

دور الحملات التوعوية في تعديل التفاؤلية الدفاعية لدى السائقين

د. بوعيشة فتحية

جامعة يحي فارس بالمدينة

ملخص:

لقد نظر علماء نفس الشخصية إلى التفاؤل على أنه من السمات الثابتة نسبيا في الشخصية ، في حين يهتم علم نفس الصحة بهذا المصطلح من أجل تنمية الوقاية الصحية والقضاء على الآثار السلبية لإهمال الخطوات الوقائية . ومن هنا هدفت دراستنا إلى الكشف عن أثر التفاؤل غير الواقعي على ارتكاب السائقين لحوادث المرور فهناك من يميل إلى عدم توقع الحوادث السيئة المتعلقة بالمرض أو الضرر مقارنة بغيرهم ، وهذا التوقع يتم دون مبررات منطقية تؤدي إلى هذا الشعور مما يتسبب في تعرضهم للمخاطر أيا كان نوعها ، كما أكدت العديد من الدراسات ارتباط التفاؤلية الدفاعية بالحوادث المرورية ، لذا كان لزاما على الجهات المعنية بالسلامة المرورية محاولة تغيير تلك المعتقدات عن طريق الحملات التوعوية السلمية الهادفة إلى تمكين مستعملي الطريق من تفادي الأخطار التي تحدث لهم ، مما يترتب عليه التقليل من الحوادث المرورية .

الكلمات المفتاحية : التفاؤلية الدفاعية ، الاتصال المروري ، التوعية المرورية .

Abstract :

Psychologists have viewed optimism as a relatively constant feature of personality, while health psychology is concerned with this term in order to develop health prevention and eliminate the negative effects of neglecting preventive steps. Hence our study aimed to reveal the impact of unrealistic optimism on the commission of drivers of traffic accidents there are those who tend not to expect bad accidents related to illness or damage compared to others, and this expectation is done without logical justification leads to this feeling which causes them to be exposed to risks of any kind, how much Many studies have confirmed the association of defensive optimism to traffic accidents, so it was necessary for traffic safety authorities to try to change those beliefs through sound awareness campaigns aimed at enabling road users to avoid the dangers that occur to them, which entails Reducing traffic accidents.

Keywords: Defensive optimism, traffic awareness.

إن حوادث المرور ليست مشكلة محلية تعاني منها دولة دون أخرى، إنما هي مشكلة عالمية تعاني منها جميع الدول على حد سواء ، فقد ظهرت هذه الحوادث منذ اختراع السيارة في القرن 18 إلا أن التصدي لها وعلاجها لم يؤخذ بشكل جدي إلا في الستينات ، حيث سعت الدول المتقدمة إلى الحد من هذه المشكلة، في حين تدهور الوضع في الدول النامية وتضاعفت الخسائر البشرية والاجتماعية والاقتصادية.

حيث يشهد العالم يوميا آلاف القتلى من جراء حوادث المرور، تشكل نسبة الوفيات الناتجة عن هذه الأخيرة أكبر النسب بالنسبة للبلدان المتخلفة، وتشير التوقعات أنه بحلول 2020 ستخفض نسبة الوفيات في للبلدان المرتفعة الدخل . وتؤكد منظمة الصحة العالمية أن الإصابات المرورية في الطرق سوف تتسبب في وفاة الكثير من مستعملي الطريق عبر العالم مع حدوث أكثر نسب هذه الوفيات في الدول المنخفضة والمتوسطة الدخل . وقد يرجع هذا التدهور في الدول النامية إلى ضعف الموارد المخصصة للبحوث المرورية وعدم الأخذ بالمعايير الفعالة التي تتبناها الدول المتقدمة ، بالإضافة إلى ضعف الإسعافات الأولية المخصصة لذلك.

إن الجزائر ليست بمنى عن ظاهرة حوادث المرور، بل إنها تحتل الصدارة بين الدول العربية، حيث تفقد آلاف القتلى وعشرات الآلاف من الجرحى بسبب حوادث الطرقات، والأخطر في الأمر هو أن الفئة الأكبر من الذين حصدت أرواحهم حوادث المرور هم من فئة الشباب ، فالجزائر تخسر من أبنائها كل يوم عشرات القتلى و مئات الجرحى من جراء هذه الحوادث .

وليس خفيا أن ما تفقده بلادنا من جراء حوادث المرور لا ينحصر في الخسائر البشرية المتمثلة خاصة في الفئة الشابة التي كان يفترض أن تساهم في البناء بدل أن تتحول إلى ضحايا أو معاقين يتكفل بهم المجتمع، ولا في الخسائر التي تلحق بالملكات والمنشآت العامة فحسب، بل تتجاوز ذلك إلى التكاليف الباهظة الغير معلنة في إعادة بناء المنشآت وتأهيل الضحايا وساعات العمل المفقودة وغيرها.

إذا كانت وضعية الطرقات والمركبات تتسبب في حوادث المرور، فقد أثبتت الإحصائيات أن العامل البشري يشكل أكبر النسب في أسباب هذه الحوادث في الجزائر بنسب تتجاوز 90 % وهذا ما يدفعنا لتكثيف البحث في المؤشرات النفسية والاجتماعية التي تزيد حاليا من تفاقم هذه المشكلة، وتؤدي إلى سلوكات متهورة مخالفة للقوانين.

لقد تبين من خلال الإحصائيات والدراسات السابقة أن المعتقدات اللاعقلانية المتعلقة بالسرعة هي العامل الأول المؤدي إلى الحوادث المرورية ، ونظرا لهذا التفكير غير العقلاني فقد ينمو لدى الشخص ما يعرف بالتفاؤل الغير الواقعي الذي يعبر عن نزعة غالبية داخل الفرد لتوقع الأشياء الإيجابية أكثر مما يحدث فعلا وتوقع حدوث الأشياء السلبية أقل مما يحدث فعلا.

وهذه الخصائص والمعتقدات التوهمية قد تجعل الفرد يقدم على المخاطرة ويكون أكثر ميلا إلى المجازفة و الاستغراق في ممارسة الأعمال أو الأنشطة الخطرة في مختلف مجالات حياته وأعماله بما فيها سياقته للسيارة ولعل هذا ما ساهم في ارتفاع عدد حوادث المرور في بلادنا.

الاشكالية

تعد ظاهرة الحوادث المرورية من أكثر الظواهر التي تعاني منها المجتمعات على اختلاف مستوياتها، لما تسببه من اضرار بشرية واقتصادية واجتماعية، فقد اصبح عدد الوفيات جراء حوادث المرور ينافس عدد الوفيات الناتجة عن اكثر امراض العصر انتشارا كأمراض القلب والسرطان.

وفي هذا الإطار تشير الإحصائيات إلى أن حوادث المرور في العالم تسبب في أكثر من 500 ألف قتيل ومن 10 إلى 15 مليون جريح، هذا بالإضافة إلى الخسائر المادية التي تتعدى مئات المليارات من الدولارات، حيث تقدر التكلفة الاقتصادية لحوادث المرور ما بين (1-3 %) من إجمالي الدخل القومي لدول العالم [عبده، ي.1997]، وإذا كانت ظاهرة حودث المرور مشكلة تعاني منها كل دول العلم، فإنها تبرز بشكل لافت للأنظار في دول العالم الثالث ، حيث تحصد أرواح صغار السن من الشباب الذين يعتبرون أساس التنمية في بلدانهم . وفي هذا الصدد أشار جاكوب و سيدر **Jakobs and Sayder** أن معدلات الوفيات لكل من 100.000 مركبة مسجلة في الدول النامية تعادل العشرين ضعفا بالنسبة للدول الأوروبية وأمريكا الشمالية [الغامدي ، ع.1997]، وتشير إحصائيات الأمين العام لمجلس وزراء الداخلية العرب بتاريخ (2009.05.06) أن الحوادث المرورية المميتة في العالم العربي تؤدي إلى مقتل 26 ألف وربع مليون مصاب بالإضافة إلى التكاليف الوخيمة التي تقدر بـ 60 مليون دولار [يعي ، بدون سنة ، ص 325].

لقد بذلت الجزائر جهودا كبيرة للحد من هذه الظاهرة من خلال تكاتف جهود مصالح الدرك والأمن الوطنيين ، بالإضافة إلى الحملات التوعوية ، لكن لا القوانين الردعية ، ولا مشاريع تهيئة الطرق ، ولا جهود كل من مصالح الدرك والأمن ساهمت في الحد من تفاقم هذه الظاهرة ، والدليل على ذلك أن الجزائر

تحتل المرتبة الرابعة عالميا بعد كل من الولايات المتحدة ، إيطاليا ، فرنسا ، والمرتبة الثانية على الصعيد المغربي حسب إحصائيات 2009 . [بوعموشة ،س.2009] وفي هذا السياق فقد أحصت مصالح الشرطة الجزائرية: [الموقع الرسمي للشرطة ،2011] حوالي 424 حادث خلال الثلاثي الأول من سنة 2011 وحوالي 4786 جريحا و149 قتيل في نفس السنة. واستنادا إلى تقارير مصالح الأمن يتبين أن أسباب حوادث المرور في الجزائر تتعلق بثلاث عوامل رئيسية، ألا وهي الطريق والمحيط والمركبة والعامل البشري، فقد سجلت مصالح الشرطة وقوع 166 حادثا مروريا عبر الوطن خلال الثلاثي الأول من 2011 بسبب حالة الطريق والمحيط أي ما يعادل 3,91% . كما تساهم الإختلالات الميكانيكية للمركبة من انفجار الأطر وعدم صلاحيتها ، و المكابح المعطلة في زيادة الحوادث، حيث بلغت عدد الحوادث الناتجة عن المركبة 93 حادثا أي ما يعادل 2,30% . [بوعموشة ،س.2009 ص 2].

ولعل هذا ما جعل وزارة النقل تشدد على ضرورة المراقبة التقنية للمركبات وتفرض عقوبات على كل سائق معني بالمخالفة. وبما أن المركبة والطريق لا يشكلان سوى 6,11% من أسباب حوادث المرور في الجزائر، فإن النسبة الأكبر من الحوادث ترجع للعنصر البشري نتيجة الأخطاء والتجاوزات المتعددة لكل من السائق أو الراكب أو الراجل، وهذا ما تؤكده إحصائيات الثلاثي الأول من عام 2011 والتي تشير إلى أن 93,89% من أسباب الحوادث ترجع إلى العامل البشري [الموقع الرسمي للشرطة ،2011 ص 1] ، وتمثل فئة الشباب الفئة الأكثر عرضة للموت بسبب الحوادث بـ 95,37% يلهمها فئة الكهول بـ 54,35%، ثم فئة الأطفال بـ 36,27%، فإذا كان الشباب الجزائري يشكل ما يقارب 75% من السكان، فإن الجزائر تخسر منهم كل يوم 11 قتيلًا و 168 جريحا من جراء هذه الحوادث حسب إحصائيات 2007 [بوعموشة ،س.2009 ص 1].

لقد أصبح معلوما أن الأشخاص الذين عادة ما يركزون على جوانب معينة من المعلومات ويميلون إلى إهمال جوانب أخرى، وهذا ما يعرف بالمعتقدات التوهيمية المتمثلة في التفاؤلية الدفاعية **Unrealistic Optimism** "والذي يعني اعتقاد الشخص أن الأشياء السيئة والأخطار تصيب الآخرين ولا تصيبه هو شخصيا" [الناقلي ، محمد أحمد .2002].

فهذا النوع من المعتقدات قد يعطي ثقة زائدة في نفس السائق مما يعرضه لارتكاب الحوادث ، وهذا ما تؤكده دراسة روتر، كوين وألبري **Rutter , Quine et Albery 1998** عن مدى تعرض قائدي الدرجات الهوائية للإصابة ببعض الحوادث أثناء السياقة، حيث كشفت أن هذه الحوادث الناتجة عن قيادة الدرجات الهوائية يقل احتمال حدوثها عند الأشخاص الذين يعتقدون أنهم معرضون للأخطار مثلهم مثل غيرهم، بالمقارنة بالقائدين الآخرين للدرجات الهوائية [الأنصلي ، بدر.2001].

وعلى الرغم من أهمية دراسة هذا الموضوع في الجزائر نظرا للمساهمات التي قد تتيحها لإيجاد حلول لمشكلة تزايد حوادث المرور وما ينجر عنها من الخسائر التي أصبحت تنهك كاهل الأفراد والأسر والاقتصاد الوطني، وعلى الرغم من الصيحات المتكررة سواء من السلطات (الدرك، الأمن، الصحة.....) أو من جمعيات المجتمع المدني، فإن الإطلاع على ما كتب حول موضوع حوادث المرور في الجزائر من دراسات وبحوث وخاصة البحوث الإمبريقية تبقى قليلة جدا.

وانطلاقا من أن موضوع حوادث المرور متعدد الجوانب قد يساهم فيه المهندس والاقتصادي والإعلامي ورجل الدين وغيرهم، فإن علم النفس العيادي باعتباره يتعامل مع السلوك البشري، هذا السلوك الذي أثبتت الإحصائيات مساهمته بأكبر نسبة (أكثر من 90%) ينبغي أن يكون له دور من خلال إلقاء الضوء على بعض الجوانب المتعلقة به، وهذا ما دفعنا إلى القيام بهذه الدراسة بغرض معرفة تأثير التفاؤل غير الواقعي على السائقين المرتكبين وغير المرتكبين للحوادث المرورية، وبناء على ما سبق تم طرح التساؤل التالي:

هل توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين متوسط درجات السائقين المرتكبين وغير المرتكبين لحوادث المرور فيما يتعلق بالتفاؤل غير الواقعي ؟

الفرضيات :

الفرضية العامة :

توجد فروق ذات دلالة إحصائية متوسط درجات السائقين المرتكبين وغير المرتكبين لحوادث المرور فيما يتعلق بالجانب الصحي للتفاؤل غير الواقعي.

تحديد المفاهيم :

التفاؤلية الدفاعية : **Unrealistic Optimism**

التعريف الاصطلاحي : اعتقاد السائق أن الأشياء السيئة والأخطار تصيب الآخرين ولا تصيبه هو، ومن ثم

لا يتخذ الإجراءات الوقائية التي تمنع الخطر عنه [سكروالف، 1994، ص 1].

التعريف الإجرائي : الدرجات التي يتحصل عليها السائق على مقياس التفاؤل غير الواقعي لمحمد بدر

الأنصاري، والذي حاولنا التركيز فيه على البعد الصحي للتفاؤلية الدفاعية. فإذا تحصل السائق على درجة تتراوح

بين ((0 و 55)) فإن له تفاؤل غير واقعي ضعيف، وإذا تحصل على درجة تتراوح بين ((56 و 111)) فإن له تفاؤل

غير واقعي متوسط، أما إذا تحصل على درجة تتراوح بين ((112 و 165)) فإن له تفاؤل غير واقعي مرتفع.

التوعية المرورية: هي تلقي الفرد جملة من المعارف والمعلومات وتدريبه على تطبيقها ميدانيا وإكسابه قيما وعادات تحكم سلوكه عند التعامل مع الطريق أيا كان سائقا ، راكبا أو راجلا.
التفاؤلية الدفاعية :

يعرف تايلور و براون **Tylor et Brown 1988** على أنه " شعور الفرد بقدرته على التفاؤل إزاء الأحداث دون مبررات منطقية أو وقائع أو مظاهر تؤدي إلى هذا الشعور ، مما قد يتسبب في حدوث النتائج الغير متوقعة ، وبالتالي يصبح الفرد في قمة الإحباط ، مما يعرضه للمخاطر والإصابة بالأمراض [الانصاري ، ، ص 23] .

يميز بترسون **Peterson 2000** بين نوعين من التفاؤل هما [هريدي ، ، ص 118] :

التفاؤل المحدود **Little Optimism** ونعني به التفاؤل الواقعي ويعرفه عادل محمد هريدي بأنه: " إدراك الفرد على نحو انتقائي – لإيجابيات الحاضر، وتعميم أفضل التوقعات الممكنة للنتائج بالمستقبل.
التفاؤل الكبير **Big Optimism** ونعني به التفاؤل غير الواقعي ويعرف بأنه اتجاه تهيئي دائم لدى الفرد يتضمن توقعاته المحتملة للمستقبل على نحو يخالف نتائج الماضي ومعطيات الحاضر، وذلك في اتجاه المبالغة في العوائد الإيجابية ، واستبعاد النتائج السلبية، فالتفاؤل غير الواقعي هو نوع من التشويه المعرفي وهو إستراتيجية لحماية الذات يشمل هذا التحيز المشاكل الصحية كالسكري والضغط .. والإحداث غير السارة كالحوادث [Marilou Bruchon-Schweitzer .2002. P P 227-228].

إن التفاؤل غير الواقعي ليس مجرد تفاؤل إيجابي حافل بخبرات التغلب على العوائق بل هو غياب تام للتفكير السلبي ، ومن ثم إهمال سلوك حماية الذات من خلال عدم الحذر وعدم الحيطة والرزانة .
وقد أكدت دراسة لتايلور و جلوتيرز **Tylor et Gollwortzer 1995** ذلك إذ بينت أن حالة الإستنفار الإنجازي **Implement al Mindset** تسمع بحشد و تضخم التوهيمات الإيجابية ، مما قد يعمي الأفراد عن إدراك خطورة بعض ما يقدمون عليه ، ولا يقتصر التفاؤل غير الواقعي على مجرد استبعاد التعرض للأحداث السيئة ، بل يمتد كما يشير ونشتاين **Weinstin 1980** وماك كينا هاريس ميدلتون **Makenna , Harisis et Midal et on 1994** ليشمل اعتقادا راسخا باحتمالية ذاتية مرجحة بالأحداث و العوائد الإيجابية [هريدي ، 2002، ص 119].

هدفت دراسة روتر ، كوين و ألبري **Rotter , Quine et Alberly 1998** الى قياس التفاؤل غير الواقعي لدى قائدي الدرجات الهوائية على عينة تتكون من 723 فردا ، حيث طبق عليهم استبيان عن مدى تعرضهم للإصابة

ببعض الحوادث أثناء قيادة الدرجات الهوائية ، و كشفت الدراسة أن الحوادث الناتجة عن قيادة الدرجات الهوائية يقل احتمال حدوثها لهم بالمقارنة إلى القائدين الآخرين للدراجة الهوائية [الانصاري ، 2001، ص 6].

أجرى ماكينا 1993 Makenna دراسة على عينة تتكون من 99 سائقا من أعضاء هيئة التدريس و الموظفين و الطلاب بالجامعة ريدنج بإنجلترا ، تتراوح أعمارهم من 18 إلى 68 سنة ، و طبق عليهم استبيان متكون من سؤالين:

هل تتوقع أنك سوف تتعرض لحادثة مرورية أثناء قيادتك للسيارة؟

هل تتوقع أنك سوف تتعرض لحادثة مرورية عندما تكون مرافقا؟

وكشفت النتائج عدم توقع السائقين للحوادث المرورية عندما يقومون بقيادة السيارة ، على حين كان توقعهم بالتعرض للحوادث المرورية عندما يكونون هم مرافقين ، [الانصاري ، 2001، ص 25] . في حين تؤكد دراسة عادل محمد هريدي أن هناك ارتباطا موجب بين المخاطرة و التفاؤل غير الواقعي [هريدي ، 2002، ص 141] .

فمن خلال هذه الدراسات يتبين أن التفاؤلية الدفاعية له علاقة وثيقة بارتكاب الحوادث المرورية ، فهذا السائق من خلال أفكاره التوهمية يستبعد التعرض للمخاطر ، وبالتالي تتلاشى لديه السلوكات الوقائية فلا يراقب مركبته ، يتجاوز الحدود المسموح بها في السرعة...ومن هنا تحدث الحوادث المرورية .

منهج وطريقة اجراء الدراسة : يقوم المنهج الوصفي على جمع البيانات و تصنيفها و تبويبها و محاولة تفسيرها و تحليلها بهدف استخلاص النتائج و معرفة كيفية الضبط والتحكم في هذه العوامل وأيضا التنبؤ بسلوك الظاهرة في المستقبل [سحو، م وآخرون . 1996 ص 48] . وتماشيا مع أهداف البحث وطبيعة الفرضيات فقد استخدمنا الدراسة السببية المقارنة التي تركز على إجراء المقارنات بين الظواهر المختلفة لاكتشاف العوامل التي تصاحب حدثا معيننا [ملحم، س. 2000 ص 329] ، من خلال تبني الدراسة السببية المقارنة وهي أحد أنواع دراسات المنهج الوصفي تم إتباع الخطوات التالية :

- ❖ الإطلاع على ما كتب من دراسات و بحوث ذات علاقة بموضوع البحث .
 - ❖ الإطلاع على القوانين المتعلقة بحوادث المرور.
 - ❖ توزيع أسئلة الاستبيان الأولى على مجموعة من المحكمين (13 أستاذا من جامعة سعد دحلب)
- قسم علم النفس و علوم التربية و الأرطوفونيا.

❖ توزيع الاستبيان على مجموعة مكونة من 55 سائقا في دراسة استطلاعية قصد تعديل المقاييس.

❖ توزيع الاستبيان على أفراد العينة في الدراسة الأساسية.

❖ تقسيم أفراد العينة إلى مجموعتين، المجموعة الأولى مرتكبي حوادث المرور والمجموعة الثانية غير المرتكبين لحوادث المرور.

❖ تفرغ البيانات واستعمال الأساليب الإحصائية الملائمة للمقارنة بين المجموعتين في التفاؤل غير الواقعي .

❖ إعطاء تفسيرات كيفية وذلك بالرجوع إلى الدراسات السابقة و إلى الواقع من ملاحظات الباحثة ومقابلاتها.

اختيار العينة : لقد تم خلال هذا البحث اختيار عينة قصدية لأنها تحقق أهداف هذه الدراسة بشكل أفضل، باعتبار أن السائقين المرتكبين وغير المرتكبين لحوادث المرور هم الأقدر على تقديم معلومات عن مشكلة البحث ومن ثم تحقيق الغرض المطلوب. وخلال اختيارنا لعينة البحث قمنا بما يلي:

* تحديد المجتمع الأصلي للدراسة والمتمثل في شريحة السائقين المرتكبين وغير المرتكبين لحوادث المرور.

* تحديد حجم العينة ، فإذا قدر أفراد مجتمع البحث بعشرات الآلاف أو عشرات المئات فسيستحسن سحب عينة تقدر نسبتها بـ 1% [موريس ،أ. 2006 ص 319].

* وبما أن حجم المجتمع الأصلي كبير ولا نملك إحصائيات حول السائقين فقد قمنا باختيار عينة تفوق 400 سائقا. كما أن عينة البحث تتوزع في كل القطر الجزائري فإننا فضلنا أخذ عينات من ولايات ساحلية (الجزائر ، بومرداس ، تيبازة) وداخلية (البليدة ، المدية ، البويرة) وشرقية (برج بوعريج ، قسنطينة) وغربية (عين الدفلى ، تلمسان) وجنوبية (الجلفة ، الوادي). تتكون عينة هذه الدراسة من 400 سائقا منهم 196 سائقا مرتكبا لحوادث المرور بنسبة 49% و 204 سائقا غير مرتكب لحوادث المرور أي بنسبة 50% ،

مقياس التفاؤل غير الواقعي : يعتبر التفاؤل غير الواقعي توقعاً إيجابياً لأحداث مستقبلية مما قد يجعل الفرد ينتظر الأحسن ويستبعد الأسوأ وهذا ما قد يتسبب في حدوث نتائج غير متوقعة قد تعرضه للمخاطر [الأنصلي ، بدر . 2001 ص ص 30-45] ، قام محمد بدر الأنصاري بإعداد هذا المقياس الذي يتكون من 33 بنداً ، 17 بنداً خاصاً بالأحداث المفجعة و 16 بنداً خاصاً بالأحداث السارة ، ويضم الأبعاد التالية :

الجانب الصحي : اعتقاد الفرد الغير الواقعي اتجاه الصحة و المرض ويضم البنود التالية :
(33.32.31.28.27.26.25.20.16.14.13.12.10.2)

تعلیمة مقياس التفاؤل غير الواقعي :

فيما يلي مجموعة من الأحداث المهمة التي يحتمل أن يتعرض الفرد لبعض منها في حياته اليومية، بعض هذه الأحداث سارو البعض الآخر مفرج.

اقرأ من فضلك كل عبارة جيدا ثم حدد من وجهة نظرك حول مدى احتمال تعرضك لكل حدث من هذه الأحداث في الواقع ، وذلك بوضع علامة (x) أمام الاختيار المناسب .

كيفية تصحيح المقياس : لقد تم الاعتماد على سلم مكون من 5 درجات (على طريقة ليكرت) تتراوح من إطلاقا إلى دوما :

بنود ايجابية : (اطلاقا 0) (نادرا 1) (أحيانا 2) (غالبا 3) (دوما 4) .

بنود سلبية : : (اطلاقا 4) (نادرا 3) (أحيانا 2) (غالبا 1) (دوما 0) .

لقد تم تصنيف هذه الدرجات الى ثلاث مستويات:

تفاؤل غير واقعي ضعيف: (0 - 50)

تفاؤل غير واقعي متوسط : (51 - 111)

تفاؤل غير واقعي مرتفع : (112 – 165)

الخصائص السيكومترية لمقياس التفاؤل غير الواقعي :

الصدق :

صدق المقارنة الطرفية :

تقوم طريقة المقارنة الطرفية على تقسيم درجات الأفراد إلى مستويين : القسم العلوي يتألف من 27% من أعلى الدرجات . القسم السفلي يتألف من 27% من أدنى الدرجات ، ويتم استبعاد 46% الوسطى. وتتلخص هذه العملية في مقارنة معامل السهولة للسؤال في الجزء العلوي بمعامل سهولته في الجزء السفلي ، ثم تحسب دلالة الفروق بين متوسطي المجموعتين باستعمال اختبار T.Test . وقد تبين لنا أن الفرق بين متوسط المجموعتين العليا والسفلى بالنسبة لمقياس التفاؤل غير الواقعي دال عند 0,01 مما يعني أن المقياس صادق.

صدق الاتساق الداخلي : وهو مدى ارتباط مفردات الاختبار بالدرجة الكلية للاختبار أو الأجزاء ذات العلاقة [الانصاري ، 2002، ص 33] ، تم حساب معاملات ارتباط درجات كل بند بالدرجة الكلية للمقياس، و تم التوصل إلى معاملات ارتباط دالة عند مستوى 0.01 و 0.05 .

الثبات : يقصد به دقة الاختبار في القياس وعدم احتوائه على تناقض، أي هو الاختبار الذي يعطي نفس النتائج تقريبا إذا ما أعيد تطبيقه على نفس الأفراد.

معامل التناسق : طريقة ألفا كرونباخ: لقد تم حساب ثبات مقياس التفاؤل غير الواقعي المكون من 33 عبارة وكانت قيمة ألفا : (0.76) وهذا يدل أن المقياس يتمتع بدرجة مقبولة من الثبات .

معامل التناسق: طريقة التجزئة النصفية: بعد حساب معامل الارتباط بين درجات البنود الفردية ودرجات البنود الزوجية، تم تطبيق معادلة معادلة سبرمان وبراون Spearman et Brown على أبعاد مقياس التفاؤل غير الواقعي ، ودلت النتائج على أن المقياس ثابت ومن ثم يمكن الاعتماد على نتائجه.

أدوات تحليل البيانات: لقد تمت الاستعانة بنظام الحزمة الإحصائية للعلوم الاجتماعية برنامج SPSS Statistical Package for Social Sciences في التحليل الإحصائي لنتائج البحث، وقد تم استعمال الأساليب الإحصائية التالية: النسبة المئوية ، المتوسط الحسابي ، الانحراف المعياري ، اختبارات (T.Test).

تحليل النتائج ومناقشتها :

الإجابة على الفرضية: توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين متوسط درجات السائقين المرتكبين وغير المرتكبين لحوادث المرور فيما يتعلق بالجانب الصحي للتفاؤلية الدفاعية .

لاختبار هذه الفرضية قامت الباحثة باستخدام اختبار T.Test لمعرفة دلالة الفروق بين متوسط درجات السائقين المرتكبين وغير المرتكبين لحوادث المرور فيما يتعلق بالجانب الصحي للتفاؤلية الدفاعية ، كما هو مبين في الجدول التالي:

جدول رقم (01) يبين دلالة الفروق بين المرتكبين وغير المرتكبين في التفاؤل غير الواقعي الجانب الصحي .

مستوى الدلالة	قيمت ت	السائقين غير المرتكبين للحوادث		السائقين المرتكبين للحوادث	
		الانحرا ف المعياري	المتوس ط الحسابي	الانحرا ف المعياري	المتوسط الحسابي
0.05	2.				

	48	6,98	42,24	5.29	43.79	الجان ب الصحي
--	----	------	-------	------	-------	------------------

يتضح من خلال الجدول رقم (01) أن متوسط درجات السائقين المرتكبين لحوادث المرور بلغ 43.79 بانحراف معياري 5.29، ومتوسط درجات السائقين الغير مرتكبين لحوادث المرور بلغ 42.24 بانحراف معياري 6.98، أما قيمة "ت" فقد بلغت [2.48] وهي قيمة دالة إحصائيا عند مستوى 0.05، وهذا ما يعني أنه توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين متوسط درجات المرتكبين وغير المرتكبين لحوادث المرور فيما يتعلق بالجانب الصحي للتفاوت غير الواقعي. وهذا يعني ان من لديهم هذه المعتقدات التوهمية المتمثلة في التفاؤلية الدفاعية يكونون اكثر عرضة للحوادث المرورية من خلال الثقة الزائدة التي تمنعهم من إتباع الإجراءات الوقائية من المراقبة التقنية للسيارة من صلاحية الاطروالمكابح وغيرها

وفي هذا الإطار أجرى كل من روتر و كوين و ألبري و **Rutler Quine et Albery 1998** دراسة هدفت إلى قياس التفاؤل غير الواقعي لدى قائدي الدرجات الهوائية الأكثر تعرضا للحوادث، وقد كشفت نتائج هذه الدراسة عن ميل هؤلاء الأفراد إلى الاعتقاد بأن الإصابات الجسدية الناتجة عن قيادة الدراجة الهوائية يقل احتمال حدوثها لهم بالمقارنة بالآخرين، كما كشفت نتائج الدراسة عن وجود فروق بين قائدي الدرجات الهوائية ممن لديهم خبرة طويلة، وممن لديهم خبرة قصيرة في قيادة الدرجات الهوائية، حيث يميل ذوي الخبرة القصيرة في القيادة إلى أن يكونوا أكثر تفاؤلا غير واقعيًا فهم يعتقدون أن الإصابات الجسدية يقل احتمال حدوثها لهم بالمقارنة بالقيادة الآخرين [الأنصاري، بدر. 2001 ص 25].

يثبت الكثير من الباحثين أن هناك علاقة بين التفاؤل غير الواقعي وارتكاب الحوادث، مثل دراسة عادل هريدي الذي توصل إلى وجود ارتباط موجب للتفاؤل غير الواقعي بسلوك المخاطرة باعتبار أن هذا التفاؤل يجعل السائق يغامر من حيث الزيادة في السرعة أو التجاوز الخطر أو عدم احترام إشارات المرور [هريدي، عادل محمد . 2002].

فعلى الرغم من أن بعض أفراد العينة كانوا يقولون بصريح العبارة أنهم لن يتعرضوا لحوادث المرور بحجة أن لديهم خبرة في القيادة أثناء المقابلة المفتوحة، غير أن نتيجة تطبيق مقياس التفاؤل غير الواقعي كانت عدم وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين المرتكبين وغير المرتكبين لحوادث المرور في التفاؤل غير الواقعي ببعديه المهني والمالي، وقد يرجع السبب في ذلك إلى أن أفراد العينة لم يصرحوا عن معتقداتهم الحقيقية أثناء الإجابة على بنود

المقياس ، كما قد ينسب ذلك إلى الأداة في حد ذاتها فمع أنها صممت في بيئة عربية غير أن خصوصيات البيئة الجزائرية قد تتطلب دراسات أدق وأكثر تخصصا في مجال تكييف مقياس التفاؤل غير الواقعي، وهذا ما يطرح ضرورة تكييف المقاييس بما يتناسب والبيئة الجزائرية لأن هناك مقاييس مقتنة في بيئات عربية لكنها تحتاج إلى تكييف للبيئة الجزائرية بحكم أن السائق الجزائري قد يتميز بالصمت وتمويه الإجابات. وفي هذا الإطار فقد أكدت الباحثة كلايبي فلادون 1972 Clapier Valladon من خلال دراستها حول مدى صلاحية الاستبيانات الخاصة بالشخصية في المجتمع غير المجتمع الذي قننت فيه وتوصلت إلى أن النتائج تبدو محرفة بسبب عمليات التعبير المرتبطة بالمدلولات اللغوية، وبالتالي فإنها تعتبر اللجوء إلى استخدام مثل هذه الاختبارات في دراسة الشخصية في أوساط ثقافية مختلفة مبادرة تستدعي كثير من الحذر والحيطه.

ومهما يكن فإن الحملات التوعوية السليمة قد تلعب دورا كبيرا في تعديل الأفكار الغير واقعية للسائق الجزائري ولعل هذا ليس غريبا عن ثقافتنا الإسلامية المتجدرة في الشعب الجزائري فلو اتبعنا سنة الرسول عليه الصلاة والسلام لتلمسنا ذلك في العديد من المواقف التي كان فيها يحث على التفاؤل الإيجابي الواقعي المقترن بالعمل المتعدي حدود الأمانى ((عَنِ ابْنِ عَبَّاسٍ رَضِيَ اللَّهُ عَنْهُمَا، أَنَّ النَّبِيَّ صَلَّى اللَّهُ عَلَيْهِ وَسَلَّمَ دَخَلَ عَلَى أَعْرَابِيٍّ يَعُودُهُ قَالَ وَكَانَ النَّبِيُّ صَلَّى اللَّهُ عَلَيْهِ وَسَلَّمَ إِذَا دَخَلَ عَلَى مَرِيضٍ يَعُودُهُ فَقَالَ: لَهُ لَا بَأْسَ طَهُورٌ إِنْ شَاءَ اللَّهُ قَالَ قُلْتَ طَهُورٌ كَلَّا بَلْ هِيَ حُمَّى تَفُورُ أَوْ تَنْوَرُ عَلَى شَيْخٍ كَبِيرٍ تُزِيرُهُ الْقُبُورَ فَقَالَ النَّبِيُّ صَلَّى اللَّهُ عَلَيْهِ وَسَلَّمَ: فَتَعَمَّ إِذَا)).

الاستنتاج العام :

لقد تم إجراء هذه الدراسة على عينة متكونة من 400 سائق في كل من الولايات التالية (الجزائر ، بومرداس ، تيبازة ، البليدة ، المدية ، البويرة ، برج بوعريج ، قسنطينة ، عين الدفلة ، تلمسان ، الجلفة ، الوادي) ، وتم الاعتماد على الأدوات التالية: مقياس التفاؤلية الدفاعية " لبدر الأنصاري وتوصلت هذه الدراسة إلى أن التفاؤلية الدفاعية قد تساهم في ارتكاب الحوادث المرورية لذا ينبغي على السائق إدراك أن الحوادث لا تقع للآخرين فحسب بل قد تخونك مهارتك في القيادة بسبب خطأ بسيط سواء كان منك أو من سواق آخرين ، لذا يجب أن تساهم حملات التوعية المرورية بمختلف أساليبها ووسائلها في تعديل هذه التفاؤلية الغير واقعية المحفوفة بالمخاطر واستبدالها بتفاؤلية أكثر واقعية .

لذا يسعى الباحثون في علم نفس الصحة إلى دراسة التفاؤلية الدفاعية من أجل وضع إستراتيجية لحملات توعوية مرورية من شأنها أن تقلل من حوادث السير، عن طريق تعديل هذه المعتقدات التوهمية و تحويلها إلى معتقدات أكثر واقعية .

تعني التوعية المرورية تلقي الفرد جملة من المعارف والمعلومات و تدريبه على تطبيقها ميدانيا وإكسابه قيما وعادات تحكم سلوكه عند التعامل مع الطريق أيا كان سائقا ، راكبا أو راجلا ، وتحقق التوعية المرورية من خلال ثلاثة أساليب رئيسية (الهاشمي بوطالبي ، 2006 ، ص ص 10-11):

الأسلوب المعرفي : تزويد الفرد بكل المعارف والمعلومات الخاصة بالمرور وقواعد تنظيمه.

الأسلوب المهاري : التدريب على تطبيق ما تلقاه من معارف نظرية تطبيقا سليما أثناء استعمال الطريق.

الأسلوب السلوكي : تهذيب سلوك مستعمل الطريق من خلال التركيز على الجوانب النفسية و السعي إلى إقناعه بتقبل قواعد السلامة المرورية و جعله يؤمن بجدوى الامتثال لها و غرس قيم التسامح في نفسه ، والإحساس بمسؤوليته على سلامته و سلامة غيره من مستخدمي الطريق.

ومن هنا يعتبر دارسوا التفاؤلية الدفاعية أن الخطوة الأولى نحو الوقاية الجدية تكمن في وعي الشخص لإمكانية تعرضه الذاتي للخطر ، على ألا يتحول هذا الوعي إلى سلوك وسواسي ، فالهدف من التوعية هو تشجيع اعتماد الخطوات الوقائية بما يعني تحويل التفاؤلية من دفاعية تتجاهل الأخطار إلى تفاؤلية وظيفية تستند إلى اعتماد السلوك الوقائي السليم .

ويمكن أن نستدل على هذه التفاؤلية من خلال الارتباط بين ارتفاع نسبة المخاطرة لدى المراهقين ، الشباب المتهورين ، المضطربين و المدمنين ، فإدمان المواد لا يؤدي فقط إلى انخفاض ملكات التركيز و الانتباه و قدرات التموقع (الزمان و المكان) بل يؤدي أيضا إلى حالة من الزهو التي ترفع التفاؤلية إلى أعلى مستوياتها ، في حين نجد انخفاض نسب المخاطرة لدى الناضجين والمرضى والمتعرضين لأحداث حياتية صدمية ، فالتجربة تبين طغيان بعض أشكال القيادة المتهورة المتسببة في الحوادث و مقاومتها لكل جهود التوعية والوقاية ومراجعة استراتيجيات حملات التوعية المرورية تبين لنا اعتمادها على محورين رئيسيين:

الأول : تقديم المعارف و المعلومات .

الثاني : إثارة الخوف .

وقد ثبت فشل هذه الإستراتيجيتين في حالات عديدة ، ومن هنا كانت الاقتراحات تتمثل في تبني إستراتيجية توعوية جديدة تركز على السيوروات المعرفية التي تلخصها التفاوضية الدفاعية ، لكن هذا لا يعني انعدام فعالية المحورين بل يعني حاجتهما للمساندة .

فهذين المحورين يساهمان بفعالية في تحريك و إثارة سيوروات السلوك المروري الصحي خاصة عندما يتم الجمع بين المحورين معلومات / خوف ، إذ يقوم هذا الجمع بمهمة الإبلاغ عن الخطر وتعميم المعرفة بوجوده ، إلا أنه يبقى عاجزا عن اختراق جدار الانتباه للخطر الذاتي باحتمال تعرض الشخص نفسه للخطر [9] ص ص 1-8 .

ولكي يكتسب السلوك المروري السليم فبالإضافة إلى محوري التعريف والتخويف توجد محاور إضافية يمكنها تقديم الإجابة على السؤال حول أسباب عدم اعتماد الشخص لسلوك مروري آمن وهذه المحاور ممكنة الاختصار بتحويل كل من المعرفة والخوف من مستوى النية إلى مستوى القرار.

وقد صنف العوفي الحملات المرورية إلى أربعة أنواع لكل منها أهدافها الخاصة فالحملات الإخبارية تهدف إلى إخبار المتلقي وإعلامه بما حدث أو ما سيحدث في مواضيع مهمة ، في حين قد تكون حملات الصور الذهنية اقناعية يراد منها تغيير الاتجاهات

والسلوك ، أما هدف الحملات التعليمية هي توعية المتلقي وتعريفه ببعض المعلومات الجديدة ، وتمتاز الحملات الإقناعية بصعوبتها وحاجتها للتخطيط والتصميم والتنفيذ الدقيق وبالتالي فهدفها تغيير الاتجاهات والسلوكات.

وبناء على هذا التصنيف فالحملات التوعوية المرورية تركز على نوعين هما حملات الصور الذهنية والحملات الإقناعية ، لما لها من دور في تزويد السائق بمعلومات جديدة عن مخاطر المخالفات المرورية التي تؤثر في اتجاهاته لمحاولة تغيير سلوكه السلبي في القيادة . ومن بين الأساليب المستعملة في ذلك :

الومضات الإشهارية التوعوية : هي عبارة عن لقطات سمعية بصرية قصيرة المدة ، تشمل سيناريو وجيز يبرز سلوكا خاطئا يؤدي إلى وقوع نتائج وخيمة ، أو سلوكا سليما يؤدي إلى نتائج إيجابية.



الفاصل الإشهاري التوعوي : رسالة سمعية تعتمد على الصوت فقط تتضمن سيناريو قصير فيه حوار وأحداث من قبل شخصيات يبرز معنى سلبي أو إيجابي ، و ترك استخلاص العبرة للمتلقي و يختم بقراءة شعار العملية التوعوية.

المعلقة الإشهارية التوعوية : هي عبارة عن لوحة تتضمن صورة أو رسما يمثل موضوع العملية التوعوية ، حيث تعلق في الأماكن العمومية على الجدران أو تلتصق على أطر الإشهار أو خلفيات الحافلات.



المطوية الإعلامية : هي نشرة ذات عدة طيات (3 أو 4 طيات) تتضمن معلومات معمقة حول موضوع الحملة بأسلوب مبسط ، و ذات مضامين موجزة و موضحة تحتوي على صور معبرة على الأفكار المراد تبليغها و ينبغي أن تصمم بكيفية جذابة و شيقة. ((انظر ملحق من 17 إلى 20))



وبالتالي فالبحث في مجال التفاؤلية الدفاعية يؤدي إلى تنمية الوقاية الصحية و القضاء على الآثار السلبية لإهمال الخطوات الوقائية بحجة الحصانة، الأمر الذي يدفع إلى توظيف المؤشرات النفسية في خدمة الحملات الوقائية و التوعوية المرورية للتقليل من أخطار الحوادث المرورية. ضرورة تنوع أساليب الحملات التوعوية المرورية بما يتناسب و الظروف الحالية و سن المتلقين ، و ينبغي أن يساهم فيها الجميع من أخصائيين في علم النفس و علم الاجتماع والاتصالفهذه الحملات إن أحسن استخدامها يمكنها أن توجه لتعديل المعتقدات التوهمية المتمثلة في التفاؤل غير الواقعي عند السائق الجزائري.

إدراج الثقافة المرورية في البرامج التعليمية لمختلف أطوار التعليم الابتدائي والمتوسط والثانوي، فيجب الاهتمام بتربية النشء على القيم الإيجابية التي تطبع سلوكهم ، فالتربية المرورية من الحتميات التي ينبغي على الدولة الاهتمام بها، حيث تتضمن برامج التربية المرورية التعليم في عدد من المواد الدراسية من خلال مادة التربية المدنية ويمكن التنسيق مع بعض القطاعات (وزارة النقل – الأمن الوطني – شركات التأمين)، حتى لا تقتصر هذه التربية على التناول النظري بل تتعداه إلى اكتساب المهارات، وفي هذا الصدد ينبغي أن تركز إستراتيجية التربية المرورية على تطوير وتنوع الأنشطة والسندات داخل المدرسة وخارجها عن طريق وضع مخطط دراسي – بأهداف قابلة للقياس- متعدد المواد والمستويات طوال المسار الدراسي في مرحلة التعليم الإلزامي، بالإضافة إلى تقييم هذه الجهود عن طريق المراقبة والمستمرة من قبل المعلمين ، فمعرفة النقائص والصعوبات تساهم في تسهيل عملية التعلم ، ولما لا تدرج شهادة مدرسية للسياقة بمستويات مختلفة (مرحلة التعليم الابتدائي ، مرحلة التعليم المتوسط) يتحصل عليها التلميذ بعد امتحان خاص ينظم بالموازاة مع الامتحانات و الاختبارات المدرسية و يخضع لشروط خاصة وبرنامج خاص .

قائمة المراجع

- 1- ابي زكريا يحيى بن شرف النووي، رياض الصالحين ،تحقيق سعيد الارنؤوط ،دار الشهاب ، دمشق ، 1981
- 2- الهاشمي بوطالبي ، فعاليات حملات التوعية المرورية ، مؤتمر التعليم والسلامة المرورية ، جامعة نايف للعلوم الامنية العربية ، الرياض ، 2006 .
- 3- الأنصاري بدر ، إعداد مقياس التفاؤل غير الواقعي لدى عينة من الطلبة و الطالبات في الكويت ، مجلة دراسات نفسية، المجلد الحادي عشر، العدد 2 ، مصر 2001 .
- 4- الغامدي علي سعيد ، تقنية المستقبل في مواجهة مشكلة المرور ، الندوة العلمية الأربعين ،أساليب و وسائل الحد من حوادث المرور ، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية ، الرياض 1997 .
- 5- النابلسي محمد أحمد ، علاقة حوادث السير بتسوية الدفاعات النفسية ، ورقة مقدمة في مؤتمر السير في دول الخليج ، الكويت ، مارس 2002.
- 6- بوعموشة سهام حصيلة مرعبة لحوادث المرور في الجزائر أكثر من 13 ألف قتيل خلال الثلاث سنوات الأخيرة ، جريدة الشعب العدد ، الصادرة في 17-08-2009.
- 7- سحو محمد عبد الغني و محسن أحمد الخضري ، الأسس العلمية لكتابة رسائل الماجستير والدكتوراء ، مكتبة الأنجلو مصرية ، القاهرة ، 1996.
- 8- سكروالف شغار، التفاؤلية الدفاعية ، مجلة الثقافة النفسية المتخصصة ، المجلد 5 العدد 18 ، لبنان ، 1994.
- 9- عبد الخالق أحمد محمد ، التفاؤل و صحة الجسم ،دراسة عاملة ، مجلة العلوم الاجتماعية ، المجلد 26 ، العدد 2 ، 1998 .
- 10- عبدو يوسف محمد ، حجم مشكلة المرور في الأردن أسبابها ودور مديرية الأمن العام في الحد من حوادث السير ، الندوة العلمية الأربعين أساليب و وسائل الحد من حوادث المرور ، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية ، الرياض ، 1997.
- 11- ملحم سامي ، مناهج البحث في التربية وعلم النفس، دار المسيرة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2000.

المجلد التاسع/ العدد الرابع جوان 2018 ISSN: 1112-8518, EISSN: 2600-6200

12- مورييس أنجريس ، منهجية البحث العلمي في العلوم الإنسانية تدريبات عملية ، ترجمة بوزيد صحراوي وآخرون ، دار القصبه للنشر ، ط2، الجزائر.2006.

13- هريدي عادل محمد ، علاقة الإقدام على المخاطرة اللاموضوعية بالاعتقادات التوهمية ، مجلة دراسات عربية في علم النفس ، المجلد 1 العدد 1 ، يناير 2002 .

14- Marilou Bruchon-Schweitzer. Psychologie de la sante .Dunod. Paris. 2000