

علاقة الانفعالات الفارقة بسلوك السياقة الخطر

دراسة ميدانية على عينة من السائقين بولاية باتنة

The Relationship between differential emotions and Dangerous Driving. A study on a sample of drivers in Wilaya of Banta

بن منصور نصر الدين¹ مخبر سيكولوجية مستعملي الطريق LPUR ، (جامعة باتنة 1 ، الجزائر)،

Benmansour.n@univ-batna.dz

راجية بن علي²، (جامعة باتنة 1، بالجزائر)

2021-02-16	تاريخ القبول	2020-10-01	تاريخ الاستلام
------------	--------------	------------	----------------

ملخص:

يهدف هذا البحث إلى إيجاد طرق وو سائل قد تساعد المتخصصين في المجال المروري بالتعرف على الأفراد الذين قد يكونون من السائقين الخطرين . لقد استعان الباحث بالمنهج الوصفي الارتباطي للتقصي عن العلاقة بين الانفعالات الفارقة من جهة والتي تم قياسها بمقياس الانفعالات الفارقة النسخة الرابعة (الإهتمام، الفرح، المفاجأة، الحزن، الغضب، القرف، الازدراء، الخوف، الإثم، العار، الحياء، العداء نحو الذات). وبين أبعاد مقياس دولا للسياسة الخطرة (بعد الانفعالات والأفكار السلبية أثناء السياقة، بعد السياقة العدوانية وبعد المخاطرة أثناء السياقة). وقد تم تطبيق المقياسين على عينة تتكون من 76 فردا. وخلصت النتائج إلى انه يمكننا التعرف على السائق المخاطر من خلال ارتباط العديد من الانفعالات القاعدية خاصة السلبية بأبعاد مقياس دولا للسياسة الخطرة.

كلمات مفتاحية: الانفعالات الفارقة ، سلوكيات المخاطرة ، السياقة العدوانية، الانفعالات والأفكار السلبية، المخاطرة أثناء السياقة

Abstract

The aims of this research study are to find means and ways that can help traffic specialists to identify drivers who may be dangerous. This study is based on relational descriptive approach to make an investigation about the relationship between the Differential emotions which was measured by differential emotion scale version four DES-IV(Interest, joy, surprise, sadness, anger, disgust, contempt, fear, guilt, shame, shyness, self-hostility) and the Dula Dangerous Driving Index dimensions (Risky Driving, Negative Cognitive/Emotional Driving, Aggressive Driving). Both scales have been applied on a group of 76 individuals. The results showed that we can identify the dangerous driver through many basic emotions which are associated, especially the negative ones with the Dula Dangerous Driving Index dimensions.

Keywords: Differential emotions; Dangerous Driving; risky behaviours; aggressive driving; Negative Cognitive/Emotional Driving.

مقدمة

تعدّ الحوادث المرورية من أكثر مشكلات الصحة العمومية أهمية وخطرا في الـ 30 سنة الأخيرة، مثلها مثل الأمراض القاتلة. إذ يشير آخر تقرير صدر في السلامة المرورية عن منظمة الصحة العالمية إلى أن الوفيات الناجمة عن حوادث المرور لا تزال في تزايد مستمر، خاصة في الدول النامية، وأنها تتسبب في 1.35 مليون حالة وفاة سنويا، ناهيك عن كونها السبب الرئيس لإزهاق أرواح الأطفال والشباب الذين تتراوح أعمارهم بين 5 سنوات و29 سنة (OMS, Les 10 principales causes de mortalité, 2018).

ولا تشذ الجزائر عن الكثير من الدول في ظاهرة الحوادث المرورية. إذ أدت عبر مختلف مناطق الوطن حسب وكالة الأنباء الجزائرية خلال السداسي الأول من السنة الماضية 2019 إلى وفاة 1647 شخصا وجرح 16200 آخر إثر وقوع 11753 حادث مرور، وهذا حسب الحصيلة التي أوردها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق. وبالمقارنة بالفترة نفسها من سنة 2018 فقد تم تسجيل ارتفاع في الحصيلة قدر بـ 2، 14 بالمائة بالنسبة للحوادث و9، 07 بالمائة بالنسبة لعدد القتلى و1، 11 بالمائة بالنسبة لعدد الجرحى (و.أ.ج، 2019).

وأمام الخسائر البشرية والمادية التي تتكبدها المجتمعات والدول نتيجة لهذه الظاهرة، سعت الدراسات العلمية في تخصصات مختلفة إلى معرفة مختلف الأسباب الكامنة خلفها للحد من خسائرها. وخلص المتخصصون إلى أن الحادث المروري يكون عموما نتيجة خلل في عنصر أو أكثر من عناصر السلامة المرورية الثلاثة: "العامل البشري"، "المركبة" أو "المحيط". أيان الحادث قد يكون بسبب بشري عن قصد أو عن غير قصد، أو خلل في المركبة أو خلل في المحيط (الطرق أو الطقس).

والمتمعن في إحصائيات المديرية العامة للأمن الوطني خلال سنة 2018 يجد أن نسبة تسبب العامل البشري في حوادث المرور فاقت الـ 97٪ من مجموع الأسباب (D.G.S.N, 2019). وأن فئة الشباب الأقل من 25 سنة هي من أكثر الفئات تسببا وتعرضا للحوادث (Margaret, 2020). ومن أهم السلوكيات المتسببة في الحوادث المميتة نجد السرعة المفرطة، القيادة تحت تأثير الأدوية والمؤثرات العقلية، عدم استعمال حزام الأمان بالنسبة للمركبات والخوذة بالنسبة للدراجين، الإلهاء في أثناء القيادة (الهاتف النقال مثلا) ... الخ، وهي كلها سلوكيات يقوم بها السائق وتندرج ضمن ما يسمى بسلوكيات السياقة الخطرة. وقد أكدت المنظمة العالمية للصحة على العلاقة المباشرة بين سلوكيات السياقة الخطرة والحوادث المرورية، فزيادة السرعة مثلا عن المتوسطة بـ 1٪ كسلوك للمخاطرة يزيد من احتمالات التعرض لحادث مروري خطير ومميت بنسبة 4 ٪ (OMS, 2018) وبهذا يمكننا القول إن حوادث المرور ما هي إلا نتيجة حتمية لسلوكيات السائق المخاطر (Assaily, 2010, p. 39).

وقد أكدت دراسة (Willemsen, Dula, Declercq, 2008) ، أنه لسلوك السياقة الخطرة ثلاثة أبعاد هي: أولا السلوكيات العدوانية (Kenneth, Min, 2006) ، Mary &

التي تكون نتيجة للإحباط والغضب من أفعال الآخر كسلوك التحدي (النظر في العينين مباشرة)، إشارات ضوئية قوية phare ، الصراخ ، عدم استعمال الغمازات وغيرها. (Émilie , 2018) ، ثانيا بعد المخاطرة في أثناء السياقة التي تختلف عن العدوانية في كون المخاطر هنا لا يريد إيذاء الآخر كما أنه لا يحمل انفعالات وأفكارا سلبية على عكس السلوكيات العدوانية. أما البعد الثالث فهو بعد الانفعالات والأفكار السلبية في أثناء السياقة التي يمكنها التأثير على طريقة التعامل في مواجهة موقف ما في أثناء السياقة. والفارق بين السلوكيات العدوانية وسلوكيات المخاطرة هنا يكمن في الانفعالات والأفكار السلبية التي يتميز بها بعد السياقة العدوانية دون بعد المخاطرة في أثناء السياقة.

وعموما يعدّ سلوك السياقة إضافة لكونه عملية معرفية حس و حركية، تجربة انفعالية جد غنية وهذا ما أكدته عدة دراسات (Deffenbacher , Lynch, Filetti, Dahlen, & Oetting, 2008) (Delhomme & Villieux, 2002) (Iversen & Rundmo, 2003). هذه الدراسات كشفت أيضا أن هناك علاقة بين الانفعالات التي يعيشها السائق في أثناء السياقة وسلوكياته على الطريق عموما. فمثلا انفعال الخوف الناتج عن الخطر أو الفشل يحفز جهاز التثبيت الذي بدوره يقود إلى تكثيف العمليات المعرفية العقلانية وبالتالي توخي الحذر، وهو ما يقلل من سلوكيات المخاطرة، أما الأفراد الذين هم تحت تأثير انفعالات قوية كالإثارة مثلا فهم معرضون لتفويت عمليات معرفية مهمة في اتخاذ القرار، وبذلك سينخرطون بطريقة لاعقلانية في سلوكيات خطيرة. (Assailly, 2010, p. 100)

أهمية الانفعالات وتأثيرها الكبير في سلوكيات الأفراد، جعل عديد النظريات تحاول فهمها وتفسير طريقة تأثيرها، ومن بين هذه النظريات نجد نظرية إزارد 1971 Izard حول الانفعالات الفارقة، التي يرى فيها صاحبها أنه وبالرغم من تعدد الانفعالات وتمايزها، فإن التفعيل المتكرر لانفعال واحد مرارا وتكرارا قد يخلق نمطا ثابتا يميز الأفراد "كالسمة-St" (Amelang et Al 2006, Pelletier, & Lecours, 2009, p. 42)، Aubin, L Philippe الانفعالات كسمة على أنها ميولات شخصية ثابتة للقيام بسلوكيات محددة ومطابقة في المواقف نفسها (الانفعال نفسه في الموقف نفسه)، أي أننا نجد ثباتا أو تشابها في الانفعالات (Amelang, Bartussek, Stemmler, & Hagemann, 2006, p. 55). كما عرف Madeleine 2013 الانفعالات كسمة على أنها حالات انفعالية يتكرر ظهورها بصفة خاصة في وضعيات محددة فتصبح انفعالات اعتيادية. Emotions Habituelles وفضل (2001) Titz المفهوم التكراري للانفعالات لأنه يمكن تحويله إلى معطيات كمية عكس مفهوم "الحالة" حيث ستكون هناك صعوبة كبيرة في قياس ميولات الاستجابات الانفعالية (Bieg, 2013, p. 4) ولقد أكد Joliet وآخرون 2007 ارتباط الانفعالات كسمة بالانفعالات كحالة وبالسلوكيات العدوانية وسلوك السياقة الخطرة، فانفعال الغضب كسمة يظهر درجات عالية من الغضب كحالة، مما

يترتب عنه درجة عالية من السلوكيات العدوانية وبالتالي ظهور سلوكيات سياقة خطيرة (Jolieke, Talib, Marjan P, 2007) & Dick,

هذا المنظور للانفعالات (الانفعالات كسمة) يمكننا أن نتناول من خلاله ما يحدث في الفضاء المروري، وأن نحاول تفسير السلوكيات التي يقوم بها السائق، خاصة الخطرة منها. إذ رغم الجهود العالمية لأحد من حوادث المرور بتحديد سلوكيات السياقة الخطرة وبعض مسبباتها، إلا أن هناك عوامل كثيرة مرتبطة بشخصية السائق لا تزال تحتاج للبحث والدراسة، ولعل السمات الانفعالية من أهمها. من هنا جاءت دراستنا هذه كمحاولة لرصد أهم الانفعالات الفارقية لدى السائق، ثم الكشف عن العلاقة بين هذه الانفعالات بصفاتها حالات متكررة (سمة) و السياقة الخطرة بأبعادها، وهذا من خلال طرح التساؤلات الآتية:

- ما هي أهم الانفعالات الفارقية المميزة للسائقين عينة الدراسة؟
- ما هو مستوى أبعاد السياقة الخطرة لدى السائقين عينة الدراسة؟
- هل توجد علاقة ارتباطية ذات دلالة إحصائية بين الانفعالات الفارقية وأبعاد السياقة الخطرة عند السائقين عينة الدراسة؟

أهداف الدراسة

- أ- تحديد أهم الانفعالات الفارقية السائدة لدى السائقين عينة الدراسة.
- ب- التعرف على مستوى أبعاد السياقة الخطرة لدى عينة الدراسة.
- ت- الكشف عن وجود علاقة ارتباطية بين الانفعالات الفارقية وأبعاد السياقة الخطرة لدى السائقين عينة الدراسة.

أهمية الدراسة

تكمن أهمية البحث الحالي في التعرف على بعض السمات الانفعالية السائدة لدى عينة البحث وكذا علاقتها بأبعاد السياقة الخطرة مما قد يساعد المتخصصين في السلامة المرورية على التعرف على السائق المخاطر المحتمل. وبالتالي إعداد برامج مناسبة له. وكذلك توفير مقياسين معربين للمختصين بالدراسات الانفعالية أو/والمرورية.

مصطلحات الدراسة إجرائيا

أ. الانفعالات الفارقية: Differentialemotions

مصطلح ورد في نظرية 1971 "Differentialemotions théorie" IZARD ويقصد بها الانفعالات الثابتة التي تظهر خاصة في وضعيات محددة. وتم قياسها بمقياس الانفعالات الفارقية 4 DES4 Diferentialemotionsscale المترجم في هذه الدراسة. ويضم 12 انفعالا قاعديا هي الاهتمام، الفرح، المفاجأة، الحزن، الغضب، القرف، الازدراء، الخوف، الإثم، العار، الحياء، العداء نحو الذات .

ب. السياق الخطرة

هي جملة من السلوكيات التي يقوم بها السائق والتي قد تؤدي إلى نتائج غير مرغوبة من حوادث تنتج عنها أضرار مادية أو جسدية أو نفسية للسائق أو لبقية مستخدمي الطريق، والتي تم قياسها في هذه الدراسة بمقياس دولا للسياقة الخطرة (3DI) DulaDangerousDriving Index بأبعاده الثلاثة: بعد الانفعالات والأفكار السلبية في أثناء السياقة، بعد السياقة العدوانية وبعد المخاطرة في أثناء السياقة .

ت. السائق

كل فرد حائز على رخصة للسياقة بعد تحقيقه لشروط السن والسلامة الجسدية ثم اجتيازه لامتحانات الرخصة بنجاح. ويقود مركبة ذات محرك.

الفرضيات

- نفرض أن أهم الانفعالات الفارقة المميزة لعينة الدراسة هي انفعالات الاهتمام والغضب والخوف.
- نفرض أن مستويات أبعاد سلوك السياقة الخطرة متوسطة لدى السائقين عينة الدراسة.
- توجد علاقة ارتباطية ذات دلالة إحصائية بين الانفعالات الفارقة وأبعاد سلوك السياقة الخطرة لدى السائقين عينة الدراسة.

الإطار النظري للدراسة

أولا الانفعالات الفارقة

أ-نظرية الانفعالات الفارقة Differential emotion theory

يرى 2014 Carole Fantini-Hauwel أنهذه النظرية تعدّ حاليا هي النظرية الوحيدة التي تعطي تفسيراً لحياة الإنسان الانفعالية من الميلاد إلى مرحلة الشيخوخة، (Carole, Gély-Nargeot, & Raffard, 2014, p. 31). ويعدّ Carroll Izard المؤسس لهذه النظرية التي اشتقت تسميتها من الفروق في طبيعة الانفعالات القاعدية، لأن لكل انفعال قاعدي دوافع وذ صائص عصبية و فيزيولوجية وتعبيرية خاصة به وينفرد بها. والإدساس بهذه الانفعالات القاعدية لا يتغير بمرور الزمن، فانفعال الخوف يبقى له الإحساس نفسه من الطفولة إلى الممات. هذا الثبات في الإحساس بالتجربة الانفعالية يرجع جزئياً إلى أن كل الانفعالات القاعدية التي ترتبط بإحساس قوي يخلق الدافع إلى التفكير ثم إلى السلوك.

هذا التزاوج بين الانفعالات والدوافع، والانفعالات والحالات الذهنية يترسخ في الجهاز العصبي ويبقى الانفعالات القاعدية ثابتة من الطفولة إلى بقية مراحل العمر. فالخوف مفزع في كل مراحل الحياة، ويدفعنا دائماً إلى سلوكيات الحماية، أما الغضب فدائماً ما يثير إحساس

الإحباط والتهيج وسيدفعنا دائماً إلى بذل الجهود للتغلب على العقبات وتحقيق الأهداف (Lachman, 2001, p. 312). وعموماً تقوم هذه النظرية على الأسس التالية: (Michael F & Sharon , 1998, pp. 87-89)

• استقلالية أنظمة الانفعالات

ظهور هذه الانفعالات يعتمد أساساً على نضج الجهاز العصبي، لأنها غير مرتبطة بالنمو المعرفي أو عمليات التقييم المعرفية لتفعيلها، بل تتفعل بصورة آلية وسريعة وتستطيع التأثير في الإدراك والعمليات المعرفية (الاهتمام مثلاً يفعل الانتباه)، وهو بذلك مستقل عن الجهاز المعرفي. على عكس انفعالي العار والإحساس بالذنب اللذين يظهران لاحقاً في الطفولة؛ لأنهما يعتمدان على العمليات المعرفية أي أنهما "غير مستقلين".

• ميزة التفرد

حيث إن الانفعالات المستقلة متميزة ويمكننا التفرقة بينها، ذلك لأن كل انفعال متصل بنمط عصبي-عضلي فريد ومحدد للتعابير الوجهية والحركات الجسدية، ووظيفة تكيفية محددة وخاصة به. مثلاً: الاهتمام يحفز اتجاه السلوك وإشباع الفضول، الخوف يحفز سلوك التجنب، الغضب يدفع إلى تجنب العوائق لتحقيق الأهداف.

• الانفعالات المستقلة "ثابتة"

عبر مراحل النمو المبكرة، ويمكننا ملاحظة ذلك في ثبات التعابير الوجهية لانفعالات: الاهتمام، الفرح، الغضب، الحزن (من الشهر 2.5 إلى الشهر الـ 9) فالخوف يبقى خوفاً وتعابير مرتبطة دائماً مع الدوافع نفسها التي ينتج منها السلوك نفسه: الهروب أو المواجهة.

• اختلاف عتبة تفعيل الانفعالات

من فرد لآخر وكذلك شدة الإحساس بالانفعال. فالعتبة والشدة عنصران فاعلان في السمة الانفعالية للفرد.

ب- مكونات الانفعالات الفارقية

ينقسم الانفعال حسب هذه النظرية إلى ثلاثة أقسام: أولها **العمليات العصبية الكيميائية** في الجهاز العصبي الذاتي التي تفعل الانفعال أو تطفئه، والذي يقوم بدوره بعملية تقييم للمثيرات لتقوم بعد ذلك بتفعيل الانفعال ومكوناته التعبيرية. أما الثاني فهو **السلوكيات التعبيرية** التي تضم تعابير الوجه والتعبير الشفوي ومختلف الوضعيات الجسمية. هذه السلوكيات التعبيرية لها قيمة تختلف من فرد لآخر في أثناء المعاملات الاجتماعية، أما الأساس المستقبلي من تعابير الآخرين تسهم في تفعيل وتعديل المعاش الداخلي للانفعال. وتعدّ **التجارب الذاتية أو أحاسيس الانفعالات (المعيش)** هي المكون الأخير للانفعالات الفارقية وهي ناتج من المكونين السابقين، ولها دور تنظيمي ودافعي. ويمكن للأحاسيس الانفعالية أن تتخللها جوانب معرفية وتعرف بدقة كنوع من الوعي أو الإدراك الذي يحوي الميولات،

والاستعدادات، والأفعال، وهذا العنصر يكون دائماً موجهاً بدقة نحو المواضيع والأحداث. فحين استقبال المثيرات يثير أحاسيس انفعالية وكذلك بنى معرفية وحركية لها علاقة مباشرة بهذه الأحاسيس، فانفعال الخوف مثلاً يثير عملية تقييم ثم إعادة استرجاع لتجربة سابقة للخوف من الذاكرة، وعليه فالإحساس الحالي بالخوف سيدفع صاحبه إلى القيام بسلوكيات محددة. هذا التفاعل بين الأحاسيس الانفعالية والعمليات المعرفية يؤسس لسكيمات "معرفية-انفعالية" التي تعدّ بناءً رئيساً لحياة الفرد. (Michael F & Sharon , 1998, p. 86)

ت- أبعاد الانفعالات

خلص (Craig A & Phoebe C, 1984) في دراسة قاما بها حول الانفعالات القاعدية، حيث قاما بالبحث عن العلاقة بين قراءة الأفراد للأحداث الحياتية واستجاباتهم الانفعالية لهذه الأحداث إلى تحديد 6 أبعاد لها وهي: **بعد المتعة** حيث تصنف الأحاسيس الانفعالية على أنها إما ممتعة أو غير ممتعة. **بعد الجهد المتوقع**

فلكل انفعال جهده المتوقع، وعلى العموم فالانفعالات غير الممتعة لها جهد مرتفع (والجهد يبذل لتفادي الوضعية المسببة لهذا الانفعال). **بعد اليقين**: فلكل انفعال درجة من اليقين في توقع ما سيحدث لاحقاً فللخوف درجة كبيرة من عدم اليقين، أما الحزن فدرجته قليلة جداً. **بعد توجيه الانتباه** فانفعال الانشـمـزاز والحزن مثلاً يدفعان الفرد إلى صرف انتباهه عن الوضعية المثيرة لهذا الانفعال. أما انفعال الاهتمام فيدفع الفرد إلى استثمار كل اهتمامه نحو هذا الموضوع. **فبعـد المسـؤولية والتحكم**: والمفاجأة أو الدهشة تختلف عن كل الانفعالات الممتعة في عزو المسؤوليات والتحكم دائماً نحو الآخر. أما العار والذنب فيتميزان عن الانفعالات غير الممتعة بعزو المسؤولية والتحكم نحو الذات. وأما الحزن والغضب فقطبان متناقضان في هذا البعد، فالغضب يعزو أسباب غضبه إلى أن الآخر هو المتسبب في ذلك، أما الحزن فيؤمن أنه ضحية للظروف، أما التقرّز فهو يعزى كذلك للآخر. (Smith & Ellsworth, 1985)

ثانياً السياق الخطرة

تعدّ السياق مجموعة من السلوكيات المعرفية، الانفعالية والحس حركية المعقدة التي تبنى وتتفاعل مع ما يحدث في الطريق. ويعرف (Adès & Lejoyeux, 2004) السياق الخطرة بأنها كل سلوك يعرض الفرد لاحتمالية الأذى جسدياً من خلال عملية البحث الفاعلة والمكررة لوضعية الخطر، وذلك تحت ضغط دوافع نفسية أو اجتماعية أو فيزيولوجية. ويؤكد (Adès & Lejoyeux, 2004) أن ما يميز سلوكيات المخاطرة أنها عبارة عن عملية بحث مقصودة عن وضعية خطر بهدف مواجهتها، على عكس الشجاعة مثلاً التي تعدّ مواجهه للخطر؛ لأنه وضعية حتمية. فالباحث عن الوضعيات الخطرة قد تدفعه الحاجة لإثبات ذاته في الجماعة أو البحث عن الإثارة أو حتى الهروب من وضعيات وحالات نفسية مزعجة، كل هذه تعدّ من العوامل المحفزة لسلوك المخاطرة وبالتالي للسياقة الخطرة. ويرى **هيرش Hirsh 2003** أنه توجد أربعة أسباب

رئيسة لسلوكيات المخاطرة هي: أخطاء في التقدير ومعالجة المعلومات، المخاطرة التي فيها قصد ونية (وتتأثر بمعتقدات الفرد ويمكننا هنا التنبؤ بها حسب نظرية السلوك المخطط مثلا)، سلوكيات إرادية لتدمير الذات أو الانتحار حيث تمثل حوالي 5٪ من أسباب الوفيات في الطرقات حسب إيفنز 2002 Evans وأخيرا سلوكيات المخاطرة عن غير قصد التي تكون نتيجة لعوامل محيطية لا يمكن للفرد التحكم بها، كخطأ من سائق آخر أو أي تغير مفاجئ أو تشويه في المعلومات الواردة (Hirsch, 2003).

أ-أبعاد السياقة الخطرة

يعد سلوك السياقة من أكثر النشاطات اليومية خطورة، نظرا للكُم الهائل من المعلومات المتوفرة والمستحدثة (داخليا وخارجيا) التي يجب على السائق التعامل معها بفاعلية كبيرة، لأن أي خطأ أو تشويه في العمليات المعرفية قد تنتج عنه وضعيات أو سلوكيات خطيرة للسائق نفسه ولمستعملي الطريق. وقد قام كل من (Willemsen , Dula, Declercq, & Verhaeghe, 2008) بتحديد مجموعة من الأبعاد التي من شأنها تحويل السائق العادي المثالي إلى سائق متهور وخطر، هذه الأبعاد هي بعد المخاطرة في أثناء السياقة، بعد الانفعالات والأفكار السلبية في أثناء السياقة وأخيرا بعد السياقة العدوانية. وقد أكدت عديد الدراسات في المجال المروري على الأثر الكبير **لبعد الانفعالات السلبية** كالغضب في قيام السائق بسلوكيات المخاطرة مما يؤدي مثلا إلى فقدان السيطرة على المركبة وفقدان التركيز في أثناء السياقة، وكذلك هي الحال بالنسبة للانفعالات الموجبة حيث أكدت دراسة (Rhodes & Pivik, 2011) على العلاقة الموجبة والقوية بين نمط السياقة والانفعالات الموجبة.

ويشبه سلوك المخاطرة في أثناء السياقة إلى حد ما السلوكيات العدوانية، ولكنه في الحقيقة يختلف عنها في أنه "كسلوك" لا يحوي في طياته أية نية أو قصد لإيذاء الآخرين، فالأفراد المخاطرون يؤمنون بقدرتهم على السيطرة على هذه السلوكيات وأنها غير عدوانية وغير مؤذية، ولا تحوي بالضرورة انفعالات/ أفكارا سلبية. أما بعد السياقة **العدوانية** فيجب أن تحوي أولا خاصية النية والقصد لإيذاء الآخرين وثانيا الانفعالات والأفكار السلبية المصاحبة التي يمكن أن تكون غير ظاهرة ومخفية (كالاعتداء اللفظي أو النفسي أو الجسدي) ولكنها تؤثر على العمليات المعرفية كالانتباه والتركيز وبالتالي تتأثر مهمة السياقة السليمة.

ب-الانفعالات وسلوكيات السياقة الخطرة

أكدت عديد الدراسات الأثر الكبير للانفعالات وخاصة السلبية على سلوك السياقة كدراسة كل من (Habib, Cassotti, Moutier, Houdé, & Bors, 2015) ودراسة (She, Eimontaite, Zhang, & Sun, 2017) حول أثر انفعالي الخوف والغضب، ووجدوا أن لهما تأثيرا كبيرا في الاتجاه نحو المخاطرة، غير أنهما يختلفان في اتجاه التأثير على هذا السلوك، فالخوف يزيد من خيارات تجنب المخاطرة أما الغضب فيؤدي إلى خفض من خيارات تجنب المخاطرة.

تأثير الانفعالات على سلوك السياقة لا يتوقف فقط على الانفعالات السلبية، فالفرح مثلا كانفعال موجب له تأثير على إدراك الفرد لمحيطه، ويؤدي غالبا إلى تقدير قاصر لاحتمالية ظهور الأحداث السيئة (إدراك منخفض للخطر) وبالتالي الانخراط في سلوكيات أكثر خطورة (Ric, Ewa, & Muller, 2006). إذن فالثابت علميا هو أن للانفعالات دوراً كبيراً في توجيه سلوكياتنا نحو المخاطرة وكيفية تقديرنا لها بغض النظر عن نوعها.

منهج الدراسة

تهدف الدراسة إلى التعرف على الانفعالات الفارقية الغالبة لدى أفراد العينة وكذا مستوى السياقة الخطرة لديهم، ثم الكشف عما إذا كانت هناك علاقة ارتباطية بين هذين المتغيرين. وللوصول إلى هذه الأهداف تبيننا المنهج الوصفي الارتباطي.

الدراسة الاستطلاعية

تهدف الدراسة الاستطلاعية لتحديد أدوات الدراسة وقياس خصائصها السيكو مترية. وبعد البحث في التراث النظري والتمحيص قررنا استخدام الأداتين الآتيتين:

أ- مقياس الانفعالات الفارقية l'Echelle des émotions différentielles IV (EED-IV)

بعد الاطلاع على التراث النظري، وبعض الأدوات — Echelle d'Expressivité émotionnelle (EES) تم اختيار مقياس الانفعالات الفارقية — إيزارد Iazard. ويعد هذا المقياس من المقاييس المهمة والأكثر استعمالاً؛ كونه يعد من الأدوات النادرة التي تقوم بقياس الظاهرة الانفعالية بالاعتماد على الانفعالات القاعدية وبطريقة ذاتية، مما يسمح بإعطاء وصف أكثر دقة للظواهر الانفعالية (Ricard-St-Aubin, Philippe, Beaulieu-Pelletier, & Lecours, 2009). ويتكون المقياس من 12 بعداً، كل بعد يمثل انفعالا محددا هي: الاهتمام، الفرح، المفاجأة، الحزن، الغضب، الاشمئزاز، الازدراء، الخوف، الذنب، العار، الخجل، العداء الذاتي. ويحوي كل بعد 3 بنود، أي بمجموع كلي 36 بنود.

وقام الباحث أيضا بعملية الترجمة وإعادة الترجمة للمقياس من اللغة الفرنسية إلى العربية بمساعدة أساتذة متخصصين في اللغة الفرنسية وعلم النفس، ثم قام بحساب الخصائص السيكو مترية للمقياس المعرب بعدما طبقه على عينة تتكون من 30 سائقا.

ب- مقياس دولا للسياقة الخطرة Dula Dangerous Driving Index

بعد الاطلاع على التراث النظري في مجال السياقة الخطرة وبعض الأدوات كأداة DOSPERT Domain- Specific Risk Taking لقياس سلوك المخاطرة وإدراك الخطر، تم اختيار مقياس 3DI للباحث CHRIS S. DULA. قدرته على قياس ميل السائقين للقيام بسلوكيات خطيرة في أثناء السياقة من خلال 3 فئات (أفعال عدوانية متعمدة، أحاسيس انفعالية/معرفية سلبية، سلوك المخاطرة) (Willemssen, Dula, Declercq, & Verhaeghe, 2008). ويحتوي هذا المقياس على 28 بنود مقسمة على 3 أبعاد هي: بعد السياقة العدوانية 7

علاقة الانفعالات الفارقية بسلوك السياقة الخطر -دراسة ميدانية على عينة من السائقين بولاية باتنة -

بنود، بعد الانفعالات والأفكار السلبية في أثناء السياقة بـ 9 بنود وبعد المخاطرة في أثناء السياقة بـ 12 بنود. حيث قام الباحث بعملية الترجمة وإعادة الترجمة، بمساعدة (03) مختصين في اللغة الإنجليزية وعلم النفس. ثم قام بالتطبيق على عينة استطلاعية قوامها 30 سائقاً وحساب الخصائص السيكمومترية للمقياس المعرب.

نتائج الدراسة الاستطلاعية

بعد اختيار أدوات الدراسة وتطبيقها تم حساب خصائصها السيكمومترية التي جاءت كالتالي:

أ-مقياس الانفعالات الفارقية

ـ الصدق

تم حساب الصدق التمييزي والاتساق الداخلي لمقياس الانفعالات الفارقية الذي جاء كما تبينه الجداول الآتية:

الصدق التمييزي

جدول رقم 01: يبين الفروق بين المستويات العليا والدنيا لأبعاد مقياس الانفعالات الفارقية

الانفعال	المجموعة	ن	المتوسط	الانحراف المعياري	قيمة T	مستوى الدلالة
الخجل	العليا	8	3.95	.72	11.009	.000
	السفلى	8	1.083	.15		
الذنب	العليا	8	3.8	.53	0.640	.000
	السفلى	8	1.6	.39		
الفرح	العليا	8	4,5	.36	11.225	.000
	السفلى	8	2,5	.36		
الاشمئزاز	العليا	8	4.3	.51	16.803	.000
	السفلى	8	1.08	.15		
العداء الذاتي	العليا	8	3.6	.59	10.85	.000
	السفلى	8	1.2	.25		
العار	العليا	8	3.75	.64	9.492	.000
	السفلى	8	1.45	.25		
الحزن	العليا	8	4.33	.50	13.3	.000
	السفلى	8	1.62	.27		
مفاجأة	العليا	8	3.5	.18	10.929	.000
	السفلى	8	1.6	.46		
الازدراء	العليا	8	3.9	.58	10.712	.000
	السفلى	8	1.37	.33		
الفائدة	العليا	8	4.45	.43	8.706	.000

بن منصور نصر الدين - راجية بن على

		.25	2.6	8	السفلى	
.000	9.106	.73	3.6	8	العليا	الخوف
		.18	1.2	8	السفلى	
.000	15.26	.39	4.5	8	العليا	الغضب
		.3	1.8	8	السفلى	

المصدر: من إعداد الباحث اعتمادا على الاستبيانات

من الجدول السابق يبين ان قيمة T دالة عند مستوى أقل من 1% في كل انفعالات المقياس إذن: فهذا المقياس يتمتع بالصدق التمييزي.

صدق الاتساق الداخلي لمقياس الانفعالات

جدول رقم 02: يوضح معامل ارتباط سبيرمان كل بند بالدرجة الكلية للبعد 4 DES

الأبعاد	البند رقم	درجة الارتباط مع الدرجة الكلية	الأبعاد	البند رقم	درجة الارتباط مع الدرجة الكلية
الذنب	30	.722**	الحزن	34	.843**
	22	.814**		21	.944*
	1	.653**		7	.682**
الخلج	23	.825**	المفاجأة/ الدهشة	31	.604**
	10	.893**		18	.796**
	2	.779**		8	.429*
الفرح	25	.741**	الازدراء	29	.743**
	15	.713**		16	.594**
	3	.690**		9	.745**
الاشمئزاز	27	.925**	الاهتمام/ الفائدة	32	.506**
	24	.828**		17	.733**
	4	.810**		11	.810**
العدوانية تجاه الذات	28	.704**	الخوف	35	.759**
	14	.868**		19	.769**
	5	.806**		12	.765**
العار/ الخزي	36	.778**	الغضب	33	.761**
	26	.652**		20	.830**
	6	.676**		13	.784**

المصدر: من إعداد الباحث اعتمادا على الاستبيانات

من نتائج الجدول نجد أن جميع معاملات الارتباط سبيرمان بين كل بند والدرجة الكلية للبعد دالة إحصائيا عند مستوى دلالة 0.01 حيث كان الحد الأدنى 0.429* والأعلى 0.944**

علاقة الانفعالات الفارقية بسلوك السياقة الخطر -دراسة ميدانية على عينة من السائقين بولاية باتنة -

وهي معاملات ارتباط جيدة. وعليه فإن جميع البنود متسقة داخليا مع الأبعاد التي تنتمي لها مما يثبت صدق الاتساق الداخلي لبنود الأبعاد.

- الثبات

تم حسابه بالتجزئة النصفية وبحساب معامل ألفا كرونباخ وجاءت النتائج كالآتي:

التجزئة النصفية لمقياس الانفعالات:

جدول رقم 03: ثبات التجزئة النصفية لمقياس الانفعالات.

معامل الثبات المقياس ككل	النصف الأول 18 بندا	النصف الثاني 18 بندا	
	0.896	0.765	ألفا كرونباخ
0.858			سبيرمان براون

المصدر: من إعداد الباحث اعتمادا على الاستبيانات

بما أن معامل ثبات ألفا كرونباخ للنصفين غير متساو 0.765 و0.896، نقول إن ثبات الاستبيان هو 85% وهو ثبات مرتفع.

حساب ثبات كل بند بعده لمقياس الانفعالات:

تم حساب الثبات هنا بطريقة تحليل ثبات ألفا كرونباخ، والنتائج موضحة في الجدول رقم (04).

جدول رقم 04: معامل ثبات ألفا كرونباخ لكل بعد ببندوه

البعد	الثبات	البعد	الثبات	البعد	الثبات
الذنب	.803	الاشمئزاز	.907	الحزن	.898
الخلج	.892	العداء للنفس	.845	المفاجأة	.621
الفرح	.778	العار	.731	الازدراء	.746
الفائدة	.748	الخوف	.846	الغضب	.847

المصدر: من إعداد الباحث اعتمادا على الاستبيانات

الملاحظ هو أن جميع معاملات الثبات تتراوح بين 0.621 و0.907 وهي معاملات ثبات مقبولة جدا إحصائيا. وعليه فالمقياس يتمتع بثبات مرتفع.

ب-مقياس دولا للسياقة الخطرة 3DI

- الصدق

تم حسابه بطريقتين: الصدق التمييزي وصدق الاتساق الداخلي وجاءت النتائج كما يلي:

الصدق التمييزي

جدول رقم 05: يبين الفروق بين المستويات العليا والدنيا لمقياس 3Di

ن	المتوسط	الانحراف المعياري	قيمة T	مستوى الدلالة
8	1.24	0.170	6.936-	0.000
8	3.06	0.736		

المصدر: من إعداد الباحث اعتماداً على الاستبيانات

النتائج في الجدول تبين أن المقياس يتمتع بالصدق التمييزي.

صدق الاتساق الداخلي:

جدول رقم 06: يمثل معامل ارتباط بين أبعاد المقياس والمقياس ككل.

البعد	الارتباط مع المقياس الكلي
السياقة العدوانية	,870**
الانفعالات والأفكار السلبية	,921**
المخاطرة في أثناء السياقة	,900**

المصدر: من إعداد الباحث اعتماداً على الاستبيانات

الجدول يبين أن معاملات الارتباط سبيرمان بين كل بعد والدرجة الكلية للمقياس دالة إحصائياً عند مستوى دلالة 0.01، حيث تراوحت المعاملات بين 0,87 لبعد السياقة العدوانية و0.9 لبعد المخاطرة في أثناء السياقة. وعليه فإن جميع المحاور متسقة داخلياً مع المقياس الذي تنتمي له، مما يثبت صدق الاتساق الداخلي لمحاور المقياس.

ـ الثبات

تم التحقق من ثبات المقياس بطريقتين: طريقة التجزئة النصفية، وبطريقة تحليل ثبات ألفا كرونباخ بحساب ثبات كل بند مع الدرجة الكلية لبعده.

التجزئة النصفية

جدول رقم 07: ثبات التجزئة النصفية المخاطرة 3Di

معامل ثبات المقياس ككل	النصف الأول 14 بنداً	النصف الثاني 14 بنداً
ألفا كرونباخ	0.912	0.913
التباين	135.695	151.310
سبيرمان براون		0.945
جيثمان		0.944

المصدر: من إعداد الباحث اعتماداً على الاستبيانات

بما أن معامل ثبات ألفا كرونباخ للنصفين تقريبا متساوي 0.912 و 0.913 فنقول إن ثبات الاستبيان هو 94٪ وهو ثبات مرتفع جدا كرونباخ)

حساب ثبات كل بعد ببنوده لمقياس 3DI بطريقة تحليل ثبات ألفا كرونباخ

جدول رقم 08: معامل ثبات ألفا كرونباخ لكل بعد ببنوده.

الأبعاد	معامل الثبات
السياقة العدوانية	0.895
الانفعالات والأفكار السلبية في أثناء السياقة	0.883
المخاطرة في أثناء السياقة	0.910

المصدر: من إعداد الباحث اعتمادا على الاستبيانات

الجدول يوضح أن معاملات الثبات مرتفعة وأكبر من 0.6 وهو المعيار المتفق عليه بين الباحثين. وعليه فالمقياس يتمتع بثبات مرتفع.

الدراسة الأساسية

أ- حدود الدراسة

تمت الدراسة الأساسية بتوزيع الاستبانة في الفترة بين 17 سبتمبر إلى 30 سبتمبر من سنة 2019، حيث تم توزيع الاستبانة على عينة تتكون من 120 سائقا تم الاتصال بهم عن طريق وسيلة التواصل الاجتماعي الفايس بوك وتسليمهم الاستمارات بصيغة googleforms، تم استرجاع 76 استبانة استوفت شروط القبول في هذه الدراسة. مع العلم أن أغلب السائقين من مدينة باتنة.

ب-عينة الدراسة

نظرا لصعوبة العمل في هذا النوع من الدراسات -الذي يهتم بالسائقين" بالعينات العشوائية"-فان دراستنا قامت على عينة عرضية عدد أفرادها بعد فرز الاستبيانات الكاملة 76 سائقا من بين السائقين الذين وافقوا على المشاركة والإجابة على أدوات الدراسة. والجدول الآتي يبين خصائص هذه العينة.

جدول رقم (9): يبين خصائص عينة الدراسة الأساسية.

النسب المئوية	التكرارات		
63.2	48	ذكر	الجنس
35.5	27	أنثى	
1.3	1	عدم التصريح	
27.6	21	من 18 إلى 30	السن
22.4	17	من 31 إلى 50	
50	38	من 51 إلى 77	
77.6	59	جامعي	المستوى التعليمي
17.1	13	ثانوي	
3.9	3	متوسط	
1.3	1	ابتدائي	
51.3	39	أعزب	الحالة الاجتماعية
46.1	35	متزوج	
1.3	1	مطلق	
1.3	1	أرمل	
51.3	39	أقل من 5 سنوات	سنوات السياقة
21.1	16	من 6 إلى 10	
27.6	21	أكثر من 10	

المصدر: من إعداد الباحث اعتماداً على الاستبيانات

ج- أدوات الدراسة

مقياس الانفعالات الفارقية IV (EED-IV)

المعرب في هذه الدراسة الذي يتكون من 12 بعداً كل بعد يمثل انفعالا معيناً هي: الاهتمام، الفرح، المفاجأة، الحزن، الغضب، القرف، الازدراء، الخوف، الإثم، العار، الحياء، العداء الذاتي. وكل بعد يحوي 3 بنود، أي بمجموع كلي 36 بنوداً. وتتم الإجابة عنها ضمن 5 بدائل (أبداً 1، قليلاً 2، متوسط 3، كثيراً 4، دائماً 5)، حيث تحسب درجات كل انفعال على حدة وتتراوح بين 15 و 3 أياً من المتوسط يقدر بـ 6 درجات.

مقياس دولا للسياسة الخطرة 3DI: DDDI لـ: CHRIS S. DULA

تم إعداده لقياس ميل السائقين للقيام بسلوكيات خطيرة في أثناء السياقة. ويحوي هذا المقياس 28 بنداً مقسماً على 3 أبعاد هي: بعد السياقة العدوانية 7 بنود، بعد الانفعالات والأفكار السلبية في أثناء السياقة بـ 9 بنود وبعد المخاطرة في أثناء السياقة بـ 12 بنداً، تم

ترجمتها للعربية في هذه الدراسة والتأكد من خصائصها السيكمترية. تتراوح درجات الإجابة حسب سلم ليكارت من 5 بدائل من "لا تنطبق علي أبدا" بدرجة واحدة إلى "تنطبق تماما" بخمس درجات. وبهذا فإن درجات بعد السياقة العدوانية تكون كالتالي: منخفضة من 7 إلى 16,33 / متوسطة من 16,34 إلى 25,66 / ومرتفعة من 25,67 إلى 35. وبعد الانفعالات السلبية من 9-21منخفض/من 21,1-33 متوسط/ من 33,1-45 مرتفع. أما بعد المخاطرة في أثناء السياقة فمخفض من 12-28 / 28,1-44 متوسط/ 44-60 مرتفع.

11-عرض ومناقشة النتائج

الفرضية الأولى

تنص على إن أهم الانفعالات الفارقية المميزة لعينة الدراسة هي انفعالات الاهتمام والغضب والخوف. وللتأكد من صحة الفرضية قمنا بحساب المتوسط الحسابي والانحراف المعياري للانفعالات الفارقية 12 لدى عينة الدراسة، والجدول الآتي يبين النتائج المتحصل عليها، والتي قمنا بترتيبها من الأقل بروزا إلى الأكثر بروزا.

جدول رقم (10): يبين المتوسطات والانحرافات المعيارية وترتيب الانفعالات الفارقية

المحور	المتوسط	الانحراف المعياري	الترتيب
العداء	6,28	2,77	12
الخوف	6,34	3,2	11
الخجل	6,5	3,45	10
الاشمئزاز	6,96	3,12	9
العار	7,24	2,7	8
المفاجأة	7,75	2,5	7
الذنب	7,79	2,75	6
الحزن	8,01	3,1	5
الازدراء	8,5	3,1	4
الغضب	8,8	3,35	3
الفرح	10,4	2,64	2
الاهتمام	10,6	2,51	1

المصدر: من إعداد الباحث اعتمادا على الاستبيانات

الملاحظ من خلال هذا الجدول هو أن لكل الانفعالات متوسط حسابي يفوق المتوسط الذي يقدر بـ 6 درجات. إذ قدر متوسط انفعال العداء نحو الذات بـ 6.28 وهو أدنى متوسط للانفعالات، في المقابل ومن الجهة الأخرى يبرز متوسط انفعال الاهتمام بين الانفعالات الـ 12 وذلك بمتوسط قدر بـ 10.6. كما يتضح من خلال الجدول أعلاه أن الانفعالات الأكثر بروزا لدى

أفراد العينة في حياتهم اليومية هي انفعالات الاهتمام والفرح بمتوسطات فاقت الـ 10.4 وهي انفعالات موجبة، ثم يليها مباشرة انفعالا الغضب والازدراء كأكثر الانفعالات السلبية بروزا في حياة الفرد اليومية بمتوسطات تراوحت من 8.01 إلى 8.8، أما باقي الانفعالات فجاءت بدرجات أقل، وهذا لا يدل على انعدامها كسمة، بل يدل على بروزها في الحياة اليومية ولكن بدرجات أقل من الانفعالات التي بها متوسطات أكبر.

ويمكننا القول إن فرضيتنا قد تحققت فيما يخص انفعالي الاهتمام والغضب، ولم تتحقق فيما يتعلق بانفعال الخوف. وقد يعود عدم تحققها فيما يخص انفعال الخوف (انفعال سالب) لأسباب تتعلق بطبيعة العينة محل الدراسة ولخصائص المجتمع الذي يوجد فيه أفراد العينة.

وإن بروز انفعالي الاهتمام والفرح في المعاملات اليومية للأفراد قد يرجع لما لهما من أثر، فللاهتمام دور أساسي في توجيه انتباه الأفراد إلى المواضيع والوضعية التي تجذبهم في مكان العمل أو الشارع، وبالتالي جمع المعلومات اللازمة للتعامل مع المشكلات والوضعية المحتملة. أما فيما يخص انفعال الفرحة فهو واحد من الانفعالات الموجبة الأكثر طلبا اجتماعيا من خلال تعابير السرور والابتسام، فدائما ما يسعى الفرد إلى البحث عن مثيرات لهذا الانفعال، أو قد يشعر بأنه مجبر على إظهارها حتى وإن كان يحس بخلاف ذلك وهذا تجنباً للمساءلة.

إن بروز هذين الانفعاليين الموجبين (الاهتمام والفرح) يرجع إلى أن الانفعالات السلبية القاعدية تصبح أقل ظهورا مع نضج الشخص المعرفي، وذلك مقارنة بالإيجابية منها (متوسط عمر العينة تقريبا 32 سنة) وهذا ما يؤكده كارول إيزارد Carol E. Izard، فالانفعالات القاعدية الموجبة هي أكثر الانفعالات استعمالا في الحياة اليومية؛ لأنها هي المسؤولة عن اكتساب المعارف والمعلومات والمهارات التي يحتاجها الفرد، تليها الانفعالات السلبية بمعدلات ومدة ظهور أقل وباستجابة أوتوماتيكية وسريعة خاصة في الوضعية الطارئة (Izard, 2007, p. 264).

ويعدّ الغضب والازدراء كما قلنا سابقا من الانفعالات التي تلعب دورا حيويا في حياة الفرد فتفعل بسرعة بهدف تجنب أو تجاوز الوضعية المعيشية والمدركة على أنها تشكل خطرا أو عائقا أو إزعاجا يحول دون تحقيق أهداف أو ببساطة، يعكر مزاجا. أما عدم بروز انفعال الخوف فقد يرجع إلى حجم التجارب التي مر بها أفراد العينة، وكذا المعايير الاجتماعية التي أدت إلى نضج معرفي يخلص إلى عدم جدوى هذا الانفعال في عديد المواقف الحياتية.

الفرضية الثانية

جاءت كالتالي: نفرض أن مستويات أبعاد مقياس سلوك السياقة الخطرة 3 DI متوسطة لدى السائقين عينة الدراسة. ولتحديد مستويات أبعاد سلوك السياقة الخطرة لدى عينة الدراسة تم حساب المتوسط الحسابي والانحراف المعياري للأبعاد الثلاثة لمقياس السائق الخطر. الجدول الموالي يوضح النتائج:

جدول رقم (11): يبين متوسطات العينة في أبعاد مقياس 3DI

الأبعاد	المتوسط	الانحراف المعياري	المستوى
الانفعالات والأفكار السلبية	623,0	48,2	متوسط
السياقة العدوانية	113,3	76,8	منخفض
المخاطرة في أثناء السياقة	121,5	10,06	منخفض

المصدر: من إعداد الباحث اعتمادا على الاستبيانات

من خلال الجدول يتضح أن متوسطات بعدي السياقة العدوانية 13.31 وبعد المخاطرة في أثناء السياقة 21.51 تدل على مستويات منخفضة. وعلى العكس تماما فبعد الانفعالات والأفكار السلبية في أثناء السياقة بمتوسط قدره 23.06 وهو مستوى متوسط ومن هذه النتائج يتضح أن بعد سلوكيات المخاطرة في أثناء السياقة وبعد السياقة العدوانية تتميز بمستويات أقل ويقابلها بعد الانفعالات والأفكار السلبية بصفته أكبر الأبعاد من حيث المستوى.

وبالرغم من أن فرضيتنا لم تتحقق فيما يخص بعد العدوانية في أثناء السياقة، فقد أثبتت دراسة (Vanlaar, Simpson, Mayhew, & Robertson, 2008) أن نسبة كبيرة من السائقين قد اعترفوا بقيامهم بسلوكيات عدوانية في أثناء السياقة وأن ما يقارب الـ 90 ٪ من السائقين في أمريكا قاموا بسلوكيات عدوانية على الأقل مرة واحدة في حياتهم. وقد يرجع هذا الاختلاف في النتائج إلى طبيعة العينة محل الدراسة.

ولقد تحققت الفرضية فيما يخص بعد الانفعالات والأفكار السلبية، فمستواها متوسط. وهذا ما أثبتته نتائج عديد الدراسات في مجال الانفعالات في المجال المروري (Deffenbacher, Huff, Lynch, & Oetting, 2000) (Rothengatter, P. Hagenzieker, Mesken) و (de Waard, 2007) وغيرها من الدراسات التي بينت بروز الانفعالات السلبية في أثناء القيادة وخاصة الغضب.

لم تتحقق كذلك الفرضية فيما يخص بعد المخاطرة في أثناء السياقة، فمستواها أقل من المتوسط مما يدل على أنها أقل بروزا في سلوكيات السائقين عينة الدراسة مقارنة بالانفعالات السلبية.

ومع ارتفاع مستوى الأفكار والانفعالات السلبية التي من المفروض أنها سبب من أسباب ظهور سلوكيات المخاطرة، فإن ارتفاعها قد يرجع أولا إلى استحالة وضع قوانين تمنع وتعاقب ظهورها مقارنة بسلوكيات المخاطرة، فانخفاضها راجع ربما إلى صرامة القوانين الموضوعة وفعاليتها وهذا ما أكدته دراسة (Sivak, Tsimhoni, Zhang, و Flannagan, 2010) على أن التشديد في القوانين المرورية له تأثير مباشر وفوري على سلوكيات الأفراد في أثناء عملية السياقة، وثانيا قد يكون سبب هذه النتائج هو متوسط عمر العينة الذي يقارب الـ 32 سنة.

ج- الفرضية الثالثة

تنص على وجود علاقة ارتباطية ذات دلالة إحصائية بين الانفعالات الفارقة وأبعاد سلوك السياقة الخطرة لدى السائقين عينة الدراسة.

وللتأكد من صحة الفرضية فقد قمنا بحساب معاملات الارتباط بين الانفعالات الفارقة الـ 12 وأبعاد مقياس السياقة الخطرة 3D الثلاثة. والنتائج موضحة في الجدول التالي:

جدول رقم (12): معامل الارتباط بين أبعاد المقياسين:

بعد المخاطرة في أثناء السياقة		بعد السياقة العدوانية		بعد الانفعالات والأفكار السلبية في أثناء السياقة		أبعاد 3D / أبعاد 4D
مستوى الدلالة	درجة الارتباط	مستوى الدلالة	درجة الارتباط	مستوى الدلالة	درجة الارتباط	
.009	.299**	.001	.361**	.001	.388**	العار
.003	.331**	.001	.370**	.000	.409**	الذنب
.352	.108	.062	.215	.016	.274*	الخجل
.704	.044	.392	.100	.704	-.044	الفرح
.092	.194	.004	.324**	.024	.258*	الاشمئزاز
.342	.111	.180	.156	.317	.116	العدوانية تجاه الذات
.051	.225	.138	.172	.012	.286*	الحزن
.176	.157	.077	.204	.018	.272*	المفاجأة
.229	.140	.008	.302**	.045	.230*	الأزدراء
.389	-.100	.940	.009	.605	.060	الاهتمام
.046	.229*	.152	.166	.157	.164	الخوف
.522	.075	.025	.257*	.048	.228*	الغضب

المصدر: من إعداد الباحث اعتماداً على الاستبيانات

الجدول السابق يبين وجود ارتباط دال بين كل الأبعاد التي يقيسها 3D وانفعاليا لعار والذنب وهذا عند مستوى 0.01. ويصنف انفعالا لعار والذنب على أنهما من الانفعالات الأخلاقية P وهذا لدورهما في تعزيز السلوك الاجتماعي أو تثبيته السلوكيات المعادية للمجتمع. (Tangney, Stuewig, & Hafez, 2011) فالإحساس بالذنب دور اجتماعي ناتج من عدم احترام طوعي ومتعمد للمعايير الاجتماعية أو القوانين الموضوعة، أما العار فهو انفعال يتولد من فشل في القيام بما هو متوقع من الفرد وعن الإحباط من عدم قدرته على مجاراة الآخر وتحقيق المكانة المرجوة في الجماعة، وأن قيمتنا ضمنها قيد التقييم. وهو ما قد يدفع السائق إلى سلوكيات عدوانية وسلوكيات مخاطرة.

إن ارتباط هذين الانفعاليين الأخلاقيين بكل أبعاد مقياس السائق الخطر 3DI يمكن أن يدل على أثر التفاعلات الاجتماعية بين الأفراد في ظهور انفعالات معينة ثم إلى السلوكيات العدوانية والمخاطرة في أثناء السياقة.

أما بالنسبة لبعد الانفعالات والأفكار السلبية في أثناء السياقة فالجدول يبين وجود علاقة ارتباطية ذات دلالة إحصائية بينه وبين انفعالات العار بمعامل ارتباط يقدر بـ 0.388 بمستوى دلالة 0.001، الذنب بارتباط يقدر بـ 0.409 بمستوى دلالة 0.001. ودال عند مستوى 0.05 بالنسبة لانفعالات: الاشمئزاز، الخجل، الازدراء، الغضب، الحزن، والمفاجأة بمعامل ارتباط يتراوح من 0.228 إلى 0.286.

والملاحظ هنا عند هذه العينة أيضا هو أن أغلبية الانفعالات القاعدية السلبية (8 من أصل 10) مرتبطة ببعد الانفعالات والأفكار السلبية في أثناء السياقة لمقياس 3DI. وأن انفعالي الفرح والاهتمام (الموجبين) ليست لهما علاقة ارتباطية بالانفعالات والأفكار السلبية في أثناء السياقة.

أما فيما يخص بعد السياقة العدوانية فالجدول السابق يبين وجود علاقة ارتباطية ذات دلالة إحصائية عند 0.001 بينه وبين انفعالي الاشمئزاز والازدراء بمعامل ارتباط يتراوح (بين 0.302 و0.324)، أما الغضب فهو دال عند 0.05 بمعامل ارتباط يقدر بـ 0.257.

وقد أكدت عديد الدراسات علاقة الانفعالات السلبية بالعدوانية كدراسة (Pierre , 2012) حول الغضب والعار، (Kovácsová, Lajunen , & Rošková, 2016) حول الغضب، (Tangney, Stuewig , & Hafez, 2011) حول العار، (Winlow, 2014) العار والذنب، (Adam & Horst, 1992) (p. 153) (بن علي، 2017) حول الغضب. وغيرها من الدراسات التي أثبتت أن للانفعالات السلبية دورا أساسيا في ظهور السلوكيات العدوانية بعامّة وفي الطريق بخاصة. ويرجع ذلك إلى دورها في مواجهة المعطيات الطارئة والمفاجئة، فالسائق قد يواجه عديد المواقف المزعجة تدفعه لسلوكيات عدوانية، كأن يقوم سائق بمنورة تعرضه للخطر فيظهر انفعال الغضب والازدراء (مزيج من الغضب والا شمئزاز) لانتهاكه القواعد المرورية. أما الا شمئزاز فهو انفعال يدفع الفرد لرفض الآخر ووضع مسافات بينهم (السائقين هنا)، وهذا ما قد يدفع الأفراد إلى القيام بسلوكيات عدوانية للحفاظ على هذه المسافة ولإيصال الرسالة المرجوة، أنت غير مرغوب أمامي فابق بعيدا عني.

بعد المخاطرة في أثناء السياقة ارتبط من خلال الجدول السابق بشكل دال عند 0.001 مع انفعالات العار بمعامل ارتباط 0.299 والذنب بمعامل ارتباط قدر بـ 0.331. أما انفعال الخوف فهو دال عند 0.05 بمعامل ارتباط يقدر بـ 0.229. ما يعني أن السائقين في هذه العينة لا يقومون بسلوكيات مخاطرة، إلا إذا وقعوا في وضعيات تثير انفعالات العار والذنب والخوف. فالخوف قد يدفع الفرد إلى الهرب أو الهجوم، وقد يقوم السائق بسلوك المخاطرة كرد فعل لهذا الانفعال. أما انفعالا العار والذنب فهما انفعالات أخلاقيان كما أشرنا سابقا، والعار ناتج عن

إحساس بعدم القدرة لمجاراة الآخرين، ويدفعنا غالبا إلى حماية مكانتنا في المجموعة وعلاقتنا مع الآخر، وفي سبيل ذلك قد يلجأ السائق إلى سلوكيات مخاطرة في أثناء السياقة بهدف استرجاع أو إثبات مكانته في الطريق.

أما انفعال الذنب فهو إحساس بأننا يجب أن نعاقب أنفسنا ونغرّمها كنتيجة لفشلنا أو لعدم احترامنا المتعمد للقوانين أو القواعد المتعارف عليها. ففي العينة هنا قد يكون الإحساس بانفعال الذنب هو نتيجة لقيام السائقين أفراد العينة بسلوكيات مخاطرة متعمدة، ويعلمهم بأنها ممنوعة ومرفوضة خاصة من طرف المجتمع. وأن قيام السائق عموما بهذه السلوكيات الممنوعة تحت ضغط الوقت مثلا ثم تليها مباشرة ردة فعل المحيط المتوقعة والرافضة لهذه السلوكيات، فهذا قد يكون مثيرا لظهور هذا الانفعال. وبظهور هذا الانفعال كأن السائق يرسل رسالة للآخر بأنه يعتذر عن سلوكه هذا (بحركة رفع الأيدي كاعتذار مثلا).

خاتمة ونتائج الدراسة

إن الهدف العام من هذه الدراسة هو محاولة التعرف على السائق الذي قد يشكل خطرا في البيئة المرورية. ذلك من خلال قياسنا لمتغيرين هما الانفعالات الفارقة بأبعادها من جهة، والسياقة الخطرة بأبعادها الثلاثة من جهة أخرى، ثم محاولة إيجاد العلاقة بين المتغيرين.

وقد أكدت النتائج أن كل الانفعالات بارزة في الحياة اليومية لعينة الدراسة، ولكن بدرجات متفاوتة. فأكثر الانفعالات تكرارا وبروزا في الحياة اليومية لأفراد هذه العينة هي انفعالات موجبة " الاهتمام والفرح" تليها مباشرة انفعالات سلبية كالغضب والازدراء والحزن والذنب، المفاجأة، ... وأقلها بروزا انفعال العداء. وقد يرجع سبب بروز بعض الانفعالات وعدم بروز بعضها الآخر إلى طبيعة المجتمع ونظراته لانفعالات معينة، فمن غير المعقول اجتماعيا إبراز العداء لأي كان. ويعتبر كذلك انفعالا الخوف والذجل من الانفعالات التي يسعى الفرد إلى إخفائها من تعاملاته اليومية؛ لأنها انفعالات تصنف اجتماعيا على أنها تخص الشخص الضعيف. والعكس تماما، فانفعالا الاهتمام والفرح يعدان من الانفعالات الموجبة والأكثر طلبا اجتماعيا.

وتعد نتائج الانفعالات والأفكار السلبية لدى أفراد العينة متوسطة المستوى، ولقد دفعنا هذا إلى الاعتقاد أن هذا دليل على أن متوسطات باقي الأبعاد كبعد السياقة العدوانية وبعد المخاطرة في أثناء السياقة قد تكون متوسطة. وكانت النتائج عكس ما تصورنا، وهو أن السياقة العدوانية والمخاطرة في أثناء السياقة كانت مستوياتها منخفضة. وقد يرجع هذا الاختلاف ربما لطبيعة العينة محل الدراسة (أكثر من 77% من أفراد العينة لهم مستوى جامعي، أكثر من 50% منها فوق الـ 50 سنة، وأكثر من 48% من العينة تجاوزت سنوات السياقة لديهم الـ 5 سنوات). هذا من جهة أو للقوانين الردعية التي تعاقب كل مخالف للقوانين من جهة أخرى (فالانفعالات والأفكار السلبية غير مرئية ولا يعاقب عليها القانون، أما السياقة العدوانية والمخاطرة في السياقة فيمكن ملاحظتها؛ ولهذا فمستوياتها منخفضة إذا ما قورنت بالبعد الأول).

وتعد نتائج العلاقة موافقة لعدد الدراسات التي أثبتت أن الانفعالات السلبية تعدّ سببا رئيسا في ظهور السياقة العدوانية أو المخاطرة في أثناء السياقة، فالإزعاج أو العدوانية أو حتى سلوك المخاطرة في أثناء السياقة قد تولد لدى الفرد أحاسيس الذنب والعار وبخاصة إذا كان الموقف ذا بعد اجتماعي.

علاقة الانفعالات الفارقية بسلوك السياقة الخطر -دراسة ميدانية على عينة من السائقين بولاية باتنة -

ويمكن ترجمة الاشمئزاز والازدراء والغضب والخوف في المجال المروري على أنها تنتج سلوكيات أبعاد أو/والابتعاد عن الآخرين وتجاوزهم بسلوكيات عدوانية كالسب والشتم وإظهار الإصبع والعرقلة باستعمال السيارة و الالتصاق من الخلف وأخيرا الانتقام، أو بسلوكيات مخاطرة "مخالفة للقانون" كتجاوز المركبة البطيئة، التجاوز يمينا أو شمالا، الزيادة في السرعة، مسابقة الآخرين وغيرها من السلوكيات. والملاحظ أن انفعال الخوف لا يرتبط إلا ببعد المخاطرة في أثناء السياقة وهذا باعتباره من الانفعالات التي تظهر بسرعة لمواجهة وضعية تشكل خطرا على الفرد، هنا يلجأ السائق في هذه العينة إلى سلوكيات مخاطرة في حال وُضع في وضعيات محفزة لهذا الانفعال وبالتالي يقوم بسلوكيات مخاطرة في شكل هروب أو مواجهة.

وفي الأخير ورغم ارتباط نتائج دراستنا بطبيعة العينة المدروسة إلا أنه يمكننا التعرف على السائق ذي السياقة الخطرة في هذه العينة إذا تحققت واحدة من النقاط الثلاث الآتية:

- ارتباط أغلب الانفعالات السلبية الفارقية ما عدا الفرح والخوف بالانفعالات والأفكار السلبية في أثناء السياقة.
- ارتباط انفعالات العار والذنب والاشمئزاز والازدراء والغضب ببعد السياقة العدوانية.
- ارتباط ثلاثة انفعالات فقط وهي العار والذنب والخوف ببعد المخاطرة في أثناء السياقة.

قائمة المصادر والمراجع

أولا: المراجع باللغة العربية

1. و.أ.ج. (23 جويلية، 2019). *حوادث المرور: وفاة 1.647 شخص خلال السداسي الأول من سنة 2019*. تم الاسترداد من وكالة الأنباء الجزائرية: <https://bit.ly/3jvoI9y>

ثانيا: المراجع باللغة الاجنبية

2. Adam, F., & Horst, Z. (1992). **Socialization and agression**. Berlin Heidelberg: Springer -Verlag.
3. Assailly, J.-P. (2010). **the psychology of risk**. NEY YORK: NOVA.
4. Bieg, M. (2013). **Trait and State Academic Emotions:Two Sides of the Same Coin?** constance allemagne: Section mathématique et scientifique Université de Constance.
5. Carole, F.-H., Gély-Nargeot, M.-C., & Raffard, S. (2014). **Psychologie et psychopathologie de la personne vieillissante**.Paris: Dunod.
6. Lachman, M. (2001). **Handbook of Midlife Development**. NY: John Wiley and Sons.
7. Manfred, A., Dieter, B., Gerhard, S., & Dirk, H. (2006). **Differentielle Psychologie und Persönlichkeitsforschung (6 ed)**.Stuttgart: Kohlhammer.
8. Michael F, M., & Sharon , G. (1998).**What Develops in Emotional Development?**New York: Springer Science+ Business Media. LLC.
9. Adès , J., & Lejoyeux, M. (2004). **Conduites de risque**. EMC-Psychiatrie 1, pp. 201-2015.
10. Beck, K., Wang, M., & Mitchell, M. (2006). **Concerns, dispositions and behaviors of aggressive drivers: What do self-identified aggressive drivers believe about traffic safety?** *Journal of Safety Research*, pp. 159-165.

11. Berdoulat, É. (2018). **LA PRISE DE RISQUE DANS L'ESPACE ROUTIER : L'EXEMPLE DE LA CONDUITE AGRESSIVE.** *Le Journal des psychologues*, pp. 30-35.
12. Chris S, D., Cristi L, A., Michael T, M., & Robin L, L. (2010). **Examining relationships between anxiety and dangerous driving.** *Accident Analysis and Prevention*, pp. 2050-2056.
13. Deffenbacher, J., Huff, M., Lynch, R., & Oetting, E. (2000). **Characteristics and Treatment of High-Anger Drivers.** *Journal of Counseling Psychology* 47, pp. 5-17
14. Deffenbacher , J., Lynch, R., Filetti, L., Dahlen, E., & Oetting, E. (2003). **Anger, aggression, risky behavior, and crash-related outcomes in three groups of drivers.** *Behaviour Research and Therapy* 41 , pp. 333-349.
15. Delhomme, P., & Villieux, A. (2008, février). **Colère au volant, colère générale et situations de conduite génératrices de colère : une étude par carnet de bord.** *Bulletin de psychologie* 494, pp. 115-129.
16. Iversen, H., & Rundmo, T. (2002). **Personality, risky driving and accident involvement among Norwegian drivers.** *Personality and Individual Differences* 33 , pp. 1251-1263
17. Izard, C. E. (2007, Sep). **Basic Emotions, Natural Kinds, Emotion Schemas, and a New Paradigm.** *PERSPECTIVES ON PSYCHOLOGICAL SCIENCE*, 2, pp. 260-280.
18. Habib, M., Cassotti, M., Moutier, S., Houdé, O., & Bors, G. (2015, march 10). **Fear and anger have opposite effect on risk seeking in the gain frame.** *frontiers in psychology volume 6*, p. article 253.
19. Hirsch, P. (2003). **Adolescent driver risk taking and driver education: Evidence of a mobility bias in public policymaking.** *Journal of Safety Research* 34, 289-298.
20. Kováčsová, N., Lajunen , T., & Rošková, E. (2016). **Aggression on the road: Relationships between dysfunctional impulsivity, forgiveness, negative emotions, and aggressive driving.** *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 286-298.
21. Mesken, J., P. Hagenzieker, M., Rothengatter, T., & de Waard, D. (2007). **Frequency, determinants, and consequences of different drivers' emotions: An on-the-road study using self-reports, (observed) behaviour, and physiology.** *Transportation Research Part F* 10, pp. 458-475.
22. Pierre , A. (2012). **La honte d'exister.** *Champ psy*, pp. 113-126.
23. Rhodes, N., & Pivik, K. (2011). **Age and gender differences in risky driving: The roles of positive affect and risk perception.** *Accident Analysis and Prevention* 43, pp. 923-931.
24. Ric, F., Ewa, D.-S., & Muller, D. (2006). **DÉCIDER ET AGIR EN SITUATIONS D'EXCEPTION, À RISQUE ET EXTRÊMES.** *Inflexions*, pp. 199-216.
25. Ricard-St-Aubin, J.-S., Philippe, F., Beaulieu-Pelletier, G., & Lecours, S. (2009, mai 22). **Validation francophone de L'Echelle des émotions différentielles IV (EED-IV).** *Revue européenne de psychologie appliquée*, pp. 41-53.

26. She, S., Eimontaite, I., Zhang, D., & Sun, Y. (2017, august 21). **Fear, Anger, and Risk Preference Reversals; An Experimental Study on a chinese sample.** *Frontiers in Psychology*, p. Article 1371.
27. Smith, C., & Ellsworth, P. (1985, November). **Patterns of Cognitive Appraisal in Emotion.** *ATTITUDES AND SOCIAL COGNITION*, pp. 813-838.
28. Tangney, J., Stuewig , J., & Hafez, L. (2011). **Shame, guilt, and remorse: implications for offender populations.***The Journal of Forensic Psychiatry & Psychology*, 706-723.
29. Vanlaar, W., Simpson, H., Mayhew, D., & Robertson, R. (2008). **Aggressive driving: A survey of attitudes, opinions and behaviors.** *Journal of Safety Research* 39, pp. 375-381.
30. Willemsen , J., Dula, C., Declercq, F., & Verhaeghe, P. (2008, september 14). **Dula Dangerous Driving Index: An investigation of reliability and validity across cultures.** *Accident Analysis and Prevention* 40, pp. 798-806.
31. Winlow, S. (2014). **Trauma, guilt and the unconscious: some theoretical notes on violent subjectivity.** *The Sociological Review*, 32-49.
32. Zhang, W., Tsimhoni, O., Sivak , M., & Flannagan, M. (2010). **Road safety in China: Analysis of current challenges.***Journal of Safety Research* 41, pp. 25-30.
33. D.G.S.N. (2019, 01 21). **ETAT COMPARATIF DES ACCIDENTS CORPORELS DE LA CIRCULATION ROUTIERE ENREGISTRES DURANT LES ANNEES 2017 ET 2018 EN ZONES URBAINES.** Récupéré sur المديرية العامة للان الوطني :<https://bit.ly/3jtdS3E>
34. Margaret, C. (2020, 01 15). **Youth and road safety.** Récupéré sur World Health Organization: <https://bit.ly/2WJD6Bf>
35. OMS. (2018, 12 07). **Accidents de la route.** Récupéré sur organisation mondial de la santé: <https://bit.ly/2OJ1bnp>.
36. OMS. (2018, mai 24). **Les 10 principales causes de mortalité.** Récupéré sur organisation mondiale de la santé: <https://bit.ly/32Hwg2R>