

## سلوك المخاطرة وعلاقته بحوادث المرور لدى السائقين

الباحثة: ريمة حمدي، أ.د. سيف الإسلام شوية

جامعة عنابة - الجزائر

### الملخص:

تعتبر الحوادث المرورية من أخطر الظواهر التي تعيق التطور والتنمية في المجتمعات، لما يترتب عليها من خسائر بشرية واقتصادية ونفسية...، ونتج عن التزايد المستمر لحوادث السير اهتمام العديد من الباحثين بدراسة أسبابها، وبالنظر إلى السائق كطرف أساسي في حركة المرور، سعى الباحثون إلى دراسة العوامل المؤثرة على سلوك السائقين، وتهدف الدراسة الحالية إلى البحث في وجود سلوك المخاطرة لدى السائقين، وفيما إذا كانت هناك علاقة بين سلوك المخاطرة وارتكاب السائقين لحوادث المرور. والتعرف على الفروق بين أفراد العينة في سلوك المخاطرة في بعض المتغيرات (الجنس، السن، الحالة العائلية، المستوى التعليمي، الإقضية في السياقة، نوع رخصة السياقة، نوع التأمين)، ضمن المنهج الوصفي التحليلي، واعتمدت على عينة قوامها ( 169 ) سائقاً، وتم استخدام مقياس سلوك المخاطرة (من اعداد الباحثان)،

### Summary :

Traffic accidents are one of the most dangerous phenomena which hinder the development of communities, including human, economic and psychological damages..., and because of the continuous increase of the traffic accidents, many of researchers are interesting to figure out their causes. Researchers have sought to study the influential factors of the driver attitude, focusing on him as a main part in traffic, the present study aims to research if drivers have behavior of risk, and as long as there is a relationship between this latter and committing traffic accidents, recognizing the differences between the behavior of risk samples according to some variables (gender, age, family status, educational level, seniority in driving, driving license type, insurance type), within the descriptive analytical approach, the study adopted on a sample of (169) drivers of whom committed accidents, as a behavior of risk criterion was used ( prepared by researchers ). The results of this study were the decrease of behavior of risk average in the sample, and there is a relationship with statistical significance between behavior of risk and traffic accidents, as well there are statistically significant differences according to the variables of gender, age, family status, seniority in driving, driving license type, insurance type, but concerning the variable of educational level, differences were not statistically significant.

### مقدمة:

لقد شهدت المجتمعات تطورات هائلة عبر العصور نتيجة للثورات العلمية التي مر بها العالم خلال العقود الماضية، وتقدم وسائل النقل له دور كبير وهام في تقدم المجتمعات البشرية المعاصرة وتطورها، إذ كلما تقدمت المجتمعات ازداد استخدام المركبات الآلية المختلفة، حتى أضحت استخدامها ضرورة لا غنى عنها، وذلك ناشئ عن تعقد الحياة الإنسانية وتزايد حاجات الأفراد إضافة إلى حرصهم على توفير الوقت والجهد في تحقيقها، مما أدى بهم إلى استخدام وسائل نقل آلية وسريعة في الوقت ذاته لقضاء مصالحهم.

ويعد المرور الواجهة الحضارية لأي دولة من الدول وله أبعاد اقتصادية واجتماعية كثيرة، فنلاحظ تزايداً مستمراً في اقتناء الأفراد والهيئات للمركبات الآلية، ويشير العالم النرويجي **قبربالسن كارل** أنه في سنة 2008 أكثر من 850 مليون مركبة تجول مختلف شوارع وطرق العالم، وتزداد بمقدار 10% سنوياً، في مقابل نحو ستة مليارات من البشر، و ما يعني أن عدد المركبات عبر العالم يزيد على ارتفاع عدد سكان كوكب الأرض. (أحسن مبارك طالب-2012، ص4).

ولا يخفى ما في استخدام تلك المركبات من خطورة على الأفراد والأموال، فاخترع المركبة وإن ترك في نفس الانسان شعوراً بمتعة النصر العلمي على مشاق السفر، وعلى طي الزمان في بضع ساعات، فقد حول هذه النعمة إلى نقمة مستأففة أفراد المجتمع، على نحو باتت تحصد في كل يوم أنفوساً بشرية، وتسبب المآسي إضافة إلى الخسائر الاقتصادية التي تمس الدول.

فلمشكلات المرورية صور متنوعة كتلوث البيئة والاختلافات المرورية وما ينجم عنها من تأخير وقت وطاقة، حوادث المرور التي صارت مشكلة رئيسية تعاني منها معظم بلدان العالم، فليس من المبالغ فيه القول أن حوادث المرور في المجتمعات أصبحت تنافس الأمراض والأوبئة كمسببات للوفيات. كما ويشير الباحث النرويجي **قايبر ياليسون** إلى أن حوادث السيارات عبر العالم تؤدي إلى وفيات مليون ومائتي ألف نسمة كل سنة تقريباً، وإصابة خمسين مليوناً بإصابات جسدية، فيشير إلى أن المرور أصبح عبارة عن كارثة، ومن المتوقع أن يتضاعف هذا الرقم بحلول سنة 2030، بالنظر للزيادة المفرطة في عدد المركبات عبر العالم. (أحسن مبارك طالب-2012، ص6).

و مما لا شك فيه أن الحوادث المرورية في العالم العربي تفوق مثيلاتها في العالم المتقدم، فتشير المنظمة العربية للسلامة المرورية إلى أن الحصيلة السنوية لحوادث المرور في العالم العربي هي حوالي ستة وثلاثون (36) ألف قتيل، وأربعمائة ألف مصاب ويقع في العالم العربي ما يفوق النصف مليون حادث مروري سنوياً، وهو ما يؤدي إلى فقدان مواطن عربي واحد كل خمس عشرة (15) دقيقة، جراء الحوادث المرورية. وتحذر المنظمة العالمية للصحة أنه إذا استمر الوضع الحالي لحوادث المرور على ما هو عليه في المنطقة العربية، سيؤدي إلى ارتفاع عدد الوفيات والإصابات بنسبة 60% بحلول عام 2020 م، ناهيك عن الخسائر الاقتصادية لحوادث المرور والتي قدرت في العالم العربي بخمس وعشرين (25) مليار دولار سنوياً.

والجزائر مثلها مثل بقية المجتمعات العربية الأخرى، تعاني من مشكلة الحوادث المرورية، هذا مع العلم أن الجزائر وفي سنة 2011 كان بها أكبر عدد من المركبات في كل القارة الأفريقية (أكثر من خمسة ملايين مركبة)، بعد جمهورية جنوب أفريقيا. وبالاطلاع على إحصائيات حوادث المرور في الجزائر، فقد أضحت تشكل معضلة حقيقية لا تقلق الجهات المسؤولة عن المرور فقط، بل تشغل فكر الكثيرين بما فيهم عامة الناس، وبات يُصطلح على الظاهرة باسم " إرهاب الطرقات "، فمؤشر السلامة

المرورية في الجزائر يزداد سوءًا عامًا بعد عام، ما جعل الجزائر تحتل مراتب متقدمة على سلم الدول الأكثر تسجيلًا لحوادث المرور.

والحادث المروري ليس نقطة معزولة في السياق الزمني فهناك ما يسبق هذه النقطة وما يليها، وتتفق معظم الدراسات في مجال السلامة المرورية على تفسير حوادث المرور بمجموعة عوامل ما قبل الحادث وما بعده، تتفاوت بين العامل البشري المتمثل في قائد المركبة، والوعي المروري والثقافة العامة هندسة الطرق والبيئة والتخطيط الحضري والمروري والمركبة، وما يأتي بعد الحادث من تحقيق مروري وخدمات وطوارئ وخدمات طبية ومجموع هذه العوامل مجتمعة أو متفرقة تؤدي على وقوع الحادث وما يترتب عليه من بعد. (محمد سبع، عبد اللطيف بكوش، 2014، ص 183).

و هكذا فقد صار البحث في أسباب الحوادث المرورية من أكثر المشكلات جذبا لاهتمام الباحثين لما له من دلالات نظرية و تطبيقية، و من أجل ذلك يحدد المهتمون بمباحث السلامة المرورية موضوعهم ضمن حلقات ثلاث هي السائق، المركبة و الطريق، و استنادا إلى تلك الحلقات الثلاث انتظم عمل الباحثون في مجال السلامة المرورية باختلاف نظمهم و أنساقهم العلمية (الهندسية، القانونية، الإدارية، الأمنية، الطبية) على مستوى عوامل ما قبل الحادث أو على مستوى عوامل ما بعد الحادث، و لأن المؤشرات الرقمية تعزو حوادث المرور إلى العامل البشري تحديدا، فالمشكلة من وجهة نظر السيكولوجيا الاجتماعية مشكلة اجتماعية بالدرجة الأولى، و هي قائمة على سلوك قائد المركبة، فيصبح بذلك تناول المشكلة المرورية من منظور السيكولوجيا الاجتماعية مبنيا على محاولة تحليل سلوك السائقين و استقصاء ملامحه و ابعاده انطلاقا من فهم تأثير الظروف الاجتماعية المشكلة لسلوك السائق، و كشف آلية تأثير سلوك الفرد في نسيج الواقع المروري الاجتماعي.

#### 1 - مشكلة الدراسة وتساؤلاتها:

أدى تفاقم المخالفات المرورية و عدم الاكتراث بقوانين المرور إلى تزايد الاهتمام بهذا الموضوع من قبل الباحثين، و ذلك بمحاولة فهم أسباب حوادث المرور و سبل الوقاية منها، و تدل الإحصائيات الصادرة عن المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق لحوادث المرور بالنسبة للفترة ما بين 2003 و سنة 2015 أن الحوادث المرورية التي تحدث بمعدل سنوي أكثر من 38 ألف حادث، تخلف سنويا ما معدله 4120 قتيل، و أكثر من 60 ألف جريح، و حوالي 3000 آلاف معاق حركيا إعاقة دائمة، كما تشير الإحصاءات المسجلة خلال سنة 2015 أن عدد الحوادث التي وقعت بالمناطق الحضرية تمثلت في 17383 حادث، و قد بلغ عدد القتلى 828 قتيل و الجرحى 20717 جريح، و التي تم مقارنتها بنسب الحوادث لسنة 2013 و التي كانت بالزيادة في النسبة، خاصة القتلى التي وصلت إلى 4,55%. وبالنسبة للعوامل والأسباب الرئيسية لحوادث المرور في الجزائر يأتي العامل البشري في الدرجة الأولى، حيث سجلت إحصاءات سنة 2015 أن العنصر البشري احتل نسبة 91,76% من أسباب

الحوادث المسجلة، ثم يليه عامل المركبة، ثم عامل الطريق، فمن المعلوم أن العوامل البشرية يمكن أن تسهم في حوادث المرور، خصوصا سلوك القيادة الذي يعد العامل الأساسي في حوادث المرور، وفيما يخص المخالفات المرورية المرتكبة من طرف السائقين والتي تسببت في الحوادث المرورية، قد تمثلت في التجاوز الخطير بالدرجة الأولى، ثم الإفراط في السرعة، ويأتي بعده عدم احترام الأولوية، و التغيير المفاجئ للمسار دون الإشارة و هذه العوامل في مجموعها تشير إلى عدم احترام قوانين المرور.

فالمتمعن في الإحصاءات يجعلنا نتساءل عن مسببات هذه المشكلة، و المتمثلة في السائقين الذين يتحملون بسلوكياتهم الخطرة و المنافية لقواعد المرور الأسباب و العوامل المؤدية للحوادث المرورية، فهم المطالبون بالتقيد بالقواعد و الابتعاد عن ارتكاب السلوكيات الخطيرة أثناء القيادة، غير أن ما نراه في واقعنا الاجتماعي غير ذلك فنراهم لا يباليون بقواعد المرور، و يرتكبون سلوكيات خطيرة على حياة السائق وغيره من مستعملي الطريق، و هو الأمر الذي جعل الكثير من الباحثين يبحثون على مختلف العوامل و المتغيرات المؤثرة في ارتكاب سلوكيات المخاطرة لبعض الأشخاص دون غيرهم، وقد بينت بعض الدراسات وجود علاقة مستديمة بين الاصطدامات و مخالفات قوانين السير، و انتهاك قواعد ممارسة القيادة التعاونية المأمونة، فكثير من السائقين لديهم اقتناع بأن سلوك القيادة المخاطر لا ينتج عنه اصطدامات.

كما وقد هدفت بعض الدراسات كدراسة السيف خالد و آل شارع عبد الله إلى تحديد و تحليل الخصائص النفسية و الاجتماعية لسلوك السائقين و التعرف على التصرفات و العادات الشائعة و المسيية لحوادث المرور، و طورت الدراسة لذلك مقاييس لتحليل سلوك القيادة حيث كشفت الدراسة عن وجود نمط عام لسلوك قيادة السيارات يتسم بالميل إلى المخاطرة و عدم اتباع قواعد السلامة المرورية والأمان وآداب المرور، و أن هناك ارتباط قوي بين هذا النمط السلوكي و ارتفاع معدلات الحوادث و المخالفات المرورية التي تقع في الشوارع و الطرقات، كما كشفت الدراسة عن معدل للمخاطرة أعلى و تعرض للحوادث أكبر بين الشباب من السائقين و صغار السن و انتشار نسبة أعلى من المخالفات المسببة للحوادث.

وتوصل النافع و السيف (1988) إلى وجود عوامل تدخل ضمن الاستعداد نحو المخاطرة، و تظهر في الوعي و الإرادة مع المعرفة بالأخطار متمثلة في السياقة غير المنضبطة و يشمل الإسراع المفاجئ بعبور الإشارة قبل غلقها، الانطلاق بمجرد غلق الإشارة المعاكسة، التوقف بالمركبة لمشاهدة حادث على الطريق، و على العموم فعندما يكون الفرد واع بخطرة ما بفعله كالسرعة الزائدة او عدم احترام الإشارة او التجاوز غير النظامي، و اقدمه على ارتكاب هذه المخالفات يعتبر أحد عناصر الاتجاه نحو المخاطرة، أي الرغبة في المخاطرة رغم الوعي بالنتائج التي تترتب عنها، إذ يعتبر جليفورد Guliford سلوك

المخاطرة سمة معرفية في الشخصية ذات الوجهة الاجتماعية تحدد نشاط و تفاعل الفرد في المواقف الاجتماعية المختلفة، حيث يظهر في ضوء عدم توفر المعلومات دور المخاطرة من خلال ممارسة الفرد لبعض النشاطات المختلفة، و كما و يرى دالزيال و جوب Dalziel & Job (1997) أن هناك تأثير

لدرجة المخاطرة على ارتكاب الحوادث، و هناك جوانب أخرى للاتجاه نحو المخاطرة في سيطرة المركبات، كما هي الحال بالنسبة لبعض الافراد الذين لديهم اتجاه سلبي نحو حزام الامن أو الشعور بالتقيد للحرية عند الالتزام بالقواعد أو تعليمات المرور، حيث يعتبر تكرار هذه التصرفات كأحد أهم أسباب الحوادث. (بوظيفة حمو، وآخرون، 2010، ص: 12).

و في نفس السياق قامت كلور و تونر (McClure & Tuner (2003) بدراسة حول سلوك المخاطرة لدى الشباب، حيث أوضحوا أن سلوك المخاطرة يمكن أن يفسر العواقب المرتفعة لحوادث المركبات الخاصة بالسائقين الذكور من الشباب، و حاولوا من خلال هذه الدراسة معرفة إلى أي مدى يمكن أن تفسر الاختلافات في سلوك المخاطرة و الاختلافات في مستوى الحوادث حسب السن و الجنس، حيث أظهر التحليل أن متوسط نتائج الذكور كانت أعلى مما هو عند الإناث في كل من: العدوانية، البحث عن الاثارة و تقبل المخاطرة بشكل عام، كما بين تحليل الانحدار لمختلف العوامل أن عدد الذكور هو ضعف عدد الإناث الذين قاموا بحادث واحد و ثلاث مرات للذين صرحوا بوقوعهم في حادثين أو أكثر، وقد وجد الباحثان كذلك أن السائقين من الفئة العمرية 17 إلى 29 سنة و الذين صرحوا بوقوعهم في حادث واحد هم ضعف الأشخاص من ذوي العمر الذي يفوق 50 سنة، و بالتالي يمكن أن تفسر زيادة المخاطرة لدى السائق بالسن و الجنس.

و لقد بينت العديد من الدراسات أن نسبة إقدام الذكور على المخاطرة أكثر من نسبة الإناث، وقد بين لوكرمان و كولمان (Luckerman & Kuhlman (1996 أن الذكور أكثر مخاطرة مقارنة بالإناث إذ يبحثون عن الاثارة و المتعة، كما بينت العديد من الدراسات وجود علاقة ارتباط بين سلوك المخاطرة و صغار السن من الراشدين، حيث يرى ميلر (Miller (1999، أن المراهقين يقدمون على سلوك المخاطرة لأن المراهق يبحث عن تطوير هويته أفكاره و معتقداته، أما عن المخاطرة و الحالة العائلية فقد ارتبط سلوك الإقدام على المخاطرة بالعزاب. (بوظيفة حمو، وآخرون، 2010، ص: 14).

كما ونجد مساهمات البحوث النفس الاجتماعية تحاول تفسير سلوكيات المخاطرة في ارتكاب حوادث المرور في إطار النماذج الاجتماعية المعرفية كنظرية السلوك المخطط ونظرية المعتقدات الصحية، حيث تساعد هذه النظريات في محاولة تطبيق ابعاد سلوك الخطر في السياقة واعتماد سلوك الوقاية الذاتية، كما يتم الاعتماد على أهمية تقييم التقدير الذاتي للأشخاص إزاء الخطر وعلاقته بالمحيط، واعتماد السائقون خطوات لتجنب أنفسهم خطورة الحوادث المرورية، وفهم أهمية التقدير الذاتي للسائقين نحو المخاطرة. (الصالح ابركان، توفيق برغوتي، 2015، ص: 171).

هكذا يتضح من خلال كل ما سبق أن موضوع سلوك المخاطرة جد متشعب، وقد تم تناوله من عدة جوانب مختلفة انتهت في مجملها إلى ابراز أهميته في تحديد نشاط وتفاعل الفرد في المواقف الاجتماعية المختلفة، وكذا الدور الكبير الذي يمكن ان يساهم به هذا العامل في وقوع حوادث المرور.

لذا يطرح التساؤل عما إذا كان هناك مستويات عليا في سلوك المخاطرة لدى السائقين؟ وهل توجد علاقة بين عدد حوادث المرور المرتكبة ومستوى سلوك المخاطرة لدى السائقين؟ ومدى علاقة سلوك الاقدام على المخاطرة ببعض الخصائص الفردية كالجنس، والسن، والحالة الاجتماعية، والمستوى التعليمي، وكذا نوع المهنة، ونوع رخصة السياقة، ونوع التامين؟

2 - فرضيات الدراسة:

- 1- هناك مستويات عليا في سلوك الاقدام على المخاطرة لدى السائقين.
  - 2- توجد علاقة ارتباط ذات دلالة احصائية بين سلوك المخاطرة وعدد الحوادث المرتكبة لدى السائقين.
  - 3- توجد فروق ذات دلالة إحصائية في سلوك الاقدام على المخاطرة تعزى إلى متغير الجنس.
  - 4- توجد فروق ذات دلالة إحصائية في سلوك الاقدام على المخاطرة تعزى إلى متغير السن.
  - 5- توجد فروق ذات دلالة إحصائية في سلوك الاقدام على المخاطرة تعزى إلى متغير الاقدمية في السياقة.
  - 6- توجد فروق ذات دلالة إحصائية في سلوك الاقدام على المخاطرة تعزى إلى متغير الحالة العائلية.
  - 7- توجد فروق ذات دلالة إحصائية في سلوك الاقدام على المخاطرة تعزى إلى متغير المستوى التعليمي.
  - 8- توجد فروق ذات دلالة إحصائية في سلوك الاقدام على المخاطرة تعزى إلى متغير نوع رخصة السياقة.
  - 9- توجد فروق ذات دلالة إحصائية في سلوك الاقدام على المخاطرة تعزى إلى متغير نوع التامين.
- 3 - أهمية و أهداف الدراسة:

تكمن الأهمية النظرية للدراسة الراهنة في ندرة الدراسات و الأبحاث التي تناولت المشكلة المرورية التي أصبحت تؤرق الحياة الاجتماعية، و انعكست آثارها على كل المؤسسات الاجتماعية، و التعرف على أهمية سلوكيات المخاطرة التي يرتكبها السائقون، و علاقتها بارتكاب الحوادث المرورية، في حين تأتي الأهمية التطبيقية في ان هناك اهتمام بظاهرة الحوادث المرورية لما تخلفه من مآسي عديدة على الفرد و المجتمع، لذا كان من الضروري التعرف على أهم العوامل التي تجعل السائق يرتكب السلوكيات التي تتسبب في حدوث المخاطر، و استغلال ذلك قصد محاولة اقتراح بعض الحلول العملية التي قد تسهم في التقليل من حدة المشكلة المرورية خاصة فيما يتعلق بالسائقين.

لذلك تهدف الدراسة الراهنة إلى التعرف على إحدى المشكلات العامة التي يعاني منها المجتمع وهي كثرة الحوادث المرورية، ومحاولة ربطها بسلوك الاقدام على المخاطرة، وعليه تركز الدراسة الحالية على الأهداف التالية:

- التعرف على مستوى سلوك المخاطرة لدى السائقين.

- إبراز علاقة سلوك الاقدام على المخاطرة على ارتكاب الحوادث المرورية.
- دراسة الفروق بين السائقين في سلوك المخاطرة حسب الخصائص الفردية.
- الالمام بأهمية السائق في حركة المرور، وتوعيتهم بأهمية الالتزام بسلوك السياقة الصحي وعدم التهاون، وذلك لما يمكن أن يتسبب به هذا التهاون من مجازر على الطرقات.
- 4 - تحديد مفاهيم الدراسة:

**1-4- حوادث المرور:** يمكن تعريف الحادث المروري على أنه: واقعة تحدث بدون تدبير سابق، بسبب توفر ظروف معينة يحتمل وقوعها، وينتج عنها نتائج سيئة وغير مرغوب فيها، ويقصد بها جميع الحوادث التي تنتج عنها أضرار مادية أو جسمية جراء استعمال المركبة، وهي كل واقعة ينجم عنها وفاة أو إصابة أو خسارة في الممتلكات، بدون قصد سابق. (مقرن سعود مطني الرشيد، 2010، ص 8). و يرى آخرون بلؤها جميع الحوادث التي ينتج عنها ازهاق للأرواح و إصابات في الأجسام أو خسائر في الأموال أو جميع ذلك من جراء استعمال المركبة. (عبد الجليل، السيف، 1986، ص 133). و عليه نقصد بالحادث المروري كل الإصابات الناجمة عن استخدام السيارة أثناء سيرها، وينتج عنها آثار مدمرة للأرواح أو الممتلكات.

#### 4-2- سلوك المخاطرة:

**4-2-1- تعريف السلوك:** يعرف السلوك بأنه " كل الأفعال و النشاطات التي تصدر عن الفرد ظاهرة كانت أم غير ظاهرة". (جمال الخطيب، 1994، ص 16). فكل ما يصدر عن الانسان من نشاط أو حركة أو تفكير هو سلوك، سواء كان داخليا أو خارجيا، إراديا أو غير إرادي.

**4-2-2- تعريف سلوك المخاطرة:** يعرفه عبد الحميد بأنه: قرار يتخذه الفرد بناء على عوامل نفسية واجتماعية، ويحقق به المكاسب المادية والاجتماعية ما لا يمكن لقرار آخر أن يحققه. (ختام إسماعيل السحار، 2002، ص 22).

وعليه نعرف سلوك الاقدام على المخاطرة بأنه القابلية للاستجابة المغامرة في شتى المواقف

الاجتماعية أثناء السياقة، ويمكن قياسه بواسطة مقياس سلوك المخاطرة الذي يعده الباحثان.

**4-3- السائق:** أو كل شخص حائزاً على رخصة القيادة، ومؤهلاً لقيادة المركبة بصفة قانونية وفق ما ينص عليه قانون المرور.

**4-4- السيارة:** Automobile يعود أصل كلمة Automobile إلى أصلين، فالقسم الأول من الكلمة auto يوناني يعني ذاتي، والقسم الثاني mobile لاتيني يعني متحرك أو ذاتي الحركة، وتعني هذه الكلمة منذ 1980م مجموعة وسائل المواصلات ذوات المحرك بالعجلات والتي تمكن الانسان من التنقل برا.

كما يمكن إطلاق مصطلح المركبة والتي تعرف بأنها: "وسيلة نقل أو جر آلية، وتعتبر صلاحية المركبة من العناصر الرئيسية والمهمة لضمان السلامة المرورية، والسائق هو المسؤول الأول و الأخير عن هذه الصلاحية و ذلك بإجراء الفحوصات الدورية و تفقد التجهيزات الفنية مثل الإضاءة و الفرامل و المقود و غيرها. (يوسف محمد عبده، 1994، ص13).

#### 5 - محددات الدراسة:

تتحدد الدراسة الراهنة بحدود الموضوع الذي تتناوله والمتمثل في سلوك المخاطرة وعلاقته بارتكاب الحوادث المرورية لدى السائقين، وبعينة البحث التي تضم (169) سائق، كما يتحدد ميدان الدراسة الراهنة في الولايات الثلاث التالية: قلمة، عنابة، قسنطينة.

#### 6 - منهجية الدراسة وإجراءاتها:

##### 6-1- منهج الدراسة: تم الاعتماد على المنهج الوصفي التحليلي، وذلك لوصف وتشخيص مشكلة

البحث بهدف لفت النظر إلى أبعاد هذه الظاهرة، والعواقب المترتبة عليها والتي باتت مشكلة تآرق هياكل المجتمع، ووصف السلوكيات المرورية للسائقين، وربطها بالعوامل المؤدية لارتكاب الحوادث المرورية.

##### 6-2- عينة الدراسة: تكونت عينة الدراسة من 169 سائق، تم اختيارهم بطريقة قصدية من مناطق

متباينة، علما بأنه تم توزيع 250 استمارة استرجعت منها 203 فقط، و بعد فرزها تم الغاء 34 استمارة

نظرا لعدم صلاحيتها للمعالجة، ويبين الجدول ( 1 ) بعض خصائص أفراد عينة الدراسة الحالية، حيث

يتضح من خلاله ان حوالي 62.7% من افراد عينة الدراسة ذكورا، لتبقى 37.3% تشكل نسبة الاناث،

و قد يرجع ذلك إلى وجود سائقين ذكور أكثر من الاناث، و يظهر من خلال نفس الجدول ان افراد العينة

يتوزعون على عامل السن بشكل اعتدالي إلى حد ما، حيث يلاحظ ان أغلب النسب المرتفعة لسن أفراد

العينة تتمركز في الفئات الوسطى، إذ تشكل فئة الشباب من 21 إلى 30 سنة نسبة 38.5 %، ليأتي

متوسط سن من 31 إلى 40 سنة بنسبة 25.4% و الكهول من 41 إلى 50 سنة بنسبة 14.8 %، ثم

فئة 51 إلى 60 سنة بنسبة 10,7 %، ثم فئة 18 إلى 20 سنة و فئة الأكبر من 60 سنة بنسبة 5.3

% لكل منهما، أما بالنسبة للأقدمية في السياقة، فانه يتبين من خلال نفس الجدول أن 34.3 % من

عينة الدراسة ينتمون لفئة 0 إلى 5 سنوات، ثم تليها فئة 11 إلى 20 سنة بنسبة 27.8 %، أما فئة 6

إلى 10 سنوات فتمثلت في نسبة 18.9 %، لتأتي فئة 21 إلى 30 سنة ، والأكثر من 30 سنة بنسبة

9.5 % لكل منهما، كما أن هناك تقاربا بين أفراد العينة في توزيعهم حسب الحالة العائلية، حيث تمثل فئة

المتزوجين 48.5 % و فئة العزاب 35.5 %، في حين تشكل نسبة المطلقين 10,7%، و نسبة الارامل

5.3 % فقط، و هذا التوزيع يتماشى مع فئات عامل السن التي تشكل نسبة الشباب بها حوالي 40 %،

هذا بالإضافة إلى أن الجدول (1) يبين ان نسبة 40.8 % من أفراد العينة لديهم مستوى ثانوي، تليهم نسبة 37.3 % لديهم مستوى جامعي، ثم 21.9 % لديهم مستوى دون الثانوي، الامر الذي يؤكد بصفة عامة ارتفاع المستوى التعليمي لأفراد العينة.

زيادة على ما سبق فانه يتبين من خلال الجدول (1)، بان أفراد عينة الدراسة يتوزعون على مهن مختلفة، حيث يلاحظ بان نسبة الموظفين تأتي في المرتبة الأولى بنسبة 33.1 %، تليها فئة السائقين بنسبة 21.9 %، ثم فئة المهن الحرة بنسبة 17.2 %، لتتوالى بعد ذلك الفئات الأخرى بنسب متباينة، الامر الذي يؤكد تنوع أفراد العينة حسب نوع المهنة.

أما عن نوع رخصة السياقة فقد بينت النتائج بان أفراد العينة يتوزعون على مختلف فئات انواع رخصة السياقة لكن بتباين كبير، حيث تتصدرها فئة رخصة السياقة من نوع (ب) في المرتبة الأولى بنسبة 81.7 %، تليها نوع (د) بنسبة 9.5 %، ثم نوع (ج) بنسبة 8.9 %، أما عن نوع التأمين فيتبين من خلال نفس الجدول أن 58.6 % من أفراد العينة لديهم تأمين الاضرار و التصادم، لتبقى نسبة 41.4 % لديهم تأمين كل الاضرار.

الجدول رقم (1) يبين خصائص عينة الدراسة.

المستوى التعليمي			الحالة العائلية			الأقدمية في السياقة					السن					الجنس		الخصائص			
دون الثانوي	ثانوي	جامعي	أعزب	متزوج	مطلق	أرمل	0 - 5 سنوات	6 - 10 سنوات	11 - 20 سنة	21 - 30 سنة	أكثر من 30 سنة	من 18 - 20 سنة	21-30 سنة	31-40 سنة	41-50 سنة	51-60 سنة	أكبر من 60 سنة	ذكور	إناث	ن	%
37	69	63	60	82	18	9	58	32	47	16	16	9	65	43	25	18	9	106	63	ن	%
21,9	40,8	37,3	35,5	48,5	10,7	5,3	34,3	18,9	27,8	9,5	9,5	5,3	38,5	25,4	14,8	10,7	5,3	62,7	37,3	ن	%
المستوى التعليمي			الحالة العائلية			ملكية السيارة		نوع التأمين		نوع رخصة السياقة		نوع المهنة					الخصائص				
دون الثانوي	ثانوي	جامعي	أعزب	متزوج	مطلق	مهنية	أفراد الأسرة	لك	كل الأضرار والتصادم	نوع د	نوع ج	نوع ب	سائق	بدون مهنة	مقاعد	مهنة حرة	موظف	طالب	ن	%	
37	69	63	60	82	18	34	55	80	99	16	15	138	37	17	12	29	56	18	ن	%	
21,9	40,8	37,3	35,5	48,5	10,7	20,1	32,5	47,3	58,6	9,5	8,9	81,7	21,9	10,1	7,1	17,2	33,1	10,7	ن	%	

### 6-3- أداة الدراسة:

من خلال الإطار النظري والدراسات السابقة الخاصة بسلوك الاقدام على المخاطرة لدى السائق، و بعد اجراء عملية مسح للأدوات المتوفرة لقياس متغيرات هذا البحث، أمكن تحديد بعض المقاييس المناسبة، و تصميم و اعداد مقياس يتناسب و طبيعة الدراسة.

#### 6-3-1- وصف مقياس سلوكم الاقدام على المخاطرة: يتلخص الهدف من اعداد مقياس سلوك

المخاطرة لدى السائق في الحصول على استبيان موضوعي ومقنن على درجة من الثبات والصدق، وذلك لاستخدامه في القياس، وبعد جمع مختلف المقاييس والاختبارات الموجودة لقياس سلوك المخاطرة، تم تصميم الاستبيان في صورته الأولية حيث اشتمل على 50 بندا، بالإضافة إلى مجموعة من الأسئلة تدور حول المعلومات الشخصية، وأثناء بناء المقياس تمت مراعات ما يلي:

- أن تعبر مفردات المقياس على سلوكات المخاطرة.
- أن تكون المفردات والعبارات بسيطة ومحددة من حيث المعنى، ولا تحمل سوى معنى واحدا واضحا.

- أن تكون المفردات مستمدة من واقع حياة السائق الجزائري.
- تم وضع طريقة واضحة للإجابة لكل عبارة بحيث يجيب السائق باختيار إجابة واحدة من الإجابات الخمس المقترحة عليه حول مدى تكرار السلوك.

#### 6-3-2- الخصائص السيكومترية للمقياس:

##### أ - صدق المقياس:

-**الصدق الظاهري:** قام الباحثان بعرض المقياس في صورته الاولية على مجموعة من الأساتذة

الجامعيين المتخصصين في علم النفس و علم الاجتماع، في كل من جامعتي باجي مختار عنابة، و 8 ماي 45 قالمة من اجل التعرف على صدق المحكمين، و قد طلب من كل محكم تحديد وضوح كل فقرة و ملاءمتها للقياس بوجه عام، كما وقد طلب من كل محكم حذف او إضافة فقرات أخرى اذا رأى أن ثمة فقرات لم ترد في المقياس، و قد أخذت بعين الاعتبار بعض ملاحظات المحكمين حول تعديل الصياغة اللغوية لبعض البنود، واتفق المحكمون على سلامة الاختبار حيث تم تأكيدهم على أن الاختبار يعد صالحا للقياس و يتناسب مع البيئة الجزائرية.

-**الصدق التمييزي:** قام الباحثان بحساب صدق المقياس بطريقة الصدق التمييزي(المقارنة الطرفية)،

بعد أن تم ترتيب التوزيع من أعلى درجة إلى أقل درجة، تم اختيار مجموعتين من طرفي التوزيع تمثل أحدهما 27 % من الأفراد الذين حصلوا على أعلى الدرجات، و ثانيهما 27 % من الذين حصلوا على

أدنى الدرجات، ثم تمت مقارنة المتوسطات الحسابية و الانحرافات المعيارية، و حسبت قيمة (ت) للفرق بين المتوسطات، و تلخص النتائج في الجدول رقم (2).

جدول (2) قيمة (ت) لدلالة الفرق بين المجموعة العليا و المجموعة الدنيا.

المجموعة	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	قيمة ت	مستوى الدلالة
العليا	193,20	20,253	12,516	0,000
الدنيا	97,50	27,552		

يتبين من خلال الجدول (2) أن قيمة (ت) بلغت 12,516 بمستوى دلالة 0,000، وهي دالة احصائيا، مما يدل على أن المقياس له القدرة التمييزية بين المجموعتين العليا و الدنيا، مما يدل على صدقه.

- **صدق التكوين**: قام الباحثان بحساب صدق التكوين أي ارتباط كل بند بالدرجة الكلية للمقياس، و كانت معاملات الارتباط المتحصل عليها تتراوح بين ( 0,664 و 0,985)، و تعتبر جميعها دالة احصائيا عند مستوى 0,01، و الذي يدل على صدق المقياس.

**ب- ثبات المقياس:**

- **الثبات بطريقة ألفا كرونباخ**: قام الباحثان بحساب ثبات المقياس بطريقة ألفا كرونباخ، والذي بلغ 0,992 و يعتبر دالا احصائيا، مما يجعل المقياس يتمتع بدرجة عالية من الثبات، و بالتالي يمكن الوثوق في نتائجه لأنها تتميز بدرجة عالية من الاستقرار و الموثوقية.

- **الثبات بطريقة التجزئة النصفية**: حيث يتكون النصف الأول من البنود التي تحمل الأرقام الفردية، بينما يتكون النصف الثاني من البنود الزوجية، و تم حساب معامل الارتباط بين جزئي الاستبيان، و تحصل الباحثان على ثبات قدره 0,993، و بعد استعمال معادلة سبيرمان براون تحصل الباحثان على ثبات قدره 0,996 عند مستوى الدلالة 0,01 في الحالتين، و الذي يجعل المقياس يتمتع بدرجة عالية من الثبات.

**6-3-3- تنقيط الاستبيان**: تم تنقيط بنود مقياس سلوك المخاطرة بطريقة سلم ليكرت (Likertt) المتمثل في 5 درجات، حيث يطلب من المفحوص اختيار إجابة من 5 بدائل، و التي تنقط على النحو التالي: تنقط العبارات السلبية كما يلي: أبدأ (1)، نادرا (2)، أحيانا (3)، غالبا (4)، دائما (5). أما العبارات الإيجابية تنقط كما يلي: أبدأ (5)، نادرا (4)، أحيانا (3)، غالبا (2)، دائما (1).

**6-4- الأساليب الإحصائية المستخدمة في الدراسة**: من أجل تحليل نتائج البحث وفقا لأهدافه و فروضه، تم استخدام الأساليب الإحصائية في الدراسة الراهنة منها: النسب المئوية، المتوسط الحسابي، الانحراف المعياري، معامل الارتباط، اختبار ت للفرق، اختبار كاي تربيع، و اختبار تحليل التباين الأحادي، و تم الاستعانة ببرنامج SPSS 23.0 لاجراء هذه الاختبارات الإحصائية.

## 7 - عرض و تحليل و مناقشة النتائج:

## 7-1- عرض و تحليل نتائج فرضيات الدراسة:

1 - عرض نتائج الفرضية الأولى: تنص الفرضية على أن هناك مستويات عليا في سلوك الاقدام

على المخاطرة لدى السائقين.

الجدول (3): اختبار (ت) لمجموعة واحدة.

المتغير	عدد العينة	المتوسط النظري	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	قيمة (ت)	الدالة الاحصائية
سلوك المخاطرة	169	150	140,60	53,819	- 2,271	0,024

نلاحظ من الجدول رقم (3) أن المتوسط الحسابي لسلوك المخاطرة لعينة الدراسة هو 140.60، و الفرق بين المتوسط النظري للمقياس والمتوسط الحسابي هو -9.402، والانحراف المعياري قدر بـ 53.819، و يتبين من خلال الجدول أن  $\text{sig} = 0.024$  و هي أقل من 0.05 فهي دالة احصائية، ومتوسط سلوك المخاطرة لا يساوي المتوسط النظري للمقياس، فنجد أن قيمة  $t = -2,271$  وهي قيمة سالبة، أي أن متوسط العينة أقل من المتوسط النظري على المقياس، وبالتالي مستوى سلوك الاقدام على المخاطرة لدى عينة الدراسة منخفض.

## 2- عرض نتائج الفرضية الثانية : تنص الفرضية الثانية على أنه توجد علاقة ارتباط ذات دلالة

احصائية بين سلوك الاقدام على المخاطرة وعدد الحوادث المرتكبة لدى السائقين.

الجدول (4): يوضح معامل ارتباط بيرسون.

	عدد الحوادث	المجموع
عدد الحوادث	1	,555**
Corrélation de Pearson		,000
Sig. (bilatérale)	169	169
N		
المجموع	,555**	1
Corrélation de Pearson	,000	
Sig. (bilatérale)	169	169
N		

الارتباط يكون دال عند مستوى الدلالة (0.01).

وعليه من الجدول رقم (4) نلاحظ أن معامل ارتباط بيرسون مساوي لـ 0.555 وهو أكبر من 0،

وبالتالي توجد علاقة ارتباط موجبة بين سلوك الاقدام على المخاطرة وعدد الحوادث المرتكبة، والدلالة الاحصائية 0.000 وهي أقل من 0.05، والذي يدل على الارتباط القوي بين المتغيرين، وبالتالي يمكننا القول أنه توجد علاقة ارتباط دالة احصائية بين سلوك الاقدام على المخاطرة و عدد الحوادث المرتكبة لدى السائقين.

## 3- الفرضية الثالثة : والتي تنص على أنه توجد فروق ذات دلالة إحصائية في سلوك الاقدام

على المخاطرة تعزى إلى متغير الجنس.

الجدول رقم (5): لمعرفة الفروق في سلوك المخاطرة حسب متغير الجنس.

اختبار T		اختبار Levene		الانحراف المعياري	المتوسط	عدد الأفراد	الجنس
الدلالة الاحصائية	درجة الحرية	قيمة T	الدلالة الاحصائية				
0,000	167	5,086	0,216	1,545	52,242	106	ذكور
					47,126	63	إناث

يتضح من خلال الجدول رقم (5) أن متوسط عينة الذكور مساوي لـ 155.41 بانحراف معياري 115.68، في حين بلغ متوسط عينة الإناث 155.68 بانحراف معياري 115.68، كما يتضح من الجدول أن قيمة اختبار ليفين لتساوي التباينات هي  $f=1.545$  و مستوى دلالتها 0.216 و هذا يبين أن تباين العينتين غير متساوي، و بلغت قيمة ت 5.086 و مستوى دلالتها الاحصائية 0.000 و هو أقل من 0.05، و بذلك فإن مستوى سلوك المخاطرة غير متساوي عند العينتين، و بالتالي توجد فروق ذات دلالة إحصائية في سلوك الاقدام على المخاطرة بين الجنسين لصالح الذكور.

**4- الفرضية الرابعة :** والتي تنص على أنه توجد فروق ذات دلالة إحصائية في سلوك الاقدام

على المخاطرة تعزى إلى متغير السن.

الجدول رقم (6) اختبار Kruskal-Wallis لمعرفة الفروق في سلوك المخاطرة حسب متغير السن.

الدلالة الاحصائية	درجة الحرية	كا	الانحراف المعياري	المتوسط	عدد الافراد	الفئات العمرية
000.	5	60.126	58.091	152.56	9	من 18-20 سنة
			42.331	176.48	65	من 21-30 سنة
			48.335	134.09	43	من 31-40 سنة
			40.551	108.36	25	من 41-50 سنة
			6.182	82.28	18	من 51-60 سنة
			52.855	106.78	9	أكبر من 60 سنة

من خلال الجدول رقم (6) نلاحظ أن المتوسط الحسابي لمجموعة فئة سن 18 إلى 20 سنة بلغ 152.62، بانحراف معياري 58.09، و متوسط فئة 21 إلى 30 سنة بلغ 176.48 بانحراف معياري 42.33، كما بلغ متوسط فئة 31 إلى 40 سنة 134.09 بانحراف معياري 48.335، كما و كان متوسط فئة 41 إلى 50 سنة 108.36 و انحراف معياري بلغ 40.55، و متوسط فئة 51 إلى 60 82.28 و انحراف معياري 6.18، ثم تأتي فئة الأكبر من 60 سنة بمتوسط 106.78 و انحراف معياري 52.85، و قد بلغت قيمة كاي تربيع  $X^2=60.126$ ، بمستوى دلالة 0.000 و هو أقل من 0.05 فهي دالة، لذلك يمكن القول أنه توجد فروق ذات دلالة احصائية في سلوك الاقدام على المخاطرة تعزى إلى متغير السن.

**5- الفرضية الخامسة :** و تنص الفرضية أنه توجد فروق ذات دلالة إحصائية في سلوك الاقدام على

المخاطرة تعزى إلى متغير الاقدمية في السياقة.

الجدول رقم (7) اختبار كروسكال واليس لمعرفة الفروق في سلوك المخاطرة حسب متغير الأقدمية في السياقة.

الأقدمية في السياقة	عدد الأفراد	المتوسط	الانحراف المعياري	كا <sup>2</sup>	درجة الحرية	الدالة الاحصائية
0 – 5 سنوات	58	171.07	49.852	46.381	4	000.
6-10 سنوات	32	159.25	47.584			
11-20 سنة	47	122.85	44.044			
21-30 سنة	16	95.69	35.111			
أكثر من 30 سنة	16	89.88	30.34			

من خلال الجدول رقم (7) نلاحظ أن المتوسط الحسابي لفئة الأقدمية في السياقة من 0 إلى 5 سنوات بلغ 171.07، بانحراف معياري 49.852، و متوسط فئة 6 إلى 10 سنوات بلغ 159.25 بانحراف معياري 47.584، كما بلغ متوسط فئة 11 إلى 20 سنة 122.85 بانحراف معياري 44.044، كما و كان متوسط فئة 21 إلى 30 سنة 95.69 و انحراف معياري بلغ 35.111، و متوسط فئة الأكثر من 30 سنة بمتوسط 89.88 و انحراف معياري 30.34، و قد بلغت قيمة كاي تربيع  $X^2 = 46.381$ ، بمستوى الدلالة الاحصائية .0000 و هو أقل من 0.05 فهي دالة احصائياً، لذلك يمكن القول أنه توجد فروق ذات دلالة احصائية في سلوك الاقدام على المخاطرة تعزى إلى متغير الأقدمية في السياقة.

7 -الفرضية السادسة : توجد فروق ذات دلالة إحصائية في سلوك الاقدام على المخاطرة

تعزى إلى متغير الحالة العائلية.

الجدول رقم (8): اختبار كروسكال واليس لمعرفة الفروق في سلوك المخاطرة حسب متغير الحالة العائلية.

الحالة العائلية	عدد الأفراد	المتوسط	الانحراف المعياري	كا <sup>2</sup>	درجة الحرية	الدالة الاحصائية
أعزب	60	165,42	51,442	32,193	3	000,
متزوج	82	134,38	49,640			
مطلق	18	116,50	52,720			
أرمل	9	80,00	500,			

من خلال الجدول رقم (8) نلاحظ أن المتوسط الحسابي لمجموعة أعزب بلغ 165.42 بانحراف معياري 51.442، و متوسط متزوج بلغ 134,38 بانحراف معياري 49,640، كما و كان متوسط مطلق 116,50 وانحراف معياري 52,720، فيما بلغ متوسط أرمل 80,00 بانحراف معياري 500، و قد بلغت قيمة كاي تربيع  $X^2=32.193$ ، بمستوى دلالة 0.000 و هو أقل من 0.05 و هي دالة احصائياً، لذلك يمكن القول أنه توجد فروق ذات دلالة احصائية في سلوك الاقدام على المخاطرة تعزى إلى متغير الحالة العائلية.

8 -الفرضية السابعة: توجد فروق ذات دلالة إحصائية في سلوك الاقدام على المخاطرة تعزى إلى

المستوى التعليمي.

الجدول رقم (9): اختبار Anova لمعرفة الفروق في سلوك المخاطرة حسب متغير المستوى التعليمي.

الدالة الاحصائية	قيمة (ف)	متوسط المربعات	درجة الحرية	مجموع المربعات	مصدر التباين
,712	,341	995,415	2	1990,830	بين المجموعات
		2819,384	166	484617,809	داخل المجموعات
			168	486608,639	الكلية

من خلال معطيات الجدول رقم ( 9 )  $F=0.341$  وبلغت دلالتها  $\text{sig}= 0.712$  وهي أكبر من  $0,05$ ، فهي غير دالة احصائياً، و بالتالي فان متوسطات المجموعات متساوية، و مه لا توجد فروق ذات دلالة إحصائية في سلوك المخاطرة لدى السائقين تعزى لمتغير المستوى التعليمي.

**8- الفرضية الثامنة:** توجد فروق ذات دلالة إحصائية في سلوك الاقدام على المخاطرة تعزى إلى متغير نوع رخصة السياقة.

الجدول رقم (10) اختبار كروكسال واليس لمعرفة الفروق في سلوك المخاطرة حسب متغير نوع رخصة السياقة.

الدالة الاحصائية	درجة الحرية	كا <sup>2</sup>	الانحراف المعياري	المتوسط	عدد الأفراد	نوع رخصة السياقة
001,	2	14.331	53,652	139,87	138	نوع أ
			12,746	93,20	15	نوع ب
			31,681	191,31	16	نوع ج

من خلال الجدول رقم (10) نلاحظ أن المتوسط الحسابي لمجموعة الرخصة نوع أ بلغ  $139,87$  بانحراف معياري  $53.652$ ، ومتوسط رخصة نوع ب بلغ  $93,20$  بانحراف معياري  $12,746$ ، كما و كان متوسط مجموعة نوع الرخص ج  $191,31$  وانحراف معياري  $31,681$ ، و بلغت قيمة كاي تربيع  $X^2= 14.331$ ، بمستوى دلالة  $0.000$  و هو أقل من  $0.05$  فهي دالة احصائياً، و عليه نقول أنه توجد فروق ذات دلالة احصائية في سلوك الاقدام على المخاطرة تعزى إلى متغير نوع رخصة السياقة.

**9-الفرضية التاسعة:** توجد فروق ذات دلالة إحصائية في سلوك الاقدام على المخاطرة تعزى إلى متغير نوع التأمين.

الجدول رقم (11) اختبار كروكسال واليس لمعرفة الفروق في سلوك المخاطرة حسب متغير نوع رخصة السياقة.

اختبار T			اختبار Levene		الانحراف المعياري	المتوسط	عدد الافراد	نوع التأمين
الدالة الاحصائية	درجة الحرية	قيمة T	الدالة الاحصائية	F				
003,	167	-3,041	,234	1,424	50,257	126,16	70	كل الأضرار
					54,155	150,81	99	الاضرار و التصادم

يتضح من خلال الجدول رقم ( 11 ) أن متوسط عينة نوع تأمين كل الأضرار يبلغ  $126,16$  بانحراف معياري  $50,257$ ، في حين بلغ متوسط عينة نوع تأمين الاضرار و التصادم  $150,81$  بانحراف معياري  $54,155$ ، كما يتضح من الجدول أن قيمة اختبار ليفين لتساوي التباينات هي  $f=1,424$

مستوى دلالتها 0,234 و هذا يبين أن تباين العينتين غير متساوي، و بلغت قيمة  $T = -3,041$  و مستوى دلالتها الاحصائية 0.000 و هو أقل من 0.05، و بذلك فإن مستوى سلوك المخاطرة غير متساوي عند العينتين، و بالتالي توجد فروق ذات دلالة إحصائية في سلوك الاقدام على المخاطرة تعزى لمتغير نوع التأمين.

### 7-2- مناقشة وتفسير النتائج:

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

لقد جاءت هذه الدراسة غير متوافقة مع ما افترضه الباحثان في بداية البحث، حيث لوحظ أن مستوى المخاطرة لدى السائقين منخفض عند مقارنة المتوسط الحسابي بالمتوسط النظري وباستخدام الاختبار التائي، فالأفراد يستخدمون معارفهم وتجاربهم الخاصة بشأن خطر معين كنقطة أساسية لحكمهم وبالتالي لسلوكهم، الذي يضبط بقدر الفائدة المرجوة من ورائها، وعلى العموم تبين النتائج الخام لمستوى المخاطرة لدى السائقين أن هناك تباين كبير في توزيع افراد العينة على درجات المقياس، كما و تميزت عينة السائقين الذين تحصلوا على متوسط منخفض من سلوك المخاطرة بارتفاع نسبة الكهول و كبار السن والذين يتميزون عموما بانخفاض مستوى المخاطرة لديهم، كما وتباين توزيع العينة حسب متغير ملكية السيارة، فشملت على نسبة كبيرة من فئة أصحاب ملكية السيارة، والذي يمكن تعليقه أنه كلما كانت ملكية المركبة للسائقين كلما ارتفعت درجة ادراك خطورة سلوكات المخاطرة، وبالتالي انخفاض في سلوكات المخاطرة لدى السائقين، حيث يضبطون سلوكاتهم انطلاقا من فكرة الريح و الخسارة، فتكون المخاطرة بقدر الفائدة المرجوة من ورائها، و مادامت المركبة له فالسائق مدرك لمدى سلوكات المخاطرة لان خسارته ستكون كبيرة اذا لحق أي ضرر بالمركبة.

أما فيما يخص الفرضية الثانية و التي أسفرت نتائجها عن وجود علاقة ارتباط ذات دلالة احصائية بين سلوك المخاطرة وعدد الحوادث المرتكبة لدى السائقين، فيرجع الباحثان هذه النتيجة إلى ان السائقون يعتمدون سلوكات المخاطرة أثناء قيادتهم للسيارة كالإفراط في السرعة وعدم احترام قوانين المرور والتهور بارتكاب سلوكات لا تتضح نتائجها أمام السائق لتحقيق مكاسب آنية ذاتية، فكثير من السائقين لديهم الاقتناع بأن سلوك المخاطرة أو غير القانونية لا ينتج عنه بالضرورة اصطدامات، فالمخاطرة تحدث دوما في حالة من اللائقين نحو نتائج السلوك المجسد، مثل المناورات والقيادة الاستعراضية وعدم الاكتراث بقوانين المرور... الخ، و كل هذه التصرفات تبين بأن السائق الذي يجسدها لديه ميولا لان يقوم بمخاطرات أثناء القيادة الشيء الذي قد يجعله يتسبب في وقوع حوادث مرورية له و لغيره من مستعملي الطريق،

حيث توجد علاقة مستديمة بين الاصطدامات و مخالفات قوانين السير، وانتهاك قواعد ممارسة القيادة المأمونة، وهو ما ذهبت إليه دراسة (سعد الدين بوطبال، 2012)، حيث تفسر أن الحوادث المرورية تتجم في معظمها من مخالفات مرورية يرتكبها بعض السائقين، و يتأذى بها فرد أو مجموعة من أفراد المجتمع، كما يرى (دالزيال وجوب، 1997، dalziel & Job) أن هناك تأثيراً لدرجة المخاطرة على ارتكاب الحوادث، فبعض الأفراد لديهم اتجاه سلبي نحو الالتزام بالقواعد أو تعليمات المرور، حيث يعتبر تكرار هذه التصرفات كأحد أهم أسباب الحوادث في دراسات عديدة، كما ويشير (النافع والسيف، 1988)، إلى وجود عوامل تدخل ضمن الاستعداد نحو المخاطرة، وتظهر في الوعي والإرادة مع المعرفة بالأخطار، واقدامه على ارتكاب المخالفات يعتبر أحد عناصر الاتجاه نحو المخاطرة، أي الرغبة في المخاطرة رغم الوعي بالنتائج التي تترتب عنها، فهنا يمكن أن نؤكد بأن للمخاطرة مكاسب نفسية ذاتية لصاحبها تكمن في شعوره بالافتخار و التقدير للذات بعد قيامه بالمخاطرة أثناء القيادة، و التي أيضا قد تجلب له الاعجاب من طرف السائقين الآخرين، و هو ما يبحث عن إثارته العديد من السائقين خاصة الشباب، لذلك فالاعتقاد الإيجابي لمكتسبات سلوكيات المخاطرة أثناء القيادة يساهم في تكوين اتجاه مؤيد للمخاطرة أثناء القيادة، و التي تتسبب في وقوع حوادث مرورية.

كما توصل الباحثان من خلال الدراسة الحالية إلى أنه توجد فروق ذات دلالة إحصائية في سلوك المخاطرة لدى عينة البحث تعزى لخصائص الجنس، السن، الإقدمية في السياقة، الحالة العائلية، نوع رخصة السياقة، نوع التأمين، ففيما يخص متغير الجنس فقد تميزت عينة الذكور بمتوسطات أكبر من عينة الإناث، أي أن مستوى سلوك المخاطرة لدى الذكور أعلى منه لدى الإناث، و هو ما يتفق مع العديد من الدراسات التي بينت أن الذكور ينتهجون سلوكيات خطيرة، تجهلهم في خطر بالرغم من وجود بدائل آمنة لهم (فوري و باث موم، 1992، furby & Bethšmarom)، كما أن الإناث أقل وقوعاً في المخالفات و بالتالي أقل تعرضاً للحوادث مقارنة بالذكور، و توصلت دراسة (برغوتي توفيق و أبركان صالح، 2013)، إلى وجود فروق في السرعة في القيادة و خرق قوانين المرور لصالح الذكور، التي فسرت بأن السائقين الرجال يعتبرون السيارة امتداداً لحدود ممارسة سلطتهم الجسدية و كأنها عضو من أعضاء الجسم، و من ثم اعتبارها جزءاً من ذات الفرد، كما أن الذكور أكثر ميلاً إلى حب الاثارة و ركوب الاخطار، و أن الخصائص النفسية والبيولوجية للمرأة تجعلها أقل مغامرة من الرجل و من ثم أكثر حيلة، كما اتفقت مع دراسة (بوظريفة حمو وآخرون، 2010)، في أن نسبة اقدام الذكور على المخاطرة أكثر من الإناث، التي أرجعت ذلك الاختلاف إلى كيمياء الدم خصوصاً ما يتعلق بمستويات هرمونات الجنس، و التي تتحدد جزئياً بالوراثة، و تؤثر على المخاطرة تحت ظروف معينة، و تبين أن الهرمون

الذكري التستوستيرون (Testostérone) يزيد من الغضب و العدوانية، هذا من جهة، و من جهة أخرى فقد أرجع الباحثون هذه الفروق إلى عامل النسق الثقافي الاجتماعي، الذي من خلال التنشئة الاجتماعية يفرض الآباء قيودا على الإناث، مما يمنح الذكور مزيدا من الثقة، بالإضافة إلى اختلاف التوقعات و القيم التي يحملها الذكور و الإناث.

أما عن متغير السن فقد تحصلت عينة الشباب الأقل من 30 سنة على درجات عالية من الخطورة، وقد تمثلت عينة الشباب في هذه الدراسة بنسبة 43,8% من العينة الكلية، فالشباب يتميزون عموما باتباعهم لنمط القيادة المتهور و المندفعة كالسرعة المفرطة أو الميل إلى القيادة الاستعراضية أمام الآخرين وعدم الاكتراث بالقواعد و القوانين المرورية، و تتفق هذه النتيجة مع العديد من الدراسات، كدراسة (السيف خالد و آل شارع عبد الله، 1988) و (بن الشيخ عياش، 2008) و (دراسة برغوتي توفيق و أبركان صالح 2013) التي أشارت إلى معدل للمخاطرة اعلى و تعرض للحوادث أكبر بين الشباب من السائقين وصغار السن، و انتشار نسبة أعلى من المخالفات والتصرفات المسببة للحوادث، فالشباب في هذه المرحلة يبحث عن إنجازات خارقة لتأكيد ذاته وإبرازها بدفع سيارته بأقصى طاقتها متحديا قانون المرور، و هو ما يفسر احتلال الشباب أعلى نسب حوادث المرور في العالم.

و فيما يخص متغير الأقدمية في القيادة، فقد كانت الفروق لصالح فئات الأقدمية الأقل من 10 سنوات، والتي تميزت بمستوى عال من المخاطرة، فالسائق الجديد قد يقوم ببعض السلوكات الخاطئة نتيجة لعدم تعوده، فيغفل عن بعض الإشارات أو يقود بسرعة مفرطة، و الذي يتفق مع دراسة (برغوتي توفيق و أبركان صالح 2013)، كما يمكن ربط متغير الأقدمية في القيادة بمتغير السن، حيث يتميز أصحاب الأقدمية الأقل من 10 سنوات عموما بانتمائهم لفئة الشباب من السائقين و الذين يتميزون بارتفاع سلوكات المخاطرة، فكلما تقدم السائق في السن كلما اكتسب خبرة أكبر و بالتالي تقل سلوكيات المخاطرة لديه، كما اتفقت مع نتائج دراسة (النافع، السيف، 1988) و (بوظريفة، و آخرون، 2010) (بن الشيخ عياش، 2008)، حيث خلصوا إلى أن سلوك قيادة السيارات يختلف حسب الخبرة، فحديثي العهد بالقيادة عززت سلوكياتهم عن طريق النمذجة من طرف القدامى، و كذلك نجد أن قلة الخبرة و طول الممارسة تدفعان إلى تشابه السلوك نتيجة قلة التحكم.

و عن متغير الحالة العائلية، و الذي تميز بوجود فروق ذات دلالة إحصائية لصالح فئة أعزب بدرجة عالية من المخاطرة، والذي أرجعه الباحثان إلى نقص الوعي و النضج و عدم الإحساس بالمسؤولية في بعض الأحيان، و المسؤولية الاجتماعية تأخذ صورا و أشكالاً عديدة لدى السائقين في استعمال الطريق، مثل الالتزام و التعهد بالواجبات من احترام حدود السرعة القانونية، و الالتزام بإشارات و

قواعد المرور، و هذا ما يتفق مع دراسة (بن الشيخ عياش، 2008)، التي خلصت إلى ان قلة الشعور بالمسؤولية الاجتماعية لدى السائقين يظهر في تصرفاتهم اليومية، و ذلك باتباعهم نمط القيادة الخطيرة و المتهورة، و الاندفاع، و استعمال السرعة المفرطة، و الاستعراض أثناء السياقة و عدم الاكتراث بقواعد و إشارات المرور، و الذي يرتبط أيضا بمتغير السن، فمعظمهم ينتمون لفئة الشباب، و بالتالي لعامل السن تأثير أيضا على هذه الفئة، فمع تقدم السائق في السن يكتسب معلومات حقيقية و موضوعية عن طبيعة سلوك القيادة، و الدور الحقيقي المنوط بالسائق و التي تساهم في تعديل سلوكياته.

أما عن الفروق حسب متغير نوع الرخصة، فقد توصل الباحثان من خلال نتائج الدراسة على أنها دالة احصائيا لصالح الرخصة نوع د، والتي تتمثل في رخصة سياقة الحافلة، حيث تحصلت هذه الفئة على مستوى عال من سلوك الخاطرة، و الذي أرجعه الباحثان إلى القلق و الضغط الذي يشعرون به غالبيتهم، و التي تكون أسبابه واضحة كالوصول في الوقت المناسب سواء إلى وجهتهم المقصودة أو إلى منازلهم، بحيث ترتبط سياقتهم بزيادة السرعة و السياقة المتهورة، و بالتالي الوقوع في أخطاء تؤدي إلى حوادث مرورية، وهذا ما نلمسه من خلال ملاحظتنا اليومية لكيفية سير الإفلات في الطرقات، و مختلف المضايقات التي يمارسونها على سائقي المركبات الأخرى، و يعترضون طريقهم و لا يحترمون الحق في الأولوية، و منع الآخرين من المرور، كما يمكن أن تدل هذه السلوكيات على الثقة المفرطة التي يضعها هذا النوع من السائقين في أنفسهم، نتيجة لمتوسط الساعات المقطوعة يوميا أي انهم أصحاب خبرة في السياقة الأمر الذي يجعلهم يتجاهلون قوانين المرور و يسلكون سلوكيات مخاطرة، أو أنهم يفكرون على أساس أن الحافلة ليست كباقي المركبات الأخرى، و ذلك بالنسبة لعامل الامن و عدم الشعور بالخط، و قد توصلت دراسة (بوغازي الطاهر، عامرة سميرة، 2014)، أنه توجد علاقة ارتباط بين الضغط المهني و سلوك السياقة الصحي عند سائقي الحافلات، أي كلما زاد الضغط المهني انخفضت درجات سلوك السياقة الصحي، كما و اتفقت نتائج هذه الدراسة على ما ذهب إليه دراسة (بوظريفة حمو و زملائه، 2010)، و ذلك بدراسة مختلف العوامل النفسية و الاجتماعية المؤثرة على سلوك السائق، و التي فسرت أن السائق بسبب برمجة ساعات العمل في أوقات غير مناسبة مما يؤدي إلى تذبذب ساعات النوم و الشعور المستمر بالتعب و الاعياء، 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 على استمرار السائق بالعمل في ظل هذه الظروف إلى ضعف في التعرف بدقة على اشارت المرور، مما يمهد لأخطاء قد تكون عواقبها وخيمة.

كما أظهرت النتائج وجود فروق ذات دلالة إحصائية لدى عينة الدراسة تعزى لمتغير نوع تأمين المركبة لصالح نوع (الاضرار و التصادم)، لان مستعملي تأمين كل الاضرار عموما هم سائقو السيارات الحديثة أو باهضه الثمن، الأمر الذي يجعل سائقها يقيم حجم خسارته قبل أن يقدم على سلوكات مخاطرة، فكلما زادت درجة ادراك سلوكات المخاطرة كلما غير السائق من سلوكه المخاطر، وهو ما يتعارض مع بعض الدراسات كدراسة (بوظريفة و زملائه، 2010)، التي توصلت إلى أن السائقين ذوي التأمين من نوع تأمين ضد كل المخاطر لهم درجة منخفضة من ادراك خطورة السلوكات الاقدام على المخاطر، فرغم وعي السائق بالخطر الذي يحيط به فهو يضبط قرارته و سلوك المخاطرة وفقا لدرجة الخطر، فيكون حذرا إذا شعر أنه مهدد و بالعكس فان شعوره بالأمان يجعله اكثر جرأة واكثر مخاطرة. أما فيما يخص متغير المستوى التعليمي، فلم تكن موضع اتفاق بين الدراسات السابقة، فقد توصلت الدراسة لعدم وجود فروق ذات دلالة إحصائية لدى السائقين تعزى لمتغير المستوى التعليمي، وقد اتفقت هذه النتائج مع دراسة (قريشي فيصل، رزقي رشيد، 2013)، ولم ترتبط المخاطرة بانخفاض المستوى التعليمي، فقد تكونت عينة السائقين من المستوى التعليمي دون الثانوي و الثانوي من نسبة كبيرة من الراشدين الأكبر من 50 سنة، والذين تحصلوا على درجات منخفضة جدا من سلوك المخاطرة، كما يمكن تعليل ذلك أن سلوك السياقة يخضع إلى التدريب و الخبرة في السياقة، ولا يخضع إلى الشهادات العلمية، فيما تميزت فئة مستوى الجامعي باحتوائها على نسبة كبيرة من الشباب و الذين تميزوا بمستوى عال من المخاطرة، فيما تعارض مع بعض الدراسات كدراسة (بوظريفة و زملائه، 2010)، (بوغازي الطاهر، عامرة سميرة، 2015)، التي توصلت لوجود علاقة موجبة بين المستوى التعليمي و سلوك المخاطرة،

#### خاتمة:

من خلال دراسة وتحليل النتائج المتحصل عليها وبعد الإجابة على تساؤلات الدراسة، قصد ابراز علاقة سلوك المخاطرة لدى السائقين بارتكاب حوادث المرور، اتضح أن سلوك السياقة الخطرة لدى السائقين وخاصة الشباب منهم ينذر بخطر عظيم، لذلك يجب احتواء هذه الظاهرة والتحكم فيها عن طريق الدراسات المعمقة وتوعية السائقين لمحاولة التقليل من خسائر حوادث المرور.

#### \* قائمة المراجع:

- 1- الصالح أبركان، توفيق البرغوتي ( 2015): التنبؤ بادراك الشباب لسلوك السياقة الخطير من خلال التفاؤلية غير الواقعية، المجلة الأردنية للعلوم الاجتماعية، جامعة الأردن، الأردن.
- 2- النافع عبد الله، السيف خالد ( 1988): تحليل الخصائص النفسية و الاجتماعية المتعلقة بسلوك قيادة السيارات بالمملكة، إدارة البحث العلمي بمدينة الملك عبد العزيز للعلوم التقنية، جامعة الملك سعود بالرياض، السعودية

- 3- توفيق برغوتي ، صالح أبركان ( 2013): إدراك الشباب لسلوك السياقة الخطير وعلاقته بالتفاؤلية غير الواقعية، الملتقى الوطني الأول حول "حوادث المرور بين مستعملي الطريق و تنظيم المرور" يومي 25/24 أفريل 2013، قسم العلوم الاجتماعية، جامعة الحاج لخضر - باتنة -، الجزائر.
- 4- بوظيفة حمو، عيسى محمد، زناد دليلة، شريفي هناء ( 2010): مستوى الاقدام على المخاطرة لدى السائقين و علاقته ببعض الخصائص الشخصية و الفردية، الوقاية و الارغوميا مجلة نفسية - اجتماعية - صحية، الجزائر.
- 5- الطاهر بوغازي ، سميرة عامرة ( 2014): الضغط المهني و علاقته بسلوك السياقة الصحي لدى سائقي الحافلات، مجلة العلوم الإنسانية و الاجتماعية، جامعة الوادي، الجزائر.
- 6- جمال الخطيب (1994): تعديل السلوك الإنساني، الصفحات الذهبية، ط2، الرياض.
- 9 - ختام إسماعيل السحار (2002): الاتجاه نحو المخاطرة و علاقته ببعض المتغيرات النفسية و الديموغرافية لدى شباب الانتفاضة بمحافظة غزة، رسالة مقدمة استكمالاً لنيل درجة الماجستير، قسم علم النفس، كلية التربية، الجامعة الإسلامية، غزة.
- 8- سعد الدين بوطبال ( 2012): دور سمات الشخصية و الاتجاهات النفسية في ارتكاب المخالفات المرورية لدى السائقين - تحليل نفسي اجتماعي لسلوك قيادة السيارات ، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في علم النفس الاجتماعي، قسم علم النفس و علوم التربية و الارطوفونيا، كلية العلوم الإنسانية و الاجتماعية، جامعة الجزائر 2، الجزائر.
- 9- عبد الجليل ، السيف (1986): تطور أساليب تنظيم إدارة المرور، مطابع الاشعاع، ط2، الرياض.
- 10- عبد الحميد صفوت إبراهيم (1991): العلاقة بين الاتجاه و المخاطرة و حوادث المرور، دراسات نفسية، قسم علم النفس، جامعة الملك سعود، السعودية.
- 11- فيصل قريشي ، رزقي رشيد ( 2013)، أساليب المواجهة و علاقتها بسلوك السياقة الخطرة لدى السائقين، الملتقى الوطني الأول حول "حوادث المرور بين مستعملي الطريق و تنظيم المرور" يومي 25/24 أفريل 2013، قسم العلوم الاجتماعية، جامعة الحاج لخضر - باتنة -، الجزائر.
- محمد سبع، عبد اللطيف بكوش ( 2014): حوادث السياقة في الجزائر: وضعها و حدودها - مقارنة سيكواجتماعية لاتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية، مجلة علوم الانسان و المجتمع، جامعة الجلفة، الجزائر.
- 12- منصور بن دخيل موسى العصيمي (2010): تقييم السلوك الخطر لدى طلاب المرحلة الثانوية بمدينة الرياض ، رسالة مقدمة استكمالاً لمتطلب الحصول على درجة الماجستير في العلوم الاجتماعية، قسم العلوم الاجتماعية، كلية الدراسات العليا، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، السعودية.
- 13- يوسف محمد عبده (1994): حجم مشكلة المرور في الأردن: أسبابها و دور مديرية الامن العام في الحد من حوادث السير، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض.