جامعة المدية يحي فارس

كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية

قسم العلوم الاجتماعية

مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماستر علوم تربية

تخصص إرشاد توجيه

بعنوان

استراتيجيات المواجهة (المعرفية، العاطفية،الهجومية، التجنبية) لدى سائقي السيارات

اثناء ارتكاب حوادث المرور

دراسة تصورية على عينة من سائقي السيارات بمدينة المدية

إعداد الطالبة

عدمان ياسمين

إشراف

الأستاذ الدكتور اتشي عادل

السنة الدراسية: 2020 – 2021

اهداء

الى كل من علمني حرفا في هذه الدنيا الفانية

الى من لهم الفضل علي ابو البنات وأم البنات

الى رفيقات الدرب اخياتي

الى بلسم وسويداء القلب مايا، سيدعلى، رنيم

الى كل العائلة الكريمة

عدمان وايدرنموش

شكر وتقدير

اولا نحمد الله عزوجل الذي اعاننا ووفقنا لتتمت هذا العمل

وثانيا نتقدم بالشكر والتقدير الى استاذنا المشرف "اتشي عادل" لقبوله تاطيرنا وإشرافه لتقويم دراستنا

ونتقدم بالشكر لأساتذة لجنة التقييم لقبولهم تقييم وتقويم هذا العمل

جزاكم الله عنا خير جزاء وجعل ذلك في ميزان حسناتكم

ملخص الدراسة

تهدف الدراسة الحالية إلي التعرف علي مدى وجود فروق دالة احصائيا بين انواع استراتيجيات المواجهة (معرفية، عاطفية، هجومية، تجنبية) اثناء ارتكاب حوادث المرور لدي سائقي السيارات فى مدينة المدية، قصد حصر الاسباب النفسية المحدثة لحوادث المرور كمنطلق لدراسات اخرى تساعد في تكوين برامج معدلة لهذه السلوكات.

وللتحقق من أهداف الدراسة تم استخدام مقياس تم إعداده من طرف الباحثة بعد الاطلاع على مجموعة من المقاييس حول استراتيجيات المواجهة وأسباب حوادث المرور والسلوكيات الاوقائي، ، حيث تصورنا انه طبق على عينة بلغت 60 سائقا من سائقي السيارات في مدينة المدية ، وذلك بالاعتماد على المنهج الوصفي.

وبعد عرض الاساليب الاحصائية المناسبة لاختبار فرضيات الدراسة حسب نظام الحزم الإحصائية للعلوم الاجتماعية (spss 21) المتمثلة في: الإحصاء الوصفي، تحليل التباين الأحادي ،اختبار " t ".

وتصورنا ان نتائج الدراسة كانت كالتالي:

- بالنسبة للفرضية الاولى: توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين انواع استراتيجيات المواجهة (المعرفية، العاطفية، الهجومية، التجنبية) لدى السائقى السيارة عند ارتكاب حوادث المرور.، حيث اظهر اتجاه الفروق بين المتوسطات انه كانت لصالح استراتيجية المواجهة التجنبية، ثم تليها العاطفية، ثم تليها الهجومية، ثم تليها المعرفية.

- بالنسبة للفرضية الثانية: توجد فروق ذات دلالة احصائية بين استراتيجيات المواجهة (المعرفية، العاطفية، الهجومية، التجنبية) لدى سائقى السيارة عند ارتكاب حادث المرور يعزى لمتغير الجنس (ذكر، انثي)، لصالح الاناث التى تستعمل استراتيجيات المواجهة التجنبية والعاطفية.

- بالنسبة للفرضية الثالثة: توجد فروق ذات دلالة احصائية بين استراتيجيات المواجهة (المعرفية، العاطفية، الهجومية، التجنبية) لدى سائقى السيارة عند ارتكاب حادث المرور يعزى لمتغير الفئة العمرية ((18-30)و(45-31)و(50-46)، حيث اظهراتجاه الفروق بين المتوسطات انه كانت لصالح الفئة العمرية الاولى (18 – 30) ثم الفئة الثانية (31- 45) ثم الفئة الثالثة (45 – 50).

study summary

The current study aims to identify the extent to which there are statistically significant differences between the types of coping strategies (cognitive, emotional, offensive, avoidance) during the commission of traffic accidents among motorists in the city of Medea, in order to limit the psychological causes of traffic accidents as a starting point for other studies that help in the formation of modified programs for these behaviours.

To verify the objectives of the study, a questionnaire was prepared by the student after reviewing a set of questionnaires about coping strategies, causes of traffic accidents, and preventive behaviors.

And after presenting the appropriate statistical methods to test the hypotheses of the study according to the statistical packages system for the social sciences (SPSS 21), which are: descriptive statistics, one-way analysis of variance, and "t" test.

We assumed that the results of the study were as follows:

- Regarding the first hypothesis: There are statistically significant differences between the types of coping strategies (cognitive, emotional, offensive, avoidance) among car drivers when committing traffic accidents. The direction of the differences between the averages showed that they were in favor of the avoidance confrontation strategy, followed by emotional, then Followed by offensive, then cognitive.

- Concernant la deuxième hypothèse : Il existe des différences statistiquement significatives entre les stratégies d'adaptation (cognitives, émotionnelles, offensives, d'évitement) chez les automobilistes lorsqu'ils commettent un accident de la route en raison de la variable genre (homme, femme), en faveur des femmes qui utilisent l'évitement et les stratégies d'adaptation émotionnelle.

- Concernant la troisième hypothèse : Il existe des différences statistiquement significatives entre les stratégies d'adaptation (cognitives, émotionnelles, offensives, d'évitement) chez les automobilistes lorsqu'ils commettent un accident de la circulation en raison de la variable groupe d'âge ((18-30), (31-45) et (46-50) L'évolution des écarts entre les moyennes a montré qu'elles étaient en faveur du premier groupe d'âge (18-30), puis du deuxième groupe (31-45), puis du troisième groupe d'âge (45- 50).

فهرس المحتويات

الرقم	المحتوي	الصفحة
	الإهداء	
	شكر وتقدير	
	ملخص الدراسة	
	فهرس المحتويات	
	فهرس الجداول	
	فهرس المخططات	
	فهرس الأشكال	
	المقدمة	01
الجزء النظري الفصل ألأول: مدخل الدراسة		
1-1	الإشكالية	03
2-1	فرضيات الدراسة	06
3-1	المفاهيم الاجرائية	06
4-1	اهداف الدراسة	07
5-1	اهمية الدراسة	08
6-1	الدراسات السابقة	09
7-1	تعقيب علي الدراسات السابقة	32
الفصل الثاني: استراتيجيات المواجهة		
	تمهيد	35
1-2	التطور التاريخي للمفهوم	36
2-2	تعريف استراتيجيات المواجهة	37
3-2	النظريات المفسرة لاستراتيجيات المواجهة	39

4-2	محددات استراتيجيات المواجهة	42
5-2	تصنيفات استراتيجيات المواجهة	44
6-2	سائق السيارة واستراتيجيات المواجهة	49
	خلاصة	53
الفصل الثالث: سياقة المركبات وحوادث المرور		
	تمهيد	54
I	السياقة	55
I-1	تعريف سلوك السياقة	55
I-2	تعريف رخصة السياقة	56
I-3	شروط السياقة الامنة	57
I-4	مراحل تعلم السياقة	60
II	حوادث المرور	61
II-1	تعريف حوادث المرور	61
II-2	اسباب حوادث المرور	62
II-3	النظريات المفسرة لحوادث المرور	65
II-4	عملية السياقة وحوادث المرور في الجزائر	66
	خلاصة	70
الجزء الميداني الفصل الرابع: الإجراءات المنهجية للدراسة الميدانية		
1-4	منهج الدراسة	71
2-4	الاساليب التحليل الاحصائي	71
3-4	الدراسات الاستطلاعية	72
4-4	مجتمع الدراسة	72
-5-4	عينة الدراسة	73
6-4	حدود الدراسة	74

6-4	اداة الدراسة	75
7-4	وصف اداة الدراسة	75
7-4	الخصائص السيكومترية لأداة الدراسة	76
الفصل الخامس: عرض وتفسير نتائج الدراسة الميدانية		
1-5	عرض وتفسير نتائج الفرضية الأولي	78
2-5	عرض وتفسير نتائج الفرضية الثانية	85
3-5	عرض وتفسير نتائج الفرضية الثالثة	87
	استنتاج	92
	خاتمة	93
	اقتراحات	94
	قائمة المراجع	95
	الملاحق	

فهرس الجداول

الرقم	عنوان الجدول	الصفحة
01	جدول يوضح اهم تصنيفات العلماء لاستراتيجيات المواجهة	48
02	جدول يوضح توزع عدد افراد العينة حسب الجنس	75
03	جدول يوضح توزع عدد افراد العينة حسب الفئات العمرية	76
04	يوضح تصور نتائج دلالة الفروق في متوسط درجات استراتيجيات المواجهة (المعرفية، العاطفية، الهجومية، التجنبية) عند ارتكاب حوادث المرور لدي سائقي السيارة	80
05	يوضح تصور نتائج دلالة الفروقق في متوسط درجات انواع استراتيجيات المواجهة (المعرفية، العاطفية، الهجومية، التجنبية) عند ارتكاب حوادث المرور.	81
06	يوضح تصور نتائج اتجاه انواع استراتيجيات المواجهة (المعرفية، العاطفية، الهجومية، التجنبية) عند ارتكاب حوادث المرور	82
07	يوضح تصور نتائج دلالة الفورق في متوسط درجات استراتيجيات المواجهة عند ارتكاب حوادث المرور يعزى لمتغير الجنس	87
08	يوضح تصور نتائج دلالة الفورق في متوسط درجات استراتيجيات المواجهة عند ارتكاب حوادث المرور يعزى لمتغير العمر	89

09	يوضح تصور نتائج اتجاه استراتيجيات المواجهة عند ارتكاب حوادث المرور لدى سائقي السيارة يعزى لمتغير العمر	**91**

فهرس المخططات

الرقم	عنوان المخطط	الصفحة
01	مخطط يوضح الاسباب العامة لحوادث المرور	67

فهرس الاشكال

الرقم	عنوان الشكل	الصفحة
01	يمثل الدائرة النسبية لعينة الدراسة حسب الجنس	75
02	يمثل الدائرة النسبية لعينة الدراسة حسب الفئات العمرية	76

مقدمة

اهتم علماء النفس بدراسة السلوك البشرى منذ القدم، وقد لاحظوا ان بعض السلوكيات تصدر من الفرد كردة فعل لموقف معين ، فتناول علماء مدرسة التحليل النفسي دراسة هذه السلوكات باعتبارها ميكانيزمات دفاعية لاشعورية ، وباعتبار ان مصطلح رد الفعل مقترن بالعلوم الدقيقة، فتوصلوا الى ان سببها هو الرغبة في تغيير الواقع او التكيف معه كبديل او انكار لحقائق غير مرغوبة.،وفي سنوات السبعينيات خلصت الدراسات المهتمة بمكانيزمات الدفاع الى استخدام مفهوم المواجهة.**(والى وداد .2014-2015 :122)**

و"في ثمانيات القرن المنصرم ومع تطور الدراسات حول الضغط انتقل اهتمام الباحثين من التركيز على مفهوم المواجهة الى دراسة خصائصها واستجاباتها، وكان للعالمان لازاروس وفولكمان الفضل في ذلك". **(شفيق ساعد.2018-209: 141).** حيث حددا نوعين من استراتيجيات المواجهة، استراتيجيات المواجهة المتمركزة حول المشكل واستراتيجيات المواجهة المتمركزة حول الانفعال.

و تعرف استراتيجيات المواجة بأنها السلوكيات والانفعالات والأفكار المعرفية التى تصدر من فرد اثناء موقف ضاغط سواء داخلى او خارجي، يسعي من خلالها لتغير الوضعية.

وتتميز الحياة اليومية في عصرنا الحالى بمجموعة من الاحداث المتتالية والمتزامنة فيما بينها ذلك نظرا للتقدم العلمي والتكنولوجي الحاصل الذي مس جميع مجالات الحياة، هذه الظروف كلها زادت من ظهور ضغوطات في بيئة الفرد، فتحتم عليه التعامل معها ، هذا ما لوحظ جليا في سلوك سياقة الافراد في شكل ترجمة هذه الضغوطات في تجاورزات مرورية قد تصل الى حوادث كارثية.

و"قد ارتفعت نسب حوادث المرور في المجتمعات الغربية والعربية بشكل رهيب حيث قدرت المنظمة العالمية للصحة انها تحصي سنويا 7000000 قتيل" **(خالدي عبد الكامل وعمار قاسمي. 2018 :164)**، و"المجتمع الجزائرى كغيره من المجتمعات يعاني وبكثرة من مشكلة حوادث المرور خاصة وانه مصنف في المراتب الاولى عالميا وعربيا ضمن اكثر الدول بها اكبر نسبة حوادث مرور". **(سامية شينار.2019 :50).**

ويعود سبب هذا الارتفاع الى العامل البشرى بالدرجة الاولى وذلك حسب الدراسات السابقة المتناولة والمطلع عليها والمدرجة في دراستنا الحالية ، التى اكدت ان هذا العامل يعتبر العامل الاول في حوادث المرور، ونظرا لما لاحظناه ارتأينا ان ندرس العامل البشرى من خلال محاولة تحديد استراتيجيات مواجهته للضغوط اثناء ارتكاب حوادث المرور لدي سائقي السيارات.

حيث تكونت الدراسة من جانبين ، جانب نظرى قسم الى ثلاثة فصول (مدخل الدراسة، استراتيجيات المواجهة، سياقة المركبات وحوادث المرور).وجانب تطبيقي قسم الى فصلين (الاجراءات المنهجية للدراسة الميدانية، عرض وتفسير نتائج الدراسة الميدانية) تم خلاله ارداج تصور لنتائج الدراسة ذلك نظرا للظروف الصحية التى تمر بها البلاد بسبب جائحة كرونا التى ضربت العالم بأسره والتى لاتزال مخلفاتها الى يومنا هذا.

الجزء النظري

الفصل الاول
مدخل الدراسة

1-الاشكالية:

تتميز الاحداث اليومية بمجموعة من المواقف التى تمر على الانسان والتى تؤثر فيه بحيث يظهر ذلك من خلال سلوكياته اتجاهها، هذه المواقف قد تتضمن احيانا بعضا من الضغوطات تظهر كمشكلة لحظية يمكن معالجتها أنيا، او كمشكلة معقدة تحتاج الى مدة زمنية للسيطرة عليها.

ومن خلال هذه المواقف الضاغطة يظهر لدى الاشخاص رد فعل معين كتصرف اتجاه المشكلة، وقد عرفت هذه السلوكيات حسب تعريف العالمان فولكمان ولازاروس (1984 ،1987):"بأنها الجهود العاطفية والسلوكية و المعرفية التى يبذلها الفرد من اجل ادارة الضغوط (داخلية او خارجية) التى يتعرض لها وتمثل عبئا على امكاناته ومصادره اي تفوقق امكانياته"، ويطلق على هذه السلوكيات باستراتيجيات المواجهة **(عبير محمد جمعة.2015 :19)**.

فقد اهتما العالمان في ابحاثهما " من التركيز على مفهوم المواجهة الى دراسة خصائصها واستجاباتها Coping process ،...التى حددت نوعين من الاستراتيجيات بوصفها مفاهيم مركزية في ادارة الضغوط هما المواجهة المركزة على المشكلة والمواجهة المركزة على الانفعال" **(شفيق ساعد.2018-2019 :141).**

وفي دراستنا الحالية اعتمدنا على السلوكيات المحددة في نوعي استراتيجيات المواجهة لكل من فولكمان ولازاروس، والتى تم الانتقاء منها اربعة انواع من استراتيجيات المواجهة تمثلت في استراتيجيات المواجهة المعرفية، العاطفية، الهجومية والتجنبية.

وتعتبر السياقة من السلوكيات اليومية التى يمارسها الشخص تظهر بشكل ملحوظ ردة فعله، فإذا ما تعرض لضغط معين التمس ذلك في طريقة قيادته، وقد تصل هذه السلوكيات الى احداث اضرار جسيمة على الشخص نفسه وعلى المجتمع في شكل حوادث مرورية خطيرة التى تمثل "الفعل الخاطئ الذي يصدر دون قصد او عمدا وينجم عنه ضرر سواء كان وفاة او اصابة او خسارة للممتلكات العامة او الخاصة بسبب استخدام المركبة او حمولتها اثناء سيرها في الطريق العام". **(درقاوي عائشة.2010-2011 :20)**

وقد بينت الدراسات ان اهم اسباب حوادث المرور هو العامل البشرى بالدرجة الاولى " طبقا لإحصائيات الامانة العامة لمجلس وزراء الداخلية العرب ... ان 85 % من الحوادث المرورية تكون بسبب العنصر البشرى "**(محمد السيد منصور .2009 :62)**. حيث يعتبر كلا من الضغط النفسي الذي قد يولد انفعالات مزاجية الى سلوكيات شاذة اذا انصبت في موقف مرورى معين يؤدي الى زيادة السرعة، عدم احترام قانون المرور، التجاوزات المرورية، التوقف الخاطئ، عدم استعمال حزام الامان...الخ وبالتالى تصرف يولد حادث مرورى يذهب ضحيتها الالاف من الاشخاص من مختلف الاعمار.

و"أكدت الاحصائيات المقدمة من منظمة الصحة العالمية والبنك الدولى على ان حوادث الطرق هى ثاني الاسباب الرئيسة للوفاة بين سكان العالم" **(محمد طاهر وشعبان بالقاسمي.2013 :256)**. و"في 2018 اشارت الى ان الوفيات الناجمة عن حوادث المرور لاتزال في تزايد مستمر، حيث تتسبب في 1.35 مليون حالة وفاة سنويا، كما انها باتت السبب الرئيسي لإزهاق ارواح الاطفال والشباب الذين تتراوح اعمارهم بين 05 سنوات و29 سنة. **(منظمة الصحة العالمية.2018)** ناهيك هذا عن الخسائر المادية التى تسببها والأضرار النفسية التى تخلفها.

ولا تختلف الجزائر عن باقي دول العالم فقد" ارتفعت نسبة حوادث المرور الى 12.26% سنة 2012 مقارنة بسنة 2011" **(مقاوسي كريمة ومشاشو قرمية.2013 :166)** " وأوضحت المندوبية في حصيلة نشرتها حول ظاهرة حوادث المرور على المستوى الوطنى (المنطقتين الحضرية والريفية) للثلاثي الاول من السنة 2021، انه تم تسجيل 5874 حادث مرور على المستوى الوطني ادى الى وفاة 670 شخصا وجريح 7747 اخر خلال الثلاثي الاول من السنة 2021. وأضاف المصدر ان حوادث المرور المسجلة خلال هذه الفترة عرفت "ارتفاعا" في معظم المؤشرات، حيث ارتفع عدد الحوادث ب (14.21 بالمائة)، وعدد الجرحى ب (11.90 بالمائة)، في حين انخفض عدد القتلى ب (-09.83 بالمائة)"، وذلك مقارنة بالثلاثي الاول من سنة 2020. مقارنة بسنة 2020" **(www.radioalgerie.dz .26/04/2021-10 :53)** وهو ارتفاع ملحوظ وخطير.

وبناءا على ما تم استطلاعه من معلومات عن حوادث المرور وخطورتها ارتأينا في دراستنا الحالية التطرق الى جانب جديد من الجوانب النفسية المتناولة لدراسة السبب البشرى في هذه الحوادث، وكان سبب اختيارنا لاستراتيجيات المواجهة كونها من اهم السلوكيات التى يرتبط بها سلامة الموقف المرورى ذلك حسب ردة فعل السائق اي حسب نوع استراتيجيات المواجهة التى يعتمدها، وبهذا حاولنا ضبط بعض السلوكيات لمجموعة من استراتيجيات المواجهة التى لاحظنا انها الاستراتيجية الموائمة لموقف مرورى ضاغط باعتبار ان الحادث المرورى يمر بموقف ضاغط اولى سواء ناتج من الجانب النفسي للسائق مسبقا او لحظيا وقد حدد على اسسها دراسة استراتيجيات المواجهة(المعرفية، العاطفية، الهجومية، التجنبية) أثناء ارتكاب حوادث المرور.

ولا تعتبر الدراسة الحالية هي الدراسة الاولى وإنما تم تناول الموضوع ضمن دراسات سابقة ثرية وكثيرة حول المتغيرين معا سواء من خلال نفس عينة الدراسة او مقاربة لها او بارتباط بمتغيرات اخرى ، حيث نجد دراسة كلا من دراسة راجية بن على وسامية شرفة ومفيدة بن حفيظ سنة 2013 بباتنة حول "الضغوط واستراتيجيات مواجهتها لدي سائقي المركبات "، ودراسة قرشي فيصل ورزقي رشيد 2013 ،سطيف،بعنوان" اساليب المواجهة وعلاقتها بسلوك السياقة الخطرة لدي السائقين" ، ودراسة اسماء خلاف وريمة سكيو 2019،سطيف، " استراتيجيات مواجهة الضغوط التالية للصدمة لدي ضحايا حوادث المرور".

وهذه الدراسات كانت منطلق ساعدنا كثيرا في دراستنا وفي تزويدنا باهم المعلومات التى حاولنا ان نبلور من خلالها اضافة جديدة للموضوع حيث حدد بدراسة الفروق بين انواع استراتيجيات المواجهة الاكثر محدثة لحوادث المرور، وهو الامر الذي لم يلاحظ تناوله مسبقا في الدراسات التى استطعنا التحصل عليها.

من هذا المنطلق ارتأينا دراسة موضوعنا من خلال محاولة معالجة الاسئلة المتمثلة في:

1-هل توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين انواع استراتيجيات المواجهة (المعرفية، العاطفية، الهجومية، التجنبية) لدى السائق عند ارتكاب حوادث المرور ؟

2-هل توجد فروق ذات دلالة احصائية بين استراتيجيات المواجهة (المعرفية، العاطفية، الهجومية، التجنبية) لدى سائقى السيارة عند ارتكاب حادث المرور يعزى لمتغير الجنس؟

3-هل توجد فروق ذات دلالة احصائية بين استراتيجيات المواجهة (المعرفية، العاطفية، الهجومية، التجنبية) لدى سائقى السيارة عند ارتكاب حادث المرور يعزى لمتغير الفئة العمرية ((18-30)و(31-45)و(46-50)؟

2-فرضيات الدراسة:

1- توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين انواع استراتيجيات المواجهة (المعرفية، العاطفية، الهجومية، التجنبية) لدى السائقى السيارة عند ارتكاب حوادث المرور.

2- توجد فروق ذات دلالة احصائية بين استراتيجيات المواجهة (المعرفية، العاطفية، الهجومية، التجنبية) لدى سائقى السيارة عند ارتكاب حادث المرور يعزى لمتغير الجنس.

3- توجد فروق ذات دلالة احصائية بين استراتيجيات المواجهة (المعرفية، العاطفية، الهجومية، التجنبية) لدى سائقى السيارة عند ارتكاب حادث المرور يعزى لمتغير الفئة العمرية ((18-30)و(31-45)و(46-50).

3-المفاهيم الاجرائية:

***مفهوم استراتيجيات المواجهة:**

يعرف كلا من لازاروس وفولكمان (Lazarus et Folkman) (1984) استراتيجيات المواجهة:"بانها جهود معرفية وسلوكية لإدارة المتطلبات الخارجية و/ او الداخلية التى يقيمها ويقدرها الفرد على انها تفوق موارده". **(وردة سعادي.2008-2009 :97)**

وتعرف اجرائيا بأنها: جملة السلوكيات الانفعالية والمعرفية الملاحظة من قبل السائق في موقف مرورى ضاغط والتى تقاس بدرجات الفرد على مقياس استراتيجيات المواجهة اثناء ارتكاب حوادث مرور المصمم من قبل الباحثة.

وتعرف انواع استراتيجيات المواجهة حسب السلوكيات المقترحة في مقياس انواع استراتيجيات المواجهة لفلكمان ولازاروس. **(وردة سعادي.2008-2009 :169)**، نجد:

***استراتيجية المواجهة المعرفية :**

هي مجموعة السلوكيات التى يستخدمها الفرد في موقف ضاغط تظهر بعد الاعتماد على الجانب المنطقي والمعرفي لمعالجة المشكل قبل اصدار السلوك.

***استراتيجيات المواجهة العاطفية** :

هي مجموعة السلوكيات الصادرة في موقف ضاغط ناتجة من استخدامه للجانب العاطفي للفرد في معالجة المشكل قبل اصدار السلوك.

***استراتيجية المواجهة الهجومية:**

هي مجموعة السلوكيات الصادرة في موقف ضاغط ناتجة من استخدام الجانب المعرفي والعاطفي معا للفرد في معالجته للمشكل قبل اصدار السلوك.

***استراتيجيات المواجهة التجنبية:**

هي مجموعة السلوكيات الصادرة في موقف ضاغط ناتجة من استخدام الجانب الانفعالى للفرد في معالجته للمشكل قبل اصدار السلوك.

4-اهداف الدراسة:

تهدف دراسة ا استراتيجيات المواجهة اثناء ارتكاب حوادث المرور لدية سائق السيارة ، الى:

-التعرف على اكثر انواع استراتيجيات المواجهة (المعرفية، العاطفية، الهجومية، التجنبية) المرتكبة لحوادث المرور لدي سائقي السيارات.

-التعرف على اكثر استراتيجيات المواجهة التى يمتلكها سائقي السيارات.

-التعرف على طريقة تصرف سائق السيارة اثناء الضغوطات ومحاولة ضبطها.

-التعرف على وجود او عدم وجود فروق في استراتيجيات المواجهة بين الذكور والإناث.

-التعرف على وجود او عدم وجود فروق في استراتيجيات المواجه لدي السائقين حسب العمر.

5-اهمية الدراسة:

5-1-الاهمية النظرية:

- تسعي الدراسة الحالية الى تسليط الضوء على استراتيجيات المواجهة لدي سائقي السيارة وذلك لمحاولة معرفة بشكل قريب الى الدقة سبب السلوكيات المؤدي لارتكاب حوادث المرور.

-تمكن الدراسة الحالية من التعرف الى الجنس الاكثر تسببا للحوادث المرورية وفق السلوكات الناتجة من استراتيجية المواجهة لدى السائق.

-تساعد الدراسة في اضافة جانب نظرى اخر من جوانب المعالجة لحوادث المرور.

5-2-الاهمية التطبيقية:

-تساعد في معرفة اكثر انواع استراتيجيات المواجهة المنتشرة في المجتمع الجزائرى المسببة لحوادث المرور.

-تساعد الدراسة في بناء برنامج تدريبي ارشادي يعالج اليات المواجهة المسببة لحوادث المرور.

6-الدراسات السابقة:

6-1-دراسات استراتيجيات المواجهة

6-1-1-الدراسات الجزائرية:

6-1-1-2-: سعداوى مريم.2010. علاقة الذكاء الانفعالى باستراتيجيات مواجهة الضغوط النفسية لدي تلاميذ السنة الثانية ثانوى.الجزائر.

الاشكالية:-هل تختلف استراتيجيات المواجهة لدى التلاميذ باختلاف مستوى الذكاء الانفعالى لديهم؟

-هل توجد فروق بين الجنسين في استخدام مختلف استراتيجيات المواجهة؟

-هل يختلف اثر الذكاء الانفعالى على النوع المستخدم لاستراتيجيات المواجهة باختلاف الجنس؟

الفرضيات: -يستخدم التلاميذ ذوى الذكاء الانفعالى المرتفع استراتيجيات المواجهة المركزة على المشكل بشكل اكبر من ذوى الذكاء الانفعالى المنخفض.

-يستخدم التلاميذ ذوى الذكاء الانفعالى المنخفض استراتيجيات المواجهة المركزة على الانفعال بشكل اكبر من ذوى الذكاء الانفعالى المرتفع.

-توجد فروق بين الجنسين من حيث استخدام استراتيجيات المواجهة المركزة على المشكل.

-توجد فروق بين الجنسين من حيث استخدام استراتيجيات المواجهة المركزة على الانفعال.

-يؤثر مستوى الذكاء الانفعالى على استخدام استراتيجيات المواجهة المركزة على المشكل باختلاف الجنس.

-يؤثر مستوى الذكاء الانفعالى على استخدام استراتيجيات المواجهة المركزة على الانفعال باختلاف الجنس.

العينة: تكونت عينة الدراسة من 428 تلميذ من تلاميذ السنة الثانية ثانوى.

اداة الدراسة: تم استخدام مقياسين:

-مقياس استراتيجيات المواجهة (بولهان) 1994 -مقياس الذكاء الانفعالى ل(شوت) 1998

النتائج:1-وجود فروق دالة بين التلاميذ ذوى الذكاء الانفعالى المرتفع وذوى الذكاء الانفعالى المنخفض في الدرجة الكلية والفرعية لاستراتيجيات المواجهة المركزة على المشكل وهذا لصالح التلاميذ ذوى الذكاء الانفعالى المرتفع، ونفس النتيجة توصل اليها في الدرجة الفرعية لاستراتيجية البحث عن الدعم الاجتماعي.

2-عدم تحقق فرضية الدراسة والمتمثلة في وجود فروق دالة بين التلاميذ ذوى الذكاء الانفعالى المرتفع وذوى الذكاء الانفعالى المنخفض في الدرجة الكلية لاستراتيجيات المواجهة المركزة على الانفعال وفي الدرجة الفرعية لإستراتيجية اعادة التقييم الايجابي وهذا لصالح التلاميذ ذوى الذكاء الانفعالى المرتفع، وعدم وجود فروق بين نفس المتغيرين في الدرجة الفرعية التجنب بأفكار ايجابية ولوم الذات.

3-عدم تحقق الفرضية الثالثة والتى تنص على عدم وجود فروق ذات دلالة بين التلاميذ الذكور والاناث في الدرجة الكلية لاستراتيجيات المواجهة المركزة على المشكل و في الدرجة الفرعية لاستراتيجية حل المشكل والبحث عن الدعم الاجتماعي.

4-تحقق الفرضية الرابعة والتى تنص على وجود فروق ذات دلالة بين التلاميذ الذكور والاناث في الدرجة الكلية لاستراتيجيات المواجهة المركزة على الانفعال لصالح الاناث، وعدم وجود فروق ذات دلالة في الدرجات الفرعية لاستراتيجة التجنب بافكار ايجابية، اعادة التقييم الايجابي، لوم الذات.

5-وجود اثر تفاعل دال بين الجنس ومستوى الذكاء الانفعالى على استراتيجيات المواجهة المركزة على المشكل.

6-وجود اثر تفاعل دال بين الجنس ومستوى الذكاء الانفعالى على استراتيجيات المواجهة المركزة على الانفعال.

الاقتراحات:-تسليط الضوء على مفهوم الذكاء الانفعالى .

-تصميم برامج لتنمية الكفاءات الانفعالية وقدرات الذكاء الانفعالى لدى التلاميذ المراهقين والاطفال.

-تطوير استراتيجيات تدريس المناهج التعليمية في المدارس.

-تصميم برامج لتنمية قدرات الذكاء الانفعالى لدى المدرسين.

2-1-1-6:راجية بن على وسامية شرفة ومفيدة بن حفيظ.2013.الضغوط واستراتيجيات مواجهتها لدى سائقي المركبات. باتنة.

الاشكالية: 1-ما هي مصادر الضغوط المادية والبشرية التى يتعرض لها السائق؟

2-ما هي استراتيجيات المواجهة التى يستخدمها السائق لمواجهة هذه الضغوط؟

3-هل تختلف مصادر الضغوط واستراتيجيات المواجهة وفقا لجنس السائق؟

اداة الدراسة: اعتمد في الدراسة وهي دراسة استطلاعية على استبيان يحتوى على اسئلة مفتوحة للإجابة على تساؤلات الدراسة وأهدافها، وهي الكشف عن اهم الضغوط المادية والبشرية التى تواجه السائقين اثناء القيادة وكذلك معرفة اهم الاستراتيجيات التى يتبناها السائقين لمواجهة هذه الضغوط، وقد احتوى استبيان الدراسة الاستطلاعية على الاسئلة التالية:

-ما هي اكثر المشكلات او الضغوط التى تواجهك اثناء السياقة؟

أ-مشكلات مادية (متعلقة بالسيارة او المركبة، بالطرائق...الخ)

ب-مشكلات انسانية (متعلقة ببقية السائقين، الراجلين...الخ)

ج-مشكلات اخرى، اذكرها:

د-كيف تواجه عادة هذه المشكلات؟

العينة: تكونت عينة الدراسة من 73 سائق من ولاية باتنة.

التصميم التجريبي: تم توزيع الاستبيان في ولاية باتنة في الفترة الزمنية الممتدة بين شهر مارس وافريل من سنة 2013 على عينة عرضية قوامها 100 سائقا من الجنسين ومن مختلف الأعمار، المهن ورخص السياقة، استرد منها 73 استبيان، تم تحليلها للإجابة عن اسئلة الدراسة.

النتائج: 1-كانت نتائج الاجابة عن التساؤل الاول كالتالى:

*بالنسبة للضغوط المادية: ترتبت اهم الضغوط كما يلى: الضغوط المتعلقة بوضعية الطرقات ثم تليها الضغوطات المتعلقة بالمركبات ثم الضغوطات المتعلقة بأمن الطريق ولواحقه، ثم تلت في المرتبة الاخيرة الضغوطات المتعلقة بالجوانب الفيزيقية.

*بالنسبة للضغوطات البشرية: فقد كانت الضغوطات المتعلقة بعدم احترام قانون المرور في المرتبة الاولى تم تلتها الضغوط المرتبطة بكيفية القيادة ثم الضغوط المتعلقة بسلوك وتصرفات السائقين وفي المرتبة الاخيرة الضغوط المرتبطة بالتجاوزات القانونية.

2-نتائج السؤال الثاني: تبين نتائج توزيع العينة حسب استراتيجيات المواجهة ان استراتيجية التمركز حول المشكل في المرتبة الاولى ثم تليها استراتيجية التمركز حول الانفعال ثم تليها استراتيجية المساندة الاجتماعية.

3-نتائج السؤال الثالث: -بينت النتائج ان هناك اختلاف جزئي في توزيع الضغوط المادية والبشرية وفق الجنس حيث:

*بالنسبة للضغوط المادية: تبين ان كل من الجنسين ادرجوا الضغوط المتعلقة بوضعية الطرقات في المرتبة الاولى ثم الضغوط المتعلقة بالمركبات بالنسبة للإناث ثم المرتبة الثالثة الضغوط المرتبطة بأمن الطرقات ولواحقها وفي الاخير الضغوط المرتبطة بالجوانب الفيزيقية.

اما بالنسبة للذكور كانت في المرتبة الثانية الضغوط المتعلقة بأمن الطرقات ثم تليها الضغوط المتعلقة بالمركبات وأخيرا الضغوط الفيزيقية.

*بالنسبة للضغوط البشرية: فكان ترتيبها كالتالى:

بالنسبة للإناث في المرتبة الاولى ضغوط عدم احترام قوانين المرور ثم ضغوط كيفية القيادة ثم ضغوط التجاوزات القانونية ثم ضغوط سلوك وتصرفات السائقين.

بالنسبة للذكور في المرتبة الاولى ضغوط عدم احترام قوانين المرور ثم ضغوط كيفية القيادة ثم ضغوط سلوك وتصرفات السائقين ثم في الاخير ضغوط التجاوزات القانونية.

-كما بينت اختلاف جزئي في ترتيب استراتيجيات المواجهة وفق متغير الجنس:

حيث بينت ان الاناث يستخدمن استراتيجية التمركز حول الانفعال في المرتبة الاولى ثم تلتها استراتيجية التمركز حول المشكل ثم استراتيجية المساندة الاجتماعية.

اما بالنسبة للذكور فكانت استراتيجية المواجهة المتمركزة حول المشكل في المرتبة الاولى ثم التمركز حول الانفعال ثم المساندة الاجتماعية.

6-1-1-3:قريشي فيصل و رزقي رشيد. 2013.اساليب المواجهة وعلاقتها بسلوك السياقة الخطرة لدي السائقين.سطيف.

الفرضيات:-نتوقع عدم وجود علاقة ارتباطية سالبة ذات دلالة احصائية بين اساليب المواجهة وسلوك السياقة الخطرة لدى السائقين.

-نتوقع عدم وجود فروق ذات دلالة احصائية بين السائقين في اساليب المواجهة بابعادها تعزى الى متغيرات (الجنس-السن-المستوى التعليمي-عدد سنوات السياقة-عدد مرات التعرض لحادث مرور)

-نتوقع وجود فروق ذات دلالة احصائية بين السائقين في سلوك السياقة الخطرة بابعادها تعزى الى متغيرات (الجنس- السن-المستوى التعليمي- عدد سنوات السياقة- عدد مرات التعرض لحادث مرور).

العينة: تكونت عينة الدراسة من 63 سائقا من مدينة سطيف

اداة القياس: استعمل الباحثان مقياسين تمثلا في:

مقياس اساليب المواجهة لبيتر واخرون 1985. –مقياس سلوك السياقة الخطرة.

النتائج:-وجود علاقة ارتباطية سلبية ذات دلالة احصائية في بعد التجنب وانعدامها في بقية الابعاد والدرجة الكلية.

-عدم وجود فروق ذات دلالة احصائية في اساليب المواجهة تعزى لمتغير الجنس، العمر، المستوى التعليمي، سنوات القيادة، عدد مرات التعرض لحادث مرور.

-عدم وجود فروق ذات دلالة احصائية في سلوك السياقة الخطرة تبعا لمتغير السن، العمر، المستوى التعليمي، سنوات السياقة، عدد مرات التعرض لحادث مرور.

4-1-1-6:اسماء خلاف وريمة سكيو.2019.استراتيجيات مواجهة الضغوط التالية للصدمة لدى ضحايا حوادث المرور.سطيف.

الاشكالية: -هل ترتفع درجات ضحايا حوادث المرور المصابين اصابة خفيفة في استراتيجية المواجهة المتمركزة حول الانفعال؟

-هل ترتفع درجات ضحايا الحوادث المصابين اصابة جسدية شديدة اعاقة في الاستراتيجية المتمركزة حول البحث عن المساندة الاجتماعية؟

-هل تختلف استراتيجيات المواجهة لدى افراد العينة باختلاف: السن، الجنس، الحالة الاجتماعية؟

الفرضيات:- ترتفع درجات ضحايا حوادث المرور المصابين اصابة خفيفة في استراتيجية المواجهة المتمركزة حول الانفعال.

- ترتفع درجات ضحايا الحوادث المصابين اصابة جسدية شديدة اعاقة في الاستراتيجية المتمركزة حول البحث عن المساندة الاجتماعية.

- تختلف استراتيجيات المواجهة لدى افراد العينة باختلاف: السن، الجنس، الحالة الاجتماعية

العينة:تكونت عينة الدراسة من 45 فرد تعرضوا لحوادث مرورية، تم اختيارهم بطريقة قصدية، وتتميز عينة الدراسة بان افرادها لم يتجاوزوا مدة 06 اشهر من تعرضهم للحادث المروري.

اداة الدراسة: استعمل مقياس استراتيجيات المواجهة "للازاروس وفولكمان" المعدل من قبل "فيتاليانو".

النتائج:-اكثر الاستراتيجيات المتبعة من طرف ضحايا حوادث المرور المصابين اصابة خفيفة واصبة شديدة هي استراتيجية المتمركزة حول الانفعال.

-لا توجد فروق لدى العينة في استراتيجيات المواجهة باختلاف: السن والجنس والحالة الاجتماعية، ولكن توجد فروق في الجنس في الاستراتيجية المتمركزة حول الانفعال لصالح الذكور.

6-1-1-5:شفيق ساعد.2018-2019.مصدر الضبط الصحي واستراتيجيات مواجهة الضغوط لدى المرضى المصابين بأمراض سيكوسومانية.بسكرة.الجزائر.

الاشكالية:-ماهي استراتيجيات مواجهة الضغوط الاكثر استعمالا من قبل المرضى؟

-ما هو اتجاه الضبط لدى المرضى؟

-هل هناك ارتباط دال احصائيا بين ابعاد مصدر الضبط الصحى واستراتيجيات مواجهة الضغوط لدى المصابين بأمراض سيكوسوماتية؟

-هل هناك فروق ذات دلالة احصائية في استراتيجيات المواجهة لدى المرضي تعزى الى (نوع المرض، الجنس، السن، مدة المرض)؟

-هل هناك فروق ذات دلالة احصائية في مصدر الضبط الصحى لدى المرضى تعزى الى (نوع المرض، الجنس، السن، مدة المرض)؟

العينة:لجأ الباحث الى اعتماد الطريقة القصدية لاختيار عينة البحث حيث قدرت ب 200 مريضا.

الاداة:استخدم الباحث مقياسين اساسيين هما:

-مقياس مواجهة المشكلات المعاشة. –مقياس مصدر الضبط الصحي.

النتائج:-استراتيجيات المواجهة الاكثر استعمالا هي استراتيجيتي الانسحاب السلوكي، ثم التكيف الروحاني وضبط النفس والبحث عن الدعم الاجتماعي الوسيلي، وفي المستوى الثالث : استراتيجيات استخدام المواد المسكنة، التعامل النشط واعادة التقييم الايجابي.

-اتجاه الضبط لدى المرضى كان داخليا بدرجة اساسية.

-عدم وجود علاقة ارتباطية دالة احصائيا بين متوسطات درجات المرضى وكل من الضبط الصحى واستراتيجيات مواجهة الضغوط.

-هناك فرو ق دالة احصائيا في استراتيجيات مواجهة الضغوط (اعادة التقييم الإيجابي، التعامل الفعال النشط، الإنكار، الانسحاب السلوكي) وعدم وجود فروق في باقي الاستراتيجيات يعزى لمتغير نوع المرض.

-عدم وجود فروق في استراتيجيات المواجهة لدى المرضى يعزى لمتغير الجنس.

-لا توجد فروق دالة احصائيا في ابعاد استراتيجيات المواجهة الأ في بعد واحد (التقبل) يعزى لمتغير السن.

-توجد فروق دالة احصائيا في بعدين من ابعاد المواجهة هما الشرود العقلى والتعامل الفعال النشط يعزى لمتغير مدة المرض.

-يوجد ارتباط بين الضبط الصحي عند المرضى يعزى الى نوع المرض.

-عدم وجود فروق ذات دلالة احصائية في مصدر الضبط الصحى تعزى الى متغير الجنس.

-توجد فروق دالة احصائيا في بعدي الضبط الداخلى والخارجي للحظ يعزى لمتغير السن ولا توجد فروق في بعد الضبط الخارجي لنفوذ الاخرين والذي يرتبط من جهته بمدى الالتزام الصحى عبر العالقة مع القائمين على الرعاية الطبية.

-توجد فروق ذات دلالة احصائية في بعد الضبط الخارجي لنفوذ الاخرين يعزى لمتغير السن، ولم تكن فروق في بعدي الضبط الداخلى والضبط الخارجى للحظ.

الاقتراحات:-القيام بدراسات ابيديميولوجية على نطاق واسع في المجتمع الجزائرى للكشف عن طبيعة توزيع مختلف الامراض المزمنة والخصائص المميزة لها..

-برمجة محاضرات وايام تكوينية حول خصوصية هذه الفئات من المرضى واستراتيجيات الوقاية والعلاج المناسبة لهم في ضوء ما تقدمه البحوث الحديثة في هذا المجال.

-تطوير واختبار فعالية بعض البرامج الارشادية لتنمية الصفات الايجابية لدي المرضى وتعزيز قدرات المواجهة التكيفية النشطة وكذا تنمية اتجاه الضبط الصحى الداخلى.

6-1-2-الدراسات العربية:

6-1-2-1: عبد الله الضريبي.2010.اساليب مواجهة الضغوط النفسية المهنية وعلاقتها ببعض المتغيرات.دمشق.سوريا.

الاشكالية: -ما هي اكثر اساليب مواجهة الضغوط استخداما لدى افراد عينة البحث؟

-هل هناك اثر لتفاعل (المؤهل العلمي، الخبرة) في اساليب مواجهة الضغوط لدى لفراد عينة البحث؟

-هل هناك اثر لتفاعل (المؤهل العلمي، العمر) في اساليب مواجهة الضغوط لدى افراد عينة البحث؟

الفرضيات:-لا توجد فروق ذات دلالة احصائية بين متوسطات درجات العاملين في اساليب مواجهة الضغوط تعزى لمتغير المؤهل العلمي.

- لا توجد فروق ذات دلالة احصائية بين متوسطات درجات العاملين في اساليب مواجهة الضغوط تعزى لمتغير الخبرة.

- لا توجد فروق ذات دلالة احصائية بين متوسطات درجات العاملين في اساليب مواجهة الضغوط تعزى لمتغير العمر.

- لا توجد فروق ذات دلالة احصائية بين متوسطات اساليب مواجهة الضغوط والخبرة لدي افراد عينة البحث.

- لا توجد فروق ذات دلالة احصائية بين متوسطات اساليب مواجهة الضغوط والعمرلدي افراد عينة البحث.

العينة: تكونت العينة من العاملين في مصنع زجاج القدم بمحافظة دمشق.

الاداة: استخدم مقياس اساليب مواجهة الضغوط النفسية.

النتائج:-الاساليب الايجابية اكثر استخداما من الاساليب السلبية لدى افراد عينة البحث.

-وجود اثر للتفاعل بين المؤهل التعليمي والعمر في اساليب مواجهة الضغوط لدى لفراد عينة البحث.

-وجود فروق ذات دلالة احصائية في استخدام اساليب مواجهة الضغوط (مواجهة والتحدي، واللجوء الى الدين، اعادة التقييم الايجابي للمشكلة) وفي الدرجة الكلية للأساليب الايجابية تعزى للمؤهل العلمى (أساسي ثانوى)، وذلك لصالح حملة الشهادة الثانوية، ولم توجد فروق في استخدام الاساليب السلبية تعزى لمتغير المؤهل العلمي.

-وجود فروق في استخدام الاساليب الايجابية جميعها، وكذلك الدرجة الكلية تعزى لمتغير الخبرة، وذلك لصالح فئة الخبرة الاكبر (اكثر من 10 سنوات)، وكذلك في استخدام اسلوب التنفيس الانفعالى والدرجة الكلية للأساليب السلبية، وذلك لصالح فئتي الخبرة الاصغر.

-وجود فروق ذات دلالة احصائية في استخدام الاساليب الايجابية جميعها، وفي الدرجة الكلية لهذه الاساليب تعزى لمتغير العمر، وذلك لصالح الفئة العمرية الاكبر (اكثر من 50 سنة)، وفي استخدام اسلوب التنفيس والدرجة الكلية للأساليب السلبية، وذلك لصالح فئتي العمر الاصغر (20-35 سنة)، (36-50 سنة).

الاقتراحات:-اجراء دراسات ميدانية على مؤسسات انتاجية اخرى لمعرفة الاساليب التى يتبعها العاملون فيها لمواجهة ما يتعرضون اليه من ضغوط اثناء ادائهم لعملهم.

-اجراء دراسات ميدانية على مدراء ومشرفي المؤسسات الانتاجية للوقوف على هم مسببات الضغوط التى يتعرض اليها العمال.

اعتماد برامج ودورات تأهيل للعاملين في المؤسسات الانتاجية الغرض منها تنمية الاساليب الايجابية لديهم في مواجهة الضغوط التى يتعرضون اليها.

6-1-2-2:فيزة غازى.2014.استراتيجيات التعامل مع الضغوط النفسية وعلاقتها بأساليب المعاملة الوالدية عند اليافعين في مدارس الثانوية بدمشق.سوريا.

الاشكالية: -ما العلاقة بين استراتيجيات التعامل مع الضغوط النفسية وأساليب المعاملة الوالدية لدى اليافعين من طلاب المرحلة الثانوية في مدارس مدينة دمشق الثانوية؟

-ما هو السلم التراتبي لمصادر الضغوط النفسية لدى اليافعين افراد عينة البحث؟

-ما هو السلم التراتبي لاستراتيجيات التعامل مع الضغوط النفسية لدى اليافعين افراد عينة البحث؟

-ما هو السلم التراتبي لأساليب المعاملة الوالدية لدى اسر اليافعين افراد عينة البحث؟

الفرضيات:-لا توجد علاقة ذات دلالة احصائية بين استراتيجيات التعامل مع الضغوط النفسية ومصادر الضغوط لدى اليافعين.

-لا توجد علاقة ذات دلالة احصائية بين استراتيجيات التعامل مع الضغوط النفسية وأساليب المعاملة الوالدية لدى اليافعين افراد عينة البحث.

-لا توجد فروق ذات دلالة احصائية بين متوسطات درجات افراد عينة البحث في استراتيجيات التعامل مع الضغوط النفسية حسب متغير الجنس (ذكور – اناث) ومتغير النخصص الدراسي (علمي – ادبي) ومتغير الصف الدراسي.

-لا توجد فروق ذات دلالة احصائية بين متوسطات درجات افراد عينة البحث في اساليب المعاملة الوالدية حسب متغير الجنس (ذكور – اناث) و متغير التخصص (علمي – ادبي) ومتغير الصف الدراسي.

العينة: تكونت عينة البحث الاساسية من 635 طالا وطالبة من مرحلة التعليم الثانوي في مدارس مدينة دمشق الثانوية الرسمية، وتم اختيارها بالطريقة الطبقية العشوائية.

اداة الدراسة: تم استخدام ثلاثة مقاييس تمثلت في:

-مقياس مصادر الضغوط النفسية عند اليافعين (اعداد الباحثة).

-مقياس استراتيجيات التعامل مع الضغوط النفسية عند اليافعين (اعداد الباحثة).

-مقياس اساليب المعاملة الوالدية اعداد دندي 2009.

النتائج: -توجد علاقة ارتباطية موجبة دالة احصائيا بين استراتيجيات التعامل مع الضغوط ومصادر الضغوط عند افراد عينة البحث.

-توجد علاقة موجبة بين استراتيجيات التعامل مع الضغوط النفسية واساليب المعاملة الوالدية لدى افراد عينة البحث.

-توجد فروق ذات دلالة احصائية بين متوسطات درجات افراد عينة البحث على مقياس استراتيجيات التعامل مع الضغوط النفسية حسب متغير الجنس لصالح الذكور، حسب متغير التخصص(علمي – ادبي) في كل من استراتيجية المساندة –والتفكير الايجابي لصالح التخصص العلمي، وحسب متغير سنوات الدراسة.

-توجد فروق ذات دلالة احصائية بين متوسط درجات افراد عينة البحث على ابعاد مقياس اساليب التنشئة الاسرية في اسلوب الحماية – الاهمال لصالح الذكور، وحسب متغير التخصص الدراسي (علمي – ادبي) في اسلوب الاستقلال – التقييد لصالح الادبي، وحسب متغير سنوات الدراسة.

3-2-1-6: عبد الناصر عبد الرحيم فخرو.2016.اساليب مواجهة الضغوط وعلاقتها بالأمن النفسي لدى عينة من طلاب المرحلة المتوسطة والثانوية ذوى الاعاقة البصرية بدولة الكويت.المملكة العربية السعودية.

الاشكالية:-هل توجد علاقة بين اساليب المواجهة المتمركزة حول المشكلة ودرجة الشعور بالأمن النفسي لدى الطلاب المكفوفين؟

-هل توجد علاقة بين اساليب المواجهة المتمركزة حول الانفعال ودرجة الشعور بالأمن النفسي لدى الطلاب المكفوفين؟

-ما هي الاساليب السائدة لمواجهة الضغوط لدى المكفوفين (الاساليب المتمركزة حول المشكلة ام الاساليب المتمركزة حول الانفعال)؟

-هل توجد فروق ذات دلالة احصائية في اساليب مواجهة الضغوط المتمركزة حول المشكلة وأساليب مواجهة الضغوط المتمركزة حول الانفعال لدى الطلاب المكفوفين تعزى الى متغير الجنس؟

-ما مستوى الامن النفسي لدى الطلاب المكفوفن وهل توجد فروق ذات دلالة احصائية في درجة الشعور بالأمن النفسي لدى الطلاب المكفوفين تعزى لمتغير الجنس؟

العينة: اختيرت العينة بالطريقة القصدية حيث بلغت 158 طالب وطالبة من معهم النور ذوى الاعاقة البصرية-المدارس الخاصة.

الاداة: تم استخدام: -مقياس اساليب مواجهة الضغوط اعداد نبيلة احمد ابو حبيب 2010.

-مقياس الامن النفسي اعداد دكتوراه زينب محمود شقير 2005.

النتائج:-توجد علاقة ارتباطية موجبة ذات دلالة احصائية بين كل من اعادة التقييم الايجابي والتعامل الفعال النشط والسيطرة على الاعصاب والتخطيط والدرجة الكلية لاساليب المواجهة المتمركزة حول المشكلة ودرجة شعور الفرد بالامن النفسي، ولا توجد علاقة ارتباطية ذات دلالة بين اشغال الذهن بالتفكير ودرجة الشعور بالامن النفسي.

-وجود علاقة ارتباطية سالبة ذات دلالة احصائية بين الشرود العقلى والتركيز والانفعال ، الانكار، السخرية، الانسحاب السلوكي والدرجة الكلية لاساليب المواجهة المتمركزة حول الانفعال ودرجة الشعور بالامن النفسي، في حين لا توجد علاقة ارتباطية ذات دلالة احصائية بين طلب الدعم العاطفي والتقبل ودرجة الشعور بالامن النفسي.

-وجود فروق ذات دلالة احصائية بين الاساليب المتمركزة حول المشكلة والأساليب المتمركزة حول الانفعال لدى الطلاب والطالبات ذوى الاعاقة البصرية في اتجاه الاساليب المتمركزة حول الانفعال.

-عدم وجود فروق ذات دلالة احصائية بين الطلاب والطالبات ذوى الاعاقة البصرية في اساليب المواجهة الممركزة حول المشكلة وأساليب المواجهة الممركزة حول الانفعال.

-عدم وجود فروق ذات دلالة احصائية بين الطلاب والطالبات المكفوفين في درجة الشعور بالأمن النفسي.

الاقتراحات:-دراسة تلك الفئة من ذوى الاعاقة البصرية بشكل اوسع تحقيقا للعدالة الاجتماعية، ولأنهم فئة تحتاج الى اهتمام ومساعدة المجتمع.

-اعداد برامج ارشادية لتنمية اساليب مواجهة الضغوط المتمركزة حول المشكلة، لتحقيق الامن النفسي لذوى الاعاقة البصرية.

-دراسة المتغيرات النفسية والاجتماعية المؤثرة في الامن النفسي لفئة ذوى الاعاقة البصرية.

-دراسة تنبؤية بالمتغيرات النفسية المسهمة في الامن النفسي لذوى الاعاقة البصرية.

6-1-2-4-:ناجي محمود النواب وأسماء عبد المجيد ولى الصالحي.2016. استراتيجيات المواجهة لدى طلبة الجامعة. بغداد.

الاشكالية: اي الاستراتيجيتين اكثر استعمالا في مواجهة الضغوط لدى طلبة الجامعة.

العينة: اختيرت العينة بالطريقة العشوائية ، حيث تم اختيار 04 كليات ، كليتان انسانية وكليتان علمية، وبلغ عدد العينة 500 طالب وطالبة (255 طالبا وطالبة من الدراسات الانسانية، و245 طالبا وطالبة من الدراسات العلمية).

الأداة: تم استخدام مقياس استراتيجيات المواجهة.

النتائج:-طلبة الجامعة بشكل عام يستعملون استراتيجية المركزة على المشكلة بشكل اكبر من المتوسط الفرضي.

-طلبة الجامعة بشكل عام يستعملون استراتيجية المركزة على الانفعال بشكل اكبر من المتوسط الفرضي.

-طلبة التخصص العلمي اكثر استعمالا لإستراتيجية المواجهة المركزة على المشكلة والإناث اكثر استعمالا لإستراتيجية المواجهة المركزة على الانفعال.

الاقتراحات:اهتمام المربين والمعلمين باستراتيجيات المواجهة الاخرى من غير المدروسة في البحث الحالى، لاستعمالها في التعامل مع الضغوط النفسية.

2-6- دراسات حول حوادث المرور

1-2-6-الدراسات الجزائرية:

1-1-2-6: زعابطة سرين هاجر.2013.الأساليب المعرفية المؤثرة على سلوك السائق التفاؤل غير الواقعي-نموذجا-.سيدي بلعباس.

الاشكالية: 1-ألا يمكن أن تكون هناك علاقة دالة إحصائية بين التفاؤل غير الواقعي وسلوك السياقة الآمنة لدي السائقين؟

2-هل هناك علاقة دالة إحصائيا بين التفاؤل غير الواقعي وبعض المتغيرات (صيانة السيارة، واحترام قانون المرور، الخصائص النفسواجتماعية والفيزيزلوجية المحبذ توفرها لدي السائق)؟

3-هل هناك علاقة دالة إحصائيا بين التفاؤل غير الواقعي والقيادة السليمة أثناء الأحوال الجوية السيئة؟

الفرضيات: 1-توجد علاقة سلبية دالة إحصائيا بين التفاؤل غير الواقعي وسلوك السياقة الآمن لدي السائقين.

2-توجد علاقة سلبية دالة إحصائيا بين التفاؤل غير الواقعي وبعض المتغيرات(صيانة السيارة، احترام قانون المرور، والخصائص النفسواجتماعية والفيزيولوجية المحبذ توفرها لدي السائق).

3- توجد علاقة سلبية دالة إحصائيا بين التفاؤل غير الواقعي والقيادة السليمة أثناء الأحوال الجوية السيئة.

أداة الدراسة: استعملت الباحثة المقياسين من تصميم الباحثة والمتمثلين في:

-مقياس التفاؤل غير الواقعي . -مقياس سلوك السياقة الأمن.

العينة: اعتمدت الباحثة في الدراسة على عينة عرضية قوامها 133 من سائقي السيارات السياحية المتحصلين على رخصة السياقة صنف " ب "، حيث اجريت الدراسة ببعض حظائر السيارت ببلدية سيدي بلعباس خلال شهر مارس 2011.

النتائج: تحقق الفرضيات الدراسة التى تنص على:

على انه توجد علاقة سلبية دالة إحصائيا بين التفاؤل غير الواقعي وسلوك السياقة الآمن لدي السائقين، صيانة السيارة، احترام قانون المرور، الخصائص النفسواجتماعية والفيزيولوجية المحبذ توفرها لدي السائق، القيادة السليمة أثناء الأحوال الجوية السيئة.

الإقتراحات: من خلال نتائج المتوصل اليها يمكن تسطير برنامج وقائي يساهم في تعديل التفاؤل غير الواقعي لدي السائقين بهدف رفع نسبة الالتزام بسلوك السياقة الآمن وبالتالي التقليل من حوادث السير.

6-1-2-2: بلخيري وفاء وسعودي عبد الكريم.2013.دور العوامل النفسية في عدم احترام السائقين لقانون المرور.بشار.

الاشكالية:-ما هي العوامل النفسية التى تدفع السائقين لعدم احترام قانون المرور؟

-ما درجة تأثير العوامل النفسية في عدم احترام السائقين لقانون المرور؟

-هل يتغير تأثير العوامل النفسية على السائقين بتغير متغير الجنس، العمر، المستوى الدراسي وأقدمية رخصة السياقة.

الفرضيات: -تعد العوامل النفسية من اهم العوامل التى تدفع بالسائقين الى عدم احترام قانون المرور.

-يتغير تأثير العوامل النفسية على السائقين بتغير متغيرات الجنس، العمر، المستوى الدراسي، وأقدمية رخصة السياقة .

اداة الدراسة: استعملت في البحث اداة واحدة تتمثل في استبيان لقياس العوامل النفسية التى تؤدي لعدم احترام قانون المرور، يتكون الاستبيان من 30 عبارة موزعة على اربعة ابعاد وفق الترتيب التالي:

-بعد اتجاهات السائقين نحو قانون المرور: من العبارة 1 الى العبارة 6.

-بعد دور الانفعالات النفسية في عدم التقيد بقانون المرور: من العبارة 7 الى العبارة 14.

-بعد دور المغامرة والاثارة في عدم التقيد بقانون المرور: من العبارة 15 الى العبارة 22.

-بعد دور الضغط والاجهاد في عدم احترام قانون المرور: من العبارة 23 الى العبارة 30.

العينة: طبق الدراسة على عينة قدرت ب 307 سائقا من ولايتي بشار و باتنة.

التصميم التجريبي: : اعتمد الباحثان في هذه البحث على المنهج الوصفي، حيث الاسلوب المسحي الانسب لجمع المعلومات عن الوقائع، واستعملت اداة واحدة لهذا الغرض وهي استبيان لقياس العوامل النفسية لعدم احترام قانون المرور مكون من اربعة ابعاد، طبق على عينة عشوائية قوامها 307 سائقا من ولايتي بشار و باتنة ، وعولجت نتائج هذا الاستبيان عن طريق حساب النسب المئوية لتحديد مدى تاثير كل عامل نفسي على السائق لمنعه من احترام قانون المرور.

النتائج: -اثبتت النتائج ان قانون المرور ليس مرفوضا لدى السائقين بل هناك قابلية لتطبيقه ولكن عدم الجدية في تطبيق العقوبات المترتبة على عدم احترام السائقين لقانون المرور يقلل من احترامهم له، و تأتي فتاتي الانفعالات النفسية في المرتبة الثالثة من بعد الابعاد والعوامل النفسية

المعتمدة في الدراسة والتى تدفع السائق لعدم تطبيق قانون المرور، حيث من اكثر هذه الانفعالات نجد الادراك السيئ للمخاطر والمجازفات الخطيرة، كما ان اضطراب المزاج والغضب الشديد والعصبية انفعالات تصب في خانة العدوانية التى تميز بعض السائقين وتسبب عدم احترام قانون المرور.

-عدم وجود فروق ذات دلالة احصائية بين الجنسين للميل الايجابي نحو قانون المرور، فيما يميل الذكور الى ترجيح عامل الضغط والإجهاد وكذا حب المغامرة والإثارة.

-يوجد فروق ذات دلالة احصائية تعزى لمتغير المستوى التعليمي، حيث يلعب هذا الاخير دورا كبيرا بالنسبة لفهم قانون المرور ومحتوياته.

الاقتراحات: -تشجيع البحث في مجال نفسية السائق الجزائري.

-اخذ العوامل النفسية للسائقين بعين الاعتبار عند وضع قانون المرور.

-الفحص النفسي لطالب رخصة السياقة قبل حصوله على هذه الرخصة، والفحوصات المتكررة للسائقين المرتكبين لمخالفات مرورية خطيرة.

-التعامل بعدل وحزم مع جميع السائقين عند ارتكاب مخالفات مرورية والتخلى على بعض السلوكيات التى ترتكب من طرف بعض الساهرين على رقابة تطبيق قانون المرور.

6-1-2-3: هناء بوحارة.2017.دراسة اسباب ارتكاب الحوادث المرورية.سيدي بلعباس.الجزائر.

الإشكالية: 1-ما هي اهم الاسباب الرئيسية المساهمة في ارتكاب حوادث المرور؟

2-هل للأسباب النفسية السلوكية والثقافية التوعوية والبيئية (الفيزيقية / والتقنية) دور في ارتكاب حوادث المرور؟

3-ما هي ابرز الاثار والنتائج الناجمة عن حوادث المرور؟

*العينة: تكونت من 40 سائق سيارة اجرة من ولاية الطارف وعنابة.

*اداة الدراسة:-تطبيق مجموعة من المقابلات الاستطلاعية على افراد العينة.

*تطبيق استبيان عن اسباب حوادث المرور.

*النتائج: -الاسباب النفسية والسلوكية من اهم العوامل المؤدية لارتكاب حوادث المرور.

-للأسباب الثقافية التوعوية حظ اوفر في المساهمة في ارتكاب حوادث المرور.

-الاسباب البيئية الفيزيقية / والتقنية لها نسب معتبرة تتدخل في ارتكاب الحوادث المرورية.

3-1-2-6: خالدي عبد الكامل وعمار قاسمى.2018.الاسباب النفسية لحوادث المرور –من وجهة نظر سائقي سيارة الاجرة-.باتنة.الجزائر.

*الاشكالية: -هل نساهم العوامل النفسية كالقلق والضغط النفسي لدى السائق في وقوع حوادث المرور؟

*الفرضيات:1-العوامل النفسية هي التى تتسبب في وقوع حوادث المرور.

2-القلق والانفعال الذي يتعرض له السائق اثناء عملية السياقة يساهمان في ظهور سلوكيات غير امنية قد تؤدى الى حادث.

3-الضغط النفسي الذي يتعرض له سائق سيارة الاجرة يؤدي الى ارتكاب حوادث المرور.

*العينة: تكونت عينة البحث التى اجريت عليها الدراسة من 110 سائق أجرة، تم اختيارهم بطريقة عشوائية على مستوى المحطة الجنوبية لولاية باتنة.

*اداة الدراسة: استبيان خاص للتعرف على عاملى القلق والضغط النفسي، والأسباب السيكولوجية لحوادث المرور.

*النتائج: بينت النتائج ان لكل من عاملى القلق والضغط النفسي علاقة في حوادث المرور.

2-2-6-الدراسات العربية:

1-2-2-6: مقرن سعود مطني الرشيدي.2010.انعكاسات تعديلات انظمة المرور على الحوادث من وجهة نظر العاملين في المرور والسائقين.المملكة العربية السعودية.

الإشكالية: 1-ما هي اسباب حوادث المرور في المملكة العربية السعودية؟

2-ما هي اكثر المخالفات المرورية حدوثا؟

3-ما هي اثر تعديلات نظام المرور في تقليل حوادث المرور من وجهة نظر افراد عينة الدراسة؟

4-هل تختلف تصورات المبحوثين نحو أثر تعديلات نظام المرور في تقليل حوادث المرور باختلاف العمر، المستوى التعليمي، الحالة الاجتماعية، مكان الاقامة، سنوات الخبرة؟

اداة الدراسة: بعد اجراء المسح المكتبي والإطلاع على الجانب النظرى والدراسات السابقة المتعلقة بالموضوع تم تصميم استبيان من طرف الباحث.

العينة: تم اختيار عينة ملائمة (قصدية) من مجتمع الدراسة حجمها 400 مشاركا من السائقين والعاملين في المرور في منطقة حائل بالمملكة العربية السعودية، اعيد منها 394 استبانة بنسبة استرجاع 98.5% من مجموع الاستبيانات، وقد خضعت للتحاليل الاحصائية بالاستعانة بالرزمة الاحصائية للعلوم الاجتماعية (spss).

التصميم التجريبي: تعتمد الدراسة الحالية اسلوب المسح الاجتماعي الميداني، حيث تم اجراء المسح المكتبي والاطلاع على الدراسات والبحوث النظرية والميدانية، لأجل بلورة الأساس الذي يقوم عليه الاطار النظرى والفكرى لمتغيرات الدراسة الحالية، التى تشكل رافدا حيويا في الدراسة وما تتضمنه من محاور معرفية، اما على صعيد البحث الميداني التحليلى فقد تم اجراء المسح الاستطلاعي الشامل، وتحليل كافة البيانات المتجمعة من خلال الاجابة عن الاستبيانات، واستخدام الطرق الاحصائية المناسبة، للإجابة عن اسئلة الدراسة.

النتائج: 1-اكثر اسباب حوادث المرور في المملكة العربية السعودية هي : السرعة الزائدة والتجاوزات في المنحنيات، قطع الاشارة الحمراء والتجاوز من اليمين، الانطلاق بمجرد غلق الاشارة المعاكسة دون انتظار، الطرق الضيقة والالتزاءات، الجمال السائبة، الاسراع المفاجئ بعبور الاشارة قبل غلقها، التسابق مع سيارة اخرى.

2-اكثر المخالفات المرورية حدوثا: السرعة الزائدة، قطع اشارات المرور، التفحيط في الشوارع العامة، عدم ابراز رخصة السائق، عدم التزام السائق بالمسار، عدم وضع حزام الامان، حمولات زائدة، عجز ابراز استمارة السيارة.

3-التعديلات على نظام المرور المعمول به حاليا قد عملت على تقليل حوادث المرور.

4-وجود اختلاف في تصورات المبحوثين نحو اثر تعديلات نظام المرور في تقليل الحوادث المرورية باختلاف متغيرات(العمر، المهنة).

5-عدم وجود اختلاف في تصورات المبحوثين نحو اثر تعديلات نظام المرور في تقليل الحوادث المرورية باختلاف متغيرات(المستوى التعليمي، الحالة الاجتماعية، مكان الإقامة، الجنسية، سنوات الخبرة).

الاقتراحات: 1-اتخاذ اجراءات رادعة بحق مرتكبي المخالفات المرورية وخاصة السرعة الزائدة، وقطع الاشارة الحمراء والتجاوز من اليمين، والتفحيط في الشوارع كونها الاكثر تسببا في الحوادث المرور.

2-معالجة مشكلة الجمال السائبة، ومشكلة تصريف مياه الأمطار، لان تلك المشاكل تسبب دوما حوادث مرورية خطيرة.

3-بهدف تقليل المخالفات المرورية، ولعدم تمكن رجال المرور من التواجد امام الاشارات الضوئية، توصي الدراسة ان يكون هناك بعض المتعاونين من المدنين مع رجال المرور على ان يزودون بطاقات رسمية.

4-بالنظر الى ازدياد اعداد السيارات وإعداد السائقين وخاصة من صغار السن، توصي الدراسة بان يتم مراجعة نظام المرور المعمول به حاليا بشكل دورى.

5-رفع السن الذي يؤهل الفرد لقيادة المركبات.

6-تشجيع الابحاث والدراسات حول المخالفات والحوادث المرورية والأخذ بنتائجها وتوصياتها على محمل الجد، لان العمل على تقليل الحوادث المرورية والمخالفات المتسببة في ذلك من مسؤولية الجميع في المملكة.

6-2-2-2: محمد السيد منصور.2009.العوامل المسهمة في وقوع في حوادث المرور كدالة لبعض متغيرات الشخصية. البحرين.

الاشكالية: -هل يمكن لبعض متغيرات الشخصية موضع اهتمام الدراسة(مركز الضبط-سرعة الغضب-سهولة الاستثارة-العدوانية-الاتجاه نحو المخاطر السلوكية) ان تنبئ ببعض العوامل المسهمة في وقوع حوادث المرور (تقدير الفرد لدور كل من: عاما الطقس-عامل الحالة الصحية-عامل الاجهاد النفسي-عامل تشتت الانتباه-عامل السرعة في الاداء للوقوع في الحوادث)؟

الفرضيات: - تنبئ بعض متغيرات الشخصية موضع اهتمام الدراسة(مركز الضبط-سرعة الغضب-سهولة الاستثارة-العدوانية-الاتجاه نحو المخاطر السلوكية) عن بعض العوامل المسهمة في وقوع حوادث المرور (تقدير الفرد لدور كل من: عاما الطقس-عامل الحالة الصحية-عامل الاجهاد النفسي-عامل تشتت الانتباه-عامل السرعة في الاداء للوقوع في الحوادث).

اداة القياس: يمكن تصنيف ادوات الدراسة الحالية في فئتين على النحو التالى:

*ادوات تقيس المتغيرات التابعة: قائمة اسباب التعرض للحوادث من اعداد فوقية رضوان.

*ادوات تقيس المتغيرات المستقلة:

-اختبار مركز الضبط من اعداد عبد السلام الشيخ

-اختبار العدوانية (ايزنك ويلسون للشخصية) من اعداد عبد السلام الشيخ

-اختبار سرعة الغضب وسهولة الاستثارة من اعداد الباحثة

-اختبار المخاطرة السلوكية من اعداد الباحثة

العينة: تكونت عينة الدراسة من 85 طالبا من الذكور في المرحلة الجامعية من الكليات المختلفة بجامعة البحرين، بمتوسط عمرى 21.2، وانحراف معيارى 1.2، والذي اقروا انهم تعرضوا لحوادث مرورية من قبل.

التصميم التجريبي: تمت اجراءات التنفيذ على عدة مراحل كما ياتي:

-المرحلة 01: طبقت قائمة اسباب الحوادث بصورة جماعية في 06 جلسات، كل جلسة ضمت مابين 15-20 فردا، كما تم استبعاد بعض الافراد، لوجود اخطاء في التطبيق.

-المرحلة 02: استغرقت خمس جلسات، طبقت فيها الاختبارات الاتية بصورة جماعية (1-ايزيك ويلسون للشخصية،2-مركز الضبط،3-سرعة الغضب وسهولة الاستثارة،4-المخاطرة).

النتائج: -وجود علاقة ارتباطية دالة بين بعض العوامل المسهمة في وقوع حوادث المرور(الحالة الصحية، الاجهاد النفسي، تشتت الانتباه، السرعة في الاداء) وبعض متغيرات الشخصية (العدوانية، مركز الضبط، سرعة الغضب)، مما يزيد من احتمال اهمية متغيرات الشخصية السابقة في امكانية التنبؤ بالوقوع في حوادث المرور لدي افراد العينة.

-امكن متغير مركز الضبط ان يتنبأ بالتعرض لحوادث المرور الناتجة عن سوء الحالة الصحية، والإجهاد النفسي، وعامل السرعة في الأداء.

-أمكن لمتغير سرعة الغضب وسهولة الاستثارة ان يتنبأ بتقدير الفرد لإمكانية التعرض لحوادث المرور الناتجة عن الإجهاد النفسي، وعامل تشتت الانتباه.

-أمكن لمتغير العدوانية ان يتنبأ بتقدير الفرد لإمكانية التعرض لحوادث المرور الناتجة عن عامل السرعة في الأداء.

الاقتراحات:-توفير الخدمات الارشادية النفسية، والاجتماعية، داخل مؤسسة المرور.

-اجتياز الشخص المقبل على استخراج رخصة القيادة لدورة ارشادية حول ما يمكن تسميته "سلوك قيادة السيارة بأمان".

-تصميم بطارية اختبارات نفسية، تطبق على المقبلين على استخراج رخصة قيادة سيارة، بهدف الكشف المبكر عن المستهدفين لحوادث المرور.

7-تعقيب على الدراسات السابقة:

-تناولت الدراسات السابقة المعروضة موضوع استراتيجيات المواجهة وموضوع حوادث المرور، والتى نجد انها تخدم دراستنا الحالية، في كونها تضم جميع متطلبات الدراسة كقاعدة اولية مكملة لإضافتنا العلمية الحالية.

***تعقيب عن متغير استراتيجيات المواجهة:**

وقد اعتمد في دراسات التى تناولت استراتيجيات المواجهة جميع انواع الاستراتيجيات المعتمدة من قبلنا وهذا ما كان ملاحظ في جميع الدراسات سواء الجزائرية او العربية، حيث ضمت الدراسات متغير استراتيجيات المواجهة وعلاقته بمتغيرات اخرى(جودة الحياة، الذكاء الانفعالى، الامن النفسي، ...الخ)، بالاضافة الى تناوله مع متغيرات قريبة للمتغير التابع في الدراسة (حوادث المرور).

واقتصرت الدراسات الجزائرية على خامسة دراسات،اما الدراسات العربية فكان عددها اربعة دراسات ضمت متغير استراتيجيات المواجهة ومتغيرات اخرى.

واختلفت الدراسات المعروضة في عينة البحث بين المرضى السيكوسوماتيين، وطلاب الجامعة...الخ، فيما عدا ثلاث دراسات التى تناولت اثنين منها نفس عينة الدراسة السائقين (راجية بن على وسامية شرفة ومفيدة بن حفيظ 2013، ودراسة قريشي فيصل ورزقي رشيد 2013) اما دراسة اسماء خلاف وريمة سكيو 2019 فقد كانت عينتها قريبة من نفس المورضوع باعتبارها اختارت ضحايا حوادث المرور.

واختلفت الدراسات السابقة في بعض نتائجها حيث اظهرت ان هناك فروق في استعمال استراتيجيات المواجهة لدي عينات مختلفة حيث بينت ان استراتيجيات المواجهة المتمركزة حول الانفعال اكثر استخداما من قبل بعض عينات الدراسات مثل (المرضي السيكوسوماتيين، العاملين في مصانع الزجاج، طلاب المرحلة المتوسطو زالثانوية ذوى الاعاقة البصرية) وهذا ضمن الدراسات المتمثلة في: دراسة

اسماء خلاف وريمة سكيو 2019"استراتيجيات مواجهة الضغوط التالية لصدمة لدى ضحايا حوادث المرور بسطيف"، ودراسة شفيق ساعد تحت عنوان" مصدر الضبط الصحي واستراتيجيات مواجهة الضغوط لدي المرضى المصابين بامراض سيكويوماتية، دراسة عبد الله الضريبي2010" اساليب مواجهة الضغوط المهنية وعلاقتها ببعض المتغيرات لدي العاملين في مصنع زجاج بسوريا، دراسة عبد الناصر عبد الرحيم فخرو 2016 "اساليب مواجهة الضغوط وعلاقتها بالامن النفسي لدي عينة من طلاب المرحلة المتوسطة والثانوية ذوي الاعاقة البصرية بالكويت".

واظهرت نتائج دراسة قريشي فيصل ورزقي رشيد 2013" اساليب المواجهة وعلاقتها بسلوك السياقة الخطرة لدى السائقين بسطيف"انه توجد علاقة بين سلوك السياقة الخطرة وجميع انواع استراتيجيات المواجهة ما عدا استراتيجية المواجهة التجنبية.

و قد خالفت هذه النتائج دراسة ناجي محمود النواب وأسماء عبد المجيد ولى الصالحي 2016 تحت عنوان استراتيجيات المواجهة لدي طلبة الجامعة ببغداد" حيث اظهرت ان نوع استراتيجية المواجهة المستخدمة من قبل هذه العينة تمثلت في استراتيجية المواجهة المتمركزة حول المشكل وهذا ما اكدته دراسة راجية بن على وسامية شرفة ومفيدة بن حفيظ 2013،"الضغوط واستراتيجيات مواجهتها لدى سائقي المركبات" باتنة.

اما نتائج الفروق بين الجنسين فقد اظهرت نتائج الدراسات المحلية والعربية انه لا توجد فروق في استراتيجيات المواجهة بين الجنسين (ذكر، انثي)، وخالفت هذه الدراسة دراسة راجية بن على وسامية شرفة ومفيدة بن حفيظ 2013،"الضغوط واستراتيجيات مواجهتها لدى سائقي

المركبات" باتنة التى اظهرت وجود فروق تتميز في كون الذكور اكثر استخداما لإستراتيجية المواجهة المتمركزة حول المشكل اما الاناث فتستخدم استراتيجية المواجهة المتمركزة حول الانفعال.

وبينت دراسة اسماء خلاف وريمة سكيو 2019" استراتيجيات المواجهة الضغوط التالية للصدمة لدى ضحايا حوادث المرور" بسطيف، ودراسة شفيق ساعد " مصدر الضبط الصحي واستراتيجيات مواجهة الضغوط لدى المرضي المصابين بامراض سيكوسوماتية" عدم وجود فروق في استراتيجيات المواجهة تعزى لمتغير السن واختلفت هذه النتائج مع الدراسة العربية لعبد الله الضريبي2013، "اساليب مواجهة الضغوط النفسية المهنية وعلاقتها ببعض المتغيرات لدي العاملين في مصنع زجاج بسوريا" التى اظهرت ان الفئة العمرية ما فوق 50 سنة اكثر استخداما لاستراتيجيات المواجهة الايجابية (المتمركزة حول المشكل)، اما الفئات العمرية الاصغر (35-20) و (50-36) فتستخدم الاستراتيجيات المواجهة السلبية(استراتيجية المواجهة الانفعالية).

***تعقيب عن متغير حوادث المرور:**

-اما فيما يخص الدراسات التى تناولت متغير حوادث المرور فقد تناولت مجموعة من المتغيرات (تمثلت في الاساليب المعرفية ، السلوك التفاؤلى غير الواقعي، العوامل النفسية للسائقين، ....) التى تخدم دراستنا الحالية من حيث تزويدها بالمعلومات الكافية عن اسباب حوادث المرور و الضغوطات التى يتعرض لها سائق المرور المؤدية للمخالفات ولحوادث المرور بالإضافة الى السلوكيات التهورية للسائقين.

واستطعنا ان نتحصل على مجموعة من الدراسات الجزائرية عددها اربعة دراسات، والتى تمثل نفس بيئة الدراسة الحالية و نفس طبيعة وخصائص العينة المدروسة ، اما الدراستين العربيتين تساعدان في تدعيم نتائج الدراسة المتحصل عليها .

وبينت نتائج دراسة هناء بوحارة 2017 بسيدي بلعباس ان الاسباب النفسية والسلوكية من اهم الاسباب المؤدية لحوادث المرور، ودعمت هذه الدراسة دراسة كلا من بلخيري وفاء

وسعودي عبد الكريم 2013 ببشار حيث اوضحت ان المزاج والغضب الشديد والعصبية وهي انفعالات تصب في خانة العدوانية وهي من اهم اسباب حوادث المرور وهذه الانفعالات قد تظهر اثناء المواقف الضاغطة خاصة لدى الاشخاص المستعملى لاستراتيجية المواجهة العاطفية والهجومية، و خالدي عبد الكامل وعمار قاسمى.2018. بباتنة اثبتت ان لكل من عاملى القلق والضغط النفسي علاقة بحوادث المرور، بالاضافة لدراسة محمد السيد منصور 2009 بالبحرين التى اظهرت ان هناك علاقة ارتباطية دالة بين الحالة الصحية والإجهاد النفسي وتشتت الانتباه والسرعة في الاداء وبين بعض متغيرات الشخصية (العدوانية، مركز ضبط، سرعة الغضب)، هذه العوامل النفسية تؤدي بالضرورة الى سلوكيات لاوقائية تتمثل في زيادة السرعة، قطع الاشارة الحمراء، التجاوز من اليمين، الانطلاق بمجرد غلق الاشارة المعاكسة دون انتظار...الخ وهذا ما اعتبر من اسباب حوادث المرور وما اثبتته دراسة مقرن سعود 2010 بالسعودية.

-هذه الدراسات للمتغيرين (استراتيجيات المواجهة و حوادث المرور) ساعدت في الربط بين الاسباب المتوصل اليها في وقوع حوادث المرور من حيث جملة السلوكيات التهورية والأسباب النفسية والأساليب التشوهية المعرفية و السلوكات المعرفية التحليلية المتدخلة في استراتيجية مواجهة السائق للضغوطات، والتى يمكن ربطها بمتغير حوادث المرور، حيث تمكننا من تكوين فكرة اولية لكيفية تصرف سائق السيارة اثناء القيادة تحت ضغط موقفي معين ومدي تدخلها في الحوادث المرورية.

ومن خلال الدراسات السابقة استطعنا ان نبلورة فكرة جديدة ننطلق منها لدراسة جديد تظهر استراتيجيات المواجهة اثناء ارتكاب حوادث المرور وذلك لحصر السلوكيات اللاوقائية والتهورية حسب استراتيجية المواجهة المكتسبة من قبل السائق وضبطها لتكوين فكرة عن لب السبب البشرى لوقوع حوادث المرور ومحاولة اصدار اقتراحات تتمثل في بناء برنامج علاجي تكفلي بالسائقين مرتكبي حوادث المرور لتعديل عملية مواجهة المواقف الضاغطة في حياتهم، وبرنامج ارشادي للمقبلين على حيازة رخصة سياقة من خلال التعرف على نوع استراتيجيات

المواجهة المكتسبة لديهم وتعديلها ان أمكن، في ظل خلفية نظرية تعدل وتعالج الخلل في شخصية السائق.

الفصل الثاني:
استراتيجيات المواجهة

تمهيد:

تعتبر استراتيجيات المواجهة مجموعة من السلوكيات والانفعالات التى يستخدمها الانسان لمواجهة الضغوط التى تؤثر على حياته وتسبب له فقدان في توازنه وتوافقه النفسى والاجتماعي، فيلجأ لتطوير اليات دفاعية تساعده في التخلص من هذا التوتر والقلق الذي يصيبه من جرائها، ويولد سلوكيات معرفية شعورية ولاشعورية يحاول من خلالها السيطرة على الموقف الضاغط.

ولدراسة هذه الاستراتيجيات ومعرفة مكنوناتها وتفسيرها تطرقنا في هذا الفصل الى جملة من العناوين التفصيلية للموضوع ابتداء بالتطور التاريخي العلمي للمصطلح وتعريفه وتصنيفه الى النظريات المفسرة له.

1-التطور التاريخي لمفهوم استراتيجيات المواجهة:

عرف مصطلح استراتيجيات المواجهة انطلاقا من النظريات النفسية المفسرة لعملية مواجهة الضغوط النفسية وذلك كآلية للدفاع عن النفس ومحاولة التكيف والبقاء، و"يعود اصل مصطلح المواجهة الى اللغة الانجليزية coping والذي يعني التكيف" **(شداني عمر ولحسن بوعبد الله.2017 :132)**، وقد ظهر المصطلح مع بدايات ظهور تفسيرات المكانيزمات الدفاعية التى عرفت ضمن تيار التحليل النفسي مع بوادر القرن 19، إلا انه استخدم في العديد من المجالات كالبيولوجيا وعلم النفس الحيواني، وقد برز بصفة خاصة في النظرية النشوء والارتقاء لداروين. **(اميمة مغزي بخوش.2018-2019 :46)**

حيث اقر فرويد بوجود عدة ميكانيزمات للدفاع يستخدمها الفرد من اجل تغيير الواقع، "كتبديل او انكار حقائق غير مرغوبة وتستخدم للإشارة الى كفاح الانا ضد الافكار والمثيرات التى يجد الفرد صعوبة في التأقلم معها، وفي سنوات الستينات والسبعينات خلصت الدراسات المهتمة بمكانيزمات الدفاع الى استخدام مفهوم المواجهة ليشير الى ميكانيزمات الدفاع الاكثر تكيفا كالإعلاء والتسامي، وبعد ذلك في سنة 1979 حضي هذا المصطلح بدراسة اعمق من طرف قروير Greer حيث استخلص الى وجود فروق بين ميكانيزمات الدفاع الكلاسيكية والمواجهة، باعتبار ان اليات الدفاع تكون لاشعورية مرتبطة بصراع نفسي داخلى وبأحداث قديمة في حياة الفرد تشوه غالبا الحقيقة، وهدفها خفض التوتر، اما اساليب المواجهة فهي شعورية تختلف من موقف الى اخر موجه نحو الواقع الداخلى والخارجي، وهدفها التكيف وخفض التوتر من اجل التحكم في الوضعية الضاغطة".**(والى وداد.2014-2015 .122)**

" وفي ثمانينات القرن المنصرم ومع تطور الدراسات حول الضغط انتقل اهتمام الباحثان من التركيز على مفهوم المواجهة الى دراسة خصائصها واستجاباتها Coping process بمعني كل ما يضعه الفرد في مواجهة تغيرات ومشاكل الحياة ودراسة المواجهة، وذلك من خلال الاعمال والأبحاث التى قام بها لازاروس وفولكمان (1984 ،1987) Lazarus & Folkmanالتى حددت نوعين من الاستراتيجيات بوصفها مفاهيم مركزية في ادارة الضغوط هما المواجهة المركزة على المشكلة والمواجهة المركزة على الانفعال"، **(شفيق ساعد.2018-**

141 :2019) وتدريجيا ظهرت تصنيفات اخرى لتفسير عملية المواجهة عند الافراد، ويقر العلماء الى ان الدراسات الفعلية لمصطلح المواجهة والياتها كانت مع ابحاث لازاروس وفولكمان.

2-تعريف استراتيجيات المواجهة:

2-1-التعريف اللغوي:

تعرف استرتيجيات المواجهة لغة من خلال التعريف اللغوى لكلا المصطلحين، والتى تتمثل في :

*"استراتيجية: تشير "ربيكا واكسفورد" Rebekka & Oxford (1996)الى ان اصل كلمة استراتيجية يعود الى كلمة يونانية استراتيجيوس وتعني فنون الحرب وادارة المعارك" **(فاطمة حساني.2014-2015 :28)** و"هي فن استخدام الامكانات والوسائل المتاحة بطريقة مثلى لتحقيق الاهداف المرجوة على افضل وجه ممكن "بمعنى انها طرق معينة لمعالجة مشكلة او مباشرة مهمة ما، او اساليب علمية لتحقيق هدف معين"".**(حسن شحاتة واخرون.2003 :39)**

*اما مصطلح المواجهة فهو "مصطلح انجليزى coping يعني التكيف، ويعتبر كاستجابة تكيفية لتغيرات الوسط".**(شداني عمر ولحسن بوعبد الله.2017 :132)** وفي "اللغة الفرنسية يقابله Faire face ويقصد بها التسوية او التعامل اي استجابات تكيفية للتغيرات التى تحدث في البيئة المحيطة بالفرد". **(جدو عبد الحفيظ. 2013-2014 :94)**، كما تعرف بأنها" فاعلية الفرد في التعامل مع الاحداث التى يعايشها".**(حسن مصطفى عبد المعطى.2006 :97)**

"ونلفت الى ان الانجلوسكسون يتحدثون عن "استراتيجيات المواجهة " Coping strategyلكن الادبيات العلمية الفرنسية توظف عبارة "استراتيجيات التعديل" Adjustment strategies".**(جلال العاطى ربى.2018 :108)**

2-2-التعريف الاصطلاحي:

ومن الناحية الاصطلاحية تنوعت تعريفات استراتيجيات المواجهة وذلك تبعا للمختصين (لازروس وفولكمان، فريدريك والفريد، ديفيد فونتنا...الخ)، الذين تناولوا المصطلح بالدراسة وبذلك ترجع هذه التعاريف الى مدارس علم النفس التى ينتمي اليها هؤلاء المختصين ، فنجد ان ما يميز هذه التعاريف هو التفسير الاصطلاحي للمفهوم تبعا للمبادئ النظرية لكبرى مدارس علم النفس.

حيث يعرف "فريدريك والفريد" المواجهة على "انها محاولات الفرد للتعامل مع ضغوط الحياة والآلام الانفعالية من اجل تخفيض الاجهادات والإرهاق الذي تحدثه هذه الاخيرة". **(برزوان حسيبة.2016 :105)**

يعرف "فولكمان ولازاروس" (Lazarus & Folkman) استراتيجيات المواجهة "بأنها الجهود المعرفية والسلوكية التى يبذلها الفرد للتخفيف والتحكم والتكيف مع المطالب الداخلية والخارجية التى تنشأ في اثناء تفاعله مع البيئة والتى تدرك بأنها شديدة الوطأة او تفوق ما لديه من امكانيات". **(عبير محمد جمعة.2015 :19)**

بينما عرفها "فليشمان" Fleishman (1984): "على انها السلوكات الظاهرة او الضمنية التى تستخدم للحد او خفض الضغوط النفسية او الظروف الضاغطة". **(شويطر خيرة.2016-2017 :65)**

ويعرف "اتواتر (Atwater)" استراتيجيات المواجهة على انها اساليب تعامل يقوم بها الفرد تجاه المثيرات التى تفقده توازنه وتتجاوز قدرته على التوافق". **(عبد الله الضريبي.2010 :676)**

ويرى ديفيد فونتنا (1993) "ان اساليب المواجهة هي اساليب يمارسها الفرد للتعامل مع الاحداث التى يعايشها، فهي التدريب الذاتي كي تتطابق التقييمات المدركة للحدث مع الاستجابة للموقف لتكون هذه الاستجابة اكثر ايجابية في مواجهة الموقف الضاغط، وعندما تكون التقييمات المدركة صحيحة فسوف تقود تفكير الفرد ومعتقداته لتكون اكثر فاعلية واقرب للواقعية في مواجهة الموقف الضاغط الذي يعايشه".**(حسن مصطفى عبد المعطى.2006 :98)**

ويعرفها "لطفي عبد الباسط" بأنها "مجموعة من النشاطات او الاستراتيجيات الدينامية-سلوكية او معرفية، يسعي من خلالها الفرد لمواجهة الموقف الضاغط او لحل المشكلة او تخفيف التوتر الانفعالى المترتب عليها". **(مجلة كلية التربية.2016 :537)**

"وتعرف استراتيجيات المواجهة انها سلسلة من الافعال وعمليات التفكير التى تستخدم لمواجهة موقف ضاغط او غير سار او في تعديل استجابات الفرد لمثل هذا الموقف، واللفظ عادة يتضمن الاسلوب المباشر الشعورى لمعالجة المشكلات في مقابل استخدام الحيل الدفاعية". **(حسن مصطفي عبد المعطى.2006 :97)**

كما يقصد بها "من ناحية الفرد تلك الجهود الصريحة التى يقوم بها لكي يسيطر على او يحد من او يدير او يتحمل مسببات الضغوط التى تفوق طاقته الشخصية، اما من ناحية المنظمة فتتمثل في مجموعة القرارات التى تتخذها الادارة للسيطرة على مسببات الضغوط والتخفيف من اثارها الضارة على كل من الافراد والمنظمة". **(ماجدة بهاء الدين.2008 :336)**

من خلال جملة التعاريف الاصطلاحية للعلماء نجد ان استراتيجيات المواجهة هي مجموعة من السلوكيات والانفعالات والافكار المعرفية التى تصدر من فرد اثناء موقف ضاغط سواءا داخلى او خارجي، يسعي من خلالها الى محاولة التكيف والتخفيف من حدة الضغط الذي يعيشه، حيث يستخدم جملة خبراته المعرفية مع انفعالاته الدافعية في شكل ترجمة لسلوكات ظاهرية تعبر عن كيفية تعامل الفرد مع الموقف لضبطه داخليا (على المستوى النفسي للفرد) وخارجيا (على مستوى البيئة الاجتماعية للفرد).

3-النظريات المفسرة لاستراتيجيات المواجهة:

3-1- النظرية البيولوجية:

"يعد هذا النموذج متأثرا بنظرية النشوء والتطور والارتقاء لداروين (1859) التى تدور حول مبدأ الصراع من اجل البقاء، فالكائنات التى تبقي هي التى تكون اقدر على التلاؤم في

مواجهة التغيرات البيئية الطبيعية وهو ما عبر عنه داروين بالانتخاب الطبيعي او البقاء للأصلح". **(جدو عبد الحفيظ.2013-2014 :102)**

" بالاستناد الى هذا النموذج، حدد العلماء مفهوم المواجهة كاستجابة سلوكية فطرية او مكتسبة مواجهة للخطر، مثال: الهرب او التجنب ناجم عن الخوف، والمواجهة او الهجوم ناجم عن الغضب والمعيار الاساسي لنجاح المواجهة عند الحيوان يتمثل في بقائه حيا". **(وليد مرزاقة.2008-2009 :64)**

3-2-نظرية التحليل النفسي:

ان الدراسة التاريخية لمفهوم استراتيجيات المواجهة اظهر ان المصطلح تبلور بعد مجموعة من الدراسات، وكانت لنظرية التحليل النفسي الفضل الكبير في تحديد اساليب المواجهة، حيث تطرق فرويد في نظريته الى اليات الدفاع لدي الشخصية وعرفها على انها اليات يستخدمها الفرد اثناء المواقف الضاغطة والتى يستطيع من خلالها تخفيف التوتر النفسي الذي يتعرض له، وتختلف هذه الاليات من فرد الى أخر، كما انها تتعدد أساليبها، هذه الاليات اللاشعورية تظهر في المواقف الضاغطة للفرد للتخفيف من معاناة الشخص ومحاولته للوصول الى التوافق النفسي. **(فيصل عباس.1990 :28-31)**

"فميكانيزمات الدفاع عبارة عن استراتيجية المواجهة التى يستخدمها الفرد ليحمي نفسه من الصراعات والتوترات التى تنشأ عن المحتويات المكبوتة فهي تعمل على مستوى اللاشعور كما انها تحرف وتشوه ادراك الفرد للوقائع كوسيلة لخفض ما يهدده من قلق وضغوط فالفرد لا يلجأ الى حيلة واحدة بل يستخدم اكثر من اسلوب دفاعي وهي تستثار عن طريق مثيرات داخلية او خارجية". **(فاطمة حساني.2014-2015 :33)**

3-3-النظرية السلوكية:

تعتمد النظرية السلوكية في مبادها على دراسة السلوك وكيفية تعلمه وتعديله، وقد ذهب العديد من رواد النظرية الى ان السلوك يتعلم بطريقة اشراطية اي مثير –استجابة، هذه العملية وبشكل

تكرارى وبتدخل عوامل اخرى كالتعزيز،..الخ نجد تثبيتا للسلوك مكونا بذلك وعلى المدى الطويل خبرة الانسان في الحياة وعليها تبنى طريقة تصرفه وتعامله مع محيطه.

وانطلاقا من ذلك تفسر عملية استراتيجيات المواجهة لدي الافراد في كونها عملية استجابية لمثير خارجي ادي الى احداث اضطراب على مستوى البنية الداخلية للفرد، وولد استجابة سلوكية تلاحظ في المحيط الخارجي.

3-4-النظرية المعرفية:

تركز النظرية المعرفية على القدرات النفسية العقلية التى يمتلكها الفرد، وهى بذلك استطاعت ان تسوغ مفهوم لاستراتيجيات المواجهة ان طلاقا من كيفية تصرف الافراد حسب الافكار التى يتبنونها اثاء تعرضهم لموقف ضاغط معين، وقد "بين "اليس" الاهمية العلاجية لتعديل التوقعات والمعتقدات غير المنطقية كوسيلة لخفض الضغط النفسي والقلق ويشير الى انه عندما يصبح الناس مضطربين انفعاليا بسبب تبنيهم افكارا لا عقلانية فان هناك مبررا واضحا للاعتقاد بانه من خلال تعليمهم التفكير بعقلانية اكثر فانه يمكن خفض الاضطرابات الانفعالية". **(فاطمة حساني.2014-2015 :34)**

كما ان لازاروس استطاع ان يفسر عملية تعامل الاشخاص مع المواقف الضاغطة وذلك بتحديد مراحل للعملية التفاعل مع الموقف الضاغط، وذلك ابتداء بحدث ثم عملية تقييم الحدث، ثم مواجهة الحدث، وهذه العمليات تتدخل ضمنها مجموعة من العمليات العقلية المعرفية، وبذلك نجد ان للأفكار المتبناة من الاشخاص ولقدراتهم المعرفية دخل وثيق في كيفية التعامل مع الموقف الضاغط.

3-5-نظرية السمات الشخصية:

تعتمد نظرية السمات الشخصية في تفسير استراتيجيات المواجهة على السمات المندرج ضمن شخصية الفرد والتى تميزه عن غيره بشكل تفردى يظهر في سلوك يميزه عن غير، فقد ركزت على "مدى تأثير الفروق الفردية في التعامل مع المواقف المجهدة، فتعرف السمة على أنها: استعداد وميل الفرد للاستجابة باسلوب خاص في المواقف المتنوعة التى تواجهه في حياته، اما

عن المواجهة فتعرف من منظور نظرية السمات على انها ميل واستعداد لمواجهة او معالجة وضعية ضاغطة ومرهقة بأسلوب يميز كل فرد عن الاخر".**(اميمة مغزى بخوش.2018-2019 :49)**

وبذلك نجد ان الفرد يمتلك مجموعة من السمات المختلفة عن غيره تجعله فردا متفردا التى نلاحظها ونتلمسها في سلوكياته الناتجة من تفاعله مع بيئته، وهذا ما يظهر تنوع استراتيجيات المواجهة التى حددت من قبل المختصين امثال: فرويد، لازروس وفولكمان، موس،....الخ.

3-6-نظرية عوامل الشخصية والسياق الموقفي:

"لقد كانت لأعمال كل من لازروس وفولكمان نقطة بداية لظهور تيارات اخرى توسعت في مفهوم المواجهة من حيث التركيز على دور عوامل الشخصية والسياق الموقفي في تحديد اسلوب المواجهة، ومن بين رواد هذا الاتجاه ابرين Obrien وديلونجس Delongie (1996)، حيث عملا معا من اجل ابراز دور العوامل الموقفية والعوامل الشخصية في اعتماد اسلوب مواجهة دون اخر".**(والي وداد.2014-2015 :129)**

حيث تعتبر العوامل الشخصية حسب المفهوم الشامل لها المتمثل بكونها " جملة الصفات الجسمية والعقلية والمزاجية والاجتماعية والخلقية التى تميز الشخص عن غيره تمييزا واضحا".**(احمد عزت راجح.1968: 393)** التكوين الاولى المتفاعل مع السياق المعرفي المتمثل في مجموعة الاحداث والمواقف التى يمر بها الفرد بكونها تكوينا ثانيا ينتج من الاحتكاك والتفاعل بين التكوينين سلوكا يمثل ردة فعل الفرد اتجاه الموقف يعرف في المواقف الضاغطة باستراتيجة المواجهة.

4-محددات استراتيجيات المواجهة:

4-1-المتغيرات البيوغرافية:

تتمثل هذه المتغيرات في مجموعة من العوامل مثل الجنس والسن والعامل الاقتصادي والاجتماعي، حيث اكدت الدراسات ان اختلاف هذه العوامل يؤدي الى اختلاف استراتيجيات المواجهة المستعملة من قبلها، فقد اظهرت ان الاشخاص ذوو المستوى الاقتصادي والاجتماعي المرموق يميلون الى استعمال استراتيجيات المواجهة النشطة، كما ان عامل الخبرة والنمو المعرفي يؤثر في تطوير استراتيجية مواجهة تستعمل في مواجهة ضغوط الحياة، وتتميز الاناث باستخدام استراتيجية المواجهة المركزة على الانفعال.**(والى وداد.2014-2015 :130)**

4-2-المحددات الموقفية:

ويقصد بها الموقف الضاغط الذي يتعرض له الفرد، والذي ينقسم الى قسمين :

"الوضعية او الموقف وهو بدوره يتكون من مجموعة من الخصائص تتمثل في طبيعة التهديد، قرب حدوثه، غموضه، ومدي التحكم فيه.

والعوامل الاجتماعية والتى تتمثل قي شبكة المساعدة المتوفرة للفرد اي المساندة الاجتماعية من المحيط العائلى والمهني والصدقات". **(سعداوي مريم.2009-2010 :79)**

4-3-المحددات المعرفية:

"هي المجموعة التى تظم السياقات الفكرية مما يسمح للفرد بمجابهة المشكلة او الحدث او الوضعية الضاغطة، من خلال توظيف التفسيرات والتأويلات ومدى التفبل، ومن بين العوامل المعرفية المحددة نجد طريقة تقييم الفرد للحدث ومدى احساسه بالتحكم فيه.

وقد حدد لازاروس ولونر مرحلتين للمحددات المعرفية في عملية تقييم الموقف الضاغط وتمثلت في مرحلة التقييم الاولى والثانوى، كما ان نفس الموقف الضاغط يمكن ان يستعاب من طرف الافراد بطرق مختلفة مما يحرك لدى الفرد انفعالا من نوع معين". **(والى وداد.2014-2015 :131)**

4-4-المحددات الشخصية:

ترتبط استراتيجية المواجهة التى يستعملها الفرد بمكونات شخصية فهي تعتبر سمة من سماتها، فالمعتقدات التى يتبناها الفرد، وقدرته على التحمل...الخ تؤثر بالضرورة في كيفية تعامله مع الموقف الضاغط، وتولد لديه مكنيزمات دفاعية تساعده على تجاوز الالم الداخلى و التحكم في الموقف الضاغط.**(وليدة مرزاقة.2008-2009 :74)**

5-تصنيفات استراتيجيات المواجهة:

تعددت تصنيفات استراتيجيات المواجهة حسب دراسات العلماء وتفسيراتهم للآليات التى يتطرق اليها الفرد في عملية التعامل مع الضغوط، ومن خلال ذلك نجد:

5-1-تصنيف "مارتن وآخرون":

" الذي قسم استراتيجيات المواجهة الى اسلوبين تمثلا في:

-الاستراتيجيات الانفعالية في المواجهة: وتتمثل في استخدام ردود انفعالية في مواجهة المواقف الضاغطة، مثل الغضب والتوتر والانزعاج والقلق واليأس.

-الاستراتيجيات المعرفية في المواجهة: وتتمثل في استخدام النشاط العقلى في اعادة تفسير وتقويم وتحليله منطقيا".**(سلاف مشرى.2016 :12)**

5-2- تصنيف "بيلجنس و موس " Billing & moos (1981):

قام العلمان بتوسيع التصنيف وذلك باضافة مجموعة مثل: المواجهة المتمركزة حول التقييم، من خلال تقديم "نموذج ثلاثي العوامل يتمثل في:

*المواجهة المتمركزة حول المشكلة: تتضمن المعلومات المتعلقة بالمساندة الاجتماعية، وحل المشكلة وتطوير معززات بديلة.

*المواجهة المتمركزة حول الانفعال: تتضمن التنظيم الفعال، والتفكير المقبول، والقبول، والتنفيس الانفعالى.

*المواجهة المتمركزة حول التقييم : تتضمن التخيل المنطقي، واعتماد الخبرات السابقة، واعادة التعريف المعرفي، والقبول، والمقارنة الاجتماعية، والتجنب المعرفي او الرفض". **(شويطر خيرة.2016-2017 :76)**

5-3-تصنيف" كوهين Cohen " (1944):

صنف كوهين استراتيجيات المواجهة الى عدة انواع هي:

-"التفكير العقلاني: تشير الى انماط التفكير العقلانية والمنطقية التى يقوم بها الفرد حيال الموقف الضاغط بحثا عن مصادره واسبابه.

-التخيل: استراتيجية يحاول الفرد من خلالها المواقف الضاغطة التى واجهته فضلا عن تخيل الافكار والسلوكات التى يمكن القيام بها في المستقبل عند مواجهة مثل هذه المواقف الضاغطة.

-الانكار: استراتيجية دفاعية لاشعورية يسعى من خلالها الفرد الى انكار وتجاهل المواقف الضاغطة وكانها لم تحدث.

-حل المشكلات: استراتيجية معرفية يحاول من خلالها الفرد استنباط افكار وحلول جديدة ومبتكرة لمواجهة الضغوط.

-الدعابة او المرح: استراتيجية تتضمن التعامل مع الخبرات الضاغطة بروح المرح والدعابة.

-الرجوع الى الدين: تشير هذه الاستراتيجية الدينية الى رجوع الافراد الى الدين في اوقات الضغوط وذلك عن طريق الاكثار من الصلوات والعبادات والمداومة عليها كمصدر للدعم الروحي والأخلاقي والانفعالى". **(جدو عبد الحفيظ.2013-2014 :108)**

5-4-تصنيف "لازاروس و فولكمان " (1980 – 1984):

"قدم لازاروس نظريته عن الضغوط من خلال تفسير عملية التعامل للتعامل مع الموقف بتقسيمه الى ثلاثة مراحل تتمثل في: الحدث الضاغط، عملية التقييم، اساليب المواجهة، حيث يتمثل الحدث الضاغط المثير الداخلى او الخارجي الذي يؤدي الى اختلال عملية التوازن عند الفرد من خلال الشعور بها، ثم يتم تقييم الموقف الضاغط من قبل الفرد من خلال عملية عقلية

معرفية تقسم الى مرحلتين تقيم اولى وفيه يتم التعامل بادراك مع الموقف وتقييم ثانوى يتم فيه تحديد الموقف الضاغط على اناه تهديد او تحدي او اذى ، وبعدها يتطلب اساليب للتعامل معها من اجل تنظيم الضيق وتغيير معني الموقف في عملية تعرف بالمواجهة، وخلال هذه العملية الاخيرة نجد اسلوبين في تعامل الافراد تتمثل في:

-المواجهة المركزة على المشكل: وتتضمن الاجراءات السلوكية والمعرفية التى يستعملها الفرد لمواجهة الضغوط والازمات، وهذه الاساليب المواجهة : طلب المساندة، التخطيط لحل المشكلة، قمع النشاطات المتعارضة.

-المواجهة المركزة على الانفعال: وهي الاجراءات السلوكية والمعرفية التى تستهدف تنظيم الانفعال اتجاه الموقف الضاغط ومن هذه الاساليب التحكم الذاتي، اعادة التاويل الايجابي، تقبل المسؤولية، الهروب، التوجه للدين. **(ناجي محمود واسماء عبد المجيد.2016 :222)**

هذا عرض لبعض من تصنيفات التى تطرق اليها العلماء، ويوضح الجدول التالى مجموعة من العلماء الذين وضعوا تصنيفات حسب دراساتهم وتفسيراتهم العلمية للتعامل مع الضغوط.

العالم	السنة	تصنيفه
موريس Morris	1972	صنفها الى المواجهة المباشرة والمواجهة الدفاعية
مادنيك Mednick	1975	-قسم ردود فعل التكيف للضغط: ردود فعل المواجهة نحو المشكل. -ردود الفعل الموجهة نحو الدفاع: تضم الاستجابات العصابية والذهانية
بيلنجس موس Billinge moos	1981	-استراتيجيات المواجهة الاقدامية -استراتيجيات المواجهة الاجحامية

استون – نيل Neale Aston	1984	-حدد العالمان ثمانية انواع لاستراتيجيات مواجهة الضغوط: التشتت – اعادة تعريف الموقف – رد الفعل المباشر – التنفيس – التقبل – البحث عن المساندة الاجتماعية – التدين – الاسترخاء.
سيشر Scheier	1986	الانكار – التعامل الموجه نحو المشكلة – لوم الذات – التقبل – الاستسلام – اعادة التفسير الايجابي – الهروب – المساندة الاجتماعية.
موثني Matheny	1986	صنف المواجهة إلى: -المواجهة الوقائية -المواجهة القتالية
بينز – ارنسون Pines Aronson	1988	-اساليب المواجهة المباشرة (فعالة) -اساليب المواجهة غير المباشرة (غير فعالة) -اساليب المواجهة مباشرة وغير مباشرة -اساليب المواجهة غير فعالة وغير مباشرة
افرلي Everly	1889	-اساليب تحقيق التوافق وخفض الضغوط -اساليب سوء التوافق
كوتن Cotton	1990	-استراتيجية فسيولوجية ترتكز حول المشكل -استراتيجية معرفية ترتكز حول المشكل -استراتيجية سلوكية ترتكز حول المشكل -استراتيجية فسيولوجية ترتكز حول الانفعال -استراتيجية معرفية ترتكز حول الانفعال

		-استراتيجية سلوكية ترتكز حول الانفعال
جوردن Gordan	1993	*استراتيجية المواجهة المتمركزة حول المشكلة: التكيف الادراكي – ادارة الوقت – الدعم والمساندة الاجتماعية (الزملاء) – الوظيفة – اعادة تصميم الوظيفة الانتقاء التدريب. *استراتيجية المواجهة المتمركزة حول الانفعال: التواصل المفتوح –الاسترخاء
تصنيف البيئة العربية: حسن عبد المعطى	1994	-العمل من خلال الحدث – الالتفاف حول الاتجاهات وأنشطة اخرى – التجنب والانكار – طلب المساعدة الاجتماعية – الالحاح والاقتحام القهرى – العلاقات الاجتماعية – التنمية – الكفاءة الذاتية
لطفي عبد الباسط	1994	*العمليات السلوكية الموجهة نحو المشكل *العمليات السلوكية الموجهة نحو الانفعال *العمليات المعرفية الموجهة نحو المشكلة *العمليات المعرفية الموجهة نحو الانفعال -العمليات المختلطة (السلوكية – المعرفية)
انشل Anchel	1997	-استراتيجية المواجهة التى تركز على المشكلة

الجدول 01: يوضح اهم تصنيفات العلماء لاستراتيجيات المواجهة

(اميمة مغزى بخوش. 2018-2019 :60)

7-سائق السيارة واستراتيجيات المواجهة:

تحتاج عملية السياقة الى قدرات عقلية معرفية نفسية عالية وسليمة لضمان السلامة المرورية للسائق اولا وللمارة ايضا، هذه العمليات العقلية تتمثل في القدرة على الانتباه والتركيز وتقدير المسافات بالإضافة الى قدرات حسية حركية، حيث تتم عملية السياقة من خلال استعمال الخبرات التعليمية المخزنة عن القوانين المرورية والسلوكيات التعلمية من التربصات الميدانية لحيازة رخصة السياقة.

فتبدأ العملية بالانتباه الى سلامة مكونات المركبة والتحقق منها فالعمل على تشغيلها لتنطلق بداية التنسيق الحركي بين الاعضاء الطرفية للجسم والعمليات المعرفية النفسية بالانتباه للطريق وما يحويه والتركيز على سرعة المركبة والتنسيق بين استعمالات الفرامل وتزويد المركبة بالبنزين الى تقدير المسافات بين المركبة والأخرى والتى تندرج ضمن عملية الاصطفاف، ايضا المحافظة على المسافة بين السرعة المطلوبة والسيارات المقابلة والمجاورة.

هذه العمليات العقلية المعرفية النفسية لا يمكن ان ندرسها بشكل آلي دون التطرق الى الجانب النفسي للسائق فيما يتعلق بشخصيته والظروف النفسية التى يتعرض لها لتتم الدراسة الاجمالية والكلية لجميع جوانب سلوك السياقة، وبذلك تعتبر شخصية السائق من العوامل الاساسية المؤثرة في سلوك السياقة ذلك لما تحمله من"دوافع،العادات، الميول، الاهتمامات، العقل، العواطف، الاراء والعقائد والافكار ،الاتجاهات، الاستعدادات، القدرات، المشاعر والاحاسيس، والسمات". **(مأمون صالح.2011 :22)**، والتى تتدخل في احداث السلوك سواءا سويا فيؤدي الى سلوك السياقة الوقائي او شاذا فيندرج ضمن السلوك الخطر او المتهور للسياقة، بدون ان ننسي الظروف النفسية التى يمر بها والتى تتولد انطلاقا من تفاعل عوامل الشخصية والمواقف البيئية، التى تظهر في شكل :اما انفعالات مضطربة كالقلق، التوتر، الاكتئاب...الخ، او انفعالات اتزانية كالتكيف، السعادة، الراحة...الخ.

ويتم "اختيار نمط استراتيجية مواجهة معينة في موقف ضاغط بجملة من المتغيرات المتفاعلة فيما بينها والتى تساهم في تفسير الفروق الفردية في استجابات المواجهة ويمنك تصنيفها في الاتي:

-مصادر شخصية:وتضم عوامل معرفية وعوامل ذهنية.

-مصادر بيئية: وتضم عوامل موقفية وعوامل اجتماعية." **(سعداوى مريم.2009-2010 :76)** وهذا ما تم شرحه مسبقا.

وإذا ما تعرض السائق لنوع من انواع الضغوطات سواءا راجعة لأسباب داخلية متعلقة بأفكار الشخص (مشكل عدم تقدير الذات، فقدان الثقة بالذات، الشك والريبة من الناس...الخ)، او خارجية راجعة لأسباب بيئية (مهنية، اسرية، علائقية...الخ)، يظهر جليا في سلوكياته اليومية بملاحظة علامات على وجود خلل معين، في هذه الحالة يلجا الشخص الى استخدام استراتيجيات مواجهة لتعديل الموقف الضاغط ولا يمكن ان نتحدث عن هذه الاستراتيجيات بعيدا عن شخصية الفرد التى تمثل المقوم الاساسي في تحديد نوع الاستراتيجية المستخدمة لخفض التوتر ولمعالجة المشكل.

وفي حالة السياقة تظهر جليا استراتيجية المواجهة التى يعتمد عليها السائق في معالجة مشاكله وضغوطاته (استراتيجية تتمركز على الانفعال، لإستراتيجية متمركزة على المشكل) وذلك حسب ما توصلت اليه بعض الدراسات كدراسة "اسماء خلاف وريمة سكيو 2019 حول استراتيجية مواجهة الضغوط التالية للصدمة لدى ضحايا حوادث المرور" التى بينت ان ضحايا المرور يستخدمون استراتيجية المواجهة المتمركزة حول الانفعال، ويمكننا ان نقسم هذه الاستراتيجيات الى اربعة انواع منطلقين في ذلك على قاعدة السلوكات المحددة في مقياس كل من لازروس وفولكمان، والتى تمثلت هذه التقسيمات في: استراتيجيات المواجهة المعرفية، العاطفية، الهجومية، التجنبية.

وتختلف هذه الضغوطات في مدتها فقد نجد ضغوطات ذات مدة زمنية طويلة نلاحظ خلالها استراتيجية المواجهة المستخدمة لمعالجة المشكل في سلوك سياقة الشخص، او انه موقف مرورى ضاغط يحتم على السائق ان يستخدم هذه الاستراتيجية في شكل لحظي اما بتفادي الوقوع في الحادث المرورى او انه هو السبب في تشكيل وتكوين الحادث.

وتقاس استراتيجيات المواجهة لدي الافراد من خلال مجموعة من المقاييس المتوفرة والتى تتميز بكثرتها، حيث نجد :"- مقياس لازروس وفولكمان (1984) The Way of Coping Chek-List

-مقياس فيتاليانو المعدل (1985) Vitaliano اول تكييف لمقياس لازاروس وفولكمان

-مقياس كارفر واخرون (1989) COPE : Carver et al

-مقياس اندلر وباركر (1990) Endler & Parker (CISS) Coping Inventory for Stressfull Situation". **(سعداوى مريم.2009-2010 :84-86)**

وإذا ما اردنا اسقاط عملية تشخيص استراتيجيات المواجهة على سائق المرور في محاولة لضبط نوع الاستراتيجية المواجهة المكتسبة ، فيمكن ان نقوم بتحديد ذلك من التعامل التعاونى بين الاخصائي النفسي ومدارس تعلم السياقة، من خلال وضع مقياس يقيس استراتيجيات المواجهة وذلك في شكل استمارات توضع ضمن الملف الواجب تقديمه من قبل الشخص، والذي يقدم اثناء التحاقه بمدارس السياقة في شكل استمارة تملئ وتسحب عند رفع الملف الى المؤسسات المعنية، ثم يتم جمعها وتوجه لدى المختص النفسي.

حيث يتكون المقياس المقدم من جزئيين يحدد اولهما نوع استراتيجية المواجهة المكتسبة لدي المتقدم لحيازة رخصة السياقة من خلال تضمنها لأنواع استراتيجيات المواجهة التى يرغب في تحديدها، وحسب دراستنا تكمن في (المعرفية، العاطفية، الهجومية، التجنبية)، اما الجزء الثاني فيضم تصور الفرد المترشح لسلوكياته اثناء موقف مرورى ضاغط.

يقدم المقياس الى المختص النفسي ويحدد من خلاله نوع استراتيجية المواجهة المكتسبة لدي الفرد، بعد دراسة الاولية لعينات يمكن ان يحدد فريق متكون من اخصائي نفسي واجتماعي وتربوى، اهم النقاط الاساسية لمعالجة هذه الاستراتيجيات خاصة السلبية منها، ومنه يمكن وضع

برنامج موازى مع فترات التربص كدروس معالجة او مقومة او ارشادية لحالات التعامل مع المواقف الضاغطة.

خلاصة:

تعتبر استراتيجية المواجهة عملية سلوكية وانفعالية تصدر من الفرد في حالة تعرضه لموقف يخل بتوازنه النفسي، فتصدر كاستجابة او ردة فعل لمحاولة ضبط الموقف والتقليل من الصراع الداخلى المحدث، وقد تطرق العلماء للعديد من الدراسات على اساسها صنفت استراتيجيات المواجهة، ويبقي الفضل في هذه الدراسة الى العالم لازاروس الذي استطاع ان يلم بالموضوع وان يطرح نموذجا لتفسير هذه الاستراتيجيات بشكل يساعدة علم النفس في التحديد الدقيق للمصطلح وفي محاولة تفسير الكثير من التصرفات وفي ايجاد الاسلوب العلاجي الامثل.

الفصل الثالث:

سياقة المركبات وحوادث المرور

تمهيد:

تعتبر حوادث المرور من اكثر الحوادث المتسببة في ازهاق الارواح سواء في العالم او في الجزائر على وجه الخصوص، حيث تتدخل جملة من الاسباب في حدوثها ابتداء من السائق الذي يعتبر محور عملية السياقة الى سلامة المركبة والأسباب البيئية، هذه العوامل الثلاثة تتفاعل بينها وتكون سلوك السياقة.

ولدراسة هذه الجزئية تم ادراج فصل يتناول فيه الموضوع من ثلاثة محاور اساسية تتمثل في محور سياقة المركبات، محور السائق، ومحور حوادث المرور.

I-السياقة:

1-I-تعريف سلوك السياقة:

"تعتبر السياقة سلوك معقد يتأثر بعدة عوامل محددة بالزمان والمكان منها: الاهداف، الاخطاء، التوقعات والمعتقدات، الاهتمامات، كيفية التحكم في سلامة المركبات، مدى الانتباه، التعب، الذاكرة، القدرات العقلية والجسمية، التدريب والخبرة". **(نايت مرزوق غنية.2012-2013 :87)**

و"تعرف قيادة السيارات في مجموع النشاطات والسلوكيات التى يقوم بها السائق لتشغيل السيارة لإشباع حاجاته بمختلف ابعادها او حاجات الاخرين، وذلك في اطار قواعد يحددها قانون المرور، خاصة فيما يتعلق بوجوب امتلاك رخصة القيادة".**(سعد الدين بوطبال.2014 :72)**

"فالسياقة عبارة عن سلسلة من المنبهات او المثيرات البصرية والسمعية التى يجب على السائق متابعتها والاستجابة لها، لذا فإنها تمر بأربعة مراحل تسمي عملية التفكير او عملية الادراك ورد الفعل وهي:

-الادراك Perception: ادراك وجود الجسم بالعين المجردة.

-التعرف Identification or intellection : تحديد ومعرفة هوية العائق.

-القرار Emotion or Decision : صنع القرار لتفادي الجسم.

-رد الفعل Volition or Reaction : تنفيذ القرار او رد الفعل العضلى مثل الضغط على المكابح (الفرامل)".**(بوعيشة فتيحة.2012 :73)**

وبذلك تعتبر السياقة سلوك متعلم لتحريك مركبة من نوع معين، يتم خلالها التنسيق بين مجموعة من العمليات العقلية المعرفية النفسية المختلفة، وتشترك في قوانينها التعلمية مع جميع الافراد و تختلف في كيفية استخدامها من قبل الشخص بسبب كفاءة قدراته، طبيعته الشخصية والنفسية،وظروفه البيئية.

2-I-تعريف رخصة السياقة:

لغة:

الرخصة في لسان العرب لابن منظور الصفحة 1616 من "رخص، اي رخص له في الأمر: اذن له فيه بعد النهي عنه، والرخصة: التسهيل في الامر والتيسير". **(مجمع اللغة العربية.2004 :336)**

اصطلاحا:

تعرف رخصة السياقة حسب ما اوردته القوانين الجزائرية، والتى من خلالها يحدد مدة صلاحيتها ومختلف انواعها حسب نوع المركبة المراد سياقتها.

وانطلاقا من ذلك نجد ان "رخصة السياقة هي عبارة عن وثيقة رسمية تتيح لصاحبها امكانية قيادة مركبة ما على مستوى التراب الوطني، حيث تمنح لكل مواطن جزائرى نجح في اجتياز اسئلة الامتحانات التى تنظمها مدارس تعليم السياقة والمنتشرة عبر مختلف بلديات الجزائر، وتحدد مدة صلاحية رخصة السياقة بعشر سنوات.

وتعرف ايضا بأنها ترخيص ادارى يؤهل صاحبه لقيادة مركبة متحركة ذاتيا في المسالك المفتوحة لحركة المرور، ولرخصة السياقة عدة اصناف وهي:

-أ**1 :(A1)** الدراجات النارية من الصنف أ (حجم الاسطوانة من 50 الى 80 سنتمتر مكعب) والدراجات الثلاثية والرباعية العجلات (حجم الاسطوانة يساوى او يقل عن 125 سم مكعب).

-أ**2 :(A2)** الدراجات النارية من الصنف ب (حجم الاسطوانة من 80 الى 400 سم مكعب) والصنف ج(اكثر من 400 سم مكعب).

-ب **:(B)** السيارات الاقل من 10 مقاعد وزنها الاجمالي مع الحمولة أقل من 3.5 طن.

-ج**1 :(C1)** تسمح بقيادة المركبات المنفردة المخصصة لنقل البضائع التى يكون وزنها بين 3.5 طن و19 طن.

-**ج2 :(C2)** تسمح بقيادة مركبات نقل البضائع التى يتجاوز وزنها مع الحمولة 19 طن (مركبة منفردة) او التى يتجاوز وزنها 12.5 طن (مركبة جارة لمجموعة مركبات او مركبة منفصلة).

-**د :(D)** سيارات النقل العام للأشخاص (اكثر من 9 مقاعد).

-**ه :(E)** السيارات من الصنف "ب-ج-د" تجر مقطورة وزنها اكبر من 750 كلغ.

-**و :(F)** السيارات من الصنف أ1 وأ2 وب التي يسوقها المعطوبون والمهيأة خصيصا لمراعاة إعاقتهم". **(الطيب بورحالة.2018 :289)**

3-I-شروط السياقة الامنة:

تتطلب السياقة الامنة مجموعة من الشروط الواجب توفرها والتى تضم جميع جوانب العناصر المتدخلة في عملية السياقة والتى تتمثل في: المركبة، الطريق، السائق.، وبذلك نجد ان السلامة المرورية تتطلب سلامة كل عنصر، والتى توجز فيما يلى:

***المركبة:** "تتضمن سلامة المركبة الجوانب التالية:

أ-وسائل السلامة في المركبة: وتتضمن الجوانب التالية:

الإطارات، من حيث المقاس والنوعية والتحمل ومعدل السرعة وسنة الانتاج وأماكن التخزين.

-المصابيح، من حيث الوضوح واللون ومستوى الاضاءة.

-الاشارات الضوئية في المركبة الدالة على الانعطاف او التنبيه.

-المرايا العاكسة لكشف الطريق.

-المشاحات.

-المكابح وفرامل الوقوف.

-اقفال الابواب.

-اشارات الانذار الصوتية والضوئية (التابلوه) كمؤشر الوقود والزيت والحرارة وعداد السرعة والبطارية الكهربائية.

-حزام الامان.

-مساند الرأس.

-مقاعد الاطفال.

-الوسادة الهوائية.

ب-وسائل السلامة التي يجب توفرها في المركبة: وتتضمن الجوانب التالية:

-العجل الاحتياطي وأدوات الفك والتركيب.

-طفاية الحريق.

-حقيبة الاسعافات الاولية.

-انظمة اغلاق الابواب في حالة الانقلاب.

-فرش مقاوم للحريق.

-مثلث عاكس". **(على بن معجب الشهراني.2017 :574)**

***الطريق**: نظرا لأهمية الطريق في العملية المرورية فانه لابد من انشاء وتشييد شبكات طرق عالية المستوى والجودة مراعية فيه:

1"-التصميم والتخطيط الهندسي للطريق.

2-اضاءة الطريق.

3-مدى صلاحية الطرق ومدى السلامة المرورية عليه كإزالة العوائق الطبيعية كالأتربة والرمال المتحركة.

4-مدى توفر ادوات تنظيم المرور كالإشارات الضوئية على الطريق واللوحات الارشادية والتحذيرية والإعلامية والمدلالات الارضية". **(صبيحة نعمة ضهد .2015 :645)**

***السائق:** توجز شروط السياقة الامنة في سائق السيارة في الشروط الواجب توفرها فيه وأيضا في السلوك المفروض تطبيقه من قبله، وبذلك نجد:

أ-" توفر شروط السياقة: يتعين على سائق المرور ان تتوفر فيه مجموعة من الشروط التى تؤهله لسياقة السيارة، والتى تتمثل في بعض القدرات العقلية الاساسية ألا وهي:

-العقل.

-سلامة الحواس.

-معرفة انظمة وتعليمات المرور والتقيد بها.

-التركيز اثناء القيادة.

-الاحساس بالمسؤولية.

-الالمام بميكانيكا المركبة وصيانتها بشكل مستمر". **(على بن معجب الشهراني .2017 :577)**

ب-السلوك المفروض من السائق: يعتبر السلوك المفروض من السائق جملة من الخصائص التى تضمن السلامة المرورية ، والتى يجب ان يتحلى بها السائق، و يمكن ان تحدد في:

1- تحمل المسؤولية: يعتبر تحمل المسؤولية شرطا اساسيا للسلوك المفروض من قبل السائق لضمان السلامة المرورية، ويجب على السائق ان لا ياخذ بعين الاعتبار مسالة امنة وامن الركاب الموجودين بسيارته فحسب ولكن ان يراعي سلامة الراجلين ايضا، ويكون ذلك لانتباه والتركيز.

2-التركيز: يعتبر التركيز عامل اساسي يجب ان يتحلى به السائق ويعتمد هذا الاخير على سلامة الجهاز العصبي بالاضافة الى يقضة الضمير و التحلي بالمسؤولية، هذه العوامل تساعد سائق المرور على ان يقوم بردات فعل ملائمة للمواقف المرورية والتى تساعده على تفادي حوادث المرور.

3-التوقع: ان اكتساب السائق لخاصية توقع الاشياء تساعد على تفادي حوادث المرور، وتكتسب هذه الخاصية من خلال عملية الانتباه والتركيز وتتكلل بعامل الخبرة وبالتالى يستطيع السائق اكتساب رد فعل مناسب مع ما يقوم به مستعملى الطريق، بالاضافة الى استعداده للقيام باي تعديل كلما تطلب الامر.

4-الصبر: من السهل جدا ان ينفعل السائق بسرعة عندما يرتكب الاخرون الاخطاء او عند الازدحام المرورى، لذلك يجب ان ان يتحلى السائق بالصبر الذي يمكنه من التريث في السياقة، وتجنب المخالفات المرورية.

5-الثقة بالنفس: يتميز السائق الواثق من نفسه بسلوك قيادي متزن، ويكتسب السائق هذه الصفة بالتمرن والتدريب والخبرة لذلك نجد ان السائقين الجدد يكونون غير متأكدين من انفسهم في تعاملهم مع السيارة او فاثناء سيرهم في الطريق.

6-التدريب المنظم: يساعد التدريب المنتظم على اكتساب الثقة اللازمة لقيادة السيرة، التعودة على التركيز لمدة طويلة، الصبر اثناء المواقف المرورية...الخ.

7-المعرفة الميكانيكية: معرفة السائق لكيفية عمل الاجزاء المختلفة للسيارة وماذا يحدث لها عند استعمال المتحكمات يعتبر ضرورة، لانه سوف يكتشف احساسا بالرفق على السيارة وهذا سوف لن يجعل منه سائقا جيدا فحسب، بل يزيد من مستوى اهتمامه بمهنة السياقة، كما يمدد في حياة سيارته، وعلى العموم فان السائق الجيد سوف يتعلم استعمال المتحكمات بسرعة اكثر اذا كان يفهم كيفية عملها مع بعضها البعض.**(سامية شينار .2019 :58-60)**

4-I-مراحل تعلم السياقة:

يتم تعلم السياقة عبر مراحل وذلك لمتطلبات هذه العملية لتكوين خبرة سياقية، حيث تقسم اولا بتكوين المعارف المكتسبة منها بشكل نظرى، ثم تطوير الجانب التطبيقي المستعمل لهذه المعارف باستخدام قدرات عقلية معرفية نفسية، ومنه تحدد عملية التعلم كما يلى:

1-المرحلة الأولى: وتمثل مرحلة المعرفية، وتقسم بدورها الى ثلاثة اقسام:

أ- الملاحظة العامة: وهي القسم النظرى الذي يتناول مختلف المعلومات العامة عن عملية السياقة وعن مكونات المركبة وعن قوانين المرور.

ب-التركيز العقلي: في هذا المستوى ينتقل السائق الى استعمال العمليات العقلية انطلاقا من الخبرة المكتسبة في مستوى الملاحظة العامة، ويبدأ بمعرفة كيفية عمل كل جزء من السيارة بشكل تطبيقي: كدور المكابح، الرجوع الى الخلف...الخ.

ج-ادراك العلاقات: بعد عملية الملاحظة والتركيز تبدأ عملية ادراك العلاقات من خلال الربط بين مختلف المكتسبات القبلية ومعرفة كيفية التأثير المتبادل بينها.

2-المرحلة الثانية: وهي مرحلة المعرفة الحركية، هي مرحلة بداية التدريب الادائي على قيادة السيارة، وذلك بعد خروج المتعلم مع المدرب والقيام بالتطبيق العملى للجزء النظرى المكتسب، والتنسيق المعرفي الحركي للمعلومات المدرجة حول قوانين المرور، كيفية تشغيل المركبة، مكونات المركبة، العمليات الاساسية المستخدمة من قبل السائق.

3-المرحلة الثالثة: المرحلة الالية،في هذه المرحلة تصبح عملية السياقة عملية أللاواعي عند الفرد وذلك بزوال التركيز اثناء القيام بمختلف عمليات مهمة السياقة و تقل عملية التفكير. **(نايت مرزوق غنية.2012-2013 :96)**

II-حوادث المرور:

1-II-تعريف حوادث المرور:

1-1-II-لغة:

"الحدوث وهو عبارة عن وجود الشئ بعد عدمه.**"(محمد صديق المنشاوى.2004 :74)**، و"الحادث: مؤنث الحادث، وهو النائية، وجمعها حوادث"**(مجمع اللغة العربية.2004 :160)**

2-1-II-اصطلاحا:

الحادث المرورى يعرف على أنه "الفعل الخاطئ الذي يصدر دون قصد سابق أو عمد وينجم عنه ضرر سواء كان وفاة أو إصابة أو خسارة للممتلكات العامة أو الخاصة بسبب استخدام المركبة أو حمولتها أثناء سيرها في الطريق العام". **(درقاوي عائشة.2010-2011 :20)**

وهو "كل واقعة ينجم عنها وفاة أو إصابة أو خسارة في الممتلكات بدون قصد سابق، وبسبب المركبات أو حمولتها أو أثناء حركتها، ويدخل ضمن ذلك حوادث الاحتراق أثناء حركة المركبة على الطريق العام".**(هناء بوحارة.2017 :05)**

وتعرف ايضا بأنها" الاصابات المادية والمعنوية التي تصيب المركبة بسبب تصادم او انحرافات فنية في المركبة والتصرفات السيئة لقائد المركبة مما يسبب خسائر مادية ومعنوية".**(عيشة علة.2019 :103)**

كذلك يمكن تعريفها بأنها" كل الاصابات الناجمة عن استخدام المركبة اثناء سيرها تحت ظروف معينة، وينتج عنها اثار مدمرة للأرواح والممتلكات". **(لعريط بشير .2013 :48)**

وتعرفه اللجنة الاقتصادية الاوروبية التابعة لهيئة الامم المتحدة الحادث المروري بانه :" هو الحادث الذي يتوفر فيه العناصر الاتية:

1- ان يحدث في الطريق العام.
2- ان ينتج عنه وفاة او اصابة شخص او اكثر
3- ان تشترك فيه احدى المركبات المتحركة على الطريق". **(عاقلي فضيلة.2017 :03)**

2-II-اسباب حوادث المرور:

" توجد عدة تصنيفات للأسباب المساهمة في ارتكاب حوادث المرور هذه الاخيرة لا تحدث بالصدفة ولا تنتج عادة من جراء سبب واحد بل لكل حادث عدد من العوامل المسببة له، ولذا يجب الفصل بين أثر هذه العوامل لتقدير أهميتها في سببية الحادث".**(هناء بوحارة.2017 :06)** وقد ادرجنا في هذه الجزئية تصنيفا تمثل في:

1-اسباب نفسية سلوكية:

ويقصد بها كل سلوك يصدره السائق بمحض إرادته أو غير ذلك، كما أنه سلوك يتمحور حول حركة منتظمة داخل شخصية السائق، وتشمل على نظامه الانفعالى، المعرفى والنفس حركى.

أ-العوامل الانفعالية (الوجدانية): وهي السمات والخصائص النفسية التي يصدرها السائق نظرا لوجود متغيرات متصارعة تؤدي على تصرفات سواء مقبولة أو غير مقبولة، ولكنها تؤثر على العملية النسقية للسياقة مثل (الاكتئاب، التوتر، العدوانية، القلق....)

فعندما يسيطر القلق على السائق يختل التوازن الذهني لديه أولا، ويصاب بحالة من العصاب النفسي الذي يظهر بصورة انفعال شديد يضغط عليه، مما يؤدي إلى أن تسوء عنده جزئيا ظروف استمرار تفاعله الصحي والموضوعي مع البيئة المحيطة به(...).

ب-العوامل المعرفية: وهي القدرة على تحويل معطيات الحس والذاكرة والتفاعلات الوجدانية والسيكولوجية إلى حصيلة معرفية، متعلقة بالعمليات العقلية العليا للدماغ مثل (التذكر، التعلم، الذكاء...).

ج-العوامل النفس حركية: وهو كل فعل يقوم به السائق أساسه نفسي او حسي، وهو متعلق بالجانب المعرفي مثل (زمن الرجع، التآزر الحركي، سرعة اليدين، سرعة الأصابع...) **(جمال بلبكاي ومحمد نور الدين بوطي.2013 :157)**

2-اسباب ثقافية توعوية:

وهذه الاسباب متعلقة بثقافة السياقة وكذا الثقافة المرورية، ومدى احترام قوانين المرور ويمكننا ذكر أهمها فيما يلى:

-الزيادة المفرطة في سرعة السياقة مما يؤدي الى اختلال التوازن للمركبة.

-عدم احترام اشارات المرور والتى تمثل نسبة 10.82% في وقوع الحادث المروري.

-التجاوزات الخطيرة من طرف السائقين.

-عدم احترام مبدأ الاولوية.

-السياقة دون الحيازة على الرخصة.

-سلوكات المناورات الخطيرة للسائقين.

-إضافة الى السياقة والتحدث مع الغير مما يفقد الانتباه.

-كذلك التحدث بالهاتف النقال أثناء السياقة.**(هناء يوحارة.2017 :06)**

تندرج الثقافة المرورية ايضا على الراجلين وليس فقط السائق، فعلى الراجل ان يكون ملما بقانون المرور من خلال احترامه للإشارات المرورية وكذا تعليمات الراجلين، فلا يمكن ان نوقع اللوم فقط على السائق في هذه الناحية (الاسباب الثقافية التوعوية) فحتي الراجلين قد يكونون سببا

من اسباب حوادث المرور وذلك لجهلهم بقوانين المرور او لإدراكهم وتعمدهم القيام بتصرفات خارج الاطار القانوني.

3-اسباب بيئية فيزيقية/ تقنية:

و"تتعلق هذه الاسباب بالعوامل المناخية والبيئية اضافة الى العوامل التقنية المتعلقة بالمركبة وتجهيزها ومن ابرزها ما يلي:

-عدم صلاحية اجزاء من الطريق.

-انعدام الاشارات الموضحة والإنارة قد تؤدي لوقوع الحادث بشكل او بأخر.

-سوء الاحوال الجوية (مثل تهاطل الأمطار هبوب الرياح، الزوابع الرملية، الضباب، الثلوج،...)

-عبور الحيوانات.

-انعدام الفرامل.

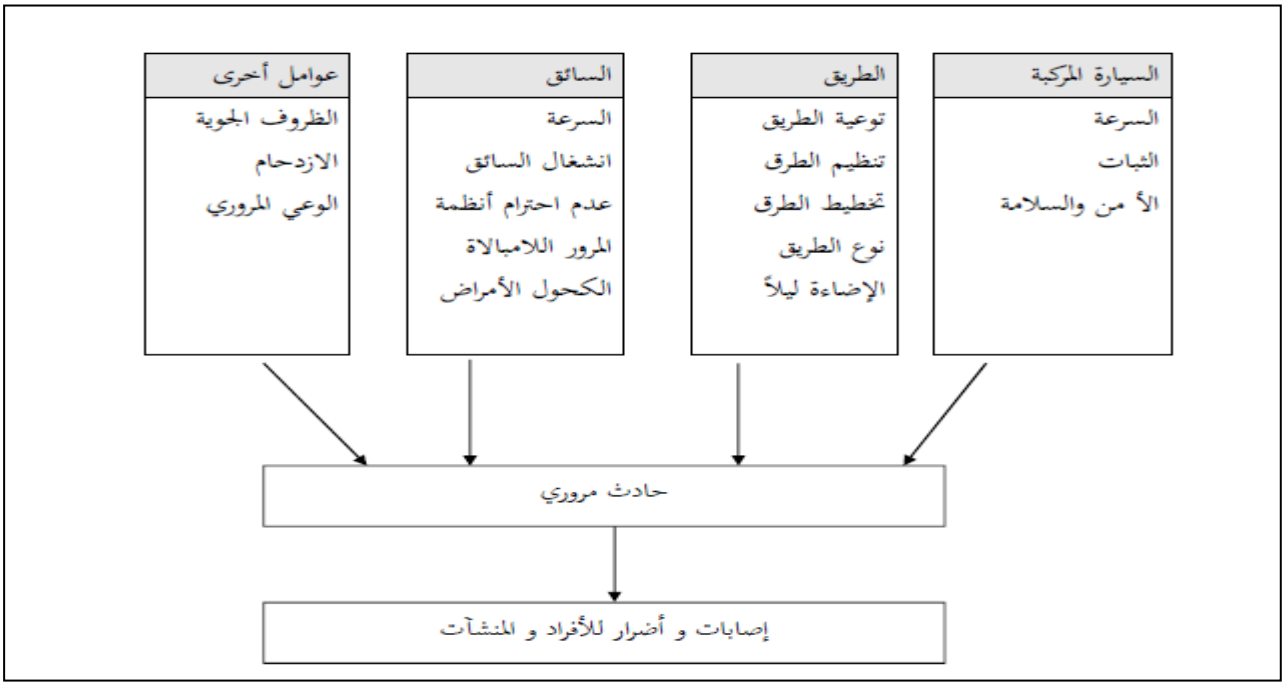
-عدم صلاحية العجلات.

-الحمولة الزائدة.

-سوء ربط وترتيب الحمولة التي تؤدي الى فقدان توازن المركبة.

-اختلال التجهيزات الضوئية".**(هناء يوحارة.2017 :06)**

ويوضح المخطط 01 الاسباب العامة لحوادث المرور بإيجاز



المخطط 01: الاسباب العامة لحوادث المرور

(درقاوى عائشة.2010-2011 : 24)

II-3-النظريات المفسرة لحوادث المرور:

II-3-1-النظرية الطبية:

"تشير هذه النظرية الى ان الشخص الدائم الاصابة انما يعاني من خلل جسد او عصبي وان هذا الخلل هو السبب فى وقوعه في الحوادث، ويعتبر هذا السبب القوى والفعال في الحوادث المتكررة، فقد اثبتت الدراسات الى ان الاسباب الصحية خلف وقوع الحوادث والاصابات الناجمة عنها محمودة، ولا يمكن ان تفسر النسب الكبيرة للحوادث والاصابات". **(نايت مرزوق غنية.2012-2013 :48)**

II-3-2-نظرية التحليل النفسي:

فسرت نظرية التحليل النفسي اسباب الحوادث في كونها افعال مقصورة لاشعوريا ناتجة من صراعات عصابية تعبر في شكل عقاب للذات، فهي بذلك عدوان لاشعورى موجه للذات، ورغم هذا التفسير الذي اطلقته هذه النظرية الا ان الدراسات النفسية اللاحقة اثبتت جانبا من قصورها

ذلك لإهمالها للجانب الجسدي للفرد والمعرفي، اللذان يعتبران جزءا هاما في التأثير على سلوكيات الفرد. . **(نايت مرزوق غنية.2012-2013 :49)**

II-3-3-النظرية المعرفية:

تعتمد النظرية المعرفية على دراسة القدرات العقلية النفسية مثل: الانتباه، الادراك، التركيز، الذاكرة...الخ، وهذه القدرات من اهم القدرات الضمنية في سلوك السياقة لذلك تجب سلامتها، ويعتبر اي خلل على مستوى قدرة من القدرات يؤدي الى اضطراب في السلوك وبالتالى اضطراب في سلوك القيادة اي وقوع حوادث المرور، وهذا الخلل على مستوى عده قدرات يؤدي الى تكرار الحوادث المرورية عند الفرد.

II-3-4-نظرية الضغط والتكيف:

تؤكد نظرية الضغط والتكيف علي اهمية البيئة، "اذ تعد نظرية مناخية تقسم البيئة الى بيئة داخلية وخارجية، فهناك ضغوط سلبية متعددة تفرض على الفرد اما من بيئة داخلية سمات الشخصية، مرض الأعضاء، تناول الكحوليات ...الخ، او بيئة خارجية تزايد الإضاءة، مستوى الضوضاء، زيادة عبء العمل الجسدى...الخ" **(بن خالد عبد الكريم.2017 :623)** حيث بينت ان الفرد الذي يتعرض الى ضغوطات في بيئته يكون اكثرة عرضة للتعرض للحوادث مقارنة بالفرد المتكيف مع بيئته. **(عبد الرحمان العيسوي :107)** فالضغوط من اهم مسببات الاختلال التوازني لحياة الفرد والتى تؤدي الى ظهور اخطاء في حياته اما المهنية او الاسرية هذه الاخطاء قد تصل الى ارتكاب الحوادث.

II-5-عملية السياقة وحوادث المرور في الجزائر:

تطرق المشرع الجزائرى الى ضبط العملية السياقية من مختلف جوانبها ذلك بسن مجموعة من القوانين الضبطية تبدأ اولا بمحتوى ملف التقدم لنيل رخصة السياقة، الى القوانين المرورية المنظمة لحركة المرور، فالعقوبات الردعية في حالة التجاوزات المرورية والحوادث المرورية، حيث تم تحديد :

-اولا الشروط الواجب توفرها في الشخص المتقدم لنيل رخصية السياقة والتى تعرف:

1-الأهلية البدنية والعقلية ،حيث" تعتبر القيادة مجموعة من الافعال والتصرفات التى تصدر عن الفرد في المواقف المختلفة، متأثرة بعاملين هما: عامل فيسولوجي يتعلق بالحواس وعامل سيكولوجي يشمل الخبرة، التعلم". **(بوعيشة فتيحة.2012 :73)** وتعتبر سلامة العاملين شرط اساسي لضمان قيادة سليمة .

فإذا ما لاحظنا خلل على المستوى الفيزيولوجي للفرد سواء كإصابات عضوية او تشوهات خلقية لمجموع الاعضاء المتدخلة في عملية السياقة، نجد تأثرا واضعا يرفع من نسبة الوقوع في حوادث المرور.

كما ان تميز السائق بخلل نفسي (سيكولوجي) يظهر جليا فى سلوك سياقته، وهذا ما يرتبط بالضرورة بوجود خلل على مستوى ثلاثة جوانب اساسية تتمثل في الجانب الوجداني والمعرفي والحسي الحركي.

بالإضافة الى ان الجانب السيكولوجي يتضمن شخصية السائق واستراتيجيات مواجهته للضغوطات، وبذلك نجد شخصيات تكون سبب في وقوع حوادث المرور فالشخصية التى تتميز بالاندفاعية وحب الظهور نجدها تحاول اثبات ذاتها اثناء السياقة ، كما ان السائق الذي يتصف بالانسحاب او التجنب نتيجة لعدم ثقته بنفسه وقدراته نجده مترددا في سلوكياته السياقية ، وهذا ما قد يؤدي الى مخالفات مرورية تنجر عنها حوادث كارثية.

2- السن القانوني لحيازة رخصة السياقة الذي يحدد ب 18 سنة فما فوق.

-ثانيا تحديد احكام خاصة حسب نوع رخصة السياقة المتقدم لحيازتها (الصنف "أ"، "ب"،...الخ) والتى تختلف حسب نوع المركبة المراد قيادتها. **(الطيب بورحالة.2018 :289)**

- ثالثا القانون المنظم لسير حركة المرور سواءا للمركبات وما يجب توفره عليها وكيفية التعامل معها من ربط لحزام الامن، اوقات استعمال المصابح الضوئية...الخ، الى قانون سير المركبات في الطريق اولوية المرور، مسالك الطريق في الطريق السريع، اشارات المرور...الخ

-**رابعا** قانون العقوبات المطبق حسب نوع المخالفات المرورية والتى تختلف في الدرجات حتي تصل الى العقوبات الصارمة في حالة الجنح المرورية.**(المكتبة القانونية الجزائرية .04 يونيو 2020 . (https ;//law-dz.net**

وهذا كله ومازالت الجزائر تعاني من شبح حوادث المرور بسبب العامل البشرى، رغم اننا اذا ما لاحظنا القوانين المرورية سواءا التنظيمية او الردعية نجد انها استطاعت ان تحدد معايير مناسبة لكل جزئية في عملية السياقة، إلا انه يجب التركيزعلى الجانب السيكولوجي في عملية الضبط من خلال المعالجة النفسية التكفلية قبل وبعد الحوادث المرورية والتشخيصات النفسية الشخصية لحيازة رخصة السياقة، وهذا ما نحتاجه حاليا لخفض من النسب المهولة لحوادث المرور.

ويمكن ان نتفادي هذه الكوارث المرورية اذا استطعنا ان نلجأ الى خطة عملية تتحدد من خلال:

1- الوقاية قبل وقوع الحادث: حيث يمكن ان نقي من حوادث المرور ايضا من جانبين:

*الوقاية المادية: التى تتمثل في توفير الوسائل اللازمة من: تشكيل منظومات اسعافية عبر اطرق الوطنية، تنسيق الجهود بين القطاعات وإشراكها في السلامة المرورية، تحسين خدمات الرعاية في المستشفيات، فرض الرقابة المرورية مثل وضع اجهزة الرادار وكاميرات المراقبة....الخ **(عاقلي فضيلة.2017 :21)**

*الوقاية السيكولوجية التربوية: تكمن هذه الوقاية بتحديد دراسات مكثفة عن الجانب البشرى المتسبب في حوادث المرور من خلال تناول مختلف العوامل المؤثرة فيه والمكونة له من: سمات شخصيته، استراتيجيات مواجهته، بيئته وظروفها...الخ، كما ان هذه الدراسات تساعد على تحديد مقاييس تشخيصية نبني على اساسها برامج اما علاجية او ارشادية يوضع كدورات تدريبية اثناء التدريب على السياقة، كما اننا يمكن ادراجها ضمن المناهج التربوية كدروس نظرية او تدعيمية في شكل توعوى يساعد على بناء الثقافة المرورية السليمة لدى الجيل القادم.

كما يمكننا ان نركز على عامل التدريب المولد للخبرة التى تساعد في بناء العادات، فإذا ما كان التدريب سليم وبشكل مكتف مكرر على فترات زمنية تستدعي الراحة لحدوث عملة التثبيت،

مع التدريب على استعمال العمليات المعرفية النفسية في ضبط عامل الانفعال اثناء المواقف الضاغطة نستطيع ان نكون سائقا واعيا يمكن ان نفترض انه يقلل من نسبة حوادث المرور.

2- التكفل بعد وقوع الحادث:

اما فيما يخص التكفل بعد وقوع حادث المرور فان الجانب النفسي ضرورى لمعالجة اثر الصدمة المتولدة من الحادث، والتى يمكن ان تؤثر على الضحايا من الطرفين فحتي مرتكب حادث المرور يمر بفترة حرجة قد تجعله يترك السياقة نهائيا او تخلف لديه اضطراب ما بعد الصدمة قد يولد حوادث اخرى متتالية، ويكون العلاج بمقابلات عيادية مع المختص النفسي يقلل من اثر الصدمة ويعالج كيفية تكوين استراتيجية مواجهة تكون على اساس التخطيط(استراتيجية المواجهة المعرفية) ذلك بجمع معلومات عن :اسباب الحادث، كيفية وقوعه، الخطا المرتكب من السائق والمارة او المركبات الاخرى، الفعل الصائب لتفادي الحادث، هذه المراحل تعتبر مراحل تفكيكية لصورة الموقف بشكل عام نستطيع منها استخلاص نقاط عملية علاجية تخفض من حوادث المرور.

كما لا ننسي التكفل بالأفراد الذين اصيبوا بعاهات جسدية جراء الحادث المرورى والتى تكون من خلال مقابلات عيادية تعالج التازم النفسي المتولد من الحادث وتساعدهم على تقبل العاهة والتكيف مع الوضع الراهن .

خلاصة الفصل:

يعرف حادث المرور بانه الضرر المحدث بشكل عمدي او غير عمدي ويؤدي الى ازهاق الارواح والى خسائر مادية، هذه الحوادث ازدادت في الاونة الاخيرة وأصبحت من اكثر المسببات للخسائر المادية والمعنوية والبشرية، وقد يعود سببها الى الخلل الوظيفي والنفسي الذي قد يتعرض له السائق، كما انه توجد مسببات اخرى لحدوث ذلك.

وإذا ما اردنا ان نحد من هذه الظاهرة علينا ان نقوم بدراستها من مختلف الجوانب مع التركيز على الجانب البشرى بالتحديد، اي التركيز على السائق والخصائص التى يجب توفرها فيه لتؤهله للقيام بسلوك السياقة.

الجزء الميداني

الفصل الرابع:
الاجراءات المنهجية للدراسة الميدانية

1-منهج الدراسة:

نستخدم في دراستنا الحالية المنهج الوصفي ذلك نظرا لتوافقه وموضوع الدراسة المطروحة، "وفكرة البحث الوصفي هي ان الباحث يقوم بالحصول على معلومات دقيقة، تصور الواقع الاجتماعي وتسهم في تحليل ظواهره، وتجري عملية البحث الوصفي او مناهج البحث الوصفي حسب التسلسل التالي:

الخطوة الأولى: تحديد الظاهرة او الظواهر المراد دراستها.

الخطوة الثانية: اكتشاف الطريقة الملائمة للقياس الكمي لمختلف عناصر ومكونات وحدة الدراسة -اي التكميم او استعمال اسلوب الرياضيات.

الخطوة الثالثة: فحص العوامل المختلفة المؤثرة في تنظيم الظاهرة المدروسة، وفي وظائفها".**(ابراهيم ابراش.2008 :151)**

2-أساليب التحليل الإحصائي:

نتطرق الى استعمال الاساليب الاحصائية التى تناسب موضوع الدراسة، وذلك باستخدام النظام الاحصائي SPSS اصدار 21 (الحزم الاحصائية للعلوم الاجتماعية، Statistical pakage For social science)، والمتمثلة في :

2-1- الاحصاء الوصفي :

لكي يتم وصف خصائص الدراسة نتصور اننا استخدمنا الاحصاء الوصفي المتمثل في حساب: المتوسط الحسابي، الانحراف المعيارى، المنوال، المدى، اعلى قيمة، ادني قيمة، معيار التشتت.

2-2-اختبار "t" :

"يستخدم اختبار "ت" كوسيلة لمعرفة حقيقة الفرق بين مجموعتين، وعما اذا كان هذا الفرق جوهريا...اي له دلالة احصائية ام لا فإذا كان له دلالة احصائية فمعني هذا ان الفرق فرق حقيقي اما اذا كان الفرق ليس جوهريا، اي ليس حقيقيا فان هذا يعني ان هذا الفرق سوف يختفي عند اجراء هذا البحث عدة مرات".**(عباس محمود عوض.1999 :141)**

نتصور اننا اعتمدنا على اختبار "t" لتحديد الفروق (الجنس، السن) و في استراتيجيات المواجهة وتصور ارتكاب حوادث المرورلدى عينة من سائقي السيارات.

2-3-تحليل التباين الاحادي:

يهدف تحليل التباين إلي قياس دلالة الفروق بين مجموعتين أو أكثر، وعما إذا كانت هذه الفروق، إن وجدت، راجعة إلي اختلاف حقيقي بين هذه المجموعات وليس راجعة إلي ظروف التجريب (التطبيق) أو إلي المصادفة.(**عباس محمود عوض.1999: 153**)

نتصور اننا اعتمدنا على اختبار تحليل التباين الاحادي لتحديد الفروق بين اكثر من عينتين، وذلم في تحديد اي الانواع استراتيجيات المواجهة المسبب لارتكاب حوادث.

3- الدراسات الاستطلاعية:

نتصور اننا قمنا بالدراسة الاستطلاعية وذلك من خلال المعاية العشوائية ، على عينة قدرت ب 30 سائق بين رجل وامراة، وكان الغرض منها التعرف على الصعوبات الميدانية، بالإضافة الى التعرف على مدى موائمة بنود المقياس ومدي المامها بالظاهرة المدروسة.

4-مجتمع الدراسة:

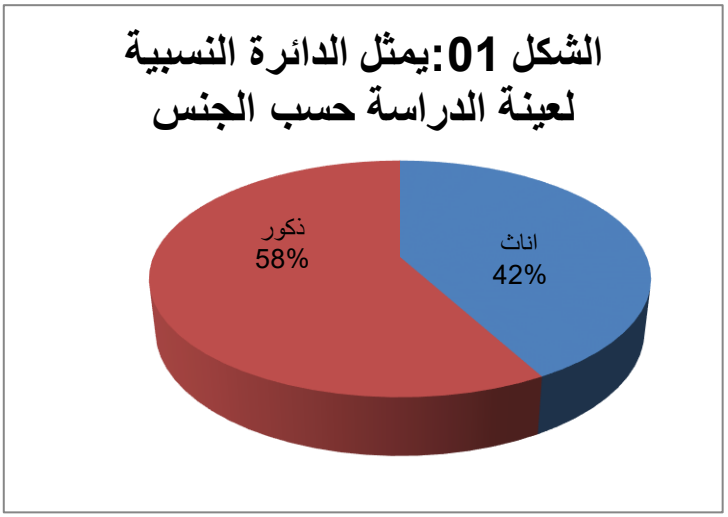
يتكون مجتمع الدراسة من مجموع السائقين الحائزين على رخصة السياقة التى تفوق مدتها السنتين المدينة المدية، والتى لم نتمكن من الحصول على عددها بشكل دقيق ذلك نظرا للإجراءات الوقائية المتخذة بسبب الجائحة التى ضربت العالم اجمع والجزائر ايضا.

5-عينة الدراسة:

اخترنا عينة الدراسة بطريقة المعاينة العشوائية، حيث نتصور انه حددت بحوالى 60 سائق من رجل وامرأة من سائقي السيارات لمدينة المدية التى تتجاوز مدة حيازتهم لرخصة السياقة ، حيث تكونت من 35 رجل و 25 امرأة، وتكونت من 22 سائقين تتراوح اعمارهم ما بين (18-30)، و26 سائق ما بين (31-45)، و12 سائق تتراوح اعمارهم ما بين (46-50).

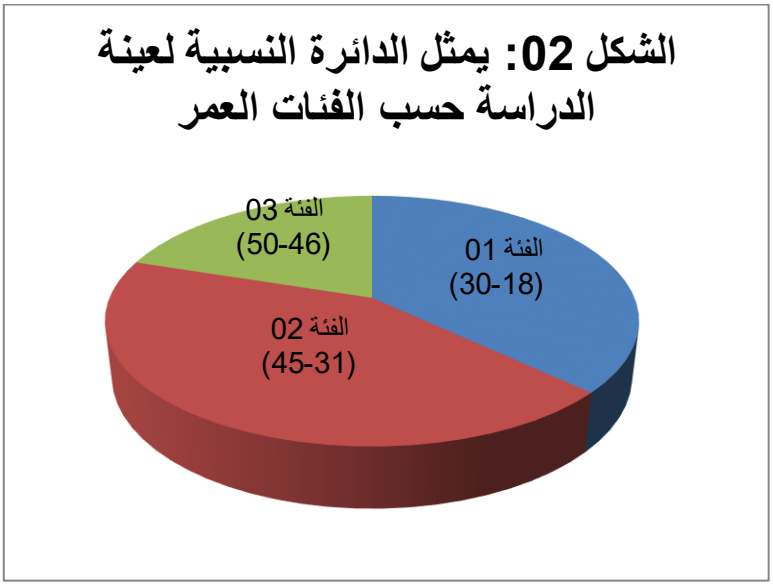
	الجنس		المجموع
	ذكر	انثي	
توزع عدد افراد العينة	35	25	60

جدول رقم 02: يوضح توزع عدد افراد العينة حسب الجنس



	الفئات العمرية			المجموع
	الفئة 01 (30 - 18)	الفئة 02 (45 -31)	الفئة 03 (50 - 46)	
توزع عدد افراد العينة	22	26	12	60

جدول رقم 03: يوضح عدد توزع افراد العينة حسب الفئات العمرية



6-حدود الدراسة:

6-1-الحدود الزمنية: نتصور انه اجريت الدراسة في الفترة المحددة بين 08 جويلية 2021 الى غاية 02 سبتمبر 2021.

6-2-الحدود المكانية: نتصور انه تم تطبيق مقياس استراتيجيات المواجهة وتصور ارتكاب حوادث المرور على مستوى مدينة المدية.

7-اداة الدراسة:

نتصور انه للقيام بالدراسة الحالية تم الاستعانة بمقياس استراتيجيات المواجهة اثناء ارتكاب حوادث المرور المصمم من قبل االباحثة.

8-وصف اداة الدراسة:

تم تصميم المقياس من قبل الباحثة، حيث تم الاعتماد على الخطوات التالية:

1- تمت دراسات مختلف المقاييس المعتمدة في قياس استراتيجيات المواجهة والمقاييس المعتمدة في قياس السلوكيات الاوقائية المؤدية لحوادث المرور و السلوكيات المسببة الحوادث المرور.

2-تم جمع جملة السلوكيات استراتيجيات المواجهة وتصنيفها الى اربعة مجموعات بالاعتماد على انواع استراتيجيات المواجهة لعالمان فولكمان ولازاروس، وجمع السلوكيات المسببة لحوادث المرور.

3-تم دمج بين هذه السلوكيات وصياغة بنود المقياس حسب موقف مروري ضاغط يصور السلوك الاستراتيجي لمواجهته.

4-تكون المقياس في الاخير من 28 بند قسم ضمن اربعة ابعاد تمثلت في:

- استراتجية المواجهة المعرفية حيث ضمت عشرة بنود،وهي البنود ذات الترقيم (28، 02، 15، 04، 05، 23، 13، 19، 09، 14)

-استراتيجية المواجهة العاطفية ضمت اربعة بنود، وهي البنود ذات الترقيم (11، 12، 03، 21،)

-استارتيجية المواجهة الهجومية ضمت سبعة بنود، وهي البنود ذات الترقيم (08، 16، 17، 26، 07، 01، 10)

-استراتيجية المواجهة التجنبية ضمت سبعة بنود، وهي البنود ذات الترقيم (22،27، 24، 25، 18، 06، 11)

يجاب عن هذه البنود ضمن ثلاثة بدائل هي:

(لاتنطبق(01)، تنطبق(02)، تنطبق تماما(03))

بحيث ادني درجة يمكن ان يحصل عليها المفحوص هي 28 ، وتدل درجة 42.5 على الحد الفاصل حول القيمة الوسطي، اي كلما ارتفعت درجات المفحوصين عن الدرجة 42.5 دلت على شدة الخاصية، اي دلت على ان لاستراتيجيات المواجهة دور اساسي في ارتكاب حوادث المرور.

يتم توزيع المقياس على سائقي السيارة لدي مدارس تعلم السياقة بشكل فردي بحيث توضع علامة (X) في المكان المناسب ضمن البدائل الثلاثة، خلال مدة اصقاها 10د.

-يتم حساب مجموع كل استراتيجة من انواع استراتيجيات المواجهة المحددة في المقياس (معرفية، عاطفية، هجومية، تجنبية).على حدى ، ثم تقارن بين نتائج انواع استراتيجيات المواجهة، والتى تظهر اكبر عدد من الاجابات تعتبر النوع المستخدم في حالة مواجهة الضغوط، كما يعتبر مجموع الاجابات عن المقياس وحسب قيمة درجة الحد الفاصل نحدد شدة الخاصية.

-يتم جمع نتائج الافراد التى تحتوى على نفس توع استراتيجة المواجهة ، نفس الجنس، والفئات العمرية ثم نقيس الفروق بينها باستعمال الاساليب الاحصائية المناسبة. **(الملحق 01)**

9-الخصائص السيكومترية لأداة الدراسة:

9-1-صدق المقياس:

يقصد بالصدق هو ان الاختبار يقيس ما اعد لقياسه. .**(صفوت فرج. 2007:265)**

نتصور في دراستنا الحالية اننا استخدمنا لصدق المقياس،صدق المحكمين، والصدق الداخلى.

9-1-1-صدق المحتوى (المحكمين):

نتصور اننا قمنا بعرض المقياس بعد الانتهاء من اعداده في صورته الاولية على مجموعة من الاساتذة المختصيين في علوم التربية وعددهم 03 اساتذة، وطلب منهم ابداء رايهم حول:

1-مدي مناسبة كل بند للخاصية المراد قياسها.

2-مدي وضوح الصياغة اللغوية.

3-ملائمة كل بند للأبعاد التي ينتمي إليه.**(نادية عاشور.2013: 74)**

ونتصور اننا بعد الاخذ برايهم وتم تعديل صياغة بعض البنود.(لم يتم توزيع الاستبيان على الاساتذة ذلك نظرا للظروف الصحية التى مرت بها البلاد في تلك الفترة والتى تمثلت في ظهور موجة ثالثة لجائحة كرونا التى ادت على اثرها الى غلق الجامعات الجزائرية).

9-1-1-الصدق الاتساق الداخلى:

نتصور انه تم تطبيق المقياس وحساب صدق الداخلى بتطبق معامل الارتباط بيرسون والفا كرونباخ.

9-2-ثبات المقياس:

"يؤكد التعريف الشائع للثبات انه يشير الى امكانية الاعتماد على اداة القياس او على استخدام الاختبار، وهذا يعني ان ثبات الاختبار هو انه يعطى نفس النتائج باستنمرار اذا ما استخدم الاختبار اكثر من مرة تحت ظروف مماثلة". **(فاطمة عوض صابر، ميرفت على خفاجة.2002 :165)**

نتصور اننا استعملنا اسلوبي التجزئة النصفية و معامل الفا كرومباخ لحساب مدي ثبات المقياس.

الفصل الخامس:
عرض وتفسير نتائج الدراسة الميدانية

1-عرض وتفسير نتائج الفرضية الاولى:

الفرضية 01: توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين انواع استراتيجيات المواجهة (المعرفية، العاطفية، الهجومية، التجنبية) لدى السائق عند ارتكاب حوادث المرور ؟

1-1-عرض نتائج الفرضية الاولى:

الجدول 04: يوضح تصور نتائج دلالة الفروق في متوسط درجات استراتيجيات المواجهة (المعرفية، العاطفية، الهجومية، التجنبية) عند ارتكاب حوادث المرور لدي سائقي السيارة

الأساليب الإحصائية	العدد	متوسط الحسابي	الانحراف المعياري	المنوال	المدى	اعلي قيمة	ادني قيمة
استراتيجيات المواجهة اثناء ارتكاب حوادث المرور	60	72.5	15.30	68	79	84	28

من خلال تحليل النتائج التصورية للجدول المدرج يتضح ان قيمة تصور المتوسط الحسابي لدي سائقي السيارة لمدينة المدية قدر ب 72.5 بانحراف معيارى تصورى 15.30 على مقياس استراتيجيات المواجهة اثناء ارتكاب حوادث المرور، وهي قيمة تجاوزة قيمة المتوسط الفرضى 42.5 الدالة على ان استراتيجيات المواجهة تؤثر في ارتكاب حوادث المرور.

الجدول05: يوضح تصور نتائج دلالة الفروق في متوسط درجات انواع استراتيجيات المواجهة (المعرفية، العاطفية، الهجومية، التجنبية) عند ارتكاب حوادث المرور.

المتغير	المجموعات	مصدر التباين	مجموع المربعات	درجة الحرية	متوسط المربعات	قيمة "ف"	قيمة المؤشر	قيمة تحليل التباين	درجة الحرية	قيمة المؤشر
استراتيجيات المواجهة	انواع استراتيجيات المواجهة	بين المجموعات	449.40	2	224.70	4.28	0.001	*2.39	232	0.035
		داخل المجموعات	1489.34	232	166.76					
المجموع			1938.74	234						

***دالة عند α = 0.05**

نتصور اننا استعملنا في دراستنا للفرضية الاولى اختبار تحليل التباين الاحادي الذي يطبق لقياس الفروق بين اكثر من مجموعتين، حيث نلاحظ من خلال الجدول اعلاه ان تصور متوسط المربعات بين المجموعات (انواع استراتيجيات المواجهة) حدد ب 449.40 وتصور متوسط المربعات داخل المجموعات كان بقيمة 1489.34، حيث قدرت قيمة تصور تحليل التباين الاحادى المدرجة 2.39 وهي قيمة دالة احصائيا عند مستوى الدلالة α = 0.05، وهذا ما يدل في تصورنا على وجود فروق في انواع استراتيجيات المواجهة (المعرفية، العاطفية، الهجومية، التجنبية) اثناء ارتكاب حوادث المرور، ومنه نقبل تصور الفرضية البديلة.

ولتحديد اتجاه الفروق بين متوسطات انواع استراتيجيات المواجهة (المعرفية، العاطفية، الهجومية، التجنبية) نتصور اننا استخدمنا اختبار L S D بين متوسطات انواع استراتيجيات المواجهة.

جدول مجموعات المقارنة					متوسط الفرق	قيمة المؤشر
انواع استراتيجيات المواجهة	العدد	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	انواع استراتيجيات المواجهة		
المعرفية	07	52	10	العاطفية	-7.02*	0.001
				الهجومية	10*	0.001
				التجنبية	- 3.28*	0.688
العاطفية	19	80.12	16.90	المعرفية	14.02*	0.001
				الهجومية	3.28-*	0.022
				التجنبية	10.74*	0.688
الهحومية	10	70.23	13.33	المعرفية	3.28*	0.688
				العاطفية	14.02*	0.001
				التجنبية	-10.74*	0.022
التجنبية	24	82.18	19.65	المعرفية	9.33*	0.688
				العاطفية	11.23*	0.001

المجموع	**60**	**72.5**	**15.30**			
				الهجومية	**14.02***	**0.022**

***دالة عند $\alpha = 0.05$**

الجدول06 : يوضح تصور نتائج اتجاه انواع استراتيجيات المواجهة (المعرفية، العاطفية، الهجومية، التجنبية) عند ارتكاب حوادث المرور

ونتصور ان النتائج التى اظهرها تحليل التباين الاحادي باستخدام اختبار L S D من خلال النتائج التصورية المدرجة في الجدول اعلاه، ان الفروق بين المتوسطات كانت لصالح استراتيجية المواجهة التجنبية ثم تليها العاطفية ثم تليها الهجومية ثم تليها المعرفية.

2-1-تفسير نتائج الفرضية الاولى:

تبين تصورات هذه الفرضية ان لاستراتيجيات المواجهة تأثير اثناء ارتكاب حوادث المرور حيث اثبتت دراسة خالدى عبد الكمال وعمار قاسمى .2018.حول "الاسباب النفسية لحوادث المرور من وجهة نظر سائقي سيارة الاجرة بباتنة" ان القلق والضغط النفسي له علاقة في حوادث المرور اي ان المواقف الضاغطة لدي الفرد سواءا كانت لحظية او طويلة المدى، داخلية او خارجية، تؤثر في سلوك سياقة السائق وتعتبر عاملا من عوامل حوادث المرور، كما ان نوعية رد الفرد المستخدم من طرف السائق له اهمية في حدوث ذلك او تجنبه.

وقد بينت دراسة هناء بوحارة 2017."دراسة اسباب ارتكاب الحوادث المرورية " ببلعباس ،ومقرن سعود مطني الرشيدى 2010 حول "انعكاسات تعديلات انظمة المرور على الحوادث من وجهة نظر العاملين في المرور والسائقين"، بالمملكة العربية السعودية، ان الاسباب النفسية والسلوكية من اهم العوامل المؤدية لارتكاب حوادث المرور، وتعتبر المواقف الضاغطة الداخلية والخارجية من مسببات للانقلابات النفسية والسلوكية للفرد وهذا ما يظهر جليا في شكل استراتيجيات للمواجهة.

وبينت دراستي كلا من راجية بن على وسامية شرفة ومفيدة بن حفيظ 2013 "الضغوط واستراتيجيات مواجهتها لدى سائقي المركبات" بباتنة،.واسماء خلاف وريمة سكيو 2019" استراتيجيات مواجهة الضغوط التالية للصدمة لدى ضحايا حوادث المرور" بسطيف، بأنه توجد توجد فروق في استراتيجيات المواجهة المستخدمة لدى سائقي المركبات ولدي ضحايا حوادث المرور تتمثل في استراتيجية المواجهة المتمركزة حول الانفعال.

كما دعمت هذه النتائج دراسة لخيرى وفاء وسعودي عبد الكريم 2013 التى تمثلت في "دور العوامل النفسية في عدم احترام السائقين لقانون المرور" بشار، والتى اسفرت على ان الانفعالات النفسية تأتي في المرتبة الثالثة في مجموع الاسباب التى تدفع السائق لعدم تطبيق قانون المرور، حيث من بين هذه الانفعالات الادراك السيئ للمخاطر والمجازفات الخطيرة، بالإضافة الى الغضب الشديد والعصبية، وتعتبر هذه السلوكيات مندرجة ضمن بعض سلوكيات استراتيجيات المواجهة العاطفية (الادراك السيئ للمواقف) واستراتيجية المواجهة الهجومية (المجازفة الخطيرة).

و حسب السلوكيات التى ادرجها كلا من لازاروس وفلكمان ضمن استبيانهما ، حددا سلوك المواجهة ضمن استراتيجية المواجهة المتمركزة حول الانفعال ضمن بعد لوم الذات، ان الفرد يدرك سلبا الموقف **(وردة سعادي.2008-2009)**، وبذلك اسلوب المواجهة العاطفية له اثر سلبي بشكل كبير وملحوظ على السلامة المرورية باعتبار ان الشخصية التى تتميز بهذا الاسلوب من المواجهة قد تنغيز في عواطفها وأحاسيسها ولا تستطيع الاتزان مروريا مما قد تكون سببا في وقوع حوادث المورار اوانها شخصا لا يستطيع التصرف بحكمة في موقف مرورى ضاغط لاحظي.

اما سلوكيات المواجهة المتمثلة في استراتيجيات المواجهة المتمركزة حول المشكل فقد يصدر الشخص تصرفا مجازفا كبيرا قد يكون خطير جدا بالإضافة الى تعبيرهم عن غضبهم **(وردة سعادي.2008-2009)**، واذا ما تحلى السائق بهذا النوع من استراتيجيات المواجهة فانه يستطيع ان يسبب حادثا مروريا سواءا كان الموقف الضاغط الذي مر به صادرا من البيئة الخارجية في شكل لحظي كخطى مرورى من قبل السائقين الاخرين، او موقف ضاغط ناتج من البئية المهنية

او العائلية كمشكل متفقم يصعب حله انيا.، وهذا ما اكدته دراسة زعابطة سرين هاجر.2013. حول "الاساليب المعرفية المؤثرة على سلوك السائق التفاؤل غير الواقعي "سيدي بلعباس، التى اظهرت وجود علاقة سلبية دالة احصائيا بين التفاؤل غير الواقعي وسلوك السياقة الامن ، ويندرج شعور التفاعل غير الواقعي ضمن استراتيجيات المواجهة الهجومية التى تتميز بالاندفاعية في كثير من الاحيان، ولكن لا نجزم بان استراتيجية المواجهة الهجومية سلبية من حيث ارتكاب حوادث المرور فقد تكون ايجابية لتجنب الكثير من الاصطدامات اثناء السياقة.

واظهر محمد السيد منصور 2009.العوامل المسهمة في وقوع حوادث المرور كدالة لبعض متغيرات الشخصية "البحرين.بينت انه توجد علاقة ارتباطية بين بعض العوامل المسهمة في وقوع حوادث المرور (الحالة الصحة، الاجهاد النفسي، تشتت الاتباه، السرعة في الاداء) وبعض متغيرات الشخصية (العدوانية، سرعة الغضب) مما يزيد من احتمال اهمية متغيرات الشخصية السابقة في امكانية التنبؤ بالوقوع في حوادث المرور لدي افراد العينة.

اما فيما يخص استراتيجية المواجة التجنبية والتى حددها لازاروس وفولكما ضمن بعد الهروب في نوع استراتيجية المواجهة المتمركزة حول الانفعال، فقد اظهرت تميزها بنوع من الضعف الملاحظ في شكل التمني بتغير الموقف، تجنب الاخرين، لوم الاخرين، ..الخ **(وردة سعادي.2008-2009)**، هذه السلوكيات وهذا النوع من المواجهة ظهرت لدي الاشخاص يعانون نوعا من الضعف سواءا نتيجة اعاقة جسمية او مرض عضوى او نفسي معين حسب ما دعمته الدراسات السابقة التى تمثلت في دراسة كل من: شفيق ساعد مصدر الضبط الصحي واستراتيجيات مواجهة الضغوط لدى المرضى المصابين بامراض سيكوسوماتية" استراتيجيات المواجهة الاكثر استعمالا لدى المرضى المصابين بالأمراض السيكوسوماتية هي استراتيجيتى الانسحاب السلوكي، دراسة عبد الناصر عبد الرحيم فخرو 2016 "اساليب مواجهة الضغوط وعلاقتها بالامن النفسي لدى عينة من طلاب المرحلة المتوسطة والثانوية ذوى الاعاقة البصرية بدولة الكويت" توجد فروق في استراتيجيات المواجهة تعزى لاستراتيجية المواجهة المتمركزة حول الانفعال.

وفيما يخص استراتيجية المواجهة المعرفية التى تندرج ضمن استراتيجية المواجهة المتمركزة على المشكل والتى تتمثل في بعد التخطيط لحل المشكل حسب استبيان لازاروس وفلكمان، التى تظهر سلوكيات تركيز على الخطوة التالية، تحليل المشكلة، وضع مخطط، معرفة كيفية التصرف....الخ **(وردة سعادي.2008-2009)**، فلأفراد المتميزين بهذا النوع من استراتيجية المواجهة يتغلب عليهم المنطق والفقكر العقلاني وبذلك نجدهم اكثر اتزانا عند سياقتهم، واكثر مرونة في سلوكهم القيادي المتجنب لحوادث المرور سواء المفاجئة الطارئة (موقف ضاغط انيى و لحظي)، او لمواقف الحياة اليومية البيئية الخاصة او المهنية الضاغطة، هذا ما اكدته دراسة ناجي محمود النواب واسماء عبد المجيد ولى الصالحى 2016 استراتيجيات المواجهة لدى طلبة الجامعة بغداد، توجد فروق في استراتيجيات المواجهة المستخدمة من قبل الطلبة تعزى لاستراتيجية المواجهة المتمركزة حول المشكل،وما اظهرته دراسة حيث بينت ان الطلاب الجامعيين يتميزون بهذا النوع من استراتيجيات المواجهة ويرجع اكتسابهم لهذا النوع للخبرة التى اكتسبوها طوال مسارهم الدراسي من خلال المواقف الضاغطة اليومية ، بالإضافة الى الرصيد العلمي المنطقي المكتسب.

وما تطرقنا اليه دعمته دراسة قريشي فيصل ورزوقي رشيد 2013 " اساليب المواجهة وعلاقتها بسلوك السياقة الخطرة لدى السائقي" بسطيف، التى بينت وجود علاقة ايجابية بين استراتيجيات المواجهة وسلوك السياقة الخطرة ما عدا استراتيجية المواجهة التجنبية فهي سلبية، في كون لاستراتيجيات المواجهة علاقة بتصور ارتكاب حوادث المرور مع وجود فروق في انواع هذه الاستراتيجيات (المعرفية، العاطفية، الهجومية، التجنبي)

وبذلك نجد ان انواع استراتيجيات المواجهة تتدخل بشكل مباشر في ارتكاب حوادث المرور مع وجود فروق نسبية بين انواعها.

2-عرض وتفسير نتائج الفرضية الثانية:

الفرضية 02: توجد فروق ذات دلالة احصائية بين استراتيجيات المواجهة (المعرفية، العاطفية، الهجومية، التجنبية) لدى سائقي السيارة عند ارتكاب حادث المرور يعزى لمتغير الجنس؟

2-1-عرض نتائج الفرضية الثانية:

الجدول07: يوضح تصور نتائج دلالة الفورق في متوسط درجات استراتيجيات المواجهة عند ارتكاب حوادث المرور يعزى لمتغير الجنس

الجنس	المتغير	العدد		المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	قيمة"ت" المحسوبة	درجة الحرية	قيمة المؤشر
ذكر	ا.م.معرفية	10	25	70.5	10.23	*2.192	233	0.063
	ا.م.العاطفية	4						
	ا.م.الهجومية	8						
	ا.م.التجنبية	3						
انثي	ا.م.معرفية	6	35	75	15.56			
	ا.م.العاطفية	12						
	ا.م.الهجومية	7						
	.م.التجنبية	10						

***دالة عند α = 0.05**

نتصور اننا استعملنا في دراستنا للفرضية الثانية اختبار "ت" للفروق الذي يطبق لقياس الفروق بين مجموعتين، حيث يبن الجدول ان نتائج التصور للفروق الملاحظة بين المتوسط الحسابي في استراتيجيات المواجهة بالنسبة للذكور قدرت ب 70.5 اما للاناث فكانت 75، وقد تصورنا ان قيمة اختبار "ت" تمثلت فى 2.192 وهي قيمة دالة احصائيا عند مستوى الدلالة α = 0.05 والذي نتصور انه يدل على وجود فروق في استراتيجيات المواجهة (المعرفية، العاطفية، الهجومية، التجنبية) عند ارتكاب حوادث المرور يعزى لمتغير الجنس، لصالح الاناث المستخدمة لاستراتيجيات المواجهة العاطفية والتجنبية، ومنه نقبل الفرضية المقترحة.

2-2-تفسير نتائج الفرضية الثانية:

بينت تصورات نتائج الفرضية الثانية على وجود فروق بين الجنسين في استراتيجيات المواجهة عند ارتكاب حوادث المرور، وهذا ما وافق نتائج دراسة كلا من : راجية بن على وسامية شرفة ومفيدة بن حفيظ 2013 " الضغوط واستراتيجيات مواجهتها لدى سائقي المركبات" بباتنة، التى توصلت الى ان الفروق المتوصل اليها كانت تتمثل في استخدام الاناث لاستراتيجيات المواجهة المتمركزة حول الانفعال اكثر من الذكور اما الذكور فتستخدم استراتيجية المواجهة المتمركزة حول المشكل.

كما نجد ان نتائج الفرضية وافقتها نتائج الدراسة العربية المتمثلة في ناجي محمود النواب وأسماء عبد المجيد ولى الصالحي 2016 استراتيجيات المواجهة لدى طلبية الجامعة بغداد، توجد فروق في استراتيجيات المواجهة المستخدمة يعزى لمتغير الجنس وذلك ان استراتيجية المواجهة المتمركزة حول الانفعال اكثر استخداما لدى الطالبات.

غير ان بعض الدراسات المحلية وحتي العربية، نصت بعدم وجود فروق في استراتيجيات المواجهة بين الجنسين كدراسة كلا من: سعداوى مريم 2010 علاقة الذكاء الانفعالى باستراتيجيات مواجهة الضغوط النفسية لدى تلاميذ السنة الثانية ثانوى" ، ودراسة -شفيق ساعد مصدر الضبط الصحي واستراتيجيات مواجهة الضغوط لدى المرضي المصابين بامراض سيكوسوملتية"، ودراسة غارى 2014 " استراتيجيات التعامل مع الضغوط النفسية وعلاقتها باساليب المعاملة الوالدية عند اليافعين في مدارس الثانوية بسوريا"، عبد الناصر عبد الرحيم فخرو 2016" اساليب مواجهة الضغوط وعلاقتها بالامن النفسي لدى عينة من طلاب المرحلة المتوسطة والثانوية ذوى الاعاقة البصرية بدولة الكويت".

وتفسر تصورات نتائج هذه الفرضية في كون سلوكيات المحددة لنوع استراتيجيات المواجهة اسقطت ضمن مواقف ضاغطة مؤثرة على سلوك القيادة، وهذا ما اظهر الفرق بين الجنسين من خلال الاستناد الى الطبيعة الفطرية للجنسين والتى تتمثل في ميول جنس الاناث الى الجانب العاطفي والتجنبي في حل مشكلات الحياة على غرار الجنس الذكرى المتميز بالطبيعة المنطقية والعقلانية وهي ما تميز سلوكيات استراتيجيات المواجهة المعرفية والهجومية، غير اننا لا نجزم

بالإطلاق على استعمال الاناث لاستراتيجيات المواجهة التجنبية والعاطفية ذلك نظرا للتوفيقات الاجتماعية الملاحظة في الحياة اليومية حاليا للمرأة، والتى تكسبها نوعا من التفكير المنطقي.

ورغم عدم حصولنا على دراسات تثبت وجود فروق في وقوع حوادث المرور مرجحة لعامل الذكور اكثر من الاناث او العكس ، إلا اننا قد نفسر زيادة ارتكاب حوادث المرور لصالح الذكور بارجاعها للطبيعة الفطرية لهم (الاندفاعية والهجومية) ولكن بارجاعها لنوع استراتيجيات المواجهة المستخدمة فاننا نرجح ان الاناث اكثر اعاقة لحركة المرور التى قد تصبح سببا في حوادث المرور ، فاذا ما علالجنا موقفا ضاغطا يمر به كلا الجنسين خلال الحياة اليومية الاعتيادية نجد انه من المرجح لجنس الاناث الوقوع في حوادث المرور اكثر من الذكور وذلك حسب ما ذكر مسبقا لاكتسابهم لاستراتيجية المواجهة التى قد تؤثر احيانا في السيرورة المرورية.

3-عرض وتفسير نتائج الفرضية الثالثة:

الفرضية 03: توجد فروق ذات دلالة احصائية بين استراتيجيات المواجهة (المعرفية، العاطفية، الهجومية، التجنبية) لدى سائقى السيارة عند ارتكاب حادث المرور يعزى لمتغير الفئة العمرية ((18-30)و(31-45)و(46-50)

3-1-عرض نتائج الفرضية الثالثة:

الجدول 08: يوضح تصور نتائج دلالة الفروق في متوسط درجات استراتيجيات المواجهة عند ارتكاب حوادث المرور يعزى لمتغير العمر

المتغير	المجموعات	مصدر التباين	مجموع المربعات	درجة الحرية	متوسط المربعات	قيمة "ف"	قيمة المؤشر	قيمة تحليل التباين	درجة الحرية	قيمة المؤشر
استراتيجيات المواجهة	الفئات العمرية	بين المجموعات	588.20	2	352.25	*7.45	0.001	*3.39	232	0.035
		داخل المجموعات	1560.36	232	689.23					
المجموع			2148.56	234						

***دالة عند α = 0.05**

نتصور اننا استعملنا في دراستنا للفرضية الثالثة اختبار تحليل التباين الاحادي الذي يطبق لقياس الفروق بين اكثر من مجموعتين، والذي نتصور ان نتائجه من خلال الجدول الموضوع ان تصور متوسط المربعات بين المجموعات قدرت ب 588.20 ومتوسط المربعات داخل المجموعات قدرت ب1560.36، وهذا يدل على وجود فروق في استراتيجيات المواجهة (المعرفية، العاطفية، الهجومية، التجنبية) عند ارتكاب حوادث المرور يعزى لمتغير العمر ((18 – 30) و (31- 45) و(45 – 50))، حيث بين تصور اختبار تحليل التباين الاحادي ان قيمته هي 3.39 وهي قيمة دالة احصائيا عند مستوى الدلالة α =0.05، ومنه نقول نقبل الفرضية البديلة.

ولتحديد اتجاه الفروق بين متوسطات ا استراتيجيات المواجهة (المعرفية، العاطفية، الهجومية، التجنبية) عند ارتكاب حوادث المرور حسب العمر نتصور اننا استخدمنا اختبار L S D بين متوسطات الفئات العمرية.

جدول مجموعات المقارنة					متوسط الفرق	قيمة المؤشر
الفئات	العدد	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	الفئات		
الفئة الاولى (18 – 30)	22	81.26	17.23	الفئة الثانية (31- 45)	*13.25	0.001
				الفئة الثالثة (45 – 50)	*4.23	0.022
الفئة الثانية (31- 45)	26	72.25	14.56	الفئة الاولى (18 – 30)	*12.32	0.688
				الفئة الثالثة (45 – 50)	*13.25	0.002
الفئة الثالثة (45 – 50)	12	60.23	11.69	الفئة الاولى (18 – 30)	*4.23	0.688
				السنة الثانية (31- 45)	*12.32	0.001
المجموع	60	72.5	15.30			

***دالة عند α = 0.05**

الجدول 09: يوضح تصور نتائج اتجاه استراتيجيات المواجهة عند ارتكاب حوادث المرور لدى سائقي السيارة يعزى لمتغير العمر

ونتصور ان النتائج التى اظهرها تحليل التباين الاحادي باستخدام اختبار L S D ، اظهرت ان الفروق بين المتوسطات كانت لصالح الفئة العمرية الاولى (18 – 30) ثم الفئة الثانية (31- 45) ثم الفئة الثالثة (45 – 50).

2-3-تفسير نتائج الفرضية الثالثة:

اظهرت تصورات نتائج الفرضية وجود فروق في استراتيجيات المواجهة (المعرفية، العاطفية، الهجومية، التجنبية) عند ارتكاب حوادث المرور يعزى لمتغير العمر، وهذ ما وافق دراسة كلا من شفيق ساعد.2018-2019. مصدر الضبط الصحي واستراتيجيات مواجهة الضغوط لدى المرضي المصابين بامراض سيكوسوماتية، وقريشي فيصل ورزقي رشيد 2013،"اساليب المواجهة وعلاقتها بسلوك السياقة الخطرة لدى السائقين" سطيف، عدم وجود فروق يعزى لمتغير الجنس في اساليب الموجهة.

إلا ان دراسة اسماء خلاف وريمة سكيو 2019" استراتيجيات مواجهة الضغوط التالية للصدمة لدى ضحايا حوادث المرور" بسطيف، خالفت ما تصورناه في الفرضية حيث نصت على وجد فروق في استراتيجيات المواجهة المستخدمة لدى ضحايا حوادث المرور يعزى لمتغير السن.

نفسر تصور نتائج الفرضية في كون ان عامل السن يخضع لعامل الخبرة المكتسبة من خلال التعلم الذي يحدث نتيجة التفاعلات اليومية مع الظروف المختلفة المؤدية لظهور مواقف ضاغطة، لذلك نجد ان الافراد الاكبر سنا يتميزون بعقلانية اكثر واتزان في تصرفاتهم تميل الى الحكمة والتخطيط، ومنه يمكن ترجيح اكتسابهم استراتيجية المواجهة المعرفية اكثر من باقي انواع الاستراتيجيات والتى تكون اقل عرضة ومعرضة لحوادث المرور، ويمكن تقدير عمر هذه الفئة حسب تصور الدراسة في حصرها ما بين (50-46 سنة)، حيث اظهرت دراسة عبد الله الضريبي 2010" اساليب مواجهة الضغوط النفسية المهنية وعلاقتها ببعض المتغيرات لدى العاملين في مصنع زجاج بسوريا" ان هذه العينة تستخدم الاساليب الايجابية اكثر من الاساليب السلبية، وان هذه الفئة تكون من الفئة العمرية الناضجة التى تكتسب خبرة اكثر من 10 سنوات، هذا ما يظهر ان عامل الخبرة اساسي في تحديد نوع استراتيجيات المواجهة .

اما الفئة الشبابية والتى تتراوح بين (18 -30 سنة) فتعتبر الفئة الاكثر حماسة وعاطفية واندفاعا للحياة وللمواقف الحياتية، وبالتالى يمكن ترجيح اكتسابها لأنواع استراتيجيات المواجهة الهجومية والعاطفية، والتى قد تكون في كثير من الاحيان سببا رئيسيا واساسيا في وقوع حوادث المرور، وهذا ما هو ملاحظ على ارض الواقع الذي يتمثل في تضرر الشباب من حوادث المرور، وتشكيلهم للنسبة العالية المتسببة في ذلك.

وتعتبر الفئة الوسطي (45-30سنة) فئة اكثر نضجا من الفئة السابقة واقل خبرة من فئة المراحل الاحقة، وبالتالى قد نجد مجموعة من الاستراتيجيات المستخدمة من قبل هذه الفئة ولكن يرجح ان تلجا الى اعتماد اسلوب التجنب ذلك للتريث في التعامل مع المواقف الحياتية، غير انها لا تعتبر سمة في استراتيجيات المواجهة المستخدمة بشكل دائم وملحوظ، الا اننا نقول ان اكتسابهم سمة التريث يجعلهم اقل عرضة لحوادث المرور.

الاستنتاج:

بعد تحديد فرضيات الدراسة وتصور عرضها وتفسيرها توصلنا الى ما يلى:

- بالنسبة للفرضية الاولى: توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين انواع استراتيجيات المواجهة (المعرفية، العاطفية، الهجومية، التجنبية) لدى السائقى السيارة عند ارتكاب حوادث المرور.، حيث اظهر اتجاه الفروق بين المتوسطات انه كانت لصالح استراتيجية المواجهة التجنبية، ثم تليها العاطفية، ثم تليها الهجومية، ثم تليها المعرفية.

- بالنسبة للفرضية الثانية: توجد فروق ذات دلالة احصائية بين استراتيجيات المواجهة (المعرفية، العاطفية، الهجومية، التجنبية) لدى سائقى السيارة عند ارتكاب حادث المرور يعزى لمتغير الجنس (ذكر، انثي)، لصالح الاناث التى تستعمل استراتيجيات المواجهة التجنبية والعاطفية.

- بالنسبة للفرضية الثالثة: توجد فروق ذات دلالة احصائية بين استراتيجيات المواجهة (المعرفية، العاطفية، الهجومية، التجنبية) لدى سائقى السيارة عند ارتكاب حادث المرور يعزى لمتغير الفئة العمرية ((30-18)و(45-31)و(50-46)، حيث اظهراتجاه الفروق بين المتوسطات انه كانت لصالح الفئة العمرية الاولى (18 – 30) ثم الفئة الثانية (31- 45) ثم الفئة الثالثة (45 – 50).

خاتمة

تم اختيار موضوع الدراسة للضرورة التى فرضتها الظروف المتعرض اليها الطريق المرورى الجزائرى من تزايد ملحوظ في حوادث المرور، وقد تناولت في شكل تصور اولى لاستراتيجيات المواجهة (المعرفية، العاطفية، الهجومية، التجنبية) اثناء ارتكاب حوادث المرور لدى سائقي السيارة، حيث تم اقتراح نتائج تصورية ومحاولة تفسيرها وفق معطيات الدراسات السابقة ووفق ما هو ملاحظ على ارض الواقع.

فحدد خلالها ثلاثة فرضيات تناولت الفروق بين انواع استراتيجيات المواجهة ، الجنس، العمر، لإبراز اهمية استراتيجيات المواجهة في ارتكاب حوادث المرور مع تحديد اكثر الانواع المتسببة في ذلك اثناء التعرض لموقف مرورى ضاغط اني (لحظي) ، او اثناء تعرض السائق الى موقف ضاغط طويل المدة يعود سببه للظروف المحيطية له (مهنية، عائلية....الخ).

حيث تتكون عملية السياقة من عوامل اساسية تتحدد في العامل الفيزيولوجي والعامل السيكولوجي، ويعتبر العامل الاخير من اهم العوامل المتدخلة في حوادث المرور، لذلك وجب دراسته بشكل تفصيلي وتجزيئي كلا على حدي، حيث اظهرت الدراسة التصورية لجزء من هذا الجانب ان استراتيجيات المواجهة تتدخل بشكل كبير في ارتكاب حوادث المرور وذلك باختلاف انواعها، ومن هذا المنطلق وجب وضع بنية اولية لبرنامج علاجي وارشادي متزامن مع فترات التدريب على السياقة كتكوين في المجال النفسي للسائق قصد التقليل من حوادث المرور.

الاقتراحات

استنادا لتصور نتائج الدراسة يمكن تقديم بعض المقترحات المتمثلة في:

1-ضرورة القيام بدراسات مكثفة عن شخصية السائق.

2-القيام بدراسة حول صعوبات التعلم ومدي تأثيرها في وقوع حوادث المرور.

3-بناء برنامج ارشادي يعالج السلوكيات المؤدية لحوادث المرور.

4-بناء برنامج علاجي للسائقين مرتكبي حوادث المرور لمعالجة اسباب تكرارهم للحوادث .

5-بناء برنامج ارشادي للأشخاص المتقدمين لحيازة رخصة السياقة تعالج الجانب النفسي من خلال معالجة اسلوب مواجهة الضغوطات ويكون من خلال دراسة مكامن الخلل في شخصيتهم.

6-دراسة الجوانب المعرفية والقدرات العقلية لدي عينة من السائقين ذوى التعرض المستمر للحوادث المرورية.

7-تكثيف الحملات التحسيسية بخطورة السلوكيات التهورية ومدى تسببها في وقوع حوادث المرور.

8-ضرورة تناول الحملات التحسيسية للجانب النفسي للسائق وإظهار مدى تأثيره على سلوك السياقة.

9-تقديم دورات تدريبية حول سياقة المركبات لدى تلاميذ الثانوى تدرج كيفية مواجهة المواقف الحرجة اثناء السياقة.

10- ادراج قانون المرور في برنامج التربية المدنية لتلاميذ المستوى الابتدائي في شكل تطبيقي ضمن حصة الرياضة وذلك لمراعاة خصائص الفئة العمرية وقصد تربية ثقافة مرورية سليمة بطرق عملية.

11-ضرورة اشترك المختصين النفسانيين في عملية التدريب على السياقة.

12-ضرورة تطبيق برنامج علاجي لتعديل استراتيجيات المواجهة لدى السائقين.

قائمة المراجع

المعاجم والقواميس:

1-حسن شحاتة واخرون.2003. معجم المصطلحات التربوية والنفسية.الدار المصرية اللبنانية .بيروت.

2-مجمع اللغة العربية.2004.معجم الوسيط .ط04. مكتبة الشروق الدولية.مصر.

3-محمد صديق المنشاوى.2004.معجم التعريفات. دار الفضيلة. القاهرة.

الكتب:

1- احمد عزت راجح.1968.اصول علم النفس.ط07.دار الكاتب العربي للطباعة والنشر.القاهرة.

2-ابراهيم ابراش.2008.المنهج العلمي وتطبيقاته في العلوم الاجتماعية.دار الشروق.عمان.

3-حسن مصطفي عبد المعطى. 2006.ضغوط الحياة واساليب مواجهتها.مكتبة زهراء الشرق.القاهرة.

4-صفوت فرج. 2007.القياس النفسي.مكتبة الانجلو المصرية.القاهرة

5-عباس محمود عوض.1999.علم النفس الاحصائي.دار المعرفة الجامعية.

6-فيصل عباس .1990.اساليب دراسة الشخصية التكنيكات الاسقاطية.دار المفكر اللبناني.بيروت.

7-عبير محمد جمعة الغبور.2015.فاعلية استراتيجيات المواجهة في خفض مستوى الاكتئاب لدي المراهقين ذوى صعوبات التعلم.المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم.القاهرة.

8-عبد الرحمان محمد العيسوى.موسوعة كتب علم النفس الحديث –سيكولوجية العمل والعمال- .دار الراتب الجامعية. لبنان.

9-ماجدة بهاء الدين السيد.2008. الضغط النفسي ومشكلاته وأثره على الصحة النفسية.دار صفاء للنشر والتوزيع. عمان.

10-مأمون صالح.2011.الشخصية بناؤها، تكوينها، أنماطها، إضطرابها.دار أسامة للنشر والتوزيع.عمان.-طلعت منصور وآخرون.2003. اسس علم النفس العام.مكتبة الانجلو المصرية.المصر.

المقالات والمجلات و الملتقيات:

1-اسماء خلاف وريمة سيكو.2019.استراتيجيات مواجهة الضغوط التالية للصدمة لدى ضحايا حوادث المرور-دراسة ميدانية على عينة من الضحايا في ولاية باتنة-مجلة الدراسات النفسية والتربوية.المجلد 12 . عدد01 . فيفري.

2-الطيب بوحالة ولیندة اوتيسي.2019. نظام رخصة السياقة باالنقاط.مجلة الباحث للدرايسات الاكاديمية.المجلد 06.العدد 03.ص ص:287-303.

3-برزوان حسيبة.2016. فعالية استراتيجيات المواجهة في تسيير الضغط النفسي.مجلة العلوم الانسانية والاجتماعية. العدد 24 جوان.جامعة الجزائر.

4-بلخيرى وفاء وسعودى عبد الكريم .2013.دور العوامل النفسية في عدم احترام السائقين لقانون المرور .ببشار. . الملتقي الوطني الاول حول "حوادث المرور بين مستعملى الطريق وتنظيم المرور" يومي 25/24 افريل. جامعة الحاج لخضر .باتنة. الجزائر.

5-بن خالد عبد الكريم.2017.المقاربات النسقية المفسرة لحوادث العمل ضمن المنظمات المهنية.مجلة العلوم الانسانية والاجتماعية.العدد 31 ديسمبر.جامعة الجزائر.

6-جلال العاطى ربي.2018.استراتيجيات مواجهة الاحتراق النفسي لدى المدرس. المجلة العربية للعلوم النفسية.الاصدار 06.

7-جمال بلبكاي ومحمد نور الدين بوطي.2013.سيكولوجية السائق وحوادث المرور.مجلة الحكمة للدراسات التربوية والنفسية. المجلد01.العدد 02.جوان. جامعة سعد دحلب البليدة.الجزائر.

8-خالدي عبد الكامل وعمار قاسمي.2018.الاسباب النفسية لحوادث المرور-وجهة نظر سائقي سيارات الاجرة-.مجلة البدر المجلد 10 العدد02. جامعة باتنة .الجزائر.

9-راجية بن على وسامية شرفة ومفيدة بن حفيظ.2013.الضغوط واستراتيجيات مواجهتها لدى سائقي المركبات باتنة. الملتقي الوطني الاول حول "حوادث المرور بين مستعملى الطريق وتنظيم المرور" يومي 25/24 افريل. جامعة الحاج لخضر .باتنة. الجزائر.

10-زعابطة سرين هاجر.2013.الاساليب المعرفية المؤثرة على سلوك السائق التفاؤل غير الواقعي –نموذجا- سيدى بلعباس. . الملتقي الوطني الاول حول "حوادث المرور بين مستعملى الطريق وتنظيم المرور" يومي 25/24 افريل. جامعة الحاج لخضر .باتنة. الجزائر

11-سامية شينار.2019.السياقة التهورية وحوادث المرور: قراءة في الأسباب النفسية.مجلة الباحث للدراسات الأكاديمية المجلد 06.العدد 03. ص ص:50-61 .جامعة باتنة 01.الجزائر.

12-سعد الدين بوطبال.2014.القيادة الزقائية للسيارات: مقاربة ارغنومية.فعاليات الملتقي الدولى الثاني حول: تطبيق الارغنوميا بالدول السائرة في طريق النمو. الجزء 01 .28-29 ماي.الجزائر.

13-سلاف مشرى.2016.الضغط النفسي في المجال المدرسي: المفهوم والمصادر واستراتيجيات المواجهة. مجلة كلية التربية الاساسية للعلوم التربوية والانسانية. تشرين الاول.العدد 29. جامعة بابل.

14-شداني عمر ولحسن بوعبد الله.2017. علاقة استراتيجيات مواجهة الضغوط النفسية بابعاد جودة الحياة المهنية لدى معلمى المرحلة الابتدائية.مجلة وحدة البحث في تنمية وادارة الموارد البشرية المجلد 08 العدد 02 ديسمبر.

15-صبيحة نعمة ضهد.2015.دراسة استطلاعية حول ظاهرة الحوادث المرورية في محافظة ذي قار-الاسباب والحلول-.مجلة كلية التربية الاساسية للعلوم التربوية والانسانية.. العدد 20. نيسان. جامعة بابل.

16-عاقلي فضيلة.2017.دور الرقابة المرورية في التقليل من حوادث المرور. حوليات جامعة قالمة للعلوم الاجتماعية والانسانية.العدد 22 ديسمبر.

17-عبد الله الضريبي.2010.اساليب مواجهة الضغوط النفسية المهنية وعلاقتها ببعض المتغيرات.مجلة جامعة دمشق. المجلد 26.العدد 04.جامعة دمشق.

18-عبد الناصر عبد الرحيم فخرو.2016.اساليب مواجهة الضغوط وعلاقتها بالامن النفسي لدى عينة من طلاب المرحلة المتوسطة والثانوية ذوى الاعاقة البصرية بدولة الكويت.مجلة جامعة الشارقة.دورية علمية محكمة للعلوم الانسانية والاجتماعية.المجلد 14.العدد 01.يونيو. جامعة الشارقة.الامرات.

19-عيشة علة.2019. دور الوسائل الاعلامية في تشكيل الوعي المروري والتقليل من الحوادث من وجهة نظر الشباب .مجلة الدراسات الاعلامية-المركز الديمقراطي العربي- العدد08. اغسطس / آب.برلين.امانيا.

20-على بن معجب الشهراني.2017.ثقافة السلامة المرورية بالمرحلة الثانوية بالمملكة العربية السعودية.مجلة كلية التربية .العدد (174 الجزء 02) يوليو .جامعة الازهر.

21-قرشي فيصل ورزقي رشيد.2013. اساليب المواجه وعلاقتها بسلوك السياقة الخطرة لدى السائقين.سطيف. . الملتقي الوطني الاول حول "حوادث المرور بين مستعملى الطريق وتنظيم المرور" يومي 25/24 افريل. جامعة الحاج لخضر .باتنة. الجزائر

22-لعريط بشير.2013.دراسة نفسية لاسباب ارتكاب الحوادث المرورية. الملتقي الوطني الاول حول "حوادث المرور بين مستعملى الطريق وتنظيم المرور" يومي 25/24 افريل. جامعة الحاج لخضر .باتنة. الجزائر.8

23-مجلة كلية التربية.2016 . استراتيجيات المواجهة وعلاقتها بالقلق الاجتماعي والتحصيل الدراسي لدى طلاب المرحلة الثانوية بالكويت.جامعة الازهر.العدد (169 الجزء 03) يوليو.

24-محمد ظاهر وشعبان بالقاسمي.2013.دور المدرسة في التوعية المرورية. الملتقي الوطني الاول حول "حوادث المرور بين مستعملى الطريق وتنظيم المرور" يومي 25/24 افريل. جامعة الحاج لخضر .باتنة. الجزائر.

25-محمد السيد منصور.2009.العوامل المسهمة في الوقوع في حوادث المرور كدالة لبعض متغيرات الشخصية.مجلة العلوم التربوية والنفسية. المجلد 10.العدد 02 يونيو.جامعة البحرين.

26-مقاوسي كريمة ومشاشو قرمية.2013.ادارة السرعة وحوادث المرور دراسة فارقية بين المسرعين وغير مسرعين من المراهقين. الملتقي الوطني الاول حول "حوادث المرور بين مستعملى الطريق وتنظيم المرور" يومي 25/24 افريل. جامعة الحاج لخضر .باتنة. الجزائر.

27-ناجي محمود النواب وأسماء عبد المجيد.2016.استراتيجيات المواجهة لدى طلبة الجامعة.الجامعة المستنصرية –مجلة كلية التربية.العدد 06.

30-هناء بوحارة.2017.دراسة لأسباب ارتكاب الحوادث المرورية - دراسة ميدانية من وجهة نظر سائقي سيارات الاجرة -.مجلة دراسات وأبحاث المجلة العربية في العلوم الإنسانية والاجتماعية.العدد 27 جوان السنة التاسعة.جامعة جيلالي اليابس.سيدي بلعباس.

المذكرات:

1- اميمة مغزى بخوش.2018-2019.استراتيجيات مواجهة الزوجة العاملة لمواقف الحياة الضاغطة .اطروحة مكملة لنيل شهادة الدكتوراه علم النفس العيادي.جامعة محمد خضير.بسكرة.

2- بوعيشة فتيحة.2012.اثر السلوك نمط أ والتفاؤل غير الواقعي وسلوك المخاطرة على ارتكاب الحوادث المرورية.مذكرة ماجستير تخصص علم النفس العيادي.جامعة سعد دحلب.البليدة.

3-جدو عبد الحفيظ.2013-2014.استراتيجيات مواجهة الضغوط النفسية لدى المراهقين ذوى صعوبات التعلم. مذكرة مكملة لنيل شهادة الماجستير في علم النفس العيادي.جامعة سطيف 02.

4-درقاوى عائشة.2010-2011.دراسة قياسية لحوادث المرور في الجزائر تطبيق منهجية (BOX-JENKINS) (1970 - 2009).مذكرة لنيل شهادة الماجستير في علوم التسيير.

5-سعداوى مريم.2009-2010.علاقة الذكاء الانفعالى باستراتيجيات مواجهة الضغوط النفسية لدى تلاميذ السنة الثالثة ثانوى.مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في علم النفس المدرسي.جامعة بوزريعة.

6-شويطر خيرة.2016-2017.استراتيجيات مواجهة الضغوط النفسية لدى الامهات على ضوء متغيري الصلابة النفسية والمساندة الاجتماعية-دراسة ميدانية على عينة من ولاية وهران- مذكرة لنيل شهادة الدكتوراه في علوم التربية. جامعة وهران 02.

7-شفيق ساعد.2018-2019. مصدر الضبط الصحي واستراتيجيات مواجهة الضغوط لدى المرضي المصابين بامراض سيكوسوماتية.اطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في علم النفس.جامعة محمد خيضر بسكرة.

8-فيزة غازى العبد لله.2014.استراتيجيات التعامل مع الضغوط النفسية وعلاقتها باساليب المعاملة الوالدية عند اليافعين في مدارس مدينة دمشق الثانوية. اطروحة مقدمة لنيل درجة الدكتوراه في الارشاد النفسي.جامعة دمشق.

9-فاطمة حساني .2014-2015.استراتيجيات مواجهة الضغوط النفسية وعلاقتها بجودة الحياة لدى المراهقين المتمدرسين-دراسة ميدانية على بعض المتوسطات بولاية الوادي- مذكرة لنيل شهادة الماجستير في علم النفس العيادي. جامعة قاصدي مرباح ورقلة.

10-مقرن سعود مطني الرشيدي.2010.انعكاسات انظمة المرور على الحوادث من وجهة نظر العاملين في المرور والسائقين. رسالة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في علم الاجتماع تخصص علم الجريمة. جامعة مؤتة.

11-نايت مرزوق غنية.2012-2013. سلوك السائقين اللاوقائية وعلاقتها بحوادث المرور.مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في علم النفس .جامعة الجزائر.

12-نادية عاشور.-2013-2014.العجز المتعلم وعلاقته بالرسوب الدراسي.مذكرة لنيل شهادة ماجستير في علم النفس. جامعة قاصدي مرباح .ورقلة.الجزائر.

13-وليدة مرازقة.2008-2009.مركز ضبط الالم وعلاقته باستراتيجيات المواجهة لدى مرضى السرطان.مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في علم النفس الصحة.جامعة الحاج لخضر.باتنة.

14-وردة سعادي.2008-2009. سرطان الثدي لدى النساء وعلاقته بالتوافق النفسي الاجتماعي واستراتيجيات المقاومة. مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في علم النفس العيادى. جامعة الجزائر.

15-والي وداد.2014-2015.استراتيجيات مواجهة الضغوط لدى المراهقين الجانحين ذكور واناث.مذكرة لنيل شهادة الماجستير في علم النفس العيادي.جامعة وهران 02.

المواقع الالكترونية:

1-المكتبة القانونية الجزائرية.04 يونيو 2020. الجريدة الرسمية الجزائرية .قانون المرور

https://law-dz.net

2-موقع اذاعة الجزائر.حوادث المرور 53: 10 .26/04/2021

www.radioalgerie.dz

3-منظمة الصحة العالمية . 07 ديسمبر 2018.جنيف .سويسرا

www.who.int

الملاحق

الملحق 01:

جامعة المدية

كلية العلوم الانسانية والاجتماعية

قسم العلوم الاجتماعية

تخصص ارشاد وتوجيه

مقياس

استراتيجيات المواجهة وتصور ارتكاب حوادث المرور

التعليمة:

في اطار التحضير لنيل مذكرة التخرج الماستر، اليك سيدي (تي) المحترم (ة) هذه الاستمارة للإجابة عن اسئلتها بكل موضوعية وذلك حسب اعتقادك في كيفية تصرفك اثناء موقف ضاغط خلال قيادتك لسيارتك، مع وضع علامة (X) في المكان المناسب، وهذه المعلومات ستكون سرية ولا تستعمل إلا لغرض البحث العلمي ، ولكم مني أطيب التحيات وأغلى التشكرات.

الجنس: ذكر ☐ انثي ☐

السن:.....

سنة الحصول على أول رخصة سياقة:.....

الرقم	البنود	البدائل		
		لا تنطبق	تنطبق	تنطبــق تماما
01	اقدم على المجازفات اثناء قيادتي وقد تكون مفيدة احيانا لتفادي الحوادث			

02	أغير مسارى بشكل جيد لتفادى اصطدامي بالسيارة الامامية بعد توقفها بشكل مفاجئ			
03	انتابني شعور بقدرتي على امكانية التحكم بالسيارة بعد خروجها من الطريق بسبب السرعة الزائدة			
04	انقص من سرعة السيارة إذا لم أقدر على التحكم بها أو انزلاقها			
05	التركيز اثناء القيادة يساعدني على تجاوز الكثير من المواقف المرورية الخطيرة			
06	كنت اكلم نفسي واهدئها اثناء محاولة اعادة التوازن للسيارة بعد انفجار الاطار الخلفي			
07	كدت اترك مقود السيارة بعد ظهور سيارة امامى مالت عن الخط المستمر إلا انني استطعت مواجهة الامر وتفاديها			
08	جازفت بتجاوزي للسيارة الامامية قصد تفادي اصطدامي بها			
09	اركز انتباهي وحواسي في الطريق أثناء القيادة			
10	استفدت من تجاربي السابقة اذا كنت في وضعيات مماثلة مما ساعدني على تفادي حوادث المرور			
11	تمنيت لو باستطاعتي ان احسن التصرف في المواقف المرورية المفاجئة			
12	استطيع ان اضبط نفسي واتحكم فيها عندما يضايقني احدهم في طريق اثناء سياقتي			
13	أحاول ان أتحكم في السيارة بعد انفلاتها ودورانها في الهواء			
14	أحاول أن احافظ على يقظتي أثناء القيادة للسيارة			
15	أدوس على الفرامل فورا إن فاجئني شيء في الطريق			

16	حضرت نفسي للاسوء بعد فقدان التحكم في فرامل السيارة			
17	شعرت بالغضب بعد تجاوزى السيارة الخلفية لى بشكل خطير ادى بى للميلان للجانب الايمن والتوقف			
18	حاولت نسيان الحادث المرورى الذي تعرضت له إلا انني مازلت اشعر بالخوف من الوقوع بنفس الموقف			
19	استخدم معارفي السابقة فيما يخص القيادة عند تعرضي لأي موقف مرورى مفاجئ			
20	تمنيت لو باستطاعتي ان اتفادي اصطدامي بالشخص الذي فاجئني خروجه في الطريق			
21	ازيد من سرعتي في حالات التى تواجهني فيها المشاكل			
22	توقفت عن السياقة ولم اعرف كيف اتصرف بعد خروج السيارة عن المسار بسبب السرعة			
23	فكرت فى كيفية التوقف بعد ان فقدت السيطرة على السيارة بسبب الانخفاض المفاجئ لانتفاخ العجلة الخلفية			
24	لم اصدق ان العجلة الخلفية انفجرت وأنني افقد السيطرة على السيارة			
25	لم اعرف كيف اتصرف بعد انقطاع فرامل السيارة و تمنيت ان تنتهي الوضعية بأي طريقة			

26	صرخت على الرجل الذي فاجئني بخروجه في الطريق بعد توقفى بشكل سريع				
27	تمنيت ان تحدث معجزة ويتغير الوضع بعد انزلاق السيارة في الجليد				
28	أحاول الابقاء على توازن السيارة في حالة تعطل فراملها				

*تصحيح المقياس:

انواع استراتيجيات المواجهة	عدد البنود	البدائل		
		لا تنطبق	تنطبق	تنطبق تماما
		قيمة كل بديل		
		(01)	(02)	(03)
المعرفية	10			
العاطفية	04			
الهجومية	07			
التجنبية	07			

الملحق 02:

مقياس استراتيجيات المواجهة ل لازاروس وفولكمان الذي اعتمد عليه في تحديد انواع الاستراتيجيات و السلوكياتها، ماخوذ من مذكرة وردة سعادي.2008-2009. سرطان الثدي لدى النساء وعلاقته بالتوافق النفسي الاجتماعي واستراتيجيات المقاومة. مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في علم النفس العيادى. جامعة الجزائر

الملحق 02:

مقياس استراتجيات المقاومة
لـ لازاروس وفولكمان

الأسم:.....
العمر:.....**الجنس:**.....
المستوى التعليمي:.....
التخصص التعليمي:.....
المهنة:.....

تعليمات:

من فضلك صف موقفا أو وضعية ضاغطة عايشتها خلال ألآ شهر الأخيرة ثم اقرأ كل طريقة من الطرق التالية و بين استعمالك لها في هذه الوضعية أو المشكلة (الأصابة بسرطان الثدى) و ذلك برسم دائرة حول الدرجة المناسبة (الرقم المناسب).

وصف المشكلة:

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

الطرق المستعملة في مواجهة المشاكل	اطلاقا	الى حد ما	كثيرا	كثيرا جدا
1. ركزت فقط على ما سأفعله لاحقا في الخطوة التالية	0	1	2	3
2. حاولت تحليل المشكلة لفهمها اكثر	0	1	2	3
3. شغلت نفسي بعمل او بنشاط بديل حتى لا افكر كثيرا	0	1	2	3
4. شعرت بان الوقت كفيل بتغيير الامور وعليه ما علي الا الانتظار	0	1	2	3
5. ناقشت او بحثت عن حلوسط للاستفادة من الوضعية	0	1	2	3
6. قمت بشيء لم اكن اعتقد انه يصلح، ولكنني قمت به على الاقل	0	1	2	3
7. حاولت اقناع الشخص المسؤول بغية تغيير رايه	0	1	2	3
8. كلمت شخصا لاتعرف اكثر على الوضعية	0	1	2	3
9. انتقدت نفسي او وبختها	0	1	2	3
10.حاولت ان استعجل الامور ولكنني تركتها نوعا ما موضع بحث	0	1	2	3
11. تمنيت ان تحدث معجزة	0	1	2	3
12. سايرت القدر في بعض الاحيان وكان حظي سيئا	0	1	2	3
13. تصرفت وكأن شيئا لم يحدث	0	1	2	3
14. حاولت أن أحتفظ بمشاعري لنفسي	0	1	2	3
15. نظرت الى الجانب المستقطب(الملفت للنظر) للمشكلة وحاولت ان أرى الجانب الايجابي للأشياء.	0	1	2	3
16. نمت ازيد من العادة	0	1	2	3
17. اظهرت غضبي للشخص (للأشخاص) المتسبب في المشكلة	0	1	2	3
18. قبلت عطف وتفهم شخص ما	0	1	2	3
19. كلمت نفسي عن اشياء ساعدتني في الشعور بالراحة	0	1	2	3
20. الهيت القيام بشيء ابداعي	0	1	2	3
21. حاولت نسيان كل شيء	0	1	2	3
22. تحصلت على مساعدة مختص	0	1	2	3
23. تغيرت اوتطورت بشكل ايجابي	0	1	2	3
24. انتظرت لأرى ما قد يحدث قبل ان اقوم باي شيء	0	1	2	3
25. اعتذرت او قمت بشيء ما لاستدراك نفسي	0	1	2	3
26. وضعت مخطط عملي واتبعته.	0	1	2	3
27. قبلت بشيء اتجابي اخر غير الشيء الذي كنت اريده	0	1	2	3
28. اظهرت مشاعري بطريقة او باخرى	0	1	2	3
29. ادركت انني المتسبب في المشكل	0	1	2	3
30. خرجت من المشكلة بشكل احسن مما دخلت به فيها	0	1	2	3
31. كلمت شخصا بامكانه فعل شيء ملموس اتجاه المشكلة	0	1	2	3
32. ابتعدت عن المشكلة لبرهة، وحاولت أن أرتاح أو أتخذ عطلة	0	1	2	3
33. حاولت أن اشعر بتحسن عن طريق الأكل، الشرب، التدخين،تعاطي المخدرات، الأدوية.....الخ	0	1	2	3
34. قمت بمجازفة كبيرة او شيء خطير جدا	0	1	2	3
35. حاولت الا انصرف بتهور او اتبع اندفاعي السابق	0	1	2	3
36. وجدت ايمانا جديدا	0	1	2	3
37. ابقيت على اعتزازي واحتفظت بصلابتي	0	1	2	3
38. اكتشفت من جديد ماهو مهم في الحياة	0	1	2	3
39. غيرت أمرا بغرض أن تنقلب الى الأفضل	0	1	2	3
40. تجنبت التواجد مع الناس عموما	0	1	2	3
41. لم اترك المشكلة تطفى علىّ و رفضت التفكير فيها كثيرا	0	1	2	3
42. طلبت النصح من شخص قريب او صديق احترمه	0	1	2	3
43. لم اترك الاخرين يعلمون ان الامور كانت سيئة	0	1	2	3

44. سلطت الاضواء على الوضعية ورغبت ان اكون جذابا بخصوصها	0	1	2	3
45. كتمت شخصا عن طبيعة احاسيسي	0	1	2	3
46. ثبت في مكاني من اجل ما كنت اريده	0	1	2	3
47. لمت غيري من الناس حول المشكلة	0	1	2	3
48. استفدت من تجارب السابقة اذ كنت في وضعية مماثلة	0	1	2	3
49. علمت ما يجب عمله وضاعفت جهدي لتحريك الأمور	0	1	2	3
50. رفضت الاعتقاد أن ذلك وقع	0	1	2	3
51. تعهدت لنفسي ان الامور ستتحسن	0	1	2	3
52. خرجت بمجموعة حلول للمشكلة	0	1	2	3
53. طالما لم اتمكن منفعل شيء فقد قبلت المشكلة	0	1	2	3
54. حاولت ان ابعد مشاعري حتى لاتتداخل كثيرا مع امور اخرى	0	1	2	3
55. تمنيت لو باستطاعتي تغيير ما حدث اوما شعرت به	0	1	2	3
56. غيرت اشياء في نفسي	0	1	2	3
57. حلمت او تخيلت وقتا او وضعا احسن من الذي كنت فيه	0	1	2	3
58. تمنيت لو ان الوضعية تنتهي او بطريقة تجد حلاً	0	1	2	3
59. لجات للخيال و التمنيات حول امكانية انقلاب الامور	0	1	2	3
60. تضرعت الى الله	0	1	2	3
61. حضّرت نفسي للأسوأ	0	1	2	3
62. شرد تفكيري الى ما يمكنني أن أقوله أو أقوم به	0	1	2	3
63. فكرت كيف يمكن لشخص أخر ان يتعامل مع هذه الوضعية، ثم اتخذت ذلك نموذجا	0	1	2	3
64. حاولت ان ارى الاشياء من وجهة نظر شخص اخر	0	1	2	3
65. نكرت نفسي الى اي حد يمكن للاشياء ان تسوء	0	1	2	3
66. عبرت او تمرنت	0	1	2	3
67. جربت شيئا مختلفا تماما عن جميع ما سبق ذكره (ولو سمحت قم بوصفه)	0	1	2	3