيفة حمو، عيسي محمد، زناد دليلا، و شريفى هناع (2010):

تناولت هذه الدراسة مستوى سلوك الإقدام على المخاطرة لدى السائقين، و درجة إدراك خطورة هذه السلوكات من وجهة نظرهم و كذا مستوى البحث عن الإثارة، و قد بينت النتائج أن هناك علاقة ارتباطية سلبية تربط تكرار سلوكات الإقدام على المخاطرة و درجة إدراك خطورة هذه السلوكات، حيث قدر معامل الارتباط بينهما ب: (-0,56) و هو دال إحصائيا، في حين أن علاقة الارتباط بين تكرار سلوكات الإقدام على المخاطرة و سلوك البحث عن الإثارة كانت موجبة (0,45) و هي دالة إحصائيا، أما فيما يخص علاقة الارتباط بين درجة إدراك سلوكات الإقدام على المخاطرة و البحث عن الإثارة فكانت سالبة و قدرت ب: (-0,30) و هي دالة إحصائيا.

. دراسة دلهوم و فيليو، Delhomme, Villieux، 2008،

قامت دلهوم و فيليو بدراسة حول الغضب أثناء القيادة و الظروف المولدة له بالاستعانة بدفتر التوجيه carnet de bord الذي يسمح للسائقين بالتبصر بالخطوات التي يمر بها سلوكهم بدءا بالعامل الذي أغضبهم وصولا إلى ردود فعلهم اتجاهه . جرت الدراسة على عينة مكونة من 37 طالبا (17 ذكر و 20 أنثى) من قسم علم النفس بجامعة Rouen بفرنسا، حيث بلغت أقدامية رخصة سياقتهم أكثر من ثلاث سنوات، وتراوحت المسافة التي قطعوها منذ بداية سياقتهم من 5000 كلم إلى 30000 كلم.

اعتمد الباحثان في قياس الغضب على كل من سلم الغضب أثناء القيادة لديفونباشير و آخرون 1994 Deffenbacher, et al و ذلك بعد أ قاما بترجمته إلى الفرنسية و المكون من 33 بندا يعرض وضعيات مقلقة أثناء القيادة و تتم الاجابة عليه من خلال مقياس متدرج من 1 أبدا إلى 5 ، كما اعتمدا على سلم القلق العام المكون من 8 بنود ، أما دفتر التوجيه فيتكون من جانبين ؛ الأول يتضمن مواصفات الرحلة (المسافة/طبيعة الطريق/حركة المرور)، و الثاني يتضمن المواقف المغضبة في السياقة، وقد طلب من السائقين ملأ الدفتر بعد كل وجهة يقصدونها ولمدة خمسة أيام، فعندما يبدي السائق بأنه قد تعرض لحدث مغضب فإنه يقوم بعد ذلك بتسجيل درجة الغضب على سلم متدرج من 1 إلى 5، ثم يسجل المدة التي بقي خلالها غاضبا على سلم متدرج من 12 نقطة - من أقل من 30 ثانية إلى أكثر من 6 ساعات.

توصلت هذه الدراسة إلى أنه خلال الخمسة أيام صرح السائقون بأنهم تعرضوا لأكثر من 199 حدثا مقلقا ، حيث كان متوسط حدة الغضب المتعلقة بالوضعيات المغضبة متوسطة، بينما دام متوسط مدته من دقيقة إلى ثلاث

دقائق. وقد تبين أن هناك علاقة إيجابية بين الغضب أثناء السياقة و الغضب العام و بين الوضعيات المغضبة، لكن العلاقة بين كل من حدة و مدة الغضب أثناء القيادة كانت أكثر قوة.

تمثلت المحاور الوضعيات المقلقة الأكثر ارتباطا بحدة الغضب في الازعاج من قبل سائقين آخرين؛ إعاقه حركة المرور؛ إعاقه السائق دون الوصول إلى هدفه بسرعة. وقد أشارت نتائج تحليل الانحدار أن اختبار القلق العام كان أكبر مؤشر لعدد الوضعيات المغضبة التي صادفها السائقون، و أن الأفراد الذين تحصلوا على درجات عالية على اختبار القلق العام يصادفون أكثر الوضعيات المغضبة أثناء السياقة. أشارت النتائج أيضا إلى أن عدد ساعات السياقة ارتبطت إيجابيا بشدة الغضب ، و أن سبب غضب السائقين راجع إلى صعوبة التواصل بينهم (2008, Delhomme, Villieux).

. دراسة (ندى علي أبا حسين و أحمد قاسم الزبير، 2007):

استهدفت هذه الدراسة تقييم معارف و سلوك آباء عينة من الطالبات حول سوك السائقين اتجاه قانون المرور ، قوامها 2469 سائقا من الدمام و الخبر و القطيف و الجبيل بالمملكة العربية السعودية، و قد استخدم في جمع البيانات استبيان مفصل ذاتي الاستكمال، شمل 96 سؤال حول معرفة السائقين بقوانين السير و تعليماته و كذا معلوماتهم عن مقومات السلامة المرورية و سلوكهم أثناء القيادة، و قد خلصت الدراسة إلى أن السائقين يرتكبون الكثير من الممارسات المرورية الخاطئة بالرغم من معرفتهم بعدم جوازها و إدراكهم للخطر الناجم عنها، و أيضا أن 52 % من أفراد العينة سبق لهم التعرض لحادث مرور، و أن 75 % منهم يلتزمون بربط حزام الأمان، و أن 60 % يستخدمون الهاتف النقال أثناء القيادة، و أن نحو 43 % يتناولون مأكولات أثناء القيادة، أي أن معرفة السائقين بالقواعد المنظمة للمرور و بمخاطر المرور لا تطابق سلوكهم.

كما أوضحت النتائج أن هناك علاقة عكسية دالة إحصائيا بين زيادة السرعة و تجاهل الإشارة الضوئية و بين العمر، بحيث يزداد تجاهل الإشارة الضوئية و عدم احترام السرعة المرورية كلما صغر عمر السائق، و قد لوحظت نفس النتائج فيما يتعلق باستعمال الهاتف النقال و ربط حزام الأمان ، حيث يزداد استعمال الهاتف النقال و يقل ربط حزام الأمان بين فئة الشباب (أبا حسين، الزبير، 2009).

. دراسة أحمد عبادة، 1992

هدفت إلى دراسة السلوكيات الخاطئة لقيادة السيارات في علاقتها ببعض العوامل النفسية لدى عينة من المخالفين و غير المخالفين مروريا بدولة البحرين. أجريت على عينة من السائقين المترددين على إدارة المرور و الترخيص لإنهاء

بعض المعاملات الخاصة بهم، حيث بلغ إجمالي هذه العينة 329 سائقا و سائقة (101 فردا مخالفا، 228 فردا غير مخالف) هذا بالإضافة إلى ثلاث عينات استطلاعية حجمها 235 فردا.

و كانت مشكلة البحث تكمن في محاولة دراسة السلوكيات الخاطئة لقيادة السيارات لدى المخالفين مروريا و غير المخالفين، وفي دراسة العلاقة بين هذه السلوكيات و بعض المتغيرات النفسية (الاتزان الانفعالي، و العصبية و التوتر، و العدوانية، و الاعتمادية، و السيطرة، وانحراف الشخصية) و إلى مدى اختلاف هذه العوامل النفسية لدى المخالف عن غير المخالف، و البحث في العلاقة بين السلوكيات الخاطئة لقيادة السيارات و متغير العمر؛ الجنس؛ الحالة الاجتماعية؛ المستوى التعليمي؛ وعدد سنوات الخبرة في قيادة السيارات. و من أهم ما توصلت إليه هذه الدراسة من نتائج ما يلي:

- هناك فروق دالة إحصائية بين عينة المخالفين مروريا و عينة غير المخالفين لصالح عينة المخالفين في متغيرات انحراف الشخصية التالية: الأفكار العدوانية، و الاتجاه المشوه نحو الآخرين، و الاعتمادية واتجاه الاستبداد الاجتماعي، و التصرفات العدوانية المعلنة، و السيطرة، وانحراف الشخصية (المجموع الكلي لأبعاد القياس).
- يوجد ارتباط دال موجب بين السلوكيات الخاطئة لقيادة السيارات و كل من العدوانية الخارجية، والاعتمادية، و السيطرة ، و انحراف الشخصية. حيث تمثلت السلوكيات الخاطئة لقيادة السيارات في السرعة، وتشنت الانتباه و ضعف التركيز، و عدم التقيد بقواعد الطريق، و انشغال السائق أثناء القيادة ، و السلوكيات الفنية الخاطئة و السلوكيات الانفعالية و الصحية الخاطئة (عبادة، 2001)

. دراسة بوظيفة حمو و زملائه ، 1991:

قام بوظيفة حمو بالاشتراك مع مجموعة من الباحثين (1991) بدراسة عن أسباب حوادث المرور في الجزائر ، و ذلك من خلال تقصي مختلف العوامل النفسية و الاجتماعية المؤثرة على سلوك السائق ، و قد شملت عينة الدراسة على 1000 سائق اختيروا بطريقة عشوائية من مدينة الجزائر و ضواحيها، وقد استعمل في جمع البيانات ثلاث أدوات ، تمثلت في:

* **الملاحظة:** تمت ملاحظة سلوك السائقين في حالات مختلفة (جسور، ملتقيات طرق ، أنفاق، إشارة قف) ، و ذلك بهدف التعرف على مدى غموض الإشارات، و كذا التسرع في ترجمة قوانين المرور و ما يطبعه من مزاج و سلوكيات انفعالية.

* المقابلة: تمت المقابلات مع مجموعة من الوزارات و الهيئات المختصة، و ذلك بهدف جمع الإحصائيات و المعلومات المرتبطة بموضوع البحث.

* الاستبيان: هدف إلى اكتشاف اتجاهات و مواقف السائقين اتجاه العوامل التالية: عدم احترام قانون المرور - دور مصالح الأمن - مدة و فعالية التدريب - المزاج و الحالة العاطفية - السلوكات النفسية في السياقة - فهم و ترجمة قوانين المرور - الاتجاهات نحو السيارة - الصيانة - التعب - الاهتمام بمشكلة حوادث المرور.

خلصت نتائج الدراسة إلى نقص تدريب السائقين لافتقار برامج التدريب على الجانب النفسي من أجل الاستعداد للقيام بهذه المهمة، مثل الثقة في النفس و الصبر باعتبارهما صفات يجذب توفرها في السائق، كما تبين أن معظم السائقين يميلون إلى الانفعال و العناد الذي ظهر من خلال استعمال المنبه الصوتي أو الضوئي بكثرة أثناء الزحام، الأمر الذي يحوله دون السلوك بشكل آمن.

كما وضحت النتائج أن معظم السائقين لا يتخذون قرارات آمنة بشأن استمرار عملية القيادة أثناء شعورهم بالتعب، رغم شعورهم بقلة التركيز و تباطؤ في الاستجابة و الانتباه، و أن بعض السائقين لا يحترمون قوانين المرور بدافع أنهم قادرون على دفع الفرملة و أنهم لا يباليون بالقانون.

وقد تبين أن مهمة السياقة ترتبط ببعض السلوكات و العادات و التقاليد الاجتماعية التي تعبر عن نقص في التوعية و عجز برنامج التكوين، و مثال ذلك استعمال بعض السائقين لأضواء الطريق ضد السيارة القادمة، و عند سؤاله عن السبب أوضح بأن العملية تعبير عن مستوى الرجولة، فالرجل لا يجب أن ينزل عينيه أمام رجل آخر ، و هذا دال على أن السائق يعتبر السيارة كامتداد لجسمه.

أما فيما يتعلق بصيانة السيارة فقد تبين أن السائقين يقومون بذلك حسب أوقات فراغهم، في حين أنها في الحقيقة عملية مستمرة لها أهمية بالغة في تفادي حوادث المرور، و هذا عائد إلى قلة المسؤولية .

دراسة عبد الله النافع و السيف خالد، 1987:

هدفت عبد الله النافع و السيف خالد (1987) من هذه الدراسة إلى تحديد و تحليل الخصائص النفسية و الاجتماعية لسلوك السائقين ، و التعرف على أنماط سلوك قيادة السيارات، و إلى ربط هذه الخصائص بسلوك القيادة غير الآمن، و الخروج بالتوصيات الضرورية المتعلقة بالخصائص الاجتماعية و النفسية التي تعزى إليها أسباب حوادث الطرق، و ذلك بهدف أخذها بعين الاعتبار في برامج القيادة الآمنة و سياستها، و قد تضمنت عينة الدراسة 2018 شخصا بالمملكة العربية السعودية. و في سبيل تحقيق ذلك قام الباحثان بتطوير مقاييس هي:

* استبيان سلوك قيادة السيارات.

* مقياس سمات الشخصية.

* اختبار المعلومات المرورية.

كشفت الدراسة عن وجود نمط عام لسلوك قيادة السيارات في المملكة يتسم بالميل إلى المخاطرة و قلة إتباع قواعد السلامة و الأمان و مراعاة النظم و آداب المرور، وأن هناك ارتباط قويا بين هذا النمط السلوكي و بين ارتفاع المخالفات المرورية و معدلات الحوادث ، كما كشفت الدراسة على أن معدل المخاطرة و التعرض للحوادث يرتفع بين الشباب من السائقين.

و من نتائج الدراسة أيضا أن سلوك قيادة السيارات يختلف حسب السن و المستوى التعليمي والخبرة، حيث كلما انخفض العمر و المستوى التعليمي، برزت سلوكيات قيادة خطيرة تعرض أصحابها و الآخرين للمخاطر الشديدة، و أن هاتين الفئتين (صغار السن، ضعاف المستوى التعليمي) تحتاجان إلى تكريس عناية خاصة لتدريبهم المرورية خصوصا أثناء فترة العقاب في حالة سحب رخصة السياقة.

2- دراسات تناولت التفاؤل غير الواقعي

تمت في العقود الثلاثة الماضية دراسة التفاؤل غير الواقعي في ضل العديد من المتغيرات بصفة عامة، كما تمت دراسته لدى السائق بصفة خاصة، سيتم فيما يلي عرض أهمها:

دراسة زعابطة سيرين هاجر (2014)

هدفت هذه الدراسة إلى الكشف عن طبيعة العلاقة التي تربط التفاؤل غير الواقعي وسلوك السياقة الآمنة لدى السائقين على عينة شملت 133 سائقا من سائقي السيارات السياحية من مختلف حظائر السيارات بمدينة سيدي بلعباس. ولتحقيق أهداف الدراسة تم استخدام مقياسين صمما لقياس متغيرات الدراسة تمثلا في مقياس التفاؤل غير الواقعي المتضمن ل29 بندا، ومقياس سلوك السياقة الصحي المتضمن ل55 بندا متوزعة على أربعة محاور.

وقد خلصت الدراسة إلى وجود علاقة سلبية دالة إحصائيا بين التفاؤل غير الواقعي وسلوك السياقة الصحي لدى السائقين بمحاوره الأربعة المتمثلة في صيانة السيارة؛ احترام قانون المرور؛ الخصائص النفس اجتماعية و الفيزيولوجية المحبذ توفرها لدى السائق والقيادة السليمة أثناء الأحوال الجوية السيئة . وذلك راجع إلى تصور السائقين لدرجة تعرضهم للأخطار التي يحتمل حدوثها في الواقع، حيث يميلون إلى استبعاد احتمال وقوعهم في الأخطار المرورية، مما يعزز اعتقادهم بالحصانة ضدها، و زيادة على ذلك فقد يبالغون في توقع حصول الأحداث الايجابية لهم، مما يعزز

شعورهم الزائف بالقدرة على ضبط الأحداث من حولهم، من هذا المنطلق يصبح السائق ذو التفاؤل غير الواقعي لا مباليا بالإجراءات الوقائية، حيث نجده مثلا يتهاون في القيام بإجراءات صيانة سيارته مهما كانت بسيطة (تفقد الإطارات و المكابح) منطلقا في ذلك من مبدأ مفاده أنه إن لم يقع سابقا أي مكروه له جراء عطل في أحد أجهزة السيارة أو بسبب عرقلة حالة الجو السيئة لحركة الطريق أو جراء تعوده على القيادة بسرعة، كما يزيد التفاؤل غير الواقعي لدى السائق من خلال اعتقاده بأن مجهوده الشخصي يحول دون تعرضه للخطر، بمعنى أن مهارته في قيادة السيارة و معرفته بطبيعة الطريق تمكنه من النجاة من أي حادث يمكن أن يتعرض له، حتى و إن لم يكن ملتزما بسلوكيات القيادة السليمة (عدم ربط حزام الأمان، تناول الكحول، زيادة السرعة...).

كما أثبتت النتائج أن كلا من محوري صيانة السيارة و احترام قانون المرور، أكثرها ارتباطا سلبيا بالتفاؤل غير الواقعي من محوري الخصائص النفس اجتماعية و الفيزيولوجية المحبذ توفرها لدى السائق، و القيادة السليمة أثناء الأحوال الجوية السيئة. و تفسر هذه النتائج انطلاقا من القدرة على الضبط (التحكم) في خصائص المتغيرين، و نعني بذلك طبيعة السلوكات المكونة لكل منهما، فبالنظر إلى سلوكات صيانة السيارة (تفقد الإطارات، المكابح، الأضواء و نظافة الزجاج) و كذا إلى سلوكات احترام قانون المرور (احترام السرعة، احترام إشارات المرور و ربط حزام الأمان)، فإننا نجدها يسيرة الضبط مقارنة بالسلوكيات المكونة لمحور الخصائص النفس اجتماعية و الفيزيولوجية المحبذ توفرها لدى السائق (الحفاظ على الصحو العقلي ، التحكم في الانفعالات و الحفاظ على التركيز)، حيث تتأثر هذه الأخيرة بالعديد من العوامل التي قد تخرج عن نطاق السائق مثل (المشاكل العائلية، ضيق الوقت، صعوبة حركة المرور الناجمة عن ازدحام السيارات) مما يجعلها صعبة الضبط، و نفس الشيء يمكن قوله بالنسبة لسلوك السائق أثناء الأحوال الجوية السيئة، أين يجد السائق نفسه أحيانا مضطرا لمواجهة مواقف لم يتوقع أنه قد يتعرض لها. وقد خلصت الدراسة في الأخير إلى ضرورة تعديل التفاؤل اللاواقعي و سلوك السياقة الآمنة لدى السائقين من خلال تطبيق برامج وفاقية لفائدة السائقين.

. دراسة (دلهوم، فيرلهياك و مارثا 2009 (Delhomme, Verhac & Martha. 2009)

هدفت هذه الدراسة إلى تفصي التفاؤل غير الواقعي اتجاه القيادة السريعة لدى عينة مؤلفة من 3002 سائقا شابا بمتوسط عمري قدره 22.3 سنة ، و بلغت المسافة المتوسطة التي قطعوها 12400 كلم ، كمل أن 14% منهم سبق و أن تعرضوا لحادث، في حين 12% قاموا بمخالفة مرورية السنة الماضية. اعتمد أصحاب الدراسة في جمع البيانات على استبيان إلكتروني هدفوا من خلاله إلى قياس تقييم السائقين لاحتمال تعرضهم لعقوبة مرورية أو حادث مروري جراء زيادة السرعة، و إلى قياس العلاقة بين التفاؤل غير الواقعي اتجاه خطر الحوادث و بين كل من السرعة الذاتية المبلغ عنها و البحث عن المتعة.

خلصت النتائج إلى أن الذكور أكثر عرضة من الإناث للمخالفات و الحوادث المرورية الناجمة عن السرعة. و أن معظم السائقين أظهروا تفاعلاً لا واقعياً بغض النظر عن جنسهم وخبرتهم في القيادة ، و أن السائقين الأقل تفاعلاً هم الأقل إفراطاً في السرعة مقارنة بغيرهم ، في حين ارتبط التفاعل غير الواقعي إيجابياً بالسرعات العالية المبلغ عنها. وقد أوصى أصحاب الدراسة إلى أخذ التفاعل غير الواقعي بعين الاعتبار عند تصميم حملات الوقاية المرورية مؤكداً على أن التركيز يجب أن يكون على أخطار الناجمة عن الإفراط في السرعة و الفوائد المترتبة عن تقليلها (Delhomme, Verliac &Martha, 2009).

دراسة كوس ، كوابينان و دلهوم ،2004، Causse, Kouabénan & Delhomme

هدفت هذه الدراسة إلى التعرف على علاقة التفاعل غير الواقعي بكل من الضبط الذاتي المقارن؛ تصور القدرة على القيادة عند تجاوز الحد المسوح به من تناول الكحول؛ معايشة تجربة حادث مرور بشكل مباشر أو غير مباشر ، و أخيراً تقييم تناول الكحول على أنه سبب في وقوع الحوادث.

جرت الدراسة على عينة مكونة من 86 سائقاً طلب منهم قراءة سيناريوهات تضمنت اضطرابهم للرجوع إلى البيت بعد شرب كمية كبيرة من الكحول تجاوزت الحد القانوني ، ثم يطلب منهم الإجابة على أسئلة متعلقة بتقييم احتمال تورطهم في حادث بسبب الإفراط في تناول الكحول مقارنة مع متوسط السائقين؛ تقييم شعورهم بالضبط الذاتي المقارن ، تصور سلوكهم في هذا الموقف ؛ تصور هم حول موضوع استهلاك الكحول و القيادة؛ تفاصيل تعرضهم للحوادث (راكباً أم سائقاً)؛ تقييمهم للحملات التوعوية المرورية حول القيادة تحت تأثير الكحول، و ذلك على مقياس متدرج من 7 بدائل - من ضعيف جداً إلى مرتفع جداً.

أظهرت النتائج أن هناك علاقة إيجابية بين التفاعل اللاواقعي و الضبط الذاتي المقارن حيث أبدى جل المشاركين تفاعلاً لاواقعياً و قدرة على ضبط سياقتهم عقب تناول الكحول أكثر من غيرهم، كما أن الذين قد سبق و تعرضوا لضبط الشرطة لهم بسبب الإفراط في الشرب أو التورط في حادث لنفس السبب أبدوا تفاعلاً لاواقعياً أكثر من الذين لم يمتروا بنفس الظروف. و قد تبين أن الذين صرحوا بأنهم يتحكمون في الكميات التي يشربونها أنهم أقل عرضة للخطر من الذين سبق أن تعرضوا لحادث أو أوقفوا بسبب الكحول ، كما أن الأفراد الذين أشادوا بالحملات الوقائية المركزة على القيادة تحت تأثير الكحول باعتباره عاملاً هاماً في وقوع الحوادث المرورية في فرنسا قد أظهروا مستوىً منخفضاً من التفاعل اللاواقعي (Causse, Kouabénan et Delhomme, 2004).

.دراسة (وينشتاين و آخرون، 2003، Weinstein et al):

كان الهدف من هذه الدراسة هو تقييم مختلف تصورات المدخنين، و في سبيل ذلك تم إجراء الدراسة على عينة بلغت 6369 مدخنا في أمريكا، أين تم جمع المعلومات منهم بواسطة خط هاتف (HINTS) health information national trends survey الذي أنشأ سنة 2003، وتم سؤال أفراد العينة حول تصورهم لخطر التدخين سواء عليهم أو على متوسط المدخنين.

و قد أظهرت النتائج أن المدخنين أبدوا تقديرا منخفضا للأخطار المتعلقة بالتدخين مقارنة بغير المدخنين، كما اعتقدوا أنهم أقل من المتوسط عرضة لسرطان الرئة، كما أن توقعهم لخطر الإصابة بالسرطان بصفة عامة و سرطان الرئة بصفة خاصة يرتفع بنسبة قليلة مع زيادة عدد السجائر المدخنة يوميا، و أن تقديرهم لخطر الإصابة بالسرطان عامة أقل من تقديرهم لسرطان الرئة على وجه الخصوص (Weinstein et al., 2005)

.دراسة (محمد أحمد النابلسي، 2002):

هدفت إلى تشخيص العوامل النفسية المؤدية إلى تنامي أخطار و حوادث الطرق ، و قد صنفت درجات التفاؤل غير الواقعي بالنسبة لحوادث المرور إلى 3 درجات هي:

- أجهل أثر السرعة و دورها في التسبب في حوادث المرور.
- السرعة نادرا ما تكون السبب في حوادث المرور.
- لا أعتقد أنني عرضة لحوادث المرور.

و ينطبق الأمر على جملة العوامل الأخرى المتسببة في حوادث السير، و قد خلصت نتائج الدراسة إلى أن كلا من الغضب و اضطراب المزاج و الإدمان و إهمال صيانة السيارة، من شأنها أن تؤدي إلى حوادث المرور، و أن التفاؤل غير الواقعي يؤدي إلى حوادث المرور، لهذا يجب تحويل التفاؤل من غير واقعي إلى استعدادي (وظيفي)، بهدف الوقاية من الحوادث (النابلسي، 2002).

.دراسة (روتر و كوين و ألبري، 1998، Rutter, Qwine & Albery):

هدفت دراسة روتر و زملائه إلى قياس التفاؤل غير الواقعي لدى قائدي الدرجات الهوائية، و ذلك على عينة بلغت 723 قائدا، و طبق عليهم استبياننا حول مدى تعرضهم للإصابة ببعض الحوادث السلبية نتيجة قيادة الدراجة الهوائية على مدى 12 شهرا الماضية، و قد أظهرت النتائج أن السائقين ميلون إلى الاعتقاد بأن الحوادث السلبية الناتجة عن قيادة الدراجة الهوائية، يقل احتمال حدوثها لهم مقارنة بغيرهم من قائدي الدرجات الهوائية، كما بينت

النتائج أن هناك فروقا بين قائدي الدرجات الهوائية ممن لديهم خبرة طويلة و ممن لديهم خبرة قصيرة في القيادة، حيث يميل الأفراد ذوو الخبرة القصيرة في القيادة إلى أن يكونوا أكثر تفاعلاً غير واقعي (Rutter et al, 1998).

. دراسة ماكينا 1993: McKenna

قام (ماكينا) بدراسة تجريبية على عينة من السائقين هدف من خلالها إلى التأكد من علاقة مركز الضبط و التفاعل غير الواقعي، شملت العينة 99 فردا من مدرسين و طلاب و موظفين بجامعة ريدنج بإنجلترا، حيث بلغ عدد الذكور 58، أما عدد الإناث فقدر ب 41 أنثى مما تراوحت أعمارهم بين 18 إلى 68 عاما ، وذلك من خلال عرض 12 مشهدا يعرض حوادث مرور مختلفة قسمت إلى حوادث حصلت في ظروف عالية الضبط (تجاوز السيارة ؛ تغيير المسارب؛ منعطف حاد؛ عدم ترك مسافة الأمان؛ عدم الالتزام باليمين؛ القيادة السريعة) و النصف الآخر تم في ظل ظروف منخفضة الضبط (ثقب الإطار ؛ الانزلاق نتيجة تدفق الزيوت على الطريق ؛ خلل المكابح غير المتوقع؛ الانزلاق بسبب الجليد؛ التعرض لاصطدام السيارة من الخلف؛ تجاوز من قبل سيارة أخرى)، و في كل مشهد كان يطلب من السائقين أن يقدروا احتمال تعرضهم لحدث مماثل مقارنة بمتوسط السائقين و ذلك من خلال الإجابة على السؤالين التاليين على مقياس متدرج من خمسة بدائل إجابة (احتمال أقل بكثير... احتمال أكبر بكثير):

- مقارنة بالسائقين الآخرين: ما هو توقعك (في اعتقادك) بأنك سوف تتعرض لحادثة مرورية أثناء قيادتك لسيارتك ؟

- مقارنة بالسائقين الآخرين: ما هو توقعك (في اعتقادك) بأنك سوف تتعرض لحادثة مرورية عندما تكون مرافقا، و ليس سائقا للسيارة ؟

و قد كشفت 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 و ليسوا سائقين، و قد فسر الباحث هذا الشعور بأنه راجع إلى خداع الضبط ، كما أشارت النتائج أن التفاعل غير الواقعي كان عاليا في حالات تقدير احتمال حدوث الخطر المرتبط بالمشاهد عالية الضبط مقارنة بالمشاهد منخفضة الضبط. وقد أرجع الباحث ذلك الى اعتقاد السائق بأن قدرته على التحكم والسيطرة على تلك المواقف الناجمة عن مهارته في القيادة تجعله يتوهم بأنه محصن ضد حوادث المرور (McKenna, 1993).

دراسة (ريبوكي، رفينسون، أدر، ريبوكي، 1991، Reppucci , Revenson , Ader, Reppucci)

هدف أصحاب الدراسة إلى إجراء مقارنة بين المدخنين و غير المدخنين في التفاؤل غير الواقعي على عينة قوامها 304 فردا من غير المدخنين، و أخرى بلغت 54 فردا مدخنا و قد استخدم في جمع البيانات مقياسا من إعداد (رفنسون و نوفيلد، 1987، Revenson & Neufeld) والمتعلق بالأخطار الصحية المصاحبة للتدخين، إضافة إلى مقياس ضغوط الحياة المعد من طرف (كوهن و زملائه، Cohn, et al) و قد اشتملت الدراسة على شقين، حيث هدف الباحثون في الشق الأول إلى معرفة الفروق بين العينتين حول التفاؤل غير الواقعي اتجاه الإصابة بالمخاطر الصحية الناجمة عن التدخين (سرطان الرئة ، أزمة قلبية، انتفاخ النسيج الخلوي) ، أما الشق الثاني فقد هدفوا فيه إلى معرفة الفروق بين أفراد العينتين في الضغوط.

و قد أظهرت نتائج الدراسة أن أفراد العينتين أجمعوا على وجود علاقة بين التدخين و سرطان الرئة، غير أن الممتنعين عن التدخين اعتقدوا أن إمكانية إصابتهم به مستبعدة، في حين تصور المدخنون أن إمكانية تعرضهم للسرطان في حدود المتوسط فقط، أما نتائج الشق الثاني من الدراسة، فقد خلص إلى أن اعتقاد المدخنين باحتمال إصابتهم بالأمراض الناجمة عن التدخين أكثر من احتمال غير المدخنين، لكنهم يرون أنها سوف لن تحصل لهم إلا في حدود المتوسط، أما فيما يتعلق بالضغوط فقد تبين أن المدخنين يعتقدون بأنهم أكثر احتمالا للتعرض للضغوط من غير المدخنين، من هنا يتضح لنا أنه على الرغم من أن كل الدلائل العلمية تشير بأن سرطان الرئة و الأزمة القلبية نتيجة حتمية لسلوك التدخين، إلا أن المدخنين يتوقعون الإصابة بها في حدود المتوسط فقط، و لا يتوقفون عن التدخين (Reppucci., et al 1991).

. دراسة (واينشتاين، 1986، Weinstein):

هدفت هذه الدراسة إلى البحث في علاقة التفاؤل غير الواقعي بالقابلية للمرض، حيث شملت عينة الدراسة على 296 فردا اختيروا بطريقة عشوائية من سكان مدينة نيوجرسي، و قد اعتمد الباحث في جمع البيانات على استبيان تكون من 32 حدثا خطيرا تم توزيعه عبر البريد.

و قد أظهرت النتائج أن اعتقاد الشخص بأنه غير معرض للأذى أو أنه أقل تعرضا من غيره، لا يتعلق بالجنس أو العمر أو التربية أو حتى بطبيعة العمل، كما وضحت النتائج بأن التفاؤل غير الواقعي غالبا ما يعود إلى تعميم الأشخاص لتجارهم التي حصلت لهم في الماضي و اعتبارها أساسا لمستقبلهم، فإذا لم تظهر لدى الشخص مشكلة فيما مضى من حياته، فسيعمم هذا الاعتقاد و يعتقد أنها مثلما لم تحصل في الماضي فلن تحصل في المستقبل، كما

توصل الباحث إلى أن التفاؤل غير الواقعي يزيد بزيادة الاعتقاد بالقدرة على منع حدوث الخطر، و يزيد أيضا بنقص التجربة الشخصية (Weinstein, 1987).

.دراسة (أولا سفينسون، 1980، Ola Svenson) :

اهتمت (سفينسون) بدراسة سلوك الخطر لدى السائقين، و هدفت في ذلك إلى معرفة فيما إذا كان السائقون يعتبرون سياقتهم أقل خطرا أم أكثر مهارة من بقية السائقين، و قد جرت 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، فقد بلغت 80 سائقا بمتوسط عمر قدره 33 سنة، حيث وصف 45 منهم سياقتهم بالمخاطرة و 35 الباقون وصفوا سياقتهم بالآمنة.

تم سؤال أفراد العينة على قدراتهم في السياقة مقارنة بغيرهم من السائقين، و قد 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 آمنة أكثر من متوسط السائقين، و أنهم أقل تعرضا للخطر من البقية (Svenson, 1981) .

3- الدراسات التي تناولت تعديل التفاؤل غير الواقعي وسلوك السياقة

1.3 الدراسات التي تناولت تعديل التفاؤل غير الواقعي

دراسة بيريسول، سميدنج ، لوموند و لوفلوش، 2011، Perrissol , Smeding, Laumond

Floch &Le

كان الهدف من هذه الدراسة هو معرفة أثر برنامج تدريبي للسلامة على الطرقات في خفض التفاؤل غير الواقعي لدى عينة من السائقين ، وقد افترض بيريسول و زملاؤه أن تعديل التفاؤل غير الواقعي ممكن جدا في الظروف عالية الضبط وذلك من خلال الوصول بالسائقين إلى إدراك قدراتهم المحدودة عل التعامل مع المواقف الخطيرة، وقد بلغت عينة الدراسة الإجمالية 60 سائقا تراوحت أعمارهم ما بين (25-44 سنة)، قسمت العينة إلى ثلاث مجموعات كالتالي:

- مجموعة من السائقين الذين سبق و أن قاموا بمخالفة مرورية ولم يحضروا الدورة التدريبية (ضابطة).
- مجموعة من السائقين الذين سبق و أن قاموا بمخالفة مرورية و حضروا الدورة التدريبية (تجريبية1).
- مجموعة من السائقين الذين لم يسبق و أن قاموا بمخالفة مرورية و حضروا الدورة التدريبية (تجريبية2).

استند الباحثون في جمع بيانات الدراسة على دفتر التنقيط لتحديد المخالفين من غير المخالفين، أما في قياس التفاؤل غير الواقعي فقد اعتمدوا على استبيان (ماكينا Mckenna) لمواقف السياقة بنوعيتها عالية الضبط و قليلة الضبط (أنظر دراسة ماكينا 1993). وقد تمثل البرنامج التدريبي في دورة تدريبية أجراها المرصد الوطني للأمن المروري بفرنسا لمدة يومين، كان الهدف منه تشجيع سلوك القيادة الأكثر أمانا، وذلك من خلال التطرق إلى المواقف العديدة التي يمر بها السائق، حيث تم تشجيع السائقين على التفكير في قيادتهم بأنها سلوك يرتبط بنمط حياتهم و معتقداتهم و تفاعلهم مع الآخرين و بالقواعد الاجتماعية ومواقفهم اتجاه السلوك الخطر و دافعيته اتجاه تغيير السلوك، مع التركيز على زيادة وعي السائقين بأن قدرتهم على التعامل مع المواقف الخطيرة محدودة ، وذلك من خلال عرض أمثلة للحوادث مسلطا الضوء على القوانين الفيزيائية التي تحكمها و حدود المركبات و حدود العوامل البشرية كالانتباه مثلا.

خلصت نتائج الدراسة إلى أن مستوى التفاؤل غير الواقعي كان مرتفعا في المشاهد كبيرة الضبط و منخفضا في المشاهد قليلة الضبط ، كما لم تسجل فروق فردية بين المجموعات الثلاث في المشاهد قليلة الضبط، في حين أصبح مستوى التفاؤل اللاواقعي لدى مجموعة المخالفين الذين حضروا الدورة أقل من المخالفين الذين لم يحضروا الدورة و غير المخالفين الذين حضروا الدورة. كما أشارت النتائج إلى أن الدورة التدريبية أثرت في زيادة وعي السائقين بحقيقة أنهم غير قادرين على التحكم في مجريات الحادث الناتج عن إهمال بعض الاجراءات، و أنها نجحت في تكريس أهمية القيادة بحذر (Perrissol , Smeding, Laumond & Le Floch,2011)

. دراسة (ماير و شابي و فيرلهياك، 2007، Chappé , Meyer & Delhomme)

أشارت دراسة أخرى ماير و زميليه شابي و فيرلهياك تم إجراؤها على عينة تكونت من 63 مدخن بهدف معرفة ما إذا كان التفاؤل غير الواقعي يتلاءم أم لا مع تبني تصرفات وقائية، حيث تم عرض مجموعة من الرسائل الوقائية ، وقد أظهرت النتائج أن الرسائل الوقائية التي تحتوي على صور قوية ومعبرة ولدت تشاؤما غير واقعي، بينما الرسائل التي احتوت على صور ضعيفة أو غير معبرة ولدت التفاؤل غير الواقعي، ومنه يتوضح لنا أن هذه الرسائل دعمت العلاقة بين كل من التفاؤل و التشاؤم غير الواقعي والمقاصد السلوكية (Chappé, Verliac , Meyer,2007) .

. دراسة (ماير و دولهوم، 1996، Meyer & Delhomme)

اعتبر بعض القائمين على حملات التوعية أن التفاؤل غير الواقعي حاجز أمام الوقاية من الأمراض وذلك لما يصاحبه من شعور بالحصانة ضد الأمراض، لذا قام كل من (ماير و دولهوم) بدراسة بحثا فيها عن أثر الرسائل الوقائية

على التفاؤل غير الواقعي ، بحيث حرص الباحثان على أن تكون الرسائل الوقائية وسيلة تجعل الفرد يركز على الخطر ويحفظه في الذاكرة و أن يكون شبيها بالأفراد الذين تعتمد عليهم الحملة الوقائية، كما تهدف الرسائل الوقائية إلى جعل الشخص أقل تعرضا للخطر وأكثر تقبلا واهتماما بالرسائل الوقائية.

وقد شملت عينة الدراسة التجريبية على 523 فردا اختبروا تأثير الرسائل الوقائية على التفاؤل غير الواقعي من خلال مجموعة من الأحداث المستقبلية مثل: حادث سيارة/مرض متنقل/حادث منزلي/ وقد تم اختبار ثلاثة متغيرات مستقلة: ضبط صورة الرسائل/سياق الحكم/الشخص المقارن حيث:

- ضبط صورة الرسائل: تتمثل في التركيز على الحجج، سواء الخسائر الناجمة عن ترك السلوك الصحي أو الفوائد الناجمة عن اتباعه.
- سياق الحكم: يسمح لنا بتقييم إدراك الخطر بوجود الرسائل الوقائية أو بدونها.
- الشخص المقارن: يكون مجال مقارنتنا به فيما إذا كنا معرضين للخطر أقل أو أكثر منه ويكون إما صديقا مقربا أو شخصا مثاليا من نفس الجيل.

وقد أظهرت النتائج أن الاطلاع على الرسائل الوقائية مسبقا يقلل من التفاؤل غير الواقعي للأحداث المستقبلية خصوصا في حالة ما إذا كان الشخص المقارن معه مثالي، كما أن الاطلاع على الرسائل يزيد من المسؤولية الشخصية اتجاه الخطر خصوصا إذا كانت الرسائل ذات طابع مرهب وكان الشخص مجال المقارنة من المقربين. كما توصل الباحثان إلى ضرورة الاستفادة من شروط الرسائل الوقائية المبنية في هذه الدراسة في مختلف حملات التوعية (Meyer, Delhomme, 2000).

2.3 . الدراسات التي تناولت تنمية سلوك السياقة الآمنة

. دراسة دونغيا، دلهوم و دوبا، 2008، D'Onghia, Delhomme, Dubois،

هدف دونغيا و زملاؤه من خلال هذه الدراسة إلى اختبار فعالية الرسائل الوقائية بنوعيتها السلبية (تركز على الأخطار التي تمس الشخص عند اتباع السلوك غير الآمن) و الإيجابية (تركز على الفوائد العائدة على الشخص عند اتباع السلوك الآمن)، فضلا عن اختبار فعالية إرفاق الرسالة بصورة (مختلطة) أو الاكتفاء بالنص المكتوب (مكتوبة فقط)، وذلك في التقليل من السرعات الزائدة على الطرق السريعة.

وقد انطلق الباحثون في دراستهم من افتراضات مفادها أن الرسائل السلبية تعالج بطريقة أعمق من تلك الإيجابية ، وأن هذه الأخيرة هي أكثر نجاعة من نظيرتها في الرفع من إدراك الخطر و في تطبيق المقاصد السلوكية المرجوة . كما

افترض الباحثون أن الإناث يعالجون الرسائل بطريقة أعمق من الرجال و أنهن أكثر دافعية من الذكور في تبني السرعات المحددة ويتجلى ذلك في ما يلي:

- إدراك أكبر للخطر؛ إدراك أكبر لقوانين السلامة المرورية؛ فاعلية مدركة للرسائل الوقائية؛ تقييم أكبر لقدرة على اتباع السلوك الآمن المتمثل في خفض السرعة؛ إبداء العزم على القيادة بسرعة أقل في الشهر المقبل.

شملت عينة الدراسة 169 طالبا من طلاب السنة الأولى تراوحت أعمارهم ما بين 18-26 سنة و يدرسون تخصص علم النفس بواقع 82 أنثى و 87 ذكر، تم تقسيمهم إلى 4 مجموعات مؤلفة من 20 شخصا. اشترط عند اختيار العينة أن يكونوا متحصلين على رخصة القيادة قبل سنتين على الأقل، وأن يقودوا سياراتهم لمسافة 146 كلم في الأسبوع على الأقل على الطرق السريعة، كما اشترط أن يصرحوا بأنهم يستعملون السرعة ولم يسبق و أن تعرضوا لحادث مرور.

عند تطبيق إجراءات الدراسة أعطي لكل مجموعة رسالة واحدة من الرسائل الأربع (سلبية مكتوبة؛ سلبية مختلطة؛ إيجابية مكتوبة؛ إيجابية مختلطة)، وقد خلصت الدراسة إلى النتائج التالية:

تبين أن الرسائل السلبية المختلطة تجعل الأفراد يعالجونها بطريقة أعمق (يبدون أفكارا أكثر و أعمق systématique)، بينما الرسائل الإيجابية جعلت الأفراد يعالجونها بطريقة استدلالية (يبدون تقييمات سطحية heuristique) أكثر من نقيضتها السلبية. أما فيما يتعلق بنتائج الفروق في التفاعل مع الرسائل بين الذكور و الإناث فقد تبين أن الذكور أكثر تفاعلا مع الرسائل المختلطة بينما تفاعلت النساء مع الرسائل المكتوبة، فالإناث الذين تلقوا رسائل إيجابية مكتوبة أظهروا عزما و فعالية ذاتية على احترام السرعات المحددة بينما أبدى الذكور ذلك عندما تعرضوا للرسائل الإيجابية المختلطة، هذا ما يوضح أن الرسائل الإيجابية أجمع من السلبية في إقناع السائقين بتبني السلوك الآمن (D'Onghia, Delhomme, Dubois, 2008).

. دراسة دونغيا، دوبوا و دلهوم ، 2007 (D'Onghia, Dubois, et Delhomme)

هدفت هذه الدراسة إلى قياس تأثير عاملين افترض أنهما قد يرفعا من فعالية الرسائل الوقائية الهادفة إلى احترام السرعات المحددة، يتمثل العاملان في صياغة الرسائل الوقائية (إيجابية / سلبية) و طريقة عرض الرسالة (مكتوبة / مكتوبة و مرفقة بصورة). كما سعت إلى معرفة الفروق بين الجنسين في الالتزام بالسرعات المحددة على الطرق و في إدراك الأخطار المرتبطة بالسرعة.

جرت الدراسة في لوكسمبورغ على عينة مكونة من 189 سائقا بواقع 85 أنثى و 104 ذكر، تراوحت أعمارهم ما بين 18 إلى 69 سنة بمتوسط عمري قدره 37 سنة، هذه العينة معتادة على قطع من 100 كلم/سا إلى 300

كلم/سا أسبوعيا على الطرق السريعة ، و لها أقدمية في السياقة لا تقل عن ثلاث سنوات، وقد قسمت العينة إلى أربع مجموعات متجانسة.

تضمنت أدوات الدراسة أربع رسائل وقائية عرضت كل رسالة على مجموعة واحدة، وكانت على النحو التالي: اثنان منها صيغت بطريقة إيجابية حيث تصف الفائدة من تقليل السرعة (ستتفادي خطر حادث مرور إذا التزمت بالسرعة المحددة) ، واحدة تضمنت رسالة مكتوبة ومصورة ، و الثانية تضمنت رسالة مكتوبة فقط ، أما الرسالتان المتبقيان تمت صياغتهما صياغة سلبية (سوف تزيد من احتمال تعرضك لحادث مرور إذا امتنعت عن الالتزام بالسرعة المحددة)، وقد أرفقت إحدى الرسالتين السلبيتين بصورة زيادة على الرسالة المكتوبة، بينما تضمنت الأخرى رسالة مكتوبة فقط .

كما اعتمد الباحثون في جمع البيانات على دفتر تضمن ما يلي:

- عادات القيادة: عدد الكيلومترات المقطوعة في الأسبوع على الطريق السيارة/عدد مرات و ساعات التنقل/السرعة المعتادة (الدنيا و القصوى).

- تقييم الرسائل الوقائية الأربع على سلم متكون من 6 درجات (بشعة جدا...مفرحة كثيرا)

- جزء لقياس المتغيرات التابعة: تقييم طريقة عرض الرسائل/إعادة كتابة المحتوى الخطي للرسالة/تقييم أي الرسائل أثرت بشكل أكبر و ذلك بتدوين الأفكار التي راودت المتلقي عند عرض الرسالة/تقييم فعالية الرسالة على مقياس مكون من 7 بدائل إجابة (غير فعّال ...فعال جدا)/إبداء الرأي حول ظهور هذه الرسائل في الطريق السريع على مقياس مكون من 7 بدائل (لا أتمنى ...أتمنى بشدة)/ تقدير احتمال التعرض لحادث على الطريق السيارة أو التعرض لعقوبة من قبل الشرطة بسبب تجاوز السرعة المحددة / تقدير المقاصد السلوكية المتعلقة بالسرعات التي بنوي السائق الالتزام بها من موعد الدراسة فصاعدا على مقياس متدرج من 11 اختيار(أنا واثق من أنني سألتزم... لا يمكن أن أحترم) .

خلصت نتائج الدراسة إلى أن الرسائل السلبية المتضمنة للنص و الصورة اعتبرت أكثر تأثيرا من الإيجابية المتضمنة للنص و الصورة ، و أن الإناث أبدوا تأثرا أكبر من الرجال بخصوص الرسائل المتضمنة للنص فقط وذلك راجع إلى إحساسهن المرهف، كما أنهن فضلن رؤية هذه الأنواع من الرسائل على حواف الطرقات. و بخصوص إدراك الخطر ، فقد قدر الإناث السرعات التي من الممكن ان تتسبب لهم بحادث مرور أو عقوبة جراء مخالفة مرورية أقل من السرعات التي قدرها الذكور كما أن هذه الفئة الأخيرة لم تقدر خطر السرعة إلا بعد أن عرضت عليها الرسائل السلبية المكتوبة و المصورة . كما توصلت النتائج المتعلقة بالعزم على تقليل السرعات مستقبلا إلى أن الذكور الذين شاهدوا الرسائل السلبية المكتوبة و المصورة كانوا أكثر عزمًا من الذين شاهدوا الرسائل السلبية المكتوبة فقط حيث

كانت هذه الأخيرة كفيلة بزيادة عزم الإناث على الالتزام بالسرعات المحددة على الطريق السريع (2007, D'Onghia, Dubois Delhomme).

4. الدراسات التي اعتمدت على نظرية دافع الحماية في التنبؤ بالسلوك

دراسة. بارك، هوفر، دود، هوفمان ، فانج، Park, Hoover, Dodd, Huffman, & Feng, 2011

هدفت هذه الدراسة إلى دراسة العلاقة بين مفاهيم العمليات المعرفية الوسيطة لنظرية دافع الحماية (الخطورة المدركة، القابلية المدركة، فعالية الاستجابة، الفعالية الذاتية، النية في السلوك، القيام بالسلوك) في مجال الالتزام باستهلاك الأغذية الوظيفية. و إلى تحديد شخصية المستهلك على أساس مفاهيم النظرية.

جرت الدراسة على عينة مكونة من 465 شخصا راشدا من جامعة جورج تاون بتكساس، تراوحت أعمارهم من 18 إلى 64 سنة ، بلغت نسبة الاناث منهم 74.9%، بينما نسبة الذكور كانت 25.1%، قسموا إلى مجموعتين، الأولى تقوم باستهلاك الأغذية الوظيفية بهدف الحفاظ على الصحة، أما الثانية فتستهلكها دون المبالاة بالصحة قدم لهم استبيان إلكتروني صمم للكشف عن متغيرات النظرية.

أظهرت النتائج أن فعالية الاستجابة مؤشر دال على النوايا السلوكية لا على القيام بالسلوك، وأن الفعالية الذاتية هي المكون الوحيد الدال على النوايا السلوكية و القيام بالسلوك معا. كما بينت النتائج أن الأفراد الذين يعتمدون على الأغذية الوظيفية بهدف العناية بالصحة أنهم أكثر تقديرا لكل من التهديد و مواجهة الصحي أي أكثر عزمًا و إقدامًا على اتباع الأغذية الوظيفية مقارنة مع غيرهم من اللامبالين، و عليه فإن هذه الدراسة قد أثبتت نجاعة نظرية دافع الحماية في توجيه السلوك مؤكدة في ذلك على أن الخطورة المدركة و القابلية المدركة لا تكفي لوحدها على التنبؤ بالنوايا و السلوك، وإنما يجب أن ترفق بفعالية الاستجابة و الفعالية الذاتية حتى تكون فعالة (Park et al., 2011).

. دراسة هاتجرز، كريجنان، فان دير بلايت، Hartgers, Krijnen, Van der Pligt, 2010.

تعد هذه الدراسة جزءا من دراسة طويلة على عدوى الإصابة بفيروس نقص المناعة المكتسبة لدى متعاطي المخدرات في عيادة للعاهرات بأمستردام معظمهن من جنسية ألمانية. بدأت هذه الدراسة سنة 1985 وفق اشتراك طوعي وسري لعينة الدراسة البالغ عددها 215 مشاركا، حيث تمت جدولة زيارات أفراد العينة كل أربعة أشهر لفحص فيروس نقص المناعة المكتسبة، أين تتم ملاحظة سلوكهم بين الفترة و الأخرى.

هدفت هذه الدراسة إلى ملاحظة السلوك الجنسي الخطير لأفراد العينة وفق نظرية دافع الحماية لروجزر ، وفي سبيل ذلك استخدم الباحثون المقاييس التالية:

قياس الحقن الآمن (متدرج من أستعمل إبرة واحدة إلى أستعمل إبراً متعددة) / قياس الخطورة المدركة للإصابة بالسيدا (متدرج من الإصابة بالسيدا خطيرة إلى لا توجد خطورة) / قياس القابلية المدركة للإصابة بالسيدا (احتمال الإصابة من خلال الحقن ... لا يوجد احتمال) / الاستجابة الفعالة (إذا التزم المدمن بإبرته تفادى الإصابة بالسيدا) / الفعالية الذاتية (من السهل الالتزام بالإبرة و تعقيمها) / العزم على القيام بالسلوك (خلال نصف السنة المقبلة).

توصل الباحثون إلى أن معظم أفراد العينة (91%) أبدوا خطورة مدركة للسيدا ، و أن 41 منهم اعتبروا أنفسهم معرضين للإصابة بالسيدا بسبب تعدد الحقن و عدم تعقيمها، في حين اعتبر جل أفراد العينة (98%) غيرهم من المدمنين معرضين للإصابة بالسيدا ، كما توضح من خلال النتائج أن (83%) من أفراد العينة هم متفائلون بشكل لاواقعي اتجاه احتمال الإصابة بالعدوى نتيجة الحقن الخطير حيث بلغ معامل ارتباط سبيرمان براون بين التفاؤل غير الواقعي و إدراك الخطر الفردي (- 0.65) ، بينما ارتبط إيجابيا بخطر الغير (0.76) .

أما فيما يتعلق بالاستجابة الفعالة فقد اعتبر (92%) من أفراد العينة أنها تتمثل في استخدام وسائل حقن فردية ، وقد قدرت نسبة الذين اعتقدوا بأنهم فعالون في استخدام وسائل حقن آمنة بـ (61%) وقد أعرب (16%) عن عزمهم على وقف الحقن، في حين قرر (35%) وقفها فوراً . وقد أبدا (74%) من أفراد العينة عدم نيتهم في اقتراض أدوات الحقن مستقبلاً إطلاقاً، إلا أن 77 شخصاً لم يعزموا على إيقاف الحقن غير الآمنة ، منهم (5%) أبدوا نية ضعيفة في تعقيم أدوات الحقن عند اقتراضها ، بينما (19%) أبدوا نية قوية في ذلك . وقد أسفرت النتائج أيضاً على أن المقاصد السلوكية ترتبط بشكل كبير بالقابلية المدركة و السلوك الماضي، وأن الفعالية الذاتية بدورها ترتبط بالقابلية المدركة و المقاصد السلوكية و القيام بالسلوك (Hartgers, Krijnen, Van der Pligt, 2010).

دراسة فان دير فيلد و فان دير بليجت ، 1991، Van Der Velde, Van Der Pligt

تمحورت هذه الدراسة حول استخدام نظرية دافع الحماية في التنبؤ بالسلوك الجنسي المرتبط بعدوى فيروس نقص المناعة المكتسبة، وقد سلطت الضوء على إضافة بعض المتغيرات المتمثلة في المعايير الاجتماعية؛ التكلفة؛ الفوائد؛ الخبرات و العوائق الظرفية التي تسمح بدراسة تنبؤية أوسع للسلوك، و قد جرت الدراسة على عينة مؤلفة من 147 شخصاً مثلثاً و 84 شخصاً غيرياً (يمارس الجنس بصورة طبيعية) متعدد الشركاء في الستة أشهر الماضية.

استند الباحثان في جمع بيانات الدراسة على استبان مؤلف من عدة محاور كالتالي:

- محور يتعلق بالسلوك الجنسي و المقاصد الجنسية.
- محور يتعلق بمتغيرات نظرية دافع الحماية (الخطورة المدركة؛ القابلية المدركة؛ الاستجابة الفعالة؛ الفعالية الذاتية؛ الخوف)
- محور شمل المتغيرات الاضافية (المعايير الاجتماعية؛ التكلفة؛ الفوائد؛ الخبرات و العوائق الظرفية)

أظهرت نتائج هذه الدراسة أن الخطورة المدركة كان لها تأثير غير مباشر على استخدام الواقي الجنسي ، بينما كان للقابلية المدركة و الاستجابة الفعالة و الفعالية الذاتية أثر مباشر على استخدامه ، كما تبين أنه على الرغم من أن نظرية دافع الحماية تنبأت بالمقاصد السلوكية و السلوك المرغوب لدى كلتا العينتين، إلا أن النتائج قد توسعت و تحسنت من خلال المتغيرات الإضافية، حيث ارتبط كل من المعايير الاجتماعية و السلوك السابق ارتباطا كبيرا بالسلوك المستقبلي. كما أضافت النتائج إلى أن الخوف يرتبط إيجابيا بالمقاصد السلوكية، غير أنه قد لوحظ بأن الخوف الزائد يجعل انتباه الفرد يتركز في سبل التقليل من الخوف والتي قد تكون سلبية (إنكار) بدلا من توجيهه نحو تجنب الحدث المخيف(الخطر) من خلال تغيير السلوك، وبالتالي قد يحدث الخوف أثرا سلبيا بدلا من الأثر الإيجابي المتوقع (Van Der Velde, Van Der Pligt, 1991).

5- تعقيب على الدراسات السابقة:

سمح لنا الاطلاع على الدراسات التي تناولت سلوك السياقة أنها اتفقت من حيث الأهداف على دراسة الجوانب السلوكية والمعرفية و النفسية للسائق (سلوك القيادة السريعة / سلوك الاقدام على المخاطرة / الغضب أثناء القيادة / سلوك السائق اتجاه قانون المرور / العوامل النفسية و الاجتماعية المؤثرة على سلوك السائق / تحليل الخصائص النفسية و الاجتماعية لسلوك السائقين و أنماط قيادة السيارات) ، غير أنها أهملت السلوكات المرتبطة باليقظة الذهنية؛ صيانة السيارة ؛ حالة السائق الفزيولوجية و القيادة أثناء الأحوال الجوية السيئة ، ماعدا دراسة بوظيفة و زملاؤه سنة 1991 و أحمد عبادة 1992.

وقد لاحظنا أن الدراسات اشتملت على عينات كبيرة ومهمة (بوظيفة و آخرون، 1991/عبد الله النافع و السيف خالد، 1987/ندى علي أبا حسين و احمد قاسم الزبير 2007) . كما وفرت لنا العديد من الأدوات الهامة التي شكلت لنا خلفية لبناء أدوات دراستنا ، على غرار استبيان بشقة عز الدين، 2013؛ سلم الغضب أثناء القيادة و دفتر التوجيه في دراسة دهوم و فيليو ، 2008؛ استبان عبد الله النافع و السيف خالد، 1987. و نلمس اتفاقا بين النتائج المحلية والأجنبية حول أهمية السلوك البشري في وقوع الحوادث المرورية . وهذا مؤشر على أن للموضوع أهمية و بعدا عالميين.

بخصوص الدراسات التي عنيت بالتفاؤل غير الواقعي اتجاه المخاطر الصحية (التدخين؛ سلوك جنسي خطير؛ القابلية للمرض)، او اتجاه سلوك السياقة (القيادة السريعة؛ القيادة تحت تأثير الكحول؛ قيادة الدراجات الهوائية ، سلوك السياقة الصحي) نلاحظ أنها شهدت اهتماما ملحوظا من قبل الباحثين ، إلا انها غالبا ما كانت تركز على

جانب واحد من التفاوض غير الواقعي اتجاه سلوك السياقة و إن كانت قد أتاحت لنا فهم طبيعة العلاقة السلبية التي تربط بينهما.

استفادت الباحثة من الأدوات التي تضمنتها دراسة ماكيننا، 1993 و دراسة دلهوم و فرلهيك و مارثا، 2009 ، لكننا لم نقف على دراسات صممت أداة تقيس التفاوض غير الواقعي اتجاه سلوكيات السائق العديدة (سوكن الانشغال عن المقود/ القيادة أثناء الظروف الجوية السيئة/ القيادة و الحالة النفسية و الذهنية و البدنية). كما أتاحت لنا دراسة كوس، كوينان و دلهوم 2004 مؤشرات التفاوض غير الواقعي التي تفيدنا في بناء البرنامج ، وقد أكدت بدورها مع دراسة النابلسي، 2002 على ضرورة تعديل التفاوض غير الواقعي.

انطلاقاً من ضرورة تعديل التفاوض غير الواقعي التي أكدت عليها الدراسات سابقة الذكر، جاءت دراسة بيريسول و زملاؤه ، 2011 باعتبارها الأولى التي اهتمت بخفض التفاوض غير الواقعي اتجاه مخاطر السياقة، حيث اهتمت الدراسات التي جاءت قبلها كدراسة ماير و شابي و فرلهيك، 2007، و دراسة ماير و دلهوم 1996، غير أنها و إن كانت تفتقر لقواعد الدراسات التجريبية (قياس قبلي و بعدي ، تكافؤ المجموعات ...)، إلا أنها وفرت لنا قاعدة مهمة لبناء الرسائل الوقائية. كما لوحظ أن تلك الدراسات لم تستند على بناء برامج ذات خلفية نظرية معينة في تعديل التفاوض، حيث اعتمد بيريسول و زملاؤه ، 2011 على برنامج وقائي أعد بشكل عام من طرف هيئة حكومية و لم يدم تطبيقه إلا يومين، كما أنه افتقر إلى التقنيات المعرفية السلوكية المعززة لاكتساب السلوك وهذا ما يفتح باب النقاش حول كفاية المدة في تعديل تشوه معرفي و تنمية سلوك ما .

بالنسبة للدراسات التي تعلق بتعديل سلوك السياقة فلاحظنا أنها قليلة (في حدود علمنا) بالنسبة للدراسات الأجنبية و نادرة بالنسبة للدراسات العربية و المحلية مقارنة بالحملات التي تقوم بها الهيئات الحكومية، وهي بذلك لا تصنف ضمن الدراسات التجريبية وإنما ضمن شبه التجريبية و المقارنة. نجد من بينها دراستي (دونغوا ، دلهوم و دوبا 2007 ؛ 2008) اللتين أفادتتا في اختبار شروط صياغة الرسائل الفعالة في إقناع السائقين بضرورة الالتزام بالسرعة المحددة.

في ظل غياب الدراسات التي وظفت نظرية دافع الحماية في التنبؤ بسلوك السياقة أو في تنميته و تعديل التفاوض غير الواقعي لا على المستوى المحلي و لا الأجنبي (ضمن حدود علم الباحثة)، قمنا بعرض ما يجوزتنا من الدراسات الكاملة التي استندت إلى هذه النظرية في التنبؤ بالسلوك الجنسي الخطير، حيث سمحت لنا دراسة بارك و آخرون ، 2011، و دراسة هاتجز و زملائه، 2010 بالتأكد من فعالية متغيرات الفرضية (إدراك الخطر/ إدراك القابلية للتعرض للخطر/ الاستجابة الفعالة / الفعالية الذاتية/ الخوف) في تحقيق المقاصد السلوكية و تبني السلوك، كما أفادتنا دراسة فان دير فيلد و فان دير بيلجت، 1991 حين تكلمت عن دور المتغيرات الاضافية (المعايير الاجتماعية؛ التكلفة؛

الفوائد؛ الخبرات و العوائق الظرفية) في تعزيز فعالية نظرية دافع الحماية، وفي الاستفادة من نتائج هذه الدراسة في إعداد الحملات الوقائية، حتى يكون توظيف الخوف مدروسا يجعل الأفراد يركزون على تغيير السلوك المخيف بالاعتماد على الفعالية الذاتية لا على التعامل مع الخوف بطريقة لا تكيفية .

ثالثا: أهمية البحث

تتبع أهمية بحثنا من الحاجة التي خلصت إليها التراكمات العلمية في مجال دراسات علم نفس المرور حول ضرورة تعديل التفاوض غير الواقعي لدى السائقين باعتباره تشوه معرفي يؤثر سلبا على إدراك المخاطر المرورية، وتنمية الالتزام بمختلف سلوكيات السياقة الآمنة حتى يتم خفض الأخطاء و المخالفات البشرية على الطرقات. وتتجلى أهمية البحث النظرية فيما يلي:

- يعتبر من البحوث البكر في البيئة الجزائرية و العربية التي تهتم بتعديل الأخطاء المعرفية لدى السائقين و سلوك سياقتهم.
- يعد من البحوث النادرة التي اعتمدت على نظرية دافع الحماية لروجرز في بناء البرامج الوقائية في مجال السلوك المروري بعد ما ثبتت فعاليتها في تبني المقاصد السلوكية و القيام بالسلوك الآمن.
- يوفر برنامجا محكم البناء حيث يتضمن جلسات متعددة المواضيع المتعلقة بكل جوانب سلوك السياقة، و يوظف العديد من التقنيات و الأدوات التي تساهم في عملية إقناع السائقين بضرورة الالتزام بالإجراءات الوقائية.
- يساهم في توفير مقياسين مقننين (خصائص سيكومترية / معايير) يمكن الاعتماد عليهما في قياس التفاوض غير الواقعي لدى السائق و في قياس سلوك السياقة الآمنة .
- تعتبر إضافة مهمة إلى الجهود الأدبي في متغيرات الدراسة نظرا لما لمسناه من ندرة المراجع العربية المتخصصة فيها.
- يمكن الاستفادة من هذا البحث ميدانيا في مجال الوقاية المرورية من خلال تطبيق البرنامج على عينات مختلفة من السائقين، حيث يسمح لنا ذلك بالمضي في مجال الوقاية الأولية من حوادث الطرقات إذا طبق على عينات من المتدربين في مراكز تعليم السياقة، بينما يشكل تطبيقه على السائقين ذوي الخبرة جانبا من جوانب الوقاية الثانوية .
- يمكن الاعتماد على البرنامج كاملا أو على أجزاء منه في حملات الوقاية المرورية المعدة من قبل الهيئات المتخصصة .

رابعاً: أهداف البحث

- يهدف البحث بشكل عام إلى خفض التفاؤل غير الواقعي وتنمية سلوك السياقة الآمنة لدى السائقين انطلاقاً من تطبيق برنامج وقائي معد لهذا الغرض. ويمكن تلخيص الأهداف الجزئية فيما يلي:
- معرفة مستوى التفاؤل غير الواقعي و سلوك السياقة الآمنة للعينة الكلية وذلك في القياس القبلي.
 - معرفة الفروق في أداء أفراد العينة الضابطة عن أداء أفراد العينة التجريبية على محاور اختبار التفاؤل غير الواقعي و محاور سلوك السياقة الآمنة في القياس القبلي.
 - التعرف على الفروق في أداء أفراد العينة الضابطة على محاور اختبار التفاؤل غير الواقعي و محاور سلوك السياقة الآمنة بين التطبيقين القبلي و البعدي.
 - التعرف على الاختلاف في أداء أفراد العينة التجريبية على محاور اختبار التفاؤل غير الواقعي و محاور سلوك السياقة الآمنة بين التطبيقين القبلي و البعدي.
 - التعرف على الفروق بين أداء أفراد العينة التجريبية وأداء أفراد العينة الضابطة على محاور التفاؤل غير الواقعي و محاور سلوك السياقة الآمنة ذلك على القياس البعدي.

خامساً: فرضيات البحث

بعد عرض الإشكالية و بناء على نتائج الدراسات السابقة، اقترحنا الفرضيات التالية:

- مستوى التفاؤل غير الواقعي للعينة الكلية متوسط وذلك في القياس القبلي.
- مستوى سلوك السياقة متوسط الأمان في القياس القبلي لدى العينة الكلية.
- لا يختلف أداء أفراد العينة الضابطة عن أداء أفراد العينة التجريبية على محاور اختبار التفاؤل غير الواقعي في القياس القبلي.
- لا يختلف أداء أفراد العينة الضابطة عن أداء أفراد العينة التجريبية على محاور اختبار سلوك السياقة الآمنة في القياس القبلي.
- عدم وجود فروق دالة إحصائية في أداء أفراد العينة الضابطة على محاور اختبار التفاؤل غير الواقعي بين التطبيقين القبلي و البعدي.
- عدم وجود فروق دالة إحصائية في أداء أفراد العينة الضابطة على محاور اختبار سلوك السياقة الآمنة بين التطبيقين القبلي و البعدي.

- وجود فروق دالة إحصائية في أداء أفراد العينة التجريبية على محاور اختبار التفاوض غير الواقعي بين التطبيقين القبلي و البعدي لصالح التطبيق البعدي.
- وجود فروق دالة إحصائية في أداء أفراد العينة التجريبية على محاور اختبار سلوك السياقة الآمنة بين التطبيقين القبلي و البعدي لصالح التطبيق البعدي.
- وجود فروق دالة إحصائية بين أداء أفراد العينة التجريبية و أفراد العينة الضابطة على محاور اختبار التفاوض غير الواقعي في القياس البعدي لصالح أداء أفراد العينة التجريبية.
- وجود فروق دالة إحصائية بين أداء أفراد العينة التجريبية و أفراد العينة الضابطة على محاور اختبار سلوك السياقة الآمنة في القياس البعدي لصالح أداء العينة التجريبية.

سادسا: التعريفات الإجرائية لمتغيرات البحث

البرنامج الوقائي القائم على نظرية دافع الحماية:

هو تصميم مخطط ومنظم ضمن عشر جلسات محكمة البناء ، وفق أهداف محددة تستند إلى نظرية دافع الحماية لروجرز، و التي تتدرج من الوعي بأخطار إهمال سلوك السياقة الآمنة و إدراك القابلية الذاتية للتعرض لها، ثم إدراك فعالية الاستجابة المتضمنة للسلوكيات المقترحة في كل جلسة وصولا إلى اكتساب الفعالية الذاتية في تطبيق الاستراتيجيات الوقائية ، ويتم ذلك بالاعتماد على مجموعة من الفنيات والأدوات الفعالة في التحسيس و الوقاية .

الفاعلية:

يقصد بها الأثر الذي يحدثه البرنامج الوقائي على المتغيرين التابعين (التفاوض غير الواقعي و سلوك السياقة الآمنة لدى السائقين)، و يتم الكشف عنها من خلال اختبار الفروق بين التطبيقين القبلي و البعدي.

التفاوض غير الواقعي لدى السائق:

هو اعتقاد السائق بأن قابلية تعرضه لحوادث المرور أقل من قابلية تعرض غيره من السائقين، الأمر الذي يجعله لا يعتقد بضرورة الالتزام بسلوكيات قيادة آمنة ، و يعبر عليه إجرائيا بالدرجة التي يتحصل عليها السائق على المقياس الذي أعدته الباحثة لهذا الغرض و يشير ارتفاع الدرجة إلى زيادة التفاوض غير الواقعي. حيث تمثل الدرجة من 35 إلى 50 مستوى منخفض من التفاوض اللاواقعي، و تمثل الدرجة من 51 إلى 67 المستوى المتوسط ، في حين تشير الدرجة من 68 إلى 95 المستوى المرتفع.

سلوك القيادة الآمنة:

يتمثل في حرص السائق على القيام بشكل مستمر بالسلوكيات التي تحول دون التعرض أو تعريض الآخرين لحادث مرور و تشمل هاته السلوكيات على عدة مظاهر منها ما يتعلق بسلوك السائق إزاء صيانة سيارته و إزاء قانون المرور و تفادي مشاكل القيادة أثناء الظروف المناخية السيئة ، و منها ما يتعلق بالحفاظ على اليقظة الذهنية و كذا القدرة على التعامل مع انفعالاته السلبية و التغيرات الفيزيولوجية التي تطرأ أثناء القيادة ، و يعبر عليه إجرائيا بالدرجة التي يتحصل عليها السائق على المقياس الذي أعدته الباحثة لهذا الغرض و يشير ارتفاع الدرجة إلى زيادة سلوك القيادة الآمنة ، حيث تمثل الدرجة من 111 إلى 137 مستوى سلوك قيادة ضعيف الأمان ، و تمثل الدرجة من 138 إلى 159 مستوى سلوك قيادة متوسط الأمان ، في حين تشير الدرجة من 160 إلى 182 مستوى سلوك قيادة آمن.

السائقون :

نقصد بهم السائقون المترشحون للحصول على شهادة سائق سيارة أجرة على مستوى مركز التكوين المهني و التمهين بسيدي لحسن - سيدي بلعباس -.

الفصل الثاني:

الحملة الوقائية المرورية

تمهيد

أولاً: مفهوم الحملة الوقائية المرورية

ثانياً: خصائص الحملة الوقائية المرورية الفعالة

ثالثاً: نظريات تبني السلوك

رابعاً: تصميم الرسائل الوقائية

خلاصة الفصل

تمهيد:

إن تنامي ظاهرة الحوادث المرورية في الجزائر على غرار العديد من الدول العربية و الأوربية جعلت من عملية الوقاية المرورية المرتكزة على حملات التوعية المرورية أمرا في غاية الأهمية كونها تستهدف تنمية الوعي المروري و تغيير سلوك الخطر لدى مستعملي الطريق، في سبيل الوصول بهم إلى تبني سلوك مروري آمن يقلل من تسبب العامل البشري في حوادث المرور.

غير أن المتتبع لتلك الحملات يلاحظ أنها غالبا ما تتسم بالعمومية و الارتجالية و أنها تقوم على معارف بديهية و نادرا ما تبني على نماذج نظرية ، و أن المعلومات المقدمة في حملات التوعية قد تحدث الرغبة في تغيير السلوك لكنها قد لا تكون ناجحة في تعليم الناس كيفية القيام بذلك، فالتزويد بالمعلومات لا يضمن بالضرورة الإدراك السليم لها ، فلدى تلقي الناس لمعلومات سلبية بخصوص المخاطر المرورية التي يمكن أن يتعرضوا لها، فإنهم يعمدون إلى معالجتها بطريقة دفاعية بدلا من القيام بإحداث تغيير ملائم في سلوكياتهم، أو قد تشعرهم بالتهديد إلا أنها لا توفر لهم إجراءات مواجهة ذلك التهديد، مما يدفعهم إلى تجنب تلك الحملات.

من هذا المنطلق ارتأينا أن نخصص هذا الفصل لتناول شروط نجاح حملات الوقاية التي تركز على المعتقدات و السلوكيات، وذلك من خلال عرضنا لخصائص الحملات الوقائية المرورية الفعالة، و لأكثر النماذج المعرفية الاجتماعية المساعدة على تبني السلوك الآمن بصفة عامة، و التي تم توظيفها في مجال تعديل السلوك المروري الخطير، مع تسليط الضوء على نظرية دافع الحماية باعتبارها الركيزة التي أعتمد عليها في بناء برنامج هذا البحث، كما تعرضنا إلى أسس بناء وصياغة و تمرير الرسائل الوقائية المقنعة.

أولاً: مفهوم الحملات الوقائية المرورية

1- مفهوم الوقاية المرورية

عرف الهاشمي بوزيد بوطالي (2014) الوقاية عامة بأنها «كل التدابير و الإجراءات و الأعمال و الخطط التي تهدف إلى الحيلولة دون توفر عوامل، أو ظروف من شأنها أن تؤدي إلى وقوع فعل ضار» (ص.491) وعرف أحسن مبارك طالب (2014) الوقاية من حوادث المرور على أنها تدابير و إجراءات و برامج فعلية عملية قبلية تتخذها الدولة و المجتمع و الجماعات المحلية و الأجهزة المختصة و الجمعيات الحكومية ذات العلاقة بمجال الوقاية من الحوادث المرورية ، بهدف التقليل من وقوعها ، ومن نتائجها السلبية على الفرد و المجتمع. و أضاف موضحاً أن سياسة المكافحة الميدانية، وحدها لا تكفي لمواجهة الحوادث المرورية، وهذا لأن المكافحة الميدانية (القمع)، هي تدابير بعدية موجهة للمخالفين ، بينما توجه تدابير الوقاية المرورية إلى عامة الناس و للسائقين المنضبطين كي يبقوا كذلك.

2- مفهوم الحملات الوقائية

أشارت دهنوم و ماير، Delhomme , Meyer (2001) إلى الحملات المرورية الوقائية على أنها إعلام المتلقي بالقوانين الجديدة أو بتطبيق التشريعات الجديدة و تحسين المعلومات حول الخطر، و السلوكات الوقائية الخاصة بها ، و بتغيير السلوكات الخطرة و تعزيز السلوكات الآمنة ، بهدف تقليل الحوادث و خطورتها (Delhomme et Meyer,2001)

و أضاف الهاشمي بوزيد بوطالي (2014) أن الحملات الوقائية ، هي تلك الأنشطة المختلفة التي تهدف إلى تذكير مستعملي الطريق بالأخطار التي تشكلها السلوكات المخالفة لقواعد السلامة المرورية، و التي غالباً ما تؤدي إلى وقوع في حوادث مرورية مأساوية .

كما تستهدف الحملات الوقائية إطلاع الجمهور على القوانين الجديدة أو المعدلة، وإلى تحسين المعارف القديمة أو اكتساب معارف جديدة حول مزايا السلامة الجديدة في السيارات و المخاطر المرورية و السلوك الوقائي المناسب ، كما تهدف إلى تعديل الاتجاهات و السلوكيات غير الآمنة ، و الحفاظ على السلوك الآمن و التقليل من وتيرة و شدة الحوادث (Delhomme et al., 2009).

و تنقسم الحملات الوقائية إلى نوعين: حملات إعلامية تصل جمهوراً كبيراً، و حملات على شكل تدريبات السلامة ، تجرى و جهها لوجه من خلال الاتصالات الشخصية و التربوية (Forward, kazemi,2009) بناء على ما سبق يمكننا أن نعرف الحملات الوقائية المرورية بأنها مجموعة من الإجراءات الهادفة إلى تحسين المعارف المرورية بهدف تعديل السلوكيات غير الآمنة لدى كل مستعملي الطريق، من أجل التقليل من شدة و وتيرة وقوع

الحوادث ، تقوم بها أجهزة الدولة القائمة على شؤون مستعملي الطرق والنقل (أجهزة الأمن و الحماية المدنية و مديريات النقل و المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق) بصفة رسمية ، كما تقوم بها جهات أخرى بالتنسيق مع الجهات سابقة الذكر(كالجامعات؛ الجمعيات و دور الشباب...)

ثانيا: خصائص الحملات الوقائية المرورية الفعالة

حدد كل من كوابينان ، Kouabenan (2006) نقلا عن ناشيون و زملاؤه، (Nation, et al) 2003 و حضور (2007) جملة من الخصائص التي يجب أن تتوفر في الحملات الوقائية المرورية حتى تكون فعالة، نوجزها فيما يلي:

1/ المنهجية و الوضوح و التماسك: يقصد بذلك أن تتضمن منطلقات و أهداف محددة، و أن تضع خطوات و خطط كفيلة بتحقيق تلك الأهداف، كما يجب أن توظف معلومات واضحة و صحيحة و مدعمة بحقائق علمية لا غموض فيها ولا تستدعي التشكيك في محتواها.

2/ الشمولية: أن يكون شاملا لكافة الأطراف التي لها دور في ظهور الظاهرة محل الوقاية، و تشمل مختلف المجالات المرورية .

3/الاستمرارية: التوعية المرورية عملية تتصف بالاستمرارية و الديمومة ، و لا يجب ان تكون مجرد أحدث متفرقة أو فعاليات متناثرة.

4/ التحدد و التطور: بحيث تستطيع مواكبة التغيرات الحاصلة في الحياة الاجتماعية (أنظمة و تقنيات و قوانين و أنماط معيشة و متغيرات ديمغرافية و اجتماعية و اقتصادية و ثقافية...الخ) التي تترك آثارها الهامة على السلوك المروري. وهذا ما يستدعي ضرورة التجديد و الابتكار في مضامين التوعية المرورية، و الرسائل الوقائية، و الوسائل و المواضيع و أساليب المعالجة المستخدمة.

5/ الاتفاق مع الاستراتيجية المرورية: يجب أن يتم التخطيط للتوعية المرورية و تحديد برامجها و أهدافها ضمن الإطار العام للاستراتيجية المرورية، و بما يتفق معها و يساهم في تحقيق أهدافها في مختلف مجالات الحياة المرورية.

6/ يجب أن تتضمن طرقا تعليمية مختلفة التي تتميز بالفعالية و القدرة على الاقناع، و تركيز ووعي الفرد وفهمه لسلوكه المشكلة .

7/ يجب أن تتميز بالكفاية: أي أن يخصص له الوقت الكافي لإتمام الأهداف المرجوة، و يمكن تقييمه من خلال المدة الكلية للبرنامج (عدد الساعات/عدد الجلسات/مدة كل جلسة/المدة الفاصلة بين الجلسة و الأخرى) ، و في هذا الصدد أشار بوطالي (2014) أنه لا ينبغي أن تكون الحملات الوقائية وجيزة لا تسمح بتنفيذ كل برامج النشاطات

المسطرة، أو طويلة بشكل يسبب الملل و النفور، و عموماً فإن مدة الحملات المرورية التوعوية تتراوح بين أسبوع واحد، و أربعة أسابيع.

8/ يجب أن تكون قائمة على نظرية معينة: معظم البرامج الفعالة هي تلك التي تستند في بنائها على نظرية معينة ، سواء أكانت نظرية سببية متمركزة حول أسباب الظاهرة المشكلة، أو نظرية من النظريات المغيرة للسلوك المشكلة.

9/ يجب أن توفر فرصة ربط علاقات إيجابية (التفاعلية): يقصد بها الابتعاد عن التلقين و الإكراه، و اعتماد أسلوب التفاعل مع أهداف الحملة المرورية ، و ذلك من خلال عملية إشراك المتلقين في النشاطات حيث أشارت دراسة بييريني Piperini (2014) أن عملية إشراك المشاركين في بعض التدخل خلال الجلسات له دور فعال في توجيه و تعديل صياغة الرسائل مستقبلاً.

10/ طوعية المشاركة: إن الحملات التوعوية هي أسلوب طوعي و لا تفرض بالقانون، و لكن ينفذها الأفراد انطلاقاً من اعتبارات و أحاسيس تتحرك لديهم لدى استشعارهم بالخطر.

11/ اختيار الوقت المناسب للحملة : ويتم ذلك بعد دراسة لاهتمامات المجتمع و عاداته السلوكية ، أذ يمكن للمقاطع الصوتية الإذاعية التي تحث على الالتزام بالقواعد المرورية اتجاه السرعة و الاشارات ان تكون فعالة في الصباح ، في حين تلك التي تحث على أخذ استراحة في حال شعر السائق بالتعب ان تكون فعالة في وقت الظهيرة أو بعد منتصف الليل، كما أن الحملات المتعلقة بالقيادة أثناء فصل الشتاء أو الصيف يجب أن تبدأ مع بداية الفصل لا بعد أن يشرف الفص على الانتهاء.

12/ تتوافق مع ثقافة المجتمع: يجب أن تتوافق الحملة مع فئات المجتمع و ثقافته ، وفي هذا الصدد أشارت دلهوم و ماير Delhomme , Meyer (2001) أن ربع الحملات التي قاما بتقييمها كانت موجهة بصيغة واحدة كل السائقين و في وقت واحد دون مراعاة لاختلاف الجنسين ، الأعمار، سوابق التعرض إلى الحوادث، أطفال و أولياء.

13/ تتضمن مرحلة لتقوم النتائج: بهدف معرفة ما إذا كانت الحملة الوقائية قد حققت الأهداف المسطرة و لتحديد العراقيل و النقائص التي اعتورت الخطة المتبعة في التنفيذ لأن نجاح الحملة مرهون بدرجة تأثيرها على الأفراد.، ويتم ذلك حسب دلهوم و آخرون، Delhomme et al (2009) من خلال مراحل مختلفة من التقييم تتمثل فيما يلي:

- التقييم القبلي: يسمح بالتأكد من أن الرسالة تتناسب مع خصائص الجمهور المستهدف و يعطينا فكرة عن النوعية و الكمية التي يجب توفيرها في الحملة، فالتقييم القبلي يمكننا من الاجابة على الاسئلة التالية: (هل تتناسب الرسالة مع الجمهور المستهدف؟/هل هي واضحة؟/هل هي قادرة على تحقيق كل أهداف الحملة؟/

هل هي كافية و مفيدة؟ هل تتسبب في ردود أفعال غير متوقع لدى الجمهور؟/ماهي معارفهم القبلية حول الموضوع)

- التقييم التكويني: بغرض تحسين مكونات الحملة قبل وضع اللمسات الأخيرة المتعلقة بالرسالة و الوسائل و العمل الجماعي، ويتم عن طريق الاستبيانات و الملاحظة و تحليل الوثائق و تجمع الاستبيانات من كل فئة عن طريق (الهاتف/ البريد/الانترنت)ثم يتم تحليلها إحصائيا.

- تقييم العملية: يتم خلال الحملة و يستخدم لتحليل ما إذا قد تم تنفيذ الحملة و استخدام الأدوات و التقنيات وفق المخطط له أم لا، وذلك بهدف استخدام نتائج هذا التقييم في تحليل النتائج النهائية البعدية لتطبيق الحملة مثل تقييم دافعية الاقبال على الحملة و فهم محتويات الرسائل.

- تقييم النتائج: مادام الهدف النهائي من حملات السلامة المرورية هو خفض الحوادث و الوفيات فإن دليل نجاحها مرهون بالإحصائيات الرسمية أو تلك الصادرة عن شركات التأمين و إحصائيات المستشفيات، وهنا يجب ان نكون متأكدين من أن هذه النتائج راجعة للحملة لا لأحداث أخرى مثل سن قوانين جديدة . كما يمكن أن يعتمد على التصاميم التجريبية (قبلية / بعدية) في قياس تغير السلوك الخطر بعد الحملة أو البرنامج الوقائي و ذلك باستخدام المجموعات التجريبية و الضابطة.

14/يقوم بها أشخاص مؤهلون: إن عملية الإقناع لا تتوفر عند كل الأشخاص ، فإدارة الحملة من قبل مدربين غير أكفاء قد يؤدي إلى نتائج عكسية للحملة، و في هذا الصدد أشارت بييريني Piperini (2014) إلى أن المشاركين في الحملات قد يبدون أحيانا رفضا للمشاركة بسبب تفاعلهم النفسي السلبي مع الرسائل مما يؤدي إلى فقدان الثقة ، إلا أنه و عند تقديم الحجج و البراهين من قبل المدربين فيتكون لديهم موقف نقدي يجعل المشاركين يقتنعون بمحتوى الرسالة، فنقد المشاركين لمحتوى الرسائل في البداية هو سيرورة معرفية طبيعية تقود في الأخير إلى تقبل الرسالة ، وهذا يبرز ضرورة تكوين المدربين حتى يكون تقديمهم موثوقا به.

ثالثاً: نظريات تبني السلوك

أشارت العديد من الدراسات التحليلية حسب فوروارد و كازيمي Forward, kazemi (2009)، إلى أن حملات السلامة المرورية التي تركز على نظرية ما أكثر فعالية في تحقيق أهدافها مقارنة مع الحملات التي لا تستند على خلفية نظرية معينة، ذلك أن هذه الأخيرة تعتبر إطاراً لتقييم الحملة و صياغة الفرضيات، حيث توصل كل من دلهوم وماير، Delhomme, Meyer (2001) من خلال تحليلهما لأثر الحملات الوقائية على الأمن المروري، أن معظم الحملات الوقائية تقوم على معارف بديهية و نادراً ما تبني على نماذج نظرية، إذ أشارا إلى أن 11.7% فقط من الحملات استندت على نماذج نظرية معينة كنظرية السلوك المبرر. و أضاف دونغيا و آخرون (2008) أن D'Onghia, et al من أصل 265 حملة 2.3% فقط اعتمدت في بناء رسائلها على نماذج الاقتناع، ومع ذلك فقد اتسمت بالعمومية، فمراعاة النماذج النظرية في صياغة الرسائل الوقائية يتيح ضبط المتغيرات التي تجب مراعاتها عند تغيير السلوك الخطير.

و في هذا الصدد برزت العديد من التصورات النظرية التي تعمل على تغيير الاتجاهات و العادات السلوكية من خلال التركيز على اختبار المدركات حول مدى توافر القابلية للتعرض للمخاطر، و على المعتقدات التي يحملها الفرد حول أهمية الاجراءات الآمنة في مواجهة تلك المخاطر، و المدركات حول الامكانيات الذاتية لإيقاف هذه المخاطر، و قد اخترنا أن نعرض في هذا الجزء أكثر النظريات استخداماً من قبل الحملات المرورية الوقائية في مجال السلامة المرورية، هي: نموذج المعتقدات الصحية، نظرية السلوك المبرر، نظرية السلوك البيئي، نظرية دافع الحماية.

1- نموذج المعتقدات الصحية

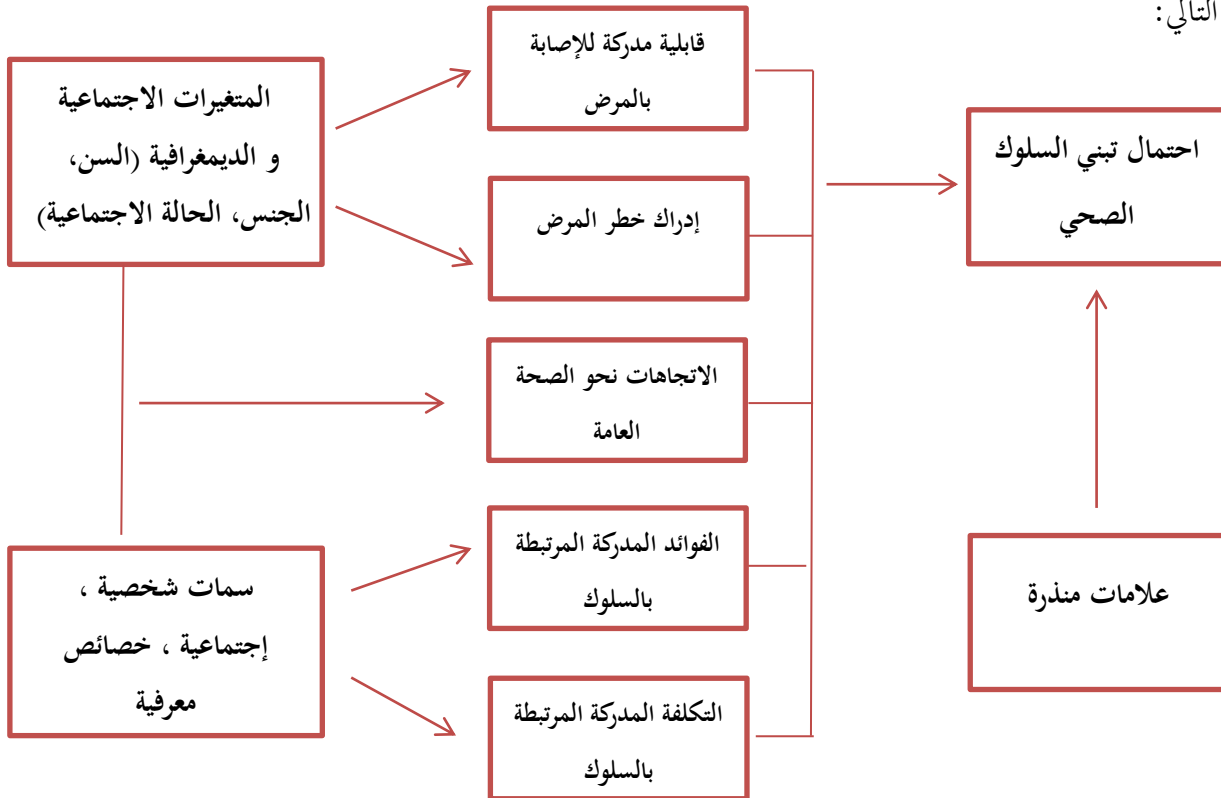
اقترح هذا النموذج من قبل روزنستوك، (Rosenstock) 1974، و يعتبر أول نموذج اهتم بتفسير السلوك المرتبط بالصحة. حسب هذا النموذج يتم تبني السلوك الصحي بناء على التقديرات المتعلقة بالتهديد المدرك و الفوائد و التكلفة التي يتوقع أن تعود عليه بالنفع (Sheridan, Radmacher, 1992) تستدعي عملية تبني السلوك حسب هذا النموذج أربع مراحل من الإدراك هي:

- الهشاشة المدركة: يقصد بها إحساس الفرد أنه معرض للخطر أو الإصابة بالمرض (هناك احتمال بأن أتعرض لحادث سيارة جراء زيادتي الدائمة للسرعة).
- الخطورة المدركة: تقييم مرض ما على أنه خطير (السرعة تضاعف من احتمال وفاقي في حال تعرضت لحادث)
- الفوائد المدركة: الاعتقاد بالفوائد المترتبة عن اتباع سلوك صحي و قائي (احترام السرعة المحددة يجعلني مرتاح أثناء القيادة و يمكنني من الوصول بأمان)

- الحواجز المدركة ضد الفعل: الاعتقاد بأن هناك بعض النتائج غير المرغوب فيها الناجمة عن اتباع السلوك الصحي (احترام حدود السرعة يجعلني أصل متأخرا).

أضاف بيكر سنة 1975 (Becker) دور اتجاهات الأفراد المتعلقة بالصحة و المتغيرات الاجتماعية و الديمغرافية (السن، الجنس، الحالة الاجتماعية) ، ثم تمت إضافة بعض العلامات المنذرة (قراءة المريض ، الاحساس بالأعراض، تلقي رسائل وقائية) (Fischer , Tarquinio, 2014). كما هو مبين في الشكل

التالي:



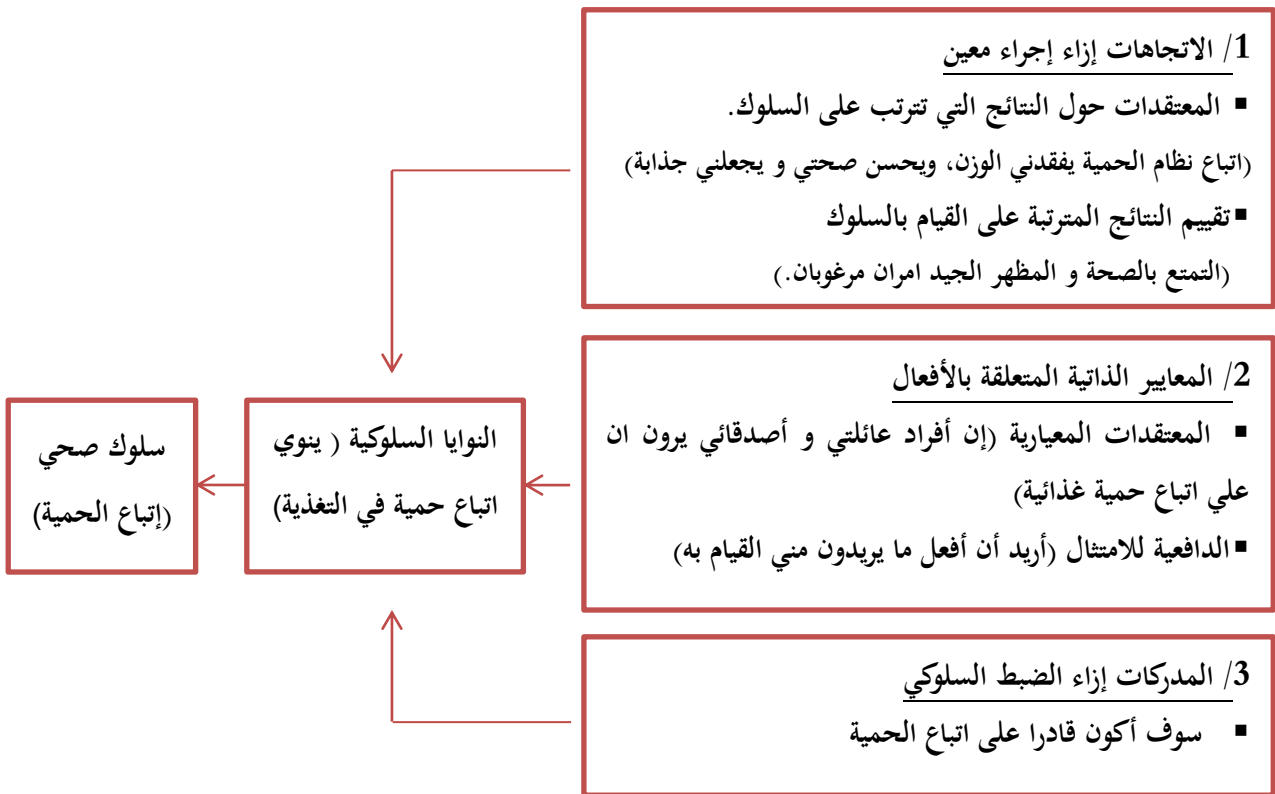
شكل رقم (1) نموذج المعتقدات الصحية (Schweitzer,2002,p.35)

يعتبر هذا النموذج من أكثر النماذج شيوعا في الأوساط الصحية، حيث يعتمد عليه إلى حد كبير في تفسير بعض الممارسات الصحية الوقائية، فهذه النظرية تسعى إلى تحديد المبادئ و العوامل التي تتحكم في سلوك الفرد الوقائي، أي أنها تحاول التنبؤ بتصرفاته في المواقف الصحية المختلفة مما يساهم في جعل البرامج الصحية الوقائية أكثر دقة و فعالية في التنفيذ(يخلف،2001)

بالرغم من النجاح الذي لاقاه هذا النموذج إلا أن هناك من المآخذ ما لوحظت عليه، ففي هذا السياق رأى زاني (Zani)، 2002 أن الفرد يبدو من خلال هذا النموذج و كأنه يحدد سلوكياته فقط من منطق عقلائي بمعزل عن انفعالاته و دوافعه و علاقاته مع الآخر(الزروق،2015).

2- نظرية السلوك المبرر

قام أجزن و مادن (Ajzen , Madden) سنة 1986 بتطوير هذه النظرية لتفسير العلاقة بين السلوك والاتجاهات، فحسب هذه النظرية يعد السلوك نتيجة مباشرة للنوايا السلوكية التي تتشكل من ثلاثة مكونات هي الاتجاهات التي يحملها الفرد اتجاه أفعال محددة، و المعايير الذاتية اتجاه الفعل، و الضبط السلوكي المدرك (Sheridan, Radmacher , 1992) و يقصد بالاتجاهات التي يحملها الفرد اتجاه الفعل، تلك المعتقدات المرتبطة بالنتائج المحتملة للسلوك و التقييمات المتعلقة بهذه النتائج. أما المعايير الذاتية فتربط بمعتقدات الفرد بخصوص ما يرى الآخرون أن عليه القيام به (معتقدات معيارية)، و بدافعيته الذاتية للامتثال لهذه المرجعيات المعيارية . في حين يقصد بالضبط السلوكي المدرك شعور الفرد بأنه قادر على أداء الفعل المطلوب، و أن السلوك المتبع سيحقق النتائج المرجوة (Fischer , Tarquinio, 2014). و الشكل التالي يبين مكونات هذه النظرية:



شكل رقم (2) تطبيق نظرية السلوك المقصود على السلوك المتعلق بنظام التغذية

(تايلور، 2013، ص.148) نقلا عن (Ajzen & Madden, 1986 ; Ajzen & Fishbein, 1980)

حسب هذه النظرية يفترض أن تنمي الرسائل الوقائية الناجحة إدراك السلوك المرغوب (الاتجاهات الإيجابية) ، و المعايير الذاتية الدافعة إلى تبني السلوك المطلوب. وقد أثبتت هذه النظرية نجاعتها بعد استخدامها في تعديل السلوك المتعلق بالعديد من المشاكل الصحية ،مثل دراسة فيشر، (Fischer،1984) حول استخدام حبوب منع الحمل، و دراسة ألباراسان و آخرون ، (Albarracin et al،2001) ، و دراسة أبيرج ، (Aberg،1994) بخصوص القيادة تحت تأثير الكحول (Kouabenan،2006). وقد استخدمت هذه النظرية من قبل تسانج و زملائه، Tseng et al، (2013) على عينة مؤلفة من 544 سائقاً نزعته منه رخصة السياقة بسبب القيام بمخالفة مرورية وطلب منهم ملاً استمارة تقيس الاتجاهات إزاء سلوك السياقة، المعايير الذاتية (الأنظمة المرورية و معايير المجتمع)، السلوك المدرك، و النوايا السلوكية، فتوصلوا إلى أن سلوك السياقة لدى المخالفين ارتبط إيجابياً بالنوايا (ر=0.60)، و بالقدرة على الضبط (ر=0.61) ، و بالعادات السلوكية القديمة (ر=0.44) و بالاتجاهات إزاء سلوك السياقة (ر=0.41)، بينما لم تسجل أية علاقة مع المعايير الذاتية . و قد خلص أصحاب الدراسة إلى أن هذه النظرية تكون فعالة كلما كانت العادات السلوكية السابقة ضعيفة و يقل نجاحتها إذا كانت قوية.

وقد تم الاعتماد على هذه النظرية في بناء العديد من الحملات الوقائية المرورية الأوروبية (النمسا، بلجيكا، اليونان، هولندا، بولندا، سلوفينيا، السويد) التي غطت مواضيع مختلفة (السرعة، استخدام حزام الأمان، القيادة في حالة سكر، الطفل مستعمل الطريق، استخدام الخوذات) حيث استهدفت جميع الفئات في مناطق عديدة من كل دولة و استخدمت فيها العديد من الوسائل السمعية البصرية، وذلك بالتعاون مع رجال الشرطة (Forward, 2009) kazemi).

من أهم المآخذ على هذه النظرية أنها عامة و تحمل العديد من النقائص، من أهمها أنها تفتقد إلى الشرح العميق و الواضح للعلاقة بين السلوك و الاتجاهات، كما أنها لم تحدد آلية المرور من الاعتقاد إلى الرغبة في السلوك، و من الرغبة في السلوك إلى الممارسة الفعلية، لذلك فهي لم تضيف شيئاً غير إشارتها إلى الدور الذي تلعبه الاتجاهات في توجيه السلوك الوقائي (الزروق،2015).

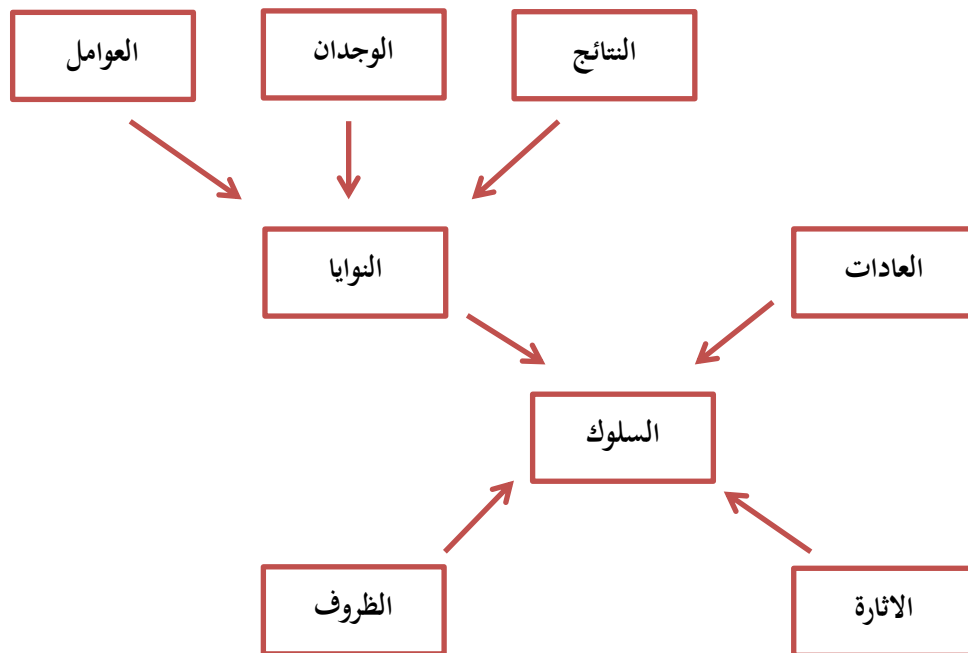
3- نظرية السلوك البيئي

طورت هذه النظرية من قبل تريوندي (Triandis) سنة 1977، تنظر هذه النظرية للسلوك على أنه نتيجة ثلاث تفاعلات هي: قوة العادة، نية تبنيها، الشروط التي تسهلها و تثبطها، حيث تمثل كل من العادة و النوايا طرفي الميزان وهذا راجع إلى درجة حداثة السلوك، فعندما يكون السلوك حديثاً فإن النوايا هي التي تنميها، أما إذا كان قديماً فإن قوة العادة هي العامل الذي يحدده، و خير مثال على ذلك هو سلوك ربط حزام الأمان الذي جعلت منه عملية الردع سلوكاً تحكمه نوايا السائقين المتمثلة في تفادي الوقوع في غرامة المخالفة إلا أنه ومع مرور الوقت أصبح ذلك

السلوك محكوما بالعادة أكثر من النية (لا أستطيع القيادة دون ربط حزام الأمان لأنني اعتدت على ذلك) ، وتتأثر النوايا بأربعة مكونات: المعرفية/ الوجدانية/الاجتماعية/ المعايير الشخصية مع الأخذ بعين الاعتبار الإثارة الفيزيولوجية و الظروف المسهلة ، و تتلخص هذه المكونات في النقاط التالية:

- المكوّن المعرفي: ينتج عن التقييم الشخصي لفوائد و مآخذ السلوك المدرك.
- المكوّن الوجداني: يقصد به الاستجابة الانفعالية المصاحبة للسلوك (استمتاع، تدمير...)
- المكون الاجتماعي: هو كل المعتقدات المعيارية و المعتقدات اتجاه الأدوار الاجتماعية، حيث تتعلق الأولى بمستوى الاستحسان المدرك للسلوك من قبل المجتمع ، أما الثانية فتربط بمواءمة بين وظيفة الشخص في محيطه الاجتماعي و السلوكات التي تكون على ضوء هذا الموقع الاجتماعي.
- المعايير الشخصية: يسمح بتقييم المرغوبة الاجتماعية بالنظر إلى الإطار الاجتماعي و المعياري للفرد. (لاحظ الشكل رقم (3))

وعليه فإن هذه النظرية اقترحت فهما أدق للسلوكيات الصحية من خلال إضافتها لمتغيري العادة و متغير الجانب الوجداني كمكون أساسي يؤثر بقوة على السلوك الصحي (Fischer , Tarquinio, 2014).



شكل رقم (3) مكونات نظرية السلوك البيئي (Delhomme et al., 2009,p.63).

من هذا المنطلق فإن على الحملات الوقائية المرورية أن تكون على دراية بطبيعة السلوك الذي تحاول تغييره ، فإذا كان السلوك محكوم بالعادة فإن الحملة التي تهدف إلى تغيير النوايا لن يكون لها أي أثر يذكر، فعلى سبيل المثال : إذا اضطر سائق الرجوع إلى بيته بسيارته بعد أن تناول الكحول في حفلة ، مع العلم أنه غير معتاد على القيادة بعد

تناول الكحول ، فإنه يستجيب للحملات المغيرة للسلوك الذي تحكمه النوايا و التي تركز على الرفض الاجتماعي لهذا السلوك من خلال الغرامات و توقيف الرخصة و إمكانية التعرض للحدث، بينما من اعتاد على القيادة تحت تأثير الكحول فإنه قد لا يقتنع بهذه الرسائل لأنه لا يستجيب للمعلومات بطريقة واعية (Delhomme et al., 2009).

4- نظرية دافع الحماية

تطرقنا إلى نظرية دافع الحماية بشكل مفصل مقارنة بالنظريات السابقة كونها النظرية التي استندنا عليها في بناء البرنامج الوقائي المطبق في هذه الدراسة.

4-1 تطور نظرية دافع الحماية

تعتبر نظرية دافع الحماية (Théorie de la motivation à la protection) من النظريات الاجتماعية المعرفية و التي قام روجرز ، و رولاند (Rogers, w. Roland) بتطويرها سنة 1975 إثر قيامه بمراجعة أعمال لازاروس (Lazarus) ، 1966 و ليفونثال (Leventhal) ، 1970 و توسعة نموذج المعتقدات الصحية ، حيث افترض أن العنصر المعدل للسلوك هو دافع الحماية الذي ينتج عن العمليات المعرفية الوسيطة المتعلقة بتقدير الخطر و تقدير مواجهة ذلك الخطر ، و هذا ما جعلها تتصف بالتكيف و الشمولية (Conner, 2010) و (Boer, Seydel 1996) (Ayers et al., 2007).

توجهت هذه النظرية في بداية ظهورها في سنة 1975 صوب تحليل كيفية استجابة الأفراد المعرفية اتجاه التهديد الصحي الذي تثيره الرسائل المقنعة المبنية على إثارة الخوف لدى المتلقي في تبني السلوك الصحي (Fischer, 2002) . وقد اعتمدت روجرز (Rogers) في ذلك على أعمال هوفلاند (Hovland) الذي اقترح ثلاثة متغيرات رئيسة محفزة في رسائل الخوف هي:

أ- حجم الإيذاء و الشدة الناجمة عن الحدث.

ب- احتمال وقوع الحدث إذا لم يتم الاعتماد على أي سلوك وقائي أو لم يتم تعديل السلوك.

ج- فعالية أسلوب المواجهة الموصى به في التقليل أو القضاء على خطر الحدث.

و عليه فإن حجم الأذية الناجمة عن حدث ما يحدد إدراك خطرها، و احتمال حدوث هذا الحدث الخطر يسبب إدراك قابلية التعرض له، و أن توفر المواجهة الفعالة يبدأ من الاستجابة الفعالة، و بالتالي فإن رسائل الخوف تتأثر بالمتغيرات الثلاثة: إدراك الخطر/القابلية للتعرض للخطر/الاستجابة الفعالة، وهذا بدوره يشكل دافع الحماية، الذي لا يمكن أن يتحقق إذا غابت أو قلت قيمة أحد هذه المتغيرات. وقد قام روجرز بعد ذلك في سنة 1983 بمراجعة نظريته، ودعمها بعمليات معرفية وسيطة في فعالية الرسائل الوقائية، فتضمنت نطاقا أوسع من العمليات المعرفية على

غرار التعلم بالنمذجة و خبرات و تجارب الشخصية السابقة. كما تدارك بعض النقائص في نموذجه الأول و أضاف وسائط معرفية أخرى تمثلت في تصور النتائج (العوائد) الناجمة عن الاستجابة اللاتكيفية إزاء الموقف المهدد، تكاليف الاستجابة التكوينية و الفعالية الذاتية (Norman, ,Boer, Seydel ,(n.d)).

و في سنة 1987 قام ريبيتو و روجرز (Rippetoe,Rogers) بتصنيف المتغيرات في فئتين كالتالي:

- أ- تقييم التهديد: هو نتيجة للمقارنة بين الفوائد الناجمة عن السلوك الحالي (اللاتكيفي) و بين إدراك الخطورة الناتج عن الخوف و قابلية التعرض للخطر (إلى أي مدى تتسبب زيادة السرعة في التعرض للحوادث؟ ، ... هل من الممكن أن أتعرض لحادث؟ ... لكن السرعة تجعلني أصل في موعدي).
- ب- تقييم مواجهة التهديد: هو نتيجة للمقارنة بين كل من الاستجابة الفعالة و الفعالية الذاتية و بين تكلفة الاستجابة (إلى أي مدى يعتبر ربط حزام الأمان فعالا في التخفيف من قوة الاصطدام؟...، هل أنا قادر على الالتزام بربط حزام الأمان كلما ركبت السيارة؟ ماذا سيكلفني ذلك؟) ، وهذا سيؤدي إلى الدافع نحو تبني السلوك المرغوب (Ogden,2004؛ Fischer, 2002)

2-4 وصف متغيرات نظرية دافع الحماية

بهدف فهم أفضل لهذه النظرية ارتأينا أن نعرف كل المتغيرات المتعلقة بها على النحو التالي:

1-2-4 مصدر المعلومة الباعثة على التهديد

ذهب روجرز إلى أن الدافع للحماية يتمحور في العمليتين المعرفيتين المتمثلتين في تقييم التهديد و تقييم مواجهة التهديد، و هاتان العمليتان تتأثران بنوع مصدر المعلومة المكونة لمعارف الشخص، فإما أن تكون المعلومة ذات مصدر داخلي كالمغيرات الشخصية و التجارب السابقة مع المرض و إما أن تكون محيطية أو خارجية المصدر مثل الإقناع اللفظي و التعلم بالملاحظة على غرار الرسائل الوقائية (Ogden, 2007).

2-2-4 الخوف

يقصد بالخوف ذلك الشعور الذي يحدث نتيجة التأثير بالتهديد الناجم عن مصادر المعلومة التي تم ذكرها في العنصر السابق، ويعتبر الخوف حسب تانر (Tanner) محرك دافعية الفرد إزاء السلوك الوقائي و مصدرا للتغذية الراجعة لعملية تقييم التهديد و اكتساب المعلومات المتعلقة بالاستجابة الفعالة في مواجهة ذلك التهديد ، و في هذا الصدد وجد أن تعرض الطلاب لتهديد عال جعلهم يستوعبون معلومات استجابة المواجهة أكثر من الطلاب الذين تعرضوا لمستوى تهديد أقل. يتدعم هذا بالعديد من الدراسات نذكر منها ما خلص إليه ستانباك و روجرز من نتائج دراسة أجريها بهدف تقصي كيفية خفض استهلاك الكحول لدى الطلاب، أين قاما بتقسيمهم إلى مجموعتين

و قدمت لكل مجموعة رسائل وقائية مختلفة من حيث مستوى التهديد، فأظهرت النتائج أن الذين تعرضوا لرسائل أخطر أقرؤا بنيتهم الشديدة في التخلي عن الشرب (Boer, Seydel Norman, Boer, Seydel ,n.d) ; 1996 .

4-2-3-3 الخطورة المدركة

هي الدرجة التي يدرك بها الفرد الضرر الناجم عن السلوك الخطر و تنجم عن تقدير الخطر القادم من مصادر المعلومات الباعثة على التهديد، و تحتل عملية إدراك الخطر إذا عجز الفرد عن تقدير الخطر نتيجة لعدة تشوهات معرفية كالاعتقاد بالقدرة الزائفة على التحكم و الثقة الزائدة بالنفس (Kouabenan,2006) .

4-2-4 قابلية التعرض للخطر

تتمثل في إدراك الفرد لاحتمال معاشته لنتائج سلبية ناجمة عن السلوك الخطر، و قد أثبتت الدراسات التحليلية أن القابلية المدركة تعتبر مؤشرا على كل من النوايا السلوكية و تبني السلوك بطريقتين مختلفتين، بحيث قد تكون العلاقة سلبية بينهما في الحالة التي يواظب فيها الأفراد على أداء التمارين الرياضية و يظهرون قابلية مدركة ضعيفة للإصابة بالأمراض الوعائية القلبية، ذلك لأنهم واثقون من حفاظهم على صحتهم ، في حين تبدو العلاقة الإيجابية عندما ينخرط الأفراد في الأكل الصحي و التمارين الرياضية نتيجة لتخوفهم من احتمال تعرضهم للإصابة بالأمراض الوعائية القلبية (Milne, Sheeran ,Orbell, 2000) .

4-2-5 المكافآت (الفوائد) الداخلية و الخارجية للسلوك اللاتكفي

تشير إلى الجانب الإيجابي المرتبط ببدء أو مواصلة السلوك الخطر و مثال ذلك شعور السائق بالمتعة و ارتفاع الادرينالين و الاستمتاع بصورة الاحترافية المرتبطة بزيادة السرعة أثناء القيادة، يمكن أن يرجح إدراك الفرد بأنه قابل للتعرض لإصابات او جروح غير خطيرة إذا ما تعرض لحادث ، في حين إذا كان السائق يدرك بأن سوك الإفراط بالسرعة خطير فإن قابلية تعرضه للخطر تكون بدورها كبيرة (Delhomme et al., 2009). وهناك نوعان من المكافآت الأولى داخلية و الثانية خارجية حيث:

أ- المكافآت الخارجية : أي عندما يكون دافع القيام بالسلوك لأسباب و فوائد خارجية (زيادة السائق لسرعة سيارته وعدم خفضها إلا عند الحواجز الأمنية كي لا يتعرض للعقوبة)، و بالتالي فإن الإجراءات الوقائية التي تحت على القيام بالسلوك المطلوب هنا تكون ردعية (رادار، الحواجز المتنقلة...) لأن السلوك الآمن هنا لا يستمر إلا باستمرار الحواجز.

ب- المكافآت الداخلية: أي عندما يكون سبب القيام بالسلوك الخطر داخلي (جوهري) أي بإرادة فردية (يزيد السرعة لأن ذلك يشعره بالمتعة) فإن الاجراءات الردعية هنا لا تنفع مثلما لا تنفع عند الالتزام بحدود السرعة في يوم

عاصف أين يجدر بالسائق أن يقود بسرعة أقل من السرعات المحددة بكثير. وبالتالي فإن الاجراءات الوقائية هنا يجب أن تتركز على طرق الاقناع بخطورة السرعة و إجراءات الالتزام بسرعات قانونية (Daignault, Delhomme, 2011).

4-2-6 تقييم التهديد

سبق و أن أشرنا سابقا إلى أن تقييم التهديد هو نتيجة للمقارنة بين الفوائد الناجمة عن السلوك الحالي (اللاتكيفي) و بين إدراك الخطورة الناتج عن الخوف النابع من مصادر التهديد و قابلية التعرض للخطر. بحيث يرتفع مستوى التهديد الذي يشعر به الفرد حيال خطر ما إذا أدرك بأنه قابل للإصابة به، وهذا ما يزيد لديه الدافعية للالتزام بسلوك وقائي. بينما قد لا يكون مستوى التهديد كبيرا بسبب المكافآت التي يعود بها السلوك الخطر على الشخص، مما يولد لديه الرغبة في الاحتفاظ بذلك السلوك اللاتكيفي كأن يصر المدخنون على الاستمرار في التدخين لأنه يتسبب في إنقاص الوزن.

4-2-7 استجابة المواجهة اللاتكيفية

عندما يتعرض الفرد لتهديد ما، و لا تتوفر لديه الاستجابة الفعالة فإنه يضطر لتقليل مستوى التهديد للحفاظ على توازن نفسي، وذلك بقيامه بسلوكات لا تعالج مصدر التهديد نفسه إنما تبعد المشاعر السيئة المصاحبة له. تكلم عن تلك السلوكات الدفاعية أهرون و آخرون (Ahron et al) سنة 1995 في دراسته حول مخاطر الافراط في تناول الكحول ، وذكر منها التجنب (كأن يتجنب الشخص التفكير في مخاطر الافراط في الشرب/ تجنب الرسائل الوقائية التي تحث على ذلك)، كما ذكر التفكير الأمل wishful thinking (الاكتشافات الطبية قللت من الحاجة إلى تغيير السلوك)، وأضاف مصطلح القدر(الإيمان بأن الآثار السلبية ناجمة عن المصير لا عن السلوك الشخصي، أو أن الله سيحميه بالرغم من قيامه بالسلوك الخاطئ) (Norman, ,Boer, Seydel ,(n.d)).

4-2-8 الاستجابة الفعالة

تشير إلى إدراك قدرة السلوك المرغوب على إبعاد الضرر الناجم عن اتباع السلوك الخطر وذلك من خلال تقديم مجموعة من الاجراءات و التوصيات المثبتة فعاليتها علميا في مواجهة التهديد المدرك (التقليل من السرعة يجعلني أقلل من خطر الوقوع في حادث، تركيب سلاسل الثلج على العجلات يقيني من خطر الانزلاق إذا كانت الطريق مغطاة بالثلوج، استخدام كرسي السيارة المخصص للطفل يقيه بعيدا عن خطر الانقذاف خارج السيارة في حال وقوع حادث) (Kouabenan,2006).

4-2-9-2 الفعالية الذاتية

هو اعتقاد الفرد بقدرته على ضبط ما يقوم به من ممارسات إزاء سلوك محدد، فقد توصلت الأبحاث إلى وجود علاقة قوية بين إدراك الفرد بأنه يتمتع بالفعالية الذاتية ، وبين قيامه مبدئياً بإحداث تغيير في سلوكياته المتعلقة بالصحة، وبين الحفاظ على هذه التغييرات على المدى البعيد (تايلور، 2013، ص.147). وتعتبر الفعالية الذاتية مكوناً فعالاً في نظرية دافع الحماية لأن تأثيرها مباشر على النوايا السلوكية سواء تعلق بتبني سلوكيات جديدة أو بالتخلي عن السلوكيات السيئة ، كما أنها تقف في وجه العوائق التي تحول دون المقاصد السلوكية كتجنب الخوف ، التفاؤل غير الواقعي (Meyer, Verhac, 2004)، وقد اختبر تأثير الفعالية الذاتية في تبني السلوكيات الوقائية ، حيث توصل تانر و آخرون، 1989 (Tanner et al) في دراسة هدفت إلى حمل أفراد العينة على استعمال الواقي الجنسي أن الفعالية الذاتية هي المتغير الوحيد من متغيرات نظرية دافع الحماية الذي له الأثر الأكبر في العزم على اتباع ذلك السلوك الوقائي (Norman, Boer, Seydel, n.d)، كما أشارت دراسة بارك و آخرون التي هدفت إلى دراسة العلاقة بين مفاهيم العمليات المعرفية الوسيطة لنظرية دافع الحماية (الخطورة المدركة، القابلية المدركة ، فعالية الاستجابة، الفعالية الذاتية، النية في السلوك، القيام بالسلوك) في مجال الالتزام باستهلاك الأغذية الوظيفية ، أن الفعالية الذاتية هي المكون الوحيد الدال على النوايا السلوكية و القيام بالسلوك معاً (Park et al., 2011).

4-2-10 تكلفة الاستجابة

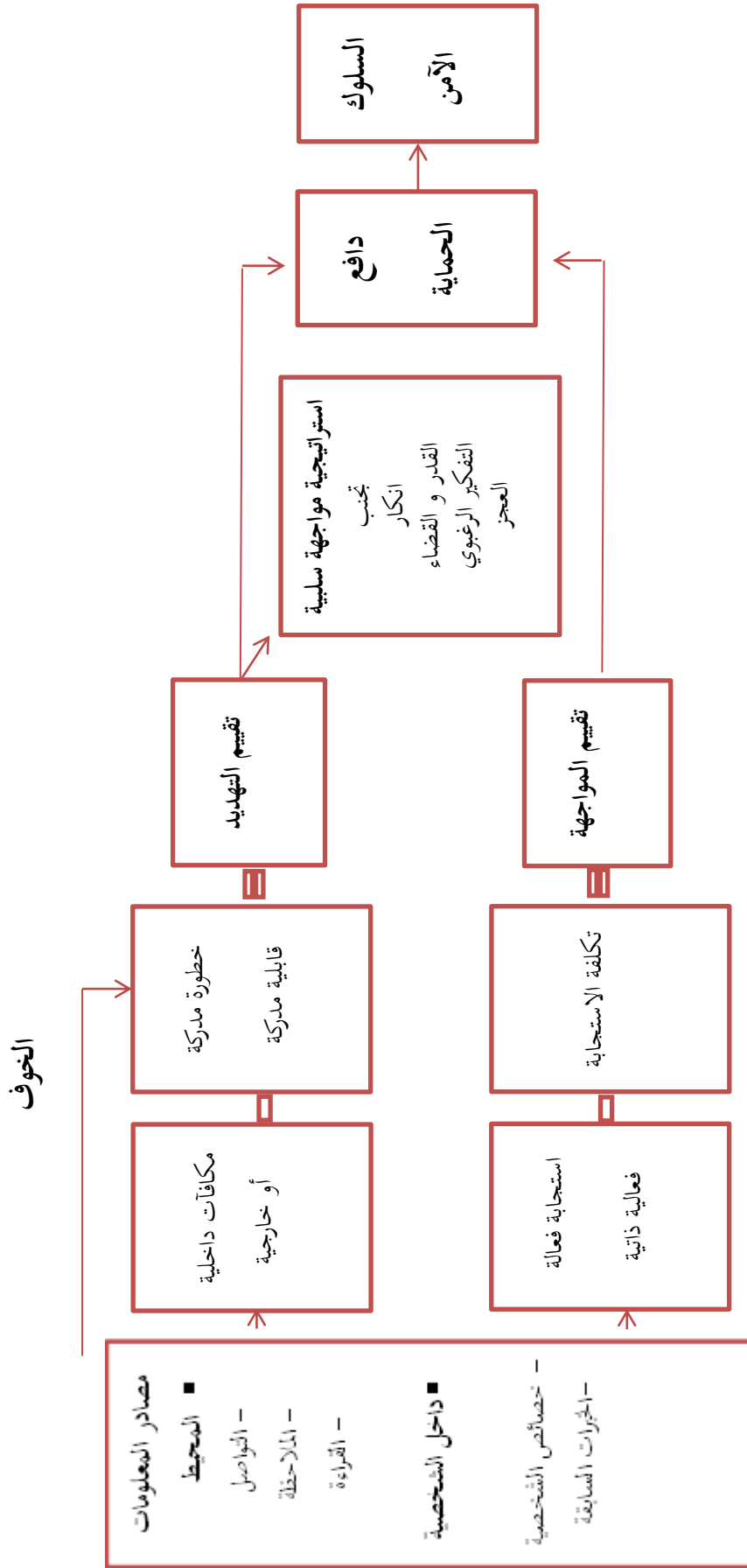
تشير إلى التكلفة المادية و المعنوية الناجمة عن القيام بالسلوك المطلوب (مالية، مثل تكلفة شراء كرسي السيارة المخصص للطفل/تعب، مثل إجراء تمارين رياضية، انزعاج، مثل معايشة مشاعر سيئة أثناء فحص الثدي للكشف عن السرطان)

4-2-11 تقييم المواجهة

سبقت الإشارة إلى ان تقييم التهديد هو نتيجة للمقارنة بين كل من الاستجابة الفعالة و الفعالية الذاتية وبين تكلفة الاستجابة. ويعد تقييم المواجهة حسب العديد من الدراسات حجر الأساس في التنبؤ بالمقاصد السلوكية و القيام بالسلوك خاصة في مجال السلوك الوقائي ضد السرطان، ففي هذا الصدد أشار بوير و صايدل، Boer, Seydel (1996) من خلال قيامهما بدراسة مستعرضة للتنبؤ بحضور عينة من النساء لفحص سرطان الثدي أن الاستجابة الفعالة و الفعالية الذاتية كانت المؤشر القوي لعزمهن على القيام بالفحص.

4-2-12 دافع الحماية

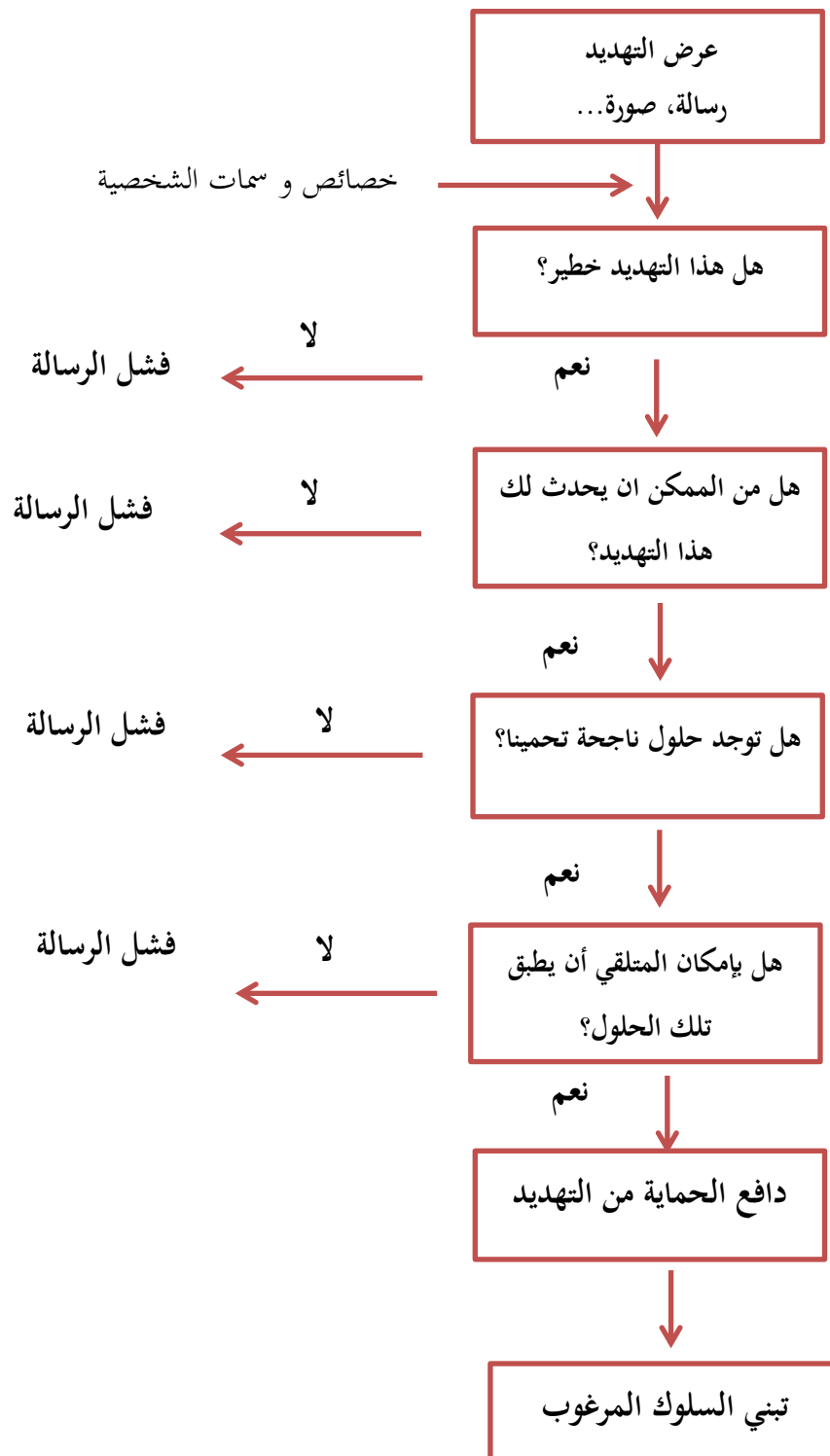
- يقصد بدافع الحماية النية السلوكية الناتجة عن كل من تقييم التهديد و تقييم المواجهة، و التي يعقبها القيام بالسلوك ، و يكون دافع الحماية قويا إذا توفرت المتغيرات التالية:
- الخطورة المدركة : التهديد المدرك كبير.
 - قابلية الخطورة المدركة: إحساس الفرد بأنه هش و مستهدف.
 - المكافآت الناجمة عن السلوك اللامرغوب ضعيفة.
 - الاستجابة الفعالة: السلوك المرغوب يقيم على أنه فعال في استبعاد التهديد.
 - الفعالية الذاتية: الفرد مقتنع بقدرته على تبني ذلك السلوك.
 - التكلفة المتعلقة بالسلوك المرغوب منخفضة (Fischer, 2002)
- لوصول إلى الاستيعاب المبسط للعمليات المعرفية المكونة لنظرية دافع الحماية قمنا في الشكل التالي بتلخيص كل ما سبق ذكره كما يلي:



شكل رقم (4) العمليات المعرفية المكونة لنظرية دافع الحماية
مستوحى من (Norman, Boer, Seydel Milne, Sheeran, Orbell, 2000 ; , (n.d))

بعد أن تناولنا متغيرات نظرية دافع الحماية، صار بإمكاننا أن نستوعب سيرورة عملها في تبني السلوك الآمن حيث يشير الخوف الصادر من الرسائل الوقائية ضد السلوك الخطر إدراكا لدى الفرد بالتهديد و القابلية للتعرض له ، عندما يقيم التهديد على أنه كبير فإن هذا يولد لدى الفرد حاجة للتخفيف من هذا الخوف، فإذا احتوت الرسائل توجيهات سلوكية (فعالية الاستجابة) فإن اتباع هذه النصائح يعتبر بمثابة إبعاد للتهديد و إذا تمكن المتلقي من تطبيق تلك الاجراءات بنجاح بشكل يجعله يشعر بفعالية ذاتية اتجاه خفض التهديد بشكل توافقي و هذا يزيد من احتمال تبنيه للسلوك الآمن مستقبلا. أما إذا كان مستوى تقييم التهديد أكبر من مستوى تقييم المواجهة ، قد يؤدي ذلك إلى العديد من الاستجابات اللاتكيفية في مواجهة التهديد من قبيل إنكار الخطر و تجنب مصدر التهديد. و بالتالي فإذا كان مستوى تقييم التهديد كبيرا و مستوى تقييم المواجهة بدوره كبيرا فإن هذا يؤدي إلى دافع الحماية و تبني السلوك ، أي نجاح الرسالة الوقائية، أما إذا كان تقييم التهديد كبيرا و لم يرفق بتقييم مواجهة قوي فإن ذلك يؤدي إلى استمرار الاستجابة اللاتكيفية بسبب الشعور بالعجز على فعل أي شيء حيال التهديد، أي فشل الرسالة الوقائية (Sutton et al., 2005 ;Norman ,Boer, Seydel ,(n.d) ; Delhomme et al. , 2009). و الشكل

التالي يوضح سيرورة الاستجابة للرسائل الوقائية حسب روجرز:



شكل رقم (5) سيرورة الاستجابة للرسائل الوقائية (Gallopel, Petr, 24 novembre 2000) نقلا عن (Rogers, 1983)

3-4 مجالات استخدام نظرية دافع الحماية

أخذت الدراسات المتتالية حول نظرية دافع الحماية منحيين، الأول استخدمها كأساس لتطوير و تقييم الرسائل المقنعة، أما الثاني فاستعملها كنموذج معرفي اجتماعي للتنبؤ بالسلوك الآمن.

4-3-1 التنبؤ بالسلوك

استخدمت نظرية دافع الحماية للتنبؤ بالسلوك الصحي في مجالات مختلفة (الحمية، التمارين الرياضية) و الابتعاد عن سلوكيات الخطر (التدخين، الكحول)

التمارين الرياضية:

دراسة بلوتنيكوف و هيچينبوتوم (Plotnikoff, Higginbotton) 1998 طبقا نظرية دافع الحماية للتنبؤ بالنوايا السلوكية و تبني السلوك اتجاه اتباع الحمية و التمارين الرياضية لدى عينة من المصابين حديثا بذبحة قلبية ، فلاحظوا أن النتائج اختلفت حسب نوع السلوك، فبالنسبة لاتباع التمارين الرياضية بينت النتائج أن الخوف قد أثر بدرجة ضعيفة على النوايا، بينما كانت الفعالية الذاتية أقوى مؤشر على النوايا و القيام بالسلوك معا، أما بخصوص اتباع الحمية فقد تبين أن كلا من الخطورة والقابلية المدركة والفعالية الذاتية كانت مؤشرات على تبني سلوك الحمية. و قد أظهرت نتائج دراسة أخرى لنفس الباحثين سنة 2002 على عينة عشوائية من المرضى المصابين بالأمراض الوعائية القلبية بنواحي مختلفة من أستراليا أن الكفاءة الذاتية كانت أقوى مؤشر على النوايا السلوكية و تبني سلوك ممارسة التمارين الرياضية، وأن القابلية للخطر و الفعالية الذاتية مؤشرات قوية على تبني سلوك الحمية (n.d), (Norman, ,Boer, Seydel).

السلوك الجنسي:

أثبتت نظرية دافع الحماية نجاعتها في التنبؤ بالسلوك الجنسي الخطير، ومن بين الدراسات التي اختبرت ذلك، دراسة أسبينول و آخرون (Aspinul et al) 1991 حول مخاطر السيدا لدى عينة من المثليين ، و التي توصلت إلى أن الكفاءة الذاتية و الخطورة المدركة مؤشرات على خفض عدد الشركاء الجنسيين على مدى 6 أشهر من المتابعة. وقد قام غرينينغ و زملاؤه، 2001 بدورهم بدراسة القدرة التنبؤية لنظرية دافع الحماية بسلوك استخدام الواقي الجنسي لدى عينة من الممارسين في الجنس بأمريكا، وتوصلوا إلى أن فعالية الذات كانت مؤشرا قويا على استخدام الواقي على لمدة 6 أشهر من المتابعة . نفس النتائج توصل إليها بينجيل و آخرون 1996 بأن القابلية للخطر و الفعالية الذاتية مؤشرات على خفض عدد الشركاء الجنسيين و باستخدام الواقي الجنسي (n.d), (Norman, ,Boer, Seydel).

و تعد دراسة هاتجرز، كريجنان، فان دير بلايت، 2010، (Hartgers, Krijnen, Van der Pligt) من أهم الدراسات التي تنبأت بالسلوك الجنسي الخطير لأفراد العينة وفق نظرية دافع الحماية لروجزر على عينة مكونة من 215 مشاركا، وقد أسفرت النتائج على أن المقاصد السلوكية ترتبط بشكل كبير بالقابلية المدركة و السلوك الماضي ، وأن الفعالية الذاتية بدورها ترتبط بالقابلية المدركة و المقاصد السلوكية و القيام بالسلوك (Hartgers,) (Krijnen, Van der Pligt, 2010).

كما توصلت دراسة فان دير فيلد و فان دير بليجت ، Van Der Velde, Van Der Pligt (1991) المتمحورة حول استخدام نظرية دافع الحماية في التنبؤ بالسلوك الجنسي المرتبط بعدوى فيروس نقص المناعة المكتسبة مع تسليط الضوء على إضافة بعض المتغيرات المتمثلة في المعايير الاجتماعية؛ التكلفة؛ الفوائد؛ الخبرات و العوائق الظرفية التي تسمح بدراسة تنبئية أوسع للسلوك ، وذلك على عينة مؤلفة من 147 شخصا مثلثا و 84 شخصا غيريا ، وقد أظهرت نتائج هذه الدراسة أن الخطورة المدركة كان لها تأثير غير مباشر على استخدام الواقي الجنسي ، بينما كان للقابلية المدركة و الاستجابة الفعالة و الفعالية الذاتية أثر مباشر على استخدامه ، كما تبين أنه على الرغم من أن نظرية دافع الحماية تنبأت بالمقاصد السلوكية و السلوك المرغوب لدى كلتا العينتين، إلا أن النتائج قد توسعت و تحسنت من خلال المتغيرات الإضافية، حيث ارتبط كل من المعايير الاجتماعية و السلوك السابق ارتباطا كبيرا بالسلوك المستقبلي.

تناول الكحول:

توصلت دراسة مورقاف و آخرون (Murgaff et al) 1999 التي استندت على نظرية دافع الحماية في التنبؤ بسلوك الشرب بنهم (بدون حدود) لدى الطلاب على مدى أسبوعين فأظهرت النتائج أن إدراك الخطورة و الفعالية الذاتية مؤشرا لنسبة الشرب مع احترام الحدود الآمنة ، كما توصلت دراسة بين آهرون و آخرون (Ben Ahron et al) إلى أن متغيرات نظرية دافع الحماية قادرة على التمييز بين المفرطين و غير المفرطين في شرب الكحول باستثناء الفعالية الذاتية (Norman, ,Boer, Seydel ,(n.d)).

اتباع النظام الغذائي:

أثبتت العديد من الدراسات التي استخدمت نظرية دافع الحماية للتنبؤ بسلوك اتباع الحمية الغذائية أن الاستجابة الفعالة و الفعالية الذاتية مؤشرا قويان للعزم على اتباع النظام الغذائي الصحي. حيث توصلت دراسة بارك، هوفر، دود، هوفمان ، فانج، Park, Hoover, Dodd, Huffman, & Feng (2011) التي هدفت من خلالها إلى تقصي العلاقة بين مفاهيم العمليات المعرفية الوسيطة لنظرية دافع الحماية (الخطورة المدركة، القابلية المدركة، فعالية الاستجابة، الفعالية الذاتية، النية في السلوك، القيام بالسلوك) في مجال الالتزام باستهلاك الأغذية الوظيفية لدى عينة مكونة من 465 شخصا راشدا مقسمة إلى مجموعتين، الأولى تقوم باستهلاك الأغذية الوظيفية بهدف الحفاظ على الصحة، أما الثانية فتستهلكها دون المبالاة بالصحة قدم لهم استبيان إلكتروني صمم للكشف عن متغيرات النظرية حيث أظهرت النتائج أن فعالية الاستجابة مؤشر دال على النوايا السلوكية لا على القيام بالسلوك، وأن الفعالية الذاتية هي المكون الوحيد الدال على النوايا السلوكية و القيام بالسلوك معا. كما بينت النتائج أن الأفراد الذين يعتمدون على الأغذية الوظيفية بهدف العناية بالصحة أنهم أكثر تقديرا لكل من التهديد و مواجهة الصحي أي أكثر عزمًا و إقداما على اتباع الأغذية الوظيفية مقارنة مع غيرهم من اللامبالين، و عليه فإن هذه الدراسة قد أثبتت نجاعة نظرية دافع

الحماية في توجيه السلوك مؤكدة في ذلك على أن الخطورة المدركة و القابلية المدركة لا تكفي لوحدها على التنبؤ بالنوايا و السلوك، وإنما يجب أن ترفق بفعالية الاستجابة و الفعالية الذاتية حتى تكون فعالة

السرطان

عديدة هي الدراسات التي طبقت نظرية دافع الحماية للتنبؤ بالسلوكيات الوقائية المرتبطة بالسرطان نذكر منها دراسة أوريبيل و شيران (Orbell, Sheeran) 1998) المستعرضة لمدة سنة بخصوص إقبال النساء على فحص سرطان عنق الرحم لدى عينة من النساء اللائي لم يقمن قبلا بفحص عنق الرحم. فتوصلا إلى أن إدراك القابلية ، الاستجابة الفعالة و الفعالية الذاتية كانت مؤشرا للإقبال على الفحص. وقد توصل هودجكين و أوريبيل 1998 (Hodgkins & Orbell) في دراستهما التي دامت شهرا لفائدة عينة من النساء أن الفعالية الذاتية كانت المؤشر الوحيد المرتبط بسلوك الفحص الذاتي (Norman, Boer, Seydel, n.d).

كما توصل نتائج دراسة بوير و سايدل المستعرضة حول تنبؤ نظرية دافع الحماية في التنبؤ بسرطان الثدي أن فعالية الاستجابة و الفعالية الذاتية كانتا مؤشرين على إقبال النساء على الفحص، بهذا يتبين لنا أن هذه النظرية مفيدة في ترسيخ السلوك الوقائي ضد السرطان فالفعالية الذاتية و الاستجابة الفعالة هما المؤشر الأساسي بعد إدراك الخطورة و إدراك القابلية للإصابة (Boer, Seydel 1996).

كما استخدمت نظرية دافع الحماية للتنبؤ بسلوكيات صحية أخرى ، حيث اعتمد عليها نورمان و آخرون (Norman et al 2003) للتنبؤ بالترام الأطفال بوضع غطاء العين من أجل تصحيح الحول ، وذلك من خلال تقديمهم للأولياء استمارة تخص معتقداتهم حول الموضوع ، و استمارة أخرى تتبعية تتم الاجابة عنها بعد شهرين بهدف وصف مستوى التزام الطفل، وقد أظهرت النتائج أن القابلية المدركة و تكلفة الاستجابة كانا مؤشرين على الالتزام بالسلوك الصحي (Ogden, 2004).

4-3-2 تعديل السلوك

أثبتت نظرية دافع الحماية نجاعتها في تعديل النوايا و السلوك إلى السلوك المرغوب، حيث استخدمت في تدخلات التربية الصحية وذلك من خلال الاعتماد على توعية المجموعة التحريمية دون الضابطة، وتتميز هذه التدخلات بتقديم المعلومات الصحية حول ظاهرة معينة و التهديد الذي تشكله على الصحة ثم تقدم استجابة المواجهة الخاصة بها بالاعتماد على بناء نظرية دافع الحماية كأن يقدم لمجموعتين ضمن نفس الظروف معالجتين مختلفتين فالأولى تقدم لها معلومات مصممة لرفع الشعور بالقابلية للإصابة بمرض معين أما الثانية فتقدم لها معلومات لخفض الشعور بالقابلية

للإصابة بمرض معين، ثم يطلب منهم الاجابة على استبيان نظرية دافع الحماية لمعرفة النتائج (Norman, n.d),
(Boer, Seydel 1996 ;Boer, Seydel

التمارين الرياضية:

اختبرت ميلن و آخرون 2002 فعالية نظرية دافع الحماية في العزم على القيام بالتمارين الرياضية على مدى أسبوعين ، وتوصلوا إلى أنها فعالة في تعديل النوايا السلوكية. كما توصل كورنيا و هيلستين (2002 Courneya et Helsten) من خلال إجرائهما لمعالجة تجريبية لكل من متغيرات نظرية دافع الحماية لدى الطلبة إلى أن الخطورة المدركة أدت إلى أثر دال على العزم على ممارسة الرياضة. و قد خلصت نتائج دراسات كل من ستانلي و مادوكس 1986؛ ووركل و مادوكس 1987؛ فروين و آخرون 1992 إلى أن للقابلية المدركة و فعالية الاستجابة و الفعالية الذاتية أثر على العزم على القيام بالتمارين الرياضية (Milne, Sheeran ,Orbell, 2000) ; (n.d) , Norman, Boer, Seydel).

السلوك الجنسي:

أثبتت نجاعتها في تعديل السلوك الجنسي الخطير وقد ظهر هذا جليا من خلال نتائج عدة دراسات نذكر من بينها دراسة ستانتون وآخرون (Stanton, et al) التي رمت إلى تغيير السلوك الجنسي الخطير لدى 76 فوجا من جماعات الأقران مكونين من 383 فردا تم تقسيمهم إلى مجموعة تجريبية شملت 206 فردا، و أخرى ضابطة شملت 177 فردا. وقد ركز أصحاب الدراسة على إمداد المجموعة التجريبية بمعلومات حول خطورة الإصابة بالأمراض الجنسية و قابلية تعرضهم لها بهدف رفع مستوى تقييم التهديد لديهم، كما ركزوا على نجاعة الواقي الجنسي في الوقاية من الإصابة بتلك الأمراض. فأظهرت النتائج أن استعمال الواقي الجنسي كان بشكل كبير لدى العينة التجريبية (85%) مقارنة بالضابطة (61%) وذلك بعد متابعة دامت 6 أشهر، لكنه لم يستمر بنفس القوة بعد 12 شهرا (Carey, Venable, 2003).

وقد قام يزير وآخرون (1998 Yzer et al) بدورهم بمعالجة تجريبية على مجموعة من الطالبات بهدف تغيير سلوكهم الجنسي الخطر، وذلك من خلال تزويدهم بمقالة من جريدة تتكلم عن مخاطر القابلية للإصابة بمرض الإيدز و الكفاءة الذاتية لاتباع جنس آمن. فتوصلت النتائج إلى أن الكفاءة الذاتية كان لها الأثر الأكبر في نية القيام بجنس آمن (Milne, Sheeran ,Orbell, 2000).

اتباع النظام الغذائي:

أجرى وورتل (Wurtele) 1988 صممت لرفع المدخول الغذائي من الكالسيوم لدى الطالبات وذلك من خلال معالجة تصورهم حول القابلية للإصابة بمرض هشاشة العظام ، وذلك بتقديم مقالة لرفع الفاعلية فحواها «قدمت نتائج الدراسات الحديثة حول هشاشة العظام لدى صغيرات السن مع ذكر عدة أسباب تجعل النساء معرضات لهذا المرض في سن مبكرة» واختتم المقالة قائلاً بأن القارئ من الممكن أن يكون قد طور شكلاً من أشكال هشاشة العظام، أما المقال الموجه للقابلية المنخفضة للإصابة بمرض هشاشة العظام فكان كالتالي «يعتبر مرض هشاشة العظام من الأمراض التي لا تصيب إلا النساء المتقدمات في السن و أن خطر هذه الأسباب بعيد كل البعد عن النساء الصغيرات» واختتم المقال قائلاً أن خطر الإصابة به بعيد ، فتوصلت إلى أن للقابلية المدركة أثر في عزم النساء و التزامهم على تناول مصادر الكالسيوم على مدى أسبوعين من المتابعة (Norman, Boer, Seydel (n.d)).

السرطان

إن النجاح الذي ميز نظرية دافع الحماية في التنبؤ بسلوكات الكشف المبكر للوقاية من مرض السرطان ، انعكس أيضاً على نجاعتها في التأثير على تلك السلوكات، حيث أظهرت دراسة ريبيتو و روجرز (Rippetto et 1987) (Rogers) حين قاما بمعالجة تجريبية لمتغير قابلية التعرض للخطر ، الاستجابة الفعالة و الكفاءة الذاتية اتجاه سرطان الثدي، فتوصلا إلى أن كلا من المتغيرات الثلاث كان لها الأثر في العزم على القيام بالفحص المبكر. كما توصل ستيفين (Steffen) 1990) إلى أن قيامه بتقوم أثر مطوية حول الفحص الذاتي للخصية متضمنة لمعلومات حول سرطان الخصية و طريقة الفحص الذاتي ، مقدمة لعينة من الطلبة الجامعيين ، إلى ان هذه الأخيرة رفعت من نية أفراد العينة إزاء أداء الفحص مقارنة بالعينة الضابطة (Milne, Sheeran ,Orbell, 2000).

التدخين

قليلة هي الدراسات التي ركزت على إجراء معالجة تجريبية بهدف ترك سلوك التدخين بناء على نظرية دافع الحماية، صادفنا من بينها دراسة مادوكس و روجرز (Maddux et Rogers) 1983) التي خلصت إلى أن الاستجابة الفعالة و الفعالية الذاتية كان لهما الأثر الأكبر على عزم الطلبة المدخنين على ترك التدخين (Milne, Sheeran ,Orbell, 2000).

نجحت نظرية دافع الحماية حسب ديغولت و ديلهوم إلى حد كبير في الوقاية من حوادث المرور، وتعد دراسة ستانباك و روجرز (Stainback & Rogers) 1983) الوحيدة التي أتاحت لنا في هذا المجال، و قد هدفت إلى خفض سلوك السياقة تحت تأثير الكحول من خلال تزويد السواق بمعلومات حول القابلية المدركة إزاء مخاطر القيادة

بعد تناول الكحول، و بجملة من الإجراءات الفعالة للتحكم في ذلك السلوك، فأظهرت النتائج البعدية أن المعالجة التجريبية نجحت في إبقاء السائقين ممتنعين عن القيادة بعد تناول الكحول (Daignault, Delhomme, 2011 ; Norman, Boer, Seydel (n.d)

4-4 حدود نظرية دافع الحماية

لم يتم نقد نظرية دافع الحماية كثيرا، إلا أن تقديرها للفرد على أنه واع في معالجته للمعلومات جعلها لاتضع بالحسبان العادات السلوكية و لا دور العوامل المحيطة ، كما أنها أغفلت تأثير الانفعالات على الفعالية المدركة، إذ يمكن للانفعالات الايجابية المرتبطة بالتجارب الذاتية السابقة أن ترفع من مستوى الفعالية الذاتية، في حين تعمل الانفعالات السلبية على العكس من ذلك، حيث قد تشعر التجارب الذاتية السلبية الفرد بالضغط فتؤثر على إدراكه لفعاليتها الذاتية فتعود بالسلب على مضمون التوقعات المنتظرة و العكس بالنسبة للانفعالات الايجابية.

كما أغفلت هذه النظرية الجوانب الديناميكية لتقييم الخطر، فهي تختلف من موقف لآخر فالخطر الذي يحدق بشخص وحده يكون إدراكه أكبر من ذلك الذي يحيط به وسط جماعة (المصيبة إذا عمت خفت). زد على ذلك أن السلوك اتجاهه قد يحدده الأفق الزمني و الاتجاه نحو الحياة، فمن يعتقد أن الحياة فرصة يجب اغتنامها يقبل عليها دون حدود و يكون توجهه الزمني نحو الحاضر، بينما يتصور البعض الآخر أنها قيمة و يجب الحفاظ عليها عبر مراحل العمر المختلفة و يكون توجههم الزمني بعيد المدى، فتجدهم يعملون على الجمع بين المحافظة على صحتهم وبين الاستمتاع(الرياضة الجماعية)، وهذا يتفق مع ما خلصت إليه نتائج دراسة فريليو و آخرون (Frileux et al) سنة 2004 بأن الأشخاص كبار السن يظهرون نوايا لتبني السلوك الوقائي نظرا لأن الأفق الزمني أمامهم قصير على عكس صغار السن الذين يعتقدون أن حياتهم ما زالت طويلة، وهذا ما يجب أن يؤخذ بعين الاعتبار في إعداد الرسائل الوقائية (Ogden, 2007؛ الزروق، 2015؛ Fischer, 2002؛ Kouabenan, 2006).

رابعا: تصميم الرسائل الوقائية الفعالة

أكد خبراء التواصل أن المعلومات المقدمة إلى الجمهور المستهدف يمكن أن تلعب دورا أساسيا في تغيير معارفهم و معتقداتهم و سلوكياتهم ، ولكن يجدر بنا أن نشير إلى أنه في الزمن الحالي الذي كثرت فيه وسائل الاتصال و كثرت معها الرسائل الهادفة إلى تعزيز السلوكات الوقائية و الصحية في شتى المجالات إلى الحد الذي بدأ يشعر فيه الجمهور المتلقي بعدم الاهتمام كالسابق بهذه الرسائل نظرا لتعددتها و تكررها، لذا أصبح من الضروري اختراق هذا الحاجز خصوصا و أن تلك المشاكل المهتدة لحياة الانسان على غرار الحوادث المرورية لاتزال موجودة وفي تزايد مستمر، من

هنا نلمس الحاجة الملحة إلى إعداد رسائل تتميز بالقدرة على جلب الانتباه و الاقناع مما يدفعنا إلى التساؤل حول مميزات الرسائل الوقائية الناجحة.

1- التأثير الانفعالي و الوجداني للرسالة:

تنقسم الرسائل حسب تأثيرها الوجداني إلى (ساخرة/ صادمة/مخزنة)، وسوف نركز هنا على الرسائل الدراماتيكية (الصادمة المخزنة) التي غالبا ما تستخدم في مجال الوقاية المرورية، حيث ركزت العديد من الدراسات و البرامج على الاعتماد على الرسائل الباعثة على الخوف كونها من أكثر الرسائل إقناعا لأنها تهدف إلى إثارة صدمة المتلقي بشأن النتائج السلبية المترتبة على السلوك الخطير وذلك بالاستعانة بالجمل القصيرة ؛ الصور ؛ لقطات الموت ؛ الجروح... وقد ركزت العديد من الدراسات على تفصي فعالية هذا النوع من الرسائل في تغيير السلوك الخطير فتحت ثلاثة توجهات هي:

أ- أن رسائل الخوف تثير تهديدا و قلقا لدى المتلقي عندما يتذكر النتائج السلبية التي سوف تحصل له و بالتالي يقوده هذا الشعور الى احترام التوصيات تفاديا للنتائج الوخيمة.

ب- أن الخوف الزائد الذي تحدثه الرسائل الوقائية في نفس الشخص يجعله يرغب في تجنب النتائج الموضحة في الرسائل من خلال مقاومتها و إنكارها خصوصا و أن تلك الرسائل لم ترفق بالتوصيات اللازمة، أي أن الشخص عندما يتلقى التهديد و يشعر أنه عاجز في وجهه فإنه يلجأ إلى تجنب تلك الرسائل و إنكار الخطر.

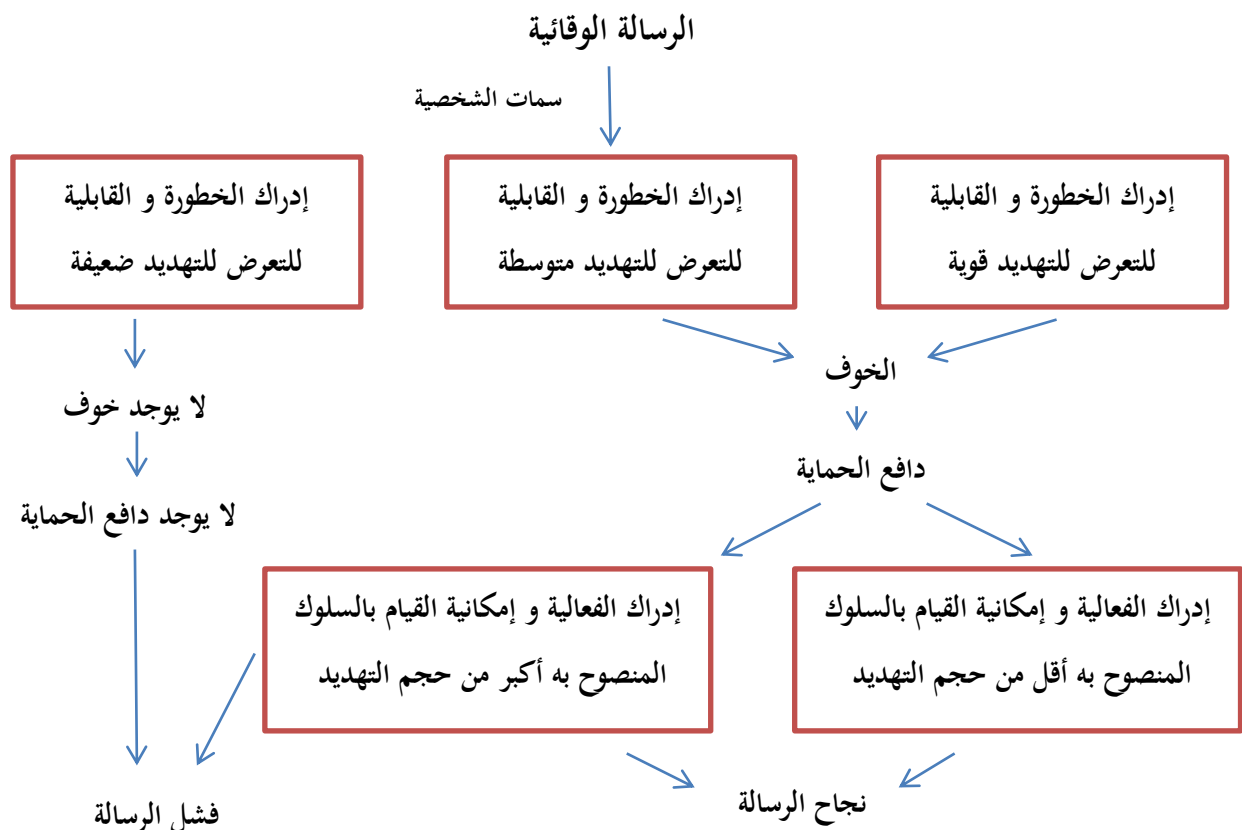
ت- أشارت إلى أن الخوف يكون مقنعا إذا كان معتدلا، لا ضعيفا جدا و لا قويا جدا.

ولإيجاد حل للنتائج السلبية لرسائل الخوف وضع ليفونثال (Leventhal) 1971 أن فعالية الرسائل الباعثة على الخوف مرهونة بالسلوكات و الاجراءات الموصى بها حيث أن المستوى العالي من الخوف مهم إذا أرفق بإجراءات وقائية فعالة تدفع بالمتلقي إلى الاندفاع إليها بهدف التخفيف من الخوف الناجم عن النتائج السلبية المتوقعة، و إذا لم تكن الاجراءات فعالة فإن المتلقي يلجأ إلى الرقابة على الخوف بالإنكار و التجنب، وقد ثبت ذلك من خلال نتائج دراسة أجراها سنة 1967 قام فيها بعرض فيلم ترفيهي حول مخاطر التدخين دون أن يرفق بخطوات الاقلاع عنه، في حين قدم لمجموعة ثانية نفس الفيلم مرفقا بتلك الخطوات، فتبين أن الذين شاهدوا الفيلم الثاني كان معدل تدخينهم فيما بعد أقل من المجموعة الأولى (Kouabenan,2006).

وفي نفس السياق أشارت دلهوم وآخرون (Delhomme et al 2009) أن نجاح رسائل الخوف مرهون بتطبيق الخطوات الثلاث التالية: جذب الانتباه من خلال التهديد؛ إعطاء توصيات فعالة لمواجهة ذلك التهديد؛ زيادة ثقة

المتلقي بقدرته على اتباع السلوكيات الموصى بها بنجاح، وفي حالة نسيان الخطوتين الثانية و الثالثة فإنها تفشل، وهذا ما يفسر فشل الحملات التي تستخدم الخوف على نطاق واسع.

هذا ما تمت الاشارة إليه سابقا من خلال نظرية دافع الحماية لروجرز، و أشار إليه أيضا وايت (Witte)، 1992، من خلال طرحه لنموذج السيورة الموازية الممتدة (Extended Parallel Process Model) حيث أرجع نجاح الرسائل المبنية على الخوف إلى إدراك الفرد لمستوى التهديد الكبير المعرض له و إلى إدراكه لفعالته الذاتية في مواجهة ذلك التهديد، في حين إذا لم يرفق إدراك التهديد العالي بفعالية ذاتية لمواجهةته فإن تلك الرسائل تفشل و تتكون استجابة لا تكييفية رامية إلى إبعاد الخوف لا لمواجهة مصدر التهديد ، وهذا موضح في الشكل التالي:



شكل رقم (6) تأثير الخوف على نجاح الرسائل الوقائية (Gallopel, Petr, 24 novembre 2000)

2- شكل الرسالة:

2-1 الصياغة السلبية و الصياغة الايجابية لمضمون الرسالة؛ أيهما أنجع؟

إن مجرد صياغة رسائل الحملة الوقائية قد يحسم نجاحها من عدمه فالتغيير في صياغة رسالة معينة يمكن أن يقود إلى الاقتناع بمحتواها و اتباع السلوك الآمن . و تنقسم الرسائل من حيث الصياغة إلى قسمين : رسائل إيجابية؛ ركز القائمون على الحملة في صياغتها على الفوائد التي تنجم على اتباع السلوك الآمن مثل: (إذا احترمت السرعة المحددة

على الطريق، فإنك ستستمتع بسفر آمن و سياقة مريحة) ، و رسائل سلبية تبرز النتائج السلبية المترتبة على اتباع السلوك الخطر مثل: (سوف تتعرض لحادث مميت إذا تجاوزت السرعة القانونية) (Kouabenan,2006)

و بالتالي فإن صياغة الرسائل تحتوي إما عن المكاسب أو الخسائر المتعلقة بالسلوك موضوع الحملة فالتى تحدد المكاسب تؤكد على بلوغ الأهداف المرغوبة أو التخلص من الجوانب غير المرغوبة، في حين تحدد الرسائل السلبية تحقيق النتائج غير المرغوب فيها و تلافي الجوانب المرغوبة (Delhomme et al.,2009).

في هذا السياق أجريت العديد من الدراسات للتأكد من تأثير نوع الصياغة على نجاعة الرسالة الوقائية ضد القيادة السريعة نذكر منها دراسة دونغيا، دهوم و دوباو التي خلصت إلى أن الرسائل السلبية تجعل الأفراد يعالجونها بطريقة أعمق (يبدون أفكارا أكثر و أعمق systématique)، بينما الرسائل الإيجابية جعلت الأفراد يعالجونها بطريقة استدلالية (يبدون تقييمات سطحية heuristique) أكثر من نقيضتها السلبية لأنها لا تمثل تهديدا بالنسبة إليهم، و أن الرسائل الإيجابية أنجع من السلبية في إقناع السائقين بتبني السلوك الآمن (D'Onghia et al., 2008)، في حين أظهرت نتائج دراسة متشابهة الأهداف لنفس الباحثين سنة 2007 أن الرسائل السلبية اعتبرت أكثر تأثيرا من الإيجابية كما توصلت النتائج المتعلقة بالعزم على تقليل السرعات مستقبلا أن الرسائل السلبية كفيلة بزيادة العزم على الالتزام بالسرعات المحددة على الطريق السريع (D'Onghia et al., 2007).

وقد قام كاهينمان و تفيرسكي (Kahneman et Tversky) 1984،1981 بتحديد الشروط التي تجعل كل صياغة ناجحة، حيث أفادا بأن الرسائل السلبية هي الأكثر إقناعا عندما يعتقد الأفراد بأنهم قد يتعرضون للخطر الذي قد يمس غيرهم من نفس الفئة مثل أن يقتنع الطلاب الشباب بأن أشخاصا في مثل سنهم تعرضوا للأمراض التاجية فإن الرسالة السلبية تزيد من عزمهم على القيام بسلوك فحص الكولسترول، في حين تكون الرسائل الإيجابية مقنعة إذا اقتنع الأفراد بأنهم أقل احتمالا للتعرض للخطر، فحسب المثال السابق عندما يدرك الطلاب أن الكبار فقط هم من يتعرضون لهذه الأمراض فإن الرسائل الإيجابية تكون أفضل (Kouabenan,2006) ذلك أن الرسائل السلبية الباعثة على الخوف حسب ما تمت الإشارة اليه سابقا قد تكون عائقا في وجه الاقتناع بالرسالة نتيجة لرفض التهديد الذي تحدته على التوازن النفسي للشخص .

كما يرتبط التركيز على النواحي الإيجابية فقط إذا أبدى المستمعون تقبلا لتغيير العادة السلوكية الخطرة. ولكن إذا بدا أنهم لا يميلون إلى تقبل الرسالة التي تدعو إلى التغيير، فإن على الشخص الذي يقدم الرسالة أن يناقش الجوانب الإيجابية و السلبية المتعلقة به. فعلى سبيل المثال يكتفي بإعلام المدخنين الذين يبدون استعدادا للتوقف عن التدخين بالمخاطر الصحية التي تترتب عن التدخين. أما المدخنون الذين لم يقرروا بعد التوقف، فقد يكون من المقنع أكثر أن يتركز الحديث على تناول مخاطر التدخين الصحية، مع الاعتراف بالتأثير الممتع للتدخين (شيلي،2013).

2-2 ارتباط فعالية الرسالة بالهدف من السلوك

تنقسم السلوكيات إلى نوعين: سلوكيات موجهة نحو الوقاية من الأخطار الصحية (الأكل الصحي/ القيادة بتمهل...)، و سلوكيات لمواجهة الأخطار الصحية (الفحص الذاتي للثدي/ اختبار السيدا...). باعثة على القلق لأنها قد تظهر نتائج سيئة كالإصابة بالسرطان. و من وجهة نظر (Kahneman et Tversky) 1984، 1981 فإن الرسائل الإيجابية (الكسب) فعالة أكثر مع السلوكيات الموجهة نحو الوقاية من الأخطار، أما الرسائل السلبية (الخسارة) فإنها فعالة أكثر مع السلوكيات الموجهة للأخطار. وهذا ما أكدته دراسة مايروفيتز و شيكن 1987 (Meyerowitz et Chaiken) التي توصلت إلى أن الأفراد عندما تعرض عليهم رسائل الخسارة فإنهم يبدون عزما و سلوكا إيجابيين أكثر من الذين تعرض عليهم رسائل الربح وهذا ليس راجعا إلى الشعور بالخوف بل إلى الاحساس بالفعالية الذاتية . وهذا ما أشار إليه ميلر و ميلر 1996 (Millar et Millar) عندما لاحظا أن الأفراد الذين عرضت عليهم رسائل منخفضة التهديد هم أكثر عزما على تبني السلوك الموجه للخطر (فحص منتظم للعين)، بينما يبدي الذين تعرضوا لتهديد عال عزما على تبني السلوكيات الوقائية (ارتداء النظارات)، بمعنى أن الرسائل التي تحمل مستوى مرتفع من الخوف هي الأكثر إقناعا إذا ارتبطت بالتوصيات المتعلقة بتبني السلوك الوقائي، في حين تكون الرسائل الأقل إخافة فعالة مع السلوكيات التي تهدف إلى مواجهة السلوك الخطر لأنها تثير التقبل لا المواجهة (Kouabenan, 2006). غير أن بعض الدراسات المتعلقة بالوقاية من السرطان، أثبتت أن الرسائل الإيجابية أكثر فعالية من السلبية في تبني السلوك الوقائي (Adam, 2008).

3- ملائمة الرسائل للمجتمع المستهدف

حسب بوطالي (2014) يجب أن يكون أسلوب الرسالة و مضمونها مناسبين للمستوى الثقافي و المعرفي و أن يرتبط ارتباطا وثيقا بالمنظومة الاجتماعية المتمثلة في العقيدة و القيم و العادات الخاصة بالفئة المستهدفة. و أضاف كوينان كلما كانت الرسائل مصممة لاستهداف فئة معينة كانت أنجح من تلك العامة التي لا تأخذ بعين الاعتبار الخصائص المميزة للفئة المستهدفة و المتمثلة في العوامل النفسية ؛ الثقافية ؛ السلوكية؛ الديمغرافية (اللهجة المفهومة/ الأسلوب/ طريقة اللبس/ الموسيقى المفضلة...). و يجدر أن تركز الحملات المستهدفة لفئة معينة على النماذج السلوكية الصحية (تسمح بتنظيم التطبيق)، و أن ترفق بتقييم قبلي لخصائص العينة السلوكية و المعتقدات حتى تتمكن من بناء برنامج للحملة يتلاءم و معتقدات العينة، و في هذا الصدد توصلت دراسة سنيدر و روز (Snyder et Rouse) التي قاما فيها بعرض رسائل وقائية مختلفة حول السيدا على أربع مجموعات حيث تميزت المجموعة الأولى بأنها غير معرضة تماما للخطر أي لا يحتاجون لرسائل خاصة، أما المجموعة الثانية فوصفت بالمرتبكة لأنها ليست في

خطر إلا أنها تحمل أفكارا خاطئة حول السيدا و يعتقدون بأنهم محصنون ضدها، هذه الفئة تقدم لهم رسائل تحمل معلومات حول السيدا لتصحيح الأفكار الخاطئة، في حين تعتبر الفئة الثالثة فئة الناكرين أي هم الأفراد الذين يقللون من الخطر الحتمي، على الرسائل هنا أن ترفع من الشعور بالقابلية للإصابة بالسيدا، أما الفئة الأخيرة هي فئة المستهترين هم معرضون للخطر غير أنهم يعتقدون بأن الوقاية غير فعالة، فلا يثقون في الواقي الجنسي و لا يعرفون طريقة استخدامه أو حمل الشريك على ذلك، على الرسائل هنا أن تركز على رفع الاستجابة الفعالة و الفعالية الذاتية(Kouabenan,2006). و أضافت في هذا الصدد كارولين آدم نقلا هونج و آخرون (Hong et al) أن الاقتناع بالرسالة يتوقف أيضا على سن المتلقي حيث توصلوا في دراستهم على عينة من الأفراد الذين تتراوح أعمارهم من 18 إلى 40 سنة أن المقاومة اتجاه الرسائل تنخفض كلما زاد الانسان في العمر (Adam,2008).

4- صفات الرسالة

حتى تتمكن من تطوير رسائل تستحوذ على اهتمام الجمهور المستهدف و ندفع به إلى اعتماد السلوك الآمن ، يجب أن تتوفر الرسائل على الصفات التالية:

- يجب الحرص على تقديم المعلومات و الحقائق العلمية الصحيحة بشكل منهجي و منظم.
- يجب ملاءمة كمية و نوعية المعلومات بما يتناسب مع الوسيلة الاتصالية المستخدمة في إيصالها، ومع الشريحة الاجتماعية.
- يجب عدم الاكتفاء بمعلومات عامة مثل «زيادة السرعة هي السبب وراء معظم حوادث السير» ، بل لابد من تقديم معلومات وحقائق دقيقة ومحددة مثل « كلما زادت السرعة ازداد خطر انزلاق السيارة و انقلابها في المنحنيات» تعطي للرسالة صفة الملموسية و العلمية و يبعدها عن التجريد و التنظير .
- يجب عدم إدراج كم هائل من المعلومات الجزئية و المشتتة التي تؤدي إلى تشويش ذهن المستهدف بدل تنويره.
- الامتناع عن إدراج خليط من المعلومات التي تتسم بالفوضى و الارتجال و العفوية.
- الامتناع عن تقديم معلومات هامشية تطمس المعلومات الأساسية، وتعرقل عملية تعريف المستهدف بالموضوع الهدف (خضور،2007).
- يجب أن تكون المعلومات المقدمة قابلة للتصديق و ذات مصداقية؛ واضحة لا تحتاج شرحا مطولا؛ جذابة؛ متكررة بطرق مختلفة، فقد يساهم عرض وصف حي عن الآثار المترتبة عن حادث مرور ناجم عن مخافة مرورية في اقتناع الأشخاص المعرضين للخطر،إذا اقترن العرض مع صورة الشخص قبل الحادث و بعده أو إذا تم الاستشهاد بنماذج و شهادات حية (Adam,2008).

- يجب أن تتصف الرسائل بالقدرة على الإقناع ، و في هذا الصدد أكد كل من هارنيس و دوبونو (Harnish et Debono)1988 أن نجاح الرسالة مرهون بجعل الناس غير راضين عن وجهات نظرهم الخاصة و إقتناعهم بأن وجهات نظرهم لا لزوم لها و أن المعروضة عليهم هي الأفضل (Delhomme et al.,2009).
- ترافق المبالغة الزائدة في الرسالة الموجهة زيادة في تغيير الاتجاه، ولكن ذلك يكون إلى حد معين. فالرسائل شديدة المبالغة لا تترك التأثير المطلوب. فعلى سبيل المثال، تكون الرسالة التي تحث الناس على ممارسة التمارين الرياضية لمدة نصف ساعة، ثلاثة أيام في الأسبوع، أكثر فعالية من تلك التي تحثهم على القيام بالتمرين ساعات عدة يوميا (شيلي،2013).
- يجب أن تتسم التوصيات المدرجة في الرسائل بالقدرة على التحقيق، مقارنة بالعادة السلوكية اليومية للفئة المستهدفة و في هذا الشأن يقول سالوفي (Salovey) أن الفجوة بين السلوك المتعود عليه و السلوك الموصى به عندما تكون كبيرة تصعب عملية تغيير السلوك، أي يجب أن يتم تعديل السلوك تدريجيا(Kouabenan,2006).

5- طريقة تلقي الرسالة

يتوقف الاقتناع بالرسائل حسب طريقة تلقيها حيث وضع كل من بيتي، كوكوبو (Petty et Cocoppo) من خلال نظريتهما نموذج احتمال التمحيص Le modèle de la probabilité d'élaboration الذين أفادا بأن تغيير العادات السلوكية يمر بمساري تفكير يتمثلان في المسار السطحي الذي يقوم به الاستدلاليون Les heuristiques و المسار المنتظم Systématique المركزي .

حيث يميل الاستدلاليون إلى التركيز على المؤشرات و المثيرات المحيطية الذي لا يتطلب مجهودا معرفيا كبيرا فلا يتعمقون في المضامين و يكتفون بالقواعد البسيطة في اتخاذ القرار كأن يقتنعوا مباشرة بأن الناس اللطفاء يقولون الصدق دون تمحيص في خباياهم بمعنى أن عبارة السرعة تقتل كافية لاقتناعهم لأنهم لا يشككون في المحتوى. أما المسار المنتظم المركزي فيتميز بالصرامة في تمحيص الرسائل الوقائية و يتطلب تحليل محتواها جهدا معرفيا و عمقا و تشكيكا في صدق البراهين المقدمة .

وبالتالي فإن استخدام المسار المحيطي يتم عندما تعرض على المتلقي معلومات و براهين معروفة أو إحصائيات و صور و رسائل لا تتطلب التعمق لفهمها أي كان الاقتناع بها سهلا، لدرجة أن العادات التي أكتسبت من خلال هذا المسار لاتدوم طويلا، في حين يدوم تأثير الرسائل التي تطلبت تعمقا و تمحيصا في الاقتناع بها (Kouabenan,2006 ; Piperini, 2014).

وهذا ما خلصت إليه دراسة دونغيا، دلهوم و دوبوا، 2008 من أن الرسائل السلبية المختلطة تجعل الأفراد يعالجونها بطريقة أعمق (يبدون أفكارا أكثر و أعمق (systematique)، بينما الرسائل الإيجابية جعلت الأفراد يعالجونها بطريقة استدلالية (يبدون تقييمات سطحية (heuristique) أكثر من نقيضتها السلبية (D'Onghia et al., 2008).

6- مصدر الرسالة

يقصد بمصدر الرسالة خصائص القائم على تنفيذ الحملة أو ملقي الرسائل و الذي يجب أن تتوافر فيه الخبرة المهنية المقرونة بالعلم و الثقافة و المعلومات و الحقائق التي يمكن من خلالها إعداد برامج التوعية ، و يفضل أن يكون قريب الشبه من جمهور المستمعين ، أو أن يكون من بين الذين عايشوا التجربة كي يكون أكثر إقناعا للناس (مجموع، 2014). فعلى سبيل المثال، إن الرسالة الصحية تكون أكثر إقناعا إذا صدرت عن طبيب جدير بالثقة و الاحترام مما لو صدرت عن أحد المؤيدين لآخر ما صدر من بدع صحية (شيلي، 2013).

7- وسائل تمرير الرسالة

إذا كانت عمليات التوعية تحتاج إلى إعداد رسالة ذات محتوى معين، فإنها كذلك تحتاج إلى وسيلة لتبليغ هذا المحتوى إلى المتلقي، وتنقسم وسائل نقل رسالة التوعية المرورية إلى:

- وسائل مطبوعة مثل الصحف و المجلات و الدوريات و الكتب و الكتيبات و النشرات و اللافتات و الملصقات.
- الوسائل السمعية مثل الإذاعة .
- الوسائل السمعية البصرية و هي تجمع بين الصوت و الصورة مثل التيلفزيون و الفيديو و السينما و تتسم الحملات الإعلامية في مجال المرور بالاستخدام المتعدد لوسائل الاعلام و الاتصال، حيث تدل الأبحاث على أن لكل وسيلة من وسائل الاتصال قدرة اقناعية تزيد أو تقل عن غيرها من الوسائل الأخرى.

7-1 الوسائل المطبوعة

7-1-1 الصحف: تعتبر الصحافة المقروءة الوسيلة الاتصالية الأكثر مقدرة على تقديم التفسير و التحليل و الشرح و التعمق في معالجة الموضوعات الشائكة ، و الأكثر مناسبة لمخاطبة الجمهور النوعي المتعلم و المثقف و المعني بالمسألة المرورية ، كما تتميز بالتجدد و التكرار و بالقدرة على نشر ثقافة مرورية عامة في أوساط الجماهير الشعبية الواسعة ، نجد فيها المجلات الأسبوعية أو الشهرية ، العامة أو المتخصصة في المجال المروري (خضور، 2007).

1-2-7 الكتب و التقارير: تستطيع الكتب أن تقوم بدور في التوعية المرورية بدرجة أعمق من الدور الذي تقوم به الصحف خاصة إذا كان الجمهور النوعي له علاقة بالمشكلة المرورية، إذ أن قراءة الكتاب تحدث تأثيراً واضحاً في تكوين الرأي العام و تزداد فاعلية استخدام الكتب في التوعية المرورية إذا تم تحديد الموضوعات و الميادين التي تتناولها وفقاً للجمهور النوعي.

1-3-7 الكتيبات : تتميز الكتيبات بأنها كتب صغيرة الحجم و تحتوي على عدد مناسب من الصفحات، و تتيح الفرصة للقائم بالاتصال بتناول الرسالة الاعلامية بالمزيد من الشرح و التفصيل و تناول العديد من البيانات و المعلومات (مجموع، 2014)

1-4-7 المنشورات و المطويات: هي نشرية ذات عدة طيات (3 أو 4 طيات) تتضمن معلومات مهمة حول موضوع العملية (الحملة)، محررة بأسلوب مبسط و ذات مضامين موجزة قدر الإمكان و موضحة بصور معبرة عن الأفكار المراد تبليغها، و مصممة تصميمياً يلائم الموضوع و بكيفية جذابة و شيقة، تغري على اقتنائها و الإطلاع عليها.

1-5-7 الملصقات: هي شكل مصغر من المعلقة " مثلث أو مستدير" مصقول الواجهة، وهي إما شفافة تلتصق بزجاج المركبات، أو ذات خلفية لصيقة، قابلة للإلصاق على مختلف الخلفيات، مثل المركبات وغيرها، وهي تمتاز بكونها تدوم صلاحيتها وعرضها مدة أطول من المعلقة وتستهدف الأطفال أكثر من غيرهم.

1-6-7 المعلقات: هي عبارة عن لوحة تتضمن صورة أو رسماً يمثل موضوع العملية التوعوية، حيث تعلق في الأماكن العمومية على الجدران، و تلتصق على أطر الإشهار (الإعلان)، و في خلفيات الحافلات و جوانبها، و تطبع في نسخ ذات أحجام مختلفة حسب المساحات المتوفرة لنشرها و تعليقها.

إن هذه التقنية جد مهمة، فهي تساهم بفعالية في تبليغ الرسالة إلى جمهور عريض لكن تأثيرها يبقى متوقفاً على مدى جودة تصميمها، فليس من السهل تصميم لوحة تتضمن محتوى الرسالة المراد إيصالها إلى الفئة المستهدفة، بحيث يمكن لمشاهدها أن يستوعب عناصرها و يستخلص مغزاها بسهولة و في فترة وجيزة، و من خلال النظرة الأولى، فهو يتطلب كما يرى جل المختصين أن تكون بسيطة، ذات عناصر قليلة متكاملة و منسجمة و تحمل ألواناً ملائمة ومعبرة، و لا تحمل من الكتابة إلا شعاراً قصيراً مكتوباً بخط بارز في حيز لا يؤثر على عناصر الصورة أو الرسم. و يختلف المختصون في أي النوعين أكثر و أبلغ تأثيراً في المتلقي، اللوحة التي تمثل صورة طبيعية، أم التي تمثل رسماً؟

و التجربة أكدت أن كلا النوعين معبر عن الفكرة و يؤدي الغرض و يحقق الهدف، و لكن المواضيع و الفئات المستهدفة هي التي تملي اعتماد لوحة مصورة أو لوحة مرسومة فالعمليات التي تستهدف الأطفال غالباً ما تناسبها

الرسوم لأنها تشدهم أكثر من الصور، و بالتالي تؤثر فيهم و في نفوسهم و تبلغهم محتوى الرسالة، لذلك يفضل هذا النوع في الحملات الموجهة لهذه الفئة (بوطالي،2014).

7-2 الإذاعة

تتميز الإذاعة بسرعة نقل المادة و إيصالها إلى الجمهور المستهدف ، وبسعة الانتشار، و رخص تكاليف البث و الانتاج، كما أن الاستماع لها لا يعطل أعمال الفرد فهو في الآن نفسه يستطيع أن يستمع إلى الراديو و أن يقوم بأعمال أخرى، كما أن المستمع بإمكانه تعديل سلوكه من خلال قيامه بالاجراءات الموصى بها مباشرة عند الاستماع(عيسى،2014).

7-3 الوسائل السمعية البصرية

7-3-1 التلفزيون: هي وسيلة الاتصال الأكثر جماهيرية و نفوذا و مقدرة على الوصول لكافة شرائح المجتمع ، و يتميز بغنى لغته التعبيرية و بتعدد عناصر التجسيد الفني في مادته و بتعدد الحواس التي يخاطبها. و حتى تستطيع البرامج المرورية تحقيق هدفها لابد أن يشرف عليها مؤهلون في الاخراج و في السمعي بصري و في الثقافة المرورية ليتم تقديمها بما يتناسب مع متطلبات الحياة المرورية، و مع الخصائص الاتصالية للتلفزيون، ما لم يتحقق ذلك سوف تصبح هذه البرامج و المواد فاشلة و ينعكس هدفها الايجابي إلى سلبى (حضور،2007).

7-3-2 السينما: تتشابه السينما في بعض ميزاتها مع التلفزيون لجمعها بين الصورة و الصوت و استحواذها على انتباه المشاهد كأداة للتسلية و التعليم و التدريب و الاعلام و الدعاية، كما أن لها القدرة على خلق الأثر و إظهار الحقائق.

7-3-3 مقاطع الفيديو: تبرز إيجابياتها عند استهلاكها في الجلسات الموسعة، فهي تمرر الخطاب بشكل جيد لجمهور محدد، كما تساعد على تحقيق الاتصال المباشر و الحوار و المناقشة.

7-3-4 الأنترنت: هي وسيلة اتصال حديثة و جذابة و يمكن الاعتماد عليها لاستهداف جمهور كبير من الشباب و لأهداف عديدة تعليمية، تثقيفية ، وقائية (عيسى،2014).

وقد اهتمت العديد من البحوث بدراسة تأثير الرسائل المرفقة بالصورة و الصوت عن تلك التي لا تعتمد إلا على الكلمة المطبوعة أو المسموعة، حيث أشارت دراسة فروندسين(1963 Frandsen) الى أن الرسالة المخيفة السمعية و البصرية أكثر فعالية من الرسائل السمعية فقط(Adam,2008). كما أشارت دراسة كل من دونغيا، دلهوم و دوباو إلى أن الرسائل السلبية المتضمنة للصوت و الصورة تجعل الأفراد يعالجونها بطريقة أعمق ، و أن الذكور أكثر تفاعلا مع الرسائل المختلطة بينما تفاعلت النساء مع الرسائل المكتوبة ، فالإناث الذين تلقوا رسائل إيجابية مكتوبة أظهروا عزما و فعالية ذاتية على احترام السرعات المحددة بينما أبدى الذكور ذلك

عندما تعرضوا للرسائل الإيجابية المختلطة (D'Onghia et al., 2008)، في حين أظهرت نتائج دراسة متشابهة الأهداف لنفس الباحثين سنة 2007 أن الرسائل السلبية المتضمنة للنص و الصورة اعتبرت أكثر تأثيراً من الإيجابية المتضمنة للنص و الصورة ، و أن الإناث أبدوا تأثيراً أكبر من الرجال بخصوص الرسائل المتضمنة للنص فقط وذلك راجع إلى إحساسهن المرهف، كما توصلت النتائج المتعلقة بالعزم على تقليل السرعات مستقبلاً إلى أن الذكور الذين شاهدوا الرسائل السلبية المكتوبة و المصورة كانوا أكثر عزمًا من الذين شاهدوا الرسائل السلبية المكتوبة فقط حيث كانت هذه الأخيرة كفيلاً بزيادة عزم الإناث على الالتزام بالسرعات المحددة على الطريق السريع (D'Onghia et al., 2007).

ويرتبط نجاح الوسائل سابقة الذكر مرهون بنوعين من العوامل هي:

أ- عوامل متعلقة بالوسيلة في حد ذاتها: كتوفر الجودة البصرية مثل استخدام تقنيات الصورة العالية و الألوان ، جودة الوسائط المتعددة كإمكانية دمج الصورة المتحركة و الصوت و النص، تكرار الرسالة (الصحيفة اليومية مقابل الشهرية)، القدرة على جذب الانتباه، المرونة كأن تتوفر على التلفزيون و كشريط إعلانات في الانترنت.

ب- العوامل المتعلقة باستخدام الوسيلة:

- وصول الاعلانات إلى أكبر جمهور ممكن في فترة وجيزة.
- الأثر الذي يبقى مع مرور الوقت بعد انتهاء الحملة.
- تجنب فقدان فعالية الاعلان مع التعرض المتكرر.
- تجنب تسبب الاعلان بالشعور بالملل لأن ذلك يقلل من الشعور بالتهديد و يتسبب بالألفة.
- يجب أن يتوفر الاعلان في المناطق غير الاعتيادية كمحطات الوقود لزيادة فرصة الرؤية (Delhomme et al., 2009).

خلاصة الفصل :

نستخلص من هذا الفصل أن حملات الوقائية المرورية عبارة عن مجموعة من الإجراءات الهادفة إلى تحسين المعارف المرورية بهدف تعديل السلوكيات غير الآمنة لدى كل مستعملي الطريق من أجل التقليل من شدة و وتيرة وقوع الحوادث ، تقوم بها عدة أجهزة منها الرسمية و التطوعية.

وحتى تتسم الحملات المرورية الوقائية بالفعالية يجب أن تتوفر على جملة من الخصائص، منها ما يرتبط بالجانب البنائي و التعليمي للحملة (منهجية و وضوح الأهداف، الشمولية و الاستمرارية ، بناء الرسائل المقنعة وطرق تقديمها ، الارتكاز على نظرية معينة) ،ومنها ما يتعلق بخصائص المجتمع (يتوافق مع ثقافة المجتمع، و يوفر فرصة ربط علاقات إيجابية ، يطبق في الأوقات المناسبة)، و منها ما يرتبط بالجانب التقويمي(يقوم بها أشخاص مؤهلون، و أن تتضمن مراحل تقويمية قبل و أثناء و بعد بناء التنفيذ).

كي تتمكن حملات الوقاية المرورية من تغيير السلوك الخطر يفترض أن تستند على أحد النظريات المفسرة لتبني السلوك، ذكرنا منها نموذج المعتقدات الصحية الذي يرى أن عملية تبني السلوك تمر عبر الهشاشة المدركة و الخطورة المدركة ؛ الفوائد المدركة للسلوك المرغوب و تكلفته و الحواجز المدركة. ثم جاءت نظرية السلوك المبرر التي فسرت عملية تبني السلوك أنها نتيجة مباشرة للنوايا السلوكية التي تشكل من الاتجاهات نحو السلوك ؛ المعايير الذاتية اتجاه الفعل و الضبط السلوكي المدرك، كما فسرت نظرية السلوك البيئي السلوك على أنه نتيجة تفاعل قوة العادة ؛ نية تبنيتها و الشروط التي تسهلها و تثبطها.

قمنا بتسليط الضوء على نظرية دافع الحماية التي ترى أن الرسائل الوقائية تكون فعالة عندما يدرك الفرد التهديد على أنه كبير، و بأنه هش و مستهدف، و أن المكافآت الناجمة عن السلوك غير المرغوب ضعيفة ، في حين يقيم السلوك المرغوب على أنه فعال في استبعاد التهديد ، و هو مقتنع بقدرته على تبني ذلك السلوك، إضافة إلى أن التكلفة المتعلقة بالسلوك المرغوب منخفضة، وقد تناولنا استخدامات هذه النظرية من خلال عرض مجموعة من الدراسات التي اعتمدت نظرية دافع الحماية في كل من التنبؤ بالسلوك و تعديله.

و قد خصص آخر عنصر لتناول كيف لتصميم الرسائل الوقائية أن تساهم في نجاح الحملات الوقائية من خلال عرض تأثير رسائل الخوف، و تأثير شكل الصياغة الإيجابية و السلبية، كما تناولنا كيفية بناء رسائل ملائمة للمجتمع المستهدف و الصفات التي يجب أن تتوفر عليها الرسائل الوقائية، ثم تناولنا عنصر الاقتناع بالرسالة حسب طريقة تلقيها، و في الأخير تطرقنا إلى صفات القائم على تقديم الرسالة و وسائل إيصالها.

الفصل الثالث:

سلوك السياقة الآمنة

تمهيد

أولاً: مفهوم سلوك السياقة الآمنة

ثانياً: التفاعل بين مكونات حركة المرور

ثالثاً: النماذج المفسرة لسلوك السياقة

رابعاً: أشكال سلوك السياقة الآمنة

خامساً: العوامل المؤثرة على سلوك السياقة الآمنة

خلاصة الفصل

تمهيد

نتج عن التزايد المستمر لحوادث السير اهتمام العديد من الباحثين بدراسة أسبابها و الظروف المؤدية إلى وقوعها بهدف وضع استراتيجيات وقائية للحد منها، و قد تميزت هذه الدراسات بتطورها و توسع مجال اهتماماتها، فبعد أن كانت قديماً مقتصرة على البحث في صيانة الطرق و كثافة التنقل و معايير السلامة في السيارات، أصبح البعض منها الآن يهتم بالبحث في العوامل الفيزيولوجية و النفسية و الاجتماعية و المعرفية لسلوك كافة مستعملي الطريق، على اعتبار أن هذا السلوك هو نتاج تفاعل كل هاته العوامل مع بعضها البعض.

و كون السائق أحد أهم أفراد مستعملي الطريق، حاولنا في هذا الفصل تسليط الضوء على النماذج المفسرة لسلوك القيادة، و على مختلف السلوكات التي يقوم بها قبل و أثناء شروعه في قيادة المركبة، مع الأخذ بالحسبان أنه كلما اقتربت هاته السلوكات من القطب الإيجابي اعتبرت سلوكات آمنة، أما إذا اقتربت من القطب السلبي اعتبرت سلوكات خطيرة و لا وقائية، قد تعرض السائق إلى الوقوع في حادث مرور.

و في محاولة منا لإيفاء الموضوع حقه، قسمنا الفصل إلى عدة جوانب متكاملة، عرضنا فيها مفهوم سلوك القيادة الآمنة و التفاعل بين مختلف مكونات حركة المرور، ثم عرضنا بعض النماذج المفسرة لسلوك القيادة، ثم حاولنا الإلمام بجملة من المظاهر المعبرة على سلوك القيادة الآمنة و كذا العوامل المؤثرة فيه، و في الأخير تناولنا العلاقة بين التفاؤل غير الواقعي و سلوك القيادة الآمنة.

أولاً: مفهوم سلوك السياقة الآمنة

حتى يتسنى لنا تعريف سلوك السياقة الآمنة، لابد لنا من عرض بعض المفاهيم المتعلقة بسلوك السياقة بصفة عامة ، و سلوك السياقة غير الآمنة كآلاتي:

1- تعريف سلوك السياقة

تعتبر السياقة إحدى المهارات التي تعلمها الإنسان منذ أن تم تصميم أول سيارة بخارية عام 1769م من قبل (نيكولاس جوزيف)، و هي عملية مركبة تتطلب تفاعلا بين الرؤية و الدماغ و العضلات و القدرة على إيجاد حلول للمشاكل التي قد تواجه السائق بشكل حاسم و فعال (السياقة وكبار السن، 2009).

تعد السياقة حسب دهوم و آخرون مهمة معقدة في بيئة ديناميكية و بيئية تحدث فيها تفاعلات مختلفة ، كما تعتبر نشاطا خاضعا للتنظيم الذاتي يجعل السائق يختار السلوك المناسب في الوقت المناسب ، و يشترط في ذلك توفر الوعي ، و القدرة على اتخاذ القرار الذي يتوافق مع الموقف، وتعتمد على مهارة القيادة المكتسبة و على عدة عوامل عرضية قد تؤثر في أدائها مثل عوامل الدافعية و الانفعالية (Delhomme et al., 2009).

وقد ذهب بوظيفة و زملاؤه في تعريفهم لمهمة السياقة إلى أنها عبارة عن نسق متكامل بين السيارة و المحيط و الشخص، و هي متوقفة على التغذية الرجعية القادمة من استجابة السيارة و المحيط و التي يحس بها في عدة نقاط من جسمه بدءا من العين باعتبارها المصدر الرئيسي للمعلومات التي يحتاجها السائق فيما يخص الأشياء الموجودة على الطريق، و كذا السمع و نقاط الإحساس بالضغط المتواجدة في الجسم و المسؤولة عن الإحساس بالضوضاء و السرعة و الفرملة، أضف إلى ذلك الذاكرة الجيدة التي تسمح بتذكر التقنيات المختلفة و إشارات المرور، فالمعلومات التي ترجع إلى السائق من سيارته يجب أن تساعد على معرفة مدى استجابتها لأوامره و ماذا يستطيع أن يتوقع منها فعلة. فقيادة السيارة ، تشبه العملية التي يقوم بها الشخص الذي يريد الوصول إلى التقاط تفاحة أو شيء آخر باستعمال عصا، و في هذه الحالة فإنه يستعمل العصا كامتداد لذراعيه، و نفس الشيء بالنسبة للسائق و سيارته ، حيث يعرف مكان كل عجلة على الطريق و ماذا يحدث عند تغيير اتجاه السيارة أو عند عملية الفرملة، و كأن كل أجزاء السيارة هي أجزاء لجسمه (بوظيفة و آخرون، 1991).

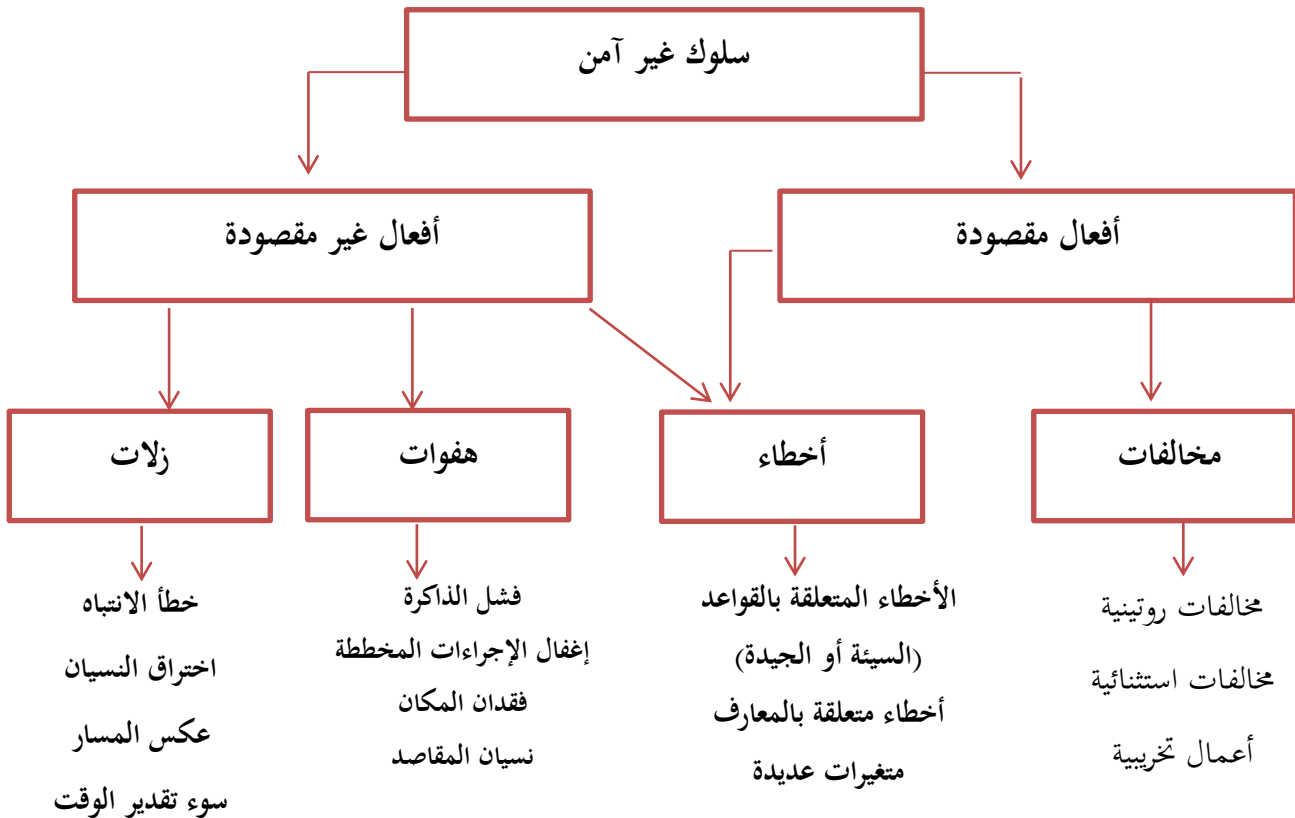
وعلى الرغم من تعقيدها إلا أن السائقين غالبا ما يقومون بمهام إضافية أثناء القيادة من قبيل التحدث مع الركاب ؛ الاستماع إلى الراديو؛ إجراء مكالمات هاتفية ، أي نشاط من شأنه أن يصرف انتباه السائق عن مهمته الرئيسية، وهذا ما يجر إلى عواقب وخيمة على السلامة المرورية (Delhomme et al., 2009).

2- تعريف سلوك السياقة غير الآمنة

يعرف على أنه الفشل في التخطيط المتتابع للنشاط العقلي و البدني الهادف إلى تحقيق النتائج المرجوة، أين يكون سبب الاخفاق ليس وليد الصدفة، انطلاقا من هذا المنظور فإن الأفراد يعزمون على تحقيق نتائج معينة ولكن ذلك يتعرقل بسبب توسط الحالتين التاليتين:

- لم تتم الاجراءات على النحو المطلوب.
- الاجراءات المقصودة ليست صحيحة .

كثيرا ما يشار إلى السلوك غير الآمن على أنه السبب المباشر للحدوث، في حين أنه نتيجة تفاعل عدة عوامل ، و هو نتيجة لسلسلة من العوامل التي تؤدي إلى وضعية خطيرة، و تصنف السلوكات غير الآمنة حسب ريزون (Reason) إلى أربعة هي: زلات؛ أخطاء؛ هفوات؛ مخالفات، حيث تحتوي كل فئة على مجموعة من الأخطاء كما هو مبين في الشكل التالي:



شكل رقم (7) تصنيف السلوكيات غير الآمنة حسب Reason (Delhomme et al.,2009)

3- تعريف سلوك القيادة الآمنة

يتعلق سلوك القيادة الآمنة بالأفعال التي يقوم بها السائق اتجاه مركبته، مثل مراقبة المكابح و الأضواء و الزيت و البنزين...إلى غيرها من أشكال صيانة السيارة ، وكذا تلك الأفعال التي يقوم بها اتجاه محيطه كتعامله مع بقية السائقين، و مع المشاة، و مع إشارات المرور و الشرطي، و كذا تصرفه إزاء الأحوال الجوية السيئة، كما يرتبط سلوك السائق أيضا بتحكمه في حالته النفسية كالغضب و التهور أثناء القيادة أو حالته الجسمية مثل التعب و صعوبة التركيز إلى غيرها من المظاهر التي تعيق السائق عن إتمام سلوك القيادة.

من هنا يمكننا القول أن سلوك القيادة الآمنة يتمثل في حرص الفرد على القيام بشكل مستمر بالسلوكيات التي من شأنها أن تحافظ على قيادة آمنة تحول دون التعرض أو تعريض الآخرين لحادث مرور، و تشمل هاته السلوكيات على عدة مظاهر، منها ما يتعلق بصيانة السيارة و باحترام إشارات المرور و بالحفاظ على السرعة المناسبة و استعمال حزام الأمان و تفادي مشاكل القيادة أثناء الأحوال الجوية السيئة، و منها ما يتعلق بالحفاظ على الصحو العقلي و على وضع نفسي و جسدي مستقر ، و التحلي بسلوك اجتماعي مقبول مع بقية مستخدمي الطريق.

ثانيا: التفاعل بين مكونات حركة المرور

تتوقف حركة المرور على ثلاثة عناصر أساسية تتفاعل فيما بينها، و تتمثل في السائق / المركبة / المحيط.

1- السائق:

هو من يتولى قيادة أي مركبة في الطريق، و يجب أن تتوفر فيه خاصيتين حتى يتمكن من القيام بفعل القيادة، و هما التحكم في السيارة و الخضوع لتكوين تطبيقي لنيل شهادة تسمح له بالقيادة، أين يتم تقييم الحذر ، التروي، التركيز، و يكون في حالة بدنية و عقلية تسمح له بالتحكم في عملية القيادة (Bailet, 2006).

ينجم عن قيام السائق بأي خطأ أو مخالفة أثناء القيادة، إمكانية تعريض حياته و حياة الآخرين للخطر، فقد أثبتت إحصائيات المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق لحوادث المرور لسنة 2014، أن العنصر البشري يتسبب فيها بنسبة 93.29 % ، بواقع 81.9 % ترجع لأخطاء السائق و 11.39 % عائدة إلى لامبالاة المارة. و الجدول التالي يوضح بالتفصيل نسب مختلف سلوكيات السائق الخطرة:

جدول رقم (1) إحصائيات تورط السائقين في حوادث المرور على المستوى الوطني لسنة 2014

النسبة	العدد	الأسباب
27.32	10956	عدم احترام السرعة القانونية.
9.22	3696	التجاوزات الخطيرة
5.94	2382	عدم انتباه السائق داخل الأحياء
5.05	2026	عدم احترام مسافة الأمان.
4.89	1962	المناوره الخطيرة.
4.25	1705	عدم احترام مبدأ الأولوية.
3.94	1580	عدم احترام إشارات المرور
3.07	1230	السير على اليسار
2.91	1168	فقدان السيطرة
2.63	1056	تغيير الاتجاه دون إشارة
1.59	639	السياقة في حالة سكر أو تحت تأثير مخدر.
1.32	529	السياقة دون الحيازة على رخصة.
1.22	490	عدم احترام إشارة قف
1.05	420	عدم أخذ الحيطة من طرف السائق عند مرور الدراجات
1.04	416	السير في الاتجاه الممنوع
1.02	410	عدم انتباه السائق عند خروجه من مكان التوقف
0.88	351	عدم أخذ الحيطة من طرف السائق عند الرجوع إلى الخلف
0.74	296	الوقوف أو التوقف الخطيرين.
0.53	211	جنحة الفرار.
0.47	190	الانبهار بالأضواء.
0.25	102	استعمال الهاتف النقال أو التصنت الإذاعي.
2.57	1032	أخرى
81.9	32847	المجموع

(المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق، 2014)

2- المركبة

تعتبر المركبة عنصرا استراتيجيا فبواسطتها يتم تنقل الأفراد من مكان لآخر، و تتحدد سلامة المركبة بفعالية معداتها و وقع الغيار المستعملة فيها، و يشتمل هذا العنصر على كل مركبة ذات محرك (سيارة/ شاحنة/ حافلة/ دراجة نارية... إلخ) ، و قد يؤدي أي عطل فيها إلى عدم التحكم و يتسبب في حادث مرور، فقد بينت إحصائيات

المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق لسنة 2014، أن المركبة تتسبب بنسبة 3.80% من مجموع أسباب حوادث المرور، و فيما يلي جدول يوضح نسبة تورط الأسباب المتعلقة بالمركبة في حوادث السير.

جدول رقم (2) إحصائيات تورط الأسباب المتعلقة بالمركبة في حوادث المرور على المستوى الوطني لسنة 2014

النسبة	العدد	الأسباب
1.73	693	ثقب و انفجار الأطر
0.73	293	اختلالات ميكانيكية
0.65	260	فرامل غير فعالة
0.18	72	الحمولة الزائدة أو غير المؤمنة
0.16	65	خلل في جهاز التوجيه
0.14	55	انعدام الأضواء
0.12	50	إضاءة غير قانونية
0.09	36	أخرى
3.80	1524	المجموع

(المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق، 2014، ص. 8)

3- المحيط

يشتمل المحيط على كل من وسط الطريق و الرصيف و الجسور، و حتى تستخدم بسلامة و أمان يجب أن تراعى المبادئ العلمية في هندسة الطرق عند التصميم و الإنجاز، كما يشتمل المحيط على الأشخاص المتواجدين فيه من مشاة و أطفال و تجار و عمال و كذا الأحوال الجوية المميزة لتلك المنطقة في وقت معين (ثلج، مطر، ضباب، جليد)، أضف إلى ذلك عبور الحيوانات (SETRA , CETUR, 1992).

كثيرا ما تتخلل المحيط بعض المشاكل كسوء تهيئة الطريق (حفر، انعدام إشارات المرور، رداءة الرصيف)، و كذا وجود الباعة على الرصيف و إعاقاة المشاة و الأطفال لحركة المرور و افتقارهم للحذر و الانتباه، كل هذه المشاكل قد تكون سببا في حدوث مشكل مروري، و بالتالي قد يؤدي إلى حادث خطير، و في هذا الصدد أشار المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق (2014) إلى أن ظروف المحيط تتسبب ب 2.91%، إلى جانب لامبالاة المشاة كما ذكر سابقا يتسببون ب 13.10% من الأسباب الإجمالية لحوادث السير، و هذا ما سنوضحه بالتفصيل في الجدول التالي:

جدول رقم (3) إحصائيات الأسباب المتعلقة بالمحيط في حوادث المرور لسنة 2014

النسبة	العدد	الأسباب
1.09	439	طريق غير صالحة
0.44	175	مرور الحيوانات
0.43	172	سوء الأحوال الجوية
0.34	138	طريق زلج
0.20	81	انعدام إشارات المرور
0.11	45	حفر بالطريق
0.07	29	تهيئة غير مناسبة للطريق
0.07	28	تشويهاات بالطريق
0.06	24	انعدام الاضاءة
0.04	15	ابهار الشمس
0.01	02	حواجز بالطريق
0.05	20	أخرى
2.91	1168	المجموع

(المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق، 2014، ص. 8)

و تتفاعل هذه العناصر الثلاثة فيما بينها كما يلي:

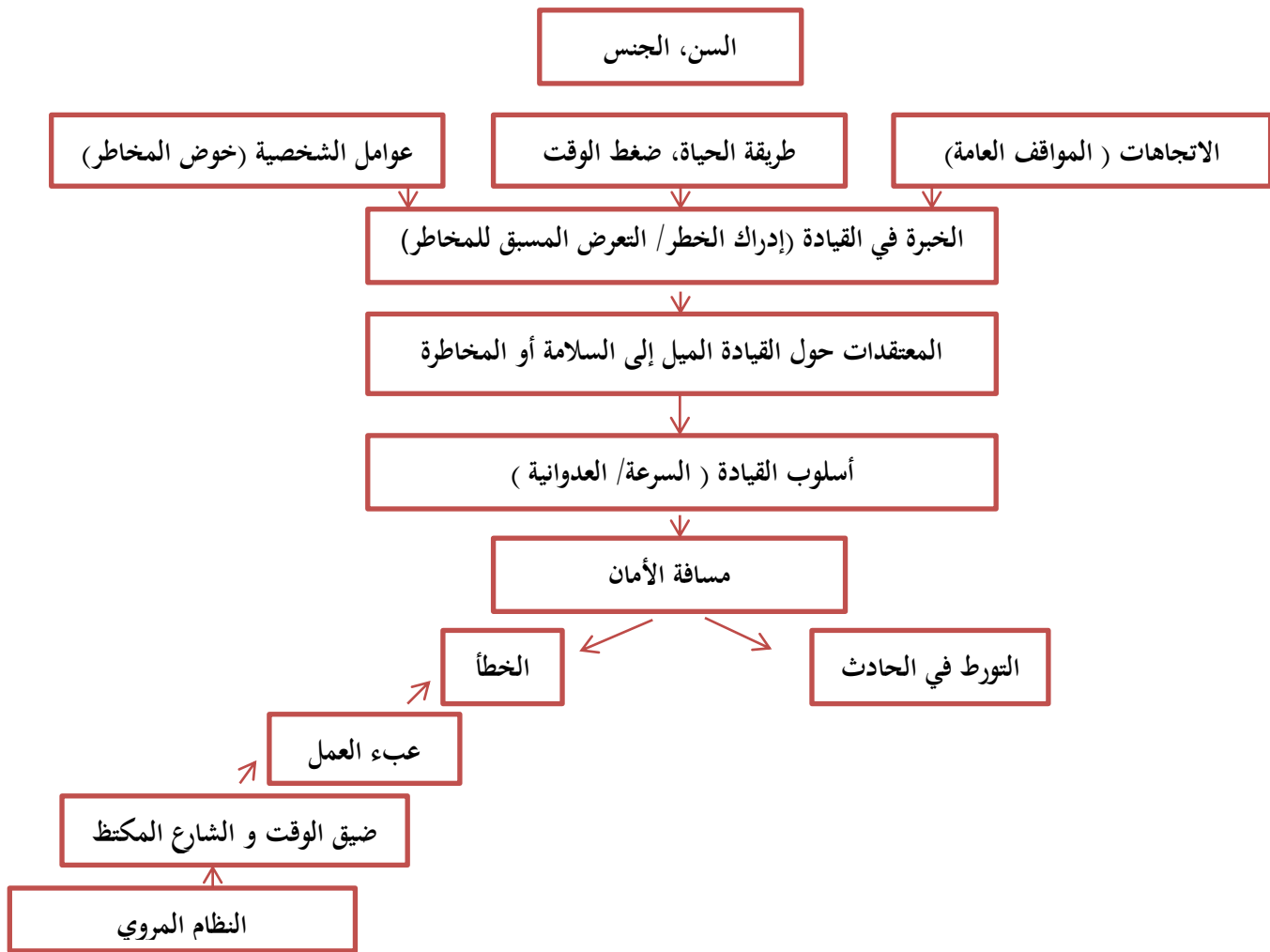
- العلاقة بين المحيط و الإنسان: أخذ المعلومات و معالجتها.

- العلاقة بين الإنسان و المركبة: الإجراءات المتخذة على المركبة.

- العلاقة بين المركبة و المحيط: السلوك الحركي على قارعة الطريق (SETRA , CETUR, 1992)

بالنظر إلى العلاقة التفاعلية بين مكونات نظام المرور، يتضح لنا أن السائق في مهمة معقدة، بحيث يتوجب عليه أثناء قيامه بفعل السياقة، أن يكون مسيطرا على مركبته و لنا مع محيطه، بحيث يستطيع التوقف أو الاستمرار في السير كلما أحس أن ذلك ممكنا و أن يكون مسؤولا في قيادته، دون إحداث أي فوضى أو مشكل في الطريق ، و بهذا فسلوك السياقة مرتبط بعوامل مهمة ك مستوى الحذر و السيطرة على المقود و الخبرة و عوامل الشخصية و المواقف و مستوى الدافعية للفعل، و هذا ما صنف ضمن مجموعة من المتطلبات تتفاعل فيما بينها لتحول دون وقوع الحادث و تتمثل في:

- متطلبات نفسفيزيولوجية: و تتضمن آليات الملاحظة و التي تؤثر على مدة معالجة المعلومة المرورية و التأزر الحسي الحركي أثناء العمل.
- متطلبات نفسية: و تتعلق بإدراك و تصور مواقف مستعملي الطريق الآخرين ، و إلى إدراك الخطر و كذا التقييم العقلاني لقدرات القيادة.
- متطلبات سوسولوجية اجتماعية: تتعلق بتفاعل السائق مع بقية مستعملي الطريق، و الذي يجب أن يتميز بالتسامح و تجنب الصراع (Bailet, 2006) ، و الشكل التالي يبين تأثير الفرد و النظام في التورط في الحوادث:



شكل رقم (8) تأثير السائق و النظام المروري في التورط في الحوادث (Starding,2000,p.291)

ثالثا: النماذج المفسرة لسلوك السياقة

قام علماء نفس المرور بتطوير عدة نماذج يعتمد عليها في تفسير و التنبؤ بسلوك السائق، حيث تتميز بالتطور المستمر نتيجة لاستخدامها في حملات التوعية المرورية، نذكر من أهمها نماذج السلوك الخطر و المقاربة التنظيمية لإدارة السلامة البشرية على الطرقات.

1- نموذج سلوك الخطر

ينظر هذا النموذج لسلوك القيادة على أنه يعكس التوازن بين دوافع الشخصية (الإثارة، السرعة) و خطر التعرض الشخصي لحادث مرور. بمعنى أن السائق هنا يمكن أن يتصور المخاطر الذاتية التي يمكن أن تكون بعيدة عن المخاطر الفعلية، و الفرق بين هذين النوعين من المخاطر يمكن أن يفسر سوء الفهم و أخطاء القيادة التي إذا لم يتم حلها في الوقت المناسب يمكن أن تتسبب في إحداث ظروف الحادث، و يتضمن هذا النموذج عدة اتجاهات نظرية تمثلت في نظرية توازن المخاطر، و نظرية الخطر صفر، و نظرية تجنب التهديد.

1-1 نظرية توازن المخاطر

تفترض هذه النظرية أن السائق يكيف سلوكه حت يتلاءم مع مستوى الخطر المتوقع، ويكون هذا المستوى عموما فوق الصفر، و على افتراض أن تقييم السائق للمخاطر ضعيف فإنه يجعل سلوكه التكيفي يتوافق مع بعض الخطر الموضوعي للوقوع في حادث ما. وهذا يعني أن السائق يعمل دائما على الحد الأقصى لمستوى المخاطر التي هم مستعدون لقبولها. ووفقا لهذه النظرية هناك ثلاثة أنواع من المهارات التي لها آثارها على سلوك السائق هي:

- المهارات الإدراكية، و تحديد مدى الخطر الذي يتوافق بين الخطر الشخصي و الخطر الموضوعي.
- مهارات اتخاذ القرار، و التي تشير إلى قدرة السائق على أن يقرر ما يجب القيام به من أجل القيام بالسلوك المطلوب.

- مهارات التعامل مع السيارة التي تحدد ما إذا كان السائق قادر على القيام بفعالية ما ينبغي القيام به. و لذلك فإن المخاطر التي يبدي السائقون استعدادا لقبولها، و السلوك التكيفي المرتبط بها و بحركة المرور و ظروفها هي العوامل الوحيدة التي تورط السائق في ارتكاب الحوادث. و عليه فإن التأثير في مستوى المخاطر التي يدركها السائق لا يتأتى إلا من خلال توفير المعلومات المتعلقة بها، و بتعزيز السلامة المرورية من خلال الحملات الوقائية.

1-2 نظرية الخطر صفر

تنص هذه النظرية على أن السائق يكيف سلوك الخطر على الطريق تبعا لمستوى إدراكه الحسي و المعرفي و الدافعية التي يتمتع بها. فحين يشعر بالدافع نحو زيادة السرعة و تكون الخطر الموضوعي كبيرا جدا ، فتتكون لديه عتبة الخطر المدرك، وعندما يتجاوز السائق ذلك الخطر تقوم آليات التكيف تقوم بدورها المتمثل في التأقلم مع هذا

الخطر، وذلك من خلا التقليل من أهميتها، فالسائق حسب هذه النظرية لا ينظر للأخطار بعقلانية لأن درجة الخطورة لديه تساوي درجة الصفر.

إن عتبة الخطر لدى معظم السائقين حسب هذه النظرية ينظر إليها على أنها عالية جدا، و أن الحوادث تعزى إلى الفجوة بين الخطر الموضوعي و الخطر المتوقع، و أن هناك عدة عوامل تزيد من هذه العتبة تتمثل في التقليل من الشعور بالخطر، و أخطاء تقييم المخاطر، و ضغط الوقت الذي يتسبب بزيادة السرعة وبالتالي زيادة أخطاء تقدير الخطر، القدرة الزائدة على التحكم.

وعليه فإن هذه النظرية تفسر سلوك السياقة الخطرة بأنه نتاج ميل دافع السائق إلى القيادة بسرعات أعلى و إلى التكيف مع مخاطر الطريق بصورة أكبر، لذا يفترض بحملات الوقاية المرورية أن تستهدف دوافع ركوب المخاطر لدى السائقين.

1-3 نظرية تجنب التهديد

أشارت نظرية تجنب التهديد لفولر Fuller إلى أن السائقين عندما يواجهون محفزا دالا على احتمال وقوع حدث غير مرغوب فيه، فإن السلوك يعتمد بشكل خاص على المكافآت و العقوبات للاستجابة البديلة. ووفقا لذلك يتكون لديهم توقع احتمال التهديد الذي قد يظهر في المواقف المرورية و الدافع لتجنبه، فعندما يعتقد السائقون أن هناك تهديدا ما (علامات التحذير، سوء الطقس...) فإنهم يتخذون إجراءات لتجنب ذلك.

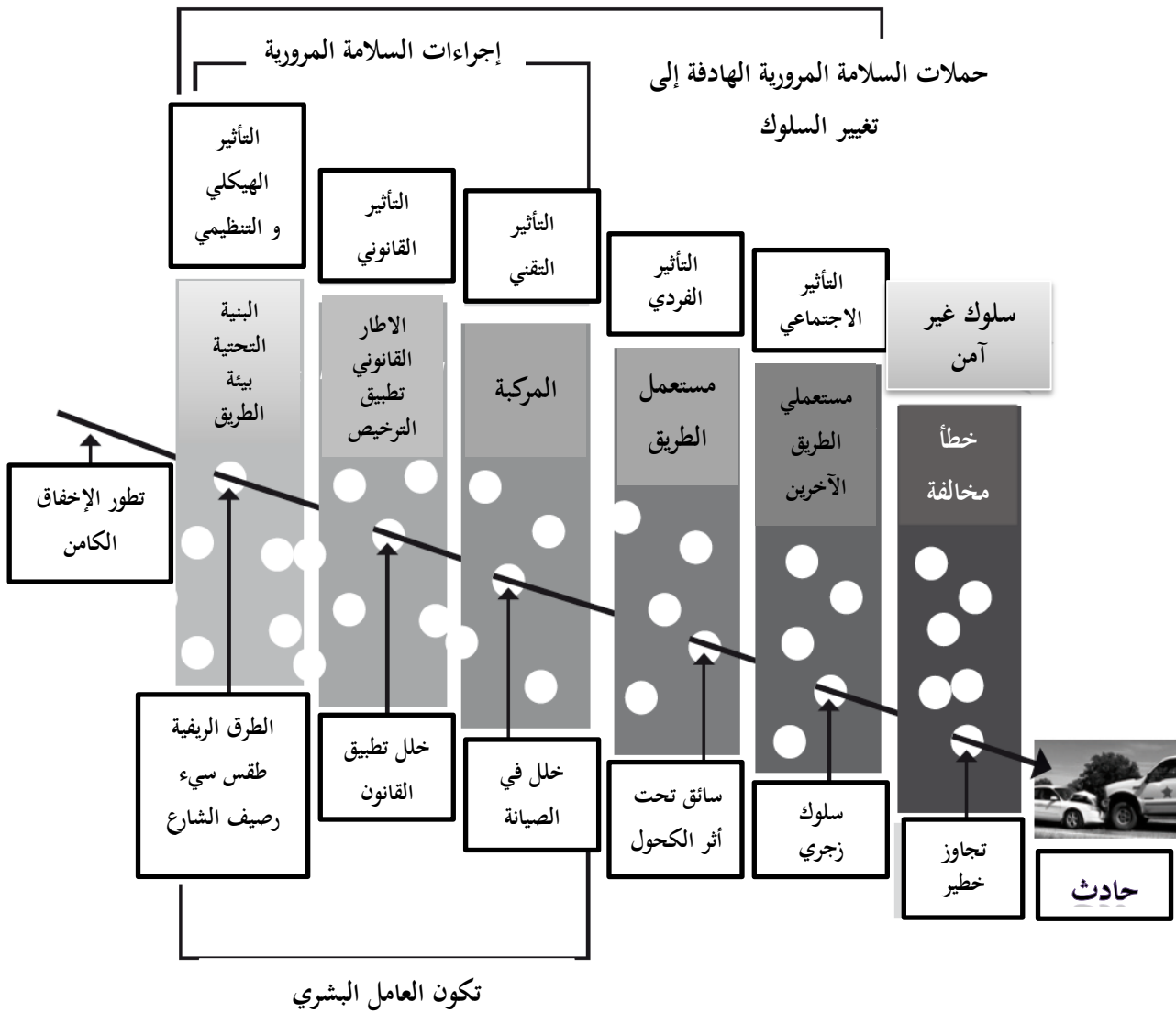
2- المقاربة النظامية لإدارة السلامة البشرية على الطرقات

ترى هذه المقاربة بأن الأخطاء المرورية المؤدية لحوادث المرور ناجمة عن التجاوزات التي تحدث داخل النظام المروري، ومن أهم النماذج ضمن هذه المقاربة نموذج الجبن السويسري لريزن Reason's Swiss Cheese Model الذي وصف الحوادث على أنها اخفاقات و أخطاء داخل المنظومة المرورية المكونة من طبقات الدفاع المعدة لمنع وقوع الحادث، و كل طبقة تمثل مستوى من النظام المعقد، غير أن هذه الطبقات قد تتخللها ثغوب ناجمة عن الفشل نتيجة للأخطاء التي تمكنت من تجاوز الدفاعات و بالتالي تتسبب في وقوع الحادث، كما هو مبين في الشكل أدناه.

وقد حددت أخطاء السائقين في هذا النموذج على مستوى ثلاث طبقات في سلسلة اتخاذ القرار هي:

- الأثر التقني : تصرفات السائق إزاء صيانة السيارة.
- تأثير العوامل الفردية و الاجتماعية المتعلقة بجميع مستخدمي الطريق.
- العامل البشري: الذي يقوم بالسلوك الخطر المتمثل في المخالفة أو الخطأ. و بناء على هذا النموذج على حملات السلامة المرورية أن تستهدف هذه الطبقات الثلاث (Delhomme et al.,2009).

المقاربة التكاملية



شكل (9) تطبيق نموذج الجين السويسري على نظام الطريق ل Reason (Delhomme et al., 2009, p.58).

رابعاً: أشكال سلوك القيادة الآمنة

سنقوم فيما يلي بعرض أهم السلوكيات التي يقوم بها السائق قبيل و أثناء مهمة القيادة.

1- صيانة السيارة:

عرفت السنوات القليلة الماضية ازدياداً هائلاً في عدد المركبات فبعد أن كان عددها في الحظيرة الوطنية خلال سنة 1970 يساوي 335.600 مركبة، أصبح عددها إلى غاية نهاية سنة 2014 5.425.558 مركبة بارتفاع 5,89 بالمائة مقارنة بسنة 2013، و قد أثبتت الكثير من الدراسات أن نوع المركبة يلعب دوراً كبيراً في حوادث

المروور، و تحتل السيارات السياحية في الجزائر المرتبة الأولى 75.49% من حيث تسببها فيها ، ثم تليها الدراجات النارية 9.67% فالشاحنات بنسبة 9.36% (المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق، 2014، ص. 13).

لهذا فإن صيانة السيارة بشكل دائم يعتبر سلوكا وقائيا ضد أي عطب مفاجئ أثناء القيادة، فالمركبة المعطلة تعتبر خطرا حقيقيا على السائق و على محيطه المرووري ، و هذا لا يعني استثناء السيارات الجديدة، فقد أثبتت دراسة أجريت في فرنسا سنة 1989 أن السيارات الحديثة أكثر تعرضا لحوادث السير من غيرها رغم أنها لم تصل بعد إلى المدة التي يجبر فيها السائق على القيام بعملية الفحص التقني، و هذا ما فسر بأن السائق الذي يملك سيارة جديدة يضع ثقة كبيرة فيها، كونها جديدة و يظن بأنها قادرة على تحمل كل الظروف دون أن يصيبها خلل ما، و بالتالي فيتهاون في مراقبة أجهزتها كما ينبهر بسرعتها و يسعى إلى إبحار الآخرين بها خصوصا إذا كان السائق من فئة الشباب، و هذا ما يضاعف خطر تعرضه لحادث مرور (Barjonet .et al, 1992).

يتوافق هذا مع إحصائيات 2010 الخاصة بالمركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق، التي أشارت إلى أن السيارات التي تقل أقدमितها عن 5 سنوات تعتبر من أكثر السيارات المتسببة في حوادث السير و هذا بنسبة 29.42% (المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق، 2010، ص. 18).

تشتمل صيانة الفرد لسيارته بشكل دائم على أجهزة معينة بينتها دراسة أجريت من قبل الفدرالية الفرنسية لنادي السيارات على عدد منها يبلغ 10.000 سيارة، خلصت هاته الدراسة إلى أن 33% منها يعاني من خلل في العناصر التالية:

- أضواء السيارة بنسبة 58%.

- المكابح بنسبة 19%.

- العجلات بنسبة 16%.

- محدد الحركة و ماسح الزجاج بنسبة 7%.

و كلما زاد عمر السيارة، كلما صار لزاما على السائق تفقد أجهزتها بشكل أكثر لتفادي حادث المرور الناتج عن خلل في أحد أجهزتها، و في سبيل ذلك يتعين على السائق الالتزام بما يلي:

- الحفاظ على إطارات فعالة، و ذلك من خلال مراقبة ضغطها، فالعجلات غير المضغوطة بالشكل المطلوب تزيد من الاحتكاك بالأرض و تؤدي إلى استهلاك إضافي للوقود (بنسبة 30% إذا كان نقص الضغط يصل إلى 0.3 بار) و إلى تآكل سريع ، كما تزيد من مخاطر انفجار الإطارات (Dekkar , Bezzaoucha, 1983).

- يجب التأكد من أن الإطارات تحوي نقوشا محفورة بوضوح، لأنها تساعد على مرور المياه عبرها، في حال

كانت الطريق مبللة.

- على السائق أن يراقب المكابح و يحرص على سلامتها خصوصا بعد غسلها أو بعد المرور بطريق مغمور بالمياه، حيث أن المياه تؤثر على المكابح، فيصبح الكبح معدوما أو سلبيا (المركز الوطني للتعليم المهني عن بعد (ب)، (د.ت)، ص ص. 8-12).

- يجب مراقبة الزيت في علبة الفرامل و عدم استعمال الفرامل باستمرار خصوصا في المنحدرات، لأن ذلك يؤدي إلى ارتفاع حرارتها و احتراق سطحها وفقدان فعاليتها ، كما يتعين على السائق مراعاة الإطارات الخارجية و الأطراف الظاهرة من المكابح ، لأنها يجب أن تكون محفورة ما فوق 2 ملم إلى 1.6 ملم على الأقل حتى تحافظ على ثبات الرجل فوقها.

- تحظر زيادة حمولة السيارات، لأن زيادتها بشكل عشوائي يؤدي إلى الحد من فعالية المكابح (محمدان، 1997، ص ص. 235-236).

- يتوجب على السائق أيضا أن يحرص على مراقبة أضواء سيارته و نظافتها، و أن يتفقد ضغط العجلة الإضافية، و ألا يستخف بقيمة مرايا السيارة فيهمل تنظيفها، كما يتوجب عليه أن يحرص على ملاء خزان الزيت و الماء و البنزين قبل كل سفر كي لا يعرض نفسه لموقف قد يكون سببا في توقف مفاجئ بمكان غير مناسب، مما قد يجعله عرضة لحادث ما.

إن صيانة السيارة لا يعني بالضرورة معرفة كل التفاصيل المعقدة حول تركيبها ، و لكن كلما زاد مجال المعرفة كلما كان ذلك أحسن، لأن السائق إذا عرف كيف تعمل الأجزاء المختلفة لسيارته فإنه سوف يكتشف إحساسا بالرفق عليها، و هذا سوف يزيد من مستوى اهتمامه بمهمة السياقة، كما يمدد عمر سيارته و يحول دون تسببها في حادث مرور، فقد رأينا في عنصر سابق أن الأسباب المتعلقة بخلل المركبة تحتل 4.59% من مجموع الأسباب المؤدية لحادث المرور، و خاصة ما يرتبط بانفجار الأطر و اختلال المكابح و بعض الأجهزة الميكانيكية الأخرى.

2- احترام إشارات المرور

يعد عدم احترام إشارات المرور عاملا أساسيا في ارتكاب حوادث السير و ذلك بنسبة تقدر ب 14.37% ، و يمثل التجاوز الخطير نسبة 9.22%، من بين 22 عاملا بشريا مسببا لحوادث السير بلغت نسبتها الإجمالية 81.9% (المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق، 2014، ص. 7).

هذا يعني أن بعض السائقين لا يبالون بإشارات المرور، فتراهم لا يتوقفون أمام إشارة قف و يقومون بعملية التجاوز حتى لو كان الخط مستمرا، و هذا ما أكدته دراسة الأستاذ بوظريفة و زملائه (1991) التي أجريت بهدف التعرف على أسباب حوادث المرور في الجزائر ، و التي خلص جزء من نتائجها إلى أن كثيرا من السائقين يهملون احترام قوانين المرور و لا يشعرون بالمسؤولية الملقاة على عاتقهم أثناء قيادة السيارة ، حيث أنه من المفروض أن يمثل

السائق لأخلاقيات المرور و تطبيق قوانينه حتى يضمن الأمن لنفسه و للآخرين، و لكن للأسف ما يلاحظ عكس ذلك فقد يكون السبب نقصا في برامج التوعية و التدريب التي تغرس في السائقين إلزامية احترام القوانين كما يمكن أن يرجع إلى الشعور باللامسؤولية. في هذا الصدد حاول (أنداتش) معرفة إشارات المرور التي يتم التعرف عليها بسهولة أكثر من غيرها، فكانت نتائجه كالتالي:

جدول رقم (4) إشارات المرور التي يتم التعرف عليها بسهولة أكثر

النسبة	نوع الإشارة
98.6 %	- الأضواء و غيرها من الإشارات المضيئة.
90.7 %	- الإشارات الإعلامية و التوجيهية.
73.8 %	- الإشارات الإلزامية.
73.8 %	- إشارات الخطر.

كما وجد نفس الباحث بأن الإشارات التي تجذب الانتباه كانت بالترتيب كالتالي:

- إشارة قف.
- الاتجاه الدائري.
- الأضواء.
- الممر المخطط و المضاء للمشاة.
- ممنوع التجاوز و حق الأولوية.

و تجدر الإشارة إلى أن إدراك الإشارات لا يعني بالضرورة احترامها، و أنه للتمكن من احترامها فإنه من الضروري أن تكون موضوعة في موقع مناسب، و في هذا الصدد يبين (أنداتش) مجموعة من الأخطاء المتعلقة بوضع إشارات المرور تتمثل فيما يلي:

- التجمع الزائد للإشارات.
- الإشارات المخبأة بواسطة أوراق الأشجار أو بإشارات أخرى.
- الإشارات غير المفيدة.
- الإشارات التي تحمل أو يترتب عنها أخطاء، كالجمع بين إشارات متناقضة.

و يرى الباحثون أن هذه التوجيهات الخاطئة لها عواقب مع مرور الزمن و التي من أهمها تهاون السائق الذي كانت لديه رغبة في احترام الإشارات (بوظيفة و آخرون، 1991، ص ص. 12 - 82).

يتوقف سلوك السائق اتجاه إشارات المرور تبعاً لنظريته إليها، و في هذا الخصوص أجريت دراسة بمدينة ليل Lille بفرنسا سنة 1998 حول آراء السائقين فيما يخص ظروف السير المروري و سبل تحسينها، و قد بلغت عينة الدراسة 800 سائق ، واشتملت على الأهداف التالية:

- اكتشاف آراء السائقين و سلوكياتهم اتجاه ظروف السير التي يواجهونها و النظر إلى تطلعاتهم و اتجاهها.
- التعرف على إدراكهم لإشارات السير الموجودة على الطريق.
- معرفة الإشارات التي يمكن إضافتها انطلاقاً من اقتراحات السائقين.
- ضمان وضوح محتوى المعلومة و محتوى الإشارات.

و قد توصلت النتائج بأن هناك خمسة أصناف من السائقين يختلفون في سلوكهم و عاداتهم في القيادة، و هذا تبعاً للمسافة التي يقطعونها، و سبب استعمال السيارة و عدد الساعات التي يقضونها أثناء القيادة و هم كالتالي:

* **سائقون غير راضين - متطلبون:** يستعملون القيادة لأغراض معينة (تجار ، حرفيون، نقل البضائع) و يقطعون مسافات طويلة نظراً لطبيعة شغلهم، و يتصفون بتعرضهم كثيراً لخطر الطريق، لهذا يكونون صارمين و دائمي الحذر و التيقظ اتجاه إشارات المرور، غير أنهم كانوا غير راضين عنها و انتقدوا نوعيتها و تطلعون إلى وجود أعمدة الرسائل المتغيرة لتحسين يومياتهم في الطريق (PMV) Panneaux à Messages Variables

* **سائقون غير راضيين - منضبّتون:** يتمثلون في سائقي السيارات الخفيفة ، و يقومون بالسفر لمسافات طويلة، غالباً ما ينتقدون المعلومات الموجودة من خلال إشارات السير و يتطلعون إلى إشارات أكثر أمناً و دقة، غير أنهم منضبّتون و يحرصون على استخدام المعلومات المتوفرة.

* **سائقون غير راضيين - خبيرون:** يتمثلون في سائقي الوزن الثقيل و يستعملون الطريق لوقت طويل جداً و مسافات بعيدة، يتميزون بأنهم منطقيون و منظمون جداً ، دائماً ينتقدون إشارات المرور و يطمحون إلى وجود PMV.

* **سائقون منضبّتون - متساهلون:** هم عادة ما يستخدمون الطريق لحاجات شخصية أو عائلية لا تتطلب وقت قيادة طويل، و يتمثلون على وجه الخصوص في فئة الشباب، يتميزون بالنظرة التفاضلية و لا ينتقدون كثيراً الإشارات المرورية، و يعتقدون أيضاً بأن PMV هو وسيلة ناجحة.

* **منضبّتون راضون:** و يتمثلون في النساء اللواتي يستعملن السيارة لأغراض مهنية أو للسفر بحيث لا يتعرضون كثيراً لمصاعب الطريق، و قد أبدوا رضا على إشارات المرور و لا يعترضون على استخدام PMV باعتباره وسيلة

مطمئنة للأمن المروري. من هنا يتوضح لنا أن هاته المجموعات تختلف في التفكير و تتفق في الاحتياج، من هنا برزت أهمية هذه الدراسة كونها اهتمت بدراسة اتجاهات مختلف أصناف السائقين نحو إشارات المرور (Bailet, 2006).

إن احترام إشارات المرور يجسد احترام الحياة الاجتماعية و الالتزام بقوانينها ، فسوء إدراك العلامات المرورية و التغافل عليها هو نتاج قصور في الثقافة المرورية و الذي يعد وليد قصور في الثقافة العامة، و لاسيما أن الشارع يعد خير انعكاس لثقافة و حضارة أهله، و في هذا الشأن يؤكد (سنان رمزي) في دراساته على السلوك الاجتماعي و الشخصية أن « الشارع هو الإسقاط الحقيقي للتربية الأسرية » (محمد، 2010، ص. 17)، غير أنه و للأسف قد نجد بعض الناس لا يبدون أي احترام لإشارات المرور، فمنهم من يجربها و منهم حتى من يسرقها لاستعمالها لأغراض أخرى.

3- الحفاظ على سرعة آمنة

يعتبر التحكم في سرعة السيارة أهم عامل وقائي ضد حوادث السير، فالسرعة يجب أن تتوافق مع حال الطريق و حركة المرور حتى تكون السياقة مضمونة و آمنة ، فالإفراط في السرعة لا يزال السبب الأول في وقوع حوادث مميتة لأنه و في أغلب الأحيان يكون ممهدا لارتكاب مخالفات أخرى كالتجاوزات الخطيرة و المناورات، حيث أثبتت إحصائيات المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق (2014) ، أن عدم احترام السرعة القانونية بلغ نسبة 27.32% من مجموع 81.9% من العوامل البشرية المتسببة في حادث سير .

و يتمثل خطر السرعة في أنها كلما زادت، كلما قلت نسبة نجاه الركاب في السيارة في حال تعرضهم لحادث سير، والجدول التالي يبين هذه الخطورة:

جدول رقم (5) العلاقة بين سرعة السيارة قبل الحادث و نسبة النجاة

السرعة قبل الحادث	50 - 60 كلم / سا	80 - 90 كلم / سا	أكثر من 100 كلم / سا
نسبة النجاة	88.4 %	78.7 %	53 %

(Barjonet. et al, 1992)

كما تتأثر مسافة التوقف طرديا بسرعة السيارة، و هذا ما يجعل السائق الذي يقود سيارته بسرعة كبيرة عاجزا عن تدارك المركبة أو الحاجز الذي أمامه، فنتيجة الأمر الاصطدام لا محالة، و الجدول التالي يوضح بالأرقام هذه العلاقة، مع العلم أن: مسافة التوقف = مسافة رد الفعل + مسافة الكبح.

جدول رقم (6) العلاقة بين السرعة و مسافة التوقف

التوقف	الكبح	رد الفعل	السرعة كلم / سا
13.5	5	8.5	30
36.5	19.5	17	60
46.5	27	19.5	70
57	35	22.2	80
69.5	44.5	25	90
97.5	67	30.5	110
129	93	36	130

(الشراكة العالمية للسلامة على الطرق، 2008)

فمن الوقت الذي تشاهد فيه عينك الضوء الخاص بإشارة قف، فإن الدماغ يحتاج لنصف ثانية لتسجيل الأحداث ليتحكم في سائق اليمين لتسحبها من على دواسة البنزين ، و الضغط على دواسة المكبح، فإذا كانت السيارة تسير بسرعة 60 كلم/سا و مسافة 6.5 متر خلف سائق السيارة التي تسير أمامك بنفس السرعة، و قمت بالضغط على دواسة المكبح، فإن السيارة تستمر بالسير لمسافة 16.7 متر خلال كل ثانية واحدة و لا يمكنك حينئذ منع الاصطدام.

كما ترتبط سرعة السيارة كذلك بشكل طردي بقوة الصدمة، مما يجعل الراكب مهددا بفقدان حياته كلما زاد في السرعة، و هذا ما يوضحه الجدول التالي:

جدول رقم(7) العلاقة بين قوة الصدمة و السرعة

السرعة كلم / سا	10	30	50	60	70	80	90	110	130
قوة الصدمة %	3	25	69	100	136	178	225	336	469

(Barjonet. et al, 1992)

تختلف اتجاهات السائقين إزاء السرعة، و في هذا الصدد أجرى (Bailet) دراسة هدفت إلى التعرف على الأسباب النفسية التي تؤدي إلى زيادة السرعة، فشملت مجموعة الدراسة على عشرة سائقين تراوح سنهم ما بين 21 إلى 54 سنة، و منهم من سبق وأن تعرض إلى حوادث مرور، و قد خلصت نتائج هذه الدراسة إلى أن المبحوثين

يعتقدون بأنهم يلجئون للسرعة لا بسبب اعتقادهم بقلّة الخطر أو بهدف إزعاج الآخرين، بل لأن طبيعة الطريق تتطلب السرعة خصوصا إذا كانت خالية و جافة و مستوية، و على الرغم من أنهم لم يعتبروا أنفسهم من منحرفي الطريق، إلا أن بقية السائقين اعتبروهم عدوانيين، كما تبين أيضا أن المبحوثين يلجئون للسرعة كترجمة لتمردهم على قانون المرور و للهروب من الضغط المروري و خاصة في الطرق السريعة التي تشعرهم بالتححرر من قيود إشارات المرور، مع العلم أنهم أظهروا ضعف احترام للقانون (Bailet, 2006) .

كما يعتبر بعض السائقين أن الإفراط في السرعة دليل على إتقان السياقة و التحكم فيها، و بالتالي تصبح السرعة في نظرهم بمثابة قيمة اجتماعية، فحدهم يرددون عبارات كثيرة تشيد بالسرعة من قبيل « ساعة في السيطار و لا دقيقة روطار » ، بمعنى أن بعض السائقين يفضلون التضحية الجسمية على التأخر بدقيقة واحدة فقط، و هذا ما يجسد لديهم فكرة أن السرعة تساعد على ربح الوقت، و يطبق السائقون هذه المقولة و غيرها بطريقة لا شعورية أو شعورية، غير أن الأخطر من ذلك أنهم يسعون لتطبيقها دون التفكير بجديّة في العواقب، خصوصا و إن اعتبروا سياراتهم جديدة و متطورة و لا يجوز إخفاء مدى سرعتها على الغير.

و تعد مخالفات السرعة من أخطر سلوكيات القيادة المتهورة نظرا لارتباطها بزيادة المخالفات و شدة الحسائر الناجمة عنها لذلك تتّول العديد من الدول على الحملات الوقائية ضد الاستعمال المفرط للسرعة، على غرار السويد التي حددت هدف خفض الوفيات و الإصابات إلى الصفر(نور المدني،2014)

على أية حال علينا أن نتذكر أنه عند قيادة السيارة بسرعة، فإننا لن نصل إلى المكان الذي نريده أسرع بكثير مما لو كنا نقود السيارة ضمن شروط السرعة المسموح بها، لذا يجب إتباع السرعات التي تشير إليها اللوحات الإرشادية ، فإذا قاد كل سائق سيارته بالسرعة الصحيحة، فإنه يسهل على بقية السائقين تقدير المسافات على الطريق و فهم ماذا ينوي كل سائق منهم فعله، و ينخفض أيضا عدد السيارات التي تقوم بتجاوز السيارات الأخرى، و بالتالي تنخفض الأخطاء المؤدية إلى حوادث المرور . و في سبيل تخفيف سرعة السيارات، يتعين أن تصبح الاقتراحات التالية قيد التحقيق:

- الاستعمال العقلاني لمسالك الطريق السريع.
- تقليص قدرة السيارات على السير بسرعة.
- تطوير وسائل الرقابة في الطرقات على الشباب و المسنين (Bailet, 2006) .
- إنشاء مهملات الطرق بطريقة علمية، كي لا تتحول من دورها الوقائي إلى دور معيق لحركة المرور، لذا وضح مركز الدراسات للنقل البري بفرنسا CETUR بأن لا يزيد علو الممهل على 10 سم و يميل ب 10 %.

- إنشاء ملتقيات الطرق الدائرية التي تفرض على السائق تخفيف السرعة (SETRA, CETUR, 1992)
- تغيير اعتقادات و اتجاهات الأفراد نحو الإفراط في السرعة، و ذلك باستخدام حملات توعية سمعية و بصرية، تبرز مساوئها و الأخطار المترتبة عنها.
- تنمية إدراك الوضعيات الخطيرة قصد تجنبها.
- ينصح السائق بأن يرفع رجله من على دواسة البنزين تلقائيا من حين لآخر.
- الحفاظ على مسافة الأمان لتجنب الاصطدام في حال توقف السائق الذي أمامك.

4- القيادة أثناء الأحوال الجوية السيئة

أفادت إحصائيات المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق (2014)، أن الأحوال الجوية السيئة تسببت في حوادث السير بنسبة 0.43% من بين 2.91% من مجمل العوامل المحيطة . فالأحوال الجوية تعتبر من العوامل التي تخرج عن نطاق السائق و المركبة و الطريق، فقد تحدث بشكل مفاجئ، كما يمكن لها أن تؤثر مباشرة في وقوع الحوادث كالانزلاق في الطريق و تأثير الضباب على الرؤية... إلخ، إلا أن التحكم فيها مرتبط بسلوك السائق اتجاهها ، و هنا قد يجد بعض السائقين أنفسهم مجبرين على مواجهتها ، فمنهم من يخاطر بنفسه و يكمل مسيرته و كأن شيئا لم يكن، و منهم من يترث إلى أن تهدأ، و من تلك العوامل المناخية ما يلي:

4-1 السياقة أثناء الضباب:

يعيق الضباب الشديد رؤية السائق حتى و إن كانت الأشياء قريبة منه، لذا عليه أن يعمل على تجنب تعرضه لحادث سير بسبب نقص مستوى وضوح الأشياء لديه، و ذلك بإشعال أضواء التقاطع و تقليل السرعة خاصة في المنعرجات، و تجنب تجاوز السيارات الأخرى، كما عليه أن يستعمل أحيانا منبه السيارة إذا خاف من وجود راجلين و ليس بإمكانه رؤيتهم (Centre d'information et d'animation de la jeunesse, 2004)

4-2 الرياح

تؤثر شدة هبوب الرياح على المركبات خاصة إذا كانت مرفوقة بأمطار أو ثلوج أو رمل على حركة النقل، فتتسبب بتعطيلها و تقليص حقل الرؤية لدى السائق و المشاة ، مما يزيد في نسبة احتمال وقوع حوادث السير، لذا يتوجب على السائق تخفيف السرعة أو حتى التوقف إذا لزم الأمر، لأن الرياح تتسبب في إعاقه التحكم بالمقود، و بالتالي تصعب عملية توجيه السيارة (Dekkar, Bezzaoucha, 1983) .

4-3 الحرارة

تؤثر الحرارة على كل من السائق و المركبة، فهي تخلق لدى السائق نوعا من الإرهاق البدني و التعب الذي يؤثر على التركيز أثناء القيادة و خاصة إذا كانت المركبة لا تحتوي على مكيف هوائي، كما تؤثر على المركبة و تتسبب في تلف عدة أجهزة منها ، كتلف الإطارات و أنظمة التبريد و ارتفاع حرارة المحرك...، لذا يتوجب على السائق عدم الاستمرار في السياقة إذا أحس أن درجة المحرك ارتفعت كثيرا، كما يستحسن أن يسافر ليلا خصوصا إن كان من قاطني المناطق الصحراوية، و يتعين على السائق أيضا عندما يريد مغادرة السيارة أن يترك النافذة مفتوحة بقدر يسمح بدخول الهواء لكي يتجنب انكسار زجاج سيارته بفعل الحرارة المرتفعة.

4-4 التساقط (مطر - جليد - ثلج)

إن البلب الناتج عن التساقط يعيق عملية الرؤية و التحكم بالسيارة، نتيجة لقلّة احتكاك الإطارات و الطريق، فتصبح عملية الكبح خطيرة، فعندما تسير بسرعة 100 كلم/ سا تكون السيارة على ارتفاع 0.5 سم بسبب الماء الموجود فوق الطريق، و بهذا يقل الالتصاق كثيرا، و من هنا يتعين على السائق أن يبذل جهدا في تجنب أي رد فعل للكبح و يكتفي برفع الرجل من على المسرع، لأن مسافة التوقف تتضاعف في الطريق المبللة مقارنة بطريق جافة (المركز الوطني للتعليم المهني عن بعد (ب)، (د. ت)، ص 13).

كما أن هطول المطر بشدة يمكن أن يتسبب في ارتفاع منسوب المياه في الوديان ، و هنا نجد أن كثيرا من السائقين يجازفون بعبوره و ينسون أن التيار المائي قادر على هدم بيوت بأكملها، أضف إلى أن انعكاس أضواء السيارة على الطريق المبللة يصعب عملية الرؤية، والجدول التالي يبين التغير في مسافة الكبح على الطريق المبللة.

جدول رقم (8) مسافة الكبح على طريق مبللة

السرعة	جافة	أمطار
50 كلم	26 م	33 م
70 كلم	43 م	57 م
90 كلم	64 م	88 م
110 كلم	89 م	124 م
130 كلم	118 م	167 م

((Météo difficile ?redoublez de prudence.(Hiver 2005/2006))

لذا يتوجب على السائق أن يخفض سرعة السيارة و ضاعف مسافة الأمان بينك و بين السيارة التي أمامك و أن يتأكد من أن ماسحات الزجاج بحالة جيدة مع وجود كمية من سائل التنظيف في خزان ماسحات الزجاج، و يتجنب إشعال أضواء الضباب الخلفية لأنها تبهر السائق الذي خلفك، كما يجب أن يشعل أضواء التقاطع لكي تسمح

للسائقين الآخرين برؤيتك ، و تجنب الكبح المفاجئ و اكتف برفع الرجل من على دواسة البنزين مع الحرص على أن يكون الهواء داخل عجلات سيارتك كافيا.

يتسبب الجليد في غلق المسامات بين الحبيبات الخشنة للطريق مما ينجر عنه انزلاق السيارة و صعوبة التحكم أو فقدان التحكم كلياً، و يزيد خطر الجليد و سماكته كلما اقتربت درجة الحرارة من الصفر أو نزلت دونه لدرجة أنه قد تصبح القيادة أمراً مستحيلاً. والجدول التالي يبين التغيير في مسافة الكبح على الطريق المغطاة بالجليد (Centre d'information et d'animation de la jeunesse, 2004).

جدول رقم (9) مسافة الكبح على طريق مغطاة بالجليد

السرعة	جافة	جليد
50 كلم	26 م	110 م
70 كلم	43 م	208 م
90 كلم	64 م	338 م
110 كلم	89 م	497 م
130 كلم	118 م	688 م

(Météo difficile ?redoublez de prudence.(Hiver 2005/2006))

و تتمثل أخطار الجليد في أنه يغلق المسامات الموجودة بين الحبيبات الخشنة للطريق مما ينجر عنه الانزلاق، أما الثلوج فهي تشكل حواجز بالنسبة للسير، و تزداد خطورتها في المناطق الجبلية و المنعرجات، لذا ينبغي على السائق في ظل هذه الظروف أن يلتزم بما يلي:

- تخفيف السرعة عند أي شكل من أشكال التساقط.
- زيادة مسافة الأمان بينه و بين بقية السائقين.
- إشعال أضواء التقاطع.
- عدم المجازفة بالعبور في حال كانت الوديان جارية و غامرة للطريق.
- الحذر من استخدام المكابح في المنعطفات إذا كانت الطريق مغطاة بالجليد.
- تجنب استعمال أضواء الضباب الخلفية في حال سقوط المطر، و ذلك لأنها تخطف بصر السائق الذي خلفك و تسبب له بمر العيون.
- إيقاف السيارة إذا كان الثلج يهطل، و أغسل أضوائها و زجاجها من وقت لآخر (Centre d'information et d'animation de la jeunesse, 2004).

تشكل الثلوج حواجز بالنسبة للسير و تكون وعرة في المناطق الجبلية و المنعرجات وغالبا ما تتسبب في انقطاع الطريق و علوق السيارة و تتمثل الخطورة الكبيرة لها في عدم التحكم في السيارة عند عملية الكبح و والجدول التالي يبين التغير في مسافة الكبح على الطريق المغطاة بالثلوج.

جدول رقم (10) مسافة الكبح على طريق مغطاة بالثلوج

السرعة	جافة	ثلج
50 كلم	26 م	46 م
70 كلم	43 م	82 م
90 كلم	64 م	129 م
110 كلم	89 م	186 م
130 كلم	118 م	253 م

(Météo difficile ?redoublez de prudence.(Hiver 2005/2006))

و من هنا يتوجب على السائق أن يقود بأسلوب لين من حيث استخدام المكابح، دواسة البنزين، المقود، و أن يحرص على توفير السلاسل الخاصة بالعجلات المعدة خصيصا للسير بها في الثلوج، و الحرص على السلامة من البرد و ذلك بتوفير (قفازات، قبعة، معطف)، و على تركيب العجلات الأربع الخاصة بالشتاء لأنها تقلص مسافة الكبح مقارنة بالعجلات الأخرى و تتميز بنقوش إضافية تسمح بزيادة الالتصاق و مرور الميه عبرها، كما تحافظ على مرونتها حتى عند 7 درجات تحت الصفر(Centre d'information et d'animation de la jeunesse, 2004).

4-5 الليل

في الليل تقل الرؤية إلى 5 أو 6 على 10، لذا على السائق تقليل السرعة و إشعال أضواء الوضعية عند الغروب و طلوع الشمس، لكي تصبح السيارة مرئية لغيره، فتميزها يصبح أكثر صعوبة وقت الشفق(المركز الوطني للتعليم المهني عن بعد(ب)، (د. ت))، كما أن الرؤية الليلية تحول دون رؤية الألوان و الأبعاد الحقيقية الأمر الذي يشوش تقدير المسافات، كما أن تقدير العمق في الليل يقل 7 مرات أقل منها في النهار و هذا يشمل أيضا السائقين الذين يتميزون برؤية جيدة.

و من بين المشاكل أيضا نجد انبهار السائق بأضواء الطريق الناجم عن إبقاء السائقين الآخرين لأضواء الطريق مشتتة أثناء التقاطع، كما تقل قدرة احتمال السائق لهذه الأضواء بعد سن الأربعين.

و لكي يتمكن السائق من الرؤية جيدا ليلا، عليه بما يلي:

- صيانة أضواء و الحفاظ على نظافة الزجاج الأمامي و اقتناء مصباح الإضاءة.

- إشعال أضواء الوضعية عند الشروق و الغروب حتى يكون قابلا للرؤية.
- تجنب استعمال أضواء الطريق لمسافة تقل عن 100 متر.
- النظر لأسفل جهة اليمين من الطريق تفاديا لأضواء الطريق المنبعثة من السيارات في الاتجاه المعاكس.
- في الليل تتعرض العينين للتعب بسرعة، لهذا يتعين على السائق أن يتوقف من فترة لأخرى و أن يغمض عينيه كلما حتى يستريح.
- عند تعطل السيارة ليلا يتوجب على السائق أن يلتزم بما يلي:
 - ترك أضواء الوضعية مشتعلة.
 - ارتداء السترة العاكسة للضوء.
 - وضع مثل الخطر بعيدا عن السيارة ب 150 متر لكي تضمن السلامة (La nuit, adaptez votre conduite. (Hiver2007 /2006))

5- تجنب القيادة تحت تأثير الكحول و المخدرات و الأدوية:

بما أن عملية السياقة فعل معقد و يتطلب تفاعلا كبيرا بين الجهاز العصبي و الأعضاء الحسية، فإن أي خلل يصيب هاذين الجهازين قد يؤدي إلى عجز في قيادة المركبة و السيطرة عليها، و بالتالي قد يعرض حياته و حياة غيره إلى الخطر، إلا أن الكثير من السائقين يعمدون إلى تناول مشروبات كحولية أو مخدرات أو أدوية من شأنها أن تذهب صحوة العقل، و يأبون إلا أن يقوموا لوحدهم بقيادة سياراتهم و هم على هذه الحال بحجة أنهم ماهرون في قيادة السيارة تحت أي ظرف من هذه الظروف. و تزداد حالات القيادة تحت تأثير الكحول و المخدرات في الجزائر بشكل خاص في الليل ، فتؤدي إلى وقوع حوادث مرور مميتة، و في هذا الصدد أشارت إحصائيات المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق لسنة (2014)، أنها تمثل نسبة 1.59% أي ما يقابل 639 حادث من أصل 37409 حادث ناجم عن عوامل بشرية مختلفة .

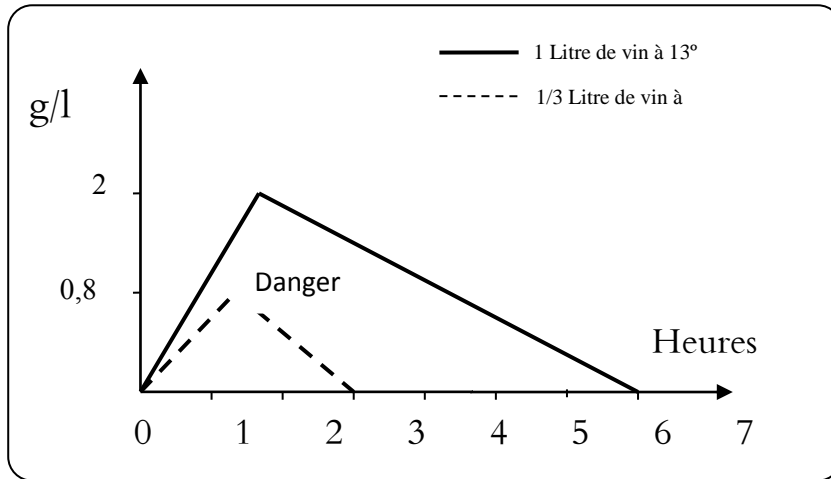
5 - 1 مخاطر القيادة تأثير الكحول.

تتمثل خطورة الكحول في أنها تحدث اختلالا في العضوية، فتجعل الفرد في حالة من اللاوعي تعوق تركيزه أثناء القيادة، فتخفض من إدراكه للخطر و من احترامه لإشارات المرور و تشعره بحالة من النشوة و تدفع به إلى إطلاق العنان لسرعة سيارته و التسبب بحادث مميت، و لتوضيح العلاقة بين تناول الكحول و السياقة قام عدة باحثين بدراسة حول الآثار المباشرة للكحول على سلوك السائق، نذكر منها الدراسة التي قام بها بوركاردت و شفارتزر، (Burkardt & Schweitzer) التي أجريت سنة 1960 و التي قامت على تجارب مخبرية لقياس مختلف القدرات التي تتوقف عليها عملية السياقة مثل التوجه البصري، الكمال الحسي و رد الفعل و مؤشرات الطبع، و قد مرت

الدراسة بعدة مراحل تم فيها قياس هذه القدرات دون كحول، ثم أخذ الباحثان في زيادة نسبة الكحول شيئاً فشيئاً بكميات متفاوتة من (0.4 غ إلى 0.7 غ في الألف) و من (0.8 غ إلى 1.1 غ في الألف) و من (1.2 غ إلى 1.5 غ في الألف) على مستوى الدم، و قد توصلت النتائج إلى أن تناول القليل من الكحول 0.5 غ في الألف يؤثر على القدرات العقلية و المعرفية (Le Savoir Faire) و الوظائف التي تحدد السياقة (Hoyos, 1968).

ارتبطت السياقة تحت تأثير الكحول بمظاهر مختلفة من السلوكات التي تضاعف احتمال الوفاة أثناء حادث السير، فقد أثبتت إحصائيات فرنسية لسنة 2003 حول السلوكات المصاحبة للقيادة تحت تأثير الكحول أن 18% من السائقين الذين تسببوا في حوادث غير مميتة و هم تحت تأثير الكحول لم يقوموا بربط حزام الأمان، و أن 37% من السائقين الذين تسببوا في حوادث مميتة و هم تحت تأثير الكحول لم يربطوا حزام الأمان. (Observation Interministériel de Sécurité Routière, 2004)

و تمثل خطورة الكحول في سهولة امتصاصه من طرف الأعضاء، أين تستجيب له هذه الأخيرة بشكل متساو ، بحيث يمتص الكبد 95 % و تطرح 5 % الباقية في البول و المسالك التنفسية، و يظهر تأثير الكحول في ارتفاع تركيزه في الدم و تأثيره على كافة أجهزة الجسم بدءاً بالدماع (O M S, 1977) ، كما يرتفع تأثير الكحول في الدم بشكل سريع، و هذا يعود إلى كمية الكحول المستهلكة إلى أن يصل تأثيرها إلى الحد الأقصى، ثم يأخذ في الهبوط شيئاً فشيئاً بنسبة 0.1 في الساعة الواحدة، و الشكل التالي يبين هذا التأثير على إنسان بالغ وزن 70 كلغ:



شكل رقم (10) الوقت المستغرق للعودة إلى الصحو العقلي بعد تناول النبيذ حسب WIDMARK (Dekkar, Bezzaoucha, 1983, p. 133)

يؤثر الكحول في الدم من 15 إلى 30 دقيقة إذا قام الإنسان بشربه و هو جائع ، أما إذا تم تناوله مع الطعام أو بعده فيبدأ تأثيره بعد ساعة إلى ساعتين و هذا حسب نوعيته، و تتم عملية قياس نسبة الكحول المستهلكة من طرف السائق بطريقتين مختلفتين هما:

1- الطريقة المباشرة: و تتمثل في تحليل عينة من دم السائق و معرفة كمية الإيثانول الموجودة فيه، و غالبا تستعمل هذه الطريقة في حالة تعرض السائق لحادث أو عند صعوبة تنفسه.

2- الطريقة غيرالمباشرة: و تتمثل في تحليل الهواء المستخرج عن طريق عملية التنفس (Barjonet et al., 1992) و تستعمل في ذلك المقاييس التالية:

- **مقياس الكحول:** عبارة عن جهاز محمول يسمح بالتحقق الفوري من وجود الكحول في جسم الشخص من خلال الهواء المستخرج.

- **مقياس الإيثيل:** و هو جهاز يسمح بالقياس الفوري و الدقيق لنسبة الكحول بتحليل الهواء المستخرج (الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، 2009، ص. 5).

كما يؤثر الكحول على الجهاز العصبي و مختلف الوظائف الحركية الحسية و المعرفية، و في سبيل التعرف على كيفية حدوث هذا التأثير أجريت دراسات مخبرية بينت أن الكحول يلعب دور المثبط للخلايا العصبية، و أنه مخرب لعملية التحكم في القدمين أكثر من مستوى استخدام المقود، لهذا نجد السائقين الذين هم تحت تأثير الكحول ، يضغطون بخشونة على مسرع الحركة Accélérateur و كذا الإفراط في الكبح بشكل لا يتلاءم و ظروف الطريق (Barjonet al., 1992). و ينتج عن تناول الكحول بشكل كبير ما يلي:

- أخطاء في الإدراك.

- أخطاء في تقدير المسافات.

- أخطاء في التحكم بالمركبة (Dekkar, Bezzaoucha, 1983). و يمكن تلخيص مخلفات شرب الكحول

في الجدول التالي:

جدول رقم (11) الأعراض المصاحبة لنسبة الكحول في الدم

النسبة	الحالة	الأعراض
0.3 - 0.1 غ / ل	الأعراض التحتية	لا توجد أعراض غير عادية أو آثار قابلة للقياس، فقط التحاليل الدقيقة تظهر مساس طفيف بالتحكم الحركي.
1.0 - 0.3 غ / ل	اغتياب و نشوة	زيادة الثقة بالنفس، انخفاض الحذر، عدم الربط الحركي، الخلط في تقدير المسافات، زيادة في وقت التفاعل البصري.
2.0 - 0.9 غ / ل	تهيج و تحريض	انخفاض أكثر في الحذر، عدم التفكير، عدم الإحساس بالقدرات الخارقة للعادة، انخفاض واضح في الرؤية، عدم الربط في الحركة، السيادة تصبح خطيرة.
3.0 - 1.5 غ / ل	غموض أو حيرة	عدم التحكم في الوظائف الحركية، اضطراب في رؤية الألوان و الأشكال و كذا تقدير المسافات.
4.0 - 2.7 غ / ل	هلع	تسمم خطير إلى حد كبير، فقدان واضح في الاستجابة.
5.0 - 3.5 غ / ل	سبات أو غيبوبة	فقدان الوعي، احتمال الوفاة (حسب الوضع العام للفرد و سنه)
5 غ / ل	الوفاة	وفاة أكيدة، بسبب توقف التنفس.

(المركز الوطني للتعليم المهني عن بعد(أ)، (د. ت)، ص. 5).

يتضح لنا من الجدول أن خطر التعرض لحادث سير يرتفع بارتفاع نسبة الكحول في الدم، و من هذا المنطلق حدد قانون المرور الجزائري حالة السكر التي يعاقب عليها القانون بوجود الكحول في دم السائق بنسبة تعادل أو تزيد عن 0.2 غ في الألف ملل (الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، 2009، ص. 6).

هنا يتوجب علينا أن نقف عند نقطة مفادها أن السائقين المستهلكين للكحول لا يتسببون في قتل أنفسهم فقط، بل يتسببون في قتل مستعملي الطريق كافة، و يبدو أن للكحول تأثير خاص على فئة الشباب أكثر من غيرهم، بحيث يزيد من حماسهم و يرفع شعورهم بالنشاط و الخفة و حب التباهي و التفاخر و التحدي إلى درجة الاعتداء بالسيارة على الآخرين (العبودي، 2009).

على الرغم من أن ديننا الإسلامي يمنعنا من تناول الكحول، إلا أن تفشي هذه الظاهرة يلزمنا بإيجاد حلول لها، و في سبيل ذلك ركزت بعض وسائل الإعلام على حث الأفراد لتطوير استراتيجيات تتضمن ما يلي:

- الاقتصار على الشرب بكميات يتم تحديدها مسبقا.

- تجنب القيادة بعد شرب الكحول، و تعيين سائق يتولى مهمة القيادة أو أخذ سيارة أجرى.

- الانخراط في برامج علاجية لمدمني الكحول (تايلور، 2013).

و تجدر بنا الإشارة هنا إلى أن أساليب التنظيم الذاتي لتجنب القيادة تحت تأثير الكحول تعد من الأساليب المتداولة في الدول الغربية، أما المسلمون فيحرم عليهم شرب الكحول، و بالتالي فالوقاية من حوادث المرور الناجمة عن السكر تنطلق من مبدأ الامتناع عن تناولها.

5 - 2 مخاطر القيادة تحت تأثير الأدوية المهدئة و المخدرات

يتفق الجميع على أن القيادة تحت تأثير الأدوية و المخدرات تزيد من خطر التعرض لحوادث المرور لما تسببه من تأثير على الجهاز العصبي المركزي، غير أن الدراسات في هذا المجال لم تكن بدقة الدراسات التي تناولت تأثير الكحول على القيادة.

و تمثل الأدوية النفسية أكثر أنواع المخدرات خطرا على الأمن المروري و هي تنقسم إلى عدة أقسام تختلف في تأثيرها على قدرات القيادة ، و تتمثل فيما يلي:

- **مضادات النوم:** و خاصة Les Barbituriques تعد من أخطر الأنواع والمؤثرة على قدرة السائق في قيادته للمركبة، و ذلك لأنها تتسبب في إنقاص النشاط الحسي الحركي و تراجع رد الفعل إزاء التنبيهات السمعية البصرية.

- **المهدئات:** و تقوم هذه الأخيرة بخفض مستوى اليقظة لدى السائق، حيث أن جرعة من Diazépan يتم تناولها لمدة أربعة أيام، تؤدي إلى تراجع زمن رد الفعل و التأزر الحركي أثناء السياقة.

- **مهدئ الأعصاب Neuroleptiques:** مثلها مثل لارغاكتيل و فينيرغان حيث تخفض كثيرا مستوى اليقظة و القدرة على تحليل المعلومة.

- **مسكن الألم Analgésiques:** و يقوم بخفض عمليتي اليقظة و تخزين المعلومات و يبطئ سرعة ردة الفعل.

تتميز هذه الأنواع بأنها تضاعف خطر التعرض لحوادث مرور إلى غاية خمس مرات، كما أن بعض الأدوية الأخرى تضاعف هذا الخطر إلى 14 مرة، مثل بعض الأدوية المنشطة حيث يتسبب دواء Le Méthylphénidate بتشجيع متعاطيه بالخوض في مواقف خطيرة، و يزيد من تفاؤله (Dekkar, Bezzaoucha, 1983).

كما تتسبب هذه الأدوية في أعراض عدة نذكر منها: النعاس، الدوار، ضعف في التعرف على الأشياء ، اضطرابات بصرية، الهلوسة، اضطرابات سمعية، تغير في السلوك، الإحساس بالثقل (Barjonet et al., 1992).

يعتقد كثير من السائقين أن تعاطي المخدرات لا يعوق عملية السياقة مثل تعاطي الكحول، إلا أن الدراسات أثبتت عكس ذلك، و سنقوم فيما يلي بعرض تأثير بعض من أنواعها كل على حدة:

* **القنب الهندي:** و يسمى أيضا بالكيف، الماريجوانا، الحشيش، يؤثر على الجهاز العصبي المركزي و يتلف الذاكرة و المزاج و الأداء النفسحركي و المعرفي و البصر، و يؤثر أيضا على النعاس و اتخاذ القرار، و قد أجريت دراسات تجريبية على أثر تعاطي القنب الهندي على عملية القيادة، و قد أسفرت النتائج أن تناول الطيارين لوصلة واحدة Joint من القنب الهندي غالبا ما يعوقهم دون الهبوط الصحيح و كذا عن القيادة السليمة، مع العلم أن أغلب المتعاطين للقنب الهندي يتناولون حوالي 6 وصلات في اليوم الواحد.

كما أثبتت دراسات هولندية أيضا أن للقنب الهندي و الكحول نفس المفعول، حيث أنه يدوم من 6 إلى 7 ساعات بعد تعاطي وصلة واحدة، و قد حدد تأثيره كالتالي:

● وصلة واحدة = 3 كؤوس خمر = 0.8 غ / ل

● وصلتين = قنينة خمر = 1.5 غ / ل و عليه فالقنب الهندي يشكل خطرا جسيما على عملية السياقة.

- **الكوكايين:** يتسبب في إثارة سيكولوجية و فيزيولوجية حادة و إلى إحساس زائد بالنشوة و العظمة و الذكاء و القدرة على الهيجان و العدوانية، و بمجرد انقضاء مفعوله يتحول إلى مرحلة من القلق و التوتر، و هذا ما يضعف تقدير الخطر و احترام قوانين المرور.

- **الهيروين:** يتسبب في ظهور اضطرابات سلوكية، و يضعف كثيرا عملية التركيز و رد الفعل و الوعي بالأخطار (Bailet, 2006).

يتم الكشف عن وجود هذه المواد بجهاز تحليل اللعاب، و هو جهاز يسمح بالكشف عن وجود مخدرات أو مواد مهلوسة عن طريق تحليل اللعاب (الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، 2009، ص 6).

كما تجدر بنا الإشارة أيضا إلى أن التعرض لأكسيد الكربون المنبعث من دخان السيارات بشكل مبالغ فيه، يؤدي إلى ضعف في الانتباه نحو 100 مرة و يتسبب أيضا في نعاس السائق، و إلى أن التدخين يضعف قدرة السائق على التركيز نتيجة نقص كمية الأكسجين في الدماغ مما يشعر السائق بالتعب و ألم في الرأس، كما أن المدخنين غالبا ما يقومون بدهس السيارات أكثر من غير المدخنين، حيث أظهرت نتائج دراسة أجريت في كاليفورنيا على 137 مدخن و 137 مدخنة، منهم المدخنون و منهم غير المدخنين أن المدخنين تحصلوا على درجات أعلى من غير

المدخنين في العدوانية/ الانشغال أثناء القيادة/ العدوانية الجسدية/ الغضب /الشعور بالحصانة ضد المخاطر/القدرة المدركة/احتمال الاصطدام (Stanislaw,2012)

يتبين لنا مما سبق أن كلا من الكحول و المخدرات و الأدوية المهدئة تعتبر بمثابة تهديد حقيقي لمستعملي الطريق كافة، و ذلك لما لها من آثار ضارة على جوانبهم النفسية و الجسمية و المعرفية، و لا تقتصر على السائقين و حدهم، فقد يتسبب أحد المشاة بحادث مروع إذا كان ثملاً (Dekkar, Bezzaoucha, 1983).

من هنا يتعين على كافة مستعملي الطريق الابتعاد عن تناول مختلف المواد المخدرة، كما يتعين على المرضى الذين يتناولون الأدوية المهدئة بوصفات طبية و بجرعات محددة من طرف الطبيب ألا يتوانوا عن الاستفسار من أطبائهم حول حدود إمكانية قيامهم بقيادة سياراتهم، كما تجدر الإشارة إلى وجوب الحذر من تناول الأدوية التي تؤدي إلى النعاس في حال السفر المبكر.

6 - ربط حزام الأمان

لحزام الأمان فائدة في إبقاء الراكب داخل العربة عند حدوث الاصطدام و منعهم من الخروج منها أو اندفاع أحسامهم إلى الأمام سواء كانوا راكبين بالمقاعد الأمامية أو الخلفية، و التي غالبا ما تتسبب بموتهم أو إلى حدوث إصابات خطيرة خاصة على مستوى الرأس، و نظرا لتعذر إيجاد الإحصائيات الجزائرية حول حزام الأمان سنقوم بذكر الإحصائيات الأمريكية لسنة 2004 و التي بينت أن 21% من ضحايا حوادث المرور توفوا بسبب اندفاعهم خارج المركبة أثناء الحادث بسبب عدم ربط حزام الأمان ، حيث تحتل شريحة الشباب أكبر نسبة من السائقين المتهاونين في ذلك، كما بينت إحصائيات أمريكية أخرى لسنة 2002 أن 60 % من بين 5625 شاب تتراوح أعمارهم ما بين 16 إلى 20 سنة الذين قتلوا أثناء حوادث المرور لم يقوموا بربط حزام الأمان و خاصة الذكور منهم و بوجه أخص في الليل أو بعد تناولهم للكحول (O M S, 2007)

في هذا الصدد بينت دراسات فرنسية أنه من بين 100 سائق لم يتم ربط حزام الأمان أثناء السياقة قد قتل أثناء حادث مرور، حيث كان بالإمكان أن ينجوا 45 منهم لو قاموا بربط حزام الأمان الموجود بسياراتهم، و هذا لا يجعلنا نقول بأن حزام الأمان يقي من خطر الإصابة بالحادث 100 % ، فالوفاة قد تصيب حتى من كانوا يربطونه ، إلا أن فعالية حزام الأمان ترتبط بشكل خاص مع السرعة التي يقود بها السائق سيارته قبيل الحادث، فالسير بسرعة بطيئة لا يعرض الركاب للخطر حتى بدون ربط حزام الأمان ، و أن السرعة الكبيرة كفيلة بقتل كل الركاب حتى

من كان قد ربط حزام الأمان ، و بالتالي ففعالية حزام الأمان ترتبط بالسرعة المتوسطة (Observation)
(National Interministériel de Sécurité Routière, 2004)

على الرغم من الحاجة الملحة لربط حزام الأمان و أهميته في الحفاظ على حياة الفرد، إلا أن الاقتناع به غالبا ما يكون نتيجة حتمية ثم يتطور ليصبح قناعة حتمية لتشدد القوانين على إلزامية استعماله، فقد بينت دراسات أوروبية أجريت على مجموعة من الدول، أن السائقين الذين يقطنون بالدول التي تتقيد بالقانون كثيرا مثل (المملكة المتحدة ، فرنسا، السويد، ألمانيا، النمسا، بلجيكا و الدنمارك) يحرصون على استعمال حزام الأمان بشكل أكبر من باقي الدول الأوروبية الأقل تشددا، حيث بين السائقون أن استعمالهم الدائم لحزام الأمان راجع إلى اقتناعهم بفعاليتها في التقليل من الجروح الخطيرة في حال تعرضهم لحادث (Social Attitude to Road Traffic Risk in Europe,1996)

غير أنه و للأسف نجد من بين السائقين من يبدون استعدادا معاكسا لحزام الأمان فيتجنبونه، فمنهم من يقتصر على ربطه عند الوصول للحواجز الأمنية و يرفض استخدامه ليلا بداعي نقص الرقابة، و منهم من يعتقد بأن ربط حزام الأمان يقتصر على الكبار دون الصغار و على المقاعد الأمامية فقط دون الخلفية، و عليه يتوجب على السائق الالتزام بما يلي:

- استعمال حزام الأمان طواعية بشكل يعكس الفهم و الوعي الإيجابي لفوائده، و كذا حرصا على الأمن الشخصي.
- التزام الركاب في الخلف باستعمال حزام الأمان و خصوصا في حالة السفر.
- وضع الطفل في الكرسي الخاص به داخل السيارة، و ذلك تجنباً لخطر قذفه من مكانه.

7 - الخصائص النفسوفيزيولوجية للسائق

سنعرض فيما يلي أهم الوظائف التي يجب أن تتصف بالسلامة ليتمكن السائق من قيادة سيارته دون مشاكل.

7 - 1 الرؤية

تعتبر الرؤية من المتطلبات الرئيسية للقيام بمهمة القيادة، و هو ما أكده الكثير من الباحثين في ميدان الحوادث ، ذلك أن حدة البصر من العوامل الأساسية في إدراك الموقف الخارجي على مدى متسع يسمح للفرد بتجنب المخاطر و الطوارئ في الوقت المناسب، و قد أكد الباحث تيفن (Tiffin) سنة 1950 على وجود علاقة بين

الحوادث و الرؤية، و يرى أن الأفراد الذين لديهم عتبة رؤية جيدة هم أقل وقوعا في الحوادث من الذين لديهم عتبة رؤية أضعف (بوظيفة و آخرون، 1991).

تتمحور أهمية الرؤية في أنها تزود السائق ب 90% من المعلومات و هذا ما يجعل ضعفها عاملا أساسيا في خطر التعرض لحادث سير، لأنها تتسبب في تشويه عملية إدراك الخطر و تقدير المسافات، و في هذا الصدد أشار البروفيسور ليسما (Liesmaa) إلى الدراسات التي اهتمت بالبحث في أهمية إدراك المسافات للحفاظ على الأمن المروري ، حيث يتمثل هذا الإدراك في (رؤية كلتا العينين، أبعاد الصورة في شبكية العين، مقدرة العين على تغير الطول البؤري لعدستها لتكون الصورة واضحة على الشبكية وفقا لتغير بعد الجسم عن العين، بريق الأجسام المتحركة ، اختلاف الوضع الظاهري للأجسام الموجودة على أبعاد مختلفة من السائق)، و قد اعتبر ليسما (Liesmaa) أن حدة النظر لكلتا العينين هو أهم مكون للعناصر السابقة، و قد لوحظ في دراسة مقارنة بين أفراد يتميزون بسلامة النظر و أفراد آخرون يعانون من ضعفه، أن أفراد الفئة الأخيرة يجدون صعوبة في اتخاذ قرار التجاوز أو دخول طريق ذو أولوية، كما أن المشكل الرئيسي الذي يواجهه الأفراد المصابون بالعمور يتمثل في صعوبة تمييز سرعة السيارات القادمة، كما ركز البروفيسور ليسما (Liesmaa) على أهمية صعوبة اتخاذ القرار عند التورط في حادث سير (O M S, 1977).

كما أثبتت بعض الدراسات التي أجراها بورغ (Burg) سنة 1967 بأنه من ضمن عوامل الرؤية المدروسة تعتبر حدة الرؤية المتحركة ذات علاقة قوية و مستمرة مع السياقة، كما أوضحت هذه الدراسات بأن هناك أدلة كثيرة تؤكد على مدى علاقة كل من حدة الرؤية الثابتة و وقت للاسترجاع من بصر العين و المجال البصري، كما أوضحت البيانات بأن تأثير الرؤية و علاقتها بالسياقة يختلف تبعا لعامل السن، و هذا ما أبرزته دراسة قالن (Gallen) حيث أشارت إلى أن الرؤية تتدهور مع تقدم السن ، كما أن هناك اختلافا في علاقة الرؤية و السياقة حسب الجنس (بوظيفة و آخرون، 1991).

يتأثر مجال الرؤية بعدة عوامل كمنقص الضوء في الليل، حيث تقل قدرة العينين السليمتين على الرؤية إلى حوالي 5 أو 6 من أصل 10 كما تتأثر بسرعة السيارة، فعندما تصل سرعة السيارة إلى 30 كلم / سا يصل مجال الرؤية إلى 100 درجة ، أما لو كانت السيارة تسير بسرعة 100 كلم / سا فإن المجال يتقلص إلى 45 درجة ، و عندما تسير بسرعة 130 كلم / سا يقل مجال الرؤية ليصل إلى 30 درجة، مع العلم أن الفرد الذي يبصر جيدا يصل حقل رؤيته إلى 180 درجة إذا كان ماشيا على قدميه (Bailet, 2006 ; SETRA, CETUR, 1992)

هناك عوامل أخرى تؤثر بدورها على حدة الرؤية و على التأزر الحسي الحركي مثل أكسيد الكربون و الخمر و المهدئات، حيث أن المقبلين على التدخين بكثرة توجد لديهم مستويات عالية من أكسيد الكربون في الدم، و هذا ما يؤدي إلى وجود أعراض بصرية لديهم أكثر من الأشخاص الذين ليسوا عرضة لأكسيد الكربون، و من هذه الأعراض ازدواجية الرؤية و مشاكل في تكيف و تطابق العين، و هذا ما دفع بمصممي السيارات إلى إدخال تعديلات في تصميم زجاج السيارة و نسق الإشارات الضوئية بهدف تحسين الرؤية (بوظيفة و آخرون، 1991).

و لأن 90 % من المعلومات الضرورية للقيادة تستقبل بواسطة البصر، فمن المهم أن تكون لدينا رؤية جيدة و أن نقوم بتصحيحها على الدوام، فالرؤية الجيدة تعني أننا نبصر الأشياء من بعيد و بسرعة و هذا ما يساعدنا على التعجيل بالتوقف إذا برز مانع ما أو حائل على الطريق و هذا طبعاً يتعزز بالالتزام بسرعة معتدلة.

7 - 2 التأزر الحسي الحركي

تلعب القدرات الحسية الحركية دوراً كبيراً في عملية القيادة و تكيف السائق مع مختلف منبهات الموقف الخارجي، و هو ما أكده الباحثان دارك، 1940 و باباريك، 1968 بإشارتهما إلى أن سرعة الإدراك الحسي الحركي لها أهميتها في القيادة، فالسائقون الذين يستغرقون وقتاً طويلاً في ردة الفعل هم أكثر من يتعرض لحوادث المرور، و خصوصاً إذا كانت سرعة سيارتهم كبيرة من أولئك الذين يتميزون بردة فعل سريعة.

يتأثر التأزر الحسي الحركي بشكل بارز بالمواد المخدرة و المهلوسة و الكحول ، حيث تؤدي إلى اختلال وظائف الحواس و يثبط عمل الجهاز العصبي المركزي ، فيصبح من الصعب مواصلة مهمة القيادة (بوظيفة و آخرون، 1991).

كما يتأثر التأزر الحسي الحركي بعدة أمراض منها ضعف العضلات و تصلب المفاصل و ضعف السمع و الرؤية وكذا داء باركنسون و الزهايمر.

فالخرف المبكر (الزهايمر) يزيد نسبة خطر التعرض لحوادث مرورية من 2 إلى 5 مرات وفقاً للعديد من الدراسات النوروسيكولوجية التي أفادت بأن الوظائف التنفيذية لدى المصابين بالزهايمر تتضاءل، و تتجلى خطورة هذا المرض في بداية ظهوره حيث، إذا كانت المراحل المتأخرة من الإصابة بهذا المرض تجعل المريض دون شك يمتنع أو يمنع عن القيادة إلا أن المريض في بداية إصابته لا يمتنع عن ذلك لأنه يقلل من تقديره لعجزه. و في هذا الشأن وضحت دراسة لكوبر و آخرون (Cooper et al) على عينة من المرضى المصابين بالزهايمر بلغت من 165 ممن يتداولون على الفحص النوروسيكولوجي بسبب معاناتهم من نسيان بعض الأحداث غير أنهم واصلوا عملية القيادة لمدة سنتين بعد

ذلك، خلال هذه المدة تعرضوا مرتين أكثر من غيرهم من الأصحاء لحادث مرور، وواصلوا القيادة بعد ذلك فتورط ثلثهم في حادث، بسبب عجزهم المعرفي على التذكر الذي يرجع إلى خلل الذاكرة العرضية.

و يرتكب مريض الزهايمر عدة أخطاء متعلقة بتقاطع الطرق، و القيادة البطيئة، كما أنهم يهانون من ضعف الذاكرة البصرية و الانتباه الموزع، و يبدون انخفاضاً في مستوى اكتشاف الأعمدة المرورية، و التخطيط للطريق ، و احترام التوقف و إشارات المرور. من هنا تجدر الإشارة إلى أنه على الرغم من أن الاحصائيات قد بينت أن معظم مرتكبي الحوادث المرورية هم من فئة الشباب إلا أنه لو قورن عدد الحوادث بالكيلومترات المقطوعة لوجد أن كبار السن هم الأكثر تسببا في الحوادث (Lafont , Basaglia-Pappas , Laurent , 2013).

7 - 3 اليقظة و التعب

يشكل النعاس أثناء القيادة من 10% إلى 30% من جميع الحوادث، حيث أظهر استطلاع رأي واسع أجري في الولايات المتحدة الأمريكية أن أكثر من ثلث السائقين تعرضوا للغفوة أثناء القيادة بنسبة 80% في الستة أشهر الماضية (Delhomme et al,2009) ، فالقيادة في حالة التعب تضاعف خطر التعرض للحوادث ثلاث مرات أكثر من القيادة دون تعب، و يزيد هذا الاحتمال بعد منتصف الليل، ذلك لأن الإعياء يؤدي إلى انخفاض في مستوى اليقظة و يضاعف من الوقت للقيام بردة الفعل، و تبدأ مؤشرات الإعياء بالإحساس بثقل في الرأس و وخز في العيون و حالات من الخمول و فترات من الإغفاء، حتى يشعر السائق بضعف في التمكن من المحافظة على سرعة ثابتة، هنا يتعين على السائق أن يأخذ فترة استراحة، و التي أجمع الباحثون على أنها ضرورية كل ساعتين. و تزداد خطورة التعب خصوصا عند السفر أو استعمال السيارة لمدة طويلة بدون أخذ قسط مسبق من النوم لحوالي ست ساعات على الأقل، أو بعد بذل جهد مضني في العمل (Hoyos , 1968). و يشعر السائق بالتعب نتيجة لعدة عوامل منها:

- في الليل أو بعد الظهر أي وقت النزوع الطبيعي للنوم.
- عند كثافة المرور و على الطرق عالية السرعة.
- القيادة في الطرق الرتيبة و غير المألوفة.
- رداءة الطريق بسبب الأحوال الجوية السيئة.
- القيادة لمدة طويلة.
- ارتفاع درجة حرارة السيارة، و انبعاث أكسيد الكربون داخلها.

- الإصابة بخلل في الأعضاء الحسية، أو الإصابة بأمراض جسمية أو سوء التغذية و قلة النوم (Dekkar, Bezzaoucha, 1983).

وجه اهتمام كبير لدراسة تعب السائقين أثناء السياقة، نذكر منها دراسة قديمة أجراها كل من (ريان و ورا ن سنة 1936)، حيث قاما بتسجيل التعب عن طريق دراسة ستة أشخاص و كلهم من سائقي الشاحنات، و ذلك بمقارنة كفاءة الوظائف العصبية المختلفة للسائقين في أيام لم يقوموا أثناءها بعملية سياقة، وفي أيام أخرى قاموا أثناءها بقيادة الشاحنة لمسافة أطول من 450 كلم / سا، و قد أظهرت النتائج بأنه في الأيام المصحوبة بسفر طويل، فإن شكل التعب الذي ظهر يكون متمثلا في شكل خلل وظيفي كما يلي:

- قلة التنسيق بين العين و اليد.

- نقصان في السرعة، و الدقة في الحساب الذهني.

- ازدياد في حركة المحافظة على التوازن أثناء الوقوف.

- انخفاض في الاستجابة لانقباض أصبع القدم أو تمويجه (بوظيفة و آخرون، 1991).

وقد أضافت دلهوم و آخرون أن تعب السائق أثناء القيادة يتجلى من خلال إحساسه بالأعراض التالية: صعوبة في التركيز/الوميض المتكرر/ تقطع الأفكار/ ثقل الأجفان/ أحلام اليقظة/ صعوبة تذكر المسافات المقطوعة/ نسيان الإشارات و المخارج/ الثأؤب و فرك العين/ صعوبة الحفاظ على وضعية الرأس/ الانحراف من مسرب إلى آخر/ ألم المفاصل/ سرعة الانفعال (Delhomme et al, 2009).

كما أشارت بعض الدراسات إلى وجود أثر للسياقة على بعض الوظائف الجسمية مثل تسارع دقات القلب، حيث تبين أن عملية السياقة تؤثر فيها كما يلي:

- ترتفع دقات القلب بنسبة 10 % في حالة طريق ممطر.

- ترتفع دقات القلب بنسبة 20 % في الطرق الحضرية.

- ترتفع دقات القلب بنسبة 40 % في الطرق كثيفة الحركة.

في حين تؤثر السياقة في ارتفاع ضغط الدم كالتالي:

- يرتفع ضغط الدم من 2 إلى 4 سم، فيما يتعلق بالضغط الانقباضي.

- يرتفع ضغط الدم من 1 إلى 2 سم، فيما يتعلق بالضغط الانبساطي.

كما تتسبب السياقة في ارتفاع إفراز الكاتيكولامين (Dekkar, Bezzaoucha, 1983).

يؤثر التعب بشكل أساسي على اليقظة، و في هذا الصدد بين فيليب كابون (Philippe Cabon) و هو أحد أهم المختصين في دراسة اضطراب اليقظة أثناء القيادة، بأن نسبة الحوادث التي ترجع إلى غفلة السائق و شرود ذهنه تتراوح بين 8 إلى 15 % و تعود بالدرجة الأولى إلى التعب و مختلف العوامل المؤدية إليه، كما أكدت إحصائيات فرنسية أن 30 % من الحوادث على الطريق السريع سببها شرود الذهن، و السبب في ذلك هو رتابة هذا النوع من الطرق.

و ترتبط اليقظة بمستوى حشد الموارد العضوية، و قد عرفت لأول مرة من طرف طبيب الأعصاب هيد (Head) سنة 1923 على أنها « كفاءة الجهاز العصبي في الاستجابة بسرعة لمختلف المواقف، بالاشتراك مع القدرة على الانتباه » و تكمن أهميتها في أن انخفاض مستواها يحول دون قيام السائق بردة الفعل المفاجئة على المواقف غير المتوقعة، بل تصبح ردة فعله مقتصرة على المواقف المعتادة و البسيطة، و تنخفض مستويات اليقظة بشكل لا شعوري تبعاً للوضعيات المتعبة، كحركة المرور المملة و القيادة في الليل، أو تبعاً لسلوكيات السائق الثانوية كإشعال سيجارة ، و انغماس السائق في الحديث مع الركاب... إلخ (Bailet, 2006).

كما تتضاعف الحاجة إلى اليقظة كلما كانت السيارة تسير بسرعة، فعند سرعة 100 كلم/سا يمكن أن تؤدي ثانية واحدة أو ثانيتان من الشرود إلى كارثة حقيقية، فالسيارة تقطع مسافة 28 متر في الثانية الواحدة إذا كانت تسير بسرعة 100 كلم/سا (المركز الوطني للتعليم المهني عن بعد(ب)، (د. ت)، ص. 10).

من هنا يمكننا القول بأن السائق يستطيع التغلب على حالتي التعب و الشرود إذا إلتزم بما يلي:

- تهيئة السيارة بشكل جيد لإبعاد النعاس.
- التوقف لمدة 5 دقائق على الأقل كل ساعتين لشرب الماء أو للمشي.
- تناول المعتدل للأغذية الصحية و السكريات لتفادي هبوط مستوى السكر في الدم.
- النوم الكافي لمدة 6 ساعات على الأقل.
- استعمال نظارات شمسية في حالة مواجهة الشمس لعيني السائق (Dekkar, Bezzaoucha, 1983)

نستنتج مما سبق أن كل أعضاء جسم الإنسان ترتبط فيما بينها، و أن أي تلف في وظيفة أحد الأعضاء يعيق البقية عن القيام بوظيفتها على أكمل وجه، كما تجدر بنا الإشارة إلى أن المشكلات الصحية التي يتعرض لها كبار السن قد تعوق أو تصعب عملية القيادة، إلا أن هذا لا يعني أبداً التوقف عنها، و لكن يتعين عليهم استشارة الطبيب في سبيل حماية أنفسهم و حماية الآخرين من عواقب قد تكون وخيمة نظراً للتغيرات الجسمية التي تصيب كبار السن مثل ضعف العضلات و الرؤية و السمع و أمراض المفاصل التي تؤثر على مهارة القيادة.

8 - الخصائص المعرفية للسائق

تتوقف مهمة القيادة على سلامة العمليات المعرفية، و تعتمد على وجه الخصوص على إدراك المعلومات و الكفاءة في معالجتها و التركيز أثناء القيادة و الكفاءة في تقدير الخطر، و ستعرض فيما يلي إلى أهم هذه الخصائص بإسهاب.

8 - 1 الإدراك السليم لحركة المرور

الإدراك بعد سيكولوجي يمكن السائق من التنقل بكل أمان رغم تطور تكنولوجيات السيارات التي تسهل على السائق اكتشاف الخطر، و يتمحور مفهوم الإدراك حول تصور الطريق و الذي يتمثل في: التعرف على إشارات المرور/ اكتشاف الحواجز/ تقدير سرعة السيارات و المسافات التي تفصل بينهما، و من الناحية السيكلوجية يشكل الإدراك فعلا معقدا تشترك فيه الأعضاء الحسية و القشرة المخية، و يتوقف بصفة عامة على التعرف على المؤشرات و المعلومات الموجودة في الطريق و محيطه و معالجتها ، حيث يتسبب أي خطأ في الإدراك بارتكاب قرار غير ملائم يمكن أن يؤدي إلى حادث مرور، و بهذا يعد الإدراك حجر الأساس في معالجة المعلومات من طرف السائق (Bailet, 2006) .

يتعلق إدراك السائق بتلقيه لمعلومات تخص مهمته سواء من الطريق أو من خلال العدادات أو الإشارات السمعية أو البصرية و غيرها، و تتسبب محدودية إدراك السائق لأماكن معينة كالزوايا و الحواجز إلى خلق مشاكل مرورية، إلا إذا زود بوسائل اصطناعية مساعدة، فالكثير من سائقي الشاحنات الضخمة و حتى سائقي السيارات الصغيرة ، يرتكبون حوادث عند الرجوع إلى الورا من أجل التوقف عند أماكن تفريغ البضائع.

كما أنه من الصعب على الإنسان رؤية أو سماع شيء ضد أرضيته أو إدراك شيء يكون في حالة حركة، و يتعلق الأمر على وجه الخصوص بتصميم الطريق و تنظيم حركة المرور، حيث يجب تعيين حدود الطريق و خاصة في المنعرجات و ضفاف الأودية، و على العموم يجب التنبيه لكل الأخطار التي يمكن أن تحدث بالسائق سواء كانت هذه الأخطار دائمة أو مؤقتة، مثلما هو الأمر عند وضع رمال أو مواد أخرى من أجل القيام ببعض الأشغال في الطريق أو المنازل أو أماكن أخرى (بوظيفة و آخرون، 1991).

8 - 2 تقدير و توقع الخطر

على الرغم من كون السيارة آلة اخترعها الانسان من أجل الوصول إلى الراحة و السهولة و السرعة في التنقل و الحركة و قضاء المصالح و تيسير الحياة اليومية، إلا أن استعمالها أصبح محفوفًا بالمخاطر، حيث تتمثل هذه الأخيرة في نوعين هما:

أ- خطر محتمل يكون لقائد المركبة دور في وقوعه، ناتج عن استعمال الانسان للمركبات و لا يستطيع أن يتدخل بإرادته لمنع وقوعها وذلك كالحوادث التي يكون سببها قائد المركبة الأخرى. ذلك النوع المعروف بخطأ الغير. و في هذه الحالة يستحيل على قائد السيارة أن يحول دون وقوعها مهما كانت درجة الوعي مرتفعة لديه.

ب- خطر بحت لا يكون لقائد السيارة يد في تلافيه، يكون وقوعه متوقفا على أشياء إرادية لقائد المركبة و يستطيع أن يحول دون وقوعه أو تقليل الضرر الناتج عن وقوعه إذا ما اتخذ ما يكفي لذلك من التدابير الوقائية التي تحول دون وقوع الحادث أو تحد من خطورة آثاره (السيد، 2014). و تقوم الأخطار المحتملة تحت شكلين رئيسيين هما:

- لا يتصور السائق أنه قد يكون ضحية لحادث مرور، أي أنه يستبعد وقوع حادث قد يعاني منه شخصيا.
- قد يغتر السائق بنفسه عندما يعتبر أن مهارته سوف تبعده عن جميع أخطار الطريق، فيفقد مركبته حسب أهوائه و استعداداته الفردية، بل قد نجد أكثر من هذا حيث أن البعض تدفعهم تصوراتهم الذاتية إلى ارتكاب تجاوزات مختلفة، مثل الإفراط في السرعة في بعض الوضعيات كالتجاوز في المنعطفات ، استعمال مركبة مهترئة في الطريق العمومي متجاهلين بذلك الأخطار التي قد يتسببون بها.

و بالفعل لا تعتبر قيادة المركبة نشاطا خطيرا، بل إهمال خطورتها هو العامل الرئيسي المتسبب في السلوكات المعادية للأمن المروري، فاعتقاد الآخرين بأن احتمال وقوع الخطر أمر مستبعد الحدوث، يجعل السائق يغامر بزيادة السرعة لربح الوقت ، انطلاقا من فرضية مفادها أن الحوادث تحدث لأناس آخرين دونهم، و نفس الشيء يمكن قوله على المشاة الذين يمكن رؤيتهم في حركة مراوغة السيارات أثناء حركة المرور، فنادرا ما يستعملون الجسور و أنفاق المشاة.

يتسبب التقدير السيئ للخطر بارتكاب أخطاء في الحكم على الأشياء، فالإنسان ضعيف في محاولته لإعطاء أحكام مطلقة، فمثلا لو طلب منه تقدير طول شيء فإنه من المحتمل جدا ألا يتوصل إلى تقدير صحيح له، فكثير من الحوادث تقع نتيجة محاولة لنقل أثقال زائدة على متن المركبة أو المرور داخل زحام السيارات، لهذا ينصح السائق بالالتزام بالسرعة المناسبة و ترك مسافة الأمان حتى يكون جاهزا لتدارك أي خطأ قد يتسبب فيه هو أو بقية السائقين (بوظريفة و آخرون، 1991).

تختلف درجة الحذر بين الأفراد باختلاف سنهم، فتقدير الخطر عند الشباب يختلف عن تقديره لدى الراشدين و خصوصا إذا تعلق الأمر بخطر السرعة و الصراع بين السيارات (ترك مسافة الأمان) أو رداءة الطريق أو خطر

شرب الكحول، كل هذه العوامل يعتبرها الشباب تحديا يحاولون التغلب عليها من خلال اعتقادهم بالمهارة التي يتمتعون بها في عملية القيادة (Barjonet et al, 1992).

و يؤثر حذر السائق أثناء القيادة على توقع ما سيحصل، فالتوقع في مهمة القيادة يعني إصدار رد فعل مناسب لكي يتناسب مع ما يقوم به بقية مستعملي الطريق ، بالإضافة إلى استعداده للقيام بأي تعديل كلما تطلب الأمر ذلك، و هكذا فإن التجربة والتوقع معا يجعلان السائق يسلك طريقة شبه أوتوماتيكية أو آلية تمكنه من تحاشي الخطر الممكن (بوظيفة و آخرون، 1991).

8 - 3 الانتباه و التركيز مقابل الإلهاء

تتطلب قيادة السيارة تكاملا و تنسيقا بين إجراءات القيادة، و تفسيرا لمخطط السيارة، و بهذا لا تكون مهمة آلية بل تتطلب تفاعلا و تنسيقا بين المهارات المعرفية و الجسدية و الحسية و الحركية، وهذا لا يتأتى إلا إذا اتصف السائق بمستوى انتباه جيد، و يعرف الانتباه على أنه عملية ضمن نظام معالجة المعلومة يسمح بانتقاء و تحديد المعلومة المرتبطة بالنشاط و إهمال المعلومة التي لا ترتبط به، حيث يطلق على انتباه السائق الانتباه الموزع، الذي يمكن هذا الأخير من الانتباه لأكثر من مثير من مثيرات الطريق في آن واحد (Delhomme et al.,2009 ; Lemercier et Cellier,2008)

و في هذا الصدد أشار روكلان (Reuchlin) إلى أن الانتباه يرتبط بمستوى عال من النشاط الذي يسمح بكفاءة أكثر أثناء القيادة في ظل كل الظروف، و أضاف مان (Munn) 1967 بأن الانتباه يتوقف على نقاط أساسية هي:

- تكيف الجهاز العصبي و المستقبلات الحسية مع الوضعية الراهنة.
- ضغط في العضلات.
- الإحساس بالقوة.
- التمتع بملاحظة تبرز كل التفاصيل (Bailet, 2006) . و بالتالي يتطلب الانتباه قوة عقلية تسمح بتوجيه النشاط بصورة ناجعة، و كذا بتصنيف مؤشرات الطريق، و تكييف ردة الفعل بما يتناسب معها.
- و تتأثر عملية الانتباه بأية مثيرات سواء أكانت خارجية مثل رنين الهاتف، و التحدث في الهاتف، أو التحدث مع الركاب، الأكل؛ التدخين؛ التبرج؛ ضبط المذياع... الخ، أو داخلية كالأفكار التي تشغل بال السائق ، الأمر الذي يعوقه دون تركيز انتباهه على مهمة القيادة بسبب الإلهاء عن الطريق و محيط القيادة (Lemercier et Cellier,2008) ، فالسائق يجب أن يركز تفكيره على مهمة القيادة إذا أراد التعامل مع حركة المرور بشكل آمن،

فهناك أخطار يمكن أن تظهر من مصادر عدة، وإذا ترك فكره في حالة شرود و لو للحظة واحدة ، فإن احتمال ارتكاب الأخطاء يزداد بشكل ملحوظ، و هكذا فإن كان السائق مرهقا أو مشغول البال أو قلقا، فإنه يستغرق وقتا أطول للاستجابة، و بالتالي فإنه من المستحسن أن يتخلى عن مهمة قيادة السيارة في ظل هذه الظروف (بوظيفة و آخرون، 1991).

غير أننا و للأسف نلاحظ أن الكثير من السائقين يعمدون إلى القيام بسلوكيات تشتت الانتباه، و تتمثل على وجه الخصوص في الانشغال باستخدام الهاتف النقال أثناء القيادة، حيث أظهرت دراسة ستوتس 2005 (Stutts) في أمريكا قام فيها بتزويد سبعة سائقين بسيارة بكاميرا ترأقب سلوك الانشغال عن الطريق، فتوصل إلى أن 40% من السائقين يقومون بالحديث مع الركاب، و الأكل و الشرب، و استخدام الهاتف، هذه النتيجة مرتبطة بعدد محدود من السائقين فماذا لو عممت على المجتمع بأكمله، و في نفس السياق قام جونسون و آخرون، 2004 (Johnson et al) بجمع صور أكثر من 40000 كاميرا مراقبة التقاطعات في نيوجرسي، فوجد أن أكثر من 50% من السائقين يتحدثون في الهاتف النقال؛ يدخنون؛ يأكلون و يشربون، حيث سجلت الملاحظات بشكل كبير لدى السائقين الشباب الأقل من 45 سنة (Sullman et Metzger, 2012).

و تتمثل خطورة استخدام الهاتف النقال في أنه يزيد من احتمال التعرض للحادث من 4 إلى 6 مرات لدى الشباب و تصل إلى 9 مرات لدى كبار السن، لأنها تزيد من زمن ردة فعل مستخدم الهاتف النقال من 30% إلى 70% وبالتالي تزداد مسافة التوقف الطارئ كونها تشغل ثلث القدرات الدماغية المرتبطة بالقيادة، ومنه فخطر استعمال الهاتف النقال لا يرتبط فقط بحمله بل حتى و إن كانت اليدين فارغتين عند التكلم عبر البلوتوث أو وصلة السماع أو وحدة تثبيت الهاتف ، ، كما تعتبر الرسائل النصية أخطر من المكالمات لأنها تزيد من مدة ردة الفعل أكثر من التكلم (Salminen, 2008). فقراءة السائق لرسالة قصيرة أثناء القيادة إذا كان يسير بسرعة 90 كلم/سا أشبه بقطعه لمسافة 50 مترا مغمض العينين، فيسلك السائق بالطريقة التالية:

- يركز نظره على الأمام فقط و يهمل الجوانب و النظر في المرايا.
- يقلل انتباهه وإدراك السائق للإشارات المرورية.
- يتسبب في الانتقال من مسرب إلى مسرب دون تركيز
- زيادة حركة المقود بشكل غير طبيعي.
- يغير الاتجاه دون استخدام الإنذار.
- يزيد من التتابع القريب بينه وبين السيارات التي أمامه (Téléphone au volant pourquoi c'est dangereux, 2006).

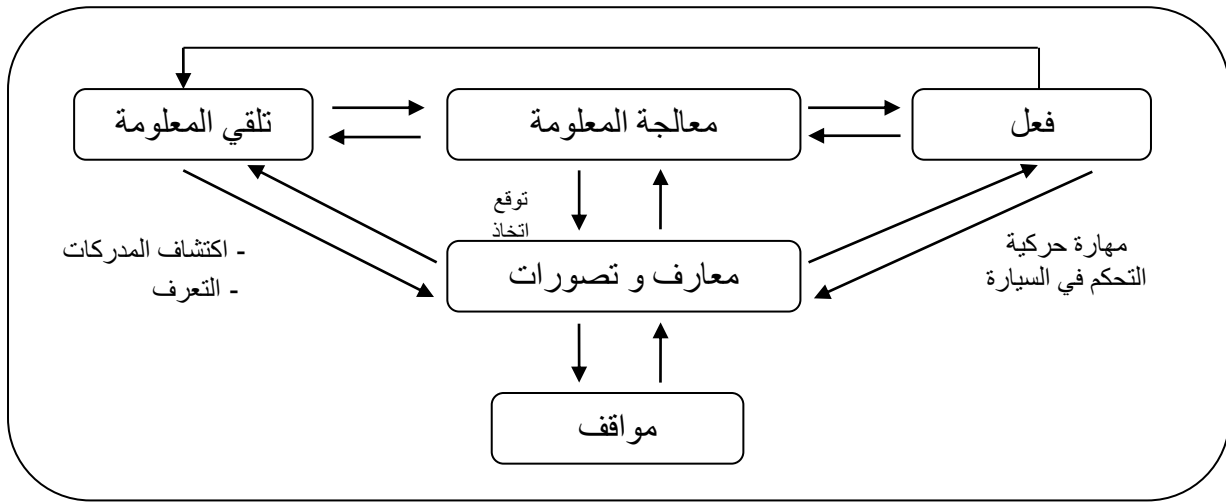
كما تتأثر عملية الانتباه بتشوه الإدراك السمعي و البصري، فعلى سبيل المثال نجد الكثير من السائقين الشباب ممن يقودون سياراتهم و هو جالسون بطريقة توحى باللامبالاة، كأن يتكوّنون على الباب أو ينزلون مقاعدهم، أو أن يستخدمون يدا واحدة فقط في القيادة، الأمر الذي يحول دون الانتباه الجيد لما يحدث في محيط الطريق، و لا يفوتنا أن نذكر أيضا أن بعض الشباب يجذب رفع صوت المذياع أثناء القيادة، مما يقلص مجالهم السمعي لما يحدث خارج السيارة، فيتجاهلون الطريق و يندفعون بسرعة مما يجعلهم يمثلون خطرا حقيقيا لمستعملي الطريق.

8-4 الكفاءة في معالجة المعلومات

يعتبر مفهوم معالجة المعلومة أحد المفاهيم النظرية المعرفية التي تتسم بالتعقيد ، فالسائق يقوم بمهمته في محيط ديناميكي أين يتحتم عليه في كل ثانية أن يدرك كل مكونات الطريق و محيطه، و أن يبحث عن مؤشرات وجود الأخطاء، لهذا يجب أن يتمتع السائق بسلامة الوظائف العقلية التي تسمح له باستحضار نظام معرفي كفؤ يسمح له بانتقاء و تحليل سريع للمعلومات، لكي يترجمها و يقوم بإجراءات نفسحركية للتكيف مع الموقف، و تتم عملية معالجة المعلومات في مهمة القيادة بشكل زمني بدءا بالاستقبال الحسي للمعلومة و الذي يتم على وجه الخصوص بالعين و الأذن، ثم يتم التعرف على الأشكال و الأشياء و العقبات الموجودة على الطريق (Bailet, 2006) . و تتلخص الإجراءات التي يقوم بها السائق أثناء معالجته لمعلومات الطريق فيما يلي:

- 1- اكتشاف المعلومات عبر الحواس (صعوبة الطريق، دخول منطقة عمرانية ...).
- 2- التعرف على المعلومات و قراءتها (إشارات المرور).
- 3- فهم المعلومات، و اتخاذ القرار.
- 4- القيام بالفعل (SETRA, CETUR, 1992) .

و قد فسرت العديد من النماذج النظرية المعرفية كيفية قيام السائق بمعالجة المعلومات باعتباره أحد مكون نظام السير، حيث أجمعت هذه النماذج على أن السائق يتلقى المعلومات من محيطه و يعرف عليها، ثم يقوم بترجمتها ضمن المواقف التي حصلت فيها، و ذلك انطلاقا من دوافعه و أهدافه و تصورات و توقعاته حول تطور المواقف على الطريق، و من ثمة يتخذ القرارات و التي يقوم بتحويلها فيما بعد إلى إجراءات، حيث تتوقف هذه الإجراءات على كل من معارف الشخص و تصورات و طبيعة المواقف و تتغير تبعا لتغيرها، و الشكل التالي يلخص لنا كيفية معالجة السائق للمعلومات:



شكل رقم (11) سيورة اتخاذ القرار (Ferrandez, 1995)

تتوقف معالجة المعلومات على الذاكرة طويلة المدى و التي تحتوي على كل المعلومات الثابتة، و هنا علينا أن نشير إلى أن السائق أثناء قيامه بمهمة القيادة، فإنه يقوم بالتعرف على المؤشرات و الأحداث المهمة، و يقارنها بتلك المسجلة في الذاكرة، و المثال التالي يوضح لنا دور الذاكرة في معالجة المعلومات:

نأخذ على سبيل المثال موقف السائق عند دخول منطقة سكنية، حيث يقوم أولاً برؤية مظاهر تشير إلى أن تلك المنطقة مأهولة بالسكان (أضواء عمارات)، ثم يبدأ بتصور نفسه أمام إشارة مرور أو معلم يشير إلى دخول منطقة سكنية، و هذا يستوجب تقليل سرعة السيارة شيئاً فشيئاً، ثم يأخذ في تصور طبيعة الطريق التي ستتغير كلما اقترب السائق من الدخول إلى المدينة و كذا تفاعله مع بقية مستعملي الطريق، و هنا يقوم السائق بمقارنة هذه الأحداث مع أحداث ماضية قد حصلت له من قبل، كأن يتعرض لعملية تفتيش من طرف وحدة المراقبة أو أن يمر أحد المارة أمام سيارته أو أن يتعرض لحادث سير، و هنا تصبح ذكرياته متسلسلة بشكل زمني، حيث تندرج هذه الذكريات ضمن الذاكرة الزمنية (العرضية)، و التي أشار تو لوينغ (Tu Luing) سنة 1983 إلى أنها نظام لتخزين المعلومات وفق تسلسل زمني معين (Bailet, 2006).

و تختلف معالجة المعلومات باختلاف الشخصية و الجنس، و في هذا الصدد أشار أنيك بوتبي، (Annick Pottier) سنة 1993 في دراسته التي اهتمت بالبحث في الفروق بين الأفراد في عملية معالجة المعلومات حسب الجنس، كما شرحت سلوكيات السائق أثناء البحث على المؤشرات أو المعلومات داخل السيارة، كما أشارت أيضاً إلى أن عملية المعالجة تتم في فترة قصيرة رغم تعدد آلياتها، كما خلصت دراسة أخرى أجراها نفس الباحث سنة 1993، إلى أن الرجال و النساء لا يخصصون سوى 7% من الوقت أثناء السفر في الاعتماد على المرايا الداخلية و الخارجية للسيارة و لوحة القيادة، حيث تبين أن النساء أقل اعتماداً من الرجال على المرايا الخارجية و لوحة

القيادة، بل يعتمدون على المرايا الداخلية، ولا يعيرون اهتماما كبيرا للوحة القيادة (Bailet, 2006). و هذا عائد إلى قدرة الإنسان المحدودة في معالجة كمية من المعلومات في وقت واحد و بشكل خاص عندما تكون هذه المعلومات غير عادية أو في ظروف طارئة، لذا يتوجب على السائق أن يحافظ على يقظة وظائفه المعرفية.

9 - الجانب النفسي و الاجتماعي للسائق

تلعب العوامل النفسية و الاجتماعية دورا مهما في بروز السلوكات التي تؤدي إلى ارتكاب أخطاء في قيادة السيارة قد تعرض السائق إلى خطر حوادث المرور ، و ستتعرض فيما يلي إلى أهم هذه العوامل.

9-1 السلوكات العدوانية أثناء القيادة

تتمثل العدوانية أثناء القيادة في السلوك الحاقد و العدائي، و يظهر ذلك من خلال القابلية للهجوم التي نجدها عند الأفراد في حالة تصرف عدواني نشيط، لدرجة أنه وصف بإرهاب الطرق les chauffards de la route و تتميز في ميدان القيادة بديناميكية مبالغ فيها من طرف السائق الذي يريد تأكيد ذاته أمام صعوبات حركة المرور (بوظيفة و آخرون، 1991).

و قد حظيت دراسة العدوانية المتعلقة بالقيادة باهتمام العديد من الباحثين، ويقصد بها الأفعال التي تهدف إلى الإيذاء الجسدي و النفسي و اللفظي و الانفعالي لبقية مستعملي الطريق، و تتضمن الصراخ؛ الشتم؛ السب؛ تعمد الاصطدام؛ الاستعمال المفرط للوق... الخ ، و تعد القيادة العدوانية قيادة خطيرة تلعب في ظهورها لدى السائق كسمة عدة عوامل تتفاعل فيما بينها، تتمثل في العوامل الشخصية، و المعرفية، و البيئية، مما يجعلهم دائمي المخالفات المرورية خصوصا الإفراط في السرعة و خرق القواعد المرورية، فقد أشار لي، لي لونج، زهان، هينيساي، 2004 (Li, Li Long, Zhan, Hennessy) أن سمة العدوانية لدى السائق ترتبط ارتباطا إيجابيا كبيرا بالاصطدام حسب عدة دراسات في الصين و قطر و إنجلترا (Hennessy, 2011).

و في هذا الصدد أشارت دراسة دوب غروس، 1989، (Doobe Gross) حول المبالغة في استعمال منبهات السيارات كوسيلة غير مباشرة لقياس العدوانية، و تؤكد هذه الدراسات أن الرجال يستعملون المنبه الصوتي بمعدل ثلاث مرات أكثر من الإناث عندما لا يستجيب السائق الموجود أمامهم بسرعة عند تحول إشارة المرور إلى اللون الأخضر، و ما يمكن ملاحظته من خلال هذه الدراسة كذلك هو أن السلوك العدواني يقل و يضعف مع تقدم السن، إلا أن مستوياته عند الرجال تفوق دائما مستويات العنف عند الإناث.

كما أضاف عبادة (1992) أن وقوع السائق في المخالفات المرورية و السلوكيات الخاطئة لقيادة السيارات يرتبط ارتباطا إيجابيا بكل من العدوانية الخارجية، والاعتمادية، و السيطرة ، و انحراف الشخصية. حيث تمثلت السلوكيات الخاطئة لقيادة السيارات في السرعة، وتشتت الانتباه و ضعف التركيز، و عدم التقيد بقواعد الطريق، و انشغال السائق أثناء القيادة ، و السلوكيات الفنية الخاطئة و السلوكيات الانفعالية و الصحية الخاطئة، و لعل أهم التفسيرات النفسية التي تشرح هذه السلوكيات العدوانية نجدها في دراسة كوليت (Collett) التي أجراها سنة 1986، و التي تشير إلى وجود الشعور بضرورة الدفاع عن المجال الحيوي الذي يربط سلوك دفاعي عدواني، و هو ما يفسر وجود مستوى عال من العنف عند السائقين الرجال، حيث يعتبرون السيارة امتدادا لحدود ممارسة سلطتهم الجسدية وكأن السيارة عضو من أعضاء الجسم، و عندما تتعرض هذه الحدود إلى مضايقات في الطريق العمومي مثلا تنطلق آليات الدفاع عن المجال الحيوي بعنف و قوة (العبودي، 2009). كما أن الاحتقان الذي تشهده الطرقات في الآونة الأخيرة جراء ارتفاع عدد السيارات بالحضيرة الوطنية، غير سلوك السائق فأصبح أكثر عدوانية نتيجة للإحباط الذي يحصل له جراء ضياع الوقت في الازدحام (Holst,2000).

9 - 2 تأثير الضغط على أداء السائق

إذا انطلقنا من مسلمة مفادها أن أغلبية السائقين لهم ضرورة ملحة لبلوغ أهدافهم بدون عائق و أن هناك ضغطا نفسيا كبيرا، فالموانع و الحواجز و معرقلات السير كالأضواء و الانحرافات مثلا تؤدي إلى تشكل سلوك مضاد تحكمه الحاجة إلى الوصول (بوظيفة و آخرون، 1991) .

و على اعتبار أن السياقة فعل يتطلب مستوى عال من الانتباه و التركيز، فإنها تتأثر بمسببات الضغط و خصوصا عند أولئك الذين يمتنون السياقة لكسب العيش ، حيث أنهم يتعرضون لمستويات عالية من الضغط بسبب طبيعة العمل و دقة المواعيد و نوعية العربة و قلة أوقات الراحة و استياء الزبائن بطرق غير مؤدبة قد تصل أحيانا إلى اعتداءات لفظية.

قد يمتد الضغط المهني إلى حدود الحياة العائلية للسائق بسبب برمجة ساعات العمل في أوقات غير مناسبة، مما يؤدي إلى تذبذب ساعات النوم و الشعور المستمر بالتعب و الإعياء، فينعكس ذلك على الحالة الصحية للسائق، مما يولد لديه شعورا بحالة نفسية سلبية تشجع على بروز ردود أفعال سلبية و تهيج مفرط و قلق مستمر، و قد يؤدي استمرار السائق بالعمل في ظل هذه الظروف إلى ضعف في التعرف بدقة إلى إشارات المرور، مما يمهّد لأخطاء قد تكون عواقبها وخيمة(العبودي، 2009).

تختلف مسببات الضغط على الطريق باختلاف الزمان و المكان، فقد تتمثل في الزحام الذي يشل حركة المرور ، أو قد يتمثل في الأحوال الجوية السيئة كما قد ينجم عن رداءة الطريق، و في هذا الصدد أشار (ويتلن Wintelen) عام 1959، إلى أن كثرة الاستثارة في الطريق (كالجواز الأمنية)، تؤدي إلى اختلال السلوك و الهيجان و انخفاض قدرات استعمال الخبرات (بوظيفة و آخرون، 1991).

و من أجل استدراك هذه العوامل توصي الكثير من الدراسات التي تعنى بالصحة النفسية للسائقين، باعتماد برامج نشاطات رياضية و بدنية و ثقافية من أجل العمل على تغيير الأجواء المرتبطة بالعمل و محيطه و التي من شأنها أن تمتص الضغط و القلق ، كما يتعين على السائق أن يخصص أوقات يومية للراحة و الهدوء و الابتعاد عن المواد المسببة للضغط (النيكوتين، الكافيين الكحول...)، و أن يلتزم بمهام تتوافق و طاقته الجسمية.

9 - 3 الشعور بالمسؤولية مقابل الأنانية

تظهر سمة الأنانية في السياقة على شكل عدم قدرة السائق على التفتح ، فيكون هذا الأخير غير قادر على أن يضع نفسه مكان الآخرين، و يتم ذلك عن طريق النظر إلى المشاكل التي يتلقاها أثناء حركة المرور تبعاً لمتغيرات شخصيته فقط، مما يؤدي إلى أفعال منعزلة شاذة و تجاوزات خطيرة أثناء السير، أما بالنسبة للسائق الجيد فيتميز بالإحساس بالمسؤولية التي لا تقتصر على أمن الركاب الموجودين معه فحسب، بل يأخذ بعين الاعتبار أمن كل مستعملي الطريق بما في ذلك الراجلين، و لا يستطيع القيام بذلك إلا إذا أبدى انتباهاً مدققاً لحالات حركة المرور المتغيرة، و كذلك يتابع تطورها و على هذا الأساس يمكنه أن يخطط لردود أفعاله مسبقاً، بحيث لا يتسبب في خطر أو مضايقة الآخرين (بوظيفة و آخرون، 1991).

9 - 4 دوافع الإثارة و المغامرة

تناولت عديد من الدراسات العلمية ظاهرة حب الإثارة و ركوب المخاطر و المغامرة عند الذكور، و تؤكد غالبية نتائجها أن الذكور الشباب أكثر من غيرهم ميالون إلى هذه الممارسات المثيرة التي تتم من خلال أنواع عديدة من السلوكيات الاجتماعية بما في ذلك سياقة السيارات.

إن الدوافع التي تكمن وراء حب الإثارة تبرز بشكل أكثر وضوحاً عند أشخاص يمتازون بصفات خاصة و محددة حسب ما توصلت إليه دراسة زيكرمين (Zekermen) التي أجراها سنة 1996، حيث يرى أنها تتطابق بشكل كبير مع السلوكيات المنحرفة و التي تتناقض مع القيم السائدة في المجتمع، و هي سلوكيات يغلب عليها الطابع السلبي ، حيث يعجز أصحابها عن إدراك إمكانية تحقيق التفوق و النجاح إلا من خلال المغامرة، و لقد تمت دراسة دوافع

هذه السلوكيات من عدة جوانب مختلفة نفسية و اجتماعية واقتصادية ، منها دراسات فروم (Fromme) سنة 1999 و أوكتينج (Octting) عام 1998 وكورت (Cort) عام 1993 حيث ركزت هذه الدراسات بصفة خاصة على سلوكيات السائقين و ميولهم نحو المغامرة و الإثارة، و توصلت نتائجها إلى الميل نحو اعتماد التفسيرات البيوإجتماعية لحب الإثارة و روح المغامرة. في هذا الصدد عالجت دراسة ديتزمان (Daitzman) سنة 1987 العلاقة بين حب المخاطرة و مستويات الهرمونات الذكرية (تستستيرون)، حيث توصل إلى نتائج تؤكد وجود علاقة إيجابية بين الميل إلى حب المغامرة و مستويات هرمون التستستيرون مقدما بذلك تفسيراً بسيطاً لإشكالية اندفاع الذكور نحو تلك السلوكيات، و في نفس السياق يشير ريدلي (Ridley) في دراسته المقدمة سنة 1999 إلى أن جسم الأنثى يحتوي على متوسط 40 نانوغرام من هرمون التستستيرون في كل عشر لتر من الدم، بينما يصل متوسط ذلك إلى نسبة 300 إلى 1000 نانوغرام من التستستيرون في نفس كمية الدم عند الرجال، و هذا ما يفسر وجود دوافع الإثارة و حب المغامرة و ركوب المخاطر عند الرجال، خاصة في التعامل مع قيادة السيارة(العبودي، 2009).

و يرتبط مستوى البحث عن الإثارة بإدراك الخطر ،حيث توصلت دراسة بوظريفة حمو، عيسي محمد، زناد دليلا ، و شريفي هناع (2010) إلى أن سلوكيات الإقدام على المخاطرة ترتبط سلبيا بدرجة إدراك خطورة هذه السلوكيات ، في حين ارتبطت سلوكيات الإقدام على المخاطرة إيجابيا بسلوك البحث عن الإثارة ، أما فيما يخص علاقة الارتباط بين درجة إدراك سلوكيات الإقدام على المخاطرة و البحث عن الإثارة فكانت سالبة .

9 - 5 الانفعالات السلبية

يقصد بها شدة الحساسية لدى السائق، و من مظاهرها الهيجان، التوتر، القلق، الغضب ، الحزن، إلى غيرها من الانفعالات التي من شأنها أن تتسبب في تشوش إدراك المثيرات المتعلقة بالمرور لأنها تضيق الانتباه للمعلومات و معالجتها و تغير تفسير السلوك السائقين الآخرين مما يزيد بلا شك خطر القيادة غير الآمنة، ففي هذا الصدد أشار شاهر (2009) (Shahar) أن القلق يمكن أن يزيد من عدد الأخطاء المرتكبة و الهفوات و المخالفات التي ترجع إلى تشوه الانتباه.

اهتم العديد من الباحثين بدراسة تأثير الغضب على مهمة القيادة نذكر منها دراسة دهوم و فيليو ،2008، (Delhomme, Villieux) بالاستعانة بدفتر التوجيه الذي يسمح للسائقين بالتبصر بالخطوات التي يمر بها سلوكهم بدءاً بالعامل الذي أغضبهم وصولاً إلى ردود فعلهم تجاهه وذلك خلال خمسة أيام ، توصلت هذه الدراسة إلى أن السائقين صرحوا بأنهم تعرضوا لأكثر من 199 حدثاً مقلقا ، حيث كان متوسط حدة الغضب المتعلقة بالوضعيات المغضبة متوسطة، بينما دام متوسط مدته من 1 دقيقة إلى 3 دقائق. وقد تبين أن هناك علاقة إيجابية بين

الغضب أثناء القيادة و الغضب العام و بين الوضعيات المغضبة، لكن العلاقة بين كل من حدة و مدة الغضب أثناء القيادة كانت أكثر قوة.

تمثلت المحاور الوضعيات المقلقة الأكثر ارتباطا بحدة الغضب في الازعاج من قبل سائقين آخرين؛ إعاقه حركة المرور؛ إعاقه السائق دون الوصول إلى هدفه بسرعة. وقد أشارت نتائج تحليل الانحدار أن اختبار القلق العام كان أكبر مؤشر لعدد الوضعيات المغضبة التي صادفها السائقون، و أن الأفراد الذين تحصلوا على درجات عالية على اختبار القلق العام يصادفون أكثر الوضعيات المغضبة أثناء القيادة. أشارت النتائج أيضا إلى أن عدد ساعات القيادة ارتبطت إيجابيا بشدة الغضب ، و أن سبب غضب السائقين راجع إلى صعوبة التواصل بينهم (2008, Delhomme, Villieux)

و يعد الحزن من الانفعالات شديدة التأثير على عملية القيادة، حيث أثبتت العديد من الدراسات الإبيدميولوجية أن الحزن يتسبب في التأثير على قدرة السائق على التحكم، حيث أثبتت دراسة تم إجراؤها على 22 سائقا مؤهلا تراوحت أعمارهم من 21 إلى 35 سنة ، أدرجت لهم مقاطع موسيقية حزينة قصد تقدير التغييرات المصاحبة للحزن أثناء القيادة فأظهرت النتائج أن المجموعة التي استمعت للموسيقى الحزينة زادت سرعتها بمتوسط 10 كلم/سا أكثر من المجموعة التي أدرجت لهم موسيقى محايدة، وقد فسرت هذه النتيجة بأن مشاعر الحزن تولد كثرة الأفكار السلبية مما يتسبب بالإلهاء الداخلي المنشأ ، و أضاف بولماش و آخرون (Bulmash et al) 2006 أنها ترتبط بتباطؤ ردة الفعل، الأمر الذي يتسبب في العديد من الحوادث خصوصا لدى السائقين المكتئبين (Pêcher, Lemerrier, Hemmessy,2011 ; Cellier,2012)

و يعتبر انعدام التواصل بين السائقين وسوء فهم نوايا بعضهم البعض من أسباب زيادة الصراع و الانفعالات السلبية أثناء القيادة ، و بالتالي زيادة الاختلالات المرورية ، وفي هذا الشأن أفاد ريسر (Risser) أن السلوك المثالي يتصف باحترام السائقين للمعايير و القوانين ، و القدرة على توقع سلوك الآخرين و التواصل معهم و فهمهم (Munduteguy,Darses,2007).

لذا يؤكد الباحثون على أهمية استخدام نظام الاختبارات النفسية في اختيار السائقين، فقد أجرى الباحث ترامان (Traman) بحث في برلين ، أثبت فيه أن سائقي الترامواي الذين عينوا بناء على اختبارات القيادة السيكولوجية ، تسببوا في حوادث مرور أقل من الذين لم يسبق أن أجريت عليهم اختبارات تبين العيوب التي يعاني منها هؤلاء السائقين، و في دراسة أخرى قام بها ميفينتيير (Mifenter) بباريس، وجد أن الحوادث قلت بنسبة 7 % لدى سائقي الحافلات، و ذلك بعد الأخذ بنظام الاختبارات في اختيار السائقين (بوظيفة و آخرون، 1991).

في هذا الصدد قام المكتب السويسري للوقاية من حوادث المرور (BPA) بالتنسيق مع مركز تطوير الاختبارات والتشخيص بكلية علم النفس بجامعة فريبورغ (Fribourg) بإعداد أول مقياس للشخصية مرتبط خصيصاً بحركة المرور (TVP) والذي يسمح باكتشاف فيما إذا كان المتقدمون على نيل رخصة السياقة قادرين من كل النواحي النفسية والمعرفية على القيام بمهمة السياقة دون افتعال المشاكل (le bureau Suisse de prévention des accidents, 2003)

تتسبب الانفعالية الشديدة في القابلية للاستجابة المفرطة أمام المواقف، فالفرد الذي لديه انفعالية شديدة، لديه إحساس قوي بكل تغير في الوضعية، حيث تولد أقل إثارة لديه استجابات عاطفية غير متناسبة، ارتعاش الجفون، نظر غير مستقر، حركات حادة، أي مؤشرات تدل على سوء الاستقرار الحركي، وهذا ما يعرضه لارتكاب حادث (بوظيفة و آخرون، 1991). فيما يلي عرض لبعض السلوكيات الانفعالية للسائق على الطريق، وذلك حسب خطورتها:

- انحصار التفكير في إدانة السائقين الآخرين لإبداء عدم الرضا.
 - الإتيان بإمحاءة حركية غير مهذبة إلى السائق الآخر.
 - إطلاق صوت البوق، أو الصراخ بصوت عال من النافذة للدلالة على الاستياء.
 - معاقبة السائقين الآخرين بعمل مناورات سياقة معقدة، مثل سد الطريق عليهم و منعهم من التجاوز ، أو الاقتراب اللصيق من الخلف لإرغامهم على الإسراع أو الخروج عن المسار و مطاردة سياراتهم لإرهاب سائقيها.
 - محاولة إيذاء السائق الآخر جسدياً بصورة متعمدة (ترك، 2009) .
- لذلك يجب على السائق ألا يقود السيارة تحت إحساس بالتنافس و الانتقام، فعليه أن لا يغضب حتى و إن كان على حق، بل و يجب عليه أن يظهر بمستوى عالي من التعقل و الترفع عن النزول إلى مستوى سلوك الشخص الغاضب محاولاً بذلك إعطاء درس للطرف الآخر بالظهور أمامه كمثال على السلوك الجيد الذي يجب أن يتصف به السائق (بوظيفة و آخرون، 1991).

9 - 6 الاتجاهات نحو المركبة

تعتبر السيارة في العالم المعاصر معياراً للثراء و النجاح الاجتماعي و الاقتصادي ، و ليس من المبالغة في شيء إذا قلنا أن الإنسان العادي يقيم ذاته بنوع أو صنف السيارة التي يملكها أو يركبها، فالذي يتجول بسيارته الفخمة أو الرياضية في حاجة إلى أفراد غير محظوظين من أجل مشاهدته و هو راكب فيها، حيث يشعر في تنقله بأنه أعلى مكانة منهم، إذن تصبح السيارة عندئذ معياراً لرقى الفرد في السلم الاجتماعي و الاقتصادي، حيث تجده يغير سيارته في كل مرة بسيارة أثن منها و أفخم، و ذلك ليحس بالنجاح في الحياة.

و هكذا نجد أن كل فرد في المجتمع و على الخصوص مجتمعنا الجزائري، يريد امتلاك سيارة معينة بحسب إمكانياته المادية، و تتجلى هذه الظاهرة في صفوف الذكور و الإناث من مجتمعنا، و هناك عدد كبير من ذوي الشهادات العلمية من يخصصون مرتباتهم و أجور سنوات عملهم الأولى لشراء سيارة معينة، كما تكثر عملية استعارة الأبناء من الآباء لسياراتهم لا لشيء إلا لأن يستشعروا لذة القيادة في المدينة، و يتحسسوا تلهف المحرومين إلى رؤيتهم أمام مقود السيارة، فتجدهم يقومون ببعض السلوكات للفت الانتباه، كرفع صوت المذياع أو القيام بمناورات في الطريق، فالفرد أمام مقود السيارة يشعر بأنه مختلف عن الراحل و أنه أقوى منه، و أثناء السير ينزعج عندما يوقفه الضوء الأحمر أو الشرطي أو عندما تتجاوزهم سيارة أفخم من تلك التي لديهم، وكأن الأمر قد يقلل من قيمتهم الاجتماعية و أن الضعف يرجع إليهم مباشرة و ليس لقوة سياراتهم (بوظيفة وآخرون، 1991).

في هذا الصدد يؤكد فيرني (Vernet) في دراسته التي أجراها سنة 2002، أن امتلاك سيارة يعتبر استثمارا نرجسيا يساهم في تكوين و تأكيد صورة الاعتزاز بالذات عند الرجل كوسيلة تفتح له حدودا جديدة و واسعة لتأكيد ذاته الذكورية، و غالبا ما تبلغ هذه المشاعر مستويات تصاحبها سلوكات تشجع على رفع تحديات تكون نتائجها في الأخير حوادث مرور خطيرة (العبودي، 2009).

خامسا: العوامل المؤثرة على سلوك القيادة الآمنة

1 - الجنس

افترض العديد من الخبراء في مجال الأمن المروري، أن الرجال يختلفون عن النساء من حيث طبيعة القيادة و السلوكات المصاحبة لها، حيث اتسمت قيادة المرأة بمستويات أكثر من الإحساس بالمسؤولية و احترام الغير من مستعملي الطريق، كما تتميز المرأة بصفة الملاحظة الدقيقة لأجزاء الطريق و الوعي بأخطار القيادة في ظل الظروف الجوية السيئة أو تحت تأثير الكحول و المخدرات أو في حالة التعب، و قد أشارت بعض الدراسات أيضا إلى أن النساء يقدن سياراتهن بسرعة أقل من الرجال، و أن قيادتهن تتسم بالحذر نظرا لخوفهن من التعرض لحادث مرور (Bailet, 2006).

في هذا الصدد أجريت دراسة من طرف مركز البحث للنقل البري سنة 1977 حول الفروق بين الجنسين في مهمة القيادة، و قد وجد بأنه ليس هناك اختلاف يذكر بينهما من ناحية القيادة، لكن الإناث أكثر احتراما لقواعد المرور و أقل معرفة من الذكور في المجال الميكانيكي، كذلك وجد أنه أقل سرعة في قيادة السيارة، بينما وجد أن الرجال أكثر منهم في تناول الخمر و المخدرات أثناء عملية القيادة.

كما يرى بعض الباحثين أن عامل الجنس يلعب دورا مهما في الحوادث، و أن الذكور أكثر عرضة للحوادث من الإناث نظرا لكون أعمالهم تتسم بالخطورة، غير أن دراسات أخرى أثبتت أن الإناث يملن نوعا ما لارتكاب الحوادث أكثر من الذكور في حالة ما إذا تعرضن لنفس الظروف، ففي بحث قامت به شركة فيلادلفيا للنقل بالولايات المتحدة الأمريكية، قورن فيه نسبة حوادث 3 آلاف سائق مع مثيلتها عند 40 سائقة، مع العلم أن كل مجموعة مرت بنفس ظروف الطريق، و كانت نسبة حوادث السائقين الذكور 0.257 حادثة في كل ألف ميل سياقة خلال مدة 11 شهرا، بينما كانت هذه النسبة عند السائقات 0.722 لكل ألف ميل سياقة، أي ثلاثة أمثال نسبة الذكور (بوظيفة و آخرون، 1991).

2 - السن

تشير الدراسات إلى أن السن من العوامل التي لها أهمية كبيرة في وقوع الحوادث ، فصغار السن و المتقدمون فيه يكونون أكثر استهدافا لها، وفي هذا الصدد أكدت الدراسة التي قام بها نورمان ، (Norman) سنة 1994 أن الشباب يخالفون حدود السرعة أكثر من المتقدمين في السن (السنان و آخرون، 2002). كما أضاف كل من ندى علي أبا حسين و أحمد قاسم الزبير (2007) أن هناك علاقة عكسية دالة إحصائيا بين زيادة السرعة و تجاهل الإشارة الضوئية و بين العمر، بحيث يزداد تجاهل الإشارة الضوئية و عدم احترام السرعة المرورية كلما صغر عمر السائق، و قد لوحظت نفس النتائج فيما يتعلق باستعمال الهاتف النقال و ربط حزام الأمان ، حيث يزداد استعمال الهاتف النقال و يقل ربط حزام الأمان بين فئة الشباب.

يرتبط كبر السن بضعف القدرات التي تمكن السائق من أداء مهمة السياقة، بحيث كثيرا ما يجد صعوبة في عملية رد الفعل السريع أثناء ظهور الخطر، نتيجة لضعف التآزر الحسي الحركي الذي يقل مع تقدم الفرد في العمر، كما ينخفض مستوى النظر إلى حوالي 25 % من 30 إلى 60 سنة، و قد يتعرض المسن إلى عدة أمراض تصيب العين تعوقها عن إدراك مكونات الطريق، و بالتالي تضعف القدرة على التحكم في السيارة ، أضف إلى ذلك انخفاض أداء الوظائف العقلية كالذاكرة قصيرة المدى التي يتدنى أداؤها لدى المسنين بسرعة أكبر من الذاكرة طويلة المدى، و هذا ما يصاحبه مدة أطول لردة الفعل، غير أن كبار السن دائما يمتازون بالحدز أكثر من صغار السن الذين يتميزون باللامبالاة، و عدم احترام قانون المرور (Barjonet et al., 1992).

و هكذا يلعب السن دورا فعالا في حوادث المرور، فالشباب إذا قورنوا مع الذين يكبرونهم سنا، نجدهم أكثر ارتكابا للحوادث سواء كانوا سائقي سيارات أو دراجات نارية، و قد وجد السيكلوجي (صابي سنة 1983) بأن

أغلب الحوادث التي ترتكب من طرف الشباب راجعة إلى نقص التجربة، كما لاحظ أن جل الحوادث تكون في السنة الأولى من بداية سياقتهم، و رغم النتائج الجيدة لهؤلاء الشباب في اختبار السياقة، إلا أنهم يرتكبون أبشع الحوادث.

وقد أجريت دراسة حول حوادث النقل، خلصت إلى أن الأفراد البالغين من العمر بين 15 و 24 سنة يتعرضون للحوادث بنسبة 30.9% لكل 100 ألف من السكان، و أن الأشخاص الذين تتراوح أعمارهم بين 25 و 44 سنة معدل الحوادث عندهم هو 21.1%، أما الأشخاص ما بين 45 و 65 سنة فأغلبهم يتعرضون لحوادث المرور، و قد فسر أصحاب الدراسة ارتفاع عدد حوادث المرور عند كبار السن أكثر من صغار السن بتناقص قدراتهم الحسية الحركية، و أن هؤلاء المتقدمون في السن قد تعودوا على المخاطر، و من ثمة فهم لا يجتاطون اتجاهها و لا يتخذون أي إجراءات أمنية (بوظيفة و آخرون، 1991). و في هذا الصدد أشار سترادينج ، Strading (2000) أن سلوكيات القيادة الخطرة الشائعة لدى الشباب تمثلت في استخدام السرعة، واحتكاك السيارات مع بعضها البعض، و الاصطدام في المنحنيات و المنحدرات، وفقدان التحكم نتيجة السرعة، و قد لوحظت أغلب هذه السلوكيات ليلا.

3- الخبرة

تعتبر الخبرة أحد أهم العوامل الإنسانية المساعدة على تجنب الحوادث، نظرا للمهارة التي يكون قد اكتسبها الأفراد نتيجة تعاملهم الطويل مع سياراتهم و مع السائقين الآخرين و مع شتى الظروف المحيطة بالطريق، كما أن التدريب الجيد يجعل السائق يكتسب خبرة سليمة في التكيف مع المواقف الخارجية مثل اجتياز الظروف السيئة و المخاطر (Bailet, 2006).

و قد أثبتت دراسات جزائرية أجريت سنة 1978، أن حوالي 4.3% من السائقين الذين تعرضوا لحوادث سير، لا يتجاوز سن رخص سياقتهم السنة، و هذا ما أرجعه البعض إلى ضعف تكوين السائقين (Dekkar, 1983). و هذا ما أكدته إحصائيات المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق (2014) من أن السائقين المتحصلين على رخصة السياقة لمدة تقل عن سنتين تورطوا في حوادث المرور أكثر من غيرهم من غيرهم من السائقين أي بنسبة 32.36% (ص. 12) .

كما دلت بعض الدراسات التي أجريت في كل من إنجلترا و الولايات المتحدة الأمريكية، على أن لقلة الخبرة دور كبير في الحوادث، فقد دلت دراسة شركة كليفلاند للسكك الحديدية على أن الحوادث التي ارتكبها السائقون ممن تقل خبرتهم عن 5 سنوات ، تزيد بمقدار 36% عن الحوادث التي وقع فيها من تتراوح خبرتهم بين 5 و 10 سنوات(بوظيفة و آخرون، 1991) .

4- الحالة الاجتماعية و المستوى التعليمي للفرد

لا تقل الحالة الاجتماعية و الاستقرار العائلي في أهميتها عن المتغيرات الأخرى ، حيث تشير بعض الدراسات إلى أن غير المتزوجين كانوا أكثر ارتكابا للحوادث من الذين يتمتعون بحياة اجتماعية مستقرة، و هذا ما أكدته دراسة تحليل الحوادث المرورية بمدينة الرياض من أن السائقين المتزوجين أقل تعرضا للحوادث من العزاب، حيث بلغت نسبة الحوادث التي نجمت عنها وفيات 6.43% من بينها 4.56% شاب أعزب.

كما أن للمستوى التعليمي دورا كبيرا في اكتساب الخبرة و رفع الكفاءة و خلق القيادة، فقد أظهرت دراسات سعودية أن الشخص السعودي المتعلم أقل وقوعا في الحوادث من الأمي، و أنه كلما انخفض بناء المستوى كلما كان أمام سلوكيات خطيرة في القيادة تجعل صاحبها أشد عرضة للخطر من غيره (السنان و آخرون، 2002).

بناء على ما سبق يمكننا القول بأن كلا من هذه العوامل و غيرها تؤثر بشكل تفاعلي على سلوك السياقة الصحي، فقد نجد سائقا صغير السن و أعزب و مستواه التعليمي متدن، و يسلك سلوك سياقة خطر كأن يتناول الكحول أو يثور غاضبا على السائقين أو أن يزيد في سرعة السيارة و لا يستخدم حزام الأمان، فهو يهدد نفسه لخطر التعرض لحادث مرور.

خلاصة الفصل

نستخلص من هذا الفصل أن سلوك السياقة الصحي يتمثل في حرص السائق على الالتزام بالسلوكيات التي من شأنها أن تحافظ على قيادة آمنة في ظل كل الظروف، وتحول دون التعرض أو تعريض الآخرين للخطر.

تتوقف حركة المرور على ثلاثة عناصر أساسية تتفاعل فيما بينها و المتمثلة في السائق والمركبة والمحيط حيث يتسبب أي خلل في أحدها إلى إمكانية وقوع حادث مرور، ويحظى العنصر البشري بأهمية بالغة في سيرورة هذا التفاعل نظرا لطبيعة مهمته المعقدة التي تستوجب عليه أن يكون متحكما في مركبته و لنا مع محيطه، وهذا ما يتطلب منه مجموعة من السلوكيات سميت بمظاهر سلوك السياقة الآمنة.

فسر سلوك السياقة حسب نموذج سلوك الخطر الذي ينظر لسلوك القيادة على أنه يعكس التوازن بين دوافع الشخصية (الإثارة، السرعة) و خطر التعرض الشخصي لحادث مرور. بمعنى أن السائق هنا يمكن أن يتصور المخاطر الذاتية التي يمكن أن تكون بعيدة عن المخاطر الفعلية، و الفرق بين هذين النوعين من المخاطر يمكن أن يفسر سوء الفهم و أخطاء القيادة التي إذا لم يتم حلها في الوقت المناسب يمكن أن تتسبب في إحداث ظروف الحادث ، و يتضمن هذا النموذج عدة اتجاهات نظرية تمثلت في نظرية توازن المخاطر، و نظرية الخطر صفر، و نظرية تجنب التهديد. كما فسر سلوك السياقة أيضا من خلال المقاربة التنظيمية لإدارة السلامة البشرية على الطرقات التي تضمنت نموذج الجبن السويسري لريزن Reason's Swiss Cheese Model الذي وصف الحوادث على أنها اخفاقات و أخطاء داخل المنظومة المرورية المكونة من طبقات تمثل النظام المروري المعقد، غير أن هذه الطبقات قد تتخللها ثغوب ناجمة عن الفشل نتيجة للأخطاء التي تمكنت من تجاوز الدفاعات و بالتالي تتسبب في وقوع الحادث.

تشتمل مظاهر سلوك السياقة الصحي على جملة من الأفعال التي يقوم بها السائق قبيل وأثناء قيادة مهمة السياقة، منها ما يتعلق بصيانة السيارة واحترام إشارات المرور ومراعاة السرعة الآمنة، ومنها ما يرتبط بالقيادة السليمة في ظل الظروف الجوية المتردية و تجنب القيادة تحت تأثير مواد من شأنها أن تذهب صحوة العقل و الالتزام بربط حزام الأمان، ومنها ما يرتبط بالجوانب المكونة للسائق كبعض الخصائص النفسفيزيولوجية التي تركز عليها مهمة السياقة من قبيل الرؤية و التأزر الحسي الحركي و اليقظة أو كبعض الخصائص المعرفية للسائق مثل الإدراك وتقدير الخطر والانتباه و الكفاءة في معالجة المعلومات وأخيرا تلك المتعلقة بالجانب النفسي والاجتماعي للسائق كالتصرف بانفعال وأناية و عدوانية اتجاه بقية السائقين، والفشل في إدارة الضغوط الناجمة عن مصاعب حركة المرور.

يتأثر سلوك السائق الآمنة بجملة من العوامل التي تتفاعل فيما بينها لتساهم في بلورة سلوك السائق ذكرنا منها السن والخبرة والجنس والمستوى التعليمي والحالة الاجتماعية.

الفصل الرابع:

التفاؤل غير الواقعي

تمهيد

أولاً: مفهوم التفاؤل غير الواقعي

ثانياً: تفسيرات التفاؤل غير الواقعي

ثالثاً: قياس التفاؤل غير الواقعي

رابعاً: العوامل المؤثرة في ظهور التفاؤل غير الواقعي

خامساً: النتائج السلوكية للتفاؤل غير الواقعي خلاصة

سادساً: علاقة التفاؤل غير الواقعي بالصحة الجسمية و النفسية

و بعض المتغيرات الاجتماعية

سابعاً: علاقة التفاؤل غير الواقعي بسلوك السياقة الآمنة

ثامناً: فعالية الحملات الوقائية في خفض التفاؤل غير الواقعي

خلاصة الفصل

تمهيد

يعلم معظم الناس أن من يرى النصف المملوء من الكأس يوصف بالمتفائل أما ذاك الذي لا يرى سوى النصف الفارغ فيعرف بالمتشائم، و تتصف الحالة الأولى بأنها تجعل صاحبها يتوقع الخير و السرور، في حين تتصف الحالة الثانية بأنها تسبب لصاحبها الحزن و تجعله يتوقع سوء الطالع و الأحداث السيئة.

و في كثير من الأحيان يعتقد الناس أنهم أقل عرضة للأذى من غيرهم و أنه لن يحصل لهم إلا ما هو خير و هذا دون مبرر يجعلهم واثقين من ذلك. الأمر الذي يؤثر في عملية إدراك الخطر فيعتقد الشخص بأنه أقل قابلية للإصابة من الآخرين، فإذا كانت مثلاً "فرصة الإصابة بنوع محدد من أنواع السرطان تبلغ 4 % فقط ، فلماذا إذن سيكون الشخص بذاته ضمن هذه النسبة؟ و لماذا عليه اتخاذ إجراءات وقائية عندما يبدو أن نسبة الخطر ليست عادية؟، فالمدخن الذي لا يريد أن يدرك أن خطره إصابته بسرطان الرئة عال بنفس درجة المدخنين الآخرين يكون هنا خاضعاً لتشوه معرفي يسمى بالتفاؤل غير الواقعي و الذي سيتم تناوله في هذا الفصل من حيث المفهوم ، و مختلف التفسيرات التي ساهمت في إجلاء الغموض عنه ، و العوامل المساعدة على ظهوره ، و طريقة قياسه، و انعكاساته على السلوك بما في ذلك الدراسات التي تطرقت إلى علاقته مع متغيرات متعددة ، و ركزنا في الأخير على علاقة التفاؤل غير الواقعي بسلوك السياقة.

أولاً: مفهوم التفاؤل غير الواقعي

1. تعريف التفاؤل: L'optimisme

عرف كراندال، 1969، (Crandall) التفاؤل بأنه عبارة عن التوقع قصير المدى بالنجاح في تحقيق بعض المطالب في المستقبل (بدر الأنصاري، 1988، ص. 15).

أما تايجر، 1979، (Tiger) فقد ذهب في تعريفه للتفاؤل بأنه عبارة عن نزعة أو موقف مرتبط بتقرب الأحداث المستقبلية سواء أكانت اجتماعية أو مادية بحيث تمكن هذه النزعة صاحبها من القيام بأفعال و سلوكيات تجعله يتغلب على الصعوبات التي قد تواجهه في الحياة (الأنصاري، 1998، ص. 14) و (Kluemper et all., 2009)

و يعتبر شاير و كارفر، (Sheier & Carver) من أكثر الباحثين دراسة لموضوع التفاؤل ، و قد عرفاه على أنه سمة في الشخصية أي توقع عام و ثابت لحدوث الأشياء الإيجابية في الحياة ، كما ينظر إليه أيضا على أنه حالة بمعنى أن يكون استجابة تفاؤلية مرتبطة بحدث دون آخر (Vollrath, 2006) . و يضيف هاريس و ميدلتون، 1994، (Harris & Middleton) أن التفاؤل عبارة عن نزعة داخل الفرد للتوقع العام لحدوث الأشياء الإيجابية بدلا من الأشياء السلبية (Milhabet, Desrichard, Verliac, 2002).

و أضاف الباحثان في نص أحدث أن التفاؤل استعداد يكمن داخل الفرد الواحد للتوقع العام لحدوث الأشياء الإيجابية، أي توقع النتائج الإيجابية للأحداث القادمة ، و يؤكدان على وجود الفروق الفردية الثابتة في التفاؤل. كما يبرهنان على وجود علاقة بين التفاؤل و الصحة حيث أنه يوظف استراتيجيات فعالة لدى الفرد للتغلب على الضغوط الواقعة عليه، كما يعتبران أن التفاؤل سمة من سمات الشخصية التي تتسم بالثبات النسبي عبر المواقف و الأوقات المختلفة و لا تقتصر على بعض المواقف (الأنصاري، 1998، ص. 14).

يبدو من خلال التعاريف آنفة الذكر أن الباحثين لم يتفقوا على تعريف مشترك للتفاؤل رغم إجماعهم على أن هذا المفهوم يتعلق بالنظرة الإيجابية للمستقبل، و على هذا الأساس يمكن لنا أن نعرف التفاؤل " على أنه أسلوب معرفي شامل و ثابت نسبيا تختلف درجته من شخص لآخر، يمكن صاحبه من امتلاك نظرة إيجابية اتجاها نفسه و محيطه تجعله يشعر براحة نفسية تنعكس إيجابيا على حياته الاجتماعية و الصحية".

عند اطلاعنا على مختلف البحوث التي اهتمت بدراسة التفاؤل ، أحصينا عدة تسميات نذكر منها ما يلي :

* التفاؤل و التشاؤم الإستعدادي Optimisme et Pessimisme dispositionnel لكل من شاير و كارفر ، 1985 (Sheier & Carver) .

* التفاؤل الساذج Optimisme Naïf لكل من ابستين و ماير، 1989 (Epstein & Meier)

* التفاؤل التحيزي أو الوهمي L'illusion D'optimisme أو Biais d'optimisme لكل من تايلور و براون ، (Taylor & Brown) ،

* التفاؤل غير الواقعي L'Optimisme Irréaliste ل صاحبه نيل ونشتاين ، 1981، (Neil Weinstein)

* التفاؤل الدفاعي L'Optimisme Défensif لصاحبه شيلي تايلور، 1989، (Shelly Taylor) (رالف شفارتسر، 1994، ص. 92).

* التفاؤل المقارن L'Optimisme Comparatif تكلم عنه كل من هاريس و ميدلتون، 1994 (Middelton & Harris) (Milhabet, Desrichard, Verliac, 2002, p. 216)

* التفاؤل الاجتماعي L'optimisme Social لصاحبه كارل شفارتسر، 1997، (Karl Schweizer) (Schweizer ,Schreiner, 2010)

* التفاؤل الوظيفي L'Optimisme Fonctionnel لصاحبه شيلي تايلور، (S, Taylor)

تجدر الإشارة إلى أنه على الرغم من تعدد التسميات التي أطلقت على أنواع التفاؤل إلا أن بعضها يشترك في نفس المفهوم و أن هذا الاختلاف راجع إلى تعدد مجالات الباحثين و إلى اختلاف الجامعات التي تكونوا فيها.

2. تعريف التفاؤل غير الواقعي L'optimisme Irréaliste

تمحضت دراسة التفاؤل غير الواقعي عن الأبحاث التي اهتمت بدراسة إدراك الخطر في 1950 من قبل السيكولوجيين في الولايات المتحدة الأمريكية الذين اهتموا بدراسة الكيفية التي يفكر بها الأفراد إزاء صحتهم و كيفية مواجهة المخاطر الصحية، و ذلك من خلال تشكيلهم لعدة نماذج نظرية متعلقة بالسلوك الصحي، و التي ركزت في مضمونها على إدراك الخطر المرتبط بالأمراض أو إدراك القابلية للتعرض للمخاطر في المستقبل. من هنا لاحظ (نيل وينشتاين، Neil Weinstein) أن معظم الناس يفكرون بتفاؤل غير واقعي إزاء العديد من المخاطر

الصحية (Joffé, 1999). أسفر عن اختلاف الدراسات و الباحثين الذين تناولوا هذا النوع من التفاؤل اختلاف التسميات التي أطلقت عليه، فمنهم من سماه بالتفاؤل الدفاعي L'optimisme Défensif أو التفاؤل الساذج L'optimisme Naïf (Schweitzer, 2002, p. 227). و قد سماه البعض بتوهم الحصانة L'illusion d'Invulnérabilité أو التفاؤل التحيزي Biais D'optimisme (Klein, 2010).

بالإضافة إلى مصطلح التفاؤل المقارن L'optimisme Comparatif الذي اعتمده العديد من الباحثين خصوصا الفرنسيين منهم، ففي مقال لكل من ميلهابت و ديسريشارد وفيرلهياك، (Milhabet & Desrichard, 2002)، تم توضيح الغموض الذي كان يعتري كلا من مصطلحي التفاؤل غير الواقعي و التفاؤل المقارن، و الناتج عن اعتبار بعض الباحثين أنهما مصطلحين مختلفين أمثال هاريس و ميدلتون (Harris & Middleton 1994)، بحيث قاما بتعريف التفاؤل غير الواقعي على أنه نزعة داخل الفرد غالبا لتوقع حدوث الأشياء الايجابية أكثر مما تحدث فعلا، و توقع حدوث الأشياء السلبية أقل مما تحدث فعلا، في حين أن التفاؤل المقارن « هو نزعة داخل الفرد للتوقع العام لحدوث الأشياء الايجابية لنفسه أكثر من حدوثها للآخرين و توقع حدوث الأشياء السلبية للآخرين أكثر من حدوثها له»

و قد بينت (ميلهابت وزملاؤها) أن التفاؤل المقارن حسب (هاريس و ميدلتون) متوقف على نظرة الشخص إلى الآخر و توقعه في الحياة مقارنة به، أما التفاؤل غير الواقعي فيتوقف على نظرة الفرد إلى الواقع، أي الحكم الذي يتبناه الفرد مقارنة بما يحدث في الواقع ، و هذا ما جعلهم يوضحون بأن كلا من المفهومين يعينان أن الأفراد يقومون بإجراء مقارنة مع غيرهم، و أن تفكيرهم التفاؤلي المبالغ فيه يجعلهم إما أقل من المتوسط و هذا في حالة توقع الأحداث السلبية أو على من المتوسط و هذا في حالة توقع الأحداث الايجابية. (Milhabet et al., 2002)

و هذا ما يدفع بنا إلى القول بأن الرأيين القائلين بأن التفاؤل غير الواقعي يتمحور حول نظرة الشخص إلى الواقع ، و أن التفاؤل المقارن يتمحور حول نظرة الشخص إلى الآخر، وجهان لعملة واحدة، فالواقع يعرف من خلال الآخر و الآخر هو من يجسد الواقع.

أضف إلى ذلك أن (نيل وينشتاين، Neil Weinstein) و الذي يعتبر أول من أطلق على هذا النوع من التفاؤل مصطلح التفاؤل غير الواقعي ، عرفه بالضبط مثلما عرف هاريس و ميدلتون التفاؤل المقارن، بحيث رأى (وينشتان سنة 1980) بأن الناس يعتقدون بأنهم محصنون Invulnérable لدرجة أنهم يعتقدون أن الحظ السيئ و الأحداث المزعجة لا تلحق إلا بغيرهم، هذا الاعتقاد يعتبر خطأ معرفيا أطلق عليه وينشتاين مصطلح التفاؤل غير

الواقعي و يقصد به « اعتقاد الفرد بأن الحوادث السلبية يقل احتمال حدوثها لهم مقارنة بالآخرين، و أن الحوادث الايجابية يحتمل حدوثها لهم أكثر من حدوثها للآخرين (Weinstein, 1980)

و عرف كل من تايلور و براون ،1988، (Taylor & Brown) التفاؤل غير الواقعي بأنه شعور لدى الفرد بقدرته على التفاؤل اتجاه أحداث الحياة دون مبررات منطقية أو مؤشرات تؤدي إلى هذا الشعور، الأمر الذي يؤدي إلى حصول نتائج غير متوقعة، و بالتالي يصبح الفرد في قمة الإحباط مما قد يعرضه للمخاطر و الإصابة بالأمراض ، حيث أن التوقعات غير الواقعية للأفراد إزاء أحداث المستقبل تدفع بهم إلى عدم ممارسة السلوك الصحي (Taylor, Brown, 1988)

و أضاف (ماكينا ،1993، Mckenna) أن التفاؤل غير الواقعي يحدث عندما يخفض الأفراد تقديراتهم أو توقعاتهم الشخصية لمواجهة الأحداث السيئة، و أيضا عندما يزيدون من توقع الأحداث الايجابية، و هذا يمكن أن يرجع إلى الشعور الزائف بالقدرة (McKenna, 1993).

و يتسبب شعور الفرد بالتحصين ضد المخاطر باعتقادهم بأنه على الرغم من وجود الخطر إلا أنه لا يحصل لهم مثلما يحصل للآخرين، هذه النزعة في التفكير تجعل الفرد عرضة للعديد من المشاكل الصحية (سرطان، سيدا ، أمراض القلب) أو إلى أحداث غير مرغوب فيها (حادث سير، سرقة) هذا الشعور بالتحصين Invulnerable يجعل الفرد يطور سلوكيات خطيرة على عكس القابلية للتعرض للخطر Vulnerable التي تجعل الناس يسعون إلى اكتساب سلوكيات صحية (Schweitzer, 2002)

و قد عرف (الأنصاري) التفاؤل غير الواقعي بأنه اعتقاد الفرد بقدرته على التفاؤل إزاء الأحداث دون مبررات منطقية أو وقائع تؤدي إلى هذا المعتقد، حيث يتوقع الفرد غالبا حدوث الأشياء الايجابية أكثر مما تحدث في الواقع ، و يتوقع حدوث الأشياء السلبية أقل مما تحدث في الواقع مما قد يتسبب أحيانا في حدوث النتائج غير المتوقعة و التي قد تعرضه بدورها إلى مخاطر عدة أهمها المخاطر الصحية (الأنصاري، 2001).

يلاحظ من خلال التعاريف السابقة أنها اتفقت على ثلاث نقاط أساسية تتمثل فيما يلي:

- خطأ معرفي.
- توقع حصول أحداث سلبية أقل مما تحدث للغير.
- توقع حصول أحداث ايجابية أكثر مما تحدث للغير.

و يقابل التفاؤل غير الواقعي نوع آخر يسمى بالتفاؤل الاستعدادي L'optimisme Dispositionnel و يطلق على هذا المصطلح أيضا التفاؤل الوظيفي و التفاؤل الاستراتيجي، و يسميها ليبشتاين التفاؤلية الفعالة، و يعتبر (شاير و كارفر، 1985) أول من قاما بدراسة هذا النوع من التفاؤل، و الذي تم استنباطه من نموذج التنظيم الذاتي للسلوك و القائم على فكرة توجيه السلوكات نحو أهداف مسطرة (Sutton et al., 2005).

حيث يميل الأفراد ذوو التفاؤل الاستعدادي إلى تبني توقعات ايجابية حول حياتهم المستقبلية و يأملون كثيرا في تحقيق النتائج التي يريجونها، فهم يعتبرون آمالهم قابلة للتحقيق و بالتالي يثابرون في سبيل الوصول إليها. (Heinonen et al., 2004)

و على العكس من ذلك فلأشخاص الذين يعتبرون أن الوصول إلى النتائج أمر صعب و مستبعد لا يستمرون في السعي إلى تحقيق أهدافهم و تقل مجهوداتهم في سبيل ذلك إلى أن يتخلوا عنها (Dobson et al., 2008).

و أضاف كل من (شاير و كارفر) أن التفاؤل الاستعدادي عبارة عن الاقتناع بفعالية الإجراءات الوقائية و اليقين من إمكانية القيام بمثل هذه الإجراءات من أجل الحفاظ على الصحة (رالف شفارتزر، 1994). و يدخل كل من التفاؤل غير الواقعي و التفاؤل الوظيفي ضمن التفاؤل كحالة، بمعنى أنه يرتبط بأحداث دون أحداث أخرى (Krzeminski, 2015)

يمكن لنا من خلال ما سبق ذكره أن نقول بأن التفاؤل الاستعدادي يجعل صاحبه مستبشرا بالمستقبل، و لكنه في نفس الوقت يقدر الخطر المحتمل حدوثه و هذا ما يدفع به إلى التصرف بحذر و الحرص على تتبع الإجراءات الوقائية.

ثانيا : تفسيرات التفاؤل غير الواقعي

قدم الباحثون عدة تفسيرات للتفاؤل غير الواقعي، حيث ركزت إحداها على التفسيرات القائمة على عوامل معرفية *Facteurs Cognitives* ، بينما ركز جزء آخر منها على التفسيرات القائمة على عوامل الدافعية *Facteurs Motivationnels* ، وقد أضفنا في الأخير تفسيرين منفردين تمثلا في التفسير العصبي و التفسير العبر ثقافي نعرضها فيما يلي:

1- التفسيرات المتعلقة بعوامل الدافعية *Les Explications Motivationnelles*

هل يعتبر التفاؤل غير الواقعي استراتيجية إرادية أم لا؟ هل يتخذها الأفراد للوصول إلى أهداف معينة؟، ما هي هذه الأهداف؟ كل هذه التساؤلات سوف نجيب عليها من خلال تعرضنا لنوعين من عوامل الدافعية، يتمثل النوع الأول في الدفاع عن الذات، أما النوع الثاني فيتعلق بالميول الدافعية ضد القلق.

1.1- التفاؤل غير الواقعي سلوك دفاعي للأنا

يرى مناصرو هذا التفسير (واينشتاين 1984، تايلور و براون 1988، و آخرون Weinstein, Taylor) أن الأشخاص غالبا ما يتحيزون لذواتهم في توقع الحوادث الايجابية و السلبية قصد تحسين صورة تقديرهم لذواتهم أو هويتهم الشخصية أو على الأقل للحفاظ عليها كما هي، و هذا ما أكدّه كل من (لي و جوب Lee & Job) سنة 1955 في قولهما « إذا كنا أكفاء فيما نفعل، فعلينا إذا أن نعرف كيف نكون فعالين في تجنب المشكلات التي يلزم تجنبها، أو أن نصل إلى الأهداف التي نحددها » من هنا يتوضح لنا أن بعض الأفراد يتخذون من التفاؤل غير الواقعي ملجأ، لأنه يحسسهم بأنهم محصنون و بهذا يرتفع تقديرهم لذواتهم و يرتفع إحساسهم بأنهم تغلبوا على المشاكل التي يواجهونها. غير أنه و في بعض الأحداث يضعف تأثير التفاؤل غير الواقعي على خفض الضبط إذا كانت وصفت الأحداث بأنها غير قابلة للضبط، فقد لوحظ في العديد من الدراسات أن الأشخاص لا يصبحون متفائلين مقارنة بغيرهم إذا لم يكونوا قادرين على ضبط الأحداث ممكنة الوقوع كالزلازل و الفيضانات مثلا ، فهذه الأحداث لا تعود إلى قدرة الأشخاص بل إلى عوامل خارجية، و قد لوحظ هنا بأن تعرض الفرد لمثل هاته الأحداث مستحيلة الضبط و لا يهدد تقديره لذاته لأنه مقتنع بأن لا يد له في تغيير القدر.

و قد دعمت عدة دراسات ميدانية التفسير القائم على الدفاع عن الذات، ففي سلسلة من الأبحاث لكل من (كلين و أعوانه ، Klein. et al) على مدى ثلاث سنوات من 1993 إلى 1996 استطاعوا أن يوضحوا أن الأشخاص لا يكيفون تصرفاتهم اتجاه السلوكيات الخطرة إلا بعد أن يستفيدوا من تجارب الآخرين، فعندما تقوم بإعلام

الأشخاص بأن غيرهم سلك سلوكا جد حذر فإنهم يقومون بدورهم بالحذر في قيامهم بهذا السلوك، أما لو لم نعلمهم بحذر غيرهم لقاموا هم بالسلوك بدون أخذ الحذر فيه و هنا يتبين لنا بأن هذا الحذر لم يأت من اعتقاد راسخ بل هو ناتج عن تحذير مسبق.

و قد دافع بيترز و كزابينسكي، (Peeters et Czapinski) 1997 – 1991 عن فكرة الخاصية التكيفية للأشخاص ذوو التفاؤل غير الواقعي في بيئة تكثر فيها الأحداث السلبية أكثر من الأحداث الإيجابية، ففي مثل هذه البيئة يكون الأشخاص المتفائلون أكثر من المتشائمين، بحيث يقوم المتفائلون باستغلال فرصة التشبث بالأحداث الإيجابية لأنهم أكثر يقظة للأحداث السلبية و أكثر قدرة على تجنبها.

كما دعم (تايلور و براون سنة 1988) الفكرة القائلة بالخاصية التكيفية للمتفائلين اللاواقعيين، إذ يريان بأن التفاؤل غير الواقعي يضعف الصحة النفسية الجيدة ، فالأشخاص في نظرهما يقومون بخداع ذواتهم L'auto-duperie إلى أن يمتلكوا نظرة إيجابية للعالم ، و هذا ما يسح بالحفاظ على مزاج جيد و التعامل بإيجابية مع الغير، غير أن هذا الرأي قابل بنقد شديد، حيث يعد الاتصال الجيد بالواقع من مميزات الصحة النفسية، و هذا يتنافى مع الرجوع المكثف للآليات الدفاعية، و هذه الأخيرة تعتبر مؤشرا على سوء التكيف (Milhabet et al., 2002).

2.1 - التفاؤل غير الواقعي كاستجابة للقلق

أثبتت البحوث أن التفاؤل بمثابة دافع يقلل من القلق، فالتفكير في المستقبل يصاحبه شعور بالقلق بسبب الغموض الذي يعتريه، و يقوم الأفراد بمواجهة هذا القلق بواسطة التفكير بالأحداث الإيجابية و استبعاد التفكير في الأحداث السلبية و تشويهها بالتفاؤل اللاواقعي ، و قد استندت هذه الفرضية على دراسات إمبريقية مثل الدراسة التي قامت بها (تايلور و آخرون سنة 1992) حول 550 شخصا مصاب بفيروس السيدا، بحيث أظهرت النتائج أن المتفائلين منهم و لو بنسبة قليلة أقل عرضة لتطوير السيدا من غيرهم المتشائمين، و هذا ما وصف بالنتيجة غير المتوقعة بالنظر إلى الحتمية القائلة بأن الإصابة بفيروس السيدا تؤدي لا محالة إلى ظهور أعراض السيدا، غير أن بلوك و كولفان ، 1994، (Colvin & Blok) نقدا هذه النتائج باعتبارها لم تنجز في ظروف مرضية، و قد أثبتنا من خلال نتائج دراسات ميدانية أن مواجهة القلق تمر أكثر بالتشاؤم لا التفاؤل (Milhabet et al., 2002).

لا تتوافق جل الدراسات على الطرح القائل بأن التفاؤل اللاواقعي يرتبط إيجابيا بالقلق، فقد توصلت نتائج دراسة (Dewberry, James, Niscon, et Richardson, 1990) التي طلب فيها من المشاركين أن يقدروا احتمال

تعرضهم لمجموعة مكونة من 16 حدثا سلبيا (مقارنة بالغير) و القلق الذي يصاحبه كل حدث ، فقد استخرج ارتباطا سلبيا بين معدل القلق الذي تشعر به الطالبات بالنسبة لأحداث سلبية معينة، و مدى التفاؤل غير الواقعي لديهم بالنسبة لوقوع هذه الأحداث (كأن تصبح الفتاة ضحية اغتصاب ، حدوث سرطان ثدي ، العدوى بفيروس الإيدز، أن تصبح الفتاة ضحية اعتداء بقصد السرقة، أن تكون عاقرا ، أن تطلق خلال 5 سنوات من الزواج...) ، و قد استخلص الباحثون أن درجة القلق التي يمر بها الفرد و يخبرها اتجاه حادث سلبى معين ، يمكن أن تؤثر في مستوى التفاؤل أو التشاؤم غير الواقعيين اتجاهه، فالتوقعات المتفائلة يمكن أن تحررنا من جوانب عديدة للقلق المحتمل، و من ثم تجعل الأنشطة اليومية أكثر يسرا، و لكن الأمر مختلف عن ذلك في حالة الخطر الفوري، فهنا يقوم الأفراد بالبحث عن معلومات عن التهديد بحيث تمكنهم من تشخيص الموقف و أخذ الاحتياطات اللازمة. و قد دعم هذا بدراسة أحدث ليفرلهياك و آخرون، 2005 وضح أن هناك علاقة سلبية بين التفاؤل اللاواقعي و القلق ، و أن هذا الأخير يرتبط إيجابيا بالتشاؤم (Krzeminski, 2015).

و قد تم تنفيذ التوجه القائل بالعلاقة الإيجابية بين التفاؤل اللاواقعي و بالقلق أيضا من خلال دراسة للباحث ميدفيك ، (Medvec) أجراها سنة 1993 لوحظ أن التلاميذ عند قرب الامتحانات يكونون أقل تفاؤلا من ذي قبل، وقد دعم شارب و زملاؤه، 1996، (Schepperd et al) هذا الرأي بدراسة على مجموعة من التلاميذ بحيث تم سؤالهم على مدى أربع مرات متفاوتة قبل الامتحان عن النتائج التي يتوقعون الحصول عليها، ثم تمت مقارنتها بالنقطة المتحصل عليها في الحقيقة، و قد أسفرت النتائج أن التلاميذ كانوا جد متفائلين قبل الامتحان ثم أصبحوا منطقيين في المرتين الأخيرتين، أما في آخر مرة سئلوا فيها كانت توقعاتهم تشاؤمية لدرجة أنها كانت أقل من النتائج الحقيقية، و هذا دال على أن القلق الذي اعتري التلاميذ إزاء النتائج الحقيقية صاحبه تفكير تشاؤمي (Milhabet et al., 2002).

و في دراسة لكل من دولنسكي و جرومسكي و زاويسكا (Dolinski, Gromski et Zawiska) (1987) حول مجموعة من الطالبات البولونيات، أين أقيمت الدراسة بعد أسبوع من حادثة المفاعل النووي لتشارنوبل Tchernobyl، أوضحت النتائج بأن الطالبات كن متفائلات لا واقعا إزاء جملة من الأحداث باستثناء بند " التعرض للإشعاع النووي" إذ كن متشائمات حيال حدوثه أكثر من غيرهم، هنا شرح الباحثان أنه في حالة وجود خطر حقيقي سيعتقد الشخص أكثر فأكثر بأنه معرض للخطر فعلا أي يصبح واقعي و يقوم بالتصرف الصحيح للمواجهة.

1.3- التفاؤل غير الواقعي كوسيلة للقبول الاجتماعي

إنّ التفاؤل اللاواقعي اتجه الأحداث الإيجابية قد يصاحبه لا شعوريا خداع الذات، وهذا يمكن أن يكون له هدف اجتماعي يتمثل في استحسان الآخرين للصورة الإيجابية التي نظهرها، و هذا ما أثبتته دراسة هيلويج لارزين و آخرون (Helweg-Larsen et al) سنة 2002 في دراسة تجريبية بخصوص التعبير بتفاؤل لاواقعي، و تشاؤم لاواقعي، و حياد حول حياة شخص وهمي، مع اختيار درجة القبول الاجتماعي، وقد أسفرت النتائج على قبول التفاؤل اللاواقعي اجتماعيا من قبل ستة بنود بما في ذلك الرغبة في التفاعل المستقبلي مع الشخص الوهمي، و بالتالي فإنه قد تم رفض التشاؤم اللاواقعي و الحياد و قبل التفاؤل اللاواقعي (Krzeminski, 2015). و هذا ما دعمته ميلهايت و آخرون، (Milhabet et al., 2012) حين أفادت بأن التفاؤل اللاواقعي مقبول اجتماعيا في المجال المهني و الاجتماعي.

2 - التفسيرات المعرفية للتفاؤل غير الواقعي Les Explications Cognitives De L'optimisme Irréaliste

يفسر التفاؤل غير الواقعي من طرف الباحثين الذين يدافعون عن هذا الرأي بناء على قيام الفرد بأخطاء معرفية عندما يبني تصورات حول تقدير الخطر المحدق به و كذا عند تصور الخطر الاجتماعي.

1.2- أخطاء متعلقة بتجميع المعلومات و أخطاء في الحكم على الأمور ممكنة الحدوث

حدد وينشتاين، Weinstein ، (1987) مجموعة من العوامل المعرفية التي تميل إلى أن تزيد من التفاؤل غير الواقعي تتمثل في:

أ. الاعتقاد بأن المجهود الشخصي يحول دون وقوع المشكلة.

ب. الاعتقاد بأن المشكلة إذا لم تظهر لحد الآن، فسوف لن تظهر في المستقبل.

ت. قلة التجربة الشخصية بالمشكلة.

ث. الاعتقاد بأن المشكلة نادرة الحدوث.

بحيث تلعب الخبرة الذاتية دورا مهما في إدراك الخطر، فقد دل (واينشتاين 1988-1989) أن القابلية للإصابة La Vulnérabilité لا يمكن أن تعاش إذا لم يكن المرء قد سمع شيئا عن الخطر إطلاقا، إضافة إلى أنه يجب التمييز فيما إذا كان حدث ما يدرك على أنه خطر بالنسبة للآخرين أو أنه خطر على الشخص نفسه، كما أن نقص المعلومات يجسد أيضا نقص الخبرة، فهناك من يقول عن الإيدز مثلا (لم أسمع في حياتي شيئا ما عن الإيدز)

أو (سمعت مرة شيئاً ما عن الإيدز) أو الاعتقاد بندرة المشكلة مثل (عدد الناس الذين يصابون بالإيدز ضئيل جداً) أو الاعتقاد بالحصانة (قلما أعتقد بأنني معرض لخطراً لإيدز)، وقد وضح واينشتاين أن التفاؤل غير الواقعي يتمثل في المرحلة الثانية من مراحل نموذج الخاص بصيرورة «القرار - الوقاية»، والذي تكون من 7 مراحل وصفية في الدفاع عن السلوك الصحي، و تتصف هذه المرحلة بأنه على الرغم من معرفة الفرد حول الخطر نوعاً ما، لكن نلاحظ عدم الالتزام الشخصي، و عليه يتوضح لنا بأنه على الرغم من أن الخبرة الشخصية وسيلة جيدة لتحطيم جدار الجهل و القصور و اللامبالاة، و أن النزعة التفاؤلية تتضاءل من خلال توليد الخبرة الذاتية، إلا أنها لا تختفي كلياً (شفارتسر، 1994).

و قد أضاف عدد من الباحثين و منهم لي و جوب، (1990، Lee & Job) أن المعلومات المكتسبة انطلاقاً من تجربة شخصية عن خبرة معينة أفضل من تلك التي نستقبلها من تجارب غيرنا، نتخذ على سبيل المثال تجربة القيادة، فعندما يكون السائق بصدد قيادة سيارته فإنه يأخذ بالحسبان أنه إن قام بأخطاء معينة، فإنه سوف يتعرض لحادث مرور و بالتالي فيقوم باجتناها، مثلاً (لو قمت بالتجاوز الآن، ربما سأصطدم بسيارة قادمة)، بينما يعجز عن تدارك هذه الأخطاء إذا كان غيره يقوم بقيادة السيارة، و بالتالي يعتقد الفرد أن غيره يقوم بأخطاء قيادة تؤدي إلى وقوع حوادث المرور أكثر منه، و بالتالي فالسائقون يقومون بأخطاء في القيادة بالرغم من علمهم بأنها قد تؤدي إلى وقوع حوادث مرور اعتقاداً منهم بأنهم قادرين على التحكم في الحادث قبل وقوعه.

و بناء على هذا رأى (لي و جوب، 1992) أنه للوصول إلى الحكم الصائب للأحداث يجب أن يمر التفكير عبر أربع مراحل من تحليل المعلومات، نأخذ على سبيل المثال سؤال شخص عن إمكانية الإصابة بالزكام في الشتاء بين المعني و غيره، فعلى المعني هنا أن يقوم أولاً بتذكر سنوات الشتاء التي مرض فيها و نقوم بتحليل ما يلي:

أ- هو أصيب بالزكام ب- غيره أصيب بالزكام ج- لم يكن فريسة للمرض د- غيره لم يقع فريسة للمرض، ثم بعد ذلك يحدد إمكانية إصابته بالزكام، و حسب (لي و جوب) نادراً ما يقوم الأفراد بهذه العملية لتحليل المعلومات، و هذا ما يجعلهم يرتكبون أخطاء في الحكم و تقدير الخطر و هذا بدوره يعتبر عاملاً هاماً في ظهور التفاؤل اللاواقعي (Milhabet et al., 2002).

2.2- التمركز حول الذات L'égo-centrisme

يشير مصطلح التمركز على الذات إلى اتجاه نفسي يتميز بعدم التفريق بين الواقع الذاتي و الواقع الموضوعي، و يقابله التمركز على الغير Allocentrisme و يعني ميل الفرد إلى الاهتمام بالغير أكثر من الاهتمام بنفسه (سالمي، خالد، 1998، ص 77).

و قد شرح (وينشتاين) التمرکز على الذات بأنه الصعوبة التي يتلقاها الناس في تصور وجهات نظر غيرهم و الإحاطة علما بتصوراتهم، بل يكتفون بالتركيز على أفكارهم و سلوكياتهم، فلو طلبنا مثلا من بعض الأشخاص الذين يتميزون بالتمركز حول الذات أن يقدروا لنا احتمال حدوث أشياء إيجابية أو سلبية لهم، فإنهم يصلون بسهولة إلى المعلومات التي تحدد إجاباتهم معتمدين في ذلك على مستوى الخطر الذي يمكن أن يحدث بهم، و يعتمد هؤلاء الأشخاص في ذلك على مخطط من الأفعال و التصورات ، فمثلا يتصورون ربط حزام الأمان حتى أثناء المسافات القصيرة، و بالتالي لا يكونون عرضة لحوادث المرور، غير أنهم يعتقدون أن غيرهم لا يقوم بهذه العملية (مخطط التصورات و الأفعال)، و هذا يفسر بأن تركز الأفراد على ذواتهم يجعلهم لا يدركون تصورات غيرهم و لا يعرفون كيفية تفكيرهم الأمر الذي يجعلهم غافلين عن سلوكيات غيرهم، فعلى سبيل المثال قد يقوم هؤلاء الأشخاص بسلوكيات للتخفيف من حدة المخاطر، مثل استخدام الواقي أثناء العلاقة الجنسية لتجنب الإصابة بفيروس السيدا، غير أنهم يظنون أنهم الوحيدون الذين يتبعون سلوكيات حذرة (Milhabet et al.,2002). فنتيجة لتمرکزهم على ذواتهم يجدون صعوبة في تقبل وجهة نظر الآخرين ، لذلك فقد ينسون أن العوامل نفسها التي تجعلنا نشعر أن حادثة معينة لا يحدث لنا يمكن أن تجعل الناس الآخرين يشعرون بأنها لا يحدث لهم أيضا ، فقد نفكر في أن احتمال وقوعنا في خطر الإصابة بمرض القلب أقل من المعدل لأننا نقوم بتمارين رياضية و نتجنب الدهون المشبعة، و ننسى أن أناسا آخرين يفعلون كما نفعل أو أكثر مما نفعل، و يصابون بهذا المرض (الأنصاري، 2001) .

و هذا ما توصلت إليه دراسة (وينشتاين، 1982) و التي أجراها على عينة شملت 76 طالبا، بحيث عرض عليهم مجموعة من الأحداث السلبية و طلب منهم تقدير إمكانية عيشهم لها، و قد أسفرت النتائج بأن الطلاب كانوا متفائلين لا واقعيين و أن هناك عاملين مهمين ساهما في ظهور التفاؤل اللاواقعي، تمثلا في نقص المعلومات حول الخطر المحدق بالغير و عن الحلول التي يستخدمها للتخفيف من هذا الخطر و كذا في الفشل في التفكير بجدية في الآخرين، هذان العاملان يشكلان أساس التمرکز على الذات و هنا توصل واينشتاين إلى أن التمرکز حول الذات يؤدي إلى التفاؤل اللاواقعي (Weinstein, 1982).

كما بين كل من (جاستن كروجر و جيرمي بوروس، Justin Kruger & Jeremy Burus) في دراستين قاما بها على عينة من الطلاب أن التفاؤل اللاواقعي يرجع إلى عامل التمرکز على الذات، و قد وضح بأن الأفراد عندما يقومون بمقارنة مع غيرهم في احتمال عيش حدث ما ، فإنهم يقومون بالتركيز على فرصهم في عيش هذا الحدث و لا يأخذون بعين الاعتبار فرص غيرهم، و هذا ما يجعلهم يفكرون بأنهم أقل عرضة لوقوع الأحداث النادرة التي تحصل لمتوسط الناس و أنهم أكبر عرضة من متوسط الناس في حصول الأحداث العامة الايجابية (Kruger, Burrus, 2003).

3.2- إيجابية الأشخاص

اقترح (سيرز، 1983، Sears) مفهوم التحيز الإيجابي للأشخاص، و الذي يسمح بشرح التفاؤل اللاواقعي حسب قرب و بعد الشخص محل المقارنة، وحسب هذا الرأي يرتبط التفاؤل غير الواقعي بالطبيعة الإنسانية المرهفة للأشخاص، و يتوضح هذا جليا في الدراسة التي قام بها كل من ريجان و سنايدر و كاسين (Kassin, Regan & Snyder) سنة 1995 التي أجريت على عينة من طلاب الجامعة قوامها 60 طالب و طالبة بهدف الكشف عن التفاؤل غير الواقعي و ذلك عن طريق تطبيق مقياس وينشتاين للتفاؤل، و قد طلب من المفحوصين تقدير احتمال حدوث بعض الحوادث الإيجابية و السلبية لأنفسهم و إخوتهم و أصدقائهم، و قد كشفت النتائج أن المفحوصين كانوا أكثر تفاؤلا غير واقعيًا بالنسبة لأنفسهم و إخوتهم و أصدقائهم، و قد كشفت النتائج أن المفحوصين احتمال حدوثها لهم و لإخوتهم، كما يعتقدون أن الحوادث الإيجابية يزداد احتمال حدوثها لهم و لإخوتهم مقارنة بأصدقائهم (Milhabet et al., 2002; Krzeminski, 2015)

4.2- المقارنة التنازلية La Comparaison Descendante

قام ويلز و آخرون، (Wills et al) سنة 1981 بتعريف المقارنة التنازلية انطلاقا من التفسيرات الدافعية على أنها آلية دفاعية للذات تساهم في تخفيف القلق و رفع الشعور بالرفاهية مقارنة بأشخاص آخرين أقل تموضعا منهم.

بينما ربط (وينشتاين) المقارنة التنازلية بآلية معرفية، بحيث يتمثل مبدأ هذه الآلية في أن الأشخاص يكونون صورة نمطية «¹ Stéréotype» أقل دافعية عن شخص لا يقوم بأشياء كبيرة لتحسين حظوظه في تحاشي الخطر، و بصورة أدق يقوم الأشخاص بجمع تصورات يقومون من خلالها بمقارنة أنفسهم مع غيرهم من الأشخاص الذين يتصفون بتعرضهم الدائم للخطر، و عليه فالأشخاص الذين يقدرون خطر تعرضهم أو تعرض غيرهم لإدمان على الكحول يشكلون صورة نمطية للمدمن على الكحول و الذي في نظرهم لا يمكن أن يشبههم، من هنا يفكر الأشخاص أنهم أقل عرضة من متوسط الأفراد لأن يصبحوا مدمني كحول (Milhabet et al., 2002).

و في بعض المشكلات كالأزمات القلبية مثلا يكون لدى الناس صورة عقلية نمطية عن الضحية و إذا لم ير الناس أنفسهم على أنهم متطابقون مع هذه الصورة، فمن المحتمل أن يستنتجوا أن المشكلة لن تحدث لهم، و ذلك حتى لو كانوا مختلفين عن هذه الصورة فقط في جوانب لا علاقة لها بخطر الإصابة بهذا المرض (الأنصاري، 2001).

و حتى لو تم إجبار الأفراد على إجراء مقارنة بينهم و بين أشخاص يتقاسمون معهم نفس الخصائص، إلا أنهم يميلون إلى الاعتقاد بأنهم أقل عرضة للخطر منهم، و هذا ما وضحته نتائج دراسة (ميلهات وزملائها) التي أجريت

¹ - ميل الفرد إلى المحافظة على نفس الحركات و الأقوال، و النمطية تتمثل في وضع مجموعة من الأفراد في نماذج (سالمي، خالد، 1998، ص. 240)

سنة 1998، بحيث طلب من المفحوصين توقع خطر الإصابة بفيروس السيدا HIV إذا كانوا مصابين بالتبعية للأنسولين Insulino - Dépendants و النغورية (المزاج النزفي للدم) Hémophiles ، الإدمان ، Toxicomanes، مع العلم أن هذه الفئات الثلاث مرتبطة بشكل نمطي بالأخطار المؤدية للإصابة ب HIV على الشكل التالي: ضعيف بالنسبة للتبعية للأنسولين، متوسط بالنسبة للإيموفيل و قوي بالنسبة للإدمان، و قد تميز المفحوصون بأنهم من الفئات المرضية الثلاث سابقة الذكر، و أن الأشخاص الذين سيقارنون أنفسهم بهم أيضا من الفئات السابقة، أي يشتركون في المرض و أضف إلى ذلك أن لهم نفس الخصائص الاجتماعية، الجنسية الفرنسية، السن، الجنس، و قد قام الباحثون بسؤال أفراد العينة عن 5 أسئلة تعلق بإمكانية إصابتهم بالخطر، و قد تمثلت فيما يلي: إمكانية تعرضهم للإصابة ب HIV/ خطر تبادل إبرة تنقل العدوى /خطر القيام بعلاقة جنسية غير آمنة /القدرة على التحكم/ إدراك القوة

و قد أظهرت النتائج حول إمكانية التعرض للإصابة ب HIV، أن المدمنين هم أكثر من رجح لذلك، غير أن المدمنين في حد ذاتهم توقعوا أنهم أقل عرضة لخطر الإصابة ب HIV من غيرهم من المدمنين، و نفس النتائج ظهرت فيما يخص خطر تبادل إبرة تنقل العدوى، حيث أبدى المدمنون توقعا أكبر لهذا الخطر من الفئتين الباقيتين، غير أنهم توقعوا أنهم أقل عرضة لهذا الخطر من غيرهم من المدمنين، نفس النتائج تعلق أيضا بخصوص القيام بعلاقة جنسية غير آمنة، أما فيما يتعلق بالقدرة على التحكم، فقد رجحت أيضا الكفة هذه المرة للمدمنين، فقد أبدوا توقعا كبيرا للقدرة على التحكم مقارنة بغيرهم من المدمنين. و أخيرا بينت النتائج أن كل خصائص العينة كانوا ميالين لتوقع القوة المدركة مقارنة بغيرهم. (Milhabet et al., 2002).

كما توضح هذا التفسير أيضا من خلال نتائج دراسة فيرلهياك و آخرون، 2005 (Verlhiac et al) التي أجرت مقارنة بين طلاب مدرستين، أحدها مرموقة أكثر من الأخرى، وطلب منهم تصور مستقبلهم مقارنة مع رفاقهم في نفس المدرسة (مقارنة متماثلة) و الطلاب من المدرسة الأخرى (مقارنة غير متماثلة). أظهرت النتائج تباينا في تصور المستقبل لدى التلاميذ بين التفاؤل غير الواقعي و التشاؤم غير الواقعي حسب مكانة المدرسة و هدف المقارنة (تنازلية/ تصاعدية/مماثلة)، فعندما يقارن تلاميذ المدرسة المرموقة أنفسهم بطلاب المدرسة الأقل مكانة فإنهم يبدون تفاؤلا لاواقعيًا راجع للمقارنة التنازلية بينهما، أما عندما يقارن تلاميذ المدرسة الأقل مكانة أنفسهم مع تلاميذ المدرسة المرموقة فإنهم يبدون تشاؤمًا لاواقعيًا راجع للمقارنة التصاعدية بينهما، بينما عندما قارن طلاب المدرسة الأقل مكانة أنفسهم بزملائهم من نفس المدرسة فقد أبدوا مستوى منخفضًا من التفاؤل اللاواقعي، و حين يقارن طلاب

المدرسة المرموقة أنفسهم بزملائهم من نفس المدرسة فإنهم يبدوون مستوى مرتفع من التفاؤل اللاواقعي وذلك راجع إلى التنافس الدراسي الذي تحرص عليه المدرسة (Krzeminski, 2015).

وقد تدعم هذا الطرح بنتائج دراسة هيرماند و آخرون، 2003، (Hermand et al) على عينة من الفرنسيين بلغت 814 شخصا تراوحت أعمارهم من 18 إلى 84 سنة، تم استجوابهم حول تقديرهم لاحتمال حصول 102 حدثا متعلقا بالأخطار التكنولوجية إزاء التلوث، الانحرافات، و الادمان، و العلاج الطبي، و الأخطار اليومية، و النشاطات الخارجية، و النقل العام، وذلك بمقارنة تعرضهم الشخصي للخطر، ثم تعرض الفرنسيين له، ثم تعرض سكان العالم أجمع. فأظهرت النتائج أن تقدير الأخطار كان أقل بالنسبة لأنفسهم، ثم الفرنسيين، فالعالم أجمع (Chauvin, 2014).

وعليه نستنتج أن الناس يميلون إلى الاعتقاد بأن احتمال حدوث المخاطر لهم أقل من غيرهم، فإذا قال شخص ما أن فرصة إصابته بمرض معين أقل من المتوسط، فقد يكون صائبا تماما، و لكن لا يمكن أن يكون كل فرد أقل من المتوسط في احتمال تعرضه لخطر الإصابة، و إذا كان عدد الأشخاص الذين يعلنون أن فرصهم في الإصابة أقل من المتوسط يفوق بكثير أولئك الذين يقررون أن فرصتهم أعلى من المتوسط، فإن المجموعة ككل تبرهن على تفاؤل غير واقعي، و يبدو أن التفاؤل المتطرف يظهر بوجه عام لأن الناس يعطون أنفسهم ثقة في العوامل التي تعد في صالحهم، و لكنهم يفشلون في أن يعطوا الآخرين الحق نفسه.

3- التفسير عبر الثقافي للتفاؤل غير الواقعي

بدأت الدراسات الأولى للتفاؤل غير الواقعي في أمريكا ثم انتقلت إلى أوروبا و محيط الأبيض المتوسط في التسعينات، ثم تمت دراسته في آسيا غير أن النتائج حول ظهوره بشدة في دول دون أخرى تباينت بين الدراسات حيث تبين أن الدراسات التي أجريت في اليابان كدراسة هين و ليهمان (Heine et Lehman, 1995)، و في الصين كدراسة لي و سيلغمان (Lee et Seligman, 1997) لم تسمح بظهور نرتفع للتفاؤل غير الواقعي مثل الدول الغربية و قد أرجعوا ذلك إلى النظام الاشتراكي السائد هناك، و الذي يحث على التعاون لا المنافسة .

و للتحقق من هذه النتائج قام (Coudou, Milhabet, Gruyader, 2014) بمعالجة تجريبية بالاستعانة بنوعين من الاعلانات أحدها تشجع على المبادئ الليبرالية و الأخرى محايدة، فتوصلت النتائج إلى أن الذين عرضت عليهم الشعارات الليبرالية كانوا أكثر تفاؤلا لاواقعيًا من الذين تعرضوا للإشهار المحايد. غير أن هذه النتيجة تتعارض مع دراسة روز و آخرون، 2008 (Rose et al) التي خلصت إلى أن اليابانيين أبدوا تفاؤلا لا واقعيًا أكثر من الأمريكيين خصوصا عند قياسه بالطريقة المباشرة (Krzeminski, 2015).

4- التفسير العصبي للتفاؤل غير الواقعي

برز هذا التفسير كمحاولة للإجابة على سبب احتفاظ الناس بالتفاؤل غير الواقعي رغم تعرضهم لمعلومات كثيرة تتحدى تلك المعتقدات المتحيزة. و يرجع هذا الاتجاه ذلك إلى التباين في تحديث المعتقدات، حيث يقوم المتفائلون لاواقعيًا بتحديث معتقداتهم المرتبطة بالمعلومات الإيجابية أكثر من تلك المرتبطة بمعلومات سلبية، هذه الانتقائية في التحديث مرتبطة بفشل نسبي في ترميز الأخطاء التي يستوجب أن يقلل تفاديها من التفاؤل غير الواقعي، وذلك في مناطق مختلفة من الفص الجبهي، و تحديدا بالتلفيف الجبهي السفلي الأيمن (Sharot, Korn, Dolan, 2011)

ثالثا: قياس التفاؤل غير الواقعي

يتوقف قياس التفاؤل غير الواقعي حسب عدة متغيرات تتمثل في طريقة القياس (مباشرة/غير مباشرة)، أو حسب الهدف محل المقارنة، أو حسب نوعية الهدف محل المقارنة كما هو مبين ضمن الفقرات التالية:

1- الطريقة المباشرة و الطريقة غير المباشرة

عادة ما يتم قياس التفاؤل غير الواقعي بتقدير احتمال التعرض للأحداث الإيجابية أو السلبية ، و تعد الطريقة غير المباشرة عبارة عن استبيان يطلب فيه من الفرد الاجابة عن كل سؤال مكون من شقين يتضمن احتمال التعرض للخطر الشخصي (ما احتمال تعرضك إلى حادث مرور بسبب تجاوز السرعة؟) ، و احتمال تعرض الغير لنفس الخطر(ما احتمال تعرض غيرك من السائقين إلى حادث مرور بسبب تجاوز السرعة؟). أما في الطريقة المباشرة فيطلب من الفرد أن يقدر احتمال تعرضه لحادث ما، مقارنة بالغير باستخدام بند واحد فقط مثل (ما هو احتمال تعرضك لحادث مرور بسبب تجاوز السرعة مقارنة بغيرك من السائقين). و قد أثبتت النتائج أن الأفراد يظهرون تفاؤلا لا واقعيًا عندما يتم قياسه بالطريقة المباشرة أفضل من غير المباشرة (Krzeminski, 2015).

2- الهدف محل المقارنة (هو/الغير - الغير/هو)

قام بعض الباحثين بدراسة تأثير الأمر بالمقارنة حسب الهدف (هو/الغير - الغير/هو) على تقدير الخطر فتبين أن صيغة المقارنة (هو/الغير) تبرز التفاؤل غير الواقعي أفضل من الصيغة العكسية، في حين توصل غيرهم بأنه ليس هنالك أي أثر.

- تأثير صيغة (هو/الغير): وضح إيزيبي، باهل و برانس (Esier, Pahl et Prins) سنة 2002 أن هذه الصيغة تبرز التفاؤل غير الواقعي أكثر لأن التركيز فيها يتمركز على الذات، فالأفراد يركزون على ذواتهم ثم يلتفتون إلى

غيرهم، و أضاف بأن الفرد عندما يطلب منهم مقارنة أنفسهم بالغير فإنهم لا يعتبرون الغير محل مقارنة، و إنما يبدون تقييما لذواتهم فحسب .

- تأثير صيغة (الغير / هو): إن هذه الصيغة من المقارنة حسب كودول، Codol 1987 تجعل الأفراد يعرون بالتفرد (شعور الفرد بانه مختلف و متفرد في خصائص معينة)، فيبدون عدم تطابق مع الغير لأنهم لا يرغبون في أن يكون مستقبلهم مشابه لمستقبل غيرهم.

- غياب الأثر للصيغة المقارنة: أظهر بعض الباحثين بيرلوف و فيتزر، Perloff et Fetzer 1986 أنه لا توجد فروق في تأثير الصيغة حسب الهدف من المقارنة ، و أن التفاؤل غير الواقعي يظهر في كلتا الحالتين.

3- قرب الهدف محل المقارنة

أظهرت النتائج العديدة للدراسات أن التفاؤل غير الواقعي يقل عندما يكون هدف المقارنة قريبا (شخص من العائلة أو يتماثل في خصائصه مع الفرد)، و يرتفع كلما كان هدف المقارنة بعيدا أو مبهما. فعندما يكون محل المقارنة مجهولا فإن الفرد يبدأ بالمقارنة التنازلية أي يقارن نفسه بالأشخاص الأكثر تعرضا للخطر منه، فيبدي تفاؤلا لا واقعا اتجاهه، بينما عندما يطلب من الشخص أن يقارن نفسه بشخص مقرب إليه فإنه هنا يميل إلى تقليل تقدير الخطر المحدق به (الغير) فلا يظهر التفاؤل غير الواقعي بشكل كبير. وقد تجلّى ذلك من خلال دراسة دلهوم Delhomme (2000) حول تقييم الخطر المدرك المتعلق بعشرة مواقف مرتبطة بالقيادة على أربع عينات، كل واحدة قدم لها هدف مقارنة مختلف عن الآخر كالتالي (هو فقط)،(الغير فقط)،(هو ثم الغير) ، (الغير ثم هو)، وطلب من نصف المجموعة تبرير كل تقدير للخطر، بينما طلب من النصف الآخر ألا يبرر ، فبينت النتائج أنه بغض النظر على طبيعة المقارنة فإن التبرير المتعلق بالأسباب الداخلية تمثل في (احترامهم الشخصي لقانون المرور/ قيامهم بالمخالفة/ الثقة بالتحكم/ عدم الثقة بالتحكم)، أما التبرير المتعلق بالأسباب الخارجية فتمثل في (القدر/ البنية التحتية/ الطريق). وقد قسم الباحثون اختلاف الأفراد عن غيرهم في النقطتين التاليتين:

- التبرير المتعلق بتقدير الخطر الشخصي أرجع لاحترام القواعد، في حين أرجع تقدير خطر الغير إلى قيامه بالمخالفة.

- الحكم على الأخطار: صرح الأفراد بأنه حتى ولو احترم الغير قواعد المرور فإنهم أكثر قابلية للتعرض للخطر، أي أنهم هم أقل تعرضا للخطر من الغير لأنهم أكثر قدرة على الضبط منهم (Causse, Kouabénan, Delhomme, 2006)

رابعاً: العوامل المؤثرة في ظهور التفاؤل غير الواقعي

يتوقف ظهور التفاؤل غير الواقعي على عدة متغيرات تجعل ظهوره مرهونا بأحداث و أشخاص دون غيرهم، سنوردها فيما يلي:

1- قطبية الحدث:

قطبية الحدث هو عامل محدد لظهور التفاؤل غير الواقعي، فعلى الرغم من أنه ارتبط بكل من الأحداث السلبية و الإيجابية، إلا أن تركيز الباحثين تمحور حول الأحداث السلبية (ما هو احتمال أن تصاب بمرض مزمن) أكثر من الإيجابية (ما هو احتمال تمتعك بصحة جيدة)، غير أن معرفة أي الأحداث أكثر ارتباطاً بالتفاؤل غير الواقعي لا لم يفصل فيه بعد، وعليه اقترح كرزيمينسكي ، Krzeminski (2015) أنه بما أن الأحداث الإيجابية ترتبط بالريح و الأحداث السلبية ترتبط بالخسارة، فإن هذا يجعل الفرد يعتقد بأن الأحداث السلبية مرتبطة بغيره أكثر منه لاستبعاد المشاعر السلبية المرتبطة بالخسارة.

كما وضع وينشتاين weinstein (1980) أن التفاؤل غير الواقعي ينخفض إذا كانت الأحداث الإيجابية مبالغ فيها عكس الحدث معقول الإيجابية، غير أنه يكون مرتفعاً إذا ارتبط الحدث الإيجابي بالنجاح الدراسي أو المهني أو الرياضي .

2- تكرار و خطورة الحدث:

قد يكون الحدث متكرراً (الاصابة بالإنفلونزا) أو نادراً (السقوط من شرفة)، هنا أفادت العديد من الدراسات على غرار دراسة دولنسكي و جرومسكي و زاويسكا Dolinski, Gromski et Zawiska (1987) أن التفاؤل غير الواقعي يرتفع إزاء الأحداث نادرة الحدوث، و هذا يتماشى مع الطرح القائل بأن معاشة حدث سابق يقلل من التفاؤل غير الواقعي اتجاهه ، حيث أثرت حادثة المفاعل النووي لتشارنوبل Tchernobyl في التقليل من التفاؤل غير الواقعي اتجاهه. فمعاشة الأحداث السلبية كالزلازل و الفيضانات تجعل الشخص يدرك قابلية تعرضه لها و بالتالي يقل تفاؤله اللاواقعي اتجاهها. أما التشاؤم اللاواقعي فيكون في حالة الأحداث السلبية المتكررة و الأحداث الإيجابية النادرة. بينما يرتبط التفاؤل اللاواقعي بالأحداث السلبية المتكررة.

كما أشارت الدراسات أن التفاؤل غير الواقعي يزيد إذا كانت الأحداث خطيرة، بينما أشارت دراسات أخرى أن الحدث كلما كان خطيراً كلما أدرك الفرد خطورته عليه ، غير أن شامبير، Chambers (2003) أفاد بأن التمرکز و المقارنة على النفس تكون أكثر من الغير و الأحداث كلما كانت تشكل تهديداً و خطراً كلما كان التفاؤل غير

الواقعي اتجاهها أكبر. و أن هناك تفاعلا بين الخطورة و التكرار فالأحداث الخطيرة غير المتكررة تزيد من التفاؤل غير الواقعي (كالإصابة بسرطان العظام) (Krzeminski, 2015).

3- الأحداث القابلة للضبط:

يشكل عنصرا هاما في ظهور التفاؤل غير الواقعي، فحسب باندورا، 1977 يعتبر حدث ما على أنه قابل للضبط عندما تتوفر سلوكيات لتجنبه أو مواجهته، حيث أشارت العديد من الدراسات أن التفاؤل غير الواقعي يزيد كلما كان الحدث قابلا للضبط (القيادة السريعة ، عدم الالتزام باليمين)، و يقل كلما كان الحدث قليل الضبط (ثقب الإطار ؛ الانزلاق نتيجة تدفق الزيوت على الطريق ؛ الانزلاق بسبب الجليد)، بمعنى أن التفاؤل اللاواقعي يظهر عندما يتعلق الأمر بالمواقف التي تتطلب تحكما فرديا في القيادة (ردة الفعل، المهارة). (Weinstein,1980,1984 ;Hoorens&Smith,2001 ;Mckenna,1993; Assailly,2006)

من هنا يتبين لنا هنا أن الشعور بالحصانة ضد الأمراض يرجع إلى القدرة على الضبط و إدراك القوة، و منه فالتفاؤل غير الواقعي يرجع إلى الشعور بهاتين الخاصيتين، و بخصائص الأحداث في حد ذاتها، فالقدرة على التحكم بالإصابة بفيروس السيدا ممكنة بإتباع إجراءات وقائية معروفة، بينما لا يمكن لشخص ما أن يتحكم في حدوث كارثة طبيعية كالزلازل مثلا (Milhabet et al., 2002).

4- التجربة السابقة:

تضاربت الآراء حول دور معايشة الأحداث سابقا في ظهور التفاؤل غير الواقعي، حيث اقترح جوي (Djoy) سنة 1989 أن التجربة الشخصية تقلل من ظهور التفاؤل اللاواقعي، فالشباب في بداية تعلمهم للسياسة يظهرون مستوى عال منه، وخصوصا إذا أخذنا بعين الاعتبار عامل تعليم السياسة السريع و الحصول السهل على رخصة السياسة الذي تشهده مدارس تعليم السياسة، ثم يبدأ في التناقص كلما زاد السائق في العمر و التجربة ، فمعايشة مواقف خطيرة أو حوادث تزيد من الشعور بالقابلية للخطر و بالتالي ترفع من الحيطة و الحذر(Assailly,2006).

في نفس الصدد أشارت دراسة روك، باسرولت، بور، Roques, Passerault, Beur (n.d), أن العمال المهنيين الذين سبق و أن عايشوا الضغط المهني كانوا أقل تفاؤلا مقارنة بالذين لم يعيشوه، أي أن التجربة الشخصية قللت من تشوه التفاؤل المتعلق بالحدث، فكلما كان الأفراد أكثر معايشة للخطر بصفة شخصية كلما كان تقديرهم للخطر كبيرا، و كلما كانت نتائج تلك التجربة سلبية كلما أدرك ذلك الخطر على أنه مرتفع(Chauvin,2014).

في هذا الصدد وضح وينشتاين بأن التفاؤل غير الواقعي غالبا ما يعود إلى تعميم الأشخاص لتجارهم التي حصلت في الماضي و اعتبارها أساس مستقبلهم، فمثلا إذا لم تظهر لدى الشخص مشكلة في ما مضى من حياته فسيعمم

هذا الاعتقاد و يعتقد أنها مثلما لم تحصل في الماضي فلن تقع في المستقبل أيضا، كما توصل الباحث إلى أن التفاؤل غير الواقعي يزيد بزيادة الاعتقاد بالقدرة على منع حدوث الخطر و يزيد أيضا بنقص التجربة الشخصية (Weinstein, 1987). في حين افترض فولر (Fuller) 1984 أن التجربة الشخصية في القيادة تقلل من الخوف فتزيد الثقة في القدرة الذاتية، و بالتالي يزيد التفاؤل غير الواقعي، وخصوصا إذا صاحب ذلك نجاة من عدة أخطاء، فهذا يجعله يستبعد الوقوع في الخطر (Assailly, 2006).

5- المحيط الاجتماعي و الثقافي

أثبتت عدة دراسات وجود فروق في التفاؤل غير الواقعي حسب الثقافة و المجتمع، فقد توصل سيفاك و آخرون، 1989 (Sivac, et al) السائقين الإسبان أكثر تقديرا للخطر من الأمريكيين و أن الألمان و البرازيليين يتموقعون في الوسط (Assailly, 2006).

أضف إلى ذلك دراسة ستيفن هاين (Steven Heine) التي أجريت سنة 1993 بهدف دراسة الفروق بين الكنديين و اليابانيين من حيث التفاؤل غير الواقعي، و ذلك على عينة يابانية قوامها 196 فردا من طلاب الجامعة بواقع 130 من الإناث و 66 من الذكور، و عينة كندية بلغت 314 فردا من طلاب الجامعة، حيث بلغ عدد الطلاب 167 و عدد الطالبات 147 و تراوحت أعمارهم من 18 إلى 25 سنة، وقد كشفت نتائج الدراسة أن الكنديين حصلوا على أعلى متوسط من اليابانيين في التفاؤل غير الواقعي، وأن قلة التفاؤل غير الواقعي لليابانيين كان مرتبطا بمركز ضبط داخلي منخفض لديهم. (Heine, 1993)

أما دراسة بيترز و كاميرت و سيزا بينسكي (Czapinski, Peeters, Cammaert) سنة 1997 دراسة على 19 عينة من البلجيكيين و المغربيين و البولنديين بواقع 650 بولنديا و 337 بلجيكي و 112 مغربيا، تراوحت أعمارهم بين 17 إلى 35 عاما، حيث طبق عليهم مقياس وينشتاين للتفاؤل غير الواقعي، و كشفت نتائج الدراسة عن وجود فروق ثقافية في التفاؤل غير الواقعي، حيث حصل البولنديون على أعلى المعدلات ليليهم البلجيكيين ثم المغربيين (الأنصاري، 2001).

6- هدف المقارنة

عادة ما يطلب من أفراد العينة أن يقدروا احتمال تعرضهم لحادث ما مقارنة بغيرهم ممن يتصفون بخصائص مماثلة (السن، الجنس)، فالتقارب و التباعد من حيث الخصائص يؤثر في ظهور التفاؤل غير الواقعي. فعندما يكون الشخص محل المقارنة قريبا، فإن التفاؤل غير الواقعي يقل بينما يزيد كلما بعد الشخص محل المقارنة، لأنه و حسب بيرلوف

و فيتزر (Perloff et Fetzer) فإن الشخص محل المقارنة عندما يكون فردا من العائلة أو صديقا مقربا فإنه يعتبر أيضا محصنا ضد المخاطر، وهذا ما يقلل من التفاؤل اللاواقعي، و العكس صحيح. نفس النتيجة توصل إليها هاريس و ميدلتون 1994 (Harris et Middleton) عندما طلب من الطلبة أن يقارنوا تعرضهم لجملة من الأحداث السلبية مقارنة بغيرهم ، و صنف الغير إلى قسمين (الطالب النموذجي/ الصديق الحميم) فتوصل إلى أن التفاؤل اللاواقعي ينخفض عند المقارنة مع صديق الصديق، و يرتفع عند المقارنة مع التلميذ النموذجي . كما أن التفاؤل اللاواقعي ينخفض كلما كان الشخص محل المقارنة أكثر شبها بنا (اختطاف طفل عائلة تسكن في حيتا ، ويدرس في مدرستا) أكثر من شخص يسكن في ولاية أخرى (Krzeminski, 2015) .

و قد دعم هذا الطرح بما توصل إليه (Sjöberg)، 2000، إثر دراسة أجراها على 1224 سويدي طلب منهم تقدير احتمال تعرضهم لـ 15 خطرا مقارنة بتعرض العائلة له ثم الناس عامة، حيث خلص إلى أن تقدير الأخطار في كل الأنواع كان كبيرا لدى الناس عامة ثم لدى العائلة ثم بالنسبة للخطر الشخصي (Chauvin, 2014) .

7- العمر و الجنس :

عند إجراء الدراسات الأولى حول التفاؤل غير الواقعي كان يعتقد أنه يظهر بكثرة لدى الفئة العمرية من 20 إلى 30 سنة، غير أن نتائج الدراسات الأخرى نذكر منها دراسة (ستاتس و آخرون 1993؛ Staats جابي 1993، Guppy) أظهرت أنه لم يكن هناك فرق بين مختلف الأعمار في التفاؤل غير الواقعي (Krzeminski, 2015).

أما دراسة كوهن، ماكفارلان، يانيز، إماي، (Cohn, Macfarlane, Yanez, Imai) التي أجروها سنة 1995 بهدف قياس التفاؤل غير الواقعي لدى عينة من المراهقين قوامها 376 فردا، و عينة من الراشدين قوامها 160 فردا، بهدف المقارنة بينهم في التفاؤل غير الواقعي، حيث سئلوا عن مدى احتمال تعرضهم لعدد من الأحداث السلبية مثل حالة السكر، محاولة الانتحار، الطرد من الكلية، ضحية حادث سطو... إلخ، و قد كشفت النتائج عن وجود فروق بين المراهقين و الراشدين في التفاؤل غير الواقعي ، حيث مال المراهقون إلى أن يكونوا أقل تفاؤلا غير واقعي من الراشدين (الأنصاري، 2001).

و بخصوص الاختلاف بين الجنسين أسفرت نتائج العديد من الدراسات (Cohn et al 1995; Weinstein, 1987; Smith 1995) عن عدم وجود فروق بين الذكور و الإناث (Krzeminski, 2015)، إلا أن نتائج دراسة أجراها أسيلي Assailly (2006) على 335 طالبا و طالبة حول احتمال تعرضهم لحادث مرور أظهرت أن الإناث كن أقل تفاؤلا من الذكور، و هذا يتماشى مع سلوك الذكور

على الطريق مقارنة مع حذر الإناث، وقد تتغير هذه النتيجة حسب موضوع الدراسة. ففي دراسة أجراها الباحثان التركيان (Hablemitoglu, Yildimir) و التي هدفت إلى معرفة الفروق بين الذكور و الإناث حول التفاؤل و الواقعية، انطلقا من دراسة التمرکز حول الذات Egocentrisme على عينة مكونة من 263 طالب (127 أنثى و 136 ذكر) في جامعة أنقرة، و قد أسفرت النتائج عن وجود فروق بين الجنسين، بحيث أظهر الذكور تمركزا على الذات أكثر مقارنة بالإناث، أي أنهم متفائلون غير واقعيين بسبب التمرکز على الذات أكثر من الإناث، و أن الإناث أكثر واقعية من الذكور فيما يخص أحداث الحياة المستقبلية (Hablemitoglu, Yildimir, 2008). وقد أضاف بريك ويل، 2007 أن نتائج سلسلة من الدراسات اتفقت على أن الذكور يبدوون تفاؤلا لواقعيًا اتجاه المخاطر أكثر من الإناث مهما كان نوعها، سواء في الوم أ، و إنجلترا، و فرنسا، و الصين، و كندا، و السويد و الدول الاسكندنافية (Chauvin,2014).

8- الضبط المدرك و الفعالية الذاتية

اعتبر العديد من الباحثين (Adam,2008) استنادا إلى نتائج دراساتهم أن الضبط المدرك مؤشر على ظهور التفاؤل غير الواقعي، بمعنى أن الأفراد الأكثر تفاؤلا لواقعيًا هم الذين ينظرون إلى غيرهم بأنهم أقل قدرة منهم على ضبط الأحداث، بينما الأشخاص الذين يظهرون احتمال تعرضهم لخطر ما هم الذين لا يشعرون بقدرتهم على ضبط ذلك الخطر. حيث أشار (Joffé,1999) إلى أن التفاؤل غير الواقعي يتماشى مع الاعتقاد الزائد بالقدرة على ضبط الأحداث أكثر مما هو عليه في الواقع.

و قد فسرت القدرة على الضبط من خلال مقاربتين، أحدها تعتبره إجراء و الأخرى تعتبره حالة، حيث فسرت العلاقة بين التفاؤل غير الواقعي و القدرة على الضبط باعتبارها إجراء من خلال الرجوع إلى مصطلح مركز الضبط، و هنا أشار هورينس و بانك (Hoorens et Buunk)1993 إلى أن الأفراد عندما يشعرون بأنهم قادرون على ضبط الأحداث فإنهم يميلون إلى الاعتقاد بأن حدوثها لغيرهم أكثر من حدوثها لهم، بمعنى أن مركز الضبط الداخلي يقود إلى التفاؤل غير الواقعي. هذا ما أشار إليه وينشتاين، 1984 عندما أظهرت نتائج دراسته أن أفراد العينة الذين أظهروا قدرة عالية على ضبط أحداث حياتهم أظهروا تفاؤلا لواقعيًا.

أما الذين اعتبروا الضبط المدرك أنه حالة فقصدوا بذلك الفعالية الذاتية المدركة (باندورا، 1977) و هي اعتقاد الفرد بقدرته على تسخير كل إمكانياته الضرورية للتحكم في الأحداث التي يتعرض لها. إن تأثير الشعور بالفعالية الذاتية على التفاؤل غير الواقعي متفق عليه إلا أن تفسيره يختلف، فالشعور بالفعالية الذاتية يزيد من التفاؤل غير الواقعي لدى الشخص لأنه يعتقد بأن قدرته على التحكم بالأمر هي أكبر من قدرة غيره (Krzeminski,2015)،

وهذا ما أشار إليه Weinstein (1982; 1980) عندما أشار إلى أن التفاؤل غير الواقعي يرتفع عندما يبالغ الأشخاص في إيجابياتهم و يعتبرون غيرهم فاشلين.

أما هاريس و ميدلتون 1994، في دراسة حول الإدراك المقارن لخطر الإصابة بعدة أمراض، أرجع التفاؤل غير الواقعي إلى اعتقاد الأفراد بالحذر أكثر من غيرهم لا إلى قدرتهم الزائدة على ضبط الموقف، نفس النتائج توصل إليها ديسريشارد و آخرون 2001 (Desrichard et al) اتجاه أحد عشر مرضا حين وضح أن التفاؤل اللاواقعي يرتبط بالقدرة على الضبط و أيضا بالقيام بمجهودات لتعزيز هذه القدرة أكثر من مجهود غيرهم (Krzeminski,2015).

في نفس السياق أكد كالمن (Källmén) 2000، على العلاقة بين الفعالية الذاتية و الضبط المدرك على عينة من الطلبة السويديين الذين قدمت لهم استمارة حول احتمال تقدير الخطر الشخصي و للغير ، فأظهرت النتائج أن الفعالية الذاتية المنخفضة ارتبطت بالضبط الخارجي و بتقدير منخفض للأخطار، و أن الفعالية الذاتية المرتفعة ارتبطت بمركز الضبط الداخلي و بتقدير عال للأخطار (Chauvin,2014).

خامسا: النتائج السلوكية للتفاؤل غير الواقعي

1- التفاؤل غير الواقعي كعامل للتكيف

يعتبر بعض الباحثين تايلور و براون ، Taylor ,Brown (1988) التفاؤل غير الواقعي على أنه إيجابي كونه يقلل من مشاعر القلق المصاحبة للحدث الضاغط، فالمرضى الذين يعتبرون مرضهم أقل خطورة من نظرة غيرهم من المرضى له، هم أكثر قابلية على مواجهة مرضهم، كما أنه يجعل الفرد يشعر بالدفاعية و القدرة على المضي في بعض المهام التي يراها غيره صعبة المنال مما يزيد نجاحه فيها فالأشخاص المتفائلون يعرفون بتقدير كبير لذواتهم. و أضاف أرمور و تايلور Armor, Taylor (1998) أن التفاؤل غير الواقعي هو وسيلة للتوافق مع القلق الناجم عن التهديد الذي لم يصل بعد، فعوض أن يركز الفرد على التهديدات التي يمكن أن تحصل، فإنه ينغمس في تفاؤل لا واقعي بأنها لن تحصل ما دامت لم تحصل فعلا، و أضاف الباحثان أن الفرد قد يحصل على درجة عالية من التفاؤل غير الواقعي إلا أن ذلك قد يترافق مع قيامه بالسلوك الصحي، هذا راجع إلى اقتناعه بأن الاجراءات التي يقوم بها ترتبط فعلا باحتمال ضعيف لإصابته أو تعرضه للخطر ، بناء على هذا لم يجد الباحثان داعيا لخفض التفاؤل غير الواقعي.

هذا يتوافق مع ما ذهب إليه دراسة كارفر Carver 1993 بأن النساء المصابات بالسرطان اللواتي كنّ متفائلات هنّ أكثر تقبلا لحقيقة مرضهن مقارنة مع اللاتي لم يظهرن تفاؤلا، و بالتالي كنّ أكثر قدرة على مواجهة مرضهن. وفي هذا الصدد أضاف فيرلهياك، Verhiac (2006) أن التفاؤل غير الواقعي ينظر إليه على أنه استراتيجية دفاعية ناجعة لأنها لا تؤثر على الاعتماد على السلوك الوقائي.

2- التفاؤل غير الواقعي و خوض المخاطر

أكدت العديد من الدراسات (Mckenna,1993, 2005 ; Weinstein, 1980 ,1987) أن التفاؤل غير الواقعي يرتبط بخوض المخاطر و بدافعية أقل للقيام بسلوكيات الحماية. فحسب وينشتاين، Weinstein (1980) إن الأفراد الذين يعتقدون مخطئين بأنهم محصنون ضد المخاطر قد لا يقومون باحتياطاتهم اللازمة لمواجهة هذا الخطر، نفس النتيجة توصل إليها Mckenna,1993 عندما قال بأن مجرد تفكير الفرد بأنه أقل تعرضاً لخطر حادث سيارة يجعله يقلل من القيام بسلوكيات وقائية، بل قد يقوم بسلوكيات خطيرة كونه لا يدرك إمكانية تعرضه للحادث.

و في نفس الصدد أشار شفارتزر (1994) بأن هناك علاقة سلبية بين التفاؤل غير الواقعي و السلوكيات الصحية، و هذا راجع إلى التقليل من شأن المخاطر الفعلية، لهذا أشاد بنجاعة حملات التوعية الصحية المؤسسة على رسائل الخوف في تعديل التفاؤل غير الواقعي إلى تفاؤل وظيفي. و قد أضاف فيرلهياك، Verliac (2006) أن التفاؤل غير الواقعي ينظر إليه على أنه يرتبط باستراتيجية مواجهة سلبية كالإنكار ، و بالتالي فهو يشكل تهديدا لصحة الأفراد، فالتشوه المعرفي الذي يصاحبه التفاؤل غير الواقعي و المتعلق بإدراك الخطر الشخصي حسب شيفرد و راتس Shepherd, Raats (2006) يحول الفرد دون بذل جهود لترقية سلوكه الصحي الوقائي ، فإذا أدرك الشخص بأنه غير معرض للخطر الصحي أو أقل تعرضاً له من غيره ، فإنه من الممكن أن يصعب تشجيعهم على تنفيذ الاجراءات التحسيسية .

سادسا: علاقة التفاؤل غير الواقعي بالصحة الجسمية و النفسية و بعض المتغيرات الاجتماعية

قامت بعض الدراسات و إن كانت قليلة بالبحث في العلاقة بين التفاؤل غير الواقعي و بعض المتغيرات سواء على صعيد الصحة العامة أو النفسية، و كذا بعض المتغيرات الاجتماعية، و سنقوم فيما يلي بعرض ما يجوزتنا منها:

1- التفاؤل غير الواقعي و الصحة الجسمية

تندرج ضمن هذه العلاقة أنواع عديدة من السلوك الصحي و الخطر (تدخين، حمية) بالإضافة إلى بعض الأمراض.

1-1 التفاؤل غير الواقعي و القابلية للتعرض للمرض

قام (واينشتاين) بدراسة هدفت إلى فحص الاعتقادات المتعلقة بالقابلية للمرض لدى عينة من طلاب الجامعة لهم صحة جيدة، و بوجه عام بلغت العينة 100 طالب من الجسدين، حيث قام بفحص التفاؤل غير الواقعي بالنسبة

للقابلية للمرض، و في سبيل ذلك قدم لأفراد العينة قائمة تضم 95 مشكلة صحية تشمل على عنصرين فرعيين هما الأمراض و أسباب الوفاة مثل (الإدمان/ الانتحار/ الصرع/ أزمة قلبية/ القرحة/ سرطان الرئة/ التهاب الكبد الوبائي/ نقص الفيتامين/ تصلب الشرايين/ السكر/ الصمم/ ضربة الشمس/ الربو/ القتل) و تبعت كل مشكلة بمقياس تقدير من سبعة نقاط يضم الاختبارات الآتية: (أقل من المتوسط بكثير، أقل من المتوسط، أقل من المتوسط قليلا، المعدل نفسه لبقية طلاب جامعتك من جنسك نفسه، أعلى من المتوسط قليلا، أعلى من المتوسط، أعلى من المتوسط كثيرا) ، و قد قام كل طالب بوضع تقديرين: فرص إصابته بهذه المشكلات الصحية و المشكلات المهددة للحياة و فرص زملائه في الجامعة نفسها، و كشفت النتائج أن لدى الطلاب تفاوتًا غير واقعيًا مرتفعًا، فقد توقعوا فرصة إصابتهم بالمشكلات الصحية أقل من فرصة أقرانهم (الأنصاري، 2001) .

و قد أضاف (وينشتاين سنة 1986) في دراسة بحث فيها علاقة التفاؤل غير الواقعي و القابلية للمرض على عينة عشوائية من سكان نيوجرسي بلغت 296 فردا ، حيث وزع عليهم عبر البريد استبيانًا تكون من 32 حدثًا خطرًا، و قد أظهرت النتائج أن اعتقاد الشخص بأنه غير معرض للأذى أو اعتقاده بأنه أقل تعرضًا للخطر من غيره لا يتعلق بالجنس أو العمر أو التربية أو حتى بطبيعة العمل، كما وضحت النتائج بأن التفاؤل غير الواقعي غالبًا ما يعود إلى تعميم الأشخاص لتجاريمهم التي حصلت في الماضي و اعتبارها أساس مستقبلهم، فمثلا إذا لم تظهر لدى الشخص مشكلة في ما مضى من حياته فسيعمم هذا الاعتقاد و يعتقد أنها مثلما لم تحصل في الماضي فلن تقع في المستقبل أيضا، كما توصل الباحث إلى أن التفاؤل غير الواقعي يزيد بزيادة الاعتقاد بالقدرة على منع حدوث الخطر و يزيد أيضا بنقص التجربة الشخصية (Weinstein, 1987) .

1-2 التفاؤل غير الواقعي اتجاه المخاطر المرتبطة بالنظام الغذائي

هناك الكثير من الأدلة التي تثبت بان الناس متفائلون بشكل غير واقعي حول المخاطر المتعلقة بنظامهم الغذائي، فقد أثبت واينشتاين في دراسته الأولى على التفاؤل الواقعي أنه مرتبط بالمعاناة من مرض السكري، و القلب و اضمحلال الأسنان و التسمم الغذائي، و في دراسة أحدث لـسبارك و شيفرد، (Spark & Shepherd) أجريت سنة 1994 حول علاقة التفاؤل بمخاطر عديدة مرتبطة بالغذاء (تلوث الغذاء)، تبين أن هذه المخاطر الغذائية وصفها الأشخاص بأنها قابلة للضبط و بالتالي ازداد تفاؤلهم بعدم التعرض لها لأن التحكم فيها سهل حسب رأيهم، و في دراسة أخرى لنفس الباحثين أجريت سنة 1995 بهدف التعرف على طبيعة العلاقة بين التفاؤل غير الواقعي و تغير نظام الحمية و إدراك التحكم في السلوك على عينة قوامها 612 من المراهقين الإنجليز، تبين أن التفاؤل غير الواقعي اتجاه المخاطر الصحية المرتبطة بنظام الحمية، يزيد لدى الأفراد الذين يستهلكون الأغذية الصحية

الجيدة كالحضروات والألياف والأسماك مقارنة مع الأفراد الذين يستهلكون الأغذية الضارة بكثرة الدهون والبسكويت والحلويات (Raats, Spark ,1995).

1-3 علاقة التفاؤل غير الواقعي بسلوك التدخين

لو سئلنا المدخنين إذا كانوا يعتبرون أنفسهم معرضين لخطر الإصابة بسرطان الرئة فسوف نحصل في الأغلب على إجابة ملتوية، مثل إن هذا الخطر يتعرض له فقط الأشخاص المفرطون في التدخين، أو أن هذا الخطر يتعرض له الفرد إذا كان معرضا بنفس الوقت لعوامل خطر أخرى، فالمدخن هنا يقدر خطر مرضه الذاتي أقل مما يقدره عند الآخرين، و هو يرى أنه حتى لو أصابه السرطان فإن هذا المرض يمكن الشفاء منه ، أو أنه يكون واثقا من قدرته على التوقف عن التدخين في الوقت المناسب قبل أن يبدأ المرض الحبيث يأخذ مجراه (شفارتسر، 1994) .

و قد أجريت دراسات ميدانية للبحث في هذه العلاقة، منها دراسة ريبوكي و زملائه (Reppucci et al) التي أجريت سنة 1991، حيث أجريت الدراسة على عينة قوامها 54 مدخن و 304 فردا من غير المدخنين من المراهقين بهدف إجراء مقارنة بين المدخنين و غير المدخنين في التفاؤل غير الواقعي، بحيث أثبت أفراد كلا المجموعتين على وجود العلاقة بين التدخين و سرطان الرئة، بحيث اعتقد غير المدخنين بأن إمكانية إصابتهم بسرطان الرئة مستبعد (أقل من المتوسط)، على عكس المراهقين المدخنين فقد كان اعتقاد تعرضهم لسرطان الرئة في حدود المتوسط فقط ، و في دراسة ثانية لنفس الباحثين هدفت إلى دراسة العلاقة بين التدخين و تصور الإصابة بسرطان الرئة و انتفاخ النسيج الخلوي و الأزمة القلبية باعتبار هذه الأمراض متصلة بالتدخين، و قد بينت النتائج أن اعتقاد المدخنين باحتمال إصابتهم بالأمراض السابقة أكثر من غير المدخنين، لكنهم يرون أنها سوف تحصل لهم أيضا في حدود المتوسط فقط، من هنا يتبين لنا التفاؤل غير الواقعي الذي ميز المدخنين خلال اعتقادهم بأنهم معرضون لخطر الإصابة بأمراض متعلقة بالتدخين في حدود المتوسط فقط، رغم أن كل الدلائل العلمية تشير بأن تلك الأمراض نتيجة حتمية لسلوك التدخين (Reppucci et al., 1991).

و في دراسة حديثة لوينشتاين و زملائه، 2003، (Weinstein. et al) هدفت إلى تقييم مختلف تصورات المدخنين، بحيث تم طرح مجموعة من الأسئلة عبر الهاتف على عينة بلغت 6369 مدخن في أمريكا، و قد تم سؤالهم حول تصورهم لخطر التدخين سواء عليهم أو على متوسط المدخنين، و قد أظهرت النتائج أن المدخنين أبدوا تقديرا منخفضا للأخطار المتعلقة بالتدخين مقارنة بغير المدخنين، كما اعتقدوا أنهم أقل من المتوسط عرضة لسرطان الرئة ، كما أن توقعهم لخطر الإصابة بالسرطان بصفة عامة و سرطان الرئة بصفة خاصة يرتفع بنسبة قليلة مع زيادة عدد

السجائر المدخنة يوميا، و أن تقديرهم لخطر الإصابة بالسرطان عامة أقل من تقديرهم لسرطان الرئة على وجه الخصوص (Weinstein et al., 2005).

و قد قام كل من ستريشر، كريتر و كوبرين، 1995، (Strecher, Kobrin, Kreiter) بدراسة أجريت بهدف التعرف على التفاؤل غير الواقعي لمدخني السجائر اتجاه إصابتهم بأمراض القلب أو السرطان أو أزمة قلبية و ذلك على عينة من المدخنين قوامها 2785 مدخن في ولاية شمال كارولينا الأمريكية، حيث تم توجيه استبانة لهم عن مدى احتمال إصابتهم بالسرطان و بعض أمراض القلب مقارنة بغيرهم من غير المدخنين و المدخنين، و قد كشفت النتائج أنه على الرغم من أنهم يعتقدون بأنه يزداد احتمال حدوثها لهم مقارنة بغير المدخنين، إلا أنهم يعتقدون بأنه يقل احتمال حدوثها لهم بالنسبة إلى المدخنين منهم (الأنصاري، 2001).

1-4 علاقة التفاؤل غير الواقعي بالأمراض النابعة من السلوك الجنسي الخطر

أجرى فان ديرفيلد و هويكاس، (Van Der Velde, Hooykass) سنة 1990 دراسة حول خطر الإصابة بفيروس السيدا لدى المثليين، حيث شملت عينة الدراسة على 535 فردا ، حيث طلب منهم أن يتوقعوا خطر إصابتهم بأمراض متعددة مقارنة بغيرهم ، و قد تمثلت هذه الأمراض في: أزمة قلبية، سرطان الرئة، الإصابة بفيروس السيدا أو السيفيليس و السيلان، و قد أوضحت النتائج أن توقع الإصابة بهذه الأمراض كانت أقل بالنسبة لهم مقارنة بغيرهم خصوصا فيما يتعلق بسرطان الرئة، كما كان توقع الإصابة بهذه الأمراض أقل من المتوسط على اعتبار أن بعض هذه الأمراض مرتبط بطبيعة أفراد العينة (المثليين) (Van Der velde, Hooykass, 1992) .

1-5 التفاؤل غير الواقعي و الأمراض البوائية

قام موريسون و آجير و ويلوك، (Ager, Morrison, Willock) سنة 1999 بدراسة التفاؤل غير الواقعي لدى عينة قوامها 120 فردا من الراشدين من مقاطعة مالاوي في إفريقيا و التي تنتشر فيها بعض الأمراض البوائية مثل الملاريا و الكوليرا و التيفويد و غيرها، و قد وجه لأفراد العينة استبيانا عن احتمال إصابتهم بتلك الأمراض البوائية ، و قد كشفت نتائج الدراسة عن اعتقاد المفحوصين بأن الأمراض البوائية يقل احتمال حدوثها لهم مقارنة بغيرهم، مما يؤكد نزعتهم للتفاؤل غير الواقعي بشدة (الأنصاري، 2001).

2- التفاؤل غير الواقعي و الصحة النفسية و المهنية

تناولت بعض البحوث العلاقة بين التفاؤل غير الواقعي و بعض المتغيرات المتعلقة بالصحة النفسية كالتقابلية للإصابة بمرض عقلي، و متغيرات الشخصية ، بالإضافة إلى تناولها علاقته ببعض المتغيرات المتعلقة بالحياة المهنية مثل توقع الدخل الوظيفي، الضغوط المهنية ، سوف نقوم فيما يلي بالإشارة إلى بعض منها:

1-2 علاقة التفاؤل غير الواقعي بالقابلية للإصابة بمرض عقلي

كثيرة هي الدراسات التي حاولت البحث في العلاقة بين التفاؤل غير الواقعي و الاضطرابات النفسية، حيث هدفت دراسة أجرتها كل من ماهاتان و جونسون (Mahatane & Johnston) سنة 1989، إلى البحث في العلاقة بين التفاؤل غير الواقعي و الاتجاهات نحو الأمراض العقلية على عينة شملت 60 طالبا من طلاب كلية الطب في إحدى الجامعات البريطانية، و قد تم تطبيق استبيان التفاؤل غير الواقعي و الذي شمل 18 مرضا، منها إمكانية تعرضهم لأمراض عقلية مقارنة بأقربائهم ، كما طبق عليهم استبيانا عن الاتجاهات نحو المرض العقلي، و قد أظهرت نتائج هذه الدراسة عن علاقة ارتباطيه سلبية بين التفاؤل غير الواقعي والاتجاهات السلبية نحو الأمراض العقلية (Mahatane, Johnston, 1989) .

2-2 علاقة التفاؤل غير الواقعي ببعض متغيرات الشخصية

يرتبط التفاؤل غير الواقعي بالعديد من متغيرات الشخصية وفي هذا الصدد نجد دراسة هورينز (Hoorens) التي أجراها سنة 1995 بهدف الكشف عن طبيعة العلاقة التي تربط التفاؤل غير الواقعي ببعض متغيرات الشخصية، و قد تمت الدراسة على عينة قوامها 90 طالبا و طالبة من إحدى المدارس الثانوية الألمانية، حيث تراوحت أعمارهم بين 15 و 18 سنة، فطبق عليهم مقياس التفاؤل غير الواقعي الذي تم تطويره من مقياس وينشتاين و مجموعة من اختبارات الشخصية، (خداع الذات ، الشعور الزائف بالقدرة على التحكم، السلوك الاجتماعي، السعادة، الاتزان الوجداني ، تقدير الذات) و كشفت النتائج عن وجود ارتباطات جوهرية موجبة بين التفاؤل غير الواقعي و كل من خداع الذات =0.51 و الشعور الزائف بالقدرة على التحكم =0.35، و تقدير الذات =0.67، و السلوك الاجتماعي =0.40 و السعادة =0.38 و الاتزان الانفعالي =0.34، مما يوضح أن التفاؤل غير الواقعي عامل مهم في جعل الفرد يشعر بالراحة النفسية الناجمة عن استبعاد الشعور بالخطر (الأنصاري، 2001) .

و قد هدفت دراسة أجراها الأنصاري سنة 2001 بجامعة الكويت على عينتين من الطلاب بلغت 356 طالبا و طالبة من المسجلين في فروع مختلفة ما عدا علم النفس ، إلى تحديد العلاقة بين التفاؤل غير الواقعي و بعض متغيرات الشخصية (تفاؤل، تشاؤم، يأس، ذنب و خزي)، و ذلك بحساب معاملات الارتباط بين مقياس التفاؤل غير الواقعي و مقاييس المتغيرات السابقة، و قد خلصت النتائج إلى أن التفاؤل غير الواقعي ارتبط إيجابيا مع التوجه الإيجابي نحو الحياة، و مع التفاؤل و ارتبط سلبيا مع اليأس و الذنب و الخزي (الأنصاري، 2002)

2-3 علاقة التفاؤل غير الواقعي بالحياة المهنية

هناك بعض الدراسات التي سلطت الضوء على حيثيات الحياة المهنية بما فيها من ضغوط و حوادث وتطلعات، و في هذا الصدد أجريت دراسة من طرف شيبيرد و أويليت و فيرنانديز (Shepperd, Ouellette, et Fernandez) سنة 1996 بهدف تقدير التفاؤل غير الواقعي على عينة من طلاب علم النفس بإحدى الجامعات الأمريكية قوامها 82 طالب، منهم 31 طالب من السنة الثانية ، و 22 طالب من السنة الثالثة، و 29 طالب من السنة الرابعة، حيث طبق عليهم مقياس لقياس التفاؤل غير الواقعي، و ذلك بسؤالهم عن توقعهم عن الوظيفة التي سوف يشغلونها في المستقبل القريب بعد التخرج فضلا عن الدخل السنوي العائد من تلك الوظيفة، و قد كشفت النتائج عن زيادة التفاؤل غير الواقعي لدى طلاب السنة الثانية عن الثالثة و الرابعة، حيث ينخفض التفاؤل غير الواقعي كلما زادت سنوات الدراسة (Sheppred et al., 1996).

و في دراسة أخرى أجراها سبيتزنستتر (Spitzenstetter) حول التفاؤل غير الواقعي في الوسط المهني و التي اهتمت بدراسة تأثير توتر العمل و صعوبته على إدراك الأخطار المتعلقة بحوادث العمل، و قد هدفت هذه الدراسة إلى معرفة فيما إذا كان الأفراد عند تقديرهم للخطر الناجم عن حوادث العمل، يظهرون تفاؤلا غير واقعي مقارنة بزملائهم، و قد هدفت أيضا إلى دراسة الفرضية القائلة أنه بالرغم من كبر التهديد إلا أنهم يبدون التفاؤل، و عليه فإن الحادث الذي يتسم بخطورة نتائجه و التهديد الناجم عنها ، فمن المفروض أن يتبع بتفاؤل غير واقعي، و من أجل تحقيق أهداف هاته الدراسة تم تطبيقها على عينة من عمال مصنع للمرايا، و قد طلب منهم تقدير خطرهم الشخصي مقارنة بخطر غيرهم، بناء على الاختيارات التالية:

حادث خطير/ نادر و خطير/ متكرر غير خطير/ نادر غير خطير/ متكرر غير خطير ، و قد أظهرت النتائج وجود تفاؤل غير واقعي لصالح العمال مقارنة بغيرهم خصوصا فيما يتعلق بالحوادث الخطير و المتكرر و قد أرجع هذا إلى ارتفاع تقديرات الذات لديهم (Spitzenstetter, 2006)

بعد عرضنا لجملة من الدراسات التي بحثت في التفاؤل غير الواقعي توضح لنا بأنه يرتبط ارتباطا سلبيا بالسلوك الصحي، حيث وضحت مجموعة من الدراسات أن المتفائلين غير الواقعيين يعتقدون أنهم أقل عرضة للأخطار من غيرهم فيتهانون عن القيام بالسلوك الصحي كالتمارين الرياضية واستعمال حزام الأمان والواقعي الجنسي، ويقدمون على سلوكيات خطيرة مثل التدخين و الإفراط في السرعة وإهمال نظام الحمية. غير أن الدراسات التي تناولت العلاقة بين الصحة النفسية و التفاؤل غير الواقعي بينت أن هذا الأخير يرتبط بشكل إيجابي مع بعض متغيرات الشخصية

كتقدير الذات والقدرة على الضبط والسعادة وهذا باعتباره عاملا يجعل الأفراد يشعرون بالراحة النفسية الناجمة عن استبعادهم للخطر، الأمر الذي يجعله يرتبط بشكل سلبي مع اليأس والشعور بالذنب.

سابعاً : علاقة التفائل غير الواقعي بسلوك السياقة الأمانة

لم تقتصر دراسة التفائل غير الواقعي على أمراض خطيرة تهدد الصحة الجسمية للفرد بل توسعت أكثر من ذلك لتشمل مجمل الحوادث التي تؤثر على صحة الإنسان وسلامة حياته مثل حوادث السير، فمستعملو الطريق بصفة عامة والسائق بصفة خاصة يصادف يومياً جملة من الأخطار قد تؤدي بحياته إلى التهلكة، الأمر الذي يتطلب منه تقديراً جيداً للأخطار وعدم التقليل من أهميتها لأن هذا التقليل يجعله يعتقد بأنه أقل قابلية للتعرض لخطر حادث مرور من غيره وهذا ما يدفع به إلى التهاون في الالتزام بالسلوكيات الوقائية من قبيل صيانة السيارة واستعمال حزام الأمان وترك مسافة الأمان، بل والأكثر من ذلك نجده يعتمد القيام بسلوكيات خطيرة كتجاوز السرعة المسموح بها والقيادة في حالة سكر... إلى غيرها من سلوكيات السياقة الخطيرة.

ويتمثل تفائل السائق اللاواقعي في شعوره بأن احتمال تعرضه لحادث سيارة أقل من احتمال حدوثه لغيره من السائقين. وفي هذا الصدد تقول دلهوم، 2000 أن هذا الشعور سببه اقتناع السائقين بأنهم يمتلكون قدرة على ضبط القيادة و الأحداث المصاحبة لها أكثر من قدرة متوسط السائقين (Perrissol ., et al, 2011).

وفي هذا الصدد أشار أحمد محمد النابلسي (2002) إلى أن التفائل اللاواقعي مسبب رئيسي في مجمل حالات الأخطار و خصوصاً تلك المؤدية إلى حوادث المرور، فقد خلص في دراسة أجراها إلى أن ردود فعل السائقين المتعرضين للحوادث هي من النوع الدفاعي، بمعنى محاولة إلقاء اللوم على الغير باعتباره سبب الحادث، و هذه الدفاعية مرتبطة بجملة من المؤشرات النفسية، و معرفة هذه المؤشرات ضرورية لرسم سياسات وقائية، كما بين النابلسي أن كلا من الغضب و اضطراب المزاج و الإهمال في صيانة السيارة من شأنه أن يؤدي إلى حوادث المرور، وقد ركز النابلسي على ضرورة تحويل التفائل غير الواقعي إلى تفائل وظيفي للتخفيف من حوادث السير، و هذا بناء على وقاية تتسق مستوياتها مع درجات الوعي بالأخطار مع العلم أن هذه الأخيرة تتدرج كالتالي:

- الجهل التام بوجود الخطر.
- الوعي بالخطر مع استبعاده عن الذات.
- معرفة سبل الوقاية مع عدم الالتزام بها.
- الالتزام بالخطوات الوقائية، و هذا كفيل بتحويل التفائل غير الواقعي إلى وظيفي بعد تعزيز الكفاءة الذاتية و تحسينها.

ومن بين الدراسات التي اهتمت بهذا الموضوع، نذكر دراسة كل من روتر و كوين و ألبري Rutter Quine, Albery (1998) حول التفاؤل غير الواقعي لدى قائدي الدراجات الهوائية، والتي أظهرت نتائجها أن السائقين ميالون إلى الاعتقاد بأن الحوادث السلبية الناتجة عن قيادة الدراجة الهوائية يقل احتمال حدوثها لهم مقارنة بالقائدين الآخرين للدراجة الهوائية، كما أظهرت النتائج عن وجود فروق بين قائدي الدراجات الهوائية ممن لديهم خبرة طويلة و ممن لديهم خبرة قصيرة في قيادة الدراجات الهوائية، حيث يميل الأفراد ذوو الخبرة القصيرة في القيادة إلى أن يكونوا أكثر تفاؤلاً لا واقعيًا .

كما اهتمت سفينسون Svenson سنة (1980) بدراسة سلوك الخطر لدى السائقين، لدى عينتين بلغتا 161 سائقاً، منهم 81 أمريكي بمتوسط عمر 22 سنة حيث وصف 41 منهم سياقتهم بالخطرة وحكم 40 فرداً منهم على سياقتهم بالماهرة، أما العينة الثانية السويدية فقد بلغت 80 سائق بمتوسط عمر 33 سنة، منهم 45 وصفوا سياقتهم بالمخاطرة و 35 وصفوا سياقتهم بالآمنة، و قد أظهرت النتائج أن معظم الأفراد عدّوا أنفسهم أكثر مهارة في السياقة و أن سياقتهم تتسم بالحذر وأن خطورة تعرضهم لحادث مرور هي أقل من متوسط أفراد العينة.

وقد فسر التفاؤل غير الواقعي لدى السائق، بأنه عائد إلى شعورهم الزائف بالقدرة على التحكم و إلى طبيعة الأحداث القابلة للضبط، و هذا ما ذهبت إليه دراسة ماكيننا Mckenna سنة (1993) التجريبية على عينة مكونة من 99 طالبا و موظفا بجامعة ريدنج في إنجلترا، حيث طلب منهم تقدير احتمال تعرضهم وتعرض غيرهم لجملة من الحوادث التي تسببت فيها نوعين من الظروف، منها عالية للضبط و منخفضة الضبط. فكشفت نتائج الدراسة عن عدم توقع السائقين لوقوع الحوادث المرورية عندما يقومون هم بقيادة السيارة، في حين كانت توقعاتهم أكثر بالإصابة بحادثة مرورية عندما يكونون مرافقين و ليسوا سائقين، و قد فسر الباحث هذا الشعور بأنه راجع إلى خداع الضبط، كما أشارت النتائج أن التفاؤل غير الواقعي كان عاليا في حالات تقدير احتمال حدوث الخطر المرتبط بالمشاهد عالية الضبط مقارنة بالمشاهد منخفضة الضبط. وقد أرجع الباحث ذلك إلى اعتقاد السائق بأن قدرته على التحكم والسيطرة على تلك المواقف الناجمة عن مهارته في القيادة تجعله يتوهم بأنه محصن ضد حوادث المرور.

كما تمت دراسة العلاقة القائمة بين التفاؤل اللاواقعي و سلوك القيادة تحت تأثير الكحول من قبل كوس، كوايينان و دلهوم ، Causse, Kouabenan & Delhomme (2004)، وذلك في ضوء بعض المتغيرات الأخرى الضبط الذاتي المقارن؛ تصور القدرة على القيادة عند تجاوز الحد المسوح به من تناول الكحول؛ معاشة تجربة حادث مرور بشكل مباشر أو غير مباشر، و أخيرا تقييم تناول الكحول على أنه سبب في وقوع الحوادث، فأظهرت النتائج أن هناك علاقة إيجابية بين التفاؤل اللاواقعي و الضبط الذاتي المقارن حيث أبدى جل المشاركين تفاؤلاً لاواقعيًا

و قدرة على ضبط سياقتهم عقب تناول الكحول أكثر من غيرهم، كما أن الذين قد سبق و تعرضوا لضبط الشرطة لهم بسبب الإفراط في الشرب أو التورط في حادث لنفس السبب أ بدوا تفاؤلا لاواقعا أكثر من الذين لم يمروا بنفس الظروف. و قد تبين أن الذين صرحوا بأنهم يتحكمون في الكميات التي يشربونها أنهم أقل عرضة للخطر من الذين سبق و أن تعرضوا لحادث أو أوقفوا بسبب الكحول ، كما أن الأفراد الذين أشادوا بالحملات الوقائية المركزة على القيادة تحت تأثير الكحول باعتباره عاملا هاما في وقوع الحوادث المرورية في فرنسا قد أظهروا مستوى منخفضا من التفاؤل اللاواقعي.

وقد اهتمت دهنوم، فيرلبيك و مارثا Delhomme, Verhac &Martha (2009) في دراسة أخرى بتقصي التفاؤل غير الواقعي اتجاه القيادة السريعة لدى عينة مؤلفة من 3002 سائقا شابا ،حيث خلصت النتائج إلى أن الذكور أكثر عرضة من الإناث للمخالفات و الحوادث المرورية الناجمة عن السرعة. و أن معظم السائقين أظهروا تفاؤلا لا واقعا بغض النظر عن جنسهم وخبرتهم في القيادة ، و أن السائقين الأقل تفاؤلا هم الأقل إفراطا في السرعة مقارنة بغيرهم ، في حين ارتبط التفاؤل غير الواقعي إيجابيا بالسرعات العالية المبلغ عنها. وقد أوصى أصحاب الدراسة إلى أخذ التفاؤل غير الواقعي بعين الاعتبار عند تصميم حملات الوقاية المرورية مؤكدا على أن التركيز يجب أن يكون على أخطار الناجمة عن الإفراط في السرعة و الفوائد المترتبة عن تقليلها.

و في دراسة أحدث للطلبة الباحثة زعابطة (2014) التي هدفت إلى الكشف عن طبيعة العلاقة التي تربط التفاؤل غير الواقعي وسلوك السياقة الصحي متمثلا في صيانة السيارة؛ احترام قانون المرور؛ الخصائص النفس اجتماعية و الفزيولوجية المحبذ توفرها لدى السائق والقيادة السليمة أثناء الأحوال الجوية السيئة . وقد خلصت الدراسة إلى وجود علاقة سلبية دالة إحصائيا بين التفاؤل غير الواقعي وسلوك السياقة الصحي لدى السائقين بمحاورة الأربعة، وذلك راجع إلى تصور السائقين لدرجة تعرضهم للأخطار التي يحتمل حدوثها في الواقع، حيث يميلون إلى استبعاد احتمال وقوعهم في الأخطار المرورية، مما يعزز اعتقادهم بالحصانة ضدها، و زيادة على ذلك فقد يبالغون في توقع حصول الأحداث الايجابية لهم، مما يعزز شعورهم الزائف بالقدرة على ضبط الأحداث من حولهم، من هذا المنطلق يصبح السائق ذو التفاؤل غير الواقعي لا مباليا بالإجراءات الوقائية، حيث نجد مثلا يتهاون في القيام بإجراءات صيانة سيارته مهما كانت بسيطة (تفقد الإطارات و المكابح) منطلقا في ذلك من مبدأ مفاده أنه إن لم يقع سابقا أي مكروه له جراء عطل في أحد أجهزة السيارة أو بسبب عرقلة حالة الجو السيئة لحركة الطريق أو جراء تعوده على القيادة بسرعة، فما داعي أن يحصل له ذلك المكروه الآن، الأمر الذي يعكس ضعف تقديره للخطر. كما يزيد التفاؤل غير الواقعي لدى السائق من خلال اعتقاده بأن مجهوده الشخصي يحول دون تعرضه للخطر، بمعنى أن

مهارته في قيادة السيارة و معرفته بطبيعة الطريق تمكنه من النجاة من أي حادث يمكن أن يتعرض له، حتى و إن لم يكن ملتزما بسلوكيات القيادة السليمة (عدم ربط حزام الأمان، تناول الكحول، زيادة السرعة...).

كما أثبتت النتائج أن كلا من محوري صيانة السيارة و احترام قانون المرور، أكثرها ارتباطا سلبيا بالتفاوت غير الواقعي من محوري الخصائص النفس اجتماعية و الفيزيولوجية المحبذ توفرها لدى السائق، و القيادة السليمة أثناء الأحوال الجوية السيئة. و تفسر هذه النتائج انطلاقا من القدرة على الضبط (التحكم) في خصائص المتغيرين، و نعني بذلك طبيعة السلوكات المكونة لكل منهما، فبالنظر إلى سلوكات صيانة السيارة (تفقد الإطارات، المكابح، الأضواء و نظافة الزجاج) و كذا إلى سلوكات احترام قانون المرور (احترام السرعة، احترام إشارات المرور و ربط حزام الأمان)، فإننا نجدها يسيرة الضبط مقارنة بالسلوكيات المكونة لمحور الخصائص النفس اجتماعية و الفيزيولوجية المحبذ توفرها لدى السائق (الحفاظ على الصحو العقلي ، التحكم في الانفعالات و الحفاظ على التركيز)، حيث تتأثر هذه الأخيرة بالعديد من العوامل التي قد تخرج عن نطاق السائق مثل (المشاكل العائلية، ضيق الوقت، صعوبة حركة المرور الناجمة عن ازدحام السيارات) مما يجعلها صعبة الضبط، و نفس الشيء يمكن قوله بالنسبة لسلوك السائق أثناء الأحوال الجوية السيئة، أين يجد السائق نفسه أحيانا مضطرا لمواجهة مواقف لم يتوقع أنه قد يتعرض لها. وقد خلصت الدراسة في الأخير إلى ضرورة تعديل التفاؤل اللاواقعي و سلوك السياقة الآمنة لدى السائقين من خلال تطبيق برامج وقاتية لفائدة السائقين.

ثامنا: فعالية الحملات الوقائية في خفض التفاؤل غير الواقعي

قليلة هي الدراسات التي عنتت بخفض التفاؤل غير الواقعي من خلال الحملات الوقائية، ذلك لأن بعض الباحثين(وينستاين،1989؛ هورينس 1996؛ أرمور و تايلور،1998) اعتبروه حاجزا ضد الحملات الوقائية لأنه يجعل صاحبه أقل ميلا إلى اتباع الرسائل الوقائية. غير أن معظم الدراسات التي تناولت التفاؤل اللاواقعي أوصت بضرورة تعديله ليصبح وظيفيا يقوم على أساس الشعور بانخفاض تعرض الشخص للأخطار بسبب اتخاذه لكافة الإجراءات الوقائية اللازمة. و لا يتأتى ذلك إلا إذا اقتنع الأفراد بقابليتهم للتعرض للمخاطر، و في هذا الشأن رأى بيريسول و آخرون، Perrissol ., et al (2011). بأن التفاؤل غير الواقعي لدى السائقين لا يتغير ما داموا يعتقدون بأنهم قادرون على ضبط الأحداث، بينما إذا اعتقد السائق بأنه مهما كانت ظروف القيادة يسيرة فإنه لا يستطيع أن يضبطها لأن هناك ظروف عديدة يمكن أن تتسبب له بالحوادث إن أهملها، فإن شعوره بقابليته للتعرض للحوادث ترتفع و بالتالي ينخفض التفاؤل اللاواقعي اتجاهها، وهذا يحدث خصوصا مع الظروف عالية الضبط. كما أضاف شيفريد و راتس، Shepherd, Raats (2006) أن جعل السائقين أكثر وعيا بعوامل الخطر المرتبطة بالحدث

الخطير، و تحسيسهم بأن هذا الخطر يسهم شخصيا ، وتزويدهم بالإجراءات التي تمكنهم من تفادي الخطر من شأنه أن يقلل التفاؤل اللاواقعي لديهم.

و من بين الدراسات التي اهتمت بخفض التفاؤل اللاواقعي نذكر دراسة آدم ، Adam،(2008) التي توصلت إلى أن التفاؤل اللاواقعي لا يتعارض مع العزم على تبني السلوكيات الوقائية و أن الرسالة الوقائية إذا كانت واضحة و قوية فإن التفاؤل اللاواقعي ينخفض خصوصا إذا أرفقت تلك الرسالة بتوصيات للتخلص من السلوك الخطر. وقد قام كل من ماير و دولهوم(Meyer & Delhomme) سنة 1996 بدراسة بحثا فيها عن طبيعة العلاقة التي يمكن أن تقوم بين التفاؤل غير الواقعي و الرسائل الوقائية، بحيث حرص الباحثان على أن تكون هذه الأخيرة وسيلة تجعل الفرد يركز على الخطر و يحفظه في الذاكرة، و أن يكون شبيها بالأفراد الذين تعتمد عليهم الحملة الوقائية، كما تهدف الرسائل الوقائية إلى جعل الشخص أقل تعرضا للخطر و أكثر تقبلا و اهتماما بالرسائل الوقائية، و قد أظهرت نتائج الدراسة، أن الاطلاع على الرسائل الوقائية مسبقا يقلل من التفاؤل غير الواقعي للأحداث المستقبلية خصوصا في حالة ما إذا كان الشخص المقارن معه مثالي، كما أن الاطلاع على الرسائل يزيد من المسؤولية الشخصية اتجاه الخطر، و خصوصا إذا كانت الرسائل ذات طابع مرهب، وكان الشخص مجال المقارنة من المقربين. و قد توصل أصحاب هذه الدراسة إلى ضرورة الاستفادة من شروط الرسائل الوقائية المبنية في هذه الدراسة في مختلف حملات التوعية (Meyer, Delhomme, 2000).

وفي نفس الصدد أشارت دراسة أخرى لكل من ماير، شابي و فيرلياك Meyer, Chappé , Verliac, (2007) على عينة من المدخنين بهدف معرفة ما إذا كان التفاؤل غير الواقعي يتلاءم أم لا مع تبني تصرفات وقائية، حيث تم عرض مجموعة من الرسائل الوقائية، وقد أظهرت النتائج أن الرسائل الوقائية التي تحتوي على صور قوية ومعبرة ولدت تشاؤما غير واقعي، بينما الرسائل التي احتوت على صور ضعيفة أو غير معبرة ولدت التفاؤل غير الواقعي، ومنه يتوضح لنا أن هذه الرسائل دعمت العلاقة بين كل من التفاؤل و التشاؤم غير الواقعي والمقاصد السلوكية .

و تعتبر دراسة بيريسول و آخرون،2011 من الدراسات الأوائل التي اهتمت بتقصي تأثير الحملات الوقائية على التفاؤل غير الواقعي ، حيث هدفت إلى معرفة أثر برنامج تدريبي للسلامة على الطرقات في خفض التفاؤل غير الواقعي لدى عينة من السائقين ، وقد افترض بيريسول و زملاؤه أن تعديل التفاؤل غير الواقعي ممكن جدا في الظروف عالية الضبط وذلك من خلال الوصول بالسائقين إلى إدراك قدراتهم المحدودة على التعامل مع المواقف الخطيرة، لدى عينة مقسمة إلى ثلاث مجموعات (ضابطة / تجريبية1 / تجريبية2).

خلصت نتائج الدراسة إلى أن مستوى التفاؤل غير الواقعي كان مرتفعا في المشاهد كبيرة الضبط و منخفضا في المشاهد قليلة الضبط ، كما لم تسجل فروق فردية بين المجموعات الثلاث في المشاهد قليلة الضبط، في حين أصبح مستوى التفاؤل اللاواقعي لدى مجموعة المخالفين الذين حضروا الدورة أقل من المخالفين الذين لم يحضروا الدورة و غير المخالفين الذين حضروا الدورة. إن نتائج هذه الدراسة أشارت إلى أن الدورة التدريبية أثرت في زيادة وعي السائقين بحقيقة أنهم غير قادرين على التحكم في مجريات الحادث الناتج عن إهمال بعض الاجراءات، كما أنها قد نجحت في تكريس أهمية القيادة بحذر (Perrissol .,et al, 2011)

من هنا يمكننا القول بأن نجاعة الرسائل الوقائية ترتبط بقوتها وأسلوب عرضها و واقعيتها، فضعفها يمكن أن يزيد من التفاؤل اللاواقعي، فإذا كنا مثلا بصدد إعداد رسائل وقائية ضد حوادث الأطفال المرورية فعلينا هنا أن نصنع أكثر المواقف اليومية التي يمكن أن يتعرض لها أي طفل كأن يكون ذاهبا لشراء شيء ما ، أو أن يكون عائدا من المدرسة ولم يطع نصيحة والدته التي أوصته بأن ينظر إلى شماله ويمينه قبل قطع الطريق... الخ . كما يتوقف خفض التفاؤل اللاواقعي لدى السائق على تحسيسه بالأخطار المرورية المحدقة به وذلك من خلال تقديم معلومات علمية مقنعة تتوفر على عامل الخوف، مما يرفع إدراكه بالقابلية الشخصية للتعرض إلى هذه الأخطار، كما يجدر بالقائم على خفض التفاؤل اللاواقعي أن يزود السائقين بالإجراءات الوقائية لتفادي السلوك الخطر حتى يتفادى إمكانية تحول الشعور بالتفاؤل اللاواقعي إلى تشاؤم لاواقعي .

خلاصة الفصل

يعرف التفاؤل غير الواقعي بأنه خطأ معرفي ينجم عنه تقليل حجم الخطر والاعتقاد بأنه يحدث للآخرين دونهم وأن الأحداث الإيجابية تحدث لهم أكثر مما تحدث لغيرهم، وهذا ما يجعلهم يتخلون عن التصرفات الوقائية ويعرضون أنفسهم للخطر. و يقابله التفاؤل الوظيفي الذي يجعل صاحبه مستبشرا بالمستقبل، و لكنه في نفس الوقت يقدر الخطر المحتمل حدوثه و هذا ما يدفع به إلى التصرف بحذر و الحرص على تتبع الإجراءات الوقائية.

وقد قدم الباحثون عدة تفسيرات للتفاؤل غير الواقعي، حيث ركزت إحداها على التفسيرات الدافعية و التي تعتبر اللجوء إلى التفاؤل غير الواقعي وسيلة للدفاع عن الذات أو كاستجابة ضد القلق، في حين ركز نوع آخر منها على التفسيرات المعرفية التي تعتبر التفاؤل غيرا لواقعي نتاج خطأ معرفي من قبيل الأخطاء المتعلقة بتجميع المعلومات أو الحكم على الأحداث، أو نتيجة لأخطاء معرفية أخرى كالتمركز حول الذات وإيجابية الأشخاص والمقارنة التنافلية كما ظهر التفسير العصبي الذي أرجع التفاؤل اللاواقعي إلى خلل في ترميز الأخطار على مستوى الفص الجبهي. وقد تم إدراج التفسير عبر الثقافي و الذي ركز على عامل اختلاف الأيديولوجيات و الثقافات في ظهور التفاؤل اللاواقعي .

إن ظهور التفاؤل اللاواقعي تحكمه عدة عوامل منها ما يتعلق بطبيعة الأحداث (الأحداث القابلة للضبط/ تكرار و خطورة الحدث/ قطبية الحدث)، و منها ما يتعلق بالشخص محل المقارنة (هدف المقارنة)، ومنها ما يرتبط بالشخص الذي يبدي التفاؤل اللاواقعي (الضبط المدرك و الفعالية الذاتية/العمر و الجنس/ المحيط الاجتماعي و الثقافي/ التجربة السابقة).

وعلى الرغم من أن التفاؤل غير الواقعي يجعل الفرد يشعر بإيجابية قد تحفز في المجال المهني و الدراسي مثلا، إلا أن هذه الإيجابية قد لا تصاحبها مبررات منطقية، الأمر الذي ينجم عنه سوء تقدير الخطر واللامبالاة به و التعرض إلى مواقف خطيرة . وقد اهتم العديد من الباحثين بدراسة التفاؤل اللاواقعي في مجالات عدة، منها ما تعلق بالصحة الجسمية و النفسية، و منها ما ارتبطت بالحياة المهنية و سلوكيات الخطر، حيث تم التركيز على الدراسات التي تناولت ارتباطه بسلوك السياقة، و التي أجمعت كلها على أن التفاؤل اللاواقعي يجعل السائق لامباليا بالإجراءات الوقائية و الحذر، و تدفع به إلى التورط في الحوادث المرورية.

من هذا المنطلق يعد خفض التفاؤل اللاواقعي أمرا ضروريا خصوصا في مجال السلامة المرورية، وذلك من خلال حرص الحملات المرورية على توفير المعلومات الدقيقة و الكافية التي تبصر السائق بالأخطار المحدقة به، و تجعله متيقنا من قابلية تعرضه لها، الأمر الذي يحفز به إلى إتباع الإجراءات الوقائية المقدمة إليه.

الجانب الميداني

الفصل الخامس:

منهج البحث و إجراءاته

تمهيد

أولاً: البحث الاستطلاعي

1. منهج البحث الاستطلاعي

2. حدود البحث الاستطلاعي

3. عينة البحث الاستطلاعي

4. أدوات البحث

ثانياً: البحث الأساسي

1. منهج البحث الأساسي

2. حدود البحث الأساسي

3. عينة البحث الأساسي

4. التصميم التجريبي و ضبط متغيرات البحث

5. إجراءات البحث الأساسي

6. أساليب المعالجة الإحصائية للبيانات

تمهيد

تتوقف الدراسات العلمية على مجموعة من الإجراءات المنهجية المضبوطة ، فالاعتماد على منهج البحث العلمي المناسب، و استخدام أدوات البحث الملائمة لطبيعة المتغيرات و التي تتمتع بخصائص سيكومترية تعكس كفاءتها في قياس ما أعدت لقياسه، و حسن اختيار العينة و ملائمة الأساليب الإحصائية التي تدرس الفرضيات، كل هذه الإجراءات تساعد الباحث على القيام بدراسة علمية محكمة، هذا ما حرصت الباحثة على مراعاته في إعداد هذا البحث، و هو ما سيتم عرضه بإسهاب في هذا الفصل، أما الفصل السادس فقد خصص لعرض و تحليل و تفسير نتائج كل فرضية على حدة، لنتوصل في الأخير إلى الخلاصة العامة للبحث.

أولاً: البحث الاستطلاعي

هدفنا من خلال إجراء الدراسة الاستطلاعية إلى ضبط الشكل النهائي لأدوات القياس و تقنينها على بيئة البحث (ولاية سيدي بلعباس). وذلك من خلال حساب صدقها و ثباتها و استخراج المعايير الخاصة بها، و الوقوف على الصعوبات التي تعترضنا من أجل تفاديها في الدراسة الأساسية.

1- منهج البحث الاستطلاعي:

تعتمد أي دراسة علمية على منهج يحكم خطواته، و قد ذهب (موريس أنجرس) في تعريفه للمنهج بأنه « ينص على كيفية تصور و تخطيط العمل حول موضوع دراسة ما » (أنجرس، 2004، ص.99). و قد عرف (عقيل حسين عقيل) المنهج بأنه « الطريق الذي يسلكه الباحث في تبيان المعلومات و الحقائق الكامنة و الظاهرة، و توضيح البحث كوحدة واحدة لا انفصام فيها...، و يكون المنهج هو المترجم للفروض و المنظم للبحث من ألفه إلى يائه » (عقيل، 1999، ص. 49). و يعتبر المنهج الوصفي أكثر المناهج شيوعا و انتشارا و استخداما في الدراسات التربوية و النفسية بصفة خاصة و الاجتماعية بصفة عامة، و هو لا يقتصر على جمع البيانات و تبويبها و عرضها فقط، بل يشتمل كذلك على تحليل دقيق و تفسير عميق لها، و كذا سبر أغوارها من أجل استخلاص الحقائق و التعميمات الجديدة التي تساهم في تراكم و تقدم المعرفة الإنسانية (عليان، غنيم، 2000، ص. 44). من هذا المنطلق اعتمدنا على المنهج الوصفي في إعداد البحث الاستطلاعي كونه يسعى إلى حساب الخصائص السيكومترية و إلى استخراج معايير الاختبارات التي أعدت خصيصا لقياس متغيرات البحث.

2- حدود بحث الاستطلاعي:

1-2 الحدود المكانية: تم إجراء البحث الاستطلاعي في مدينة سيدي بلعباس و عدد من البلديات التابعة لها وهي: بلدية عين البرد؛ سفيزف؛ سيدي لحسن؛ حصيبة؛ تلاغ؛ رأس الماء؛ بن باديس.

2-2 الحدود الزمنية: تم الشروع في التطبيق الميداني في شهر سبتمبر 2014 إلى غاية أبريل 2015.

2-3 الحدود البشرية: شملت عينة البحث الاستطلاعي 305 سائقا على مستوى حضيرة سيارات ولاية سيدي بلعباس.

2-4 الحدود العلمية: إن تقنين أدوات الدراسة لا يخرج عن الحدود الجغرافية، و خصائص العينة الاستطلاعية الموضحة أدناه، و أي استخدام لهذه الأدوات في بيئة مختلفة يتطلب إعادة التقنين بما يتلاءم وخصائص العينة الجديدة

3- عينة البحث الاستطلاعي:

تكونت عينة البحث الاستطلاعي النهائية من 305 سائق متحصل على رخص السياقة من الأصناف ب؛ج؛د ، من مختلف الأعمار ومن كلا الجنسين . وقد تم اختيار العينة بطريقة عنقودية، و التي عرفها العساف(2006) بأنها من بين الطرق العشوائية في اختيار العينات و التي تكون الوحدة فيها مجموعة و ليست مفردة ، فمثلا عندما يختار الباحث عينة من عدة مدارس اختيارا عشوائيا، ومن ثم يطبق الدراسة على كل طالب من طلاب المدرسة المختارة (ص.98).

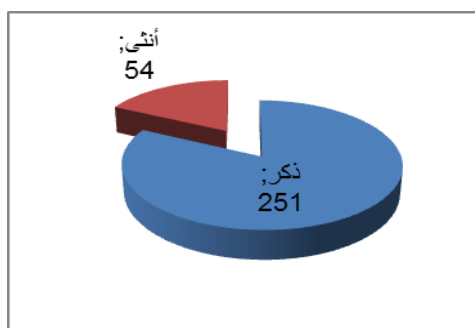
وعليه فقد قامت الطالبة الباحثة بالاختيار العشوائي من كل من المديريات التنفيذية و شركات سيارات الأجرة بمدينة سيدي بلعباس وكذا من مقر دوائر الولاية، ثم طبق الاختبار بشكل كلي على كل السائقين اللذين لم يبدوا امتناعا عن المشاركة. و بهذه الطريقة حاولت الطالبة الباحثة الحصول على عينة ممثلة للمجتمع الأصلي مما يمكننا من الوقوف على نتائج أكثر مصداقية و ملائمة لشروط تقنين الاختبارات.

عمدنا من خلال وصف العينة بناء على كل الجنس؛ السن؛ المستوى التعليمي؛ نوع رخصة السياقة؛ مدة السياقة الفعلية؛ معدل السياقة؛ التعرض لحادث مرور؛ التسبب في حادث مرور؛ التعرض لعقوبة جراء ارتكاب المخالفات المرورية، إلى تقصي كل المتغيرات التي ثبت من خلال نتائج الدراسات السابقة أنها تؤثر في أداء السائقين لفعل السياقة و التفاوض اللاواعي اتجاهه، الأمر الذي يضمن تباينا في نتائج الأداء على الاختبارين و بالتالي التماس مصداقية أكثر في تقنيته على المجتمع الذي سحبت منه العينة.

و الجداول التالية تبين خصائص العينة الاستطلاعية من كل المتغيرات سابقة الذكر.

- خصائص العينة الاستطلاعية حسب الجنس:

جدول رقم (12): خصائص العينة الاستطلاعية حسب الجنس



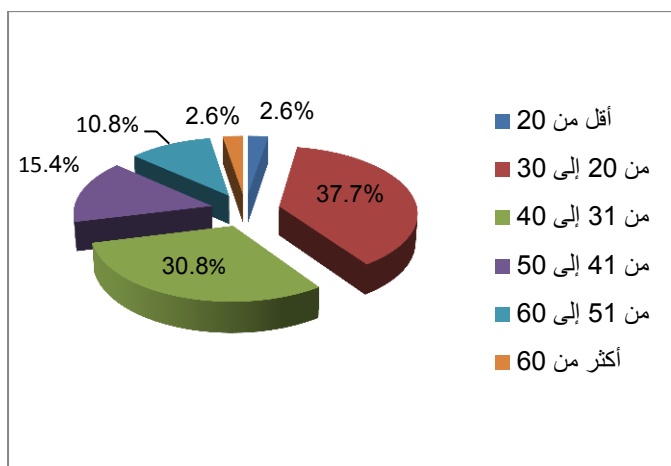
رسم بياني رقم (12) : خصائص العينة الاستطلاعية حسب الجنس

الجنس	التكرارات	النسب المئوية
ذكر	251	82.3%
أنثى	54	17.7%
مجموع	305	100%

يتضح لنا من خلال البيانات المبينة في الجدول أن نسبة السائقات 17.7% مقارنة مع نسبة السائقين 82.3% هي نسبة تقارب العدد الفعلي للسائقين و السائقات في سيدي بلعباس.

- خصائص العينة الاستطلاعية حسب السن:

جدول رقم(13): خصائص العينة الاستطلاعية حسب السن



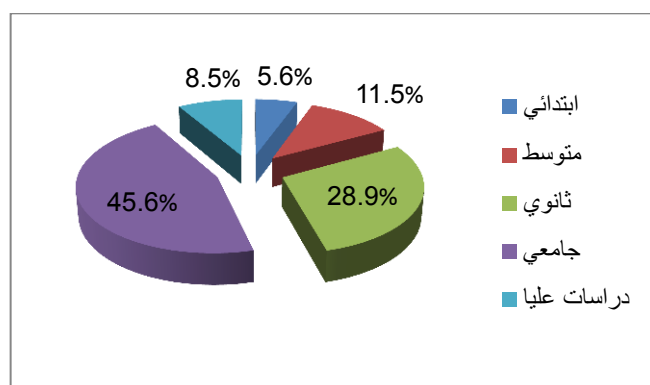
الفئات العمرية	التكرارات	النسب المئوية
أقل من 20	8	2.6%
من 20 إلى 30	115	37.7%
من 31 إلى 40	94	30.8%
من 41 إلى 50	47	15.4%
من 51 إلى 60	33	10.8%
أكثر من 60	8	2.6%
المجموع	305	100%

رسم بياني رقم(13): خصائص العينة الاستطلاعية حسب السن

يتضح من خلال النتائج المبينة في الجدول أن الفئة من 20 إلى 30 و الفئة من 31 إلى 40 مثلت أكبر فئات السائقين بنسبة 68.5% تليها الفئة من 41 إلى 50 و الفئة من 51 إلى 60 ، وعند مقارنة هذه النتائج مع إحصائيات سنة 2014 للمركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق، يتبين لنا أن الفئة العمرية من 18 إلى 39 سنة مثلت أكثر نسبة من السائقين المتورطين في حوادث المرور باعتبارها أكثر النسب قياما بالسياقة 63.16%. كما توضح النتائج أن الفئتين أقل من 20 و الأكثر من 60 مثلت أقل النسب و هي نتيجة معقولة مقارنة بميدان الدراسة (إدارات و مؤسسات سيارة الأجرة) .

- خصائص العينة الاستطلاعية حسب المستوى التعليمي:

جدول رقم(14): خصائص العينة الاستطلاعية حسب المستوى التعليمي



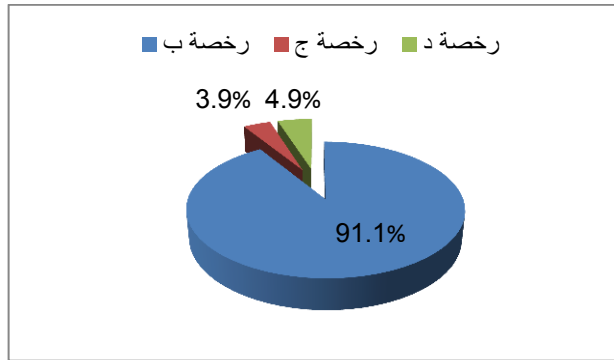
مستويات التعليم	التكرارات	النسب المئوية
ابتدائي	17	5.6%
متوسط	35	11.5%
ثانوي	88	28.9%
جامعي	139	45.6%
دراسات عليا	26	8.5%
المجموع	305	100%

رسم بياني رقم (14): خصائص العينة الاستطلاعية حسب المستوى التعليمي

يتبين من خلال النتائج أن توزيع السائقين يعكس المستوى التعليمي للمجتمع ، حيث سجلت نسبة الأميين ونسبة ذوي الدراسات العليا أدنى المستويات مقارنة ببقية المستويات التعليمية. كما أن ارتفاع نسبة السائقين الجامعيين و ذوي المستوى التعليمي الثانوي يتماشى مع طبيعة عينة الدراسة (موظفون إداريون).

خصائص العينة الاستطلاعية حسب نوع رخصة السياقة:

جدول رقم(15) : خصائص العينة الاستطلاعية حسب رخصة السياقة



نوع الرخصة	التكرارات	النسب المئوية
الرخصة ب	278	91.1%
الرخصة ج	12	3.9%
الرخصة د	15	4.9%
المجموع	305	100%

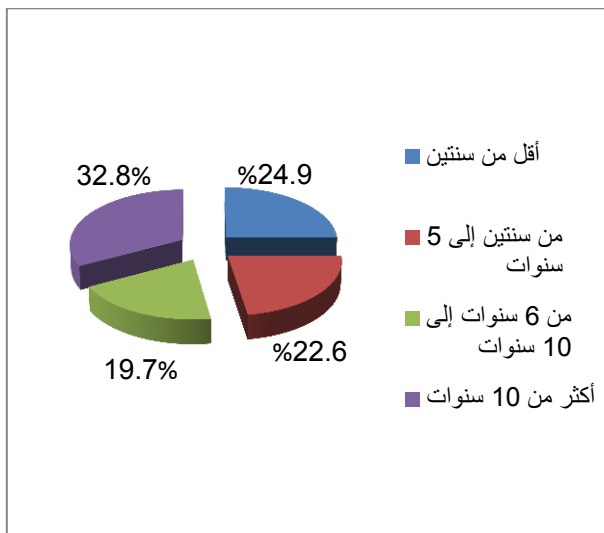
رسم بياني رقم(15): خصائص العينة الاستطلاعية حسب

نوع رخصة السياقة

يتضح لنا من خلال النتائج المبينة في الجدول أن معظم السائقين هم من الفئة الحاملة لرخصة سياقة صنف (ب) 91.1% تليها الفئة الحاملة للرخصة (ج) 3.9% فالرخصة (د) 4.9% .

خصائص العينة الاستطلاعية حسب مدة السياقة الفعلية:

جدول رقم(16): خصائص العينة الاستطلاعية حسب مدة السياقة الفعلية



مدة السياقة الفعلية	التكرارات	النسب المئوية
أقل من سنتين	76	24.9%
من سنتين إلى 5 سنوات	69	22.6%
من 6 سنوات إلى 10 سنوات	60	19.7%
أكثر من 10 سنوات	100	32.8%
المجموع	305	100%

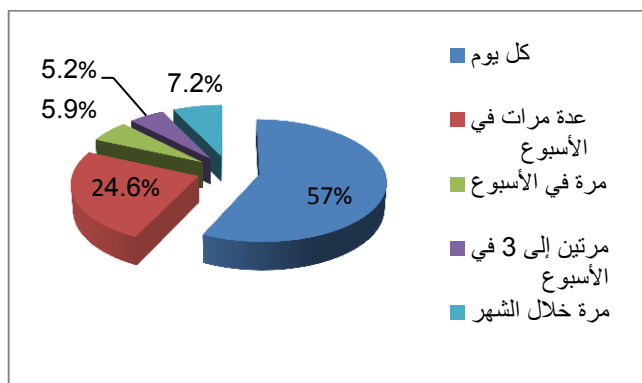
رسم بياني رقم(16): خصائص العينة الاستطلاعية

حسب مدة السياقة الفعلية

من خلال النتائج الموضحة أعلاه يتضح لنا أن توزيع أفراد العينة حسب مدة السياقة الفعلية كان متقارباً مما يعني أن العينة شملت جميع الخبرات المتعلقة بالسياقة.

خصائص العينة الاستطلاعية حسب معدل السياقة:

جدول رقم (17): خصائص العينة الاستطلاعية حسب معدل السياقة



معدل السياقة	التكرارات	النسب المئوية
كل يوم	174	57%
عدة مرات في الأسبوع	75	24.6%
مرة في الأسبوع	18	5.9%
مرتين إلى 3 في الشهر	16	5.2%
مرة خلال الشهر	22	7.2%
المجموع	305	100%

رسم بياني رقم (17): خصائص العينة الاستطلاعية

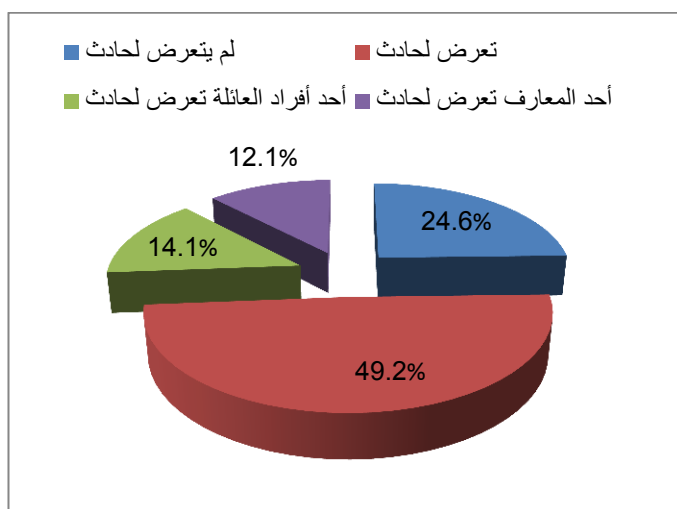
حسب معدل السياقة

يتضح من خلال النتائج في الجدول رقم () أن معظم أفراد العينة يقومون بالسياقة خلال الأسبوع الواحد و أن نسبة 12.4% من أفراد العينة يقودون مركباتهم مرات قليلة في الشهر الواحد.

خصائص العينة الاستطلاعية حسب أسبقية التعرض لحادث مرور:

جدول رقم (18): خصائص العينة الاستطلاعية حسب

أسبقية التعرض لحادث مرور



التعرض لحادث	التكرارات	النسب المئوية
لم يتعرض لحادث	75	24.6%
تعرض لحادث	150	49.2%
أحد أفراد العائلة تعرض لحادث	43	14.1%
أحد المعارف تعرض لحادث	37	12.1%
المجموع	305	100%

رسم بياني رقم (18): خصائص العينة الاستطلاعية حسب

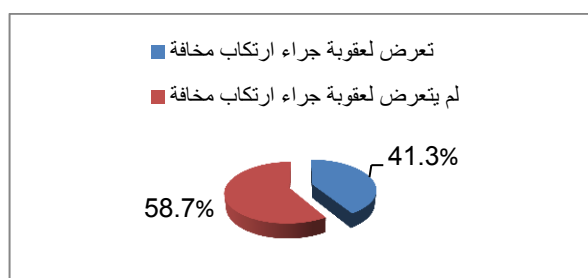
أسبقية التعرض لحادث مرور

توضح لنا من خلال النتائج المبينة على الجدول أن نسبة السائقين الذين لم يسبق وأن خبروا تجربة التعرض لحادث مرور بلغت 24.6% ، بينما بلغت نسبة السائقين الذين تعرضوا لخبرة الحادث بصفة شخصية قارت نصف العينة فقد بلغت 49.2%. أما بقية أفراد العينة الذين سبق و أن تعرض أفراد أقاربهم لحادث فبلغت نسبتهم 14.1% في حين صرح 12.1% من السائقين بأن أحد معارفهم هم من تعرضوا لحادث مرور.

– خصائص العينة الاستطلاعية حسب التعرض لعقوبة ارتكاب مخالفة مرورية:

جدول رقم(19): خصائص العينة الاستطلاعية حسب

التعرض لعقوبة جراء ارتكاب مخالفة مرورية



ارتكاب مخالفة	التكرارات	النسب المئوية
ارتكب مخالفة	126	41.3%
لم يرتكب مخالفة	179	58.7%
المجموع	305	100%

رسم بياني رقم(19): توزيع أفراد العينة الاستطلاعية

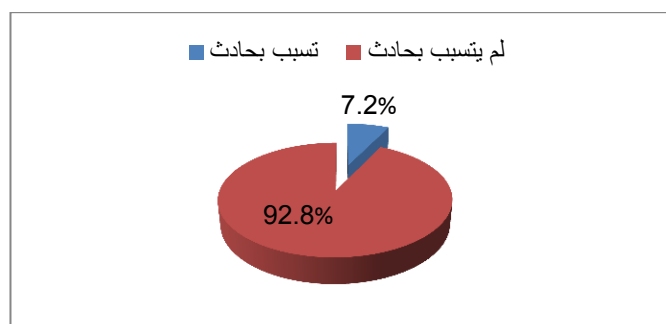
حسب التعرض لعقوبة جراء ارتكاب مخالفة مرورية

من خلال الجدول يتضح لنا أن 41.1% صرحوا بأنهم قد تعرضوا لعقوبة جراء ارتكاب مخالفة مرورية، و أن 58.7% لم يتعرضوا لعقوبة جراء ارتكاب مخالفة مرورية.

– خصائص العينة الاستطلاعية حسب التسبب بحادث مرور:

جدول رقم(20): خصائص العينة الاستطلاعية

حسب التسبب بحادث مرور



التسبب بحادث	التكرارات	النسب المئوية
تسبب بحادث	22	7.2%
لم يتسبب بحادث	283	92.8%
المجموع	305	100%

رسم بياني رقم(20): توزيع أفراد العينة الاستطلاعية

حسب التسبب في حادث مرور

يتضح لنا من خلال النتائج المبينة أعلاه أنه على الرغم من أن قرابة نصف العينة 41.3% تعرضت لعقوبة جراء ارتكاب مخالفة مرورية و أن 49.2% سبق وأن تعرضوا لحادث مرور، إلا أن 7.2% فقط صرحوا بأنهم من تسبب بالحادث، الأمر الذي قد يرجع إلى أساليب العزو الخارجي للأحداث السيئة.

4- أدوات البحث:

تم تصميم أدوات البحث الملائمة لمتغيرات الدراسة:

4-1 اختبار التفاوض غير الواقعي لدى السائق:

قامت الطالبة الباحثة ببناء اختبار يقيس التفاوض غير الواقعي لدى السائق وذلك مرورا بعدة مراحل سنوضحها في الخطوات التالية:

4-1-1 خطوات بناء الاختبار:

بعد الاطلاع على الدراسات و الأدبيات المتاحة، و التي عنيت بموضوع التفاوض غير الواقعي عامة و المتعلق بسلوك السياقة خاصة. قامت الطالبة بضبط التعريف الاجرائي للتفاوض غير الواقعي (انظر الفصل الأول)، ثم تم إعداد خمسة محاور تضمنت معتقدات السائق اتجاه سلوكيات السياقة التي لا يرى بأن إهمالها لا يشكل خطرا عليه. بعد تكوين المحاور أعدت الطالبة جملة من البنود التي يتضمنها كل محور والتي تمت صياغتها بأسلوب التقرير الذاتي وكذا بدائل الاجابة المقابلة لها. فوصل المقياس عند بنائه إلى 35 بند.

بهدف التأكد من وضوح العبارات تم نسخ 30 اختبارا وزعت على مدربي مدارس تعليم السياقة؛ سائقي الوزن الثقيل؛ سائقي سيارات الأجرة؛ سائقي السيارات السياحية. وقد تم نتيجة لذلك تعديل بعض العبارات ذات الصياغة الغامضة. و بعد جاهزية تطبيق الاختبار قامت الطالبة الباحثة بسحب 360 استمارة قصد حساب خصائصها السيكومترية و المعايير الخاصة بهذه العينة.

1.4.2 وصف الاختبار و طريقة تصحيحه:

تكون المقياس في صورته النهائية من 35 بندا مصاغة بأسلوب التقرير الذاتي وموزعة على خمسة محاور كالتالي:

1- تفاؤل السائق اللاواقعي إزاء احترام قانون المرور (1-6-11-16-21-26-31).

2- تفاؤل السائق اللاواقعي إزاء صيانة السيارة (2-7-12-17-22-27-32).

3- تفاؤل السائق اللاواقعي إزاء اليقظة الذهنية (3-8-13-18-23-28-33).

4- تفاؤل السائق اللاواقعي إزاء الحالة الانفعالية و الفزيولوجية للسائق (4-9-14-19-24-29-34).

5- تفاعل السائق اللاواعي إزاء القيادة أثناء الظروف المناخية السيئة (5-10-15-20-25-30-35).

يجاب على بنود الاختبار انطلاقاً من التوضيح الوارد في التعليمات وذلك باختيار أحد بدائل الإجابة الثلاثة المتدرجة حسب مستويات تقدير و إدراك الخطر، و هي كالتالي:

- 1- احتمال ضئيل، و يمنح ثلاث درجات (3) عند التصحيح.
- 2- احتمال متوسط، و يمنح درجتين (2) عند التصحيح.
- 3- احتمال كبير، و يمنح درجة واحدة (1) عند التصحيح. (أنظر الملحق رقم 3)

4. 3.1 الخصائص السيكومترية للاختبار:

هناك صفتان أساسيتان لا بد من توافرها في أدوات جمع البيانات حتى تكون صالحة لقياس متغيرات البحث قياساً سليماً، و هما الصدق و الثبات لما لهما من أهمية كبيرة خاصة في البحوث التربوية و النفسية، لأن القياس في هذين المجالين قياس غير مباشر، و لذلك يجب التأكد من أن ما تقيسه أدوات البحث يمكن الثقة فيه و الاعتماد عليه في جميع البيانات.

2. 3.1 الصدق

الصدق أهم خاصية من خواص القياس، و يشير مفهوم الصدق إلى الاستدلالات الخاصة التي نخرج بها من درجات المقياس، و ذلك من حيث مناسبتها و معناها وفائدتها، و تحقيق صدق القياس معناه تجميع أدلة تؤيد مثل هذه الاستدلالات (أبو علام، 2007، ص. 465).

و بشكل أكثر وضوحاً يشير الصدق إلى قدرة الأداة على قياس ما وضعت لأجله فعلاً (ملحم، 2000، ص. 64). و قد تم التحقق من صدق الاختبار بالاعتماد على الصدق التكويني بطريقة الاتساق الداخلي.

▪ الصدق التكويني بأسلوب الاتساق الداخلي

تعتمد هذه الطريقة على حساب معاملات الارتباط بين الدرجة على كل بند و الدرجة الكلية للاختبار، لأن اتساق البنود من خلال معاملات الارتباط الدالة إحصائياً بينهما و بين الدرجة الكلية يشير إلى أن بنود الاختبار متماسكة و مترابطة فيما بينها، و بالتالي تقيس كلها متغيراً واحداً و هذا مؤشر معقول على صدق الاختبار (معمرية، 2007، ص. 138).

أ- صدق الاتساق الداخلي لمحور تفاعل السائق اللاواقعي إزاء احترام قانون المرور:

تم حساب معامل ارتباط بيرسون بين بنود المحور و درجته الكلية فجاءت النتائج كما هي موضحة في الجدول التالي:

جدول رقم (21): نتائج معاملات الارتباط بين كل بند و الدرجة الكلية لمحور تفاعل السائق اللاواقعي إزاء احترام قانون المرور

رقم البند	نص البند	معامل الارتباط	مستوى الدلالة
1	أعتقد أن احتمال تعرضي لحادث مرور بسبب تجاوزي للسرعة المحددة.	0.55	0.01
6	أتوقع أنني سأكون عرضة لحادث مرور إذا لم أترك مسافة أمان كافية بيني و بين السائق الذي أمامي.	0.58	0.01
11	أظن أن عدم ربطتي لحزام الأمان يتسبب في خطر هلاكي في حال تعرضي لحادث مرور.	0.45	0.01
16	يحتمل أن أتعرض لحادث مرور إذا لم أحترم مبدأ الأولوية.	0.69	0.01
21	يحتمل أن أتعرض لحادث سير بسبب لامبالاتي بإشارة منع التجاوز.	0.56	0.01
26	يحتمل أن أتعرض لحادث سير إذا حدثت و أهملت إشارة قف.	0.62	0.01
31	أظن أنني سأتعرض لحادث مرور إذا لم أشغل أضواء السيارة في الحالات التي تستدعي تشغيلها.	0.51	0.01

يتبين لنا من خلال الجدول أن معاملات الارتباط بين بنود محور تفاعل السائق اللاواقعي إزاء احترام قانون المرور و درجته الكلية جاءت كلها دالة إحصائياً (من 0.45 إلى 0.69) عند مستوى الدلالة (0.01)، مما يعني أن الاختبار يتمتع باتساق داخلي جيد ، وهذا مؤشر جيد على صدق بنود المحور فيما أعدت لقياسه.

ب- صدق الاتساق الداخلي لمحور تفاعل السائق اللاواقعي إزاء احترام صيانة السيارة:

تم حساب معامل ارتباط بيرسون بين بنود المحور و درجته الكلية فجاءت النتائج كما هي موضحة في الجدول التالي:

جدول رقم (22): نتائج معاملات الارتباط بين كل بند و الدرجة الكلية لمحور تفاعل السائق اللاواقعي إزاء صيانة السيارة

رقم البند	نص البند	معامل الارتباط	مستوى الدلالة
2	أتصور أنني سوف أتعرض لمشاكل مرورية إذا لم أتفقد مستوى الماء في سيارتي.	0.55	0.01
7	أتصور أنني سوف أتعرض لمشاكل مرورية إذا لم أتفقد مستوى الزيت في سيارتي.	0.68	0.01

0.01	0.63	أعتقد أن عدم اكتراثي بتفقد إطارات السيارة سوف يتسبب لي بحادث مرور.	12
0.01	0.67	أظن أن عدم اهتمامي بنظافة زجاج سيارتي قد يكون سببا في تعرضي لحادث سير.	17
0.01	0.69	أعتقد أنني سأعرض لحادث مرور إذا لم أقم بتفقد ماسح الزجاج و خزان مائه.	22
0.01	0.51	أعتقد أن استخفائي بتفقد حالة مكابح السيارة سوف ينجر عنه حادث مرور.	27
0.01	0.68	أتصور أن عدم تفقدي لأضواء السيارة سينجر عنه حادث مروري.	32

يتضح من خلال النتائج المبينة على الجدول أن كل معاملات الارتباط (من 0.51 إلى 0.69) بين البنود و الدرجة الكلية لمحور تفاعل السائق اللاواقعي إزاء صيانة السيارة دالة إحصائيا عند مستوى الدلالة (0.01) ، مما يعني أن المحور يتمتع باتساق داخلي وهذا مؤشر جيد على صدقه.

ت-صدق الاتساق الداخلي لمحور تفاعل السائق اللاواقعي إزاء اليقظة الذهنية:

تم حساب معامل ارتباط بيرسون بين بنود المحور و درجته الكلية فجاءت النتائج كما هي موضحة في الجدول التالي:

جدول رقم (23): نتائج معاملات الارتباط بين كل بند و الدرجة الكلية لمحور تفاعل السائق اللاواقعي إزاء اليقظة الذهنية

رقم البند	نص البند	معامل الارتباط	مستوى الدلالة
3	أظن أن تناولي للأدوية التي لها مفعول منوم يعرضك لخطر حادث مرور.	0.37	0.01
8	أعتقد أنني سأكون عرضة لحادث مرور إذا انشغلت بالحدث في الهاتف النقال أثناء القيادة.	0.63	0.01
13	أتصور أن انشغالي بالنقاش مع الركاب أثناء قيادة السيارة يؤدي بي إلى حادث سير.	0.69	0.01
18	أظن أن قيامي بالأكل أثناء قيادة السيارة ينجر عنه حادث سير.	0.60	0.01
23	أتصور أن القيادة تحت تأثير تناول الكحول تتسبب في وقوع حوادث سير.	0.41	0.01
28	أعتقد أن تعاطي السائق للمخدرات يعرضه لخطر حوادث المرور.	0.40	0.01
33	أعتقد أن التدخين أثناء قيادة السيارة سيجعل السائق عرضة لحادث سير.	0.55	0.01

تظهر لنا النتائج أعلاه أن كل معاملات الارتباط بين البنود و الدرجة الكلية للمحور (من 0.37 إلى 0.69) دالة إحصائياً عند مستوى الدلالة (0.01)، مما يعني أن محور تفاعل السائق اللاواقعي إزاء اليقظة الذهنية يتمتع باتساق داخلي وهذا مؤشر على صدقه.

ث- صدق الاتساق الداخلي لمحور تفاعل السائق اللاواقعي إزاء الحالة الانفعالية و الفزيولوجية للسائق:

تم حساب معامل ارتباط بيرسون بين بنود المحور و درجته الكلية فجاءت النتائج كما هي موضحة في الجدول التالي:

جدول رقم (24): نتائج معاملات الارتباط بين كل بند و الدرجة الكلية لمحور تفاعل السائق اللاواقعي إزاء الحالة الانفعالية و الفزيولوجية للسائق

رقم البند	نص البند	معامل الارتباط	مستوى الدلالة
4	أتصور أن شعوري بالتعب أثناء قيادة السيارة يؤدي بي إلى ارتكاب حوادث مرور.	0.63	0.01
9	أظن أنني سوف أتسبب بحادث مرور إذا شعرت بالنعاس أثناء قيادة السيارة.	0.58	0.01
14	أعتقد أن تراجع حدة البصر بسبب عوامل التعب أو بسبب خلل في وظيفة العين سوف تتسبب بوقوع حوادث مرور.	0.54	0.01
19	تؤدي عدم سيطرتي على الغضب أثناء قيادة السيارة إلى ارتكاب حادث سير.	0.66	0.01
24	أظن أنني قادر على قيادة السيارة دون احتمال تعرضي لحادث سير إذا لم أكن قد أخذت كفايتي من النوم.	0.57	0.01
29	أظن أنني سوف أتعرض لحادث سير حين أقود السيارة في حالة توتر.	0.66	0.01
34	أتصور أنني سوف أتعرض لحادث مرور إذا قادت سيارتي في حالة انفعال.	0.68	0.01

يتبين لنا من خلال النتائج المبينة في الجدول أن معاملات الارتباط بين الدرجات على البنود و الدرجة الكلية للمحور تراوحت (من 0.54 إلى 0.68) بدلالة إحصائية عند (0.01) مما يعني أن بنود محور تفاعل السائق اللاواقعي إزاء الحالة الانفعالية و الفزيولوجية للسائق تتمتع باتساق داخلي ، وهذا مؤشر على صدقه.

ج - صدق الاتساق الداخلي لمحور تفاعل السائق اللاواقعي إزاء القيادة أثناء الظروف المناخية السيئة:

تم حساب معامل ارتباط بيرسون بين بنود المحور و درجته الكلية فجاءت النتائج كما هي موضحة في الجدول التالي:

جدول رقم (25): نتائج معاملات الارتباط بين كل بند و الدرجة الكلية لمحور تفاعل السائق اللاواقعي
إزاء القيادة أثناء الظروف المناخية السيئة

رقم البند	نص البند	معامل الارتباط	مستوى الدلالة
5	أعتقد أن قيادة سيارتي أثناء الضباب بإمكانها أن تعرضني لحادث مرور.	0.63	0.01
10	أعتقد أنه من المحتمل أن أتعرض لحادث مرور إذا مررت بطرقات ارتفع فيها منسوب الوديان.	0.54	0.01
15	أعتقد أن قيامي بقيادة سيارتي على طريق مغطاة بالجليد سيتسبب لي بحادث مرور.	0.62	0.01
20	أظن أنني سأكون عرضة لحادث مرور إذا قادت سيارتي وكانت الطريق مغطاة بالثلج.	0.72	0.01
25	أحسب أن قيادتي للسيارة أثناء هطول المطر بغزارة سيؤدي بي إلى الوقوع في حادث مرور.	0.69	0.01
30	أعتقد أن قيادة سيارتي أثناء هبوب زوابع رملية سينجر عنه حادث مرور.	0.61	0.01
35	أتصور أن انبهاري بالشمس أثناء قيادة السيارة يؤدي بي إلى ارتكاب حادث مرور.	0.57	0.01

بناء على النتائج الموضحة في الجدول يتبين لنا أن معاملات الارتباط بين بنود محور تفاعل السائق اللاواقعي إزاء القيادة أثناء الظروف المناخية السيئة و درجته الكلية قد تراوحت ما بين (0.54 إلى 0.72) عند مستوى الدلالة الاحصائية (0.01) و هذا مؤشر جيد على صدق المحور.

ح- صدق الاتساق الداخلي بين المحاور و الدرجة الكلية للاختبار

تم حساب معامل ارتباط بيرسون بين كل محور و الدرجة الكلية للاختبار فجاءت النتائج كما هي موضحة في الجدول التالي:

جدول رقم (26): نتائج معاملات الارتباط بين كل محور و الدرجة الكلية للاختبار التفاعل غير الواقعي
لدى السائق

المحور	معامل الارتباط	مستوى الدلالة
تفاعل السائق اللاواقعي إزاء احترام قانون المرور	0.73	0.01
تفاعل السائق اللاواقعي إزاء صيانة السيارة	0.80	0.01
تفاعل السائق اللاواقعي إزاء اليقظة الذهنية	0.79	0.01

0.01	0.84	تفاؤل السائق اللاواقعي إزاء لحالة الانفعالية و الفزيولوجية للسائق
0.01	0.76	تفاؤل السائق اللاواقعي إزاء القيادة أثناء الظروف المناخية السيئة

تظهر لنا نتائج الجدول أعلاه ان كل المحاور لها علاقة قوية و موجبة بالدرجة الكلية لاختبار التفاؤل غير الواقعي لدى السائق حيث تراوحت من (0.73 إلى 0.84) عند مستوى الدلالة (0.01) ، وذلك استنادا إلى التفسير الذي وضعه حمزة محمد دودين لقيم معاملات الارتباط بحيث فسر قيمة معامل الارتباط من (0.70 إلى 0.90) بالعلاقة القوية و الموجبة (دودين، 2013، ص.140).

4-1-3-2 الثبات

يؤكد التعريف الشائع للثبات أنه يشير إلى إمكانية الاعتماد على أداة القياس أو على استخدام الاختبار، و هذا يعني أن ثبات الاختبار هو أنه يعطي نتائج متقاربة إذا ما أستخدم الاختبار أكثر من مرة تحت ظروف مماثلة، و يشير الثبات إلى ناحيتين:

1- وضع المبحوث أو ترتيبه بالنسبة لمجموعته، حيث أنه لا يتغير جوهريا إذا أعيد تطبيق الاختبار تحت نفس الظروف.

2- عند تكرار تطبيق الاختبار، نحصل على نتائج لها صفة الاستقرار(صابر، خفاجة، 2002، ص. 65). و قد تم التحقق من نوعين من الثبات، سوف نفضلها فيما يلي:

■ ثبات الاتساق بين البنود بمعامل ألفا لكرومباخ:

يعتبر من أهم مقاييس الاتساق الداخلي للاختبار و المكون من درجات مركبة. و معامل ألفا يربط ثبات الاختبار بثبات بنوده . فازدياد نسبة تباينات البنود بالنسبة إلى التباين الكلي يؤدي إلى انخفاض معامل الثبات (معمرية، 2007، ص. 184).

جاءت نتائج معامل ألفا لكرمباخ لكل محور كالتالي:

جدول رقم (27): نتائج معامل ثبات ألفا لكرمباخ للمحاور الخمسة لاختبار التفاؤل غير الواقعي لدى السائق

معامل ألفا لكرمباخ	محاور الاختبار
0.65	تفاؤل السائق اللاواقعي إزاء احترام قانون المرور
0.75	تفاؤل السائق اللاواقعي إزاء احترام صيانة تفاؤل السائق اللاواقعي إزاء السيارة
0.59	تفاؤل السائق اللاواقعي إزاء اليقظة الذهنية
0.73	تفاؤل السائق اللاواقعي إزاء الحالة الانفعالية و الفزيولوجية للسائق
0.74	تفاؤل السائق اللاواقعي إزاء القيادة أثناء الظروف المناخية السيئة

توضح لنا النتائج المدونة على الجدول أن كلا من محور تفاؤل السائق اللاواقعي إزاء احترام صيانة السيارة، و محور تفاؤل السائق اللاواقعي إزاء الحالة الانفعالية و الفزيولوجية للسائق، و محور تفاؤل السائق اللاواقعي إزاء القيادة أثناء الظروف المناخية السيئة جاءت معاملات ألفا لكرمباخ الخاصة بهم على التوالي 0.75، 0.73، 0.74، وهو مستوى ثبات مناسب. أما معامل ألفا لكرمباخ لمحور تفاؤل السائق اللاواقعي إزاء احترام قانون المرور فقد بلغ 0.65 وهو مستوى متوسط من الثبات. في حين بلغ معامل ألفا لكرمباخ لمحور اليقظة الذهنية 0.59 مما يجعلنا نصنفه ضمن مستوى الثبات المتدن و ذلك حسب التصنيف الذي ذكره السيد أبو هاشم (2006) « بأن معامل الثبات المناسب هو (0.70) فأكثر، و يعد مرتفعاً إذا بلغ (0.80) فأكثر، و متوسطاً إذا تراوح بين (0.60) و(0.70)، و منخفضاً إذا كان أقل من ذلك.» و نرجع انخفاض معامل محور اليقظة إلى قلة تباين استجابات أفراد العينة على البندين 23 و 28 مقارنة بالبنود الأخرى .

■ حساب معامل الاستقرار عبر الزمن بأسلوب تطبيق و إعادة تطبيق الاختبار:

تعتبر معاملات ثبات الاستقرار عبر الزمن من أهم طرق حساب الثبات و أبسطها. و في هذه الطريقة يتم تطبيق الاختبار على عينة من الأفراد، ثم يعاد التطبيق عليهم مرة أو أكثر بالاختبار نفسه في ظروف مشابهة تماماً للظروف التي سبق اختبارهم فيها، ثم حساب معامل الارتباط المناسب بين أدائهم في المرتين. بعد فترة لا تقل عن أسبوع و لا تزيد عن ستة أشهر (معمرية، 2007، ص173) و (مارون، 2010، ص126) و يستخدم معامل الاستقرار في تقييم الخطأ الناجم عن تطبيق الاختبار مرتين متتاليتين، ولذلك يصلح هذا المعامل إذا كانت السمة التي يقيسها الاختبار لا تتغير كثيراً بمرور الزمن، أي تكون مستقرة نسبياً (علام، 2000، ص. 148)

تم تطبيق الاختبار ثم أعيد تطبيقه على 31 فردا من أفراد العينة، و كان الفاصل الزمني بين التطبيقين يتراوح بين 15 و 18 يوما، فجاءت معاملات الارتباط بين التطبيقين كالتالي:

جدول رقم (28): نتائج معامل الارتباط ارتباط بيرسون بين التطبيقين القبلي و البعدي لمحاوَر اختبار التفاؤل غير الواقعي لدى السائق

مستوى الدلالة	معامل إرتباط بيرسون	محاوَر الاختبار
0.01	0.81	تفاؤل السائق اللاواقعي إزاء احترام قانون المرور
0.01	0.74	تفاؤل السائق اللاواقعي إزاء احترام صيانة السيارة
0.01	0.70	تفاؤل السائق اللاواقعي إزاء اليقظة الذهنية
0.01	0.76	تفاؤل السائق اللاواقعي إزاء الحالة الانفعالية و الفزيولوجية للسائق
0.01	0.87	تفاؤل السائق اللاواقعي إزاء القيادة أثناء الظروف المناخية السيئة

يتضح لنا من خلال النتائج المبينة على الجدول أن كل معاملات ثبات محاور الاختبار جاءت أكثر من 0.70 مما يدل على أن الاختبار يتمتع بثبات مناسب.

4-1-4 معايير اختبار التفاؤل غير الواقعي لدى السائق:

المعايير مستويات ذات دلالة تقارن بها الدرجات التي حصل عليها الشخص على مقياس معين و ذلك لكي نحدد مركزه و معنى درجته بالنسبة لعينة التقنين (عبد الخالق، 1993، ص. 162)

4-1-4-1 المتوسطات الحسابية و الانحرافات المعيارية

تم حساب المتوسط الحسابي و الانحراف المعياري لاختبار التفاؤل غير الواقعي لدى السائق على عينة التقنين فجاءت النتائج كالتالي:

جدول رقم (29): المتوسطات الحسابية و الانحرافات المعيارية لعينة التقنين على اختبار التفاؤل غير الواقعي لدى السائق

الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي	العينة	المتغيرات
2.56	10.12	305	تفاؤل السائق اللاواقعي إزاء احترام قانون المرور
3.21	12.86		صيانة السيارة تفاؤل السائق اللاواقعي إزاء
2.35	12.02		تفاؤل السائق اللاواقعي إزاء اليقظة الذهنية
2.89	12.23		تفاؤل السائق اللاواقعي إزاء الحالة الانفعالية و الفزيولوجية للسائق
3.02	12.02		تفاؤل السائق اللاواقعي إزاء القيادة أثناء الظروف المناخية السيئة
11.08	59.25		الاختبار ككل

2-4-1-4: الدرجات المعيارية التائية

تم حساب الدرجة المعيارية التائية بالمعادلة التالية:

$$\text{الدرجة المعيارية التائية} = \frac{\text{س} - \text{م}}{10} + 50$$

ع

(س= الدرجة ، م = المتوسط الحسابي ، ع = الانحراف المعياري) و نقصد بها الدرجة المعيارية ، 10 = انحراف

معيارى جديد ، 50 = متوسط حسابى جديد (معمرية،2012،ص.106).

اعتمدت الطالبة على حساب الدرجات المعيارية التائية للدرجة الكلية للاختبار لدى الجنسين مجتمعين نظرا لعدم

توفر عينة كبيرة من السائقات الفعليات مقارنة بالسائقين الفعليين . و الجدول التالي يبين هذه النتائج.

جدول رقم (30): الدرجات الخام و الدرجات المعيارية التائية لاختبار التفاؤل غير الواقعي لدى السائق

الدرجة الخام	الدرجة المعيارية التائية	الدرجة الخام	تكرارها	الدرجة المعيارية التائية	تكرارها
35,00	28,12	63,00	7	53,38	10
36,00	29,02	64,00	1	54,28	9
39,00	31,73	65,00	4	55,18	10
40,00	32,63	66,00	2	56,08	9
41,00	33,53	67,00	3	56,99	6
42,00	34,44	68,00	3	57,89	9
43,00	35,34	69,00	2	58,79	8
44,00	36,24	70,00	6	59,69	7
45,00	37,14	71,00	10	60,59	8
46,00	38,04	72,00	5	61,50	7
47,00	38,95	73,00	2	62,40	5
48,00	39,85	74,00	8	63,30	3
49,00	40,75	75,00	7	64,20	8
50,00	41,65	76,00	8	65,10	5
51,00	42,55	78,00	8	66,91	3
52,00	43,46	79,00	12	67,81	5
53,00	44,36	81,00	8	69,61	4
54,00	45,26	87,00	4	75,02	1
55,00	46,16	89,00	14	76,83	1
56,00	47,06	95,00	7	82,24	1
57,00	47,97		13		
58,00	48,87		12		
59,00	49,77		11		
60,00	50,67		10		
61,00	51,57		11		
62,00	52,48		8		

4-1-3-4: تحديد مستويات التفاوض غير الواقعي لدى السائق

حددت الباحثة ثلاثة مستويات للتفاوض غير الواقعي لدى السائق معتمدة في ذلك على الدرجات الخام و الدرجات المعيارية التائية كما يلي:

جدول رقم (31): الدرجات الفاصلة لتحديد مستويات التفاوض غير الواقعي لدى السائق

الدرجة الخام الكلية	الدرجة المعيارية التائية	مستويات التفاوض غير الواقعي
50-35	41-28	منخفض
67-51	56-42	متوسط
95-68	82-57	مرتفع

4-2-2 اختبار سلوك السياقة الآمنة:

4-2-1 خطوات بناء الاختبار:

قامت الطالبة الباحثة ببناء هذا الاختبار تبعا لخطوات عديدة نوجزها فيما يلي:

اتبعت في بناء مقياس سلوك السياقة الآمنة عدة خطوات. كان أولها الاطلاع على التراث الأدبي حول هذا الموضوع، ومن هنا تمت صياغة التعريف الاجرائي للمتغير (أنظر الفصل الأول) و الذي يتضمن سلوكيات السائق قبل و أثناء قيادته للسيارة و التي قسمت إلى خمسة محاور فوصل المقياس عند بنائه إلى 55 بند، ثم عرض هذه المقياس مرفقا بالمفاهيم المتعلقة به على بعض الأساتذة المهتمين بمجال الدراسة قصد إبداء ملاحظاتهم حول سلامة البنود.

أما في المرحلة الثالثة فقد تم تطبيق المقياس على ثلاثين سائق، من بينهم مدربي السياقة؛ سائقي الوزن الثقيل؛ سائقي سيارات الأجرة؛ سائقي السيارات السياحية و ذلك قصد التمكن من معرفة طبيعة تجاوبهم مع الاختبار و مدى وضوح العبارات بالنسبة إليهم . وقد خلصت هذه المرحلة إلى تعديل صياغة بعض العبارات بما يتناسب و كافة مستويات التعليم.

بعد التأكد من جاهزية تطبيق المقياس على عينة استطلاعية تم نسخ 360 استمارة قصد حساب الخصائص السيكومترية و المعايير الخاصة بهذه العينة.

4-2-2 وصف الاختبار وطريقة تصحيحه

تكون الاختبار في صورته قبل حساب الخصائص السيكومترية من 55 بندا موزعة على المحاور المناسبة لها كما يلي:

1- سلوك السائق إزاء صيانة سيارته (1-6-10-15-19-24-30-35-42).

2- سلوك السائق إزاء قانون المرور (2-7-11-16-20-21-25-26-31-32-33-36-37-38-43-44-48-50-51).

3- سلوك السائق إزاء الحرص على اليقظة الذهنية أثناء السياقة (3-8-12-22-27-39-45-54-55).

4- سلوك السائق إزاء حالته النفسية و الفزيولوجية المؤثرة في القيادة (5-9-13-17-23-28-34-40-46-49-53).

5- سلوك السائق إزاء القيادة أثناء الظروف المناخية السيئة (4-14-18-29-41-47-52).

يجاب على بنود الاختبار حسب التوضيح الوارد في التعليمات وذلك بأن يختار أحد بدائل الإجابة المتاحة ، حيث تتدرج الدرجات الممنوحة عن كل بديل من 4 إلى 1 ومن 3 إلى 1 حسب عدد البدائل ، أين تشير أعلى درجة للبديل على السلوك الآمن و تشير أقل درجة على السلوك الخطر في السياقة. و هذا متعلق بالبنود ذات الطابع الإيجابي وبعكس التصحيح بالنسبة للبنود سلبية الاتجاه والمتمثلة في كل من البند 3-8-9-12-13-22-23-28-34-39-40-45-49-53-54. (أنظر الملحق رقم 4)

4-2-3 الخصائص السيكومترية للاختبار

4-2-3-1 الصدق

اعتمدنا على تقدير صدق الاختبار التكويني بأسلوب الاتساق الداخلي بين بنود كل محور ودرجته الكلية و بين المحاور و الدرجة الكلية للاختبار فجاءت النتائج كالتالي:

أ- صدق الاتساق الداخلي لمحور سلوك السائق إزاء صيانة سيارته:

تم حساب معامل ارتباط بيرسون بين بنود المحور و درجته الكلية فجاءت النتائج كما هي موضحة في الجدول التالي:

جدول رقم (32): نتائج معاملات الارتباط بين كل بند و الدرجة الكلية لمحور سلوك السائق إزاء صيانة سيارته

رقم البند	نص البند	معامل الارتباط	مستوى الدلالة
1	- هل تقوم بتفقد سلامة مكابح سيارتك؟	0.36	0.01
6	- هل تقوم بتفقد خزان الماء في سيارتك؟	0.57	0.01
10	- هل تحرص على نظافة زجاج سيارتك للحفاظ على رؤية فعالة؟	0.33	0.01
15	- هل تتفقد ضغط عجلات سيارتك؟	0.60	0.01
19	- هل تقوم بتفقد فعالية أضواء سيارتك؟	0.72	0.01
24	- هل تقوم بتفقد ماسح الزجاج وخزان مائه؟	0.47	0.01
30	- هل تتفقد ضغط العجلة الاضافية؟	0.52	0.01
35	- هل تقوم بتفقد زيت محرك سيارتك؟	0.58	0.01
42	- هل تتفقد مستوى البنزين في سيارتك؟	0.48	0.01

يتبين لنا من خلال الجدول أن معاملات الارتباط بين بنود محور سلوك السائق إزاء صيانة السيارة و درجته الكلية جاءت كلها دالة إحصائيا (من 0.33 إلى 0.72) عند مستوى الدلالة (0.01)، مما يعني أن الاختبار يتمتع باتساق داخلي جيد، وهذا مؤشر جيد على صدق بنود المحور فيما أعدت لقياسه.

ب- صدق الاتساق الداخلي لمحور سلوك السائق إزاء قانون المرور:

تم حساب معامل ارتباط بيرسون بين بنود المحور و درجته الكلية فجاءت النتائج كما هي موضحة في الجدول التالي:

جدول رقم (33): نتائج معاملات الارتباط بين كل بند و الدرجة الكلية لمحور سلوك السائق إزاء

قانون المرور

رقم البند	نص البند	معامل الارتباط	مستوى الدلالة
2	- هل تحترم إشارات المرور الدالة على المنع؟	0.46	0.01
7	- هل تقوم بربط حزام الأمان أثناء القيادة؟	0.42	0.01
11	- هل تلتزم بالسرعة المسموح بها على الطرق السريعة؟	0.52	0.01
16	- هل تمنع عن تجاوز السيارة التي أمامك عندما يكون الخط مستمرا؟	0.43	0.01

0.01	0.45	هل تأخذ بعين الاعتبار إشارات المرور الدالة على وجود الخطر؟	20
0.01	0.57	هل تلتزم بالسرعة المحددة داخل المدينة؟	21
0.01	0.43	هل تحرص على أن يربط الراكب الذي بجانبك حزام الأمان المخصص له؟	25
0.01	0.56	هل تحرص على توفير طفاية الحريق في سيارتك؟	26
0.01	0.57	هل أنت حريص على توفير مثلث الخطر في سيارتك؟	31
0.01	0.56	هل أنت معتاد على توفير علبة الاسعافات الأولية في سيارتك؟	32
0.01	0.52	هل تحرص على وجود مصباح الإضاءة في سيارتك؟	33
0.01	0.54	هل تحرص على ترك مسافة الأمان بينك وبين السيارة التي أمامك؟	36
0.01	0.32	هل تلتزم بإنذار الآخرين كلما أردت تغيير اتجاه سيارتك؟	37
0.01	0.47	هل تحترم إشارات المرور الدالة على الإجبار؟	38
0.01	0.38	هل تحرص على الالتزام بأقصى اليمين أثناء القيادة؟	43
0.01	0.38	هل تحترم إشارات المرور الدالة على التقاطع و الأولوية؟	44
0.01	0.36	هل تحرص على تشغيل أضواء الوضعية إذا قدت سيارتك وقت الشفق؟	48
0.01	0.27	هل تقوم بتشغيل أضواء الوضعية إذا كنت متوقفا ليلا بالسيارة؟	50
0.01	0.37	هل تحرص على ركوب الأطفال في المقاعد الخلفية للسيارة؟	51

يتضح من خلال النتائج المبينة على الجدول أن كل معاملات الارتباط بين البنود و الدرجة الكلية لمحور سلوك السائق إزاء قانون المرور تراوحت من 0.27 إلى 0.57 ، وهي دالة إحصائيا عند مستوى الدلالة (0.01) مما يعني أن المحور يتمتع باتساق داخلي وهذا مؤشر مقبول على صدقه. ، إلا أن الباحثة قررت استبعاد البند (50) نظرا لانخفاض قيمة معامل ارتباطه مع الدرجة الكلية عن 0.30، وذلك تبعا لمحك ميشل (الأنصاري، 2014، ص.367).

ت- صدق الاتساق الداخلي لمحور سلوك السائق إزاء اليقظة الذهنية أثناء القيادة:

تم حساب معامل ارتباط بيرسون بين بنود المحور و درجته الكلية فجاءت النتائج كما هي موضحة في الجدول التالي:

جدول رقم (34) : نتائج معاملات الارتباط بين كل بند و الدرجة الكلية لمحور سلوك السائق إزاء اليقظة الذهنية أثناء السياقة

رقم البند	نص البند	معامل الارتباط	مستوى الدلالة
3	- هل تستعمل الهاتف النقال أثناء القيادة؟	0.55	0.01
8	- هل تقوم بالقيادة إذا كنت قد تناولت الكحول؟	0.38	0.01
12	- هل تقوم بالقيادة إذا كنت تحت تأثير مادة مخدرة؟	0.36	0.01
22	- هل تقوم بالقيادة إذا كنت قد تناولت دواء ذا مفعول منوم؟	0.39	0.01
27	- هل توقف السيارة إذا أردت البحث عن شيء ما داخلها؟	0.53	0.01
39	- هل تشغل بمشاهدة منظر ما خارج السيارة أثناء السياقة؟	0.46	0.01
45	- هل تقوم بالأكل أثناء القيادة؟	0.52	0.01
54	- هل ترفع صوت المذياع بشكل صاحب أثناء قيادة السيارة؟	0.55	0.01
55	- هل تتمتع عن قيادة سيارتك إذا شعرت بالنعاس؟	0.36	0.01

بناء على النتائج الموضحة في الجدول يتبين لنا أن معاملات الارتباط بين بنود محور سلوك السائق إزاء اليقظة الذهنية أثناء السياقة و درجته الكلية قد تراوحت ما بين (0.36 إلى 0.55) عند مستوى الدلالة الاحصائية (0.01) و هذا مؤشر معقول على صدق المحور.

ث - صدق الاتساق الداخلي لمحور سلوك السائق إزاء حالته النفسية و الفزيولوجية المؤثرة في القيادة:

تم حساب معامل ارتباط بيرسون بين بنود المحور و درجته الكلية فجاءت النتائج كما هي موضحة في الجدول التالي:

جدول رقم (35): نتائج معاملات الارتباط بين كل بند و الدرجة الكلية لمحور سلوك السائق إزاء حالته النفسية و الفزيولوجية المؤثرة في القيادة

رقم البند	نص البند	معامل الارتباط	مستوى الدلالة
5	- هل تمتلك أعصابك في حالة أعاق سائق آخر سير سيارتك؟	0.44	0.01
9	- هل تستعمل بوق السيارة (المنبه الصوتي) ؟	0.30	0.01
13	- هل تزيد سرعة سيارتك إذا كنت متوتراً؟	0.51	0.01
17	- هل تتمتع عن قيادة السيارة إذا كنت في حالة غضب؟	0.23	0.01

0.01	0.47	23 - هل تزيد سرعة سيارتك إذا أراد سائق آخر تجاوزك؟
0.01	0.41	28 - هل تشعر بالتوتر أثناء قيادة السيارة؟
0.01	0.50	34 - هل تظهر إنزعاجك ضد السائقين الآخرين أثناء زحمة السير؟
0.01	0.54	40 - هل تواصل قيادة سيارتك إذا شعرت بالتعب؟
0.01	0.30	46 - هل تجبذ أن تقوم بالقيادة بالتناوب مع شخص آخر في السفر الطويل؟
0.01	0.55	49 - هل تواصل قيادة سيارتك إذا شعرت بألم في أطرافك؟
0.01	0.43	53 - هل تقوم بقيادة سيارتك نهارا إذا بقيت يقظا طوال الليل؟

يتضح من خلال النتائج المبينة على الجدول أن كل معاملات الارتباط بين البنود و الدرجة الكلية لمحور سلوك السائق إزاء حالته النفسية و الفيزيولوجية المؤثرة في القيادة تراوحت ما بين 0.23 إلى 0.55 ، وهي دالة إحصائيا عند مستوى الدلالة (0.01) مما يعني أن المحور يتمتع باتساق داخلي وهذا مؤشر مقبول على صدقه. ، إلا أن الباحثة قررت استبعاد البند (17) نظرا لانخفاض قيمة معامل ارتباطه مع الدرجة الكلية عن 0.30.

ج- صدق الاتساق الداخلي لمحور سلوك السائق إزاء القيادة أثناء الظروف المناخية السيئة:

تم حساب معامل ارتباط بيرسون بين بنود المحور و درجته الكلية فجاءت النتائج كما هي موضحة في الجدول التالي:

جدول رقم (36): نتائج معاملات الارتباط بين كل بند و الدرجة الكلية لمحور سلوك السائق إزاء القيادة أثناء الظروف المناخية السيئة

رقم البند	نص البند	معامل الارتباط	مستوى الدلالة
4	- هل تقلل من سرعة سيارتك إذا كانت الطريق مغطاة بالجليد؟	0.54	0.01
14	- هل تقلل من سرعة سيارتك في حال عم الضباب الطريق؟	0.49	0.01
18	- هل تقود سيارتك ببطء إذا عمت الثلوج الطريق؟	0.55	0.01
29	- هل تمتنع عن السفر إذا علمت احتمال فيضان الوديان في الطريق؟	0.63	0.01
41	- هل تقلل من سرعة سيارتك إذا كانت الأمطار تهطل بغزارة؟	0.60	0.01
47	- هل تنقص من سرعة سيارتك إذا عمت الزوابع الرملية الطريق؟	0.61	0.01
52	- هل تحرص على ارتداء النظارات الشمسية لتفادي الانبهار بالشمس؟	0.26	0.01

تبين من خلال النتائج المبينة على الجدول أن كل معاملات الارتباط بين البنود و الدرجة الكلية لمحور سلوك السائق إزاء القيادة أثناء الظروف المناخية السيئة تراوحت ما بين 0.26 إلى 0.63 ، وهي دالة إحصائياً عند مستوى الدلالة (0.01) مما يعني أن المحور يتمتع باتساق داخلي وهذا مؤشر مقبول على صدقه. ، إلا أن الباحثة قررت استبعاد البند (52) نظراً لانخفاض قيمة معامل ارتباطه مع الدرجة الكلية عن 0.30.

د- صدق الاتساق الداخلي بين المحاور و الدرجة الكلية للاختبار

تم حساب معامل ارتباط بيرسون بين كل محور و الدرجة الكلية للاختبار فجاءت النتائج كما هي موضحة في الجدول التالي:

جدول رقم (37) :نتائج معاملات الارتباط بين كل محور و الدرجة الكلية للاختبار سلوك

السياقة الآمنة

المحور	معامل الارتباط	مستوى الدلالة
سلوك السائق إزاء صيانة السيارة.	0.63	0.01
سلوك السائق إزاء قانون المرور.	0.87	0.01
سلوك السائق إزاء اليقظة الذهنية أثناء السياقة.	0.76	0.01
سلوك السائق إزاء حالته النفسية و الفزيولوجية المؤثرة في القيادة.	0.66	0.01
سلوك السائق إزاء القيادة أثناء الظروف المناخية السيئة	0.56	0.01

تظهر لنا نتائج الجدول أعلاه أن محوري سلوك السائق إزاء قانون المرور و سلوك السائق إزاء اليقظة الذهنية أثناء السياقة علاقة قوية و موجبة بالدرجة الكلية للاختبار التفاؤل غير الواقعي لدى السائق حيث تراوحت على التوالي من (0.76 إلى 0.87) عند مستوى الدلالة (0.01) ، أما بقية المحاور فقد جاءت علاقاتهم متوسطة وموجبة بالدرجة الكلية للاختبار ، حي تراوحت ما بين (0.56 إلى 0.66) وذلك استناداً إلى التفسير الذي وضعه حمزة محمد دودين لقيم معاملات الارتباط بحيث فسر قيمة معامل الارتباط في حدود (0.50) بالعلاقة المتوسطة و الموجبة (دودين، 2013، ص.140).

4-2-3-2 الثبات

تم التحقق من الثبات بطريقتين، الاتساق بين البنود بمعامل ألفا لكرومباخ و حساب معامل الاستقرار عبر الزمن بأسلوب تطبيق و إعادة تطبيق الاختبار وذلك بعد حذف البنود التي استلزم الاستغناء عنها (17،50،52) عند حساب صدق الاتساق الداخلي فجاءت النتائج كالتالي:

▪ ثبات الاتساق بين البنود بمعامل ألفا لكرومباخ:

جاءت نتائج معامل ألفا لكرمباخ لكل محور كالتالي:

جدول رقم (38) : نتائج معامل ثبات ألفا لكرمباخ للمحاور الخمسة لاختبار سلوك السياقة الآمنة

معامل ألفا لكرومباخ	محاور الاختبار
0.67	سلوك السائق إزاء صيانة السيارة.
0.78	سلوك السائق إزاء قانون المرور.
0.51	سلوك السائق إزاء اليقظة الذهنية أثناء السياقة .
0.59	سلوك السائق إزاء حالته النفسية و الفزيولوجية المؤثرة في القيادة.
0.63	سلوك السائق إزاء القيادة أثناء الظروف المناخية السيئة

تبين لنا من النتائج المدونة على الجدول أن معامل ألفا لكرومباخ لمحور سلوك السائق إزاء قانون المرور بلغ 0.78 وهو مستوى ثبات مناسب. بينما بلغ في محور سلوك السائق إزاء القيادة أثناء الظروف المناخية السيئة 0.63 و 0.67 بالنسبة لمحور سلوك السائق إزاء صيانة السيارة، وهو مستوى متوسط من الثبات. في حين بلغ معامل ألفا لكرمباخ لمحور اليقظة الذهنية 0.51 و 0.59 لمحور سلوك السائق إزاء حالته النفسية و الفزيولوجية المؤثرة في القيادة مما يجعلنا نصنفه ضمن مستويات الثبات المتدنية و ذلك حسب التصنيف الذي ذكره السيد أبو هاشم (2006).

▪ حساب معامل الاستقرار عبر الزمن بأسلوب تطبيق و إعادة تطبيق الاختبار:

تم تطبيق الاختبار ثم أعيد تطبيقه على 31 فردا من أفراد العينة، و كان الفاصل الزمني بين التطبيقين يتراوح بين 15 و 18 يوما، فجاءت معاملات الارتباط بين التطبيقين كالتالي:

جدول رقم (39): نتائج معامل الارتباط ارتباط بيرسون بين التطبيقين القبلي و البعدي لمحاور اختبار

سلوك السياقة الآمنة

مستوى الدلالة	معامل ارتباط بيرسون	محاور الاختبار
0.01	0.89	سلوك السائق إزاء صيانة السيارة.
0.01	0.84	سلوك السائق إزاء قانون المرور.
0.01	0.91	سلوك السائق إزاء اليقظة الذهنية أثناء السياقة .
0.01	0.73	سلوك السائق إزاء حالته النفسية و الفزيولوجية المؤثرة في القيادة.
0.01	0.91	سلوك السائق إزاء القيادة أثناء الظروف المناخية السيئة

يتضح لنا من خلال النتائج المبينة على الجدول أن كل معاملات ثبات محاور الاختبار جاءت مرتفعة مما يدل على أن الاختبار يتمتع بثبات مرتفع.

4-2-4 معايير اختبار سلوك السياقة الآمنة:

1-4-2-4: المتوسطات الحسابية و الانحرافات المعيارية

تم حساب المتوسط الحسابي و الانحراف المعياري لاختبار سلوك السياقة الآمنة على عينة التقنين فجاءت النتائج كالتالي:

جدول رقم (40): المتوسطات الحسابية و الانحرافات المعيارية لعينة التقنين على اختبار سلوك

السياقة الآمنة

الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي	حجم العينة	المتغيرات
3.49	19.56	305	سلوك السائق إزاء صيانة السيارة
7.51	59.52		سلوك السائق إزاء قانون المرور
2.97	26.47		سلوك السائق إزاء اليقظة الذهنية أثناء السياقة
3.06	22.46		سلوك السائق إزاء الحالة النفسية و الفزيولوجية المؤثرة في القيادة
2.77	21.44		سلوك السائق إزاء القيادة أثناء الظروف المناخية السيئة
14.74	149.42		الاختبار ككل

2-4-2-4: الدرجات المعيارية التائية

تم حساب الدرجات المعيارية التائية للدرجة الكلية للاختبار لدى الجنسين مجتمعين نظرا لعدم توفر عينة كبيرة من السائقات الفعليات مقارنة بالسائقين الفعليين . و الجدول التالي يبين هذه النتائج.

جدول رقم (41): الدرجات الخام و الدرجات المعيارية الناتية لاختبار سلوك السياقة الآمنة

الدرجة الخام	الدرجة المعيارية الناتية	تكرارها	الدرجة الخام	الدرجة المعيارية الناتية	تكرارها
111	23,47	1	149	49,71	6
112	24,16	1	150	50,40	13
113	24,85	1	151	51,09	8
115	26,23	1	152	51,78	10
116	26,92	1	153	52,48	9
120	29,68	1	154	53,17	4
121	30,37	2	155	53,86	6
123	31,75	3	156	54,55	5
124	32,44	5	157	55,24	7
125	33,14	2	158	55,93	2
126	33,83	2	159	56,62	14
127	34,52	6	160	57,31	9
128	35,21	4	161	58,00	4
129	35,90	2	162	58,69	5
130	36,59	3	163	59,38	4
132	37,97	5	164	60,07	4
133	38,66	3	165	60,76	4
134	39,35	5	166	61,45	7
135	40,04	4	167	62,15	5
136	40,73	8	168	62,84	7
137	41,42	2	169	63,53	5
138	42,11	6	170	64,22	3
139	42,81	7	171	64,91	4
140	43,50	2	172	65,60	4
141	44,19	7	173	66,29	2
142	44,88	9	174	66,98	4
143	45,57	11	175	67,67	2
144	46,26	11	176	68,36	1
145	46,95	6	178	69,74	2
146	47,64	9	179	70,43	1
147	48,33	7	180	71,12	1
148	49,02	5	182	72,51	1

3-4-1-4: تحديد مستويات سلوك السياقة الآمنة

حددت الباحثة ثلاثة مستويات لسلوك السياقة الآمنة معتمدة في ذلك على الدرجات الخام و الدرجات المعيارية

الناتية كما يلي:

جدول رقم (42): الدرجات الفاصلة لتحديد مستويات سلوك السياقة الآمنة

الدرجة الخام الكلية	الدرجة المعيارية الناتية	مستويات سلوك السياقة الآمنة
137-111	41-23	ضعيفة الأمان
159-138	56-42	متوسطة الأمان
182 - 160	72-57	آمنة

4-3 البرنامج الوقائي

تم إعداد البرنامج الوقائي وفق ثلاث خطوات رئيسية، تتضمن كل خطوة منها مجموعة من المحاور الفرعية هي:

4-3-1 مرحلة التصميم

تشتمل هذه المرحلة على كل من عنوان البرنامج و المنطلقات النظرية للبرنامج إضافة إلى تحديد الأهداف المرجوة منه و حدود تطبيقه.

4-3-1-1 عنوان البرنامج:

برنامج وقائي مقترح لخفض التفاؤل غير الواقعي و تنمية سلوك السياقة الآمنة لدى سائقي السيارات السياحية.

4-3-1-2 أهداف البرنامج:

أ - الأهداف العامة للبرنامج: تتمحور الأهداف العامة للبرنامج في ما يلي:

☞ خفض التفاؤل غير الواقعي لدى عينة تجريبية من سائقي السيارات السياحية بمدينة سيدي بلعباس، و يتضح من خلال نتائج الاختبار البعدي .

☞ تنمية سلوك السياقة الآمنة لدى عينة تجريبية من سائقي السيارات السياحية بمدينة سيدي بلعباس، و يتضح من خلال نتائج الاختبار البعدي.

ب - الأهداف الخاصة:

☞ تحسيس السائقين بخطورة السلوكات المتسببة في حوادث المرور (إهمال صيانة السيارة/ عدم احترام السرعة القانونية و مسافة الأمان/ اللامبالاة اتجاه الإشارات المرورية/ إهمال ربط حزام الأمان/ تجاهل مخاطر القيادة أثناء الأحوال الجوية السيئة/ القيادة تحت تأثير المواد المثبطة للصحو الذهني/ القيادة أثناء التعب/ الانشغال عن الطريق أثناء القيادة/ الانفعالات السلبية أثناء القيادة).

☞ إقناع السائق بأنه معرض لخطر حادث مرور إذا قام بواحدة أو أكثر من السلوكات سابقة الذكر.

☞ تحسيس السائق بإمكانية تجنب خطر الحوادث إذا تم إتباع الإجراءات الوقائية المتعلقة بأي من السلوكات سابقة الذكر.

☞ إقناع السائق بأنه قادر على تبني السلوكات الوقائية ضد حوادث المرور.

4-3-1-3 المنطلقات النظرية للبرنامج

أ- الإطار النظري للبرنامج:

يرتكز هذا البرنامج على المبادئ التي ذكرها (روجرز و رولاند Rogers.w.Roland) في نظريته الموسومة بنظرية دافع الحماية La Théorie de la motivation à la protection التي اقترحها أول مرة سنة 1975، ثم أعاد مراجعتها سنة 1983. (Park, O. et al. (6-01-2011)). حيث ذهب روجرز إلى أن الدافع للحماية يتمحور في عمليتين معرفيتين هما:

أ- تقييم الأخطار.

ب- تقييم الفعالية في مواجهة الأخطار

و هاتان العمليتان تتأثران بنوع مصدر المعلومة المكونة لمعارف الشخص، فإما أن تكون المعلومة ذات مصدر داخلي كالمغيرات الشخصية و التجارب السابقة مع المرض و إما أن تكون محيطية أو خارجية المصدر مثل الإقناع اللفظي و التعلم بالملاحظة على غرار الرسائل الوقائية (Jane Ogden, 2007)

و تشير نظرية دافع الحماية إلى أن فعالية الرسائل الوقائية في تبني السلوكات الإيجابية تكون عالية في الحالة التالية:

- التهديد المدرك كبير .

- إحساس الفرد بأنه هش و مستهدف.

- السلوك المرغوب يقيم على أنه فعال في استبعاد التهديد.

- الفرد مقتنع بقدرته على تبني ذلك السلوك.

- المكافآت الناجمة عن السلوك اللامرغوب ضعيفة.

- التكلفة المتعلقة بالسلوك المرغوب منخفضة (Norman, Boer ,& Seydel,(n.d))، بناء على ذلك تذهب

هذه النظرية إلى أن الرسائل الوقائية ضد المخاطر تكون فعالة إذا ما تم إقناع المستهدفين بما يلي:

1/ نتائج السلوك الخطر وخيمة جدا \Leftrightarrow الدرجة المدركة من الخطورة)

2/ المخاطر الناجمة عن السلوك اللامرغوب يستهدفهم شخصيا \Leftrightarrow القابلية المدركة للإصابة بالخطر)

3/ يمكن تفادي هذه المخاطر بإتباع بعض التوصيات \Leftrightarrow (الفاعلية المدركة لإجراء ما من أجل الوقاية)

4/ تمتلك الفئة المستهدفة القدرة على تبني السلوك الموصى به \Leftrightarrow (توقعات الكفاءة الذاتية لصد الخطر) (Boer

& Seydel, (n.d) و (Kouabenan et al, 2006, p. 279)

و قد تم تبني هذه النظرية في بناء الرسائل الوقائية للبرنامج باعتبارها ملائمة لهدف البرنامج والمتمثل في تعديل معتقد (التفاؤل غير الواقعي) و تغيير سلوكيات القيادة الخطرة، و بالتالي فهي تبني سلوكيات سياقه آمنة و ذلك من خلال الاعتماد على إدراك الخطورة و توقع الكفاءة على المواجهة.

ب- مراجعة الرصيد العلمي المتعلق بمتغيرات الدراسة:

اشتقت الباحثة المادة العلمية و أساليب و فنيات البرامج الوقائية استنادا إلى مراجعة الدراسات التالية:

الإطلاع على الأدب النظري المتعلق بالتفاؤل غير الواقعي و التفسيرات النظرية له، و كذا الدراسات التي ساهمت في محاولة تعديله نذكر من بينها الدراسات التالية (أنظر قائمة المراجع) : دراسة سفينسون 1981/ و ينشتاين و لنشيندرو 1982/ و ينشتاين 1987/ دولينسكي، جرومسكي و زاويسكا 1987/ تايلور و براون سنتي 1988 و 1994 / جوسزينسكا و روزلان 1989 / ريبوكي و آخرون 1991 / شفاترتز 1994 / راتس و سبارك 1995 / كروتز و ريشر 1995 / شبيريد و آخرون 1996 كلين و وينشاين 1997 / روتر و آخرون 1998 / كوابنان 1999 / ماير و دهوم 2000 / دهوم 2000 / ملهايت ،ديسريتشارد و فيرلهياك سنتي 2001 و 2002 / سبيتزستر 2006 / شابي و فيرلهياك 2007 / آدم كارولين 2008 / بيريسول و آخرون 2011.

الإطلاع على الأدب النظري الذي تناول سلوك السياقة و ما ينطوي عليه من سلوكيات مؤدية لحوادث المرور، إضافة إلى الإحصائيات الوطنية و المحلية حول أسباب حوادث المرور و نتائجها نذكر منها الدراسات التالية (أنظر قائمة المراجع): دراسة بوظريفة حمو و آخرون، 1991 / بوظريفة، عيسى، زناد، شريفي، 2010 / إحصائيات المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق لسنة 2014 / إحصائيات الدرك الوطني / إحصائيات الأمن الوطني / هويوس 1968 / عامر بن ناصر المطير، 2006 / شالوبكا ريسر 2005 / دهوم ، فرونديز و باران 2008 / ستيج ، بروسل 2009 / نوردفجان ، روندمو 2009 / تاوكا 1989 / بيلي 2006 / بارجوني و آخرون 1992 / تسينج و آخرون 2013 / دهوم،فرلهياك و مارثا 2009 .

الإطلاع على الدراسات التي عنيت بالبحث في مجال الحملات و البرامج الوقائية عامة و تلك المتعلقة بحوادث المرور بشكل خاص، حتى نتمكن من الإستفادة من التجارب السابقة في صياغة الرسائل الوقائية و إختيار الوسائل و الفنيات و طريقة عمل الجلسات التي يحتويها البرنامج، و نذكر من بينها الدراسات التالية (أنظر قائمة المراجع): رون بيترسون 1990 / ماير و ديلهوم 2000 / جالويل و بيتر 2000 / ناشيون و آخرون 2003 / مجموع ،عمرو صلاح الدين 2005 / بوطالبي، الهاشمي بن بوزيد 2006 / كوابنان 2006 / الرشيد، على بن ضبيان 1427 / أبو اسماعيل، أكرم عبد القادر أحمد 2007 / حضور، أديب محمد 2007 / الجناحي، عبد الرحمن

عقيل 2007 / اللهبي 2009 / فوراد و كازمي 2009 / ديلهوم وآخرون 2009 / الحمادي، الهجين 2009 / طالب، أحسن مبارك 2010 / دبابش، على موسى على 2011 / ديجنولت وديلهوم 2011 / بيرسول و آخرون 2011 / يوسفى، حدة 2012 / بوباكور و آخرون 2013.

4-3-2 مرحلة الاعداد وكتابة المحتوى

تشمل هذه المرحلة على إعداد جلسات البرنامج و ما تضمنته من مادة علمية بالإضافة إلى التقنيات و الأدوات التي من شأنها أن تساهم في نجاحه.

4-3-2-1 جلسات البرنامج:

يتكون البرنامج الحالي من 10 جلسات جماعية و لكل جلسة موضوعها و أهدافها و تقنيات مستخدمة فيها، و قد تم تقسيم الجلسات تبعاً لأهداف البرنامج فكانت كما يلي:

1/ الإفراط في السرعة، 2/ صيانة السيارة ، 3/ الانشغال بغير الطريق أثناء القيادة ، 4/ مسافة الأمان، 5/ احترام إشارات المرور، 6/ الانفعالات السلبية أثناء القيادة ، 7/ الصحو الذهني للسائق ، 8/ التعب أثناء القيادة، 9/ القيادة أثناء الأحوال الجوية السيئة 10/ ربط حزام الأمان، و الجدول التالي يوضح جلسات البرنامج المفصلة حسب المحتوى العريض و الأهداف المرجوة من كل جلسة. (أنظر الملحق من رقم 05 إلى رقم 14 المتضمن للمحتوى المفصل للجلسات)

جدول رقم (43) محتوى و أهداف جلسات البرنامج الوقائي.

رقم الجلسة	عنوان الجلسة	أهداف الجلسة	المحتوى العريض للجلسة
01	الإفراط في السرعة	الهدف الخاص للجلسة: - خفض التفاؤل غير الواقعي اتجاه مخاطر السرعة المفرطة . - تنمية سلوك القيادة المتأنية. الأهداف الفرعية (الإجرائية): الوصول إلى مايلي: - أن يدرك السائقون مخاطر السرعة. - أن يقتنع السائقون بأن تجاوزهم للسرعة المحددة يعرضهم للوقوع في حادث مرور. - أن يدرك السائقون بأن الالتزام بالسرعات	فوائد القيادة السريعة / إحصائيات تسبب السرعة في حوادث المرور / مخاطر الإفراط في السرعة / العلاقة بين السرعة و مسافة التوقف / العلاقة بين السرعة و قوة الصدمة / العلاقة بين السرعة و نسبة نجات الراكب / العلاقة بين السرعة و حقل الرؤية للسائق / العلاقة بين السرعة و نجات المشاة عند الدهس / العلاقة بين السرعة و إصابة الجسم / العلاقة بين الزيادة الطفيفة في

<p>السرعة و حوادث المرور / العلاقة بين زيادة السرعة و زيادة استهلاك الوقود / تحديد السرعة/ فوائد القيادة المتأنية.</p>	<p>القانونية يمكنهم من تفادي التعرض لحادث مرور. - أن يعتقد السائقون بقدرتهم على تبني السرعات القانونية كي يتجنبوا التعرض للحوادث.</p>		
<p>أهمية صيانة (مخاطر الإهمال- فوائد الصيانة): العجلات / المكابح / الأضواء / ماسح الزجاج و خزان مائه / مختلف تجهيزات السيارة / سائل التبريد / زيت المحرك / مصفاة الهواء و الزيت / خزان البنزين. القيادة البيئية التوفيرية</p>	<p>الهدف الخاص للجلسة: - خفض التفاؤل غير الواقعي اتجاه مخاطر إهمال صيانة السيارة. - تنمية سلوك صيانة السيارة. الأهداف الفرعية (الإجرائية): تحدف إلى مايلي: - أن يتعرف السائقون على مخاطر إهمال صيانة السيارة - أن يقتنع السائقون بأنهم معرضون لمشكل في الطريق قد يؤدي بحياتهم إلى الخطر إذا لم يقوموا بصيانة سياراتهم. - أن يعي السائقون بأن المشاكل الناجمة عن إهمال صيانة السيارة يمكن تفاديها إذا التزموا ببعض الإجراءات و خطوات القيادة الاقتصادية البيئية. - أن يقتنع السائقون بأنهم قادرون على الالتزام بصيانة سياراتهم حتى يقوموا بقيادتها دون احتمال حصول مشاكل مرورية و مع فوائد اقتصادية و بيئية.</p>	<p>صيانة السيارة</p>	<p>02</p>
<p>أنواع السلوكيات التي تشغل السائق عن الطريق(الأكل /التدخين /ضبط الراديو /استعمال الهاتف النقال/النقاش مع الركاب،GPS...). مخاطر الانشغال عن القيادة باستخدام الهاتف النقال. إجراءات استعمال الهاتف النقال في الطريق.</p>	<p>الهدف الخاص للجلسة: - خفض تفاؤل السائق غير الواقعي اتجاه احتمال التعرض لحادث مرور بسبب الانشغال عن الطريق بأمور أخرى. - تنمية سلوك الحرص على عدم الانشغال عن الطريق. الأهداف الفرعية (الإجرائية): - أن يتعرف السائقون على خطورة التعرض لحادث مرور بسبب الانشغال بغير الطريق(هاتف نقال،أكل أتدخين...) - أن يقتنع السائقون بقابلية تعرضهم لحادث مرور بسبب انشغالهم بأمور أخرى أثناء القيادة.</p>	<p>الانشغال بغير الطريق أثناء القيادة</p>	<p>03</p>

	<p>- أن يطلع السائقون على الإجراءات التي يتوجب عليهم القيام بها حتى يتفادوا خطر التعرض لحادث مرور بسبب الانشغال عن المقود أثناء القيادة.</p> <p>- الوصول بالسائق إلى أن يقتنع بكفاءته في تبني الإجراءات التي تحول دون تعرضه لخطر حادث مرور بسبب انشغاله بأمور أخرى أثناء القيادة.</p>		
<p>أهمية مسافة الأمان من خلال:</p> <p>العلاقة بين مسافة الأمان و السرعة.</p> <p>العلاقة بين مسافة الأمان و الكبح.</p> <p>طرق تقدير مسافة الأمان.</p>	<p>الهدف الخاص للجلسة:</p> <p>- خفض التفاؤل غير الواقعي اتجاه مخاطر اللامبالاة بمسافة الأمان.</p> <p>- تنمية سلوك الالتزام بمسافة الأمان</p> <p>الأهداف الفرعية (الإجرائية): تُهدف من خلالها إلى مايلي:</p> <p>- أن يدرك السائقون المخاطر الناجمة عن إهمال مسافة الأمان.</p> <p>- أن يقتنع السائقون بقابلية تعرضهم لحادث مرور إذا تجاهلوا مسافة الأمان.</p> <p>- أن يستوعب السائقون بأن الالتزام بمسافة الأمان القانونية تجعلهم يتفادون مخاطر حادث مرور.</p> <p>- أن يقتنع السائقون بأنهم قادرين على الالتزام بمسافة الأمان القانونية.</p>	<p>مسافة الأمان</p>	<p>04</p>
<p>إحصائيات ارتكاب الحوادث بسبب عدم احترام إشارات المرور / خطورة التجاوز الخطير / منع التجاوز / خطوات التجاوز السليم.</p>	<p>الهدف الخاص للجلسة:</p> <p>- خفض تفاؤل السائق غير الواقعي اتجاه المخاطر التي تحدث نتيجة عدم احترام إشارات المرور.</p> <p>- تنمية سلوك احترام إشارات المرور لدى السائق.</p> <p>الأهداف الفرعية (الإجرائية):</p> <p>- أن يستوعب السائقون الكوارث المرورية الخطيرة الناجمة عن عدم احترام إشارات المرور.</p> <p>- أن يقتنع السائقون بأنهم معرضون لخطر حوادث المرور إذا لم يحترموا إشارات المرور.</p> <p>- أن يدرك السائقون إمكانية تفاديهم للحوادث إذا التزموا بالإشارة التي أمامهم.</p> <p>- يتوصل السائقون إلى الاقتناع بأنهم سوف يلتزمون بإشارات المرور تفادياً للحوادث.</p>	<p>احترام إشارات المرور</p>	<p>05</p>

<p>السلوكيات الدالة على الانفعالات السلبية أثناء القيادة.</p> <p>عوامل و مخاطر الانفعالات السلبية على السائق.</p> <p>إجراءات السيطرة على الانفعالات السلبية أثناء السياقة.</p>	<p>الهدف الخاص للجلسة:</p> <p>- خفض تفاعل السائق غير الواقعي اتجاه احتمال تعرضه لحادث مرور بسبب الانفعالات السلبية (الغضب،القلق...) أثناء القيادة.</p> <p>- تنمية سلوك ضبط النفس أثناء القيادة.</p> <p>الأهداف الفرعية (الإجرائية): تحدف إلى</p> <p>- أن يتعرف السائقون على أهمية تسبب الانفعالات السلبية أثناء القيادة في ارتكاب الحوادث.</p> <p>- أن يقتنع السائقون بأن انفعالهم السلبية أثناء القيادة قد يؤدي بهم إلى حادث مرور.</p> <p>- أن يكتشف السائقون الإجراءات التي تمكنهم من تجنب التعرض للحوادث بسبب الانفعالات السلبية.</p> <p>- أن يقتنع السائقون بقدرتهم على ضبط النفس أثناء القيادة تجنباً لخطر حوادث المرور.</p>	<p>الانفعالات السلبية أثناء القيادة</p>	<p>06</p>
<p>تأثير الكحول و المخدرات و الأدوية على السائق/</p> <p>أساليب إمكانية تفادي الحوادث الناجمة عن تأثير الكحول و المخدرات و الأدوية ذات المفعول المنوم.</p>	<p>الهدف الخاص للجلسة:</p> <p>- خفض تفاعل السائق غير الواقعي اتجاه القيادة تحت تأثير مادة مذهبة للصحو العقلي.</p> <p>- تنمية سلوك الحفاظ على الصحو الذهني أثناء القيادة.</p> <p>الأهداف الفرعية (الإجرائية): التوصل إلى</p> <p>- أن يتعرف السائقون على مخاطر القيادة تحت تأثير(الكحول/ المخدرات / الأدوية ذات المفعول المنوم)</p> <p>- أن يدرك السائقون بأنهم معرضون لحادث مرور إذا قادوا سيارتهم أو ركبوا مع سائق تحت تأثير(الكحول/ المخدرات / الأدوية ذات المفعول المنوم)</p> <p>- أن يدرك السائقون إمكانية تفادي حوادث المرور إذا قاموا باتباع إجراءات معينة تحول دون القيادة تحت تأثير (الكحول/ المخدرات / الأدوية ذات المفعول المنوم)</p> <p>- أن يقتنع السائقون بأنهم قادرون على الحفاظ على الصحو الذهني أثناء القيادة.</p>	<p>الصحو الذهني للسائق</p>	<p>07</p>

<p>مخاطر القيادة في حالة التعب / مؤشرات التعب / عوامل التعب / إجراءات تفادي القيادة في حالة التعب</p>	<p>الهدف الخاص للجلسة: - خفض تفاعل السائق غير الواقعي اتجاه تسبب تعب السائق في حوادث المرور . - تنمية سلوك الامتناع عن السياقة في حالة تعب . الأهداف الفرعية (الإجرائية): نهدف إلى - أن يستوعب السائقون مخاطر القيادة في حالة التعب. - أن يقتنع السائقون بقابلية تعرضهم لحادث مرور إذا قاموا بالسياقة في حالة التعب. - أن يتعرف السائقون على الاستراتيجيات التي تمكنهم من تفادي القيادة أثناء التعب. - أن يعتقد السائقون بكفاءتهم في الحرص على عدم السياقة عند الإحساس بالتعب.</p>	<p>التعب أثناء القيادة</p>	<p>08</p>
<p>مخاطر القيادة أثناء: تهاطل الأمطار / الضباب / الثلج / الجليد / الليل / الرياح القوية / الحرارة المرتفعة الإجراءات الوقائية المتبعة أثناء: تهاطل الأمطار / الضباب / الثلج / الجليد / الليل / الرياح القوية / الحرارة المرتفعة.</p>	<p>الهدف الخاص للجلسة: - خفض تفاعل السائق غير الواقعي اتجاه مخاطر القيادة أثناء الأحوال الجوية السيئة . - تنمية سلوك السياقة الآمنة أثناء الأحوال الجوية السيئة. الأهداف الفرعية (الإجرائية): - أن يستوعب السائقون مخاطر القيادة أثناء الأحوال الجوية السيئة. - أن يقتنع السائقون بإمكانية تعرضهم لحادث مرور إذا قادوا سياراتهم أثناء الأحوال الجوية السيئة. - أن يتعرف السائقون على الإجراءات التي تحميهم دون التعرض لمخاطر القيادة أثناء الأحوال الجوية السيئة . - أن يعتقد السائقون بقدرتهم على اتخاذ تلك الإجراءات حتى يضمنوا قيادة سليمة أثناء الأحوال الجوية السيئة.</p>	<p>القيادة أثناء الأحوال الجوية السيئة</p>	<p>09</p>
<p>مخاطر إهمال ربط حزام الأمان. فوائد ربط حزام الأمان.</p>	<p>الهدف الخاص للجلسة: - خفض تفاعل السائق غير الواقعي اتجاه عدم ربطه لحزام الأمان . - تنمية سلوك ربط حزام الأمان لدى السائق. الأهداف الفرعية (الإجرائية):</p>	<p>حزام الأمان</p>	<p>10</p>

<p>- أن يتعرف السائقون على مخاطر عدم ربط حزام الأمان.</p> <p>- أن يقتنع السائقون بأن حياتهم ستكون معرضة للخطر إذا حدث وتعرضوا لحادث دون ربطهم لحزام الأمان.</p> <p>- أن يدرك السائقون احتمال نجاتهم من حوادث المرور إذا قاموا بربط حزام الأمان.</p> <p>- يقتنع السائقون بأنهم قادرين على الالتزام بربط حزام الأمان.</p>		
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	--

4-3-2-2 فنيات و أدوات البرنامج:

حتى تحقق جلسات البرنامج الهدف المنوط بها، لا بد أن نستخدم مجموعة من الفنيات و الأدوات الملائمة. و البرامج الوقائية لها أساليب خاصة تميزها عن غيرها من البرامج، اخترنا منها ما يلي:

أ- الفنيات و الأساليب المستخدمة في تطبيق البرنامج :

المحاضرة التثقيفية / المناقشة / العصف الذهني / التغذية الراجعة / الترهيب / النمذجة / تحميل المسؤولية / التشبيه / الرفض الاجتماعي / إظهار الجوانب الإيجابية / التعزيز الإيجابي / الضبط الذاتي للسلوك / الملاحظة الذاتية / التعزيز الذاتي / الواجب السلوكي

- المحاضرة التثقيفية: أسلوب يمكن الملقى من توصيل معلومات بغية تفسير بعض السلوكيات الخاطئة، و يشترط هنا توافق محتويات المحاضرة مع المستوى الثقافي و التعليمي للمتلقى و مع أدوات سمعية و بصرية توضيحية من أجل تبسيط المعلومة.

- المناقشة: طريقة تثقيفية و تعليمية تستخدم عن طريق اللغة و أساسها الخبرات الفردية لأعضاء الجلسة، وتكون بشرح المادة العلمية ثم تطرح بعض الأسئلة كي يعالجها أعضاء الحصة من أجل التوصل إلى الحقائق.

- العصف الذهني: هنا تقوم الباحثة بطرح سؤال عن موضوع المحاضرة ويقدم الأعضاء مجموعة من الأفكار و الإجابات دون تقديم النقد تجنباً لتوليد الإحباط حتى يتمكن في الأخير من الاستفادة من العدد الكبير للأفكار.

- التغذية الراجعة: تسمح لنا بالتأكد من درجة استيعاب و اقتناع أعضاء الجلسة بالمحتويات المقدمة فيها، ويتم ذلك من خلال استمارة تقييم البرنامج ومن خلال المناقشة.

- الترهيب: نقصد به هنا اعتماد الترهيب، و هو فنية فعالة في عملية التحسيس ضد المخاطر، لذا لجأت الباحثة إلى تخصيص وقت من كل جلسة لعرض حقائق و مقاطع فيديو و صور مرهبة .
- النمذجة: حرصت الطالبة الباحثة على استخدام هذا الأسلوب المتمثل في التعلم عن طريق المشاهدة لأنه فعال في تغيير العادات السيئة، و تعد النمذجة من الأساليب المهمة التي لها تأثير طويل المدى في تغيير السلوك.
- تحميل المسؤولية: إن الجدية التي تميز موضوع البرنامج و دوره في الوقاية من حوادث المرور جعلت من اللازم أن نضفي على محتوى الجلسات ضرورة تحسيس أعضاء الجلسة بضرورة تحمل المسؤولية لما لها من أهمية في اكتساب سلوك سياقة آمنة.
- التشبيه: استخدمت هذه الفنية بهدف تبسيط بعض المعارف التي يصعب إدراكها من طرف أعضاء الجلسة أو بهدف إجراء مقارنات تزيد من قيمة المعلومة المتاحة.
- الرفض الاجتماعي: إن ترسيخ فكرة رفض المجتمع للسائق المتهور الذي يتسبب بأذية المجتمع لها بالغ الأثر في توجيه السائق إلى التمسك بسلوك سياقة آمنة، وهو ما جعل توظيفها مهما في بعض الجلسات.
- إظهار الجوانب الإيجابية: أسلوب تم استخدامه لتحقيق الأهداف المرتبطة بتنمية السلوك الآمن و ذلك من خلال توضيح الفوائد الناجمة عن السلوك الإيجابي و تنميتها.
- التعزيز الإيجابي: يعتبر حجر الزاوية في تبني السلوكيات المراد غرسها لدى شخص ما، لأن احتمال تكرار السلوك عندما يعزز إيجابيا يتكرر بشكل مستمر خلافا لذلك الذي لا يلقي أي تعزيز فإنه سرعان ما ينطفئ قد استخدمنا شهادة المشاركة في البرنامج الوقائي كأسلوب تعزيز (أنظر الملحق رقم44).
- الملاحظة الذاتية : تعتبر الخطوة الأولى باتجاه تغيير السلوك و مفادها أن الشخص يدرك أبعاد السلوك المراد تعديله قبل البدء في عملية التغيير من ناحية عدد مرات القيام بالسلوك و الأحداث التي تسبق القيام به و النتائج المترتبة عن القيام به (تايلور،2013).
- الضبط الذاتي للسلوك: أسلوب معرفي سلوكي يستخدم في تعديل العادات السلوكية ، حيث يتمكن العضو في البرنامج من التصرف كمعالج ذاتي فيقوم بتوجيه سلوكه و يتحكم بالأحداث التي تسبق السلوك المراد تعديله و تلك التي تليه (تايلور،2013).
- التعزيز الذاتي : أسلوب يتمثل في مكافأة الذات بطريقة منتظمة كلما قام الفرد بالسلوكات المقصودة الأمر الذي يزيد من تكرار السلوكات الإيجابي، و هنا يكون الفرد معالجا لنفسه.
- الواجب السلوكي : أسلوب يساعد على انخراط العضو في العملية الوقائية و يتضمن تخصيص جملة من المهام التي يطلب من العضو أن يقوم بتنفيذها، الأمر الذي يضمن التزام الفرد بتغيير السلوك (تايلور،2013)

ب- أدوات الدراسة:

- المعلقة التوعوية / الملصقة التوعوية / المطوية التوعوية / جهاز عرض الشرائح / مقاطع فيديو / جهاز كمبيوتر/دفتر لتدوين الملاحظات الذاتية و الواجبات .
- المعلقة التوعوية: لوحة تتضمن رسما و شعارا يحمل موضوع الجلسة ، يتم لصقها بجدران القاعة التي يجرى فيها تنفيذ البرنامج(أنظر الملحق رقم من 21 إلى 31).
- الملصقة التوعوية: صورة مصغرة مصقولة الواجهة و تلتصق بزجاج المركبات كي يتم تنبيه السيارات الخلفية ، صممت لتتضمن صورا و شعارات حول جلسات البرنامج(أنظر الملحق رقم 32) .
- المطوية التوعوية: نشرية ذات عدة طيات تتضمن صورا و معلومات حول موضوع جلسات البرنامج و تمكن السائق من وضعها في السيارة و الرجوع إليها في أي وقت (أنظر الملحق رقم من 33 إلى الملحق 43).
- دفتر لتدوين الملاحظات الذاتية و الواجبات: أعدت الطالبة الباحثة دفترا مكون من عشرة أجزاء حسب جلسات البرنامج كل جزء مقسم إلى جزأين أحدهما خصص لتدوين الملاحظات الذاتية أما الجزء الآخر فمخصص لتدوين الواجبات المنزلية (أنظر الدفتر المرفق).
- عرض الشرائح الموضحة لمحتوى الجلسات و المدعمة بمقاطع الفيديو و الصور (أنظر القرص المضغوط المرفق).

4-3-3 مرحلة إجراءات التنفيذ و التقويم

4-3-3-1 الخطوات الإجرائية لجلسات البرنامج:

تم تصميم وقائع الجلسات تبعا للأهداف المرجوة من كل جلسة، وقد حرصت الباحثة في ذلك أن تتسم إجراءات الجلسات بالتنظيم والتسلسل و المرونة و الحيوية و أن تتماشى مع أهداف كل جلسة، و الجدول التالي يحتوي عرضا مفصلا لإجراءات الجلسات:

الجدول رقم (44): إجراءات جلسات البرنامج.

إجراءات الجلسة الأولى: الإفراط في السرعة	
80 د	زمن الجلسة
المحاضرة التثقيمية / المناقشة/العصف الذهني / التغذية الراجعة / الترهيب / النمذجة / تحميل المسؤولية/ الرفض الاجتماعي/ إظهار الجوانب الإيجابية /التعزيز الإيجابي/ الملاحظة الذاتية /التعزيز الذاتي/ الواجب السلوكي.	الفنيات المستخدمة

الأدوات المستخدمة	المستخدمة
<p>المعلقة التوعوية / الملصقة التوعوية / المطوية التوعوية / جهاز عرض الشرائح / مقاطع فيديو / صور / جهاز كمبيوتر / دفتر لتدوين الملاحظات الذاتية و الواجبات .</p>	<p>إجراءات الجلسة</p>
<p>- تبدأ الباحثة بالترحيب بالمجموعة، ثم تعرفهم بنفسها من حيث (الاسم و الوظيفة) و تشكرهم على تلبية طلبها في الحضور.</p> <p>- تقوم الباحثة بشرح البرنامج للأفراد الذي يتكون من عشر (10) جلسات بواقع جلسة كل يوم، حيث تعالج كل جلسة منها أحد أسباب حوادث المرور، لتفتح بعد ذلك المجال لطرح بعض الاستفسارات.</p> <p>- تطلب الباحثة من المشاركين الالتزام بحضور كل الحصة قصد إكمال أهداف البرنامج، و تعلمهم بأنه سيتم في آخر حصة توزيع شهادات المشاركة في البرنامج الوقائي.</p> <p>- تبدأ أشغال الجلسة بطرح سؤال عام حول دواعي تجاوز السائقين للسرعة المحددة.</p> <p>- عرض مجموعة من النقاط الإيجابية التي تعبر عن فوائد السرعة.</p> <p>- تقوم الباحثة بإثارة النقاش مع السائقين حول مخاطر السرعة التي هم على دراية بها.</p> <p>- عرض إحصائيات ضحايا حوادث المرور (جرحى / وفيات) بسبب تجاوز السرعة المحددة.</p> <p>- عرض العلاقة بين السرعة و مسافة التوقف</p> <p>- عرض العلاقة بين السرعة و قوة الصدمة و تخريب أعضاء الجسم.</p> <p>- عرض العلاقة بين السرعة و نسبة النجاة في حالة التعرض لحادث.</p> <p>- عرض العلاقة بين السرعة و حقل الرؤية.</p> <p>- عرض احتمال موت المشاة بسبب السرعة.</p> <p>- عرض العلاقة بين الزيادة الطفيفة للسرعة و حوادث المرور.</p> <p>- عرض العلاقة بين السرعة و زيادة نسبة استهلاك الوقود و تراجع فعالية مكونات السيارة.</p> <p>- عرض تأثير السرعة على كفاءة السائق في معالجة المعلومات.</p> <p>- تقوم الباحثة بتوزيع دفتر لتدوين الملاحظات الذاتية و الواجبات و في تلك الأثناء تطلب من السائقين أن يعيدوا النظر في السرعات التي اعتادوا عليها في قيادة سياراتهم وذلك من خلال تدوينها و تدوين الظروف التي تزامنت مع زيادة كل سرعة على الجزء المخصص للملاحظة الذاتية في الدفتر، و أن يقيموا المخاطر التي من الممكن أن يتعرضوا أو يعرضوا غيرهم لها في ضوء المعلومات التي تمت مناقشتها سابقا.</p> <p>- تفسح الباحثة المجال لتدخل أي سائق يريد أن يتقاسم ما توصل إليه من ملاحظة ذاتية مع بقية السائقين.</p> <p>- تتدخل الباحثة لتوضح أن السائقين في غنى عن هذه المخاطر إذا التزموا بالسرعات القانونية ثم تفتح مجال النقاش حول هذه الأخيرة.</p> <p>- تعرض الباحثة مجموعة من المعارف المتعلقة بالسرعات القانونية من حيث طريقة و شروط تحديدها حتى يتسنى للسائق أن يستوعب أن تحديد السرعات المدونة على اللافتات وضعت بطريقة علمية لا عبثا.</p> <p>- تقوم الباحثة بفتح باب النقاش حول فوائد الالتزام بسرعة آمنة.</p> <p>- عرض فوائد السرعة المتأنية.</p> <p>- تقوم الباحثة بفتح باب النقاش حول ما يقترحه من إجراءات بهدف الالتزام بسرعة آمنة.</p> <p>- التوصل إلى إقناع السائقين بأنهم قادرين على الالتزام بالسرعات الآمنة وذلك من خلال عرض مجموعة</p>	

<p>من الإجراءات المرفقة بالشعارات و النماذج الإيجابية التي تجعل السائق كفوًا في تبني السرعة الآمنة.</p> <ul style="list-style-type: none"> - تطلب الباحثة من السائقين أن يدونوا السرعة التي يعتمدونها مقارنة باللافتات بدءًا من هذه الجلسة إلى غاية انتهاء الجلسات وذلك على دفتر الواجبات . - تقوم الباحثة بتوزيع مطويات و ملصقات على السائقين تتضمن كل ما تم عرضه بشكل مختصر. - تقوم الباحثة بتوزيع استمارة تقييم الجلسة و تطلب من السائقين أن يجيبوا عليها بكل صدق وذلك بهدف تحسين الجلسات القادمة. - تشكر الباحثة السائقين، و تذكرهم بموعد الجلسة القادمة. 	
<p>إجراءات الجلسة الثانية: صيانة السيارة</p>	
<p>60 د</p>	<p>زمن الجلسة</p>
<p>المحاضرة التثقيفية / المناقشة/ العصف الذهني / التغذية الراجعة / الترهيب / تحميل المسؤولية/ إظهار الجوانب الإيجابية / الملاحظة الذاتية / الواجب السلوكي.</p>	<p>الفنيات المستخدمة</p>
<p>الملصقة التوعوية/ المطوية التوعوية /المعلقة التوعوية / جهاز عرض الشرائح / جهاز كمبيوتر/ دفتر لتدوين الملاحظات الذاتية و الواجبات السلوكية.</p>	<p>الأدوات المستخدمة</p>
<ul style="list-style-type: none"> - ترحب الباحثة بأفراد الجلسة. - يتم افتتاح الجلسة بمناقشة ما تفضل به السائقون في استمارة تقييم الجلسة السابقة مع طرح أسئلة بهدف مراجعة أشغال الجلسة السابقة كي تعزز التغذية الراجعة. - تقوم الباحثة بمراجعة مدى تطبيق أفراد العينة للواجبات السلوكية التي طلب منهم أن يدونوها على الدفتر. - تطرح الباحثة سؤالًا حول احتمالية تسبب إهمال صيانة السيارة في حوادث المرور؟. - تقدم إحصائيات الحوادث المتعلقة بعامل المركبة. - عرض مخاطر إهمال صيانة العجلات (أهمية اختيار الأطر المناسبة للبيئة، أهمية مراقبة ضغط العجلات، أهمية مراقبة نقوش الإطارات، أهمية الحرص على احترام الحمولة القصوى للإطار، أسباب تآكل و انفجار الإطارات) - عرض مخاطر إهمال المكابح (نقوشها و زيت علبتها، الأضواء، ماسح الزجاج، بقية التجهيزات (خزان الزيت، البنزين، الماء، المرايا مصفاة الهواء، وصلات البطارية). - تطلب الباحثة من كل فرد أن يقيم درجة صيانتها لسيارته وتدوينها على دفتر الملاحظة الذاتية و أن يقيم الأسباب التي تحولت دون ذلك وهذا من شأنه أن يحسس السائق بالخطر الذي يمكن أن يقع فيه، و تذكرهم بأنه حتى و إن لم يتعرض لحادث بسبب إهمال صيانة السيارة بشكل مباشر، فإنه من الممكن أن يتعرض لمشاكل في الطريق قد تعرض حياته للخطر. - عرض فوائد صيانة العجلات ، المكابح ، الأضواء، ماسح الزجاج، بقية التجهيزات (خزان الزيت، البنزين، الماء، المرايا مصفاة الهواء، وصلات البطارية) - التوصل إلى إقناع السائقين بإمكانية تفادي كل هذه المشاكل إذا داوموا على صيانة سياراتهم حسب ما تنص عليه التعليمات. لذا على كل واحد منا أن يدرك أن صيانة السيارة سلوك يجعله يتحكم في حالة العطب و يحدد 	<p>إجراءات الجلسة</p>

<p>عمر السيارة و يخفض من استهلاك الوقود و يشعره بالراحة أثناء القيادة.</p> <p>- عرض أساسيات القيادة البيئية التوفيرية(المقتصدية)</p> <p>- نطلب من السائقين إتباع إجراءات القيادة البيئية التوفيرية ثم تدوين الفرق الذي لاحظوه في استهلاك البنزين على دفتر الواجبات.</p> <p>- توزيع مطويات تتعلق بكل من صيانة السيارة و القيادة البيئية الاقتصادية بحيث يمكن الرجوع إليها في أي وقت بسهولة ونطلب من السائقين الاطلاع على المطويات لأننا سنقوم بمناقشة محتويات كل جلسة سابقة في بداية الجلسة القادمة.</p> <p>- توزيع ملصقات تذكر السائق بضرورة تفقد تجهيزات سيارته.</p> <p>- تقوم الباحثة بتوزيع استمارة تقييم الجلسة و نطلب من السائقين أن يجيبوا عليها بكل موضوعية.</p> <p>- تشكر الباحثة الحاضرين و تذكرهم بموعد الجلسة القادمة.</p>	
<p>إجراءات الجلسة الثالثة : الانشغال عن الطريق أثناء القيادة</p>	
<p>60 د</p>	<p>زمن الجلسة</p>
<p>المحاضرة التثقيفية / المناقشة / العصف الذهني / التغذية الراجعة / الترهيب / تحميل المسؤولية / إظهار الجوانب الإيجابية / الملاحظة الذاتية / الواجب السلوكي.</p>	<p>الفنيات المستخدمة</p>
<p>المعلقة التوعوية / الملصقة التوعوية / المطوية التوعوية / جهاز عرض الشرائح / مقاطع فيديو / جهاز كمبيوتر / دفتر لتدوين الملاحظات الذاتية والواجبات.</p>	<p>الأدوات المستخدمة</p>
<p>- الترحيب بأعضاء الجلسة.</p> <p>- يتم افتتاح الجلسة بمناقشة ما تفضل به السائقون في استمارة تقييم الجلسة السابقة.</p> <p>- تقوم الباحثة بطرح أسئلة تهدف إلى مراجعة ما تم عرضه في الجلسة السابقة كي تعزز التغذية الراجعة.</p> <p>- نستهل أشغال الجلسة الجارية بسؤال مفتوح حول إمكانية التعرض لحوادث المرور بسبب الانشغال بالهاتف النقال، الأكل، التدخين، ضبط الراديو، جهاز تحديد المواقع GPS.</p> <p>- نعرض المخاطر المرتبطة بالسلوكيات سابقة الذكر.</p> <p>- نطلب الباحثة من السائقين أن يقيموا الأخطار التي وضعوا أنفسهم بها عند انشغالهم عن المقود بسبب أحد السلوكيات السابقة وأن يدونوا في الدفتر السلوكيات الخطيرة المتعلقة بالانشغال عن المقود التي تعودوا على القيام بها فضلا عن الظروف المصاحبة لها.</p> <p>- نقوم بعرض الإجراءات التي يتعين على السائق القيام بها إذا أراد القيام بالسلوكيات سابقة الذكر حتى يتجنب احتمال التعرض لحادث مرور.</p> <p>- نطلب من كل سائق أن يتبنى ما يناسبه من الإجراءات سابقة الذكر و يقوم بتدوينه على دفتر الواجبات وأن يحافظ على تطبيقه.</p> <p>- نوزع مطويات و ملصقات توعوية ونطلب من كل سائق أن يطلع إليها و نذكرهم بأنهم سوف يستجوبون حولها في الحصة اللاحقة.</p>	<p>إجراءات الجلسة</p>

<p>- تقوم الباحثة بتوزيع استمارة تقييم الجلسة و تطلب من السائقين أن يجيبوا عليها بكل صدق. - نشكر السائقين و نذكرهم بموعد الجلسة القادمة.</p>	
<p>إجراءات الجلسة الرابعة: مسافة الأمان</p>	
<p>60 د</p>	<p>زمن الجلسة</p>
<p>المحاضرة التثقيفية / المناقشة / العصف الذهني / التغذية الراجعة / الترهيب / تحميل المسؤولية / إظهار الجوانب الإيجابية / الواجب السلوكي.</p>	<p>الفنيات المستخدمة</p>
<p>المعلقة التوعوية / الملصقة التوعوية / المطوية التوعوية / جهاز عرض الشرائح / مقاطع فيديو / صور / جهاز كمبيوتر / دفتر لتدوين الملاحظات الذاتية و الواجبات .</p>	<p>الأدوات المستخدمة</p>
<p>- الترحيب بأعضاء الجلسة وتشكرهم على الحضور. - يتم افتتاح الجلسة بمناقشة ما تفضل به السائقون في استمارة تقييم الجلسة السابقة . - تقوم الباحثة بطرح أسئلة تهدف إلى مراجعة ما تم عرضه في الجلسة السابقة. - من خلال النقاش نبدأ أشغال الجلسة الجارية بتعريف بسيط للسياسة، و الغرض منه التذكير بأن السائق يقود المركبة التي أمامه و التي خلفه و عن يمينه و عن شماله، تمهيدا منا لأهمية مسافة الأمان. - نقوم بطرح سؤال حول حقيقة احترام السائقين لمسافة الأمان ؟. - نقدم إحصائيات حوادث المرور التي سببها عدم احترام مسافة الأمان. - عرض مخاطر تجاهل مسافة الأمان. - تقديم معلومات حول العلاقة بين السرعة و مسافة الأمان. - تطلب الباحثة من الحضور أن يدونوا على دفتر الملاحظة الذاتية نسبة عدم احترامهم لمسافة الأمان و الظروف المصاحبة لذلك السلوك. - تسأل الباحثة أعضاء الجلسة حول رأيهم في كيفية تقدير مسافة الأمان . - عرض طريقتي تقدير مسافة الأمان بين السائق و بين السيارة التي أمامه. - تكلف الباحثة السائقين باختيار أحد الطريقتين و اعتمادها في تقدير المسافة الآمنة مدونين ذلك على دفتر الواجبات. - توزيع مطويات حول الموضوع و ملصقات تلصق في الزجاج الخلفي للسيارة حتى يتم تذكير السيارة خلف السائق بأهمية احترام مسافة الأمان. - تقوم الباحثة بتوزيع استمارة تقييم الجلسة و تطلب من السائقين أن يجيبوا عليها بكل صدق. - تشكر الباحثة الحضور و نذكرهم بموعد الجلسة المقبلة.</p>	<p>إجراءات الجلسة</p>
<p>إجراءات الجلسة الخامسة: احترام إشارات المرور</p>	
<p>60د</p>	<p>زمن الجلسة</p>

<p>المحاضرة التثقيفية / المناقشة / العصف الذهني / التغذية الراجعة / الترهيب / تحميل المسؤولية / التشبيه / الرفض الاجتماعي / إظهار الجوانب الإيجابية / الملاحظة الذاتية / الواجب السلوكي.</p>	<p>الغيات المستخدمة</p>
<p>المعلقة التوعوية / الملصقة التوعوية / المطوية التوعوية / جهاز عرض الشرائح / مقاطع فيديو / جهاز كمبيوتر / دفتر لتدوين الملاحظات الذاتية و الواجبات .</p>	<p>الأدوات المستخدمة</p>
<p>- الترحيب بأعضاء الجلسة و الشاء على حضورهم المنتظم. - يتم افتتاح الجلسة بمناقشة ما تفضل به السائقون في استمارة تقييم الجلسة السابقة مع طرح أسئلة بهدف مراجعة أشغال الجلسة السابقة. - تقوم الباحثة بمراجعة مدى تطبيق أفراد العينة للواجبات السلوكية التي طلب منهم أن يدونها على الدفتر. - نستهل موضوع الجلسة بطرح سؤال حول تصور السائقين لعدد الحوادث المرورية بسبب إهمال إشارات المرور وعن أكثر الإشارات التي لا يتم احترامها من قبل السائقين ؟ - نعرض الإحصائيات المتعلقة بتسبب مخالفة إشارات المرور في حوادث السير. - نعرض أهمية إشارات المرور وقيمتها من حيث وظيفتها و دلالتها الاجتماعية. - نركز النقاش حول التجاوز الخطير باعتباره أكثر المخالفات المسجلة و المرتبطة بحوادث المرور مع إبراز مخاطر التجاوز الخطير حسب الحالات الممنوعة. - نطلب من كل سائق أن يقوم بتدوين الظروف التي تسبق قيامه بأية مخالفة للإشارات المرورية. قصد زيادة تبصره بسلوكه و تفادي تلك الظروف. - نعرض خطوات التجاوز السليم بشكل جماعي مع التطرق إلى أهمية التزام كل سائق بما هو مبين على لوحة الإشارات في استبعاد التعرض لحادث على تلك الطريق. - نتوصل إلى قناعة مفادها أن إشارات المرور موضوعة لضمان حق السائق لذا عليه ألا يحصل على حقه من خلال التعدي على حقوق الآخرين، و أن يتذكر بأن حريته تنتهي عندما يمس حرية الآخرين. - توزيع مطويات و ملصقات تذكر السائق باحترام الإشارة المرورية و تطلب منهم مراجعتها و تطبيق محتوياتها و تذكيرهم بأنهم سيقومون باستدكار معلوماتها في الحصة القادمة. - تقوم الباحثة بتوزيع استمارة تقييم الجلسة و تطلب من السائقين أن يجيبوا عليها بكل موضوعية. - نشكر الحاضرين و نذكرهم بموعد الجلسة المقبلة.</p>	<p>إجراءات الجلسة</p>
<p>إجراءات الجلسة السادسة : الانفعالات السلبية أثناء القيادة</p>	
<p>70د</p>	<p>زمن الجلسة</p>
<p>المحاضرة التثقيفية / المناقشة / العصف الذهني / التغذية الراجعة / الترهيب / تحميل المسؤولية / الرفض الاجتماعي / إظهار الجوانب الإيجابية / التعزيز الإيجابي / الملاحظة الذاتية / الواجب السلوكي.</p>	<p>الغيات المستخدمة</p>

<p>المعلقة التوعوية/ المطوية التوعوية / جهاز عرض الشرائح / مقاطع فيديو / جهاز كمبيوتر/ دفتر لتدوين الملاحظات الذاتية و الواجبات.</p>	<p>الأدوات المستخدمة</p>
<p>- الترحيب بأعضاء الجلسة. - يتم افتتاح الجلسة بمناقشة ما تفضل به السائقون في استمارة تقييم الجلسة السابقة. - تقوم الباحثة بطرح أسئلة تهدف إلى مراجعة ما تم عرضه في الجلسة السابقة كي تعزز التغذية الراجعة. - تقوم الباحثة بمراجعة مدى تطبيق أفراد العينة للواجبات السلوكية التي طلب منهم أن يدونوها على الدفتر. - تبدأ نشاط الجلسة الحالية بسؤال عام حول تصور السائقين عن تسبب الانفعالات السلبية (غضب، قلق، مشاعر عدوانية..) في حوادث المرور. - عرض معلومات حول ماهية السلوكيات الدالة على الانفعالات السلبية أثناء القيادة. - عرض معلومات حول أخطار الانفعالات السلبية أثناء القيادة. - نطلب من السائقين أن يدونوا الانفعالات السلبية و السلوكات المصاحبة لها التي اعتادوا القيام بها أثناء القيادة، وكذا الظروف التي تتزامن و القيام بذلك السلوك. - نجدد النقاش بسؤال حول إمكانية التحكم بالانفعالات السلبية أثناء القيادة. - نعرض إجراءات التحكم بالانفعالات السلبية أثناء القيادة. - نصل بالسائقين إلى الاعتقاد بكفاءتهم في التحلي بضبط النفس أثناء القيادة و ذلك من خلال الوصول إلى اختيار الإجراءات التي يفضلون اتباعها و تدوينها على دفتر الواجبات السلوكية بهدف الالتزام بها لاحقاً. - نوزع مطويات حول الموضوع و نطلب من كل سائق أن يطلع إليها بهدف ترسيخ المعلومات التي تم تناولها في الجلسة و ننبههم إلى أننا سوف نناقشها نستذكرها في الجلسة القادمة. - تقوم الباحثة بتوزيع استمارة تقييم الجلسة و تطلب من السائقين أن يجيبوا عليها بكل صدق. - نشكر السائقين و نذكرهم بموعد الجلسة القادمة.</p>	<p>إجراءات الجلسة</p>
<p>إجراءات الجلسة السابعة : الصحو الذهني للسائق</p>	
<p>80 د</p>	<p>زمن الجلسة</p>
<p>المحاضرة التثقيفية / المناقشة / العصف الذهني / التغذية الراجعة / الترهيب / تحميل المسؤولية / الرفض الاجتماعي.</p>	<p>الفيئات المستخدمة</p>
<p>المعلقة التوعوية / المطوية التوعوية / جهاز عرض الشرائح / مقاطع فيديو / جهاز كمبيوتر.</p>	<p>الأدوات المستخدمة</p>
<p>- الترحيب بأعضاء الجلسة. - يتم افتتاح الجلسة بمناقشة ما تفضل به السائقون في استمارة تقييم الجلسة السابقة مع طرح أسئلة بهدف مراجعة أشغال الجلسة السابقة. - التنويه إلى أن محتويات الجلسة حتى و إن لم تمس سلوك السائقين المشاركين بشكل شخصي إلا أنها تهدف أيضاً إلى تحسيسهم كي يتجنبوا الركوب مع سائقين يتعاطون (المخدرات، الكحول). - نعرض إحصائيات ارتكاب الحوادث في الجزائر بسبب تعاطي الكحول و المخدرات.</p>	<p>إجراءات الجلسة</p>

<ul style="list-style-type: none"> - نطرح سؤالاً حول مخاطر احتمال التعرض لحادث لو كان السائق تحت تأثير الكحول؟ - عرض معلومات حول تأثير الكحول على دماغ السائق. - نقوم بسؤال السائقين حول مخاطر تعرض السائق لحادث لو كان تحت تأثير المخدرات؟ - عرض معلومات حول تأثير المخدرات على دماغ السائق. - نفتح مجال النقاش حول مخاطر تأثير الأدوية ذات المفعول المنوم على أداء السائق؟ - عرض معلومات حول تأثير الأدوية ذات المفعول المنوم على أداء السائق على دماغ السائق. - نفتح باب النقاش حول الإجراءات التي يمكننا من إمكانية تجنب تلك المخاطر؟. - نعرض الإجراءات الوقائية التي تحولنا دون القيادة أو الركوب مع سائق تحت تأثير الكحول أو المخدرات . - نعرض الإجراءات السلوكية التي تمكن السائق من تفادي القيادة إذا كان تحت تأثير الأدوية ذات المفعول المنوم. - نوزع مطويات تذكر بما تم تناوله في الجلسة على أن تتم مراجعتها بهدف الاستذكار في الجلسة التالية. - تقوم الباحثة بتوزيع استمارة تقييم الجلسة و تطلب من السائقين أن يجيبوا عليها بكل صدق. - نشكر السائقين و نذكرهم بموعد الجلسة القادمة. 	
<p>إجراءات الجلسة الثامنة : التعب أثناء القيادة</p>	
<p>70 د</p>	<p>زمن الجلسة</p>
<p>المحاضرة التثقيفية / المناقشة / العصف الذهني / التغذية الراجعة / الترهيب / تحميل المسؤولية / إظهار الجوانب الإيجابية / الملاحظة الذاتية / الواجب السلوكي.</p>	<p>الغيات المستخدمة</p>
<p>المعلقة التوعوية / المطوية التوعوية / جهاز عرض الشرائح / مقاطع فيديو / جهاز كمبيوتر/ دفتر لتدوين الملاحظات الذاتية و الواجبات.</p>	<p>الأدوات المستخدمة</p>
<ul style="list-style-type: none"> - الترحيب بأعضاء الجلسة. - يتم افتتاح الجلسة بمناقشة ما تفضل به السائقون في استمارة تقييم الجلسة السابقة. - يتم طرح أسئلة تتعلق بأشغال الجلسة السابقة بهدف تعزيز التغذية الراجعة. - تقوم الباحثة بمراجعة مدى تطبيق أفراد العينة للواجبات السلوكية التي طلب منهم أن يدونها على الدفتر. - نبدأ أشغال الجلسة الجارية الجلسة بسؤال تحفيزي للسائقين حول تصورهم عن تسبب شعور السائق بالتعب في ارتكابه لحوادث المرور. - عرض مخاطر تعب السائق على قيامه بالقيادة. - نحدد النقاش مع الحضور حول مؤشرات تعب السائق. - نعرض للسائقين مؤشرات الشعور بالتعب أثناء القيادة. - نتناقش مع المجموعة حول العوامل المساهمة في شعور السائق بالتعب. - نعرض للسائقين العوامل المساهمة في شعور السائق بالتعب. - نطلب من الحضور أن يدونا على دفتر الملاحظات الذاتية العوامل التي عادة ما تسبق قيامهم بالقيادة في حالة تعب و نسبة الخطر التي عرضوا أنفسهم لها نتيجة لذلك. 	<p>إجراءات الجلسة</p>

<p>- نفتح باب النقاش بسؤال حول إمكانية الوقاية من السياقة أثناء التعب. - نعرض إجراءات تفادي السياقة في حالة التعب. - نصل إلى أن يتبنى كل سائق ما يناسبه من تلك الإجراءات و أن يدونه و يحافظ على تطبيقه. - نوزع مطويات حول موضوع الجلسة ونطلب من كل سائق أن يطلع إليها ونذكرهم بأننا سنناقشها في الجلسة القادمة. - تقوم الباحثة بتوزيع استمارة تقييم الجلسة و تطلب من السائقين أن يجيبوا عليها بكل موضوعية. - نشكر السائقين ونذكرهم بموعد الجلسة القادمة.</p>	
<p>إجراءات الجلسة التاسعة : القيادة أثناء الأحوال الجوية السيئة</p>	
<p>80 د</p>	<p>زمن الجلسة</p>
<p>المحاضرة التثقيفية / المناقشة / العصف الذهني / التغذية الراجعة / الترهيب / تحميل المسؤولية / إظهار الجوانب الإيجابية / الملاحظة الذاتية / التعزيز الذاتي / الواجب السلوكي.</p>	<p>الفنيات المستخدمة</p>
<p>المعلقة التوعوية / المطوية التوعوية / جهاز عرض الشرائح / مقاطع فيديو / جهاز كمبيوتر / دفتر لتدوين الملاحظات الذاتية.</p>	<p>الأدوات المستخدمة</p>
<p>- الترحيب بأعضاء الجلسة. - يتم افتتاح الجلسة بمناقشة ما تفضل به السائقون في استمارة تقييم الجلسة السابقة. - تقوم الباحثة بطرح أسئلة تهدف إلى مراجعة ما تم عرضه في الجلسة السابقة. - نطرح سؤالاً يتضمن ر أي السائقين حول مخاطر القيادة أثناء (التساقط، الضباب، الزوابع الرملية، الليل، الانبهار بالشمس). - نعرض إحصائيات ارتكاب الحوادث في الجزائر الناتجة عن سوء الأحوال الجوية. - نعرض مخاطر السياقة أثناء (التساقط، الضباب، الزوابع الرملية، الليل، الانبهار بالشمس). - نطلب من السائقين أن يدونوا على الدفتر سلوكيات السياقة الخاطئة التي سبق وأن قاموا بها أثناء الأحوال الجوية السيئة والظروف التي تزامنت مع القيام بها وأن يتصوروا المخاطر التي كان من الممكن أن يتعرضوا لها. - تقوم الباحثة بمناقشة السائقين حول الإجراءات التي يرون أنها مفيدة في تفادي أخطار السياقة أثناء الأحوال الجوية السيئة؟ - نعرض إجراءات السياقة الآمنة أثناء (التساقط، الضباب، الزوابع الرملية، الليل، الانبهار بالشمس). - نوزع مطويات للتوعية حول الموضوع ونطلب من كل سائق أن يراجعها ونذكرهم بأننا سوف نستذكرها في الجلسة التالية. - تقوم الباحثة بتوزيع استمارة تقييم الجلسة و تطلب من السائقين أن يجيبوا عليها بصدق. - نشكر الحضور و نذكرهم بموعد الجلسة القادمة.</p>	<p>إجراءات الجلسة</p>

- **تقويم العملية:** و نهدف من خلال هذا النوع إلى استمرار التقويم بدءاً من أول جلسة وصولاً إلى نهاية البرنامج استناداً إلى ما يلي:
 - استمارة تقييم لكل جلسة : ييدي من خلالها المشارك وجهة نظره اتجاه العمليات من حيث درجة الاستفادة و درجة القناعة بمحتوى البرنامج و التوقعات المرتقبة في الجلسات المقبلة (أنظر الملحق رقم 17).
 - استمارة تقييم للبرنامج كاملاً: ييدي من خلالها المشارك أكثر الجلسات التي استفاد منها مع ومدى تحقيق جلسات البرنامج للأهداف التي توقعها (أنظر الملحق رقم 18).
 - قائمة المواظبة على الحضور في البرنامج: هدفنا من خلالها إلى ضبط الحضور تحسباً لمتغير التغيب كمتغير دخیل، كما اعتبرناه مؤشراً على الاهتمام بالبرنامج (أنظر الملحق رقم 19).
 - تقييم مدى استفادة المشاركين من جلسات البرنامج انطلاقاً من التغذية الراجعة في كل جلسة.
- **التقويم البعدي:** يتم استخدامه بعد الانتهاء من تطبيق البرنامج بهدف تقويم مستويات أفراد العينة التجريبية و الضابطة في كل من التفاعل غير الواقعي و سلوك السياقة الآمنة.

4-3-3-3 تحكيم البرنامج

بعد الانتهاء من بناء البرنامج الوقائي ، ارتأت الباحثة أن تعرضه على مجموعة من المحكمين الأكفاء المهتمين بمجال السلامة المرورية و بناء البرامج الإرشادية من أساتذة جامعيين ، و مفتشي النقل الرئيسيين ، و رواد في الدرك و الحماية المدنية وكذا مدربي السياقة (أنظر الملحق رقم 16)، وذلك قصد الوقوف على أوجه القصور و تعديل ما ينبغي تعديله. ولهذا الغرض تم إعداد استمارة (أنظر الملحق رقم 15) مرفقة بالبرنامج و إشكالية البحث و متطلباته. وقد تم إجراء تعديلات وفق ما تفضل به السادة المحكمون.

ثانيا: البحث الأساسي

1 - منهج البحث الأساسي

حرصا منا على تحقيق أهداف البحث ، تم الاعتماد على المنهج التجريبي الذي يتماشى مع اختبار فعالية تعديل التفاضل غير الواقعي و سلوك السياقة الآمنة لدى السائقين بعد إدخال المتغير المستقل و المتمثل في البرنامج الوقائي ، و قد عرف الشرييني (2007) المنهج التجريبي على أنه « الطريقة التي تسعى إلى الكشف عن العلاقات بين المتغيرات في ظروف يسيطر فيها الباحث على متغيرات أخرى لمعرفة الظروف التي تسبب حدوث ظاهرة محددة، و لذلك فالتجريب تغيير معتمد و مضبوط للشرط المحددة لحدث ما و ملاحظة التغيرات الناتجة في الحدث ذاته » (ص.23).

و يتميز المنهج التجريبي عن غيره من المناهج بعدم الاكتفاء بالوصف الراهن للمتغير، بل يتعداه إلى تدخل واضح ومقصود من طرف الباحث بهدف إعادة تشكيل واقع المتغير من خلال استخدام إجراءات أو إحداث تغيرات معينة ومن ثم ملاحظة النتائج بدقة و تحليلها و تفسيرها (عليان و غنيم، 2000، ص.50).

2- حدود البحث الأساسي

الحدود المكانية: أجري البحث في مركز التكوين المهني و التمهيدي بسيدي لحسن - ولاية سيدي بلعباس -

الحدود الزمنية: تم الشروع في البحث يوم 21 مارس إلى غاية 10 أبريل 2016

الحدود البشرية: شملت عينة البحث الأساسي 62 سائقا مترشحا للحصول على شهادة سائق سيارة أجرة.

3- عينة البحث الأساسي

تكونت عينة البحث الأساسي في البداية من 74 سائقا مترشحا لاجتياز تكوين بهدف الحصول على شهادة سائق سيارة أجرة . وقد عمدت الباحثة إلى اختيار دفعة من المترشحين بطريقة قصدية نظرا لعدم قدرتها على اختيار السائقين بطريقة عشوائية من مجتمع سائقي سيارات الأجرة أو سائقي السيارات السياحية بالرغم من المحاولات العديدة ، ضف إلى أن الظروف (قاعة كبيرة جدا بها طاولات منظمة على شكل دائرة) التي يجري فيها التكوين تعد مناسبة لتطبيق البرنامج الوقائي كونها تشبه الظروف الفيزيائية الملائمة لتنفيذ البرامج الإرشادية.

و تجدر الإشارة هنا إلى أن تكوين سائقي سيارات الأجرة يفرض تقسيم عينة المترشحين إلى فوجين، فوج يزاول تكوينه الفترة الصباحية من 08:00 إلى 13:00، وفوج آخر يتم تكوينه في الفترة المسائية من 13:30 إلى 18:00. وهو ما وافق متطلبات الحصول على عينة تجريبية و أخرى ضابطة ، بناء على هذا قامت الباحثة بالتنسيق مع الجهات

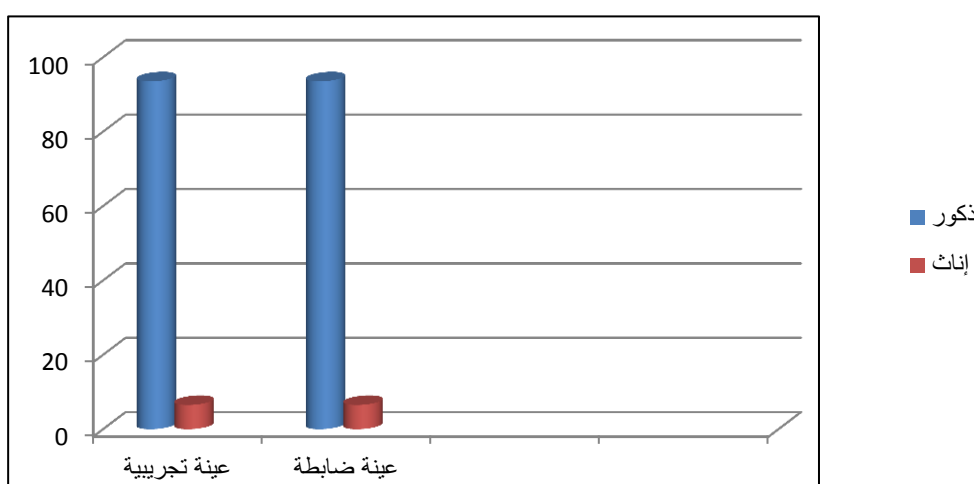
المسؤولة على تكوين المترشحين و المتمثلة في ممثلة المركز الوطني للتعليم عن بعد cnepd - فرع وهران- و مركز التكوين المهني و التمهيدي الذي تم فيه إجراء التكوين ، بتقسيم عينة البحث (التكوين) إلى عينة ضابطة (الفوج الذي يدرس في الفترة الصباحية) و عينة تجريبية (الفوج الذي يدرس في الفترة المسائية) بطريقة عشوائية باستخدام طريقة القوائم، و بالتالي أصبح لدينا قبل بداية التطبيق نظريا على القوائم عينتين تشمل كل واحدة منها 37 سائقا.

بعد القيام بالتطبيق القبلي و عند بدأ تطبيق البرنامج اتضح أن هناك مترشحين لم يلتحقوا بالتكوين، و آخرون أعادوا التكوين في بعض المواد فقط مما يجعلهم لا يداومون الحضور في كل الجلسات ، و آخرون أبدوا عدم الرغبة بالمشاركة في البرنامج بحجة إمكانية تغييهم المستمر. الأمر الذي قلص العينة الاجمالية إلى 62 سائقا موزعة بطريقة متساوية على العينتين أي 31 سائق في كل عينة، و قد تم وصف العينة الأساسية و فق جملة من الخصائص نوردها فيما يلي:

- خصائص العينة الأساسية حسب الجنس:

جدول رقم (45): خصائص العينة الأساسية حسب الجنس

الجنس	التكرارات		النسب المئوية	
	ع ضابطة	ع تجريبية	ع ضابطة	ع تجريبية
ذكر	29	29	93.5%	93.5%
أنثى	2	2	6.5%	6.5%
المجموع	31	31	100%	100%



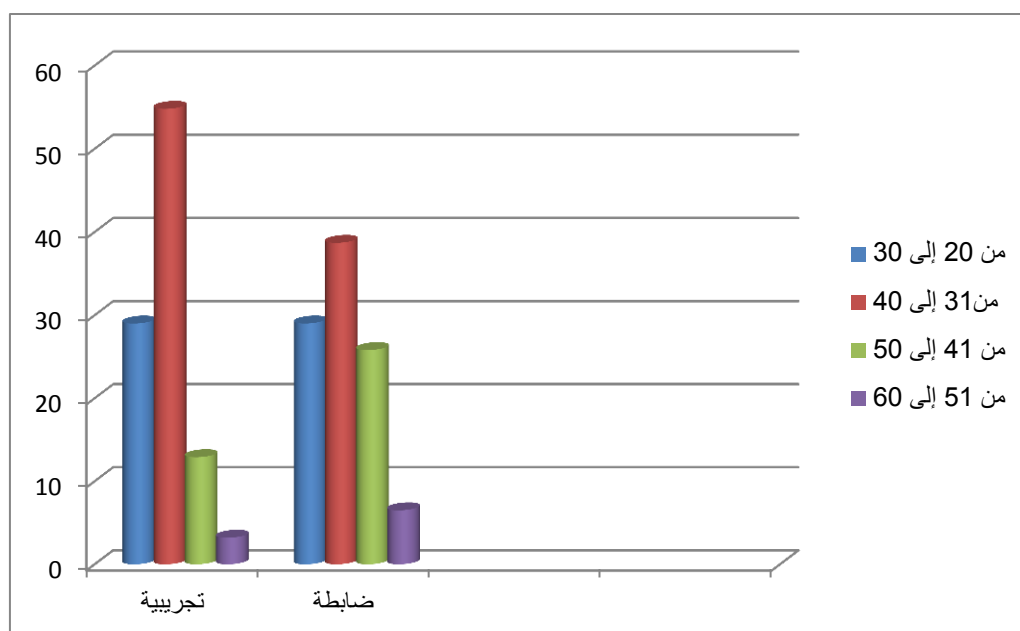
رسم بياني رقم (21): خصائص العينة الأساسية حسب الجنس

يتضح لنا من خلال البيانات المبينة في الجدول أن نسبة السائقات 6.5% مقارنة مع نسبة السائقين 93.5% متساوية لدى العينتين و تعكس النسبة الفعلية للسائقين مقارنة بالسائقات.

- خصائص العينة الأساسية حسب السن:

جدول رقم(46): خصائص العينة الأساسية حسب السن

النسب المئوية		التكرارات		الفئات العمرية
ع ضابطة	ع تجريبية	ع ضابطة	ع تجريبية	
%29	%29	9	9	من 20 إلى 30
%38.7	%54.8	12	17	من 31 إلى 40
%25.8	%12.9	8	4	من 41 إلى 50
%6.5	%3.2	2	1	من 51 إلى 60
%100	%100	31	31	المجموع



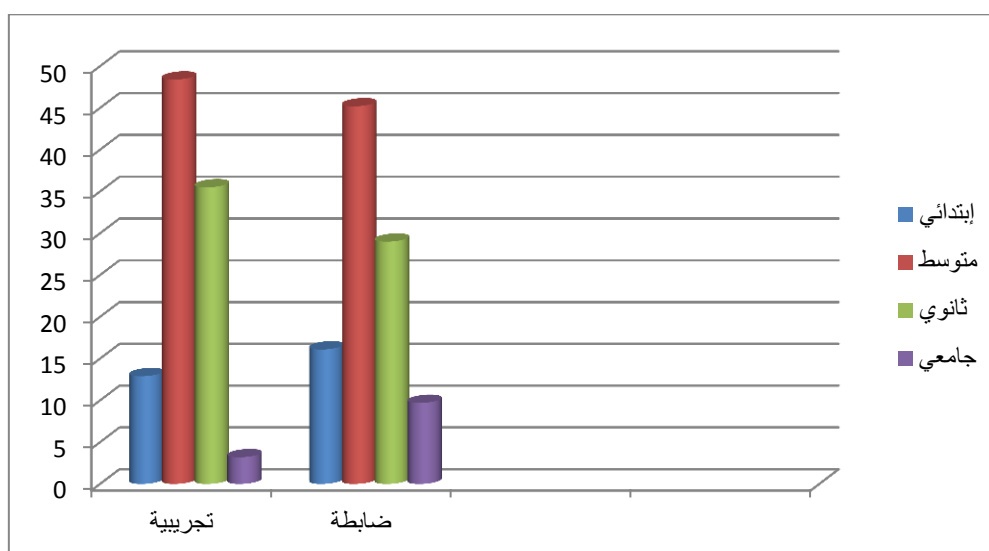
رسم بياني رقم(22): خصائص العينة الأساسية حسب السن

يتضح من خلال النتائج المبينة في الجدول أن الفئة من 20 إلى 30 و الفئة من 31 إلى 40 مثلت أكبر فئات السائقين عند كلا العينتين ، تليها الفئة من 41 إلى 50 و الفئة من 51 إلى 60 ، و نلاحظ هنا أن ترتيب توزيع الفئات العمرية مشابه لترتيبه في العينة الاستطلاعية مما يجعل خاصية العينة الأساسية حسب السن مشابهة لتوزيعها في المجتمع .

خصائص العينة الأساسية حسب المستوى التعليمي:

جدول رقم (47): خصائص العينة الأساسية حسب المستوى التعليمي

النسب المئوية		التكرارات		مستويات التعليم
ع ضابطة	ع تجريبية	ع ضابطة	ع تجريبية	
16.1%	12.9%	5	4	ابتدائي
45.2%	48.4%	14	15	متوسط
29%	35.5%	9	11	ثانوي
9.7%	3.2%	3	1	جامعي
100%	100%	31	31	المجموع



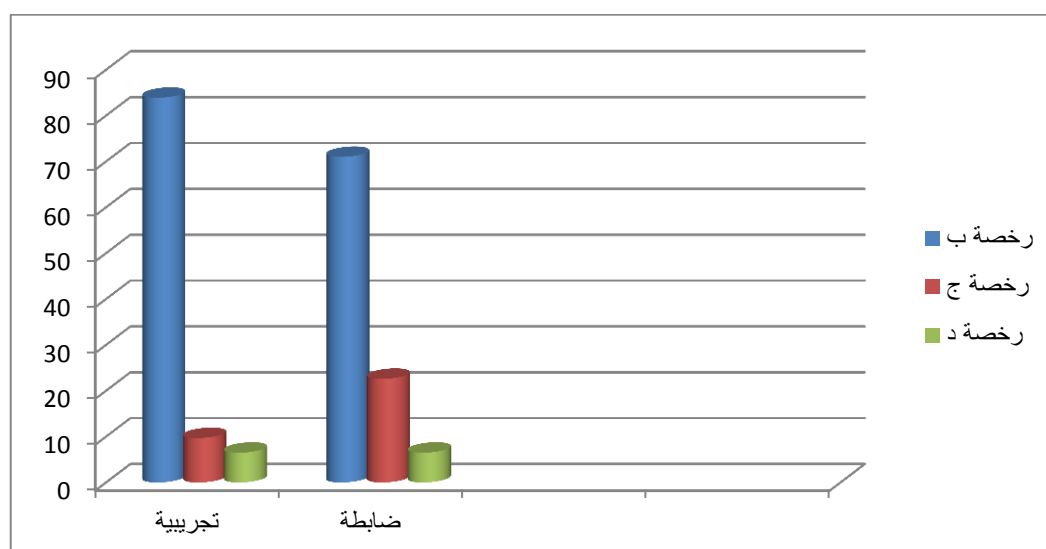
رسم بياني رقم (23): خصائص العينة الأساسية حسب المستوى التعليمي

يتبين من خلال النتائج أن توزيع السائقين بين العينتين متقاربا. و يتمشى المستوى التعليمي لأفراد العينة الذي كان أغلبه متوسطا (45.2% و 48.4%) و ثانويا (29% و 38.7%) و طبيعة العمل الذي تطمح إلى القيام به (سائق سيارة أجرة).

- خصائص العينة حسب نوع رخصة القيادة:

جدول رقم (48): خصائص العينة الأساسية حسب رخصة القيادة

النسب المئوية		التكرارات		نوع الرخصة
ع ضابطة	ع تجريبية	ع ضابطة	ع تجريبية	
71%	83.9%	22	26	الرخصة ب
22.6%	9.7%	7	3	الرخصة ج
6.5%	6.5%	2	2	الرخصة د
100%	100%	31	31	المجموع



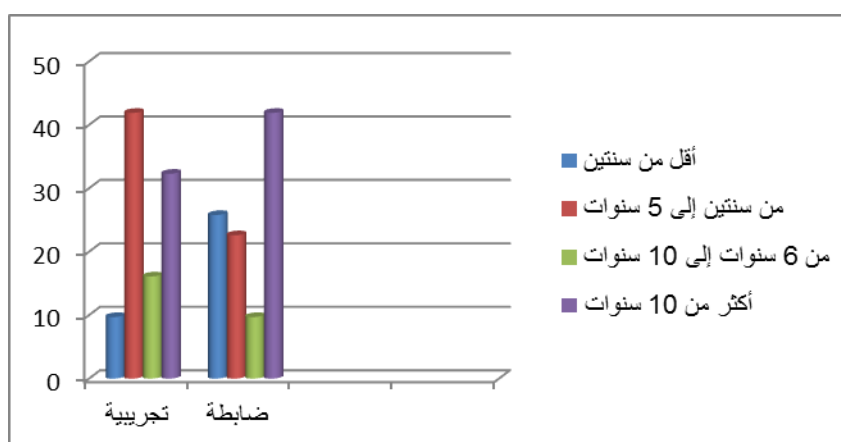
رسم بياني رقم (24): خصائص العينة الأساسية حسب نوع رخصة القيادة

يتضح لنا من خلال النتائج المبينة في الجدول. أن معظم السائقين هم من الفئة الحاملة لرخصة قيادة صنف (ب) تليها الفئة الحاملة للرخصة (ج) فالرخصة (د). كما يظهر التكافؤ بين العينتين في نوع الرخص المتحصل عليها.

– خصائص العينة الأساسية حسب مدة السياقة الفعلية:

جدول رقم(49): خصائص العينة الأساسية حسب مدة السياقة الفعلية

النسب المئوية		التكرارات		مدة السياقة الفعلية
ع ضابطة	ع تجريبية	ع ضابطة	ع تجريبية	
%25.8	%9.7	8	3	أقل من سنتين
%22.6	%41.9	7	13	من سنتين إلى 5 سنوات
%9.7	%16.1	3	5	من 6 سنوات إلى 10 سنوات
%41.9	%32.3	13	10	أكثر من 10 سنوات
%100	%100	31	31	المجموع



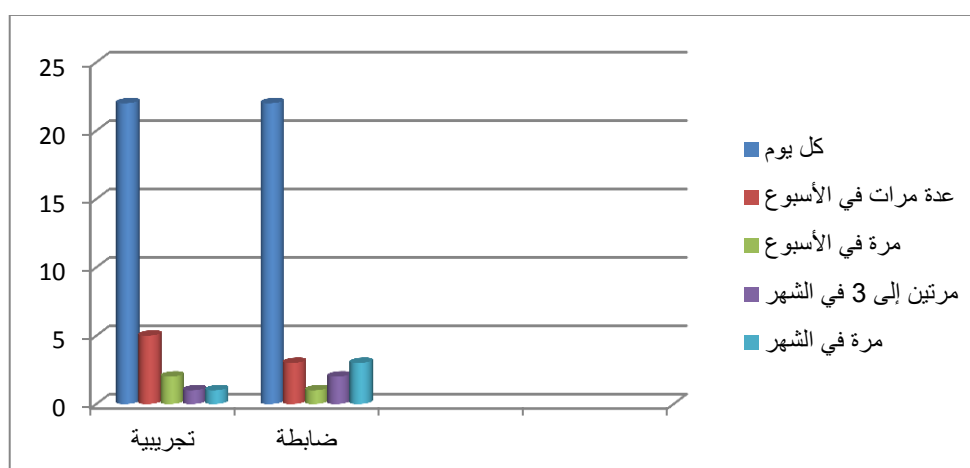
رسم بياني رقم(25): خصائص العينة الأساسية حسب مدة السياقة الفعلية

من خلال النتائج الموضحة أعلاه يتضح لنا أن توزيع أفراد العينة حسب مدة السياقة الفعلية كان متقاربا مما يعني أن العينة شملت جميع الخبرات المتعلقة بالسياقة.

خصائص العينة الأساسية حسب معدل السياقة:

جدول رقم(50): خصائص العينة الأساسية حسب معدل السياقة

النسب المئوية		التكرارات		معدل السياقة
ع ضابطة	ع تجريبية	ع ضابطة	ع تجريبية	
%71	%71	22	22	كل يوم
%9.7	%16.1	3	5	عدة مرات في الأسبوع
%3.2	%6.5	1	2	مرة في الأسبوع
%6.5	%3.2	2	1	مرتين إلى 3 في الشهر
%9.7	%3.2	3	1	مرة في الشهر
%100	%100	31	31	المجموع



رسم بياني رقم (26): خصائص العينة الأساسية حسب معدل السياقة

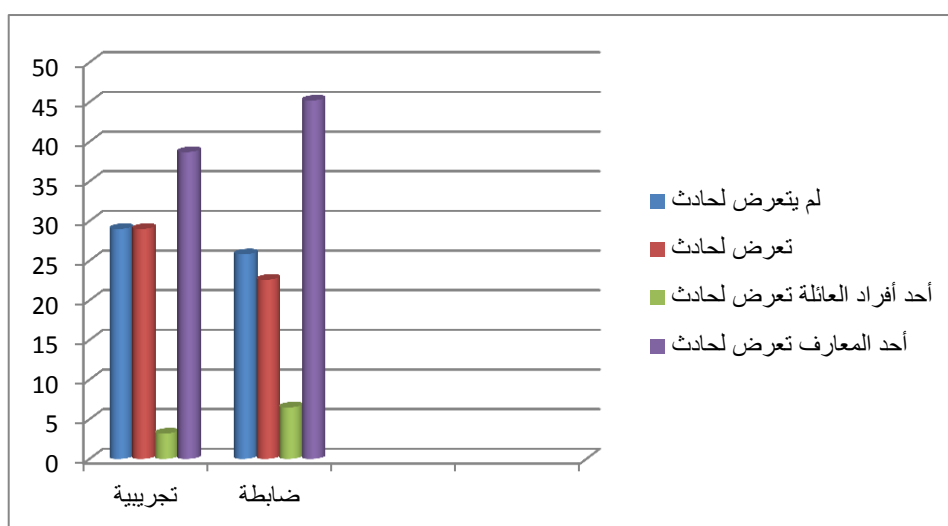
يتضح لنا من الجدول أعلاه أن نسبة السائقين الممارسين لسلوك السياقة بشكل يومي كانت الغالبة بنسبة 71% أي 22 فردا من كلا المجموعتين بينما توزع الأفراد التسعة الباقون من كل مجموعة على معدلات الاستخدام الأخرى.

- خصائص العينة الأساسية حسب أسبقية التعرض لحادث مرور:

جدول رقم(51): خصائص العينة الأساسية حسب أسبقية التعرض لحادث مرور

النسب المئوية		التكرارات		التعرض لحادث
ع ضابطة	ع تجريبية	ع ضابطة	ع تجريبية	
%25.8	%29	8	9	لم يتعرض لحادث
%22.6	%29	7	9	تعرض لحادث
%6.5	%3.2	2	1	أحد أفراد العائلة تعرض

لحادث				
أحد المعارف تعرض لحادث	12	14	%38.7	%45.2
المجموع	31	31	%100	%100



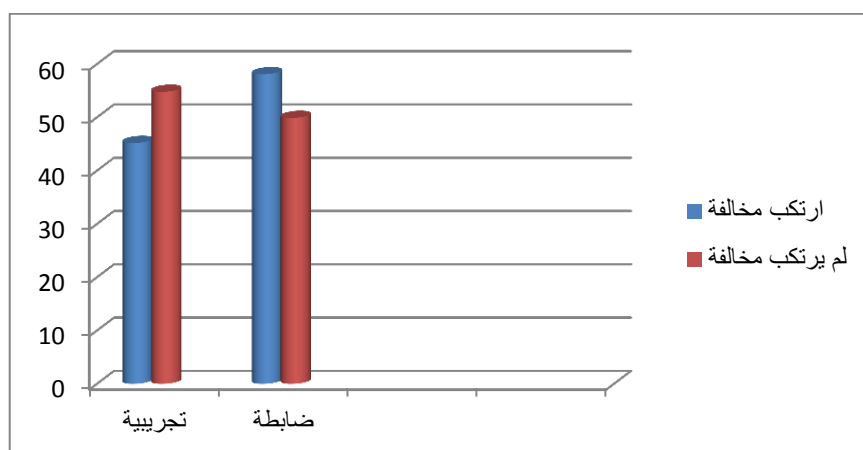
رسم بياني رقم (27): خصائص الأساسية العينة حسب أسبقية التعرض لحادث مرور

توضح لنا من خلال النتائج المبينة على الجدول أن نسبة السائقين الذين لم يسبق وأن خبروا تجربة التعرض لحادث مرور بلغت نسبة متقاربة من 25.8% إلى 29%، و بلغت نسبة السائقين الذين تعرضوا لخبرة الحادث بصفة شخصية نسباً ليست بالمتفاوتة من 29% إلى 22.6%. كما بلغت نسبة الذين صرحوا بأنه قد سبق و أن تعرض أفراد أقاربهم لحادث 3.2% و 6.5%، في حين صرح أكثر من 38.7% إلى 45.2% من السائقين بأن أحد معارفهم هم من تعرضوا لحادث مرور.

– خصائص العينة الأساسية حسب التعرض لعقوبة ارتكاب مخالفة مرورية:

جدول رقم (52): خصائص العينة الأساسية حسب التعرض لعقوبة جاز ارتكاب مخالفة مرورية

النسب المئوية		التكرارات		ارتكاب مخالفة
ع ضابطة	ع تجريبية	ع ضابطة	ع تجريبية	
%58.1	%45.2	18	14	ارتكب مخالفة
%49.9	%54.8	13	17	لم يرتكب مخالفة
%100	%100	31	31	المجموع



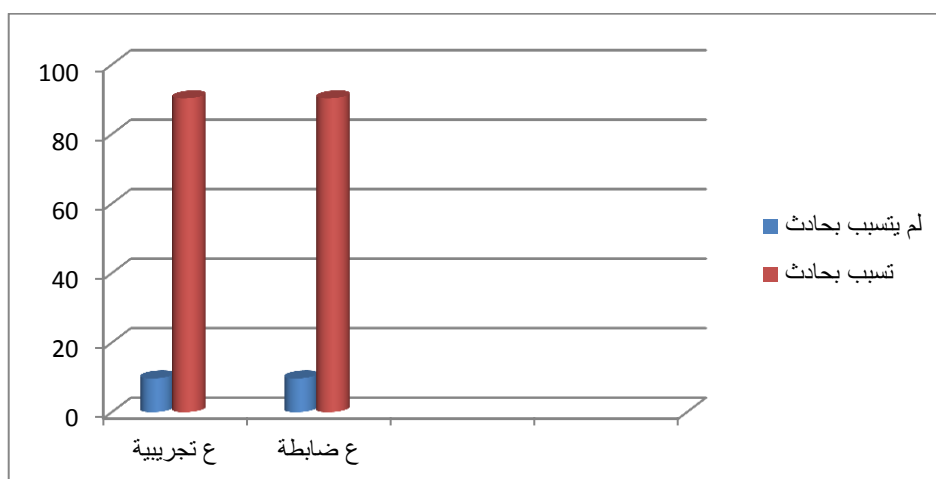
رسم بياني رقم (28): توزيع أفراد العينة الأساسية حسب التعرض لعقوبة جراء ارتكاب مخالفة مرورية

من خلال الجدول يتضح لنا أن حوالي نصف أفراد العينة 45.2% إلى 58.1% صرحوا بأنهم قد تعرضوا لعقوبة جراء ارتكاب مخالفة مرورية، في حين تراوحت نسبة الذين لم يتعرضوا لعقوبة جراء ارتكاب مخالفة مرورية 49.9% و 54.8%.

- خصائص العينة الأساسية حسب التسبب بحادث مرور:

جدول رقم (53): خصائص العينة الأساسية حسب التسبب بحادث مرور

النسب المئوية		التكرارات		التسبب بحادث
ع ضابطة	ع تجريبية	ع ضابطة	ع تجريبية	
9.7%	9.7%	3	3	تسبب بحادث
90.3%	90.3%	28	28	لم يتسبب بحادث
100%	100%	31	31	المجموع

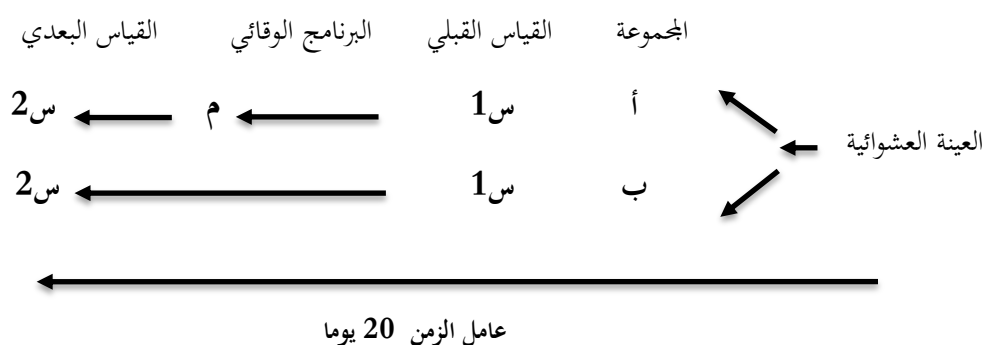


رسم بياني رقم (29): توزيع أفراد العينة الأساسية حسب التسبب في حادث مرور

يتضح لنا من خلال النتائج الميينة أعلاه ، أن نسبة التسبب في حادث مرور متساوية لدى العينتين، كما تبين أنه على الرغم من أن قرابة نصف العينة تعرضت لعقوبة جراء ارتكاب مخالفة مرورية ، إلا أن 9.7% فقط صرحوا بأنهم من تسبب بالحادث عند كلتا العينتين.

4 - التصميم التجريبي و ضبط متغيرات البحث

تم الاعتماد على التصميم التجريبي للمجموعات المتكافئة بقياس قبلي و بعدي، و يعتبر هذا التصميم حسب رجاء محمود أبوعلام من التصاميم التجريبية الحقيقية ويلاحظ في هذا التصميم وجود مجموعة ضابطة و أخرى تجريبية حيث يوزع الأفراد عشوائيا على كل مجموعة قبل الاختبار القبلي(ص.222). و الشكل التالي يوضح التصميم المعتمد في هذا البحث:



شكل رقم (30) التصميم التجريبي المعتمد في البحث

و تجدر الإشارة هنا إلى أن الباحثة بنت تصورا أوليا للقيام بقياس متكرر (قبلي - بعدي - تباعي) في مدة لا تقل عن شهرين و قامت بتدوين أرقام هواتف أفراد العينة التجريبية لتسهيل عملية الالتقاء معهم، إلا أن تعذر جمع أفراد عينة البحث ضمن الظروف المناسبة للتطبيق حال دون ذلك، الأمر الذي فرض علينا الالتزام بالمدة التي يتوافد عليها أفراد العينة على مركز التكوين المهني و التمهين.

لتحقيق أكبر قدر من الضبط التجريبي للعوامل التي يمكن أن تتدخل في سير التجربة حرصت الباحثة على ما يلي:

- 1- ضمان عشوائية توزيع العينتين (سبق شرحها).
- 2- ضمان مرور العينتين التجريبية و الضابطة بنفس ظروف التكوين، حتى يعزى التغير في الأداء على المقياسين إلى المعالجة التجريبية.
- 3- حرص الطالبة الباحثة على تطبيق البرنامج الوقائي و القياسين القبلي و البعدي بصفة شخصية ، بغية الوقوف على اتباع إجراءات تطبيق الجلسات بدقة ، وملاحظة تفاعل أعضاء العينة التجريبية مع الجلسات وكذا بهدف التيقظ لكل عامل قد يتدخل في الموقف التجريبي.

4- حضور كل حصص التكوين مع المجموعة التجريبية و الاطلاع على محتوى التكوين التي تقدم للمتدربين و التأكد من عدم تداخلها مع البرنامج الوقائي . و في هذا الشأن سجلت الباحثة جملة من الملاحظات نوجزها فيما يلي:

- ركز الأساتذة في التكوين على حقوق و واجبات سائق سيارة الأجرة و الزبون .
- اكتفى الأساتذة بتقديم معلومات سطحية و وجيزة حيث لم تتجاوز معظم الحصص ساعة واحدة باستثناء حصة الاسعافات الأولية و جغرافيا المدينة و سياقة سيارة الأجرة و التي استمر التكوين فيها لمدة ساعتين عوض أربع ساعات. أضف إلى أن التكوين شمل نصف الحجم الساعي المبرمج بسبب اكتفاء الأساتذة بحصة واحدة عوض حصتين برمجتا لنفس المادة، ناهيك عن تغيب بعض المكونات عن البرنامج بحجة أنه تكوين روتيني. وهذا ما يسر على الطالبة الباحثة استمرارية جلسات البرنامج بشكل طبيعي.
- التأكد من عدم وجود فروق في المتغيرات الدخيلة السن ؛ المستوى التعليمي ؛ نوع رخصة السياقة ؛ مدة السياقة الفعلية ؛ معدل السياقة؛ التعرض لحادث مرور؛ التعرض لعقوبة جراء ارتكاب المخالفات المرورية (انظر الملحق رقم2) بين المجموعتين باستخدام اختبار كاي مربع للاستقلالية ، باستثناء متغيري الجنس و التسبب في حادث مرور الذين ثبت تجانسهما عند العينتين من خلال وصف العينة الأساسية ، كما هو موضح في النتائج التالية:

جدول رقم (54): نتائج اختبار كاي مربع للاستقلالية لحساب الفروق بين رتب المتغيرات الدخيلة لدى

المجموعتين التجريبية و الضابطة

مستوى دلالة الاختبار	درجة الحرية	قيمة كاي مربع	المجموع	المجموعة		المتغير	
				الضابطة	التجريبية		
0.47	3	2.52	18	9	9	من 20 إلى 30	السن
			29	12	17	من 31 إلى 40	
			12	8	4	من 41 إلى 50	
			3	2	1	من 51 إلى 60	
			62	31	31	المجموع	
0.71	3	1.34	9	5	4	ابتدائي	المستوى التعليمي
			29	14	15	متوسط	
			20	9	11	ثانوي	
			4	3	1	جامعي	
			62	31	31	المجموع	

0.38	2	1.93	48	22	26	الرخصة ب	نوع رخصة السياقة
			10	7	3	الرخصة ج	
			4	2	2	الرخصة د	
			62	31	31	المجموع	
0.17	3	4.96	11	8	3	أقل من سنتين	مدة السياقة الفعالية
			20	7	13	من سنتين إلى 5 سنوات	
			8	3	5	من 6 سنوات إلى 10 سنوات	
			23	13	10	أكثر من 10 سنوات	
			62	31	31	المجموع	
0.70	4	2.16	44	22	22	كل يوم	معدل السياقة
			8	3	5	عدة مرات في الأسبوع	
			3	1	2	مرة في الأسبوع	
			3	2	1	مرتين إلى 3 في الشهر	
			4	3	1	مرة في الشهر	
			62	31	31	المجموع	
0.85	3	0.97	16	8	9	لم يتعرض لحادث	التعرض لحادث مرور
			17	7	9	تعرض لحادث	
			3	2	1	أحد أفراد العائلة تعرض لحادث	
			26	14	12	أحد المعارف تعرض لحادث	
			62	31	31	المجموع	
0.309	1	1.03	32	18	14	ارتكب مخالفة	ارتكاب المخالفات المرورية
			30	13	17	لم يرتكب مخالفة	
			62	31	31	المجموع	

توضح لنا من خلال نتائج حساب اختبار كاي مربع للاستقلالية النتائج التالية:

- غياب الفروق في المراحل العمرية للسائقين بين المجموعتين التجريبية و الضابطة حيث بلغت قيمة كاي مربع 2.52، و هي قيمة غير دالة إحصائياً لأن $p = 0.47 < 0.05$ ، ومنه هناك تجانس بين لعينتين من حيث السن.

- لا توجد فروق دالة إحصائية بين المجموعتين التجريبية و الضابطة في المستوى التعليمي، حيث بلغت قيمة كاي مربع 1.34 و هي قيمة غير دالة إحصائية لأن $p = 0.71 > 0.05$. ومنه هناك تجانس بين لعينتين من حيث المستوى التعليمي.
- تتجانس المجموعتين التجريبية و الضابطة من حيث نوع رخصة السياقة المتحصل عليها ، فقد بلغت قيمة كاي مربع 1.93 و هي قيمة غير دالة إحصائية لأن $p = 0.38 > 0.05$.
- لا تختلف مدة السياقة الفعلية بين سائقي العينة التجريبية و العينة الضابطة ، حيث بلغت قيمة كاي مربع 4.96 و هي قيمة غير دالة إحصائية لأن $p = 0.17 > 0.05$.
- تتجانس المجموعتين التجريبية و الضابطة من حيث معدل السياقة المتحصل عليها ، فقد بلغت قيمة كاي مربع 2.16 و هي قيمة غير دالة إحصائية لأن $p = 0.70 > 0.05$.
- لا توجد فروق في خبرة التعرض لحادث مرور بين سائقي العينة التجريبية و العينة الضابطة، فقد بلغت قيمة كاي مربع 0.97 و هي قيمة غير دالة إحصائية لأن $p = 0.85 > 0.05$.
- عدم وجود فروق دالة إحصائية بين المجموعتين التجريبية و الضابطة في ارتكاب المخالفات المرورية حيث بلغت قيمة كاي مربع 1.03 و هي قيمة غير دالة إحصائية لأن $p = 0.30 > 0.05$.

5- إجراءات البحث الأساسي

تمت اجراءات الدراسة الأساسية وفق الخطوات التالية:

بعد الانتهاء من طباعة أدوات البرنامج الوقائي و المتمثلة في (440 مطوية / 22 معلقة / 280 ملصقة / 34 دفتر للواجبات السلوكية و تدوين الملاحظات الذاتية / 330 استمارة لتقييم البرنامج / 160 نسخة من الاختبارات التي تقيس متغيرات الدراسة). توجهت الباحثة إلى مديرية النقل لولاية سيدي للاستعلام بشكل مفصل على كيفية سير تكوين سائقي سيارات الأجرة.

بعدها توجهنا إلى مدير مركز التكوين المهني و التمهين ببلدية سيدي لحسن أين تتم عملية التكوين وفق اتفاقية مبرمة مع المركز الوطني للتكوين عن بعد cnepd - فرع وهران - للحصول على إذن (أنظر الملحق رقم 1) بالسماح لنا بتطبيق البرنامج الوقائي على المجموعة التي سوف يتم انطلاق تكوينها في الدورة المقبلة ، أين تم تقديم شرح مفصل عن

طبيعة العمل الذي سوف تقوم به الباحثة مع المترشحين ، قصد إعلام الأساتذة القائمين على التكوين و الطاقم الإداري العامل بالمركز كي لا يتم التعرض لأيّة عوائق أثناء التطبيق.

في الخطوة التالية قامت الطالبة الباحثة بالتعيين العشوائي للعينة و ذلك بعد الحصول على قوائم المترشحين .(سبق شرحه) ، ثم في أول يوم حضر فيه المترشحون قصد الانطلاق في فترة التكوين ، قامت الباحثة بالتعريف بنفسها و أكدت على أنّها لا تنتمي إلى فرقة التكوين كي تتحاشى زيف النتائج على الاستبيانات نتيجة لما لمستته من عدم ثقة في بادئ الأمر من أفراد العينة، بعدها تم إجراء التطبيق القبلي على كلتي العينتين ، أثناء الفترة الصباحية بالنسبة العينة الضابطة و خلال الفترة المسائية لدى العينة التجريبية ، كما طلبنا من أفراد العينة تدوين أسمائهم و أرقام هواتفهم بغية الاتصال بهم لإجراء القياس التبعي الذي عزمنا على تطبيقه ولم يتسن لنا ذلك (أنظر الملحق رقم 20) ، و اتفقت الباحثة مع المشاركين على طبيعة البرنامج الذي سوف يشاركون فيه، وهنا أكدت الباحثة على ترك الحرية التامة لمن لا يرغب في المشاركة في البرنامج . و بالفعل اعتذر البعض عن المشاركة بحجة عدم تمكنهم من الانضباط في حضور الجلسات.

في اليوم الموالي بدأت الباحثة أشغال الجلسة الأولى و استمر العمل على نفس المنوال إلى غاية آخر جلسة بعد 15 يوما. وفي آخر جلسة اتفقت الباحثة مع أفراد العينة التجريبية أنه سيتم توزيع شهادات المشاركة عليهم في البرنامج الوقائي [و لم تشأ الباحثة إخبارهم بأنه سوف يطبق عليهم الاختبار البعدي قصد تجنب التصنع في الاجابات] في اليوم الذي سوف تتم فيه برمجة إجراء امتحان التكوين لأنه عادة ما يجرى بعد 4 إلى 5 أيام من الانتهاء من التكوين، وذلك لسببين اثنين، أولهما هو ضمان حضور جميع أفراد العينة (التجريبية و الضابطة) أكثر مما لو تم تحديد يوم آخر. أما السبب الثاني هو تعمد المباعدة بين آخر جلسة و التطبيق البعدي ليكون هناك متسع من الوقت لتعديل السلوك وفق الواجبات السلوكية. ثم في آخر لقاء تم تطبيق القياس البعدي بعد 20 يوما من تطبيق القياس القبلي ، و وزعت شهادات المشاركة في البرنامج الوقائي على السائقين .

6- أساليب المعالجة الإحصائية للبيانات

تمت الاستعانة بالإصدار العشرين للحزمة الإحصائية للعلوم الاجتماعية (SPSS20) في معالجة البيانات توخياً للدقة و السرعة . حيث استخدمت الباحثة الأساليب الإحصائية التالية:

- المتوسطات الحسابية و الانحراف المعياري و النسب المئوية.
- معامل ارتباط بيرسون لحساب صدق الاتساق الداخلي و حساب ثبات إعادة التطبيق لاختباري البحث.
- معامل ألفا كرومباخ لحساب ثبات الاتساق الداخلي لاختباري البحث.
- حساب الدرجة المعيارية Z و الدرجة المعيارية المعدلة (التائية) وفق المعادلة التالية:

$$\text{الدرجة المعيارية التائية} = \frac{\text{س} - \text{م}}{\text{ع}} \times 10 + 50$$

(س= الدرجة ، م = المتوسط الحسابي ، ع = الانحراف المعياري) و نقصد بها الدرجة المعيارية ، 10 = انحراف معياري جديد ، 50 = متوسط حسابي جديد (معمرية، 2012، ص.106).

- اختبار كاي مربع للاستقلالية Chi-Square لحساب الفروق بين رتب المتغيرات الدخيلة لدى المجموعتين التجريبية و الضابطة قصد تقدير التجانس بينهما.
- اختبارات لعينتين متطابقتين لحساب الفروق بين القياس القبلي و البعدي.
- اختبارات لعينتين مستقلتين لحساب الفروق في القياسين القبلي و البعدي بين العينتين التجريبية و الضابطة.
- قياس مقدار حجم تأثير المتغير المستقل باستخدام قانون كوهين D كالتالي:

■ في حالة استخدام اختبار - ت للمجموعتين المستقلتين

نستخدم المعادلة التالية:

$$\text{Effect size } D = (M1 - M2) / SD$$

حيث:

M1 = متوسط المجموعة التجريبية.

M2 = متوسط المجموعة الضابطة.

SD = الانحراف المعياري لإحدى المجموعتين بافتراض تساويها.

أما إذا كان الانحراف المعياري للعينتين غير متساو، فإن قيمة الانحراف المعياري المستخدم في المعادلة السابقة يحسب كالتالي:

$$SD = \frac{\sqrt{sd1^2 + sd2^2}}{2}$$

حيث: $sd1^2$ و $sd2^2$ هما انحراف المعياري للعينتين 1 و 2 (بابطين ، 2002، ص.96)

■ في حالة استخدام اختبار - ت للمجموعة الواحدة :

نستخدم المعادلة التالية:

$$\text{Effect size } D = (M \text{ post} - M \text{ pre}) / SD \text{ pre}$$

حيث:

M post = متوسط المجموعة بعد المعالجة (الاختبار البعدي).

M pre = متوسط المجموعة قبل المعالجة (الاختبار القبلي) .

SD pre = انحراف المعياري المجموعة قبل المعالجة (انحراف الاختبار القبلي)

ويمكن استخدام المعايير التي اقترحها (كوهين **Cohen**) للدلالة على مقدار حجم التأثير كما هي مبينة في

الجدول التالي :

جدول رقم (55): المستويات المعيارية لمقدار حجم الأثر (d)

المستويات المعيارية			نوع المقياس
حجم كبير	حجم متوسط	حجم صغير	
أكبر 0.70	0.70 .0.41	أقل من 0.41	Effect size (D)

(الهزاع، د.ت) ص.8)

الفصل السادس:
عرض و تحليل ومناقشة
و تفسير النتائج

أولاً: عرض و تحليل النتائج
ثانياً: مناقشة و تفسير النتائج

بعد أن تناولنا في الفصل السابق الجانب المنهجي و الإجرائي للبحث سوف يتم في هذا الفصل تناول نتائج الفرضيات بالعرض و التحليل و المناقشة ، وذلك بتقسيمها إلى جانبين أحدهما خصص لعرض نتائج الفرضيات وتحليلها بينما خصص الجانب الثاني لمناقشة و تفسير النتائج.

أولاً: عرض و تحليل نتائج الفرضيات

1- عرض و تحليل نتائج الفرضية الأولى:

تنص الفرضية الأولى على وجود مستوى تفاؤل غير واقعي متوسط وذلك في القياس القبلي لدى العينة الكلية. للتحقق من هذه الفرضية تم الاعتماد على الدرجات الفاصلة في تحديد التفاؤل غير الواقعي لدى السائق، و ذلك من خلال إجراء تصنيف للمتوسط الحسابي للعينة الكلية في القياس القبلي وفق مستويات التفاؤل غير الواقعي التي تم استخراجها عند تقنين الاختبار. و النتائج موضحة في الجدول التالي:

جدول رقم (56): مستوى التفاؤل غير الواقعي لدى العينة الكلية في القياس القبلي

المتغير	العينة	المتوسط الحسابي	الدرجة الخام الكلية	الدرجة المعيارية التائية	مستويات التفاؤل غير الواقعي
التفاؤل غير الواقعي	62	52.5645	50-35	41-28	منخفض
			67-51	56-42	متوسط
			95-68	82-57	مرتفع

نلاحظ من خلال النتائج الموضحة في الجدول رقم (56) أن قيمة متوسط العينة الكلية بلغت (52.5645) ، و انطلاقاً من مستويات التفاؤل غير الواقعي التي استخراجناها من معايير الاختبار المعد لقياسها(أنظر الجدول رقم 31)، تنتمي هذه القيمة إلى المستوى المتوسط، مما يعني أن مستوى التفاؤل غير الواقعي لدى العينة الكلية في القياس القبلي متوسط، وعليه يمكننا القول بأن الفرضية قد تحققت.

2- عرض و تحليل نتائج الفرضية الثانية:

نص الفرضية الثانية « وجود مستوى سلوك سياقة متوسط الأمان في القياس القبلي لدى العينة الكلية ». بهدف التحقق من هذه الفرضية تم الاعتماد على الدرجات الفاصلة في تحديد سلوك السياقة الآمنة، وذلك من خلال إجراء تصنيف للمتوسط الحسابي للعينة الكلية في القياس القبلي وفق مستويات سلوك السياقة الآمنة التي تم استخراجها عند تقنين الاختبار. و النتائج موضحة في الجدول التالي:

جدول رقم (57): مستوى سلوك السياقة الآمنة لدى العينة الكلية في القياس القبلي

المتغير	العينة	المتوسط الحسابي	الدرجة الخام الكلية	الدرجة المعيارية التائية	مستويات سلوك السياقة الآمنة
سلوك السياقة الآمنة	62	148,5323	137-111	41-23	ضعيفة الأمان
			159-138	56-42	متوسطة الأمان
			182-160	72-57	آمنة

نلاحظ من خلال النتائج الموضحة في الجدول رقم(57) أن قيمة متوسط العينة الكلية بلغت (148,5323) ، و بالرجوع إلى مستويات سلوك السياقة الآمنة المستخرجة من معايير اختبار هذا المتغير (أنظر الجدول رقم42) ، يتوضح لنا أن هذه القيمة تنتمي إلى مستوى السياقة متوسطة الأمان، وعليه يمكننا القول بأن الفرضية التي تنص على أن مستوى سلوك السياقة الآمنة لدى العينة الكلية في القياس القبلي متوسط الأمان قد تحققت.

3- عرض و تحليل نتائج الفرضية الثالثة:

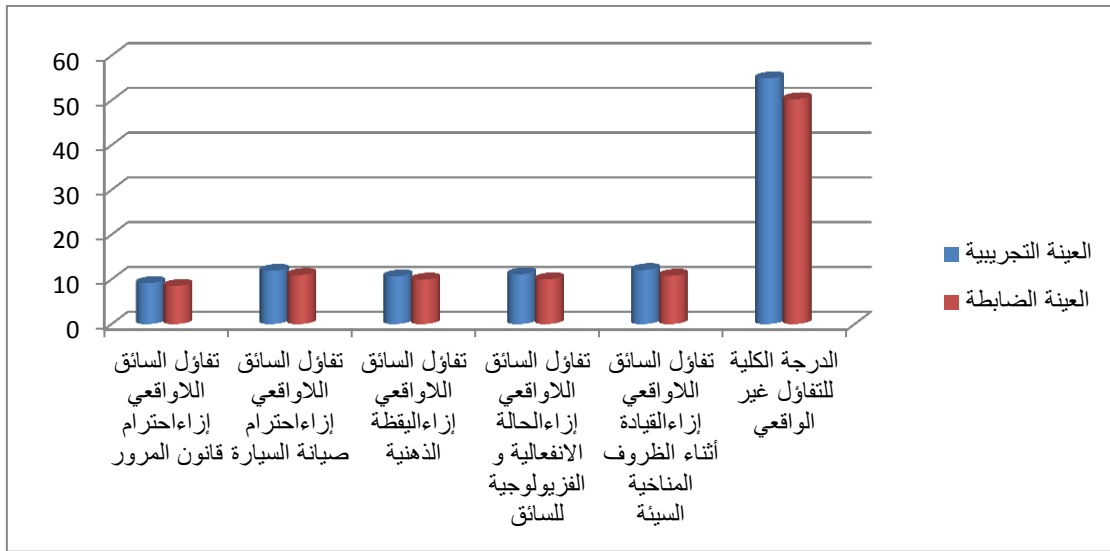
نص الفرضية الثالثة: « لا يختلف أداء أفراد العينة الضابطة عن أداء أفراد العينة التجريبية على محاور اختبار التفاؤل غير الواقعي في القياس القبلي»

تم استخدام اختبار (ت) لعينتين مستقلتين بهدف تقصي تكافؤ أداء المجموعتين التجريبية و الضابطة على محاور اختبار التفاؤل غير الواقعي في القياس القبلي فجاءت النتائج كما هي مبينة في الجدول التالي:

جدول رقم (58): نتائج اختبار ت للفروق بين متوسطي العينتين التجريبية و الضابطة في محاور التفاؤل غير الواقعي عند القياس القبلي

مستوى الدلالة Sig (2-tailed)	قيمة "ت" T.	الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي	عدد الأفراد	المجموعة	محاور التفاؤل غير الواقعي
,252 غير دالة	1,155	2,40966	9,1613	31	العينة التجريبية	تفاؤل السائق اللاواقعي إزاء
		1,96420	8,5161	31	العينة الضابطة	احترام قانون المرور
,239 غير دالة	1,189	3,21823	11,9032	31	العينة التجريبية	تفاؤل السائق اللاواقعي إزاء
		2,97191	10,9677	31	العينة الضابطة	احترام صيانة السيارة
,217 غير دالة	1,248	2,22933	10,6452	31	العينة التجريبية	تفاؤل السائق اللاواقعي إزاء
		2,24997	9,9355	31	العينة الضابطة	اليقظة الذهنية
,101 غير دالة	1,665	2,89531	11,1290	31	العينة التجريبية	تفاؤل السائق اللاواقعي إزاء
		2,42212	10,0000	31	العينة الضابطة	الحالة الانفعالية و الفيزيولوجية للسائق

غير دالة ,105	1,647	3,14044	12,0645	31	العينة التجريبية	تفاؤل السائق اللاواقعي إزاء القيادة أثناء الظروف المناخية السيئة
		2,86844	10,8065	31	العينة الضابطة	
غير دالة ,075	1,815	10,42547	54,9032	31	العينة التجريبية	الاختبار ككل
		9,85802	50,2258	31	العينة الضابطة	



رسم بياني رقم (31) مستوى التفاؤل غير الواقعي لدى العينتين التجريبية و الضابطة في القياس القبلي

تظهر لنا النتائج المبينة في الجدول رقم (58) ما يلي:

- لا يختلف أداء أفراد العينة الضابطة عن أداء أفراد العينة التجريبية على محور تفاؤل السائق اللاواقعي إزاء احترام قانون المرور، حيث بلغت قيمة (ت) = 1.155 و قيمة $p = 0.252$ ، و هي غير دالة إحصائياً كونها أكبر من مستوى الدلالة 0.05.
- لا توجد فروق بين أداء أفراد العينة الضابطة و أداء أفراد العينة التجريبية على محور تفاؤل السائق اللاواقعي إزاء صيانة السيارة، حيث بلغت قيمة (ت) = 1.189 و قيمة $p = 0.239$ ، و هي غير دالة إحصائياً كونها أكبر من مستوى الدلالة 0.05.
- لا يختلف أداء أفراد العينة الضابطة عن أداء أفراد العينة التجريبية على محور تفاؤل السائق اللاواقعي إزاء الذهنية للسائق، حيث بلغت قيمة (ت) = 1.248 و قيمة $p = 0.217$ ، و هي غير دالة إحصائياً كونها أكبر من مستوى الدلالة 0.05.
- لا توجد فروق بين أداء أفراد العينة الضابطة و أداء أفراد العينة التجريبية على محور تفاؤل السائق اللاواقعي إزاء الحالة الانفعالية و الفيزيولوجية للسائق، حيث بلغت قيمة (ت) = 1.665 و قيمة $p = 0.101$ ، و هي غير دالة إحصائياً كونها أكبر من مستوى الدلالة 0.05.

- لا يختلف أداء أفراد العينة الضابطة عن أداء أفراد العينة التجريبية على محور تفاعل السائق اللاواعي إزاء القيادة أثناء الظروف المناخية السيئة ، حيث بلغت قيمة (ت) = 1.647 و قيمة $p = 0.105$ ، و هي غير دالة إحصائياً كونها أكبر من مستوى الدلالة 0.05.
- لا يختلف أداء أفراد العينة الضابطة عن أداء أفراد العينة التجريبية على الدرجة الكلية لاختبار التفاعل غير الواقعي، حيث بلغت قيمة (ت) = 1.815 و قيمة $p = 0.075$ ، و هي غير دالة إحصائياً كونها أكبر من مستوى الدلالة 0.05 ، مما يعني أن الفرضية الثالثة قد تحققت.

4- عرض و تحليل نتائج الفرضية الرابعة:

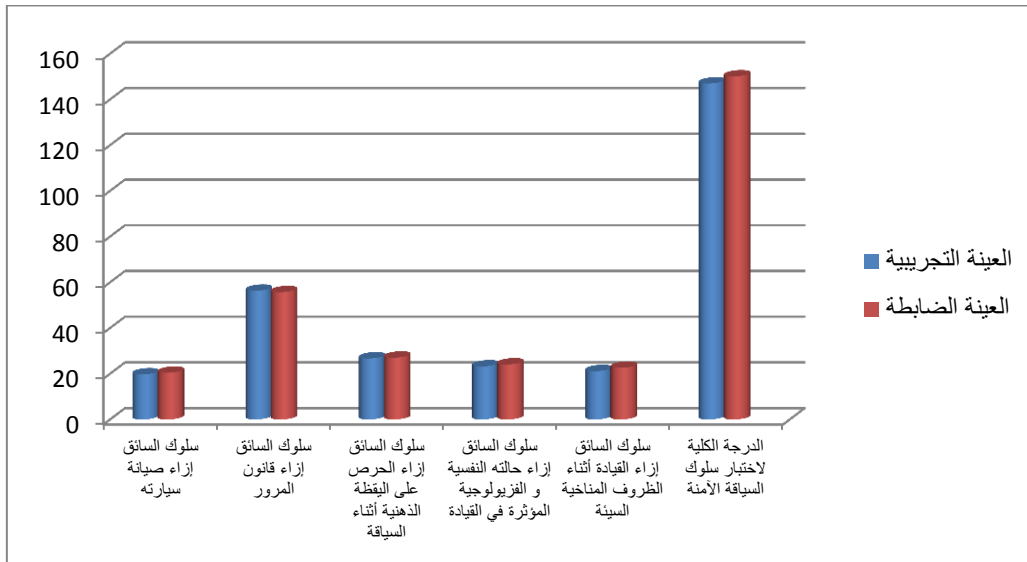
نص الفرضية الرابعة: « لا يختلف أداء أفراد العينة الضابطة عن أداء أفراد العينة التجريبية على محاور اختبار سلوك السياقة الآمنة في القياس القبلي»

استخدمت الطالبة الباحثة اختبار (ت) لعينتين مستقلتين بهدف تقصي تكافؤ أداء المجموعتين التجريبية و الضابطة على محاور اختبار سلوك السياقة الآمنة في القياس القبلي فجاءت النتائج كما هي مبينة في الجدول التالي:

جدول رقم (59): نتائج اختبار ت للفروق بين متوسطي العينتين التجريبية و الضابطة في محاور سلوك

السياقة الآمنة عند القياس القبلي

مستوى الدلالة Sig (2-tailed)	قيمة " ت " T.	الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي	عدد الأفراد	المجموعة	محاور سلوك السياقة الآمنة
,367 غير دالة	0,910	3,49254	19,7419	31	العينة التجريبية	سلوك السائق إزاء صيانة سيارته
		2,57991	20,4516	31	العينة الضابطة	
,642 غير دالة	0,467	6,06843	56,3226	31	العينة التجريبية	سلوك السائق إزاء قانون المرور
		4,05950	55,7097	31	العينة الضابطة	
,561 غير دالة	0,585	2,19383	26,7097	31	العينة التجريبية	سلوك السائق إزاء الحرص على اليقظة الذهنية أثناء السياقة
		2,56821	27,0645	31	العينة الضابطة	
,207 غير دالة	1,275	2,60397	23,2258	31	العينة التجريبية	سلوك السائق إزاء حالته النفسية و الفيزيولوجية المؤثرة في القيادة
		2,77314	24,0968	31	العينة الضابطة	
,041 دالة	2,107	3,52228	21,1613	31	العينة التجريبية	سلوك السائق إزاء القيادة أثناء الظروف المناخية السيئة
		1,52047	22,6129	31	العينة الضابطة	
,226 غير دالة	1,224	11,84760	146,9677	31	العينة التجريبية	الاختبار ككل
		7,87974	150,0968	31	العينة الضابطة	



رسم بياني رقم (32) مستوى سلوك السياقة الآمنة لدى العينتين التجريبية و الضابطة في القياس القبلي

تظهر لنا النتائج المبينة في الجدول رقم (59) ما يلي:

- لا يختلف أداء أفراد العينة الضابطة عن أداء أفراد العينة التجريبية على محور سلوك السائق إزاء صيانة سيارته حيث بلغت قيمة (ت) = 0.910 و قيمة $p = 0.367$ ، و هي غير دالة إحصائياً كونها أكبر من مستوى الدلالة 0.05.
- لا توجد فروق بين أداء أفراد العينة الضابطة و أداء أفراد العينة التجريبية على محور سلوك السائق إزاء قانون المرور، حيث بلغت قيمة (ت) = 0.467 و قيمة $p = 0.642$ ، و هي غير دالة إحصائياً كونها أكبر من مستوى الدلالة 0.05.
- لا يختلف أداء أفراد العينة الضابطة عن أداء أفراد العينة التجريبية على محور سلوك السائق إزاء الحرص على اليقظة الذهنية أثناء السياقة، حيث بلغت قيمة (ت) = 0.585 و قيمة $p = 0.561$ و هي غير دالة إحصائياً كونها أكبر من مستوى الدلالة 0.05.
- لا توجد فروق بين أداء أفراد العينة الضابطة و أداء أفراد العينة التجريبية على محور سلوك السائق إزاء حالته النفسية و الفيزيولوجية المؤثرة في القيادة، حيث بلغت قيمة (ت) = 1.275 و قيمة $p = 0.207$ ، و هي غير دالة إحصائياً كونها أكبر من مستوى الدلالة 0.05.
- يختلف أداء أفراد العينة الضابطة عن أداء أفراد العينة التجريبية على محور سلوك السائق إزاء القيادة أثناء الظروف المناخية السيئة، حيث بلغت قيمة (ت) = 2.107 و قيمة $p = 0.041$ ، و هي دالة إحصائياً كونها أقل من مستوى الدلالة 0.05.

- لا يختلف أداء أفراد العينة الضابطة عن أداء أفراد العينة التجريبية على الدرجة الكلية لاختبار سلوك السياقة الآمنة ، حيث بلغت قيمة (ت) = 1.224 و قيمة $p = 0.226$ و هي غير دالة إحصائياً كونها أكبر من مستوى الدلالة 0.05 ، مما يعني أن الفرضية الثالثة قد تحققت بالنسبة لكل المحاور باستثناء محور سلوك السائق إزاء القيادة أثناء الظروف المناخية السيئة.

5- عرض و تحليل نتائج الفرضية الخامسة:

تنص الفرضية الخامسة على عدم وجود فروق دالة إحصائياً في أداء أفراد العينة الضابطة على محاور اختبار التفاوض غير الواقعي بين التطبيقين القبلي و البعدي.

في سبيل التحقق من هذه الفرضية استخدمت الطالبة الباحثة اختبار (ت) لعينتين مرتبطتين للمقارنة بين المتوسطين الحسابيين لدرجات أفراد العينة الضابطة على اختبار التفاوض غير الواقعي في كل من التطبيقين القبلي و البعدي فجاءت النتائج كما يبينها الجدول التالي:

جدول رقم (60) نتائج اختبار (ت) للفروق بين متوسطي درجات التطبيقين القبلي و البعدي لأفراد العينة الضابطة على محاور اختبار التفاوض غير الواقعي.

مستوى الدلالة Sig (2-tailed)	قيمة " ت "	الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي	التطبيق	محاور التفاوض غير الواقعي
0.125 غير دالة	1,580	2,47352	9,5806	بعدي	تفاوض السائق اللاواقعي إزاء احترام قانون المرور
		2,40966	9,1613	قبلي	
0.590 غير دالة	0,545	3,24948	11,6774	بعدي	تفاوض السائق اللاواقعي إزاء احترام صيانة السيارة
		3,21823	11,9032	قبلي	
0.178 غير دالة	1,379	2,45431	11,0968	بعدي	تفاوض السائق اللاواقعي إزاء اليقظة الذهنية
		2,22933	10,6452	قبلي	
0.009 دالة	2,777	2,89531	11,1290	بعدي	تفاوض السائق اللاواقعي إزاء الحالة الانفعالية و الفيزيولوجية للسائق
		2,78514	12,0968	قبلي	
0.567 غير دالة	0,579	2,99282	11,9032	بعدي	تفاوض السائق اللاواقعي إزاء القيادة أثناء الظروف المناخية السيئة
		3,14044	12,0645	قبلي	
0.157 غير دالة	1,452	11,27401	56,3548	بعدي	الاختبار ككل
		10,42547	54,9032	قبلي	

أكبر من 0.05. ومنه نستنتج عدم وجود فروق دالة إحصائية في أداء أفراد العينة الضابطة على محاور اختبار التفاوض غير الواقعي بين التطبيقين القبلي و البعدي باستثناء محور تفاؤل السائق اللاواقعي إزاء الحالة الانفعالية و الفيزيولوجية للسائق.

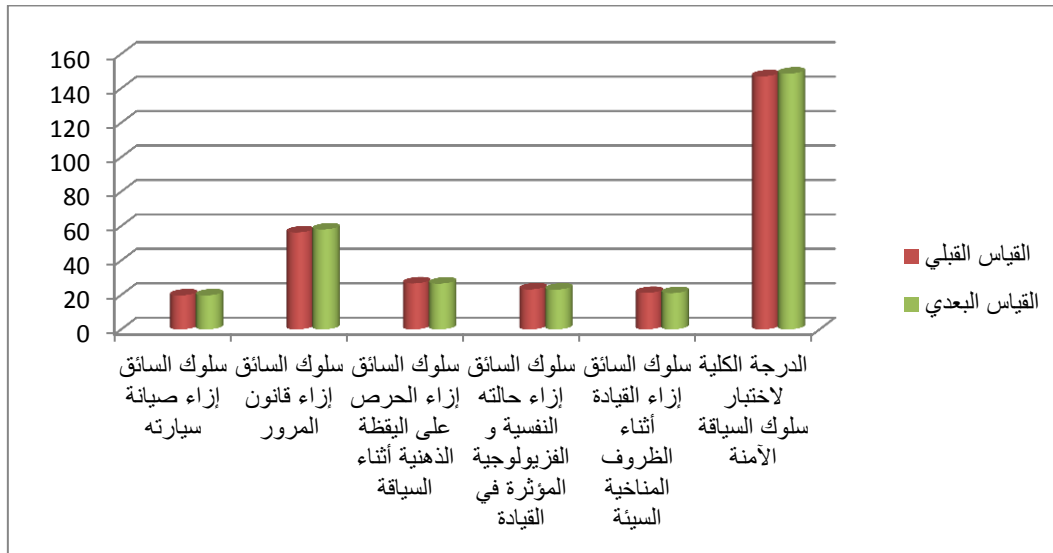
6- عرض و تحليل نتائج الفرضية السادسة:

تشير الفرضية السادسة إلى عدم وجود فروق دال إحصائية في أداء أفراد العينة الضابطة على محاور اختبار سلوك السياقة الآمنة بين التطبيقين القبلي و البعدي.

في سبيل التحقق من هذه الفرضية استخدمت الطالبة الباحثة اختبار (ت) لعينتين مرتبطتين للمقارنة بين المتوسطين الحسابيين لدرجات أفراد العينة الضابطة على اختبار سلوك السياقة الآمنة في كل من التطبيقين القبلي و البعدي فجاءت النتائج كما يبينها الجدول التالي:

جدول رقم (61) نتائج اختبار (ت) للفروق بين متوسطي درجات التطبيقين القبلي و البعدي لأفراد العينة الضابطة على محاور اختبار سلوك السياقة الآمنة.

مستوى الدلالة Sig (2-tailed)	قيمة T. " ت "	الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي	التطبيق	محاور سلوك السياقة الآمنة
0.910 غير دالة	0,114	3,40303	19,7742	بعدي	سلوك السائق إزاء صيانة سيارته
		3,49254	19,7419	قبلي	
0.012 دالة	2,680	6,67575	58,0323	بعدي	سلوك السائق إزاء قانون المرور
		6,06843	56,3226	قبلي	
0.502 غير دالة	0,680	2,55309	26,5806	بعدي	سلوك السائق إزاء الحرص على اليقظة الذهنية أثناء السياقة
		2,19383	26,7097	قبلي	
0.717 غير دالة	0,366	2,76110	23,0968	بعدي	سلوك السائق إزاء حالته النفسية و الفيزيولوجية المؤثرة في القيادة
		2,60397	23,2258	قبلي	
0.708 غير دالة	0,379	3,29581	21,0645	بعدي	سلوك السائق إزاء القيادة أثناء الظروف المناخية السيئة
		3,52228	21,1613	قبلي	
0.130 غير دالة	1.558	12,47354	148,5484	بعدي	الاختبار ككل
		11,84760	146,9677	قبلي	



رسم بياني رقم (34) مستوى سلوك القيادة الآمنة لدى العينة الضابطة في القياس القبلي و البعدي

نلاحظ من خلال النتائج المعروضة في الجدول (61) ما يلي:

- لا يوجد فرق بين متوسطي درجات العينة الضابطة على محور سلوك السائق إزاء صيانة سيارته في التطبيقين القبلي و البعدي إذ تظهر قيمة (ت 0.114) أنها غير دالة إحصائياً حيث جاءت (p= 0.910) أكبر من 0.05.
- يوجد فرق بين متوسطي درجات العينة الضابطة على محور سلوك السائق إزاء قانون المرور في التطبيقين القبلي و البعدي إذ تظهر قيمة (ت 2.680) أنها دالة إحصائياً حيث جاءت (p= 0.012) أقل من 0.05 لصالح التطبيق البعدي بمتوسط حسابي قدره 58.0323 .
- لا يوجد اختلاف بين متوسطي درجات العينة الضابطة على محور سلوك السائق إزاء الحرص على اليقظة الذهنية أثناء القيادة في التطبيقين القبلي و البعدي حيث تظهر قيمة (ت 0.680) أنها غير دالة إحصائياً لأن (p=0.502) أكبر من 0.05.
- لا يوجد فرق بين متوسطي درجات العينة الضابطة على محور سلوك السائق إزاء حالته النفسية و الفيزيولوجية المؤثرة في القيادة عند التطبيقين القبلي و البعدي حيث يتبين من خلال قيمة (ت 0.366) أنها غير دالة إحصائياً فقد جاءت (p= 0.717) أكبر من 0.05.
- لا يوجد فرق بين متوسطي درجات العينة الضابطة على محور سلوك السائق إزاء القيادة أثناء الظروف المناخية السيئة في التطبيقين القبلي و البعدي، حيث يتبين من خلال قيمة (ت 0.379) أنها غير دالة إحصائياً فقد جاءت (p= 0.708) أكبر من 0.05.

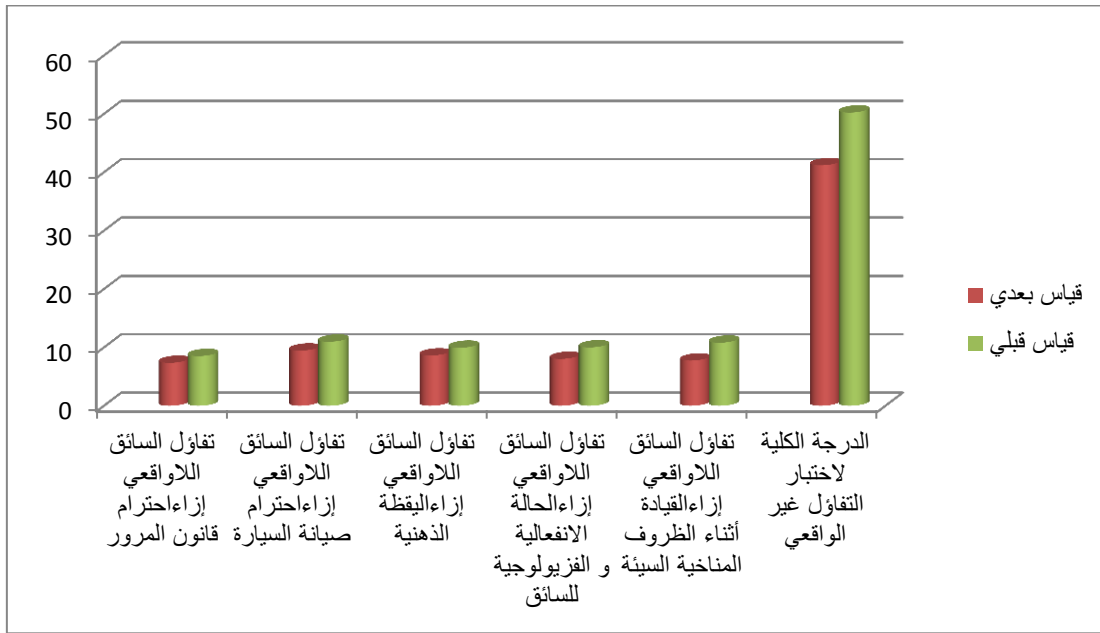
- لا يوجد فرق بين متوسطي درجات العينة الضابطة على الدرجة الكلية لاختبار سلوك السياقة الآمنة في التطبيقين القبلي و البعدي إذ يتبين من خلال قيمة (ت 1.558) أنها غير دالة إحصائياً حيث جاءت (p=0.130) أكبر من 0.05. ومنه نستنتج عدم وجود فروق دالة إحصائياً في أداء أفراد العينة الضابطة على محاور اختبار سلوك السياقة الآمنة بين التطبيقين القبلي و البعدي باستثناء محور سلوك السائق إزاء قانون المرور.

7- عرض و تحليل نتائج الفرضية السابعة:

تنص الفرضية السابعة على وجود فروق دالة إحصائياً في أداء أفراد العينة التجريبية على محاور اختبار التفاؤل غير الواقعي بين التطبيقين القبلي و البعدي لصالح التطبيق البعدي. بهدف التحقق من هذه الفرضية استخدمت الطالبة الباحثة اختبار (ت) لعينتين مرتبطتين للمقارنة بين المتوسطين الحسابيين لدرجات أفراد العينة التجريبية على اختبار التفاؤل غير الواقعي في كل من التطبيقين القبلي و البعدي فجاءت النتائج كما يبينها الجدول التالي:

جدول رقم (62) نتائج اختبار (ت) للفروق بين متوسطي درجات التطبيقين القبلي و البعدي لأفراد العينة التجريبية على محاور اختبار التفاؤل غير الواقعي.

حجم التأثير D	مستوى الدلالة Sig (2-tailed)	قيمة T. " ت "	الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي	التطبيق	محاور التفاؤل غير الواقعي
0.59	0.003 دالة	3,285	91464,	7,3548	بعدي	تفاؤل السائق اللاواقعي إزاء احترام قانون المرور
			1,96420	8,5161	قبلي	
0.51	0.014 دالة	2,602	2,40609	9,4516	بعدي	تفاؤل السائق اللاواقعي إزاء احترام صيانة السيارة
			2,97191	10,9677	قبلي	
0.58	0.000 دالة	4,018	2,06038	8,6129	بعدي	تفاؤل السائق اللاواقعي إزاء اليقظة الذهنية
			2,24997	9,9355	قبلي	
0.80	0.000 دالة	5,244	1,64284	8,0323	بعدي	تفاؤل السائق اللاواقعي إزاء الحالة الانفعالية و الفيزيولوجية للسائق
			2,42212	10,0000	قبلي	
1.06	0.000 دالة	6,034	1,21017	7,7419	بعدي	تفاؤل السائق اللاواقعي إزاء القيادة أثناء الظروف المناخية السيئة
			2,86844	10,8065	قبلي	
0.90	0.000 دالة	6,073	6,56465	41,1935	بعدي	الاختبار ككل
			9,85802	50,2258	قبلي	



رسم بياني رقم (35) الفرق في مستوى التفاؤل غير الواقعي لدى العينة التجريبية بين القياس القبلي و البعدي

يتضح لنا من خلال النتائج المعروضة في الجدول (62) ما يلي:

- يوجد فرق بين متوسطي درجات العينة التجريبية على تفاؤل السائق اللاواقعي إزاء محور احترام القانون في التطبيقين القبلي و البعدي إذ تظهر قيمة (ت 3,285) أنها دالة إحصائياً حيث جاءت (p= 0.003) أقل من 0.05. لصالح التطبيق البعدي بمتوسط حسابي قدره 7,3548. أما بالنسبة لقيمة حجم التأثير، فقد بلغت (d=0.59)، و هي تدل على حجم تأثير متوسط لجلسات البرنامج الوقائي على محور تفاؤل السائق اللاواقعي إزاء احترام قانون المرور حسب المعايير التي وضعها كوهين .
- يوجد فرق بين متوسطي درجات العينة التجريبية على محور تفاؤل السائق اللاواقعي إزاء صيانة السيارة في التطبيقين القبلي و البعدي حيث يتبين من خلال قيمة (ت 2,602) أنها دالة إحصائياً فقد جاءت (p= 0.014) أقل من 0.05. لصالح التطبيق البعدي بمتوسط حسابي قدره 9,4516. أما بالنسبة لقيمة حجم التأثير، فقد بلغت (d=0.51)، و هي تدل على حجم تأثير متوسط لجلسات البرنامج الوقائي على تفاؤل السائق اللاواقعي إزاء محور احترام صيانة السيارة.
- يوجد اختلاف بين متوسطي درجات العينة التجريبية على محور تفاؤل السائق اللاواقعي إزاء اليقظة الذهنية في التطبيقين القبلي و البعدي حيث تظهر قيمة (ت 4,018) أنها دالة إحصائياً لأن (p= 0.000) أقل من 0.05. لصالح التطبيق البعدي بمتوسط حسابي قدره 8,6129. أما بالنسبة لقيمة حجم التأثير، فقد بلغت (d=0.58)، و هي تدل على حجم تأثير متوسط لجلسات البرنامج الوقائي على محور تفاؤل السائق اللاواقعي إزاء اليقظة الذهنية.

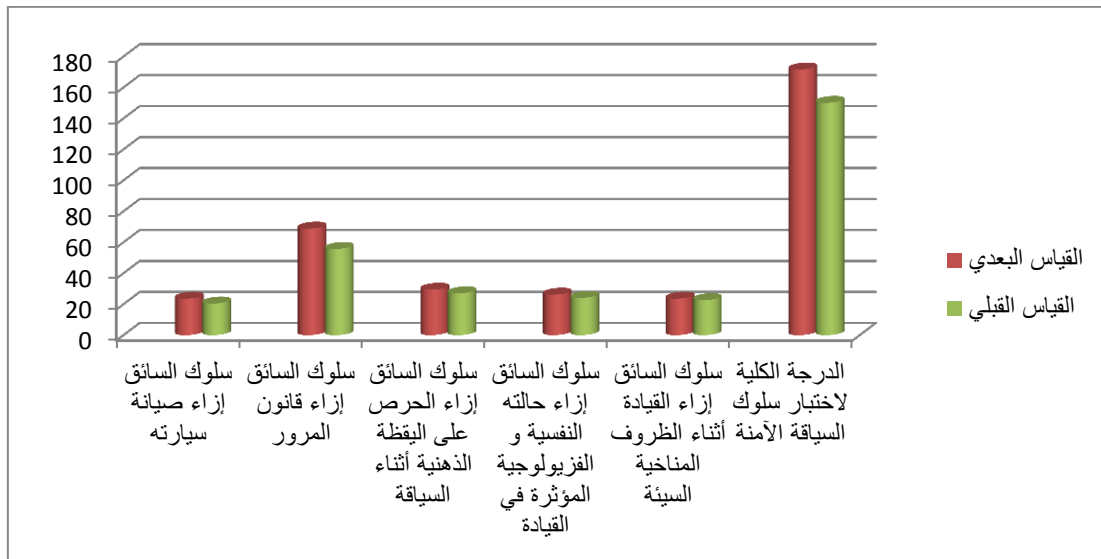
- يوجد فرق بين متوسطي درجات العينة التجريبية على محور تفاعل السائق اللاواعي إزاء الحالة الانفعالية و الفيزيولوجية للسائق في التطبيقين القبلي و البعدي إذ تظهر قيمة (ت 5,244) أنها دالة إحصائيا حيث جاءت (p= 0.000) أقل من 0.05 لصالح التطبيق البعدي بمتوسط حسابي قدره 8,0323. أما بالنسبة لقيمة حجم التأثير فقد بلغت (d=0.80)، و هي تدل على حجم تأثير كبير لجلسات البرنامج الوقائي على محور تفاعل السائق اللاواعي إزاء الحالة الانفعالية و الفيزيولوجية للسائق.
- يوجد فرق بين متوسطي درجات العينة التجريبية على محور تفاعل السائق اللاواعي إزاء القيادة أثناء الظروف المناخية السيئة في التطبيقين القبلي و البعدي حيث يتبين من خلال قيمة (ت 6,034) أنها دالة إحصائيا فقد جاءت (p= 0.000) أقل من 0.05 لصالح التطبيق البعدي بمتوسط حسابي قدره 7,7419. أما بالنسبة لقيمة حجم التأثير فقد بلغت (d=1.06)، و هي تدل على حجم تأثير كبير لجلسات البرنامج الوقائي على محور تفاعل السائق اللاواعي إزاء القيادة أثناء الظروف المناخية السيئة.
- يوجد فرق بين متوسطي درجات العينة التجريبية على الدرجة الكلية لاختبار التفاعل غير الواقعي في التطبيقين القبلي و البعدي إذ يتبين من خلال قيمة (ت 6,073) أنها دالة إحصائيا حيث جاءت (p=0.000) أقل من 0.05. لصالح التطبيق البعدي بمتوسط حسابي قدره 41,1935 ، أما بالنسبة لقيمة حجم التأثير فقد بلغت (d=0.90)، و هي تدل على حجم تأثير كبير لجلسات البرنامج الوقائي على التفاعل غير الواقعي. ومنه نستنتج أن الفرضية القائلة بوجود فروق دالة إحصائيا في أداء أفراد العينة التجريبية على محاور اختبار التفاعل غير الواقعي بين التطبيقين القبلي و البعدي لصالح التطبيق البعدي قد تحققت.

8- عرض و تحليل نتائج الفرضية الثامنة:

- تشير الفرضية الثامنة إلى وجود فروق دالة إحصائيا في أداء أفراد العينة التجريبية على محاور اختبار سلوك السياقة الآمنة بين التطبيقين القبلي و البعدي لصالح التطبيق البعدي.
- في سبيل التحقق من هذه الفرضية استخدمت الطالبة الباحثة اختبار (ت) لعينتين مرتبطتين للمقارنة بين المتوسطين الحسابيين لدرجات أفراد العينة التجريبية على اختبار سلوك السياقة الآمنة في كل من التطبيقين القبلي و البعدي فجاءت النتائج كما يبينها الجدول التالي:

جدول رقم (63) نتائج اختبار (ت) للفروق بين متوسطي درجات التطبيقين القبلي و البعدي لأفراد العينة التجريبية على محاور اختبار سلوك السياقة الآمنة.

محاور سلوك السياقة الآمنة	التطبيق	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	قيمة "ت"	الدلالة Sig (2-tailed)	حجم التأثير D
سلوك السائق إزاء صيانة سيارته	بعدي	23,5806	2,76615	6,562	0.000	1.20
	قبلي	20,4516	2,57991			
سلوك السائق إزاء قانون المرور	بعدي	68,8710	4,15325	13,733	0.000	3.24
	قبلي	55,7097	4,05950			
سلوك السائق إزاء الحرص على اليقظة الذهنية أثناء السياقة	بعدي	29,3871	1,87399	4,662	0.000	0.90
	قبلي	27,0645	2,56821			
سلوك السائق إزاء حالته النفسية و الفيزيولوجية المؤثرة في القيادة	بعدي	26,1935	2,40027	4,210	0.000	0.75
	قبلي	24,0968	2,77314			
سلوك السائق إزاء القيادة أثناء الظروف المناخية السيئة	بعدي	23,5806	,76482	3,661	0.001	0.63
	قبلي	22,6129	1,52047			
الاختبار ككل	بعدي	171,6129	8,03607	11,933	0.000	2.73
	قبلي	150,0968	7,87974			



رسم بياني رقم (36) الفرق في مستوى سلوك السياقة الآمنة لدى العينة التجريبية بين القياس القبلي و البعدي

نلاحظ من خلال النتائج المعروضة في الجدول (63) ما يلي:

- يوجد فرق بين متوسطي درجات العينة التجريبية على محور سلوك السائق إزاء صيانة سيارته في التطبيقين القبلي و البعدي إذ تظهر قيمة (ت 6.562) أنها دالة إحصائياً حيث جاءت (p= 0.000) أقل من 0.05.

لصالح التطبيق البعدي بمتوسط حسابي قدره 23.5806. أما بالنسبة لقيمة حجم التأثير فقد بلغت (d=1.20)، و هي تدل على حجم تأثير كبير لجلسات البرنامج الوقائي على محور سلوك السائق إزاء صيانة سيارته.

- يوجد فرق بين متوسطي درجات العينة التجريبية على محور سلوك السائق إزاء قانون المرور في التطبيقين القبلي و البعدي إذ تظهر قيمة (ت 13.733) أنها دالة إحصائياً حيث جاءت (p= 0.000) أقل من 0.05 لصالح التطبيق البعدي بمتوسط حسابي قدره 68.8710. أما بالنسبة لقيمة حجم التأثير فقد بلغت (d=3.24)، و هي تدل على حجم تأثير كبير لجلسات البرنامج الوقائي على محور سلوك السائق إزاء قانون المرور.

- يوجد اختلاف بين متوسطي درجات العينة التجريبية على محور سلوك السائق إزاء الحرص على اليقظة الذهنية أثناء السياقة في التطبيقين القبلي و البعدي حيث تظهر قيمة (ت 4,662) أنها دالة إحصائياً لأن (p=0.000) أقل من 0.05 وذلك لصالح التطبيق البعدي بمتوسط حسابي قدره 29,3871، أما بالنسبة لقيمة حجم التأثير فقد بلغت (d=0.90)، و هي تدل على حجم تأثير كبير لجلسات البرنامج الوقائي على محور سلوك السائق إزاء الحرص على اليقظة الذهنية.

- يوجد فرق بين متوسطي درجات العينة التجريبية على محور سلوك السائق إزاء حالته النفسية و الفيزيولوجية المؤثرة في القيادة عند التطبيقين القبلي و البعدي حيث يتبين من خلال قيمة (ت 4.210) أنها دالة إحصائياً فقد جاءت (p= 0.001) أقل من 0.05. وذلك لصالح التطبيق البعدي بمتوسط حسابي قدره 26,1935، أما بالنسبة لقيمة حجم التأثير فقد بلغت (d=0.75)، و هي تدل على حجم تأثير كبير لجلسات البرنامج الوقائي على محور سلوك السائق إزاء حالته النفسية و الفيزيولوجية المؤثرة في القيادة.

- يوجد فرق بين متوسطي درجات العينة التجريبية على محور سلوك السائق إزاء القيادة أثناء الظروف المناخية السيئة في التطبيقين القبلي و البعدي حيث يتبين من خلال قيمة (ت 3.661) أنها غير دالة إحصائياً فقد جاءت (p=0.000) أقل من 0.05. وذلك لصالح التطبيق البعدي بمتوسط حسابي قدره 23,5806 أما بالنسبة لقيمة حجم التأثير فقد بلغت (d=0.63)، و هي تدل على حجم تأثير متوسط لجلسات البرنامج الوقائي على محور سلوك السائق إزاء الظروف المناخية السيئة.

يوجد فرق بين متوسطي درجات العينة الضابطة على الدرجة الكلية لاختبار سلوك السياقة الآمنة في التطبيقين القبلي و البعدي إذ يتبين من خلال قيمة (ت 11,933) أنها دالة إحصائياً حيث جاءت (p=0.000) أقل من 0.05 وذلك لصالح التطبيق البعدي بمتوسط حسابي قدره 171,6129. أما بالنسبة لقيمة حجم التأثير فقد بلغت

($d=2.73$)، و هي تدل على حجم تأثير كبير لجلسات البرنامج الوقائي على سلوك السياقة الآمنة. ومنه نستنتج أن الفرضية القائلة بوجود فروق دالة إحصائية في أداء أفراد العينة التجريبية على محاور اختبار سلوك السياقة الآمنة بين التطبيقين القبلي و البعدي لصالح التطبيق البعدي قد تحققت.

9- عرض و تحليل نتائج الفرضية التاسعة:

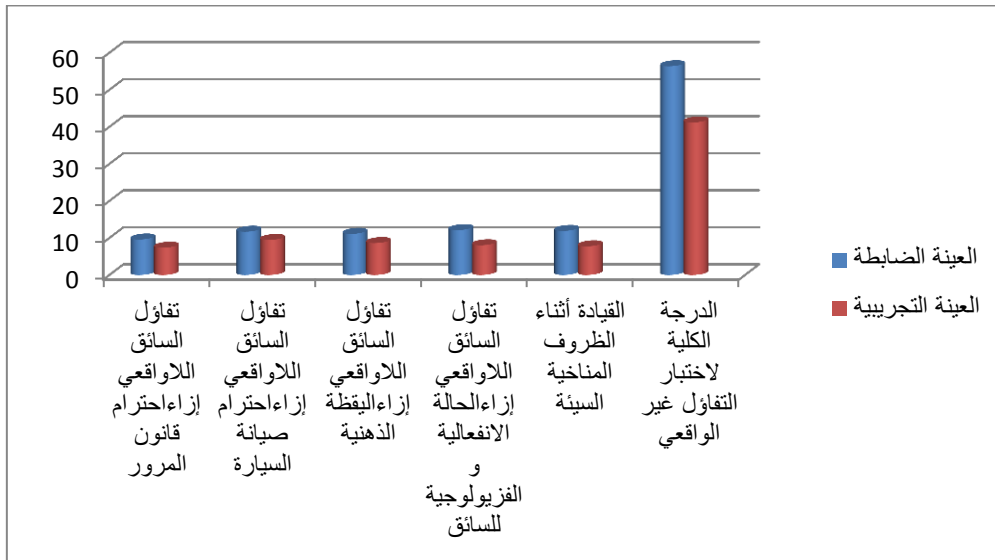
تنص الفرضية التاسعة على وجود فروق دالة إحصائية بين أداء أفراد العينة التجريبية و أفراد العينة الضابطة على محاور التفاوض غير الواقعي و ذلك في القياس البعدي لصالح أداء أفراد العينة التجريبية.

تم استخدام اختبار (ت) لعينتين مستقلتين بهدف معرفة الفرق في أداء المجموعتين التجريبية و الضابطة على محاور اختبار التفاوض غير الواقعي في القياس البعدي فجاءت النتائج كما هي مبينة في الجدول التالي:

جدول رقم (64): نتائج اختبار ت للفروق بين متوسطي العينتين التجريبية و الضابطة في محاور التفاوض غير

الواقعي عند القياس البعدي

محاو التفاوض غير الواقعي	المجموعة	عدد الأفراد	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	قيمة "ت". T.	الدالة Sig (2-tailed)	حجم التأثير D
تفاوض السائق اللاواقعي إزاء احترام قانون المرور	العينة الضابطة	31	9,5806	2,47352	4,699	0,000 دالة	1.68
	العينة التجريبية	31	7,3548	,91464			
تفاوض السائق اللاواقعي إزاء احترام صيانة السيارة	العينة الضابطة	31	11,6774	3,24948	3,065	0,000 دالة	1.10
	العينة التجريبية	31	9,4516	2,40609			
تفاوض السائق اللاواقعي إزاء اليقظة الذهنية	العينة الضابطة	31	11,0968	2,45431	4,316	0,000 دالة	1.55
	العينة التجريبية	31	8,6129	2,06038			
تفاوض السائق اللاواقعي إزاء الحالة الانفعالية و الفيزيولوجية للسائق	العينة الضابطة	31	12,0968	2,78514	6,999	0,000 دالة	2.52
	العينة التجريبية	31	8,0323	1,64284			
تفاوض السائق اللاواقعي إزاء القيادة أثناء الظروف المناخية السيئة	العينة الضابطة	31	11,9032	2,99282	7,177	0,000 دالة	1.28
	العينة التجريبية	31	7,7419	1,21017			
الاختبار ككل	العينة الضابطة	31	56,3548	11,27401	6,471	0,000 دالة	2.32
	العينة التجريبية	31	41,1935	6,56465			



رسم بياني (37) مستوى التفاؤل غير الواقعي لدى العينتين التجريبية و الضابطة في القياس البعدي

تظهر لنا النتائج المبينة في الجدول رقم (64) ما يلي:

- يختلف أداء أفراد العينة الضابطة عن أداء أفراد العينة التجريبية على محور تفاؤل السائق اللاواقعي إزاء احترام قانون المرور ، حيث بلغت قيمة (ت) = 4.699 و قيمة $p = 0.000$ وهي دالة إحصائيا كونها أقل من مستوى الدلالة 0.05 وذلك لصالح العينة التجريبية بمتوسط حسابي قدره 7,3548. أما بالنسبة لقيمة حجم التأثير فقد بلغت (d=1.68)، و هي تدل على حجم تأثير كبير لجلسات البرنامج الوقائي على محور تفاؤل السائق اللاواقعي إزاء احترام قانون المرور حسب المعايير التي وضعها كوهين.
- توجد فروق دالة إحصائيا بين أداء أفراد العينة الضابطة و أداء أفراد العينة التجريبية على محور تفاؤل السائق اللاواقعي إزاء صيانة السيارة حيث بلغت قيمة (ت) = 3.065 و قيمة $p = 0.000$ وهي دالة إحصائيا كونها أقل من مستوى الدلالة 0.05 وذلك لصالح العينة التجريبية بمتوسط حسابي قدره 9.4516. أما بالنسبة لقيمة حجم التأثير فقد بلغت (d=1.10)، و هي تدل على حجم تأثير كبير لجلسات البرنامج الوقائي على محور تفاؤل السائق اللاواقعي إزاء صيانة السيارة.
- يختلف أداء أفراد العينة الضابطة عن أداء أفراد العينة التجريبية على محور تفاؤل السائق اللاواقعي إزاء اليقظة الذهنية للسائق، حيث بلغت قيمة (ت) = 4.316 و قيمة $p = 0.000$ وهي دالة إحصائيا كونها أقل من مستوى الدلالة 0.05 وذلك لصالح العينة التجريبية بمتوسط حسابي قدره 8.6129. أما بالنسبة لقيمة حجم التأثير فقد بلغت (d=1.55) و هي تدل على حجم تأثير كبير لجلسات البرنامج الوقائي على محور تفاؤل السائق اللاواقعي إزاء اليقظة الذهنية.

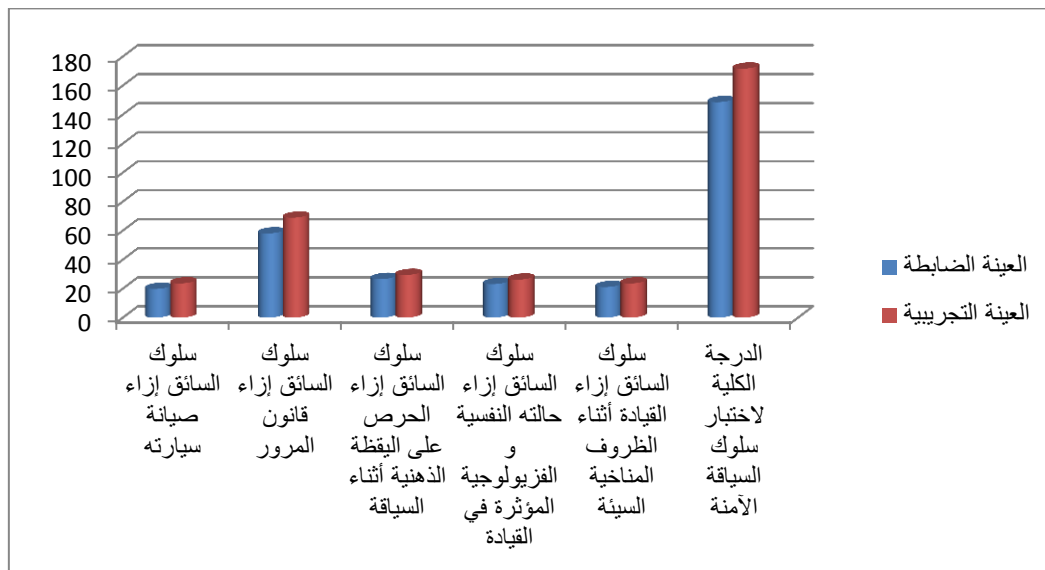
- توجد فروق دالة إحصائياً بين أداء أفراد العينة الضابطة و أداء أفراد العينة التجريبية على محور تفاعل السائق اللاواعي إزاء الحالة الانفعالية و الفيزيولوجية للسائق ، حيث بلغت قيمة (ت) = 6.999 و قيمة $p = 0.000$ و هي دالة إحصائياً كونها أقل من مستوى الدلالة 0.05 وذلك لصالح العينة التجريبية بمتوسط حسابي قدره 8.0323. أما بالنسبة لقيمة حجم التأثير فقد بلغت ($d=2.52$)، و هي تدل على حجم تأثير كبير لجلسات البرنامج الوقائي على محور تفاعل السائق اللاواعي إزاء الحالة الانفعالية و الفيزيولوجية للسائق.
- يختلف أداء أفراد العينة الضابطة عن أداء أفراد العينة التجريبية على محور تفاعل السائق اللاواعي إزاء القيادة أثناء الظروف المناخية السيئة حيث بلغت قيمة (ت) = 7.177 و قيمة $p = 0.000$ و هي دالة إحصائياً كونها أقل من مستوى الدلالة 0.05 وذلك لصالح العينة التجريبية بمتوسط حسابي قدره 7.7419. أما بالنسبة لقيمة حجم التأثير فقد بلغت ($d=1.28$)، و هي تدل على حجم تأثير كبير لجلسات البرنامج الوقائي على محور تفاعل السائق اللاواعي إزاء القيادة أثناء الظروف المناخية السيئة.
- يختلف أداء أفراد العينة الضابطة عن أداء أفراد العينة التجريبية على الدرجة الكلية لاختبار التفاعل غير الواقعي حيث بلغت قيمة (ت) = 6.471 و قيمة $p = 0.000$ و هي دالة إحصائياً كونها أقل من مستوى الدلالة 0.05 ، وذلك لصالح العينة التجريبية بمتوسط حسابي قدره 41.1935. أما بالنسبة لقيمة حجم التأثير فقد بلغت ($d=2.32$)، و هي تدل على حجم تأثير كبير لجلسات البرنامج الوقائي على التفاعل غير الواقعي مما يعني أن الفرضية التاسعة قد تحققت.

10- عرض و تحليل نتائج الفرضية العاشرة:

- تنص الفرضية العاشرة على وجود فروق دالة إحصائياً بين أداء أفراد العينة التجريبية و أفراد العينة الضابطة على محاور سلوك السياقة الآمنة و ذلك في القياس البعدي لصالح أداء العينة التجريبية.
- استخدمت الطالبة الباحثة اختبار (ت) لعينتين مستقلتين بهدف تفصي الفرق بين أداء المجموعتين التجريبية و الضابطة على محاور اختبار سلوك السياقة الآمنة في القياس البعدي فجاءت النتائج كما هي مبينة في الجدول التالي:

جدول رقم (65): نتائج اختبارات للفروق بين متوسطي العينتين التجريبية و الضابطة في محاور سلوك السياقة الآمنة عند القياس البعدي

محاو ر سلوك السياقة الآمنة	المجموعة	عدد الأفراد	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	قيمة "ت" T.	مستوى الدلالة Sig (2-tailed)	حجم التأثير D
سلوك السائق إزاء صيانة سيارته	العي نة الضابطة	31	19,7742	3,40303	4,833	0,000 دالة	1.73
	العي نة التجريبية	31	23,5806	2,76615			
سلوك السائق إزاء قانون المرور	العي نة الضابطة	31	58,0323	6,67575	7,676	0,000 دالة	2.75
	العي نة التجريبية	31	68,8710	4,15325			
سلوك السائق إزاء الحرص على اليقظة الذهنية أثناء السياقة	العي نة الضابطة	31	26,5806	2,55309	4,934	0,000 دالة	1.77
	العي نة التجريبية	31	29,3871	1,87399			
سلوك السائق إزاء حالته النفسية و الفيزيولوجية المؤثرة في القيادة	العي نة الضابطة	31	23,0968	2,76110	4,713	0,000 دالة	1.70
	العي نة التجريبية	31	26,1935	2,40027			
سلوك السائق إزاء القيادة أثناء الظروف المناخية السيئة	العي نة الضابطة	31	21,0645	3,29581	4,141	0,000 دالة	1.48
	العي نة التجريبية	31	23,5806	,76482			
الاختبار ككل	العي نة الضابطة	31	148,5484	12,47354	8,655	0,000 دالة	4.84
	العي نة التجريبية	31	171,6129	8,03607			



رسم بياني رقم (38) مستوى سلوك السياقة الآمنة لدى العينتين التجريبية و الضابطة في القياس البعدي

تظهر لنا النتائج المبينة في الجدول رقم (65) ما يلي:

- يختلف أداء أفراد العينة الضابطة عن أداء أفراد العينة التجريبية على محور سلوك السائق إزاء صيانة سيارته حيث بلغت قيمة (ت) = 4,833 و قيمة $p = 0.000$ و هي دالة إحصائياً كونها أقل من مستوى الدلالة 0.05 لصالح التطبيق البعدي بمتوسط حسابي قدره 23.5806. أما بالنسبة لقيمة حجم التأثير فقد بلغت ($d=1.73$)، و هي تدل على حجم تأثير كبير لجلسات البرنامج الوقائي على محور سلوك السائق إزاء صيانة سيارته.
- توجد فروق بين أداء أفراد العينة الضابطة و أداء أفراد العينة التجريبية على محور سلوك السائق إزاء قانون المرور، حيث بلغت قيمة (ت) = 7,676 و قيمة $p = 0.000$ و هي دالة إحصائياً كونها أقل من مستوى الدلالة 0.05 لصالح التطبيق البعدي بمتوسط حسابي قدره 68.8710. أما بالنسبة لقيمة حجم التأثير فقد بلغت ($d=2.75$)، و هي تدل على حجم تأثير كبير لجلسات البرنامج الوقائي على محور سلوك السائق إزاء قانون المرور.
- يختلف أداء أفراد العينة الضابطة عن أداء أفراد العينة التجريبية على محور سلوك السائق إزاء الحرص على اليقظة الذهنية أثناء السياقة، حيث بلغت قيمة (ت) = 4,934 و قيمة $p = 0.000$ و هي دالة إحصائياً كونها أقل من مستوى الدلالة 0.05 وذلك لصالح التطبيق البعدي بمتوسط حسابي قدره 29,3871، أما بالنسبة لقيمة حجم التأثير فقد بلغت ($d=1.77$) و هي تدل على حجم تأثير كبير لجلسات البرنامج الوقائي على محور سلوك السائق إزاء الحرص على اليقظة الذهنية.
- توجد فروق بين أداء أفراد العينة الضابطة و أداء أفراد العينة التجريبية على محور سلوك السائق إزاء حالته النفسية و الفيزيولوجية المؤثرة في القيادة، حيث بلغت قيمة (ت) = 4,713 و قيمة $p = 0.000$ و هي دالة إحصائياً كونها أقل من مستوى الدلالة 0.05 وذلك لصالح التطبيق البعدي بمتوسط حسابي قدره 26,1935، أما بالنسبة لقيمة حجم التأثير فقد بلغت ($d=1.70$) و هي تدل على حجم تأثير كبير لجلسات البرنامج الوقائي على محور سلوك السائق إزاء حالته النفسية و الفيزيولوجية المؤثرة في القيادة.
- يختلف أداء أفراد العينة الضابطة عن أداء أفراد العينة التجريبية على محور سلوك السائق إزاء القيادة أثناء الظروف المناخية السيئة، حيث بلغت قيمة (ت) = 4,141 و قيمة $p = 0.000$ و هي دالة إحصائياً كونها أقل من مستوى الدلالة 0.05 وذلك لصالح التطبيق البعدي بمتوسط حسابي قدره 23,5806 أما بالنسبة لقيمة حجم التأثير فقد بلغت ($d=1.48$)، و هي تدل على حجم تأثير كبير لجلسات البرنامج الوقائي على محور سلوك السائق إزاء الظروف المناخية السيئة.

- يختلف أداء أفراد العينة الضابطة عن أداء أفراد العينة التجريبية على الدرجة الكلية لاختبار سلوك السياقة الآمنة ، حيث بلغت قيمة (ت) = 8,655 و قيمة $p = 0.000$ و هي قيمة دالة إحصائيا كونها أقل من مستوى الدلالة 0.05 ، وذلك لصالح العينة التجريبية بمتوسط حسابي قدره 171,6129. أما بالنسبة لقيمة حجم التأثير فقد بلغت ($d=4.84$)، و هي تدل على حجم تأثير كبير لجلسات البرنامج الوقائي على سلوك السياقة الآمنة مما يعني أن الفرضية العاشرة قد تحققت.

ثانيا: مناقشة و تفسير النتائج

انطلاقا من النتائج المتوصل إليها، و بناء على التراث الأدبي و الدراسات السابقة في الموضوع، سنحاول فيما يلي تقديم تفسير لنتائج الفرضيات.

1- مناقشة و تفسير نتائج الفرضية الأولى:

نصّت الفرضية الأولى على « وجود مستوى تفاؤل غير واقعي متوسط وذلك في القياس القبلي لدى العينة الكلية».

أظهرت النتائج الموضحة في الجدول رقم (56) أن مستوى التفاؤل غير الواقعي لدى العينة الكلية في القياس القبلي متوسط، حيث بلغت قيمة متوسط التفاؤل اللاواقعي للعينة الكلية (52.5645)، مما يعني أن السائقين يعتقدون أنهم أقل احتمالا من غيرهم من السائقين للتعرض لأخطار حوادث المرور الناجمة عن سوء صيانة السيارة، و عن عدم احترام قانون المرور، أو عن التصرفات التي من شأنها أن تؤثر على اليقظة الذهنية (النقاش مع الركاب، استخدام الهاتف النقال)، و تلك الناجمة عن عدم السيطرة على الانفعالات السلبية أثناء القيادة، و عن العوامل الفيزيولوجية التي تعيق السائق عن أداء مهمته كالتعب و النعاس، أو نتيجة للسياقة دون أخذ الاحتياطات أثناء الأحوال الجوية السيئة.

و تتفق هذه النتيجة مع تلك التي ذهبت إليها دراسة سفينسون Svenson سنة (1980) بأن معظم أفراد العينة اعتبروا خطورة تعرضهم لحادث مرور أقل من متوسط أفراد العينة. كما تتفق هذه الدراسة مع نتائج دراسة دلهوم، فيرلهياك و مارثا Delhomme, Verliac & Martha (2009) التي خلصت إلى أن معظم السائقين أظهروا تفاؤلا لاواقعيًا بغض النظر عن جنسهم و خبرتهم في القيادة. كما اتفقت هذه النتيجة مع دراسة روتر و كوين و ألبري Rutter, Quine, Albery (1998) والتي أظهرت نتائجها أن السائقين ميلون إلى الاعتقاد بأن الحوادث السلبية الناتجة عن قيادة الدراجة الهوائية يقل احتمال حدوثها لهم مقارنة بالقائدين الآخرين للدراجة الهوائية.

و يفسر التفاؤل اللاواعي لدى السائقين من وجهة النظر المعرفية بأنه راجع إلى شعورهم الزائف بالقدرة على التحكم في الظروف المسببة لحادث مرور، و أنهم إن لم يتعرضوا سابقا لحادث بسبب قيامهم بهذه السلوكات سابقا [هل تعتقد أن احتمال تعرضك لحادث مرور بسبب تجاوزك للسرعة المحددة ممكن؟]، فلن يتعرضوا لها في المستقبل، و يدعم هذا التفسير من خلال ملاحظتنا لنتائج وصف العينة حسب متغير التعرض لحادث مرور، حيث نجد أن معظم السائقين لم يتسببوا من قبل في حادث مرور 90.3%، رغم أن نصفهم 51.65% أقروا بأنهم قد قاموا بالمخالفات المرورية عدة مرات.

2- مناقشة و تفسير نتائج الفرضية الثانية:

نص الفرضية الثانية « وجود مستوى سلوك سيطرة متوسط الأمان في القياس القبلي لدى العينة الكلية ». «

بينت نتائج الجدول رقم (57) أن قيمة متوسط العينة الكلية بلغت (148,5323) مما يدل على أن مستوى سلوك السيادة الآمنة لدى العينة الكلية في القياس القبلي متوسط الأمان. بمعنى أن السائقين يتهاونون في صيانة سياراتهم، و في احترام قانون المرور كحدود السرعة، كما أنهم يجازفون بالقيام بسلوكيات من شأنها أن تذهب صحو العقل كتناول الكحول، و تشتت الانتباه كالأكل أثناء السيادة، بالإضافة إلى أن السائقين لا يهتمون بالامتثال عن السيادة إذا كانوا يبدون انفعالات سلبية قد تشتت تركيزهم عن الطريق، و يكابرون في الاستمرار بالقيادة عند الشعور بالتعب أو النعاس، كما أنهم يعمدون إلى القيادة أثناء الأحوال الجوية السيئة دون الحرص على أخذ التدابير الاحترازية اللازمة. وبالنظر إلى بيانات وصف أفراد العينة حسب التعرض للمخالفة المرورية، توضح أن 51.51% قد تعرضوا لمخالفة مرورية، وهذا يعني أن سلوك أفراد العينة غير الآمن قد جرهم إلى الوقوع في المخالفات.

تتفق نتيجة فرضيتنا مع نتائج دراسة بشقة (2013) التي خلصت إلى أن متوسط السائقين أقروا بأن احترام حدود السرعة يجعلهم يشعرون بالملل و إضاعة الوقت. كما جاءت في نفس سياق دراسة أبا حسين و الزبير (2009) التي توصلت إلى ان نصف أفراد العينة من السائقين يستخدمون الهاتف النقال، و يتناولون المأكولات أثناء القيادة، و أن معرفتهم بقوانين المرور لا تتطابق و سلوكياتهم. و تتفق نتيجتنا بدورها مع نتائج دراسة عبادة (2001) التي خلصت إلى أن السائقين يبدون سلوكيات خاطئة عند قيادتهم للسيارات تمثلت في السرعة، و تشتت الانتباه و ضعف التركيز، و عدم التقيد بقواعد الطريق، و انشغال السائق أثناء القيادة، و السلوكيات الفنية الخاطئة و السلوكيات الانفعالية و الصحية الخاطئة.

كما اتفقت هذه النتيجة مع تلك التي ذهب إليها بوظيفة و آخرون (1991) من أن معظم السائقين يميلون إلى الانفعال و العناد الذي ظهر من خلال استعمال المنبه الصوتي أو الضوئي بكثرة أثناء الزحام، الأمر الذي يحوله دون السلوك بشكل آمن، و أن السائقين لا يتخذون قرارات آمنة بشأن استمرار عملية القيادة أثناء شعورهم بالتعب، رغم

شعورهم بقلّة التركيز و تباطؤ في الاستجابة و الانتباه، و أن بعض السائقين لا يحترمون قوانين المرور بدافع أنهم قادرون على دفع الفرملة و أنهم لا يباليون بالقانون. أما فيما يتعلق بصيانة السيارة فقد تبين أن السائقين يقومون بذلك حسب أوقات فراغهم، في حين أنها في الحقيقة عملية مستمرة لها أهمية بالغة في تفادي حوادث المرور، و هذا عائد إلى قلة المسؤولية .

أضف إلى أن هذه النتيجة تتوافق مع تلك التي خلص إليها عبد الله النافع و السيف خالد (1987) من أن سلوك قيادة السيارات في المملكة يتسم بالميل إلى المخاطرة و قلة إتباع قواعد السلامة و الأمان و مراعاة النظم و آداب المرور، و أن هناك ارتباط قويا بين هذا النمط السلوكي و بين ارتفاع المخالفات المرورية و معدلات الحوادث ، كما كشفت الدراسة على أن معدل المخاطرة و التعرض للحوادث يرتفع بين الشباب من السائقين.

3- مناقشة و تفسير نتائج الفرضية الثالثة:

نص الفرضية الثالثة: « لا يختلف أداء أفراد العينة الضابطة عن أداء أفراد العينة التجريبية على محاور اختبار التفاوض غير الواقعي في القياس القبلي»

تبين من خلال النتائج الموضحة في الجدول رقم (58) أن أداء أفراد العينة الضابطة لا يختلف عن أداء أفراد العينة التجريبية على الاختبار الكلي للتفاوض غير الواقعي، حيث لم تسجل فروق دالة إحصائية بين العينتين في أدائهم على محور تفاؤل السائق اللاواقعي إزاء احترام قانون المرور، ومحور تفاؤل السائق اللاواقعي إزاء صيانة السيارة، و على محور تفاؤل السائق اللاواقعي إزاء اليقظة الذهنية للسائق، و محور تفاؤل السائق اللاواقعي إزاء الحالة الانفعالية و الفيزيولوجية للسائق، و تفاؤل السائق اللاواقعي إزاء القيادة أثناء الظروف المناخية السيئة، وهذا يعني أن كلتا المجموعتين لهما نفس المستوى من تشوه تقدير الأخطار الناجمة عن التهاون في الالتزام بالسلوكيات المرتبطة بمحاور التفاوض اللاواقعي لدى السائق.

تفسر هذه النتائج حسب وجهة نظر وينشتاين، Weinstein (1987) الذي أشار إلى أن قلة معايشة حادث من قبل الشخص أو أحد أقربائه يزيد من التفاؤل اللاواقعي، وهذا يتضح من خلال توزيع العينتين حسب متغير التعرض لحادث مرور (أنظر الجدول 51)، حيث نلاحظ أن تعرض أفراد العينة التجريبية لحوادث المرور بصفة شخصية 29% لم يختلف كثيرا عن تعرض أفراد العينة الضابطة لها 22.6%، و أن نسبة السائقين الذين لم يسبق وأن خبروا تجربة التعرض لحادث مرور بلغت نسبة متقاربة 25.8% من أفراد العينة الضابطة إلى 29% من أفراد العينة التجريبية، كما بلغت نسبة الذين صرحوا بأنه قد سبق و أن تعرض أفراد أقاربهم لحادث 3.2% من العينة التجريبية و 6.5% من أفراد العينة الضابطة، في حين صرح 38.7% من سائقي العينة التجريبية و 45.2% من سائقي العينة الضابطة بأن أحد معارفهم هم من تعرضوا لحادث مرور. و بالتالي فإن نسبة معايشة أفراد العينتين لتجارب

حادث مرور متماثلة جعلت من مستوى التفاؤل اللاواقعي لديهما متماثلا. و تعد هذه النتيجة أساسا مهما لتقصي فعالية البرنامج الوقائي في الفرضيات اللاحقة.

4- مناقشة و تفسير نتائج الفرضية الرابعة:

نص الفرضية الرابعة: « لا يختلف أداء أفراد العينة الضابطة عن أداء أفراد العينة التجريبية على محاور اختبار سلوك السياقة الآمنة في القياس القبلي»

تظهر لنا النتائج المبينة في الجدول رقم (59) أن أداء أفراد العينة الضابطة لا يختلف عن أداء أفراد العينة التجريبية على الدرجة الكلية لاختبار سلوك السياقة الآمنة ، حيث لم تسجل فروق دالة إحصائية بين أدائي العينة التجريبية و الضابطة في سلوك السائق إزاء صيانة سيارته، و إزاء قانون المرور ، و سلوكه إزاء الحرص على اليقظة الذهنية أثناء السياقة ، و إزاء حالته النفسية و الفيزيولوجية المؤثرة في القيادة ، باستثناء محور سلوك السائق إزاء القيادة أثناء الظروف المناخية السيئة، حيث بلغت قيمة (ت) = 2.107 و قيمة $p = 0.041$ و هي دالة إحصائيا كونها أقل من مستوى الدلالة 0.05. مما يعني أن السائقين المترشحين لتكوين سائقي سيارات الأجرة من كلتا العينتين لا يلتزمون بمختلف سلوكيات السياقة الآمنة و ذلك راجع إلى شعورهم بالقدرة على الضبط الذاتي لظروف القيادة و باكتسابهم لمهارة قيادة السيارات أكثر من غيرهم من السائقين ، وهذا حسبهم ما يؤهلهم إلى امتهان سياقة سيارات الأجرة، و بالنظر إلى ما تشهده طرقاتنا من حوادث نلاحظ أن أكثر الحوادث المرورية دموية يقوم بها هذا الصنف من السائقين (النقل العمومي، سيارات الأجرة) لما تتسبب به من وفاة عدد كبير من الأرواح غالبا ما يكون أقله خمسة أو ستة أشخاص و يصل إلى حوالي 30 شخص أو أكثر، مما يجعلنا ندق ناقوس الخطر متسائلين حول طبيعة كل من التكوين و امتحانات الكفاءة التي يجتازها أولئك السائقين و التي إذا ما قورنت بمثلتها في الدول الأوربية (فرنسا) لوجدنا أنها تفتقر لكل من الصرامة و الكفاءة حتى في عملية اختيار المترشحين التي يفترض أن تجرى قبل إجراء التكوين. فلا يعقل أن يقبل كل من قام بإيداع ملفه دون القيام بعملية غربلة أبسطها عبر وثيقة السوابق العدلية، أو مراقبة رخصة السياقة بالتنقيط، و لم لا إجراء فحص لاستبعاد المدمنين على المخدرات و الكحول؟، فإذا تتبعنا مراحل حصول السائق على شهادة تخوله لممارسة مهنة النقل الجماعي في فرنسا على سبيل المثال نجد أنها تتنوع من التكوين المعرفي إلى الاختبار النفسي المتضمن كشف القدرة على إدارة الانفعالات و الضغوط و التحلي بروح المسؤولية و اختبار القدرات المعرفية، و أن الأداء السيء في أي اختبار يحرم السائق من هذه الرخصة. و بهذا يمكننا القول أن نتائج هذه الفرضية أكدت لنا أن عينة السائقين هي فئة مناسبة لتنفيذ البرنامج الذي سوف نحاول من خلاله أن نعزز مفهوم دافع الحماية خصوصا و أن هذا الأخير يفترض أن يكون مضاعفا لدى هذه الفئة من السائقين ، كما يسمح التكافؤ بين المجموعتين في سلوك السياقة الآمنة بتقصي فعالية البرنامج في تنميته.

5- مناقشة و تفسير نتائج الفرضية الخامسة:

تنص الفرضية الخامسة على عدم وجود فروق دالة إحصائية في أداء أفراد العينة الضابطة على محاور اختبار التفاوض غير الواقعي بين التطبيقين القبلي و البعدي.

من خلال النتائج المبينة على الجدول رقم (60) يتضح أنه لا يوجد فرق بين متوسطي درجات العينة الضابطة على الدرجة الكلية و محاور اختبار التفاوض غير الواقعي في التطبيقين القبلي و البعدي ، باستثناء محور تفاؤل السائق اللاواقعي إزاء الحالة الانفعالية و الفيزيولوجية للسائق حيث أظهرت قيمة (ت 2.777) أنها دالة إحصائياً لصالح التطبيق البعدي بمتوسط حسابي قدره 12,0968.

تبين لنا هذه النتيجة أن التكوين الذي تلقته العينة الضابطة لم يتمكن من التأثير في التفاوض اللاواقعي اتجاه الأخطار الناجمة عن عدم احترام قانون المرور، و لا عن الأخطار الناجمة عن إهمال صيانة السيارة، أو اتجاه الأخطار الناجمة عن تشوش اليقظة الذهنية و الانتباه أثناء القيادة، كما لم يؤثر على تفاؤل السائق اللاواقعي اتجاه مخاطر القيادة أثناء الأحوال الجوية السيئة. رغم أن التكوين المبرمج يتضمن مواداً [تنظيم المرور؛ حركة المرور و الأمن المروري؛ ميكانيك السيارة؛ كهرباء السيارة] من شأنها أن تؤثر على الأقل في إدراك خطر بعض المحاور سابقة الذكر. ذلك راجع إلى اعتبار التكوين مهمة روتينية و مملّة من قبل بعض القائمين عليه، و إلى اقتناعهم بأن المترشحين لا يأخذون بالمعلومات المقدمة لهم لأن هدفهم الأساسي هو الحصول على الشهادة لا الاستفادة من المعلومات، و هذا ما يبرر عدم استكمال الأساتذة للمدة المبرمجة لكل حصة، ناهيك عن تعييبهم تماماً في بعض المواد مما يجعل تكوين السائقين المترشحين يفتقر إطلاقاً إلى التحصيل فيها. إن حكم الأساتذة على السائقين المرشحين لم يأت من عدم ، فقد لمسنا أثناء قيامنا بالتطبيق القبلي استهتار أقلية من المرشحين و عدم اهتمامهم المطلق لا بالتكوين و لا بالاستثمارات المقدمة لهم لعدة أسباب منها التدني الكبير لكل من المستوى التعليمي و الوعي لديهم ، الأمر الذي جعلنا نستغني عن إدراجهم ضمن العينتين ، إلا أن هذا لا يعني أن المترشحين لا يمتلكون الدافعية للحصول على المعلومات من التكوين.

ونرجع الاختلاف في أداء أفراد العينة بين التطبيقين القبلي و البعدي على محور الحالة الانفعالية و الفيزيولوجية للسائق إلى الاهتمام الذي لمسناه من قبل السائقين بالمعلومات المقدمة خلال مادة مفاهيم في الإسعافات الأولية التي زادت من إدراكهم لبعض الأخطار المتعلقة بالعوامل الفيزيولوجية كالتعب، ذلك أن هذا النوع من المعارف لا يدخل ضمن تلك التي يعتبرونها بديهية و لا يحتاجون حسبهم إلى إضافة معلومات بشأنها كقانون المرور. و بهذا فإن عامل الخوف الذي تميزت به المادة العلمية المقدمة في حصة الإسعافات الأولية تمكنت من خفض التفاوض اللاواقعي إزاء الأخطار الناجمة عن إهمال الجانب الفيزيولوجي للسائق. غير أنها لم تتعداه إلى اتباع الإجراءات المتعلقة بذلك (سوف

تتم مناقشته في الفرضية القادمة). هذا ما ذهب إليه شيفريد و راتس، Shepherd, Raats (2006) من أن جعل السائقين أكثر وعياً بعوامل الخطر المرتبطة بالحدث الخطير، و تحسيسهم بأن هذا الخطر يمسهم شخصياً ، وتزويدهم بالإجراءات التي تمكنهم من تفادي الخطر من شأنه أن يقلل التفاؤل اللاواعي لديهم.

6- مناقشة و تفسير نتائج الفرضية السادسة:

تشير الفرضية السادسة إلى عدم وجود فروق دال إحصائياً في أداء أفراد العينة الضابطة على محاور اختبار سلوك السياقة الآمنة بين التطبيقين القبلي و البعدي.

لاحظنا من خلال النتائج المعروضة في الجدول (61) غياب الفروق بين متوسطي درجات العينة الضابطة على الدرجة الكلية لاختبار، و على محاور سلوك السياقة الآمنة في التطبيقين القبلي و البعدي، باستثناء محور سلوك السائق إزاء قانون المرور، حيث أظهرت قيمة (ت 2.680) أنها دالة إحصائياً. هذا يعني أن التكوين الذي تلقاه السائقون المترشحون للحصول على شهادة سائق سيارة أجرة لم يحدث تأثيراً على سلوك السائق إزاء صيانة سيارته؛ إزاء اليقظة الذهنية؛ إزاء الحالة الفيزيولوجية و الانفعالية؛ إزاء القيادة أثناء الأحوال الجوية السيئة. رغم أن هدف التكوين يتمحور حول تقديم معارف قصد تطبيقها.

كما أن التأثير الذي طرأ على التفاؤل اللاواعي اتجاه المخاطر الناجمة عن إهمال العوامل الفيزيولوجية و الانفعالية في القياس البعدي الذي تكلمنا عنه في مناقشة الفرضية الخامسة لم يصحبه تغيير في السلوك، ذلك أن تغيير المقاصد السلوكية و وصولاً إلى تبني السلوك لا يتم إلا من خلال تقديم رسائل مقنعة تصل بالسائق إلى إدراك قابلية التعرض للأخطار و الالتزام بالإجراءات الوقائية ضدها.

تأتي هذه النتيجة في نفس سياق ما ذهبت إليه دلهوم و آخرون Delhomme et al (2009) من أن نجاح رسائل التوعية مرهون بتطبيق الخطوات الثلاث التالية: جذب الانتباه من خلال التهديد؛ إعطاء توصيات فعالة لمواجهة ذلك التهديد؛ زيادة ثقة المتلقي بقدرته على اتباع السلوكيات الموصى بها بنجاح، وفي حالة نسيان الخطوات الثانية و الثالثة فإنها تفشل.

ونرجع اختلاف أداء أفراد العينة بين التطبيقين القبلي و البعدي على محور احترام قانون المرور إلى ارتفاع درجاتهم على البنود رقم (26،31،32،33) التي تنص على ضرورة توفير السائق لمصباح الاضاءة، و طفاية الحريق، و مثلث الخطر، و علبه الاسعافات الأولية، التي أكد عليها جلّ الأساتذة خلال التكوين، و ما ارتفاع درجاتهم عليها إلا بسبب تخوف بعضهم من ذوي المستوى التعليمي المتدني ممن لم يتقوا في المغزى من اختباري الدراسة فعلى الرغم من أن الباحثة شرحت لأفراد العينة الضابطة أن هدف الدراسة لا يرتبط بالتكوين إلا أن قلة منهم لم يقتنعوا بذلك لأنهم

حسب ما صرحوا به للباحثة، ينتظرون فرصة التكوين منذ فترة و ليسوا مستعدين لخسارتها بسبب إجاباتهم الصريحة [اقتصار العلاقة معهم على حصة التطبيق القبلي لم تسمح ببناء الثقة بينهما بما يكفي].

مناقشة و تفسير نتائج الفرضية السابعة:

تنص الفرضية السابعة على وجود فروق دالة إحصائية في أداء أفراد العينة التجريبية على محاور اختبار التفاوض غير الواقعي بين التطبيقين القبلي و البعدي لصالح التطبيق البعدي.

أظهرت النتائج المعروضة في الجدول (62) وجود فروق بين أدائي أفراد العينة التجريبية في التطبيقين القبلي و البعدي على اختبار التفاوض اللاواعي ، مما يعني أن جلسات البرنامج الوقائي أحدثت تأثيراً متفاوت الحجم (حسب مستويات كوهين) على مختلف محاور التفاوض اللاواعي لدى السائق ، حيث كان تأثيره كبيراً على كل من تفاؤل السائق اللاواعي إزاء حالته الانفعالية و الفيزيولوجية ($d=0.80$) و تفاؤله اللاواعي إزاء تسبب العوامل المناخية السيئة في الوقوع في الحوادث ($d=1.06$)، في حين كان تأثيره متوسطاً على كل من محور التفاوض اللاواعي اتجاه اليقظة الذهنية ($d=0.58$)، و اتجاه احترام قانون المرور ($d=0.59$)، و اتجاه صيانة السيارة ($d=0.51$). ونعزو هذا الاختلاف في التأثير إلى العوامل التالية:

- **عوامل متعلقة بتأثير الجلسات:** تبين من خلال استمارات تقييم الجلسات أن تفاعل معظم أفراد العينة كان كبيراً مع الجلسات المتعلقة بالإفراط في السرعة، و الانفعالات السلبية أثناء القيادة، و التعب أثناء القيادة، و القيادة أثناء الأحوال الجوية السيئة، و الصحو الذهني للسائق، و الانشغال بغير الطريق أثناء القيادة، و مسافة الأمان ، أكثر من تفاعلهم مع جلسة صيانة السيارة ، احترام إشارات المرور، و ربط حزام الأمان، ذلك لأن بعض رسائل التهديد التي تضمنتها هذه الأخيرة خصوصاً تلك المتعلقة بجلسة احترام قانون المرور و بعض مبادئ صيانة السيارة ، لم تكن مجهولة بالنسبة لهم لذلك لم يكن تأثيرها كبيراً مثل تأثير غيرها من رسائل الخوف التي تضمنتها الجلسات الأخرى، غير أن ذلك لم يقف عائقاً في وجه فعاليتها، لأن طبيعة طرحها وفق الأهداف المتسلسلة حسب نظرية دافع الحماية مكّن السائقين من إدراك خطورتها و قابلية تعرضهم لأخطار الحوادث الناجمة عن إهمالها، و هذا ما ذهبت إليه دراسة ماير و دلهوم Meyer, Delhomme (2000) أن الاطلاع على الرسائل الوقائية مسبقاً يقلل من التفاوض غير الواقعي للأحداث المستقبلية خصوصاً في حالة ما إذا كان الشخص المقارن معه مثالي، كما أن الاطلاع على الرسائل يزيد من المسؤولية الشخصية اتجاه الخطر خصوصاً إذا كانت الرسائل ذات طابع مرهّب.

- **عوامل متعلقة بطبيعة الأحداث:** إن المتوسط الحسابي للتفاوض اللاواعي اتجاه تسبب الحالة الانفعالية و الفيزيولوجية للسائق، و العوامل المناخية السيئة، و تشوش اليقظة الذهنية في التعرض للحوادث باعتبارها أحداثاً

خطيرة و غير متكررة ، كان أكبر من متوسط التفاؤل اللاواقعي اتجاه تسبب الأحداث التي يتضمنها محور احترام قانون المرور في وقوع الحوادث باعتبارها أحداثا خطيرة و متكررة ، فبالنظر إلى إحصائيات المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق (2014) نجد أن تسبب الإفراط في السرعة (27.32)، و عدم احترام قانون المرور (14.37) أكثر تكرارا من تسبب العوامل الأخرى. هذا يتفق مع ما أشار إليه Krzeminski (2015) نقلا عن شامبير، 2003، (Chambers) من أن الأحداث الخطيرة غير المتكررة تزيد من التفاؤل غير الواقعي. لذا تمكنت جلسات البرنامج من خفض التفاؤل اللاواقعي اتجاهها من خلال الوصول بالسائقين إلى الاعتقاد بقابليتهم للتعرض للحوادث المرورية في حالة إهمالها، لأن عدم تكررها لا يعني أنهم في مأمن منها.

كما أن التأثير المتوسط للبرنامج على التفاؤل اللاواقعي اتجاه تسبب إهمال صيانة السيارة في حادث مرور، فيرجع إلى طبيعة السلوك (صيانة السيارة) الذي يعتبره السائقون قابلا للضبط و نادر الحدوث (3.80%) حسب المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق (2014) ، و في هذا الشأن رأى بيريسول و آخرون، Perrissol ., et al (2011). بأن خفض التفاؤل غير الواقعي لدى السائقين مرتبط بالقدرة على ضبط الأحداث، فإذا اعتقد السائق بأنه مهما كانت ظروف القيادة يسيرة فإنه لا يستطيع أن يضبطها لأن هناك ظروفًا عديدة يمكن أن تتسبب له بالحوادث إن أهملها، فإن شعوره بقابليته للتعرض للحوادث ترتفع و بالتالي ينخفض التفاؤل اللاواقعي اتجاهها.

مناقشة و تفسير نتائج الفرضية الثامنة:

تشير الفرضية الثامنة إلى وجود فروق دالة إحصائية في أداء أفراد العينة التجريبية على محاور اختبار سلوك السياقة الآمنة بين التطبيقين القبلي و البعدي لصالح التطبيق البعدي.

أظهرت نتائج اختبار المعروضة في الجدول (63) أن أداء أفراد العينة التجريبية في التطبيق القبلي يختلف عن أداء أفرادها في التطبيق البعدي لصالح البعدي، مما يعني أن البرنامج الوقائي نجح إلى حد كبير في تعديل المقاصد السلوكية، و في تنمية مظاهر سلوك السياقة الآمنة لدى السائقين.

و قد اختلف تأثير جلسات البرنامج على محاور سلوك السياقة الآمنة، حيث حضى محور سلوك السائق إزاء قانون المرور بأكبر حجم من التأثير ($d=3.24$)، ونرجع ذلك إلى أن عدد الجلسات التي مست هذا المحور (الإفراط في السرعة/ مسافة الأمان / احترام إشارات المرور/ ربط حزام الأمان)، أكبر من تلك التي خصت بها المحاور الأخرى. و مع هذا فإن تخصيص جلسة أو جلستين فقط في كل محور لم يؤثر على حجم تأثيرها الذي كان قويا في المحاور الأربعة المتبقية حيث بلغت قيمة حجم التأثير ($d=0.90$) بالنسبة لمحور سلوك السائق إزاء الحرص على اليقظة الذهنية أثناء السياقة، و ($d=0.75$) بالنسبة لمحور سلوك السائق إزاء حالته النفسية و الفيزيولوجية المؤثرة في

القيادة، و($d=1.20$) بالنسبة لمحور سلوك السائق إزاء صيانة سيارته، و ($d=0.63$) بالنسبة للقيادة أثناء الظروف المناخية السيئة.

أكدت هذه النتيجة فعالية الرسائل بنوعها الإيجابية المختلطة (سمعية، بصرية، مصورة، و مكتوبة) و السلبية المختلطة التي تضمنها البرنامج في الوصول بالسائقين إلى الاقتناع بفحواها ، ذلك لأنها حثتهم على معالجة أعمق مما لو اقتصر على نوع واحد فقط، وهذا ما لاحظته الباحثة من خلال تفاعل المشاركين مع الجلسات الذي تميز بتقاسم تجاربهم الشخصية ، و الاحساس بالمسؤولية اتجاه السلوكات محل النقاش، و الاهتمام باستخلاص الإجراءات الوقائية في كل جلسة. وهذا يتفق مع ما ذهبت إليه دراسة دونغيا، دلهوم و دوبا ، D'Onghia, Delhomme ، Dubois (2008) من أن الرسائل السلبية تجعل الأفراد يعالجونها بطريقة أعمق ، بينما الرسائل الإيجابية جعلت الأفراد يعالجونها بطريقة استدلالية أكثر من نقيضتها السلبية لأنها لا تمثل تهديدا بالنسبة إليهم، و أن الرسائل الإيجابية أُنجم من السلبية في إقناع السائقين بتبني السلوك الآمن.

كما أن فاعلية جلسات البرنامج في تمكين السائقين من تبني المقاصد سلوكية، و من القيام بالسلوك الآمن من خلال توفير الاستجابة الفعالة المتمثلة في الاجراءات الوقائية الموضحة في كل جلسة، وصولا إلى تعزيز الفعالية الذاتية لدى السائقين يعد برهانا على كفاءة نظرية دافع الحماية لروجرز في تعديل السلوك، وهذا جاء في نفس سياق نتائج دراسة ستانباك وروجرز (1983) (Stainback & Rogers) التي اعتمدت نظرية دافع الحماية في خفض سلوك السياقة تحت تأثير الكحول، من خلال تزويد السواق بمعلومات حول القابلية المدركة إزاء مخاطر القيادة بعد تناول الكحول، و بجملة من الإجراءات الفعالة للتحكم في ذلك السلوك، حيث أظهرت نتائجها أن المعالجة التجريبية نُجحت في إبقاء السائقين ممتنعين عن القيادة بعد تناول الكحول (Norman, Boer, Seydel (n.d)).

9- مناقشة و تفسير نتائج الفرضية التاسعة:

نص الفرضية التاسعة «توجد فروق دالة إحصائية بين أداء أفراد العينة التجريبية و أفراد العينة الضابطة على محاور التفاؤل غير الواقعي و ذلك في القياس البعدي لصالح أداء أفراد العينة التجريبية.»

من خلال النتائج المبينة في الجدول رقم (64) يتضح لنا أن أداء أفراد العينة الضابطة يختلف عن أداء أفراد العينة التجريبية على الدرجة الكلية لاختبار التفاؤل غير الواقعي حيث بلغت قيمة (ت) = 6.471 و قيمة $p= 0.000$ ، وذلك لصالح العينة التجريبية بمتوسط حسابي قدره 41.1935. أما بالنسبة لقيمة حجم التأثير فقد بلغت ($d=2.32$) و هي تدل على حجم تأثير كبير لجلسات البرنامج الوقائي على التفاؤل غير الواقعي.

و يختلف حجم تأثير الجلسات من محور لآخر حيث سجل أكبر مستوى من التأثير على محور تفاؤل السائق اللاواقعي إزاء الحالة الانفعالية و الفيزيولوجية للسائق و الذي قدرت قيمته ب ($d=2.52$)، فعلى الرغم من أن درجات أفراد العينة الضابطة على هذا المحور قد ارتفعت في التطبيق البعدي - سبق و شرحنا ذلك في مناقشة الفرضية

الخامسة - إلا أن حجم التأثير هذا كان برهانا آخر على أن جلسات البرنامج (الانفعالات السلبية/ التعب أثناء القيادة) قد تمكنت من خفض التفاؤل اللاواقعي إزاء احتمال تعرض السائق لحادث مرور بسبب عدم السيطرة على الانفعالات السلبية و اللامبالاة اتجاه الحالة الجسمية، ناهيك عن تمكن البرنامج ككل من خفض مستوى التفاؤل اللاواقعي اتجاه العوامل المناخية السيئة في الوقوع في الحوادث، و اليقظة الذهنية، و احترام قانون المرور، و اتجاه صيانة السيارة، و ذلك من خلال الوصول بالسائق إلى التمكّن من تقييم التهديد المحقق به، انطلاقا من ترسيخ الاعتقاد بخطورة تلك السلوكيات في التسبب بحوادث المرور، و بقابلية تعرضه لخطرهما، و بفعالية الاجراءات في الوقاية منها.

بناء على نتيجة هذه الفرضية يمكننا أن نغد الطرح القائل بأن خفض التفاؤل اللاواقعي أمر مستحيل حسب ما ذهب إليه (وينستين، 1989؛ هورينس 1996؛ أرمور و تايلور، 1998)، و في هذا الشأن تتفق نتيجة بحثنا مع تلك التي توصل إليها بيريسول و آخرون، Perrissol .,et al (2011) من أن مستوى التفاؤل اللاواقعي لدى مجموعة المخالفين الذين حضروا الدورة التدريبية أصبح أقل من المخالفين الذين لم يحضروا الدورة و غير المخالفين الذين حضروا الدورة. ذلك لأنها أثرت في زيادة وعي السائقين بحقيقة أنهم غير قادرين على التحكم في مجريات الحادث الناتج عن إهمال بعض الاجراءات، كما أنه قد نجح في تكريس أهمية القيادة بحذر.

وقد جاءت نتيجتنا في نفس سياق نتيجة آدم Adam (2008) التي توصلت إلى أن التفاؤل اللاواقعي لا يتعارض مع العزم على تبني السلوكات الوقائية و أن الرسالة الوقائية إذا كانت واضحة و قوية فإن التفاؤل اللاواقعي ينخفض خصوصا إذا أرفقت تلك الرسالة بتوصيات للتخلص من السلوك الخطر.

عرض و تحليل نتائج الفرضية العاشرة:

نص الفرضية العاشرة توجد فروق دالة إحصائيا بين أداء أفراد العينة التجريبية و أفراد العينة الضابطة على محاور سلوك السياقة الآمنة و ذلك في القياس البعدي لصالح أداء العينة التجريبية.

تظهر لنا النتائج المبينة في الجدول رقم (65) أن أداء أفراد العينة الضابطة يختلف عن أداء أفراد العينة التجريبية على الدرجة الكلية لاختبار سلوك السياقة الآمنة ، حيث بلغت قيمة (ت) = 8,655 و قيمة $p = 0.000$ ، و هي قيمة دالة إحصائيا كونها أقل من مستوى الدلالة 0.05 ، وذلك لصالح العينة التجريبية بمتوسط حسابي قدره 171,6129. أما بالنسبة لقيمة حجم التأثير فقد بلغت (d=4.84) ، و هي تدل على حجم تأثير كبير لجلسات البرنامج الوقائي على سلوك السياقة الآمنة.

و تتفاوت قيمة حجم تأثير جلسات البرنامج على محاور سلوك السياقة الآمنة حسب التدخلات التي مست كل محور، حيث بلغت (d=1.73) على محور سلوك السائق إزاء صيانة سيارته، و (d=1.77) بالنسبة لمحور سلوك السائق إزاء الحرص على اليقظة الذهنية أثناء السياقة، كما بلغت (d=1.70) على محور سلوك السائق إزاء

حالاته النفسية و الفيزيولوجية المؤثرة في القيادة، و ($d=1.48$) على محور سلوك السائق إزاء القيادة أثناء الظروف المناخية السيئة، في حين سجلت أعلى قيمة تأثير للبرنامج على محور سلوك السائق إزاء قانون المرور، بقيمة قدرها ($d=2.75$)، وقد سبق و أن شرحنا تأثير الجلسات المخصصة لهذا المحور في مناقشة الفرضية الثامنة.

مكنتنا نتائج هذه الفرضية من التأكد من تأثير البرنامج الوقائي في تنمية سلوك السياقة الآمنة لدى السائقين المترشحين لاجتياز تكوين للحصول على شهادة سائق سيارة أجرة، حيث يبرز التباين الملحوظ بين أدائي أفراد العينة التحريمية و الضابطة فعالية الأهداف الاجرائية للجلسات التي تدرجت من تمكين السائقين من تقييم التهديد المتعلق بالسلوكيات غير الآمنة إلى الاقتناع بفعالية الاستجابة المتمثلة في الاجراءات الوقائية التي نستخلصها في آخر كل جلسة، ثم نتبعها بمجموعة من الواجبات السلوكية التي تعزز الكفاءة الذاتية اتجاه تبني تلك الإجراءات الوقائية.

جاءت هذه النتيجة في نفس سياق نتائج بارك و آخرون، Park et al (2011) التي أكدت نجاعة نظرية دافع الحماية في توجيه السلوك مؤكدة في ذلك على أن الخطورة المدركة و القابلية المدركة لا تكفي لوحدها على التنبؤ بالنوايا و السلوك، وإنما يجب أن ترفق بفعالية الاستجابة و الفعالية الذاتية حتى تكون فعالة.

كما اتفقت هذه النتيجة مع نتائج عدة دراسات هدفت إلى تعديل السلوكات غير الآمنة كدراسة مادوكس و روجرز 1983 (Maddux et Rogers) التي خلصت إلى أن الاستجابة الفعالة و الفعالية الذاتية كان لهما الأثر الأكبر على عزم الطلبة المدخنين على ترك التدخين (Milne, Sheeran, Orbell, 2000).

الخلاصة
العامّة
و الإقتراحات

سمحت لنا هذه الدراسة باقتراح برنامج وقائي يستند على واحدة من أكثر النظريات فعالية في تبني السلوك الآمن، و المتمثلة في نظرية دافع الحماية لروланд روجرز، و الذي هدفنا من خلال بنائه إلى تقصي فاعليته في خفض التفاؤل اللاواقعي لدى السائق باعتباره متغيرا يؤثر على تبني السلوك الآمن، نظرا لما يحدثه من تشوه معرفي يجعل صاحبه يعتقد بأنه محصن ضد المخاطر، مما يحمله على ركوب المخاطر و تدفع به إلى إهمال الاجراءات الوقائية مما يضاعف احتمال تعرضه لخطر حوادث المرور. كما هدفنا من بناء البرنامج إلى معرفة فاعليته في الوصول بالسائقين إلى تبني سلوكيات السياقة الآمنة، المتمثلة في حرص السائق على القيام بشكل مستمر بالسلوكيات التي تحول دون التعرض أو تعريض الآخرين لحوادث مرور. و تشتمل هاته السلوكات على عدة مظاهر منها ما يتعلق بسلوك السائق إزاء صيانة سيارته و إزاء قانون المرور و تفادي مشاكل القيادة أثناء الظروف المناخية السيئة ، و منها ما يتعلق بالحفاظ على اليقظة الذهنية و كذا القدرة على التعامل مع انفعالاته السلبية و التغيرات الفيزيولوجية التي تطرأ أثناء القيادة.

تمت دراسة فعالية البرنامج على عينة من السائقين الذين يتلقون تكويننا للحصول على شهادة سائق سيارة أجرة مقسمة إلى عينتين الأولى تجريبية طبق عليها البرنامج، والثانية ضابطة لم يطبق عليها، و قد أظهرت نتائج القياس البعدي أن مستوى التفاؤل اللاواقعي انخفض، ومستوى سلوك السياقة الآمنة ارتفع لدى أفراد العينة التجريبية مقارنة بأفراد العينة الضابطة، مما يدل على أن البرنامج نجح في الهدف الذي صمم لأجله، ذلك لأنه يسير على مراحل متدرجة وفق نظرية دافع الحماية، بدءا من تحسيس السائق بخطورة سلوكيات السياقة غير الآمنة (الإفراط في السرعة؛ إهمال صيانة السيارة؛ الانشغال بغير الطريق أثناء القيادة؛ عدم احترام مسافة الأمان؛ عدم احترام إشارات المرور؛ الانفعالات السلبية أثناء القيادة؛ تشوش الصحو الذهني للسائق؛ التعب أثناء القيادة؛ القيادة أثناء الأحوال الجوية السيئة؛ إهمال ربط حزام الأمان)، إلى تحسيسه بأنه معرض شخصيا للخطر، و الوصول به إلى الاقتناع بأن الفوائد الناجمة عن السلوكات غير الآمنة ضعيفة، ثم يتم تزويد السائقين بمجموعة من الاجراءات التي تتميز بانخفاض تكلفتها و التي ثبتت فعاليتها في إبعاد التهديد الناجم عن السلوك غير الآمن، و الوصول إلى اقتناع السائق بقدرته على تبني ذلك السلوك.

خلاصة عامة

و على الرغم من أنه لم تتسن لنا متابعة فعالية البرنامج من خلال قياسات متكررة، إلا أنه يمكننا القول أن هذه الدراسة قد خطت خطوة مهمة في اتجاه توفير برامج وقائية فعالة، تختلف من حيث بنائها عن الدورات التدريبية و الحملات التحسيسية التي تعود مجتمع السائقين عليها إلى درجة تجعله لا يأبه بمحتواها، لذا تعد الاستفادة من هذا النوع من البرامج الوقائية في توعية السائقين بأهمية السلوكات بخطورة السلوكات الخطرة و دحض معتقداتهم المرورية الخاطئة ، وصولا بهم إلى تبني سلوكات آمنة أمرا في غاية الأهمية في مجال الوقاية المرورية، خصوصا إذا تم ذلك كتكوين مرافق للتكوين الذي يتلقاه المتدربون على مستوى مدارس تعليم السياقة.

إقتراحات و توصيات

- استنادا إلى النتائج التي توصلت إليها الدراسة الحالية، يمكن تقديم جملة من الاقتراحات و التوصيات كما يلي:
- إدماج جملة من المقاييس النفسية المكّملة لاختبارات تعلم مهارة السياقة، و التي تسمح بتشخيص كفاءة القدرات المعرفية و الخصائص النفسية المحبذ توفرها لدى السائق وذلك بعد تقنينها على المستوى الوطني، و هذا لا يتأتى إلا بخلق شراكة بين مدارس تعليم السياقة و المختصين النفسانيين المكونين في علم نفس المرور.
 - توظيف البرنامج الوقائي المقترح في الدراسة ضمن حصص تكوين المتدربين للحصول على رخصة السياقة في مدارس تعليم السياقة.
 - يمكن الاستفادة من أدوات البرنامج (مطويات، ملصقات، معلقات، عرض الشرائح) في عمليات التوعية المرورية.
 - توظيف النظريات المعرفية الاجتماعية المفسرة لتبني السلوك في إعداد البرامج و حملات التوعية المرورية .
 - ضرورة إعداد برامج التربية المرورية لفائدة أطفال المدارس، و تخصيص حصص الأنشطة لتطبيقها بصفة دورية.
 - تكوين مدربي مدارس تعليم السياقة ضمن دورات تتيح لهم فهم سيكولوجية السائق.
 - إجراء دراسة طولية مقارنة بين السائقين المتدربين للحصول على رخصة السياقة الذين تلقوا البرنامج الوقائي إضافة إلى دروس تعليم السياقة ، و متدربين تلقوا دروس تعليم السياقة فقط.
 - بناء برامج وقائية قائمة على نظرية دافع الحماية و تقصي فعاليتها في خفض السلوكات الخطرة (التدخين، الأكل غير الصحي...)، و تبني السلوكات الآمنة.
 - توسيع عينة الدراسة للتمكن من الوقوف على الفروق في مستوى التأثير بالبرنامج الوقائي حسب (الجنس، السن، المستوى التعليمي، مدة السياقة الفعلية، نوع الرخصة، عدد المخالفات و الحوادث المرورية).
 - تقنين مقياسي الدراسة على مناطق أخرى من الوطن.

قائمة

المراجع

المراجع باللغة العربية:

- 1- أبا حسين، ندى، الزبير، أحمد القاسم. معارف السائقين بالقواعد المنظمة للمرور وسلوكهم في المنطقة الشرقية للمملكة العربية السعودية. *Journal, Volume 13, N°2 March. Eastern mediterranean health*. تم استرجاعه يوم 24 ديسمبر 2009 من موقع: www.emro.who.int/publications/emhj/1302/article16.htm
- 2- أبو علام، رجاء محمود. (2007). *مناهج البحث في العلوم النفسية و التربوية*. (ط.6). القاهرة: دار النشر للجامعات.
- 3- إحترام قواعد المرور = قيادة بلا حوادث. (2007). مركز الامن و الوقاية عبر الطرق، تم استرجاعها يوم 2014/12/30 من موقع: http://files.flipsnack.net.s3.amazonaws.com/collections/archives/fh9ev0es/___1999.zip?AWSAccessKeyId=AKIAII2JP6V652MR3BWQ&Expires=1419898087&Signature=oMjXyquvg2KT OCKUYWTFDIcrgBE%3D
- 4- الأنصاري، بدر محمد. (1998). *التفاوض و التشاؤم*. (ط.1). الكويت : لجنة التأليف والتعريب والنشر.
- 5- الأنصاري، بدر محمد. (2001). إعداد مقياس التفاؤل غير الواقعي لدى عينة من الطلبة والطالبات في الكويت. *مجلة دراسات نفسية*. مجلد 11، 194 - 243.
- 6- الأنصاري، بدر محمد. (2002). *التفاوض غير الواقعي وعلاقته ببعض المتغيرات الشخصية لدى طلاب جامعة الكويت*. *مجلة العلوم التربوية و النفسية*. البحرين. مجلد 3، عدد 4، 94 - 120
- 7- أنجوس، موريس. (2004). *منهجية البحث العلمي في العلوم الإنسانية*. (بوزيد صحراوي .كمال بوشرف و سعيد سبعون، مترجمين). (د.ط). الجزائر: دار القصبه
- 8- بابطين، عادل بن أحمد. (2002). *مشكلات الدلالة الإحصائية في العلوم التربوية و حلول بديلة*. بحث تكميلي لنيل درجة الماجستير في علم النفس تخصص إحصاء و بحوث : جامعة أم القرى . تم استرجاعه يوم 2016-04-10 من موقع <https://www.hawaalive.com/brooonzyah/t82389.html>
- 9- بشقة، عز الدين. (2013). *أسباب تجاوز حدود السرعة في الجزائر: تطبيق نموذج نظرية السلوك المخطط - دراسة ميدانية لعينة من السائقين بولاية باتنة و جيجل - دراسة مقدمة في الملتقى الوطني الاول حول حوادث المرور بين مستعملي الطريق و تنظيم المرور يومي 25/24 أبريل 2013*. باتنة، الجزائر : جامعة باتنة. (ص ص. 196 - 208)
- 10- بن عيسى، محمد(أ). (2010). *التربية المرورية*. ط1. تونس : الدار المتوسطة للنشر.
- 11- بن عيسى، محمد(ب). (2010). *الثقافة المرورية*. ط1. تونس : الدار المتوسطة للنشر.
- 12- بن عيسى، محمد(ج). (2010). *السلامة المرورية*. ط1. تونس : الدار المتوسطة للنشر.
- 13- بوطالبي، الهاشمي، بوزيد. (19 أبريل 2010). *حوادث المرور ودور العلم في الوقاية منها*. يوم دراسي حول دور البحث العلمي في الوقاية من حوادث المرور. الجزائر : جامعة بوزريعة

- 14- بوطالبي، الهاشمي، بوزيد. (2014). *فعاليات حملات التوعية المرورية*. في مجموعة من المؤلفين بأكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، التعليم و السلامة المرورية (الجزء الثاني)، (ص ص. 448-517). (ط1). عمان: دار الحامد للنشر و التوزيع، الأكاديميون للنشر و التوزيع.
- 15- بوظيفة، حمو. (1991). *دراسة عن أسباب حوادث المرور في الجزائر*. الجزائر: مركز الطباعة لجامعة الجزائر
- 16- بوظيفة، حمو. عيسي ، محمد. زناد، دليلة. شريفى، هناء. (19 أبريل 2010). *مستوى سلوك الإقدام على المخاطرة لدى السائقين وعلاقته ببعض الخصائص الشخصية و الفردية*. يوم دراسي حول دور البحث العلمي في الوقاية من حوادث المرور. الجزائر. جامعة بوزريعة (ص. 13).
- 17- بيان، محمد سعد الدين. (2014). *التربية المرورية مدخل في إعداد المعلم*. (ط1). عمان: دار الحامد للنشر و التوزيع، الأكاديميون للنشر و التوزيع.
- 18- تايلور، شيلبي. (2013). *علم النفس الصحي*. (وسام درويش. بريك فوزي. شاكر داود، مترجمين). (ط. 2). عمان، الأردن: دار الحامد للنشر والتوزيع
- 19- ترك، أحمد. *مفهوم القيادة الوقائية*. تم استرجاعه يوم 28 فيفري 2009 من موقع: www.s777b.com/vb/archive/index.php/t-15513.html
- 20- التجاوز الخطير تجاوز على الحق في الحياة. (2008). المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق، تم استرجاعها يوم 2014/12/30 من موقع http://files.flipsnack.net.s3.amazonaws.com/collections/archives/fh9ev0es/___1999.zip?AWSAccessKeyId=AKIAII2JP6V652MR3BWQ&Expires=1419898087&Signature=oMjXyquvg2KTOCKUYWTFDIcrgBE%3D
- 21- الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية . 29 يوليو 7، 2009 شعبان 1430. العدد 4
- 22- جمحوم ، عمرو صلاح الدين. (2014). *التوعية المرورية و أثرها في تقليل الحوادث*. في مجموعة من المؤلفين بأكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، حوادث المرور ، (ص ص. 207-245). (ط1). عمان: دار الحامد للنشر و التوزيع، الأكاديميون للنشر و التوزيع.
- 23- حمدان ، عفيف. (1997). *قواعد المرور*. (ط. 1). بيروت، لبنان: دار مكتبة الحياة ومؤسسة الخليل التجارية.
- 24- خضور ، أديب محمد. (2007). *واقع حملات التوعية المرورية العربية*. الرياض :جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية.

- 25- دودين، حمزة محمد.(2013).التحليل الاحصائي المتقدم للبيانات باستخدام *spss*. (ط.2). عمان : دار المسيرة للنشر و التوزيع و الطباعة.
- 26- الزروق، فاطمة الزهراء.(2015).علم النفس الصحي مجالاته، نظرياته، و المفاهيم المنبثقة عنه .الجزائر: ديوان المطبوعات الجامعية.
- 27- زعابطة ، سيرين هاجر (2014). علاقة التفاؤل غير الواقعي بسلوك السياقة الآمنة. مجلة دراسات،30، 163-177.
- 28- سالمى ،عبد المجيد. خالد، نور الدين. (1998). معجم مصطلحات علم النفس.(ط.1). القاهرة: دار الكتاب المصري
- 29- السنان، شكري حسن. وآخرون. (2002). التقرير الفني النهائي لمشروع المخالفات المرورية- أسبابها والحد منها في المنطقة الشرقية من المملكة العربية السعودية. اللجنة الوطنية للسلامة المرورية.
- 30- السياقة وكبار السن . تم استرجاعه يوم 28 ديسمبر 2009 ، من موقع:
<http://www.moh.gov.bh/arabic/Alzheimers/Leaflets.asp?subject=2>
- 31- السيد، راضي عبد المعطي.(2014).الآثار الاقتصادية لحوادث المرور(ط.1). عمان: دار الحامد للنشر و التوزيع، الأكاديميون للنشر و التوزيع.
- 32- الشراكة العالمية للسلامة على الطرق.(2008). إدارة السرعة. جنيف، سويسرا.
- 33- شفارتسر، رالف. (1994). التفاوضية الدفاعية والوظيفية كشرطين للسلوك الصحي. (سامر جميل رضوان، مترجم) طرابلس، لبنان. مجلة الثقافة النفسية المتخصصة
- 34- صابر، فاطمة عوض. خفاجة ،ميرفت علي. (2002). أسس ومبادئ البحث العلمي. (ط.1). الإسكندرية :مكتبة ومطبعة الإشعاع الفنية
- 35- طالب، أحسن مبارك.(2014). سبل الوقاية من حوادث المرور. في مجموعة من المؤلفين بأكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، التجارب العربية و الدولية في تنظيم المرور(ص ص.4-54). (ط.1). عمان: دار الحامد للنشر و التوزيع، الأكاديميون للنشر و التوزيع.
- 36- عبادة ، أحمد.(2001).مقاييس الشخصية للشباب و الراشدين (ج.1). (ط.1). القاهرة: مركز الكتاب للنشر.
- 37- عبد الخالق ، أحمد محمد. (1993). استخبارات الشخصية.(ط. 2). الاسكندرية: دار المعرفة الجامعية

- 38- العبودي، صالح.(2009).العوامل النفسية لحوادث المرور. الندوة العلمية حول التجارب العربية والدولية في تنظيم المرور. الجزائر. مركز الدراسات والبحوث
- 39- العساف، صالح بن محمد.(2006).المدخل إلى البحث في العلوم السلوكية.(ط.4). الرياض : مكتبة و نشر العبيكان.
عقيل، عقيل حسين .(1999). فلسفة مناهج البحث التربوي.(د.ط).القاهرة :مكتبة مدبولي
- 40- علام ، صلاح الدين محمود.(2000).القياس و التقويم التربوي و النفسي-أساسياته و تطبيقاته وتوجهاته المعاصرة-(ط.1).القاهرة: دار الفكر.
- 41- عليان، رجي مصطفى. غنيم، عثمان محمد.(2000). مناهج و أساليب البحث العلمي.(ط.1) عمان، الأردن: دار صفاء للنشر والتوزيع.
- 42- عواقب التجاوز الخطير.(2000). مركز الوقاية و الامن عبر الطرق، تم استرجاعها يوم 2014/12/30 من موقع http://files.flipsnack.net.s3.amazonaws.com/collections/archives/fh9ev0es/___1999.zip?AWSAccessKeyId=AKIAII2JP6V652MR3BWQ&Expires=1419898087&Signature=oMjXyquvg2KTOCKUYWTFDIcrgBE%3D
- 43- عيسى، محسن العجمي.(2014). السلامة المرورية -الواقع و التطلعات-.(ط.1).عمان، الأردن: دار الحامد للنشر و التوزيع، الأكاديميون للنشر و التوزيع.
- 44- مارون ،جورج خليل .(2000). أسس التقويم التربوي و معاييرهِ . (ط . 1). بيروت : المؤسسة الحديثة للكتاب
- 45- محمد، أسامة حامد. (2010). فوضى مرور الشارع العراقي و أثرها على الصحة النفسية لدى طلبة جامعة الموصل. مجلة العلوم الاجتماعية و الإنسانية . جامعة باتنة . العدد22
- 46- المركز الوطني للتعليم عن بعدcnepd (أ) .(د.ت). مطبوعة تكوين المديرين في قيادة السيارات. الجزائر
- 47- المركز الوطني للتعليم عن بعد cnepd (ب).(د.ت). مطبوعة تكوين سائق سيارة أجرة. الجزائر
- 48- المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق .(2000). الإفراط في السرعة ، تم استرجاعها يوم 2014/12/19 من موقع <http://files.flipsnack.com/iframe/embed.html?hash=fh9ev0es&wmode=window&bgcolor=EEEEEE&t=1378025386>
- 49- المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق.(2003). لا تنشغل بغير الطريق. تم استرجاعه يوم 2014/12/30 من موقع

http://files.flipsnack.net.s3.amazonaws.com/collections/archives/fh9ev0es/___1999.zip?AWSAccessKeyId=AKIAII2JP6V652MR3BWQ&Expires=1419898087&Signature=oMjXyquvg2KTOCKUYWTFDIcrgBE%3D

50- المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق.(2006). الراحة ثم السياقة سلامة ووقاية. تم استرجاعها يوم 2014/12/30 من موقع

http://files.flipsnack.net.s3.amazonaws.com/collections/archives/fh9ev0es/___1999.zip?AWSAccessKeyId=AKIAII2JP6V652MR3BWQ&Expires=1419899364&Signature=9DeSwNBmc2L7mpS0EzRm0Qfi0gw%3D

51-مسافة الأمان وقاية و سلامة.(سبتمبر 2007). المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق، تم استرجاعها يوم 2014/12/30 من موقع

http://files.flipsnack.net.s3.amazonaws.com/collections/archives/fh9ev0es/___1999.zip?AWSAccessKeyId=AKIAII2JP6V652MR3BWQ&Expires=1419898692&Signature=m%2Fy4VbcND%2BBZf%2BV3tk2KFcLHoJY%3D

52- المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق. (2010) . دراسة إحصائية لحوادث المرور خلال الأشهر 11 من سنة 2010، تم استرجاعه يوم 2011/01/2 من موقع www.cnprs.org.dz

53- المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق. (2014) . إحصائيات حوادث المرور الجسمانية خلال سنة 2014 ، تم استرجاعه يوم 2015/02/15 من موقع www.cnprs.org.dz

54- معمريّة ، بشير. (2007). القياس النفسي وتصميم أدواته للطلاب والباحثين في علم النفس والتربية.(ط.2). الجزائر: منشورات الحبر

55- معمريّة ، بشير. (2012). علم نفس الذات - تقنين استبيانات على المجتمع الجزائري.(ط.1). الجزائر: دار الخلدونية للنشر و التوزيع

56- المعهد المروري الأردني.(د.س). اجعل مركبتك جاهزة لفصل الشتاء. تم استرجاعه يوم 2014/12/21 من موقع http://faculty.ksu.edu.sa/Ali_Alghamdi/book3/1.pdf

57- المعهد المروري الأردني.(2010). الأدوية و العقاقير هل تؤثر على قيادة مركبتك. تم استرجاعه يوم 2014/11/04 من موقع <http://www.jti.psd.gov.jo/images/docs/36.pdf>

- 60- المعهد المروري الأردني.(د.س). لا تنشغل بغير الطريق (الهاتف النقال و التدخين). تم استرجاعها يوم 2014/11/04 من موقع <http://www.jti.psd.gov.jo/images/docs/25.pdf>
<http://www.jti.psd.gov.jo/images/docs/26.pdf>
- 61- المعهد المروري الأردني.(2010). لسلامتك أجل مكالمتك. تم استرجاعها يوم 2014/11/04 من موقع <http://www.jti.psd.gov.jo/images/docs/20.pdf>
- 62- المعهد المروري الأردني.(2010). ماذا يجب أن تعرف عن الإطارات؟! تم استرجاعه يوم 2014/12/21 من موقع http://www.jti.psd.gov.jo/index.php?option=com_content&task=view&id=134&Itemid=192
- 63-المعهد المروري الأردني.(2010). مخاطر السرعة على الطريق أثناء القيادة. تم استرجاعه يوم 2014/12/21 من موقع http://www.jti.psd.gov.jo/index.php?option=com_content&task=view&id=451&Itemid=342
- 64- المعهد المروري الأردني.(2010). الوسادة الهوائية وحدها لا تكفي. تم استرجاعه يوم 2014/11/04 من موقع <http://www.jti.psd.gov.jo/images/docs/35.pdf>
- 65- المعهد المروري الأردني.(2013). دروس في السلامة المرورية لتجنب أخطاء السائقين. تم استرجاعها يوم 2014/11/04 من موقع http://www.jti.psd.gov.jo/index.php?option=com_sitemap&Itemid=61
- 66-ملحم، سامي محمد .(2000). القياس والتقييم في التربية وعلم النفس .(د.ط).عمان: دار المسيرة للنشر و التوزيع و الطباعة.
- 67-النابلسي، أحمد محمد.(مارس 2002).علاقة حوادث السير بتشويه الدفاعات النفسية . ورقة مقدمة إلى مؤتمر حوادث السير في دول الخليج. تم استرجاعه يوم 27 ديسمبر 2009 من موقع:
www.drnboulsi.com/moutamarat/moutamarat27.html
- 68- النافع، عبدالله . السيف، خالد.(1987).تحليل الخصائص النفسية والاجتماعية المتعلقة بسلوك قيادة السيارات بالمملكة. مدينة الملك عبد العزيز للعلوم و التقنية. الرياض، المملكة العربية السعودية. تم استرجاعها يوم 01 أبريل 2010 من موقع:
http://www.trafficsafety.org.sa/Achievements/Studies_and_researchs/Third_stage/Third_stage_study4.htm

69- نور المدني، هاشم محمد.(2014). التأمين على المركبات ؛ مصطلحاته و خصائصه و علاقته بالحوادث.(ط.1).عمان، الأردن: دار الحامد للنشر و التوزيع، الأكاديميون للنشر و التوزيع.

70- الهزاع ، هزاع محمد.(د.ت).الاجراءات الاحصائية المرتبطة بالقياسات الفيزيولوجية في فسيولوجيا الجهد البدني: الأسس، النظرية و الإجراءات العملية للقياسات الفيزيولوجية ، الفصل الرابع، كتاب مقدم للنشر .تم استرجاعه يوم 19.04.2016 من موقع :
<http://faculty.ksu.edu.sa/hazaa>

71- يخلف، عثمان. (2001). علم نفس الصحة.(ط.1). الدوحة، قطر: دار الثقافة للطباعة والنشر و التوزيع

المراجع باللغة الأجنبية:

72-Adam ,C. (2008). *L'optimisme comparatif comme indicateur d'efficacité d'une publicité utilisant la peur*. Mémoire présenté à la Faculté des études supérieures de l'Université Laval dans le cadre du programme de maîtrise en communication publique pour l'obtention du grade de maître ès art (M. A.) : Université Laval Québec.

73- *Adition, vision, médicaments avec le temps, comment adapter sa conduite?* Paris : Association prévention routière, assureurs prévention.p.10. Retrieved 15/02/2015 from :

https://www.preventionroutiere.asso.fr/wp-content/uploads/2016/03/APR_Senior_Screen.pdf

74- *Alcool et cannabis au volant... un cocktail fatal*. (Hiver 2008/2009).prudence Mag. Paris : Association prévention routière, Assureurs prévention, AGF, 14,10. Retrieved 15/02/2015 from :

http://www.preventionroutiere.asso.fr/content/download/1647/17389/version/1/file/PM_14.pdf

75- *Alcool, cannabis et conduite, les raisons du danger !* . (Hors-série).prudence Mag. Paris : Association prévention routière, assureurs prévention, AGF. Retrieved 15/02/2015 from :

http://www.preventionroutiere.asso.fr/content/download/1637/17339/version/1/file/PM_04.pdf

76-*Alcool, vitesse, téléphone, comment réduire les risques au volant ?*.(Avril 2014). Paris : Association prévention routière , assureurs prévention.10-13. Retrieved 15/02/2015 from :

<http://www.preventionroutiere.asso.fr/Nos-publications/Brochures-et-depliants>

77- Armor, D.A., Taylor ,S.E. (1998). Situated optimism: specific outcome expectancies and self-regulation. *Advances in experimental social psychology*. Vol. 30 ,309-379.

78-Assailly,J.P.(2006).*Perception et acceptation du risque routier*. In Koubenan ,D.R .,Cadet , B., Hermand , D. & Munoz Sastre ,M.T. Psychologie du risque- Identifier, évaluer, prévenir(pp.186-199). Bruxelles : Editions De Boeck

79-Ayers,S. Et al. (2007). *Cambridge Handbook of Psychology, Health and Medicine*.(Second edition).USA: Cambridge University Press.

80- Baillet, J.M.A. (2006). *Le volant rend – il fou ? Psychologie de l'automobiliste*. Paris, France. L'Archipel.

81-Barjonet, P.E., Lagarde, D., Serveille, J.(1992). *Sécurité routière*. Paris, France : presses de l'école nationale des ponts et chaussées.

82- Bellet, T., Tattegrain –Veste, H .(2000). *Modélisation et simulation cognitive du conducteur automobile*. Congrès international francophone sur le transport et société de l'information. Paris, France : presses de l'école nationale des ponts et chaussées.

83- Boer, H., & Seydel, E. R. (1996). *Protection motivation theory*. In M. Conner & P. Norman (Eds.), Predicting health behavior: Research and practice with social cognition models (pp. 95- 120). Buckingham, UK: Open University Press.

84- Carey, M.P., Vanable, P. A. (2003). *AIDS/HIV* . In Weiner, I .B, handbook of psychology., health psychology (vol.9,pp.219-244). Canada : John Wiley & Sons, Inc.

85- Causse, P., Kouabéban, D. R ., Delhomme , P. (2004). *Perception du risque d'accident lié à l'alcool chez des jeunes automobilistes ; quelques déterminants de l'optimisme comparatif* : Le Travail Humain, tome 67, no 3, 235-256

86-Causse, P., Kouabéban, D. R ., Delhomme , P.(2006). *l'optimisme comparatif comme biais dans la perception des risques* . In Koubenan ,D.R .,Cadet , B., Hermand , D. & Munoz Sastre ,M.T. Psychologie du risque- Identifier, évaluer, prévenir(pp.147-163). Bruxelles : Editions De Boeck

87-Centre d'information et d'animation de la jeunesse de la wilaya d'Alger.(2004). *Prévention routière* .Alger.

- 88-Chappé, J ., Verliac ,J.F., Meyer.(2007). Optimisme et pessimisme comparatifs consécutifs à l'exposition à plusieurs messages menaçants. *Revue européenne de psychologie appliquée*, 57 23-35
- 89-Chauvin, B., Hermand , D.(2006). Influence des variables distales sur la perception des risques : une revue de la littérature de 1978 à 2005. *Les Cahiers Internationaux de Psychologie Sociale*, 72, pp. 65-84
- 90-Chauvin, B.(2014). *La perception des risques*. (1^{re} édition). Bruxelles, Belgique : De boeck.
- 91- Conner, M . (2010). *Cognitive Determinants of Health Behavior*. In Steptoe, A, Handbook of Behavioral Medicine (pp.19-30). USA: Springer
- 92- Daignault , P ., Delhomme, P.(2011). Attitudes des jeunes automobilistes à l'égard des principales actions contre l'insécurité routière en France. *Pratiques psychologiques*, 17, 373–389.
- 93- Dekkar, N., Bezzaoucha, A. (1983). *Les accidents de la circulation en Algérie*. Alger : Société nationale d'édition et de diffusion.
- 94-Delhomme, P., Meyer, T. (2001).L'impact des campagnes de prévention de sécurité routière : quels indices, quels plans de recherche et quels effets ?. *Bulletin de psychologie*, 54, 3, pp. 343-355
- 95- Delhomme, P. Et al.(2009). *Manual for Designing, Implementing, and Evaluating Road Safety Communication Campaigns*. Brussels ,Belgium : Belgian Road Safety.
- 96-Delhomme, P., A, Villieux.(2008). Colère au volant, colère générale et situations de conduite génératrices de colère : une étude par carnet de bord .*Bulletin de psychologie*, 494, pp. 115-129.
- 97-Delhomme, P., Verliac ,J.F., Martha ,C. (2009). Are drivers comparative risk judgments about speeding realistic?. *Journal of safety research*,40,05,pp.333-339
- 98- Desrichard,O., Verliac,J.F., Milhabet,I . (2001). Beliefs about average –risk, efficacy and effort as a sources of comparative optimism . *Revue internationale en psychologie sociale* : Presses universitaires de Grenoble,14,4, pp.105-142.
- 99- Dolinski, D., Gromski, W., Zawiska, E. (1987).unrealistic pessimism. *Journal of social psychology*, 127,511-516

- 100- D'Onghia,F., Dubois,N., Delhomme,P.(2007). Effets du cadrage et de la présence d'une image dans les messages de prévention sur l'intention comportementale en faveur du respect des limitations de vitesse. *Les Cahiers Internationaux de Psychologie Sociale*, N°75-76, pp. 17-34
- 101- D'Onghia,F., Delhomme,P., Dubois,N.(2008). Comment persuader les automobilistes de respecter les limitations de vitesse ? Effets du cadrage et de la présence d'une image sur les attitudes à l'égard du respect des limitations de vitesse et l'intention de les respecter. *bulletin de psychologie*, tome 61,(6) , 498,pp. 561-576
- 102- Fatigue au volant, n'attendez pas, faite une pause ! . (été 2006). *Prudence Mag*. Paris : Association prévention routière, assureurs prévention, AGF,12 -14 Retrieved 15/02/2015 from :
- http://www.preventionroutiere.asso.fr/content/download/1638/17344/version/1/file/PM_05.pdf
- 103- Ferrandez, F. (1995).*l'étude détaillée d'accidents orientée vers la sécurité primaire*. Paris, France : presses de l'école nationale des ponts et chaussées .
- 104- Fêtes : pensez au retour...(Hiver 2005/2006). *Prudence Mag*. Paris : Association prévention routière, AGF,10-11. Retrieved 15/02/2015 from : http://www.preventionroutiere.asso.fr/content/download/1636/17334/version/1/file/PM_03.pdf
- 105- Fischer, G.N. (2002). *Traité de psychologie de la santé*. Paris : Dunod
- 106- Fischer, G.N., Tarquinio,C. (2014). *Les concepts fondamentaux de la psychologie de la santé* . (2eme édition). Paris, France : Dunod
- 107- Forward,S ., kazemi,A.(2009). *A theoretical approach to assess road safety campaigns; Evidence from seven European countries*: Belgian Road Safety Institute (BIVV - IBSR)
- 108- Hablemitoglu, S., Yildimir, F. (2008). Gender Differences in the Influence of Egocentrism and Focalism on Turkish young people's optimism: are young men more optimistic or young women more realistic?. *World applied science journal*. (Vol. 5, N°1, pp 42-53)
- 109- Gallopel,k., Petr,C .(24Novembre2000).*Utilisation de la Peur dans les campagnes de Prévention: Résultats et Discussions autour des Comportements*

Tabagiques de Jeunes Français. Convegno “le tendenze del marketing in europa” : Università Ca’ Foscari Venezia. Retrieved 26 December 2014 from:

www.marketing-trends-congress.com/archives/2000/pdf/gallopel.pdf

110- Gardez vos distances. (Printemps 2007). *Prudence Mag*. Paris : Association prévention routière, p.4. Retrieved 15/02/2015 from :

http://www.preventionroutiere.asso.fr/content/download/1640/17354/version/1/file/PM_08.pdf

111- Hartgers,C., Krijnen,P.,Van der Pligt,J.(2010). *HIV and injecting drug users: The role of protection motivation*. Retrieved 26 December 2014 from:

<http://www.drugtext.org/HIV-risk-behavior-among-injecting-drug-users/hiv-and-injecting-drug-users-the-role-of-protection-motivation.html>

112- Heinonen, k., Räikkönen, K., Järven, L.K., Strandberg,T.(2004). Adult attachment dimensions and recollections of childhood family context, associations with dispositional optimism and pessimism. *European journal of personality*, 18,193-207

113- Heine, S.J. (1993). *Cultural variation in Unrealistic optimism*. A thesis submitted in partial fulfillment of the requirements for degree of Master of Arts. Columbia: *The University of British*.

114- *Heurs d’hiver pneus hiver*.(n.d). Association prévention routière. Retrieved 15/02/2015 from :

http://www.preventionroutiere.asso.fr/content/download/4524/43692/version/2/file/Depliant_pneu_hiver.pdf

115- Holst ,H.V., Nygren ,A., Andersson, A.E. (2000). Transportation, traffic safety and health . *Human behavior*. Berlin, Germany: Springer.

116- Hoyos, C.G. (1968). *Psychologie de la circulation routière*. Paris, France : *presses universitaire de France*.

117-Joffé, H.(1999). *Risk and the other* . (1st pub) . United Kingdom: Cambridge university press.

118- klein, W.M.P .*Optimistic bias*. Retrieved 26 September 2010 from: www.cancercontrol.cancer.gov/bvp/constructs/optimistic-bias.

119- Kleumper, D.K., Little, L .M.,& Degroot,T. (2009). State or trait : effects of state optimism on job – related outcomes. *Journal of organizational behavior*, 30,209-231.

120- Koubenan ,D.R .(2006). *Des croyances aux comportements de protection*. In Koubenan ,D.R .,Cadet , B., Hermand , D. & Munoz Sastre ,M.T. *Psychologie du risque- Identifier, évaluer, prévenir*(pp.259-289). Bruxelles : Editions De Boeck

121- Kruger, J., Burrus, J. (2004). Egocentrism and focalism in unrealistic optimism (and pessimism). *Journal of experimental social psychology*, 40,332,340.

122- Krzeminski ,A .(2015). *La dimension compétitive de l'optimisme comparatif ; Une contribution expérimentale à l'étude de l'impact de la compétition sur la perception auto-avantageuse de l'avenir*. Thèse de Doctorat présentée et soutenue. Université de Nice Sophia Antipolis.

123- Lafont ,S ., Basaglia-Pappas ,S., Laurent , B.(2013). Prédire le risque de la conduite automobile chez le sujet âgé déficitaire : est-ce possible ?. *Springer*,26 ,pp. 3-11

124- La nuit, adaptez votre conduite.(Hiver 2006/2007). *Prudence Mag*. Paris : Association prévention routière, AGF,12-13. Retrieved 15/02/2015 from :

http://www.preventionroutiere.asso.fr/content/download/1641/17359/version/1/file/PM_07.pdf

125- La vitesse toujours dangereuse !.(hiver 2009/2010). *Prudence Mag*. Paris : Allianz .Association prévention routière, 17,11-19. Retrieved 15/02/2015 from : <http://www.preventionroutiere.asso.fr/Nos-publications/Autres-magazines>.

126- Le bureau Suisse de prévention des accidents (February 2003) .Retrieved 20 Septembre 2010 from: www.bpa.ch

127- Lemercier,C., Cellier, J.M.(2008) Les défauts de l'attention en conduite automobile : inattention, distraction et interférence. *Le travail humain*, 71, pp. 271-296.

128- Les pneus pour bien rouler en hiver. (Hiver 2007/2008). *prudence Mag*. Paris : Association prévention routière, AGF, p.4. Retrieved 15/02/2015 from :

http://www.preventionroutiere.asso.fr/content/download/1644/17374/version/1/file/PM_11.pdf

- 129- Mahatane, J., Johnston, M. (1989). Unrealistic optimism and attitudes towards mental health. *Journal of clinical psychology*, 28,181-182
- 130- McKenna, F.P.(1993). It won't happen to me: unrealistic optimism or illusion of control? *British Journal of Psychology* ,84, 39–50.
- 131- Météo difficile ?redoublez de prudence.(Hiver 2005/2006).*Prudence Mag*. Paris : Association prévention routière, AGF,6-9. Retrieved 15/02/2015 from : http://www.preventionroutiere.asso.fr/content/download/1636/17334/version/1/file/PM_03.pdf
- 132- Meyer, T., Delhomme, P. (2000). Quand chacun pense être moins exposé que les autres aux risques mais plus réceptif aux messages de prévention pour la santé. *Santé publique*. (Vol. 12, N°2, pp 133-147) .
- 133-Meyer, T., Verliac,J.F.(2004). Auto-efficacité : quelle contribution aux modèles de prédiction de l'exposition aux risques et de la préservation de la santé ?. *Savoirs* (hors-série),pp. 117-134.
- 134-Milhabet, I., Desrichard, O., Verliac, J.F. (2002). *Comparaison sociale et perception des risques, l'optimisme comparatif*. In Beauvois, J.L ., Joulé, R.V., Monteil ,J.M (Eds).*Perspectives cognitives et conduite sociales*, tome8 (pp.215-245). Rennes : presses universitaire de Rennes.
- 135- Milhabet ,I., Le Barbenchon, E, Molina, G, Cambon, L, Steiner ,D. D . (2012). *Comparative optimism, so useful : Revue internationale de psychologie sociale*,2 Tome 25, pp. 5-40
- 136- Milne,S., Sheeran,P.,Orbell,S.(2000). Prediction and Intervention in Health-Related Behavior: A Meta-Analytic Review of Protection Motivation Theory. *Journal of Applied Social Psychology*, 30, 1 I ,pp. 106-143.
- 137-Mundutéguy,C ., Darses ,F. (2007). Perception et anticipation du comportement d'autrui en situation simulée de conduite automobile. *Le travail humain*, 70 pp. 1-32.
- 138- Norem, j.k ., Change, E.C. (2002).The positive psychology of négative thinking. *Journal of clinical psychology*, 58(9), 993-1001
- 139- Norman,P.,Boer,H., Seydel,E.R .(n.d). *Protection motivation theory*. (PP. 81-126). . Retrieved 12 February 2015 from: [doc.utwente.nl/53445/1/K469____\[1\].pdf](http://doc.utwente.nl/53445/1/K469____[1].pdf)

- 140- Nezu, A.M., Nezu ,C.M., Geller,P.A.(2003). *Health Psychology* . In handbook of Psychology, volume 9. New Jersey.USA: John Wiley & Sons, Inc.
- 141- Observatoire interministériel de sécurité routière. (2004).*la sécurité routière en France, bilan de l'année 2003*.Paris, France : la documentation française.
- 142- Ogden, J. (2004). *Health psychology*. (3rd edition). USA: Open University press.
- 143- Ogden, J. (2007). *Health psychology*. (4rd edition).Maidenhead : Mc Graw.Hill, Open University Press.
- 144- Organisation Mondiale De la santé. (1977). *l'épidémiologie des accidents de la route*. Copenhague, Danemark.
- 145- Organisation Mondiale De la santé. (2007). *Les jeunes et la sécurité routière*. Allemagne.
- 146- Park,O.H., Hoover,L., Dodd,T., Huffman,L ., Feng ,D.(2011).*The use of the modified protection motivation theory to explore adult consumers' functional foods consumption behavior*. Retrieved 26/12/2014 from:
http://scholarworks.umass.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1234&context=gradconf_hospitality
- 147- Perrissol ,S ., Smeding, A., Laumond, F& Le Floch, V.(2011). Effect of a road safety training program on drivers' comparative optimism. *Accident Analysis and Prevention* ,43 ,478–482.
- 148- Pêcher,C., Lemercier,C., Cellier,J.M. (2012). *Effects of sadness on drivers behavior : an empirical study using emotional induction and a driving simulator* . In Sullman ,M., Dorn, L, *Advance in traffic psychology*. Burlington, Great Britain : Ashgate.
- 149- Pierre, Philip.(été 2008).Somnolence au volant personne n'est épargné . *Prudence Mag*. Paris : Association prévention routière, Assureurs prévention, AGF,12, p.10. Retrieved 15/02/2015 from :
http://www.preventionroutiere.asso.fr/content/download/1645/17379/version/1/file/PM_12.pdf
- 150- Piperini, M .C . (2014). Étude de l'influence du cadrage du message, en session d'éducation pour la santé. *Les Cahiers Internationaux de Psychologie Sociale*, 102, pp. 285-316.

151- Hennessy,D.(2011). *Social, personality, and affective constructs in driving*. In Porter, B.E, Handbook of traffic psychology (pp.149-164).(1st edition).USA: Elsevier

152- Raats, M.M., Spark, P. (1995). Unrealistic optimism about diet-related risks implications for interventions. *Proceedings of the nutrition society*, 54, 737- 745

153- Reppucci, J.D., Revenson, T.A., Ader, M., Reppucci, N.D. (1991). *Unrealistic Optimism among Adolescent smokers and no smokers. Journal of primary prevention*. (Vol. 11, N°3, pp 227-236).

154- Roques,M ., Passerault,J.M ., Beaur , J.S. (n.d). *Jugements comparatifs des risques de stress professionnels*. Retrieved 20 December 2014 from:

http://iriaf.univ-poitiers.fr/images/medias/fichier/roques-et-al-2013_1363685999120.pdf?...

155- Rutter, D.R., Quine, L., Albery I, P. (1998). Perception of risk in motorcyclists unrealistic optimism relative realism and perceptions of behavior. *British journal of psychology*, 89, 4,681-696

156- Salminen , S. (2008). *Work - related traffic accidents: A review of literature*. in Anton De Smet ,transportation accidents analysis and prevention (pp.251-260). New York: Nova science Publisher, Inc.

157- Santé et conduite ce qu'il faut savoir. (Printemps 2007). *Prudence Mag*. Paris : Association prévention routière, Assureurs prévention, AGF,06 . Retrieved 15/02/2015 from :

http://www.preventionroutiere.asso.fr/content/download/1640/17354/version/1/file/PM_08.pdf

158- Schabracq, M.J., Winnubst, J.A.M., Cooper. C.L.(2003). *The handbook of work & health psychology*. (second edition). England: Wiley editorial offices

159- Sécurité routière et environnement. Même combat ?. (Hiver 2008/2009).*Prudence Mag*. Paris : Association prévention routière, Assureurs prévention, AGF, 14,12. Retrieved 15/02/2015 from :

http://www.preventionroutiere.asso.fr/content/download/1647/17389/version/1/file/PM_14.pdf

160- Sèniore au volant dangereux ou en danger ?.(printemps 2009). *Prudence Mag*. Paris : Association prévention routière, Assureurs prévention, 15,11-13.Retrieved 15/02/2015 from :

http://www.preventionroutiere.asso.fr/content/download/1648/17394/version/1/file/PM_15.pdf

161-Shepherd, R., Raats, M. (2006). *The psychology of food choice*. Cambridge. UK : CABI Pub

162- Schweizer, K., Schreiner, M. (2010). Avoiding the effect of item wording by means of bipolar instead of unipolar items : An application to social optimism. *European journal of personality*. Retrieved 05 February 2010 from: www.interscience.wiley.com

163- Schweitzer, M.B., *psychologie de la santé*. (2002). (1ere édition). Paris, France : Dunod

164- SETRA , CETUR. (1992). *Sécurité des routes et des rues*. France

165- Sheppard, J.A., Fernandez, J.K., Ouellette, J.A. (1996). Abandoning Unrealistic Optimism: performance estimates and the temporal proximity of self-relevant feedback . *Journal of personality and social psychology*. (Vol. 70, N°4, pp 844-855)

166- Sheridan, C.L., Radmacher, S.A. (1992). *Health psychology; challenging the biomedical model*. (1ere édition). Canada: John Wiley and Sons. INC .

167- Sharot, T., Korn, C.W., Dolan, R. J. (2011). How unrealistic optimism is maintained in the face of reality . *Nature Neuroscience* 14, 1475–1479

168- Social attitude to road Traffic Risk in Europe. (1996). *les conducteurs européens et la sécurité routière*. Orléans, France : Paradigme

169- Spitzenstetter, F. (2006). Optimisme comparative dans le milieu professionnel: l'influence de la fréquence et de la gravité sur la perception des risques d'accident du travail. *Psychologie du travail et des organisations*, 12, 279-289

170- Stanislaw, H. (2012). *Personality and demographic predictors of aggressive and distracted driving*. In Sullman, M., Dorn, L, *Advance in traffic psychology*. Burlington, Great Britain : Ashgate.

171- Strading, S.G. (2000). *Normal behaviour and traffic safety*. In Holst, H.V., Nygren, A., Andersson, A.E. *Transportation, traffic safety and health – human behavior*. Berlin, Germany: Springer.

172-Sullman ,M., Metzger, M. (2012). *A roadside survey of driving distractions in Austria*. In Sullman ,M., Dorn, L, Advance in traffic psychology. Burlington, Great Britain : Ashgate.

173-Sutton, S., Baum, A., Johnston, M. (2005). *The sage handbook of health psychology*. (Second published).London, England: Sage publications

174- Svenson, O. (1981).are we ‘all less risky and more skillful than our fellow drivers?. *Acta psychological*, 47,143-148

175- Taylor, S.E., Brown, J.D. (1988). Illusion and well-being: a social psychological perspective on mental health. *Psychological bulletin*, 103,193-210

176- Téléphone au volant pourquoi c’est dangereux. (Automne 2006). *Prudence Mag*. Paris : Association prévention routière, AGF,10-11. Retrieved 15/02/2015 from :

http://www.preventionroutiere.asso.fr/content/download/1639/17349/version/1/file/PM_06.pdf

177- Tseng, C.M., Chang, H.L., T., Woo, T.H.(2013). *Modeling motivation and habit in driving behavior under lifetime driver’s license revocation*. Accident Analysis and Prevention 51, 260– 267

178- Van Der Velde, F.W., Van Der Pligt, J. (1991).AIDS- related behavior: coping, protection motivation, and previous behavior. *Journal of Behavioral Medicine*,14,429-51.

179- Van Der Velde, F.W., Hooykaas, C. (1992). Risk perception and behavior: pessimism, realism, and optimism about AIDS- related health behavior. *Psychology and health*, 6, 23-38 (p.28)

180- Verlhiac,J.F., Meyer,T.(2014). *Entre Candide et Cassandre : la nécessaire complémentarité de l’optimisme et du pessimisme*. In Lecomte, J, Introduction à la psychologie positive. Paris : Dunod, pp. 33-46.

181-Verlhiac,J.F.(2006). *Les effets du statut et de la privation relative sur l’optimisme comparatif de sujets de faibles ressources socio-économiques*. Les Cahiers Internationaux de Psychologie Sociale, 72, pp. 23-36

182-Vollrath, M.E. (2006) . *Handbook of personality and health*. (First edition).Chichester, England: John Wiley & sons Ltd.

183- Weinstein, N.D. (1980). Unrealistic optimism about future life events. *Journal of personality and social psychology*, 39,806-820

184- Weinstein, N.D. (1987). Unrealistic optimism about susceptibility to health problems: conclusion from a community – wide sample. *Journal of behavioral medicine*. (Vol. 10, N°5, pp 481-500)

185- Weinstein, N.D., Lachendro, E. (1982). Egocentrism as a Source of Unrealistic Optimism. *Personality and social psychology bulletin*, 8,195-200

186-Weinstein, N.D., Marcus, S. E., Moser, R.P. (2005). Smokers' unrealistic optimism about their risk . *Tobacco control*, 14, 55-59

قائمة الملاحق

ملحق رقم (1)

سيدي بلعباس في: 2016/03/13

الطالبة: زعابطة سيرين هاجر

التخصص: سنة خامسة دكتوراه في علم النفس العيادي.

إلى السيد: مدير مركز التكوين المهني و التمهين

-سيدي لحسن-

الموضوع: إذن بعمل ميداني

يشرفني أن أتقدم إلى سيادتكم الموقرة بطلب السماح لي بإجراء دراسة ميدانية، بهدف استكمال الجانب التطبيقي لرسالة الدكتوراه، الموسومة بفعالية برنامج وقائي مقترح لخفض التفاؤل غير الواقعي و تنمية سلوك السياقة الآمنة لدى السائقين. و أعلمكم سيادة المدير أن العمل الميداني يتمثل في تطبيق برنامج يهدف إلى تحقيق سياقة آمنة لفائدة السائقين المترشحين للتكوين قبل الحصول على شهادة سائق سيارة أجرة.

تقبلوا مني سيادة المدير فائق الاحترام و التقدير

المدير

المشرف على البحث

المعنية

أ. زعابطة سيرين هاجر

أستاذة في علم النفس



الملحق رقم (2)

استمارة معلومات السائق

وقت تطبيق الاستبيان: اليوم: / الشهر:

أرجو أن تقوم بملأ البيانات التالية:

- ✓ السن: أقل من 20 سنة () من 20 سنة إلى 30 سنة () من 31 سنة إلى 40 سنة () من 41 سنة إلى 50 سنة () من 51 سنة إلى 60 سنة () أكثر من 60 سنة ()
- ✓ المستوى التعليمي: ابتدائي () متوسط () ثانوي () جامعي () دراسات عليا ()
- ✓ الجنس: ذكر () أنثى ()
- ✓ نوع رخصة السياقة وسنة الحصول عليها:
- رخصة (ب) مركبة سياحية () سنة الحصول عليها ()
- رخصة (ج) وزن 35 طن () سنة الحصول عليها ()
- رخصة (د) نقل عمومي () سنة الحصول عليها ()
- ✓ مدة السياقة الفعلية:
- أقل من سنتين () من 6 سنوات إلى 10 سنوات ()
- من سنتين إلى 5 سنوات () 10 سنوات فأكثر ()
- ✓ هل تعرضت أنت أو أحد أفراد عائلتك أو أحد معارفك إلى حادث مرور؟ (تستطيع الإجابة على أكثر من إجابة واحدة)
- 1- لم أتعرض لحادث ()
- 2- نعم، أنا من تعرض للحادث () عددها
- 3- نعم، أحد أفراد عائلتي () عددها
- 4- نعم، أحد معارفي () عددها
- ✓ هل سبق و كنت متسببا في حادث مرور؟ نعم () لا ()
- ✓ هل سبق و تعرضت لعقوبة جراء مخالفة مرورية نعم () عددها لا ()

ملحق رقم: (3)

اختبار التفاؤل غير الواقعي لدى السائق في صورته النهائية

إعداد: زعابطة سيرين هاجر

السلام عليكم،

- أخي/ أختي السائق/ة ، نضع بين يديك مجموعة من الأسئلة التي تعبر عن اعتقاداتك اتجاه بعض المواقف التي يمكن أن تحدث أثناء قيادة السيارة. من فضلك اقرأ كل سؤال بشكل جيد، ثم أجب بوضع علامة (x) في الخانة المقابلة للإجابة التي تناسبك.

- أرجو أن تجيب عن كل الأسئلة و ذلك باختيار إجابة واحدة من بين الاحتمالات المحددة لكل سؤال، اعلم أنه لا توجد إجابة صحيحة و أخرى خاطئة، و الإجابة الصحيحة هي التي تنطبق عليك، و تأكد أن إجابتك ستوظف لأغراض علمية فقط و ستحظى بالسرية التامة.

الرقم	العبارة	إحتمال ضئيل	إحتمال متوسط	إحتمال كبير
1	أعتقد أن احتمال تعرضي لحادث مرور بسبب تجاوزي للسرعة المحددة.			
2	أتصور أنني سوف أتعرض لمشاكل مرورية إذا لم أتفقد مستوى الماء في سيارتي.			
3	أظن أن تناولي للأدوية التي لها مفعول منوم يعرضني لخطر حادث مرور.			
4	أتصور أن شعوري بالتعب أثناء قيادة السيارة يؤدي بي إلى ارتكاب حوادث مرور.			
5	أعتقد أن قيادة سيارتي أثناء الضباب بإمكانها أن تعرضني لحادث مرور.			
6	أتوقع أنني سأكون عرضة لحادث مرور إذا لم أترك مسافة أمان كافية بيني و بين السائق الذي أمامي.			
7	أتصور أنني سوف أتعرض لمشاكل مرورية إذا لم أقم بتفقد مستوى الزيت في سيارتي.			
8	أعتقد أنني سأكون عرضة لحادث مرور إذا انشغلت بالحديث في الهاتف النقال أثناء القيادة.			
9	أظن أنني سأتسبب بحادث مرور إذا شعرت بالنعاس أثناء قيادة السيارة.			
10	أعتقد أنه من المحتمل أن أتعرض لحادث مرور إذا مررت بطرقات ارتفع			

ملاحق البحث

			فيها منسوب الوديان.
11			أظن أن عدم ربطتي لحزام الأمان يتسبب في خطر هلاكي في حال تعرضك لحادث مرور.
12			أعتقد أن عدم اكتراثي بتفقد إطارات سيارتي سوف يتسبب لي بحادث مرور.
13			أتصور أن انشغالي بالنقاش مع الركاب أثناء قيادة السيارة يؤدي بي إلى حادث سير.
14			أعتقد أن تراجع حدة البصر بسبب عوامل التعب أو بسبب خلل في وظيفة العين سيتسبب بوقوع حوادث مرور.
15			أعتقد أن قيامي بقيادة سيارتي على طريق مغطاة بالجليد سيتسبب لي بحادث مرور.
16			إن احتمال تعرضي لحادث مرور إذا لم أحترم مبدأ الأولوية.
17			أظن أن عدم اهتمامي بنظافة زجاج سيارتي قد يكون سببا في تعرضي لحادث سير.
18			أظن أن قيامي بالأكل أثناء قيادة السيارة ينجر عنه حادث سير.
19			يؤدي عدم سيطرتي على الغضب أثناء قيادة السيارة إلى ارتكاب حادث سير.
20			أظن أنني سأكون عرضة لحادث مرور إذا قادت سيارتي وكانت الطريق مغطاة بالثلج.
21			يحتمل أن أتعرض لحادث سير بسبب لامبالائي بإشارة منع التجاوز.
22			أعتقد أنني سأتعرض لحادث مرور إذا لم أقم بتفقد ماسح الزجاج و خزان مائه.
23			أتصور أن القيادة تحت تأثير تناول الكحول تتسبب في وقوع حوادث سير.
24			أظن أنني قادر على قيادة سيارتي دون احتمال تعرضي لحادث سير إذا لم أكن قد أخذت كفايتي من النوم.
25			أحسب أن قيادتي للسيارة أثناء هطول المطر بغزارة سيؤدي بي إلى الوقوع في حادث مرور.
26			يحتمل أن أتعرض لحادث سير إذا حدثت و أهملت إشارة قف.
27			أعتقد أن استخفائي بتفقد حالة مكابح سيارتي سوف ينجر عنه حادث مرور.
28			أعتقد أن تعاطي السائق للمخدرات يعرضه لخطر حوادث المرور.
29			أظن أنني سأتعرض لحادث سير حين أقود السيارة في حالة توتر.

ملاحق البحث

			أعتقد أن قيادة سيارتي أثناء هبوب زوايع رملية سينجر عنه حادث مرور.	30
			أظن أنني سأعرض لحادث مرور إذا لم أشغل أضواء سيارتي في الحالات التي تستدعي تشغيلها.	31
			أتصور أن عدم تفقدي لأضواء السيارة سينجر عنه حادث مروري.	32
			أعتقد أن التدخين أثناء قيادة السيارة سيجعل السائق عرضة لحادث سير.	33
			أتصور أنني سوف أعرض لحادث مرور إذا قدت سيارتك في حالة انفعال .	34
			أتصور أن انهاري بالشمس أثناء قيادة سيارتي يؤدي بي إلى ارتكاب حادث مرور.	35

ملحق رقم: (4)

اختبار سلوك القيادة الآمنة في صورته النهائية

إعداد: زعابطة سيرين هاجر

السلام عليكم،

أخي/ أختي السائق/ ة ، نضع بين يديك مجموعة من الأسئلة حول السلوكيات التي يقوم بها كل سائق، نرجو منك أن تقرأ كل سؤال جيداً، ثم حدّد إجابتك المتعلقة بالسلوكيات التي أنت متعود على القيام بها وذلك بوضع علامة (x) في الخانة المناسبة، أرجو أن تجيب على كل الأسئلة و تذكر أن كل سؤال يتطلب إجابة واحدة فقط. إعلم أنه لا توجد إجابة صحيحة و أخرى خاطئة، و الإجابة الصحيحة هي التي تنطبق عليك، و تأكد أن إجابتك ستوظف لأغراض علمية فقط .

- تعليمة متعلقة بالقياس البعدي: حدد إجابتك المتعلقة بالسلوكيات التي تقوم بها أو تلك التي تعزم على الالتزام بها من الآن فصاعداً.

1- هل تقوم بتفقد سلامة مكابح سيارتك؟

<input type="checkbox"/>	عند انقضاء فترة صلاحيتهم المحددة من قبل الشركة المنتجة للسيارة	<input type="checkbox"/>	عند كل فحص دوري	<input type="checkbox"/>	فقط في حال تعرضهم لخلل
--------------------------	----------------------------------------------------------------	--------------------------	-----------------	--------------------------	------------------------

2 - هل تحترم إشارات المرور الدالة على المنع؟

<input type="checkbox"/>	نادرا	<input type="checkbox"/>	أحيانا	<input type="checkbox"/>	غالباً	<input type="checkbox"/>	دائماً
--------------------------	-------	--------------------------	--------	--------------------------	--------	--------------------------	--------

3- هل تستعمل الهاتف النقال أثناء القيادة؟

<input type="checkbox"/>	أبداً	<input type="checkbox"/>	نادرا	<input type="checkbox"/>	أحيانا	<input type="checkbox"/>	غالباً
--------------------------	-------	--------------------------	-------	--------------------------	--------	--------------------------	--------

4- هل تقلل من سرعة سيارتك إذا كانت الطريق مغطاة بالجليد؟

<input type="checkbox"/>	نادرا	<input type="checkbox"/>	أحيانا	<input type="checkbox"/>	غالباً	<input type="checkbox"/>	دائماً
--------------------------	-------	--------------------------	--------	--------------------------	--------	--------------------------	--------

5- هل تتمالك أعصابك في حالة أعاق سائق آخر سير سيارتك؟

<input type="checkbox"/>	نادرا	<input type="checkbox"/>	أحيانا	<input type="checkbox"/>	غالباً
--------------------------	-------	--------------------------	--------	--------------------------	--------

6- هل تقوم بتفقد خزان الماء في سيارتك؟

<input type="checkbox"/>	يوميًا قبل الشروع في قيادة السيارة	<input type="checkbox"/>	أحيانا	<input type="checkbox"/>	عند ارتفاع درجة حرارة الطقس
--------------------------	------------------------------------	--------------------------	--------	--------------------------	-----------------------------

7- هل تقوم بربط حزام الأمان أثناء القيادة؟

<input type="checkbox"/>	نادرا	<input type="checkbox"/>	أحيانا	<input type="checkbox"/>	غالباً	<input type="checkbox"/>	دائماً
--------------------------	-------	--------------------------	--------	--------------------------	--------	--------------------------	--------

8- هل تقوم بالقيادة إذا كنت قد تناولت الكحول؟

- ملاحظة: إذا لم تكن من متعاطي الكحول أجب بأبداً

<input type="checkbox"/>	أبداً	<input type="checkbox"/>	نادرا	<input type="checkbox"/>	أحيانا	<input type="checkbox"/>	غالباً
--------------------------	-------	--------------------------	-------	--------------------------	--------	--------------------------	--------

ملاحق البحث

9- هل تستعمل بوق السيارة (المنبه الصوتي) ؟			
نادرا <input type="checkbox"/>	أحيانا <input type="checkbox"/>	غالبًا <input type="checkbox"/>	
10- هل تحرص على نظافة زجاج سيارتك لتحافظ على رؤية فعالة ؟			
نادرا <input type="checkbox"/>	أحيانا <input type="checkbox"/>	غالبًا <input type="checkbox"/>	
11- هل تلتزم بالسرعة المسموح بها على الطرق السريعة ؟			
نادرا <input type="checkbox"/>	أحيانا <input type="checkbox"/>	غالبًا <input type="checkbox"/>	دائمًا <input type="checkbox"/>
12- هل تقوم بالقيادة إذا كنت تحت تأثير مادة مخدرة؟			
- ملاحظة: إذا لم تكن من متعاطي المخدرات أجب بأبدا			
أبدا <input type="checkbox"/>	نادرا <input type="checkbox"/>	أحيانا <input type="checkbox"/>	غالبًا <input type="checkbox"/>
13- هل تزيد سرعة سيارتك إذا كنت متوترا؟			
نادرا <input type="checkbox"/>	أحيانا <input type="checkbox"/>	غالبًا <input type="checkbox"/>	
14- هل تقلل من سرعة سيارتك في حال عم الضباب الطريق؟			
نادرا <input type="checkbox"/>	أحيانا <input type="checkbox"/>	غالبًا <input type="checkbox"/>	دائمًا <input type="checkbox"/>
15- هل تتفقد ضغط عجلات سيارتك؟			
يومية <input type="checkbox"/>	قبل الشروع في السفر <input type="checkbox"/>	في حال تدني مستوى ضغط الهواء بها <input type="checkbox"/>	
16- هل تمتنع عن تجاوز السيارة التي أمامك عندما يكون الخط مستمرا؟			
نادرا <input type="checkbox"/>	أحيانا <input type="checkbox"/>	غالبًا <input type="checkbox"/>	دائمًا <input type="checkbox"/>
17- هل تقود سيارتك ببطء إذا عمت الثلوج الطريق؟			
نادرا <input type="checkbox"/>	أحيانا <input type="checkbox"/>	غالبًا <input type="checkbox"/>	دائمًا <input type="checkbox"/>
18- هل تقوم بتفقد فعالية أضواء سيارتك؟			
يومية قبل الشروع في القيادة <input type="checkbox"/>	قبل الشروع في السفر <input type="checkbox"/>	في حال تعرضها لخلل <input type="checkbox"/>	
19- هل تأخذ بعين الاعتبار إشارات المرور الدالة على وجود الخطر؟			
نادرا <input type="checkbox"/>	أحيانا <input type="checkbox"/>	غالبًا <input type="checkbox"/>	دائمًا <input type="checkbox"/>
20- هل تلتزم بالسرعة المحددة داخل المدينة؟			
نادرا <input type="checkbox"/>	أحيانا <input type="checkbox"/>	غالبًا <input type="checkbox"/>	دائمًا <input type="checkbox"/>
21- هل تقوم بالقيادة إذا كنت قد تناولت دواء ذا مفعول منوم؟			
أبدا <input type="checkbox"/>	نادرا <input type="checkbox"/>	أحيانا <input type="checkbox"/>	غالبًا <input type="checkbox"/>
22- هل تزيد سرعة سيارتك إذا أراد سائق آخر تجاوزك؟			
نادرا <input type="checkbox"/>	أحيانا <input type="checkbox"/>	غالبًا <input type="checkbox"/>	
23- هل تقوم بتفقد ماسح الزجاج وخزان مائه؟			
غالبًا <input type="checkbox"/>	قبل الشروع في السفر <input type="checkbox"/>	عند هطول الأمطار <input type="checkbox"/>	

ملاحق البحث

24- هل تحرص على أن يربط الراكب الذي بجانبك حزام الأمان المخصص له؟			
<input type="checkbox"/> نادرا	<input type="checkbox"/> أحيانا	<input type="checkbox"/> غالبا	<input type="checkbox"/> دائما
25- هل تحرص على توفير طفاية الحريق في سيارتك؟			
<input type="checkbox"/> نادرا	<input type="checkbox"/> أحيانا	<input type="checkbox"/> غالبا	<input type="checkbox"/> دائما
26- هل توقف السيارة إذا أردت البحث عن شيء ما داخلها؟			
<input type="checkbox"/> نادرا	<input type="checkbox"/> أحيانا	<input type="checkbox"/> غالبا	<input type="checkbox"/> دائما
27- هل تشعر بالتوتر أثناء قيادة السيارة؟			
<input type="checkbox"/> نادرا	<input type="checkbox"/> أحيانا	<input type="checkbox"/> غالبا	
28- هل تمتنع عن السفر إذا علمت احتمال فيضان الوديان في الطريق؟			
<input type="checkbox"/> نادرا	<input type="checkbox"/> أحيانا	<input type="checkbox"/> غالبا	<input type="checkbox"/> دائما
29- هل تتفقد ضغط العجلة الاضافية؟			
<input type="checkbox"/> كلما تفقدت عجلات سيارتي الأربع	<input type="checkbox"/> قبل الشروع في السفر	<input type="checkbox"/> عند الحاجة لاستخدامها	
30- هل أنت حريص على توفير مثلث الخطر في سيارتك؟			
<input type="checkbox"/> نادرا	<input type="checkbox"/> أحيانا	<input type="checkbox"/> غالبا	<input type="checkbox"/> دائما
31- هل أنت معتاد على توفير علبة الاسعافات الأولية في سيارتك؟			
<input type="checkbox"/> نادرا	<input type="checkbox"/> أحيانا	<input type="checkbox"/> غالبا	<input type="checkbox"/> دائما
32- هل تحرص على وجود مصباح الإضاءة في سيارتك؟			
<input type="checkbox"/> نادرا	<input type="checkbox"/> أحيانا	<input type="checkbox"/> غالبا	<input type="checkbox"/> دائما
33- هل تظهر إنزعاجك ضد السائقين الآخرين أثناء زحمة السير؟			
<input type="checkbox"/> نادرا	<input type="checkbox"/> أحيانا	<input type="checkbox"/> غالبا	
34- هل تقوم بتفقد زيت محرك سيارتك؟			
<input type="checkbox"/> يوميا قبل الشروع في قيادة السيارة	<input type="checkbox"/> قبل الشروع في السفر	<input type="checkbox"/> عند انتهاء صلاحية الزيت	
35- هل تحرص على ترك مسافة الأمان بينك وبين السيارة التي أمامك؟			
<input type="checkbox"/> نادرا	<input type="checkbox"/> أحيانا	<input type="checkbox"/> غالبا	<input type="checkbox"/> دائما
36- هل تلتزم بإنذار الآخرين كلما أردت تغيير اتجاه سيارتك؟			
<input type="checkbox"/> نادرا	<input type="checkbox"/> أحيانا	<input type="checkbox"/> غالبا	<input type="checkbox"/> دائما
37- هل تحترم إشارات المرور الدالة على الإجبار؟			
<input type="checkbox"/> نادرا	<input type="checkbox"/> أحيانا	<input type="checkbox"/> غالبا	<input type="checkbox"/> دائما
38- هل تشغل بمشاهدة منظر ما خارج السيارة أثناء السياقة؟			
<input type="checkbox"/> نادرا	<input type="checkbox"/> أحيانا	<input type="checkbox"/> غالبا	

ملاحق البحث

39- هل تواصل قيادة سيارتك إذا شعرت بالتعب؟

نادرا أحيانا غالبا

40- هل تقلل من سرعة سيارتك إذا كانت الأمطار تهطل بغزارة؟

نادرا أحيانا غالبا دائما

41- هل تتفقد مستوى البنزين في سيارتك؟

يومية قبل الشروع في قيادة السيارة قبل الشروع في السفر عندما يشير مؤشر البنزين إلى نفاذه

42- هل تحرص على الالتزام بأقصى اليمين أثناء القيادة؟

نادرا أحيانا غالبا دائما

43- هل تحترم إشارات المرور الدالة على التقاطع و الأولوية؟

نادرا أحيانا غالبا دائما

44- هل تقوم بالأكل أثناء القيادة؟

نادرا أحيانا غالبا

45- هل تحبذ أن تقوم بالقيادة بالتناوب مع شخص آخر في السفر الطويل؟

نادرا أحيانا غالبا

46- هل تنقص من سرعة سيارتك إذا عمت الزواجع الرملية الطريق؟

نادرا أحيانا غالبا دائما

47- هل تحرص على تشغيل أضواء الوضعية إذا قادت سيارتك وقت الشفق؟

نادرا أحيانا غالبا دائما

48- هل تواصل قيادة سيارتك إذا شعرت بألم في أطرافك؟

نادرا أحيانا غالبا

49- هل تحرص على ركوب الأطفال في المقاعد الخلفية للسيارة؟

نادرا أحيانا غالبا دائما

50- هل تقوم بقيادة سيارتك نهارا إذا بقيت يقظا طوال الليل؟

نادرا أحيانا غالبا

51- هل ترفع صوت المذياع بشكل صاحب أثناء قيادة السيارة؟

نادرا أحيانا غالبا

52- هل تمتنع عن قيادة سيارتك إذا شعرت بالنعاس؟

نادرا أحيانا غالبا

ملحق رقم (5) محتوى الجلسة الأولى: الإفراط في السرعة

1- فوائد القيادة السريعة

فيما يلي مجموعة من الاستجابات التي غالبا ما يذكرها الناس حول فوائد القيادة السريعة المبررة من قبلهم:

- السرعة تريح الوقت 100 كلم أقطعها في غضون 50 دقيقة أو 45 دقيقة.
- محرك السيارة يتطلب السرعة و إلا لن نتمكن من معرفة قدرة المحرك.
- الطريق جافة و غير ملتوية تتطلب مني أن أسرع.
- إشارات المرور المحددة للسرعة تقلل من فعالية المحرك.
- ABS في السيارات متوفر و حتى إن كنت مسرعا أستطيع التوقف بسرعة إذا صادفني حاجز.
- أنا أسرع لأنني خبير في قيادة السيارة.
- عندما أسرع أتحرر من كل القيود.
- تساعدني على الالتزام بمواعيدي، فتعدت المعقول ليشار لها " ساعة في السبيطار و لا دقيقة روطار "

2- إحصائيات تسبب السرعة في حوادث المرور.

للأسف أدت فوائد السرعة إلى نتائج كارثية على مستوى الأرواح و الأموال في الطرقات، حيث اعتبرت العامل رقم 1 في أسباب حوادث المرور في الجزائر، و خير دليل على ما قلناه هو الإحصائيات التالية لسنة 2014 الصادرة عن المركز الوطني للوقاية و المن عبر الطرق:

جدول رقم (1) يبين إحصائيات تسبب السرعة في حوادث المرور لسنة 2014

النسبة	العدد	نوع المخالفة
27.31	10961	السرعة المفرطة
93.29	37444	مجموع المخالفات

3- مخاطر الإفراط في السرعة.

3- 1 - العلاقة بين السرعة و مسافة التوقف.

- تختلف مسافة التوقف حسب ردة فعل السائق.
- تتحكم عدة عوامل في ردة فعل السائق (الخبرة ، السن، التعب، الكحول، الهاتف النقال، الأكل...).
- لنفترض أن ردة فعل السائق مدتها 1 ثانية مع العلم أن ردة الفعل تتراوح بين 1 إلى 4 ثواني، فإن مسافة التوقف حسب السرعة تكون كالتالي:

ملاحق البحث

جدول رقم(2) يوضح العلاقة بين السرعة و مسافة التوقف

التوقف	الكبح	رد الفعل	السرعة كلم / سا
13.5	5	8.5	30
36.5	19.5	17	60
46.5	27	19.5	70
57	35	22.2	80
69.5	44.5	25	90
97.5	67	30.5	110
129	93	36	130

3 - 2 - العلاقة بين السرعة و قوة الصدمة و تخريب أعضاء الجسم:.

ترتبط السرعة بشكل طردي بقوة الصدمة مما يجعل الراكب مهددا بفقدان حياته كلما زاد في السرعة و هذا ما يوضحه الجدول التالي:

جدول رقم(3) يوضح العلاقة بين السرعة وقوة الصدمة

سرعة كلم/سا	10	30	50	60	70	80	90	110	130
قوة الصدمة %	3	25	69	100	136	178	225	336	469

كلما زادت السرعة ازدادت نسبة تعرض أجهزة الجسم إلى التخريب لأن القوة التي تتعرض لها الأنسجة البشرية لحظة الاصطدام تتعلق بحجم الجسم و سرعته مع العلم أن وزن الطفل الذي يبلغ 5 كلغ يصل عند الاصطدام بسرعة 50 كلم / سا إلى 100 كلغ خلال 1 جزء من الثانية.

معنى هذا أن الطاقة جراء الصدمة انتقلت إلى جسمه لدرجة يصعب تحملها من قبل الأنسجة فتتلف عند الارتطام بأحد مكونات السيارة، و الجدول التالي يوضح تغير وزن الأعضاء بتغيير السرعة:

جدول رقم (4) يوضح تغير وزن الأعضاء بتغيير السرعة

الأعضاء	أثناء الوقوف	في 60 كلم / سا	في 100 كلم / سا
الكبد	1.7 كلغ	28 كلغ	48 كلغ
القلب	0.3 كلغ	5 كلغ	8 كلغ
المخ	1.9 كلغ	25.5 كلغ	42 كلغ

3 - 3 - العلاقة بين السرعة و نسبة نجاة الراكب

تبعاً للعلاقة بين السرعة و قوة الصدمة تقل نسبة نجاة الراكبين في السيارة في حال تعرضهم لحادث سير، و الجدول التالي يبين هذه الخطورة.

جدول رقم(5) يوضح العلاقة بين السرعة و نسبة نجاة الراكب

السرعة قبل الحادث	50 - 60 كلم / سا	80 - 90 كلم / سا	أكثر من 100 كلم / سا
نسبة النجاة	88.4 %	78.7 %	53 %

3 - 4 - العلاقة بين السرعة و حقل رؤية السائق:

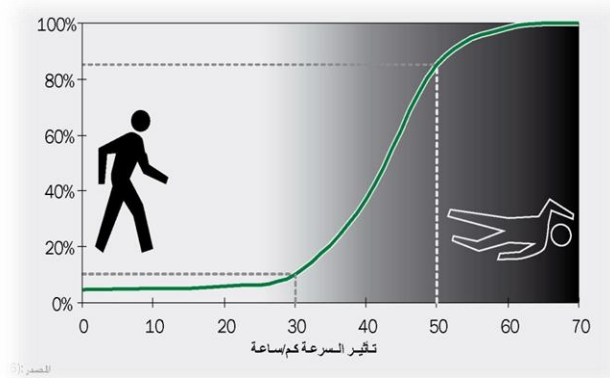
تتجلى خطورة القيادة السريعة في أنها تعوق السائق دون رؤية شاملة لأجزاء الطريق بسبب تقلص حقل الرؤية، و الجدول التالي يوضح العلاقة بين زيادة سرعة السيارة و تراجع حقل رؤية السائق.

جدول رقم(6) يوضح العلاقة بين السرعة و حقل رؤية السائق

السرعة	40	70	100	130
حقل الرؤية	100	75	45	30

3 - 5 - العلاقة بين السرعة و نجاة المشاة من الدهس:

تؤدي السرعة داخل المناطق العمرانية إلى احتمال وفاة المشاة حيث تتسبب السرعة 50 كلم / سا في وفاة 8 / 10 أشخاص في حين 1 / 10 أشخاص فقط يموتون عند السرعة 30 كلم / سا، و ذلك لأن عتبة تحمل الجسم البشري يتم تجاوزها إذا زادت سرعة السيارة عن 30 كلم / سا، هذا جواب صريح لمن يقول أن الزيادة ب 20 كلم / سا لا تتسبب بحدوث حادث مرور. و الشكل التالي يبين ذلك:



شكل رقم (1) يوضح العلاقة بين السرعة ودهس المشاة

3-6 العلاقة بين الزيادة الطفيفة في السرعة و حوادث المرور.

بينت الدراسات أن الزيادة في السرعة ب 1 كلم / سا على طريق معين قابلها زيادة ب 3 % من حوادث المرور على نفس الطريق. و الزيادة ب 1 % من السرعة تصاحبها زيادة ب 4 % من الحوادث.

توصلت نتائج الإحصائيات في فرنسا أن الزيادة في السرعة ب 9 كلم تقابلها 40 % زيادة في نسبة الحوادث ، و أن تخفيض السرعة من 88 كلم / سا إلى 80 كلم / سا صاحبها انخفاض في نسبة الحوادث ب 37 %، كما انخفضت الإصابات الخطيرة ب 24 % و الأقل خطرا ب 22 % على الطرق الريفية.

و بهذا فإن الزيادة المعتدلة للسرعة بحدود 10 – 15 كلم / سا فوق الحدود المعلنة تساهم في زيادة الحوادث الخطيرة بصورة أكبر من مساهمة السرعات الكبيرة جدا نظرا لانتشار مثل هذا النوع من الزيادة في السرعة.

3-7 العلاقة بين زيادة السرعة و زيادة استهلاك الوقود وتراجع فعالية مكونات السيارة:

إذا قادت سيارتك بسرعة 130 كلم / سا بدل 90 كلم / سا فإنك بذلك تزيد نسبة إستهلاك الوقود بنسبة 30 % . كما أن إستعمال الغيار الثالث بدل الرابع في سرعة 80 كلم / سا يؤدي إلى زيادة في استهلاك الوقود بنسبة 25 %.

- تتسبب الزيادة المفرطة لسرعة السيارة في سرعة تلف المكابح و العجلات .

3-9 تأثير السرعة على كفاءة السائق في معالجة المعلومات:

ترتبط السرعة ارتباطا سلبيا مع شعور السائق بالتعب، و ذلك راجع إلى تراجع قدرة المخ على معالجة المعلومات المترددة عليه بسرعة الأمر الذي يتطلب تركيزا أكبر و بالتالي جهدا ذهنيا أكبر.

4- تحديد السرعة:

بناء على نتائج الدراسات التي حددت مؤشرات مخاطر السرعة، قامت الجزائر على غرار الدول الأخرى بتحديد السرعة على الطرقات خاصة داخل المناطق العمرانية و مكنت هذه الإجراءات من تخفيض عدد القتلى و الجرحى، و يتكون سلم السرعة من المستويات التالية:

30 كلم إعتمدت في الأماكن التي تتميز بحركة هامة للراجلين.

50 كلم إعتمدت كحد أقصى داخل المناطق العمرانية و تم ضبطها حسب القدرات البشرية المحدودة (الرؤية، رد الفعل، تحمل الإصابات، زم الكبح و التوقف).

60 كلم إعتمدت في الطرقات الوطنية و المحلية و و بعض المتفرقات الخطيرة و في داخل مناطق العمران.

80 كلم إعتمدت بعد عديد الأبحاث التي بينت أنها تقلص آثار الاصطدام من الأمام خارج مواطن العمران.

100 كلم إعتمدت على الطرقات الوطنية و الطرقات السريعة المعبدة المستقلة بما جزيرة وسطية و أربعة (4) سبل.

120 كلم إتمدت على الطرق السيارة.

كما على السائق أن يميز بين نوعين من السرعة:

1- السرعة القصوى و التي سبق الإشارة لها و المحددة على مؤشر اللافتات.

2- السرعة العالية قياسا بالظروف التي تحيط بالسائق و المركبة و الطريق و التنوع المروري.

5- فوائد السياقة المتأنية:

السرعة المتأنية أكثر تلاؤما مع الأخطاء البشرية لأنها توفر للسائق مايلي:

1- زمن أكبر لإدراك الأخطار.

2- تقليص المسافة المقطوعة ريثما يتحقق رد الفعل على الخطر.

3- تقليص مسافة التوقف.

4- تقليل احتمال فقدان سيطرة السائق على المركبة في حالة اصطدام.

5- زيادة مجال رؤية السائق.

6- يتمكن الدماغ من معالجة أكثر للمعلومات ضمن مجاله البصري.

7- زيادة قدرة السائق على تقدير سرعة المركبة و تقدير الزمن قبل الاصطدام.

8- زيادة نسبة نجاة المشاة.

9- زيادة نسبة نجاة السائق و الركاب.

10- توفير فرصة أكبر لمستخدمي الطريق الآخرين لتجنب الاصطدام.

11- توفير استهلاك الوقود.

12- خفض حالات التجاوز على الطريق

13- توفير السرعة الآمنة، فالسياقة المريحة لا تتطلب تركيزا كبيرا.

6- كيف تتمكن من التحكم في سرعة سيارتك؟.

1- السرعة القصوى المدونة على اللافتات هي أقصى سرعة تضمن حمايتك، و تجاؤها هو بمثابة خطوة تخطوها نحو الموت.

2- وصولك متأخرا بنصف ساعة أفضل من عدم وصولك أبدا.

3- عليك من حين لآخر أن ترفع رجلك من على دواسة البنزين.

4- نظم وقتك كي لا تعوض الوقت الضائع الناجم عن تأخرك بالسرعة الزائدة.

مراجع الجلسة الأولى:

المراجع باللغة العربية:

. بن عيسى، محمد. (2010). الثقافة المرورية. ط1. تونس : الدار المتوسطة للنشر.

. بيان، محمد سعد الدين. (2014). التربية المرورية مدخل في إعداد المعلم. (ط1). عمان: دار الحامد للنشر و التوزيع، الأكاديميون للنشر و التوزيع.

. خضور، أديب محمد. (2007). واقع حملات التوعية المرورية العربية. الرياض: جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية.

. المشاركة العالمية للسلامة على الطرق. (2008). إدارة السرعة. جنيف، سويسرا.

. المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق. (2000). الإفراط في السرعة ، تم استرجاعها يوم 2014/12/19 من موقع

<http://files.flipsnack.com/iframe/embed.html?hash=fh9ev0es&wmode=window&bgcolor=EEEEEE&t=1378025386>

. المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق. (2014) . إحصائيات حوادث المرور الجسمانية خلال سنة 2014 ، تم استرجاعه يوم

2015/02/15 من موقع www.cnprs.org.dz

. المعهد المروري الأردني. (2010). مخاطر السرعة على الطريق أثناء القيادة. تم استرجاعه يوم 2014/12/--21 من موقع

http://www.jti.psd.gov.jo/index.php?option=com_content&task=view&id=451&Itemid=342

. المعهد المروري الأردني. (2013). دروس في السلامة المرورية لتجنب أخطاء السائقين تم استرجاعها يوم 2014/11/04 من موقع

http://www.jti.psd.gov.jo/index.php?option=com_sitemap&Itemid=61

المراجع باللغة الأجنبية:

.Alcool, vitesse, téléphone, comment réduire les risques au volant ?. (Avril 2014).

Paris : Association prévention routière .Assureurs prévention.10-13. Retrieved

15/02/2015

from :

<http://www.preventionroutiere.asso.fr/Nos-publications/Brochures-et-depliants>

.Bailet, J.M.A. (2006). *Le volant rend – il fou ? Psychologie de l'automobiliste.*

Paris, France. L'Archipel.

.Barjonet, P.E., Lagarde, D., Serveille, J.(1992). *Sécurité routière*. Paris, France : presses de l'école nationale des ponts et chaussées.

.La vitesse toujours dangereuse !.(hiver 2009/2010).prudence Mag. Paris : Allianz .Association prévention routière, 17,11-19. Retrieved 15/02/2015 from : <http://www.preventionroutiere.asso.fr/Nos-publications/Autres-magazines>.

.Sécurité routière et environnement. Même combat ?. (Hiver 2008/2009).Prudence Mag. Paris : Association prévention routière, Assureurs prévention, AGF, 14,12.

Retrieved 15/02/2015 from :

http://www.preventionroutiere.asso.fr/content/download/1647/17389/version/1/file/PM_14.pdf

ملحق رقم (6) محتوى الجلسة الثانية: صيانة السيارة

إن صيانة السيارة بشكل دائم يعتبر سلوكا وقائيا ضد أي عطب مفاجئ أثناء القيادة، فالمركبة المعطلة تعتبر خطرا حقيقيا على السائق و على محيطه المروري، وهذا لا يعني استثناء السيارات الجديدة فقد أثبتت الدراسات أن السائق الذي يملك سيارة جديدة يضع ثقته في مكوناتها فيتهاون في مراقبة أجهزتها و ينبهر بسرعتها مع الأخذ بعين الاعتبار أن السرعة تعتبر السبب الرئيسي في تراجع فعالية مكونات السيارة خاصة الإطارات و الفرامل.

1/ أهمية صيانة أطر السيارة:

إن إهمال مراقبة و صيانة أطر السيارة يعتبر أكثر العوامل المرتبطة بالمركبة و المتسببة في ارتكاب حوادث المرور وهذا حسب الإحصائيات التالية للمركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق لسنة 2014 :

جدول رقم (7) يبين إحصائيات تسبب إهمال صيانة الأطر في حوادث المرور لسنة 2014

1.72%	692	الحوادث المتعلقة بزيادة أو نقصان ضغط الأطر
0.18%	72	الحوادث المتعلقة بزيادة الحمولة
3.80%	1524	مجموع الحوادث المتعلقة بخلل المركبة

• أهمية اختيار الأطر المناسبة للبيئة:

كل إطار مزود بأحرف إما A – B – C حيث يتناسب كل حرف مع بيئة معينة كالتالي:

الحرف A هو رمز يدل على أن الإطار قادر على التكيف مع درجة حرارة عالية.

الحرف B هو رمز يدل على أن الإطار يتناسب مع بيئة معتدلة.

الحرف C يدل على أن الإطار قادر على التكيف مع بيئة باردة.

لذا من الضروري أن تكون كل عجلات السيارة و كذا الاحتياطية من نوع واحد من المطاط.

• أهمية مراقبة ضغط العجلات:

مستوى ضغط العجلات غالبا ما يكون محددًا من قبل الشركة المصنعة و الذي يكون مدونا على حافة الباب الأمامي الأيسر (جهة السائق) و يؤدي عدم تناسب الضغط في العجلة إلى تآكله بحيث:

- يتسبب الضغط الناقص في زيادة الاحتكاك بالأرض و تآكل حواف العجلة و إلى استهلاك إضافي للوقود ، كما يتسبب الضغط الزائد في تآكل العجلات في الوسط و زيادة استهلاك الوقود.

ملاحق البحث

- يتسبب الضغط غير المناسب في انفجار الإطار أثناء السير بحيث تزداد خطورة التعرض لحادث كلما كانت سرعة السيارة كبيرة أثناء الانفجار، كما تزداد حسب وعورة المكان الذي حدث فيه الانفجار.
- انفجار الإطار الأمامي أكثر خطورة من الإطار الخلفي لأنها مرتبطة بنظام التوجيه مما يتسبب في فقدان السيطرة على المركبة، لهذا يتعين على السائق إذا حدث و أن انفجر الإطار الأمامي أن يمسك المقود بشكل ثابت لكي لا تغير السيارة اتجاهها و أن يضغط بهدوء على دواسة الفرامل حتى تتوقف السيارة. أما انفجار الإطار الخلفي فيتطلب من السائق أن يثبت المقود و يجعل وضعية السيارة مستقيمة و أن يبدأ في الضغط على الفرامل بشكل متقطع و ذلك لنقل ثقل المركبة إلى الأمام.
- عند قياس الضغط يجب أن يكون هواء العجلة بارداً، و ذلك نظراً لان قياس الضغط بعد مشوار طويل يعطي قراءة خاطئة للضغط بسبب الاحتكاك بين الإطار و الطريق مما يؤدي إلى سخونة الهواء الموجود داخل الإطار فيرتفع الضغط و عند القياس تكون القراءة غير صحيحة.

• أهمية مراقبة نقوش الإطارات:

نقوش الإطارات يجب ألا تقل عن 1.6 ملم في السيارة السياحية و 1 ملم في سيارات الشحن ، و تساعد النقوش على تقليل الاحتكاك مع الطريق كما تسهل عملية مرور المياه عبرها في حال كانت الطريق مبللة، و تتأثر نقوش الإطارات بالمسافات المقطوعة و العوامل المناخية و نوعية الطرقات ، و يتعين على السائق أن يحرص على عدم استعمال عجلتين لهما تفاوت في نسبة التآكل.

• أهمية الحرص على احترام الحمولة القصوى للإطار:

إن كمية حمولة الإطارات لا تتشابه، و لكي تتمكن من معرفة ذلك على السائق أن يتفقد الرقم المدون على جدار الإطار كما هي مدونة في الجدول التالي :

جدول رقم(8) يوضح الحمولة المناسبة لكل إطار

الرمز	الحمولة القصوى كلف	الرمز	الحمولة القصوى كلف
81	462	91	615
84	500	100	800
85	515	108	1000
88	560	150	3350
89	580	188	10000

• أسباب تآكل و انفجار الإطارات:

- تشقق و إنتفاخ و غياب النقوش.

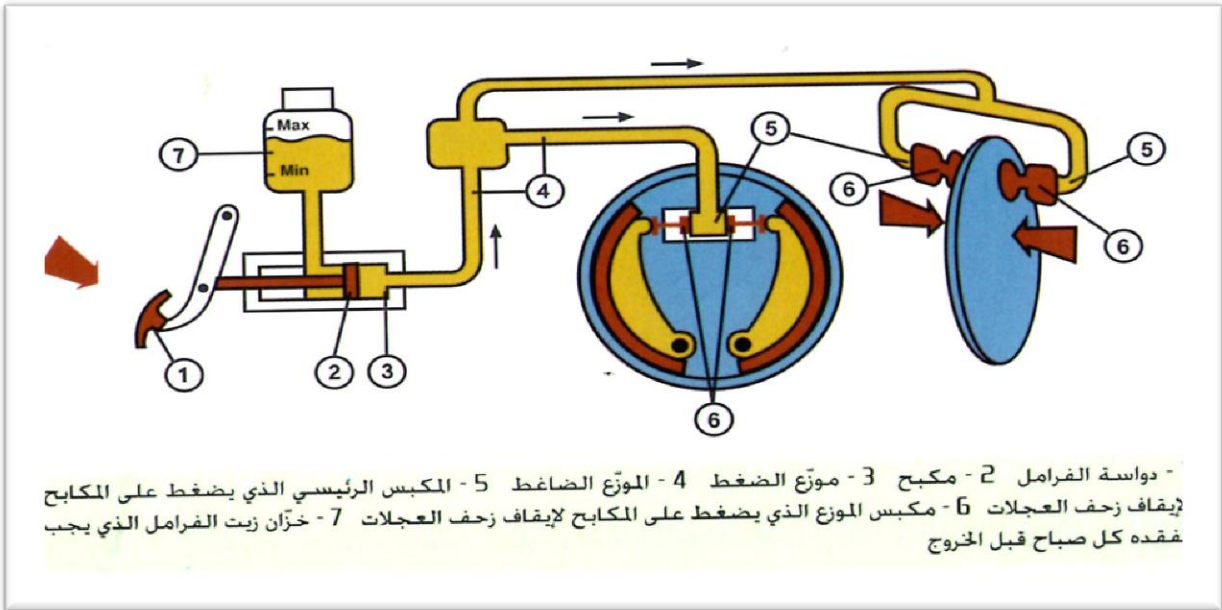
ملاحق البحث

- نقص أو زيادة الضغط عن المواصفات المطلوبة.
- القيادة بسرعة عالية لا تتناسب مع السرعة القصوى التي صمم الإطار ليحملها.
- الحمولة الزائدة.
- وعورة الطريق (الاصطدام بالأحجار، الأرصفة، و الحفر).

2/ أهمية صيانة مكابح السيارة:

تكتسي صيانة مكابح السيارة أهمية بالغة في الوقاية من حوادث المرور حيث سجلت إحصائيات سنة 2014 الصادرة عن المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق 260 حادث بسبب خلل المكابح أي ما يعادل نسبة 0.65% من مجموع 3.80% من الحوادث المتعلقة بخلل المركبة.

وحتى يتبصر السائق بأهمية المكابح لا بد من أن يستوعب مكوناتها و آلية عملها حيث تتكون وحدة الفرامل من القطع التالية:



1- دواصة الفرامل / 2- مكبح / 3- موزع الضغط / 4- الموزع الضاغط / 5- المكبس الرئيسي الذي يضغط على المكابح لإيقاف زحف العجلات / 6- مكبس الموزع الذي يضغط على المكابح لإيقاف زحف العجلات / 7- خزان زيت الفرامل الذي يجب تفقدته كل صباح قبل الخروج.

شكل رقم (2) يوضح وحدة الفرامل

- حتى يحافظ السائق على جودة فرامل سيارته عليه تفقد مستوى الزيت و تغيير لوحات الفرامل كلما تطلب الأمر ذلك، لأن التأخير المسجل في استبدالها جعل عديد السيارات عرضة لحوادث المرور و أدى إلى أعطاب في الأجهزة المجاورة الأمر الذي يرفع من تكلفة الإصلاح.

- على السائق أن يحرص على سلامة المكابح بعد غسل السيارة أو بعد المرور في طريق مغمورة بالمياه، لأن المياه تمنع الكبح الجيد.
 - إن استعمال المكابح بكثرة في المنعطفات و المنخفضات يؤدي إلى ارتفاع درجة حرارتها و احتراق سطحها مما قد يؤدي إلى انفجار أنابيب الزيت الخاصة بالمكابح و بالتالي الوقوع في حادث.
 - النقوش الموجودة على دواسة الفرامل يجب أن تكون بين 2 إلى 16 ملم على الأقل حتى تحافظ على ثبات الرجل فوقها.
 - زيادة حمولة السيارات تؤدي إلى الحد من فعالية المكابح.
- 3/ أهمية صيانة أضواء السيارة و ماسح الزجاج و خزان مائه:

تشتمل صيانة السيارة أيضا على تفقد سلامة أضواء السيارة و خصوصا نظافتها حتى تكون فعاليتها جيدة أثناء استخدامها.

- أضواء تغيير الاتجاه (clignotants) اثنان من الأمام و اثنان من الخلف.
- أضواء الفرملة: إثنان من الخلف فقط.
- أضواء الضباب
- تشاهد أضواء الوضعية (veilleuse) على بعد 150 متر.
- تشاهد أضواء الطريق (phare) من على بعد 100 متر.
- تشاهد أضواء التقاطع (code) من على بعد 30 متر.

- يتعين على السائق مراقبة حالة ماسحات الزجاج و تغييرها بشكل دوري (من 6 إلى 12 شهرا) حتى يتمكن السائق من الحفاظ على مستوى رؤية جيدة أثناء الأحوال الجوية السيئة، كما لا يجب أن يغفل عن ملئ الخزان بسائل تنظيف الزجاج شهريا.

- يساعد الزجاج (الأمامي و الخلفي) و المرايا الجانبية النظيفة على السياقة بشكل مريح، لذلك على السائق أن يحرص تنظيف زجاج سيارته باستمرار كونه عامل مهم في عملية السياقة نهارا عند الانبهار بالشمس أو ليلا.

4/ أهمية صيانة التجهيزات الأخرى:

- فحص مستوى الزيت في المحرك كل أسبوع .
- التأكد من مستوى سائل التبريد أسبوعيا عندما يكون المحرك باردا.
- تنظيف مصفاة الهواء كل شهرين و استبدالها في حالة تعذر تنظيفها فتراكم الغبار و الأوساخ يعطل دخول الهواء و يقلل مردود المحرك و يؤدي إلى زيادة استهلاك الوقود إلى 2ل في 100كلم.
- فحص وصلات البطارية كل شهرين مع تفقد مستوى الماء المقطر داخلها.
- مراقبة أجهزة الإشعال كل 30 ألف كلم و تغيير الشماعات كل 15000 كلم.
- مراقبة وحدة إعداد المزيج كل 30 ألف كلم.
- مراقبة جهاز ضخ البنزين.
- الحرص على ملئ خزان البنزين.

- تفحص العدادات و تشغيل المحرك لمدة مناسبة قبل الانطلاق.

5/ مفهوم القيادة الوقائية التوفيرية (المقتصدة) Écoconduite :

ظهر هذا المفهوم منذ أكثر من عشرين سنة ويتكون من مفهومين Économique و Écologique وهي قيادة تمكن السائق من توفير الوقود و الحفاظ على البيئة من خلال تقليل نسبة التلوث من الدخان المتصاعد من السيارات .و قد بدأ الفنلنديون بتدريسها في مدارس تعليم السياقة منذ 1995 أما في ألمانيا فأصبحت ضمن شروط الحصول على رخصة السياقة منذ سنة 1999.و تحتوي الأسطر التالية على إجراءات هذا النمط من القيادة:

- لا ضرورة لتسخين المحرك قبل الانطلاق بالنسبة للسيارات الجديدة، لكن سر بوتيرة بطيئة في الكيلومترات الأولى واضغط بلطف على دواسة البنزين.

- تفاد الكبح المفاجئ و الضغط على دواسة البنزين فهذا يسمح لك بزيادة الحذر و استيعاب مكونات الطريق.

- لا تدفع بقوة سرعة المحرك، و انتقل إلى السرعة الأعلى دون أن تتجاوز 2500 دورة إذا كان محرك سيارتك يعمل بالبنزين، أما إذا كان يعمل بالمازوت فلا تتجاوز 2000 دورة. هذا سيوفر لك 20% من الوقود.

- في الطقس الحار أحرص على ركن سيارتك تحت ظل ما ، و عند رجوعك للسيارة إفتح النوافذ و شغل مكيف الهواء باعتدال و أقل ب 4° إلى 5° من الجو خارجا . هذا يوفر لك 5% من البنزين.

- إرفع النوافذ في الطرق السريعة :على الرغم من أن تكييف الهواء في السيارة يستهلك كمية وقود كبيرة إلا أنك على الطرق السريعة يجب عليك رفع النوافذ وتشغيل تكييف السيارة لأن الهواء المتدفق داخل السيارة يقلل من كفاءة المحرك واستهلاك الوقود.

- استخدم قوة دفع المحرك عند المنخفضات من أجل تقليل استخدام الوقود.

- حافظ دائما على سرعات ثابتة معتدلة حتى تتفادى الكبح المفاجئ ، لكن شريطة ألا تعيق غيرك من السائقين.

- هذا النمط من القيادة يوفر لك من 5% إلى 15% من الوقود مقارنة مع العادية، و يوفر 40% مقارنة مع القيادة الانفعالية في الكيلومتر الأول و 25% في الكيلومتر الثاني.

- إذا كنت ذاهبا إلى مكان غريب عليك ثبت GPS في لوحة التحكم حتى تتفادى إضاعة الوقود أثناء البحث.

- احرص على ضغط مناسب للعجلات لأن الضغط الزائد أو الناقص يكلف استهلاكاً مضاعفاً للبنزين.

- قبل التوقف خفف السرعة تدريجياً ليتوقف تدافع البنزين بشكل آلي و تذكر أن تقليل السرعة ب 1% يقلل الحوادث ب 4% على نفس الطريق.

- استغن عن حامل الأمتعة و الأغراض غير اللازمة في السيارة لأن الوزن الزائد يزيد الضغط على العجلات و يتسبب في استهلاك زائد

للوقود.

- حافظ على كمية الوقود أكثر من الثلث عندما تقل كمية الوقود أقل من ثلث الخزان فإن كمية الوقود المتدفقة للمحرك تكون غير منتظمة مما يقلل من كفاءة عمله وتجعله يستهلك كمية أكبر من الوقود.
- أوقف محرك السيارة في حالة إعاقة السير أثناء الازدحام المروري لأكثر من 30 ثا ، شريطة ألا يستعصي عليك إعادة تشغيل المحرك، إلا أنه لا ينصح بهذه الطريقة للمبتدئين و كبار السن.
- إليك بعض التجارب الدولية المتعلقة بإيقاف المحرك: سويسرا خلال(10ثا)؛ السويد خلال (2د)؛ بريطانيا خلال (10ثا)؛ فرنسا خلال(30ثا).

مراجع الجلسة الثانية:

المراجع باللغة العربية:

- . بن عيسى، محمد.(2010). الثقافة المرورية. ط1. تونس : الدار المتوسطة للنشر.
- . حمدان ، عفيف.(1997). قواعد المرور.(ط.1) . بيروت، لبنان: دار مكتبة الحياة ومؤسسة الخليل التجارية
- . المركز الوطني للتعليم عن بعد cnepd (ب).(د.ت). مطبوعة تكوين سائق سيارة أجرة. الجزائر
- . المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق. (2014) . إحصائيات حوادث المرور الجسمانية خلال سنة 2014 ، تم استرجاعه يوم 2015/02/15 من موقع www.cnprs.org.dz

. المعهد المروري الأردني.(2010). ماذا يجب أن تعرف عن الإطارات. تم استرجاعه يوم 2014/12/21 من موقع

http://www.jti.psd.gov.jo/index.php?option=com_content&task=view&id=134&Itemid=192

المراجع باللغة الأجنبية:

- .Barjonet, P.E., Lagarde, D., Serveille, J.(1992). *Sécurité routière*. Paris, France : presses de l'école nationale des ponts et chaussées.
- . Dekkar, N., Bezzaoucha, A. (1983). Les accidents de la circulation en Algérie. Alger : Société nationale d'édition et de diffusion.

.Sécurité routière et environnement. Même combat ?. (Hiver 2008/2009).Prudence
Mag. Paris : Association prévention routière, Assureurs prévention, AGF, 14,12.

Retrieved 15/02/2015 from :

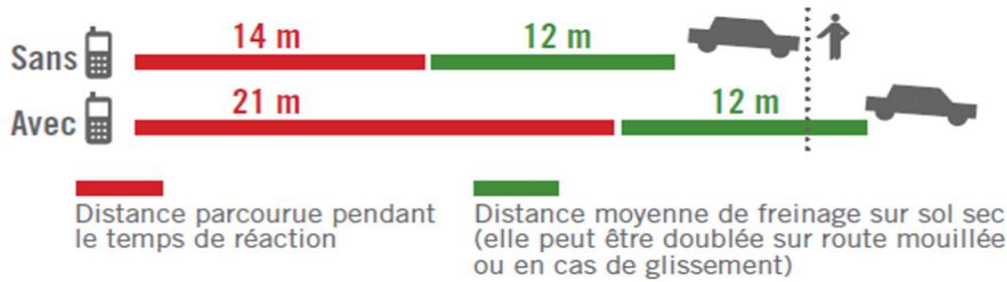
[http://www.preventionroutiere.asso.fr/content/download/1647/17389/version/1/file/
PM_14.pdf](http://www.preventionroutiere.asso.fr/content/download/1647/17389/version/1/file/PM_14.pdf)

ملحق رقم (07) محتوى الجلسة الثالثة: الانشغال عن الطريق أثناء القيادة.

قد ينشغل السائق عن القيادة بعدة سلوكيات من شأنها ان تشتت انتباهه و تضاعف خطر احتمال تعرضه لحادث مرور نذكر منها: استعمال الهاتف النقال / الأكل / النقاش مع الركاب مع الالتفات إليهم / ضبط المذياع أو أجهزة لوحة القيادة / التدخين / استعمال جهاز تحديد المواقع GPS. فقد أثبتت الدراسات أن خطر التعرض لحادث مرور يتضاعف 4 مرات إذا كانت يد السائق مشغولة بشيء غير مقود السيارة.

و في هذا الصدد أشارت دراسات علمية أن استخدام الهاتف النقال أثناء القيادة (رسائل قصيرة ، فيديو...) يتسبب للسائق فيما يلي:

- زيادة احتمال التعرض لحادث مرور 4 أضعاف و حتى 6 أضعاف أثناء الخمس دقائق الأولى من المكالمة و خصوصا عند الإجابة على الهاتف.
- زيادة احتمال وقوع الحوادث نتيجة انشغال يد السائق.
- تشغل المكالمات الهاتفية ثلث القدرات الدماغية المرتبطة بالقيادة ومنه فخطر استعمال الهاتف النقال لا يرتبط فقط بحمله و إنما حتى بالتكلم عبر البلوتوث أو وصلة السماعة أو وحدة تثبيت الهاتف فيسلك السائق كالتالي :
 - يركز نظره على الأمام فقط و يهمل الجوانب و النظر في المرايا.
 - ينقص انتباهه وإدراك السائق للإشارات المرورية.
 - الانتقال من مسرب إلى مسرب دون تركيز
 - زيادة حركة المقود بشكل غير طبيعي.
 - يغير الاتجاه دون استخدام الإنذار.
 - يزيد من التتابع القريب بينه وبين السيارات التي أمامه.
- إن قراءة السائق لرسالة قصيرة أثناء السياقة إذا كان يسير بسرعة 90 كلم/ سا أشبهه بقطعه لمسافة 50 مترا مغمض العينين.
- يزداد زمن رد فعل مستخدم الهاتف النقال من 30% إلى 70% وبالتالي تزداد مسافة التوقف الطارئ و الشكل التالي يبين الفرق في مسافة التوقف مع و بدون استخدام الهاتف النقال عند السير بسرعة 50 كلم / سا ذلك:



شكل رقم (3) الفرق في مسافة التوقف مع و بدون استخدام الهاتف النقال عند السير بسرعة 50 كلم / سا

انطلاقاً مما سبق ذكره يتعين على السائق إتباع الإجراءات التالية إذا أراد استخدام الهاتف النقال أثناء القيادة:

- عدم إجراء أو الإجابة إطلاقاً على المكالمات الهاتفية أثناء القيادة.
- التوقف على الجانب الأيمن من الطريق و في الأماكن المسموحة ثم استخدام الهاتف .
- التحكم في زمن المكالمات قدر الإمكان.
- استخدام الشريط الصوتي القائل بأنك تقود السيارة.
- أطلب من غيرك أن يجيب على الهاتف.
- لا تقرأ أو تكتب أية رسالة هاتفية أثناء القيادة.
- إذا اتصلت بشخص و علمت بأنه يقود سيارته أوقف المكالمات.

مراجع الجلسة الثالثة:

المراجع باللغة العربية:

.المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق.(2003). لا تشتغل بغير الطريق. تم استرجاعه يوم 2014/12/30 من موقع

http://files.flipsnack.net.s3.amazonaws.com/collections/archives/fh9ev0es/___1999.zip?AWSAccessKeyId=AKIAII2JP6V652MR3BWQ&Expires=1419898087&Signature=oMjXyquvg2KTOCKUYWTFDIcrgBE%3D

. المعهد المروري الأردني.(2010). لسلامتك أجل مكالماتك. تم استرجاعها يوم 2014/11/04 من موقع

<http://www.jti.psd.gov.jo/images/docs/20.pdf>

. المعهد المروري الأردني.(2013). دروس في السلامة المرورية لتجنب أخطاء السائقين. تم استرجاعها يوم 2014/11/04 من

موقع http://www.jti.psd.gov.jo/index.php?option=com_sitemap&Itemid=61

المعهد المروري الأردني.(د.س.). لا تشتغل بغير الطريق (الهاتف النقال و التدخين). تم استرجاعها يوم 2014/11/04 من موقع

<http://www.jti.psd.gov.jo/images/docs/25.pdf>

<http://www.jti.psd.gov.jo/images/docs/26.pdf>

المراجع باللغة الأجنبية:

.Alcool, vitesse, téléphone ,comment réduire les risques au volant ?.(Avril 2014).

Paris : .Association prévention routière, assureurs prévention, 6-9. Retrieved

15/02/2015 from : <http://www.preventionroutiere.asso.fr/Nos-publications/Brochures-et-depliants>

. Centre d'information et d'animation de la jeunesse de la wilaya d'Alger.(2004).
Prévention routière .Alger.

.Téléphone au volant pourquoi c'est dangereux. (Automne 2006).Prudence Mag.
Paris : Association prévention routière, AGF,10-11. Retrieved 15/02/2015 from :
http://www.preventionroutiere.asso.fr/content/download/1639/17349/version/1/file/PM_06.pdf

الملحق (08) محتوى الجلسة الرابعة: مسافة الأمان

1- إحصائيات تسبب إهمال مسافة الأمان في حوادث الطرقات:

حسب المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق بلغت نسبة حوادث المرور في سنة 2014 و التي كان سببها الرئيسي عدم ترك مسافة الأمان 5.05 % من مجمل الأسباب البشرية 93.29 % سنة أي ما يعادل 2027 حادث من إجمالي 37444 حادث تسبب فيه العنصر البشري .

2- أهمية احترام مسافة الأمان

ترتبط مسافة الأمان بسرعة السيارة و مسافة الكبح حيث كلما زادت سرعة السيارة زادت معها مسافة الأمان المطلوبة، كما ترتبط أيضا ببعض العوامل الأخرى مثل بلل الطريق و قصر حقل الرؤية (ضباب- زوابع - ثلوج - أمطار - الليل) حيث تصبح زيادة مسافة الأمان أمرا ضروريا أكثر من المسافة التي تم الاعتياد عليها في الظروف العادية (أنظر الجلسة 1)، فأتثناء القيادة قد تتوقف السيارة التي أمامك فجأة لأي سبب كان مما يضطرك إلى إيقاف سيارتك بشكل مفاجئ ، و بالتالي يحدث تصادم بسبب أن المسافة التي كانت بينكما غير كافية، فكيف تعرف أن مسافة الأمان غير كافية؟.

3- طرق تقدير مسافة الأمان

✓ يمكن تقدير مسافة الأمان بطريقتين:

* الطريقة الأولى:

يمكن حساب مسافة الأمان بضرب عدد عشرات السرعة في ثلاث ، و الناتج هو مسافة الأمان الواجب احترامها و هذا ما يوضحه الجدول التالي:

جدول رقم (9) يبين مسافة الأمان المناسبة للسرعة

مسافة الأمان (م)	السرعة (كلم / سا)
15 م	50
18 م	60
27 م	90

* الطريقة الثانية:

إذا كان أمامك أي معلم (شجرة، منزل...) أحسب بوتيرة بطيئة ثانيتين ما بين مرور المركبة التي تسبقك أمام هذا المعلم و مرورك أمامه هذا فيما يخص الوزن الخفيف، أما فيما يخص الوزن الثقيل فتحسب 4 ثوان، و اعلم أن مسافة الأمان ترتبط بمسافة الكبح.

* الطريقة الثالثة:

على الطريق السريع بإمكانك حساب الثانيتين بسهولة ، وذلك بأن تحرص على ترك اثنين من الخطوط البيضاء للنجدة بينك وبين السيارة التي أمامك ، هذا يضمن لك وقت رد الفعل و مسافة التوقف دون أن تصطدم بالحاجز الذي أمامك.

مراجع الجلسة الرابعة:

- المراجع باللغة العربية:

. بن عيسى، محمد.(2010). التربية المرورية.ط1. تونس : الدار المتوسطة للنشر.

. المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق. (2014) . إحصائيات حوادث المرور الجسمانية خلال سنة 2014 ، تم استرجاعه يوم 2015/02/15 من موقع www.cnprs.org.dz

. المعهد المروري الأردني.(2013). دروس في السلامة المرورية لتجنب أخطاء السائقين تم استرجاعها يوم 2014/11/04 من موقع http://www.jti.psd.gov.jo/index.php?option=com_sitemap&Itemid=61

- مسافة الأمان وقاية و سلامة.(سبتمبر 2007). المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق، تم استرجاعها يوم 2014/12/30 من موقع

http://files.flipsnack.net.s3.amazonaws.com/collections/archives/fh9ev0es/___1999.zip?AWSAccessKeyId=AKIAII2JP6V652MR3BWQ&Expires=1419898692&Signature=m%2Fy4VbcND%2BBZf%2BV3tk2KFclHoJY%3D

المراجع باللغة الأجنبية:

Gardez vos distances. (printemps 2007).Prudence Mag. Paris :.Association
prévention routière, p.4. Retrieved 15/02/2015 from :

http://www.preventionroutiere.asso.fr/content/download/1640/17354/version/1/file/PM_08.pdf

الملحق رقم (09) محتوى الجلسة الخامسة: احترام إشارات المرور.

1- إحصائيات حوادث الطرقات بسبب مخالفة إشارات المرور:

يعد احترام إشارات المرور أحد أهم مقومات السلامة المرورية و خرقها عامل أساسي في حوادث الطرقات حيث أحصى المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق سنة 2014 حصول ما يقارب 5769 حادث من إجمالي 37444 تسبب فيها العنصر البشري أي ما يعادل 14.37 % حادث مرور نتيجة لعدم احترام إشارات الطريق من أصل 93.26 % حادث سببه مستعملي الطريق، و يتأسها في ذلك التجاوز الخطير بمجموع 3697 حادث أي ما يعادل بنسبة 9.21 % من أصل 93.26 % حادثا تسبب فيها العامل البشري.

2- خطورة التجاوز الخطير

أكد المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق أن كل 100 حادث مرور بسبب التجاوز يخلف أكثر من 20 قتيلًا و 80 معوقًا و 100 جريح و أكثر من مليار دينار خسائر و أنها تمثل 40 % من الحوادث. و تتلخص خطورة التجاوز الخطير في نقطتين رئيسيتين هما:

- أولاً: تتمثل في زيادة السرعة أثناء التجاوز.

- ثانياً: السلوكات العدوانية التي يقوم بها السائقون ضد السيارة المجاوزة مثل العناد و المضايقة و زيادة السرعة.

أضف إلى النقطتين السابقتين قيام السائق بالتجاوز في الأماكن التي يحظر التجاوز فيها و المتمثلة فيما يلي:

- المنعرجات.
- مواقف الحافلات.
- عند تعذر الرؤية.
- بالقرب من ممرات الراجلين.
- عند الخط الطولي المتصل.
- عند إشارة منع التجاوز.
- عند رؤوس التلال و الهضاب.
- تجاوز مجموعة من السيارات.
- في الأحوال الجوية السيئة.
- داخل الأنفاق و الجسور.
- ملتقيات الطرق.
- إذا كان أحد يقوم بتجاوزك.
- ورشات الأشغال.
- عند إشارات تمنع الوقوف و التوقف.
- عند مبدأ الأولوية.
- السير في الاتجاه المعاكس
- بالقرب من تقاطع السكك الحديدية.
- إذا تعذر التجاوز

3- خطوات التجاوز الآمن

يتعين على السائق أن يمتنع عن التجاوز في الحالات سابقة الذكر و أن يلتزم دائماً بإشعال الإشارة الضوئية في حال أراد التجاوز مع ترك مسافة كافية (1 متر على الأقل) على اليمين لتفادي الاصطدام بالمركبة المراد تجاوزها، في حين على سائق المركبة المراد

تجاوزها أن يلتزم بأقصى اليمين و أن لا يعيق هذه العملية كأن يسير في وسط الطريق أو أن يزيد من سرعته حتى يتمكن المتجاوز أن يعود إلى المسار بسهولة و أمان.

- مراجع الجلسة الخامسة:

- المراجع باللغة العربية:

إحترام قواعد المرور= قيادة بلا حوادث. (2007). مركز الامن و الوقاية عبر الطرق، تم استرجاعها يوم 2014/12/30 من موقع http://files.flipsnack.net.s3.amazonaws.com/collections/archives/fh9ev0es/___1999.zip?AWSAccessKeyId=AKIAII2JP6V652MR3BWQ&Expires=1419898087&Signature=oMjXyquvg2KT

OCKUYWTFDIcrgBE%3D

. بن عيسى، محمد.(2010). الثقافة المرورية. ط1. تونس : الدار المتوسطة للنشر.

. التجاوز الخطير تجاوز على الحق في الحياة. (2008). المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق، تم استرجاعها يوم 2014/12/30 من موقع

http://files.flipsnack.net.s3.amazonaws.com/collections/archives/fh9ev0es/___1999.zip?AWSAccessKeyId=AKIAII2JP6V652MR3BWQ&Expires=1419898087&Signature=oMjXyquvg2KTOCKUYWTFDIcrgBE%3D

- عواقب التجاوز الخطير. (2000). مركز الوقاية و الامن عبر الطرق، تم استرجاعها يوم 2014/12/30 من موقع http://files.flipsnack.net.s3.amazonaws.com/collections/archives/fh9ev0es/___1999.zip?AWSAccessKeyId=AKIAII2JP6V652MR3BWQ&Expires=1419898087&Signature=oMjXyquvg2KTOCKUYWTFDIcrgBE%3D

. محمد أسامة حامد، (2010)، فوضى مرور الشارع العراقي و أثرها على الصحة النفسية لدى طلبة جامعة الموصل، مجلة العلوم الإجتماعية و الإنسانية، جامعة باتنة، العدد 22.

. المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق. (2014). إحصائيات حوادث المرور الجسمانية خلال سنة 2014، تم استرجاعه يوم 2015/02/15 من موقع www.cnprs.org.dz

. المعهد المروري الأردني.(2013). دروس في السلامة المرورية لتجنب أخطاء السائقين تم استرجاعها يوم 2014/11/04 من موقع http://www.jti.psd.gov.jo/index.php?option=com_sitemap&Itemid=61

الملحق رقم (10) محتوى الجلسة السادسة: الانفعالات السلبية أثناء قيادة السيارة

1- السلوكيات الدالة على الانفعالات السلبية أثناء قيادة السيارة

- استعمال منبهات السيارة بكثرة في عدة مواقف لا تتطلب استعماله (بعد إشارة الضوء الأخضر / أثناء الزحام).
- التجاوز من جهة اليمين.
- التلويح باليدين.
- شتم السائقين الآخرين.
- التجاوز بين السائقين.
- انحصار التفكير في إدانة السائقين لإبداء عدم الرضا.
- الاقتراب اللصيق من السيارة الأمامية لإرغام سائقها على الاسراع.
- زيادة السرعة لمنع التجاوز.
- ارتعاش الجفون.
- الضغط على دواسة البنزين و بالتالي زيادة السرعة.
- الإتيان بإيماءة حركية غير مهذبة إلى سائق آخر.
- الصراخ بصوت عال من النافذة للدلالة على الاستياء.
- القيام بمناورات عديدة و الخروج عن المسار.

2- عوامل خطر الانفعالات السلبية على السائق

- ضعف التعرف بدقة على إشارات المرور.
- انخفاض التأزر الحسي (بصري ، سمعي) الحركي.
- تشتت التركيز
- تراجع تقدير الخطر
- ارتعاش الجفون
- نظر غير مستقر
- حركات حادة
- سوء الاستقرار الحركي.
- زيادة استهلاك الوقود بنسبة 40% في الكيلومتر الأول للانطلاق و بنسبة 25% في الكيلومتر الثاني.

3- إجراءات السيطرة على الانفعالات السلبية أثناء القيادة

- تجنب الازدحام و تفضيل الطرق قليلة الحركة.

- انطلق بسيارتك بروية و اضغط بلطف على دواسة البنزين.
- تجنب الإكثار من المنبهات.
- تشغيل شريط هادف ومريح خصوصا وقت الزحام.
- الاستعانة بالاستغفار في وقت الانتظار يجعلك تتيقن من أن وقتك لم يذهب سدى.
- تأكد أن لكل سائق ظروفه معينة فلا تطلق بوق سيارتك دون هدف واضح.
- ضع نصب عينيك أنك إذا اعتقدت بأن الطريق لك فعليك أن تحافظ عليه و أنه إن لم يكن لك فعليك أن تحترم كل من فيه.
- لا تحتقر السائقين الآخرين و أعط لكل واحد منهم حقه من الاحترام.
- إبق هادئا و عامل بقية السائقين بلطف.
- إحرص على شكر السائقين الذين سهلوا عليك عملية المرور.
- تجنب تبادل النظرات مع السائق المتهور.
- إذا استفزك سائق آخر فلا تخرج من سيارتك لتسوية الموقف.
- لا تفترض أن تصرفات السائقين الآخرين موجهة ضدك بصفة شخصية.

مراجع الجلسة السادسة:

المراجع باللغة العربية:

. بوظيفة، حمو. (1991). دراسة عن أسباب حوادث المرور في الجزائر. الجزائر: مركز الطباعة لجامعة الجزائر.

. ترك، أحمد. مفهوم القيادة الوقائية. تم استرجاعه يوم 28 فيفري 2009 من موقع:

www.s777b.com/vb/archive/index.php/t-15513.html

.Sécurité routière et environnement. Même combat ?. (Hiver 2008/2009).Prudence

Mag. Paris : Association prévention routière, Assureurs prévention, AGF, 14,12.

Retrieved 15/02/2015 from :

[http://www.preventionroutiere.asso.fr/content/download/1647/17389/version/1/file/](http://www.preventionroutiere.asso.fr/content/download/1647/17389/version/1/file/PM_14.pdf)

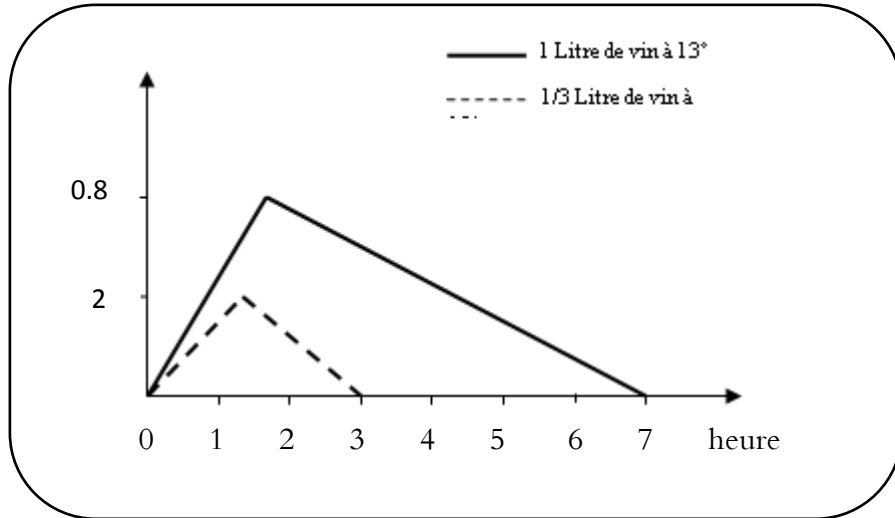
PM_14.pdf

ملحق رقم (11) محتوى الجلسة السابعة: الصحو الذهني للسائق

إن عملية القيادة تتطلب يقظة ذهنية عالية، و هيئات أن يقوم بها سائق تأثر دماغه بمواد مذهبة لصحو العقل على أكمل وجه نظرا لما تحدثه على مستوى الدماغ .و فيما يلي سنقوم بعرض مخاطر القيادة تحت تأثير كل من الكحول و المخدرات و كذا الأدوية ذات المفعول المنوم. وفي هذا الصدد أشار المركز الوطني في إحصائيات 2014 لحوادث المرور في الجزائر أن قرابة 640 حادثا أي ما يعادل 1.60% من إجمالي 93.29% من الحوادث بشرية السبب.

1- تأثير تناول الكحول على السائق:

- يؤثر على التوجه البصري.
 - يؤثر على تقدير المسافات.
 - يقلل من رد الفعل.
 - يؤثر على إدراك الحواس بشكل سليم مما يشعر السائق بنشوة السرعة و يجعله لا يدرك أهمية الالتزام بالسلوكيات الوقائية كربط حزام الأمان.
 - يتسبب بتثبيط عمل الخلايا العصبية، الأمر الذي يؤدي به إلى ارتكاب أخطاء في التحكم في المركبة.
 - يؤثر بشكل كبير على القدمين أكثر من اليدين حيث أنه يتسبب بالضغط على الدواسات (المكابح، السرعة) بشكل لا يتناسب مع ظروف الطريق.
- و تكمن خطورة الكحول في سرعة امتصاصه من الجسم، حيث أن الكبد يمتص 95 % من الكمية و 5 % الباقية تخرج مع البول و المسالك التنفسية، لهذا نستعمل جهاز مقياس الكحول و مقياس الإيثيل في الكشف عليه، و يرتفع التأثير سريعا بعد مضي 15 إلى 30 د إذا تم شربه على بطن فارغة، أما إذا شرب على بطن مملوءة فإن تأثيره يبدأ بعد ساعة و لا يبدأ في الهبوط إلى بنسب قليلة 0.1 غ في الساعة الواحدة. والشكل التالي يبين ذلك:



شكل رقم (4) يوضح الوقت المستغرق للعودة إلى الصحو العقلي بعد تناول النبيذ حسب WIDMARK

ملاحق البحث

و ترتفع نسبة احتمال التعرض لحادث عند الشرب حسب كمية المشروب و ما تخلفه، حيث أكدت الدراسات إمكانية الوقوع في حادث تصبح مضاعفة بداية من 0.5 غ/ل من الكحول و يتزايد التضاعف ليصبح 80 مرة في نسبة 2 غ/ل من الكحول، و الجدولين التاليين يوضحان الأعراض المصاحبة لنسبة الكحول في الدم و مخاطر احتمال ارتكاب حادث:

جدول رقم (10) يوضح الأعراض المصاحبة لارتفاع نسبة الكحول في الدم

الأعراض	النسبة
لا توجد أعراض غير عادية أو آثار قابلة للقياس، فقط التحاليل الدقيقة تظهر مساس طفيف بالتحكم الحركي.	0.3 - 0.1 نصف كأس - كأس و نصف
زيادة الثقة بالنفس، انخفاض الحذر، عدم الربط الحركي، الخلط في تقدير المسافات، زيادة في وقت التفاعل البصري.	1.0 - 0.3 غ / ل كأس و نصف - ½ لتر
انخفاض أكثر في الحذر، عدم التفكير، عدم الإحساس بالقدرات الخارقة للعادة، انخفاض واضح في الرؤية، عدم الربط في الحركة، القيادة تصبح خطيرة	2.0 - 0.9 غ / ل ½ لتر - لتر
عدم التحكم في الوظائف الحركية، اضطراب في رؤية الألوان و الأشكال و كذا تقدير المسافات	3.0 - 1.5 غ / ل 750 دل - لتر و نصف
تسمم خطير إلى حد كبير، فقدان واضح في للاستجابة.	4.0 - 2.7 غ / ل لتر و نصف - لترين
فقدان الوعي، احتمال الوفاة (حسب الوضع العام للفرد و سنه)	5.0 - 3.5 غ / ل أقل بقليل من لترين - لترين و نصف
وفاة أكيدة بسبب توقف التنفس	أكثر من 5 غ / ل أكثر من لترين و نصف

جدول رقم (11) يوضح الأعراض المصاحبة لارتفاع نسبة الكحول في الدم

مخاطر احتمال ارتكاب حادث	نسبة الكحول
1	أقل من 0.20
1.5	من 0.20 إلى 0.49
2	من 0.50 إلى 0.69
5	من 0.70 إلى 0.79
10	من 0.80 إلى 0.99
20	من 1.19 إلى 0.1
35	من 1.20 إلى 1.99
80	أكثر من 2.00

و حسب نص القانون الجزائري فإن السائق الذي تتجاوز نسبة الكحول في دمه 0.2 غ / ل فإنه يتعرض لعقوبة.

2- تأثير تعاطي المخدرات على السائق:

يعتقد معظم السائقين أن تعاطي المخدرات لا يعوق عملية القيادة غير أن الحقيقة عكس ذلك، حيث أن تأثير المخدرات أكبر و أخطر من الكحول، و سنذكر فيما يلي بعض أنواع المخدرات و تأثيرها على السائق:

- **الكيف (ماريجوانا) :** حشيش يؤثر على الذاكرة و المزاج و الأداء النفسحركي و المعرفي و البصري و اتخاذ القرار، حيث يتناول أغلب المتعاطون 6 وصلات في اليوم الواحد و يدوم مفعول الوصلة الواحدة من 6 إلى 7 ساعات، و يتمثل تأثيرها مقارنة بالكحول فيما يلي:

• وصلة واحدة = 3 كؤوس من الخمر = 0.8 غ / ل

• وصلتين = زجاجة خمر = 1.5 غ / ل

• 6 وصلات = 3 زجاجات من الخمر = 4.5 غ / ل و بالتالي فإن مخدر الكيف موت أكيد

- **الكوكايين:** يتسبب بإحساس بالنشوة و العظمة و الذكاء و العدوانية، و مع انتهاء مفعوله يتعرض المتعاطي للقلق و التوتر و في كل الحالات هو يتسبب في ضعف تقدير الخطر.

- **هيرويين:** ظهور اضطرابات سلوكية و يضعف رد الفعل و الوعي بالخطر، و في حالة ما أخلط الكحول و الحشيش فإن خطر التسبب أو التعرض لحادث يصبح مضاعفا ب 14 مرة.

3- تأثير ذات المفعول المنوم على السائق:

بينت الأبحاث أن هناك علاقة وثيقة بين تناول الأدوية و نسبة الإصابة في حوادث السيارات، حيث يضطر العديد من السائقين إلى تناول الأدوية و ممارسة حياتهم بشكل طبيعي، و لكن يجهل البعض منهم الأعراض الجانبية لكل دواء و التي قد يكون تأثيرها مميتا إذا ما تسبب له بحادث مرور أثناء القيادة، و من بين هذه الأدوية:

- **المنومات les Barbituriques :** تقلل النشاط الحسي الحركي و تؤدي إلى تراجع رد الفعل إزاء التنبيهات السمعية و البصرية.

- **المهدئات les neuroleptiques :** تخفض مستوى اليقظة لدى السائق، أي تقلل رد الفعل و التأزر الحركي الحسي أثناء القيادة، كما تتسبب بتراجع القدرة على تحليل المعلومات.

- **مسكنات الألم:** تخفض اليقظة و تخزين المعلومات و تراجع عند تناولها ردة الفعل.

كل المنومات و المهدئات و مسكنات الألم تضاعف خطر الحادث 4 مرات.

- **الأدوية المنشطة:** تدفع بالمتعاطي إلى الخوض في المواقف الخطرة و تزيد من تفاؤله مما يضاعف خطر تعرضه لحادث مرور 14 مرة.

كما إضافة إلى ذلك لا يجب أن ننسى تأثير أكسيد الكربون المنبعث من دخان السيارات أو من عملية التنفس،

لأنه يضعف الانتباه نحو 100 مرة و يتسبب في نعاس السائق.

تجدر الإشارة أيضا إلى أن التدخين يضعف قدرة السائق على التركيز نتيجة نقص كمية الأوكسجين في الدماغ مما يشعر السائق بالتعب و ألم في الرأس.

4- إجراءات تفادي الحوادث الناجمة عن تأثير الكحول، المخدرات و الأدوية ذات المفعول المنوم أو المنشط.

بالرغم من أن ديننا الإسلامي نحانا عن تناول كل المسكرات، إلا أن تفشي هذه الظاهرة يلزمننا بإيجاد حلول لها ، و في سبيل ذلك نقترح الحلول التالية لمن أعتاد القيادة تحت تأثير تناول الكحول و المخدرات، أو لمن تهاون في الامتناع عن السياقة بعد تناوله لدواء منوم أو منشط.

- تطبيق مبدأ نية الامتناع المسبق عن تناول الكحول إذا ما كان لزاما عليك قيادة سيارتك بنفسك.
- إذا صادفت شخصا يمتنع عن تناول الكحول بحجة القيادة، إمدح مسؤوليته و شجعه.
- إذا أسرف شخص من معارفك في الشرب لا تدعه يخرج بمفرده، خذ منه مفاتيح السيارة و اتصل بسيارة أجرة لكي توصله.
- تأكد بأنك إذا تناولت كأسا واحدة فإنك بذلك قد تجاوزت الحد المسموح به قانونيا (0.2 غ / ل) أثناء القيادة.
- تذكر أن الوقاية من حوادث المرور الناجمة عن المخدرات تنطلق من مبدأ الامتناع عن تناولها.
- إستشارة الطبيب أو الصيدلاني لمعرفة تأثير الدواء على قدرتك على التركيز و الانتباه و اليقظة أثناء السياقة.
- الإطلاع على النشرة الداخلية للدواء لمعرفة تأثيره على القدرة على السياقة.
- تجنب تناول الأدوية المنشطة عند القيادة لمسافات طويلة.
- تفقد علبة الدواء، فإذا لاحظت رسم لسيارة داخل مثلث عليك بما يلي:
 - ☞ إذا كان لون المثلث أخضر فهذا يعني الحذر و عدم القيادة دون مراجعة النشرة.
 - ☞ إذا كان لون المثلث أصفر فهذا يعني الحذر الشديد و عدم القيادة دون مراجعة خبير في الصحة
 - ☞ إذا كان لون المثلث أحمر فهذا يعني خطر القيادة و عليك بمراجعة الطبيب إذا حاولت الرجوع للقيادة.

مراجع الجلسة السابعة:

المراجع باللغة العربية:

- . بن عيسى، محمد. (2010). الثقافة المرورية. ط1. تونس : الدار المتوسطة للنشر.
- . تايلور، شيلي. (2008). علم النفس الصحي. (وسام درويش. بريك فوزي. شاكر داود، مترجمين). (ط.1). عمان، الأردن: دار الحامد للنشر والتوزيع

. الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية . 29 يوليو 7، 2009 شعبان 1430. العدد 4

. المركز الوطني للتعليم عن بعد cnepd (أ). (د.ت). مطبوعة تكوين المدربين في قيادة السيارات . الجزائر.

. المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق. (2014) . إحصائيات حوادث المرور الجسمانية خلال سنة 2014 ، تم استرجاعه يوم 2015/02/15 من موقع www.cnprs.org.dz

. المعهد المروري الأردني.(2010). الأدوية و العقاقير هل تؤثر على قيادة مركبتك. تم استرجاعه يوم 2014/11/04 من موقع <http://www.jti.psd.gov.jo/images/docs/36.pdf>

. المعهد المروري الأردني.(2013). دروس في السلامة المرورية لتجنب أخطاء السائقين. تم استرجاعها يوم 2014/11/04 من موقع http://www.jti.psd.gov.jo/index.php?option=com_sitemap&Itemid=61

المعهد المروري الأردني.(د.س). لا تنشغل بغير الطريق (الهاتف النقال و التدخين). تم استرجاعها يوم 2014/11/04 من موقع <http://www.jti.psd.gov.jo/images/docs/25.pdf>

- المراجع باللغة الأجنبية:

. Adition, vision, médicaments avec le temps, comment adapter sa conduite? Paris : Association prévention routière, assureurs prévention.p.10. Retrieved 15/02/2015 from :

https://www.preventionroutiere.asso.fr/wp-content/uploads/2016/03/APR_Senior_Screen.pdf
..Alcool et cannabis au volant... un cocktail fatal. (Hiver 2008/2009). Prudence Mag. Paris : Association prévention routière, Assureurs prévention, AGF, 14,10. Retrieved 15/02/2015 from :

http://www.preventionroutiere.asso.fr/content/download/1647/17389/version/1/file/PM_14.pdf

. Alcool, cannabis et conduite, les raisons du danger ! . (Hors-série). Prudence Mag. Paris : Association prévention routière, Assureurs prévention, AGF. Retrieved 15/02/2015 from :

http://www.preventionroutiere.asso.fr/content/download/1637/17339/version/1/file/PM_04.pdf

.Alcool, vitesse, téléphone ,comment réduire les risques au volant ?.(Avril 2014). Paris : Association prévention routière, assureurs prévention, 6-9. Retrieved 15/02/2015 from : <http://www.preventionroutiere.asso.fr/Nos-publications/Brochures-et-depliants>

.Bailet, J.M.A. (2006). *Le volant rend – il fou ? Psychologie de l'automobiliste*. Paris, France. L'Archipel.

. Barjonet, P.E., Lagarde, D., Serveille, J.(1992). *Sécurité routière*. Paris, France : presses de l'école nationale des ponts et chaussées

.Dekkar, N., Bezzaoucha, A. (1983). Les accidents de la circulation en Algérie. Alger : *Société nationale d'édition et de diffusion*

.Fêtes : pensez au retour....(Hiver 2005/2006).Prudence Mag. Paris : Association prévention routière, AGF,10-11. Retrieved 15/02/2015 from : http://www.preventionroutiere.asso.fr/content/download/1636/17334/version/1/file/PM_03.pdf

. Hoyos, C.G. (1968). *Psychologie de la circulation routière*. Paris, France : *presses universitaire de France*.

.Observatoire interministériel de sécurité routière. (2004).*la sécurité routière en France, bilan de l'année 2003*.Paris, France : la documentation française.

. Organisation Mondiale De la santé. (2007). *Les jeunes et la sécurité routière*. Allemagne.

.Santé et conduite ce qu'il faut savoir. (Printemps 2007).prudence Mag. Paris : Association prévention routière, Assureurs prévention, AGF,06 . Retrieved 15/02/2015 from : http://www.preventionroutiere.asso.fr/content/download/1640/17354/version/1/file/PM_08.pdf

ملحق رقم 12 محتوى الجلسة الثامنة: التعب أثناء القيادة.

1- مخاطر القيادة أثناء التعب

- تؤدي السياقة في حالة تعب إلى 30% من حوادث مرور نتيجة لتسببه فيما يلي:
- انخفاض في مستوى اليقظة و تضاعف الوقت للقيام بردة الفعل.
 - تشوش نظر السائق و تقلص حقل الرؤية و بالتالي يصبح غير قادر على التقدير الصحيح لسرعة تنقل الأشياء المتحركة.
 - انحراف في المسارات نتيجة للغفوات فيصبح السائق الذي يسير بسرعة 100 كلم / سا كمن يقطع 46 مترا مغمض العينين.
 - صعوبة الحفاظ على سرعة ثابتة.
 - قلة التنسيق بين العين وكل من اليد والقدم.
 - ارتفاع دقات القلب و يختلف حسب نوعية الطريق بحيث ترتفع عند السياقة في المطر بنسبة 10% و في الحفر ب 20% أما في الحركة الكثيفة فنسبة 40%.
 - زيادة ضغط الدم الانقباضي من 2 - 4 سم ، ومن 1 - 2 سم بالنسبة للضغط الانبساطي.
 - السياقة بعد 17 سا يقظة تؤدي حسب الدراسات إلى أعراض مثل تأثير 0.5 غ / ل من الكحول.

2- مؤشرات التعب :

- النعاس و ثقل الرأس
- عدم القدرة على التركيز و التفكير.
- تعكر المزاج
- تشنج في عضلات الجسم
- تراجع في سرعة الحركات و دقتها.
- تزايد احتمال النوم.
- الشعور بالدوار.
- الرغبة في زيادة السرعة
- انخفاض الاستجابة لأصابع القدم.
- تأخر ردة الفعل
- قلة التنسيق بين العين و حركة الأطراف
- أخطاء زائدة في تقدير الخطر
- تراجع الدقة في الحساب الذهني.
- عدم التحكم في القلق و الغضب و التصرف بعنف.

- عدم تحمل الضجيج.
- سرعة الانفعال.
- و خز العيون وصعوبة فتحها.
- شعور السائق بأنه غير قادر على التحكم في سرعة ثابتة
- الحاجة غلى تغيير و ضعيفة الجلوس.
- آلام في العضلات.
- ارتعاش القدمين
- نسيان الكيلومترات المقطوعة.
- كثرة التثاؤب.
- غفوات صغيرة تدوم من ثانية إلى 4 ثوان تؤدي غلى انحراف المسار.
- تعرق و فشل ناجم عن انخفاض مستوى السكر في الدم.

3- عوامل التعب

- كثافة المرور.
- رتابة الطريق
- القيادة في الطرق غير المألوفة
- رداءة الطريق بسبب الأحوال الجوية
- السياقة لمدة طويلة
- كبر السن المصاحب لنقص الرؤية و السمع و آلام الظهر و الرقبة و تراجع ردة الفعل.
- جهل السائق لمسار وجهته.
- حالة الجوع أو الأكل المفرط.
- عدم أخذ الكفاية من النوم لست ساعات على الأقل.
- القيادة أثناء فترة النوم الاعتيادية 2:00-5:00 سا ومن 13:00-15:00.
- ارتفاع درجة حرارة السيارة.
- انبعاث أكسيد الكربون داخل السيارة.
- شرب الكحول و تناول المهدئات.
- السياقة في الليل.
- القيام بجهد عضلي قبل السياقة.

4- إجراءات تفادي القيادة أثناء التعب

- تجنب السفر من 2:00 إلى 5:00 صباحا و أثناء الظهيرة.
- التوقف لمدة 5 دقائق على الأقل كل ساعتين للمشي أو لشرب الماء ، غسل الأطراف و القيام ببعض الحركات التي تساعد على التخلص من الضغط و التعب.
- دعوة أحد المرافقين للسياقة مكان السائق التعبان.
- تهوية السيارة بشكل جيد لزيادة نسبة دخول الأكسجين و بالتالي إبعاد النعاس.
- تناول المعتدل للأغذية الصحية و تجنب الأغذية المشبعة بالدهون و الكربوهيدرات لأنه تسبب الشعور بالنعاس.
- النوم الكافي لمدة 6 ساعات على الأقل قبل الاستعمال الطويل للسيارة.
- استعمال نظارات شمسية لمواجهة تعب العينين الناجم عن التركيز الزائد نتيجة الانبهار بالشمس.
- إجلس بشكل مستقيم و اضبط المقعد جيدا بحيث يكون ظهرك مستقيما و يديك بوضعية 10:10 على المقود.
- 15 إلى 20 دقيقة نوم كافية لاسترجاع حالة اليقظة في حال شعر السائق بالنعاس أثناء القيادة.
- تفادي السياقة أكثر من 8 ساعات في اليوم.
- محاولة تركيز اليدين على المقود.
- شرب الماء و المنبهات خلال فترات الراحة كل ساعتين.
- الجلوس بشكل مستقيم.
- عدم تحديد وقت الوصول مسبقا لأنه يدفع إلى السرعة.
- احترام سرعة محددة فزيادتها تتعب السائق لأنه تدفع به إلى مضاعفة التركيز.
- عدم الاستماع إلى البرامج الإذاعية المملة و الموسيقى الرتيبة و استبدالها بما يشد الانتباه.
- تجنب السياقة أثناء الأحوال الجوية السيئة.
- إذا كان السائق كبير السن فعليه أن يحرص على ما يلي:
- السياقة من حين لآخر لمسافات كبيرة.
- ممارسة الرياضة للحفاظ على اللياقة البدنية.
- الحرص على تشغيل القدرات المعرفية باستمرار (الكتابة/ألعاب الذهن...)
- مراجعة الطبيب لمتابعة سلامة الحواس.
- تجنب القيادة في الليل وإذا تحتم السفر ليلا يتوجب التوقف لمرات عديدة لإراحة العينين.

مراجع الجلسة الثامنة:

- المراجع باللغة العربية:
- . بوظيفة، سمو. (1991). دراسة عن أسباب حوادث المرور في الجزائر. الجزائر: مركز الطباعة لجامعة الجزائر
- . المركز الوطني للتعليم عن بعد cnepd (ب.د.ت). مطبوعة تكوين سائق سيارة الأجرة. الجزائر.

. المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق.(2006). الراحة ثم السياقة سلامة ووقاية . تم استرجاعها يوم 2014/12/30 من موقع

http://files.flipsnack.net.s3.amazonaws.com/collections/archives/fh9ev0es/___1999.zip?AWSAccessKeyId=AKIAII2JP6V652MR3BWQ&Expires=1419899364&Signature=9DeSwNBmc2L7mpS0EzRm0Qfl0gw%3D

D

- المراجع باللغة الأجنبية:

. Adition, vision, médicaments avec le temps, comment adapter sa conduite? Paris : Association prévention routière, assureurs prévention. P.10. Retrieved 15/02/2015 from :

https://www.preventionroutiere.asso.fr/wp-content/uploads/2016/03/APR_Senior_Screen.pdf

.Dekkar, N., Bezzaoucha, A. (1983). Les accidents de la circulation en Algérie.

Alger : *Société nationale d'édition et de diffusion*

.Fatigue au volant, n'attendez pas, faite une pause ! . (été 2006). Prudence Mag.

Paris : Association prévention routière, Assureurs prévention, AGF,12 -14

Retrieved 15/02/2015 from :

http://www.preventionroutiere.asso.fr/content/download/1638/17344/version/1/file/PM_05.pdf

. Hoyos, C.G. (1968). Psychologie de la circulation routière. Paris, France : *presses universitaire de France*.

.Pierre, Philip.(été 2008).Somnolence au volant personne n'est épargné . Prudence Mag. Paris : Association prévention routière, Assureurs prévention,

AGF,12,p.10. Retrieved 15/02/2015 from :

http://www.preventionroutiere.asso.fr/content/download/1645/17379/version/1/file/PM_12.pdf

.Santé et conduite ce qu'il faut savoir. (Printemps 2007).Prudence Mag. Paris :

Association prévention routière, Assureurs prévention, AGF, 06.Retrieved

15/02/2015 from :

http://www.preventionroutiere.asso.fr/content/download/1640/17354/version/1/file/PM_08.pdf

.Séniore au volant dangereux ou en danger ?.(printemps 2009). Prudence Mag.
Paris : Association prévention routière, Assureurs prévention, 15,11-

13.Retrieved 15/02/2015 from :

http://www.preventionroutiere.asso.fr/content/download/1648/17394/version/1/file/PM_15.pdf

ملحق رقم (13) محتوى الجلسة التاسعة: القيادة أثناء الأحوال الجوية السيئة.

1- قيادة السيارة أثناء تساقط المطر.

1-1- المخاطر:

بينت إحصائيات المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق أن عدد الحوادث الناجمة عن سوء الأحوال الجوية قدرت ب 172 في سنة 2014

- تتصادف حالة المطر دائما مع رؤية متدنية للطريق، فبالبل يعيق الرؤية نتيجة لغزارة الأمطار أو للرياح المتطاير الذي تخلفه السيارات المارة وراءها.
- يتسبب بلل الطريق في ضعف التحكم في السيارة نتيجة لقلّة احتكاك الإطارات مع الطريق فتصبح عملية الكبح خطيرة جدا، فإذا كانت السيارة تسير بسرعة 100 كلم / سا أصبح ارتفاعها عن الطريق المبلول 0.5 سم، أي قل التصاق الإطارات بالطريق و هذا ما يضاعف عملية الكبح و يجعله خطرا لأنها سوف تتضاعف مقارنة بالكبح في الطريق الجافة ، والجدول التالي يبين التغير في مسافة الكبح على الطريق المبللة.

جدول رقم (11) يبين مسافة الكبح على طريق مبللة

السرعة	جافة	أمطار
50 كلم	26 م	33 م
70 كلم	43 م	57 م
90 كلم	64 م	88 م
110 كلم	89 م	124 م
130 كلم	118 م	167 م

- ارتفاع منسوب الوديان الأمر الذي يتسبب في بلل المكابح إذا تمت محاولة عبورها.
- و في هذا الصدد أشارت جريدة الخبر أنه في ظرف أسبوع واحد من السنة الجارية (نهاية جانفي و بداية فيفري 2015) توفي 44 قتيل و أصيب 512 شخصا بجروح متفاوتة الخطورة جراء الحوادث المرورية.

1-2- الأساليب الوقائية الواجب إتباعها:

- تأكد من أن ماسحات الزجاج بحالة جيدة مع وجود كمية من سائل التنظيف في خزان ماسحات الزجاج.
- تجنب إشعال أضواء الضباب الخلفية لأنها تبهر السائق الذي خلفك.
- أشعل أضواء التقاطع لكي تسمح للسائقين الآخرين برؤيتك.
- خفض سرعة السيارة و ضاعف مسافة الأمان بينك و بين السيارة التي أمامك.
- تجنب الكبح المفاجئ و اكتف برفع الرجل من على دواسة البنزين.
- إذا مررت ببرك من الماء حاول تجنبها و إلا خفض سرعتك و احذر من الكبح.

ملاحق البحث

- احرص على أن يكون الهواء داخل عجلات سيارتك كافيا.

2- القيادة أثناء الضباب:

يكمن الخطر في قلة مجال الرؤية او انعدامه تماما لدرجة أن السائق قد لا يتمكن من رؤية السيارة التي أمامه مما يضاعف احتمال وقوع حوادث.

- بهدف تحسين حقل الرؤية لدى السائق عليه تشغيل أضواء الضباب (إن وجدت) و أضواء التقاطع أو الاكتفاء بأضواء التقاطع. كما على السائق أن يخفض سرعة السيارة و أن يضاعف مسافة الأمان بينه و بين السيارة التي أمامه.

3- القيادة على طريق مغطاة بالجليد:

1-1- المخاطر:

- يتسبب الجليد في غلق المسامات بين الحبيبات الخشنة للطريق مما ينجر عنه انزلاق السيارة و صعوبة التحكم أو فقدان التحكم كلياً، و يزيد خطر الجليد و سماكته كلما اقتربت درجة الحرارة من الصفر أو نزلت دونه لدرجة أنه قد تصبح القيادة أمراً مستحيلاً. والجدول التالي يبين التغير في مسافة الكبح على الطريق المغطاة بالجليد.

جدول رقم (12) يبين مسافة الكبح على طريق مغطاة بالجليد

السرعة	جافة	جليد
50 كلم	26 م	110 م
70 كلم	43 م	208 م
90 كلم	64 م	338 م
110 كلم	89 م	497 م
130 كلم	118 م	688 م

1-2- الأساليب الوقائية الواجب إتباعها:

يتوجب على السائق أن يلتزم بما يلي:

- الامتناع عن السفر الباكر و الانتظار إلى غاية طلوع الشمس.
- تخفيض السرعة بشكل يتناسب و وعورة الطريق.
- عدم استخدام المكابح مطلقاً لأنه يؤدي إلى انزلاق السيارة و بالتالي فقدان السيطرة.
- الحرص على اقتناء عجلات معدة خصيصاً للسير في الأحوال الجوية السيئة (الأمطار، الجليد، الثلوج).

4- القيادة أثناء تحايل الثلوج:

تشكل الثلوج حواجز بالنسبة للسير و تكون وعرة في المناطق الجبلية و المنعرجات وغالبا ما تتسبب في انقطاع الطريق و علوق السيارة و تتمثل الخطورة الكبيرة لها في عدم التحكم في السيارة عند عملية الكبح و والجدول التالي يبين التغير في مسافة الكبح على الطريق المغطاة بالثلوج.

جدول رقم (13) يبين مسافة الكبح على طريق مغطاة بالثلوج

السرعة	جافة	ثلج
50 كلم	26 م	46 م
70 كلم	43 م	82 م
90 كلم	64 م	129 م
110 كلم	89 م	186 م
130 كلم	118 م	253 م

و من هنا يتوجب على السائق إتباع التعليمات التالية:

- القيادة بأسلوب لين من حيث استخدام المكابح، دواسة البنزين، المقود.
- توفير السلاسل الخاصة بالعجلات المعدة خصيصا للسير بها في الثلوج، و الحرص على السلامة من البرد و ذلك بتوفير (قفازات، قبعة، معطف).
- الحرص على تركيب العجلات الأربع الخاصة بالشتاء لأنها تقلص مسافة الكبح مقارنة بالعجلات الأخرى وتتميز بنقوش إضافية تسمح بزيادة الالتصاق و مرور المياه عبرها، كما تحافظ على مرونتها حتى عند 7 درجات تحت الصفر.
- إبقاء أضواء السيارة مشتعلة و غسلها من وقت لآخر لأن الثلج قد يلتصق بها.
- التزود بالمؤونة الضرورية (أكل، أغطية وسيلة اتصال مشحونة في حال ما اضطرت للمبيت داخل السيارة).

5- السياقة في الليل:

- تعتبر السياقة في الليل من أكثر الأوقات التي تحدث فيها حوادث المرور، ذلك أن حقل الرؤية أثناء الليل يقل عن النهار ليصل إلى 6.5 / 10 كما أن الرؤية الليلية تحول دون رؤية الألوان و الأبعاد الحقيقية الأمر الذي يشوش تقدير المسافات، كما أن تقدير العمق في الليل يقل 7 مرات أقل منها في النهار و هذا يشمل أيضا السائقين الذين يتميزون برؤية جيدة.
- و من بين المشاكل أيضا نجد انبهار السائق بأضواء الطريق الناجم عن إبقاء السائقين الآخرين لأضواء الطريق مشتعلة أثناء التقاطع، كما تقل قدرة احتمال السائق لهذه الأضواء بعد سن الأربعين.
- و لكي يتمكن السائق من الرؤية جيدا ليلا، عليه بما يلي:
- صيانة أضواء و الحفاظ على نظافة الزجاج الأمامي و اقتناء مصباح الإضاءة.
 - إشعال أضواء الوضعية عند الشروق و الغروب حتى يكون قابلا للرؤية.
 - تجنب استعمال أضواء الطريق لمسافة تقل عن 100 متر.
 - النظر لأسفل جهة اليمين من الطريق تفاديا لأضواء الطريق المنبعثة من السيارات في الاتجاه المعاكس.

ملاحق البحث

- في الليل تتعرض العينين للتعب بسرعة، لهذا يتعين على السائق أن يتوقف من فترة لأخرى و أن يغمض عينيه كلما حتى يستريح.
- عند تعطل السيارة ليلا يتوجب على السائق أن يلتزم بما يلي:
 - ترك أضواء الوضعية مشتعلة.
 - ارتداء السترة العاكسة للضوء.
 - وضع مثل الخطر بعيدا عن السيارة ب 150 متر لكي تضمن السلامة.

6- السياقة أثناء هبوب الرياح:

تؤثر شدة هبوب الرياح على المركبات خاصة إذا كانت مرفقة بأمطار أو رمال فيتقلص حقل الرؤية و يصبح التحكم في السيارة أمرا صعبا و تتعطل حركة المرور، كما تتسبب الزوايح بتخريب زجاج السيارة خصوصا إذا كانت تسير بسرعة كبيرة، لذا يتعين على السائق أن يقلل من السرعة أو أن يتوقف كليا عن السياقة إذا لزم الأمر.

7- الحرارة:

تؤثر الحرارة على السائق و المركبة، فهي ترهق السائق بدنيا فيشعر بالنعاس و يفقد التركيز و القدرة على التحكم، بينما تتلف أجزاء من السيارة كالإطارات و أنظمة التبريد كما تؤدي إلى ارتفاع درجة حرارة المحرك الأمر الذي قد يعطل السيارة. و بالتالي على السائق الالتزام بما يلي:

- عدم الاستمرار بالقيادة إذا أحس أن درجة حرارة المحرك ارتفعت كثيرا.
- يستحسن أن يسافر قاطنو المناطق الحارة ليلا تجنبا لمخاطر السفر نهارا.
- عند مغادرة السيارة يستحسن ترك قدر ضئيل من زجاج النافذة مفتوحا حتى يسمح بدخول الهواء كي لا ينكسر زجاج السيارة بفعل الحرارة المرتفعة.
- الحرص على ارتداء النظارات الشمسية تجنبا للانبهار بالشمس.
- الحرص على توفير طفاية الحريق في سيارتك و علبة الاسعافات الأولية.

مراجع الجلسة التاسعة:

المراجع باللغة العربية:

- . المركز الوطني للتعليم عن بعد cnepd (ب). (د.ت). مطبوعة تكوين سائق سيارة أجرة. الجزائر
- . المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق. (2014). إحصائيات حوادث المرور الجسمانية خلال سنة 2014 ، تم استرجاعه يوم 2015/02/15 من موقع www.cnprs.org.dz

. المعهد المروري الأردني.(د.س). اجعل مركبتك جاهزة لفصل الشتاء. تم استرجاعه يوم 2014/12/21 من موقع
http://faculty.ksu.edu.sa/Ali_Alghamdi/book3/1.pdf

المراجع باللغة الأجنبية:

. Centre d'information et d'animation de la jeunesse de la wilaya d'Alger.(2004).
Prévention routière .Alger.

. Dekkar, N., Bezzaoucha, A. (1983). Les accidents de la circulation en Algérie.
Alger : *Société nationale d'édition et de diffusion*.

.Heurs d'hiver pneus hiver.(n.d). Association prévention routière. Retrieved
15/02/2015 from :

[http://www.preventionroutiere.asso.fr/content/download/4524/43692/version/2/file/
Depliant_pneu_hiver.pdf](http://www.preventionroutiere.asso.fr/content/download/4524/43692/version/2/file/Depliant_pneu_hiver.pdf)

. La nuit, adaptez votre conduite. (Hiver 2006/2007).prudence Mag. Paris :
Association prévention routière, AGF,12-13. Retrieved 15/02/2015 from :

[http://www.preventionroutiere.asso.fr/content/download/1641/17359/version/1/file/
PM_07.pdf](http://www.preventionroutiere.asso.fr/content/download/1641/17359/version/1/file/PM_07.pdf)

. Les pneus pour bien rouler en hiver. (Hiver 2007/2008).Prudence Mag. Paris :
Association prévention routière, AGF,p.4. Retrieved 15/02/2015 from :

[http://www.preventionroutiere.asso.fr/content/download/1644/17374/version/1/file/
PM_11.pdf](http://www.preventionroutiere.asso.fr/content/download/1644/17374/version/1/file/PM_11.pdf)

. Météo difficile ?redoublez de prudence.(Hiver 2005/2006).Prudence Mag. Paris :
Association prévention routière, AGF,6-9. Retrieved 15/02/2015 from :

[http://www.preventionroutiere.asso.fr/content/download/1636/17334/version/1/file/PM_0
3.pdf](http://www.preventionroutiere.asso.fr/content/download/1636/17334/version/1/file/PM_03.pdf)

ملحق رقم (14) محتوى الجلسة العاشرة: حزام الأمان

1- مخاطر إهمال ربط حزام الأمان:

عدم ربط حزام الأمان يتسبب للسائق بزيادة الخطر على حياته كالاتي:

- زيادة قوة الاصطدام مع الأجهزة الداخلية للمركبة أو مع الأشخاص الموجودين فيها أو الانقذاف خارج المركبة حيث أن قوة الصدمة و بسرعة 50 كلم / سا تعادل سقوط الشخص من الطابق الثالث في حين تعادل قوة الصدمة بسرعة 80 كلم / سا السقوط من الطابق الثامن.
- عدم السيطرة على الجسم و بالتالي استحالة السيطرة على المركبة، و في هذا الصدد توصلت دراسة إلى أنه من بين 100 سائق لقوا مصرعهم في حوادث المرور كان بالإمكان أن ينجو 45 فردا منهم لو قاموا بربط حزام الأمان.
- الإصابة بتشوهات و خصوصا على مستوى الوجه.
- تضاعف خطر الإصابات الناتجة عن الحوادث.

2- فوائد ربط حزام الأمان:

- 1- التخفيف من قوة الاصطدام بين المركبتين أو بين مركبة و جسم آخر: فالأشخاص داخل المركبة يندفعون بقوة تساوي نفس سرعة المركبة وقت الاصطدام و يتعرضون لنفس الصدمة.
- 2- يمنع تصادم الأشخاص مع بعضهم البعض حيث تشير الدراسات إلى أن قوة الصدمة لحظة وقوع الحادث المروري تجعل وزن الركاب يتضاعف عشرات المرات.
- 3- يمنع الاصطدام بالأجهزة الداخلية للمركبة (المقود، لوحة القيادة...) أو القذف خارجها.
- 4- يعمل حزام الأمان على توزيع قوة التوقف بطريقة قطرية على الحزام و على أجزاء الجسم القوية التي تتحمل قوة التصادم الخارجية.
- 5- يعطي للشخص المعرض للحوادث فرصة للنجاة تعادل 5 مرات أكثر من الشخص الذي لم يربط حزام الأمان.
- 6- حماية الركاب المعرضين للحوادث من خطر القذف خارج المركبة أين قد يرتطمون بالأرض أو الصخور أو حتى من سيارة أخرى صادف مرورها وقت الحادث.
- 7- حماية الركاب من التشوهات و الإصابات الخطيرة.
- 8- مساعدة السائق في التحكم في المركبة بشكل أكبر لتجنب المزيد من الارتطامات.
- 9- كلما كان حزام الأمان ملائما للجسم زادت فعاليته، أما إذا كان مرتخيا ففائدته تكاد تكون منعدمة.

10- يحمي الأطفال، و في هذا الصدد أثبتت الدراسات أن أكثر مقعد يوفر الحماية للأطفال هو المقعد الخلفي لأنه بعيد عن الزجاج الأمامي و لوحة القيادة و المقود.

11- ترتبط فعالية حزام الأمان مع سرعة السيارة، فكلما السرعة معتدلة كانت نسبة النجاة لرابطي الحزام أكبر.

12- يحمي من مخاطر انفجار الوسائد الهوائية فارتطامها بجسم الراكب أو السائق أشبه بضربة قوية على المنطقة المرتظمة مما يؤدي إلى إصابات بليغة على الجمجمة و العنق قد تؤدي إلى الوفاة خصوصا الأطفال الذين يقل طولهم عن 140 سم، لأن استخدام الوسائد الهوائية دون ربط حزام الأمان فيه خطر كبير على الراكب.

- مراجع الجلسة العاشرة:

- المراجع باللغة العربية:

. بن عيسى، محمد.(2010). السلامة المرورية. ط1. تونس : الدار المتوسطة للنشر.

. المعهد المروري الأردني.(2010). الوسادة الهوائية وحدها لا تكفي. تم استرجاعه يوم 2014/11/04 من موقع

<http://www.jti.psd.gov.jo/images/docs/35.pdf>

. المعهد المروري الأردني.(2013). دروس في السلامة المرورية لتجنب أخطاء السائقين تم استرجاعها يوم 2014/11/04 من موقع

http://www.jti.psd.gov.jo/index.php?option=com_sitemap&Itemid=61

المراجع باللغة الأجنبية:

. Observatoire interministériel de sécurité routière. (2004). *la sécurité routière en France, bilan de l'année 2003*. Paris, France : la documentation française.

.Organisation Mondiale De la santé. (2007). *Les jeunes et la sécurité routière*. Allemagne.

ملحق رقم (15)

طلب تحكيم البرنامج الوقائي

بيانات المحكم:

الإسم واللقب:	الوظيفة:
التخصص الدقيق:	المؤهل العلمي:
الرتبة الحالية:	مكان العمل الحالي:

سيدي المحكم: تحية طيبة وبعد.

يشرف الباحثة أن تضع أمامكم هذا البرنامج الذي صممته في إطار إعداد رسالة الدكتوراه (تسجيل خامس) في علم نفس الصحة، و الموسومة بفاعلية برنامج وقائي مقترح قائم على نظرية دافع الحماية في خفض التفاؤل غير الواقعي و تنمية سلوك السياقة الآمنة لدى السائقين . وذلك بغرض إبداء آرائكم و ملاحظاتكم و اقتراحاتكم المتعلقة بالجلسات و الأهداف و إجراءات التنفيذ و الفنيات و الأدوات المستخدمة . ستجدون ضمن هذه الأوراق تمهيدا يعرفكم بطبيعة الدراسة من حيث المشكلة و التعريف بالمتغيرات و المنهج المزمع استخدامه حتى تتمكنوا من تكوين صورة شاملة عن الموضوع.

ملاحظات مهمة:

- اقتصرت الباحثة على ذكر محتوى الجلسات ولم تقم بإدراج مقاطع الفيديو و شرائح العرض و المطويات لكبر سعتها .
- لم تقم الباحثة بذكر المرجعية في متن محتوى الجلسات بل اقصرت على ذكر قائمة المراجع في كل جلسة ، ذلك لأنها أحدثت فيها تداخلا كبيرا يتماشى مع أهداف الجلسة و يساعدها على عرضها بشكل أبسط ، كما أن كل محتويات الجلسات مدونة مع التهميش ضمن فصل من فصول الرسالة .

الملاحظات	الحكم		مجال التحكيم
	مناسب	غير مناسب	
			عنوان البرنامج

ملاحق البحث

			الأهداف العامة للبرنامج	
			مدة تطبيق البرنامج	
			مكان تطبيق البرنامج	
			الأدوات المستخدمة في البرنامج	
			الفنيات المستخدمة في البرنامج	
			استمارة تقييم الجلسات	طرق تقييم البرنامج
			استمارة تقييم البرنامج	
			عناوين الجلسات	جلسات البرنامج
			ترتيب الجلسات	
			مدة الجلسات	
			أهداف الجلسات	
			إجراءات الجلسات	

ملاحظات أخرى:

ملاحق البحث

ملحق رقم (16)

قائمة محكمي البرنامج الوقائي

الاسم و اللقب	التخصص	الوظيفة	الرتبة الحالية	مكان العمل الحالي
رمزي سلامه	علم النفس، إصلاح تربوي، السلامة المرورية	أستاذ جامعي مدير ماستر إدارة الأمن المروري	أستاذ التعليم العالي	جامعة القديس يوسف - بيروت -
راجية بن علي	تربية أسرية	أستاذ جامعي عضو بمخبر سيكولوجية مستعملي الطريق	أستاذ التعليم العالي	جامعة باتنة 1
حلوش مصطفى	علوم التربية	أستاذ جامعي	أستاذ محاضر (أ)	جامعة سيدي بلعباس
صالح حنيفة	علم النفس العيادي	أستاذ جامعي عضو بمخبر سيكولوجية مستعملي الطريق	أستاذ محاضر (أ)	جامعة باتنة 1
زينب سحيري	علم النفس العيادي	أستاذ جامعي	أستاذ محاضر (ب)	جامعة الأغواط
خالد مشايخ	هندسة ميكانيكية	رئيس مخبر علم الحوادث	رائد في الدرك الوطني	المعهد الوطني للأدلة الجنائية و علم الإجرام
حاجي محمد	الوقاية	رئيس مصلحة الوقاية	نقيب بالحماية المدنية	مديرية الحماية المدنية س/بلعباس
تساعي الحاج	مفتش رئيسي في النقل البري	رئيس مكتب نقل المسافرين	رئيس مكتب	مديرية النقل لولاية سيدي بلعباس
طبيي حسين	مفتش رئيسي في النقل البري	مفتش رئيسي	مفتش رئيسي	مديرية النقل لولاية سيدي بلعباس
غاندي صلاح الدين	شهادة الأهلية البيداغوجية و المهنية لتعليم سياقة المركبات ذات المحرك	مدير مدرسة تعليم السياقة	/	ولاية البيض

ملاحق البحث

الملحق رقم (17)

استمارة تقييم كل جلسة من جلسات البرنامج من طرف المشارك

اسم و لقب المشارك:

سيدي/ سيدي المشارك (ة) نظرا لأهمية آرائك و اقتراحاتك في تحقيق أهداف البرنامج، نضع بين يديك هذه الأسئلة راجين منك أن تجيب بكل صدق عن محتواها.

رقم السؤال	نص السؤال
1	ما رأيك في موضوع الجلسة؟
2	ما هي أكثر معلومات الجلسة التي شددت انتباهك؟
3	ما درجة استفادتك من المعلومات المقدمة في الجلسة؟ <input type="radio"/> قليلة <input type="radio"/> متوسطة <input type="radio"/> كبيرة
4	ما هي الجوانب السلبية في الجلسة؟
5	ما هي الجوانب الإيجابية في الجلسة؟
6	إذا كانت لديك أفكار تقترحها لتحسين الجلسات القادمة تفضل بذكرها:

شكرا على تعاونك

ملاحق البحث

الملحق رقم (18)

استمارة تقييم البرنامج من طرف المشارك

اسم و لقب المشارك:

سيدي/ سيديتي المشارك (ة) نضع بين يديك هذه الأسئلة راجين منك أن تجيب بكل صدق عن محتواها.

الرقم	نص السؤال
1	ما هي أكثر مواضيع الجلسات التي شدت انتباهك؟
2	ما هي مواضيع الجلسات الأقل إفادة لك؟
3	أذكر نسبة استفادتك من البرنامج
	<input type="radio"/> قليلة <input type="radio"/> متوسطة <input type="radio"/> كبيرة
4	ما هي الجوانب التي لم تعجبك في البرنامج؟
5	ما هي جوانب البرنامج التي تركت أثرا في نفسك؟
6	ما هي الأشياء التي كنت تتوقع تحقيقها من البرنامج و لم تتحقق؟

شكرا على تعاونك

ملاحق البحث

الملحق رقم (19) استمارة المواظبة على الحضور

جلسات البرنامج										إسم المشارك
10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	
										1
										2
										3
										4
										5
										6
										7
										8
										9
										10
										11
										12
										13
										14
										15
										16
										17
										18
										19
										20
										21
										22
										23
										24
										25
										26
										27
										28
										29
										30
										31

ملحق رقم (21) معلقة الإفراط في السرعة

جامعة الحاج لخضر – باتنة –
كلية العلوم الإنسانية و الاجتماعية
قسم علم النفس و علوم التربية و الأطفونيا

LES ACCIDENTS DE LA ROUTE EN ALGÉRIE

الإفراط في السرعة طريق إلى الموت



ملحق رقم (22) معلقة صيانة السيارة

جامعة الحاج لخضر – باتنة –
كلية العلوم الإنسانية و الاجتماعية
قسم علم النفس و علوم التربية و الأطفونيا

أسلامتك تفقد أجهزة سيارتك

CRIME SCENE DO NOT CROSS

Your Destiny Is In Your Hand...

ملحق رقم (23) معلقة القيادة البيئية التوفيرية.



ملحق رقم (24) معلقة الانشغال عن الطريق أثناء القيادة.





ملحق رقم (26) معلقة احترام إشارات المرور.



ملحق رقم (27) معلقة الانفعالات السلبية أثناء القيادة.



ملحق رقم (28) معلقة الصحو الذهني أثناء القيادة.

جامعة الحاج لخضر – باتنة –
كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية
قسم علم النفس و علوم التربية و الأطفونيا



لسلامتك و سلامة غيرك حافظ على يقظة ذهنك



ملحق رقم (29) معلقة التعب أثناء القيادة.

جامعة الحاج لخضر – باتنة –
كلية العلوم الإنسانية و الاجتماعية
قسم علم النفس و علوم التربية و الأرتوفونيا

**MORT
DE FATIGUE?**

السائق المرهق خطر على الكل
لا تقد سيارتك و أنت متعب

PRENEZ 15 MIN. DE PAUSE!

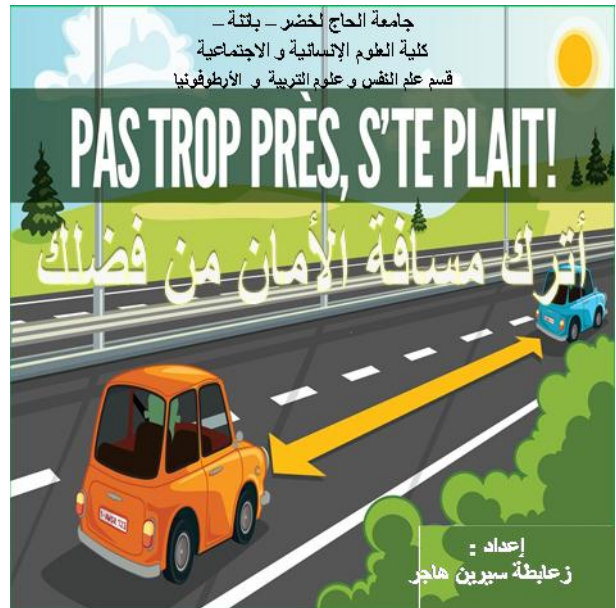
ملحق رقم (30) معلقة القيادة أثناء الأحوال الجوية السيئة.



ملحق رقم (31) معلقة حزام الأمان.



ملحق رقم (32) ملصقات الجلسات.





ملحق رقم (33) مطوية القيادة السريعة

بتمهلك تحافظ على حياتك و حياة غيرك



معا نحو سيطرة آمنة

بتمهلك تحافظ على حياتك و حياة غيرك

- توفير استهلاك الوقود.
 - سيطرة مريحة.
 - تخفيض التجاوز على الطريق.
- كيف أقلل من خطر السرعة الزائدة؟**
- إذا اردت الوصول بأمان إلى وجهتك تذكر دائما أن:
- أن ترفع رجلك من على دواسة الوقود من وقت لآخر.
 - السرعات المدونة على اللافتات هي أقصى سرعة مبرورة تضمن فيها سلامتك و تجاوزها هو تجاوز على حياتك.
 - تنظم وقتك كي لا تعوض تأخرتك بزيادة السرعة.
 - وصولك متأخرا يبقى دائما أفضل من عدم وصولك أبدا.



معا نحو سيطرة آمنة

بتمهلك تحافظ على حياتك و حياة غيرك

- القيادة المتأنية توفر للسائق:**
- زمن أكبر لإدراك أخطار الطريق.
 - تقليص المسافة المقطوعة ريثما يتحقق رد الفعل اتجاه الخطر.
 - تقليص مسافة التوقف.
 - معالجة أكبر لمعلومات الطريق من قبل الدماغ.
 - التحكم في المركبة في حالة الاصطدام.
 - زيادة مجال رؤية السائق.



معا نحو سيطرة آمنة

دواسة البنزين تحت رجلك مثل المسدس بيدك تقتل به غيرك مثلما تقتل به نفسك

السير بسرعة 50 كلم عوض 30 كلم / سا داخل المدينة ليست خطرا.

مخطئ:

30 كلم / سا = احتمال وفاة المشاة في حالة اصطدام

ب 0.5%

50 كلم / سا = احتمال وفاة المشاة في حالة اصطدام

ب 85%.

لا أعتقد أن قوة الصدمة أثناء الحادث تختلف بين

سرعة 80 و 100 كلم / سا.

مخطئ:

80 ← 110 %

100 ← 300 %



نظام الكبح ABS يمكنني من توقيف السيارة بسرعة

إذا واجهت خطرا ما.

مخطئ:

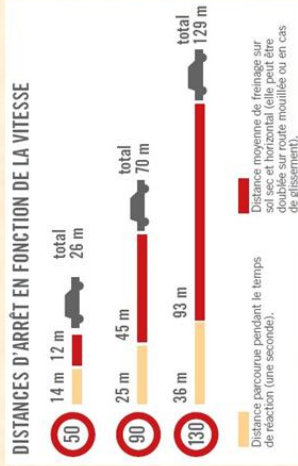
نظام ABS يساعد على الحفاظ على مسار

المركبة وتوازنها في حالة الكبح المفاجئ ولا يوقفها

بسرعة.

مسافة التوقف = مسافة زمن رد الفعل + مسافة

الكبح.



عندما أقود سيارتي بسرعة أشعر بالتعب.

أنت على صواب: فكلما زادت السرعة كلما زادت المعلومات المسجلة التي تتطلب تركيزا زائدا وهذا يشعر السائق بتعب كبير.

أختبر معلوماتك حول خطر الإفراط في السرعة 110 أو 120 هي سرعة مقاربة، ليس هناك فرق كبير بينهما!

مخطئ: 10 كلم / سا زائدة = 40 % حوادث زائدة على نفس الطريق.



أستطيع أن أقدر الاخطار من حولي حتى وإن كنت أسير بسرعة كبيرة.

مخطئ: لأن القيادة السريعة توفر معلومات تنتقل إلى الدماغ في وقت قصير بحيث يصعب عليه تحليلها كاملة فالسرعة تقلل من مدى رؤية السائق للمثيرات التي يتضمنها مجال بصره.



ملحق رقم (34) مطوية صيانة السيارة

سلامتك تفقد سيارتك!

- ◆ تأكد من مستوى زيت المحرك و ذلك عندما يكون المحرك باردا.
- ◆ تفقد مصفاة الهواء و احرص على نظافتها حتى تحافظ على أداء جيد للمحرك.
- ◆ تذكر دائما أن تترك المحرك يعمل قليلا قبل الإنطلاق خاصة في الصباح.
- ◆ لا ضير في أن تعرض سيارتك على فني مؤهل كل فترة.



- ◆ قم بتجفيف مكابح السيارة و ذلك بالضغط عليها برفق و السيارة تمشي وذلك بعد غسل السيارة أو المرور في طريق مبللة لأن الماء يقلل من نسبة الكبح.
- ◆ تفقد زيت المكابح كل صباح.
- ◆ قم بتغيير سطح دواسة المكابح عند تآكل نقوشها و ذلك لتحافظ على ثبات الرجل فوقها.
- ◆ تأكد من مستوى سائل تنظيف الزجاج.
- ◆ حافظ على نظافة الزجاج حتى تضمن رؤية سليمة.
- ◆ تأكد من مستوى سائل التبريد و ذلك عندما يكون المحرك باردا.

صيانة سيارتك = الشعور بالراحة أثناء القيادة

إعداد :
Dr. Mohamed Elmaghrabi
Your Hand...

صيانة سيارتك = التقليل من استهلاك الوقود

صيانة سيارتك = التقليل أو انعدام حالات العطب

جامعة الحاج لخضر - باتنة -
كلية العلوم الإنسانية و الاجتماعية
قسم علم النفس و علوم التربية و الأthropologie

سلامتك تفقد سيارتك!

- ♦ إحرص على أن يكون نوع العجلة مناسباً لدرجة حرارة البيئة حسب الرمز المدون على الإطار حيث:
- ♦ A حرارة عالية
- ♦ B حرارة معتدلة
- ♦ C درجة البرودة



- ♦ تجنب الطريق الرديئة أو اخفض السرعة إذا تحتم عليك المرور عبرها.

لكي تحافظ على سلامة عجلات سيارتك قم بما يلي:

- ♦ راقب عجلاتك بشكل دوري.
- ♦ تفقد العجلة الإحتياطية كلما تفقدت باقي العجلات.



- ♦ تفقد ضغط هواء العجلة و هي باردة حتى يكون القياس صحيحا.
- ♦ راقب نقوش العجلات فلا يجب أن تقل عن 1.6 ملم.
- ♦ إحرص على أن تكون العجلات على نفس المغزل لها نفس نسبة التآكل.

لماذا تتآكل عجلات سيارتي بسرعة؟

تآكل العجلات يؤدي إلى انفجارها في أية لحظة - **هذا خطر أكيد عليك**- نقصد بالتآكل غياب نقوش العجلات و تشققها و انتفاخها و هذا راجع إلى :

- ♦ حمولة زائدة فوق قدرة الإطار على التحمل.
- ♦ نسبة الهواء داخل العجلات فوق النسبة المحددة.
- ♦ قلة ضغط الهواء داخل العجلة = إستهلاك زائد لتوفد بنسبة 30 %.



- ♦ الطريق الرديئة.
- ♦ عدم تناسب العجلة مع حرارة الجو.
- ♦ السياقة بسرعة عالية لا تتناسب مع السرعة القصوى التي صمم الإطار ليحملها.

ملحق رقم (35) مطوية القيادة البيئية التوفيرية

جامعة الحاج لخضر - باتنة -
كلية العلوم الإنسانية و الاجتماعية
قسم علم النفس و علوم التربية و الأطفونيا

السياقة البيئية التوفيرية
القواعد الذهبية للقيادة
أقل تكلفة و أكثر
حفظا على البيئة

إعداد :
زعابطة سيرين هاجر

• استغن عن حامل الأمتعة و الأغراض غير اللازمة في السيارة لأن الوزن الزائد يزيد الضغط على العجلات و يتسبب في استهلاك زائد للوقود.



• أوقف محرك السيارة في حالة إعاقة السير أثناء الإزدحام المروري لأكثر من 30 ثا ، شريطة ألا يستعصي عليك إعادة تشغيل المحرك، إلا أنه لا ينصح بهذه الطريقة للمبتدئين و كبار السن.

إليك بعض التجارب الدولية المتعلقة بإيقاف المحرك:

سويسرا	10 ثا
السويد	2 د
بريطانيا	10 ثا
فرنسا	30 ثا

بدأت تدرس في أوروبا منذ التسعينات

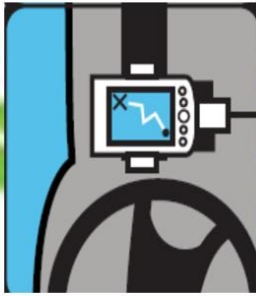
• **فنلندا** : بدأت تدرس في مدارس تعليم السياقة منذ 1995 .

• **ألمانيا** : بدأت تدرس في مدارس تعليم السياقة منذ 1999 .

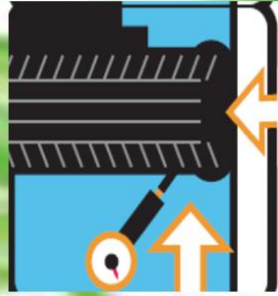
ÉCO-CONDUITE

Économique ← → Écologique

• إذا كنت ذاهبا إلى مكان غريب عليك تثبيت GPS في لوحة التحكم حتى تتفادى إضاعة الوقود أثناء البحث .



• احرص على ضغط مناسب للمعجلات لأن الضغط الزائد أو الناقص يكلف استهلاكاً مضاعفاً للبنزين.



قبل التوقف خفف السرعة تدريجياً ليتوقف تدافع البنزين بشكل آلي و تذكر أن تقليل السرعة بـ 1% يقلل الحوادث بـ 4% على نفس الطريق.

• في الطقس الحار أحرص على ركن سيارتك تحت ظل ما ، و عند رجوعك للسيارة افتح النوافذ و شغل مكيف الهواء باعتدال و أقل بـ 4° إلى 5° من الجو خارجاً . هذا يوفر لك 5% من البنزين.

• استخدم قوة دفع المحرك عند المنخفضات من أجل تقليل استخدام الوقود .
• حافظ دائماً على سرعات ثابتة معتدلة حتى تتفادى الكبح المفاجئ ، لكن شريطة ألا تعيق غيرك من السائقين.

• هذا النمط من القيادة يوفر لك من 5% إلى 15% من الوقود مقارنة مع العادية ، و يوفر 40% مقارنة مع القيادة الانفعالية في الكيلومتر الأول و 25% في الكيلومتر الثاني.

• لا ضرورة لتسخين

المحرك قبل

الانطلاق، لكن

سر بوتيرة بطيئة

في الكيلومترات الأولى

واضفط بلطف على دواسة

البنزين.

• تفاد الكبح المفاجئ و الضفط على دواسة البنزين فهذا يسمح لك بزيادة الحذر و استيعاب مكونات الطريق.

• لا تدفع بقوة سرعة المحرك ، و لتدقل إلى السرعة الأعلى دون أن تتجاوز 2500 دورة إذا كان محرك سيارتك يعمل بالبنزين، أما إذا كان يعمل بالمازوت فلا تتجاوز 2000 دورة. هذا سيوفر لك 20% من الوقود.



ملحق رقم (36) مطوية الانشغال عن الطريق أثناء القيادة

كيف تتجنب مخاطر الهاتف النقال أثناء القيادة؟

- توقف على الجانب الأيمن للطريق إذا كان مسموحاً.
- قلص حجم المكالمة قدر الإمكان.
- استعمل المجيب الصوتي أثناء القيادة.
- تجنب الرد على المكالمات.
- أوقف سيارتك إذا أردت قراءة أو إرسال رسالة.
- أطلب من غيرك أن يجيب على هاتفك.
- لا تتصل أو إنه مكالمتك مع أي شخص يقود سيارته.



سلوكات أخرى يجب الابتعاد عنها أثناء القيادة؟

• الأكل

• النقاش مع

الراكبين

و الانتفات إليهم / ضبط المذياع أو أجهزة لوحة

القيادة /

التدخين /

استعمال جهاز

تحديد المواقع

.GPS

• كلها تضاعف خطر التعرض لحادث مرور 4

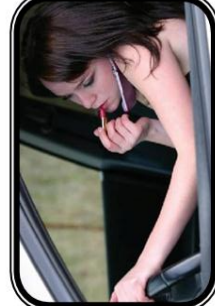
مرات في حال

كانت يد السائق

مشغولة بشيء

غير مقود

السيارة.



جامعة الحاج لخضر - باتنة -

كلية العلوم الإنسانية و الاجتماعية

قسم علم النفس و علوم التربية و الأروطونوميا

لا تشغل بغير المقود

إعداد :
زعابطة سيرين هاجر

خطر استخدام الهاتف النقال أثناء القيادة



- * إن قراءة السائق لرسالة قصيرة أثناء القيادة إذا كان يسير بسرعة 90كم/سا أشبه بقطعه لمسافة 50 مترا مغمض العينين و بالتالي فقراءة و كتابة الرسائل هي الأخطر.

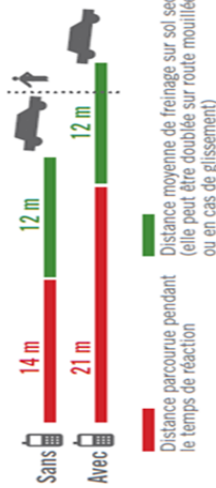


- * أثبتت الدراسات أن خطر القيادة مع الانشغال بالهاتف النقال أشبه بخطر القيادة تحت تأثير الكحول .



- * تقلص حقل الرؤية و إهمال النظر إلى المرايا و إلى جوانب الطريق .
- * صعوبة التحكم في المقود.
- * قلة احترام إشارات المرور.
- * تغيير المسارب و الوجهة دون إنذار.
- * التتابع القريب مع السيارات الأخرى.
- * نقص الانتباه لمكونات الطريق.
- * زيادة مسافة رد الفعل و التوقف و الشكل التالي يبين الفرق في مسافة التوقف مع و بدون استخدام الهاتف

النقل عند السير بسرعة 50 كلم / سا نلك:



- * احتمال التعرض لحادث من 4 إلى 6 مرات أكثر أثناء الخمس دقائق الأولى من الإجابة على المكالمة .

- * زيادة احتمال وقوع الحوادث نتيجة انشغال يد السائق.

- * نقص التركيز من 30 إلى 70%

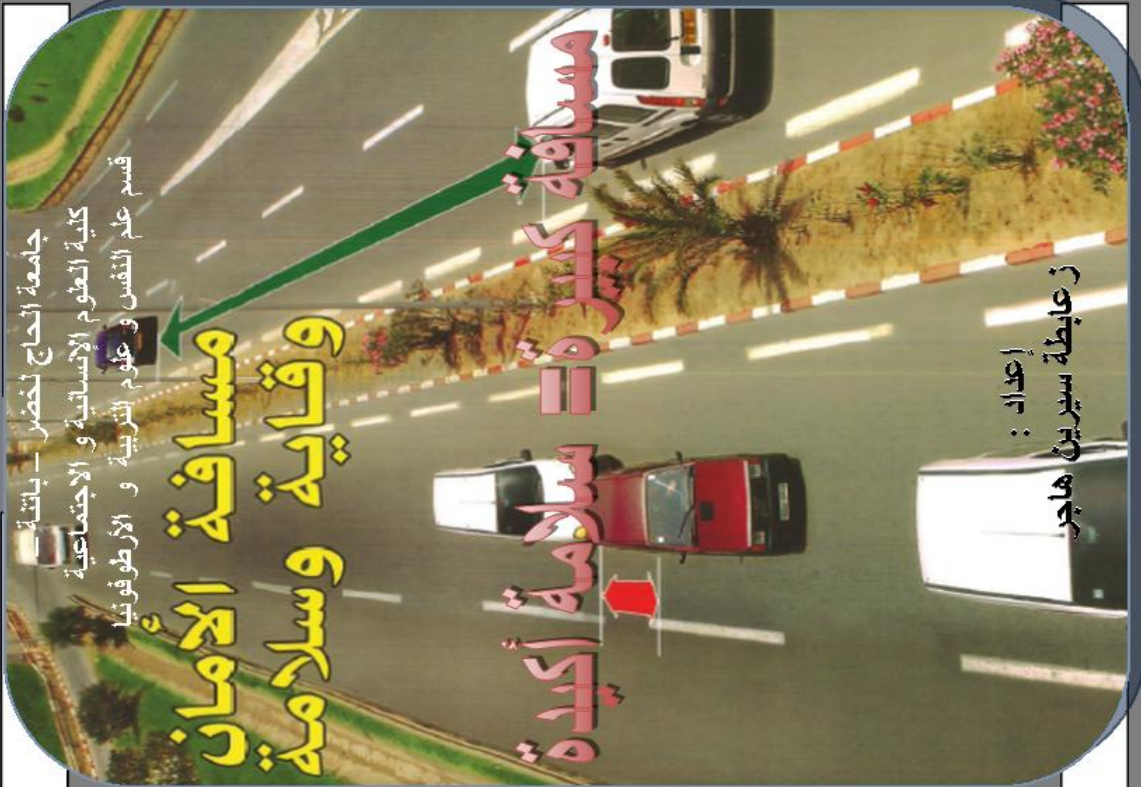
- * تشغل المكالمة الهاتفية ثلث القدرات الدماغية المرتبطة بالقيادة ومنه فخطر استعماله لا يرتبط فقط بحمله و إنما حتى بالتكلم عبر البلوتوث أو وصلة السماعة أو وحدة تثبيت الهاتف .



ملحق رقم (37) مطوية مسافة الأمان

2- الطريقة الثانية:

إذا كان أمامك أي معلم (شجرة، منزل...) أحسب بوتيرة بطيئة ثانية ما بين مرور المركبة التي تسبقك أمام هذا المعلم و مرورك أمامه هذا فيما يخص الوزن الخفيف، أما فيما يخص الوزن الثقيل فتحسب 4 ثوان، و اعلم أن مسافة الأمان ترتبط بمسافة الكبح.

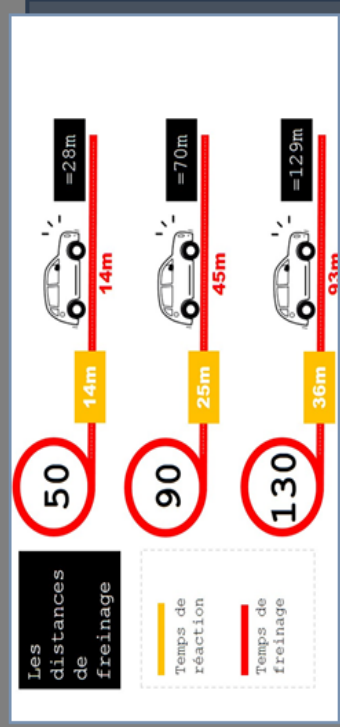


هل يلتزم معظم السائقين بمسافة الأمان ؟ للأسف لا .

لماذا يا ترى؟ لأنهم يجهلون أهميتها.

• ترتبط مسافة الأمان بسرعة السيارة و مسافة الكبح حيث كلما زادت سرعة السيارة زادت معها مسافة الأمان المطلوبة.

• تصبح زيادة مسافة الأمان في الظروف الجوية السيئة أمراً ضرورياً أكثر من المسافة التي تم الاعتياد عليها في



فكيف تعرف أن مسافة الأمان كافية؟.

هناك طريقتين لتقدير مسافة الأمان:

1. الطريقة الأولى: يمكن تقدير مسافة الأمان الكافية بتقسيم

السرعة التي تسير بها على اثنين (السرعة ÷ 2) و الناتج

هو مسافة الأمان الواجب احترامها .

السرعة (كلم / سا)	مسافة الأمان (م)
60	30م
90	45م
120	60م

زيادة السرعة = انخفاض الرؤية ⇔ زيادة مسافة الأمان

ملحق رقم (38) مطوية احترام إشارات المرور



متى يكون التجاوز خطيرا؟

- عند زيادة السرعة أثناء التجاوز.

- عندما يقوم السائقون بسلوكات عدوانية ضد السيارة المجاوزة مثل العناد و المضايقة و زيادة السرعة.

التجاوز في الأماكن الخطيرة:

⇒ المنعرجات.

⇒ عند تعذر الرؤية

⇒ عند رؤوس التلال و الهضاب

⇒ في الأحوال الجوية السيئة

⇒ ملتقيات الطرق.

⇒ ورشات الأشغال

⇒ بالقرب من تقاطع السكك الحديدية

⇒ مواقف الحافلات

⇒ بالقرب من ممرات الراجلين.

⇒ إذا لم تتوفر مسافة كافية بين السيارات

للرجوع إليها.

⇒ إذا كان أحد يقوم بتجاوزك.



منوع التجاوز

بالقرب من ممرات المشاة



على الجسور وداخل الأنفاق



عن مجموعة من المركبات



عند الخطوط الطولية المتصلة



جامعة الحاج لخضر - باتنة -
كلية العلوم الإنسانية و الاجتماعية
قسم علم النفس و علوم التربية و الأروطوفونيا



إعداد
ز عابطة سيرين هاجر

- ◆ ضع نصب عينيك أنك إذا اعتقدت بأن الطريق لك فطيك أن تحافظ عليه و أنه إن لم يكن لك فعليك أن تحترم كل من فيه.
- ◆ لا تحتقر السائقين الآخرين و أعط لكل واحد منهم حقه من الاحترام.
- ◆ إبق هادنا و عامل بقية السائقين بلطف.
- ◆ إحرص على شكر السائقين الذين سهلوا عليك عملية المرور.
- ◆ تجنب تبادل النظرات مع السائق المتهور.
- ◆ إذا استفزك سائق آخر فلا تخرج من سيارتك لتسوية الموقف.
- ◆ لا تفترض أن تصرفات السائقين الآخرين موجهة ضدك بصفة شخصية.

- ◆ إليك إجراءات السيطرة على الانفعالات السلبية أثناء القيادة
- ◆ تجنب الأزدحام و تفضيل الطرق قليلة الحركة.
- ◆ تجنب الإكثار من المنبهات.
- ◆ تشغيل شريط هادف ومريح خصوصا وقت الزحام.
- ◆ الاستعانة بالاستغفار في وقت الانتظار يجعلك تتيقن من أن وقتك لم يذهب سدى.
- ◆ تأكد أن لكل سائق ظروف معينة فلا تطلق بوق سيارتك دون هدف واضح.



كن سائقا متسامحا

www.360mag.com

هل تقوم بأحد السلوكيات التالية أثناء القيادة؟

- ◆ زيادة استهلاك الوقود بـ 40% في الكيلومتر الأول بعد الانطلاق ، و 25% في الكيلومتر الثاني.
- ◆ ضعف التعرف بدقة على إشارات المرور.
- ◆ انخفاض التأزر الحسي (بصري ،سمعي) الحركي.
- ◆ تشتت التركيز
- ◆ تراجع تقدير الخطر
- ◆ نظر غير مستقر
- ◆ الضغط على دواسة البنزين و بالتالي زيادة السرعة.
- ◆ الإتيان بإيماءة حركية غير مهذبة إلى سائق آخر.
- ◆ الصراخ بصوت عال من النافذة للدلالة على الاستياء.
- ◆ القيام بمناورات عديدة و الخروج عن المسار.
- ◆ انحصار التفكير في إداة السائقين لإبداء عدم الرضا.
- ◆ الاقتراب اللصيق من السيارة الأمامية لإرغام سائقها على الاسراع.
- ◆ زيادة السرعة لمنع التجاوز.

إذا كانت إجابتك بنعم فأعلم بأنك معرض لمألي:

- ◆ استعمال منبهات السيارة بكثرة في عدة مواقف لا تتطلب استعماله (بعد إشارة الضوء الأخضر / أثناء الزحام).
- ◆ التجاوز من جهة اليمين.
- ◆ التلويح باليدين.
- ◆ شتم السائقين الآخرين.
- ◆ التجاوز بين السائقين.
- ◆ ارتعاش الجفون.



ملحق رقم (40) مطوية الصحو الذهني للسائق

خطر الأدوية ذات المفعول المنوم على السائق



الممنومات / المهدئات /

الأدوية المنشطة / مسكنات الألم

تتوفر علب الأدوية على المثلثات الدالة على حجم تأثير الدواء على القيادة كالآتي:



خطر مواد أخرى

أكسيد الكربون المنبعث من دخان السيارات أو من تنفس الركاب يضعف الانتباه .
التدخين يضعف قدرة السائق على التركيز نتيجة نقص كمية الأكسجين في الدماغ.

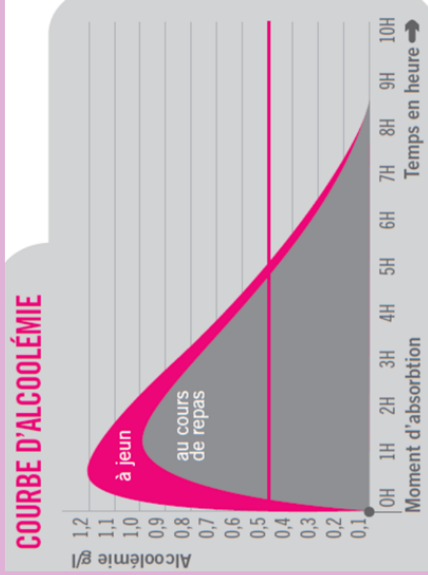
أساليب تفادي الحوادث الناجمة عن تناول الكحول/مخدرات/أدوية

- تذكر أن الوقاية من حوادث المرور الناجمة عن السكر تنطلق من مبدأ الامتناع عن تناولها.
- الامتناع المسبق عن تناول الكحول إذا كان لزاما عليك قيادة السيارة بنفسك.
- إذا صادفت شخصا يمنع عن تناول الكحول بحجة القيادة، إمدح مسؤوليته و شجعه.
- إذا أسرف شخص من معارفك في الشرب لا تدعه يخرج بمفرده، خذ منه مفاتيح السيارة و اتصل بسيارة أجرة لكي توصله.
- تأكد بأنك إذا تناولت كأسا واحدة فأنتك بذلك قد تجاوزت الحد المسموح به قانونيا (0.2 غ / ل) أثناء القيادة.
- إستشر الطبيب أو الصيدلاني لمعرفة تأثير الدواء على قدرتك على التركيز و الانتباه و اليقظة أثناء القيادة.
- الإطلاع على النشرة الداخلية للدواء لمعرفة تأثيره على القدرة على القيادة.
- تجنب تناول الأدوية المنشطة عند القيادة.



خطر الكحول على السائق

• يرتفع تأثيره سريعاً بعد مضي 15 إلى 30 د إذا تم شربه على بطن فارغ، أما إذا شرب على بطن مملوءة فإن تأثيره يبدأ بعد ساعة. و لا يبدأ في الهبوط إلى بنسب قليلة 0.1 غ في الساعة الواحدة.



خطر المخدرات على السائق



الكيف (ماريجوانا): يؤثر على الذاكرة و المزاج و الأداء النفسي و المعرفي و البصري و اتخاذ القرار، حيث يتناول أغلب المتعاطون 6 وصلات في اليوم ، و يدوم مفعول الوصلة من 6 إلى 7 ساعات، و يتمثل تأثيرها مقارنة بالكحول فيما يلي:

وصلة = 3 كؤوس الخمر = 0.8 غ / ل
 وصلتين = زجاجة خمرة = 5.1 غ / ل
 6 وصلات = 3 زجاجات من الخمر = 4.5 غ / ل ، و بالتالي فإن مخدر الكيف موت أكيد.

- يؤثر على التوجه البصري.
- يؤثر على تقدير المسافات و رد الفعل.
- يؤثر على إدراك الحواس بشكل سليم مما يشعر السائق بنشوة السرعة.
- يؤثر على إدراك الخطر و إهمال الالتزام بالسلوكيات الوقائية كربط حزام الأمان.
- يتسبب بتثبيط عمل الخلايا العصبية ، الأمر الذي يؤدي به إلى ارتكاب أخطاء في التحكم في المركبة.
- يؤثر على القدمين أكثر من اليدين حيث يتسبب بالضغط على الدواسات (المكايح، السرعة) بشكل لا يتناسب مع ظروف الطريق.
- يمتصه الجسم بسرعة ف الكبد يمتص 95 % من الكمية و 5 % الباقية تخرج مع البول و المسالك التنفسية.

• ترتفع نسبة احتمال التعرض لحادث حسب كمية المشروب ، حيث أكدت الدراسات أن إمكانية الوقوع في حادث تصبح مضاعفة بداية من 0.5 غ / ل من الكحول و يتزايد التضاعف ليصبح 80 مرة في نسبة 2 غ / ل من الكحول.

ملحق رقم (41) مطوية التعب أثناء القيادة

جامعة الحاج لخضر – باتنة –
كلية العلوم الإنسانية و الاجتماعية
قسم علم النفس و علوم التربية و الأروطوفونيا



إعداد :
ز عابطة سيرين هاجر

- استعمال نظارات شمسية لمواجهة تعب العينين الناجم عن التركيز الزائد نتيجة الانهار بالشمس.
- إجلاس بشكل مستقيم و اضبط المقعد جيدا بحيث يكون ظهرك مستقيما و يديك بوضعية 10:10 على المقود.
- إلى 15:20 دقيقة نوم كافية لاسترجاع حالة اليقظة في حال شعر السائق بالنعاس أثناء القيادة.
- تفادي السباق أكثر من 8 ساعات في اليوم.
- محاولة تركيز اليدين على المقود.
- شرب الماء و المشروبات خلال فترات الراحة كل ساعتين.
- الجلوس بشكل مستقيم.
- عدم تحديد وقت الوصول مسبقا لأنه يدفع إلى السرعة.
- احترام سرعة محددة فزيادتها تعيب السائق لأنه تدفع به إلى مضاعفة التركيز.
- عدم الاستماع إلى البرامج الإقاعية المملة و الموسيقى الرتيبية و استبدالها بما يشد الانتباه.



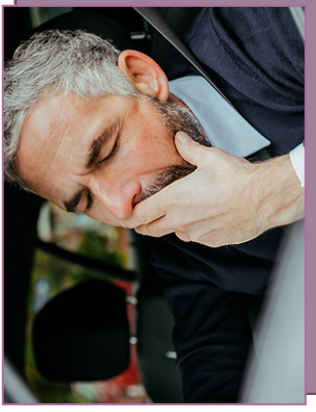
- ارتفاع درجة حرارة السيارة.
- انبعاث أكسيد الكربون داخل السيارة.
- شرب الكحول و تناول المهدئات.
- السباق في الليل.
- القيام بجهد عضلي قبل السباق.

إجراءات تفادي القيادة أثناء التعب

- تجنب السفر من 2:00 إلى 5:00 صباحا و أثناء الظهيرة.
- التوقف لمدة 5 دقائق على الأقل كل ساعتين للمشي أو لشرب الماء ، غسل الأطراف و القيام ببعض الحركات التي تساعد على التخلص من الضغط و التعب.
- دعوة أحد المرافقين للسائق مكان السائق التعبان.
- تهوية السيارة بشكل جيد لزيادة نسبة دخول الأكسجين و بالتالي إبعاد النعاس.
- تناول المعتدل للأغذية الصحية و تجنب الأغذية المشبعة بالدهون و الكربوهيدرات لأنه تسبب الشعور بالنعاس.
- النوم الكافي لمدة 6 ساعات على الأقل قبل الاستعمال الطويل للسيارة.

مخاطر القيادة أثناء التعب

- ♦ تؤدي السيادة في حالة تعب إلى 30% من حوادث مرور نتيجة لتسيبه فيما يلي:
- ♦ انخفاض في مستوى اليقظة وتضاعف الوقت للقيام بردة الفعل.
- ♦ تشوش نظر السائق و تقلص حقل الرؤية و بالتالي يصبح غير قادر على التقدير الصحيح لسرعة تنقل الأشياء المتحركة.
- ♦ انحراف في المسارات نتيجة للفوات فيصبح السائق الذي يسير بسرعة 100 كلم / سا كمن يقطع 46 مترا مغمض العينين.
- ♦ صعوبة الحفاظ على سرعة ثابتة.
- ♦ قلة التنسيق بين العين وكل من اليد والقدم.
- ♦ ارتفاع دقات القلب و يختلف حسب نوعية الطريق بحيث ترتفع عند السيادة في المطر بنسبة 10% و في الحفر ب 20% أما في الحركة الكثيفة فينسبة 40%.
- ♦ زيادة ضغط الدم الانقباضي من 2-4 سم ، ومن 1-2 سم بالنسبة للضغط الانبساطي.
- ♦ السيادة بعد 17 ساعة تؤدي حسب الدراسات إلى أعراض مثل تأثير 0.5 غ / ل من الكحول.



مؤشرات التعب

عدم القدرة على التركيز و التفكير	التعاس و تقلع الرأس
تشنج في عضلات الجسم	نعكر المزاج
تزايد احتمال النوم.	تراجع في سرعة الحركات و دقتها
الرغبة في زيادة السرعة	الشعور بالدوار
تأخر ردة الفعل	انخفاض الاستجابة لأصابع القدم
سرعة الانفعال	قلة التنسيق بين العين و حركة الأطراف
عدم تحمل الضجيج.	أخطاء زائدة في تقدير الخطر
وخز العينون وصعوبة وضوحها	تراجع الدقة في الحساب الذهني

- ♦ الحاجة على تغيير و ضعفة الجلوس.
- ♦ آلام في العضلات.
- ♦ ارتعاش القدمين
- ♦ نسيان الكيلومترات المقطوعة.
- ♦ كثرة التناوب.
- ♦ غفوات صغيرة تدوم من ثانية إلى 4 ثوان تؤدي على انحراف المسار.
- ♦ تعرق و فشل ناجم عن انخفاض مستوى السكر في الدم.

عوامل التعب

- ♦ كثافة المرور.
- ♦ القيادة في الطرق غير المأهولة و الريدنية و التي تنصف بالرتابة.
- ♦ السيادة لمدة طويلة
- ♦ كبر السن المصاحب لنقص الرؤية و السمع و آلام الظهر و الرقبة وتراجع ردة الفعل.
- ♦ جهل السائق لمسار وجهته.
- ♦ حالة الجوع أو الأكل المفرط.
- ♦ عدم أخذ الكفاية من النوم لست ساعات على الأقل.



ملحق رقم (42) مطوية القيادة أثناء الأحوال الجوية السيئة

جامعة الحاج لخضر - باتنة -
كلية العلوم الإنسانية و الاجتماعية
قسم علم النفس و علوم التربية و الأطفونيا

حتى تكون قيادتك سليمة
أثناء الأحوال الجوية السيئة

إعداد :
ز عابطة سيرين هاجر

السيارة في الليل = 2 مرات احتمال التعرض

لحادث مرور أكثر من النهار لأن:

- حقل الرؤية يقل إلى 6.5 من 10 في النهار.
- بصر العيون نتيجة التعرض لأضواء السيارات القادمة يجيق الرؤية .

كيف أتصرف؟

- تفقد أضواء سيارتك.
- تجنب استخدام الطريق إذا اقتربت منك مركبة أخرى.
- حافظ على زجاج نظيف.
- استعمل أضواء الوضعية وقت الشفق كي تكون مرئياً.
- توقف من حين لآخر كي تريح عينيك.
- لا تخرج من سيارتك إلا و أنت مرتد للمسترة العاكسة ومشغلا لأضواء الوضعية.
- ضع مثلك الخطر على بعد 150م إذا تعطلت سيارتك.

السيارة في النهار = 2 مرات احتمال التعرض

لحادث مرور أكثر من الليل لأن:

- حقل الرؤية يقل إلى 6.5 من 10 في النهار.
- بصر العيون نتيجة التعرض لأضواء السيارات القادمة يجيق الرؤية .

كيف أتصرف؟

- تفقد أضواء سيارتك.
- تجنب استخدام الطريق إذا اقتربت منك مركبة أخرى.
- حافظ على زجاج نظيف.
- استعمل أضواء الوضعية وقت الشفق كي تكون مرئياً.
- توقف من حين لآخر كي تريح عينيك.
- لا تخرج من سيارتك إلا و أنت مرتد للمسترة العاكسة ومشغلا لأضواء الوضعية.
- ضع مثلك الخطر على بعد 150م إذا تعطلت سيارتك.

الحرارة تفوق 35 °

- يشعر السائق بالإرهاق.
- يضعف خطر انفجار الأطر بسبب زيادة احتكاكها بالطريق.
- تزداد حرارة محرك السيارة.

كيف أتصرف؟

- تجنب القيادة من 12:00 إلى 16:00 إذا أمكن.
- سافر ليلاً لكن بتأن .
- ارتد النظارات الشمسية.
- أحرص على التوقف في الظل حتى تخفض حرارة المحرك.
- راقب مستوى سائل التبريد.
- تجنب الغلق الكامل لزجاج السيارة إذا خرجت منها واترك قدر دخول الهواء حتى لا ينفجر زجاج السيارة بفعل الضغط.

التلوج تعم المكان ما العمل؟

- كن لينا مع (دواصة البنزين / المقود / المكايح).
- اقتن السلاسل الثلجية و الصقها إذا تطلب الأمر.
- قد بسرعة منخفضة.
- أغسل أضواء السيارة حتى لا يغطيها الثلج
- وفر الأغطية، هاتف مشحون، الأكل، القفازات...



سرعة الرياح كبيرة! هذا خطر لأنها

- يعيق التحكم الجيد بالسيارة
- إذا كان مصحوبا بالرمال أو الثلوج ... يعيق الرؤية
- يخرب الزجاج إذا صوحب بالرمال أو البرد لذا
- خفض السرعة قدر الامكان
- التوقف في حالة إعاقاة الرؤية.



الضباب يعم المكان ماذا

افعل؟

- خفض سرعة سيارتك.
- أشعل اضواء الضباب و أضواء التقاطع.
- ضاعف مسافة الأمان بينك و بين بقية مستعملي الطريق.



الجليد علامة الخطر

- تجنب القيادة قبل طلوع الشمس قدر الإمكان
- إحرص على شراء عجلات الشتاء صحيح أنها أعلى من العادية إلا أنها لا تقدر بثمن مقابل حياة الإنسان فهي تسمح ب:
- * تحمل الحرارة المنخفضة عن الصفر.
- * تقليل مسافة الكبح مقارنة بالعادية.
- * بزيادة الالتصاق بالطريق.
- خفض السرعة
- تجنب الكبح لأن مسافة التوقف عند سرعة 50 كم /سا

جفاف	بنل
26م	110م

إنها تمطر بغزارة هذا يعني أن :

- الرؤية تقل.
- السيارة تنزلق لأن العجلات لا تلتصق بالطريق جيدا.
- مسافة الكبح تزداد بحيث عند القيادة بسرعة 30 كلم /سا تكون مسافة الكبح كما يلي:

جفاف	بنل
26م	33م

• فماذا أفعل؟

- قم بالتابع ما يلي:
- خفض السرعة.
- تأكد من أن خزان ماء ماسح الزجاج مملوء و أن المساحات بحالة جيدة.
- تجنب الكبح واكتف برفع رجلك عن دواسة البنزين.
- تأكد من أن ضغط عجلاتك مناسب.
- أشعل أضواء التقاطع.
- لا تخاطر بعبور الوديان و البرك الكبيرة.



ملحق رقم (43) مطوية حزام الأمان



حماية أبنائنا واجبنا



حزام الأمان طوق النجاة



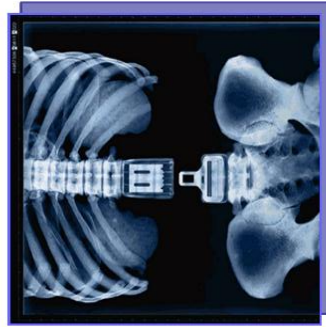
إعداد: زعابطة سيرين هاجر

سلامتك أربط حزامك

جامعة الحاج الخطر - باتنة -
كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية
قسم علم النفس وعلوم التربية والأرطوفونيا

يربط حزام الامان أنت تكسب:

- * إمكانية النجاة تعادل 5 مرات أكثر من الذي لم يربط الحزام.
- * إمكانية أكبر للسيطرة على المركبة كونك أنت أيضا ثابت في مكانك.
- * يحول دون اختناقك أو طغفك بالوسائد الهوائية إذا انفجرت.
- * يحول دون قذفك أو قذف الركاب خارج المركبة، لذا مخطئ من يقول أن الحزام مقتصر على الركاب الأماميين.
- * يمنع من ارتطامك بالأجهزة الداخلية للمركبة.



- * قوة الصدمة و بسرعة 50 كلم / سا تعادل سقوط الشخص من الطابق الثالث في حين تعادل قوة الصدمة بسرعة 80 كلم / سا السقوط من الطابق الثامن.
- * احتمال كبير أو أكيد للقذف خارج المركبة.
- * التعرض لإصابات أو كسور خطيرة قد تقتلك أو تعيقك مدى الحياة.



إذا كنت تربط حزام الامان لكي تتفادي ارتكاب مخافة، فإنك إذا تجهل مخاطر عدم ربطه.



إليك المخاطر التي قد تقع عندما لا تربط الحزام:

- * زيادة قوة الاصطدام مع الأجهزة الداخلية للسيارة.
- * زيادة قوة الاصطدام مع الركاب داخل السيارة مما يشكل خطرا كبيرا على الركاب لأن وزن الراكب لحظة الاصطدام يتضاعف.

ملحق رقم (44) شهادة المشاركة في البرنامج الوقائي

شهادة مشاركة

تتشرف الأستاذة زعابطة سيرين هاجر بتسليم هذه الشهادة للسيد:

تتمينا لمشاركتها في برنامج وقائي أعد في إطار التحضير لرسالة الدكتوراه حول السيادة الآمنة.
والذي تم إجراؤه بمركز التكوين المهني و التمهين بسيدي لحسن - سيدي بلعباس - ، وذلك من يوم
10/04/2016 إلى غاية يوم 21/03/2016

إمضاء الأستاذة

ملحق رقم (45) قرص مضغوط يتضمن شرائح (Power point) البرنامج الوقائي

ملحق رقم (46) دفتر الملاحظات الذاتية و الواجبات السلوكية

