

التنبؤ بإدراك الشباب لسلوك السياقة الخطير من خلال التفاؤلية غير الواقعية

الصالح أبركان، توفيق برغوتي*

ملخص

تهدف هذه الدراسة إلى الكشف عن العلاقة بين سلوك السياقة الخطير والتفاؤلية غير الواقعية، فضلاً عن التعرف إلى تأثير التفاؤلية غير الواقعية على سلوك السياقة الخطير في ضوء بعض المتغيرات الديمغرافية (الجنس، السن، المستوى التعليمي، والخبرة في السياقة)، حيث اعتمدت في الدراسة على عينة قدرها 59 سائقاً من فئة الشباب، واستخدمت في الدراسة أداتان هما: مقياس التفاؤلية غير الواقعية (لبدر محمد الأنصاري، 2001) ومقياس سلوك السياقة الخطير لـ (Pal Ulleberg & Torbjørn, R, 2003). وقد أسفرت نتائج الدراسة عن تأثير التفاؤلية والعمر على سلوك السياقة الخطير، إضافة إلى وجود علاقة بين التفاؤلية غير الواقعية وسلوك السياقة في بعدي الثقة الذاتية المفرطة والسرعة في القيادة. وانتهت الدراسة إلى مجموعة من التوصيات.

الكلمات الدالة: التفاؤلية غير الواقعية، الثقة الذاتية المفرطة، السرعة في القيادة، خرق قواعد المرور، إدراك الخطورة.

السلوكي وارتفاع معدلات الحوادث والمخالفات المرورية التي تقع في شوارع وطرق المملكة، كما كشفت الدراسة عن معدل للمخاطرة أعلى وتعرض للحوادث أكبر بين الشباب من السائقين وصغار السن وانتشار نسبة أعلى من المخالفات والتصرفات المسيبة للحوادث. بالإضافة إلى الارتباط بين سمات الشخصية ونقص المعلومات المرورية ونسبة ارتفاع الحوادث (السيف، آل شارع، 1988).

فمختلف المتغيرات المعرفية، الشخصية والنفس الاجتماعية تحاول تفسير عوامل الخطورة في سلوك السياقة من حيث ارتكاب حوادث المرور. ففي دراسة أجراها كل من (Pal Ulleberg and Torbjørn, 2003) والتي حاولت التوحيد بين مختلف الأبحاث التقليدية المتعلقة بالمقارنة المهمة بسمات الشخصية، والمقارنة المهمة بالمتغيرات الاجتماعية المعرفية، وهذا لفهم إستراتيجيات الشباب إزاء السلوكيات الخطيرة في السياقة والمسببة لحوادث المرور، شارك في هذه الدراسة ما يقارب 1932 شاباً من النرويج من خلال الإجابة على استبيان يحتوي على أبعاد مختلفة متعلقة ب: إدراك الخطورة، المواقف المتعلقة بالسلامة المرورية، وكذا استبيان يقيس العدوانية، الحصر والقلق، وعدم احترام القواعد المرورية. وقد أشارت النتائج إلى أن الشخصية تؤثر على سلوك الخطر في

المقدمة

من المعلوم أن العوامل البشرية يمكن أن تسهم في حوادث المرور، حيث تساعد هذه العوامل في 95% من الحوادث. خصوصاً سلوك السياقة الذي يعد العامل الأساسي في حوادث المرور الأمر الذي جعل الكثير من الباحثين مهتمين لأجل تعريف مختلف العوامل والمتغيرات المؤثرة في ارتكاب سلوكيات المخاطرة لبعض الأشخاص دون غيرهم (تبنى سلوكيات صحية سلبية). فقد هدف كل من (السيف خالد وآل شارع عبد الله) إلى تحديد وتحليل الخصائص النفسية والاجتماعية لسلوك السائقين والتعرف إلى التصرفات والعادات الشائعة والمسببة للحوادث لأخذ ذلك في الاعتبار في برامج سياسات القيادة الآمنة وتعليم سلامة المرور. وطورت الدراسة لذلك مقاييس لتحليل سلوك القيادة. حيث كشفت الدراسة عن وجود نمط عام لسلوك قيادة السيارات في المملكة يتسم بالميل إلى المخاطرة وعدم إتباع قواعد السلامة والأمان ومراعاة النظم وآداب المرور. وأن هناك ارتباط قوي بين هذا النمط

* جامعة باتنة؛ وجامعة بسكرة، الجزائر.

تاريخ استلام البحث 2014/1/24 وتاريخ قبوله 2014/6/12.

قارنت بين مجموعة من المتغيرات التي لها علاقة بالتفاؤلية غير الواقعية "الأشخاص الذين لديهم تقدير كبير إزاء السلامة في السياقة، المهارة في السياقة، واحتمال قوي لحوادث مرور". وقد أشارت نتائج الدراسة إلى الزيادة في التفاؤلية غير الواقعية عند ذوي الخبرة في السياقة، وهامشي العمر. حيث أن العامل البشري له أثر مهم، فالقابلية للضبط المدرك كان لها دور في التنبؤ بالتفاؤلية غير الواقعية (David, 1989). وفي دراسة أجراها كل من أبا حسين والزبير في 2007 حول معرفة السائقين بقوانين السير وتعليماته وكذا معلوماتهم عن مقومات السلامة المرورية وسلوكهم أثناء القيادة، بالمملكة العربية السعودية على عينة قوامها 2469 سائقاً. وقد خلصت الدراسة إلى أن السائقين يرتكبون الكثير من السلوكيات الخاطئة بالرغم من عدم جوازها وإدراكهم للخطر الناجم عنها، بالإضافة إلى أن تجاهل الإشارة الضوئية وعدم احترام السرعة يزداد كلما صغر عمر السائق. (أبا حسين، الزبير، 2009) شأنها في ذلك شأن دراسة بوظريفة وزملائه حول مستوى سلوك الإقدام على المخاطرة لدى السائقين ودرجة إدراك خطورة هذه السلوكيات من وجهة نظرهم وكذا مستوى البحث عن الإثارة. وكانت النتائج متمثلة في الارتباط السلبى بين سلوكيات الإقدام على المخاطرة ودرجة إدراك خطورة هذه السلوكيات، وارتباط موجب بين سلوكيات الإقدام على المخاطرة وشلوك البحث عن الإثارة. (بوظريفة، عيسى، زناد، شريقي، 2010)

وفي دراسة أخرى لسعد الدين بوطبال هدف من خلالها التعرف إلى مدى شيوع سمة التفاؤل غير الواقعي لدى السائقين الشباب، وطبيعة الفروق بين مرتكبي الحوادث وغيرهم في هذه الخاصية باستخدام مقياس التفاؤل غير الواقعي الذي كيفه بدر الأنصاري على البيئة الكويتية، بالاعتماد على عينة قدرها 240 سائقاً، وتبين من خلال الدراسة أن مرتكبي الحوادث المرورية الشباب يملكون مستويات أعلى في التفاؤل غير الواقعي من السائقين الذين لم يرتكبوا حوادث مرورية. كما بينت نتائج الدراسة عدم وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين السائقين الشباب المتزوجين والسائقين العزاب فيما يخص التفاؤل غير الواقعي (بوطبال، 2012).

إن تقييم التفاؤلية غير الواقعية للخطر الشخصي غير

السياقة بطريقة غير مباشرة من خلال المواقف السلوكية، وكذا وجوب التحدث عن حملات توعية متعلقة بالسلامة المرورية (ulleberg, Torbjørn, 2003).

وكذلك فإن البحوث المعرفية تساعد على دراسة بعض المتغيرات كإدارة الانتباه والقدرة على معالجة المعلومات، حيث إن سلوك الأشخاص (الراجلين أو السائقين) يتنبأ بقيمة تأثير العوامل الشخصية في ارتكاب حوادث المرور. وفي الوقت نفسه نجد مساهمة البحوث النفس اجتماعية تحاول تفسير سلوكيات المخاطرة في ارتكاب حوادث المرور في إطار النماذج الاجتماعية المعرفية كنظرية السلوك المخطط (Ajzen, Fishben, 1980) ونظرية المعتقدات الصحية (Rosenstock, 1974)، حيث تساعد هذه النظريات في محاولة تطبيق أبعاد سلوك الخطر في السياقة، والدليل على قيم التنبؤ لهذه المتغيرات اختلاف الأبحاث المعرفية من حيث الوضوح العام في اعتماد سلوك الوقاية الذاتية، فيما إذا اختار الأشخاص خطوات لوقاية أنفسهم أو غيرهم من المخاطر المستقلة عن مدى تقييمهم بارتكاب سلوكيات الخطر، كما يتم الاعتماد على أهمية تقييم التقدير الذاتي للأشخاص إزاء الخطر وعلاقته بالمحيط (Rosenstock, 1974). ويعتمد السائقون خطوات لتجنب أنفسهم خطورة حوادث المرور. علاوة على ذلك فهم أهمية التقدير الذاتي للسائقين نحو المخاطرة وعلى عكس ذلك فإن الوقائع الموضوعية مرتبطة بالمخاطرة. وكمثال على ذلك وجوب الأهمية في فهم إدراك الخطورة والتعريف بالمصادر غير الواقعية في تلك العملية المعرفية. هذا البحث يشير إلى أن التفاؤلية غير الواقعية يمكن أن تكون مصدراً قوياً للانحراف المعرفي لدى السائق، فالتفاؤلية تعزى إلى النزعة المفرطة غير الواقعية للأشخاص عند تقييم درجة الخطر الشخصي المرتبط بالوضعيات والأحداث المتنوعة، وأن تقديرات الخطر لا تنطبق عليهم شخصياً فمعظم السائقين يعدون أنفسهم أكثر بعداً عن خطر المرور، أنهم أكثر مهارة في السياقة وأقل تسبباً في حوادث المرور من السائقين العاديين. فمثلاً نجد في دراسة أمريكية حول التفاؤلية غير الواقعية وإدراك خطورة حوادث المرور، والتي أجريت على 106 طالباً جامعي من الأشخاص الذين يحكمون على مهارات سياقتهم، وخطورة الحوادث. حيث

محدد بسلوك السياقة، فالتشابه غير الواقعي قد بين مختلف المشكلات الصحية والمهددات الأخرى لسعادة الأشخاص.

مشكلة الدراسة

أدى تفاقم المخالفات المرورية وعدم الاكتراث بقوانين المرور إلى تزايد الاهتمام بهذا الموضوع من قبل الباحثين، وذلك بمحاولة فهم أسباب حوادث المرور وسبل الوقاية منها. حيث بلغ عدد الحوادث بالجزائر خلال سنة 2010 حوالي 30416 حادثا بواقع 91 حادثا في اليوم. وقد أسفرت عن مقتل 3402 شخصا وإصابة 48725 شخصا بجروح متفاوتة الخطورة. (المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، 2010) الأمر الذي دفع الباحثين إلى الاهتمام بدراسة سلوك السائق، وتقليل الاعتماد على دراسة قانون المرور الذي يعطي أهمية للمعطيات الإحصائية تتجاهل نطاقات واسعة من السلوكيات، باعتبار أن قوانين المرور لا يمكنها أن تضبط حدود السرعة وفقا للسن أو القدرة على الإبصار أو غيرها من العوامل. مما يتوجب البحث والتقصي عن عوامل أخرى متعلقة بالسائق وسلوكياته. وهذه الدراسة جاءت لإلقاء الضوء على تأثير العوامل النفسية المعرفية للسائق على سلوك المخاطرة، وعلى هذا الأساس يمكن طرح التساؤلات الآتية:

1. هل توجد علاقة بين التفاؤلية غير الواقعية والثقة الذاتية المفرطة؟
2. هل توجد علاقة بين التفاؤلية غير الواقعية والسرعة في القيادة؟
3. هل توجد علاقة بين التفاؤلية غير الواقعية وخرق قواعد المرور؟
4. هل توجد علاقة بين التفاؤلية غير الواقعية وإدراك الخطورة؟
5. هل يوجد تأثير التفاؤلية غير الواقعية والمتغيرات الديموغرافية على إدراك سلوك السياقة الخطير لدى الشباب؟

أهداف الدراسة

تهدف هذه الدراسة للتعرف إلى الجوانب الآتية:
- الكشف عن طبيعة العلاقة بين التفاؤلية غير الواقعية

وسلوك السياقة الخطير .

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

أهمية الدراسة

تكمن أهمية الدراسة في ندرة الدراسات والأبحاث التي تطرقت لدور العوامل السيكولوجية وعلاقتها بالسلامة المرورية في البيئة الجزائرية - في حدود اطلاع الباحثين - .
- كما تكمن أهمية الدراسة في كونها تدرس فئة الشباب بين 18 و35 سنة، حيث أشارت الدراسات إلى أن هذه الفئة مسؤولة بالدرجة الأولى على حوادث المرور.
- توفير أداة لقياس سلوك السياقة الخطير باللغة العربية.

التعريف الإجرائي لمتغيرات الدراسة:

- **التفاؤلية غير الواقعية:**

- **تعريف (Weinstein, 1980):** يعتقد الناس أن الحوادث السلبية يقل احتمال حدوثها لهم بالمقارنة إلى الآخرين، ويعتقدون أيضا أن الحوادث الإيجابية على العكس يزداد احتمال حدوثها لهم بالنسبة إلى الآخرين (الأنصاري، 2001).

- **تعريف (بدر الأنصاري، 2001):** 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 يحدث في الواقع ويتوقع حدوث الأشياء السلبية أقل مما يحدث في الواقع. مما قد يتسبب أحيانا في حدوث النتائج غير المتوقعة، والتي قد تعرضه بدورها لمخاطر عدة أهمها المخاطر الصحية (الأنصاري، 2001).

إجرائيا: تعرف التفاؤلية غير الواقعية بأنها مجموع الدرجات التي يحصل عليها السائق الشاب على مقياس التفاؤل غير الواقعي الذي أعده (بدر محمد الأنصاري، 2001).

سلوك السياقة الخطير:

- يكون سلوك السياقة معرضا للاختطار إذا صوب

الدراسة تتحدد بالموضوع الذي تبحث فيه وهو التفاوضية غير الواقعية وسلوك السياقة الخطير، وكما تتحدد بعينة البحث التي تتكون من السائقين الشباب، وكذلك تتحدد بالأدوات المستخدمة في الدراسة والمتمثلة في مقياس التفاوضية غير الواقعية، ومقياس سلوك السياقة الخطير، وكما تتحدد بالزمان الذي طبقت فيه وهو السنة الجامعية 2012-2013 ولذلك فإن إمكانية تعميم نتائج هذه الدراسة والاستفادة منها يرتبط بحدودها المذكورة سابقاً.

ثالثاً - عينة الدراسة:

أجريت الدراسة على عينة من السائقين الشباب بمدينة أريس الذين تتراوح أعمارهم بين 18 و35 سنة، والذين تم اختيارهم بطريقة عشوائية، حيث تم توزيع 61 مقياس، تم استعادة 59 منها، هي التي خضعت للتحليل الإحصائي. والجدول (1) يوضح خصائص العينة الأساسية:

جدول (1)

توزيع أفراد العينة تبعاً لمتغيرات الدراسة

المتغيرات	المستويات	العدد	النسبة المئوية %
الجنس	ذكر	41	69.49
	أنثى	18	30.50
السن	25-18	15	25.42
	30-26	19	32.20
	35-31	25	42.37
المستوى التعليمي	متوسط	07	11.86
	ثانوي	19	32.20
	جامعي	33	55.93
الخبرة في السياقة	أقل من سنة	04	6.77
	1-5 سنوات	25	42.37
	أكثر من 5 سنوات	30	50.84

حيث يحتوي المقياس على 24 بنداً يجب على كل منها على مقياس ثماني (بين 10% و80%)، 12 بنداً سارا (1، 2، 4،

بالسلوكيات التالية: السرعة، عدم احترام المسافة الأمنية، القيادة تحت تأثير الكحول، استخدام الهواتف المحمولة، عدم استعمال أحزمة الأمان أثناء القيادة،... الخ (بهلول، 2009).
إجراءياً: تدل الدرجة الكلية المتحصل عليها من مقياس سلوك السياقة الخطير على درجة خطورة السياقة لدى السائقين الشباب.

ب- إجراءات الدراسة المسحية:

أولاً - منهج الدراسة: نظراً لكون الدراسة تسعى لمعرفة العلاقة بين التفاوضية غير الواقعية وسلوك السياقة الخطير، تم استخدام المنهج المسحي.

ثانياً - حدود الدراسة:

بما أن موضوع الدراسة الحالية هو إدراك الشباب لسلوك السياقة الخطير وعلاقته بالتفاوضية غير الواقعية، لذلك فإن

رابعاً - الأدوات المستخدمة في الدراسة:

* مقياس التفاوضية غير الواقعية: لبدر محمد الأنصاري،

- الخصائص السيكومترية لأدوات القياس:

* مقياس التفاؤلية غير الواقعية:

- صدق المقياس:

تم حساب صدق المقياس بطريقة الصدق التمييزي (المقارنة الطرفية)، فبعد أن تم ترتيب التوزيع من أعلى درجة إلى أقل درجة، تم اختيار مجموعتين من طرفي التوزيع تمثل إحداهما 27% من الأفراد الذين حصلوا على أعلى الدرجات، وثانيهما 27% من الذين حصلوا على أدنى الدرجات، ثم استخرجت المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية. وحسبت دلالة قيمة "ت" للفرق بين المتوسطات. ويمكن تلخيص النتائج في الجدول رقم (2).

جدول (2)

قيمة "ت" لدلالة الفرق بين المجموعة العليا والمجموعة الدنيا

المجموعة	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	قيمة "ت"	مستوى الدلالة
العليا	166.14	11.03	8.08	0.000
الدنيا	114.42	12.84		

- ثبات المقياس:

تم حساب الثبات بطريقة ألفا كرونباخ، والنتائج موضحة في الجدول (3):

جدول (3)

معامل الثبات بطريقة ألفا كرونباخ

معامل ألفا كرونباخ	البعد
0.75	الثقة الذاتية المفرطة
0.78	السرعة في القيادة
0.68	خرق قواعد المرور
0.46	إدراك الخطورة
0.79	الدرجة الكلية

من خلال الجدول نلاحظ أن جميع معاملات ألفا كرونباخ مقبولة تعكس ثبات المقياس.

6، 8، 10، 12، 14، 16، 17، 18، 21) أما بقية البنود والتي تدور حول الأحداث المفجعة (3، 5، 7، 9، 11، 13، 15، 19، 20، 22، 23، 24) فإنها تصحح بشكل معكوس ثم تجمع مع بنود الأحداث السارة حتى تستخرج الدرجة الكلية للمقياس.

* مقياس سلوك السياقة الخطير لـ "Pal Ulleberg & R

Torbjörn": ترجمة الباحثين، وهو يحتوي على 17 بنداً

مقسمين إلى أربع أبعاد أساسية كما يأتي:

- البعد الأول: الثقة الذاتية المفرطة.

- البعد الثاني: السرعة في القيادة.

- البعد الثالث: خرق قواعد المرور.

- البعد الرابع: إدراك الخطورة.

يتبين من الجدول رقم (2) أن قيمة "ت" بلغت 8.08 وهي دالة عند مستوى أقل من 0.01 مما يدل على أن المقياس له القدرة التمييزية بين المجموعتين العليا والدنيا، مما يدل على صدقه.

- ثبات المقياس:

تم حساب ثبات المقياس باستخدام طريقة معامل ألفا كرونباخ والذي أسفر عن معامل مقداره 0.82 وهي درجة مقبولة تعكس ثبات المقياس.

* مقياس سلوك السياقة الخطير:

- صدق المقياس:

تم حساب الصدق عن طريق الاتساق الداخلي (معمرية، 2007)، فكانت معاملات الارتباط كل بند مع الدرجة الكلية تتراوح بين 0.71 و0.88، وهي كلها قيم دالة تعكس صدق المقياس.

خامسا - الأساليب الإحصائية:

قواعد المرور وبين التفاؤلية غير الواقعية وإدراك الخطورة بلغت على التوالي (0.16) و(-0.14)، وهي قيم غير دالة مما يدل على عدم وجود علاقة بين التفاؤلية غير الواقعية وسلوك السياقة الخطير في بعدي خرق قواعد المرور وإدراك الخطورة.

من أجل تحليل نتائج البحث وفقا لأهدافه وفروضه، استعمل الباحثان بالاعتماد على نظام الحزمة الإحصائية للعلوم الاجتماعية (SPSS) الأساليب الإحصائية الآتية: تحليل الانحدار المتعدد، معامل الارتباط بيرسون.

سادسا - عرض النتائج:

عرض وتحليل نتائج الفرضية الأولى القائلة: يمكن التنبؤ بالسرعة في القيادة للسائق من خلال التفاؤلية غير الواقعية، الجنس، العمر، المستوى التعليمي والخبرة في السياقة.

يمكن تلخيص نتائج الدراسة وفقا لترتيب فرضيات الدراسة. حيث يمثل الجدول (4) العلاقة بين المتغيرات.

$$5,128=F \quad 0,840=R^2 \quad 0,290=R$$

جدول (4)

يوضح العلاقة بين التفاؤلية غير الواقعية وسلوك السياقة الخطير

جدول (5)
يمثل نتائج تحليل الانحدار للفرضية الأولى

قيمة p	قيمة t	قيمة Beta	المتغير المتنبأ به
0,02	2,265	0,290	التفاؤلية الغير واقعية

المتغيرات	العينة	معامل الارتباط	الدالة
التفاؤلية غير الواقعية	59	0.32	0.01
الثقة الذاتية المفرطة			
التفاؤلية غير الواقعية	59	0.29	0.01
السرعة في القيادة			
التفاؤلية غير الواقعية	59	0.16	0.10
خرق قواعد المرور			
التفاؤلية غير الواقعية	59	-0.14	0.33
إدراك الخطورة			

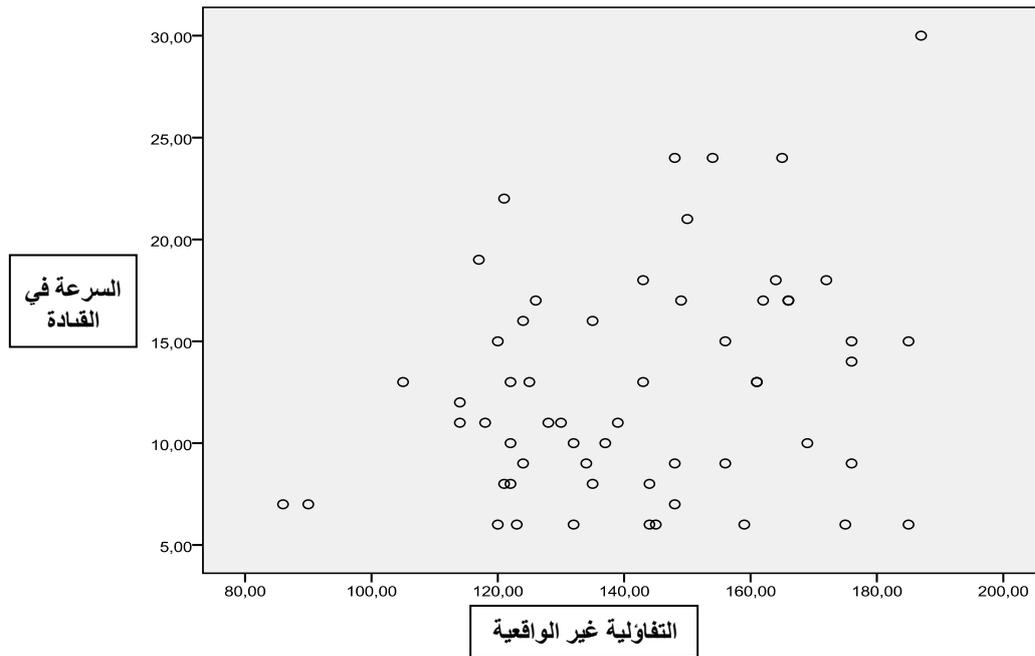
مستوى الدلالة عند 0.01

يمكن كتابة نتائج تحليل الانحدار كما يلي:
استخدم تحليل الانحدار المتعدد لمعرفة إمكانية التنبؤ بالسرعة في القيادة للسائق من خلال التفاؤلية غير الواقعية، الجنس، العمر، المستوى التعليمي والخبرة في السياقة، وقد تبين من خلال نتائج هذا التحليل أن بعد التفاؤلية الغير واقعية كان الوحيد الذي له أثر ذو دلالة إحصائية، حيث بلغت قيمته $R^2 = 0,840$ وهي ذات دلالة إحصائية أقل من 0,05، حيث بلغت قيمة $F = 5,128$ وهي ذات دلالة إحصائية أقل من 0,05. وهذا ما توضحه لوحة الانتشار.

من خلال الجدول (4) نلاحظ أن قيمة معامل الارتباط بين التفاؤلية غير الواقعية والثقة الذاتية المفرطة بلغت (0.32)، وهي دالة عند مستوى 0.01، مما يدل على وجود علاقة بين التفاؤلية غير الواقعية والثقة الذاتية المفرطة. كما نلاحظ من خلال الجدول أن قيمة معامل الارتباط بين التفاؤلية غير الواقعية والسرعة في القيادة بلغت (0.29)، وهي قيمة دالة عند مستوى 0.01، وهذا ما يعني وجود علاقة بين التفاؤلية غير الواقعية والسرعة في القيادة. كما يبين الجدول أن قيمة معامل الارتباط بين التفاؤلية غير الواقعية وخرق

عرض وتحليل نتائج الفرضية الثانية القائلة: يمكن التنبؤ بإدراك الخطورة في القيادة للسائق من خلال التفاؤلية غير الواقعية، الجنس، العمر، المستوى التعليمي والخبرة في السياقة.

وبنفس الطريقة السابقة وجد عند تحليل الانحدار عدم دخول أي متغير في معادلة الانحدار، أي أنه لا يوجد تنبؤ لأن قيمة $F = 0,585$ وهي ليست دالة إحصائية.



شكل (1)

يمثل لوحة الانتشار

لان قيمة $F=0,574$ وهي ليست دالة إحصائياً. عرض وتحليل نتائج الفرضية الرابعة القائلة: يمكن التنبؤ الثقة المفرطة في القيادة للسائق من خلال التفاؤلية الغير واقعية، الجنس، العمر، المستوى التعليمي والخبرة في السياقة. مبينة في الجدول (6).

عرض وتحليل نتائج الفرضية الثالثة القائلة: يمكن التنبؤ بإتباع قواعد المرور أثناء القيادة للسائق من خلال التفاؤلية غير الواقعية، الجنس، العمر، المستوى التعليمي والخبرة في السياقة. وينفس الطريقة السابقة وجد عند تحليل الانحدار عدم دخول أي متغير في معادلة الانحدار، أي أنه لا يوجد تنبؤ

جدول (6)

يمثل نتائج تحليل الانحدار للفرضية الرابعة

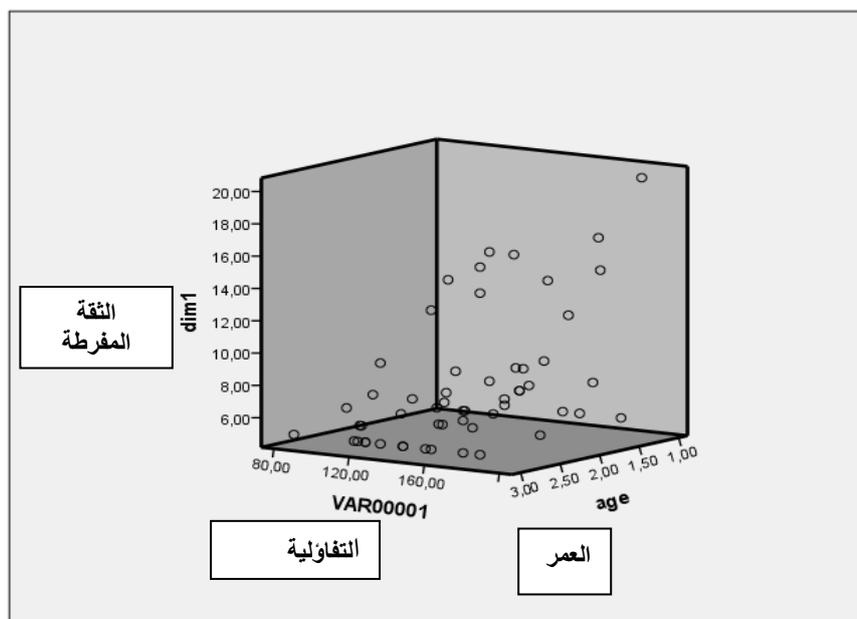
المتغير المتنبأ به	النموذج	قيمة Beta	قيمة t	قيمة F	قيمة R	قيمة R^2	قيمة p
التفاؤلية الغير واقعية	1	0,329	2,540	6,452	0,329	0,109	0,01
عمر السائق	2	-0,267	-2,117	4,483	0,423	0,179	0,03

مستوى الدلالة عند 0.05

يمكن كتابة نتائج تحليل الانحدار كما يأتي:

استخدم تحليل الانحدار المتعدد لمعرفة إمكانية التنبؤ الثقة المفرطة في القيادة للسائق من خلال التفاؤلية الغير واقعية، الجنس، العمر، المستوى التعليمي والخبرة في السياقة. وقد تبين من خلال نتائج هذا التحليل أن بعدي التفاؤلية الغير واقعية وعمر السائق اللذين لهما اثر ذو دلالة إحصائية على

الثقة المفرطة للسائق، حيث بلغت قيمة R^2 لكل منهما على التوالي: 0,109 و 0,179 وهي ذات دلالة إحصائية أقل من 0,05، حيث بلغت قيمة F لكل منهما على التوالي: 6,452 و 4,483 وهي ذات دلالة إحصائية أقل من 0,05. كما يمكن توضيح النتائج السابقة برسم بياني يمثل لوحة الانتشار ثلاثية الأبعاد.



شكل (2)

لوحة الانتشار ثلاثية الأبعاد

الحوادث السلبية الناتجة عن قيادة الدراجة الهوائية يقل احتمال حدوثها لهم بالمقارنة إلى القائدين الآخرين للدراجة الهوائية. وتختلف مع دراسة بوظريفة وزملائه التي وجدت ارتباطا سلبيا بين سلوكيات الإقدام على المخاطرة ودرجة إدراك خطورة هذه السلوكيات. (بوظريفة، عيسى، زناد، شريقي، 2010) ويمكن تفسير هذه العلاقة الارتباطية بين التفاؤلية غير الواقعية والثقة الذاتية المفرطة باعتبار أن التفاؤلية غير الواقعية تعمل على تشويه إدراك الفرد مما يجعل تفكيره منصبا على الأحداث الايجابية التي يزداد حدوثها بالنسبة له مقارنة بالآخرين، فيتوهم الحصانة من الإصابة بالأذى، فتكون الثقة الذاتية

بعد التطرق إلى عرض نتائج الفرضيات في الجداول والأشكال السابقة، يمكن مناقشة النتائج وتفسيرها وفق ما جاءت به الدراسات السابقة وكذا الإطار النظري.

هناك علاقة ارتباطية موجبة بين التفاؤلية غير الواقعية والثقة الذاتية المفرطة. تتفق هذه النتيجة مع ما توصلت إليه دراسة: (Svenson, 1980) التي أسفرت نتائجها على أن معظم الأفراد اعتبروا أنفسهم أكثر مهارة في السياقة وأنهم يتميزون بسياسة آمنة أكثر من متوسط السائقين، وأنهم أقل تعرضا للخطر من البقية، ودراسة (Rutter, Quine and Albery, 1998) التي كشفت نتائجها عن ميل الأفراد إلى الاعتقاد بأن

أسفرت نتائج الدراسة عن وجود تأثير لكل من التفاؤلية الغير واقعية وعمر السائق على بعدي السرعة في القيادة والثقة الذاتية المفرطة باعتبارها سلوكيات مدركة خطيرة، حيث أن صغار الشباب أكثر تفاؤلية غير واقعية لتسببهم بالثقة الذاتية المفرطة وسرعتهم في قيادة المركبات وأكثرهم عرضة لحوادث المرور. وهذا ما يراه كل من (السيف خالد وآل شارع عبد الله) في دراستهما، أضاف إلى ذلك أن التفاؤلية لها تأثير مباشر على الثقة المفرطة للشباب متبوعة بالسرعة في القيادة، حيث إن التقييم الذاتي لخطر السياقة يمكن أن يكون مصدرا قويا للانحراف المعرفي لدى السائق، فالتفاؤلية تعزى إلى النزعة المفرطة غير الواقعية للأشخاص عند تقييم درجة الخطر الشخصي المرتبط بالوضعيات والأحداث المتنوعة. إلا أن دراسة (ديجوي) أثبتت بان التفاؤلية لها علاقة في تقييم خطورة السياقة من خلال تنوع الحوادث أين تفوق التفاؤلية كليا على إدراك الكفاءة في السياقة، وفي احتمال وقوع الحوادث. إلا أن تفاؤل الأشخاص ليس العامل الوحيد في تقييم السلامة المرورية، والمهارات في القيادة، بل توجد عوامل أخرى متعلقة بسلوكيات أخرى، ومختلف الوضعيات. (Dejoy, 1989) كما أن نتائج الدراسة أثبتت أن عمر السائق له تأثير واضح كما كشفته دراسة الأنصاري على أن المراهقين أقل تفاؤلا من الراشدين. (الأنصاري، 2001) وهذه النتائج شبيهة بنتائج دراسة "زعابطة"

حيث أن التفاؤل الغير واقعي يزداد بنقصان التجربة الشخصية ويزيد بازدياد الاعتقاد بالقدرة على منع حدوث الخطر. (زعابطة، 2011) شأنها شأن دراسة التي أجراها كل من أبا حسين والزيبر. (أبا حسين، الزيبر، 2009)

خاتمة

اهتم البحث في علم النفس التطبيقي بصفة عامة، وعلم نفس الصحة بصفة خاصة، بالعلاقة بين التفاؤلية الغير واقعية والسلوك الخطير في السياقة. وهذه الدراسة كشفت عن جزء بسيط عن مثل هذه العلاقات، ومكنت السائقين الشباب بأن إدراكهم بالتفاؤلية الغير واقعية يدفعهم إلى سلوكيات غير صحية في قيادة المركبات، والتنبؤ بحوادث مرور جسيمة، الأمر الذي وجب فتح مجال لبحث جديد لضرورة تحويل

المفرطة نتيجة للتفاؤلية غير الواقعية المرتفعة. هناك علاقة ارتباطية موجبة بين التفاؤلية غير الواقعية والسرعة في القيادة. لقد جاءت هذه النتيجة مؤيدة لنتائج العديد من الدراسات السابقة مثل: دراسة (النابلسي، 2002) التي أسفرت نتائجها عن وجود علاقة بين التفاؤلية غير الواقعية وحوادث المرور، ودراسة (بوطبال، 2012) التي بينت أن مرتكبي الحوادث المرورية يمتلكون مستويات أعلى في التفاؤلية غير الواقعية من السائقين الذين لم يرتكبوا حوادث مرورية. ويمكن تفسير هذه النتيجة باعتبار أن التفاؤلية غير الواقعية هي توهم الحصانة ضد الأحداث السلبية فيقدم السائق الشاب على اختراق السرعة دون مبالاة بالأخطار التي قد تجر عنها معتقدا أنه في منأى عنها.

تختلف نتائج الدراسة الحالية مع نتائج دراسة (زعابطة، 2011) التي توصلت إلى وجود علاقة سالبة بين التفاؤلية غير الواقعية واحترام قانون المرور، أي كلما زادت التفاؤلية غير الواقعية قل احترام قانون المرور، في حين أسفرت الدراسة الحالية عن عدم وجود أي علاقة بين المتغيرين ويمكن تفسير ذلك ربما في ضوء البنود التي تضمنها هذا المحور كعبارة (أقود في الاتجاه المعاكس، أقود حين اقتراب ظهور الضوء الأحمر)، وفي رأي الباحثين قلما نجد هذا النوع من السلوكيات الخطيرة، وإن وجدت فهي لا ترقى إلى مستوى العلاقة، وكذلك فإن 49.15% من أفراد العينة خبرتهم تتراوح بين سنة و5 سنوات مما يقلل من المخاطرة.

أسفرت نتائج الدراسة عن عدم وجود علاقة بين التفاؤلية غير الواقعية وإدراك الخطورة، وقد يعود ذلك إلى قلة وطبيعة البنود التي تضمنها هذا المحور خاصة البند الذي ينص على "احتمال تسببك في حادث مرور" فمن الطبيعي أن يستبعد الشاب مثل هذا الحادث، حيث لاحظنا أثناء تطبيق المقياس تردد المبحوثين ونفورهم عن مثل هذا النوع من البنود، وهذا إن دل على شيء فإنما يدل على مستوى مرتفع من التفاؤلية غير الواقعية وبالتالي فمن الطبيعي أن يستبعد المبحوث هذا الحدث السلبي لأنه يعتقد أن الأحداث الايجابية تحدث عنده أكثر من الأحداث السلبية، حيث وجد "واينشتاين" أن الناس تعتقد بأن احتمال وقوعها في الأخطار أقل من المتوسط، فتكون التفاؤلية كآلية دفاعية ضد القلق.

- أخرى نفسية، اجتماعية، قانونية... وغيرها.
- 2- العمل على توجيه وإرشاد السائقين الشباب للحد من تفاؤليتهم الغير الواقعية عند تدريبهم للحصول على رخصة السياقة.
- 3- ضرورة التقييم النفسي المعرفي -المتعلق بسلوك الخطر- للسائق قبل حصوله على رخصة السياقة.
- 4- تكثيف برامج التنقيف الصحي للتقليل من سلوكيات الخطر خاصة المتعلقة بسلوك قيادة السيارات.

وعلاقته ببعض الخصائص الشخصية والفردية. يوم دراسي حول دور البحث العلمي في الوقاية من حوادث المرور. الجزائر. جامعة بوزريعة (ص 13).

زعابطة، سيرين هاجر. (2011). "علاقة التفاؤل غير الواقعي بسلوك السياقة الصحي لدى السائقين"، مذكرة ماجستير. الجزائر: جامعة باتنة، كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية والعلوم الإسلامية.

السيف، خالد عبد الرحمن، آل شارع، عبد الله بن نافع. (1988). تحليل الخصائص النفسية والاجتماعية المتعلقة بسلوك قيادة السيارات بالمملكة. الرياض. السعودية. تم استرجاعه يوم 27/02/2013 من موقع: <http://www.trafficsafety.org/sa/Achievements/Studies- and- researchs /Third- stage>

العبودي، صالح. (2009). **العوامل النفسية لحوادث المرور**، الندوة العلمية التجارب العربية والدولية في تنظيم المرور. مشاشو، قرمية. (2011). **علاقة التفاؤل غير الواقعي بسلوك التدخين لدى المدخنين**، مذكرة ماجستير. الجزائر: جامعة باتنة، كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية والعلوم الإسلامية.

معمرية، بشير. (2007). **القياس النفسي وتصميم أدواته**. منشورات الحبر. الجزائر.

النبلسي، محمد. (2002). **علاقة حوادث السير بتشويه الدفاعات النفسية**، ورقة مقدمة إلى مؤتمر حوادث السير في دول الخليج.

التفاؤلية غير الواقعية إلى تفاؤلية وظيفية يقوم على أساس الشعور بانخفاض تعرض الشخص إلى حوادث السير، باتخاذ الإجراءات الوقائية اللازمة.

التوصيات

- من خلال النتائج التي توصلت إليها الدراسة يمكن إدراج التوصيات الآتية:
- 1- فتح مجال البحث لدراسة سلوكيات السائقين مع متغيرات

المصادر والمراجع

المراجع العربية

- أبا حسين، ندى. الزبير، أحمد القاسم. (2009). معارف السائقين بالقواعد المنظمة للمرور وسلوكهم في المنطقة الشرقية للمملكة العربية السعودية. **الصحة الشرق متوسطة**، المجلد 13، العدد 2.
- الأنصاري، بدر محمد. (2001). إعداد مقياس للتفاؤل غير الواقعي لدى عينة من الطلبة والطالبات في الكويت. **مجلة دراسات نفسية**، المجلد 11، ص ص 194-243.
- المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق. (2010). **دراسة إحصائية لحوادث المرور خلال الأشهر 11 من السنة 2010**. الجزائر. (ص ص 8-10)
- بهلول، سارة أشواق. (2009). **"سلوكيات الخطر المتعلقة بالصحة (التدخين، الكحول، سلوك قيادة السيارات وقلة النشاط البدني) وعلاقتها بكل من جودة الحياة والمعتقدات الصحية"**، مذكرة ماجستير. الجزائر: جامعة باتنة، كلية الآداب والعلوم الإنسانية.
- بوطبال، سعد الدين. (2012). دور التفاؤل غير الواقعي في ارتكاب الحوادث المرورية لدى السائقين الشباب. **دراسات نفسية وتربوية**، مخبر تطوير الممارسات النفسية والتربوية، العدد9، ص ص 101-124.
- بوظيفة، حمو. عيسى، محمد. زناد، دليلة. شريفي، هناء. (2010). **مستوى سلوك الإقدام على المخاطرة لدى السائقين**

المراجع الأجنبية

- Ajzen, I., Fishbein, M. 1980. Understanding Attitudes and Predicting Social Behaviour. Prentice-Hall, new.
- Dejoy, D. M. 1989. The Optimism Bias and Traffic

- Accident Risk Perception. **Acci. Anwx.** U.S.A., 21 (21.4): 333-340.
- Rosenstock, I.M. 1974. Historical origins of the health

belief model. *Health Education Monographs*, 2: 1-8.
Ulleberg, P., Rundmo, T. 2003. Personality, Attitudes

and Risk Perception as Predictors of risky driving behaviour among young drivers, *Safety Science Norway*, 41: 427.

Prediction of Risky Driving Behavior Perception through Unrealistic Optimism among Young Drivers

*Al-Salah Aberkane, Tawfeeq Barghouti**

ABSTRACT

The aim of this study is to show the relationship between driving behavior and unrealistic optimism, in addition to demographic factors and drivers' optimism, which are important in the influence exerted on the risky driving behavior. A sample of 59 young drivers, aged between 18 and 35 is adopted. Two scales have been used in the study, the scale of unrealistic optimism (Bader M. Alansari, 2001) and the scale of risky driving behavior perception (Pal Ulleberg and Torbjørn Random's questionnaire, 2003). The results showed the influence of unrealistic optimism on the risky driving behavior perception, and significant correlations exists between risky driving behavior (Self-assertiveness and speeding) and unrealistic optimism

Keywords: Risk Driving Behavior, Unrealistic Optimism, Self- Assertiveness, Speeding, Risk Perception.

* Batna University; and Baskra University, Algeria.

Received on 24/1/2014 and Accepted for Publication on 12/6/2014.