

مستوى سلوك الإقدام على المخاطرة لدى السائقين وعلاقته ببعض الخصائص الشخصية والفردية.

بوظيفة حمو، عيسى محمد، زناد دليلة وشريفي هناء.

مخبر الوقاية والأرغوميا، جامعة بوزريعة.

ملخص:

تناولت الدراسة الحالية مستوى سلوك الإقدام على المخاطرة لدى السائقين ودرجة خطورة هذه السلوكات من وجهة نظرهم وكذا مستوى البحث عن الإثارة. وقد بينت النتائج بأن البنود التي احتلت المراتب الأولى من حيث مستوى التكرار تميل إلى التعبير في مجملها عن سلوكات متقبلة اجتماعيا، على عكس تلك المختلة للمراتب الأخيرة التي تميل للتعبير عن درجة عليا من الخطورة، في حين أظهرت نتائج درجة خطورة سلوكات الإقدام على المخاطرة بأن البنود التي احتلت المراتب الأولى تميل إلى التعبير في مجملها عن سلوكات ذات درجات عليا من الخطورة، الأمر الذي يوحي بوجود علاقة ارتباط عكسية أو بالأحرى سلبية بين المتغيرين.

وبالفعل فإن حساب معامل الارتباط بين تكرار سلوكات الإقدام على المخاطرة ودرجة إدراك خطورة هذه السلوكات قد قدر ب (-0.56)، وهو دال إحصائيا، في حين أن علاقة الارتباط بين تكرار سلوكات الإقدام على المخاطرة ومستوى البحث عن الإثارة كانت موجبة (0.45)، وهي دالة إحصائيا. أما فيما يخص علاقة الارتباط بين درجة إدراك سلوكات الإقدام على المخاطرة والبحث عن الإثارة، فكانت سالبة وقدرت ب (-0.30)، وهي دالة إحصائيا، كما توصلت نتائج الدراسة إلى أن هناك علاقة بين كل من: تكرار سلوكات الإقدام على المخاطرة ودرجة خطورتها لدى السائق وكذا البحث عن مستوى الإثارة مع بعض الخصائص الفردية،

1 . مقدمة:

لقد أصبحت المركبة من أهم مظاهر المدنية، وإحدى منجزات العصر، حيث وفرت للفرد التنقل السريع والسهل، وساهمت مباشرة في رفع المستوى المعيشي، إلا أنها سببت كوارث نتيجة سوء الاستعمال، وأصبحت مشكلة تعاني منها البشرية جمعاء، والمتمثلة في حوادث المرور، والتي غالبا ما تكون نتيجة سلوكات لاوقائية تصدر عن مستعملي الطريق، أو بالأحرى تعبر عن نقص التربية والثقافة المرورية، لذا تسعى الدراسات العلمية للسلوك إلى اكتشاف الأنماط والاتجاهات التي يمكن أن تشرح وتفسر عوامل ودوافع مختلف أنماط السلوك الإنساني، فعلى سبيل المثال توصلت بعض الدراسات إلى شيوع سلوك المخاطرة لدى فئة الشباب بصورة مرتفعة مقارنة بالفئات العمرية الأخرى، الأمر الذي يترتب عليه ميل البعض إلى ممارسة بعض السلوكات، مثل قيادة المركبات بصورة متهوره كالسرعة المفرطة، دون اعتبار للنظم والقواعد المرورية السائدة، وعدم الاكتراث أثناء السير بالإشارات أو العلامات الضوئية الخاصة بحفظ نظام سير المركبات، وهو ما يعرض حياة السائقين والآخرين لمزيد من الأخطار (كونزاليز وفيلد، 1994، Gonzalez & Fieled). كما أوضحت نتائج بعض

الدراسات أن عامل الإجهاد العصبي والعضلي له أثر على شيوخ نسبة الحوادث، من خلال شعور السائق بفقدان البصيرة أو القدرة على الانتباه واليقظة للمثيرات المحيطة، ومع ارتفاع درجة المخاطرة يفقد القدرة على التحكم أثناء قيادته للمركبة. ويشير فورست وزملاؤه (Forsyth et al, 1995)، إلى أن المخاطرة نتاج تفاعل بعض الخصائص الموقفية والمتعلقة بطريقة سير المركبة، وبين سمات الشخصية كالمخاطرة، وضعف الانتباه للمثيرات المحيطة أثناء قيادة المركبة.

كما توصل النافع والسيف (1988)، إلى وجود عوامل تدخل ضمن الاستعداد نحو المخاطرة، وتظهر في الوعي والإرادة مع المعرفة بالأخطار متمثلة في السياقة غير المنضبطة ويشمل الإسراع المفاجئ بعبور الإشارة قبل غلقها، الانطلاق بمجرد غلق الإشارة المعاكسة، التوقف بالمركبة لمشاهدة حادث على الطريق، وعلى العموم فإنه يكون الفرد واع بخطورة ما يفعله كالسرعة الزائدة أو عدم احترام الإشارة أو التجاوز غير النظامي، فإن إقدامه على ارتكاب هذه المخالفات، يعتبر أحد عناصر الاتجاه نحو المخاطرة، أي الرغبة في المخاطرة رغم الوعي بالنتائج التي تترتب عنها، إذ يعتبر جليفورد Guliford، سلوك المخاطرة سمة معرفية في الشخصية ذات الوجهة الاجتماعية تحدد نشاط وتفاعل الفرد في المواقف الاجتماعية المختلفة، حيث يظهر في ضوء عدم توفر المعلومات دور المخاطرة من خلال ممارسة الفرد لبعض النشاطات المختلفة (عن عبد الفتاح سيد درويش، 2005). ويرى دالزيال وجوب (Dalziel & Job 1997)، أن هناك تأثيراً لدرجة المخاطرة على ارتكاب الحوادث، وهناك جوانب أخرى للاتجاه نحو المخاطرة في سياقة المركبات، كما هي الحال بالنسبة لبعض الأفراد الذين لديهم اتجاه سلبي نحو حزام الأمن أو شعور بالتقييد للحرية عند الالتزام بالقواعد أو تعليمات المرور، حيث يعتبر تكرار هذه التصرفات كأحد أهم أسباب الحوادث في دراسات عديدة (ألز 1982، Elz, 1982؛ جدعان، 1983؛ ماكنزي، 1968؛ McKenzie، 1968؛ دارت، 1982؛ Dart، 1982؛ النافع والسيف، 1988)، وكل هذه السلوكيات الإرادية يعلم الشخص بخطورتها ولكنه يستمتع بممارستها.

كما قام ياتس وستون، (Yates & Stone, 1992)، بوضع قائمة الانحرافات التي لوحظ تأثيرها على تقييم الخطر وعلى سلوك الإقدام على المخاطرة وهي كالتالي:

- التقدير الخاطئ للأمر الطارئة: وتتمثل في اعتقاد بعض الأشخاص بوجود علاقة سببية بين الاعتقاد بالأبراج والنجاح.
- الانحرافات في إدراك القيم: حيث يببالغ كثير من الناس في تقدير احتمالات النجاح عندما يريدون تحقيق غاية.

- . الانحرافات في إدراك الدور الشخصي: إذ يعتقد بعض سائقي الدراجات النارية بوجود قوة خفية تحميهم، فيقدمون على سلوك المخاطرة.
- . الانحرافات ذات المصدر الحسي: وتمثل في الإدراك بأن الأجسام الكبيرة كالقاطرات أبطأ من الأجسام الصغيرة.
- . تأثيرات المستوى: حيث أظهر فيتشهورف وماك غيرغور (1991)، Fischhoff & Mac Gregor، أن الطرح الايجابي للمشكل والمعايير للوضعية يؤدي إلى تقبل أكبر للخطر.
- . التعرض لمدة طويلة للخطر يؤدي بالفرد إلى الاستهانة بالخطر (زيمولونغ، 1985). (Zimolong).
- . تأثيرات الانتباه: يرى مارش وشايبيرا، (1992)، March & Shapira، أن تقييم الخطر والإقدام على المخاطرة مرتبطان بالانتباه وبأقطابه.
- فالتعرض الشخصي لخطر مهدد بالموت يصيب الدفاعات النفسية بتشويه من نوع خاص يطلق عليه السيكولوجيون تسمية التفاؤلية الدفاعية، وهذه التفاؤلية تكون متورطة في مجمل حالات تعريض الذات للأخطار، بدءاً من التدخين ووصولاً إلى المخاطر المفضية للموت كما في حوادث المرور، وهذه التفاؤلية تتمثل في اعتقاد الشخص أن الأشياء السيئة والأخطار تصيب الآخرين ولا تصيبه هو شخصياً، مما يحمله على ركوب المخاطر بجرأة غير عادية تضاعف احتمالات تعرضه للأخطار، وهكذا فإن اعتبار المرء نفسه أقل تعرضاً للأخطار من الآخرين يدفعه إلى إهمال الإجراءات الوقائية اللازمة، فالشخص الذي يقع في هذا النوع من التفاؤلية يكون عرضة لمجموعة من العوامل، داخلية وخارجية مؤدية إلى الانفعال (النابلسي، 2002).
- كما ظهر مفهوم الإثارة الحسية في إطار تفسير سلوك المخاطرة في أعمال ليللي وآخرون، (1961)، ومن ثم أصبح التخلص من السأم الناشئ عن الافتقار للإثارة الحسية هدفاً لسلوك المخاطرة، بل إن بعض النظريات اعتبرت المخاطرة كدليل للبحث عن الإثارة الحسية، ومنذ ذلك الحين توالت الدراسات التي أكدت علاقة وثيقة بين المخاطرة والإثارة الحسية، أبرزها دراسة سلانجر وروديستمان (1997)، Slinger & Rudestman. كما قدم زوكرمان (1979)، Zuckerman، عدة متغيرات على الاختلافات الفردية في تقبل سلوك المخاطرة، وذكر أنها قد تكون مرتبطة بالشخصية، بالبحث عن الإثارة، أو التجارب الجديدة، التفتح أو الثقة الزائدة في الذات، بالإضافة إلى الفائدة والنتيجة المرجوة من المخاطرة.
- ويذهب زوكرمان (2000)، Zuckerman، إلى أن التماس الإثارة الحسية متغير تحيئي ذو أساس بيولوجي، يعكس الفروق بين الأفراد في الحد الأقصى للاستثارة الحسية ونزاعات البحث عنها،

والقدرة على تحمل مواقف الاستثارة الانفعالية. ويرى عادل هريدي (1992)، اتساق بين نظرية زوكرمان هذه وبين اعتقاد هب (1955)، Hebb، بأن سلوك المخاطرة يعمل على إثارة النظام العصبي الذي هو بحاجة لتغيير التزامن، وذلك لإبعاد الملل واللامبالاة (برينو، Bruno, 1989).

ولعل هذا ما يفسر نزوع مرتفعي الحاجة للإثارة الحسية للتركيز على الإحساسات الجسمية أكثر من تركيزهم على الإحساسات العقلية المتأنية، كما أشارت دراسات عديدة إلى ارتباط كل من الإقدام على المخاطرة والتماس الإثارة الحسية بسلوكيات معينة كالمغامرة (دراسة عبد الحميد صفوت، 1992).

وفي نفس السياق قامت ماك كلور وتونر (2003) McClure & Tuner، بدراسة حول سلوك المخاطرة لدى الشباب، حيث أوضحا أن سلوك المخاطرة يمكن أن يفسر العواقب المرتفعة لحوادث المركبات الخاصة بالسائقين الذكور من الشباب، وحاولا من خلال هذه الدراسة معرفة إلى أي مدى يمكن أن تفسر الاختلافات في سلوكيات المخاطرة والاختلافات في مستوى الحوادث حسب السن والجنس، حيث أظهر التحليل أن متوسط نتائج الذكور كانت أعلى مما هو عند الإناث في كل من: العدوانية، البحث عن الإثارة وتقبل المخاطرة بشكل عام، كما بين تحليل الانحدار لمختلف العوامل أن عدد الذكور هو ضعف عدد الإناث الذين قاموا بحادث واحد وثلاث مرات للذين صرحوا بوقوعهم في حادثين أو أكثر، وقد وجد الباحثان كذلك أن السائقين من الفئة العمرية 17 إلى 29 سنة والذين صرحوا بوقوعهم في حادث واحد هم ضعف الأشخاص من ذوي العمر الذي يفوق 50 سنة، وبالتالي يمكن أن تفسر زيادة المخاطرة لدى السائق بالسن والجنس، وعليه فالتحدي الموضوع للمجتمع حسب الباحثان هو إيجاد إستراتيجيات لتغيير سلوك المخاطرة لدى السائقين.

لقد بينت العديد من الدراسات أن نسبة إقدام الذكور على المخاطرة أكثر من نسبة الإناث (كاس، 1964، Kass؛ لازورسا وشوماكار، 1988، Lasorsa & Shoemaker؛ بوش وآيانوتي، 1992، Bush & Iannotti)، وقد بين لوكارمان وكولمان (1996) Luckerman & Kuhlman، أن الذكور أكثر مخاطرة مقارنة بالإناث إذ يبحثون دائما عن الإثارة والمتعة، كما توصل باينز وميلار (1999) Bynes & Miller، إلى وجود فروق بين الرجال والأولاد من جهة وبين النساء والبنات من جهة أخرى، في تمييز مواقف المخاطرة، فالذكور يخاطرون عندما تكون المخاطرة غير مرغوب فيها، بينما الإناث لا يخاطرن حتى في المواقف التي تتطلب المخاطرة، مما يشير إلى ميل الذكور للفشل غير المتوقع.

وقد اقترح بيناس وآخرون، (1999) Byrnes et al، تفسيراً لذلك بعامل النضج المبكر

لدى الذكور باعتباره المسؤول على ظهور سلوك المخاطرة لدى الذكور، حيث يشعرون بالمسؤولية والتحمدي لكل الصعاب والعراقيل دون التفكير في عواقب هذا السلوك.

كما بينت العديد من الدراسات وجود علاقة ارتباط بين سلوك المخاطرة وصغار السن من الراشدين (والاش وكوغان، Wallach & Kogan, 1978؛ لازورسا وشاومايكار، Shoemaker, 1988؛ Lasorsa & رولنسون، 2002 (Rolison)، ويرى ميلار (1999) Miller، أن المراهقين يقدمون على سلوك المخاطرة لأن المراهق يبحث عن تطوير هويته، أفكاره ومعتقداته، أما عن المخاطرة والحالة العائلية فقد ارتبط سلوك الإقدام على المخاطرة بالعزاب (لازورا وشاومايكار، Shoemaker, 1988 & Lasorsa)،

ومن جهته توصل برانددت (1980) Brandt، إلى وجود ارتباط بين سلوك الإقدام على المخاطرة والمستوى التعليمي، إذ بين أن الجامعيين أكثر حذرا عند اتخاذ القرار ولا يغامرون في مجالات حياتهم مقارنة بالأشخاص الآخرين الذين لا يتمتعون بمستوى تعليمي مرتفع. كما توصل الباحث إلى أن هناك علاقة سلبية دالة بين السن ومقاييس العدوانية، البحث عن الإثارة والمخاطرة، وكذا علاقة سلبية دالة بين وقت الحصول على رخصة السياقة وكل من العدوانية والمخاطرة، وقدم الباحث تمثيلا لدور الشخصية والمخاطرة كأسباب للحوادث لدى سائقي سيارات الأجرة، زيادة على ذلك فقد بينت هذه الدراسة وجود علاقة بين عوامل الشخصية والحوادث ومن أهمها الغضب الذي اعتبر كظاهرة مركزية في العدوانية، كما بينت نفس الدراسة كذلك أن المخاطرة لها علاقة قوية مع العدوانية والبحث عن الإثارة.

كما تشير بعض الدراسات إلى أن درجة المخاطرة غالبا ما ترتفع لدى الشباب ممن يمارسون قيادة المركبات خاصة عند إتباعهم نمط القيادة المتهورة والمندفعة كالسرعة المفرطة أو الميل إلى القيادة الاستعراضية أمام الآخرين مع عدم الاكتراث بالقواعد والنظم المرورية (غونغلاس وفيلد، 1994 Gonzalez & field).

وهكذا يتضح من خلال كل ما سبق أن موضوع سلوك الإقدام على المخاطرة جد متشعب وتتفاعل فيه عدة عوامل، وقد تم تناوله من عدة زوايا مختلفة انتهت في مجملها إلى إبراز الدور الكبير الذي يمكن أن تساهم به المخاطرة في وقوع حوادث المرور، بالإضافة إلى اعتبار وجود سلوك المخاطرة كسمة معرفية في الشخصية لدى مختلف الأفراد، وهي ذات الوجهة الاجتماعية تحدد نشاط وتفاعل الفرد في المواقف الاجتماعية المختلفة، حيث يظهر في ضوء عدم توفر المعلومات دور المخاطرة من خلال ممارسة الفرد لبعض النشاطات المختلفة (عبد الفتاح سيد درويش، 2005). لذا يطرح التساؤل

عما إذا كان لمستويات تكرار سلوك الإقدام على المخاطرة لدى السائقين وإدراكهم لدرجة خطورتها علاقة ببعض الصفات الشخصية أو مستوى البحث عن الإثارة، ومدى علاقة الكل ببعض الخصائص الفردية، كالسن، والجنس، والمستوى التعليمي، بل وحتى الزمرة الدموية وكذا نوع المهنة والمسافة المقطوعة يوميا.. الخ؟ وبالتالي تهدف الدراسة الحالية إلى محاولة التعرف على مستويات المخاطرة لدى السائقين، ومدى تفاعلها مع العديد من المتغيرات المذكورة أعلاه.

فرضيات الدراسة:

1. تميل بنود تكرار سلوك الإقدام على المخاطرة لدى السائقين التي تحتل المراتب الأولى إلى التعبير عن سلوكيات متقبلة اجتماعيا.
2. تميل بنود درجة خطورة سلوك الإقدام على المخاطرة لدى السائقين التي تحتل المراتب الأولى إلى التعبير عن درجة عليا من الخطورة.
3. هناك مستويات عليا في البحث عن الإثارة لدى السائقين.
4. هناك علاقة ارتباط سالبة بين تكرار سلوك الإقدام على المخاطرة ودرجة خطورتها.
5. هناك علاقة ارتباط موجبة بين تكرار سلوك الإقدام على المخاطرة ومستوى البحث عن الإثارة.
6. هناك علاقة ارتباط موجبة بين تكرار سلوك الإقدام على المخاطرة وبعض الصفات الشخصية.
7. هناك علاقة ارتباط بين تكرار سلوك الإقدام على المخاطرة وبعض الخصائص الفردية.

3. الطريقة:

1.3. العينة:

تتكون عينة الدراسة الحالية من 252 سائق تم اختيارهم بطريقة عشوائية على مستوى بعض مراكز تقييم الخبرة المتواجدة بمدينة الجزائر، علما بأنه تم توزيع 400 استمارة استرجعت منها 297 فقط، وبعد فرزها تم إلغاء 45 استمارة نظرا لعدم صلاحيتها للمعالجة، ويبين الجدول (1)، بعض خصائص أفراد عينة الدراسة الحالية، حيث يتضح من خلاله أن حوالي 80%، من أفراد العينة ذكورا، لتبقى حوالي 20% فقط تشكل نسبة الإناث، وقد يرجع ذلك إلى تواجد الذكور بكثرة في هذا الميدان سواء كسائقين محترفين أو مجرد متقنين مؤقتين، كما قد يكون الذكور أكثر استعدادا للتطوع والمشاركة في الدراسة. ويظهر من خلال نفس الجدول أن أفراد العينة يتوزعون على عامل السن بشكل اعتدالي إلى حد ما، حيث يلاحظ أن أغلب النسب المرتفعة لسن أفراد العينة تتمركز في الفئات الوسطى، إذ تشكل فئة الشباب من: 21 إلى 30 سنة، نسبة 22,2%، ليأتي متوسطو السن من 31 إلى 40 سنة والكهول من 41 إلى 50 سنة بنسبة 18,7%، لكل منهما، كما أن هناك تقاربا بين أفراد العينة في توزيعهم حسب عامل الحالة العائلية، حيث تمثل فئة المتزوجين 53.6% وفئة العزاب 44.0%، في حين

تشكل نسبة المطلقين 2.0% فقط، ولعل هذا التوزيع يتماشى مع فئات عامل السن التي تشكل نسبة الشباب بها حوالي 40%، ونفس الشيء يمكن أن يقال في ما يخص عدد الأطفال حيث وجد بأن 70.6% من أفراد العينة لديها طفلان أو أقل، وربما هذا شيء متوقع إلى حد ما، نظرا لارتفاع نسبة الشباب ضمن أفراد العينة من جهة، وارتفاع نسبة العزاب من جهة أخرى. هذا بالإضافة إلى أن الجدول (1)، يبين بأن نسبة 39.3% من أفراد العينة لهم مستوى جامعي، تليهم نسبة 26.2%، لديهم مستوى ثانوي، و 17.5%، لديهم مستوى متوسط، في حين 17.5% فقط، لديهم مستوى ابتدائي، الأمر الذي يؤكد بصفة عامة ارتفاع المستوى التعليمي لأفراد العينة.

زيادة على كل ما سبق فإنه يتبين من خلال الجدول (1)، بأن أفراد العينة يتوزعون على العديد من المهن، لكن بنوع من التباين بينهم، حيث يلاحظ بأن نسبة المهن الحرة تأتي في المرتبة الأولى بنسبة 17.9%، تليها فئة الموظفين بنسبة 15.9%، ثم فئة السائقين بنسبة 15.5%، لتتوالى بعد ذلك مختلف الفئات الأخرى بنسب جد متباينة، الأمر الذي يؤكد التنوع الكبير لأفراد العينة حسب نوع المهنة. وليس هذا فحسب، بل يلاحظ من خلال نفس الجدول بأنه على الرغم من توزع أفراد العينة على مختلف الزمر الدموية الأربع، إلا أن الزمرة (A+)، قد استحوذت على 40.9% من أفراد العينة، تليها بعد ذلك الزمرة (O+)، بنسبة: 19.4%، من أفراد العينة، لتأتي بعدها الزمرة (B+) في الرتبة الثالثة بنسبة 12.3%. لذا يطرح التساؤل عما إذا كان هناك أي تأثير لهذا الاختلاف بين أفراد العينة في الزمرة الدموية على إجابات المفحوصين؟ رغم أن الجدول: (1)، يظهر بأن 15.5% فقط من أفراد العينة يعانون من بعض الأمراض، إلا أن التمعن في هذه الأخيرة يبين مدى خطورتها على السلامة المرورية، كيف لا وهي مدرجة ضمن الأمراض المنافية للسياسة، بل وحتى تلك التي يمنع صاحبها قانونا من السياسة، كما هي الحال بالنسبة لمرض الصرع، وتجدر الإشارة إلى أنه لوحظ بأن هناك نوعا من التحفظ لدى المفحوصين للإجابة عن هذا البند.

كما يتضح من خلال الجدول (1)، كذلك بأن نسبة 42.9% من أفراد العينة، قد حصلوا على رخصة السياسة خلال السبع سنوات الأخيرة فقط، أي ما بين 2001 إلى 2008، تليها نسبة أخرى معتبرة تقدر بـ: 39.3% تحصلت على رخصة السياسة خلال الفترة الممتدة ما بين: 1991 إلى 2000. الأمر الذي يبين بأن أغلبية أفراد العينة قد تحصلوا على رخص السياسة حديثا إلى حد ما، وهو ما يتماشى مع ما أظهرته الفئات العمرية التي تميل إلى فئة الشباب، وعليه يطرح التساؤل عما إذا كان لهذه الظاهرة أي تأثير على نتائج إجابات المفحوصين؟ أما نوع رخصة السياسة فقد بينت النتائج كما يتضح من الجدول: (1)، بأن أفراد العينة يتوزعون على مختلف فئات أنواع رخص السياسة لكن

بتباين كبير، حيث تنصدها فئة رخص السياقة من نوع: (B)، في الرتبة الأولى بنسبة 44%، تليها نوع (A)، بنسبة 23%. كما بينت النتائج بأن نسبة 41.7%، من أفراد العينة لهم أقدمية مساوية لخمسة سنوات أو أقل، تليها فئة السائقين الذين لديهم أقدمية تتراوح ما بين 6 إلى 10 سنوات بنسبة 30.6%، وهو ما يتماشى مع البيانات الخاصة بسنة الحصول على رخصة السياقة من جهة، وبيانات فئات السن لأفراد العينة من جهة أخرى.

الجدول (1): بعض خصائص أفراد العينة والمعلومات عن رخص السياقة لديهم.																										
الخصائص		الجنس			السن			الحالة العائلية			عدد الاطفال			المستوى التعليمي												
الفئات	التكرار	النسبة	ذكور	إناث	أقل من 20 سنة	20 إلى 30 سنة	30 إلى 40 سنة	40 إلى 50 سنة	50 إلى 60 سنة	60 إلى 70 سنة	70 إلى 80 سنة	أكثر من 80 سنة	عازب	متزوج	مطلق	الناقص	0 - 2	3 - 6	7 - 9	الناقص	بدون مستوى	متوسط	ثانوي	جامعي	الناقص	بدون مستوى
الفئات	التكرار	النسبة	200	50	18	37	56	47	47	10	10	10	111	135	5	1	178	54	18	2	29	44	65	99	5	9
			79.4%	19.8%	4.8%	14.7%	22.2%	18.7%	18.7%	4.0%	4.0%	4.0%	44.0%	53.6%	2.0%	0.4%	70.6%	21.4%	7.1%	11.5%	17.5%	26.2%	39.2%	2.0%	3.6%	
الخصائص		المهنة			الزمرة العمومية			نوع المرح																		
الفئات	التكرار	النسبة	الناقص	طالب	موظف	معلم	معلم محترف	معلم محترف	معلم محترف	معلم محترف	معلم محترف	معلم محترف	معلم محترف	معلم محترف	معلم محترف	معلم محترف	معلم محترف	معلم محترف	معلم محترف	معلم محترف	معلم محترف	معلم محترف	معلم محترف	معلم محترف	معلم محترف	معلم محترف
الفئات	التكرار	النسبة	6	18	45	2	39	17	15	40	14	23	33	13	10	9	12	49	20	21	5	3	10	6	6	6
			2.4%	7.1%	17.9%	0.8%	15.5%	6.7%	6.0%	15.9%	5.6%	9.1%	13.1%	2.4%	4.0%	3.6%	4.8%	19.4%	7.9%	8.3%	1.2%	1.2%	4.0%	2.4%	2.4%	2.4%
الخصائص		سنة الحصول على رخصة السياقة			الأقدمية في السياقة			نوع التأمين			ملكية المركبة															
الفئات	التكرار	النسبة	الناقص	5 - 0	10 - 6	15 - 11	20 - 16	25 - 21	30 - 26	35 - 31	40 - 36	45 - 41	50 - 46	55 - 51	60 - 56	65 - 61	70 - 66	75 - 71	80 - 76	85 - 81	90 - 86	95 - 91	100 - 96	105 - 101	110 - 106	115 - 111
الفئات	التكرار	النسبة	1	77	26	19	8	8	8	5	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
			0.4%	30.6%	10.3%	7.5%	3.2%	3.2%	3.2%	2.0%	0.0%	0.4%	0.4%	0.4%	0.4%	0.4%	0.4%	0.4%	0.4%	0.4%	0.4%	0.4%	0.4%	0.4%	0.4%	0.4%
الخصائص		أول استخدام للمركبة			المسافة المقطوعة يوميا			عدد المخالفات			عدد الحوادث															
الفئات	التكرار	النسبة	الناقص	2005 - 2001	2000 - 1996	1995 - 1991	1990 - 1986	1985 - 1981	1980 - 1976	1975 - 1970	100 - 0	300 - 201	400 - 301	500 - 401	600 - 501	700 - 601	800 - 701	900 - 801	1000 - 901	1100 - 1001	1200 - 1101	1300 - 1201	1400 - 1301	1500 - 1401	1600 - 1501	1700 - 1601
الفئات	التكرار	النسبة	5	30	89	7	9	7	7	4	203	3	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
			2.0%	11.9%	35.3%	2.8%	3.6%	2.8%	2.8%	1.6%	80.6%	1.2%	1.6%	1.2%	1.2%	1.2%	1.2%	1.2%	1.2%	1.2%	1.2%	1.2%	1.2%	1.2%	1.2%	1.2%

2.3. أدوات الدراسة:

من خلال الإطار النظري والدراسات السابقة الخاصة بسلوك الإقدام على المخاطرة لدى السائق، وبعد إجراء عملية مسح للأدوات المتوفرة لقياس متغيرات هذا البحث أمكن تحديد بعض المقاييس المناسبة لقياس متغيرات البحث، وتصميم وإعداد البعض الآخر بما يتناسب وطبيعة الدراسة، وذلك على النحو التالي:

- ❖ استبيان سلوك الإقدام على المخاطرة ودرجة الخطورة لدى السائقين.
 - ❖ مقياس البحث عن الإثارة.
 - ❖ قائمة صفات الإقدام على المخاطرة العامة.
- وفيما يلي وصف لهذه الأدوات وطريقة بناءها:

1.2.3. استبيان سلوك الإقدام على المخاطرة ودرجة خطورتها لدى السائق:

1.1.2.3. الهدف من الاستبيان: يتلخص الهدف من إعداد مقياس سلوك الإقدام على المخاطرة لدى السائق في الحصول على استبيان موضوعي مقنن على درجة من الثبات والصدق وذلك لاستخدامه في قياس سلوك المخاطرة.

2.1.2.3. تصميم الاستبيان: بعد جمع مختلف المقاييس والاختبارات الموجودة لقياس سلوك المخاطرة، تم بناء استبيان وذلك لعدم ملائمة المقاييس الموجودة لإشكالية البحث وخصائص العينة. وقد تم تصميم الاستبيان في صورته الأولى باللغة العربية حيث اشتمل على 112 بنداً، بالإضافة إلى مجموعة من الأسئلة تدور حول المعلومات الشخصية، وأثناء صياغة العبارات تمت مراعاة ما يلي:

- أن تعبر مفردات المقياس على سلوكيات المخاطرة.
- أن تكون المفردات مستمدة من واقع حياة السائق الجزائري.
- أن تكون المفردات بسيطة ومحددة من حيث المعنى، بحيث لا تحمل سوى معنى واحداً وواضحاً.
- تم وضع طريقة الإجابة لكن عبارة بحيث يجيب السائق باختيار إجابة واحدة من الإجابات الخمس المقترحة عليه حول مدى تكرار السلوك، أما في المرحلة الثانية فيتوجب عليه أن يختار إجابة واحدة من بين الإجابات الخمسة المقترحة عليه، وذلك لغرض الإدلاء برأيه حول خطورة السلوك، كما تمت ترجمة الاستبيان إلى اللغة الفرنسية للسماح للسائق بالإجابة حسب اللغة التي يتقنها، حيث طلب منه الإجابة عن السؤالين المواليين بالنسبة لكل بنود القائمة: هل تحدث لك الأمور الموائية أثناء السياقة؟ وما مدى خطورتها بالنسبة إليك؟

3.1.2.3. صدق وثبات الاستبيان:

لقد تم عرض الاستبيان في صورته الأولى على مجموعة من أساتذة بقسم علم النفس،

جامعة الجزائر، جامعة تيزي وزو والمدرسة العليا للأساتذة بالقبة من أجل التعرف على صدق المحكمين للاستبيان، من حيث المفردات وكيفية صياغتها ومدى مطابقة بنود الاستبيان لقياس سلوك الإقدام على المخاطرة، وقد أخذت بعين الاعتبار بعض ملاحظات المحكمين. كما تم حساب الصدق الذاتي المتمثل في الجذر التربيعي للثبات العام، حيث قدر ب: (0.956)، وهو صادق عند مستوى الدلالة (0.000). ولدراسة الثبات تم الاعتماد على طريقة التجزئة النصفية وحساب معامل الارتباط بيرسون، حيث بلغ (0.907)، وهو ثابت عند مستوى الدلالة (0.000). كما تم حساب الثبات العام من خلال معامل ألفا كرونباخ، حيث بلغ معامل الثبات (0.978)، وهو دال عند مستوى (0.000).

4.1.2.3. تنقيط الاستبيان:

لقد تم تنقيط بنود قائمة سلوكيات الإقدام على المخاطرة في ما يخص التكرار على سلم ليكرث المتمثل في 5 درجات، حيث تنقط على النحو التالي: أبدا(1)، نادرا(2)، أحيانا(3)، غالبا(4)، دائما(5)، أما بالنسبة لتنقيط درجة الخطورة فكانت كما يلي: منخفضة جدا: 01، منخفضة: 02، متوسطة: 03، عالية: 04، عالية جدا: 05.

2.2.3. قائمة صفات الإقدام على المخاطرة العامة:

تم بناء هذه القائمة من أجل التعرف على مجموعة من الصفات والخصائص والسمات التي تميز الأفراد المقدمين على سلوك المخاطرة، حيث وضعت مجموعة من الصفات التي تميز الفرد ولقد قسم إلى بعدين: البعد الإيجابي، والبعد السلبي، حيث أن البعد الإيجابي يشير إلى مجموع من الصفات الإيجابية التي لا تعتبر كعامل مساعد للإقدام على سلوك المخاطرة وتمثل في 30 صفة، أما البعد السلبي فيشير إلى الصفات السلبية التي تعتبر كعوامل مساعدة للإقدام على سلوك المخاطرة وتمثل كذلك في 30 صفة؛ ولتفادي الوقوع في الإجابات النمطية تم إضافة بعد ثالث تمثل في الإجابات المحايدة (محايد) وتشمل هي الأخرى (30) خانة، وقد طلب من السائق أن يختار بالنسبة لكل صفة إجابة واحدة وذلك حسب الصفة التي تميزه أكثر من وجهة نظره، وطرح عليه السؤال التالي: ما الذي يصفك أكثر في الحياة العامة؟

1.2.2.3. صدق قائمة الصفات العامة:

كان الهدف من هذه المرحلة هو التعرف على مدى الصدق الظاهري للمقياس من حيث نوع المفردات وكيفية صياغتها ومدى وضوحها، حيث أنه بعد الانتهاء من وضع الصفات على الشكل المذكور، قدمت القائمة للسادة المحكمين وهم أساتذة في قسم علم النفس وأساتذة من تخصص أدب عربي وذلك لتقديم رأيهم حول قائمة هذه الصفات على النحو التالي: هل هناك تكرار

لبعض الصفات؟ هل كل صفة لها النقيض الذي يناسبها؟ هل اللغة المستعملة سليمة؟ واعتمادا على آراء الأساتذة واستنادا على ملاحظاتهم وبأخذ تصحيحاتهم بعين الاعتبار، تم تثبيت القائمة على 30 صفة بعد حذف أو استبدال الصفات غير المناسبة والذاتية نسبيا وتعويضها بصفة أخرى أكثر دلالة.

2.2.2.3. ثبات قائمة الصفات العامة:

بعد التأكد من الصدق الظاهري للمقياس، كان لابد من حساب ثباته ولهذا الغرض تم استعمال نتائج الدراسة الاستطلاعية المطبقة على عينة استطلاعية متمثلة في (252) سائق، وللتأكيد من الثبات، تم حساب α كرونباخ بالاعتماد على (SPSS)، حيث توصلت النتائج إلى أن المقياس ثابت، حيث تمثلت النتيجة (0.832). وهو دال عند مستوى الدلالة (0.000).

2.3. اختبار البحث عن الإثارة لزوكرمان وكوهلمان:

تم الاعتماد في الدراسة الحالية على مقياس البحث عن الإثارة (Sensation Seeking Scale) لزوكرمان وكوهلمان (1993)، Zuckerman & Kuhlman، وهو يتكون من 19 بنداً، ويقدم المقياس للسائق حيث يجب بنعم أو لا، وكلما كانت النتيجة عالية كلما كان ذلك مؤشرا

للبحث عن الإثارة كما يتضح مما يلي:

Very Low	% 27 - 00	منخفض جدا
Low	% 41 - 28	منخفض
Average	% 70 - 42	متوسط
High	% 84 - 71	مرتفع
Very High	% 100 - 85	مرتفع جدا

ويتم التنقيط بوضع (1) عند الإجابة (نعم)، وبوضع (0) عند الإجابة (لا)، كما يتم عكس التنقيط بالنسبة للبنتين (6) و (19). ويكون تقدير البحث عن الإثارة من خلال خمسة مستويات.

4.3. توزيع أدوات الدراسة:

تم توزيع 400 نسخة من الاستبيان صالحة للإجابة سواء باللغة العربية أو الفرنسية بغية تسهيل مهمة المريب وفق اللغة التي يتقنها، وقد تم توزيع الاستبيان على السائقين بمراكز تقييم الخبرة التابعة للشركة الجزائرية للخبرة المعنية بتقييم حوادث المرور والمتوزعة عبر كل من مدن: الجزائر، البليدة، تيزي وزو، أثناء انتظار السائق بعد تقديم ملفه للمصلحة المعنية من أجل معاينة الأضرار التي لحقت بسيارته، ليطلب منه الإجابة عن الاستبيان في تلك الفترة. وقد اعتمد في الدراسة الحالية على المعاينة العرضية والتي تتمثل في الانتقاء لأفراد العينة نتيجة للصدفة المجهولة ويتم اللجوء إلى هذا النوع من المعاينة عندما لا يكون أمام الباحث أي اختيار، وهي الحالة التي لا يمكن أن يحصى فيها مجتمع البحث المستهدف منذ البداية ولا اختيار العناصر بطريقة عشوائية (موريس، 2004).

5.3. الطرق الإحصائية المطبقة:

بعد ما تم رصد 112 سلوكا للإقدام على المخاطرة لدى السائقين وطلب منهم تحديد إلى أي مدى يلاحظون السلوكات المعروضة عليهم في شكل بنود باستخدام السلم الخماسي؛ بحيث تعطى الدرجة 5 للإجابة "دائما" والدرجة 1 للإجابة "أبدا"، وبعد جمع البيانات وتفرغها في الحاسوب تم في هذه الدراسة استخدام مبادئ الإحصاء الوصفي لإيجاد المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية والنسب المئوية والاختبارات الإحصائية الاستدلالية مثل اختبار (2χ)، وكذا اختبار فريدمان للرتب للتحقق من مختلف فرضيات البحث، وعلى هذا الأساس فالسلوكات الأكثر تكرارا هي تلك التي تتحصل على أكبر متوسط حسابي والتي لها أعلى متوسط للرتب، كما يمكن الرجوع إلى الانحراف المعياري للتعرف على مدى تباين إجابات المفحوصين على نفس البند.

4. عرض وتحليل النتائج:

1.4. تكرار سلوكات الإقدام على المخاطرة:

لقد أظهرت النتائج الخاصة بتكرار سلوك الإقدام على المخاطرة لدى السائقين بأن هناك تباينا كبيرا بين مختلف البنود كما يتضح من خلال الجدول (2)، حيث بين تطبيق اختبار فريدمان للرتب بأن السلوك المتمثل في البند: "استعمال الهاتف النقال أثناء القيادة"، قد احتل الرتبة الأولى بمتوسط الرتب مقدر بـ (75.27)، وبمتوسط حسابي قدره (2.79)، وانحراف معياري مساوي لـ (1.240)، ويأتي بعده في الرتبة الثانية بند: "القيادة بسرعة لأنك متأخر عن موعد"، بمتوسط الرتب مقدر بـ (72.24)، وبمتوسط حسابي قدره (2.71)، وانحراف معياري مساوي لـ (1.149)، في حين جاء بند: "عدم أخذ فترة راحة بعد القيادة لمدة طويلة"، في الرتبة الثالثة بمتوسط الرتب مقدر بـ (71.64)، وبمتوسط حسابي قدره (2.62)، وانحراف معياري مساوي لـ (1.168). ليأتي بعد ذلك بند: " القيادة بعد أو أثناء جدال أو مناقشة حادة" في الرتبة الرابعة بمتوسط الرتب مقدر بـ (70.11)، وبمتوسط حسابي قدره (2.56)، وانحراف معياري مساوي لـ (1.120)، يليه بند " تخفيض السرعة فجأة عند توقع وجود رادار" في الرتبة الخامسة بمتوسط الرتب مقدر بـ (68.39)، وبمتوسط حسابي قدره (2.53)، وانحراف معياري مساوي لـ (1.235).

غير أن تكرار سلوكات الإقدام على المخاطرة تبقى غير كافية للمعالجة الجدية والعميقة للموضوع إذ يستدعي الأمر أخذ خطورة هذه السلوكات بعين الاعتبار؛ لهذا الغرض تم ترتيب نفس السلوكات حسب درجة خطورتها كما يدركها السائقون، وهو ما يمثل محتوى العنصر الموالي من هذا الفصل.

الجدول (2): تكرار سلوكات الإقدام على المخاطرة				
البنود	المتوسط	الانحراف المعياري	χ^2	النسبة المئوية
1. استعمال الهاتف النقال أثناء السياقة.	2,79	1,240	33,437	75,27
2. السياقة بسرعة لأنك متأخر عن موعد.	2,71	1,149	45,500	72,24
3. عدم أخذ فترة راحة بعد السياقة لمدة طويلة.	2,62	1,168	44,120	71,64
4. السياقة بعد أو أثناء جدال أو مناقشة حادة.	2,56	1,120	66,112	70,11
5. تخفيض السرعة فجأة عند توقع وجود رادار.	2,53	1,235	34,310	68,39
6. قيادة المركبة ببطء.	2,52	1,071	84,120	68,24
7. زيادة السرعة بالرغم من أنك غير مستعجل.	2,47	1,189	46,849	67,99
8. الإحساس بالمتعة عند السياقة بسرعة.	2,52	1,159	52,206	67,46
9. السياقة في حالة نرفزة وانفعال شديد.	2,52	1,140	58,382	66,66
10. القيادة بسرعة لاعتقادك أنها تختصر الوقت.	2,43	1,165	51,131	66,42
11. الدخول الاضطراري أمام مركبة أخرى بعد عملية تجاوز فاشلة.	2,40	1,079	68,048	65,77
12. الثقة الزائدة في نوعية وقوة المركبة	2,42	1,229	50,500	65,68
13. الإحساس بالقدرة على تفادي خطر مفاجئ بالطريق.	2,41	1,115	68,900	65,58
14. الانحراف فجأة لتصحيح الاتجاه.	2,35	1,025	108,542	65,41
15. الانطلاق بسرعة عند ظهور الضوء الأخضر.	2,49	1,140	58,024	65,41
16. إتباع مركبة ذات أولوية للتخلص من الازدحام.	2,45	1,206	52,200	65,39
17. السير في المرر الإستعجالي.	2,39	1,143	66,730	65,36
18. الإحساس بالقدرة على قيادة المركبة بأمان حتى وإن كانت بسرعة عالية.	2,50	1,231	44,996	64,68
19. التوقف للفرجة على حادث مرور.	2,44	1,164	58,516	64,31
20. الانشغال بأشياء مختلفة على جانبي الطريق أثناء السياقة.	2,33	1,048	83,360	64,27
21. التسرع في اتخاذ القرار أثناء السياقة.	2,31	1,140	66,611	63,94
22. الخروج عن الطريق المرصوف عند التجاوز على اليسار.	2,32	1,096	75,197	63,53
23. محاولة الإسراع للعبور قبل ظهور الضوء الأحمر.	2,35	1,068	73,841	63,52
24. الإحساس بالرغبة في اجتياز المركبات الأخرى رغم أنك غير مستعجل.	2,32	1,215	61,410	62,09
25. الإحساس بالقدرة على التقليل من الإصابة في حالة تعرضك لحادث لا يمكن تفاديه.	2,31	1,141	66,390	61,86
26. الاعتقاد بأن قيادتك أكثر أماناً من قيادة الآخرين.	2,35	1,176	72,365	61,79
27. القيام بمناورات خطيرة في مواكب الأعراس.	2,33	1,236	59,825	61,43
28. عدم مراقبة ضغط العجلات.	2,24	,994	112,563	61,18
29. خفض السرعة فجأة.	2,31	1,044	106,600	61,05
30. الزيادة في السرعة استجابة لرغبة الركاب.	2,27	1,156	71,611	60,37
31. السياقة بسرعة عالية رغم تعليمات خفض السرعة.	2,29	1,166	68,000	60,35
32. الإحساس بالقدرة على قيادة المركبة بأمان في حالة تعب.	2,33	1,110	81,056	60,22
33. الاستماع إلى الموسيقى الصاخبة أثناء السياقة.	2,27	1,286	74,151	60,22
34. الإحساس بالقدرة على التحكم في المركبة في حالة انحراف.	2,26	1,174	72,707	60,00
35. السياقة بمزاج غير متحكم فيه.	2,20	1,138	81,928	59,59
36. عدم التأكد من سلامة الركاب والمركبة قبل الانطلاق.	2,35	1,273	55,992	59,47

59,38	75,698	1,157	2,25	37. تجاوز المركبات رغم خطورة العملية.
59,19	72,563	1,143	2,29	38. عدم التسامح مع السائقين الآخرين في استعمال الطريق.
59,17	88,595	1,110	2,19	39. حمل عدد من الأفراد أكثر مما هو مسموح به.
59,09	82,762	1,202	2,21	40. البحث عن النشوة أثناء القيادة.
59,04	88,794	1,153	2,18	41. إنزال الركاب على جهة الطريق.
59,01	76,849	1,164	2,26	42. تجاوز المركبات لتكون في المقدمة.
58,86	97,048	1,034	2,23	43. ترك مسافة جانبية غير كافية بين المركبات أثناء السير.
58,56	93,992	1,093	2,20	44. القيام بتجاوز مجموعة من المركبات المتوقفة في انتظار المرور.
58,27	111,770	1,041	2,14	45. التوقف في طريق ضيق.
58,03	94,598	1,081	2,19	46. قيادة المركبة مع وجود خلل ميكانيكي.
57,99	84,627	1,137	2,24	47. الإحساس بالمتعة عند القيام ببعض المناورات أثناء القيادة.
57,76	98,079	1,095	2,18	48. الإحساس بأن التحكم في المركبة أكثر أهمية من اتخاذ الحيطة والحذر.
57,49	89,440	1,207	2,17	49. التجاوز في الطريق الضيقة.
57,42	87,167	1,244	2,19	50. الميل إلى اختراق قانون المرور إذا لم يتماشى مع مصالحك.
57,21	100,579	1,049	2,15	51. عدم احترام مسافة الأمان.
57,13	82,225	1,196	2,19	52. الميل إلى اختراق قانون المرور إذا لم تتوقع تلقي عقوبة.
56,43	116,373	1,034	2,10	53. عدم احترام قانون المرور عند غياب رجل تنظيم حركة المرور.
56,42	95,857	1,121	2,17	54. عدم السير بحذر عند رداء الأحوال الجوية.
56,05	94,032	1,200	2,16	55. التوقف لنقل أشخاص لا تعرفهم.
56,02	111,254	1,164	2,09	56. النزعة إلى الدخول في مناوشات.
55,85	112,524	1,044	2,17	57. السير في أقصى اليسار.
55,84	111,928	1,186	2,13	58. عدم استعمال المؤشر الضوئي عند الانطلاق أو عند تغيير الرواق.
55,69	87,785	1,181	2,17	59. الضغط على الفرامل فجأة عند الإحساس بمتابعة لصيقة من مركبة أخرى.
55,25	100,460	1,178	2,12	60. عدم احترام قوانين المرور لأنها تبدو لك غير موضوعية.
54,65	112,365	1,108	2,09	61. عدم تخفيض السرعة عند الاقتراب من الممهلات.
54,65	109,706	1,067	2,08	62. عدم احترام حقوق باقي مستخدمي الطريق.
54,62	105,659	1,108	2,09	63. نقل حمولة تغطي الزجاج الخلفي للمركبة.
54,57	112,884	1,313	2,17	64. تطبيق مبدأ "الحق للأقوى".
54,44	96,520	1,076	2,14	65. الدخول في رواق بالقوة.
54,13	103,675	1,174	2,13	66. القيام بمناورات عدوانية اتجاه سائق يزعمك.
54,05	119,230	1,092	2,05	67. التجاوز على الرصيف أو حافة الطريق.
54,01	128,595	1,093	2,02	68. عدم احترام التوجيهات المؤقتة لحركة المرور.
53,86	124,706	1,154	2,05	69. عدم التمهّل أثناء مواجهة موقف مفاجئ في الطريق.
53,73	101,251	1,153	2,12	70. الدخول في منافسة مع سائقين آخرين.
53,65	114,667	1,202	2,08	71. عدم استعمال حزام الأمان.
53,53	113,913	1,130	2,07	72. قص الزوايا في المنعرجات.
53,43	111,622	1,234	2,10	73. التوقف في الوضعية الثانية لتفريغ السلع.
53,40	114,717	1,106	2,08	74. الإحساس بالمتعة عند التغلب على السائقين الآخرين عند ظهور الضوء الأخضر.

53,19	136,920	1,010	1,98	75. التجاوز عند مر الراجلين في المناطق العمرانية.
53,13	120,421	1,119	2,05	76. متابعة سائق أزعجك.
53,11	116,929	1,181	2,07	77. الإحساس بالمتعة عند القيام بمباغطة السائقين الآخرين للنفوق عليهم.
53,10	124,706	1,089	2,02	78. الاستعراض والتباهي لإظهار مهارتك في السياقة.
52,64	134,071	1,097	2,00	79. الإفراط في السرعة رغم أنك غير متعود عليها.
52,63	125,633	1,217	2,05	80. الخروج المفاجئ من شارع فرعي بدون اتخاذ الإجراءات الوقائية اللازمة.
52,33	122,762	1,170	2,05	81. عدم التمهل عندما تكون هناك أشغال على الطريق.
51,84	120,600	1,092	2,03	82. السياقة بمرايا عاكسة جانبية مغلقة أو مكسرة.
51,61	128,476	1,084	2,01	83. الرجوع إلى الوراء من طريق ثانوي إلى طريق رئيسي.
51,20	126,532	1,099	2,01	84. عدم احترام قوانين المرور لأنها نوع من الخضوع وفقدان الحرية.
51,19	123,754	1,084	2,02	85. القيام ببعض المناورات الخطيرة أثناء السياقة.
50,96	151,000	,933	1,96	86. قيادة المركبة رغم احتمال نفاذ البنزين.
50,61	139,944	1,133	1,98	87. التجاوز في مفترق الطرق.
50,56	146,651	1,256	2,03	88. السياقة بدون رخصة تأمين.
50,47	148,516	1,083	1,96	89. حمل سلع وأمتعة بارزة على جانبي المركبة.
50,39	170,733	,935	1,90	90. قيادة المركبة بمحمولة زائدة.
50,38	145,738	1,189	2,00	91. العرقلة المتعمدة لسائق آخر.
50,24	147,762	1,078	1,95	92. عدم تكييف السرعة حسب زاوية المنعرج.
50,12	142,645	1,138	1,99	93. التجاوز عند قفم المرتفعات.
50,04	142,286	1,024	1,95	94. سياقة مركبة ذات عجلات ملساء.
50,00	152,087	1,064	1,95	95. عدم تخفيض السرعة عند الاقتراب من مفترق الطرق والمنعرجات.
49,84	147,347	1,218	2,00	96. عدم التغطية والتثبيت الجيد للمحمولة.
49,78	173,079	1,246	1,97	97. عدم السياقة بحذر قرب المدارس.
48,29	151,530	1,068	1,94	98. الدوران إلى اليمين أو اليسار في مكان ممنوع.
48,28	154,000	1,144	1,95	99. استعمال المؤشر الضوئي لليمين والدوران لليسار أو العكس.
48,22	154,956	1,137	1,94	100. جر مركبة معطلة بطريقة غير آمنة.
48,20	152,921	1,121	1,94	101. التجاوز عند المنعرجات.
46,86	172,127	1,190	1,94	102. السياقة بعد تناول أدوية تخفض من فعاليتك.
46,65	201,214	1,101	1,84	103. التوقف في وسط مفترق الطرق.
46,58	194,429	1,219	1,93	104. قيادة المركبة تحت تأثير الكحول.
46,45	177,683	1,010	1,85	105. توقيف المركبة عند المنعرجات.
46,45	188,794	1,186	1,91	106. قيادة المركبة بدون استعمال الأضواء ليلا.
46,00	184,120	1,138	1,88	107. عدم احترام أوامر رجل تنظيم المرور.
44,56	223,675	1,203	1,88	108. قيادة المركبة تحت تأثير المخدرات.
43,50	228,714	1,068	1,77	109. السير في الاتجاه الممنوع.
43,04	245,540	1,114	1,78	110. السياقة للخلف عند مفترق الطرق.
42,61	234,478	,982	1,73	111. التوقف على اليسار في الطريق السريع.
38,22	407,714	,827	1,57	112. قيادة المركبة رغم وجود خلل في الفرامل.

2.4. درجة خطورة سلوكات الإقدام على المخاطرة لدى السائقين:

تظهر النتائج الخاصة بدرجة خطورة سلوكات الإقدام على المخاطرة لدى السائقين بأن هناك تباينا كبيرا بين مختلف البنود كما يتضح من خلال الجدول (3)، حيث أظهر تطبيق اختبار فريدمان للرتب بأن السلوك المتمثل في البند: "قيادة المركبة رغم وجود خلل في الفرامل" قد احتل الرتبة الأولى بمتوسط الرتب مقدر بـ (75.48)، وبمتوسط حسابي قدره (4.12)، وانحراف معياري مساوي لـ (1.141)، ويأتي بعده في الرتبة الثانية بند: "قيادة المركبة تحت تأثير الكحول"، بمتوسط الرتب مقدر بـ (71,04)، وبمتوسط حسابي قدره (3,97)، وانحراف معياري مساوي لـ (1,149). في حين جاء بند: "قيادة المركبة تحت تأثير المخدرات" في الرتبة الثالثة بمتوسط الرتب مقدر بـ (68,90)، وبمتوسط حسابي قدره (3,91)، وانحراف معياري مساوي لـ (1,342). ليأتي بعد ذلك بند: "التجاوز عند المنعرجات" في الرتبة الرابعة بمتوسط الرتب مقدر بـ (67,98)، وبمتوسط حسابي قدره (3,91)، وانحراف معياري مساوي لـ (1,058)، يليه بند "السير في الاتجاه الممنوع" في الرتبة الخامسة بمتوسط الرتب مقدر بـ (67,30)، وبمتوسط حسابي قدره (3,84)، وانحراف معياري مساوي لـ (1,180).

وهكذا فإن درجة خطورة سلوكات الإقدام على المخاطرة لدى السائقين قد جاءت معاكسة تماما في ترتيبها لما آلت إليه تكرارات سلوكات الإقدام على المخاطرة لدى السائقين كما يتضح من الجدولين: (2) و (3)، على التوالي، كيف لا وأن البند: "قيادة المركبة رغم وجود خلل في الفرامل"، الذي احتل الرتبة الأخيرة في الجدول الأول قد احتل الرتبة الأولى في الجدول الثاني، الأمر الذي يوحي بوجود علاقة ارتباط عكسية أو بالأحرى سلبية بين المتغيرين وهو ما سيتم التطرق إليه في عنصر لاحق.

وما يمكن ملاحظته على هذه السلوكات بصفة خاصة والنتائج المبينة بالجدول: (2)، بصفة عامة، هو أن البنود التي احتلت المراتب الأولى تميل إلى التعبير في مجملها عن سلوكات متقبلة اجتماعيا على عكس تلك المحتملة للمراتب الأخيرة التي تميل للتعبير عن درجة عليا من الخطورة.

جدول (3): درجة خطورة سلوكات الإقدام على المخاطرة					
البنود	$F_{(3)}$	$C_{(3)}$	$C_{(3)}$	χ^2	$F_{(3)}$
1. قيادة المركبة رغم وجود خلل في الفرامل.	4,12	1,141	186,120	75,48	
2. قيادة المركبة تحت تأثير الكحول.	3,97	1,261	161,452	71,04	
3. قيادة المركبة تحت تأثير المخدرات.	3,91	1,342	167,227	68,90	
4. التجاوز عند المنعرجات.	3,91	1,058	105,500	67,98	
5. السير في الاتجاه الممنوع.	3,84	1,180	91,333	67,30	
6. القيام ببعض المناورات الخطيرة أثناء السياقة.	3,86	1,127	95,103	67,28	

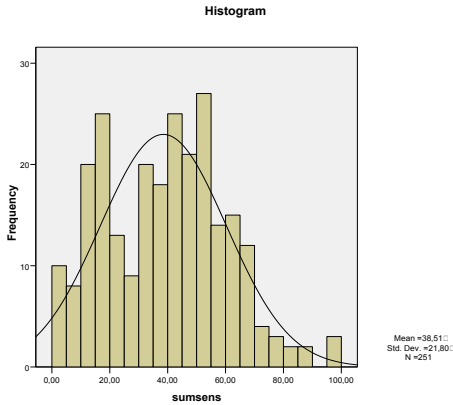
66,68	86,749	1,214	3,81	7. استعمال المؤشر الضوئي لليمين والدوران ليسار أو العكس.
66,31	71,888	1,217	3,74	8. الخروج المفاجئ من شارع فرعي بدون اتخاذ الإجراءات الوقائية اللازمة.
65,14	81,294	1,246	3,79	9. قيادة المركبة بدون استعمال الأضواء ليلاً.
65,12	80,897	1,226	3,78	10. عدم السياقة بحذر قرب المدارس.
64,98	103,323	1,092	3,78	11. عدم السير بحذر عند رداءة الأحوال الجوية.
64,62	74,071	1,202	3,74	12. عدم التغطية والتنبيت الجيد للمحمولة.
63,85	80,614	1,106	3,76	13. السياقة للخلف عند مفترق الطرق.
63,16	75,183	1,157	3,74	14. التجاوز في مفترق الطرق.
63,05	58,582	1,238	3,68	15. التجاوز عند قمم المرتفعات.
63,04	76,948	1,142	3,77	16. تجاوز المركبات رغم خطورة العملية.
62,72	66,590	1,205	3,70	17. التوقف في وسط مفترق الطرق.
62,09	70,693	1,173	3,64	18. الاستعراض والتباهي لإظهار مهارتك في السياقة.
61,98	66,908	1,276	3,72	19. التوقف على اليسار في الطريق السريع.
61,89	65,793	1,169	3,69	20. سياقة مركبة ذات عجلات ملساء.
61,74	51,000	1,287	3,62	21. توقيف المركبة عند المنعرجات.
61,64	86,590	1,107	3,72	22. جر مركبة معطلة بطريقة غير آمنة.
61,17	67,563	1,163	3,65	23. عدم تكييف السرعة حسب زاوية المنعرج.
61,16	71,532	1,117	3,72	24. القيام بمناورات عدوانية اتجاه سائق يزعجك.
61,11	62,627	1,190	3,69	25. القيام بمناورات خطيرة في موكب الأعراس.
61,07	61,373	1,159	3,63	26. إنزال الركاب على جهة الطريق.
61,05	72,880	1,108	3,66	27. الضغط على الفرامل فجأة عند الإحساس بمتابعة لصيقة من مركبة أخرى.
60,16	58,249	1,158	3,62	28. السياقة بعد تناول أدوية تخفف من فعاليتك.
60,13	51,730	1,221	3,60	29. عدم التمهّل أثناء مواجهة موقف مفاجئ في الطريق.
59,79	72,526	1,108	3,65	30. عدم احترام التوجيهات المؤقتة لحركة المرور.
59,66	56,390	1,193	3,61	31. عدم تخفيض السرعة عند الاقتراب من مفترق الطرق والمنعرجات.
59,40	76,413	1,114	3,67	32. الدخول في رواق بالقوة.
59,26	58,595	1,183	3,62	33. التجاوز في الطريق الضيقة.
58,99	46,373	1,235	3,59	34. الرجوع إلى الورا من طريق ثانوي إلى طريق رئيسي.
58,85	55,817	1,203	3,62	35. السياقة بمرايا عاكسة جانبية مغلقة أو مكسرة.
58,74	93,400	1,138	3,63	36. السياقة بمزاج غير متحكم فيه.
58,58	88,754	1,021	3,61	37. السياقة في حالة نرفزة وانفعال شديد.
58,58	69,270	1,199	3,59	38. عدم احترام قوانين المرور لأنها تبدو لك غير موضوعية.
58,50	53,913	1,226	3,62	39. عدم احترام أوامر رجل تنظيم المرور.
58,46	55,434	1,161	3,59	40. عدم استعمال المؤشر الضوئي عند الانطلاق أو عند تغيير الرواق.
58,43	63,243	1,176	3,56	41. الدوران إلى اليمين أو اليسار في مكان ممنوع.
58,35	105,619	1,201	3,56	42. عدم احترام قوانين المرور لأنها نوع من الخضوع وفقدان الحرية.
58,07	45,341	1,189	3,53	43. عدم احترام مسافة الأمان.
58,03	81,056	1,060	3,61	44. الدخول في منافسة مع سائقين آخرين.
57,97	51,770	1,182	3,59	45. الإحساس بالقدرة على التحكم في المركبة في حالة انحراف.
57,91	64,865	1,113	3,62	46. نقل حمولة تغطي الزجاج الخلفي للمركبة.

57,62	47,307	1,236	3,55	47. قص الزوايا في المنعرجات.
57,58	32,325	1,301	3,49	48. تطبيق مبدأ "الحق للأقوى".
57,55	67,127	1,117	3,58	49. الزيادة في السرعة استجابة لرغبة الركاب.
57,42	44,310	1,218	3,56	50. السياقة بدون رخصة تأمين.
57,38	98,873	1,034	3,54	51. ترك مسافة جانبية غير كافية بين المركبات أثناء السير.
56,96	63,317	1,106	3,59	52. الميل إلى اختراق قانون المرور إذا لم يتماشى مع مصالحك.
56,67	52,802	1,188	3,56	53. الإحساس بالقدرة على التقليل من الإصابة في حالة تعرضك لحادث لا يمكن تفاديه
56,56	64,349	1,134	3,54	54. حمل سلع وأمتعة بارزة على جانبي المركبة.
56,46	62,087	1,161	3,55	55. الإحساس بالمتعة عند القيام ببعض المناورات أثناء السياقة.
56,43	62,444	1,134	3,54	56. عدم التمهل عندما تكون هناك أشغال على الطريق.
56,43	47,087	1,201	3,55	57. الإحساس بالقدرة على قيادة المركبة بأمان حتى وإن كانت بسرعة عالية.
56,27	65,076	1,167	3,52	58. التجاوز على الرصيف أو حافة الطريق.
56,25	71,373	1,099	3,50	59. عدم تخفيض السرعة عند الاقتراب من الممهلات.
56,14	74,230	1,058	3,50	60. الدخول الاضطراري أمام مركبة أخرى بعد عملية تجاوز فاشلة.
56,05	45,355	1,216	3,56	61. التجاوز عند عمر الراجلين في المناطق العمرانية.
55,80	78,714	1,117	3,51	62. خفض السرعة فجأة.
55,78	42,365	1,254	3,54	63. عدم استعمال حزام الأمان.
55,73	63,357	1,104	3,56	64. العرقلة المتعمدة لسائق آخر.
55,70	55,753	1,227	3,54	65. الانحراف فجأة لتصحيح الاتجاه.
55,54	81,251	1,056	3,51	66. الإحساس بالمتعة عند السياقة بسرعة.
55,44	50,614	1,150	3,48	67. الخروج عن الطريق المرصوف عند التجاوز على اليسار.
55,39	35,302	1,292	3,52	68. الإفراط في السرعة رغم أنك غير متعود عليها.
55,05	51,056	1,145	3,52	69. الإحساس بالمتعة عند القيام بمباغنة السائقين الآخرين للتفوق عليهم.
54,86	35,262	1,263	3,40	70. قيادة المركبة رغم احتمال نفاذ البنزين.
54,65	98,357	1,027	3,53	71. السياقة بسرعة لأنك متأخر عن موعد.
54,64	60,103	1,134	3,53	72. تجاوز المركبات لتكون في المقدمة.
54,50	29,548	1,281	3,43	73. التوقف لنقل أشخاص لا تعرفهم.
54,13	49,378	1,201	3,47	74. الإحساس بالقدرة على قيادة المركبة بأمان في حالة تعب.
54,10	43,522	1,201	3,48	75. السياقة بسرعة عالية رغم تعليمات خفض السرعة.
54,06	68,873	1,087	3,53	76. عدم مراقبة ضغط العجلات.
54,03	62,167	1,159	3,48	77. القيادة بسرعة لاعتقادك أنها تختصر الوقت.
53,65	76,452	1,073	3,52	78. متابعة سائق أزعجك.
53,58	48,183	1,229	3,43	79. التوقف في الوضعية الثانية لتفريغ السلع.
53,23	58,701	1,136	3,47	80. الميل إلى اختراق قانون المرور إذا لم تتوقع تلقي عقوبة.
53,21	70,341	1,062	3,49	81. عدم احترام حقوق باقي مستعملي الطريق
53,08	38,382	1,228	3,42	82. الإحساس بالقدرة على تفادي خطر مفاجئ بالطريق.
52,95	61,056	1,097	3,39	83. استعمال الهاتف النقال أثناء السياقة.
52,78	65,698	1,179	3,41	84. قيادة المركبة مع وجود خلل ميكانيكي.
52,53	66,880	1,093	3,44	85. عدم أخذ فترة راحة بعد السياقة لمدة طويلة.
52,52	87,881	1,027	3,53	86. زيادة السرعة بالرغم من أنك غير مستعجل.

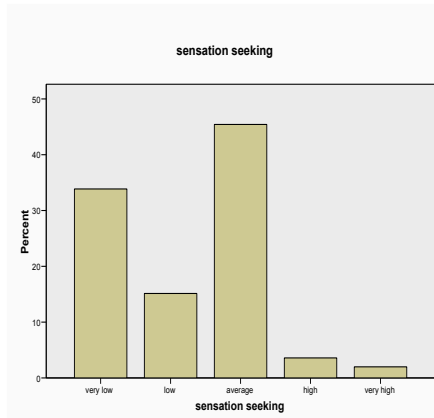
51,92	65,421	1,094	3,44	87. السير في الممر الاستعجالي.
51,91	71,373	1,119	3,44	88. التسرع في اتخاذ القرار أثناء السياقة.
51,73	65,421	1,127	3,41	89. تخفيض السرعة فجأة عند توقع وجود رادار.
51,72	72,760	1,081	3,42	90. الإحساس بأن التحكم في المركبة أكثر أهمية من اتخاذ الحيطة والحذر.
51,71	57,286	1,110	3,41	91. عدم احترام قانون المرور عند غياب رجل تنظيم حركة المرور.
51,50	36,191	1,224	3,32	92. عدم التأكد من سلامة الركاب والمركبة قبل الانطلاق.
51,49	48,880	1,174	3,38	93. التوقف في طريق ضيق.
50,99	65,817	1,116	3,45	94. القيام بتجاوز مجموعة من المركبات المتوقفة في انتظار المرور.
50,81	62,365	1,091	3,37	95. عدم التسامح مع السائقين الآخرين في استعمال الطريق.
50,79	27,921	1,218	3,28	96. البحث عن النقوشة أثناء السياقة.
49,90	52,127	1,120	3,35	97. حمل عدد من الأفراد أكثر مما هو مسموح به.
49,66	33,602	1,239	3,33	98. النزعة إلى الدخول في مناوشات.
49,64	22,365	1,277	3,33	99. الاستماع إلى الموسيقى الصاخبة أثناء السياقة.
49,39	76,311	1,056	3,34	100. الإحساس بالרגبة في اجتياز المركبات الأخرى رغم أنك غير مستعجل.
49,27	71,291	1,068	3,31	101. السير في أقصى اليسار.
49,06	80,143	1,056	3,33	102. الثقة الزائدة في نوعية وقوة المركبة
48,88	49,458	1,150	3,32	103. السياقة بعد أو أثناء جدال أو مناقشة حادة..
48,17	53,040	1,155	3,28	104. محاولة الإسراع للعبور قبل ظهور الضوء الأحمر.
48,02	58,516	1,109	3,26	105. الانشغال بأشياء مختلفة على جانبي الطريق أثناء السياقة.
47,61	57,286	1,119	3,29	106. الإحساس بالمتعة عند التغلب على السائقين الآخرين عند ظهور الضوء الأخضر.
44,30	82,563	1,074	3,17	107. الانطلاق بسرعة عند ظهور الضوء الأخضر.
44,00	76,413	1,096	3,16	108. قيادة المركبة بمحولة زائدة.
43,21	31,651	1,199	3,15	109. التوقف للفرجة على حادث مرور.
42,64	57,087	1,144	3,08	110. إتباع مركبة ذات أولوية للتخلص من الازدحام.
41,89	30,143	1,251	2,97	111. قيادة المركبة ببطء.
39,70	40,262	1,192	2,96	112. الاعتقاد بأن قيادتك أكثر أمنا من قيادة الآخرين.

3.4 . مستوى البحث عن الإثارة لدى السائقين:

تبين النتائج الخاصة بمستوى البحث عن الإثارة لدى السائقين بأن التفحص الدقيق لتكرارات النتائج الخام كما يتضح من المنحى التكراري بالشكل: (1)، قد بين حصول 10 أفراد على صفر في الاختبار، الأمر الذي قد يفسر ارتفاع النسبة الخاصة بدرجة منخفضا جدا. وعلى العموم هناك توزع لأفراد العينة على مختلف فئات مقياس زوكرمان للبحث عن الإثارة رغم وجود تباين كبير بينها كما يتضح من الجدول: (4)، والشكل: (2)، حيث حصل 45.2%، من أفراد العينة على درجة متوسطة، و 33.7%، من أفراد العينة على درجة جد منخفض، تليها درجة: منخفض بنسبة: 15.1%. ثم درجة مرتفع بنسبة، 3.6%، وأخيرا درجة مرتفع جدا بنسبة: 2.0% فقط،



الشكل: (1): توزيع تكرارات درجات أفراد العينة حسب مستوى البحث عن الإثارة



الشكل: (2): توزيع أفراد العينة حسب مستوى البحث عن الإثارة

الجدول: (4): توزيع أفراد العينة حسب مستوى البحث عن الإثارة		
النسبة	التكرار	الفئات
33,7%	85	منخفض جدا
15,1%	38	منخفض
45,2%	114	متوسط
3,6%	9	مرتفع
2,0%	5	مرتفع جدا
99,6%	251	المجموع
0,4%	1	الناقص
100,0%	252	المجموع الكلي

4.4. علاقة سلوكيات الإقدام على المخاطرة ببعض المتغيرات:

1.4.4. تكرار سلوك الإقدام على المخاطرة:

لقد أظهرت معالجة النتائج المبينة في الجدول: (5)، بأن هناك علاقة ارتباط سلبية بين التكرار ودرجة خطورة سلوكيات الإقدام على المخاطرة لدى السائقين تقدر بـ: (-0,556)، وهي ذات دلالة إحصائية عالية عند مستوى (0.01)، وهو ما يعني أن المستويات المرتفعة في تكرار سلوك الإقدام على المخاطرة ترتبط سلبيا بدرجات منخفضة من خطورة سلوكيات الإقدام على المخاطرة لدى السائقين، ويبدو ذلك مقبولا، إذ كلما أحس الإنسان بالخطر واستوعبه عقليا كلما ابتعد عن ذلك الخطر، ومن ثم يقل تكرار هذا الموقف الخطر.

وقد بينت نتائج الدراسة الحالية كذلك بأن هناك علاقة ارتباط موجبة بين تكرار سلوك الإقدام على المخاطرة ومستوى البحث عن الإثارة تقدر بـ: (0,455)، وهي ذات دلالة إحصائية عالية عند مستوى (0.01)، وهو ما يعني أن المستويات المرتفعة في تكرار سلوك الإقدام على المخاطرة ترتبط إيجابيا

بدرجات مرتفعة من مستويات البحث عن الإثارة لدى السائقين، وهو ما يتماشى مع مفهوم الإثارة الحسية في إطار تفسير سلوك المخاطرة، حيث أصبح التخلص من السأم الناشئ عن الافتقار للإثارة الحسية هدفاً لسلوك المخاطرة، بل إن بعض النظريات اعتبرت المخاطرة دالة البحث عن الإثارة الحسية. وقد توالت الدراسات التي أكدت العلاقة الوثيقة بين المخاطرة والإثارة الحسية، ومن أبرزها دراسة سلانجر وروديستمان (1997)، Slinger & Rudestman، ويذهب زوكرمان (2000)، Zuckerman، إلى أن التماس الإثارة متغير تحيبي ذو أساس بيولوجي، يعكس الفروق بين الأفراد في الحد الأقصى للاستثارة ونزعات البحث عنها، والقدرة على تحمل مواقف الاستثارة الانفعالية، ويرى عادل هريدي (1992)، بأن هناك اتساق بين نظرية زوكرمان واعتقاد هيب (1955)، Heeb، بأن سلوك المخاطرة يعمل على إثارة النظام العصبي الذي يحتاج للتغيير التزماني، وذلك لإبعاد الملل واللامبالاة.

كما أن هناك علاقة ارتباط موجبة بين تكرار سلوك الإقدام على المخاطرة وصفات المخاطرة العامة تقدر بـ: (0,280)، وهي ذات دلالة إحصائية عالية عند مستوى (0.01)، وهو ما يعني أن المستويات المرتفعة في تكرار سلوك الإقدام على المخاطرة ترتبط إيجابياً بدرجات مرتفعة من مستويات صفات المخاطرة العامة لدى السائقين، وقد توصلت العديد من الدراسات إلى أن عامل الإجهاد العصبي والعضلي له أثر على شيوع نسبة الحوادث، من خلال شعور السائق بفقدان البصيرة أو القدرة على الانتباه واليقظة للمثيرات المحيطة، ومع ارتفاع درجة المخاطرة يفقد القدرة على التحكم أثناء قيادته للمركبة.

وفي نفس السياق يشير فورسيث وزملاؤه (1995)، Forsyth & al، إلى أن المخاطرة نتاج تفاعل بعض الخصائص الموقفية والمتعلقة بطريقة سير المركبة، وبين سمات الشخصية كالمخاطرة وضعف الانتباه للمثيرات المحيطة، وقد أكدت دراسات أن الأخطاء البشرية التي يتسبب في وقوعها سائقوا المركبات تمثل قرابة 85 %، ومن ضمنها: اللامبالاة وعدم الاكتراث، وكذا ضعف اللياقة البدنية.

وليس هذا فحسب، بل يرتبط تكرار سلوكيات الإقدام على المخاطرة سلبياً مع الجنس، حيث يقدر معامل الارتباط (-0.193)، وهي ذات دلالة إحصائية عند مستوى (0.01)، الأمر الذي يعني أن الذكور أكثر إقداماً على سلوكيات المخاطرة من الإناث، وقد يرجع ذلك إلى كيمياء الدم خصوصاً ما تعلق بمستويات هرمونات الجنس، والتي تتجدد جزئياً بالوراثة، وتؤثر على المخاطرة تحت ظروف معينة، وتبين أن الهرمون الذكري التستوستيرون (Testostérone)، يزيد من الغضب والعدوانية، أما في الإناث فإن المرحلة التي تسبق الطمث أين يقل هرمون البروجيسترون يرفع من التوتر والقلق والميل

إلى العدوانية لديهم (لازورسا وشوخير Lasorsa & Shoemaker, 1988؛ زوكرمان وكوهلمان Zuckerman & Kuhlman, 2000). هذا من جهة، ومن جهة أخرى فقد أرجع الباحثون هذه الفروق إلى عامل النسق الثقافي الاجتماعي الذي من خلال التنشئة الاجتماعية يفرض الآباء قيوداً على الإناث مما يمنح الذكور مزيداً من الثقة ومن ثم الافتقار لاستراتيجيات تصحيح الذات، بالإضافة إلى اختلاف التوقعات والقيم التي يحملها الذكور والإناث (آيرون وميلستين، 1991 Irouin & Millstein، وأكتاس، 1992 Ecctes).

الجدول (5): علاقات الارتباط بين مختلف متغيرات الدراسة

صفات المخاطرة العامة	مستوى البحث عن الإثارة	درجة خطورة سلوكيات الإقدام على المخاطرة	تكرار سلوكيات الإقدام على المخاطرة	
			1	1. تكرار سلوكيات الإقدام على المخاطرة
		1	-,556(**)	2. درجة خطورة سلوكيات الإقدام على المخاطرة
	1	-,296(**)	,455(**)	3. مستوى البحث عن الإثارة
1	,383(**)	-,088	,280(**)	4. صفات المخاطرة العامة
	-,102	,103	-,193(**)	5. الجنس
-,093	-,210(**)	,018	-,064	6. السن
,032	-,095	,045	,003	7. الحالة العائلية:
-,034	-,013	-,036	,079	8. عدد الأبناء:
,053	-,125(*)	,232(**)	-,314(**)	9. المستوى التعليمي
-,031	,047	-,104	-,015	10. المهنة
-,041	,024	,076	-,148(*)	11. الزمرة الدومية:
-,285	,045	-,261	,124	12. نوع المرض
,070	,212(**)	-,174(**)	,168(**)	13. سنة الحصول على رخصة السياقة:
-,017	,091	-,170(**)	,194(**)	14. نوعها
-,051	-,197(**)	,135(*)	-,091	15. الأقدمية في السياقة:
-,049	-,048	-,215(**)	,079	16. نوع التأمين:
,053	,135(*)	,146(*)	-,017	17. ملكية المركبة:
,013	,005	,017	-,058	18. سنة أول استعمال لسير المركبة
-,091	-,116	,213(**)	-,159(*)	19. متوسط المسافة المقطوعة يومياً:
,067	,099	,125	-,001	20. عدد المخالفات المرورية خلال سنة 2007:
,117	,004	,064	-,008	21. الحوادث المرورية خلال سنة 2007 :
,026	,052	,235	-,085	22. المسؤولية في الحادث:

كما أظهرت النتائج المبينة في الجدول (5)، بأن عامل المستوى التعليمي له علاقة ارتباط سلبية مع تكرار سلوكيات الإقدام على المخاطرة، والمقدرة ب (-0.314)، وهي ذات دلالة إحصائية عند مستوى (0.01)، وبالتالي فإنه كلما ارتفع المستوى التعليمي كلما قل تكرار سلوكيات الإقدام على المخاطرة. وتبدو هذه العلاقة متوقعة إلى حد ما، إذ أن هناك علاقة بين إدراك المخاطر

والمستوى التعليمي، وترتبط عملية استئثار المخاطرة بالجوانب الأخلاقية والاندفاعية والصحة الجسدية والنفسية، وهو ما يتفق مع ما توصل إليه الفرماوي حمدي (1985).

وقد بينت النتائج كذلك بأن أصحاب الزمرة الدموية (A+) يظهر لديهم تكرار سلوك الإقدام على المخاطرة أكثر من غيرهم حيث قدر معامل الارتباط (-0.148)، وهي ذات دلالة إحصائية عند مستوى (0.05). وقد يرجع ذلك إلى أن أغلب أفراد العينة (40.9%)، لهم الزمرة الدموية (A+)، وتشير العديد من الدراسات بأن أفراد هذه الزمرة يتصفون بالانطلاق، التشرد، الإحساس المفرط (ماغوس، 2008، Magos).

كما بينت النتائج المتحصل عليها من المعالجة الإحصائية بأن هناك علاقة ارتباط موجبة بين تكرار سلوكيات الإقدام على المخاطرة وسنة الحصول على رخصة السياقة تقدر ب (0.168)، وهي ذات دلالة إحصائية عند مستوى (0.01)، وهو ما يعني أنه كلما زادت سنة الحصول على رخصة السياقة كلما زاد تكرار سلوكيات الإقدام على المخاطرة.

وهكذا فإن سنة الحصول على رخصة السياقة عامل مهم في زيادة تكرار سلوكيات الإقدام على المخاطرة، ويمكن تفسير ذلك بالاعتماد على أن السائق يعتقد بأنه يمكنه التحكم في الوضعية. ويرى روتر (1966) Rotter، بأن ذلك يرجع إلى مفهوم التحكم الذي يعتبر خاصية للشخصية يظهر من خلالها مستوى إدراك الفرد للأحداث على أنها مرتبطة به وتحت سيطرته (مفهوم التحكم الداخلي)، كما تتفق نتائج الدراسة الحالية مع ما توصل إليه كل من آرثر وآخرون، (1992) Arther, et al, وريزان وآخرون، (1992) Reason et al، ويمكن تفسير ذلك بالثقة الزائدة لدى الفرد في قدراته ومؤهلاته ومعارفه وفي تفاؤله، واعتقاده بأن إمكانياته تستطيع أن تنجيه من حوادث المرور، الأمر الذي يجعل من الفرد أكثر إقداما على سلوك المخاطرة.

ويرتبط تكرار سلوكيات الإقدام على المخاطرة إيجابيا كذلك مع نوع رخصة السياقة، حيث يقدر معامل الارتباط بينهما ب (0.194)، وهي ذات دلالة إحصائية عند مستوى (0.01)، وهذا يعني أن السائقين أصحاب رخصة السياقة من نوع (B) أو (A)، يظهر لديهم تكرار سلوكيات الإقدام على المخاطرة أكثر من غيرهم، وقد يرجع هذا إلى كون أفراد العينة المدروسة أغلبهم سائقون متحصلون على رخص سياقة من نوع (A) و(B)، أكثر من الأنواع الأخرى (أنظر الجدول: 1).

وهو ما يتفق مع ما توصل إليه ياتس وستون (1992) Yates & Stone، حيث تظهر الدراسة أن أهم الانحرافات التي تؤثر على سلوك المخاطرة والتي تتمثل في إدراك الدور الشخصي، ويسمى وهم التحكم، حيث يعتقد بعض سائقي الدراجات النارية بوجود قوة خفية تمهيمهم مما يجعلهم يقدمون على سلوك المخاطرة، بالإضافة إلى الانحرافات ذات المصدر الحسي، حيث يدرك السائق أن

الأجسام الكبيرة مثل القطارات أبطأ من الأجسام الصغيرة كالمركبات، الأمر الذي قد ينطبق على تكرار سلوكات الإقدام على المخاطرة عند سائقي أصحاب رخص السياقة: (A) و (B)، لاعتقادهم بإمكانهم القيام بمناورات وتجاوز المركبات الكبيرة بدون أن يلحق بهم ضرر (ياتس وستون، Yates & stone, 1992).

وأخيراً دلت النتائج الإحصائية للدراسة الحالية أن متوسط المسافة المقطوعة يومياً من طرف السائقين لها علاقة ارتباط سلبية مع تكرار سلوكات الإقدام على المخاطرة تقدر ب (-0.195)، وهي ذات دلالة إحصائية عند مستوى (0.05)، وهذا يعني أنه كلما قلت المسافة المقطوعة يومياً، كلما زاد مستوى تكرار سلوكات الإقدام على المخاطرة.

2.4.4. درجة خطورة سلوك الإقدام على المخاطرة:

لقد أظهرت النتائج المبينة في الجدول (5)، بأن هناك علاقة ارتباط سلبية بين درجة إدراك سلوكات الإقدام على المخاطرة والبحث عن الإثارة، حيث قدر معامل الارتباط بينهما (-0.296)، وهذا يعني أنه كلما زاد مستوى إدراك درجة خطورة سلوك الإقدام على المخاطرة، كلما قل مستوى البحث عن الإثارة، وهذا ما يتفق مع أعمال فولار (1984) fuller، حيث أن السائق يخاف من الحالات الخطيرة التي قد عايشها من قبل أو يتخيل عواقبها، الأمر الذي يجعله يتخذ سلوك التجنب إزاء الخطر المحتمل (باني، Banet 2006). وفي نفس السياق توصل ونترفيلد وبورشيدنغ، (1981) Winterfeld & Borchering، إلى أن الأفراد يستعينون بمعارفهم وتجاربهم الشخصية الخاصة بخطر معين كمنطلق هام لحكمهم عندما يتعلق الأمر بتقبل خطر معين.

وهو ما يتفق مع ما توصل إليه زوكرمان (1990) Zuckerman، الذي يرى أن الفرد لا يهتم بدرجة خطورة السلوك الذي يقوم به بقدر ما يسعى إلى تحقيق حاجاته من التجارب والإثارة القوية وهو مستعد للمخاطرة الجسدية والاجتماعية، كما وجدت نفس الدراسة أن الباحث عن الإثارة يميل إلى الاستهانة بالخطر، وهذا الجانب من الشخصية يعدل من مستوى الخطر التفاضلي ومستوى الخطر المدرك (ديلينجيار، 1993 Delingieres).

كما بينت نتائج الدراسة الحالية كذلك بأن درجة سلوكات الإقدام على المخاطرة له علاقة ارتباط موجبة مع المستوى التعليمي، وهي مقدرة ب (0.232)، وذات دلالة إحصائية عند مستوى (0.01)، وعليه فإنه كلما ارتفع المستوى التعليمي كلما زادت درجة إدراك خطورة سلوكات الإقدام على المخاطرة. وعلى العكس من ذلك، فإن النتائج أظهرت بأنه كلما زادت سنة الحصول على رخصة السياقة كلما انخفضت درجة إدراك خطورة سلوكات الإقدام على المخاطرة، أي أن العلاقة بينهما سلبية، حيث قدرت ب (-0.174)، وهي ذات دلالة إحصائية عند مستوى (0.01).

وهذا ما يتفق مع دراسة نيسبت وروس (1980)، Nisbett & Rouss، حيث يرتبط سلوك الإقدام على المخاطرة لدى السائقين بالأحكام المسبقة، إذ تحدد نوعية التعامل مع المعلومات الجديدة، وإذا توافقت هذه المعلومات مع الأحكام المسبقة، فإنها تبدو مضمونة، أما إذا تعارضت فإنها تبدو خاطئة وغير دالة، الأمر الذي يجعل السائق يعتقد بأنه كلما زادت سنة الحصول على رخصة القيادة كلما استطاع أن يقدم على سلوكيات المخاطرة من غير خطورة عليه وعلى الآخرين، انطلاقاً من إيمانه بأنه متحكم في الوضعية.

وعلى العكس من ذلك فإن النتائج أظهرت بأنه كلما كان السائقون أصحاب رخص قيادة من نوع (A) و(B)، كلما انخفضت درجة إدراك خطورة سلوك الإقدام على المخاطرة، حيث قدرت علاقة الارتباط بينهما ب (-0.170)، وهي ذات دلالة إحصائية عند مستوى (0.01)، كما تؤكد هذه النتيجة ما تم التوصل إليه عند تناول متغير تكرار سلوكيات الإقدام على المخاطرة ونوع رخصة القيادة، وبالتالي تنخفض لديهم درجة إدراك خطورة سلوكيات الإقدام على المخاطرة، وقد يرجع ذلك إلى طريقة التعامل مع المعلومات، حيث يعتقد السائق بأنه بإمكانه التأثير والسيطرة على وضعية السير ويجعل من السائق يتقبل مستوى أعلى من المخاطرة، على عكس أصحاب رخص القيادة: (F, E, D, C)، في حين أظهرت المعالجة الإحصائية لنتائج الدراسة الحالية أن هناك علاقة ارتباط موجبة بين الأقدمية في القيادة ودرجة إدراك خطورة سلوكيات الإقدام على المخاطرة تقدر ب (0.135)، وهي ذات دلالة إحصائية عند مستوى (0.05)، بمعنى أنه كلما زادت أقدمية السائق في القيادة كلما زادت درجة إدراك خطورة سلوكيات الإقدام على المخاطرة.

كما أظهرت النتائج المبينة في الجدول (5)، بأن هناك علاقة ارتباط سلبية بين درجة إدراك خطورة سلوكيات الإقدام على المخاطرة ونوع تأمين المركبة، حيث قدر معامل الارتباط بينهما (-0.125)، وهي ذات دلالة إحصائية عند مستوى (0.01)، مما يعني أن السائقين ذوي التأمين من نوع (التأمين ضد كل المخاطر)، لهم درجة منخفضة من إدراك خطورة سلوكيات الإقدام على المخاطرة، وهو ما يتفق مع نظرية الضبط الذاتي لويلد (1986) Wilde، المتمثلة في التأقلم السلوكي للفرد، بالرغم من وعي السائق بالخطر الذي يحيط به فهو يضبط قراراته وسلوكيات المخاطرة وفقاً لدرجة الخطر، بمعنى يرفض الخطر ويكون حذراً إذا شعر أنه مهدد وبالعكس فإن شعوره بالأمان يجعله أكثر جرأة وأكثر مخاطرة، وعليه فإن الثقة الزائدة في قوة المركبة وحدائتها وتأمينها ضد كل المخاطر قد يخول له الاستهانة بسلوكيات الإقدام على المخاطرة.

أما في ما يخص معامل الارتباط بين درجة إدراك خطورة سلوكيات الإقدام على المخاطرة

وملكية المركبة فقد كان إيجابيا، حيث قدر ب (0.146)، وهي ذات دلالة إحصائية عند مستوى (0.05)، وبالتالي فإنه كلما كانت ملكية المركبة للسائقين كلما ارتفعت درجة إدراك خطورة سلوكيات الإقدام على المخاطرة لديهم. وهو ما يؤيد ما توصل إليه ويلد، (1982) Wilde، الذي ينطلق من فكرة الربح والخسارة، حيث يضبط السائق سلوكياته فتكون المخاطرة بقدر الفائدة المرجوة من ورائها، وعليه فإن نتائج الدراسة الحالية تظهر بأن السائق يدرك مدى خطورة سلوكيات الإقدام على المخاطرة مادامت المركبة ملك له أو لأحد أفراد أسرته، لأن الخسارة هنا تكون كبيرة حيث السائق هو الذي يقوم بتعويض الخسارة المالية إذا ألحق أي ضرر بالمركبة المملوكة. وتتفق نتائج الدراسة الحالية كذلك مع ما توصل إليه ونتر فيلد وبورشاردينغ (1981) Winterfeld & Borchering، من أن الفرد عادة ما يرفض الخطر إذا أدرك أن عواقبه ستكون وخيمة وكارثية على المستوى الفردي، على الرغم من أن احتمال وقوع الخطر يبقى ضئيلا جدا.

كما أظهرت النتائج أنه كلما زاد متوسط المسافة المقطوعة يوميا عند السائقين كلما زاد مستوى درجة إدراك خطورة سلوكيات الإقدام على المخاطرة، حيث قدرت علاقة الارتباط بينهما ب (0.123)، وهي ذات دلالة إحصائية عند مستوى (0.01)، حيث وجد في هذا السياق بأن نقص المعلومات يعتبر سببا مهما من أسباب المخاطرة، فتوفر المعلومة قد يظهر الإدراك الحقيقي لسلوكيات الإقدام على المخاطرة، مما يؤدي إلى الحد من المغامرة والمخاطرة (عبد الفتاح سيد درويش، 2005). وعليه فإن الزيادة من متوسط المسافة التي يقطعها السائق يوميا يرفع من خبرة السائق ويوفر له معلومات كثيرة عن المجال الذي يتعامل معه، وبالتالي إدراك خطورة سلوكيات الإقدام على المخاطرة.

3.4.4. مستوى البحث عن الإثارة:

أما فيما يخص البحث عن الإثارة فإن النتائج المبينة في الجدول رقم (4)، أظهرت بأن للإثارة علاقة ارتباط سالبة مع عامل السن، حيث قدرت ب (-0.210)، وهي ذات دلالة إحصائية عند مستوى (0.01)، وهذا يعني بأنه كلما انخفض السن كلما زاد مستوى البحث عن الإثارة، هذه النتيجة تتماشى مع أعمال زوكرمان وايزينك، (1987) Zuckerman & Eyzek، حيث ينخفض مستوى البحث عن الإثارة كلما تقدم السن، وهو ما يتفق مع المعطيات الخاصة بالنشاط الهرموني للغدد التناسلية. كما توصل رولسون، (2002) Rolison، إلى أن المراهقين مرتفعي الدرجة في البحث عن الإثارة أكثر ميلا إلى الارتفاع في سلوك الإقدام على المخاطرة.

وعلى نفس المنوال أظهرت النتائج كذلك بأنه كلما ارتفع المستوى التعليمي كلما انخفض مستوى البحث عن الإثارة، حيث قدرت علاقة الارتباط بينهما ب (-0.125)، وهي ذات دلالة

إحصائية عند مستوى (0.05)، وعلى العكس من ذلك فإن علاقة الارتباط موجبة بين البحث عن الإثارة وسنة الحصول على رخصة السياقة، حيث تمثلت ب (0.212)، وهي ذات دلالة إحصائية عند مستوى (0.01)، وهو ما يعني أنه كلما زادت سنة الحصول على رخصة السياقة كلما ارتبطت إيجابيا بدرجات مرتفعة من مستويات البحث عن الإثارة لدى السائقين. بمعنى آخر أن مستوى البحث عن الإثارة يكون أكثر لدى السائقين الحاصلين على رخصة السياقة حديثا. الأمر الذي يتفق مع ما بينته نتائج الدراسة الحالية بأن هناك علاقة ارتباط سلبية بين البحث عن الإثارة والأقدمية في السياقة، تقدر ب (-0.197)، وهي ذات دلالة إحصائية عند مستوى (0.01)، بمعنى أنه كلما زادت الأقدمية في السياقة كلما انخفض مستوى البحث عن الإثارة، وعلى العكس من ذلك، فإن النتائج قد بينت بأن هناك علاقة ارتباط موجبة بين بالبحث عن الإثارة وملكية المركبة، حيث قدرت ب (0.135)، وهي ذات دلالة إحصائية عند مستوى (0.05)، بمعنى أن كلما كانت ملكية المركبة للسائقين كلما زاد مستوى البحث عن الإثارة.

5. مناقشة النتائج:

لقد أثبتت الدراسة الحالية بأن السائقين يميلون إلى تكرار سلوكات الإقدام على المخاطرة أثناء السياقة، وذلك بدرجات متفاوتة، ولقد بينت النتائج بأن البنود التي احتلت المراتب الأولى، أي الأكثر تكرارا وشيوعا وممارسة عند السائقين، تميل إلى التعبير في مجملها عن سلوكات متقبلة اجتماعيا، وهذا ما يتفق مع ما توصلت إليه العديد من الدراسات (كيرتيس، Curtis, 1960؛ نيوكومب، Newcomb, 1953؛ جاكسون، Jackson, 1994)، وبالتالي فإن الفرد لديه توجه قيمي مستمد من الأحكام التي يصدرها على البيئة الإنسانية والاجتماعية والمادية، وهذه الأحكام تشمل الأفكار والمعتقدات الخاصة بسلوك الفرد، وهي غالبا ما تكون نتاجا اجتماعيا استوعبه خلال تفاعله مع الجماعة، ومن هنا يستطيع الفرد تأويل سلوكاته وإعطائها تبرا معينا (عبد الفتاح السيد درويش، 2005).

ولهذا فإن نتائج تكرار سلوكات الإقدام على المخاطرة المحتملة للمراتب الأولى في الدراسة الحالية مكتسبة عبر خصائص الجماعة، سواء الأسرة أو المحيط البيئي، وأن القيام بهذه السلوكات لا يمثل خطورة على المصلحة الفردية أو الاجتماعية، في حين أن نتائج الدراسة فيما يخص درجة خطورة سلوكات الإقدام على المخاطرة لدى السائقين جاءت معاكسة في ترتيبها لتكرار سلوكات الإقدام على المخاطرة لديهم، حيث تمثل البنود الأولى سلوكات ذات درجات عليا من الخطورة عكس المراتب الأخيرة التي تمثل التعبير عن سلوكات مقبولة اجتماعيا، ذلك أن الحكم على درجة خطورة سلوك معين يعتمد على قدرة التحكم في الوضعية، درجة الإرادة، والمعرفة المسبقة للخطر. وقد توصل كول و

فيشهور (1981) Coll & fischhoff، إلى أن درجة تقبل الأخطار المأخوذة إراديا كأخطار الدرجات النارية أو تسلق الجبال تقدر بمستوى أعلى ب 1000 مرة الأخطار الاجتماعية، كما بينت أبحاث أخرى أن الأفراد يستخدمون معارفهم وتجاربهم الخاصة بشأن خطر محدد كنقطة أساسية لحكمهم، أما بالنسبة لخطر مجهول، فإنه يتم الحكم عليه من خلال الخوف الذي يبته ومن حيث درجة خطورته (ترمبوب وزمولونغ، 2000، Trimpop & Zimolong)، غير أن درجة إدراك خطورة سلوكيات الإقدام على المخاطرة لدى السائقين، وكذا تكرارات هذه السلوكيات قد تتأثر بعامل الزمن، الخبرة، نوعية الإدراك، الأهداف والتبريرات وكذا الصحة الجسدية والنفسية.

وفي هذا السياق درس بيجوني وكوزارد، (1987) Baijonnet, Cauzard، تمثيلات الخطر المرتبطة بالنشاطات اليومية وبمكثنة سياقة المركبة، حيث تبين أن الأخطار المختلفة ليس لها نفس الوزن (الترتيب) عند أفراد العينة، إذ احتلت في حينها أخطار نظام السير مرتبة متوسطة بين الأخطار الأخرى مثل الأمراض الخطيرة وحوادث المنافسات الرياضية؛ وقد تم تفسير هذه النتائج على أن التنقل ضرورة في المجتمع، والأفراد يعيدون بناء تمثيلاتهم لأخطار نظام السير لجعلها مقبولة، بمعنى التقليل من عدم التطابق المعرفي *dissonance cognitive*، وبعد 10 سنوات أعاد أرناس وغوتيبي، (1998) Arenes & Gautier، نفس الدراسة لتمثيلات أخطار نظام السير عند نفس الفئات العمرية مع نفس أنواع الأخطار، وتبين من خلال النتائج احتلال أخطار نظام السير المرتبة الأولى من بين الأخطار الأخرى لدى كل الفئات العمرية، لكون حوادث السير هي الخطر الذي تخافه جميع الفئات العمرية، وقد أرجع ذلك إلى تطور البرامج الوقائية وجودة المعلومات حول أسباب الوفيات الناتجة عن حوادث نظام السير (عن بيراز - ديازكلودين، 2003 Diaz -Perez).

كما أشارت نتائج الدراسة الحالية إلى أن تكرار سلوكيات الإقدام على المخاطرة لدى السائقين له علاقة ارتباط موجبة مع مستوى البحث عن الإثارة وصفات المخاطرة العامة، فالبحث عن الإثارة من وجهة نظر زوكيرمان، (1990) Zuckerman، يرتبط بصفة مباشرة بسلوك المخاطرة، حيث يسعى الفرد الذي يتميز بالإثارة إلى المخاطرة الجسدية والاجتماعية، كما يشير روسي وسيرياني، (1992) Rossi & Cereatti، إلى زيادة ارتفاع درجات الأفراد المتحصل عليها في استبيان البحث عن الإثارة كلما كان النشاط الممارس ذو خطر موضوعي، كما أظهرت بعض الدراسات علاقة البحث عن الإثارة بتكرار الحوادث، حيث تبين من خلالها أن هذه الميزة لا ترتبط باختيار النشاط فقط، ولكنها ترتبط أيضا بانتهاج سلوكيات خطيرة (كونولي، 1981، Connolly، روسي وسيرياني، 1992 Rossi & Cereatti). كما تؤكد النتائج التي توصل إليها رولسون (2002) Rolison، أن

مرتفعي درجة البحث عن الإثارة أكثر ميلا إلى ارتفاع سلوك المخاطرة.

أما فيما يخص صفات المخاطرة العامة، فإن الأفراد الذين يقدمون على تكرار سلوكيات الإقدام على المخاطرة يتميزون ببعض الصفات، وهي مجموعة من الخصائص والسمات التي قد تفسر أنواع السلوك، حيث وجد كاتل، (1967)، Cattel، أن سلوك المخاطرة يرتبط إيجابيا بالخصائص التالية: السيكوباتية، ذهان الهوس، الاكتئاب، وبجنوح الأحداث؛ كما وجد زوكيرمان (1974) Zuckerman، أن الأشخاص الذين يقدمون على المخاطرة يتميزون بخصائص معينة، حيث يبحثون دائما على التجارب الجديدة والمميزة، كما يميلون للمغامرة والجرأة؛ كما قام حامد العبد ومحمد محمود مصطفى (1985) باستخدام مقياس كاتل في تحليل صفات المخاطر من وجهة نظر طلاب وأساتذة وبعض المعلمين في البحرين، حيث تبين لهما أن الشخص المخاطر يتصف بالجرأة والسيطرة، كما يتسم بالذكاء والنضج الانفعالي، كما بينت دراسات كوبر، (2000)، Cooper، وفولراث، (2002)، Vollrath، أنه لا يمكن تفسير سلوك الإقدام على المخاطرة بنمط واحد من الشخصية، فحسب السلوك المراد انتهاجه من طرف الفرد يظهر النمط المرتبط بالانفتاح (Extraversion) أو بالعصاوية (Névroisme).

وبالفعل فقد وجد بأن الذكور ينتهجون سلوكيات خطيرة، أي تجعلهم في خطر بالرغم من وجود بدائل آمنة لهم (فوري وبث موم، 1992، Furby & Beth-Marom)، كما أن الإناث أقل وقوعا في المخالفات، أقل تعرض للحوادث، أقل عرضة للإصابة والوفاة مقارنة بالذكور (أسايلي، 2001، Assailly). ويرى أسايلي، (2005)، Assailly، أن المخاطرة ترتبط بالذكورة في المفهوم النمطي للجنس، وليست المخاطرة في حد ذاتها هي التي تفرق بين الجنسين ولكن كيفية تفاعل الفرد أمام الخطر (مورنجيلو و داوبر، 1998، Morrengiello & Dawber).

أما فيما يخص علاقة المستوى التعليمي بالمخاطرة فلم تكن موضع اتفاق بين الدراسات السابقة، ففي حين كان الارتباط بينهما موجبا ودالا (بوش وفلانوتي، 1987، Bush & Flannotti)، إذ ارتبطت المخاطرة بانخفاض المستوى التعليمي في دراسات أخرى مثل (لازورزا وشوماخر، 1998، Lasorsa & Shoemaker؛ براندت، 1990، Brandt)، وهذا ما يتفق مع نتائج الدراسة الحالية، فكلما ارتفع المستوى التعليمي انخفض تكرار سلوكيات الإقدام على المخاطرة والعكس صحيح.

وهكذا توصلت نتائج الدراسة الحالية إلى أنه كلما انخفض مستوى البحث عن الإثارة لدى السائقين كلما ارتفع مستوى إدراك درجة خطورة سلوكيات الإقدام على المخاطرة لديهم، ويمكن تفسير ذلك حسب أعمال كلور، (1994)، Clore؛ وليفنسون، (1994)، Levinson، حيث أن

الانفعالات تغير من الحوافز، وهي ذات تأثير على الاستعداد لتحقيق الأهداف؛ فالخوف قد يكون سببا في تجنب الإصابة، كما أن الانفعالات قد تمهد للإقدام على الفعل، وهذا يعني أن لكل انفعال قيمة أمنية، وأن هناك ميولات فطرية للإقدام على الفعل لكل انفعال، ومن هذا يمكن اعتبار أن الإدراك لدرجة خطورة سلوكات الإقدام على المخاطرة، يرتبط بالسيورة المعرفية السلوكية للفرد.

كما توصلت الدراسة الحالية إلى أن درجة إدراك خطورة سلوكات الإقدام على المخاطرة لدى السائقين له علاقة ارتباط سالب مع بعض الخصائص الفردية منها: سنة الحصول على الرخصة، نوع رخصة السياقة، ونوع تأمين المركبة؛ كما أن لها علاقة ارتباط موجبة مع المستوى التعليمي، الأقدمية في السياقة، ملكية المركبة، وأخيرا متوسط المسافة المقطوعة يوميا من طرف السائقين. ويمكن تفسير هذه النتائج بأن اختلاف مستويات إدراك خطورة سلوكات الإقدام على المخاطرة، يتبعه اختلاف في كل من حالة السياقة والسائق، ويتغير حسب التجربة والمستوى التعليمي وتقدير الذات والقدرة على السياقة، وهذا ما أكدته باني، (Banet, 2006)، حيث يقدم السائق على مناورات، قد تكون خطيرة نسبيا، وذلك وفقا للفائدة المرجوة من ذلك، وأن أسس القرار متغيرة عند الفرد أو بين مجموع الأفراد، فنفس السائق يمكن أن يقوم باختيارات مختلفة. فإدراك درجة خطورة السلوك يعتمد على التركيبة المعرفية للسائق، وهذا ما أوضحه ومي وكيني، (Quimet & Cuny, 2004)، و يبين ديري، (Deery, 1999)، أن إدراك الخطر والمخاطرة هما مهارتان أساسيتان في مجال السياقة والتي يتوجب على الشباب تطويرها.

5. المراجع:

المراجع باللغة العربية:

1. عبد الحميد صفوت إبراهيم (1992) العلاقة بين الاتجاه نحو المخاطرة وسلوك التدخين، مجلة علم النفس، العدد 22، السنة 06.
2. جدعان خير السعيد (1983) حوادث المرور في الكويت أسبابها و طرق علاجها مجلة العلوم الاجتماعية - جامعة الكويت عدد 1 لسنة 1983 .
3. عبد الحميد صفوت إبراهيم (1982) العلاقة بين الاتجاه نحو المخاطرة وحوادث المرور، قراءات في علم النفس الصناعي و التنظيمي، تحت إشراف طه فرج عبد القادر 1982، القاهرة دار المعارف.
4. عبد الفتاح سيد درويش (2005) بعض محددات الميل إلى الحوادث المرورية، سلوك المخاطرة والمسؤولية الاجتماعية والتوجه القيمي التقليدي، دراسات نفسية، مجلد 15، العدد 3، يوليو.
5. محمد احمد النابلسي (2002)، علاقة حوادث السير بتشويه الدفاعات النفسية، مؤتمر حوادث السير في دول الخليج، الكويت.
6. النافع والسيف (1988)،

2.5. المراجع باللغات الأجنبية:

7. Arthur et al, (1992) Locus of Control and auditory Selective Attention as Predicators Driving Accident Involvement, A comparative Longitudinal Investigation; Journal of Safety Research.
8. Assailly jean Pascal, (2001) La mortalité chez les jeunes, Que sais je, Paris, PUF.
9. Assailly jean Pascal, (2005) Revue de question sur le quantinum éducatif, rapport

Convention Final INSERR-INNERST.

10. Banet Aurelie (2006) Conscience du Risque et attitudes face au risque: Etude sur une Population de motocyclistes, Master 2ème année psychologie et modélisation des comportements, Laboratoires d'Etudes et Analyse de la Condition, institut psychologie, université Lyon, France.
11. Bonnet, (2003) Régulation émotionnelle et conduites de risque, thèse de doctorat , université Aix, Marseille.
12. Byrnes, J.P., Miller, D.C., and Schafer, W.D. (1999) Gender Differences in Risk Taking: A Meta - Analysis. Psychological Bulletin.125, 3,367-383.
13. Clore, G. (1994) Why emotions are felt. In P. Ekman & R.J. Davidson (Eds.), The nature of emotion (pp.103-111). New York: Cambridge University.
14. Connolly, (1981) An exploratory study and adults engaging in high risk sport of skiing, Master's thesis ,Rutgers university
15. Dalziel, J.& Job, R. '1997a):Motor vehicle accidents, fatigue and optimism bias in taxi drivers. Accidents, Analysis and Prevention, 29, 489-94.
16. Dart, (1982)
17. Deery H, A, (1999), Hazard and risk perception among young novice drivers, journal of safety research, volume 30,n°4.
18. DEERY H. A, 1999, Hazard and risk perception among young novice driver. Journal of safety research, volume 30, n°4, pp 225-236.
19. Delingières D (1993), Risque préférentiel, Risque Perçu et prise de risque, laboratoire de psychologie de sport, INSEP.
20. Elz, (1982)
21. Fischhoff & Mac Gregor, (1991)
22. Forsyth, E., Maycock, G. & Sexton, B (1995) Cohort study of learner and novice drivers: part3.accidents, offences and driving experiences in the first three years of driving. Transport Research Laboratory, UK.
23. Gonzalez, J. & Field, T. (1994) Adolescent's perceptions of their risk taking behavior. Adolescence, 29,701-10.
24. Lasorsa, D.L.,& Shoemaker, (1988) Gambling with your health; predictors of risk for Aids. ERIC ED 298-561.
25. Levenson, R. Human emotions: a functional view. In P. Ekman, Davidson, R.J. (Ed.), The nature of emotion. New York: Oxford University Press, 1994, 123-126.
26. March & Shapira, (1992)
27. McKenzie, (1968),
28. Morrongiolo & Dawber ,(1998) toddler' Mother' behaviors in injury risk situation, implication for sex differences in childhood injuries, infant behavior and development.
29. Nisbett et Ross, (1980), Human Inference, Strategies and Short Coming of Social Judgement (Englewood Cliffs, Prentice-Hall).
30. Ouimet et Cuny, (2004), Estimation du risque relatif d'implication accidentelle des jeunes conducteurs ayant suivi l'apprentissage anticipé de la conduite, Rapport final, Février 2004, CEESAR et Fondation MAIF.
31. Perez-Diaz C, (2003) Théorie de la décision et risques routiers, Cahiers internationaux de sociologie, 2003/1 , N° 114,143-160.
32. Reason,J.,Manstead ,A. Stradling,S.,Baxter, J,Campbell K;(1990), errors and violation on the roads, ergonomics,33,1315-1332
33. Rossi & Cereatti, (1992), la recherche de sensation chez les athlètes de sport de montagne Mesurée par la sensation seeking scale Zuckerman, Communication présentée au congrès scientifiques international du sport et de montagne, Grenoble, février 1992
34. Rotter, (1966), Generalized Expentancied for Internal Versus External Locus Control of Reinforcement, Psychological Monographs.
35. Slinger, E. & Rudestam, K.E. (1997) Motivations and isinhibition in high risk sports: sensation seeking and self-efficacy. Journal of research in personality. 31, 355-374.
36. Trimpop et Zimolong ,(2000), acceptation du risque ,encyclopédie de sécurité et de la sante au travail, tome2, édition originale anglaise établie sous la direction Jeanne Mager Stellman, Bureau International du Travail, Genève.
37. Turner Cathy ; McClure Rod, (2003). Incidence of motor vehicle crashes as a driver in young males. In International Journal of Injury control and safety promotion, volume 10, issue 3 January 2003, pages 123-130.

38. Von Winterfield, D., John, R.S. & Borcharding, K, (1981) ; Cognitive components of Risks rating, Risk analysis, Vol 1 ,277-287.
39. Wilde, G. J. S, (1982) «The theory of risk homeostasis: Implications for safety and health », Risk Analysis, n° 4, p. 209-225, 1982.
40. Wilde,G.J.S, (1985) Beyond the concept of risk homeostasis; suggestions for research and Application toward the prevention of accidents and life style related disease, Analysis and prevention , Vol 18, 377-401.
41. Yates et stone, (1992) Risk Construct, dans Risk Behaviour, ibid.
42. Zimolong, B. (1985).Hazard perception and risk estimation in accident causation in R E Eberts (Eds) Trends in Ergonomics human factors. North Holland Elsevier Science Publishers.
43. Zuckerman, (1979),
44. Zuckerman, (1990), the psychophysiology of sensation seeking , journal of Personality, 1,313-345
45. Zuckerman, M. & Kuhlman, D.M. (2000) Personality and Risk- taking: Common Biosocial Factors. Journal of personality.68, 999-1029.

Résumé: Le niveau du comportement prise de risque chez les conducteurs et son relation avec quelques caractéristiques personnels et individuels.

Boudrifa Hamou, Aissi Mohamed, Zenad Dalila, & Charifi Hanna.
Laboratoire de Prévention et d'Ergonomie, Université d'Alger.

L'étude actuelle traite le niveau du comportement prise de risque chez les conducteurs et le degré de dangerosité de ce comportement selon leurs points de vue, ainsi que le niveau de la recherche de la sensation. Les résultats de la recherche montrent que les items qui occupent les premières classes selon leurs niveaux de fréquence traduisent dans leurs ensemble des comportements adoptés socialement, contrairement a ceux qui occupent les dernières classes, ils traduisent un haut degré de dangerosité, tandis que les résultats du degré de dangerosité des comportements de prise de risque montrent que les items occupant les premières classes traduisent dans leurs ensembles des comportements avec des degrés élevés de dangerosité. Ceci implique l'existence d'une relation corrélationnelle contradictoire, sinon négative entre les deux variables.

Evidemment, le calcul du coefficient de corrélation entre la fréquence des comportements de prise de risque et le degré de perception de la dangerosité de ces comportements est estimé à (-0,56) avec une signification statistique, alors que la relation corrélationnelle entre la fréquence des comportements de prise de risque et le niveau de la recherche de sensation était positive (0,45) avec une signification statistique. Concernant la relation corrélationnelle entre le degré de perception des comportements de prise de risque et la recherche de la sensation était négative évaluée à (-0,30) avec une signification statistique. Les résultats de l'étude montrent aussi qu'il y a une relation entre la fréquence des comportements de prise de risques, leurs degrés de dangerosité chez les conducteurs, et la recherche d'un niveau de sensation avec certaines caractéristiques personnelles.