جامعة يحي فارس المدية

كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية

قسم العلوم الاجتماعية

المـــوضـــــــــــوع

مركز التحكم (داخلي خارجي) وعلاقته بسلوك المخاطرة لدى السائقين

مذكرة لنيل شهادة الماستر ل.م.د تخصص علم النفس العيادي

إعداد الطالبتين:

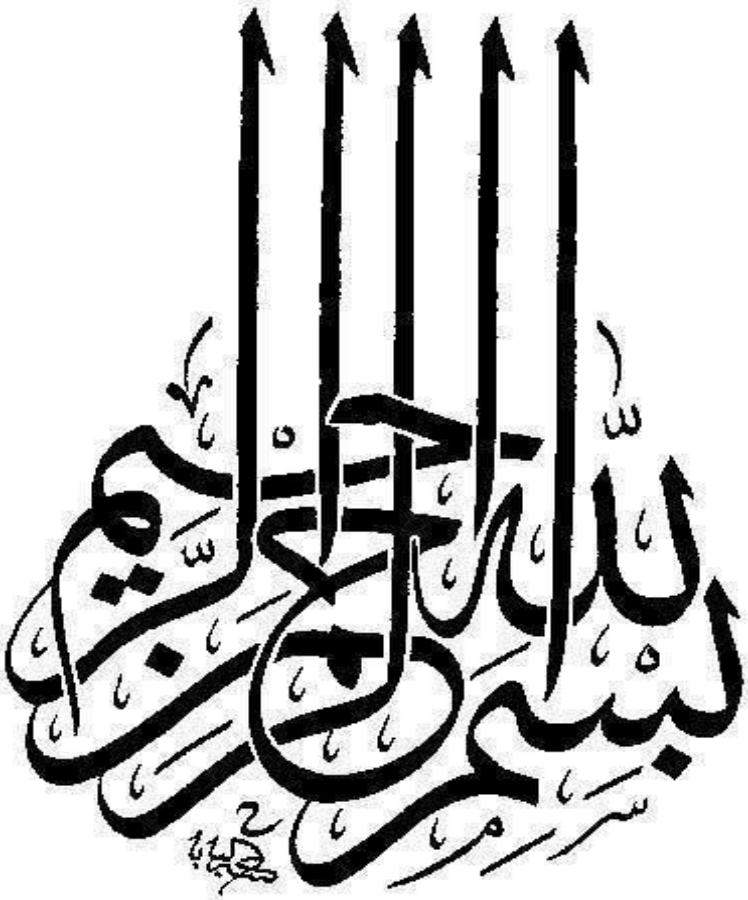
بوخالفة أسماء

بوشهير حليمة السعدية

إشراف الأستاذة:

د. بوعيشة فتحية

السنة الجامعية 2021/2020م


بسم الله الرحمن الرحيم

ملخص

تمحور الهدف الأساسي للدراسة حول محاولة معرفة العلاقة بين مركز التحكم (داخلي– خارجي) وسلوك المخاطرة لدى السائقين، بحيث تم طرح الفرضيات التالية:

توجد علاقة ذات دلالة إحصائية بين مركز الضبط الداخلي وسلوك المخاطرة لدى السائقين.

توجد علاقة ذات دلالة إحصائية بين مركز الضبط الخارجي وسلوك المخاطرة لدى السائقين.

وللتأكد من صحة هذه الفرضيات أجريت هذه الدراسة على عينة قصدية، تتكون من 51 سائقا، وبعد اختبار فرضيات البحث تم التوصل إلى:

وجود علاقة عكسية سالبة قوية ذات دلالة إحصائية بين مركز الضبط الداخلي وسلوك المخاطرة لدى السائقين.

وجود علاقة عكسية سالبة ضعيفة ذات دلالة إحصائية بين مركز الضبط الخارجي وسلوك المخاطرة لدى السائقين.

وفي الأخير تم طرح جملة من الاقتراحات والتوصيات تتمثل في:

التقرب من نفسية السائق ومعرفة أفكاره ومعتقداته وذلك بتفعيل مركز الضبط الداخلي لدى السائق لتخفيض سلوك المخاطرة لديه وبالتالي الحد من ارتكاب حوادث المرور، بناء برامج إرشادية وتوجيهية على مستوى مدارس تعليم السياقة، توسيع دائرة البحث في مجال علم النفس العيادي لفائدة السائقين، وأن يكون الفحص النفسي شرط من شروط نيل رخصة السياقة.

الكلمات المفتاحية : مركز التحكم داخلي خارجي ، سلوك المخاطرة ، حوادث لمرور

Summary

The aim of this study is to investigate the relationship between the control center (internal - external) and the risk behavior of drivers. Therefore, the following hypotheses were proposed:

- We advance that there is a statistically significant relationship between the internal control center and the risk behavior of drivers.

- We hypothesize that there is a statistically significant relationship between the external control center and the risk behavior of drivers. Hence, a sample of 51 drivers has been selected in order to check the validity of the suggested hypotheses. After testing the above mentioned hypotheses, the following results have been reached:

- There is a strong negative inverse relationship proved by significant statistics between the internal control center and the risk-taking behavior of drivers.

- There is a weak negative inverse relationship supported by significant statistics between the external control center and the risk behavior of drivers.

Finally and in the light of the aforementioned findings a number of suggestions and recommendations were put forward:

* The need to approach to the driver's psychology in order to understand his thoughts and beliefs by activating his internal control center to reduce risk behavior and thus reduce the commission of traffic accidents, Developing programs of orientations and guidance at the level of driving schools. Expanding research in the field of clinical psychology for the benefit of drivers and introducing psychological examination as a condition of obtaining the driving license.

Key words :Control Center internal external, Risky Behavior, Drivers

شكر وتقدير

اللهم لك الحمد كما ينبغي لجلال وجهك وعظيم سلطانك، اللهم لك الحمد كثيرا عدد خلقك ورضى نفسك وزينة عرشك ومداد كلماتك، ربي لك الحمد حتى ترضى، ولك الحمد إذا رضيت، ولك الحمد بعد الرضى.

إذا كان الشكر فلا بد أن يكون لله وحده. وإذا كان للخلق فحمدا لله انه سخر لنا عباده الصالحين لمساعدتنا في إنجاز هذا البحث الخالص لوجهك الكريم.

والصلاة والسلام على معلم البشرية أجمع نبينا وحبيبنا محمد علية أزكى الصلاة وأفضل السلام.

نتوجه بوافر الشكر والتقدير إلى الأستاذة المشرفة بوعيشة فتحية التي كانت كالبحر في العطاء كلما تعمقت فيه اعطاك ما لم تجده في البر.

وإلى كافة الأساتذة والعاملين على نجاح التعليم العالي رغم الازمة الصحية التي يمر بها العالم (كوفيد 19) بجامعة يحي فارس بالمدية.

إلى كل من أعاننا في انجاز هذا البحث من قريب أو بعيد.

وآخر دعوانا أن الحمد لله رب العالمين.

إهداء

أهدي هذا العمل المتواضع إلى من نزلت بحقهم الآية الكريمة بقوله تعالى :

((وَوَصَيْنَا الانسَانَ بِوَالِدَيْهِ حَمَلَتْهُ أُمُّهُ وَهْنًا عَلَى وَهْنٍ وَفِصَالُهُ فِي عَامَيْنِ أَنُ اشْكُرْ لِي وَلِوَالِدَيْكَ إِلَيَّ المَصِيرْ)) الآية 14/ لقمان.

إلى قرّة عيني أمي وأبي الغاليين .

إلى إخوتي: يونس، محمد، وأختي هاجر.

إلى الأستاذة المشرفة فتحية بوعيشة حفظها الله.

إلى كل من علمني ولو حرف من المسجد إلى الجامعة.

إلى كل من أعانني في إنجاز هذا العمل إلى كل طالب علم.

أسماء

إهداء

إلى كل من حمل راية العلم فوق سارية الإسلام

إلى من جعل الله طاعتهما من طاعته، ورضاهما من رضاه.

إلى ابي العزيز الذي كان بمثابة الشعاع النير الذي به اواصل دربي لنيل العلا.

إلى امي الغالية التي اعتبر دعائها لي، بمثابة السيف الشداد الذي أتحدى به كل الصعاب.

إلى اخوتي حفظهم الله نور الدين، إلياس عبد الرحمان، وحسام الدين.

إلى اخواتي وأزواجهن، الى زوجات الأخ، الى رياحين قلبي أبناء وبنات إخوتي وأخواتي.

إلى أختيي الرائعتين هدى ونصيرة.

إلى كل فرد من عائلة بوشهير، عامر، مجيدي، يحياوي، العماري، زغيم، والكد.

إلى زميلاتي بالعمل سعدية حنان، وليلة، نضال ، أسماء، بدرة، رزيقة،

إلى زميلتي في البحث أسماء بوخالفة وجميع أفراد العائلة الكريمة.

إلى أحباب قلبي الصغار إبراهيم شاكر، عبد الله،أحمد أنس، وحليمة السعدية ورودينا حفظهم الله ورعاهم.

حليمة السعدية

فهرس المحتويات

المحتويات	الصفحة
ملخص	/
الشكر والتقدير	/
الإهداء	/
فهرس المحتويات	I
قائمة الجداول	IV
قائمة الملاحق	VII
مقدمة	أ
الجانب النظري	
الفصل الأول: الإطار العام للدراسة	
1-1- الإشكالية	5
1-2- الفرضيات	9
1-3- أهداف الدراسة	9
1-4- أهمية الدراسة	10
1-5- تحديد المفاهيم	10
الفصل الثاني: مركزالتحكم (داخلي/ خارجي)	

تمهيد	**13**
2-1- ظروف نشأة مركز التحكم	**13**
2-2- مفاهيم مركز التحكم	**14**
2-3- مركز التحكم وعلاقته بمتغيرات أخرى	**15**
2-4- أنماط مركز التحكم	**17**
2-4-1- نمط الضبط الداخلي	**18**
2-4-2- نمط الضبط الخارجي	**18**
2-5- سمات فئة الضبط (الداخلي الخارجي)	**18**
2-5-1- سمات فئة الضبط الداخلي	**18**
2-5-2- سمات فئة الضبط الخارجي	**19**
2-6- النظريات المفسرة لمركز التحكم (الداخلي/ الخارجي)	**20**
2-7- الدين و مركز التحكم	**23**
2-7-1- مركز الضبط وظيفة الدين	**23**
2-7-2- الوازع الديني ودوره في تحقيق مركز الضبط (الداخلي-الخارجي)	**24**
ملخص الفصل	**24**
الفصل الثالث: سلوك المخاطرة	

تمهيد	**26**
3-1- تعاريف سلوك المخاطرة	**26**
3-1-1- تعريف المخاطرة	**26**
3-1-2- تعريف الشخص المخاطر وخصائصه النفسية	**27**
3-1-3- تعريف سلوك المخاطرة	**29**
3-2- النظريات المفسرة لسلوك المخاطرة	**30**
3-3- دوافع سلوك المخاطرة	**36**
3-4- الاعتقاد في الحظ الجيد وسلوك المخاطرة	**37**
3-5- الثقة الزائدة وسلوك المخاطرة	**37**
3-6- علاقة المخاطرة ببعض المصطلحات المرادفة	**38**
ملخص الفصل	**39**
الفصل الرابع: سلوك السياقة وحوادث المرور	
تمهيد	**42**
4-1- سلوك السياقة	**42**
4-1-1- تعريف السلوك الإنساني	**42**
4-1-2- تعريف سلوك السياقة	**42**

4-1-3- سلوك السياقة الخطرة	42
4-1-4- تعريف السائق	42
4-1-5- تصنيف السائقين	42
4-2- مظاهر القيادة المخاطرة	44
4-3- حوادث المرور	50
4-3-1- تعريف حوادث المرور	50
4-3-2- أسباب حوادث المرور	50
4-4- سلوك القيادة المخاطرة وارتكاب الحوادث المرورية	53
ملخص الفصل	54
الجانب التطبيقي	
الفصل الخامس:الجانب المنهجي	
تمهيد	57
5-1- منهج البحث	57
5-2- الدراسة الاستطلاعية	58
5-3- مجالات الدراسة	59
5-3-1- المجال المكاني	59

5-3-2- المجال الزمني	59
5-4- عينة البحث	59
5-5- خصائص عينة الدراسة	59
5-6- أدوات جمع البيانات	64
5-6-1- استمارة المعلومات	64
5-6-2- مقياس مركز التحكم	64
5-6-3- مقياس سلوك القيادة المخاطرة	68
5-7- أدوات تحليل البيانات (الأساليب الإحصائية المعتمدة في البحث)	70
ملخص الفصل	71
الفصل السادس: عرض وتحليل ومناقشة النتائج	
تمهيد	74
6-1- عرض وتحليل ومناقشة نتائج فرضيات الدراسة	74
6-1-1- عرض وتحليل ومناقشة نتيجة الفرضية الأولى	74
6-1-2- عرض وتحليل ومناقشة نتيجة الفرضية الثانية	76
الاستنتاج العام	78
خاتمة	84

قائمة المراجع	**87**
الملاحق	**95**

قائمة الجداول

الرقم	عنوان الجدول	الصفحة
01	**توزيع أفراد عينة الدراسة حسب الجنس**	60
02	**توزيع أفراد عينة الدراسة حسب العمر**	60
03	**توزيع أفراد عينة الدراسة حسب المستوى التعليمي**	61
04	**توزيع أفراد عينة الدراسة حسب الحالة الاجتماعية**	62
05	**توزيع أفراد عينة الدراسة حسب ارتكاب حوادث المرور**	63
06	**مفتاح تصحيح مقياس مركز الضبط الداخلي/الخارجي (ج.روتر)**	65
07	**ثبات المقياس عند روتر Rotter**	67
08	**محاور وبنود مقياس سلوك القيادة المخاطرة**	68
09	**طريقة تصحيح مقياس سلوك القيادة المخاطرة**	69
10	**تصنيف مستويات سلوك القيادة المخاطرة**	69
11	**نتائج استخدام معامل الارتباط بيرسون _ الفرضية الأولى_**	74
12	**نتائج استخدام معامل الارتباط بيرسون _ الفرضية الثانية_**	76

قائمة الملاحق

الرقم	عنوان الملحق	الصفحة
01	استمارة معلومات	95
02	مقياس مركز التحكم	96
03	مقياس سلوك القيادة المخاطرة	100
04	يبين نتائج حساب فرضيات الدراسة	102

مقدمة

يختلف الأفراد في المجتمع فمنهم من يتمتع بالسيطرة والتحكم في البيئة المحيطة ويدركون أن التغيير الذي يطرأ على البيئة المحيطة هو من نتاج أعمالهم وأهدافهم المخططة عكس الأفراد الذين يرجعون كل التغييرات إلى الظروف البيئية ، هذا ما دفع بالباحثين والمنظرين بتصنيف الأفراد كلا حسب أفكاره ومعتقداته وتوجيهاته.

وهذا ما درسه جوليان روتر j. Rotter في نظرية التعلم الاجتماعي، حيث توصل إلى وجود صنفين من الأفراد، صنف يتحملون المسؤولية والاعتماد على القدرة والجهد والكفاءة الذاتية وهم ذوي الضبط الداخلي، وصنف آخر يؤمنون بالبيئة الخارجية وما تحمله من صدف وحظ وقوة الآخرين، وهم من ذوي الضبط الخارجي، وتواصلت الدراسات وأصبح يدرس مع عدة متغيرات. وهذا ما نراه في دراستنا علاقة وجهة الضبط (داخلي خارجي) مع سلوك المخاطرة عند السائقين.

وفي هذا البحث هدفنا إلى دراسة الارتباط بين مركز التحكم وسلوك المخاطرة عند السائقين، ولدراسة هذا الارتباط، اعتمدنا على المنهج الوصفي ، وقمنا باختبار عينة تتكون من 51 سائق وسائقة.

وتضمنت الدراسة ستة فصول موزعة على جانبين: نظري وتطبيقي.

في الفصل الأول تناولنا بالدراسة متغير مركز التحكم الداخلي و الخارجي مع سلوك المخاطرة عند السائقين من خلال الإشكالية، وطرح التساؤلات عن وجود علاقة بينهما، ووضع الافتراضات المحتملة، ثم عرجنا إلى الأهداف والأهمية المرجوة من هذه الدراسة، وانتهينا في هذا الفصل بالتعريفات الإجرائية والاصطلاحية لمتغيرات الدراسة.

أما الفصل الثاني فخصص لدراسة متغير مركز التحكم حيث تناولنا فيه ظروف نشأته، تعاريف مركز التحكم وعلاقته ببعض المتغيرات، وأنماط وجهة الضبط، داخلي _خارجي، وسمات كل من الفئتين، كما تم التطرق إلى النظريات المفسرة لمركز التحكم، وأخيرا عرجنا إلى الدين ومركز الضبط.

الفصل الثالث سلوك المخاطرة، التعاريف، تعريف الشخص المخاطر وخصائصه النفسية والنظريات المفسرة لسلوك المخاطرة، والدوافع المفسرة لسلوك المخاطرة، وعلاقة المخاطرة ببعض المصطلحات المرادفة.

أما الفصل الرابع الذي تناولنا فيه السياقة وحوادث المرور، حيث تم التطرق لسلوك السياقة الخطرة، تصنيف السائقين، مظاهر القيادة الخطرة، تعريف حوادث المرور أسباب حوادث المرور.

وفيما يخص الجانب التطبيقي، فيتكون من فصلين هما: الفصل الخامس وفيه تطرقنا إلى الإطار المنهجي للدراسة من منهج البحث، الدراسة الاستطلاعية، مجالات البحث، عينة البحث وخصائص العينة، وأدوات جمع البيانات، ومقاييس مركز التحكم وسلوك المخاطرة ، بالإضافة إلى أدوات تحليل البيانات.

وكفصل أخير في البحث إعادة تذكير بنص كل من فرضيتي البحث، متبوعتان بالنتائج، والتفسيرات على ضوء معطيات ومواصفات وخصائص عينة الدراسة، وما خلصت له بعض الدراسات السابقة، ويتبعه الاقتراحات والتوصيات بغية فتح أفاق جديدة في العلم، ووضع الأرضية لبحوث مماثلة.

الجانب النظري

الفصل الأول: الإطار العام للدراسة

1-1- الإشكالية

1-2- الفرضيات

1-3- أهداف الدراسة

1-4- أهمية الدراسة

1-5- تحديد المفاهيم

1-1-الإشكالية:

أصبحت وسائل النقل في عصرنا الحالي تمثل الشريان الحيوي لتنقل الأشخاص والبضائع، وعلى الرغم من الفوائد الجمة التي تقدمها، إلا أنه يوجد بالمقابل مخاطر قد تؤدي بخسائر على المستوى البشري والمادي على حد سواء، ألا وهي حوادث المرور التي باتت تنافس الأمراض المستعصية كأمراض القلب والسرطان لحصاد الأرواح مخلفة من ورائها آثارا جسيمة على الجانب البشري والاقتصادي والاجتماعي..

فحسب منظمة الصحة العالمية احتلت الإصابات الناجمة عن حوادث المرور المرتبة الأولى من بين عشرة أسباب مؤدية إلى وفاة الأشخاص البالغين من العمر من 15 إلى 29 سنة. (العالمية، 2021)

وفي هذا الإطار تشير الإحصائيات إلى أن حوادث المرور في العالم تسببت في 1.25 مليون قتيل سنويا عبر الطرقات في العالم وبقي هذا الرقم منذ 2007م إلى 2021 مستقرا ، وهذا ما يدل على أن الجهود الرامية إلى الحد من الوفيات الناجمة عن حوادث المرور في العالم لازالت غير كافية.

وأشارت المنظمة في تقرير عالمي حول السلامة المرورية إلى أن حوادث السير باتت السبب الرئيسي لوفيات الأطفال والشباب، والإصابات غير المميتة ما بين عشرين مليون إلى خمسين مليون من الأشخاص، وتشهد حوالي 90 بالمائة من الوفيات الناجمة عن حوادث المرور في العالم في البلدان المنخفضة والمتوسطة الدخل على الرغم من أنها لا تحضي إلا بنحو 45 بالمائة من المركبات الموجودة في العالم.

"وفي هذا الصدد أشار جاكوب وسيدر Jakob and Sayder أن معدل الوفيات لكل 100.000 مركبة مسجلة في الدول النامية تعادل العشرين ضعفا بالنسبة للدول الأوربية وأمريكا الشمالية. (الغامدي، 1979، صفحة 63) وهذا ما تشير إليه معدلات حوادث المرور في الدول العربية :

-السعودية: 9031 قتيل بمعدل 28.08 بالمائة لكل100.000 من السكان.

-مصر: 8211 قتيل بما يعادل 09.7 بالمائة لكل 100.000 من السكان.

وتظهر إحصائيات الأمين العام لمجلس وزراء الداخلية العرب بتاريخ 2009/05/06 أن الحوادث المرورية المميتة في العالم العربي تؤدي إلى مقتل 26.000 وربع مليون مصاب بالإضافة إلى التكاليف الوخيمة التي تقدر بستين مليون دولار.

والجزائر كغيرها من دول العالم على الرغم من المجهودات المبذولة من طرف الأجهزة الأمنية والحركات التحسيسية والتوعوية إلا أنها لم تسهم في الحد من تفاقم هذه الظاهرة والدليل على ذلك أن الجزائر تحتل المراتب الأولى من حيث عدد الوفيات جراء حوادث المرور حيث تسجل قتيلا كل ثلاث ساعات وحادثا كل عشرون دقيقة، ويقترب عدد الضحايا لحوادث المرور بين قتيل وجريح من عتبة مليون شخص خلال الفترة الممتدة ما بين 2003م الى 2016م حسب المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرقات.

وفي هذا السياق أحصت مصالح الشرطة الجزائرية حوالي 16245 حادث خلال سنة 2015م و 19337 و 809 قتيل . (الوطني، 2015)

أما في سنة 2016م فقد بلغ عدد الحوادث 28856 حادث في حين بلغت في الأشهر الأولى لسنة 2017م حسب المركز الوطني للأمن والوقاية عبر الطرق 21670 حادثا خلف 3120 قتيل و 31540 جريح جراء حوادث المرور . (النقل، 2017)

وحسب حصيلة أوردتها القيادة العامة للدرك الوطني توفى حوالي 2294 شخص وجرح 9963 آخر اثر وقوع 6195 حادث مرور خلال 2020م على المستوى الوطني.(https://www.aps. ds)

وتعود ظاهرة تفاقم حوادث المرور إلى عدة مسببات كالكوارث الطبيعية وسوء الطرقات وقلة التوعية. وعلى الرغم من هذه الأسباب يبقى العامل البشري السبب الرئيسي لحوادث المرور بنسبة اكثر من 96 في المائة من خلال السلوكيات الخطيرة في القيادة التي يقوم بها السائقين والتي تتمثل في التجاوز الخطير والسرعة المفرطة وعدم احترام القوانين المرورية (كالأولوية للإشارات الضوئية، مسافة الأمان، والسرعة المحددة...)

فقد سجلت مصالح الشرطة وقوع 345 حادثا مروريا عبر الوطن خلال سنة 2021 بسبب العامل البشري أي ما يعادل 96.91 %.وبما أن المركبة والطريق لا يشكلان سوى 3% من أسباب حوادث المرور في الجزائر، فان النسبة الأكبر من الحوادث ترجع للعنصر البشري نتيجة الأخطاء والتجاوزات المتعددة لكل من السائق أو الراكب أو الراجل. (**المديرية العامة للامن الوطني** ،2021 ،ص 1)

كما تشير النسب والإحصائيات للأسباب المؤدية لحوادث المرور في الجزائر حيث لا تزال السرعة المفرطة تتصدر أسباب وقوع حوادث المرور في الجزائر فخلال 2020م تم تسجيل 3249 حادث بسبب

الإفراط في السرعة وهو ما يمثل 19.15 من مجمل الأسباب ومن جهة أخرى يتسبب نقص الحيطة والحذر من طرف السائقين داخل الأحياء في وقوع 2601 حادث، بينما كان فقدان السيطرة على المركبة وراء وقوع 1259 حادث.

ومما يثير الانتباه أيضا كون أصحاب رخص السياقة اختيارية الأقل من سنتين الأكثر تورطا بنسبة 17.68 بالمائة، هذا ما نصفه بضعف الخبرة وصغر المتحصلين حديثا على الرخصة فهم يميلون إلى المخاطرة والمجازفة وتبني سلوكيات متهورة اثناء القيادة.
(https://www.maghrebvoices.com.)

وعليه فحسب مصالح الدرك الوطني فإن العامل البشري المتسبب الرئيسي لحوادث المرور المسجلة خلال 2021م بنسبة 96 بالمائة ، نتيجة عدم احترام قواعد السياقة السليمة.
(https ;//www.radioalgerie.dz.)

وعليه تبقى من أكثر المسببات لهذه الحوادث السلوكيات المخاطرة التي يقوم بها السائقين أو ما يعرف بسلوك المخاطرة والذي عرفة Jakob: " بأنه الميل إلى المجازفة والاستغراق في ممارسة الأعمال والأنشطة الخطيرة بالنسبة للفرد." (عتبة، بلا تاريخ) (2012، صفحة 10)

وبما أن الحوادث المرور مشكلة سلوكية بالدرجة الأولى فهذا يدل على أنها ترتبط ارتباطا وثيقا باتجاهات وإدراكات وقدرات الفرد في ضبط سلوكياته. وتغيرها والتحكم في النتائج المدرجة عنها. وهذا ما يسميه الباحثين في علم النفس بمركز التحكم وتقدير سلوكه نحو المثيرات الخارجة الموجودة في البيئة، حيث أن إدراكات الشخص لقدرته على التأثير على أمور حياته مرتبط بنظرته إلى العلاقة بين سلوكه ونتائج سلوكه وهذا له تأثير على نوع التفكير للفرد واعتقاده.

وعرفه جوليان روتر،1966م "j.Rotter:" على انه متغيرات الشخصية ويرتبط بالتوقعات العامة للفرد حول قدرته على ضبط التعزيزات في حياته." (بوطاي، 2005، صفحة 48)

وقد يختلف الأفراد في ادراكهم وتفسيرهم لنفس الموقف باختلاف نوعية التمركز. فمنهم من يفهم أن نتائج هذه السلوكيات راجع إلى طبيعة تفكير الأفراد، والبعض الآخر يرجعها إلى العالم الخارجي معتمدا في ذلك على الصدفة والحظ وطبيعة البيئة الخارجية.

وهذا ما تؤكده العديد من الدراسات السابقة في تفسير علاقة متغير وجهة ضبط داخلي/خارجي مع متغيرات أخرى.

ولعل أقربها إلى البحث الذي تقوم به تلك التي أكدت على وجود علاقة بين متغير وجهة الضبط الداخلي الخارجي مع حوادث المرور.

حيث أظهرت دراسة روبرت وكرستين 1986م Robert et Kristen أن ذوي مركز الضبط الداخلي لديهم درجة مرتفعة من الشعور بالكفاءة الذاتية، وانخفاض الضغوط وعدم التعرض للحوادث.

أن ارتفاع مستوى المشقة أو الضغوط لدى أصحاب مركز الضبط الخارجي ربما يؤهلهم أكثر من غيرهم للوقوع في الحوادث بشكل عام. وحوادث المرور بشكل خاص كما أظهرت نتائج دراسة هيروجوفيتش أندريس وسومر بوجير Herol Areans et Summer Boger 2007م أن أصحاب مركز الضبط الداخلي الذين لم يتعرضوا لحوادث مرورية كان لديهم توقع أكبر للمخاطر أثناء قيادة السيارة ومستويات عالية من تحمل المسؤولية بعكس الذين تعرضوا لحوادث المرور فقد كانوا لا يقدرون عامل المخاطرة أثناء السياقة (قيادة السارة) (منصور، 2009)

كما أجرت ايلي (1986Elie) دراسة على عينة مكونة من 36 فرد أقروا بانهم تعرضوا لحوادث المرور وقد أظهرت النتائج وجود علاقة إيجابية بين التعرض للحوادث كانت بسبب طول ساعات العمل والاعباء الوظيفية(مركز ضبط خارجي) يتضح من العرض السابق أن أعباء العمل او ساعات العمل تزيد من مستوى الضغوط الواقعة على أصحاب مركز الضبط الخارجي وربما يؤدي ذلك إلى زيادة احتمال تعرضهم لحوادث المرور اثناء الذهاب للمنزل بعد نهاية العمل اكثر من غيرهم. (فتيحة، 2017، صفحة 349)

وهناك دراسات حول سلوك المخاطرة وعلاقته ببعض المتغيرات كالجنس والسن والمستوى التعليمي وكغيرها من المتغيرات.

حين أكدت دراسة نورمان 1994م Norman أن الشباب يخالفون حدود السرعة أكثر من المتقدمين في السن. (زعباطة، 2011، صفحة 125)

كما تلعب الحالة الاجتماعية دورا مهما في ارتكاب الحوادث المرورية حيث تشير بعض الدراسات إلى ان غير المتزوجين كانوا أكثر ارتكابا للحوادث من الذين يتمتعون بحياة اجتماعية مستقرة وهذا ما

أكدته دراسة تحليل الحوادث المرورية بمدينة الرياض من ان السائقين المتزوجين اقل تعرضا للحوادث من العزاب حيث بلغت نسبة الحوادث التي نجمت عنها وفيات 6.43 بالمائة من بينها 4.56 بالمائة شباب أعزب.

كما ترتبط الحوادث المرورية بالمستوى التعليمي فقد أظهرت دراسات سعودية أن الشخص السعودي المتعلم اقل وقوعا في الحوادث من الأمي وانه كلما انخفض المستوى التعليمي كلما كان امام سلوكيات خطيرة في القيادة تجعل صاحبها اشد عرضة للخطر من غيره . (الرشيدي، 2010، صفحة 22)

أما لمتغير الجنس فقد اسفرت عدة دراسات على أن الذكور اكثر مخاطرة من الاناث ومنها دراسة لازورا شوماخر ، بيرس ميلر وشاقر Lasora, Shoemaker, Byrs, Miller : lofer ,1999 (هريدي، 2002 ، صفحة 117/116)

وعلى الرغم من تعدد الدراسات لمتغير وجهة الضبط الداخلي خارجي مع عدة متغيرات وسلوك مخاطرة بمتغيرات أخرى إلا أنه لا توجد دراسات تربط المتغير وجهة الضبط الداخلي الخارجي بسلوك المخاطرة لدى السائقين وهذا ما دفعنا لاختيار هذا الموضوع، وعليه تم طرح التساؤل التالي:

هل لمركز التحكم الداخلي والخارجي علاقة بسلوك المخاطرة لدى السائقين؟

1-2- الفرضيات:

1- الفرضية الأولى:

- توجد علاقة ذات دلالة إحصائية بين مركز التحكم الداخلي وسلوك المخاطرة لدى السائقين.

2- الفرضية الثانية:

- توجد علاقة ذات دلالة إحصائية بين مركز التحكم الخارجي وسلوك المخاطرة لدى السائقين.

1-3- أهداف الدراسة:

نهتم في دراستنا الحالية بمركز التحكم داخلي خارجي وعلاقته بسلوك المخاطرة لدى السائقين والتي نهدف من خلالها إلى:

- معرفة مدى فعالية مركز التحكم داخلي خارجي.
- التعرف على شخصية السائقين وطبيعة افكارهم ومعتقداتهم في تفسير سلوكاتهم.
- معرفة ما مدى تأثير مركز التحكم (داخلي-خارجي) على سلوك المخاطرة لمواجهة بعض الافتراضات المحتملة.

– الوعي بالأهمية الكبيرة للمتغير مركز التحكم والاستفادة من دراسته في تصحيح طرق التفكير.

– يساعد متغير مركز التحكم في الكشف عن سمات السائقين من دوي الضبط الداخلي – الخارجي لمعرفة الرعاية النفسية المناسبة لتفادي حوادث المرور.

– لمعرفة الاختلاف بين دوي الضبط الداخلي والخارجي في اعتقاداتهم وإدراكاتهم بالبيئة المحيطة بهم.

– تهدف هده الدراسة الى ربط مركز التحكم بإدراك السائقين وتحمل المسؤولية عن نتائج سلوكاتهم المخاطرة.

1-4- أهمية البحث:

تستمد هده الدراسة أهميتها من طبيعة الموضوع ومن الأهداف التي ترمي اليها وعليه تبرز أهمية هده الدراسة أنها تدرس متغير هام من متغيرات الشخصية وجهة الضبط داخلي– خارجي وعلاقتها بسلوك المخاطرة، وتكمن أهمية الدراسة على أنها ركزت على فئة مهمة من المجتمع ألا وهم السائقين.

تسعى هذه الدراسة إلى تقديم فهم معمق ودقيق حول النواحي السيكولوجية والاجتماعية للسائقين وذلك من خلال طرح التساؤلات وإعطاء الفرضيات المحتملة وإيجاد المبررات الموضوعية مقارنة بالدراسات السابقة.

1-5-تحديد المفاهيم:

1-5-1- تعريف مركز التحكم:

1-5-1-1 التعريف الاصطلاحي لمركز التحكم : عرفه جوليان روتر J Rotter على انه من متغيرات الشخصية ويرتبط بالتوقعات العامة للفرد حول قدرته على ضبط التعزيزات في حياته. (بوطاوي، 2005، صفحة 48)

فهو اعتقاد السائق بمدى قدرته او عدم قدرته على التحكم في الأحداث المرتبطة به أثناء قيامه بسلوك السياقة.

1-5-1-2 التعريف الاجرائي لمركز التحكم :

الضبط الداخلي اجرائيا: هو الدرجة التي يتحصل عليها السائق من خلال اجابته على مقياس مركز التحكم الذي قام بها روتر Rotter والعديد من الباحثين، وترجمه علاء الدين كفافي(1982) إلى اللغة العربية ، بحيث إذا تحصل على درجة من 0 إلى8 فانه لديه ضبط داخلي وعليه فهو اعتقاد السائق بأنه مسؤول عن نتائج سياقته وذلك نظرا لما يملكه من قدرات ومجهودات وخصائص شخصية.

الضبط الخارجي اجرائيا: هو الدرجة التي يتحصل عليها السائق من خلال اجابته على مقياس مركز التحكم الذي قام بها روتر Rotter والعديد من الباحثين، وترجمه علاء الدين كفافي(1982) إلى اللغة العربية ، حيث إذا تحصل على درجة من 9 إلى 23 فان لديه ضبط خارجي، وعليه فهو اعتقاد الفرد بانه غير مسؤول عن النتائج المترتبة عن سياقته، وان كل هذه النتائج راجعة إلى الحظ والصدفة والقدر وقوة الاخرين.

1-5-2 تعريف سلوك المخاطرة :

1-5-2-1 التعريف الاصطلاحي لسلوك المخاطرة:

عرفه جاكسون Jackson بانه الميل ،أي المجازفة والاستغراق في ممارسة الاعمال او الأنشطة الخطرة بالنسبة للفرد (فتيحة، 2017، صفحة 10)

1-5-2-2 التعريف الاجرائي لسلوك المخاطرة: هي الدرجة التي يتحصل عليها السائقين خلال الإجابة على مقياس سلوك المخاطرة لدى السائقين المعد من قبل الباحثة بوعيشة فتحية ، حيث انه إذا تحصل على درجة من 0إلى 44 فان لديه مستوى مخاطرة ضعيف، وإذا تحصل على درجة ما بين 45و 89 فان لديه مستوى مخاطرة متوسطة، اما إذا كانت درجة الإجابة تتراوح ما بين 104و134، فان لديه مستوى مخاطرة مرتفع.

1-5-3- تعريف السائق: هو كل شخص حائزا على رخصة القيادة، ومؤهل لقيادة المركبة بصفة قانونية وفق ما ينص عليه قانون المرور. (حمدي، 2017، صفحة 126)

1-5-4- تعريف حوادث المرور: هي جميع الحوادث التي ينتج عنها ازهاق للأرواح، او الإصابات في الاجسام او خسائر في الأموال، أو جميع ذلك من جراء استعمال المركبة (بوطبال، 2007، صفحة 11)

الفصل الثاني: مركز التحكم (داخلي-خارجي)

تمهيد

2-1- ظروف نشأة مركز التحكم

2-2- مفاهيم مركز التحكم

2-3- مركز التحكم وعلاقته بمتغيرات أخرى

2-4- أنماط مركز التحكم

2-4-1- نمط التحكم الداخلي

2-4-2- نمط التحكم الخارجي

2-5- سمات فئة التحكم (الداخلي الخارجي)

2-5-1- سمات فئة التحكم الداخلي

2-5-2- سمات فئة التحكم الخارجي

2-6- النظريات المفسرة لمركز التحكم (الداخلي/ الخارجي)

2-7- الدين ومركز التحكم

2-7-1- مركز التحكم وظيفة الدين

2-7-2- الوازع الديني ودوره في تحقيق مركز التحكم (الداخلي-الخارجي)

ملخص الفصل

تمهيد:

يعد مفهوم مركز التحكم داخلي خارجي من أهم متغيرات السيكولوجية في مجال علم النفس وذلك لارتباطه بشخصية الفرد والمساهمة في تفسير جوانب عديدة في سلوكه اذ تعتبر نقطة هامة من نقاط تقاطع المكونات النفسية لشخصية الفرد مع مطالب التنشئة الاجتماعية التي يطلع عليها ويكسب من خلالها المعايير الاجتماعية والعناصر الثقافية التي تحوله الى كائن اجتماعي في مراحل نموه.

2-1- ظروف نشأة مركز التحكم:

لقد كانت نشأة نظرية مركز التحكم والتحكم الإنساني على يد العالم وينر Wiener بعد الحرب العالمية الثانية على الجنود الأمريكيين استخدام العقول الالكترونية المعقدة ولاحظ وينر Wiener أن هناك شبه ما بين الضبط الإنساني والضبط الآلي فالإنسان يمتلك آلة يستخدمها في التحكم والضبط الذاتي ويتمتع هذا الجهاز بالمرونة والقدرة على تغيير أنماط الضبط الذاتي لسلوك الفرد ويعمل على تنظيم استجابة عن طريق الفروق بين النشاط الصادر عنه وبين الهدف المراد الوصول اليه. (منصورة، 2007، صفحة 4)

وفي نهاية خمسينيات وبداية الستينيات قام جوليان روتر Jolian Rotter بالكثير من الأبحاث التي كانت بداية اكتشاف مفهوم مركز التحكم وقد اكتشف جوليان روتر هذا المفهوم انطلاقا من نظريته في التعلم الاجتماعي وتعمل هذه النظرية على تفسير الطريقة التي يكتسب من خلالها الافراد أنماط سلوكهم او يقومون بتغيير هذه الأنماط وكذلك تحديد الظروف التي يختارونها في ظلها او يسلكوا طريقا اخر عندما يضم سلوكهم هذه الأنماط . (معمرية، 2009، صفحة 182) وتهتم هذه النظرية (نظرية التعلم الاجتماعي) بالكيفية التي يكتسب بها السلوك في المواقف الاجتماعية المعقدة فقد تجاوز اهتمامها المثير والاستجابة السلوكي الفهم والتوقع المعرفي والدوافع السلوكية التحليلية وتم تنسيقها معا للوصول إلى هذا الفهم للتعلم. (مهدية، 2001، صفحة 72)

أما المحاولة الأولى لقياس الفروق الفردية في ادراك وجهة الضبط الداخلية الخارجية هي التي قام بها جيري فارس Jerry Phares سنة1957 في دراسته على تأثير مواقف الصدفة مقابل مواقف المهارة على توقع التعزيز والسؤال الذي طرحه هو: هل يكون دور التعزيز في المواقف القائمة على المهارة هو نفس الدور في المواقف التي يدرك الطلبة انها تتحدد بفعل عوامل الصدفة وطلب من مجموعة من

المفحوصين أداء مهامهم ادراكية (مطابقة اللون والخط) عبر سلسلة من المحاولات وقام بتقسيمهم الى مجموعتين متماثلتين وذكر للأول ان الوصول الى الحل الصحيح يعتمد على المهارة في حين ذكر للمجموعة الثانية ان الصدفة هي التي تتحكم في النتيجة وقد طبق عليهم نظام تدعيم جزئي ثابت (صح/ خطأ) وتم قياس التوقع بجمع توقعات المفحوصين على انهم سوف يتعهدون باحتمال النجاح في المحاولة التالية فأظهرت النتائج ان التوقعات زيادة النجاح ونقصان الفشل زادت مع المجموعة الأولى حيث أدى التعزيز في حالة المهارة الى تغيير التوقعات وتعديلها وهذا يدل على ان المحاولات الحصول على التعزيز تتغير عندما يدركه الافراد ان التعزيز هو نتيجة لمهارة من مهام سلوكهم اكثر من حدوثه سبب الصدفة او الحظ. (مليكة، 2005، صفحة 16)

2-2- مفاهيم مركز التحكم:

لقد تعددت مفاهيم والترجمات locus of control إلى اللغة العربية حيث عبر عنه بمركز التحكم او مصدر الضبط ويشار له أيضا بوجهة الضبط.

ويعتبر هذا المفهوم عنصرا أساسيا في نظرية التعلم الاجتماعي التي جاء بها جوليان روتر في 1954م كما يعد من متغيرات الشخصية ويرتبط بالتوقعات العامة للفرد حول قدرته على ضبط التعزيزات في حياته. (بوطاوي، 2005، صفحة 48)

وبعد صياغة هذا المفهوم تم نشره عام 1966م تحت عنوان: "التوقعات المعممة للضبط الداخلي والخارجي للتعزيز" وهو توقع معمم يشير الى اعتقاد الفرد في الجهة التي يعزو اليها الضبط وأسباب حصوله على التعزيز فالأفراد يكتسبون اعتقادات توجه توقعاتهم فيما اذا كانت التعزيزات التي يحصلون عليها تعتمد على عوامل شخصية كالذكاء والمهارة والمثارة ... ام تعتمد على عوامل أخرى بعيدة عن تحكمهم الشخصي كالحظ والقدر والصدفة وعليه قسمه روتر بناء على هذا الاعتقاد الى : مصدر ضبط داخلي ومصدر ضبط خارجي على أساس الافراد اثناء تفاعلهم مع بيئاتهم الاجتماعية . (الديب، 1987، صفحة 36).

وقد أورده فيما بعد تحت اسمlocos of control inter/externeفالفرد ذو البنية النفسية الداخلية يتحكم في الاحداث اما الفرد ذو البنية الخارجية تتحكم به الاحداث والمواقف الخارجية. (الأحمد، 2001)

ويعرفه قاموس منجد الطلاب ضبطه ضبطا وضباطه لزمه قهره وقوي عليه حفظه حفظا بليغا. وفي العمل اتقنه أحكمه اما في الكتاب نقول صححه شكله.

الضبط: حبس الشيء. (البستاني، 1986، صفحة 421).

ويعرفه معجم علم النفس المعاصر بأنه صفة تميز قابلية الشخص بأن يعزو المسؤولية عن نتائج نشاطه الى قوى خارجية أو الى قدراته وجهوده الخاصة. (فيكسي، 1996، صفحة 169)

2-3- مركز التحكم وعلاقته بمتغيرات أخرى:

يمكن تقسيم المتغيرات المرتبطة بوجهة الضبط الى قسمين:

أ. متغيرات موقفية: وهي متغيرات تحدث في موقف محدد مثل وفاة شخص عزيز أو مواجهة أزمة معينة أوقد تكون على مستوى فردي أو جماعي وما يترتب على هذه المتغيرات هو زيادة معدل الضبط الخارجي لدى الفرد وذلك لشعوره بالعجز عن مواجهة تلك المواقف ولكن بعد انتهاء الأزمة والتغلب عليها يعود المعدل الى المستوى الذي كان عليه قبل الأزمة.

ب. متغيرات مستمر: وهي متغيرات تؤثر على مراكز التحكم الداخلية والخارجية بصفة شبه مستمرة وقد صنفها الباحثون إلى ثلاث فئات:

- التنشئة الاجتماعية.
- حالات العجز الطويلة.
- التميز الاجتماعي بين الطبقات الاجتماعية. (الخثعمي، 2008، صفحة 36/35)

2-3-1- مركز التحكم وعلاقته بالجنس:

أثبتت معظم الدراسات مثل دراسة Deven Stellion و1978 Hellern و Macoby ان الذكور أكثر تحكما داخليا من الاناث وذلك بسبب الثقة العالية بالنفس والشعور بالقوة والتحكم في الاحداث وذلك لان البيئة والمجتمع يطلب من الذكور مطالب معينة تتسم بالصرامة والقوة حيث يُدفَعون من الصغر لشق طريقهم ذاتيا عكس الاناث.

وفي دارسات أخرى اثبتت ان الاناث اكثر تعقيدا في الضبط الداخلي التي قام بها Khana and Kana بالهند واحمد عبد الرحمن إبراهيم بمصر. (مليكة، 2005، صفحة 25/24)

2-3-2- مركز التحكم وعلاقته بالعمر:

تكشف الدراسات السابقة التي تناولت علاقة المراحل العمرية بمفهوم مركز التحكم ان مركز التحكم الداخلي تزداد مع تقدم في العمر ومن هذه الدراسات دراسة كل من بيلر وباتل وروتر /Biler /Battle Rotter 1973 و عبد الله سليمان 1989م.

ويقرر كرندال Krandar وآخرون ان مركز التحكم سمة شخصية عامية تبدأ بالاستقرار في العمر ما بين 15/08 سنة . (الخثعمي، 2008، صفحة 37)

إن الضبط الداخلي الخارجي ينمو متأثرا ببيئة الطفل الأولى حيث يكون الدور البارز لوالدي الطفل وهذا ما تظهره كل من دراسة كار اندالKrandar واخرون 1956م. وكذلك نويكي Nuiky وسيغل 1974م حيث صرحت هذه الدراسات ان الضبط الداخلي ينمو حيث يكون الحب والدعم والتشجيع الأبوي والدفء والحماية والتدريب على المهارات المختلفة مبكرا والاستقلالية في حين ينمو الضبط الخارجي حين يكون الإهمال وقلة التوجيه، والنقد اللاذع والسخرية والرفض. (مليكة، 2005، صفحة 27)

وقد استنتج أبو ناهية 1987 من خلال عرضه للدراسات السابقة التي اهتمت بدراسة العمر وعلاقته بوجهة الضبط وأهمية مرحلة الطفولة في نمو مركز التحكم وحيوية ودور الوالدين في ذلك. كما اتضح أن مركز التحكم تتغير باختلاف مراحل التعليم فالتحكم الداخلي يعتبر منخفضا في مرحلة الطفولة ثم يزدادا مع التقدم في العمر في مرحلة المراهقة ثم في مرحلة الشباب والرشد. (الخثعمي، 2008، صفحة 38)

2-3-3- مركز التحكم وعلاقته بالعرق:

يعتبر العرق من أهم المتغيرات التي درست من قبل الباحثين فالسود يميلون الى مركز التحكم الخارجي أكثر من البعض وذلك التمييز العنصري المفروض عليهم حيث كان الاعتقاد السائد عندهم أن المجتمع يحد من تحكمهم في حياتهم كما توصلت تجربة Battle et Rotter والتي أجريت على 80 طفل (ابيض /اسود) وتبين أن الأطفال السود لهم مركز التحكم خارجي. (الربيع، 2006، صفحة 4401)

2-3-4- مركز التحكم وعلاقته بتوكيد الذات:

قدم الباحث امين غريب دراسة بعنوان حالة تقدير الذات وعلاقتها بمركز الضبط المدرك. طبق الباحث مقياسين هما: مقياس تقدير الذات لجانيت بوليفي Janet Polivy الذي قام بترجمة مقياس الضبط المتعدد (I PS) ، من اعداد هانا ليفسون Hanna Levson أثبتت نتائج الدراسة ارتباط تقدير الذات بوجهة الضبط فالأفراد الذين يتمتعون بتقدير ذات مرتفع لهم مركز التحكم داخلي في حين الافراد الذين لا يتمتعون بتقدير ذات إيجابية او منخفضة لهم مركز التحكم خارجي. (زيد، 2005، صفحة 79)

2-3-5- مركز التحكم وعلاقته بالتوافق النفسي:

يرتبط مفهوم الضبط داخلي خارجي أساسا بدرجة المسؤولية التي يدرك الفرد أنه يمتلكها على الاحداث في حياته فالفرد ذو الاعتقاد بالضبط الداخلي يدرك ان احداث الحياة ونتائجها وعواقبها تتوقف او تعتمد مباشرة على سلوكياته بينما يدرك الفرد ذو الاعتقاد في الضبط الخارجي احداث الحياة على انها لا تتوقف ولا تعتمد على سلوكياته بل على انهها محددة بدلا من ذلك بعوامل خارجة عن ذاته وعلى الرغم من ان روتر Rotter قد افترض ان الافراد على قطبي متصل من الضبط ومن المتوقع ان يتصفوا بأشكال محددة من الاضطراب النفسي إلا أن ليفكورت Linkfort رأى ان مركز الضبط الداخلي ربما يكون مطلبا سابقا للسلوك التوافقي ولقد أكد ذلك روتر Rotter نفسه من أن اقتراحه وجود علاقة منحنية بين الضبط والتوافق لم يتم اثباتها وقد اثبتت البحوث بعد ذلك وجود علاقة خطية بين إدراك مصدر الضبط والتوافق وحيث يميل الافراد ذوي الاعتقاد في الضبط الخارجي لإظهار درجات مرتفعة من الضبط النفسي. ويرى بلاك Plac أم العجز أو النقص في السلوك المنظم ذاتيا والذي يصف اصحاب الضبط الخارجي يبدو انه يرتبط بعدم قدرتهم على التقييم المناسب لسلوكهم ويذهب الافراد الذين لا يتمتعون بالتوافق النفسي يميلون الى ادراك الوقائع من حولهم على انها لا يمكن ضبطها او التحكم فيها بينما هناك نموذج اخر يذهب الى ان الافراد الذين يعانون من سوء التوافق النفسي يتصفون بلوم الذات والتقليل من شأنها. (الشحومي، 2003، صفحة 5)

2-4- أنماط مركز التحكم:

يمكن تصنيف مركز التحكم حسب ورتر إلى نمطين:

2-4-1- نمط الضبط الداخلي intrnal locus of control تعرفه بولهانPaulhan 1988 على انه اتقاد معمم بان كل ما يحدث يتوقف على الفرد نفسه من خلال متغيرات ذاتية كالجهد والنشاط والقدرة. (حدار، 2006، صفحة 105)

فالاعتقاد في القدرة على التحكم في سير الاحداث وهذا حسب الأخصائيين النفسيين متعلق بالتقييم الممارس من طرف الفرد من لموارده الشخصية والاجتماعية . (Polhan, 1981, p. 32)

2-4-2- نمط الضبط الخارجي:

تعرفه بولهان على انه اعتقاد معمم بان وقوع الاحداث يستند للعوامل الخارجية كالحظ والقدرة والصدفة والاخرين. (حدار، 2006، صفحة 105)

2-5- سمات فئة الضبط (الداخلي الخارجي):

2-5-1- سمات فئة الضبط الداخلي:

فالفرد الذي يعتقد ان الحصول على التعزيز سواء كان سلبيا او إيجابيا يرتبط بالقوى الداخلية أي بذواتهم فان مؤشرات هذه القوى المحتملة تتمثل في الذكاء والمهارة والجهد والسمات الشخصية المتميزة وعليه العوامل الداخلية تظهر من خلال المؤشرات التالية:

أ- الذكاء أو القدرات العقلية: يكون اتقاد الفرد ان له قدرات تؤهله للتحكم في الاحداث الناجحة او الفاشلة.

ب- المهارة (الكفاءة) فالفرد يعتقد انه بإمكانه السيطرة على البيئة وضبط احداثها بفضل مهارته وكفاءته التي اكتسبها من الخبرات السابقة.

ج- الجهد : حيث يكون اعتقاد الفرد بأن كل ما يجري له من احداث يرتبط ارتباطا كليا بالجهد الذي يبذله . (سعيدة، 2013، صفحة 27/26)

وتتفق معظم الدراسات والأبحاث على ان الافراد ذوي الضبط الداخلي يتميزون بالسمات التالية:

- يعتقد أصحاب الضبط الداخلي انهم يستطيعون تحدي ما سوف يحدث لهم وبالتالي فهم يستعطون الهيمنة على قدراتهم ومصيرهم . (موسى، 1994، صفحة 321)

- يركزون اهتماماتهم بشكل أكبر على تعزيزات المهارة في الأداء وعلى كفاءتهم الداخلية التي تحقق لهم الوصول الى الأهداف المرجوة فقد تبدو الكفاءة الذاتية في النظرة المتفائلة لمتطلبات الحياة والمهارات التي تساعد على إدارة الضغوط والاستفادة بقدر الإمكان من الموارد المتاحة.
- يكونون اكثر انتباها وقدرة على رصد المعلومة واستثمارها معرفيا وتذويبها وإدماجها في بناءهم المعرفي (يوسف، 2009، صفحة 36)
- التفتح والمرونة في التفكير وأكثر ابداعا وتحملا للمسائل الغامضة.
- المودة والصداقة في علاقتهم مع الاخرين.
- العمل والأداء المهني حيث يتبين ان لديهم معرفة شاملة بعالم العمل الذين يعملون فيه والبيئة المحيطة بهم كما انهم اكثر اشباعا ورضا عن عملهم. (منصور، 2012، صفحة 02)
- تقبل التغيير والاتجاهات الإيجابية نحو الحداثة والاندماج الثقافي.
- يتميزون بسمات القدرة على تحقيق الهدف والتحدي.
- اكثر ادراكا للضغط ويعتمدون على أساليب المواجهة في التعامل مع الضغوطات. (برزانجي، 2009، صفحة 23/22)

2-5-2- سمات فئة الضبط الخارجي:

هم الافراد الذين يعتقدون سيطرة الحظ والصدفة والآخرين الأقوياء والظروف على متغيرات حياتهم ويتبع ذلك عدم قدرتهم على التنبؤ بنتائج سلوكية ويتميزون أيضا بما يلي:

- يمتلكون سلبية عامة وقلة في المشاركة والإنتاج.
- يرجعون الحوادث الإيجابي والسلبية الى وراء الضبط الشخصي.
- يفتقرون الى الإحساس بوجود قدرة داخلية.
- تنخفض عندهم درجة الإحساس بالمسؤولية الشخصية. (يعقوب، 2002، صفحة 80)

والفرد هنا يدرك ان ما يناله من عقاب او ثواب مرتبط بقوى خارجية كالقدر والحظ والصدفة وقوة الاخرين. (سعيدة، 2013، صفحة 27/26)

2-6- النظريات المفسرة مركز التحكم (الداخلي/ الخارجي):

2-6-1- نظرية روتر لمركز الضبط (داخلي /خارجي):

مركز الضبط مفهوم اشتقه العالم روتر من نظريته في التعلم الاجتماعي ويرى روتر ان مركز الضبط كمتغير من متغيرات الشخصية يهتم بالمعتقدات التي يحملها الفرد بخصوص أي العوامل الأكثر تحملا للنتائج في حياته من خلال ادراكه للعلاقة السببية بين السلوك ونتيجته وهذا ما يجعل الافراد يختلفون في نفس معنى الأحداث المدركة بالنسبة لهم بسبب طبيعة التعزيز المتوقع لهذه الاحدث فهم يميلون لتكرار السلوك الجيد ثم تدعيمه إيجابيا . (الديب، 1987، صفحة 103)

وتقوم نظرية روتر على مجموعة من العناصر يمكن من خلالها توقع سلوك الفرد...

- **الطاقة:** هي إمكانية حدوث السلوك في موقف معين مرتبط بتعزيز واحد او مجموعة من التعزيزات.

- **التوقع:** هو الاحتمالية التي يصنها الفرد بان التعزيز يحدث كوظيفة للسلوك المحدد الذي قوم به في موقف كعين او مواقف معين.

- **قيمة التعزيز:** يعرفه روتر على انه «درجة تفضيل الفرد لحصوله على تعزيز معين إذا كانت إمكانية الحدوث لكل التعزيزات الأخرى متساوية.

- **الموقف النفسي:** وهو تلك البيئة الداخلية او الخارجية التي تحفز الفرد الى ان يتعلم كيف يمكن الوصول إلى أفضل إشباعات في ظروف معينة والطريقة التي تؤثر على التوقع وقيمة التعزيز ومن ثم تؤثر على القدرة الكامنة لحدوث سلوكا ما فالموقف النفسي يؤدي دورا حاسما في تعزيز اتجاه السلوكي. (الربيع، 2006، صفحة 36)

2-6-2-نظرية دافع الكفاءة:

يرى وايت (1959)White أن جميع أفراد الانسان يولدون ولديهم دافع أولي نحو السيطرة على البيئة وأطلق عليه دافع الكفاءة، وفي رأيه أن افتراض هذا الدافع يساعد على تفسير أنماط كثيرة من السلوك.

ويشير وايت White من جهة أخرى إلى أننا جميعا في حاجة إلى أن نتعامل بفعالية وكفاءة مع البيئة المادية والبيئة الاجتماعية، أننا لا نستطيع أن نتعامل بكفاءة مع البيئة إلا إذا عرفناها، فالنشاط الاستطلاعي والاستكشافي للبيئة وغيره من النشاطات الأخرى التي يقوم بها الفرد لمحاولة معرفتها والسيطرة عليها والتحكم فيها هي كلها بالدرجة الأولى نشاطات معرفية توافقية الهدف منها تحقيق الكفاءة وفي هذا الصدد يرى وايت White أن الكفاءة أو الجدارة تعني الملاحقات المستمرة والصعبة للأحداث في البيئة من قبل بعض الأفراد والتي تجعلهم يشعرون بالرضى عن الذات أكثر من أولئك الذين يميلون إلى ممارسة حياتهم بأكبر قدر من البساطة ،ويضيف أيضا أن الفرد في مسعاه لتحقيق الكفاءة والسيطرة على البيئة يمر بمرحلتين هما :مرحلة تحقيق دافعية التأثير ،ومرحلة تحقيق دافعية الكفاءة (معمرية، 2009، صفحة 26)

2-6-3- نظرية الدافعية الداخلية والخارجية:

تدعى نظرية إدوار ديسي (1980) E.Deci بنظرية الدافعية المعرفية، وينظر من خلالها للإنسان على أنه كائن إرادي عقلاني يتمتع بإرادة حرة تمكنه من اتخاذ القرارات المناسبة والسلوك على النحو الذي يراه مناسبا، وتتدخل عوامل مثل القصد والتوقع والتعليل في السلوكات التي يقوم بها وبهذا فهي ترى أن الأفراد نشيطون ومثابرون وفعالون وتوجد لديهم دوافع وحاجات تتمثل في السعي لفهم البيئة التي يعيشون فيها والسيطرة عليها. (زغلول، 2009، صفحة 167/166)

وعليه فإن الدافعية الداخلية حسب ديسي E. Deci هي دافعية ترتكز على الحاجة الفطرية للكفاءة والتحكم الذاتي والاختيار الحر للنشاط أما الدافعية الخارجية فهي نخص كل السلوكات التي يقوم بها الفرد ليس من أجل النشاط في حد ذاته إنما القيام بهذه السلوكيات مشروط بالضرورة أي بالأهمية التي يفترضها المحيط حيث يتناقص الإحساس بالتحكم الذاتي والاختيار الحر للنشاط. (وبوقريرس، 2007، صفحة 20)

ومن خلال ذلك فهذه النظرية تعتبر الأفراد مخلوقات نشيطة وليسوا أعضاء سلبيين خاضعين لقوى داخلية وخارجية وعلى ذلك تعتمد نظرية ديسي E. Deci على عنصرين أساسيين هما:

*تفترض أن للناس القدرة على تقرير ما يريدون أن يفعلونه وهذه القرارات تنتج من تفسير الأفراد للأحداث البيئية وتجهيز المعلومات المتوفرة لديهم على البيئة والتعامل معها من خلال قدراتهم المعرفية كالذاكرة والتفكير والتخطيط لتقرير ما يجب فعله.

*تفترض أن الناس مشتركون في عدة أنماط سلوكية من أجل الشعور بالكفاءة وتحقيق الذات، حتى يشعرون أنهم وكلاء سببيين ومتحكمين في تفاعلهم مع البيئة.

من خلال ما ذكرناه سابقا عن نظرية ديسي E.Deci نفهم أن سمات الأفراد ذو الضبط الداخلي الكفاءة والسيطرة على البيئة والتمكن ويتميزون بقدرات مرتفعة تمكنهم من تحقيق الذات. (معمرية، 2009، صفحة 30)

2-6-4- نظرية العزو السببي:

تنظر نظرية العزو السببي إلى البشر من منظور بحث الأفراد عن فهم العالم المحيط بهم ومحاولتهم تحقيق الذات والحفاظ عليها والسيطرة على البيئة فالفرد لا يكتفي بمجرد الملاحظة العابرة لسلوك الآخرين لكن يحاول عادة فهمه، وما تهتم به هذه النظرية ليس طبيعة الفعل في حد ذاته وإنما النظرة الذاتية لما وراءه من العوامل المسببة للفعل أو تلك التي هيأت لوقوعه. (والرفاعي، 2009، صفحة 188)

وما يوضح افتراض هيدر **Heider**أن الأفراد يقومون بالعزو لأسباب نجاحهم وفشلهم فحسبه أن العزو السببي هو عبارة عن ربط للسلوك بالظروف والعوامل التي أدت اليه،اذ أن إدراك الفرد للسبب يؤدي الى مساعدته على التحكم في ذلك الجزء من البيئة حتى وإن لم تكن تلك المعتقدات حقيقة. (وبوقريرس، 2007، صفحة 29)

ولقد بين هيدر **Heider** أن القوى البيئية عندما يكون تأثيرها قويا على الأفراد أو تمتلك القرار أو التحكم في سلوكهم فهنا نجد نوعين من الأفراد يختلفون في استجاباتهم لهذه الضغوط فبعضهم يبدون ميلا إلى رفض تحكم الضغوط ويقاومون قراراتها ويظهرون أنهم أكثر إصرارا وعنادا وأكثر مقاومة لتأثيرها عليهم، وبعضهم يبدون على عكس ذلك حيث يظهرون الاستسلام والرضا والقبول بالواقع. (معمرية، 2009، صفحة 31/30)

وهنا تظهر السببية الشخصية مقابل السببية غير الشخصية فالسببية الشخصية حسب هيدر **Heider** يظهر تأثيرها في تلك المواقف التي يكون فيها الفعل السلوكي للفرد نتيجة للقصد والجهد أي ذلك الفعل السلوكي الذي يقصده الفرد يحدث بتأثير جهده الخاص وسماته الشخصية كما أنها تشمل اعتقادا راسخا لدى الفرد بوجود علاقة بين الفعل السلوكي في البيئة وبين شعور الفرد بالمسؤولية الشخصية لما يحدث وتسمى العزو السببي الشخصي.

أما السببية غير الشخصية فتشير إلى المواقف التي لا يقصد فيها الشخص أن ينتج فعلا سلوكيا معينا بل أن الفعل السلوكي يحدث بشكل خارج عن ارادته أي أن أسبابه قوى خارجية في البيئة وليس للفرد أي قصد وبالتالي فهو يعتقد بعدم وجود علاقة بين السلوك والاستجابات البيئة وتسمى هذه الحالة بالعزو السببي غير الشخصي.

ومن خلال ما سبق تبرز علاقة مفهوم مركز التحكم لدى روتر **Rotter** بنظرية العزو السببي لدى هيدر Heider، فإذا كانت السببية الشخصية تشير إلى الفعل السلوكي الذي يكون للفرد فيه قصد واعتقاد بوجود العلاقة بين مجهوده الشخصي والاستجابات البيئة إذا كان التحكم الداخلي يشير إلى ادراك الفرد الحوادث الإيجابية والسلبية كنتيجة منطقية للأفعال الخاصة بالفرد ثم عزوها إلى تحكمها الشخصي، فإنه يمكن القول أن العزو السببي الشخصي ما هو الا صورة أخرى للتدخل الداخلي ، أما السببية غير الشخصية فتشير الى السلوك الذي يحدث بواسطة تأثير قوى خارجية في البيئة، أما التحكم الخارجي فيشير الى اعتقاد الفرد بسيطرة القوى الخارجية في البيئة على الأحداث و أنها غير مرتبطة بسلوك خاص،كما يرجعها ويعزوها إلى ما وراء التحكم الشخصي (معمرية، 2009، الصفحات 32-33).

2-7- الدين ومركز الضبط:

2-7-1- مركز الضبط وظيفة الدين:

يعتبر مركز الضبط اهم واقوى وسيلة من وسائل الدين من خلال ما يقوم به من وظائف في حياة الفرد والمجتمع واستقرار النظم الاجتماعية لذلك اهتم علماء الاجتماع بدراسته ووضعه على قمة النظم الاجتماعية والدين نظام اجتماعي شامل لا يسمح لأي فرد ان يكون له رأيا إضافيا او يسلك سلوكا خارجا عليه فالدين يضبط السلوك للعبد بينه وبين ربه وبين الفرد ومجتمعه من خلال الثواب والعقاب ليس في الحياة الدنيا فقط وإنما أيضا فيا الاخرة.

ويبرز أثر الدين وبالذات الدين الإسلامي كأداة ضبط ذاتي داخلي واجتماعي خارجي فيما سيشمل عليه من تعاليم تمثل في مخيلتها مجموع الضوابط والتي تظهر في العبادات المتعلقة في العلاقة بين العبد وخالقه سبحانه وتعالى وفي المعاملات التي تعكس العلاقة بين الافراد ومن هنا فان الدين من وجهة نظره يمارس ضبطا ذاتيا داخليا على الفرد من حيث ضبط النفس والسيطرة عليها ويسعى في نفس الوقت احداث توازن داخل نفس الفرد. وهذا يعكس سلوك الفرد خارجيا مع الاخرين وفق ما يدركه الفرد وهذا هو مركز ضبط الديني الداخلي الذي يؤثر تأثيرا مباشرا وفعالا في ثقافة المجتمعات ويعمل على توارثها. وعن علاقته بالاقتصاد نجد ان الدين الإسلامي وضع الاحكام وأصول التشريعات المنظمة لحياة الانسان فأقرت الملكية الفردية وفتحت المجال امام المنافسة المحمودة والعمل على التفوق وجعلت العلاقات الاقتصادية بين الناس تقم على دعائم على الصدق والأمانة والأخلاق والتعاون والعدل والتواصي بالبر والإحسان والتكافل. (سليم، 1989، صفحة 172)

2-7-2- الوازع الديني ودوره في تحقيق مركز الضبط(الداخلي-الخارجي):

خلق الله عز وجل النفس البشرية وهي تحمل نوازع الخير والشر فقال تعالى:(وَنَفْسٍ وَمَا سَوَّاهَا (7) فَأَلْهَمَهَا فُجُورَهَا وَتَقْوَاهَا (8) قَدْ أَفْلَحَ مَنْ زَكَّاهَا (9) وَقَدْ خَابَ مَنْ دَسَّاهَا(10)) الشمس.

فالله سبحانه وتعالى جعل الفلاح والخيبة مرهونة بسعي الانسان لتزكية نفسه أو الانحطاط بها إلى مهاوي الرذيلة، والإنسان منذ بدء الخلق خبر بين طريقين طريق الخير وطريق الشر ومن ذلك تبدأ رحلة المعاناة التي يعيشها الانسان بين نوازع الخير والشر نفسه ولابد له أن يستعين عليها بما وهبه الله من نعم حتى يختار طريق الهداية.

ملخص الفصل:

من خلال ما سبق يتضح لنا ان مركز التحكم ببعديه الداخلي والخارجي يلعب دور هام في مجمل الاعتقادات والأفكار التي يكونها الافراد عن انفسهم وعن التعزيزات التي يتلقونها من الداخل شخصية الافراد (مركز التحكم الداخلي) وعن الخارج البيئة التي يعيش فيها (مركز التحكم الخارجي).

وكل هذه الاعتقادات يكونها الفرد حول المواقف التي تواجهه في الحياة فمنه من يتحمل المسؤولية ويواجهها ومنهم من يرجعها الى العوامل الخارجية كالحظ والصدفة والقدر والآخرين...

الفصل الثالث: سلوك المخاطرة

تمهيد

3-1- تعاريف سلوك المخاطرة

3-1-1- تعريف المخاطرة

3-1-2- تعريف الشخص المخاطر وخصائصه النفسية

3-1-3- تعريف سلوك المخاطرة

3-2- النظريات المفسرة لسلوك المخاطرة

3-3- دوافع سلوك المخاطرة

3-4- الاعتقاد في الحظ الجيد وسلوك المخاطرة

3-5- الثقة الزائدة وسلوك المخاطرة

3-6- علاقة المخاطرة ببعض المصطلحات المرادفة

ملخص الفصل

تمهيد:

يسعى الباحثون في علم النفس الى فهم السلوك البشري والدور الهام الذي تلعبه سمات الشخصية في تحديد سلوك الافراد خاصة عند فئة السائقين باعتبارها فئة حساسة في المجتمع تتعرض وتعرض الاخرين للخطر بسبب السلوكيات غير المقبولة والمجازفة التي تقوم بها وهذا ما قد يظهر ان من هؤلاء السائقين من لديه سمات شخصية مخاطرة تساعده على تعزيز قيام بسلوك المخاطرة اثناء السياقة وهذ الاخير جعلنا نصب اهتمامانا بان لأنه مازال من الموضوعات التي تثير الجدل بين الباحثين.

3-1- تعريف سلوك المخاطرة:

3-1-1- تعريف المخاطرة:

3-1-1-1- تعريف المخاطرة لغة:

مخاطرة من خطر والخاطر ما يخطر في القلب من تدبير او أمر والخاطر المتبختر يقال خطر يخطر واذا تبختر والخطر الاشراف على هلكه وخاطر بنفسه أي غدر بها (العرب، بلا تاريخ، صفحة 1197)

3-1-1-2- تعريف المخاطرة اصطلاحا: يعرف هشام الخولي المخاطرة قائلا (أسلوب المخاطرة هي طريقة الفرد في عمل خيارات ذات خطورة من بين عدة بدائل لا يقينية او مشكوك فيها حيث اشارت معظم تحليلات الاتجاه نحو المخاطرة الى ان اتخاذ المخاطرة يتحدد بثلاث مظاهر هي:

أ . البدائل المتاحة.

ب . الشكوك التي تصيب نتائج المخاطرة.

ج .النتائج المتوقعة المرتبطة بهذه البدائل والتي تكون متوازية مع جاذبية هذه البدائل . (الخولي، 2002، صفحة 149)

وعرفه حامد العيد محمد مصطفى بأن المخاطرة هي رغبة الفرد في تخطي الأشياء العادية والمألوفة والدخول الى المجهول والرغبة في التحدي والترغيب بالمغامرة في سبيل الحصول على قيمة متوقعة او اشباع واقع معين لديه. (محمد، 1985، صفحة 31)

عرفها جيلي فورد من خلال دراسته للشخصية انها سمة معرفية شخصية ذات وجهة اجتماعية مخلفة حيث يظهر في ضوء عدم توفر المعلومات دون المخاطرة من خلال ممارسة الفرد لبعض الأنشطة المختلفة. (صفوت، 1992، صفحة 54)

يعرفها عادل حمد هريدي بأنها سمة تهيئية تدفع الفرد للاستجابة لا عقلانية المغامرة في مختلف المواقف فيختار من البدائل المتاحة اكثرها احتمالا لتحقيق اعظم المكاسب في حال نجاحه الى جانب تكبيد الخاسر في حال فشله. (هريدي، 2002، صفحة 126)

عرفها بارك كايلي 1980م هي احتمال عواقب سيئة وخسارة وسوء حظ واحتمال التعرض للأذى الجسمي والخسارة والمغامرة واغتنام الفرص نتيجة اختيار او القيام بعمل معين. (كايلي، بلا تاريخ، صفحة 06)

3-1-2- تعريف الشخص المخاطر وخصائصه النفسية:

3-1-2-1- تعريف الشخص المخاطر:

هو الشخص الذي يتخذ قرارا بالمخاطرة وعليه تقع مسؤولية دراسة الجوانب المتعددة لهذا القرار بما في ذلك النتائج المترتبة على هذا القرار وان الشخص الذي يتخذ قرارا بالمخاطرة انما يتخذ هذا القرار بناء على عوامل موضوعية وأخرى ذاتية وعوامل خاصة بالموقف ذاته. (الحميد، 2002، صفحة 126)

3-1-2-2- الخصائص النفسية المميزة للشخص المخاطر:

يتصف المخاطر بمجموعة من الخصائص تتمثل في الجرأة والسيطرة والذكاء والنضج لانفعالي والتوتر والضبط والانفراد بالرأي . (العبد، 1985، صفحة 68)

كما أن المخاطر شخص مثابر ويتمتع بقدر كبير من الجرأة والإقدام، فهو يقبل الدخول في مشاريع صغيرة او يضع نفسه في مواقف تتميز بأنها ذات عائد عالي وكبير بالرغم من احتمالات نجاحها بسيطة في حين لا يقبل الدخول في الموضوعات التي تتميز بان عائدها قليل مهما كانت احتمالات نجاحها مضمونة. (الحميد، 2002، صفحة 422)

ويمكن الحكم على الفرد بالمخاطر او عدمه وفق ثلاث محكات هي محك العمل ومحك التحليل ومحك المكسب) فوفقا لمحك العمل فان المخاطر يتميز بالعمل الدؤوب والكثير ووفقا لمحك التحليل فان

المخاطر يقوم بتحليل الموقف تحليلا عميقا اما محك المكسب فوفقا له يسعى المخاطر للمكاسب الكبيرة ماديا ومعنويا كما ان الافراد مرتفعي المخاطرة يفضلون الوظائف التي تتصف بنها خاصة بهم وفي اغلب تتيح لهم اتخاذ قرارات كثيرة بأنفسهم كما يمكن ان توفر لهم النجاح بدرجة كبيرة او الفشل التام كما انهم يتميزون بالقدرة على تغيير ادراكهم لمواجهة المتطلبات التي ترفضها الظروف المتغيرة كما انهم على درجة عالية من الثقة بالنفس والذكاء المرتفع وداخلي التوجه فلا يعتمدون على عوامل الضبط الخارجي كما ان المخاطرين غالبا ذوي خبرة ويتمتعون بالنضج الانفعالي. (الكيال، 2002، صفحة 298)

ويصنف العدل 2001 استراتيجيات الاختيار على بعدي التحليل والتنفيذ لموقف المخاطرة على النحو التالي:

1- يتميز المحافظ بالتحليل المحدود والتنفيذ المحدود.
2- يتميز المجازف بالتحليل المحدود والتنفيذ الكثير.
3- يتميز المتجنب بالتحليل الكثير والتنفيذ ير المحدود.
4- يتميز الخاطر بالتحليل الكثير والفعل الكثير

ومن ثم فان المخاطرة المدروسة هي ذلك الاختيار الواعي للقرار الذي يتناسب مع مكونات الموقف وأبعاده وعواقبه والتي تشمل على ترك شيء ما للحصول على شيء اخر اعظم قيمة والتي ينبغي ان تتم على بناء على معلومات داخلية والتي يحصل عليها الفرد من رصيد معلوماتي وخبراته السابقة ومعلومات خارجية يستمدها من معطيات الموقف. (العدل، 2001، صفحة 129)

ويلعب مفهوم الفرد عن نفسه دورا هاما في اتخاذ المخاطرة وقد اثبتت دراسة وايت إيجابية العلاقة بين مفهوم الذات والمخاطرة وقرار المخاطرة إلا قرار يتخذه الفرد لتحقيق ذاته ايمانا منه بان اثراء ذاته لا يكون إلا من خلال اتخاذه مخاطرة فإدراكات الفرد وتصوراته لوجوده الكلي تنعكس على إدراكاته للموقف الكلي للمخاطرة من مكاسب وخسائر والتي نخرج في النهاية في صورة قرار يلتزم بتنفيذه الفرد.(Wyatt1، 1990)

3-1-3- تعريف سلوك المخاطرة:

عرفه نيهارت Nihert1999 : على انها تعني إتيان الفرد سلوكا اتجاه شيء ما عندما لا تتضح نتائج هذا الفعل او الشيء حيث يحاول بعض الصغار فعل او أداء سلوكيات مندفعة نحو بعض الأشياء والتي يطلق عليها بالخطورة (صفوت، 1992، صفحة 54)

تعريف عبد الفتاح سيد درويش: يعرفه باعتباره سمة معرفية ذات وجهة اجتماعية محددة لسلوك الافراد إزاء التعرض لبعض المواقف التي لا تتضح فيها المعلومات مما يؤدي الى حالة عدم القدرة على الضبط الانفعالي والمعرفي ومن ثم يقترف الفرد سلوكيات خطرة كارتكاب الحوادث نتيجة رعونة القيادة ومخالفة القواعد المرورية او غيرها من السلوكيات ((سيد، 2005، صفحة 423)

عرفه كارني Carney1975: بأنه اختيار بديل واحد او مسار فعل بين عدة بدائل من شان عواقب ذلك الاختيار ان يترك الفرد في وضع اسوء عندما لا يختار على الاطلاق. (Carney، 1975، صفحة 45)

وعرفه باندورا Bandura1977 : سلوك متعلم من خلال تقليد الانموذج في مواجهة الصعوبات والمخاطر والمجازفة في اختيار القيمة المتوقعة المبنية على أساس الخيرات السابقة والعمليات المعرفية الحاضرة والمثيرات اللاحقة (Bandura، 1977، صفحة 53).

كما عرفه جنكيز Jenkis1984 بأنه نشاط يتصف بعدم امتلاك الفرد للمعرفة الاكيدة بالنتائج المتوقعة التي من شانها ان تؤدي الى عواقب غير محمودة له نتيجة لاختيار عمل ما من مجموعة اختيارات. (Jenkis، 1984، صفحة 45)

عرفه المشلب2006: نشاط يتسم في مواجهة التحديات واقتحام المخاطر والجرأة في التنفيذ واغتنام الفرص والأخذ بالاعتبار احتمالات الخسارة او التعرض للأذى (حسين، 2006، صفحة 9)

هو نتاج لإدراك الفرد للموقف مع وجود ميل لديه للقيام به دون اغفال الأهمية الجانب الدافعي وذلك لان اقبال على موقف فيه خطورة لابد للفرد ان يدرك طبيعة هذا الموقف ومستوى الخطورة فيه ثم يراجع نفسه كي يراها مقبلة او غير مقبلة (خليل، 1994، صفحة 61)

ويعرفه دافييد لوبريتون وبركسلان.David Lbrreton Pierrecoslin : السلوكات الخطيرة بأنها تعرض الافراد لاحتمال الاستهانة به لإصابة المخاطرة او الموت او التعرض لمستقبله للخطر او وضع حالته الصحية في خطر وأكد بروكسولان انPierrecoslin أن هذه السلوكيات الخطرة تعود عليه وعلى غيره بالضرر وهذا ما يمكن ان يعتبر علامة على الانحراف الاجتماعي

وترتبط المخاطر بالسلوك ارتباطا قويا لأن أي سلوك صعب يحتاج الى مجازفة ومخاطرة لابد ان يكون نابعا من شخصية قوية لا تعرف التردد ولا الخوف فالمخاطرة تعد سمة من سمات الشخصية وقد بين كاتل Cattell أهمية المخاطرة والإقدام مقابل الشك والخجل وحرص ان الدرجة المرتفعة على مقياس كاتل تعني المخاطرة والإقدام والاندفاع مقابل الدرجة المنخفضة التي تقيس الخجل والحرص والانعزال والانسحاب وقد وجد كاتل دورا مهما للوراثة في هذه السمة (صفوت، 1992، صفحة 54)

انطلاقا مما سبق ذكره يتبين لنا ان معظم هذه التعاريف ركزت على جانب معين من جوانب المخاطرة منها الجانب الاجتماعي الجانب الصحي إلا اننا في هذه الدراسة ركزنا على سلوك المخاطرة عند السائقين والذي نعني به كل السلوكيات الخطرة المتهورة التي يقوم بها السائق المركبة والمتمثلة في عدم احترام قواعد السياقة الامنة وعدم احترام قوانين المرور والامتثال بها.

3-2- النظريات المفسرة لسلوك المخاطرة:

3-2-1- نظرية التحليل النفسي:

3-2-1- أ. رأي فرويد Frued :

ذكر فريد في نظريته وجود نوعين اساسين لغرائز وهما غريزة المياه وغريزة الموت وبين ان الانسان يفصل ويسعى لغريزة الحياة بينهما الشخص المخاطر يختار غريزة الموت من اجل جعل الحياة مفعمة بالحيوية والنشاط اما الشخص المحافظ الذي اعتقد ان اثراء الحياة يأتي من التعلق بغرائز الحياة والبعد عن غرائز الموت فلم يترك في النهاية إلا الصورة باهتة من الحياة نفسها وشغل غير محدود منها. (القريطي، 2002، صفحة 259)

3-2-1- ب. رأي ايريك فروم Eric Fromm :

اهتم ايريك فروم بشخصية وتركيز على الشخصية المبدعة والمبتكرة ويرى الشخصية المخاطرة هي نمط من أنماط الشخصية المبدعة المبتكرة والمخاطرة صادرة من حاجتها الى إحساس بالهوية والتسامي على الذات التي تعتبر من الحاجات الإنسانية المنبثقة من الوجود الإنساني فحينما يتقدم الانسان على اتخاذ المخاطرة إنما يتقدم عليها بناء على صورة كونها فرد عن نفسه وعن الاخرين فاتخاذ المخاطرة ترجمة الموقف من نفسه من خلال الاخرين من العلاقات الشخصية المتبادلة معهم. (الشاعر، 2005، صفحة 64)

3-2-1- ج. رأي أدلر Adler :

تشير هذه النظرية الى نزوع الافراد الى كفاح وسعة نحو تحقيق أهدافهم والوصول الى الكمال والتفوق كمحاولة للتعامل مع الصرخات التي تفرزها المشاعر و الاختلاف عن الاخرين. (ضمرة، 2008، صفحة 154)

ويرى **Adler** أن الصدف الذي يندرج تحته كل الأنماط السلوك الإنساني هو حماية الذات. (العسوي، 1989، صفحة 164)، كما يرى ان سلوك الانسان غرضي له هدف مباشر كما يركز على ان الاسنان يختار وهو مسؤول عن اختياره.

وهناك معنى لحياته وهو يكافح من اجل النجاح والكمال ويبرز في نظريته أيضا على الشعور بالنقص الذي يرى انه خالة طبيعية للناس وممكن ان يؤدي الشعور بالنقص الحالة من ابداع فالإنسان يخاطر من اجل بلوغ غايته سعيا الى تحقيق ذاته والتغلب على مشاعر النقص ويرى ان هدف الحياة الذي يضعه كل انسان هو التحرك مان ادل التغلب على نقصه ويرى بان جميع السلوك يحصل في إطار اجتماعي فالإنسان يولد في بيئته وعليه ان يرتبط فيها بعلاقات متبادلة. (السعد، 2012، صفحة 171/170)

3-2-2- المخاطرة من منظور النمط المغامر لجون هولاند (J-Holland):

أشار هولاند الى ان افراد هنا يتفاعلون مع البيئة عن طريق ممارسة الأنشطة تسمح لهم بتغيير عن المغامرة السيطرة الحماس الاندفاعية والمخاطرة ويوصفون بانهم قادرون على الاقناع ولديهم قدرة لفظية وانبساطيون وواثقون بأنفسهم ومتقبلون لأنفسهم. (السعد، 2012، صفحة 200)

3-2-3- نظرية السمات والعوامل: théorie traits and factors:

ينظر أصحاب هذه النظرية الإنسانية على أنها نظام من العوامل والسمات والاهتمامات والقدرات والاتجاهات والانفعالات ويؤكد البورت **Allport** على أن السمات هي التي من خلالها ينتج التغيير عن سلوك الفرد فالسمة تصف الفرد بخيلا او كريما او قلقا او شجاعا او مغامر او مخاطر لكن ليس بالضرورة ان يكون كذلك دائما ولكي يكون لديه استعدادا للاستجابة لموقف معين. ((لازاروس، 1984، صفحة 54)،

وهنا يمكن الإشارة إلى ان ذلك الموقف يمكن ان يكون موقفا فيه شيء من المخطرة او المغامرة وتوصل كاتل Cattell الى ان من عوامل الشخصية هي المخاطرة والاقدام مقابل الخجل والخرص. (سامي، 2016، صفحة 19)وهي السمة السابقة من السمات الستة عشر التي ذكر معناها ان يتصف الشخص بالمغامرة والمجازفة والنشاط والميل

للقوة والثقة بالنفس كما انه لا يهتم بأخطار المستقبل ويحظى بقبول الجماعة في حين ان الدرجة المنخفضة تشير الى ان الشخص يتف بالخجل والجبن والخمول والتردد والانسحاب وان الشخص مقتنع بما هو عليه ويشعر بالإعاقة في التعبير عن نفسه. (العبيدي، 1991، صفحة 112)

وقد حدد تايلر 1961م tiller السمات الشخصية للأفراد المبتكرين وجعل سمة المخاطرة من بين تلك السمات مؤيدا في ذلك دراسة توراس Torrance التي أظهرت ان الابداع يرتبط إيجابيا باتجاهات الأفراد نحو المخاطرة. (حسن، 1989، صفحة 68) ونستدل من رأي توراس ان المخاطرة سمة يتميز بها الافراد المبدعون.

3-2-4- نظرية القيمة المتوقعة(المعرفية) théorie expectedutility :

ترى النظرية المعرفية ان الافراد لا يستجيبون للمنبهات والحوادث الخارجية او الداخلية على نحو تلقائي وانما في ضوء نتائج العمليات المعرفية التي يجرونها على مثل هذه المنبهات او الحوادث. (قطامي، 2004، صفحة 24)

وفسر أصحاب النظرية المعرفية عملية اتخاذ القرارات بأنها سلسلة متماسكة من الأحدث التي يتوقعها الفرد على أساس خبرته وتعلمه السابقين فالفرد عندما يواجه موقفا يتطلب منه اختيار بديل من

بين عدة بدائل فانه يتوجب عليه ان يستحضر المخططات العقلية المبنية على أساس الخبرة السابقة للتعامل مع المواقف غير المألوفة. (Allen, 1979, p. 7)

وتمت نظرية القيمة المتوقعة باختيار الفرد عندما يتعرض الى موقف يتطلب منه اختيار البديل من عدة بدائل ويؤكد منظرو هذه النظرية وعلى رأسهم بيكر Becker 1972، على الأهمية الكبيرة للقيمة المتوقعة في توجيه قرارات الفرد عند الاختيار الذي يتطلب قدرا من المخاطرة (Becker, 1987, p. 153)

وتشير النظرية الى ان القيمة المتوقعة تقوم على أساس ما يعرفه الفرد وما يؤمن به لذا فهو تقدير ذاتي خاص بكل فرد. (Barcalely, 1980, p. 33)فهي تختلف من شخص لآخر وأشار جون كوهين Jon cohin 1960 الى ان الأشخاص يعتمدون على التقدير الذاتي عندما تكون فرص الفوز والنجاح متساوية فتؤثر الخبرة السابقة على سلوك الفرد وقراراته المتخذة. (Carney, 1975, p. 12) و يؤكد زاكوسكي Zakosky ان سلوك الافراد الذي فيه مخاطرة هو نتاج لتفاعل القيم المتوقعة مع ميل الشخص لحب المغامرة. (علي، 1995، صفحة 36).

وهناك نوعان من المحكات حددها تفرسكي tafresky تؤثر في زيادة القيمة المتوقعة او نقصانها هي:

1- **محك الفائدة:** والذي يعني حصول الفرد على أكبر قدر ممكن من المنفعة المتوقعة مستندا إلى معياره الذاتي لهذه المنفعة أو الفائدة.

2- **المحك النفسي** psychological: والذي يستند إلى آليات معرفية نفسية لتحديد سلوك الفرد الخاص بالمخاطرة وأن الميل باتجاه المخاطرة يتناسب تناسبا طرديا مع ازدياد القيمة المتوقعة. (جلال، 1985، صفحة 246)

ولهذا يمكننا القول أن هذه النظرية أكدت الجانب المعرفي في الشخصية وجانب الخبرات السابقة وكذلك التقرير السابق للفرد وكل ذلك يسهم في اختيار البديل المحتمل او المتوقع منه المنفعة والمرجعية الذاتية وان مقدار المخاطرة معرفيا يتناسب مع القيمة المتوقعة والفائدة الكبيرة في اختيار البديل الأكثر جاذبية في تحقيق الفائدة والمنفعة الذاتية. (زهراء، 2018، صفحة 22)

3-2-5- نظرية الدوافع والحاجات theory of motivation Needs:

اكد ماسلو Maslou على أهمية حاجات الفرد وضرورة اشباعها وتجنب احباطها موضحا ان احباط الحاجات الأساسية يولد الشذوذ لدى الفرد وان احباط الحاجة هو العامل الأساسي في النمو غير المتكامل للشخصية. (شلتر، 1983، صفحة 249)

فإذا شعر الفرد بالحرمان وانه غير قادر على اشباع حاجاته فهذا الشعور يدفعه للقيام بسلوكيات تتسم بالمخاطرة. (الشاعر، 2005، صفحة 55)

وقرار المخاطرة ليس الإقرار يتخذه الفرد ليحقق ذاته وهو واع لجوانب قصورها ومدرك لعدم بلوغه صيرورته ايمانا بأن اثراء ذاته لا يكون إلا من خلال اقدامه على المخاطرة ومن تقبله جوانب ضعفه وهنا ما يعبر عنه تقبل الذات في حالته الدينامية الذي لا يقف عند مستوى التقبل فحسب ولكن تقبل من اجل الاثراء والتغيير. (الشاعر، 2005، صفحة 72)

ويشير التكسون 1957 Altkinson الى ان الحافز او الدافع هو ميل الفرد لتجنب الفشل او قابليته الفرد على تقبل مشاعر الإحباط كتبعات طبيعية للفشل ووضع التكسون نموذج للمخاطرة والذي أشار فيه الى ان المخاطرة او المغامرة هي دالة مشتركة لكل من الدافعية MOTIVATION والتوقع escpectation والقيمةvaleur للحوافز او الدوافع لدى الفرد والذي تأخذ فيه المخاطرة على الشكل الاتي:

المخاطرة: الدافع* التوقع* القيمة.

ويكون الدافع على قدر كبير من التعقيد والتداخل وفيه يشترك اكثر من بعد مثل المخاطرة، الطموح، المثابرة، الثقة بالنفس. (الشيولي، 2010، صفحة 78)

ويؤكد اتكسون أيضا ان المخاوف من الفشل كلما ازدادت عند الفرد فإن الافراد يزيدون من سلوك المخاطرة من اجل تجنب الفشل وتخفيف الإنجاز والنجاح في المهمة التي يقومون بها وتكون لديهم روح المخاطرة عالية لتجنب الفشل في أداء المهمات الخاصة عندما تكون فرص النجاح اكبر او اقل (Atkinson, 1966, p. 6)

ويشير موراي 1938 Murray ان ادراك الحاجة للإنجاز هو الرغبة او الميل الى القيام بالأشياء بسرعة او القيام بها كلما استطاع الفرد ذلك.

ويفترض موراي Murray ان الحاجة او الدافع لإنجاز يندرج ضمن الحاجة للتفوق عندما قام بتصميم ترتيبه للحاجات والتي أوضح في حاجة الفرد لإنجاز المهام الصعبة والتنافس والمجازفة والمخاطرة وهذه الحاجة تشترك في زيادة تحقيق الذات. (الشيولي، 2010، صفحة 73)

وبناء على ذلك يمكننا القول ان نظريات دوافع الحاجات تؤكد على سلوك المخاطرة وان اشباع الحاجات الفيزيولوجية او الحاجة للأمن او الحاجة الى تقدير الذات وصولا الى تحقيق الذات يتطلب نوعا من المخاطرة وكلما ازدادت تلك الدوافع زادت معها الحاجة الى اشباع تلك الحاجات. (زهراء، 2018، صفحة 21).

3-2-6- نظرية التعلم الاجرائي سكينر: operantal lerning théory Skiner:

يؤكد سكينر ان خبرات الفرد عن نتائج السلوك هي التي تحدد تكرار او عدم تكرار السلوك في المرات القادمة وأشار سكينر ان العلاقة التي تربط بين الاستجابة والتعزيز هي علاقة زمنية لان معالجة نتائج الاستجابة في الاشراط الاجرائي تتضمن استعمال التعزيز استعمالا أساسيا وان يقترن تقديم التعزيز بأداء الفرد للاستجابة المرغوب فيها وحدوث الإشراط الاجرائي عندما يكون التعزيز مشروطا باستجابة منه. (Witting, 1981, p. 40)

وعليه فأن الشخص يتجه الى تكرار السلوك الخطر او الاستجابة حتى يتحقق له اشباع الحاجة او تعود عليه نفعا وإشباع الحاجة يكون بمثابة التعزيز لسلوك فمثلا الشخص المخاطر في لعبة معينة ما يكون على الرغم من عدم تكرار ربحه اثناء اللعب إلا انه يستمر بالمخاطرة حتى يحقق الربح الذي هو بمثابة التعزيز ومثال اخر العالم الذي يصل الى نتائجه بعد محاولات مخاطرة عديدة قد تكون فاشلة إلا انه لا يتوقف عن سلوك المخاطرة والمجازفة حتى يتوصل الى تحقيق هدفه وهو بمثابة التعزيز له ، (أحمد، 1981، صفحة 30).

ويؤكد سكينر على التعزيز المتقطع pritial reinforcement في حدوث السلوك واستمراريته ومن بينها سلوكيات المخاطرة والذي يعتبر الأكثر وجودا في الحياة اليومية وهو تعزيز سيفرض له اغلب الناس ويجعل استمرارية في سلوكهم فهو اكثر وجودا في الحياة الواقعية من التعزيز المستمر (Alkinin، 1990، صفحة 216)

3-2-7- نظرية التعلم الاجتماعي باندورا social lerning théory:

يرى باندورا Bandoura ان السلوك الإنساني سلوك متعلم من خلال ملاحظة سلوك الاخرين فعندما يلاحظ الفرد سلوك معين ويتم تعزيز الانموذج فان الفرد الملاحظ يسعى لتقليد السلوك المعزز، ولهذا الرأي جذوره التاريخية حيث يؤكد ارسطو ان الانسان يتعلم من خلال تقليده للآخرين كما في قوله" ان الانسان يتعلم من خلال تقليده للام كما في قوله: " ان الانسان هو اكثر الكائنات الحية محاكاة ومن خلال المحاكاة يتعلم او دروسه حس (حسن، 2001، صفحة 61) ويقوم التعلم بالملاحظة على أساس افتراض مفاده ان الانسان كائن اجتماعي لا يستطيع العيش بمفرده وهو يتأثر كثيرا بسلوك الاخرين واتجاهاتهم ومشاعرهم وتصرفاتهم أي ان الانسان يستطيع ان يتعلم من الاخرين من خلال ملاحظة استجاباتهم وتقليدهم.(جادو، 2000، صفحة 222)

يؤدي التعزيز او العقاب دروا مهما في احتمالية تعلم سلوك المخاطرة او المغامرة او المجازفة او عدمه لأن العديد من الدوافع الإنسانية هي دوافع مكتسبة من خلال عملية الملاحظة والتقليد فسلوك الفرد يتأخر نتيجة لوجوده ضمن الجماعة حيث يضع الافراد أهدافا محددة ويسعون لتحقيقها كما يضعون معايير من اجل الحكم على هذه الأهداف تثار لديهم الدافعية والحماس والمجازفة ويكثفون الجهود لتحقيق تلك المعايير. (الجبالي، 2003، صفحة 40).

3-3- دوافع سلوك المخاطرة:

تتحدد دوافع سلوك المخاطرة عامليا من خلال العوامل التالية:

- **العامل الأول:** البحث عن الاثارة او يشير الى حب المغامرة والتعرف على خبرات جديدة والبعد عن الملل او الاستمتاع بالأشياء الجديدة.
- **العامل الثاني:** الطموح او يشير الى الميل لتحقيق الأهداف وعدم التردد في اتخاذ القرارات والميل لتحسن ظروف الحياة.
- **العامل الثالث:** الاندفاع ويشير الى الرغبة في التحرر من القيود والأعراف الاجتماعية وعدم الحذر وعدم الاهتمام بما يترتب على السلوك من عواقب وعدم الاستسلام للسائد والمألوف.
- **العامل الرابع:** نيل الاعجاب ويشير الى الميل لنيل الاعجاب والاهتمام لجذب الاخرين والميل للاستعراض. (عبد، 2001، صفحة 16).

3-4- الاعتقاد في الحظ الجيد وسلوك المخاطرة:

تعد إدراكات الحظ persception جزءا مهما من النظريات التقليدية المهمة بالشروط المرتبطة بتوقعات النجاح والضبط كنظرية روتر 1966 Rotter وينر وآخرون .1972 Wiener et al والتي تفترض ان الحظ امر عشوائي وغير قابل للضبط وذو تأثير محدود على توقعات المستقبل .dark,freedam1997 فاعتبره روتر احد مصادر التعزيز لمركز التحكم الخارجي علاء كفافي 1972 والتي اطلق عليها هيدر 1958 Heide مصطلح العلل الخارجية العارضة (Franken، 1994، صفحة 38) 1994p38 ووصفها واطسون Watson بالجبرية او الحتمية القدرية Santrok مما يشير الى علاقة عكسية بين الضبط المدرك والاعتقاد في الحظ (جميل، 1994، صفحة 74)

واذا اخذنا في الاعتبار ما اشارت اليه نتائج دراسات علاء كفافي 1972 وكرايس وديفيد 1985 David chris1985 وعادل هريدي 1996 من تمتع ذوي الضبط الداخلي بخصائص وسمات تؤهلهم لتحمل المسؤولية بدرجة اكبر من خارجي الضبط. عادل هريدي 1996. لأمكنهم الافتراض بان من يعتقدون في الحظ لا يقدرون المسؤولية الناجمة عن المخاطرة ومن ثم فهم اميل للتورط فيها.

أشار اليه دارك وفريدمان Dark .Freedmen من ان هناك أناسا يعتقدون بان حظهم الجيد يؤدي بهم على نحو مستمر على النجاح المؤكد في مختلف أمور حياتهم وأيضا أشارا دارك وفريدمان Dark .Freedmen بأن الناس يتصورون أحيانا كما لو كانوا قادرين على التحكم في الصدفة ومن ثم يتطور الاعتقاد في الحظ (الشيخ، 2008، صفحة 69)

3-5- الثقة الزائدة وسلوك المخاطرة:

تشير الثقة الزائدة الى تقدير مبالغ فيه من قبل الافراد لنجاحهم في اتخاذ القرار والاعتقاد بان احكامهم أكثر دقة وكفاءة عما عليه في الواقع .(Brigham, 1991, p. 61).

ويذهب دارك وفريدمان الى تفسير الثقة الزائدة بأنها ناشئة عن اعتقاد البعض في الحظ الجيد بوصفه صفة شخصية ثابتة وانه قابل للضبط.. فالنجاح في مهمة مألوفة، فيما يرى langer,1975 يزيد الثقة في الأداءات اللاحقة Dark,fredman1997 مما يعني انتقال الثقة في أداء المهام المعتمدة على المهارة الى المهام المرتبطة بالصدفة وكأنه ميل لتعميم الخيرة مما يدفعهم للإقدام على المخاطرة.

ولقد كشفت دراسة سلانجر ورودستام Slanger & Roadstam عن ان الثقة بالنفس تعد العامل الحاسم في اقدام الفرد على المخاطرة. (الشيخ، 2008، صفحة 68)

3-6- علاقة المخاطرة ببعض المصطلحات المرادفة:

يوجد العديد من المصطلحات التي قد تتداخل في المعنى مثل المغامرة والمجازفة والسلوك الاندفاعي وغيرها.

3-6-1- المغامرة:

هي ميل واستعداد الفرد للمجازفة وتعريض حياته للخطر ورغم ذلك انه يكون مدركا لتلك المخاطرة التي يجب الابتعاد عنها حيث تتمثل في الاحداث المثيرة والبحث عن الأخطاء. (رمضان، 1999، صفحة 328).

وبين رجل الاعمال الأمريكي روبرت كابوسي أهمية المغامرة وعلاقتها بالمخاطرة فقال ان اكبر مخاطرة ترتكبها في حياتك هو ان تبحث عن الخيارات الامنة وتبتعد عن المخاطرة فالفرص الثمينة تأتي وتذهب ولا سبيل لاقتناصها سوى بالتجربة بالمخاطرة. (كايوساكي، 2000، صفحة 4//18)

3-6-2- المجازفة:

هي حالة قد تخلق او تزيد من فرصة نشوء خسارة من خطرها((حماد، 2007، صفحة 22).

3-6-3- التحدي:

هو الشعور بالقوة والعزيمة والإصرار والرغبة في الاستمرار بالمخاطرة بالرغم من المعرفة المسبقة فالإقدام على الفعل افضل على الدوام من عدم فعل شيء. كايوساي، نفس المرجع السابق، ص220. وقد بين أبو هين ان التحدي هو الشعور بالقوة والقدرة على مواجهة او مقاومة ما يعترض الفرد. (ابوهين، 1995، صفحة 3).

3-6-4- الابتكار:

يعد الابتكار هو إيجاد حلول جديدة غير معروفة تتميز بالأصالة ((دوجوسون، 2014، صفحة 92). فانه يمثل قرارا في ظل عدم التأكد وهذا يتطلب نمط من الافراد الذين يتحملون المسؤولية ويأخذون

بالمخاطرة وهذا خلاف المحافظين الذين يميلون الى الحالة القائمة فإنهم يرفضون الابتكار الجذري (المخاطرة العالية) ويتجنبون الابتكار (المخاطرة المتوسطة) وفي أحسن الأحوال يقبلون التحسنات الصغيرة وان الذي يأخذون بالمخاطرة هم فقط الذين يختارون بين خسارتين.(نجم، 2003، صفحة 65/64).

3-6-5- عدم التأكد:

هو عدم معرفة ماذا سيحدث في أي وقت مع مصطلح سلوك المخاطرة نظرا لأن مصطلح عدم التأكد غالبا ما يستخدم متصلا بمصطلح المخاطرة وفي بعض الأحيان بدل ما يبدو من المناسب توضيح وجهة نظر بخصوص العلاقة بين المفهومين ويقصد بعدم التأكد انه حالة ذهنية تتميز بالشك بناء على انعدام المعرفة بما سيحدث أولا يحدث في المستقبل وهو عكس التأكد والذي هو اعتقاد او يقين بشأن موقف معين وان عدم التأكد هو الحالة الذهنية العكسية اذن عدم التأكد هو رد فعل سيكولوجي لغياب المعرفة بالمستقبل ويخلق وجود المخاطرة ظرف او مجموعة من الظروف التي يوجد فيها احتمال حدوث خسارة حالة عدم التأكد من جانب الافراد عندما تتم تلك المخاطرة.(حماد، 2007، صفحة 18/17).

3-6-6- المقامرة:

يقال قمر فلان أي غلبه القمار وتقامرا أي لعبوا القمار. القمار: كل لعبة فيها مراهنة (مصطفى، 1961، صفحة 746) والمقامرة هي نوع من المخاطرة بدون ضرورة لها والذي قد يكون مدفوعا لها الشخص عادة على المستوى اللاشعوري بحاجات مازوكية ويتضمن اخذ المخاطرة أحيانا اتجاهات خرافية في حالة المقامر الذي يقامر بكل نصيبه مقامرة قائمة على الحدس او التخمين. (كفافي، 1995، صفحة 331).

ملخص الفصل:

نستخلص مما سبق أن المخاطرة هي رغبة الفرد في تخطي الأشياء العادية والرغبة في التحدي والترغيب في سبيل الحصول على قيمة متوقعة او إشباع واقع معين لديه ويتسم الشخص المخاطر بمجموعة من الخصائص تتمثل في الجرأة والسيطرة والذكاء والنضج الانفعالي والتوتر والانفراد بالرأي. كما أشارت الدراسات على ان سلوك المخاطرة غالبا ما يرتفع عند فئة الشباب وذلك لتأكيد ذواتهم.

إضافة إلى أن المخاطرة ترتبط بالخصائص الشخصية المتمثلة في الاندفاع والغضب والاضطرابات وبالحوادث المرورية وبهذا تكون هذه الخصائص الشخصية مشجعة على حوادث المرور.

الفصل الرابع: سلوك السياقة وحوادث المرور

تمهيد

4-1- سلوك السياقة

4-1-1- تعريف السلوك الإنساني

4-1-2- تعريف سلوك السياقة

4-1-3- سلوك السياقة الخطرة

4-1-4- تعريف السائق

4-1-5- تصنيف السائقين

4-2- مظاهر القيادة المخاطرة

4-3- حوادث المرور

4-3-1- تعريف حوادث المرور

4-3-2- أسباب حوادث المرور

4-4- سلوك القيادة المخاطرة وارتكاب الحوادث المرورية

ملخص الفصل

تمهيد:

باتت رخصة السياقة في وقتنا هذا أشبه بالأمر الضروري بالنسبة للفرد لابد أن يمتلكها، بحيث هذا ما جعل السيارة تصبح في نظر أغلب الناس من أولويات الحياة. وكما أصبح سلوك السياقة الآمن واجب على كل سائق نظرا لكثرة انتشار حوادث المرور التي كان سببها السلوكات المتهورة والخطرة أثناء السياقة.

4-1- سلوك السياقة:

4-1-1- تعريف السلوك الإنساني:

يعرف السلوك الانساني على أنه كل الافعال والنشاطات التي تصدر عن الفرد سواء كانت ظاهرة ام غير ظاهرة ويعرف اخرون بأنه نشاط يصدر عن الانسان سواء كانت افعال يمكن ملاحظتها وقياسها كالنشاطات الفيزيولوجية والحركية او نشاطات تتم على نحو غير ملحوظ كالتفكير والتذكر والوساوس وغيرها. (سهى البلاونة فرج الجلامدة، صفحة 11)

4-1-2- تعريف سلوك السياقة: هي عملية مركبة تتطلب تفاعلا بين الرؤية والدماغ والعضلات والقدرة على ايجاد حلول للمشاكل التي قد تواجه السائق بشكل حاسم وفعال (زعباطة، 2011، صفحة 80)

4-1-3- سلوك السياقة الخطرة: هي السلوكيات التي يقوم بها السائق اثناء قيادته السيارة وينجر عنها خطرا سواءا على حياة السائق او حياة السائقين. (قريشي، 2014، صفحة 490)

4-1-4- تعريف السائق: هو كل شخص حائز على رخصة السياقة ومؤهل لقيادة المركبة بصفة قانونية وفق ما ينص عليه قانون المرور . (حمدي، 2017، صفحة 126)

4-1-5- تصنيف السائقين: فحسب الاحصائيات معظم الحوادث تعزى الى السائقين فالسائق يعد المسبب الاول لتلك الحوادث نتيجة خطأ يرتكبه عن قصد أو غير قصد وقد تم تصنيف السائقين حسب تصرفاتهم إلى:

4-1-5-1- السائق الأناني: هو الذي يأخذ حق غيره في الطريق فهو يقف في منتصف الشارع ليتحدث مع شخص إلى جانب الطريق أو في سيارة اخرى دون الحوادث لحركة المرور التي يعرفها كما انه يسير في منتصف الشارع بالسرعة التي يختارها دون ان يترك لغيره حق التجاوز

4-1-5-2- السائق العصبي المزاج: هو ذلك السائق الذي ينفعل بسرعة تاركا لمشاعره العنان والتي تبدو في تصرفاته فهو لا يتمالك اعصابه ينفعل ويتصرف بسرعة ولا يحسن تقدير الامور

4-1-5-3- السائق المتباهي: يقوم بسلوكيات لا ترتكز على التعقل والشعور بالمسؤولية فهو يسعى الى اكتساب اعجاب الاخرين بالمناورات الخطيرة فهو يعاني من نقص يدفعه الى اظهار القدرة والعظمة وبين تصرفاته في القيادة المناورة الخطيرة التجاوز السريع اسماع صفير عجلات سيارته عند الانطلاق واجتياز المنعطفات.

4-1-5-4- السائق المتفيق: هو الذي يدعي معرفة انظمة المرور وقوانينه لكنه يفسرها لمصلحته وان هده القوانين لم توضع له بل وضعت لغيره من السائقين الجهلاء.

4-1-5-5- السائق الفضولي: هو الذي يسعى الى مراقبة سير الاحداث على جانبي الطريق بدلا من تركيز انتباهه على ما يحدث على الطريق.

4-1-5-6- السائق الناضج: هو السائق الذي لديه مهارة القيادة بالإضافة الى تماسك الاعصاب وإحساسه بالمسؤولية اتجاه المجتمع فهو يراعي مصلحة الغير ويتميز بحسن التقدير واليقظة وبع النظر واحترام القوانين. (بوعيشة، 2018، صفحة 152/ 153)

فحسب هده الانواع يتضح أن هناك فروقا بين الأفراد من حيث شخصياتهم المؤثرة على سلوكهم في القيادة فهناك من يكون عصبيا حاد الطباع واخز هادئ قليل الانفعال وهناك السائق الناضج وآخر يميل إلى العنف والعدوان فهده التصرفات سواء كانت نتجت عن عوامل داخلية أو خارجية أو تغيرات اخرى كالسن أو الجنس كلها عوامل تساهم في ارتفاع نسبة حوادث المرور.

وهناك تصنيف اخر:

أ. قائد السيارة العادي: وهو غالبا ما يتحاشى الوقوع في الحوادث ولمن تنقصه الخبرة الفنية في القيادة وتنتشر هده الفئة بصورة لا بأس بها بين مختلف قائدي السيارات ولكنها تفتقد التكيف الكامل والتأقلم في مجتمع مروري منتظم

ب. قائد السيارة: الذي يحاول اثبات ذاته وهذه الفئة تشكل نسبة قليلة بين كل الفئات وأبرز افرادها رجال الاعمال او دوي المكانة الاقتصادية والدين قد تضطرهم اعمالهم لسفر لمسافات طويلة وفي اعتقادهم ان سر نجاحهم يرجع الى السرعة في اعمالهم وقراراتهم والحفاظ على مواعيدهم وغالبا ما ينخرطون في رعونة القيادة السرعة الزائدة عن الحد المسموح بها والتجاوز بسياراتهم في الاماكن الممنوعة والشرود الذهني مما يكون سببا مناسبا حدوث الحوادث المرورية على الطرق.

ج. قائد السيارة منخفض الثقة بذاته: وتشكل هده الفئة حوالي من 10 بالمئة إلى 20 بالمئة من الاجمالي العام لقائدي السيارات داخل معظم المجتمعات وتتراوح معدلات اعمارهم ما بين 16/ 24 سنة وغالبا ما يتصفون بعدم الاتزان او الاستقرار النفسي والجسمي ويسببون حوالي قرابة الثلث من عدد الضحايا والوفيات الناجمة عن الحوادث المرورية.

د. قائد السيارة ذو الاستقامة والاتزان النفسي: وتشكل هذه الفئة من قائدي السيارات الدين يتصفون بالاعتدال والاستقامة السلوكية الاخلاقية والدينية وتقديرهم للمسؤولية عند تعاملهم مع الطريق اثناء القيادة وهم متمسكون بالتقاليد الاصلية الاجتماعية في عملهم إلا ان البعض منهم قد يصاب بحالة انفعالية مؤقتة كالقلق او التوتر نتيجة الانشغال في امر ما وبالتالي يتعرضون للحوادث المرورية وسرعان ما تلبث هده الاضطرابات الى الزوال ويعودون الى حالتهم الطبيعية. (بوعيشة، 2018، صفحة 153 /154)

4-2- مظاهر القيادة المخاطرة:

4-2-1- الإفراط في السرعة: يعد الإفراط في السرعة المخالفة الأكثر شيوعا لدى السائقين فهي تتسبب في كثير من الحوادث المرورية تتفاوت خطورتها من حادث الى آخر.

4-2-1-1- الإفراط في السرعة وخطورة الحادث: يعد الافراط في السرعة المخالفة الأكثر تكرارا وشيوعا بالنسبة لمسببات حوادث المرور في الجزائر غير ان هدا الامر شائع في جميع المجتمعات وفي هدا الصدد يجب الانتباه الى أمرين هما:

أولا: إن الإفراط في السرعة لا يلاحظ في الطرقات السريعة فحسب بل يتم كذلك في المدن وعبر الأرياف على حد سواء.

ثانيا: ترتبط خطورة الحوادث المرورية حسب 1991 بالإفراط في السرعة فالسائق الذي يعتمد سرعة عالية حينما يتورط في حادث مروري ستكون نتائجه خطيرة وذلك راجع لقوة الاصطدام الناتج عن السرعة العالية.

4-2-1-2- محددات السرعة المعتمدة من طرف السائقين:

إن الإفراط في السرعة يتعلق بعوامل مختلفة منها ما ذكرها 1990**Nougochi** حيث ان السرعة عند السائقين تتعلق بقوة المركبة حيث ان المركبة الحديثة التي تتميز بقوتها وحدود سرعتها تجعل القائد يفرط في السرعة اعتقادا منه ان مركبته قوية ويمكن التحكم فيها بسهولة خصوصيات الطريق حيث ان الطرق المعبدة والتي تمتد على طول معتبر تجدب السائق لاعتماد سرعة عالية اثناء السياقة اثر المحيط التكلفة حيث أن الإفراط في السرعة يعني لدى بعض السواق الاقتصاد في الوقت وهنا يصبح سلوك الافراط في السرعة سلوكا محببا إدراك سلوكات الوقاية فالسائق الذي يقتنع بأن الالتزام بالسلوكيات المرورية الآمنة يكون ملتزما بحدود السرعة القانونية أما السائق الذي يدرك امكانية تجنبه لحوادث المرور بفضل مهارته الذاتية دون الحاجة الى الالتزام بقواعد المرور يمكن أن يتورط في سلوكيات مرورية لا وقائية تؤدي به في النهاية الى ارتكاب حوادث المرور. دافعية التنقل: فالسائق الذي يتنقل لأمر مستعجل تجده لا يهتم بالحدود القانونية للسرعة ولا يهمه سوى الوصول في الوقت المناسب لقضاء مصالحه زيادة على ما سبق ذكره نجد الخصائص الشخصية بالنسبة للسائق سلوكات السائقين الآخرين إضافة الى حدود السرعة المبنية على الطرقات الاتجاه نحو ربح الوقت ادراك القوانين والتنظيمات حضور رجال الامن على طريق الدوريات والحواجز كل هده العوامل يمكن أخذها بعين الاعتبار عند تناول مشكلة الافراط في السرعة لدى السواق. (بوطبال، 2007، صفحة 52)

وبصفة موازية لكل هذه العوامل يجب الالتفات إلى ما أثبته roche 1980 عندما أكد أن السائق عند استعماله الطريق لا يبحث عن الوقاية المثلى بل يقوم بإجراء تقديرات للأخطار المحتملة الوقوع ويسلك سلوكا معيننا قد يكون عاملا مهما في اختيار السرعة اثناء السياقة.

في هذا الإطار هناك دراسة قام بها Corbertt Simonet 1992 أدت بهما إلى وضع صنفين من السائقين الذين يتجاوزون السرعة المحددة.

أولا: السائقون الذين يتجاوزون السرعة المحددة بسبب الإهمال واللامبالاة أي اهمال جدود السرعة اثناء سيرهم عند توقيفهم أي لا يوجد لديهم قصد في اختراق السرعة.

ثانيا: السائقون الذين يجاوزون السرعة المحددة بصفة مقصودة اد يعتبرون انها لا تمثل خطرا عليهم.

خلاصة ما تم ذكره يمكن إثبات أن السائق هو المسؤول المباشر عن مخالفات السرعة التي قد تؤدي الى حوادث مرورية متفاوتة الخطورة ويصف**Steensberg** 1993 في هذا الصدد: أن الإدراك الضعيف للتضحية من خلال المخاطرة أي هذه التفاؤلية تفسر سلوك المخاطرة لدى السائقين الشباب فهم يعتقدون انه بإمكانهم تجنب أخطار الطريق.

4-2-2- القيادة تحت تأثير الكحول: قد يفضي الافراط في تناول الكحول اثناء قيادة المركبات الى ارتكاب مخالفات مرورية خطرة نتيجة ضعف القدرات العقلية والجسمية للسائق الشيء الذي يعيق تحكمه في قيادة المركبة. (بوطبال، 2007، صفحة 52)

خصائص القيادة تحت تأثير الكحول: يزيد تعاطي الكحول خصوصا ليلا من احتمالات وقوع حوادث مرورية أثناء السياقة حوادث قد تتسبب في اصابات جسمية تؤدي بدورها الى إعاقات ووفيات، هذا لأن تصرف السائق في الطريق قد يكون مدببا بعدما يتناول قدرا من الكحول بالفعل انه يرتكب في هده الحالة اخطاء في إدراك الوضعيات الخطيرة واتخاذ القرارات المناسبة زيادة على هدا قد يفرط في السرعة رغم أنه لا يستطيع أن يتحكم في مركبته وهدا ما يدفعه إلى اهمال الحذر المطلوب وفق قانون المرور.

4-2-3- أثر نقص الانتباه أثناء القيادة: يعتبر تشتيت الانتباه أثناء قيادة المركبة من العوامل المهددة للقيادة الامنة فهده الاخيرة تتطلب تجميع استثارة الحواس وتركيزها على خصوصية الطريق مما يمكن السائق من الاستجابة الفاعلة للظروف الطارئة على الطريق.

عوامل نقص الانتباه في القيادة: عند قيادة المركبة يجب ان لا ننشغل عن الطريق ومحيط السياقة اضافة الى مقود المركبة لأن الانشغال عن هده العوامل قد تؤدي الى وقوع حوادث مرورية متفاوتة الخطورة.

إن نقص الانتباه قد يكون ناتجا عن عوامل عدة منها:التعب الارهاق الكحول التبغ والكافيين بعض الأدوية المنومة المخدرات اشعال سيجارة او ارتشاف القهوة قراءة الجريدة أثناء السياقة في الليل التحدث مع الركاب او المارة استعمال الهاتف النقال الخ.

4-2-4- الضغط النفسي والقيادة الخطيرة: تؤثر الخصائص النفسية والانفعالية لسائق على اسلوب قيادته للمركبة لان الحالة النفسية تظهر على شكل سلوكات استجابات تفاعلية لدى السائق وعليه فان السائق الدي يمر بحالة نفسية غير مستقرة قد يكون أسلوب قيادته غير آمن. إن السائق الذي يعيش تحت وطأة الضغط النفسي قد يخترق قانون المرور لا يعطي الاهمية الكافية لإشارات المرور ويتعامل مع السياقة بعنف الخ وهدا ما يؤدي به إلى ارتكاب حوادث مرورية.

4-2-5- التعب: يمكن للتعب أن يجعل قيادة الفرد خطيرة باعتبار أن قيادة أن قيادة المركبات تتطلب قوى جسمية معينة لممارسة مختلف جوانب هذا النشاط.

خطر القيادة أثناء التعب : يعد التعب من العوامل المهددة للسياقة الآمنة بل اكثر من هذا يعتبر عاملا رئيسيا في وقوع حوادث المرور في بعض الأحيان وقد يتزايد مع كثافة حركة المرور ومدة السياقة القيادة في الطرق غير المألوفة أو في الأوقات المخصصة للنوم زيادة على ما سبق فإن التعب قد يتضاعف لما يكون السائق في حالة صحية متدهورة أو بعد الإفراط في الجهد من خلال عمل مكثف.

يأخذ التعب عدة مظاهر مثل آلام العضلات وتشنجاتها دوار وغثيان واضطرابات في الرؤية النعاس نقص قدرات التنسيق في الحركة القلق نقص الانتباه ضعف ردود الأفعال إلخ، ولهذا يعد التعب من العوامل المهددة للقيادة الآمنة.

إن السياقة تحت تأثير التعب تتزايد كثيرا عند سائقي الشاحنات لأنهم غالبا ما يسيرون لمسافات طويلة دون توقف أو تناوب على السياقة وأمام عامل الوقت يضطر سائق الشاحنة إلى القيادة بسرعة لمسافات طويلة دون أخذ قسط من الراحة الشيء الذي ينعكس سلبا على القيادة بسبب التعب وإنهاك القدرات الجسمية ثم إن التعب لا يقتصر على سائقي الشاحنات فقط بل نجده عند عامة السائقين مثل سائقي مركبة حمل الاشخاص سائقي مركبة الأجرة الخ، لذا لا يمكن إغفال هذا العامل كعنصر مسبب لحوادث المرور مما يضطرنا إلى وضع استراتيجية عملية للوقاية من القيادة في حالة التعب.

4-2-6- حزام الأمن وقاية من خطورة الحادث: يمكن أن نبين هذه الأهمية عندما نعلم ان استعمال حزام الامن يخفض من مخاطر الاصابات المحتملة خاصة تلك المتعلقة بالإصابات الجسمية عند حوادث التصادم الجبهية والتي غالبا ما تقضي الى إصابات في الرأس كالارتطام بالواقي الزجاجي الأمامي مثلا. (بوطبال، 2007، صفحة 52)

- **مظاهر أخرى للقيادة الخطرة لدى السائقين:**

- **1- التجاوز غير القانوني:** إن المتتبع لخصائص حركة المرور في حياتنا الاجتماعية يدرك بسهولة أن بعض السواق يخترقون الحد الذي يرمز اليه الخط الأرضي المستمر ويقومون في نفس الوقت بتجاوزات خطيرة بالنسبة اليهم وللآخرين فنجدهم يتجاوزون مركبات في المنعطفات ويقومون بتجاوزات في وسط المدينة ويتجاوزون مركبات على اليمين وفي الجزء غير المعبد من الطريق ويتجاوزون مركبات تكون في حالة تجاوز، ويتجاوزون الواحد تلوى الآخر مركبات متوقفة إثر ازدحام مروري ويقومون بتجاوزات متتالية على شكل مناورة غير مبالين بما قد يحدث لهم ولغيرهم من أخطار.

- **2- عدم احترام مسافة الأمان:** كثير من السواق لا يحترمون مسافة الأمان بل ويعتمدون الالتصاق بالمركبات أثناء السير بسرعة فالسائق في هذه الحالة لا يفكر إطلاقا في إمكانية تعرضه لحادث مروري يؤدي إلى تشوهات جسمية أو حتى مفارقة الحياة رغم أن هذا الاحتمال وارد بسبب خطورة السلوك إلا أن السائق ونتيجة لتقديراته الذاتية وغير الواقعية يقتنع أنه بعيدا عن الخطر وإنه سينجو من هذه المخاطرة بل أكثر من هذا يعتبر نفسه قادرا على الخطر في هذا الظرف.

- **3- عكس اتجاه السير:** إن عكس اتجاه السير في الطرقات من طرف بعض السائقين سلوك شائع ويهدد امن سائقين اخرين اضافة الى المشاة من مستعملي الطريق حقيقة ان هدا السلوك نابع من

عدم الوعي بما قد يترتب عليه من اخطار وعدم التخوف ما قد يترتب عليه من حوادث متوقعة وعدم التحكم في السلوك الاجتماعي الامن بصفة عامة.

• **4- عدم احترام إشارات التوقف:** حقيقة لا يمكن أن يتقاضى من عدم سائقين في التحكم في سلوكهم، إذ يعلمون أن إشارات التوقف إجبارية ومن شانها تنظيم المرور بطريقة تجعله آمنا بالنسبة لجميع مستعملي الطريق فهم يعتقدون أن إشارات التوقف تمنعهم من تصرف لا يمثل أي خطر على حياتهم بل بالعكس لا يفكرون اطلاقا في امكانية تعرضهم لحادث مروري مميت مما يدفعهم إلى اهمال الوسائل الوقائية التي يفرضها قانون المرور.

• **5- استعمال الهاتف النقال اثناء القيادة:** يتعمد بعض السواق استعمال الهاتف النقال أثناء السياقة ويصرون على تجاهل مخاطر هذا السلوك على حياتهم عن وعي وإدراك، إذ يعتبرون أنه من غير الممكن أن يقعوا ضحية حادث مروري قد يكون مميت ثم إن السواق بهذا السلوك يعتبرون أن السياقة نشاط آلي لا يستدعي تركيزا كبيرا. (بوطبال، 2007، صفحة 61)

• **6- الإيقاف غير القانوني للمركبات:** ان المتتبع لحركة المرور لا يجد عناء في اكتشاف سلوك خطير يتمثل في الايقاف غير القانوني للمركبات فنلاحظ بكل سهولة توقيف المركبات على الرصيف وبالتالي تكون حتى في وسط الطريق ولهذا السلوك دلالات نفسية واجتماعية تتجلى في عدم تأقلم بعض السواق مع شروط استخدام الطريق.

• **7- سوء استعمال الانارة في الليل:** اثناء القيادة ليلا يتعمد بعض السائقين استعمال اضواء المركبة بشكل يصعب عليه الرؤية اثناء السياقة حيث نشاهد في طرقاتنا سلوكا خطيرا في استعمال الإنارة الليلية إذ يعتمد بعض السواق استعمال الإنارة بشكل قوي متجاهلين الأثر الخطير الذي تخلفه على السواق في الاتجاه المعاكس.

• **8- عدم احترام الاولوية في المرور:** ان هذا السلوك يتم عن جهل السواق بقانون المرور وفي بعض الأحيان تجاهله عن قصد وإصرار فالسائق لا يدرك معنى تنظيم حركة المرور.

• **9- مخالفة الترخيص بالسياقة:** إن المتتبع لسيرورة حركة المرور يشاهد بعض الأفراد القاصرين يقودون مركبات وقد نجد في بعض الأحيان من يقود مركبة مخالفة لصنف رخصة سياقته.

• **10- مخالفات سائقي الدرجات النارية:** غالبا ما يظهر سواق الدراجات النارية غير مبالين بأخطار الطريق فنراهم يقتحمون الطرقات السريعة متجاهلين خطورة المركبات عليهم.

• **11- مخالفات سائقي الحافلات(وسائل المواصلات) وسائقي الشاحنات:** إن سائقو الحافلات والشاحنات غالبا ما يتميزون بالتهور وعدم الاكتراث ببقية مستعملي الطريق. (بوطبال، 2007، صفحة 63/61)

4-3- حوادث المرور:

4-3-1- تعريف حوادث المرور:

هي كل واقعة مرورية تنجم عنها إصابات أو خسائر في الممتلكات بصورة عامة وبدون قصد مسبق تسببها المركبات أو حمالاتها أثناء حركتها او في توقفها في مكان ما (ابوواسماعيل، 2007، صفحة 4)

يعرف السيد عبد الجليل حادث المرور أنه جميع الحوادث التي ينتج عنها ازهاق للأرواح أو الإصابات في الأجسام أو خسائر في الأموال أو جميع ذلك من جراء استعمال المركبة. (بوطبال، 2007، صفحة 11)

4-3-2- أسباب حوادث المرور:

تحدث حوادث المرور نتيجة خلل في عنصر أو أكثر من هذه العناصر ألا وهي العنصر البشري، الطريق، المركبة، حيث أرجع مدير الأمن العمومي الأسباب الرئيسية لحوادث المرور لسنة 2019 الى العنصر البشري بـ 15699 حالة والمركبات 166 والطريق والمحيط ب151 حالة. (https://www.radioalgerie.dz/، بلا تاريخ)

وحسب مصالح الدرك الوطني فان العالم البشري يبقى المتسبب الرئيسي في حوادث المرور المسجلة خلال عام 2020 بنسبة 92.61 بالمائة نتيجة لعدم احترام قواعد السياقة السليمة.

في حين أحصت شرطة المرور خلال الفترة الممتدة بين 2021/05/04 و2012/05/10 أن السبب الرئيسي هو العنصر البشري ب96.82 بالمائة أما المركبة ب01.91 بالمائة أما الطريق والمحيط ب01.27 بالمائة) (دراسات احصائية لحوادث المرور في الجزائر خلال السداسي الاول من سنة 2009)

4-3-2-1- العنصر البشري:

ويشتمل على السائق والمشاة والركاب.

4-3-2-1- أ. السائق:

يعد السائق السيارة محور مشكلة المرور: فما حدث من حادث مروري يقع إلا ويكون أحد أطرافه سائق أو أكثر (دراسة إحصائية حوادث المرور في الجزائر 2009، ص21. وتؤكد الدراسات والأبحاث المختلفة أنهم يتحملون نسبة تتراوح ما بين 75 الى 85 بالمائة من الحوادث المرورية. (حدادي، 2018، صفحة 140)

يعتبر سائق السيارة أكثر من جميع فئات مستعملي الطريق تسببا في الحوادث المرورية أو ضحيته من خلال بعض الأسباب الظاهرة كرفض الأولوية، التجاوز الخطير، التوقف الخطير، الافراط في السرعة، عدم احترام الطريق المستمر وقد تتسبب بعض السلوكيات في وقوع الحوادث مثل العنف، عدم احترام الغير، عدم الامتثال للقوانين، وتبين بعض البحوث النفسية وجود علاقة بين السياقة وإشباع رغبات السائق مثل: بلوغ هدف السفر بأقصى سرعة، وإظهار تحكم السائق في مركبته. (عباس، 2006، صفحة 90/89)

4-3-2-1- ب. المشاة:

وهم افراد الذين يستخدمون الشوارع والطرقات سيرا على الاقدام وكثيرا ما يحدث الحادث المروري نتيجة من خطأ المشاة اثناء عبور الطريق السريع في غير الأماكن المخصصة للعبور او عندما يكون الطريق مفتوح للسيارات على المشاة والكثير من حوادث المشاة تقع من الأطفال وكبار السن والنساء نتيجة عدم تقديرهم السليم لكيفية ووقت وطريق العبور حيث يتسبب المارة في وقوع 11.31 بالمائة من حوادث المرور. (نايف بن ناشي بن عمير الذراعي الظاهري). لذا كان لزاما على المشاة ان يحترموا

قانون المرور من خلال تقيدهم بقواعد وأصول استعمال الطريق المختلفة بعدم قطع الطريق من الأماكن الخطرة والمشي في الأماكن المخصصة لهم. (بوعيشة، 2018، صفحة 182)

4-3-2-1- ج. الراكب:

هو كل شخص يوجد بالمركبة او عليها بخلاف قائدها او ومعاونيها ويعتبر الراكب من العناصر المتسببة في حوادث المرور كان يبعث بالمرايا الخاصة بالسيارة مما يعيق السائق على رؤية السيارات الاتية من الخلف او ان يتحدث السائق، كل هذه الأمور وغيرها قد تساعد في وقوع حوادث فادحة.

إن مستخدمو الطرق المعرضون للمخاطر: المشاة، راكبين الدراجات أو راكبي المركبات يشكلون نحو نصف من يلقون حتفهم على الطرق في العالم. ((العالمية، صفحة 2)

4-3-2-2- المركبة:

تعد المركبة الوسيلة التي تقع بها حوادث المرور فلا وجود لحوادث سير بدون مركبة، يعرف القانون الجزائري السيارة بأنها كل مركبة موجهة لتقل الأشخاص او البضائع، تكون مزودة بجهاز ميكانيكي للدفع تسير على الطريق. (الرسمية، 2009، صفحة 5)

وبالتالي فعيوب المركبة المتمثلة في عيوب الإضاءة او الفرامل او الإطارات وغيرها من العيوب التي تسبب ضعف قدرة السائق على قيادة المركبة بسلام وتشكل المركبة حوالي 3.80 بالمائة من نسبة حدوث الحوادث. ((النقل، 2017، صفحة 30)

4-3-2-3-الطريق:

لقد ساهم الاتساع العمراني بالإضافة الى زيادة عدد السيارات في حجم الازدحام المروري وزيادة عدد الحوادث على الطرق التي لم تعد تستوعب حجم الحركة المرورية، حيث تسبب الطريق في وقوع 2.91 بالمائة من الحوادث المرورية (النقل، 2017، صفحة 30)

ان للأحوال الجوية ووجود منحنيات خطيرة في الطريق وأعمال الصيانة او عدم وجود عوالم السلامة على هذه الطرقات له دور كبير في حصول الحوادث الكثيرة خاصة في فصل الشتاء ويؤدي المطر والضباب الى عدم القدرة على الرؤيا بوضوح وبالتالي لتجنب الحوادث المرورية ينبغي إصلاح الطرق وتصميمها وفقا لأحدث المعايير والمواصفات العالمية. (بوعيشة، 2018، صفحة 185)

4-4- سلوك القيادة المخاطرة وارتكاب الحوادث المرورية:

لقد سعت الجهات الرسمية في وضع قوانين وضوابط صارمة للحد من حوادث المرور وما ينشأ عنها من اضرار مادية وبشرية وعلى الرغم من الجهود المبذولة من قبل الجميع سواء أكانت جهات رسمية او غير ذلك إلا أن السائقين خصوصا شريحة الشباب لا تزال تفرض ثقافتها المرورية عن جهل او بطريقة متعمدة وتتسبب في اضرار فادحة لكل مستعملي الطريق.

تشير الدراسات التي اهتمت بمفهوم المخاطرة وعلاقته بالحوادث الى ان درجة المخاطرة غالبا ما ترتفع لدى فئة الشباب ، فالعمر الصغير او الكبير هو السن المعرض للإصابة اكثر من السن المتوسط، ان صغار السن الذين يمارسون القيادة غالبا ما يسعون الى تأكيد ذواتهم فانه ابتداء من سن 15 سنة يظهر الأطفال نوعا من الاستقلالية ويمثل الافراط في السرعة حسب اعتقادهم احد الطرق لذلك اكد المندوب الوطني للسلامة والأمن عبر الطرق عن تسجيل الجزائر نتائج مشجعة في مجال أمن الطرق خلال العام الماضي بفضل الجهود المعتبرة والمتواصلة لكل الفاعلين في مجال امن الطرق مشيرا الى ان الافراط في السرعة يتصدر أسباب وقوع حوادث المرور سنة 2020 بنسبة 17.15 بالمائة يليها نقص الحيطة والحذر من طرف السائقين وفقدان السيطرة على المركبة. (http://www.ech-chaab.com/ar، بلا تاريخ)

كما أن القيادة المصحوبة بالموسيقى الصاخبة والتدخين والاستعمال اليدوي للهاتف النقال والتهور والتباهي واستفزاز الغير من السائقين والمشاة والسعي نحو جلب الانتباه ونقص الخبرة والتجربة والجهل بالعواقب المترتبة عن هذه التصرفات غالبا ما تكون نهايته غير سارة كذلك ابرز تورط حوالي 20 بالمائة من السواق الجدد في حوادث المرور خلال سنة 2020 بتسجيل 3350 حادث مرور جسماني تورط فيه أصحاب الرخصة الاختبارية الأقل من سنتين وهو ما يعادل 17.68 بالمائة من اجمالي السائقين المتورطين مشيرا الى ان فئة الذكور هي الأكثر تعرضا لحوادث المرور بنسبة 84.58 بالمائة و82.18 بالمائة جريح كما تحتل فئتا الأطفال والشباب الأقل من 29 سنة الصدارة نسبة لضحايا حوادث المرور بوفاة 1.91 شاب اقل من 29 سنة.

وأرجع المندوب الوطني للسلامة والأمن عبر الطرق سبب حوادث المرور لضعف التدريب على السياقة وصغر سن السائقين المتحصلين حديثا على رخصة السياقة والذين يميلون الى المغامرة والمخاطرة

وتبني سلوكات متهورة اثناء القيادة بالنسبة للراجلين فانه من بين 569 حالة من فئة الراجلين و6.126 جريح لوحظ أيضا التنامي المستمر لتورط سائق الدراجات المتحركة والنارية في حوادث المرور ب3.674 حادث مرور جسماني أي ما يعادل زيادة تقدر ب 02.97 بالمائة مقارنة بسنة 2019 وبالنسبة للأيام والساعات التي تشهد حدوث عدد اكبر من الحوادث فهي الأربعاء والخميس تم تسجيل 5967 حادث مرور جسماني أي 31.49 بالمائة من اجمالي عدد الحوادث المسجلة بسبب الحركة المرورية الكثيفة والإفراط في السرعة مقابل 2240 حادث بسبب قلة حركة التنقلات.

أما الفترات الزمنية الأكثر تسجيلا لحوادث المرور فتنحصر بين الساعة السادسة مساء ومنتصف الليل بتسجيل 5344 حادث مرور وبين الثالثة زوالا والسادسة مساءا ب 4467 حادث مرور في المقابل سجلت خلال الشهرين الأولين من السنة الجارية3822 حادث مرور و 407 قتيلا و5014 جريح، حيث ان الأشخاص الأكثر تورطا في حوادث المرور هم بدون مهنة ب954 حادث مرور والموظفين ب526 حادث وآخرون ب 1404 حادث مرور، أما الفئة العمرية الأكثر تورطا هي من 30 الى 39 ب 1055 حادث مرور تليها من 18 الى 24 سنة ب 638 حادث مرور.

كما ترتبط المخاطرة بالخصائص الشخصية المتمثلة في الاندفاع والغضب الاضطرابات بالحوادث المرورية (بوعيشة، 2018، ص168). يبدي السائقون سريعو الغضب نوبات غضب حاد ويظهرون ميلا إلى الاعتداءات والسلوك الخطر في ممارسة قيادتهم اليومية ومخالفات في القيادة في حين أثبتت دراسات عديدة أن العناصر الشخصية لها دور رئيسي مساعد للقيادة المتهورة.(بوطبال، 2007، الصفحات 318-332).

ملخص الفصل:

نستخلص من هذا الفصل أن سلوك المخاطرة عند السائقين يتمثل في السلوكيات الخطرة والمتهورة التي يقوم بها سائق المركبة والمتمثلة في عدم احترام قواعد السياقة الآمنة وعدم احترام قوانين المرور والامتثال لها. وهناك من اعتبر سلوك السياقة الخطرة بأنها سلوكيات يقوم بها السائق أثناء قيادته للسيارة وينجر عنها خطر سواء على حياة السائق أو حياة الراجلين.

وقد اعتبر سلوك القيادة المخاطرة من أهم الأسباب المؤدية لارتكاب حوادث المرور أو بالأحرى العنصر البشري وذلك من خلال العديد من الإحصائيات.

الجانب التطبيقي

الفصل الخامس: الجانب المنهجي

تمهيد

5-1- منهج البحث

5-2- الدراسة الاستطلاعية

5-3- مجالات الدراسة

5-3-1- المجال المكاني

5-3-2- المجال الزمني

5-4- عينة البحث

5-5- خصائص عينة الدراسة

5-6- أدوات جمع البيانات

5-6-1- استمارة المعلومات

5-6-2- مقياس مركز التحكم

5-6-3- مقياس سلوك القيادة المخاطرة

5-7- أدوات تحليل البيانات (الأساليب الإحصائية المعتمدة في البحث)

ملخص الفصل

تمهيد:

بعد ما تم عرض الجانب النظري لهذه الدراسة سنتطرق إلى الجانب التطبيقي. حيث سنتناول في الفصل الخاص بالإطار المنهجي للبحث: منهج البحث العلمي المستخدم، والدراسة الاستطلاعية بهدف استكشاف ميدان الدراسة والتعرف على مدى ملاءمة أدوات الدراسة لعينة البحث، مجالات الدراسة، عينة البحث وخصائصها، أدوات جمع البيانات التي تتمثل في استمارة معلومات ومقياسين مقياس مركز التحكم ومقياس سلوك المخاطرة وخصائصهما السيكومترية، الأدوات الإحصائية المستعملة لتحليل البيانات.

5-1- منهج البحث:

المنهج هو الطريقة التي يسلكها الباحث من بداية بحثه إلى نهايته للوصول إلى الحقائق، وبما أن الأهداف التي تسعى إليها هذه الدراسة هي الكشف عن العلاقة بين مركز التحكم وسلوك المخاطرة لدى السائقين فإن المنهج المناسب هو المنهج الوصفي.

و قد عرف عبد الرحمان بدوي المنهج بأنه " فن التنظيم الصحيح لسلسلة من الأفكار العديدة ، إما من أجل الكشف عن الحقيقة حين نكون بها جاهلين ، و إما من أجل البرهنة عليها للآخرين حين تكون بها عارفين. (عمار بوحوش و محمد محمود الذنيبات ، ، 2001 ، ص 99)

يعتبر هذا الأخير طريقة لوصف الظاهرة المدروسة وتصويرها كميا عن طريق جمع المعلومات المقننة عن المشكلة وتصنيفها وتحليلها وإخضاعها للدراسة الدقيقة.(بوعيشة،2018،ص229)

وتبعا للأهداف التي تسعى إليها هذه الدراسة فإن المنهج الوصفي الارتباطي هو المنهج الأنسب لها والذي نقصد به ذلك النوع من أساليب البحث الذي يمكن بواسطته معرفة ما إذا كان هناك ثمة علاقة بين متغيرين أو أكثر، ومن ثم معرفة درجة تلك العلاقة.(العساف،2003،ص261) وبما أننا في هذه الدراسة استعملنا هذا المنهج وذلك لمعرفة ما إذا كان هناك ثمة علاقة بين مركز التحكم وسلوك المخاطرة لدى السائقين أم لا، ومن ثم معرفة درجة تلك العلاقة.

5-2- الدراسة الاستطلاعية:

هي عبارة عن بحث يستهدف التعرف على المشكلة، ونقوم بها عندما تكون المشكلة محل البحث جديدة أو عندما تكون المعلومات والمعارف المتحصل عليها حول المشكلة قليلة وضعيفة.(جيدير، ص27)

وللدراسة الاستطلاعية أهمية خاصة من حيث أنها تفيد الباحث في التحقق من إمكانية تنفيذ الدراسة الرئيسية، والحصول على تغذية راجعة عن احتمالات النتائج المستهدفة، والتنبيه إلى أمور لم يلتفت إليها الباحث.(زير الكيلاني،2007، ص19)

لقد تم توزيع 30 نسخة من مقاييس الدراسة المتمثلة في مقياس مركز التحكم ومقياس سلوك المخاطرة، على مجموعة من السائقين من ولاية المدية.

حيث هدفت هذه الدراسة إلى:

- استكشاف ميدان الدراسة.
- التقرب من عينة الدراسة والتعرف على مدى ملائمة أدوات الدراسة لعينة البحث.
- التأكد من الخصائص السيكومترية للأدوات المستعملة في الدراسة.
- التعرف على مدى ملاءمة البنود لعينة البحث المتمثلة في شريحة السائقين.
- الوقوف على الصعوبات التي قد تواجه هذا البحث ومحاولة تفاديها في الدراسة الأساسية، نذكر منها:

• رفض بعض أفراد العينة الإجابة على المقاييس.

• عدم القدرة على تطبيق المقاييس على فئة دون الأخرى بما فيهم فئة المتهورين.

• عدم استرجاع جميع المقاييس من طرف بعض أفراد العينة.

5-3- مجالات الدراسة:

5-3-1- المجال المكاني: تم إجراء هذه الدراسة على مجموعة من السائقين من عدة ولايات والمتمثلة في: المدية، البويرة، البليدة، الجزائر العاصمة.

5-3-2- المجال الزمني: دامت هذه الدراسة من 2021/04/26 إلى 2021/06/14 .

5-4- عينة البحث:

مجتمع البحث: هو المجموعة الكلية من العناصر التي يسعى الباحث إلى أن يعمم عليها النتائج ذات العلاقة بالمشكلة المدروسة.(النوح، 2004، ص92)

العينة: هي ذلك الجزء من المجتمع التي يجري اختيارها وفق قواعد وطرق علمية، بحيث تمثل المجتمع تمثيلا صحيحا.(جيدير، نفس المرجع السابق، ص29)

تمثَّل المجتمع الأصلي للدراسة في شريحة السائقين، ونظرا لأن حجم المجتمع الأصلي كبير ولا نملك إحصائيات حول السائقين (في حدود علمنا) اعتمدنا في هذه الدراسة على عينة 51 سائقا، وبهذا يكون اختيارنا للعينة بطريقة قصدية.

5-5- خصائص عينة الدراسة:

لقد تم تطبيق كل من استمارة المعلومات والمقياسين المتمثلين في مقياس مركز التحكم ومقياس سلوك المخاطرة على أفراد العينة، ومن هذه الأدوات يمكن أن نحدد خصائص عينة الدراسة:

5-5-1- توزيع أفراد عينة الدراسة حسب الجنس:

جدول رقم (1) يبين توزيع أفراد عينة الدراسة حسب الجنس

الجنس	التكرارات	النسبة المئوية %
الذكور	22	43.13
الإناث	29	56.86
المجموع	51	100

نلاحظ من خلال الجدول رقم (1) أن عدد الذكور يقل عن عدد الإناث، بحيث قدر عدد الذكور بـ 22 سائقا أي بنسبة 43.13 % مقارنة بالسائقات اللواتي قدر عددهن بـ 29 سائقة أي بنسبة 56.86 % من أفراد عينة الدراسة.

وقد يرجع ارتفاع عدد الإناث على عدد الذكور إلى ازدياد عدد النساء السائقات في الآونة الأخيرة، إضافة إلى أن النساء في هذه المناطق (المدية، البليدة، البويرة، الجزائر العاصمة) أصبحن متفتحات على مجالات عديدة ومنها السياقة مقارنة بالسنوات السابقة والتي كان فيها عدد السائقات قليل باعتبار أن السياقة من صفات الذكور لا من صفات الإناث وهذا ما أكدته دراسة فتحية بوعيشة 2018 أن عدد الذكور السائقين يفوق عدد الإناث السائقات.(بوعيشة، نفس المرجع السابق،ص258) كما أنهن رحبن بهذه الفكرة على عكس بعض الرجال الذين رفضوا الإجابة على المقاييس التي وزعت عليهم.

5-5-2- توزيع أفراد عينة الدراسة حسب العمر:

جدول رقم (2) يبين توزيع أفراد عينة الدراسة حسب العمر

العمر	التكرارات	النسبة المئوية %
أقل من 19 سنة	1	**1.96**
20 – 29 سنة	15	**29.41**
30 – 39 سنة	22	**43.13**
40 – 49 سنة	8	**15.68**

50 – 59 سنة	5	**9.80**
المجموع	51	**100**

يتبين من خلال الجدول رقم (2) أن الفئة العمرية من [30–39] تمثل أكبر نسبة للسائقين والتي قدرت نسبتها بـ 43.13%، ثم تليها الفئة العمرية من [20–29] والتي قدرت نسبتها بـ 29.41%. حيث تقل نسبة السائقين في الفئات العمرية التالية: [40–49][50–59][أقل من 19 سنة] على التوالي [15.68%][9.80%][1.96%] لدى أفراد عينة الدراسة.

وقد يرجع ارتفاع نسبة السائقين في الفئة العمرية [30–39] إلى أن هذه الفئة في المجتمعات التقليدية والمحافظة كالمجتمعات العربية والإسلامية يعتبر امتلاك السيارة خاصة من طرف الفرد خطوة جد مهمة في طريق التحرر والاستقلالية، وذلك بعد أن يحقق الفرد أولوياته من الملكيات مثل المنزل والعمل.. وعليه فإن نسبة السائقين لدى أفراد عينة الدراسة تنخفض مع تقدم السن ودرجة نضج الفرد الذي يتحقق من خلال حصوله على ملكيات أخرى مثل المنزل، العمل، المكتب، المتجر وغيرها..

5-5-3- توزيع أفراد عينة الدراسة حسب المستوى التعليمي:

جدول رقم **(3) يبين توزيع أفراد عينة الدراسة حسب المستوى التعليمي**

المستوى التعليمي	التكرارات	النسبة المئوية %
أمي	1	1.96
أساسي	7	13.72
ثانوي	11	21.56
جامعي	24	47.05
دراسات عليا	8	15.68
المجموع	51	100

من خلال دراستنا للجدول رقم (3) يتبين لنا أن النسبة الكبيرة كانت للجامعيين فهم يسيطرون على هذه العينة حيث قدرت نسبتهم بـ 47.05%، في حين نجد المستوى الثانوي يحتل المرتبة الثانية بعد المستوى الجامعي بنسبة 21.56% ثم يليه مستوى الدراسات العليا بنسبة 15.68% فالمستوى الأساسي

بنسبة 13.72%، وأقل نسبة قدرت بـ 1.96% كانت تمثل المستوى الأمي، الأمر الذي يؤكد بصفة عامة ارتفاع المستوى التعليمي لأفراد عينة الدراسة.

كما نجد 62.74% من أفراد العينة هم من الجامعيين وأصحاب الدراسات العليا، وهذا يبين إقبال هذه الفئة على السياقة وحاجتها لامتلاك سيارة، وفي هذا السياق يشير عبد الرحمان العيسوي أن ملكية السيارة بين الشباب الجامعي يعتبر مؤشرا قويا على ارتفاع مستوى معيشة الفرد وتمتعه بالرفاهية الاقتصادية والاجتماعية، حيث بلغت نسبتهم 97.20 من أفراد عينة بحثه.(العيسوي،1996،ص ص94-95)

5-5-4- توزيع أفراد عينة الدراسة حسب الحالة الاجتماعية:

جدول رقم (4) يبين توزيع أفراد عينة الدراسة حسب الحالة الاجتماعية

الحالة الاجتماعية	التكرارات	النسبة المئوية %
أعزب	9	17.64
متزوج	37	72.54
مطلق	4	7.84
أرمل	1	**1.96**
المجموع	51	**100**

يتضح من خلال الجدول رقم (4) أن أكبر نسبة كانت لفئة المتزوجين حيث بلغت 72.54% ثم تليها فئة العزاب بنسبة 17.64%، بحيث تقل نسبة السائقين في الفئتين التاليتين: فئة المطلقين بنسبة 7.84% وفئة الأرامل التي تمثل أقل نسبة بـ 1.96% ولعل هذا التوزيع يتماشى مع فئات عامل السن التي تشكل نسبة الشباب بها 72.54%، وهذا ما يتوافق مع دراسة ريمة حمدي،و سيف الإسلام شوية، 2017 في أن هناك تقاربا بين أفراد عينتهما في توزعهم حسب الحالة العائلية بحيث تمثل فئة المتزوجين 48.5%، وفئة العزاب 35.5%، في حين تشكل نسبة المطلقين 10.7% ونسبة الأرامل 5.3% فقط وهذا التوزيع يتماشى مع فئات عامل السن التي تشكل نسبة الشباب بها حوالي 40% لدى أفراد

عينتهم(حمدي، شوية 2017، ص127)، كما أن فئة المتزوجين يكونون قد حققوا متطلباتهم وأولوياتهم المادية والمعنوية وأن امتلاكهم لسيارة يساعدهم في تسهيل مهمات عملهم وحياتهم.

5-5-5- توزيع أفراد عينة الدراسة حسب ارتكاب حوادث المرور:

جدول رقم (5) يبين توزيع أفراد عينة الدراسة حسب ارتكاب حوادث المرور

	التكرارات	النسبة المئوية %
المرتكبين لحوادث المرور	19	37.25
غير المرتكبين لحوادث المرور	32	62.74
المجموع	51	100

يتضح من خلال الجدول رقم (5) أن فئة السائقين غير المرتكبين لحوادث المرور تمثل أكبر نسبة لدى أفراد عينة الدراسة والتي بلغت 62.74%، وفي المقابل نجد ما نسبته 37.25% هم من فئة السائقين المرتكبين لحوادث المرور، ولعل هذا التوزيع راجع لخصائص عينة الدراسة فأغلب أفراد العينة من المستوى الجامعي وأصحاب الدراسات العليا والذين يكونون أكثر إدراكا لمخاطر السياقة المتهورة و السلوكات الخطيرة التي تصل بالفرد إلى الوقوع في حوادث المرور، وهذا ما توصلت إليه العديد من الدراسات منها دراسة أرثاو(Atlhawe ,1960) أكثر حذرا عند اتخاذ قرار المخاطرة بالمقارنة بمن هم أقل في مستوى التعليم(هريدي،2002، ص ص116-117)، كما أظهرت دراسة سعودية أن الشخص السعودي المتعلم أقل وقوعا في الحوادث من الأمي وأنه كلما انخفض المستوى التعليمي كلما كان أمام سلوكيات خطيرة في القيادة تجعل صاحبها أشد عرضة للخطر من غيره.(الرشيدي،2010،ص22)

كما نجد أن أغلب أفراد عينة الدراسة كانوا من المتزوجين والذين يتمتعون بروح المسؤولية عند قيادة السيارة، في حين أن هناك دراسات أكدت ارتباط المخاطرة وارتكاب الحوادث بعدم الزواج منها دراسة لازورسا وشوماخر (Lasorsa et Shoemaker1988).(هريدي،نفس المرجع السابق،ص117)

بحيث تتميز عينة الدراسة بغلبة العنصر الأنثوي فيها على العنصر الذكوري، فالنساء أقل ارتكابا للحوادث مقارنة بالرجال. وهذا ما تؤكده العديد من الدراسات فقد توصل بيرنس وميلر وشافر ,Byrnes J,Miller,D et Shafer W.D1999 إلى وجود فروق في تمييز مواقف المخاطرة بين الرجال والأولاد

من جهة وبين النساء والبنات من جهة أخرى، فالذكور يخاطرون عندما تكون المخاطرة غير مرغوب فيها بينما الإناث لا يخاطرون حتى في المواقف التي تتطلب مخاطرة، وأن الذكور أكثر مخاطرة بفارق مقداره 06%.(هريدي، نفس المرجع السابق،ص ص116-117)

5-6- أدوات جمع البيانات:

الأداة هي الوسيلة التي يلجأ إليها الباحث للحصول على الحقائق والمعلومات والبيانات التي يتطلبها البحث،(رشوان،ص ص115-119) وفي الدراسة الحالية تم استعمال الأدوات التالية:

5-6-1- استمارة المعلومات:

هي عبارة عن نموذج يضم مجموعة من الأسئلة، توجه إلى الأفراد بهدف الحصول على بيانات معينة، وتعتبر أكثر أدوات جمع البيانات استخداما وشيوعا في الدراسات الاستطلاعية الكشفية والوصفية.(أبو شنب، 2004، ص92)

تحتوي هذه الاستمارة على بيانات عامة تتمثل في الجنس، السن، المستوى التعليمي، الحالة الاجتماعية، التعرض للحوادث من عدمه، وقد تم استعمالها في دراسة خصائص عينة البحث.

5-6-2- مقياس مركز التحكم:

يعتبر مقياس الضبط الداخلي الخارجي (E.I) هو آخر صورة لمحاولات عديدة قام بها روتر Rotter والعديد من الباحثين، وترجمه علاء الدين كفافي(1982) إلى اللغة العربية(أيلاس،2017،ص138) وكان المقصود من بناء المقياس هو بناء أداة سهلة التطبيق. يتكون مقياس مركز الضبط الداخلي الخارجي لروتر (I.E) من (29) بنداً، وكل بند تكوّن من فقرتين إحداهما تقيس الضبط الداخلي والأخرى تقيس الضبط الخارجي، وتوجد في المقياس (6) بنود وضعت للتمويه بقصد إضفاء الغموض على الغرض من المقياس، ويطلب من المستجيب اختيار إحدى الفقرتين (أ) أو (ب) بما يتوافق مع حالته ومعتقداته الشخصية، علما بأنه لا توجد إجابة صحيحة أو خاطئة. وتتدرج الدرجات على المقياس من (صفر- 23)، حيث يعني الصفر عدم وجود مركز ضبط خارجي بالكامل، في حين تعني الدرجة (23)عدم وجود مركز ضبط داخلي بالكامل، علماً بأنه لا توجد في المقياس

عبارات تشير بشكل مباشر لتفضيل الضبط الداخلي أو الخارجي، بل إنه يقيس إدراك الفرد للعلاقات المحتملة بين السلوك وبين الأحداث المرتبطة بذلك السلوك.(بني خالد، 2009، ص 499)

5-6-2-1- تعليمة مقياس مركز التحكم:

أخي السائق، أختي السائقة :.....

إليك مجموعة من الفقرات كل فقرة تتكون من عبارتين(أ.ب)، ضع الإشارة (x) أمام الحرف الذي تختار عبارته. ليس هناك إجابة خاطئة وأخرى صحيحة. فقد تجد في إحدى الفقرات أنك توافق على ما جاء في العبارتين معا، أو أنك لا توافق على كلتا العبارتين، وفي هذه الحالة عليك أن ترجح إحداهما على الأخرى وتختارها على أنها الإجابة المناسبة. علما بأن هذه الإجابة لن يطلع عليها أحد ولن تستخدم إلا لأغراض البحث العلمي.

5-6-2-2- طريقة تصحيح مقياس مركز التحكم:

- الفقرات رقم (1، 8، 14، 19، 24، 27) فقرات تمويه، ولم تحسب لها أي علامة.

- الفقرات رقم: (2، 6، 7، 9، 16، 17، 18، 20، 21، 23، 25، 29) تعطى علامة واحدة لكل فقرة عند الإجابة عليها بالرمز (أ)، وتعطى (0) صفرا عند الإجابة عليها بالرمز (ب).

- الفقرات رقم: (3، 4، 5، 10، 11، 12، 13، 15، 22، 26، 28) تعطى علامة واحدة لكل فقرة عند الإجابة عليها بالرمز (ب)، وتعطى صفرا عند الإجابة عليها بالرمز (أ).

جدول رقم (6) يمثل مفتاح تصحيح مقياس مركز الضبط الداخلي/الخارجي (ج.روتر) :

الفقرة	الدرجة	الفقرة	الدرجة
1	دخيلة	16	أ
2	أ	17	أ
3	ب	18	أ
4	ب	19	دخيلة

5	ب	20	أ
6	أ	21	أ
7	أ	22	ب
8	دخيلة	23	أ
9	أ	24	دخيلة
10	ب	25	أ
11	ب	26	ب
12	ب	27	دخيلة
13	ب	28	ب
14	دخيلة	29	أ
15	ب		

ويصنف المستجيبون على هذا المقياس إلى فئتين:

ـ الأولى: من (0 ـ 8) درجات، هم ذوي مركز ضبط داخلي.

ـ الثانية: من (9 ـ 23) هم ذوي مركز ضبط خارجي.(العريني،2017،ص 22)

5-6-2-3- الخصائص السيكومترية لمقياس مركز التحكم:

5-6-2-3-1- صدق المقياس:

قام "روتر" وتلاميذه بعدد كبير من الدراسات لتعيين صدق المقياس فقد تم حساب صدق التمييز، والصدق البنائي، وصدق المضمون، والصدق العاملي، وأكدت جميعها أن المقياس يتمتع بدرجة عالية من الصدق. وفي البيئة العربية يشير "كفافي"(1982) بأنه بعد ترجمة المقياس للغة العربية، قام بقياس صدق المقياس مركزا على الصدق الظاهري والصدق المنطقي.(الخثعمي،2008،ص99) ونظرا إلى معاملات الصدق الجيدة التي استخرجها واضع هذا المقياس "روتر" ومترجمه إلى اللغة العربية "كفافي" فإنه يتمتع بدلالة صدق موثوقة عالميا وعربيا.

وفي البيئة الجزائرية قام الباحث أيلاس محمد (2017) بقياس صدق المقياس، حيث أخضعه إلى الصدق التمييزي مستعملا أسلوب المقارنات الطرفية فأحرز على فرق دال إحصائيا مقدرا 6.69 في T التجريبية مقابل 2.76 في الجدولية وبمعامل الصدق التكويني للمقارنة بين المجموعات أحرز على قيمة T المحسوبة بقيمة 5.36 مقابل 2.87 في الجدولية، ما يؤكد صدق المقياس وصلاحيته للاستعمال.(أيلاس،2017،ص139)

5-6-2-3-2- ثبات المقياس:

تتوافر للمقياس في صورته الأجنبية معاملات ثبات مقبولة، حيث حصل "روتر" (1966) على معاملات ثبات للمقياس باستخدام طريقة التجزئة النصفية بمعامل كيوردشاردسون تراوحت من 0.65 إلى 0.79 وبطريقة إعادة التطبيق تراوحت من 0.49 إلى 0.89.وكانت قيم حساب ثبات المقياس على النحو التالي:

جدول رقم (7) يبين ثبات المقياس عند روتر

التجزئة النصفية	حجم العينة	الجنس	معامل الارتباط
سبيرمان براون	50	ذكور	0.65
	50	إناث	0.79
	100	المجموع	0.73
كيوردشاردسون	50	ذكور	0.70
	50	إناث	0.76
	100	المجموع	0.73

(أيلاس،2017، ص139)

وفي البيئة الجزائرية قامت الباحثة بواليف آمال(2010) باعتماد طريقة إعادة الاختبار في حساب ثبات المقياس.(بواليف،2010،ص 108)

كما قام الباحث أيلاس محمد(2017) بقياس ثبات هذا المقياس باستعمال التجزئة النصفية، وحساب معامل الارتباط، فكان مقدر بـ(0.48)، وبحساب درجة الاتساق الداخلي فكانت درجته مقدرة بـ(0.63) وهذا ما يؤكد أن هذا الاختبار ثابت وصالح للقياس في البيئة الجزائرية.(أيلاس،2017،ص140)

5-6-3- مقياس سلوك القيادة المخاطرة:

يهدف هذا المقياس إلى قياس سلوك المخاطرة لدى السائقين، وقد تم تكييف هذا المقياس في البيئة الجزائرية من طرف الدكتورة فتحية بوعيشة، بحيث كان المقياس قبل تعديله يقيس المخاطرة بصفة عامة وكان يحتوي على خمسة محاور و51 بندا. ثم أصبح بعد تعديله يحتوي على ثلاثة محاور (السياقة غير القانونية، السياقة غير الأخلاقية، السياقة غير الصحية) و37 بندا، والجدول الموالي يبين ذلك.

جدول رقم(8) يبين محاور وبنود مقياس سلوك القيادة المخاطرة.

الأبعاد	البنود	التعريف الإجرائي للأبعاد
السياقة غير القانونية	3-6-12-13-15-16-23-25-27-28-34-35-36	قيام السائق بسلوكات مجازفة قد تدفع به إلى عقاب قانوني
السياقة غير الأخلاقية	2-4-5-8-11-14-18-22-24-30-32	قيام السائق بسلوكات غير مقبولة أخلاقيا
السياقة غير الصحية	1-7-9-10-17-19-20-21-26-29-31-33-37	قيام السائق بسلوكات غير صحية

(بوعيشة،2018،ص282)

5-6-3-1- تعليمة مقياس سلوك القيادة المخاطرة:

فيما يلي مجموعة من العبارات التي يحتمل أن تقوم بها عند قيادتك لسيارتك، اقرأ من فضلك كل عبارة بوضوح، ثم حدد مدى احتمال قيامك بهذه السلوكات من خلال وضع علامة (×) أمام الاختيار المناسب بالنسبة لك.

5-6-3-2- طريقة تصحيح مقياس سلوك القيادة المخاطرة:

لقد تم الاعتماد على طريقة ليكرت في عملية التصحيح حيث يطلب من السائق اختيار درجة موافقته أو عدمها على سلم متكون من 5 مستويات (بدائل) تتراوح ما بين إطلاقا إلى دائما، والجدول التالي يبين طريقة تصحيح مقياس سلوك القيادة المخاطرة:

جدول رقم (9) يبين طريقة تصحيح مقياس سلوك القيادة المخاطرة.

البدائل	إطلاقا	نادرا	أحيانا	غالبا	دائما
الدرجات	0	1	2	3	4

(بوعيشة،2018،ص283)

وقد تم تصنيف هذه الدرجات إلى ثلاث مستويات والجدول رقم (10) يبين ذلك:

جدول رقم (10) يبين تصنيف مستويات سلوك القيادة المخاطرة.

مستويات سلوك المخاطرة	الدرجات
مستوى مخاطرة ضعيف	0 - 44
مستوى مخاطرة متوسط	45 - 89
مستوى مخاطرة مرتفع	90 - 134

(بوعيشة،2018،ص283)

5-6-3-3- الخصائص السيكومترية لمقياس سلوك القيادة المخاطرة:

5-6-3-3-1- صدق المقياس:

قامت الباحثة بوعيشة فتحية (2018) بقياس صدق المقياس في البيئة الجزائرية، فقد تم حساب صدق المحتوى (صدق المحكمين)، وصدق الاتساق الداخلي، صدق المقارنة الطرفية والذي توصلت

نتائجه إلى أن مقياس سلوك القيادة المخاطرة وكذا كل أبعاده تتميز بدرجة عالية من صدق المقارنة الطرفية.(بوعيشة،2018)

5-6-3-3-2- ثبات المقياس:

لقد تم حساب ثبات مقياس سلوك القيادة المخاطرة من طرف الباحثة بوعيشة فتحية عن طريق ألفا كرونباخ والذي قدر بـ(0.80)، أما بالنسبة لأبعاده المتمثلة في السياقة غير الصحية التي قدر معامل ألفا كرونباخ (0.70)، السياقة غير القانونية (0.81)، السياقة غير الأخلاقية (0.76) وهي قيم تدل على أن المقياس يتمتع بدرجة مقبولة من الثبات.

كما تم استخدام طريقة التجزئة النصفية التي قدرت بـ (0.86) وقدر معامل الثبات بعد عملية تصحيح الطول لسبيرمان وبراون Spearman et Brown (0.88) وهي كذلك تدل على أن مقياس سلوك المخاطرة يتمتع بدرجة مقبولة من الثبات.(بوعيشة،2018،ص ص253-254)

5-7- أدوات تحليل البيانات:

يمكن لأي باحث في أي بحث علمي اتباع أحد الأساليب أو أكثر من أسلوب إحصائي، وذلك حسب طبيعة المعلومات ونوع المشكلة وغيرها من العوامل، بحيث تم في هذه الدراسة الاستعانة بنظام الحزمة الإحصائية للعلوم الاجتماعية برنامج **SPSS** **Statistical Package for Social Sciences** . وبالاعتماد على الأساليب الإحصائية التالية:

5-7-1- النسبة المئوية:

$$\% = \frac{\text{س} \times 100}{\text{ن}}$$

بحيث

س: التكرار

%: النسبة المئوية

ن: مجموع التكرارات

وقد تم استعمالها في دراسة خصائص عينة البحث وذلك بحساب النسبة المئوية لتكرارات العينة في كل من الجنس والعمر والمستوى التعليمي والحالة الاجتماعية وارتكاب حوادث المرور.

5-7-2- معامل الارتباط "Pearson Correlation ":

نعتمد في حساب معامل الارتباط بين المتغيرين باستخدام القيم الكمية الأصلية على المعادلة كالتالي:(بوعيشة،2018،ص 292)

$$r = \frac{n\sum(xy)-(\sum x)(\sum y)}{\sqrt{\left[n\sum x^2-(\sum x)^2\right]}\sqrt{\left[n\sum y^2-(\sum y)^2\right]}}$$

حيث:

r: معامل الارتباط

n: حجم العينة

y&x: متغيران

وقد تم استخدامه لدراسة العلاقة بين مركز التحكم وسلوك المخاطرة، ووجهة الضبط الداخلي وسلوك المخاطرة، ووجهة الضبط الخارجي وسلوك المخاطرة.

ملخص الفصل:

لقد اعتمدنا في هذه الدراسة على المنهج الوصفي الارتباطي لأنه يتلاءم مع أهداف هذه الدراسة، بحيث تهدف هذه الدراسة إلى الكشف إذا ما كانت هناك علاقة بين مركز التحكم وسلوك المخاطرة لدى السائقين أم لا. كما أنه من خلال الدراسة الاستطلاعية تم استكشاف ميدان الدراسة وأن أدوات الدراسة ملائمة لعينة البحث أي السائقين، وذلك بعد التحقق من الخصائص السيكومترية – الصدق والثبات– لهذه الأدوات من خلال ما توصل إليه بعض الباحثين الأجانب والعربيين وكذا الجزائريين في دراساتهم لقياس صدق وثبات المقياسين قمنا بتطبيق المقياسين على السائقين، وبعد جمع البيانات تم تحديد أدوات تحليل

تلك البيانات حسب ما يتوافق مع طبيعة هذا البحث وأهدافه. وقد تم استخدام الأساليب الإحصائية التالية النسبة المئوية، معامل الارتباط Pearson .

الفصل السادس: عرض وتحليل ومناقشة النتائج

تمهيد

6-1- عرض وتحليل ومناقشة نتائج فرضيات الدراسة

6-1-1- عرض وتحليل ومناقشة نتيجة الفرضية الأولى

6-1-2- عرض وتحليل ومناقشة نتيجة الفرضية الثانية

الاستنتاج العام

خاتمة

مراجع

ملاحق

تمهيد:

يعد هذا الفصل هو الأخير في الدراسة وهو أهم فصل في هذه الدراسة لأنه سيتم عرض وتحليل النتائج المتوصل إليها بعد تفريغ النتائج وحسابها إحصائيا، وذلك وفقا للفرضيات المسطرة. كما ستناقش في ضوء تلك النتائج المتوصل إليها وفي ضوء دراسات سابقة، وفي الأخير يتم تقديم أهم التوصيات المقترحة بناء على نتائج هذه الدراسة.

6-1- عرض وتحليل ومناقشة نتائج فرضيات الدراسة:

6-1-1-عرض وتحليل ومناقشة نتيجة الفرضية الأولى:

والتي تنص على أنه توجد علاقة إرتباطية ذات دلالة إحصائية بين مركز التحكم داخلي وسلوك المخاطرة لدى السائقين.

ولاختبار صحة الفرضية تم استخدام معامل الارتباط بيرسون Pearson Correlation، والنتائج المتحصل عليها مدونة في الجدول التالي:

جدول رقم (11) يبين نتائج استخدام معامل الارتباط بيرسون Pearson Correlation _الفرضيةالأولى_

المقياس	معامل الارتباط بيرسون "p"	الدلالة الإحصائية"sig"	مستوى الدلالة
مركز التحكم	-0.745**	0.000	0.01
سلوك المخاطرة			

من خلال الجدول رقم (11) وبعد تطبيقنا لاختبار معامل الارتباط بيرسون Pearson Correlation لمعرفة العلاقة بين مركز التحكم في بعده الضبط الداخلي ومقياس سلوك المخاطرة قدرت قيمته بـ(0.745-) وهو إرتباط قوي سالب بين المتغيرين، وبدلالة إحصائية بلغت (0.000) وهي دالة إحصائيا عند مستوى دلالة (0.01). ومنه نقبل الفرضية البديلة القائلة بأنه توجد علاقة عكسية سالبة

قوية ذات دلالة إحصائية بين مركز التحكم الداخلي وسلوك المخاطرة لدى السائقين. أي أنه كلما ارتفع الضبط الداخلي انخفض مستوى سلوك المخاطرة عند السائق. مما يدل على أن أصحاب الضبط الداخلي هم من الأشخاص الذين لديهم مستوى عالي من تحمل المسؤولية اتجاه ما سيقومون به، وبالتالي انخفاض السلوكات المتهورة والخطرة التي تؤدي إلى حوادث المرور فقد أظهرت دراسة هيرجوفيتش، أندريس، سومر، بوجنر(Hergovich, Arenas, Summer et Bogner 2007) أن أصحاب مركز الضبط الداخلي الذين لم يتعرضوا لحوادث مرورية كان لديهم توقع أكبر للمخاطر أثناء قيادة السيارة ومستويات عالية من تحمل المسؤولية بعكس الذين تعرضوا لحوادث المرور فقد كانوا لا يقدرون عامل المخاطرة أثناء قيادة السيارة.(منصور،2009، ص66) وإذا أخذنا في الاعتبار ما أشارت إليه نتائج دراسات علاء كفافي 1972 وكرايس وديفيد David,Chris, 1985 ، وعادل هريدي1996 من تمتع ذوي الضبط الداخلي بخصائص وسمات تؤهلهم لتحمل المسؤولية بدرجة أكبر من خارجي الضبط، لأمكنهم الافتراض بأن من يعتقدون في الحظ لا يقدرون المسؤولية الناجمة عن المخاطرة ومن ثم فهم أميل للتورط فيها.(بن (الشيخ، 2008، صفحة 69) كما أوضحت دراسة بن الشيخ عياش أن حوادث السيارات ترتبط عموما بسلوكيات المخاطرة التي يجسدها السائقين أثناء ممارستهم لنشاط السياقة، حيث بينت الدراسة وجود علاقة ارتباطية سالبة بين الافراط في السرعة والمسؤولية الاجتماعية (0.445−)أي كلما زاد الإحساس بالمسؤولية الاجتماعية لدى السائقين قلت لديهم سلوكيات الإفراط في السرعة. (الشيخ، 2008، صفحة 99)

كما أظهرت أيضا دراسة (روبرت وكريستين Robert & Kristen1986) أن أصحاب مركز الضبط الداخلي لديهم درجة مرتفعة من الشعور بالكفاءة الذاتية وانخفاض نسبة استهدافهم للحوادث بسبب عامل السرعة مقارنة بأصحاب الضبط الخارجي (منصور، 2009، صفحة 80) وهذا ما تم التطرق إليه في الجانب النظري أن من سمات أصحاب الضبط الداخلي اعتقادهم أنهم يستطيعون تحدي ما سوف يحدث لهم وبالتالي فهم يستطيعون الهيمنة على قدراتهم ومصيرهم كما يركزون اهتماماتهم بشكل أكبر على تعزيزات المهارة في الأداء وعلى كفاءتهم الداخلية التي تحقق لهم الوصول إلى الأهداف المرجوة فقد تبدو الكفاءة الذاتية في النظرة المتفائلة لمتطلبات الحياة.

وهذا ما ينطبق على أفراد عينة دراستنا حيث أن معظم أفراد العينة هم من الجامعيين وأصحاب الدراسات العليا حيث يمثلون نسبة 62.74% من حجم العينة، ويتميزون بالسياقة الحذرة وكانوا أكثر

إدراكا لمخاطر السياقة المتهورة و السلوكات الخطيرة. وهذا ما توصلت إليه العديد من الدراسات منها دراسة (Atlhawe, 1960) التي أكدت على أن الجامعيين أكثر حذرا عند اتخاذ قرار المخاطرة بمن هم أقل منهم مستوى تعليمي. (هريدي، 2002، الصفحات 116-117)

كما بلغت نسبة فئة المتزوجين 72.54% من حجم أفراد العينة الذين يتمتعون بروح المسؤولية بصفتهم مكونين أسرة وبالتالي المحافظة على سلامة أفراد أسرهم وأفراد مجتمعهم، وهذا ما نلمسه في الحركات التحسيسية والتوعوية بوضع لافتات في الطرقات تحمل عبارات تمس هذه الفئة بدرجة أكبر مثل " عائلتك في انتظارك". وهذا ما تؤكده بعض الدراسات أن غير المتزوجين كانوا أكثر ارتكابا للحوادث من الذين يتمتعون بحياة اجتماعية مستقرة، وهذا ما أكدته دراسة تحليل الحوادث المرورية بمدينة الرياض. من أن السائقين المتزوجين أقل تعرضا للحوادث من العزاب. حيث بلغت نسبة الحوادث التي نجمت عنها وفيات 6.43% من بينها 4.56% شباب أعزب. (بوعيشة، 2018، صفحة 350)

ولعل أن أكبر نسبة لدى أفراد العينة كانت من المتزوجين وأصحاب المستوى التعليمي المرتفع. وهذا ما يتماشى مع فئة السائقين غير مرتكبي حوادث المرور والتي تشكل نسبة 62.74% من أفراد العينة.

6-1-2-عرض وتحليل ومناقشة نتيجة الفرضية الثانية:

والتي تنص على أنه توجد علاقة إرتباطية ذات دلالة إحصائية بين وجهة ضبط خارجي وسلوك المخاطرة لدى السائقين .

ولاختبار صحة الفرضية تم استخدام معامل الارتباط بيرسون Pearson Correlation والنتائج المتحصل عليها مدونة في الجدول التالي:

جدول رقم (12) يبين نتائج استخدام معامل الارتباط Pearson Correlation _ الفرضية الثانية_

المقياس	معامل الارتباط بيرسون "p"	الدلالة الإحصائية"sig"	مستوى الدلالة
ضبط خارجي	-0.318**	0.000	0.01
سلوك المخاطرة			

من خلال الجدول رقم (12) وبعد تطبيقنا لاختبار معامل الارتباط بيرسون Pearson Correlation لمعرفة العلاقة بين مركز التحكم في بعده الضبط الخارجي ومقياس سلوك المخاطرة قدرت قيمته بـ(0.318-) وهو ارتباط ضعيف سالب بين المتغيرين، وبدلالة إحصائية بلغت (0.000) وهي دالة إحصائيا عند مستوى دلالة (0.01). ومنه نقبل الفرضية البديلة القائلة بأنه توجد علاقة عكسية سالبة ضعيفة ذات دلالة إحصائية بين وجهة ضبط خارجي وسلوك المخاطرة لدى السائقين. أي أنه كلما ارتفع الضبط الخارجي انخفض سلوك المخاطرة، ولكن الواقع يظهر عكس ذلك بحيث أنه كلما ارتفع الضبط الخارجي ارتفع سلوك المخاطرة بحيث أن الذين يحصلون على درجة مرتفعة على مقياس مركز التحكم (ضبط خارجي)، يزداد احتمال تعرضهم لحوادث المرور بسبب عامل التسرع في الأداء أثناء قيادة السيارة على الطريق، ويبدو هذا منطقيا، حيث يتسم أصحاب مركز الضبط الخرجي بعدم تحمل المسؤولية، الإهمال، وعدم تقدير حجم المخاطرة أثناء قيادة السيارة فقد يميلون لقيادة السيارة بسرعة جنونية قد تؤدي على أقل تقدير إلى الإصابة الخطيرة أو إلى الوفاة، وأيدت دراسة هيرجوفيتش، أندريس، سومر، بوجنر(Hergovich, Arenas, Summer et Bogner 2007) أن أصحاب مركز الضبط الداخلي لديهم توقع أكبر للمخاطرة، ومستويات عالية من تحمل المسؤولية بعكس أصحاب مركز الضبط الخارجي. (منصور، 2009، صفحة 80)

كما أن ذوي مركز الضبط الخارجي من المحتمل أن يكونوا أكثر تعرضا لحوادث المرور بسبب ما يعانونه من ضغوط يومية نفسية، ووظيفية، وإجهاد بدني وانفعالي ومن ثم لا يستطيعون التحكم في العوامل المؤدية إلى الوقوع في الحوادث. (منصور، 2009، صفحة 77) وهذا ما أكدته عدة دراسات

منها دراسة إيلي (Elie, 1986) على عينة مكونة من 36 فردا أقروا بأنهم تعرضوا لحوادث المرور، وقد أظهرت النتيجة وجود علاقة إيجابية بين التعرض للحوادث وضغوط العمل. حيث ذكر هؤلاء الأفراد أن هذه الحوادث كانت بسبب طول ساعات العمل والأعباء الوظيفية (مركز ضبط خاجي) يتضح من العرض السابق أن أعباء العمل أو ساعات العمل تزيد من مستوى الضغوط لدى أصحاب مركز الضبط الخارجي وربما يؤدي ذلك إلى زيادة احتمال تعرضهم لحوادث المرور. كما انتهت الدراسة التي أجراها ماكينتر(Macintyre,1984) إلى وجود علاقة إيجابية بين مركز الضبط الخارجي، والشعور بالإجهاد البدني والانفعالي والتعرض للحوادث. (منصور، 2009، الصفحات 65-66) إضافة إلى دراسة ميسر، دالجليش، سميث، ويليام(Mesier,Dalgleish,Smith& William,2007) التي أشارت إلى أن الأفراد الذين تعرضوا لحوادث السيارات حصلوا على درجات مرتفعة على اختبار للضغوط النفسية، كما كان توجههم خارجيا نحو الأسباب البيئية، والتي أدت إلى تورطهم في حوادث السيارات. (منصور، 2009، صفحة 77) ومن خلال هذه الدراسات يتضح أن الأفراد ذوي مركز الضبط الخارجي يكونون أكثر تعرضا لارتكاب حوادث المرور، من خلال انساب أخطائهم إلى أمور خارجية يصعب عليهم التحكم فيها.

لقد أشار دارك وفريدمان Dark,Freedman1975 من أن هناك أناسا يعتقدون بأن حظهم الجيد يؤدي بهم على نحو مستمر على النجاح المؤكد في مختلف أمور حياتهم،وفي هذا أشارت دراسة لانجر Langer,1975 إلى أن الأفراد يطورون ضلالة للضبط Illusion of Control في ضوء نتائج محددة تماما بالصدفة، وهذا ما أشار إليه Dark,Freedman,1975 بأن الناس يتصورون أحيانا كما لو كانوا قادرين على التحكم في الصدفة... ومن ثم يتطور الاعتقاد في الحظ... ولعل سلوكات البعض الدالة على ذلك بغير حاجة للتعليق... وقد أكدت دراستهما وجود عامل ارتباط موجب ودال بين مقياس الاعتقاد في الحظ والمقياس الفرعي للصدفة من مقياس مركز التحكم.(Dark, Freedman,1997) وهذا ما تم التطرق إليه في الجانب النظري أن من سمات أصحاب الضبط الخارجي أنهم يعتقدون في سيطرة الحظ والصدفة والآخرين الأقوياء والظروف على متغيرات حياتهم ويتبع ذلك عدم قدرتهم على التنبؤ بنتائج سلوكهم، ويتميزون بانخفاض درجة الإحساس بالمسؤولية الشخصية.

الاستنتاج العام:

يكمن الهدف الرئيسي للدراسة في معرفة العلاقة بين مركز التحكم (داخلي_ خارجي) وسلوك المخاطرة لدى السائقين، وبعد اختبار فرضيات البحث تم التوصل إلى:

تحقق الفرضية الأولى: حيث تم التوصل إلى وجود علاقة عكسية سالبة قوية ذات دلالة احصائية بين وجهة الضبط الداخلي وسلوك المخاطرة لدى السائقين بحيث قدرت قيمة معامل الارتباط بـ(0.745-) وهي دالة عند (0.01).

تحقق الفرضية الثانية: حيث تم التوصل إلى وجود علاقة عكسية سالبة ضعيفة ذات دلالة إحصائية بين وجهة الضبط الخارجي وسلوك المخاطرة لدى السائقين بحيث قدرت قيمة معامل الارتباط بـ (0.318-) وهي دالة عند (0.01).

- من خلال تحليل ومناقشة فرضيات البحث تم التوصل إلى بعض النتائج نختصرها فيما يلي:

◆ توصلنا إلى وجود علاقة سالبة قوية دالة إحصائيا بين مركز الضبط الداخلي وسلوك المخاطرة لدى السائقين وفي هذا الإطار توصلت دراسة هيرجوفيتش، أندريس، سومر، بوجنر(Hergovich, Arenas, Summer et Bogner 2007) أن أصحاب مركز الضبط الداخلي الذين لم يتعرضوا لحوادث مرورية كان لديهم توقع أكبر للمخاطر أثناء قيادة السيارة ومستويات عالية من تحمل المسؤولية بعكس الذين تعرضوا لحوادث المرور فقد كانوا لا يقدرون عامل المخاطرة أثناء قيادة السيارة.(منصور،نفس المرجع السابق، ص66)

كما أوضحت دراسة بن الشيخ عياش أن حوادث السيارات ترتبط عموما بسلوكيات المخاطرة التي يجسدها السائقين أثناء ممارستهم لنشاط السياقة، حيث بينت الدراسة وجود علاقة ارتباطية سالبة بين الافراط في السرعة والمسؤولية الاجتماعية (0.445-)أي كلما زاد الاحساس بالمسؤولية الاجتماعية لدى السائقين قلت لديهم سلوكيات الافراط في السرعة. (الشيخ، 2008، صفحة 99)

◆ كما تم التوصل إلى وجود علاقة سالبة ضعيفة دالة إحصائيا بين مركز الضبط الخارجي وسلوك المخاطرة لدى السائقين، وفي هذا الصدد توصلت دراسة ميسر، دالجليش، سميث، ويليام (Mesier,Dalgleish,Smith& William,2007) التي أشارت إلى أن الأفراد الذين تعرضوا لحوادث السيارات حصلوا على درجات مرتفعة على اختبار للضغوط النفسية، كما كان توجههم خارجيا نحو الأسباب البيئية، والتي أدت إلى تورطهم في حوادث السيارات. (منصور، 2009، صفحة 77)

كما تناولت دراسة دارك وفريدمان Dark,Freedman,1975 بأن الناس يتصورون أحيانا كما لو كانوا قادرين على التحكم في الصدفة... ومن ثم يتطور الاعتقاد في الحظ... ولعل سلوكات البعض الدالة على ذلك بغير حاجة للتعليق... وقد أكد دراستهما وجود عامل ارتباط موجب ودال بين مقياس الاعتقاد في الحظ والمقياس الفرعي للصدفة من مقياس وجهة الضبط. (الشيخ، 2008، صفحة 70)

ولعل النتائج التي توصلنا إليها في دراستنا ترجع إلى خصائص عينة الدراسة من حيث الجنس والمستوى التعليمي والحالة الاجتماعية، حيث أن عدد الإناث أكثر من عدد الذكور، وقد قدر عدد الذكور بـ 22 سائقا أي بنسبة 43.13% من أفراد عينة الدراسة بالمقارنة بالسائقات اللواتي قدرن بـ 29 سائقة أي بنسبة 56.86%، وهذا ما تفسره نتائج الفرضية الجزئية الثانية بانخفاض سلوك المخاطرة رغم ارتفاع الضبط الخارجي، وهذا ما تبينه دراسات سابقة بأن الإناث أقل إقداما على السلوكات الخطرة من الذكور فالجنس يلعب دورا هاما في ارتكاب حوادث المرور، كما أن الذكور أكثر عرضة للحوادث من الإناث نظرا لكون أعمالهم تتسم بالخطورة، حيث أجريت دراسته من طرف مركز البحث للتنقل البري سنة1977 بهدف معرفة الفروق بين الجنسين في مهمة السياقة، وقد وجد بأن الإناث أكثر احتراما لقواعد المرور وأقل معرفة من الذكور في المجال الميكانيكي، وأقل سرعة في قيادة السيارة، بينما وجد أن الرجال أكثر منهن تناولا للخمر والمخدرات أثناء السياقة. وتشير دراسة عبد الرحمان الوافي أن عامل الجنس يحتل المرتبة الثالثة عشر بـ: 25,25%، فالذكور أكثر عرضة لحوادث المرور لأن سلوك الإناث في السياقة يختلف بصفة عامة عن السلوك الذكور، لأنهن يتميزن باحترام قوانين المرور ولا يملن إلى السرعة المفرطة في السياقة. أما الذكور فيتميزون بالتهور والتسرع واللامبالاة والنزعة الذكرية التي تجعلهم أغلب الأحيان يميلون إلى السرعة المبالغ فيها وإلى عدم احترام إشارات المرور وقوانينه، والأسوأ من ذلك سلوكهم العدواني أثناء السياقة وعدم احترام السائقين الآخرين. (بوعيشة، 2018، صفحة 12)،نفس المرجع السابق،ص12) وفي هذا أشارت دراسة لـ: كاس (Kass,1964) أن إقدام الذكور على المخاطرة بدرجة أكبر من الإناث، وعليها فالذكور يخاطرون عندما تكون المخاطرة غير مرغوب فيها، بينما الإناث لا يخاطرن حتى في المواقف التي تتطلب المخاطرة، مما يشير إلى ميل الذكور للفشل غير المتوقع بينما الإناث يملن لأن يخبرن نجاحا أقل مما ينبغي لهن(الشيخ، 2008، صفحة 2)

أما فيما يخص المستوى التعليمي فإن معظم أفراد العينة هم من الجامعيين وأصحاب الدراسات العليا حيث قدرت نسبة المتعلمين 62.74% من حجم عينة الدراسة وهذا ما أشارت إليه نتائج بعض

الدراسات على علاقات ارتباط موجبة ودالة بين المخاطرة ومستوى التعليم منها دراسة (Bush & Lannotti, 1987)، بينما ارتبطت المخاطرة بانخفاض مستوى التعليم في دراسات أخرى منها دراسات(Bramdt,1988) (الشيخ، 2008، صفحة 8) إضافة إلى دراسات ربطت المخاطرة وارتكاب الحوادث بمستوى التعليم من خلال كل من دراسة برانت، لازورسا، وشوماخر(Lasorsa et Brandt,1990 Shoemaker,1988), عبد الحميد صفوت1992.

كما تسهم الحالة الاجتماعية بدرجة كبيرة في ارتكاب الحوادث المرورية، ففئة غير المتزوجين من السائقين تكون لديهم سلوكيات خطيرة ومعرضون أكثر لارتكاب الحوادث المرورية على عكس فئة المتزوجين الذين لديهم قدر كبير من الوعي والحذر أثناء السياقة بحكم أنهم يكونون أسر مما يزيد من الاستقرار النفسي وتحمل المسؤولية. وكان العدد الأكبر في عينة دراستنا لصالح فئة المتزوجين بنسبة 72.54% من حجم العينة، باعتبار أن فئة المتزوجين أقل ارتكابا لحوادث المرور وأكثر تحملا للمسؤولية ويقودون سياراتهم بطريقة آمنة وحذرة ويتمتعون باستقرار نفسي واجتماعي، وهذا ما أثبتته العديد من الدراسات منها دراسة لازورا وشوماخر Lasora et Shoemaker,1988 إلى ارتباط المخاطرة بعدم الزواج (هريدي، 2002، صفحة 117)وبالتالي فغير المتزوجين كانوا أكثر ارتكابا للحوادث من الذين يتمتعون بحياة اجتماعية مستقرة وهذا ما أكدته دراسة تحليل الحوادث المرورية بمدينة الرياض من أن السائقين المتزوجين أقل تعرضا للحوادث من العزاب حيث بلغت نسبة الحوادث التي نجمت عنها وفيات 6.43% من بينها 4.56% شباب أعزب. (بوعيشة، 2018، صفحة 365).

وفي الأخير نأمل أن تكون هذه الدراسة دافعا قويا لدراسات أخرى في هذا المجال لأن الدراسة الميدانية في البيئة الجزائرية هي السبيل الأصح لتحقيق تراكم علمي يمكننا من الفهم الجيد للشخصية الجزائرية ، علنا نساهم في التمهيد لفهم شخصية السائق الجزائري، ومن ثم التقليل من حوادث المرور وخفض ترتيب الجزائر في سلم الدول الأكثر تسجيلا للحوادث الطرقات .

كما أسفرت هذه الدراسة على تقديم جملة من الاقتراحات نوجزها فيما يلي :

1- إجراء مجموعة من البحوث النفسية المتعلقة بحوادث المرور لأن السبب الرئيسي الأول في حوادث المرور هو العنصر البشري الذي يمثل أكثر من 96 في المائة ، مع الاهتمام أكثر بشخصية السائق الجزائري قصد إيجاد السبل الكفيلة بالوقاية من حوادث المرور، ومن المواضيع التي يمكن توجيه البحوث إليها نذكر ما يلي :

- وضع ملمح للشخصية الجزائرية المرتكبة لحوادث المرور .
- علاقة الشخصيات المريضة بمركز التحكم لدى السائقين .
- الضغط النفسي المدرك ومركز التحكم لدى السائقين .
- نمط الحياة و ومركز التحكم لدى السائقين .
- قلة النوم و أثره على ارتكاب الحوادث المرورية لدى السائقين .
- وجهة الضبط الداخلي والخارجي و أثرها على ارتكاب الحوادث المرورية دراسة مقارنة بين السائقين المرتكبين وغير المرتكبين للحوادث المرورية .
- نمط التفكير و مركز التحكم لدى السائقين .
- توكيد الذات و علاقته بمركز التحكم لدى السائقين .
- تنظيم الإنفعالات وعلاقتها بمركز التحكم لدى السائقين .
- الألكسيتيميا والإكتئاب وعلاقتهما بسلوك المخاطرة لدى السائقين .
- فعالية برنامج علاجي سلوكي معرفي لتعديل مركز التحكم الخارجي المتعرضين للحوادث المرورية .

خاتمة

على الرغم من التطورات التكنولوجية السريعة في العالم، ألا أنها وقفت عاجزة في التخفيف أو الحد من حوادث المرور التي أصبحت هاجسا يخيف العالم بأسره لما يحصده من خسائر مادية وبشرية.

ويعتبر مركز التحكم متغير سيكولوجي مهم، يساعد على فهم السلوك والتنبؤ به، فإذا أرجع الفرد نتائج أقواله وأفعاله ومعتقداته وأفكاره إلى ذاته يعتبر ذو تحكم داخلي، أما إذا أرجعها إلى الآخرين والقدر والصدفة، فإنه يعتبر ذو تحكم خارجي كذلك هو الحال بالنسبة للسائقين فمنهم من يتحمل المسؤولية لنتائج سياقته ومنهم من يربطها بالعالم الخارجي ، وان كل ما يترتب عليه من سلوكات خطيرة المسببة لحوادث المرور راجع للصدفة والقدر.

وبما أن العامل البشري هو المسبب الرئيسي لحوادث المرور بنسبة 96 بالمائة من مجموع الحوادث، والفرد له أفكار ومعتقدات تختلف من فرد لآخر، وعليه فعلى الدول والهيئات العليا كما تحافظ على أفراد المجتمع وأرواحهم وممتلكاتهم، تحافظ على أفكارهم ومعتقداتهم، ومن هذه الإشكالية الجوهرية تراءى لنا تساؤلات ارتأينا تضمينها في بحثنا هذا.

لقد تم التطرق في هذه الدراسة إلى معرفة العلاقة بين مركز التحكم (داخلي/ خارجي) وسلوك المخاطرة عند السائقين، وتم إجراء هذه الدراسة على عينة تتكون من51 سائق وسائقة من بعض الولايات الشمالية والوسطى وهي: المدية، البويرة، البليدة، الجزائر العاصمة، باستعمال مقياس مركز التحكم الذي قام بها روتر Rotter وتم ترجمته من طرف علاء الدين كفافي(1982) إلى اللغة العربية ، ومقياس سلوك المخاطرة المعد من قبل الباحثة بوعيشة فتحية 2018 الذي يقيس سلوكات القيادة المخاطرة ، وتوصلت الدراسة إلى النتائج التالية:

- وجود علاقة سلبية قوية بين مركز الضبط الداخلي وسلوك المخاطرة لدى السائقين.
- وجود علاقة سلبية ضعيفة بين مركز الضبط الخارجي وسلوك المخاطرة لدى السائقين.

وذلك راجع إلى خصائص عينة دراستنا حيث أن:

- عدد الإناث أكثر من عدد الذكور، ففئة السائقين من الإناث هن أقل تعرضا لحوادث المرور وذلك لانخفاض سلوك المخاطرة لديهن بحكم سماتهن الشخصية وبناءهن فيزيولوجي بعكس الذكور.
- أما فيما يخص المستوى التعليمي فإن معظم أفراد العينة هم من الجامعيين وأصحاب الدراسات العليا، فالسائقين من ذوي الفئة المتعلمة وأصحاب الدراسات العليا أقل ارتكابا لحوادث المرور وذلك راجع

إلى المستوى العالي من الوعي، وتحمل المسؤولية والضبط الذاتي مما يؤدي إلى انخفاض سلوك المخاطرة على عكس فئة السائقين غير المتعلمين.

❋ تساهم الحالة الاجتماعية بدرجة كبيرة في ارتكاب الحوادث المرورية، ففئة غير المتزوجين من السائقين تكون لديهم سلوكيات خطيرة ومعرضون أكثر لارتكاب الحوادث المرورية على عكس فئة السائقين المتزوجين الذين لديهم مستوى عال من تحمل المسؤولية بحكم تكوينهم أسر والمحافظة عليها.

وأخيرا تبقى النتائج المتحصل عليها في حدود معطيات وخصائص عينة البحث، وعلى الرغم من حجم المشكلة والآثار المهولة التي تسببها الحوادث، إلا أنها لا توجد دراسات تقف على حجم الكارثة، الأمر الذي دفعنا إلى إعطاء جملة من الحلول لهذه المشكلة علها يكون لها صدى خاصة في مجال علم النفس العيادي ومن بينها:

- ❖ التقرب من نفسية السائق ومعرفة أفكاره ومعتقداته، بما أن العامل البشري هو السبب الرئيسي لحوادث المرور، ومحاولة التخفيض من ارتكاب الحوادث وذلك بتفعيل مركز الضبط الداخلي لدى السائق لتخفيض سلوك المخاطرة وبالتالي الحد من ارتكاب الحوادث المرورية.
- ❖ إجراء دراسات مماثلة على عينة أكبر، ونطاق أوسع لنصل إلى نتائج أكثر دقة وبالتالي نستطيع فهم السائق الجزائري في كامل التراب الوطني (الشرق والغرب والشمال والجنوب) .
- ❖ بناء برامج إرشادية وتوجيهية، على مستوى مدارس تعليم السياقة.
- ❖ توسيع دائرة البحث في مجال علم النفس العيادي لفائدة السائقين.
- ❖ يجب أن يكون الفحص النفسي شرط من شروط نيل رخصة السياقة بتطبيق مقاييس تثبت خلو السائق من الأمراض العصبية و الاضطرابات النفسية على حد سواء .
- ❖ يجب أن تساهم حملات التوعية المرورية بمختلف أساليبها ووسائلها في تعديل مركز التحكم الخارجي لدى السائق الجزائري ، كما يجب علينا أن نراعي هذه العوامل بهدف التخفيف من حوادث المرور .

وبالتالي فالحد من إرهاب الطرقات لا يختص بتخصص دون اخر او بمدينة دون أخرى أو قطاع دون أخر بل ينبغي تضافر جهود الجميع على حد سواء وباستعمال كل الإستراتيجيات المتاحة .

المراجع

1- **القرآن الكريم.**

1- الكتب:

2- أبو أحمد ،أحمد عبد اللطيف،(2012)، **علم النفس الإرشادي كلية العلوم التربوية** ،جامعة مؤتة ،دار المسيرة للنشر والتوزيع،الأردن.

3- أبو جادو محمد صالح،(2000)،**علم النفس التربوي** ،دار المسيرة عمان، الأردن.

4- أبو شنب جمال محمد، (2004)،**أصول الفكر والبحث العلمي، المناهج والطرق والأدوات**،دار المعرفة الجامعية،مصر.

5- الأحمد أمل، (2001)،**بحوث ودراسات في علم النفس**، مؤسسة الرسالة، ط 1، بيروت.

6- بتروفسكي وباروشفكسي،(1996)، **معجم علم النفس المعاصر**،ترجمة حمدي عبد الجواد وعبد السلام رضوان،دار العلم الجديد،ط1، القاهرة.

7- البرزنجي ذكريات عبد الواحد،(2009)،**التفاؤل ـ التشاؤم وعلاقته بمفهوم الذات وموقع الضبط** ،دار الصفاء،ط1،عمان.

8- بركات علي راجح،(2009)، **نظرية جوليان روتر في التعلم الاجتماعي المعرفي**، جامعة أم القرى مكة المكرمة.

9- البستاني فؤاد إفرام، **منجد الطلاب**،ط 26،دار المشرق.

10- بن عباس فتيحة ،(2006)، **حوادث المرور في المناطق الريفية الجزائرية**،الملكية للطباعة والإعلام والنشر والتوزيع،ط 1،الجزائر.

11- جابر عبد الحميد جابر علاء الدين كفافي، (1995)،**معجم علم النفس والطب النفسي**، دار النهضة العربية ،القاهرة.

12- جيدير مانيو، **منهجية البحث العلمي**، ترجمة ملكة أبيض.....pdf.

13- حسن علي حسن،(1989)،**المجتمع الريفي والحضري**، الاسكندرية، مصر.

14- حماد طارق عبد العال،(2007)، **إدارة المخاطر**،الدار الجامعية، مصر.

15- درويش عبد الفتاح سيد،(2005)، **بعض المحددات الميل الى الحوادث المرورية**،دار الأقصى للنشر، بيروت.

16- دوجسون مارك وجان ديفيد،(2014)،**الإبتكار مقدمة قصيرة جدا**، ترجمة زينب عاطف سيد،مؤسسة هنداوي للتعليم والثقافة،ط 1،مصر.

17- رشوان حسن عبد الحميد، **أصول البحث العلمي**، مؤسسة شباب الجامعة، مصر.

18- رمضان رشيدة عبد الرؤوف،(1999)،**الصحة النفسية للأبناء**،عالم الكتب ،ط 6، مصر.

19- الزيات فتحي مصطفى،(2004)، **سيكولوجية التعلم بين المنظور الارتباطي والمنظور المعرفي**، دار النشر للجامعات،ط2،مصر.

20- زير الكيلاني عبد الله،(2007)، **دليل الرسائل والأطروحات الجامعية**، دار المسيرة للنشر والتوزيع، ط2، الأردن.

21- سعد جلال،(1985)،**المرجع في علم النفس**،دار الفكر العربي، القاهرة.

22- السيد محمد عبد الرحمان،(1998)، **نظريات الشخصية** ،دار قباء للطباعة والنشر،القاهرة،مصر.

23- شلتر داون،(1983) ، **نظريات الشخصية** ،ترجمة أحمد علي الكربولي،مطبعة جامعة، بغداد.

24- شمال حسن محمد،(2001)،**سيكولوجيا الفرد في المجتمع**،دار آفاق عربية، العراق.

25- صفوت عبد الحميد،(1992)،**الاتجاه نحو المخاطرة وسلوك التدخين**،المصرية للكتاب، القاهرة.

26- العبيدي محمد جاسم،(1991)،**نظريات التعلم**،مطبعة المعارف،بغداد، العراق.

27- العساف صالح حمد،(2003)، **مدخل إلى البحث في العلوم السلوكية**، مكتبة العبيكان، الرياض.

28-العيسوي عبد الرحمان،(1996)، **مشكل الشباب العربي المعاصر، دراسة ميدانية للوعي المروري لدى الشباب الخليجي**، الدار الجامعية، مصر.

29- فضل أبو هين ،(1995)، **سيكولوجية التحدي** ،كلية التربية الخاصة ،غزة.

30- قطامي يوسف،(2004)،**النظرية المعرفية الاجتماعية وتطبيقاتها** ،دار الفكر،عمان.

31- كايوساكي روبرت،(2000)،**كتاب أبي الغني - أبي الفقير**،ترجمة مكتبة جرير،نيويورك.

32- لازاروس ريتشارد،(1984)،**الشخصية**، ترجمة مجمد غنيم،دار الشروق،ط1،بيروت.

33- مصطفى إبراهيم وآخرون، (1961)،**المعجم الوسيط الجزء الأول والثاني** ،مصر.

34- معمرية بشير،(2009)،**مركز الضبط والصحة النفسية وفق الإتجاه السلوكي المعرفي**،المكتبة المصرية،مصر.

35- معمرية بشير،(2012)،**دراسات في علم النفس الإيجابي**، دار الخلدونية للنشر والتوزيع،ط 1، الجزائر.

36- نجم عبود نجم ،(2003)،**إدارة الابتكار**،دار الأوائل للنشر،ط1،الأردن.

37- النوح مساعد بن عبد الله،(2004)، **مبادئ البحث التربوي**، ط1، الرياض.

38- هريدي محمد عادل،(2002)،**علاقة الإقدام على المخاطرة اللاموضوعية**، ط1.

2- الرسائل الجامعية:

39- أبو سكران عبد الله يوسف،(2009)،**التوافق النفسي والاجتماعي وعلاقته بمركز الضبط (الداخلي . الخارجي)للمعاقين حركيا في قطاع غزة** ،رسالة ماجستير منشورة ، الجامعة الإسلامية غزة.

40- أيلاس محمد،(2017)، **مركز الضبط وعلاقته بتقدير الذات وقلق الامتحان**، رسالة دكتوراه غير منشورة، علم النفس، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان.

41- البلاونة سهى والجلامدة فرج ،**أثر الرقابة الآلية على سلوك السائق من الناحية النفسية والحد من حوادث المرور والازدحامات المرورية** ،ورقة عمل مقدمة لورشة الرقابة.

42- بواللیف آمال، (2010)، **مركز الضبط وعلاقته بالتفوق الدراسي الجامعي**، رسالة ماجستير غير منشورة ،علم النفس التربوي، جامعة باجي مختار، عنابة.

43- بوزيد إبراهيم،(2010)، **علاقة وجهة الضبط باليأس لدى عينة من العائدين إلى الجريمة**، رسالة ماجستير منشورة ، جامعة محمد خيضر بسكرة،الجزائر.

44- بوطبال سعد الدين،(2007)،**تناول تقني اجتماعي لحوادث المرور في الجزائر**،رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة الجزائر.

45- بوعيشة فتحية (2018)،**أثر سمات الشخصية والتحكم المدرك وسلوك القيادة المخاطرة على ارتكاب الحوادث المرورية** ،رسالة دكتوراه غير منشورة ،علم النفس العيادي ،جامعة الجزائر 2 أبو القاسم سعد الله، الجزائر.

46- بوعيشة فتحية، (2012)، **أثر السلوك نمط أ والتفاؤل غير الواقعي وسلوك المخاطرة على ارتكاب الحوادث**،رسالة ماجستير غير منشورة علم النفس العيادي،جامعة سعد دحلب البليدة.

47- حسين إهليل مختار ،(ب.س)،**مركز التحكم وعلاقته بقلق الحالة لدى طلبة جامعة بنغازي فرع المرج**،رسالة ماجستير،علم النفس الاجتماعي،جامعة بنغازي.

48- الخثعمي صالح بن سفير بن محمد(2008)،**وجهة الضبط والإندفاعية لدى المتعاطين وغير المتعاطين للهيروين** ،رسالة ماجستير غير منشورة ، جامعة نايف العربية العلوم الأمنية بالسعودية.

49- درداح الشاعر ،(2005)،**اتجاهات طلبة الجامعات الفلسطينية في محافظات غزة نحو المخاطرة وعلاقتها بكل من المساندة الاجتماعية وقيمة الحياة لديهم**،رسالة دكتوراه غير منشورة ،البرامج المشتركة لجامعة الأقصى وعين شمس.

50- الرشيدي خالد عبيدي خالد،**وجهة التحكم وعلاقتها بالسلوك العدواني**، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة نايف للعلوم الأمنية.

51- الرشيدي مقرن سعود مطني،(2010)،**انعكاسات وتعديلات أنظمة المرور على الحوادث من وجهة نظر العاملين في المرور والسائقين** ،دراسة ميدانية على منطقة حائل بالمملكة العربية السعودية، رسالة ماجستير منشورة في علم الاجتماع الجريمة، جامعة مؤتة.

52- الرفاعي عزة،(2003)، **الصلابة النفسية كمتغير وسيط بين إدراك أحداث الحياة الضاغطة وأساليب مواجهاتها**، رسالة دكتوراه، حلوان، القاهرة.

53- زعابطة هاجر سيرين، (2011)،**علاقة التفاؤل غير الواقعي لسلوك السياقة الصحي لدى السائقين**،رسالة ماجستير منشورة في علم النفس العيادي ،جامعة الحاج لخضر باتنة.

54- سامي محمود أحمد ،(2016)،**سلوك المخاطرة وعلاقته بتوكيد الذات واتخاذ القرار لدى الصحفيين في محافظة غزة** ،رسالة ماجستير الإرشاد النفسي ،جامعة الأقصى، غزة.

55- الشحومي عبد القادر،(2003)،**مصدر الضبط الداخلي الخارجي وعلاقته بمفهوم الذات وفق بعض المتغيرات**، رسالة دكتوراه غير منشورة،جامعة عمر المختار كلية الآداب البيضاء،ليبيا.

56- الشويلي علي هيثم حسن،(2010)،**الأسلوب المعرفي(المجازفة ـ الجدر)وعلاقته بالاستقرار النفسي لدى طلبة الجامعة** ،رسالة ماجستير غير منشورة،جامعة المستنصرية.

57- عبد الرحيم عبد العالي ،عبد الصاحب،(1995)،**المجازفة في اتخاذ القرار وعلاقتها ببعض المتغيرات لطلبة جامعة بغداد**،رسالة ماجستير غير منشورة،جامعة بغداد كلية التربية ،ابن رشد.

58- عياش بن الشيخ، (2008)،**المسؤولية الاجتماعية وعلاقتها بسلوك المخاطرة لدى السائقين،دراسة ميدانية على عينة من السائقين بالجزائر العاصمة** ،رسالة ماجستير، علم النفس العمل و التنظيم ،الجزائر.

59- مدور مليكة،(2005)،**وجهة الضبط وعلاقتها بأنماط التفكير**،رسالة ماجستير،جامعة الحاج لخضر باتنة الجزائر.

60- المشلب فرات حسين،(2006)،**سلوك المخاطرة وعلاقته بدافع الانجاز الدراسي لدى طلبة المراحل الإعدادية** ،رسالة ماجستير غير منشورة،كلية التربية جامعة المنتصرة.

61- مصباح سعيدة،(2013)،**علاقة مصدر الضبط بإدارة الضغوط النفسية لدى العاملين في إطار الإدماج المهني**،جامعة محمد خيضر ،بسكرة،الجزائر.

62- منصورة منيرة ،(2007)، **الخجل وعلاقته بوجهة الضبط داخلي- خارجي لدى عينة من طالبات مرحلة المتوسط** ،رسالة ماجستير، مكة.

63- اليازجي محمد رزق منذر عدنان، (2011)،**الاتجاه نحو المخاطرة النفسية وعلاقته بالصلابة النفسية ،دراسة ميدانية على الشرطة الفلسطينية** ،رسالة ماجستير علم النفس ارشاد نفسي،الجامعة الاسلامية، غزة.

64- ياسر حسين زهراء (2018)،**سلوك المخاطرة وعلاقته بالحدود العقلية البينية لدى طلبة الجامعة** ،رسالة ماجستير آداب في علم النفس التربوي،جامعة القادسية، العراق.

3- المجلات والندوات العلمية:

65- أبو ناهية صلاح وأبو ناهية محمد،(1987)، **العلاقة بين الضبط الداخلي الخارجي وبعض أساليب المعاملة الوالدية في الأسرة الفلسطينية لقطاع غزة**، مجلة علم النفس، العدد3، الهيئة المصرية العامة للكتاب،جامعة الأزهر،مصر.

66- أكرم عبد القادر أحمد أبو اسماعيل (2007)، **دور المؤسسات التربوية في حملات التوعية المرورية** ،الندوة العالمية واقع الحملات التوعوية المرورية ،الجامعة العربية للعلوم الأمنية ، الرياض.

67- بن الزاهي منصور وآخرون، (2012)،**مركز الضبط (الداخلي . الخارجي)في المجال الدراسي المفهوم وطرف القياس**،مجلة العلوم ،العلوم الإجتماعية العدد7 الجزائر.

68- بني خالد محمد سليمان،(2009)، **مركز الضبط وعلاقته بمستوى التحصيل الأكاديمي لدى طلبة كلية العلوم التربوية في جامعة آل البيت**، مجلة الجامعة الإسلامية (سلسلة الدراسات الإنسانية)، المجلد 17، العدد 2، الأردن.

69- حدادي وليدة،(2018)،**المشكلة المرورية في الجزائر الأسباب وسبل الوقاية** ،مجلة العلوم الانسانية، العدد 50.

70- حدار عبد العزيز،(2006)،**الإكتئاب وعلاقته بإختلال التحكم والفعالية الإيجابية** ،مجلة دراسات نفسية وتربوية ، العدد1،منشورات جامعية،البليدة.

71- حمدي ريمة وشوية سيف الإسلام، (2017)، **سلوك المخاطرة وعلاقته بحوادث المرور لدى السائقين**، مجلة العلوم الاجتماعية، العدد 26.

72- حمدي ريمة، **سلوك المخاطرة وعلاقته بسلك المخاطرة لدى السائقين**،مجلة العلوم الاجتماعية ،العدد26.

73- الخريجي سالم الشهري عبد الله،(2008)، **الصلابة النفسية والأمن لدى عينة طلاب وطالبات جامعة أم القرى**، مجلة علم النفس المعاصر والعلوم الانسانية،جامعة ألمانيا.

74- خليل منير حسن جمال،(1996)، **للمخاطرة وخصائص الشخصية الإيجابية** ،دراسة عبر البيئة ،مجلة كلية التربية كلية التربية ،جامعة طنطا العدد 23 مصر.

75- دراسات إحصائية لحوادث المرور في الجزائر خلال السداسي الأول (2009)،مجلة الوقاية والسياقة،العدد 8،المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق.

76- الرشيدي مقرن علي الضبيان،(2010)، **الضبط الآلي المروري ودوره في الحد من المخالفات**، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض.

77- عبد الله ،عبد الله جاد محمود، **العوامل المزاجية لاكياسكال وإسهامها في سلوك المخاطرة وأساليب المواجهة**،مجلة كلية التربية ،جامعة عين شمس،العدد 35 الجزء الأول ،مصر.

78- العبد حامد ومصطفى محمد،(1985)، **مواصفات المخاطر طلاب وأساتذة البحرين**، الجمعية المصرية للدراسات المصرية.

79- العبزوزي الربيع،(2006)،**علاقة مركز التحكم وتقدير الذات بأصل الإعاقة الحركية السفلى**، مجلة دراسات نفسية وتربوية ، العدد1،منشورات جامعية،البليدة.

80- العريني فهد سعد العبد الله،(2017)، **رؤية تفسيرية لمصادر تشكيل وجهة الضبط والسلوك الاجتماعي للشباب في المجتمع**، المجلة العربية للآداب والدراسات الانسانية، العدد1.

81- الغامدي علي سعيد،(1997)، **تقنية المستقبل في مواجهة مشكلة المرور**،الندوة العلمية الأربعين،أساليب ووسائل الحد من حوادث المرور،أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية الرياض.

82- قريشي فيصل،(2014)،**أساليب المواجهة بسلوك السياقة الخطرة لدى السائقين الجزائريين**،المحلة الأردنية للعلوم الإجتماعية،المجلد 7،العدد3.

83- الكيال مختار،(2002)، **تأثير استراتجيات صنع القرار وتفقد المهام وتعتقد المهمة على سرعة ودقة صنع القرار لدى الأفراد الحديين وعلاقتها بالمخاطرة**،مجلة كلية التربية العدد 26 الجزء الثالث ،زهراء الشرق،القاهرة.

84- منصور محمد السيد،(2009)،**العوامل المسهمة في الوقوع في حوادث المرور كدالة لبعض متغيرات الشخصية**، مجلة العلوم التربوية والنفسية، المجلد10، العدد2 يونيو.

4- المراجع الأجنبية:

85- Allen,R.L(1979),Psychological Testing,New York.
86- Atkinson,J.W.(1966),Motivational Determinants Of Risk Taking Behavior, New York.
87- Atkinson,R.L,Smith,E.E Bem,D.J.And Helgard,E.R(1990), Introduction To Psychology.San Diego.
88- Bandura,(1977),Social Learning Theory, Prentice-Hall, Now Jersey.
89- Barcalely, Paul,C(1980),Risk And Social Work, Routledge And Kogunpaul, London.
90- Beckar,Jearo,(1978),Anewmodel Of Decision Under Risk Using The Concept Of Latterly Dependent Unity Function.
91- Carney, Richard,E(1975),Risk-Taking Behavior,Concept Method And Applications,U.S.A.
92- Dark ;P ,R & Freedman ,J L(1997) The Belief In Good Luck Scale ,Journal Of Research In Personality
93- Frank,Re,(1994),Human,Motivation,California,Brooks,Cole Publishing Company
94- Jenkins.J.G,(1984),Effect Of Mutiple Psychological Stereoson Decision Making, The Catholic University Of American.
95- Santrok,J ,W ,(1991),Psychology :The Science Of Mind Behavoir ,New York :Wc B.
96- Wittig,A.F.(1981),Psychology Of Learning. New York: Mc Graw-Hill Book Company.

5- مواقع الأنترنت:

97- (https ://www.radioalgerie.dz.)
98- (https://www.aps. ds)
99- (https://www.maghrebvoices.com.)

الملاحق

الملحق رقم (01)

استمارة المعلومات

التعليمة: ضع علامة (*) في المكان المناسب:

1- الجنس:

ذكر ☐ أنثى ☐

2- العمر:

أقل من 19 سنة ☐ 20-29 سنة ☐ من 30 – 39 سنة ☐

40-49 سنة ☐ 50 – 59 سنة ☐

3- المستوى التعليمي:

أمي ☐ أساسي ☐ ثانوي ☐ جامعي ☐ دراسات عليا ☐

4- الحالة الإجتماعية:

أعزب ☐ متزوج ☐ مطلق ☐ أرمل ☐

5- هل سبق وتعرضت لحادثة سير: نعم ☐ لا ☐

الملحق رقم (02)

مقياس مركز التحكم

أخي السائق، أختي السائقة :.....

إليك مجموعة من الفقرات كل فقرة تتكون من عبارتين(أ.ب)، ضع الإشارة (x) أمام الحرف الذي تختار عبارته. ليس هناك إجابة خاطئة وأخرى صحيحة. فقد تجد في إحدى الفقرات أنك توافق على ما جاء في العبارتين معا، أو أنك لا توافق على كلتا العبارتين، وفي هذه الحالة عليك أن ترجح إحداهما على الأخرى وتختارها على أنها الإجابة المناسبة. علما بأن هذه الإجابة لن يطلع عليها أحد ولن تستخدم إلا لأغراض البحث العلمي.

الرقم	الإجابة	فقرة السؤال
1	أ	**يقع الأولاد في المشكلات لأن آبائهم يعاقبونهم كثيرا.**
	ب	**مشكلة غالبية الأولاد في هذه الأيام تساهل آبائهم الزائد معهم.**
2	أ	**يعود الكثير مما يصيب الناس من تعاسة جزئيا إلى حظهم السيئ.**
	ب	**يعود سوء طالع(الحظ) الناس إلى الأخطاء التي يرتكبونها.**
3	أ	**من الأساليب الرئيسية لوقوع الحروب عدم اهتمام الناس الكافي بالسياسة .**
	ب	**ستقع الحروب باستمرار مهما حاول الناس منع حدوثها.**
4	أ	**يحصل الناس في النهاية على الاحترام الذي يستحقونه في هذا العالم .**
	ب	**لسوء الحظ غالبا ما تمضي حياة الفرد دون أن يقدر قيمته احد مهما بلغ من جهد.**
5	أ	**إن فكرة عدم عدالة المدرسين تجاه طلابهم لا معنى لها .**
	ب	**غالبية الطلاب لا يدركون مدى تأثر علاماتهم بعوامل الصدفة.**
6	أ	**لا يمكن للمرء أن يكون قائدا فعالا دون توفر الفرص المناسبة .**

	ب	**الأكفاء الذين يفشلون في أن يصبحوا قادة هم أناس لم يحسنوا استغلال فرصهم.**
7	أ	**مهما تبذل من جهد في كسب ود الآخرين فسيظل هناك أناس يكرهونك .**
	ب	**الذين لا يستطيعون كسب ود الآخرين لا يفهمون كيفية التعامل معهم .**
8	أ	**تلعب الوراثة الدور الرئيسي في تحديد شخصية الفرد .**
	ب	**خبرات الفرد في الحياة هي التي تحدد ما ستكون عليه شخصيته .**
9	أ	**غالبا ما أجد الأشياء المقدر لها أن تحصل , تحصل فعلاً .**
	ب	**اعتماد المرء على القدر في تصريف أموره لا يجدي بالمرة .**
10	أ	**يندر أن يجد الطالب الامتحان غير عادل إذا كان استعداده لهذا الامتحان تاماً .**
	ب	**في كثير من الأحيان تكون أسئلة الاختبار عديمة الصلة بالمادة الدراسية مما يجعل الاستعداد لها عديم الجدوى .**
11	أ	**يعتمد النجاح على العمل الجاد ولا دخل للحظ به إلا نادراً .**
	ب	**الحصول على وظيفة جيدة يعتمد بشكل أساسي على وجود الفرد في المكان المناسب وفي الوقت المناسب .**
12	أ	**يستطيع المواطن العادي أن يؤثر بشكل ما على قرارات الحكومة .**
	ب	**يسيطر على العالم حفنة من الناس ولا يستطيع الشخص العادي أن يفعل شيئا إزاء ذلك.**
13	أ	**عندما أقوم بوضع الخطط فإنني غالبا ما أكون على يقين بقدرتي على تنفيذها .**
	ب	**ليس من الحكمة أن تخطط للمستقبل البعيد , لان كثيرا من الأشياء يتحكم فيها الحظ الجيد أو الحظ السيئ على أي حال .**
14	أ	**هناك بعض الناس الذين هم سيئون .**
	ب	**هناك شيء جيد في كل إنسان تقريباً .**

15	أ	**بالنسبة لي فان ما أسعى للحصول عليه لا علاقة له بالحظ .**
	ب	**لا باس في كثير من الأحيان أن يكون قرارنا على أساس الوجه الذي يظهر عند رمي قطعة نقود في الهواء .**
16	أ	**من يصل إلى مركز الرئاسة هو في الغالب ذلك الشخص الذي خدمه الحظ في أن يكون في المكان المناسب قبل غيره .**
	ب	**لكي يقوم الناس بعملهم على الوجه الصحيح لا بد من وجود القدرة لديهم حيث إن دور الحظ في ذلك يكون قليلا أو معدوما .**
17	أ	**بالنسبة لما يجري في هذا العالم يمكن القول بان معظمنا ضحايا لقوى لا نستطيع فهمها أو السيطرة عليها .**
	ب	**يمكن للناس بالمشاركة الايجابية في الشؤون الاجتماعية والسياسية أن يسيطروا على ما يجري في هذا العالم .**
18	أ	**غالبية الناس لا يدركون مدى سيطرة عوامل الصدفة على مجريات حياتهم**
	ب	**في الحقيقة ليس هناك شيء اسمه الحظ .**
19	أ	**على المرء أن يكون لديه الاستعداد الدائم للاعتراف بأخطائه .**
	ب	**من الأفضل عادة أن يتستر الفرد على أخطائه .**
20	أ	**من الصعب أن تعرف إذا كان شخص ما يحبك حقاً أم لا .**
	ب	**إن عدد الصداقات التي تكونها يعتمد على كم أنت شخص طيب .**
21	أ	**الأمور السيئة التي تصيبنا تتساوى على المدى البعيد مع الأمور الحسنة .**
	ب	**إن معظم ما يصيبنا من سوء الطالع(الحظ) هو سبب الجهل أو الكسل أو الافتقار إلى القدرة أو الثلاثة معاً .**
22	أ	**بمزيد من الجهد نستطيع القضاء على الفساد السياسي .**

	ب	**من الصعب على الناس العاديين أن يكون لهم سيطرة كافية على الأعمال التي يقوم بها السياسيون وهم في مراكز الحكم .**
23	أ	**لا استطيع أحيانا أن افهم كيف يتوصل المدرسون للعلامات التي يعطونها .**
	ب	**هناك ارتباط مباشر بين ما ابذل من جهد في الدراسة والعلامات التي احصل عليها .**
24	أ	**القائد الجيد هو الذي يتوقع أن يقرر الناس لأنفسهم ما يجب أن يفعلوه .**
	ب	**القائد الجيد هو الذي يحدد لكل فرد الأعمال التي يقوم بها .**
25	أ	**في كثير من الأحيان اشعر أني لا استطيع السيطرة على الأشياء التي تحدث لي .**
	ب	**يستحيل علي أن اقتنع أن الحظ أو الصدفة يلعبان دورا هاماً في حياتي .**
26	أ	**يعزل بعض الناس أنفسهم عن الآخرين لأنهم لا يحاولون كسب صداقتهم .**
	ب	**لا فائدة كبيرة ترجى من بذل الجهد أكثر مما يجب في كسب ود الآخرين لأنهم إذا أرادوا أن يحبوك فهم يحبوك .**
27	أ	**هناك مبالغة في التأكيد على الرياضة في المدارس الثانوية .**
	ب	**إن مزاولة الرياضة ضمن فريق تعتبر طريقة ممتازة لبناء الشخصية .**
28	أ	**إن ما يحدث لي هو ما تفعله يداي .**
	ب	**اشعر أحيانا أني لا استطيع التحكم في الاتجاه الذي تسير فيه حياتي .**
29	أ	**في كثير من الأحيان لا استطيع أن افهم لماذا يتصرف السياسيون بالطريقة التي يتصرفون بها .**
	ب	**في المدى البعيد الناس هم المسؤولون عن سوء الحكم سواء على المستوى القومي أو على المستوى المحلي .**

الملحق رقم (03)

مقياس سلوك القيادة المخاطرة

فيما يلي مجموعة من العبارات التي يحتمل أن تقوم بها عند قيادتك لسيارتك، اقرا كل عبارة بوضوح، ثم حدد مدى احتمال قيامك بهذه السلوكات من خلال وضع علامة (×) أمام الاختيار المناسب بالنسبة لك.

البنـــــــــود	إطلاقا	نادرا	أحيانا	غالبا	دائما
1- الالتفاف إلى المقاعد الخلفية أثناء السياقة.					
2- إشعال الأضواء الأمامية (phares) مقابل سيارة أخرى.					
3- القيام بالمناورات الخطيرة.					
4- إشعال الأضواء الأمامية (phares) أثناء السير خلف سيارة أخرى.					
5- مضاعفة السرعة أثناء تجاوزك من طرف سيارة أخرى.					
6- تجاوز السرعة المحددة.					
7- القيادة مع عدم معرفته بالطريق.					
8- شتم سائق آخر ارتكب خطأ.					
9- تناول المأكولات أثناء القيادة.					
10- عدم مراقبة ضغط العجلات وحالة المركبة.					
11- تشغيل الراديو بصوت عال أثناء القيادة.					
12- عدم ترك مسافة الأمان بينك وبين المركبة التي تسبقك.					
13- عدم الالتزام بإشارات المرور.					
14- تجاهل عبور الحيوانات.					

15- القيادة دون الحيازة على رخصة السياقة.					
16- عدم احترام مبدأ الأولوية.					
17- السياقة أثناء السفر لمدة طويلة دون توقف.					
18- السير في الرصيف المخصص للوقوف الاستعجالي.					
19- عدم حمل حقيبة الإسعافات الأولية في السيارة.					
20- القيادة بعد تناول بعض الأدوية تنصح بعد السياقة بعدم تناولها.					
21- القيادة دون عجلة احتياطية.					
22- شتم راجل أبطأ أثناء قطع الطريق...					
23- تجاهل السائق للإشارة الضوئية.					
24- رمي المخلفات من السيارة.					
25- عدم استعمال حزام الأمان.					
26- عدم تزويد السيارة بقارورة إخماد الحرائق.					
27- لا يتوقف عند سماع صفارات إنذار السيارات ذات الأولوية (الإسعاف، الشرطة...)					
28- تجاوز المركبات تجاوزا خطيرا.					
29- ركوب دراجة نارية بدون واقي الرأس (الخوذة).					
30- شراء رخصة السياقة.					
31- القيادة بعد استعمال قطرات تضعف الرؤية.					
32- عدم التوقف للسماح للأطفال أو كبار السن بقطع الطريق.					
33- استعمال قطع غيار مغشوشة في السيارة.					

34- القيادة في حالة سكر.					
35- استعمال الهاتف النقال عند القيادة.					
36- يسمح لطفل قبل سن10سنوات بالجلوس في الأماكن الأمامية.					
37- سياقة السيارة في حالة التعب والإرهاق.					

الملحق رقم (04)

يبين نتائج حساب فرضيات الدراسة

```
CORRELATIONS
  /VARIABLES=markezinter totlasolouk
  /PRINT=TWOTAIL NOSIG
  /MISSING=PAIRWISE.
```

Corrélations

Corrélations

		markezinter	totlasolok
markezinter	Corrélation de Pearson	1	-,745**
	Sig. (bilatérale)		,000
	N	51	51
totlasolok	Corrélation de Pearson	-,745**	1
	Sig. (bilatérale)	,000	
	N	51	51

**. La corrélation est significative au niveau 0.01 (bilatéral).

```
CORRELATIONS
  /VARIABLES=markezexter totlasolouk
  /PRINT=TWOTAIL NOSIG
  /MISSING=PAIRWISE.
```

Corrélations

Corrélations

		markezexter	totlasolok
markezexter	Corrélation de Pearson	1	-,318*
	Sig. (bilatérale)		,023
	N	51	51
totlasolok	Corrélation de Pearson	-,318*	1
	Sig. (bilatérale)	,023	
	N	51	51

*. La corrélation est significative au niveau 0.05 (bilatéral).