

**سلوكات الخطر المرتبطة بالسياقة لدى الشباب
في ضوء متغيري المستوى التعليمي والحالة الاجتماعية**
**Risk-Taking Driving Behaviors Among Youth in Light of
the Variables of Educational Level and Marital Status**

مرازقة وليدة*، جامعة باتنة 1
walida.merazka@univ-batna.dz

تاريخ الاستلام: 2025/09/17 تاريخ القبول: 2025/11/14

ملخص:

هدفت هذه الدراسة إلى التعرف على الفروق بين الشباب في سلوكيات الخطر المرتبطة بالسياقة حسب متغيري المستوى التعليمي والحالة الاجتماعية. وقد شملت العينة 39 سائقاً شاباً، يتراوح سنهم بين 18 و35 سنة. ولتحقيق الأهداف المسطرة تم إتباع المنهج الوصفي واستخدام استبيان صمم لقياس سلوكيات الخطر المرتبطة بالسياقة. وقد خلصت الدراسة إلى النتائج التالية: - لا توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين الشباب في سلوكيات الخطر المرتبطة بالسياقة تعزى لمتغير المستوى التعليمي.

-توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين الشباب في سلوكيات الخطر المرتبطة بالسياقة تعزى لمتغير الحالة الاجتماعية.

الكلمات المفتاحية: سلوكيات الخطر، السياقة، الشباب، المستوى التعليمي

Abstract

This study aimed to identify the differences among youth in risk-taking driving behaviors according to the variables of educational level and marital status. The study sample comprised 39 young male drivers, with ages ranging between 18 and 35 years. To achieve the study's objectives, a descriptive

*المؤلف المراسل

ديسمبر 2025

المجلة الجزائرية للأمن الإنساني

methodology was employed, and a questionnaire designed to measure risk-taking driving behaviors was utilized. The study concluded with the following findings:

There are no statistically significant differences among young drivers in risk-taking driving behaviors attributable to the variable of educational level.

There are statistically significant differences among young drivers in risk-taking driving behaviors attributable to the variable of marital status. □

Keywords: Risk-taking behaviors, Driving

مقدمة:

عرف مجال النقل والمواصلات تطورا ملحوظا خاصة فيما يتعلق بقيادة السيارات. وتعتبر السياقة سلوكا معقدا يتأثر بعدة عوامل محددة بالزمان والمكان منها: الأهداف، الأخطاء، التوقعات والمعتقدات، الاهتمامات، كيفية التحكم في سلامة المركبات، مدى الانتباه، التعب، الذاكرة، القدرات العقلية والجسمية، التدريب والخبرة.

وعلى الرغم من أن هذه العوامل غير محددة و واضحة بالنسبة للأفراد داخل المجتمع، إلا أن مجموع هذه العوامل يشكل المبادئ الرئيسية لسلوك السياقة والمتمثلة في كون السياقة عبارة عن مجموعة من السلوكات المعقدة التي تندمج فيما بينها في تفاعل مع المعايير الثقافية السائدة داخل المجتمع. وتتحدد معايير السياقة في ثلاث مجالات هي المجال الانفعالي، المعرفي، والحسي حركي. تنتقل معايير السياقة عبر الآباء، الراشدين، الكتب، الأفلام، التلفزة. (بهلول، 2009، ص39) ويندرج سلوك السياقة الصحي ضمن البعد الوقائي حيث يتمثل في حرص الفرد على القيام بشكل مستمر بالسلوكات التي من شأنها أن تحافظ على سياقة آمنة تحول دون التعرض أو تعريض الآخرين لحادث مرور، وتشتمل هاته السلوكات على عدة مظاهر منها ما يتعلق بصيانة السيارة، وباحترام إشارات المرور، والحفاظ على السرعة المناسبة واستعمال حزام الأمان وتفايدي مشاكل القيادة أثناء الأحوال الجوية السيئة ، ومنها ما يتعلق بالحفاظ على الصحو العقلي وعلى وضع جسمي ونفسي مستقر والتحلي بسلوك اجتماعي مقبول مع بقية السائقين. (زعابطة، 2011، ص41) يتعرض سلوك السياقة

للاختطار في حالة ما إذا ارتبطت سلوكات الخطر، وهو ما يطلق عليه بسلوكات الخطر المرتبطة بالسياقة، التي أصبحت تعد في الآونة الأخيرة من بين أكثر سلوكات الخطر انتشارا، وتعرف هذه الأخيرة على "أنها سمة تهيئية تدفع الفرد للاستجابة اللاعقلانية المغامرة في مختلف المواقف، فيختار من البدائل المتاحة، أكثرها احتمالا لتحقيق أعظم المكاسب في حال نجاحه إلى جانب تكبد الخسائر في حال فشله". (هريدي، 2002، ص129)

ويظهر سلوك المخاطرة عبر المواقف الصعبة، أو التي تتضمن مهارة معينة في التصرف وقد حاولت كثير من النظريات فحص هذا السلوك باعتباره متضمنا لنشاط معرفي وآخر دافعي، فقد بدأ الاهتمام بهذا المفهوم من خلال العالم drawing دراون في أعماله التي تناولت مستوى الطموح، وتبعه بعد ذلك العالم atkinsonاتكنسون سنة (1964)، حين قام بتطوير مفهومه النظري المتعلق بالدافعية نحو الانجاز. وتقوم فكرته الأساسية حول دافع النجاح و/ الفشل في المواقف الاجتماعية ودور المحددات النفسية والشخصية في التأثير على تشييط هذا السلوك الانجازي. (Sorrentino., Hewitt & Raso-Knott, 1992) ولعل سلوك الإقدام على المخاطرة المتعلق بسلوك السياقة من الموضوعات التي ما زال مثار جدل في أوساط البحث النفسي، نتيجة ما يسببه من حوادث مرور، فقد أصبحت تهدد الأمان الاجتماعي وسلامة الأفراد، نتيجة ما تخلفه في كثير من الأحيان من أضرار جسمية، نفسية، واجتماعية، واقتصادية، والتي غالبا ما يكون العامل البشري أهم أسبابها من خلال سلوكاته الخطرة والمنافية لقواعد المرور أثناء السياقة دون الأخذ بالاعتبار ما يمكن أن يترتب عن ذلك من أضرار. ويعد الشباب من أكثر الفئات مساهمة في حوادث المرور سواء كان سببا أو نتيجة. ويرجع الباحثون في مجال السلامة المرورية الأسباب التي قد تدفعه إلى إتباع سلوكات سياقة خطيرة والوقوع في حوادث مرور إلى جملة من العوامل والخصائص النفسية والاقتصادية والاجتماعية التي تميز هذه الفئة عن غيرها من الفئات. وقد ركزت هذه الدراسة على بعض الخصائص الاجتماعية التي يمكن أن تكون عاملا مؤثرا في إتباع الشباب لسلوكات الخطر المرتبطة بالسياقة.

مشكلة الدراسة:

من الواضح أن الحوادث المرورية أصبحت من أكثر المشاكل على مستوى العالم أجمع، فهي في حقيقتها وواقعها الحالي مشكلة صحية وسلوكية واجتماعية اقتصادية، بل هي مشكلة إنسانية معاصرة.

فقد بينت الأبحاث والدراسات أن ظاهرة حوادث المرور معقدة، ولدراساتها ومعرفة أسبابها لا بد أن يأخذ بعين الاعتبار كل أبعادها ونخص بالذكر السائق الذي هو من يتولى قيادة المركبة في الطريق.

وينجم عن قيام السائق بأي خطأ أو مخالفة أثناء السياقة إمكانية تعريض حياته وحياة الآخرين للخطر. فقد أثبتت الإحصائيات في (2018) أن العنصر البشري من الأسباب الرئيسية في وقوع حوادث السير بنسبة تفوق 97 ٪ من مجموع الأسباب. (D.G.S.N,2019) وبالمقابل يمكن إرجاع هذه النسب المرتفعة إلى العديد من الأسباب منها عملية صنع القرار من قبل السائق أثناء عملية القيادة حيث يكون فيه مخاطرة ، فمن المفروض أن يكون السائق ملتزما بتطبيق قواعد المرور أثناء استخدامه للطريق لكنه يعتبر المشكلة الرئيسية في عرقلة نظام المرور بممارسة بعض السلوكيات الخطرة .وحسب متارازو (Matarozo,1984) يعتبر سلوك الخطر عاملا إمراضيا يسبب ارتفاع احتمال الإصابة بالأمراض أو التعرض للحوادث (الكحول، التدخين، استهلاك الدهون والسكريات والإفراط في السرعة). (Schweitzer,2002,p29). وحسب تايلور (2008، ص275)، فسلوك الخطر هو ذلك السلوك المضر بالصحة، أو هو ذلك السلوك الذي يسبب الأذى للمستقبل الصحي. وعلى اعتبار أن عدم احترام السرعة القانونية يمثل أحد سلوكيات الخطر المرتبطة بالسياقة فقد بينت الإحصاءات أن نسبة (10239) حادث مرور مسجل في الجزائر سنة 2011 كان بسبب السرعة الفائقة . (عقاري، 2010، ص30)

إن انتشار مثل هذه السلوكيات وغيرها في مجتمعنا ينم عن عدم احترام الإجراءات الوقائية من طرف السائقين الشباب واختيارهم لمواجهة الأخطار دون وعي بنتائجها ، والتي قد تصل في بعض الحالات إلى وقوع حوادث وضحايا. ومما لاشك فيه أن سلوك الأفراد يؤثر في صحتهم ويتأثر بها. فالسلوك والصحة مرتبطان ببعضهما البعض عبر طرق بالغة التعقيد. فسلوك الشخص يتأثر

بشخصيته وعلاقاته مع أفراد المجتمع ويتأثر أيضا بظروف عمله وحالته الاجتماعية إلى غير ذلك. (طب المجتمع، 2011، ص465).

تعد الخصائص الديمغرافية ذات أهمية في مقومات السلوك الإنساني، فالشباب لديه خصائص تميزه عن الكهل والمسن، ويلعب المستوى التعليمي والحالة الاجتماعية التي يعيشها الشباب أيضا متغيرا أساسيا يؤثر في السلوك فغالبا ما يكون هناك اختلاف بين سلوكيات المتزوج والأعزب، وبين المتعلم ولأمي أيضا. وعلى اعتبار أن السلوك هو نتاج تفاعل هاته العوامل وغيرها مع بعضها البعض، ولكون السائق أحد أهم أفراد مستعملي الطريق، وفيما لا يدع مجالا للشك أن سلوكياته تمثل أكثر العوامل تسببا في حوادث المرور، جعلنا هذا نتساءل عن الخصائص الديمغرافية لأولئك السائقين الشباب أصحاب السلوكيات الخطرة في السياقة والذين عادة ما يتورطون في ارتكاب حوادث مرور، من خلال طرح التساؤلين التاليين:

1) هل توجد فروق في سلوكيات الخطر المرتبطة بالسياقة لدى الشباب تعزى لمتغير المستوى التعليمي؟

2) هل توجد فروق في سلوكيات الخطر المرتبطة بالسياقة لدى الشباب تعزى لمتغير الحالة الاجتماعية؟

فرضيات الدراسة:

1. توجد فروق في سلوكيات الخطر المرتبطة بالسياقة لدى الشباب تعزى لمتغير المستوى التعليمي.

2. توجد فروق فردية في سلوكيات الخطر المرتبطة بالسياقة لدى الشباب تعزى لمتغير الحالة الاجتماعية.

أهداف الدراسة:

تهدف الدراسة إلى التعرف على طبيعة الفروق الإحصائية في الخصائص الديمغرافية والمتمثلة في المستوى التعليمي، والحالة الاجتماعية لذوي سلوكيات الخطر المرتبطة بالسياقة من الشباب.

أهمية الدراسة:

تتبع أهمية الدراسة الحالية في كونها تتناول فئة الشباب التي تعد من أكثر الفئات المسؤولة عن حوادث المرور حسب نتائج الدراسات التي أجريت في هذا المجال. وتكتسي أهمية كونها تتناول بالبحث العلاقة الممكنة بين سلوكيات الخطر المرتبطة بالسياقة وبعض العوامل الديموغرافية، فالشباب الذي يتبع سلوكيات الخطر أثناء القيادة يتمتع بخصائص تميزه عن غيره، و تسمح معرفة هذه الخصائص من طرف المهتمين بالشأن المروري بمعالجتها وضبطها وهذا بهدف التقليل منها أو القضاء عليها، للحد من الحوادث المرورية الناجمة عنها و المخلفة للكثير من الخسائر المادية و البشرية .

أولاً: التعريف بالمصطلحات:

1- سلوكيات الخطر المرتبطة بالسياقة:

يجدر بنا بداية أن نتطرق إلى تعريف:

1- 1 السلوك :

هو أي نشاط جسمي أو عقلي اجتماعي أو الانفعالي يصدر عن الكائن الحي نتيجة لعلاقة ديناميكية وتفاعل بينه وبين المحيط، والسلوك عبارة عن استجابة أو استجابات لمثيرات معينة. ويجب التفريق بين السلوك على أنه استجابة كلية وبين النشاط الفيزيولوجي كاستجابة جزئية. (النجار، 2005، ص15). كما يشير السلوك إلى تفاعل الفرد مع بيئته، الذي يمكن من خلاله تحري حركة الفرد أو حركة جزء منه في المكان والزمان، وهكذا فإن سلوك الفرد يؤثر في البيئة ويتأثر بها، إن السلوك مصطلح يتصف بالعمومية والشمولية، فهو عادة يشير إلى مجموعة من الأفعال التي تتصف ببعض الخصائص المحددة. (الحارثي، 2014، ص10).

1- 2 السلوك الخطر:

يعرفه عبد الكريم وآخرون على أنه الفعل الذي يعرض الإنسان نفسه أو غيره للضرر، وهو الاستجابة التي تهدف إلى إلحاق الضرر والأذى بالآخرين، وهو أي سلوك يصدره الفرد، لفظيا أو بدنيا، صريحا أو غير صريح أو ضمنيا، مباشرا أو غير مباشر، ايجابيا وسلبيا، ويحدده صاحبه بأنه سلوك أملت عليه مواقف الغضب أو الإحباط أو الإزعاج من قبل الآخرين أو مشاعر عدائية، وترتب على هذا السلوك أذى بدني أو مادي ونفسي للآخرين أو للشخص نفسه.

(العصيمي، 2010، ص13) كما يعرف على انه كل سلوك محفوف بالمخاطر يعتمد على جميع الممارسات التي تشكل خطرا على الصحة العقلية والجسدية للأفراد حيث أن بعض هذه السلوكيات يمكن أن تؤثر سلبا على صحة الآخرين.(خشاب، 2011، ص72) وبالنسبة لمنظمة الصحة العالمية (1999)، فهو ذلك السلوك الموجود فعلا والذي يكون مرتبطا بزيادة التعرض للمشاكل الصحية.(Bantuelle,Demeulemeester,2008,p37)

1- 3 العوامل المؤثرة في سلوك المخاطرة:

يبدو أن لخصوصية المخاطرة بعدا يمكن النظر إليه في ضوء الخصائص الحيوية والاجتماعية للأشخاص على النحو التالي:
أ/علاقة سلوك المخاطرة بالجنس:

يشير التراث البحثي، فيما يتصل بعلاقة المخاطرة بالجنس من خلال ما أشارت إليه دراسة لكاس (Kass) سنة (1964) إلى إقدام الذكور على المخاطرة بدرجة أكبر من الإناث، فالذكور يخاطرون عندما تكون المخاطرة غير مرغوب فيها، بينما الإناث لا يخاطرن حتى في المواقف التي تتطلب المخاطرة، مما يشير إلى ميل الذكور للفشل غير المتوقع، بينما الإناث يملن لأن يخبرن نجاحا أقل مما ينبغي لهن.

ب/علاقة سلوك المخاطرة بالسن:

فيما يتصل بعلاقة سلوك المخاطرة بالسن، فهناك دراسات عديدة تشير إلى وجود علاقة بين المتغيرين، نذكر منها دراسة كوجان (kogan 1978)، إلا أن دراسة عبد الحميد صفوت سنة (1992) لم تتوصل إلى فروق دالة في المخاطرة في ضوء فئات العمر غير أنها أشارت إلى تفاعل السن مع مستويات سلوك المخاطرة على نحو يؤيد ارتباط مستويات المخاطرة الكلية بين الراشدين من عموم المخاطرين. (سيد درويش، 2002، ص ص434-435). وفيما يتعلق بالدراسات التي أثبتت العلاقة بين سلوكات الخطر المرتبطة بالسياقة والسن، فقد اتفقت على أن المخاطر تزيد عند الأفراد الأقل من الثلاثين سنة بالمقارنة بمن هم أكبر منهم وتؤكد الدراسات أن الصورة النمطية عن الفرد كبير السن من الراشدين هي أنه أكثر حذرا من صغير السن. وقد اتفقت دراسات متعددة على

تقسيم فئات العمر حسب المخاطرة إلى أقل من عشرين عاما. وقد توصلت دراسة كويتية بعد استعراض لحوادث السيارات إلى أن خمسون بالمائة من الحوادث كان سببها سائقين تقل أعمارهم عن 29 سنة. وفي الجزائر توصل بوظيفة إلى أن فئة الشباب من الجنسين أكثر عرضة لحوادث المرور من غيرها، وهو ما يتفق مع ما توصلت إليه الدراسات وتعززه الإحصائيات المتعلقة بحوادث المرور لمصالح الأمن. (بوظيفة وآخرون، 1991، ص21).

ج/علاقة سلوك المخاطرة بالحالة الاجتماعية:

انتهت دراسة جونزالز وفيلد (Gonzalez & Field, 1994) إلى وجود فروق جوهرية لدى منخفضي المخاطرة على المسؤولية الأسرية؛ أي هناك ارتباط سالب بين المسؤولية الأسرية (الواجبات، والمهام نحو أعضاء الأسرة) (وسلوك المخاطرة أو المشاركة في الأنشطة الخطرة، في حين تميز مرتفعو المخاطرة بأنهم أكثر استثارة أو ميلا نحو ممارسة الأنشطة الخطرة والعنيفة، وأقل ألفة واكتئابا. (سيد درويش، صص434-435)

1 - 4 سلوك السياقة :

يشير أبو ظريف وزملاؤه في تعريفهم لمهمة السياقة إلى أنها عبارة عن نسق متكامل بين السيارة والمحيط والشخص، وهي متوقفة على التغذية الرجعية القادمة من استجابة السيارة المحيط والتي يحس بها في عدة نقاط من جسمه بدءا من العين باعتبارها المصدر الرئيسي للمعلومات التي يحتاجها السائق فيما يخص الأشياء الموجودة على الطريق، وكذا السمع ونقاط الإحساس بالضغط المتواجدة في الجسم والمسئولة عن الإحساس بالضوضاء والسرعة والفرملة. أضف إلى ذلك الذاكرة الجيدة التي تسمح بتذكر التقنيات المختلفة وإشارات المرور، المعلومات التي ترجع إلى السائق من سيارته يجب أن تساعد على معرفة مدى استجابتها لأوامره أو متحكماته وماذا يستطيع أن يتوقع منها فعلة. (بوظيفة وآخرون، ص21)

1 - 5 معايير السياقة:

تحدد معايير السياقة بالمجالات التالية:

أ / المجال الانفعالي : ويتمثل في:

- إعطاء قيمة وتقدير للسيارة، والسيطرة عليها والتنافس كأسلوب مرغوب فيه في قيادة السيارة.

- عدم القدرة على التحمل، على التفاوضي عن تفوق السائقين الآخرين في الكفاءة والدوافع.

- دعم الرغبة في توجيه العدوان للآخرين.

تطبيق من بد لا لذا و مضادة للمجتمع، سلبية معايير الأسس الانفعالية تلك وتعتبر العدوانية النواحي هذه خفض شأنها من التي الاجتماعية الثقافية السوية الطرق السائقين. بين تعاون من الإيجابية زيادة الجوانب و

ب / المجال المعرفي : و يتمثل في :

- عدم الدقة في تقدير الخطر.

- التمييز و الذاتية في فهم مواقف القيادة.

- الافتقار إلى الذكاء الانفعالي لدى السائق.

- انخفاض الوازع الخلقي.

و يتضح من ذلك أن الأسس المعرفية لدى السائق تتسم بعدم الدقة، و عدم الكفاءة ولذلك فلا بد من تعليم السائق طرق التدريب الذاتي و رفع كفاءة الذات حتى يتمكن من معالجة الخطر و تناوله بكفاءة.

ج/ المجال الحسي حركي: ويتمثل في:

- العادات الآلية.

- أخطاء الإدراك: المسافة، السرعة، الأداء الخطأ.

- تدهور في أداء الفرد أو انتباهه نتيجة التعب أو النوم أو المخدر أو الملل أو الإعياء و التدريب غير الكفاء.

و تعتبر النواحي السابقة الحسية الحركية غير ناضجة تحتاج إلى صقل، ولذا فإن التدريب الطويل المستمر للسائق يكون ضروريا للوصول به للعادات الكفاء في القيادة.

د/ المجال الاجتماعي الثقافي: بالإضافة إلى المحالات السابقة الذكر (الانفعالي، المعرفي، الحسي حركي) فان قيادة السيارة تعتمد أيضا على المعايير والأساليب الاجتماعية الثقافية و التي تلعب دورا مساعدا في تغيير عادات السائقين ، فقوى

ديناميات الجماعة عامل مؤثر و قوي يُمكن بواسطتها التغلب على مقاومة السائقين للتغيير وذلك من خلال الأنشطة التي تقوم بها الجماعة و التي تركز على المقاومة، فقيادة السيارة نشاط شبه شعوري لأن كثيرا منه يعتمد على العادات الآلية "automatized habit" المكتسبة من الثقافة و الخبرة عبر عدة سنوات. (Leon,1996)

1 □ 6 سلوك السياقة الصحي:

يندرج سلوك السياقة الصحي ضمن البعد الوقائي، حيث يتمثل في حرص الفرد على القيام بشكل مستمر السلوكات التي من شأنها أن تحافظ على سياقه أمنة تحول دون التعرض أو تعريض الآخرين لحادث مرور ، وتشتمل هاته السلوكات على عدة مظاهر منها ما يتعلق بصيانة السيارة ، و باحترام إشارات المرور والحفاظ على السرعة المناسبة واستعمال حزام الأمان وتفادي مشاكل القيادة أثناء الأحوال الجوية السيئة ، ومنها ما يتعلق بالحفاظ على الصحو العقلي وعلى وضع جسمي ونفسي مستقر والتحلي بسلوك اجتماعي مقبول مع بقية السائقين. (زعابطة، ص41) وتتمثل سلوكيات الخطر المرتبطة بالسياقة حسب كل من دافيد لوبريتون David Le Breton ، وبيير كوسلان Pierre Coslin في تعرض الفرد لاحتمال لا يستهان به للإصابة الخطرة أو الموت أو تعريض مستقبله للخطر أو وضع حالته الصحية في خطر، وهذا ما يعيق أيضا اندماجه الاجتماعي. وقد أكد بيير كوسلان أيضا على أن هذه السلوكات الخطرة قد تعود عليه وعلى غيره بالضرر، وهو ما يمكن أن يكون علامة على الانحراف الاجتماعي. (Bantuelle,Demeulemeester,2008,p37)

وعلى هذا الأساس يقصد بسلوكيات الخطر المرتبطة بالسياقة في هذه الدراسة ، وضع الذات في الخطر من خلال كل سلوك يغيب فيه الحرص على القيام بالسلوكات التي تجعل السياقة أمنة، ما ينجر عنه أخطار سواء على حياة السائق أو حياة الراجلين التي تؤدي بتعريضه و تعريض الآخرين إلى حوادث المرور. وتزداد الخطورة كلما زادت خبرة السائق في القيام بهذا السلوكات. تظهر سلوكات الخطر المرتبطة بالسياقة في عدة أشكال ، غير أن الدراسة الحالية تقتصر على تناول شكلين فقط هما :

أ- عدم احترام السرعة القانونية:

يعتبر التحكم في سرعة السيارة أهم عامل وقائي ضد حوادث السير. فالسرعة يجب أن تتوافق مع حال الطريق و حركة المرور حتى تكون السياقة مضمونة و آمنة. فالإفراط في السرعة لا يزال السبب الأول في وقوع حوادث مميتة لأنه وفي اغلب الأحيان يكون ممهدا لارتكاب مخالفات أخرى مثل التجاوزات الخطيرة والمناورات، حيث أثبتت إحصائيات المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق أن عدم احترام السرعة القانونية بلغ نسبة 25.55% من مجموع 88,73% من العوامل البشرية المتسببة في حادث سير .

بد التجاوزات الخطرة:

يعد التجاوز الخطير من بين المناورات التي ينجر عنها حوادث مرور أليمة غالبا ما تؤدي إلى نتائج وخيمة سواء من حيث عدد القتلى أو عدد الضحايا الذين تكون إصابتهم خطيرة. والكثير من حوادث المرور تقع أثناء القيام بعملية التجاوز وذلك بسبب عدم احترام قواعد التجاوز من طرف السائقين. إضافة إلى أن تلك الحوادث تكون خطيرة لأن السرعة أثناء التجاوز كبيرة. و يكون التجاوز مخالفا للقواعد عندما يتم في :

- الطرق الضيقة.

- هناك سيارات قريبة في الاتجاه المعاكس.

- أن السيارة التي من الورا تقوم بعملية تجاوز هي الأخرى. أو حالات أخرى يكون فيها التجاوز خطيرا و غير آمن عندما يكون غير قانوني. (المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرقات، 2011)

2. فترة الشباب :

يقول محمد علي (1985): "تعتبر فترة الشباب فترة انتقالية بين نهاية الطفولة وبداية سن الرشد وتتراوح هذه الفترة ما بين (15 □ 30 سنة)، حيث يكتمل فيها النمو الجسمي والعقلي على نحو يجعل المرء قادرا على أداء وظائفه المختلفة". والشباب فئة عمرية تشغل وضعا متميزا في بناء المجتمع وهي ذات حيوية وقدرة على العمل والنشاط، كما أنها ذات بناء نفسي وثقافي يساعدها على التكيف والتوافق والاندماج والمشاركة بطاقة كبيرة تعمل على تحقيق أهداف المجتمع . (يوب، 2011، ص33)

1.2 التحديد الزمني التقريبي لفترة الشباب:

هناك صعوبة في هذا الأمر لكن حاول العلماء أن يضعوا تحديدا تقريبا فقد ذهب الدكتور أحمد فؤاد الشربيني إلى القول أن فترة الشباب هي تلك الفترة من النمو الإنساني التي تتسم بسمات خاصة تميزها وتعطيها صورتها المميزة وتنقسم هذه الفترة في نظره إلى مراحل هي:

أ- **مرحلة المراهقة:** وهي التي تمتد من سن 12 إلى 15 سنة، وتتميز بسرعة النمو البدني، وظهور الأعراض الجنسية الثانوية وما يصاحبها من تغيرات.

ب- **مرحلة اليقوع:** هي المرحلة التي تشمل السن من 15 إلى 18 سنة من العمر والتي يستمر فيها النمو البدني، كما يستمر فيها التطور النفسي والسلوكي ويتم فيها نضج الوظائف الجنسية.

ج- **مرحلة الشباب المبكر:** تشمل الفترة من 18 إلى 21 سنة من العمر والتي يأخذ فيها النمو البدني اتجاها وظيفيا وتتجه فيه التغيرات العاطفية نحو الاستقرار ويصل فيها النمو العقلي مداه.

د- **مرحلة الشباب البالغ:** النضج والتأقلم مع الحياة والمجتمع والمنهج الواقعي الاجتماعي المثالي السليم

والتحديد المقبول لفترة الشباب، هو تحديدها بالفترة الزمنية التي يجتازها الفرد بين مرحلة الطفولة ومرحلة الرشد والتي يتحقق خلالها نضجه الجسمي العقلي الانفعالي والاجتماعي، وتمتد هذه المرحلة من بدء البلوغ وظهور علاماته الأولية والثانوية إلى زواج الشخص وتحمله لمسؤولياته كشخص ناضج. (صادقي، 2006، ص66)

وتحدد فترة الشباب في هذه الدراسة بالفترة العمرية بين 18 سنة، وهو السن القانوني لإعطاء رخصة السياقة وبين 35 سنة.

ثانيا: الإجراءات الميدانية للدراسة

1 منهج الدراسة:

تم الاعتماد على المنهج الوصفي الذي يقوم على رصد ومتابعة دقيقة للظاهرة أو حدث معين بطريقة كمية أو نوعية في فترة زمنية معينة أو عدة فترات من أجل التعرف على الظاهرة أو الحدث من حيث المحتوى والمضمون والوصول إلى نتائج وتعميمات تساعد في فهم الواقع وتطويره. ولذلك نرى أن هذا المنهج هو الأنسب

لهذه الدراسة لأنه طريقة تصف الموضوع المراد دراسته من خلال منهجية علمية صحيحة وتصوير النتائج التي يتم التوصل إليها على أشكال رقمية يمكن تفسيرها.

2 عينة الدراسة:

للتحقق من فرضيات الدراسة قمنا باختيار العينة العرضية التي يلجأ إليها الباحث لاختيار مجموعة من الوحدات تلائم أغراض الدراسة على اعتبار أن دراستنا تمحورت حول سلوكيات الخطر المرتبطة بالسياقة لدى الشباب. وتكونت العينة من 39 سائفا شابا موزعين حسب الخصائص التالية: المستوى التعليمي والحالة الاجتماعية كما يلي:

الجدول رقم 1: يوضح توزيع العينة حسب متغير المستوى التعليمي.

المستوى التعليمي	المجموع	النسب المئوية
ابتدائي	4	10,25%
متوسط	5	12,82%
ثانوي	7	17,94%
جامعي	23	58,97%
المجموع	39	100%

يتبين من الجدول السابق أن (23) فردا من العينة أي ما نسبته 58,97 % وهي أكبر نسبة في العينة ذوي مستوى تعليمي جامعي، في حين توزعت القيم الباقية على المستوى الثانوي بـ (7) أفراد أي 17,94% و المتوسط بـ (5) أفراد أي 12,82 % و الابتدائي بـ (4) أفراد أي ما نسبته 10,25 %.

الجدول 2: يوضح توزيع العينة حسب متغير الحالة الاجتماعية.

الحالة الاجتماعية	العدد	النسبة %
متزوج	14	35,89%
أعزب	25	64,10%

المجموع	39	%100
---------	----	------

من خلال الجدول نلاحظ أن النسبة الكبرى من أفراد العينة هم من الشباب الأعزب بـ (25) شابا أي ما نسبته 64,10 % ، مقابل (14) شابا متزوجا أي 35,89 % .

3 أدوات الدراسة:

تم الاستعانة باستبيان سلوكيات الخطر المرتبطة بالسياقة و المعد من طرف الأستاذة بهلول سارة أشواق .وبعد ضبط السلوكيات الأكثر انتشارا بين الشباب والمراد تناولها فقط في الدراسة ، تم عرض الاستبيان بشكله المعدل على مجموعة من الأساتذة والذين أبدوا ملاحظاتهم وأقروا على أنها مناسبة. يتكون استبيان سلوكيات الخطر من (22) بندا مقسم إلى بعدين أساسيين هما الإفراط في السرعة ، والتجاوزات الخطيرة ، يحتوي كل منهما على عبارات سلبية وأخرى ايجابية وهي على النحو التالي :

بالنسبة للبعد الأول: سلوك الإفراط في السرعة: فالعبارات الايجابية هي: 2- 3- 9- 11- 13- 15- 17- 22. أما العبارات السلبية فهي: 7- 16- 20.

وبالنسبة للبعد الثاني: سلوك التجاوزات الخطيرة : فالعبارات الايجابية هي : 4- 5- 6- 8- 10- 14- 19. أما العبارات السلبية فهي: 1- 12- 18- 21.

يجيب أفراد العينة على الاستبيان بوضع علامة (X). وتحسب الدرجة الكلية من خلال البدائل التالية: (أبدا- أحيانا- غالبا- نادرا- دائما)، والتي توافقها الأوزان التالية (1-2-3-4-5) على الترتيب.

4 الأساليب الإحصائية المستخدمة:

لتحقيق أهداف دراستنا تم اللجوء إلى الحزمة الإحصائية للدراسات الاجتماعية SPSS والذي تم الاعتماد فيه على الأساليب الإحصائية التالية :

❖ تحليل التباين (One Way An ova) لحساب الفروق حسب المستوى التعليمي.

❖ (T.test) لحساب الفروق حسب الحالة الاجتماعية.

❖ معامل الارتباط بيرسون.

❖ النسب المئوية.

ثالثا: عرض ومناقشة النتائج:

ملحوظ عرض نتائج الفرضية الأولى :

توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين الشباب في سلوكيات الخطر المرتبطة بالسياقة تعزى لمتغير المستوى التعليمي. للتحقق من صحة الفرضية تم استخدام الأسلوب الإحصائي تحليل التباين .

الجدول رقم 4: يوضح الفروق في سلوكيات الخطر عند السائقين حسب المستوى التعليمي.

التباين	خارج المجموعات	بين المجموعات	
12.032	11.630	0.402	مجموع المربعات
38	35	3	درجة الحرية
	0.332	0.134	متوسط المربعات
	0.403		قيمة ف
0.752	0.752		مستوى الدلالة
غير دالة	غير دالة		

بينت النتائج المتحصل عليها أن قيمة (ف) المحسوبة والبالغة (0.40) غير دالة إحصائياً عند مستوى الدلالة (0.75) مما يشير أنه لا توجد فروق في سلوكيات الخطر لدى السائقين الشباب حسب المستوى التعليمي . وبالتالي عدم تحقق الفرضية. وقد يرجع عدم الاختلاف في سلوكيات السياقة الخطرة حسب المستوى التعليمي إلى طبيعة عملية السياقة في حد ذاتها ، لأنها تعتبر مهارة تتوقف على خبرة الشخص وطريقة التعلم والتدريب ، إذ يمكن أن نجد شخصا مثقفا غير أن طريقة سياقته أقل أمنا من شخص آخر ذو مستواه التعليمي منخفض. و تختلف نتيجة دراستنا مع ما توصلت إليه دراسات أخرى كالدراسة السعودية التي بينت أن الفرد المتعلم أقل وقوعا في حوادث المرور (بسبب سلوكيات الخطر) من الفرد الأمي و أنه كلما انخفض المستوى التعليمي، كلما كان الفرد أكثر عرضة للخطر ولارتكاب سلوكيات الخطر المتعلقة بالسياقة. (السنان و اخرون، 2002) وكما سبق الإشارة إليه أيضا أن جل عينة الدراسة من الشباب ذوي مستوى التعليم العالي. وهو ما يدفعنا إلى تفسير النتيجة من خلال أن هناك العديد من

العوامل التي يمكن لها أن تؤثر في سلوك السياقة ، من أهمها نجد السن (فمعظم أفراد العينة من الشباب) الذي تشير الدراسات إلى أنه من العوامل التي لها أهمية كبيرة في وقوع الحوادث ، فصغار السن والمتقدمون فيه يكونون أكثر استهدافا لها ، وفي هذا الصدد أكدت الدراسة التي قام بها (نورمان ، 1994) أن الشباب يخالفون حدود السرعة أكثر من المتقدمين في السن . (بوغازي، عمامرة، 2014) كما أن ممارسة السلوك الخطر قد يرجع إلى طبيعة المرحلة العمرية أكثر منه إلى المستوى التعليمي للأفراد. فالشباب عادة أكثر استجابة لسلوكيات الاستفزاز التي قد تصدر عن بعض السائقين ولذلك فهم أكثر تحديا للآخرين في الطريق إذا ما أراد أحدهم أن يتظاهر بقدراته في استعمال السرعة . كما أن الرفقاء الشباب في السيارة قد يحرضون السائق على الإسراع وتحدي الآخرين حتى وإن كلفه ذلك عواقب وخيمة . والأخطر أن ذلك بالنسبة للشباب يعتبر من العوامل التي تؤكد شعبيته ، وتساهم في إكسابه المكانة الجيدة ضمن أقرانه ، وتقمّصه لشخصيات و سلوكات الأبطال. وفي هذا الصدد يشير أسيلي Assaily (2010,p100) أن الأفراد الذين هم تحت تأثير انفعالات قوية كالاثارة على سبيل المثال، هم معرضون لتفويت عمليات معرفية ذات أهمية في عملية اتخاذ القرار ، وبالتالي فانهم سينخرطون بطريقة لاعقلانية في سلوكات خطيرة.

ملحوظة: عرض نتائج الفرضية الثانية :

توجد فروق ذات دلالة إحصائية في سلوكيات الخطر تعزى لمتغير الحالة الاجتماعية ، وللتحقق من صحة الفرضية تم استخدام (T. Test).
الجدول رقم 5: نتائج (T. Test) للفروق في سلوكيات الخطر المرتبطة بالسياقة حسب الحالة الاجتماعية.

المتغيرات	أعزب	متزوج
العدد	25	14
المتوسط	2.498	2.152
قيمة ت	1.906	
مستوى الدلالة	0.01	

دالة احصائية	
--------------	--

نلاحظ من خلال الجدول انه توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين السائقين الشباب في سلوكات الخطر تعزى لمتغير الحالة الاجتماعية لصالح السائقين الشباب الأعزب ، فقد بلغت قيمة $T (1.90)$ وهي دالة إحصائية عند مستوى الدلالة $(0,01)$ ، مما يدل على تحقق الفرضية و تدل هذه النتيجة إلى أن الشباب الأعزب كان أكثر ارتكابا لسلوكات الخطر من المتزوجين وتشير بعض الدراسات في هذا المجال إلى أن غير المتزوجين كانوا أكثر ارتكابا للحوادث من الذين يتمتعون بحياة اجتماعية مستقرة ، وهذا ما أكدته دراسة تحليل الحوادث بمدينة الرياض و التي بينت أن السائقين المتزوجين اقل تعرضا من الحوادث من العزاب ، حيث بلغت نسبة الحوادث التي نجمت عنها وفيات 6.43% بينه 4.56% من شباب عزاب . (بوغازي، عمامرة، 2014) ويرى الباحثون في علم نفس المرور أن كيفية القيام بسلوك السياقة ، أو كيفية النظر إليه تختلف من شخص لآخر حسب معتقداته حول صحته وانتماءاته وإحساساته ، وكذلك حسب الظروف المحيطية. فتبني الشخص لسلوك السياقة الصحي أو الخطر يعتمد بدرجة كبيرة على معتقداته. (العنزي، 2015) ومن جهة أخرى تعد السيارة بالنسبة للسائق الشاب الأعزب الملكية الشخصية الوحيدة التي يتصرف فيها بحرية كاملة فهي خطوة للطريق نحو التحرر والاستقلالية مقارنة بالبيت العائلي الذي يخضع للسيطرة. كما تعتبر جزءا من الذات و استثمارا نرجسيا يساهم في تكوين و تأكيد صورة الاعتزاز بالذات، وكوسيلة تفتح له حدودا جديدة وواسعة لتأكيد ذاته الذكورية، وهي أيضا امتداد لحدود ممارسة سلطتهم الجسدية وكأن السيارة عضو من أعضاء الجسم وعندما تتعرض هذه الحدود إلى مضايقات في الطريق العمومي مثلا تنطلق آليات الدفاع عن المجال الحيوي بعنف و قوة، وغالبا ما تبلغ هذه المشاعر مستويات تصاحبها سلوكيات تشجع على رفع تحديات تكون نتائجها في الأخير حوادث مرور خطيرة مجانية. ويقل ذلك الامتداد وغيره عندما يحصل الفرد على ملكيات أخرى كالعمل والمنزل (و التي يمتلكها أغلب المتزوجون).

ان بروز الفرق بين الشباب المتزوج والشباب العازب في سلوكيات الخطر المرتبطة بالسياقة يمكن تفسيره أيضا من جانب آخر والمتمثل في المسؤولية الأسرية. فقد أشارت العديد من الدراسات في هذا المجال إلى أن هناك ارتباط سلبي بين المسؤولية الأسرية من خلال القيام بالواجبات، و المهام نحو أعضاء الأسرة، و سلوك المخاطرة أو المشاركة في الأنشطة الخطرة، في حين تميز مرتفعو المخاطرة بأنهم أكثر استشارة أو ميلا نحو ممارسة الأنشطة الخطرة و العنيفة ، و من منظور المسؤولية الاجتماعية و المضامين الاجتماعية و الثقافية المشكلة للنسق القيمي داخل المجتمع، أكدت النتائج المتوصل إليها من طرف بوس وآخرون سنة (2001) Bows et al و رلسن Rolison سنة (2002) دور السياق الاجتماعي على رفع أو خفض مؤشر المسؤولية الاجتماعية في ضوء مبدأ العناية (بالذات – الآخرين) ، و تبعا للأدوار و المهام و الواجبات المكلفين بها داخل المجتمع. (سيد درويش، ص ص434-435)

خاتمة:

لقد احتل موضوع السلوك المتعلق بالصحة وكيفية تنميته أهمية بالغة في السنوات الأخيرة، وقد كان هذا نتيجة تزايد إدراك العلاقة بين السلوك والصحة، ما قاد بدوره إلى تطور إمكانيات التأثير فيها وتنميتها على مستويات عدة خاصة ما تعلق بالتدخلات على المستوى الفردي (الأفراد). وعلى هذا الأساس فدراسة وفهم ممارسات الأفراد السلوكية الخطرة والمضرة بالصحة وتحديد الاتجاهات والعوامل المرتبطة بها يعد أمرا مهما من أجل تعديل هذا السلوكيات ووضع خطط وبرامج مناسبة للوقاية منها. يتوافق هذا ومساعي منظمة الصحة العالمية التي تنادي بضرورة تطوير أساليب الكشف عن سلوكيات الخطر المهددة للصحة والكشف عن مختلف العوامل المساهمة في بروزها بهدف التأثير فيها والتحكم بها .

وتعد مشكلة سلوكيات الخطر بشكل عام و المتعلقة بسلوك السياقة بشكل خاص أحد المشكلات الاجتماعية التي لاقى اهتماما من طرف الباحثين بمختلف التخصصات نتيجة تأثيرها على سلامة المجتمع و أمنه، ما دفعهم إلى معالجتها كل حسب وجهة نظره الخاصة، وقد جاءت دراستنا هذه كمحاولة

لتسليط الضوء على بعض المتغيرات الاجتماعية التي يمكن أن يكون لها تأثير في سلوكات الخطر المرتبطة بالسياقة لدى فئة مهمة من المجتمع ألا وهي فئة الشباب. وهذا انطلاقاً من أن هناك قناعة تامة لدى الجميع بأن العنصر البشري يعد أهم العناصر المسببة لحوادث المرور في الجزائر وأن الكثير من أخطاء العنصر البشري ترجع أساساً إلى عادات سلوكية خاطئة وغير سليمة في السياقة .

وقد بينت النتائج أن هناك فروق بين الشباب العازب والمتزوج في سلوكات الخطر المرتبطة بالسياقة لصالح هذا الأخير. في حين لم تكن هناك فروق ذات دلالة إحصائية وفق عامل المستوى التعليمي. ومع هذا تبقى النتائج المتحصل عليها محصورة على الدراسة الحالية ولا يمكن تعميمها، وهي المسألة التي تفتح المجال للمزيد من البحث والدراسة بهدف الاستفادة أكثر من النتائج التي يمكن تعميمها فيما بعد بغية إعداد برامج علمية محددة، تهدف إلى تغيير تلك العادات السلوكية السلبية، وتحقيق السلوك الاجتماعي الذي يتسم بالسلامة المرورية والاستعمال الآمن للطرق .

وتأسيساً لما سبق يمكن إدراج مجموعة من الاقتراحات كالتالي:

- فتح مجال البحث لدراسة سلوكات السائقين مع متغيرات أخرى نفسية، اجتماعية، ... وغيرها.
- التشديد على معايير الحصول على رخص السياقة وخاصة بالنسبة لفئة الشباب.
- العمل أكثر على التحسيس والتوعية خلال حصص التدريب على أهمية تبني السلوكات الصحية أثناء القيادة.
- تكثيف برامج التثقيف الصحي حول دور العامل البشري وخصائص الفضاء المروري بما يتناسب وخصائص عينة الشباب المستهدفة للتقليل من سلوكات الخطر المؤدية لحوادث المرور أثناء قيادة السيارات.

قائمة المراجع:

بهلول، سارة أشواق. (2009). سلوكات الخطر المتعلقة بالصحة (التدخين، الكحول، سلوك قيادة السيارات و قلة النشاط البدني) وعلاقتها بكل من جودة الحياة و المعتقدات الصحية، كلية العلوم الإنسانية و الاجتماعية، باتنة I ، الجزائر.

- . بوغازي، الطاهر و عامرة.(2014). الضغط المهني وعلاقته بسلوك السياقة الصحي لدى سائقي الحافلات، مجلة الباحث في العلوم الإنسانية والاجتماعية، المجلد6، العدد17، ص ص221-228
- . بوطريفة،حمو وآخرون.(1991).دراسة عن أسباب حوادث المرور في الجزائر، الجزائر: مركز الطباعة الجامعية.
- . زعابطة،سيرين هاجر .(2011).علاقة التفاؤل غير الواقعي بسلوك السياقة الصحي لدى السائقين، كلية العلوم الإنسانية و الاجتماعية، جامعة باتنة1،الجزائر.
- . الحارثي، أحمد عبد المجيد .(2014).مستوى السلوك الصحي لطلاب جامعة أم القرى في ضوء بعض المتغيرات، جامعة أم القرى، المملكة العربية السعودية.
- . خشاب، سعاد .(2011). علاقة المعتقدات الصحية بالسلوك الجنسي الأمن لدى المتزوجين ، كلية العلوم الإنسانية و الاجتماعية ، جامعة الحاج لخضر باتنة،الجزائر.
- . السنان، شكري وآخرون.(2002).التقرير النهائي لمشروع المخالفات المرورية ، المنطقة الشرقية من المملكة العربية السعودية.
- . سيد درويش، عبد الفتاح .(2002). بعض محددات الميل إلى الحوادث المرورية، ط1، لبنان: دار النشر الأقصى.
- . شيلي، تايلور.(2008). علم النفس الصحي ، ط1 ، عمان الأردن : دار الحامد ،.
- . صادقي،فاطمة.(2006).علاقة الاضطرابات النفسية بالإدمان على المخدرات عند الشباب، جامعة الجزائر.
- . طب المجتمع.(2011). الكتاب الطب الجامع ، أكديما أنترناشيونال.
- . العصيمي، منصور بن دخيل موسى.(2010). تقييم السلوك الخطر ، جامعة نابف
- . عقاري زكرياء.(2010). دراسة تحليلية لحوادث المرور في الجزائر، كلية علوم اقتصادية وتجارية ، جامعة الحاج لخضر ، باتنة ، الجزائر
- . العززي،عبدالعزیز حجي غانم.(2015).دور التفاؤل غير الواقعي في العلاقة بين المعتقدات الصحية وسلوك التدخين لدى الشباب الجامعي،المجلة التربوية الدولية المتخصصة. المجلد(4)، العدد(9)، ص ص203-220.
- . المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرقات.(2011).
- . النجار،فهمي.(2005). تعديل السلوك .
- . هريدي،عادل محمد .(2002). علاقة الأقدام على المخاطرة اللا موضوعية ،ط1، دار المنوخية.
- . يوب، مراد.(2011). الاستجابات الصدمية لدى الشباب المخفق في الهجرة السرية "الحرق"، جامعة منتوري ، قسنطينة، الجزائر
- .Assaily,J.P(2010),the psychology of risk.New York,nova
- .D.G.S.N(2019,01 21),etat comparatif des accidents corporels de la circulation routiere enregistres durant les années 2017 et2018 en zones urbaines, <https://bit.ly/3jtdS3E>
- . James Leon(1997), traffic psychology research at the university of Hawaii,
- . Martine Bantuelle et René Demeulemeester (2008), comportement a risque et santé :agir en milieu scolaire, programmes et strategies efficaces: institut national de prevention et d'education pour la sante . paris, france
- . Schweitzer.M.B(2002), psychologie de la santé modèles, concepts et methodes ,dunod, paris, France
- . Sorrentino, R. M., Hewitt, E. C., & Raso-Knott, P. A.(1992), Risk-taking in games of chance and skill: Informational and affective influences on choice behavior". Journal of Personality and Social Psychology, 62(3), 522-533.