

دور التفاؤل غير الواقعي في ارتكاب الحوادث المرورية لدى السائقين الشباب

سعد الدين بوطبال

المركز الجامعي غليزان

This study aimed to investigate the extent of the prevalence of the unreal optimism of the young drivers and the nature of the differences among the traffic accidents' committers and others. We applied a questionnaire of the unreal optimism which was adapted on Kuwaiti environment by B.M.Alansar. we used a sample of 240 drivers. After having the data which was subjected to a statistical analysis by SPSS program, the results show that the traffic accidents' committers have high levels of unreal optimism than those who did not commit accidents and there were no significant statistical differences among the married drivers and single ones.

أجريت هذه الدراسة للتعرف على مدى شيوع سمة التفاؤل غير الواقعي لدى السائقين الشباب ، و طبيعة الفروق بين مرتكبي الحوادث المرورية و غيرهم في هذه الخاصية، و لتحقيق ذلك طبقنا مقياس التفاؤل غير الواقعي الذي كيفه بدر الأنصاري على البيئة الكويتية ، حيث اعتمدنا في الدراسة الحالية على عينة قدرها 240 سائق . و بعد الحصول على البيانات أخضعت إلى التحليل الإحصائي بواسطة برنامج (spss) و تبين 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 الحالية عدم وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين السائقين الشباب المتزوجين و السائقين العزاب فيما يخص التفاؤل غير الواقعي.

مقدمة:

تمثلّ الإصابات الناجمة عن حوادث المرور في الجزائر تحديًا كبيرًا للصحة العامّة، نظرا لما تخلفه من آثار مأساويّة على الفرد و المجتمع، و إن كان الإنسان الضحية الأولى لهذه الحوادث، فهو المتسبب الرئيس فيها. و قد دلّت المتابعة اليوميّة للحياة الاجتماعية في ميدان حركة المرور على أنّ السائق غالبا ما يقوم بتصرفات تنتافي و متطلبات الأمن المروري، بل يُصرّ على المخاطرة في الطريق، و هذا ما يؤدي بنا إلى أن نبحث عن الآليات النفسية و الاجتماعية و التربوية المساعدة على تفعيل الوقاية المرورية المستدامة .

لهذا يتطلب منا التناول العلمي لمشكلة حوادث المرور في الجزائر على وجه التحديد، و أن نتابع مجالات مختلفة و متكاملة من حياتنا الاجتماعية، لأن السلوكات المتسببة في الحوادث المرورية قائمة على قضايا نفسية، اجتماعية، ثقافية.... الخ، تُكوّن في مجملها منبعًا أساسيا للتصرفات المخالفة للأمن المروري. إنّ هذه المتابعة ضرورية قصد الإحاطة بأسباب المخالفات المرورية المتعددة و المنتشرة بين السائقين، و التي تبدو ظاهرة للعيان عند استعمال الطريق بصفة عامة . نذكر من بين هذه المخالفات : القيادة العشوائية، عدم احترام قواعد الطريق، عدم إعطاء الأهمية لإشارات المرور عدم استعمال خصائص المركبة بشكل مُحكّم، حمل أشخاص عوض البضائع في المركبة النفعية، توقيف المركبات في وسط الطريق أو على الرصيف و بالتالي التعدي على حق المشاة، الإفراط في السرعة... الخ، و بهذا يتورط عدد مُعتَبَر من السائقين في حوادث مرورية خطيرة .

أولاً: الإطار العام للدراسة**1. مشكلة الدراسة و تساؤلاتها:**

تشير الإحصائيات إلى أنّ السائق يتحمل نسبة كبيرة في وقوع الحوادث المرورية؛ و السائق هو الشخص الذي يتولى قيادة إحدى المركبات في الطريق العام. من المفروض أن يكون ملتزما بتطبيق قواعد المرور أثناء استخدامه للطريق، لكنّ السائق يُعتبر المشكلة الرئيسة في عرقلة نظام المرور بتصرفاته المنافية لقواعد السلامة المرورية، سواء كان ذلك عن قصد أم غير قصد، وبذلك يكون قد أخلّ بالنظام الذي يجب أن يراعيه عند استعمال الطريق. ما دام السائق قد أُعطي له حق استعمال الطريق كان لزاما عليه أن يكون أهلا لهذه الثقة بإتباعه قواعد السير و احترام قانون المرور و عدم مخالفته، إلا أنّ الواقع الاجتماعي

يثبت لنا العكس، حيث يبين لنا أن بعض السائقين و خاصة الشباب منهم يخالفون قانون المرور بطريقة مُتعمّدة، و يعمدون إلى ارتكاب سلوكيات خطيرة تؤدي في النهاية إلى وقوع حوادث مرورية. إنّ المخالفات المرورية للسائقين أثناء القيادة هي أخطاء شائعة توجد في كل زمان و مكان وبشكل متكرر، يتعلمها الفرد و يقدّم فيها الآخرين دون إدراك لمخاطرها، و بذلك تصبح جزءا من سلوكه اليومي الذي يقوم به للتوافق مع العادات السلوكية الشائعة.

يعتقد بترسون (Peterson,2000) أن التفاوض غير الواقعي ليس مجرد تفكير إيجابي حافل بخبرات التغلب على العوائق مع غياب التفكير السلبي، بل يوجد نوعين من التفاوض هما: التفاوض المحدود، و يعني به التفاوض الواقعي، و التفاوض الكبير و يعني به التفاوض غير الواقعي. فحسب كلا من الباحثين (Hinze & Suir, 1997) يشير التفاوض غير الواقعي إلى اتجاه تهيؤي دائم لدى الفرد يتضمن توقعاته المحتملة للمستقبل على نحو يخالف نتائج الماضي، و معطيات الحاضر، و ذلك في اتجاه المبالغة في العوائد الإيجابية. يبين بعض الباحثين منهم (Krish et al , 1996) بأن التفاوض غير الواقعي يعتبر كميكانيزم دفاعي إنكاري لخفض القلق، و كنزعة للانانية تدفع الأفراد للتقليل من احتمالات وقوعهم في الخطر، بينما يعتقدون في وقوع الخطر و الأحداث السيئة للآخرين دونهم (Todesco & Hilman, 1999).

أشارت بعض الدراسات إلى وجود ارتباط موجب و دال بين المخاطرة و التفاوض غير الواقعي و بينت بأن الاقدام على المخاطرة بمثابة ترجمة سلوكية للتفاوض غير الواقعي (Peterson,2000). كما يضيف يمكن إثبات أنّ السائق هو المسؤول المباشر عن مخالفات السرعة التي قد تؤدي إلى حوادث مرورية متفاوتة الخطورة، و يضيف Steensberg (1993) في هذا الصدد أنّ الإدراك الضعيف للتضحية من خلال المخاطر، أي هذه التفاوضية غير الواقعية تفسّر سلوك المخاطرة لدى السائقين الشباب، فهم يعتقدون أنه بإمكانهم تجنب أخطار الطريق.

كما أوضح (Simon et Corbett, 1992) بأن هناك صنفين من السائقين الذين يتجاوزن السرعة المحددة، الأول يمثل السائقون الذين لا يبالون و يهملون حدود السرعة أثناء السير على الطريق، أما الصنف الثاني فيمثل السائقون الذين يقصدون تجاوز السرعة المحددة لأنهم يعتقدون بأنها لا تمثل خطرا شخصيا عليهم.

بالفعل، قد تفضي المخالفات المرورية في بعض الحالات إلى وقوع حوادث مرورية مميتة فيمكن أن تُعدَّ عاملاً مهدداً لحياة الأفراد بفعل إهمال المبادئ الوقائية، سواء كان ذلك بسبب الجهل الوقائي أم التهور و المخاطرة أثناء مواجهة الأخطار عند استخدام الطريق. إن ما يميّز سلوك السائقين الشباب عموماً هو التهور و المخاطرة أثناء القيادة، و عدم الالتزام بمبادئ الوقاية المرورية رغم خطورة استعمال الطريق، كونها في كثير من الحالات تمثل خطراً مميتاً على السائقين إن هم أهملوا الإجراءات الوقائية و احترام قانون المرور.

إنّ هذه السلوكات المنتشرة في مجتمعنا وغيرها تتم عن عدم احترام الإجراءات الوقائية من طرف السائقين الشباب، و اختيارهم لمواجهة الأخطار دون وعي بتابعها، والتي قد تصل في بعض الحالات إلى وقوع ضحايا.

و عليه يمكننا طرح التساؤلات التالية:

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

2. فرضيات الدراسة:

1. توجد فروق دالة إحصائية في التفاؤل غير الواقعي بين مرتكبي الحوادث المرورية من السائقين الشباب و غيرهم من الذين لم يرتكبوا حوادث مرورية .
2. توجد فروق دالة إحصائية في التفاؤل غير الواقعي بين السائقين الشباب المتزوجين و غير المتزوجين .

3. أهمية الدراسة و أهدافها :

تكمن أهمية الدراسة الحالية في ندرة الدراسات والأبحاث التي تطرقت للحوادث المرورية في الجزائر بشكل عام و خاصة متغير التفاؤل غير الواقعي، و هذا ما نسعى إليه من خلال محاولة تقديم إضافة نظرية لهذا المتغير في دراسات وأبحاث الحوادث المرورية. و من جانب آخر نقدم من خلال الدراسة الحالية معلومات ميدانية تطبيقية عن الأسباب الكامنة

وراء ارتكاب الحوادث المرورية، قصد استغلالها في بناء استراتيجية شاملة للوقاية من الحوادث المرورية .

وعليه تهدف هذه الدراسة إلى ما يلي:

- أ. إعطاء فكرة عن أسباب ارتكاب الحوادث المرورية لدى السائقين الشباب.
- ب. تبيين دور التفاؤل غير الواقعي في ارتكاب الحوادث المرورية لدى السائقين الشباب.
- ج. إبراز العلاقة بين التفاؤل غير الواقعي و متغير الحالة الاجتماعية لدى السائقين الشباب.

4. مفاهيم الدراسة :

1.4. مفهوم التفاؤل غير الواقعي :

يقصد بالتفاؤل غير الواقعي: تلك الاستجابات التي يقوم بها الفرد حول توقعه حدوث أحداث إيجابية متنوعة أكثر مما تحدث في الواقع، و توقع حدوث الأشياء السلبية أقل مما يحدث في الواقع. كما ينظر إلى التفاؤل غير الواقعي بأنه نظرة استئثار نحو المستقبل، يجعل الفرد يتوقع الأفضل و ينتظر حدوث الخير و يرنو إلى النجاح و يستبعد ما خلا ذلك. (بدر الأنصاري، 1998)

كما يعرف تايلور و براون (Taylor & Brown , 1988) التفاؤل غير الواقعي: بأنه شعور الفرد بقدرته على التفاؤل إزاء الأحداث دون مبررات منطقية أو وقائع أو مظاهر تؤدي إلى هذا الشعور، مما قد يتسبب أحيانا في حدوث النتائج غير المتوقعة . كما يعرف التفاؤل غير الواقعي بأنه: " إدراك الفرد - على نحو انتقائي- لإيجابيات الحاضر، و تعميم أفضل التوقعات الممكنة على نتائج المستقبل ". (عادل هريدي ، 2002 ، ص. 118)

يشير مفهوم التفاؤل غير الواقعي حسب هينز و سوير (Hinze & Suir , 1997) (: إلى اتجاه تهيؤي دائم لدى الفرد يتضمن توقعاته المحتملة للمستقبل على نحو يخالف نتائج الماضي، و معطيات الحاضر، و ذلك في اتجاه المبالغة في العوائد الإيجابية. كما يفسر بعض الباحثين التفاؤل غير الواقعي كميكانيزم دفاعي (التفاؤلية الدفاعية) إنكاري لخفض القلق الذي يسببه الإقدام على سلوك خطير إلى أدنى مستوياته حتى يستطيع الفرد تجسيد السلوك الخطير دون توتر نفسي كبير . و نستنتج مما سبق أن مفهوم التفاؤل غير الواقعي يشير في معانيه إلى توهم الحصانة من الإصابة بالأذى، مما يترتب عنه التقليل من شأن السلوكات

الوقائية و الحيطرة و الحذر، و بالتالي عدم التردد في ارتكاب سلوكيات خطيرة. (عادل هريدي، 2002)
و إجرائيا نعرف التفاؤل غير الواقعي من خلال الدرجة التي يحصل عليها الفرد عند استجابته لمقياس التفاؤل غير الواقعي الذي أعده (بدر الأنصاري، 2004) .

2.4. مفهوم الحوادث المرورية :

يعرف فرج طه عبد القادر (1986) الحادثة بأنها «...تقع (الحادثة) للفرد أو يتورط فيها دون معرفة أو توقع مسبق ينتج عنها أضرارا تصيب الفرد أو الآخرين أو المعدات أو الممتلكات » (بوظريفة حمو و آخرون، 1991، ص 2).
و عليه نعرّف حوادث المرور: بأنها كل الإصابات الناجمة عن استخدام المركبة أثناء سيرها تحت ظروف معينة و ينتج عنها آثار مدمرة للأرواح و/أو الممتلكات.
و يمكن تعريف مرتكبي الحوادث المروري إجرائيا :بأنهم السواق الذين ارتكبوا ثلاثة حوادث مرورية فأكثر خلال السنتين الماضيتين . أما السواق الذين لم يرتكبوا حوادث مرورية فهم الذين لم يتورطوا في أي حادث مروري من قبل .

3.4. مفهوم الشباب: عند تفحص مختلف تعاريف الشباب ندرك بجلاء أن ثمة اختلاف واضح بين الباحثين في تحديد مفهوم الشباب، فهناك من يقسم مرحلة الشباب إلى ثلاث فترات رئيسية و هي :

- أ - فترة ما قبل الحلم أو فترة المراهقة و تمتد من 12 سنة إلى 15 سنة .
- ب - فترة الفتوة أو فترة الشباب الأولى و تمتد من 15 سنة إلى 21 سنة .
- ج - فترة الرشد أو فترة الشباب الثانية و تمتد من 21 سنة إلى 30 سنة. (محمد عمر الشيباني ، 1983 ، ص 19)

هناك من يرى بأن فترة الشباب هي تلك الفترة من النمو و التطور الإنساني التي تتصف بسمات خاصة تميزها و تقسم هذه الفترة حسب هؤلاء إلى أربع مراحل هي :

- أ - مرحلة المراهقة ، تمتد من 12 سنة إلى 15 سنة.
- ب - مرحلة البلوغ و تمتد من 15 على 18 سنة.
- ج - مرحلة الشباب المبكر و هي المرحلة التي تشمل الفترة من 18 إلى 21 سنة من العمر.

د - مرحلة الشباب البالغ التي تمتد من 21 إلى 25 سنة و التي يحقق فيها الفرد النضج و التأقلم للحياة الاجتماعية. (محمد عمر الشيباني ، 1983 ، ص 35 - 36)
التعريف الإجرائي : الجدير بالذكر أن المفهوم الدولي للشباب يتناول أساسا من تتراوح أعمارهم بين 15 و 25 سنة لكن هناك تأكيد يُقره مختلف الباحثين مفاده أن مراحل الشباب و الانتقال من مرحلة لأخرى يختلف من فرد لآخر و من مجتمع لآخر و من ثقافة لأخرى حسب طبيعة التنشئة و الظروف الاجتماعية التي يمر بها الأفراد ، و عليه نرى حسب خصوصية مجتمعنا أن فترة الشباب بالنسبة لدراستنا تمتد من 18 سنة إلى غاية 30 سنة و هو التعريف الإجرائي للشباب المعتمد في دراستنا ، نبدأ بالسن 18 لأنه السن المسموح به قانونا للحصول على رخصة السياقة ، حيث يبدأ الجزائري في ممارسة نشاط السياقة ، أما نهاية المرحلة في السن 30 فمردها إلى خصوصية المجتمع الجزائري حيث جل أفراد المجتمع ينظرون إلى من هم دون الثلاثين على أنهم شباب و هم أنفسهم ، أي الشباب يرون ذلك .

ثانياً : السند النظري للدراسة

عند تناول حوادث المرور كعامل مهدد للصحة العامة ، يجب متابعة السلوك الصحي باعتبار أن الصحة بشكل عام تعد ثقافة و سلوكا مجسداً في الواقع عن طريق الاهتمام بالإجراءات الوقائية ، و العمل بها لتفادي كل ما من شأنه أن يُعرض صحة الفرد للخطر . إن متابعة حركة المرور ميدانيا أثبتت أن كثيرا من السائقين لا يمارسون سلوكات وقائية عند استعمالهم الطريق ، بل أكثر من هذا فإنهم يصرون على القيام بسلوكات خطيرة و منافية لقواعد السلامة المرورية بشكل جعلها تدخل ضمن نمط الحياة اليومية ، و باعتبار أن السلوك الصحي أو الوقائي متعلق بشكل كبير بالعوامل الشخصية أردنا التحقق من عنصر نخاله هاماً في شخصية السواق ؛ ألا و هو التفاؤلية الدفاعية أو غير الواقعية كسمة و استعداد نفسي لتجسيد سلوكات مرورية معينة، و التي تؤثر في الالتزام بالسلوكات المرورية الوقائية.

1 . مفهوم التفاؤل غير الواقعي (التفاؤلية الدفاعية) :

اهتمّ الباحثون في الشخصية بمفهوم التفاؤل غير الواقعي في السنوات الأخيرة و تمّ ربطه بموضوع الوقاية و الصحة. و الوقاية ليست مجالاً محددًا، و إنما هي سلوكات مترابطة و متكاملة من أجل ضمان الصحة ، و باعتبار أن الفرد دائم التفاعل في محيطه المادي

و الاجتماعي، تصادفه أخطارا كثيرة تؤثر على صحته النفسية و الفسيولوجية و الجسدية، و من ثم فإنّ الوقاية من الأخطار عملية تتطلب الإحاطة بنوعية الخطر و كيفية تقايدته، و حوادث المرور ما هي إلا نموذج من الأخطار التي تهدّد صحة الإنسان و حياته .

يُفرّق بين كل من التفاؤل و التفاؤل المقارن و التفاؤل غير الواقعي، حيث أنّ التفاؤل هو أسلوب معرفي شامل و نزعة داخل الفرد للتوقع العام لحدوث الأشياء الإيجابية بدلا من حدوث الأشياء السلبية و امتلاك إدراك ايجابي للذات و للعالم الخارجي. في حين يُعرّف التفاؤل المقارن باعتباره كنزعة تجعل الفرد يتوقع حدوث أشياء إيجابية يستفيد منها دون غيره ، و حدوث أشياء سلبية يعاني منها الآخرون فحسب ، و بكلمة أدق يشعر البعض بحصانة تجلب لهم إيجابيات الحياة و تبعد عنهم سلبياتها و هم متيقنون أنّ كل ما هو سلبي سوف يقع فيه الآخرون ، و هذا ما يسمى بالتفاؤل المقارن . بينما يُعرّف التفاؤل غير الواقعي على أنه نزعة تجعل الفرد يتوقع حدوث الأشياء الإيجابية أكثر مما يحدث في الواقع ويستفيد منها ، و ابتعاد كل ما هو سيئ عنه ؛ إذ يظن البعض أنهم يستفيدون مما لا يستفيد منه غيرهم : الوقاية من الأخطار رغم ارتكاب سلوكيات خطيرة، كما ينظر للتفاؤل غير الواقعي كإحدى آليات الدفاع التي يستخدمها الأنا لخفض القلق الناجم عن التخوف من الأخطار .

(CHWEITZER (m.) , 2002 , p 227-228)

و بهذا يمكن للتفاؤلية الدفاعية أو غير الواقعية أن تفسر ارتفاع نسبة حوادث المرور، لأنّ بعض الأفراد لا يُقيّمون أخطار الطريق بموضوعية ، بل يتجاهلونها و يقللون من شأنها، الشيء الذي قد يورطهم في حوادث مرورية قد تقضي إلى الوفاة .

2 . التفاؤل و الخطر المروري :

1 . 2 . التفاؤلية الإستعدادية :

إن عبارة "سوف لن يكون إلا الخير" تشكل فكرة شائعة الاستخدام في حياتنا الاجتماعية و عند الاهتمام بحركة المرور على وجه الخصوص، إذ تمثل هذه التوقعات المعقدة أساس تصور التفاؤلية الإستعدادية ينظر من يتبنى هذا الموقف بتفاؤل للمستقبل، غير أنّه يصعب تحديد ما إذا كان الفرد يساهم في إبعاد الأحداث السلبية عنه ، أم أنّ الأمور تتطور إيجابيا عن طريق الصدفة و يستفيد منها . قد تشكل هذه الاعتقادات الإيجابية المعقدة للأحداث المستقبلية خاصة فيما يتعلق بحركة المرور منبعا للتورط في حوادث مرورية ،

نتيجة سوء تقدير أخطار الطريق من جهة، و إهمال السلوكات الوقائية من جهة أخرى.
(CHWEITZER (m.), 2002 , p 221)

2.2 . التفاعلية الدفاعية و إدراك الخطر:

إن إدراك الخطر من طرف الفرد ضروري من أجل القيام بسلوك وقائي تجاه ما يهدده. لا يقوم الأفراد بسلوكات وقائية إلا إذا أدركوا الخطر و شعروا بأنهم مهددون حقيقة في حياتهم ، و مقتنعون بفاعلية الإجراءات الوقائية المتاحة. إن القابلية للإصابة في بعض الأحيان تخضع لإدراك مشوّه و غير سليم، عندئذ يقلل الفرد من أهمية الخطر ببساطة ، و ذلك باعتقاده أنه أقل قابلية للإصابة من الآخرين، أي بعبارة أخرى لماذا يلتزم الشخص بالسلوكات الوقائية لماً يعتبر أنّ نسبة تعرضه للخطر ضئيلة جداً، هذا الإدراك يعبر عن تشوّه معرفي يسمى بالنزعة التفاعلية الدفاعية أو غير الواقعية .

يمكن أن تكون للنزعة التفاعلية مجموعة من الأسباب المعرفية و الدافعية . فقد تكون مبنية على أساس من المعلومات الخاطئة، أو يمكن أن تنشأ عن ميول دفاعية ضد القلق ، أو على أساس حاجة لحماية قيمة الذات .

و هذا ما بيّنه استخدام مفهوم التفاعلية في علم النفس ، إذ يتم التمييز بين التفاعلية الدفاعية المشوهة التي لا تستند إلى إدراك موضوعي للأخطار، و التفاعلية الوظيفية التي تعمل على الاقتناع بفاعلية الإجراءات الوقائية و الالتزام بها.

لم تقتصر دراسة التفاعلية على أمراض خطيرة تهدد الصحة الجسمية للفرد ، مثل السيدا و السرطان بل توسعت و شملت جميع الحوادث التي تؤثر على صحة الإنسان ، و منها حوادث المرور ، و هذا ما جعلنا نضيف عنصراً متعلقاً بحقيقة و موضوعية الأخطار المهددة للفرد ، فبنظرة موضوعية يصادف مستعملو الطريق الأخطار يوميا ، و تؤثر طريقة إدراك و تقدير هذه الأخطار في الاستجابات السلوكية نحوها . و هذا ما يجعلنا نهتم بكيفية تقدير هذه الأخطار و الاستجابة لها سلوكياً ، فكان بحثنا بمثابة محاولة لتبيين السيرورات المعرفية التي تؤدي بالأفراد إلى ارتكاب الحوادث المرورية، خاصة عندما نلاحظ بعض السلوكات المرورية الخطيرة و الجريئة المتسببة في الحوادث ، و المقاومة لكل جهود التوعية و الوقاية، و هذا دون إهمال العوامل الشخصية الأخرى المتسببة في الحوادث المرورية . و الجدير بالذكر أن التفاعل غير الواقعي يبرز لدى السواق من خلال ميلهم إلى توقع حدوث

الأشياء الإيجابية و التقليل من أخطار الطريق، و استبعاد تورطهم في حوادث مرورية و اعتبار أنفسهم محصنين منها .

2. الحوادث المرورية :

1.2. تعريف حوادث المرور:

لقد ظهرت تعاريف كثيرة للحدث من أهمها ، تعريف السيف عبد الجليل الذي عرف الحادث على أنه « جميع الحوادث التي ينتج عنها إزهاق للأرواح أو إصابات في الأجسام أو خسائر في الأموال أو جميع ذلك من جراء استعمال المركبة » (بن محسن محمد الصبحي عبد العزيز، 1998، ص 28).

كما عرفه المطيري « الحادث المروري هو كل ما يحدث للمركبة أو فيها أثناء سيرها بسبب توافر ظروف معينة ، و دون توقع أو تدبير سابق من أي طرف من الأطراف المشاركة في الحادث ، و ينتج عنه إزهاق للأرواح أو خسارة في الممتلكات أو إصابة في الأجسام » . (بن محسن محمد الصبحي عبد العزيز، 1998 ، ص 29)
و منه يمكننا القول بأن الحادث المروري يقصد به كل الإصابات الناجمة عن اصطدام المركبة بمركبة أخرى أو اصطدام بالمشاة ، أو اصطدام مع الأشجار و الأعمدة و الحيوانات ، أو الانحراف عن الطريقالخ .

2.2. أسباب حوادث المرور في الجزائر:

تنقسم أسباب حوادث المرور في الجزائر إلى مباشرة و أخرى غير مباشرة ، و التي سنعرضها على النحو التالي:

1.2.2. الأسباب المباشرة:

الأسباب المباشرة: هي الأسباب المتعلقة أساسا بالعنصر البشري و هي تمثل ما نسبته 90% من إجمالي حوادث المرور حسب إحصائيات السنوات الأخيرة، و العنصر البشري يتكون من صنفين:

- أولاً، المشاة: المشاة هم الأفراد أو الجماعات الذين يستعملون الطرق و الشوارع سيراً على الأقدام إذ لا يحترمون قواعد المرور عند قطع الطريق مهملين القضايا التابعة للحدز و الانتباه.

- **ثانياً، السائق:** السائق هو من يتولى قيادة المركبة في الطريق، فيكون إما سبباً أو ضحية لحوادث المرور إثر سلوك من السلوكيات الآتية: الإفراط في السرعة ، عدم التزام السائقين الجدد بالسرعة القانونية، عدم مراعاة شروط التجاوز و كفاءته، السياقة بدون رخصة، السياقة في حالة سكر أو تحت تأثير مخدر ...الخ .

2.2.2 . الأسباب غير المباشرة:

و هي الأسباب المتعلقة أساساً بالمركبة و الطريق و المحيط و خصائصه، حيث تمثل نسبة 10% من إجمالي عدد حوادث المرور و تُوزع على النحو التالي:

- **المركبة:** تعتبر المركبة عنصراً استراتيجياً ، فبواسطتها يتم تنقل الأفراد من مكان إلى آخر، و لأجلها تُشيد الطرقات و تهيأ بطريقة ملائمة، لتسمح بالسير السليم للمركبة، و عليه فحالة الطريق مهمة جداً أثناء استعمالها، فأى تهاون في هذا الجانب قد يؤدي بأرواح بشرية بريئة إثر الأسباب التالية: اختلال في التجهيزات الضوئية، انعدام الفرامل، انعدام الأضواء، عدم صلاحية العجلات، الحمولة الزائدة ، سوء ربط و ترتيب الحمولة،الخ.

- **الطريق:** تمثل الطريق بشقيها وسط الطريق و الرصيف البيئة المرورية، و حتى تستخدم بسلامة و أمان يجب أن تُراعى المبادئ العلمية في هندسة عند التصميم و الإنجاز، لكن الحقيقة هي أن الطريق عندنا في حالة يرثى لها، إذ نجد في طرفنا حفراً متناثرة هنا و هناك، تشوهات تعيق حركة المرور، انعدام الرصيف في بعض الطرق، حفراً في الرصيف،الخ.

2.3 . ظروف المحيط:

إضافة إلى ما سبق، هناك أسباب أخرى متعلقة أساساً بالمحيط و حالته، مثل: الأمطار، الثلوج، الجليد، الضباب الكثيف، عبور الحيوانات....الخ، حيث تتسبب هذه العناصر في حوادث مرورية متعددة.

4.2 . أبعاد مشكلة حوادث المرور:

تشكل حوادث المرور وما ينجم عنها من وفيات وإصابات جسدية و مادية أحد أهم مشكلات العصر الحديث. تنصدر الحوادث المرورية قائمة أسباب الوفيات والإصابات الخطيرة في بعض دول العالم، وبشكل خاص الجزائر. و لهذه الحوادث تَوابع نفسية و

اجتماعية و صحية و اقتصادية ، و هي متسلسلة و مترابطة بطريقة تتقل سباق النمو الحضري و تقدم المجتمع ، خصوصا أن عددا كبيرا ممن يتحمل عبء هذه الحوادث هم شباب؛ أي الطاقة الفعالة في المجتمع التي تُبنى عليها الآمال و الاستراتيجيات.

1.4.2. البعد النفسي و الاجتماعي: تمثل الحوادث المرورية ظاهرة اجتماعية معاصرة، ما فتئت تتسبب في ازدياد عدد النساء الأرمال ، إضافة إلى تنامي عدد الأشخاص ذوي العاهات و الإعاقات التي قد تكون في بعض الأحيان دائمة، و التي تجعل الاندماج الاجتماعي للفرد عملية صعبة ، إذ أن الفرد حينها يكون دائما بحاجة إلى مساعدة الآخرين ، ثم إن الفرد المعاق يمثل عبئا ثقيلا على أسرته جرّاء مَشَقَّة التَّكْفُل به و مصاريف علاجه ، دون أن ننسى فئة الأطفال و التي تجد نفسها في دائرة الأيتام و الحرمان من الرعاية الأبوية، و هذا ما يدفع كثيرا من الأطفال إلى التخلي عن المقاعد الدراسية و التوجه نحو الآفات الاجتماعية كالتخلف ، السرقة، المخدرات ، الكحول.....الخ.

من جهة أخرى يصاب الفرد المعاق بسبب حادث مروري باضطرابات نفسية عديدة ، تبدأ بعدم تقبله للإعاقة و ما ينجر عنها من عزلة و انطواء على الذات و الدخول في دوامة الاكتئاب ، زيادة على حاجته الدائمة للمساعدة الاجتماعية و الاعتماد على الآخرين... الخ . كل هذه الاضطرابات تزيد في المعاناة النفسية و الصحية للفرد.

2.4.2. البعد الصحي: تمتد آثار الحوادث المرورية إلى القطاع الصحي، من خلال الزيادات المضطربة للمعاقين خاصة إذا ما علمنا أن الإعاقة قد تكون في بعض الأحيان أفسى من الموت على صاحبها من جهة ، و زيادة أعباء التَّكْفُل بالجرحي و المصابين في الحوادث المرورية ، ثم إن هذه الحالة تنقل القطاع الصحي بأكمله و تشكل عائقا حقيقيا في التَّكْفُل بالأمراض الخطيرة الأخرى التي تهدد المجتمع برُمَّتِه، فحوادث المرور تمثل عقبة في تنمية الصحة بصفة عامة في البلاد.

3.4.2. البعد الاقتصادي: تحتاج المجتمعات إلى تضافر جهود كل طاقاتها البشرية لإحداث التنمية الشاملة التي يسعى إليها كل مجتمع، و لتحقيق هذه الغاية لابد من الاهتمام بالطاقة البشرية التي تُعدّ العامل الرئيس في التنمية الاقتصادية للبلاد ، لكن كيف يكون عليه الحال و نحن نعلم أنّ حوادث المرور تستهدف بشكل كبير فئة الشباب؟ التي تعتبر قوة إنتاجية ضرورية و محرك التنمية الاقتصادية.

تُخَلَّفُ حوادث المرور في الجزائر خسائر مادية معتبرة تقدر بالملايير من الدينارات سنويا، إنّه رقم ضخم يعكس بصدق آثار حوادث المرور على الجانب الاقتصادي للبلاد، زيادة على التكاليف المالية المعوضة من طرف شركات التأمين ، إضافة إلى مصاريف الاستشفاء و أيام العطل المرضية التي تُمنَح للأفراد، و مصاريف إصلاح المنشآت المتضررة في البيئة المرورية . هذا ما يؤثر على ترشيد استعمال الموارد المالية للبلاد و استغلالها بشكل فعال، أي استثمارها في عدة ميادين تعود إيجابا على المجتمع بأكمله.

3 . مرحلة الشباب:

تعد مرحلة الشباب فترة أساسية في حياة الإنسان، فهي بوابة النضج الجسماني و الانفعالي و الاجتماعي. يؤكد المختصون في علم النفس النمو على أن فترات العمر تبدأ بفترة الطفولة ثم فترة المراهقة فالشباب ثم فترة الرشد، ثم فترة الكهولة، ثم الشيخوخة. بالنسبة لفترة الشباب هناك اختلاف بين المختصين في تحديدها ، فمنهم من يقر بأنها تمتد من الثانية عشرة أو الخامسة عشرة إلى الخامسة والعشرين، وهناك من يرى أنها تمتد من الخامسة عشرة إلى الثلاثين، وهناك من يحدد بوابتها بسن الثامنة عشرة ، وأما بالنسبة للدراسة الحالية فقد أخذنا بالتحديد الرأي الأخير؛ و هي الفترة التي تمتد ما بين الثامنة عشرة والثلاثين .

1.3. خصائص و سمات فترة الشباب:

1.1.3. خصائص جسميه: تتميز مرحلة الشباب بنمو متسارع من الناحية الجسمية، بينما لا يصاحبه بنفس الدرجة النمو العقلي أو الانفعالي أو الاجتماعي ويؤدي هذا حالة من القلق والخوف والصراع لدى الشاب .

2.1.3. خصائص عقليه: يتميز الشاب بقدرته على التفكير التجريدي و إدراك المعاني المجردة ، و القدرة على حل المشكلات .

3.1.3. خصائص نفسيه انفعاليه: لعل أهم خصائص هذه المرحلة هي محاولة الشاب التعرف على ذاته والتعرف على الجنس الآخر والاهتمام بالميل المهني ، والرغبة في الاستقلال والاعتماد على الذات. و من بين الخصائص النفسية المتعلقة بسلوك قيادة السيارات نجد : الاندفاع، محدودية الخبرة الاجتماعية، التعجل، الحماس، حب الظهور، حب

الاستعراض، حب إثبات الذات والتميز ، الجرأة و ركوب المخاطر ، الثقة الزائدة أو المفرطة في النفس، حب المغامرة، عدم تقدير المواقف تقديراً سليماً... الخ . إن هذه الخصائص تميز الشباب بصفة عامة بغض النظر عن الاختلافات الموجودة بين فرد و آخر من جهة، و بين مجتمع و آخر من جهة أخرى.

4.1.3 . خصائص اجتماعية: من بين الخصائص الاجتماعية المرتبطة بسلوك قيادة السيارات نجد ما يسمى بالمعيارية. من المتعارف عليه أن سلوك الأفراد محدد بمجموعة من القيم و المعايير الاجتماعية السائدة ، فهؤلاء ملزمون بالتقيد المعنوي بهذه النظم و المعايير حتى يتجنبوا ردود أفعال اجتماعية معينة . وتعني المعيارية في علم النفس أن بعض الأشخاص يخترقون النظم و المعايير الاجتماعية بسلوكات معينة لتحقيق أهداف نفسية بالدرجة الأولى .

2.3. الشباب و سلوك قيادة السيارات :

تعتبر المركبة في واقعنا الاجتماعي وسيلة للتنفيس و الافتخار حيث يقود بعض الشباب مركباتهم بطريقة عشوائية و ملفتة للانتباه، و يجوبون بها الشوارع و الطرقات بسرعة عالية، و تتعدم عندهم روح المسؤولية أثناء القيادة . وكلما كانت المركبة حديثة و قوية كلما أدى ذلك إلى زيادة الثقة بالنفس لدى بعض السائقين الشباب ، و كثيراً ما يلجأ بعض السائقين إلى الألعاب الاستعراضية أمام مرأى و مسمع الآخرين ، خاصة في مواسم و أيام الأفراح، أين لا يُحترم فيها قانون المرور تحت غطاء الفرح الذي طالما يتحول في حالات مختلفة إلى قرح و أحزان.

تعطي المركبة في مجتمعنا الفرد مكانة اجتماعية خاصة، لذلك يعتقد الأفراد أن نوع المركبة و طرازها له أهمية في قلوب الناس، و من خلالها يتم الحكم على صاحبها، فالمركبة في منظور البعض تمثل برهانا على نجاح اجتماعي عندئذ تصبح برهانا لرفق الفرد في السلم الاجتماعي و الاقتصادي، حيث نجده يغير مركبته في كل مرة بما هو أرقى منها ليحس من خلال ذلك بالنجاح في الحياة و أنه ذو شأن بالنسبة للآخرين، فالمركبة حينها ما هي إلا وسيلة لجلب الإعجاب و التقدير من الآخرين و إثبات الذات في الواقع الاجتماعي.

كثيرا ما يتباهى الأفراد في مجتمعنا ، خاصة الشباب منهم ، بقيادتهم الخطيرة و الجريئة ذات السرعة العالية ، و اعتبار ذلك دليلا واضحا على التحكم في فن قيادة السيارات ، لهذا يُتَّهم الفرد الذي يقود مركبته بتأنّ بالجبن وجهل فنّ السّياقة ، و نقص الشّجاعة ، فالإفراط في السرعة عند هؤلاء يعدّ معيارا أساسيا للكمّ على قدرة الفرد في إتقان فنّ قيادة السيارات.

ثالثاً: منهجية الدراسة و إجراءاتها

1. المنهج المتبع في الدراسة:

إنّ مشكلة حوادث المرور معقدة ، ذلك لأنها تتعلق بالتفاعل اليومي للأفراد و استعمالهم الطريق وفق نمط حياتهم اليومي ، هذا ما جعلنا نعتدّ أولاً على المنهج الوصفي، الذي يمكن الباحث حسب" لامورو" (Lamoureux,1995) من التصوير الدقيق للظاهرة المدروسة و إقامة علاقات بين عناصرها المختلفة، و هذا ما قمنا به عن طريق جمع معلومات حول السلوكيات المرورية للسائق، ثم صنفناها من أجل إخضاعها للمنهج التحليلي الذي اعتمدهنا ثانياً، و في هذا الإطار يؤكد (المشوخي ، 2002) أن المنهج التحليلي يعنى بتمحيص الوقائع و إخضاعها لتفسيرات سببية أو عالية و مقارنات ،و اختبار صحة الفروض، و حسب الكاتب دائماً، يهدف هذا المنهج إلى إيضاح مكونات الظاهرة و جوهر خصائصها، و يضيف مؤكداً بأنه جرت العادة بين الباحثين إلى استخدام كلا المنهجين، ليكمل كل منهما الآخر وفق مقتضيات البحث، لأن الوصف يعتمد على تجميع الحقائق و تحليلها و تبويبها في إطار أقرب إلى ما هو كائن، في حين ينحو التحليلي لتعميق الدلالات و تفسيرها و تحليلها، في إطار ما يجب أن يكون، و يضيف قائلاً : كلا المنهجين يستهدف الوصول للحقائق العلمية، و اختبار صحتها و تنبؤاتها و صياغتها للانتفاع بها .

2.مجتمع و عينة الدراسة :

من الصعب على الباحث أن يشمل بالدراسة كل مجتمع السواق ، لأنه مجتمع غير محدود فكل يوم يتغير هذا المجتمع، لذلك اقتصرنا دراستنا على عينة مقصودة قدرت بـ 240 فرد من زوار مؤسسات التأمين عن السيارات المنتشرة في إقليم ولاية البلدية، و الذين يتراوح سنهم ما بين 20 و 30 سنة، قصد الحصول على عينة تحتوي على مرتكبي الحوادث

المرورية من السائقين الشباب من جهة، و من جهة أخرى عينة من السائقين الشباب الذين لم يرتكبوا حوادث مرورية، و جاءت خصائص عينة الدراسة كالآتي :

الجدول (01) : توزيع عينة الدراسة حسب متغير الجنس

الجنس	ذكور	إناث	المجموع
التكرار	198	42	240
النسبة المئوية	% 82.5	% 17.5	% 100

يظهر لنا من خلال الجدول أن نسبة 82.5% من عينة الدراسة ذكور، بينما النسبة المتبقية و المقدرة 17.5% إناث، و تعكس هذه النسبة ما هو واقع في الحياة الاجتماعية ، إذ أن قيادة السيارات لازالت نشاطا ذكوريا، بالرغم مما يظهر في السنوات الأخيرة من تزايد لافت لعدد السائقات في الطرقات.

الجدول (02) : توزيع عينة الدراسة حسب متغير السن

الفئة العمرية	25 - 20	30 - 25	المجموع
التكرار	88	152	240
النسبة المئوية	% 36.67	% 63.33	% 100

يبين لنا هذا الجدول أن نسبة 63.33% من عينة الدراسة تتراوح أعمارهم ما بين 25 و 30 سنة، و بالمقابل نجد نسبة 36.67% من عينة الدراسة يندرجون في الفئة العمرية ما بين 20 و 25 سنة.

الجدول (03) : توزيع عينة الدراسة حسب متغير المستوى الدراسي

المستوى الدراسي	متوسط	ثانوي	جامعي	المجموع
التكرار	43	107	90	240
النسبة المئوية	% 17.92	% 44.58	% 37.5	% 100

يظهر من خلال هذا الجدول أن نسبة 44.58% من عينة الدراسة مستواهم الدراسي توقف في المرحلة الثانوية ، بينما نجد ما نسبته 37.5% من عينة الدراسة وصلت إلى المستوى الجامعي في تحصيلها الدراسي، و بالمقابل نستنتج أن ما نسبته 17,92% من عينة الدراسة أن حياتهم الدراسية توقفت في المرحلة المتوسطة.

الجدول (04) : توزيع عينة الدراسة حسب متغير الحالة العائلية

الحالة العائلية العمرية	أعزب	متزوج	المجموع
التكرار	112	128	240
النسبة المئوية	%46.67	%53.33	% 100

نستنتج من خلال هذا الجدول أن 53.33% من عينة الدراسة متزوجون ، و بالمقابل نجد ما نسبته 46.67% من عينة الدراسة لازالوا عزابا.

3. أداة الدراسة :

استخدم الباحث في هذه الدراسة مقياس التفاؤل غير الواقعي الذي أعده محمد بدر الأنصاري؛ حيث يحتوي المقياس على 24 بند يجب على كل منها على مقياس ثنائي (من 10% إلى 80%) ، 12 بند خاص بالأحداث السارة و التي تحمل الأرقام (1 ، 2 ، 4 ، 6 ، 8 ، 10 ، 12 ، 14 ، 16 ، 17 ، 18 ، 21) ، أما بقية البنود و التي تدور حول الأحداث المفجعة فهي ذات الأرقام (3 ، 5 ، 7 ، 9 ، 11 ، 13 ، 15 ، 19 ، 20 ، 22 ، 23 ، 24) فإنها تصحح بشكل معكوس ثم تجمع مع درجات بنود الأحداث السارة لاستخراج الدرجة الكلية للمقياس، و كيّفه على البيئة الكويتية، و تم حساب الخصائص السيكومترية لأداة الدراسة على عينة قدرها 60 سائقا؛ حيث توصلنا إلى ما يأتي:

1.3 ثبات المقياس : تم حساب ثبات المقياس بطريقة التجزئة النصفية، فكان معامل الارتباط بعد التصحيح مساويا لـ (0.77) و هي قيمة تدل على ثبات المقياس. بينما كان معامل الثبات بطريقة ألفا كرونباخ مساويا لـ (0.69) و هي قيمة معتبرة تدل على ثبات المقياس.

2.3 صدق المقياس : تم عرض نسخة من المقياس على أساتذة علم النفس و علوم التربية قصد الحكم على محتواه و قياسه الفعلي للتفاؤل غير الواقعي ، فانفق أغلبية الأساتذة على صدق المقياس في قياس خاصية التفاؤل غير الواقعي . كما يمكن حساب الصدق الذاتي للمقياس الذي يساوي الجذر التربيعي لمعامل الثبات (0.83) و منه يمكن اعتبار المقياس صادقا في قياسه لسمة التفاؤل غير الواقعي.

4. إجراءات الدراسة :

تم تطبيق المقياس وجها لوجه مع السائقين زوار بعض مؤسسات التأمين، قصد تقادي عدم فهم بعض السائقين لمحتوى بعض البنود أو فهمها على نحو خاطئ. و تم استرجاع المقياس في نفس الوقت الذي طبق فيه. كما تمت الاستعانة ببعض طلبة علم النفس في تطبيق الأداة و ذلك بعد تدريبهم على كيفية تطبيق المقياس.

5. الأساليب الإحصائية المستخدمة:

استعملنا في الدراسة الحالية أساليب إحصائية عديدة منها : المتوسط الحسابي و الانحراف المعياري ، كما استعملنا إختبارات للفروق قصد دراسة الفرق في مستوى التفاؤل غير الواقعي بين مرتكبي الحوادث المرورية و غيرهم من السائقين . و كذلك بين السائقين الشباب المتزوجين و غير المتزوجين . علما أنه تمت معالجة بيانات الدراسة باستخدام برنامج (spss) الإصدار العاشر .

رابعاً: عرض نتائج الدراسة

1. نتائج التساؤل الأول : للإجابة عن التساؤل الأول الذي مفاده " هل توجد فروق دالة إحصائية في التفاؤل غير الواقعي بين مرتكبي الحوادث المرورية و غيرهم من السائقين " تم تطبيق إختبار ت لعينتين مستقلتين ، فكانت النتائج ملخصة في الجدول الآتي :

الجدول (05) : يوضح نتائج إختبار ت للفروق في التفاؤل غير الواقعي بين السائقين مرتكبي الحوادث المرورية و غيرهم من الذين لم يرتكبوا حوادث مرورية .

ارتكاب الحوادث المرورية	عدد الأفراد	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	قيمة ت	مستوى الدلالة
مرتكبو الحوادث	120	10.4113	5.3447	2.01	0.045
لم يرتكبو الحوادث	120	09.3583	4.5515		

من خلال الجدول أعلاه يتضح لنا أنه توجد فروق ذات دلالة إحصائية (مستوى الدلالة = 0.045) في التفاؤل غير الواقعي بين السائقين الشباب مرتكبي الحوادث المرورية (المتوسط الحسابي = 10.4113) و السائقين الذين لم يرتكبوا حوادث مرورية (المتوسط

الحسابي = 09.3583) لصالح مرتكبي الحوادث المرورية، حيث أنهم يملكون مستوى أعلى في التفاوض غير الواقعي من السائقين الشباب الذين لم يرتكبوا حوادث مرورية . و هذا يعني أن الشباب مرتكبي الحوادث المرورية يتسمون بدرجات أعلى في التفاوض غير الواقعي، الشيء الذي يفسر تورطهم في حوادث مرورية أكبر من غيرهم، فمن خلال التفاوض غير الواقعي الذي يعني استبعاد الإصابة بالأذى رغم خطورة الموقف نتيجة الإدراك المشوه و غير الموضوعي للفرد، يقدم السائق على اختراق حدود السرعة القانونية، و التي تقتزن عادة بتجاهل أخطار الطريق و اعتبار السائق نفسه في منأى من الحوادث المرورية، فهذا دليل واضح على ميل بعض السواق إلى الإفراط في السرعة .

إن الإفراط في السرعة قد يرجع لاعتقادات السواق بأنهم قادرون على مواجهة أخطار الطريق المحتملة، وهذا ما يثبت أن عددا من السائقين الشباب يميلون إلى اعتماد سرعة عالية و غير آمنة، فيقومون بالتجاوزات الخطيرة في المنعطفات و الخطوط الأرضية المستمرة، عدم استعمال الإشارات بشكل سليم أو عدم استعمالها بتاتا.

الدخول في الطريق مباشرة دون احترام إشارة التوقف، قيادة دراجة نارية في الطريق السريعة و دون استعمال خوذة الأمان، قيادة المركبة دون استعمال حزام الأمان، قيادة المركبة مع استعمال الهاتف النقال. إن هذه السلوكات قد يقوم بها السائق الشاب نتيجة استبعاده الوقوع في حوادث مرورية، أو توقعه أن الأمور ستسير إيجابيا و لصالحه؛ أي من خلال الإدراك الذاتي للخطر من طرف السائق قيمة على أنه لا يمثل تهديدا بالنسبة إليه شخصا، و يعتبر في نفس الوقت أن هذا الأمر قد يحدث لآخرين، أما هو فلا، و هذا جوهر ما يعنيه مفهوم التفاوض غير الواقعي . كما أن السائق و هو داخل مركبته يحسّ بالحصانة من حوادث المرور، و هذا ما يفسر سلوك السائقين عموما و سائقي الشاحنات خصوصا في استعمال الطريق و عدم مراعاتهم لسلامة سائقي المركبات الخفيفة، باعتبار أنهم شخصا بعيدون عن الإصابة بحوادث مرورية طالما أنهم يحسون مسبقا بالحصانة من الحوادث.

إن السائقين مرتكبي الحوادث المرورية عادة ما يستبعدون التورط في حوادث مرورية خطيرة، أي أنهم يقومون بسلوكات خطيرة ، و لاستبعاد القلق الذي تسببه هذه الوضعية يقوم بتفاوض غير واقعي مفاده أنه شخصا بعيد عن الوقوع في حوادث مرورية، بعبارة أدق يعتقد أنه يتمتع بالحصانة الكافية تجاه أخطار الطريق .

المنتبع لحركة المرور في حياتنا الاجتماعية يدرك أنه كثيرا ما يقول مرتكبو حوادث المرور: إن الحادث مقدر، أي أنه كان حتمي الوقوع، إن هذا السلوك يجعل مرتكب الحادث المروري لا يشعر بمسؤوليته في وقوع الحادث نتيجة سوء تصرفاته و اعتماده سلوكيات خطيرة و عدم أخذه بالإجراءات الوقائية اللازمة، هذا ما يؤدي بالسائق إلى معاودة تكرار المخاطرة بعد الحادث طالما أن الحادث كان مقدرًا ولا يمكن رده بأي حال.

و من خلال ما سبق يمكن أن نقول: إن التفاؤل غير الواقعي المجسد في سلوكيات الإحساس بالحصانة من الحوادث و تقليل احتمالات الوقوع فيها رغم ارتكاب سلوك مروري خطير، و اعتبار السائق أنه من غير الممكن أن يتعرض لحادث مروري، يؤدي به إلى ارتكاب سلوكيات مرورية خطيرة قد تصل به إلى حد ارتكاب حوادث مرورية جسيمة. و عليه يمكننا أن نستنتج أن التفاؤل غير الواقعي سمة تميز بين السائقين مرتكبي الحوادث المرورية و غيرهم من الذين لم يرتكبوا حوادث مرورية.

2. نتائج التساؤل الثاني : قصد الإجابة عن التساؤل الثاني " هل توجد فروق دالة إحصائية في التفاؤل غير الواقعي بين السائقين المتزوجين و غير المتزوجين " قمنا بتطبيق اختبارات لعينتين مستقلتين، فكانت النتائج كالآتي :

الجدول (06) : يبين نتائج اختبارات للفروق في التفاؤل غير الواقعي بين السائقين الشباب المتزوجين و غير المتزوجين .

الحالة العائلية	عدد الأفراد	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	قيمة ت	مستوى الدلالة
متزوجون	128	9.3708	4.2089	0.076	0.49
غير متزوجين	112	9.3729	4.2160		

يوضح هذا الجدول الفروق في التفاؤل غير الواقعي بين السائقين الشباب المتزوجين (المتوسط الحسابي = 9.3708) و السائقين غير المتزوجين (9.3729) ، و الملاحظ أنه لا توجد فروق دالة إحصائية (مستوى الدلالة = 0.49) بينهم مما يعني أن الحالة الاجتماعية لا تتعلق بالتفاؤل غير الواقعي لدى السائقين الشباب خاصة في مجال قيادة

السيارات، حيث يتورط عدد كبير من السائقين الشباب المتزوجين في حوادث مرورية خطيرة مثلهم مثل السائقين الشباب غير المتزوجين نتيجة عدم التزامهم بالسلوكات الوقائية، و تجاهلهم لأخطار الطريق الموضوعية . و بالتالي لا توجد فروق جوهرية في التفاؤل غير الواقعي بين السائقين الشباب المتزوجين وغيرهم من غير المتزوجين.

خامساً: مناقشة النتائج

1. مناقشة نتائج التساؤل الأول المتعلق بالفرضية الأولى:

أوضحت الدراسة الحالية أن التفاؤل غير الواقعي لديه علاقة بارتكاب الحوادث المرورية لدى السائقين الشباب، نتيجة التقليل من المخاطر الموضوعية للطريق، و اعتبار السائق نفسه بعيد عن الإصابة بأذى. إن هذا الإدراك المشوّه يساهم في خفض القلق و التوتر الناجم عن ارتكاب سلوكات مرورية خطيرة و التي بدورها تهدد التوازن النفسي للإنسان، و ذلك ما توصلنا إليه من خلال الفروق الدالة إحصائياً في التفاؤل غير الواقعي بين السائقين الشباب مرتكبي الحوادث المرورية و غيرهم من السائقين الذين لم يرتكبوا حوادث مرورية ، و يمكن تفسير هذه النتيجة باعتبار أن التفاؤل غير الواقعي يعمل على تشويه إدراك الفرد لمخاطر الطريق و التقليل من آثارها المحتملة، مما يجعل السائق يقدم على ارتكاب المخالفات المرورية و التي تؤدي بدورها إلى حوادث مرورية خطيرة قد تفضي إلى الوفاة. و هذا ما أشار إليه ماكنا (Mckenna , 1993) حينما أكد على وجود قاسم مشترك بين المخاطرة و التفاؤل غير الواقعي فكلاهما يتغافل بدرجة كبيرة عن بعض معطيات الواقع و الممكن خاصة تلك المعلومات المتصلة بالخطر. كما توصل (عادل هريدي ، 2002) الى وجود ارتباط دال و موجب بين التفاؤل غير الواقعي و المخاطرة؛ حيث يمكن القول بأن سلوك المخاطرة ما هو إلا ترجمة للاعتقاد التوهمي والمعبر عنه بـ " التفاؤل غير الواقعي "، و هي نتيجة مدعمة لما توصل إليه نيس و وليامس (Ness & Williams , 1996) يمكن التأكيد هنا على أن التفاؤل غير الواقعي يجعل السائق يُقبل على ارتكاب المخالفات المرورية الخطيرة، و التي يعبر عنها بسلوكات خطيرة قد تفضي بدورها إلى حوادث مرورية خطيرة. و بالتالي يمكن القول بأن الفرضية الأولى قد تحققت.

2. مناقشة نتائج التساؤل الثاني المتعلق بالفرضية الثانية:

كما بينت الدراسة الحالية أنه لا توجد فروق جوهرية في التفاوض غير الواقعي بين السائقين الشباب المتزوجين و غير المتزوجين فالحالة الاجتماعية لا ترتبط بالتفاوض غير الواقعي لدى السائقين الشباب. وفي هذا الصدد توصل (النافع و السيف ، 1988) إلى أن السائق المتزوج كان أكثر سلامة و أقل تعرضا للحوادث من غيره ، غير أن دراسات أخرى من بينها دراسة أتز (Etz , 1968) وصلت إلى تفاعل متغير الحالة الاجتماعية مع متغير السن حيث كان المتزوجون من فئة سن أقل من 25 سنة كانوا أكثر في الحوادث مقارنة بالعزاب في نفس الفئة العمرية، و أمام هذا التناقض توصلنا من خلال الدراسة الحالية إلى عدم وجود فروق جوهرية بين السائقين الشباب المتزوجين و غير المتزوجين في التفاوض غير الواقعي، بمعنى أن الزواج لا يسهم في التقليل من مستوى التفاوض غير الواقعي لدى السائقين الشباب والذي يرتبط بدوره بارتكاب الحوادث المرورية.

خلاصة الدراسة:

يدرك الجميع بأن المشكلة المرورية أصبحت تؤرق الجميع ، نظرا لما تخلفه من آثار نفسية و اجتماعية و اقتصادية على الفرد و المجتمع على حد سواء، لذلك يجب استغلال كل ما من شأنه أن يسهم في إرساء مبادئ السلامة المرورية المجسدة فعليا في الحياة الاجتماعية من خلال سلوكيات مرورية آمنة.

من خلال الدراسة الراهنة يمكن أن ننوه باستغلال السيورورات المعرفية للسائقين الشباب التي تدفعهم إلى المخاطرة و ارتكاب الحوادث المرورية في تقديم البرامج التربوية و التوعوية و من ضمنها التفاوض غير الواقعي، إذ أن الاعتماد على التخويف و التهيب قصد جعل الأفراد يلتزمون بسلوكيات معينة قد لا يؤتي أكله ، لأن التعريف بالخطر و تعميم المعرفة بوجوده و التحذير منه يبقى عاجزا من الدخول إلى نفسية الفرد و التأثير على إدراك الخطر الذاتي له، أي احتمال تعرض الفرد نفسه للخطر، هذا ما يفسر بعض سلوك السائقين الشباب و المتمثل في اعتمادهم لسلوكيات مرورية غير آمنة في بعض المواقف، لأنهم يتوقعون مسبقا أن احتمالات تعرضهم لحادث مروري ضئيلة جدًا بشكل يجعلهم يتجاهلون الخطر و لا يلتزمون بالسلوكيات الآمنة في استعمال الطريق، ثم إن التقليل من الآثار الناجمة عن حوادث المرور في مجتمعنا هدف تربوي غرضه جعل المبادئ التي

يتلقاها الأفراد من خلال التربية و التوعية المرورية أفعالاً حقيقية مجسدة على أرض الواقع ، و ذلك بتوجيه إدراك الأفراد من التقليل من شأن مخاطر الطريق إلى تقديرها تقديراً سليماً بشكل يضمن الأمن و السلامة لمستعملي الطريق عموماً، لأنَّه ببساطة الوعي الحقيقي لأخطار الطريق المهددة لسلامتنا هو الذي يدفعنا إلى الالتزام بالسلوكيات الوقائية و الأمانة في استعمال الطريق، و التي تتطلب جهداً و مثابرة ، و عليه فالوقاية المرورية الجادة تكمن في وعي الفرد لإمكانية تعرضه للخطر المروري ، بما يعني تغيير التفاوض غير الواقعي لدى الأفراد الذي يتجاهل الأخطار الحقيقية و الواقعية إلى تفاؤل واقعي يركز على إدراك الفرد أنَّه إن التزم بالإجراءات الوقائية اللازمة سوف لن يصاب بأذى، في حين أنَّه إن أهمل السلوكيات الوقائية من المحتمل جداً أن يحدث له حادث مروري قد يفارق الحياة على إثره.

التوصيات:

استناداً للنتائج التي تم التوصل إليها يمكن اقتراح بعض التوصيات الآتية:

1. إجراء دراسة معمقة للخصائص و السمات المعرفية للشباب و أثرها على سلوكهم المروري بصفة خاصة؛ حيث يمكن أن تكون مدخلاً قصد تفعيل الوقاية المرورية .
2. إعطاء أهمية كبيرة لتثوئه الإدراك لدى الشباب " التفاوض غير الواقعي مثلاً" و علاقته بالسلوك غير المرغوب اجتماعياً، و من بينه السلوك المروري اللاواقعي أو المخاطر.
3. ضرورة الاعتماد على مبادئ التربية الحديثة القائمة على الحجة و الإقناع ، و محاولة تغيير مدركات الشباب في سبيل تحقيق السلوك المروري الآمن. مع تفادي إجراءات التربية التقليدية القائمة على الترهيب و التخويف .
4. ضرورة اعتماد برامج التوعية المرورية على الخصائص المعرفية للشباب قصد حثهم على الالتزام بإجراءات الوقاية المرورية.

قائمة المراجع :**أ. باللغة العربية:**

1. الزيات، فتحي مصطفى (2001). علم النفس المعرفي، مداخل و نماذج و نظريات ، مصر: دار النشر للجامعات ، الطبعة الأولى.
2. الساعاتي، حسن (1982). تصميم البحوث الاجتماعية نسق منهجي جديد، بيروت: دار النهضة العربية للطباعة و النشر .
3. السيد، فؤاد البهي؛ سعيد ، عبد الرحمان (1999). علم النفس الاجتماعي رؤية معاصرة، القاهرة: دار الفكر العربي.
4. الشرفاوي، أنور محمد (1992). علم النفس المعرفي المعاصر، القاهرة: المكتبة الانجلومصرية، الطبعة الأولى.
5. الشيباني، محمد عمر (1983). الأسس النفسية و التربوية لرعاية الشباب، بيروت: دار الثقافة .
6. القذافي، رمضان محمد (1999). الصحة النفسية و التوافق، الإسكندرية: المكتب الجامعي الحديث، الطبعة 3.
7. بن محسن محمد الصبحي، عبد العزيز (1998). الآثار الاجتماعية للحوادث المرورية في المملكة العربية السعودية، رسالة ماجستير، الرياض .
8. المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق: دراسة تحليلية لحوادث المرور، الجزائر 2005 .

ب. باللغة الأجنبية :

1. DEKKAR, n. et BEZZAUCHA, a. (1985). Les accidents de la circulation en algerie, Alger : S.N.E.D .
2. LAMOUREUX , a. (1995). Recherche et méthodologie en sciences humaines ,Canada : Editions études Vivantes .
3. SCHWEITZER, m. (2002). psychologie de la santé, modèles ,conceptions et méthodes , Paris : édition dunod .

ج. شبكة الانترنت :

1. منظمة الصحة العالمية: مارجي بيدين و آخرون، التقرير العالمي عن الوقاية من الإصابات الناجمة عن حوادث المرور. الموقع على شبكة الانترنت هو: http://www.who.int/world-health_day/2004/infomaterials/world_report/en/index.html
2. الأئصاري(محمد بدر)، التفاؤل غير الواقعي البناء النظري و القياس، جامعة الكويت. الموقع على شبكة الانترنت هو:

www5.kuniv.edu.kw/baderansari/word/FTPpr/paper22.doc – Résultat complémentaire

3. http://www.dgsn.dz/ar/statistiques_de_securite_publique.