

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

UNIVERSITE BADJI MOKHTAR-ANNABA



جامعة باجي مختار - عنابة

كلية الآداب والعلوم الإنسانية والاجتماعية

قسم: علم النفس وعلوم التربية والأرطوفونيا

أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه LMD

شعبة: علم النفس

تخصص: علم النفس الاجتماعي للمنظمات

تحت عنوان:

علاقة المعتقدات، القابلية للوقوع في حوادث المرور والضغط المهنية بالسلوكيات الآمنة لدى السائقين المهنيين

إشراف:

إعداد الطالبة:

أ. د/ بومنقار مراد

بعامر زهراء

أعضاء لجنة المناقشة :

الرقم	الاسم واللقب	الرتبة	الصفة	المؤسسة
01	سناني عبد الناصر	أستاذ التعليم العالي	رئيساً	جامعة باجي مختار - عنابة
02	مراد بومنقار	أستاذ التعليم العالي	مشرفاً ومقرراً	جامعة باجي مختار - عنابة
03	هريو دزاير	أستاذ محاضر - أ -	عضواً مناقشاً	جامعة باجي مختار - عنابة
04	شلابي زهير	أستاذ محاضر - أ -	عضواً مناقشاً	جامعة 20 أوت - سكيكدة
05	مكناسي محمد	أستاذ محاضر - أ -	عضواً مناقشاً	جامعة 08 ماي 1945 - قالمة

السنة الجامعية: 2021

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

﴿لَكِنَّ الرَّاٰسِخُوْنَ فِي الْعِلْمِ مِنْهُمْ وَالْمُؤْمِنُوْنَ يُؤْمِنُوْنَ بِمَا اُنْزِلَ اِلَيْكَ
وَمَا اُنْزِلَ مِنْ قَبْلِكَ وَالْمُقِيمِيْنَ الصَّلَاةَ وَالْمُؤْتُوْنَ الزَّكَاةَ وَالْمُؤْمِنُوْنَ بِاللّٰهِ وَالْيَوْمِ الْآخِرِ
اُولٰٓئِكَ سَنُؤْتِيْهِمْ اَجْرًا عَظِيْمًا﴾

الآية 162 من سورة (النساء)

﴿وَالْخَيْلَ وَالْبِغَالَ وَالْحَمِيرَ لِتَرْكَبُوهَا وَزِينَةً وَيَخْلُقُ مَا لَا تَعْلَمُوْنَ﴾

الآية 08 من سورة (النحل)

شكر و تقدير

﴿وَقَالَ رَبِّ أَوْزِعْنِي أَنْ أَشْكُرَ نِعْمَتَكَ الَّتِي أَنْعَمْتَ عَلَيَّ وَعَلَىٰ وَالِدَيَّ وَأَنْ أَعْمَلَ صَالِحًا

تَرْضَاهُ وَأَدْخِلْنِي بِرَحْمَتِكَ فِي عِبَادِكَ الصَّالِحِينَ﴾

الآية 19 من سورة النمل

بعد الحمد والشكر لله سبحانه جل جلاله، اتقدم بالتقدير والامتنان للصرح الجامعي (باجي مختار) مديرا وعمادة واساتذة كرام على منحي فرصة استكمال دراساتي العليا، كما لا يسعني في هذا المقام الجليل ان ارفع جزيل الشكر والعرفان الى استاذي (الاستاذ الدكتور بومنقار مراد) رئيس قسم علم النفس الذي قبل بتأطير مشروع اطروحتي والذي اكتشفت بفضل علم النفس العمل والتنظيم ووفاء لما قام به من توجيهي وتعليمي وعلى الكفاءة والصرامة التي تميز شخصيته العلمية والتي اكن لها كل الاعتبار شكرا على كل شيء.

الشكر وكل الشكر موصول للأساتذة اعضاء لجنة المناقشة، سناني عبد الناصر، هريودزاير، شلابي زهير ومكناسي محمد الذين قبلوا بمناقشة هذه الاطروحة، حفظهم الله ورعاهم.

كما اتقدم بالشكر الى الاستاذ Rémi Kouabenan استاذ من جامعة Grenoble Alpes ومدير مخبر LIPS والذي وافق على ترجمة مقياس المعتقدات القدريّة واستخدامه في المذكرة كما اشكر الاستاذ NGUEUTSA Robert من جامعة FRANCHE –COMTĒ والاستاذة Anne-Marie VONTHRON من جامعة Paris-Nanterre بفرنسا الذين كانوا مستعدين لاستقبالي بجامعاتهم ولم يبخلوا علي بتوجيهاتهم في مجال البحث في تخصص علم النفس الاجتماعي للمنظمات وتطبيقاته.

كما اتقدم بالشكر الى طلبة السنة اولى وثانية ماستر علم النفس العمل والثالثة ليسانس علم النفس العيادي وعلم النفس العمل بجامعة زيان عاشور بالجلفة الذين تطوعوا لمساعدتي في جمع البيانات.

الشكر موصول ايضا للاستاذ الدكتور (كربوش رمضان) رئيس المخبر والدكتور (بكاي عبد المجيد) على دعمهما بالاقتراحات والملاحظات لتحسين هذا العمل.

كما اشكر كل الذين شاركوا في الاجابة على اسئلة الدراسة والتي استغرقت في بعض المرات أكثر من ساعة.

وأخيرا اتقدم بشكري لكل من ساهم في انجاز هذا العمل من قريب او بعيد.

اهداء

إلى رُوح والديّ الكريمين

ملخص الدراسة

ما تزال حوادث المرور تحصد الآلاف من الأرواح من مستعملي الطريق سواء على المستوى العالمي أو على المستوى المحلي رغم الاستراتيجيات العديدة التي تبنتها دول العالم للحد من هذه الظاهرة القديمة الجديدة، حيث احتلت الجزائر المرتبة الرابعة عالميا عام 2015 حسب تقرير الأمم المتحدة ، بمعدل 4610 قتيل سنويا و 55994 شخصا مصابا، وبالنظر إلى هذه الأرقام المربعة نستطيع استخلاص ما يربطت عن هذه الحوادث من خسائر اقتصادية واجتماعية وصحية ونفسية، يكون المتسبب فيها العنصر البشري بنسبة 95% بصفته القائد والمتحكم في المركبة ولتبيان العوامل التي تسبق الحادث و تتسبب في وقوعه، جاءت هذه الدراسة للبحث في العوامل النفسية والاجتماعية والمهنية المرتبطة بالسائق المهني وبقابليته للوقوع في حوادث المرور وما إذا كان لتفسيراته ومعتقداته ووجهة نظره وكذا الضغوط التي يتعرض لها أثناء أدائه لعمله سواء من داخل مؤسسة العمل أو من خارجها لها علاقة بهذه القابلية.

أجريت هذه الدراسة على عينة قوامها 200 فردا من السائقين المهنيين الجزائريين الموظفون بقطاع النقل العام والخاص، اختيرت بطريقة قصدية عرضية خلال الفترة من فيفري 2019 إلى ديسمبر من نفس السنة. ثلاث دراسات تم اجراؤها في هذه المذكرة، تمثلت في تقييم دور المعتقدات بأشكالها الأربعة: القدرية، معتقدات التحكم، المعتقدات الدينية، المعتقدات الثقافية والقابلية للوقوع في حوادث المرور المرتبطة بالعمل بينت النتائج ان السائقين المهنيين لا يميلون الى ارجاع الوقوع في حوادث المرور الى اسباب خارجية بل الى قدراتهم الشخصية. أما الدراسة الثانية فقد اهتمت فيها الباحثة بتوضيح دور القابلية للوقوع في حوادث المرور في تبني السائقين المهنيين لسلوكيات آمنة لدى مواجهتهم للمواقف المرورية الخطيرة. في الدراسة الثالثة تم البحث في كيفية تأثير ضغوط العمل على السلوكيات الآمنة لأفراد عينة الدراسة ووضحت النتائج أن السائقين المهنيين عندما يشعرون بالقلق يقومون بسلوكيات أقل أمنا عند وقوعهم في حوادث المرور. تذهب نتائج هذه الدراسة في نفس اتجاه الدراسات السابقة كما تمت مناقشة النتائج وفق الادبيات والنظريات التي بحثت في متغيرات الدراسة.

لقياس الظاهرة المدروسة أعدت الباحثة استبيانا من ثمانية أجزاء مرتبة كآلاتي: المعتقدات القدرية، معتقدات الدينية، معتقدات التحكم بنوعيتها: القدرة المدركة على التحكم في المواقف المرورية الخطيرة والتفاؤل المقارن، معتقدات التحكم الإلهي (المعتقدات الدينية)، المعتقدات والقيم الثقافية، القابلية للوقوع في حوادث المرور المرتبطة بالعمل، ضغوط العمل والسلوكيات الآمنة.

الكلمات المفتاحية

المعتقدات، حوادث المرور، القابلية للوقوع في حوادث المرور، حوادث المرور المرتبطة بالعمل، ضغوط العمل، السائقون المهنيون، السلوكيات الآمنة.

Résumé:

Les accidents de la circulation sont de plus en plus meurtriers et leurs conséquences sur le plan physique, social, psychologique et économique présentent un enjeu de santé publique.

Selon le rapport de l'organisation mondiale de la santé (OMS), on estime à 4610 de personnes tuées dans les accidents de la route et pas moins de 55994 de blessées chaque année en Algérie.

Ces statistiques témoignent l'ampleur de ce phénomène où le facteur humain est le premier responsable de la survenue des accidents.

La présente thèse envisage de cerner les facteurs psychologiques, sociologiques et professionnels liés au conducteur, de l'effet de croyances, du stress au travail et de la prédisposition aux accidents de la route sur les comportements sécuritaires chez les conducteurs professionnels.

Trois études sont réalisées dans le cadre de notre thèse.

La première étude évalue la variation des comportements des conducteurs professionnels en fonction des croyances sous ces 4 formes, sur un échantillon de 200 participants.

On observe que les participants adoptent des comportements sécuritaires lorsqu'ils adhèrent aux croyances et valeurs culturelles quand ils affrontent des situations de trafic dangereuses.

Une deuxième étude montre une tendance à adopter des comportements moins sécuritaires lorsque les conducteurs professionnels ont une prédisposition aux accidents de la circulation.

La troisième étude analyse le rôle du stress au travail sur la survenue des accidents chez les conducteurs professionnels, on observe que les participants ont tendance à présenter des comportements moins sécuritaires lorsqu'ils sont stressés.

Les résultats vont dans le sens des travaux antérieurs et sont discutés en rapport avec les connaissances théoriques. Enfin, des suggestions encouragent une prévention fondée sur les croyances de l'échantillon de cette étude.

L'étude est réalisée à l'aide d'un questionnaire comportant 8 (huit) échelles en 4 points de type Likert mesurant les croyances fatalistes, les croyances au contrôle divin (les croyances religieuses), l'optimisme comparatif, la capacité perçue à faire face aux situations de trafic dangereuses, les croyances et valeurs culturelles, la prédisposition aux accidents, le stress au travail et les comportements de sécurité.

Mots clé

Accidents de la circulation, Accidents de la circulation liés au travail, Croyances, Prédisposition aux accidents, Stress au travail, Conducteurs professionnels, Comportements de sécurité.

فهرس المحتويات

III.....	اهداء.....
IV.....	ملخص الدراسة.....
V.....	Résumé:
VI.....	فهرس المحتويات.....
X.....	فهرس الجداول.....
XIV.....	فهرس الأشكال.....
أ.....	مقدمة عامة.....
4.....	مدخل عام للدراسة.....
5.....	1-إشكالية.....
5.....	1-1-اشكالية عامة.....
11.....	1-2-تحديد الاشكالية.....
12.....	3-فرضيات الدراسة.....
17.....	4-أهداف الدراسة.....
17.....	5- نموذج الدراسة.....
18.....	6-أهمية الدراسة.....
21.....	الجانب النظري.....
22.....	الفصل الأول : حوادث المرور في الجزائر مشكل صحة عمومية.....
23.....	تمهيد.....
23.....	1- واقع حوادث المرور في العالم.....
24.....	2- حوادث المرور في الجزائر عامل مهدد للصحة العمومية.....
26.....	3-شبكة الطرقات والسياق الثقافي لحوادث المرور في الجزائر.....
28.....	4- آليات مكافحة ظاهرة حوادث المرور في الجزائر و مقارنتها ببعض دول العالم.....
31.....	خلاصة الفصل.....

33	الفصل الثاني: المعتقدات مصدر من مصادر التفسيرات السببية
34	تمهيد:
35	1- مفهوم التفسيرات السببية (العزو السببي)
37	2- نموذج التفسيرات السببية "الساخنة" للحوادث
40	3- دور المعتقدات كمصدر من مصادر التفسيرات السببية في تحليل السلوكيات الآمنة
49	4- أهمية دراسة المعتقدات في فهم تفسير الأحداث المعقدة
51	5- أشكال المعتقدات
56	6- الدراسات السابقة التي تناولت دور المعتقدات في تفسير وتحليل سلوكيات السائقين المهنيين
65	خلاصة الفصل
66	الفصل الثالث: القابلية للوقوع في حوادث المرور المرتبطة بالعمل
67	تمهيد:
68	1- القابلية للحوادث (الاستهداف)
69	2- تعريف القابلية للحوادث
71	3- المفاهيم القريبة من القابلية
72	4- حوادث المرور المرتبطة بالعمل
73	5- سيكولوجية حوادث المرور
74	6- مفهوم حوادث المرور المرتبطة بالعمل
74	7- تعريف حوادث المرور المرتبطة بالعمل
77	8- فروض ونظريات الوقوع في حوادث المرور المرتبطة بالعمل
80	9- النظريات المفسرة لحوادث المرور
81	10- الدراسات السابقة التي تناولت دور القابلية في الوقوع في الحوادث
88	11- مظاهر القابلية للوقوع في حوادث المرور المرتبطة بالعمل
88	12- أبعاد القابلية للوقوع في حوادث المرور المرتبطة بالعمل
93	خلاصة الفصل

94	الفصل الرابع: ضغوط العمل
95	تمهيد
95	1- البعد التاريخي لمفهوم الضغوط
99	2- ضغوط العمل
104	3- المفاهيم المرتبطة بضغوط العمل
105	4- لمحة تاريخية لمفهوم الضغوط
106	5- المفهوم العام لضغوط العمل
107	6- المقاربات والنماذج التي تناولت ضغوط العمل
110	7- النماذج المفسرة لمفهوم الضغوط
112	8- أسباب ومصادر ضغوط العمل
120	9- مصادر الضغوط لدى الساقين المهنيين
126	12- الآثار والنتائج المترتبة عن ضغوط العمل
130	14- إدارة ضغوط العمل
132	15- القوانين والتدابير التي اتخذت لمواجهة ظاهرة الضغوط في العمل محليا
134	خلاصة الفصل
135	الجانب التطبيقي
136	الفصل الأول: الإجراءات المنهجية للدراسة التطبيقية
137	1- منهج الدراسة
137	2- حدود الدراسة
138	3- الدراسة الاستطلاعية
139	4- عينة التقنين (الاستطلاعية)
165	5- أدوات جمع بيانات الدراسة وطرق تصحيحها
168	6- بناء أدوات الدراسة
196	8- أساليب التحليل الإحصائي المستخدمة

198.....	الفصل الثاني: عرض وتحليل ومناقشة نتائج الدراسة
199.....	1- عرض استجابات أفراد العينة على مقاييس الدراسة
241.....	2- عرض وتحليل ومناقشة نتائج الفرضيات المتعلقة بمتغير المعتقدات
261.....	3- عرض وتحليل ومناقشة نتائج الفرضيات المتعلقة بمتغير ضغوط العمل
269.....	4- عرض وتحليل ومناقشة نتائج الفرضيات المتعلقة بمتغير قابلية الوقوع في الحوادث المرتبطة بالعمل
275.....	5- عرض وتحليل ومناقشة نتائج الفرضيات المتعلقة بتأثير المتغيرات السوسيو ديمغرافية والشخصية والمهنية
301.....	6- الاستنتاج العام للدراسة
305.....	خاتمة
307.....	قائمة المراجع

فهرس الجداول

جدول رقم: 1	احصائيات حوادث المرور ما بين 2000 و2015	24
جدول 2	من أجل تحسين الصحة النفسية في العمل (Grebot, 2008)	118
جدول 3	ثبات نتائج الدراسة الاستطلاعية على مقياس معتقدات التحكم الإلهي باستخدام Alpha Cronbach	140
جدول 4	ثبات نتائج الدراسة الاستطلاعية في بعد التحكم الجزئي باستخدام Alpha Cronbach	140
جدول 5	ثبات نتائج الدراسة الاستطلاعية في بعد التحكم المطلق باستخدام Alpha Cronbach	141
جدول 6	ثبات نتائج الدراسة الاستطلاعية في مقياس القدرة المدركة باستخدام Alpha Cronbach	141
جدول 7	ثبات نتائج الدراسة الاستطلاعية في بعد المواقف الخطرة باستخدام Alpha Cronbach	141
جدول 8	ثبات نتائج الدراسة الاستطلاعية في بعد عدم احترام إشارات المرور باستخدام Alpha Cronbach	142
جدول 9	ثبات نتائج الدراسة الاستطلاعية في بعد عصبية وتوتر السائقين باستخدام Alpha Cronbach	142
جدول 10	ثبات نتائج الدراسة الاستطلاعية في مقياس الالتزام بالمعتقدات والقيم الثقافية باستخدام Alpha Cronbach	142
جدول 11	ثبات نتائج الدراسة الاستطلاعية في بعد المعتقدات والقيم الثقافية التي لها علاقة بالهوية والانتماء للقبيلة	143
جدول 12	ثبات نتائج الدراسة الاستطلاعية في بعد الأهمية التي يوليها السائقون المهنيون للالتزام بالمعتقدات المتعلقة بحماية الأرواح	143
جدول 13	ثبات نتائج الدراسة الاستطلاعية في بعد الأهمية التي يوليها السائقون المهنيون للالتزام بالمعتقدات والقيم الثقافية المتعلقة بمظاهر الفرح	144
جدول 14	ثبات نتائج الدراسة الاستطلاعية في بعد الممارسة النشاطات التي تعبر عن المعتقدات والقيم الثقافية	144
جدول 15	ثبات نتائج الدراسة الاستطلاعية في مقياس الضغوط المهنية باستخدام Alpha Cronbach	144
جدول 16	ثبات نتائج الدراسة الاستطلاعية في بعد حرية اتخاذ القرار باستخدام Alpha Cronbach	145
جدول 17	ثبات نتائج الدراسة الاستطلاعية في بعد المتطلبات النفسية باستخدام Alpha Cronbach	145
جدول 18	ثبات نتائج الدراسة الاستطلاعية في بعد الدعم الاجتماعي في العمل باستخدام Alpha Cronbach	145
جدول 19	ثبات نتائج الدراسة الاستطلاعية في بعد ضغط الجمهور باستخدام Alpha Cronbach	146
جدول 20	ثبات نتائج الدراسة الاستطلاعية في مقياس القابلية للوقوع في حوادث المرور المرتبطة بالعمل باستخدام Alpha Cronbach	146
جدول 21	ثبات نتائج الدراسة الاستطلاعية في بعد العوامل داخلية باستخدام Alpha Cronbach	146
جدول 22	ثبات نتائج الدراسة الاستطلاعية في بعد العوامل تنظيمية باستخدام Alpha Cronbach	147
جدول 23	ثبات نتائج الدراسة الاستطلاعية في مقياس السلوكيات الآمنة باستخدام Alpha Cronbach	147
جدول 24	معاملات الارتباط بين فقرات التحكم الجزئي مع الدرجة الكلية للبعد	148
جدول 25	معاملات الارتباط بين فقرات التحكم المطلق مع الدرجة الكلية للبعد	149
جدول 26	معاملات الارتباط بين فقرات التفاؤل المقارن مع الدرجة الكلية للمقياس	150
جدول 27	معاملات الارتباط بين فقرات المواقف الخطرة مع الدرجة الكلية للبعد	151
جدول 28	معاملات الارتباط بين فقرات عدم احترام إشارات المرور مع الدرجة الكلية للبعد	152
جدول 29	معاملات الارتباط بين فقرات عصبية وتوتر السائقين مع الدرجة الكلية للبعد	153
جدول 30	معاملات الارتباط بين فقرات المعتقدات والقيم الثقافية التي لها علاقة بالهوية والانتماء للقبيلة(العرش) مع الدرجة الكلية للبعد	154
جدول 31	معاملات الارتباط بين فقرات الأهمية التي يوليها السائقون المهنيون للالتزام بالمعتقدات والقيم الثقافية المتعلقة بحماية الأرواح مع الدرجة الكلية للبعد	155
جدول 32	معاملات الارتباط بين فقرات الأهمية التي يوليها السائقون المهنيون للالتزام بالمعتقدات والقيم الثقافية المتعلقة بمظاهر الفرح مع الدرجة الكلية للبعد	156

جدول 33	معاملات الارتباط بين فقرات ممارسة النشاطات التي تعبر عن المعتقدات والقيم الثقافية مع الدرجة الكلية للبعد	157
جدول 34	معاملات الارتباط بين فقرات حرية اتخاذ القرار مع الدرجة الكلية للبعد	158
جدول 35	معاملات الارتباط بين فقرات المتطلبات النفسية مع الدرجة الكلية للبعد	159
جدول 36	معاملات الارتباط بين فقرات الدعم الاجتماعي في العمل مع الدرجة الكلية للبعد	160
جدول 37	معاملات الارتباط بين فقرات ضغط الجمهور مع الدرجة الكلية للبعد	161
جدول 38	معاملات الارتباط بين فقرات العوامل الداخلية مع الدرجة الكلية للبعد	162
جدول 39	معاملات الارتباط بين فقرات العوامل التنظيمية مع الدرجة الكلية للبعد	163
جدول 40	معاملات الارتباط بين فقرات السلوكيات الآمنة مع الدرجة الكلية للمقياس	164
جدول 41	يبين درجة البدائل في طريقة التصحيح لمقياس الالتزام بالمعتقدات والقيم الثقافية	166
جدول 42	يبين درجة البدائل في طريقة التصحيح بعد الممارسة النشاطات التي تعبر عن المعتقدات والقيم الثقافية	167
جدول 43	يبين درجة البدائل في طريقة التصحيح مقياس القدرة المدركة على مواجهة المواقف المروية الخطرة	167
جدول 44	يبين درجة البدائل في طريقة التصحيح مقياس التفاؤل المقارن	167
جدول 45	يبين درجة البدائل في طريقة التصحيح باقي المقاييس	167
جدول 46	يبين درجة البدائل في طريقة التصحيح العبارات السالبة	168
جدول 47	توزيع عينة الدراسة حسب الجنس	178
جدول 48	توزيع عينة الدراسة حسب سنة الولادة	179
جدول 49	توزيع عينة الدراسة حسب الحالة العائلية	180
جدول 50	توزيع عينة الدراسة حسب المستوى الدراسي	181
جدول 51	توزيع عينة الدراسة حسب نوع المؤسسة	182
جدول 52	توزيع عينة الدراسة حسب الخبرة	182
جدول 53	توزيع عينة الدراسة حسب عمر رخصة السياقة	183
جدول 54	توزيع عينة الدراسة حسب احتمالية التعرض لحادث مرور	184
جدول 55	توزيع عينة الدراسة حسب عدد مرات التعرض لحادث	185
جدول 56	توزيع عينة الدراسة حسب الإصابات	186
جدول 57	توزيع عينة الدراسة حسب الخسائر	187
جدول 58	توزيع عينة الدراسة حسب الوفيات	188
جدول 59	توزيع عينة الدراسة حسب دوام العمل	189
جدول 60	توزيع عينة الدراسة حسب وضعية العمل	190
جدول 61	توزيع عينة الدراسة حسب نوع المهنة	191
جدول 62	توزيع عينة الدراسة حسب صنف المركبة	192
جدول 63	توزيع عينة الدراسة حسب العرش	193
جدول 64	توزيع عينة الدراسة حسب السؤال : هل حدث وان كنت شاهدا على حادث مرور أو أكثر وقع بالمنظمة التي تعمل بها خلال السنوات الثلاث الماضية	194
جدول 65	توزيع عينة الدراسة حسب السؤال : إذا كان الجواب بـ نعم، هل كنت أنت المتورط فيه	195
جدول 66	عرض استجابات العينة على مقياس المعتقدات القدرية	199

202.....	جدول 67 عرض استجابات العينة على مقياس معتقدات التحكم الإلهي
206.....	جدول 68 عرض استجابات العينة على مقياس التفاؤل المقارن
211.....	جدول 69 عرض استجابات العينة على مقياس القدرة المدركة على مواجهة المواقف المرورية الخطرة
216.....	جدول 70 عرض استجابات العينة على مقياس الالتزام بالمعتقدات والقيم الثقافية
223.....	جدول 71 عرض استجابات العينة على مقياس الضغوط المهنية
230.....	جدول 72 عرض استجابات العينة على مقياس القابلية للوقوع في حوادث المرور المرتبطة بالعمل
234.....	جدول 73 عرض استجابات العينة على مقياس السلوكيات الآمنة
240.....	جدول 74 عرض استجابات العينة على مقياس الدراسة ككل
244.....	جدول 75 يبين نتائج معامل الارتباط بيرسون بين المعتقدات القدرية و السلوكيات الآمنة
246.....	جدول 76 يبين نتائج معامل الارتباط بيرسون بين معتقدات التحكم الإلهي و السلوكيات الآمنة
250.....	جدول 77 يبين نتائج معامل الارتباط بيرسون بين التفاؤل المقارن و السلوكيات الآمنة
252.....	جدول 78 يبين نتائج معامل الارتباط بيرسون بين القدرة المدركة على مواجهة المواقف المرورية الخطرة
255.....	جدول 79 يبين نتائج معامل الارتباط بيرسون بين الالتزام بالمعتقدات والقيم الثقافية و السلوكيات الآمنة
263.....	جدول 80 يبين نتائج معامل الارتباط بيرسون بين ضغوط العمل و السلوكيات الآمنة
270.....	جدول 81 يبين نتائج معامل الارتباط بيرسون بين القابلية للوقوع في حوادث المرور المرتبطة بالعمل و السلوكيات الآمنة
276.....	جدول 82 نتائج اختبار One Way Anova لدلالة الفروق في مستوى المعتقدات القدرية تبعا لمتغير السن
276.....	جدول 83 المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية لفئات السن في مستوى المعتقدات القدرية
277.....	جدول 84 نتائج اختبار One Way Anova لدلالة الفروق في مستوى التحم الإلهي تبعا لمتغير السن
278.....	جدول 85 نتائج اختبار One Way Anova لدلالة الفروق في مستوى الالتزام بالمعتقدات و القيم الثقافية تبعا لمتغير السن
279.....	جدول 86 نتائج اختبار One Way Anova لدلالة الفروق في مستوى القابلية للوقوع في حوادث المرور المرتبطة بالعمل تبعا لمتغير السن
280.....	جدول 87 نتائج اختبار One Way Anova لدلالة الفروق في مستوى ضغوط العمل تبعا لمتغير السن
281.....	جدول 88 نتائج اختبار One Way Anova لدلالة الفروق في مستوى السلوكيات الآمنة تبعا لمتغير السن
281.....	جدول 89 نتائج اختبار T-Test لدلالة الفروق في مستوى المعتقدات القدرية تبعا لمتغير الجنس
282.....	جدول 90 نتائج اختبار T-Test لدلالة الفروق في مستوى التحكم الإلهي تبعا لمتغير الجنس
283.....	جدول 91 نتائج اختبار T-Test لدلالة الفروق في مستوى الالتزام بالمعتقدات و القيم الثقافية تبعا لمتغير الجنس
284.....	جدول 92 نتائج اختبار T-Test لدلالة الفروق في مستوى القابلية للوقوع في حوادث المرور المرتبطة بالعمل تبعا لمتغير الجنس
285.....	جدول 93 نتائج اختبار T-Test لدلالة الفروق في مستوى ضغوط العمل تبعا لمتغير الجنس
286.....	جدول 94 نتائج اختبار T-Test لدلالة الفروق في مستوى السلوكيات الآمنة تبعا لمتغير الجنس
287.....	جدول 95 نتائج اختبار One Way Anova لدلالة الفروق في مستوى التحم الإلهي تبعا لمتغير المستوى الدراسي
287.....	جدول 96 نتائج اختبار One Way Anova لدلالة الفروق في مستوى الالتزام بالمعتقدات و القيم الثقافية تبعا لمتغير المستوى الدراسي
288.....	جدول 97 المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية لفئات المستوى الدراسي في مستوى الالتزام بالمعتقدات القدرية
289.....	جدول 98 نتائج اختبار One Way Anova لدلالة الفروق في مستوى ضغوط العمل تبعا لمتغير المستوى الدراسي
290.....	جدول 99 نتائج اختبار One Way Anova لدلالة الفروق في مستوى الالتزام بالمعتقدات و القيم الثقافية تبعا لمتغير عدد مرات التعرض لحادث

جدول 100 نتائج اختبار One Way Anova لدلالة الفروق في مستوى التحم اللاهبي تبعا لمتغير عدد مرات التعرض لحادث	291
جدول 101 نتائج اختبار One Way Anova لدلالة الفروق في مستوى ضغوط العمل تبعا لمتغير عدد مرات التعرض لحادث	292
جدول 102 نتائج اختبار One Way Anova لدلالة الفروق في مستوى ضغوط العمل تبعا لمتغير الخبرة	293
جدول 103 المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية لفئات الخبرة في مستوى ضغوط العمل	293
جدول 104 نتائج اختبار T-Test لدلالة الفروق في مستوى المعتقدات القدرية تبعا لمتغير نوع المؤسسة	294
جدول 105 نتائج اختبار One Way Anova لدلالة الفروق في مستوى المعتقدات القدرية تبعا لمتغير العرش	295
جدول 106 نتائج اختبار One Way Anova لدلالة الفروق في مستوى الالتزام بالمعتقدات و القيم الثقافية تبعا لمتغير العرش	296
جدول 107 المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية لفئات العرش في مستوى الالتزام بالمعتقدات	296
جدول 108 نتائج اختبار One Way Anova لدلالة الفروق في مستوى التحم اللاهبي تبعا لمتغير العرش	297
جدول 109 نتائج اختبار One Way Anova لدلالة الفروق في مستوى القابلية للوقوع في الحوادث تبعا لمتغير العرش	298
جدول 110 نتائج اختبار One Way Anova لدلالة الفروق في مستوى السلوكيات الآمنة تبعا لمتغير العرش	299
جدول 111 المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية لفئات العرش في مستوى السلوكيات الآمنة	299
جدول 112 نتائج اختبار One Way Anova لدلالة الفروق في مستوى ضغوط العمل تبعا لمتغير العرش	300

فهرس الأشكال

18.....	الشكل 1 النموذج النظري للدراسة
39.....	الشكل 2 نموذج التفسيرات السببية "السادجة" للحوادث (كوابنون، 2009)
98.....	الشكل 3 نموذج اختلال التفاعل
110.....	الشكل 4 نموذج كومبرنول (Modèle de Compernelle, 1992)
111.....	الشكل 5 نموذج كرازاك Karasek
178.....	الشكل 6 توزيع عينة الدراسة حسب الجنس
179.....	الشكل 7 توزيع عينة الدراسة حسب سنة الولادة
180.....	الشكل 8 توزيع عينة الدراسة حسب الحالة العائلية
181.....	الشكل 9 توزيع عينة الدراسة حسب المستوى الدراسي
182.....	الشكل 10 توزيع عينة الدراسة حسب نوع المؤسسة
183.....	الشكل 11 توزيع عينة الدراسة حسب الخبرة
183.....	الشكل 12 توزيع عينة الدراسة حسب عمر رخصة السياقة
184.....	الشكل 13 توزيع عينة الدراسة حسب احتمالية التعرض لحادث مرور
186.....	الشكل 14 توزيع عينة الدراسة حسب عدد مرات التعرض لحادث
187.....	الشكل 15 توزيع عينة الدراسة حسب الإصابات
188.....	الشكل 16 توزيع عينة الدراسة حسب الخسائر
189.....	الشكل 17 توزيع عينة الدراسة حسب الوفيات
190.....	الشكل 18 توزيع عينة الدراسة حسب دوام العمل
191.....	الشكل 19 توزيع عينة الدراسة حسب وضعية العمل
192.....	الشكل 20 توزيع عينة الدراسة حسب نوع المهنة
193.....	الشكل 21 توزيع عينة الدراسة حسب صنف المركبة
194.....	الشكل 22 توزيع عينة الدراسة حسب العرش
195.....	الشكل 23 توزيع عينة الدراسة حسب السؤال : هل حدث وان كنت شاهدا على حادث مرور أو أكثر وقع بالمنظمة التي تعمل بها خلال السنوات الثلاث الماضية
196.....	الشكل 24 توزيع عينة الدراسة حسب السؤال : إذا كان الجواب بـ نعم، هل كنت أنت المتورط فيه
243.....	الشكل 24 يبين الحكم على طبيعة ودرجة العلاقة لمعامل الارتباط بيرسون R

مقدمة عامة

إن التقدم في شتى مجالات الحياة وخاصة في مجالي الصناعة والتكنولوجيا، نتج عنه قفزة كبيرة تمثلت في إنشاء المؤسسات والشركات الصناعية التي تنتج مختلف وسائل النقل وعلى وجه الخصوص وسائل النقل البري.

أدت هذه التطورات السريعة إلى الدفع بعجلة التنمية والتطور الاقتصادي والتكنولوجي مما سهل حياة الإنسان وجعلها أكثر راحة ومتعة، ومن أجل مواكبة هذه التطورات المتسارعة وتنظيم العملية الإنتاجية، يجند المسؤولون على العمل عناصر هذه العملية من موارد بشرية وآلات ومواد أولية غير أن مجمل اهتماماتهم كانت موجهة لدراسة الآلة والمادة واعتبروا الفرد العامل جزء لا يتجزأ من هذه الآلة متغافلين خصوصياته ككائن نفسي اجتماعي. (أبو النيل، 2005)

هذه الآلة التي لم يدخر مصنعوها جهدا في جعلها وسيلة حضرية وأداة لإثبات الذات، تبقى في نفس الوقت مصدرا أساسيا للأخطار خاصة إذا كان يتعلق الأمر بالمركبة التي تعتبر أحد أهم العوامل المسببة للوفيات والإعاقات.

لا شك أن السائق هو المحرك لوسيلة النقل (المركبة)، لهذا اعتبر من الأسباب الرئيسة لوقوع الحوادث حيث أثبتت العديد من الدراسات الحديثة والتقارير الدولية علاقة العنصر البشري بحوادث المرور، وصنفته بالمسؤول الأول عنها وأصبح يشكل 85% من أسباب وقوعها، وفي الآونة الأخيرة وصلت إلى 95% وأكثر.

في كل يوم تطلعنا وسائل الإعلام على وقوع حوادث مرور كارثية من كل الجوانب تتسبب في حصد المزيد من الأرواح وإصابة الكثير من الأشخاص بالجروح، وتذكرنا الأرقام المعلنة بهول ما يقع من حوادث المرور تمثل فعلا مشكل صحة عمومية، إذ أصبحت تنافس الأمراض الخطيرة والأوبئة في خطف الأرواح، لذا أصبح من الأهمية البالغة تسيير هذا المشكل والبحث عن حلول جادة للتكفل به نظرا لما يتركه من آثار سلبية على الصعيد الاجتماعي والاقتصادي أو الصحي والنفسي، حيث أصبح فعلا هاجسا يؤرق المنظمات والحكومات من حيث عدم نجاعة إجراءات السلامة المرورية خاصة وأن العنصر البشري يعتبر المتهم الأول في وقوع الحوادث، إلا أن مجرد اتهام الإنسان لربما لن يكون وسيلة فعالة لتغيير سلوكه والدليل على ذلك مضاعفة أساليب التدخل والتركيز على مكافحة الظاهرة ميدانيا. (مبارك، 2009)

يدفعنا هذا التناقض إلى التساؤل حول محددات سلوك السائقين المهنيين الجزائريين في الطريق لأن هذه المحددات قد تكون رهانا حقيقيا لنجاح التدابير الوقائية من حوادث المرور .

ولإيضاح وجهة النظر هذه، ارتأت الباحثة التطرق إلى الدراسات التي أعدت للبحث في هذا الموضوع، رغم قلتها إلا أنها تستحق أن تذكر مثل دراسة (كوبنان، 2009) التي بحثت في تأثير التقاؤل المقارن على إدراك مخاطر الحوادث المرتبطة بالإدمان على تناول الكحول والدراسة التي أجراها

(Makritchie et Seedat, 2008) وكان الهدف منها تحليل محتويات المقالات الصحافية لمعرفة دور وسائل الإعلام في بناء التمثلات الاجتماعية لحوادث الطرقات في إفريقيا الجنوبية، والدراسة التي أجراها (كوبنان، 1990) حول حوادث المرور في ساحل العاج والتي دار موضوعها حول تأثير الوظيفة والاقدمية في السياقة على إدراك المخاطر وحوادث المرور ودراسة (NGUEUTSA, 2011) التي هدفت الى البحث في معتقات وادراك المخاطر لدى مستعملي الطريق الكميرونيين وتأثيرها على اللامبالاة اتجاه اجراءات السلامة المرورية.

الشيء المشترك بين هذه الدراسات هو أنها أجريت في دول افريقيا شبه الصحراوية سواء تلك المتطورة أو التي تزال في طريق النمو حيث اجمع أصحاب هذه الدراسات على أنه من الممكن فهم تصرفات مستعملي الطريق بالرجوع إلى مختلف العمليات النفسية لديهم عند مواجهتهم للمخاطر .

في هذه الدراسة وفي نفس السياق، ستحاول الباحثة تقديم المعتقدات كعامل أساسي يساهم في توجيه سلوكيات السائقين المهنيين في الطريق ثم علاقة القابلية للوقوع في حوادث المرور المرتبطة بالعمل و ضغوط العمل بتبني السائقين المهنيين الجزائريين لسلوكيات غير آمنة عند مواجهتهم للمواقف المرورية الخطيرة.

من أجل تجسيد هذه الفكرة، خصصت الباحثة الجزء الأول إلى تقديم المدخل العام للدراسة وتطقت فيه الباحثة الى ظاهرة حوادث المرور في الجزائر، تطورها وما هي الآليات التي صممت لمحاربة الظاهرة وكذا الأسباب والعوامل التي من شأنها تفسير النقص الملحوظ في نجاعة وفعالية إجراءات السلامة المرورية.

خصص الجزء الثاني من الرسالة الى الجانب النظري وتضمن اربع فصول، تناولت الباحثة في الفصل الاول موضوع حوادث المرور في الجزائر و خصصت الفصول الثلاثة الاخرى الى مراجعة الادبيات السابقة.

تضمن الفصل الثاني المراجعة الأولى، تم البحث في المعتقدات بأشكالها الخمسة ودورها في تبني السائقين المهنيين الجزائريين لسلوكيات معينة في الطريق، ثم إظهار الفائدة من تناول هذا الموضوع في فهم وتفسير سلوكيات السائقين المهنيين الجزائريين في الطريق.

خصص الفصل الثالث لمراجعة ثانية للدراسات والمواضيع السابقة، حاولت الباحثة من خلالها معرفة كيف تؤثر القابلية للوقوع في حوادث المرور المرتبطة بالعمل في تبني السائقين المهنيين الجزائريين لسلوكيات آمنة في الطريق.

اما الفصل الرابع فكان للمراجعة الثالثة للتراث الادبي السابق من اجل معرفة علاقة ضغوط العمل التي يتعرض اليها السائقون المهنيون بالسلوكيات الآمنة التي يقومون بها عند تعرضهم للمخاطر.

في الجزء الثالث من هذه الدراسة أو كما يصطلح على تسميته بالجانب الميداني، تعتزم الباحثة إجراء دراسة ميدانية تسمح بالتحقق من أهمية وارتباط الفكرة بموضوع الدراسة التي تم عرضها في الجانب النظري.

سيتم التطرق في هذه الدراسة أولا الى دور المعتقدات بابعادها الخمسة، المعتقدات القدرية، معتقدات التحكم بنوعيتها، التفاؤل المقارن والقدرة على التحكم في المواقف المرورية الخطيرة، المعتقدات الدينية والمعتقدات والقيم الثقافية في تبني سلوكيات معينة لدى السائقين المهنيين أثناء مواجهتهم لمخاطر الطريق، ثم ستناول الباحثة تأثير القابلية للوقوع في حوادث المرور المرتبطة بالعمل على السلوكيات الآمنة للسائقين المهنيين، كما يتم الكشف عن العلاقة المفترضة بين ضغوط العمل وتبني السائقين المهنيين لسلوكيات مكية مع الأخطار التي تواجههم اثناء القيام بعملهم وذلك في الدراسة الثالثة.

في ختام الدراسة الحالية سيتم عرض النتائج وتحليلها ومناقشتها حيث ستعتمد الباحثة على أهم النتائج التي جاءت بها الدراسات وذلك لإبراز مساهمة الدراسة الحالية في إثراء المعارف حول موضوع الوقاية من حوادث المرور وإظهار الأسباب الحقيقية للوقوع في هذه الحوادث التي يقدمها السائقون المهنيون من خلال استجاباتهم على مقاييس الدراسة والتي من شأنها ترشيد اتجاهاتهم نحو إجراءات السلامة المرورية والقوانين الضابطة للحركة المرورية، كما ستتطرق الباحثة إلى الدروس التي يمكن استخلاصها من اجل تحسين أساليب وآليات الحماية عبر الطرقات في الجزائر على الخصوص وفي العالم العربي والبلدان السائرة في طريق النمو على العموم وستختتم الباحثة هذه الدراسة ببعض الاقتراحات والتوصيات التي تم التوصل اليها من خلال ما أثر فيها.

مدخل عام للدراسة

1- إشكالية

1-1- إشكالية عامة

تعتبر الحوادث التي يقع فيها الفرد العامل دون توقع منه أثناء قيامه بعمله مشكلة خطيرة من حيث تصنيفها ومعالجتها والتنبؤ بها وعلى هذا الأساس تعددت الدراسات التي تناولت جوانبها المختلفة والمتعددة وخاصة ما ينتج عنها من إصابات وعاهات وربما وفيات، حيث تتكبد المؤسسات الصناعية الكثير من الخسائر مما يترتب عنها نفقات مباشرة كالعلاج والتعويض المادي للضحايا والمعاش في حالة العجز، ثم للأسرة في حالة الوفاة، وأخرى غير مباشرة كالإنتاج المتوقف جراء الساعات الضائعة، والنفقات التي تخصص لإصلاح وسيلة العمل بعد الحادث وكذلك نقص إنتاجية العامل عند رجوعه للعمل.

ومن بين الجوانب العديدة والمتعددة لحوادث العمل، جانب على قدر كبير من الأهمية، إلا أنه لم ينل القدر الكافي من البحث والدراسة ألا وهو حوادث المرور المرتبطة بالعمل، باعتبارها نوع من أنواع وجزء لا يتجزأ من مخاطر العمل، وباعتبار أن السائق هو عامل في قطاع النقل الذي يعتبر قطاعا مهما بأبعاده الاقتصادية والانسانية والاجتماعية والسياسية...

وارتكزت الباحثة في هذه الدراسة على البعد الانساني والاجتماعي، فالحوادث المرورية تسبب آلاما ومعاناة جسمية ونفسية للمتضررين بها وذويهم.

ولقد حددت الاحصائيات السبب الرئيس الثاني للوفاة في الدول النامية يتمثل في الوقوع في حوادث المرور. (عبد العال، 1997)

يعتبر السائق المهني المحرك للسيارة وهو العنصر الأساسي في العملية المرورية المتكونة منه و من وسيلة النقل، ومن البيئة التي يعمل بها وكذا القوانين الضابطة لحركة السير، مثلما يرى ذلك (معن خليل العمر) في دراسته حول التنمية الاقتصادية والاجتماعية وانعكاساتها على حوادث المرور التي أجراها بالمملكة العربية السعودية.

تخلف حوادث المرور كل سنة قتلى ومصابين وخسائر مادية مثلت هاجسا مرعبا لمستخدمي الطريق و المشاكل التي تنتج عنها في مختلف أرجاء العالم من المشاكل المعاصرة باعتبار أن الظاهرة أخذت حجما محليا وعالميا مما استدعى الاهتمام بها من طرف أكبر المنظمات الدولية كمنظمة الصحة العالمية (OMS)، والتي صنفت حوادث المرور من بين أهم المسببات للوفيات في العالم حيث حلت حوادث المرور

في المرتبة الثالثة بعد كل من مرضي السرطان و القلب، و في المرتبة الأولى بالنسبة للفئة العمرية المحصورة بين (15 - 29) سنة وهي المرحلة العمرية المنتجة، يليها الانتحار ومرض نقص المناعة المكتسبة (VIH) ثم ضحايا الصدمات (TRAUMATISME)، حسب ما أوردته في تقريرها السنوي لعام 2015، والذي يخص الفترة الممتدة ما بين 2010 - 2013 ، وأشارت أيضا إلى أن هناك تباين كبير في الميزانيات المخصصة للبحث العلمي لكل سبب من الأسباب الثلاثة للوفاة في العالم، و بينت أن الاعتماد المالي الذي خصص للبحث في سبيل معالجة هذه ظاهرة أقل بكثير مما رصد للسببين الأولين، وهذا التدهور ربما يفسر ارتفاع نسبة المتوفين نتيجة هذه الحوادث والتي قدرتها نفس المنظمة ب 1,25 مليون قتيل سنويا، أي ما يعادل 3500 شخص يوميا مقابل 4% كنسبة ارتفاع في معدل النمو السكاني و بزيادة قدرت ب 16% في عدد السيارات مما أدى إلى انعدام الأمن والأمان في الطرقات واعتبرت ذات المصادر أن الخسائر المادية الناتجة عن ظاهرة حوادث المرور تساوي ضعف الموارد المخصصة للبحث العلمي فيها، كما تتوقع ذات المنظمة العالمية أن تقف حوادث المرور سببا رئيسيا للوفاة في العالم بحلول سنة 2020 .

وفي تحليل إحصائي للبيانات والمعلومات التي جاء بها هذا التقرير، نلاحظ أن ما نسبته 90% من الوفيات الناجمة عن حوادث المرور تقع في البلدان ذات الدخل الضعيف أو المتوسط أي ما يساوي مرتين أكثر منه في تلك البلدان التي يصنفونها بذات الدخل المرتفع، رغم أن نسبة السيارات فيها لا تساوي إلا 54% من مجموع المركبات في العالم، بمعنى آخر وكتفسير لهذه المعطيات فإنه تم تسجيل أكثر من مليون قتيل وما بين (20 و 50) مليون جريح وضحية صدمة مع تكلفة مالية باهظة، تصل إلى 520 مليار دولار سنويا، سجلت فيها الدول الإفريقية 26.6% كنسبة وفيات، تعتبر الأعلى إذا ما قارناها بالنسب التي سجلت في العالم أوفي منطقة الاتحاد الأوروبي وهي على التوالي 17.5% و 9.3% لكل 100.000 نسمة في عام 2013. (المنظمة العالمية للصحة، 2015).

رغم خطورة الظاهرة إلا أن الاهتمام بها لا يزال محتشما ولم يرق إلى حد البحث المعمق في المتغيرات المسببة للحوادث في الطرقات بل كل ما هناك مجموعة من الحلول الآتية التي من الممكن أن تؤدي إلى آثار سلبية على المدى البعيد أو المتوسط، (الجناحي، 2006)، حيث كشفت النتائج المتوصل إليها من طرف الدراسات التي تناولت هذا الموضوع عن أرقام أقل ما يقال عنها أنها مرعبة وصادمة وتدفعنا إلى دق ناقوس الخطر من أجل الحد من تفاقمها وبذل جهد أكبر لمعالجتها بدلا من الإفراط في الاهتمام بأنواع الأوبئة مثل

(الإيولا) و (الأنفلونزا) أو محاربة ظاهرة الإرهاب الذي تخصص له الدول كل سنة، اعتمادات مالية خيالية لا تحقق في أغلب الأحيان جزءا من الأهداف المسطرة للحد منها.

في حقيقة الأمر أن ظاهرة الحوادث في الطرقات ظاهرة متعددة الأبعاد، فمن أجل معالجتها يستدعي دراسة أبعادها بعمق، الاجتماعية والاقتصادية والصحية والأمنية والنفسية.

فهي اجتماعية إذا أخذنا بعين الاعتبار حجم الخسائر البشرية الكبيرة الناتجة عنها وخاصة ما تخلفه من أضرار جسمية ونفسية وإخلال بالمستوى المعيشي للمتضررين وذوهم نتيجة لغياب رب الأسرة وكذلك النفقات المخصصة للعلاج والتي لم تكن مدرجة في ميزانية العائلة وبالتالي تؤرق كاهل الأسر الكافلة للمصاب أو المعاق.

وهي اقتصادية أيضا، نظرا للتكلفة الضخمة التي تتكبدها الدول و تقدر بملايير الدولارات، التي تترتب عن كل حادث يقع، سواء كانت هذه الدول متطورة أو سائرة في طريق النمو، فقد قدرت الإحصائيات الحديثة الكلفة المالية بـ 800 مليار دولار أمريكي سنويا وبحجم فاقد اقتصادي يساوي 24,1 مليار دولار تتحمل منها البلدان المرتفعة الدخل، 443 مليار دولار، أما الدول ذات الدخل الضعيف والمتوسط أو كما يصطلح على تسميتها بالدول النامية فقد سجلت 965 مليار دولار واعتبر هذا الرقم عاليا جدا إذا ما قارناه بالحالة الاقتصادية المتدهورة لهذه الدول، ناهيك عن عدد ساعات العمل الضائعة والتي تساهم بشكل كبير في تدني المستوى الاقتصادي للمنظمات. (تقرير المنظمة العالمية للصحة، 2015)

وكذلك هي صحية، نظرا لعدد المصابين ممن كانت إصاباتهم خطيرة تتطلب دخولهم للمستشفى من أجل العناية بهم، ويترتب عن ذلك تكاليف رعايتهم الصحية وإعادة تأهيلهم، لأن ما تفعله بهم الحوادث من بتر للأعضاء وحروق وتمزق ليس بالأمر الهين عليهم.

كما تعتبر أمنية لما تسببه من إخلال بالسلامة المرورية وأمن الأشخاص والطرقات ، وكذا المساس بأرواحهم وممتلكاتهم.

إن المتأمل في الإحصائيات التي تصدرها المنظمات والهيئات الرسمية وغير الرسمية، يجد أن ظاهرة حوادث المرور في انتشار متزايد و الوضع يزداد سوءا عاما بعد عام، وخاصة في الدول النامية التي فاقت بها تكلفة حوادث المرور قيمة الإعانات الممنوحة لها في إطار الدفع بعجلة التنمية، كما يجد أيضا أرقاما مرعبة تمت الإشارة إليها سابقا، دفعتنا إلى التمعن في جوانبها المختلفة من أجل البحث والتحري عن حقيقة

هذه الظاهرة وطبيعتها و معرفة الأسباب التي تقف وراء حدوثها وإيجاد الحلول الناجعة للتحكم في هذا النزيف الذي يحدث في الطرقات والذي اصطلح على تسميته نتيجة زحفه المتسارع بإرهاب الطرقات أو مرض العصر.

تعرف حوادث المرور في الجزائر كواحدة من الدول النامية، تزايدت من سنة لأخرى، مما جعلها تحتل المرتبة الرابعة عالميا سواء من حيث عدد الحوادث التي وقعت في الفترة الممتدة بين 2010 و 2015 أو من حيث الآثار المترتبة عنها، ولعل ما جاءت المؤشرات الإحصائية لدليل واضح على خطورة الظاهرة واستفحالها على الصعيد الدولي عامة والصعيد المحلي خاصة، وتناولها من طرف العديد من الباحثين ومن الكثير من الجوانب دون التوصل إلى القضاء عليها أو العمل على تلافيها أو حتى التقليل من حدتها وبالتالي حسب رأي الباحثة فالمشكلة الحقيقية تكمن في الكشف المبكر عن الميالين للوقوع في الحوادث وكيفية تفسيرهم لها، وماذا يعتقدون عندما يقعون فيها، ومنه محاولة تغيير شخصيتهم المرتبطة بحركة السير وتوجيه سلوكياتهم، وهنا ينبغي أن نفرق بين مصطلح "القابلية للحوادث" أو الاستهداف، Prédiposition aux (accidents) ومصطلح "التعرض للحوادث" (exposition aux accidents) حيث يشير المصطلح الأول إلى العامل الشخصي الذي يرتبط بالفرد ويشارك في توريطة في الحوادث، وهو موضوع بحثنا هذا، أما الثاني فيشير إلى مجموع العوامل المختلفة كالظروف الخارجية التي تسهم في التورط الفعلي في الحوادث. (طه، 2006)

كثير هم الأخصائيون النفسيون الذين يعملون في مجال تعليم مستخدمي الطريق، والتقييم النفسي للسائقين المقبلين على اجتياز امتحان الحصول على رخصة السياقة أو الذين يريدون تجديدها أما الباحثون الذين يجرون الدراسات في سيكولوجية المرور فهم قلة، رغم أن مجالات تدخل علم النفس عامة وعلم النفس الاجتماعي للمنظمات خاصة عديدة، نذكر منها على سبيل المثال لا الحصر، تحليل حوادث المرور والتشخيص النفسي لمشكلات السائقين وتحديد سلوكيات المخاطرة لديهم وبناء الاستراتيجيات وتصميم الأجهزة الخاصة بالوقاية من هذه الحوادث وغيرها من المجالات الأخرى سواء على مستوى الفرد أو جماعة العمل أو الهيكل التنظيمي ككل، معتمدين في ذلك على طرق عدة من بينها التحليلات الإحصائية و التطبيقية والملاحظة وغيرها... يتم استخدامها في الدراسات النظرية و التطبيقية على حد سواء. (Kouabenan,2006)

بدأت البحوث التي تناولت موضوع حوادث المرور وقابلية الوقوع فيها من أسبانيا حيث ركزت على سمات الشخصية والقدرات النفسية الحركية ومدى ارتباطها بالحوادث و أجريت هذه الدراسات على مستعملي

الطريق وأثبتت وجود علاقة قوية تربط وقوعهم في حوادث السير بعدد من الموضوعات كالاستعداد النفسي والمهارات الحسية والمعرفية، وفقا لما استنتجه بلاسكو (Blasco,1998) في دراسته التي أجراها على السائقين، ثم جاءت تناولات أخرى لموضوع حوادث المرور حيث بحثت في طرق مواجهة السائقين لظروف المشقة التي يواجهونها في المؤسسة التي يعملون بها زيادة على ما يطالبهم به أفراد المجتمع بأن يكونوا في خدمتهم وأن يقودوا المركبات التي تنقلهم بأمان رغم الكثافة المرورية، وبينت النتائج أن السائق لا يستطيع مواجهة تلك المطالب مجتمعة وربما هذا ما قد يدفع به للوقوع في الحوادث. .

وفي دراسة لجيمس ليون James Leon وجد أن هناك وجهان لتفسير ما يفعله السائقون يتمثلان في عوامل داخلية وأخرى خارجية، فأما الخارجية فتتلخص في نوعية الطريق و حالة المركبة، وأما العوامل الداخلية فكانت تتضمن كيفية تصورهم لحوادث المرور و تفسيرهم لها. (ابو النيل، 2005)

تعددت الدراسات التي تناولت سيكولوجية حوادث المرور وسلوكيات السائق في الطريق أما الدراسات التي بحثت في حوادث المرور المرتبطة بالعمل قليلة جدا تكاد تعد على الأصابع، وفي هذه الدراسة سيتم البحث في هذا الموضوع بالذات لدى السائقين المهنيين.

يرى كوينون (Koubenan, 2007)، أنه إذا حددنا الطريقة التي يفسر بها السائقون المهنيون حوادث الطرق نستطيع آنذاك أن نفهم سلوكياتهم في الطريق، ويرى أيضا أن تفسير الحوادث وتصور الخطر مبنيان على المعتقدات، التي تعتبر محرك التفسير لهذه الحوادث، ولكي نحدد ما إذا كانت لهذه المعتقدات علاقة بالسلوكيات الآمنة لدى السائقين المهنيين الجزائريين، حاولت الباحثة تقسيم هذه الالبحث إلى ثلاث دراسات أساسية هي كالاتي:

سنتناول الباحثة في الدراسة الأولى، تناول المعتقدات كمصدر من مصادر التفسيرات السببية، خاصة بعد تزايد الاهتمام في الآونة الأخيرة، بدراسة وجهة نظر السائقين وتفسيرهم للحوادث من أجل فهم تفكيرهم السلوكي عند قيادتهم للسيارة، باعتبار أن عملية القيادة عملية معقدة تتداخل فيها العديد من الجوانب النفسية والاجتماعية والفنية، ذهب الباحثون وعلى رأسهم (كوابنون) Kouabenan إلى أن التفسيرات التي يقدمها السائقون عند وقوعهم في الحوادث مهمة للإجابة على السؤال الذي يطرح نفسه: لماذا يفعلون ذلك؟ أو بتعبير أدق لماذا يقعون في الحوادث؟

إن هذه التفسيرات، إذا كانت بسيطة وساذجة ومبنية على المعتقدات تستطيع أن تؤثر على سلوكيات السائقين كما تستطيع أن تلعب دورا محوريا في تعرضهم للحوادث، أما في هذه الدراسة فقد خصصت الباحثة المحور الأول لمعرفة كيف تؤثر المعتقدات و التفسيرات البسيطة والساذجة لحوادث المرور كمصدر من مصادر التفسيرات السببية على سلوك عينة الدراسة وهم السائقون المهنيون الجزائريين الموظفون في قطاع النقل ببعض ولايات الوطن والتساؤل المطروح هنا (Koubenan, 2009) هو: هل للمعتقدات تأثير في سلوكيات السائقين عند مواجهتهم الاخطار في الطريق؟

أما الدراسة الثانية فقد تم تخصيصها لموضوع القابلية للوقوع في حوادث المرور المرتبطة بالعمل حيث يعتبر هذا الموضوع من أقدم المواضيع التي بحث من خلالها العلماء والخبراء في مجال التعرض للحوادث عن الأسباب التي تؤدي بالسائقين إلى الوقوع في حوادث العمل بصفة عامة وحوادث المرور بصفة خاصة، مبرزين الأهمية الكبيرة لهذه المشكلة.

في حقيقة الأمر أن البحث في سلوك القابلية لحوادث المرور لدى السائقين يستدعي منا دراسة العوامل النفسية الاجتماعية والمهنية المرتبطة به قصد معرفة الأسباب التي تقف وراء وقوع الافراد في الحوادث ومن ثم اقتراح الحلول للحد من النزيف الدموي الذي تسببه هذه الظاهرة، مع الأخذ بعين الاعتبار التفسيرات التي يقدمها السائقون، وستناقش الباحثة في المحور الثاني القابلية على أنها صفة فردية وسمة معينة توجد في الشخصية وتتفاوت في درجاتها من شخص لآخر، حيث تجعل الفرد يرتكب الحوادث دون سواه، لذا ترى الباحثة وجوب دراسة تأثير القابلية على سلوك السائقين المهنيين عند مواجهتهم للمواقف المرورية الخطيرة، مما دفع بالباحثة الى طرح التساؤل التالي: هل يوجد سائقون مهنيون اكثر ميلا للوقوع في حوادث المرور المرتبطة بالعمل من غيرهم وبالتالي لا يظهرون سلوكيات آمنة عندما يواجهون مواقف مرورية صعبة؟ .

أما الدراسة الثالثة فستخصصها الباحثة للبحث ضغوط العمل (Stress au travail) ومدى تأثيرها على سلوك الفرد العامل ، وبالضبط على سلوك السائق المهني في الطريق، حيث ينبغي عليه التوفيق بين مطالب المؤسسة وبين ما يريده منه الآخرون أي مستعملو الطريق، من احترام وفسح للطريق ومعاملة طيبة خاصة في الأوقات التي يكثر فيها الازدحام المروري (L'emboutayage)، وبين ما ينتظره الركاب منهم، من تلبية لمطالبهم والتزام بالوقت وإيصالهم في أمان، مما يولد لديهم درجة عالية من الصراع أثناء تأدية مهامهم في الطريق قد يؤثر ذلك على استجاباتهم السيكولوجية وإدراكهم للحوادث ومنه سلوكياتهم عندما يواجهون مواقف

مرورية خطيرة مما يدفعنا للتساؤل ما اذا كان للمواقف الضاغطة دور في تبني السائقين المهنيين لسلوكيات لا تسمح لهم بالسيطرة على مخاطر العملية المرورية؟

2-1- تحديد الاشكالية

يعزو بعض السائقين المهنيين الوقوع في حوادث المرور إلى عوامل خارجية كالحظ والقدر أو إلى الجن والعين والحسد... فيقومون باللجوء إلى الدعاء واستعمال التميمات لحماية أنفسهم من الحوادث ويُهملون بذلك بعض القواعد المرورية السليمة.

بعض السائقين لا يهتمون بإجراءات السلامة المرورية ربما لأنها تتسم بالدور الردي مما جعلها قليلة الفائدة ومحدودة الفعالية حيث تبقى فرضية خوف السائق المهني من رجال الشرطة والدرك واردة بقوة في مجال الحماية من حوادث المرور وتبني سلوكيات آمنة بصفة دائمة بمعنى أن السائق المهني لا يبالي بتدابير السلامة في الطرق غير المحروسة من طرف رجال الأمن. (Pérez-Díaz, 2003)

من اجل فهم سلوكيات السائقين المهنيين اتجاه المواقف المرورية الخطيرة تقترح الباحثة دراسة العلاقة بين معتقداتهم، قابليتهم للوقوع في حوادث المرور وضغوط العمل التي يتعرضون إليها من داخل منظمة العمل ومن خارجها وكيفية تأثير هذه المتغيرات على السلوكيات التي يتبناها السائقون المهنيون اتجاه المواقف المرورية الصعبة وتسعى الباحثة للإجابة على التساؤل الذي يقول: هل للمعتقدات بأشكالها الأربعة، القابلية للوقوع في حوادث المرور المرتبطة بالعمل وضغوط العمل علاقة بتبني السائقين المهنيين سلوكيات مهينة عند مواجهتهم للمواقف المرورية الخطيرة؟ وهل توجد فروق في مستوى هذه المتغيرات تعزي للمتغيرات السوسيوديمغرافية؟

3-تساؤلات الدراسة وفرضياتها

3-1- تساؤلات الدراسة

- هل توجد علاقة بين المعتقدات القدرية والسلوكيات الآمنة لدى السائقين المهنيين؟
- هل توجد علاقة بين معتقدات التحكم الإلهي والسلوكيات الآمنة لدى السائقين المهنيين ؟
- هل توجد علاقة بين التفاؤل المقارن و السلوكيات الآمنة لدى السائقين المهنيين؟
- هل توجد علاقة بين القدرة المدركة على مواجهة المواقف المرورية الخطرة و السلوكيات الآمنة لدى السائقين المهنيين؟ .
- هل توجد علاقة بين ضغوط العمل و السلوكيات الآمنة لدى السائقين المهنيين؟
- هل توجد علاقة بين القابلية للوقوع في حوادث المرور المرتبطة بالعمل و السلوكيات الآمنة لدى السائقين المهنيين ؟
- هل توجد فروق في مستوى المعتقدات بأشكالها الأربعة تعزى لمتغير السن لدى السائقين المهنيين؟
- هل توجد فروق في مستوى ضغوط العمل تعزى لمتغير السن لدى السائقين المهنيين؟
- هل توجد فروق في مستوى القابلية للوقوع في حوادث المرور المرتبطة بالعمل تعزى لمتغير السن لدى السائقين المهنيين؟
- هل توجد فروق في مستوى السلوكيات الآمنة تعزى لمتغير السن لدى السائقين المهنيين؟
- هل توجد فروق في مستوى المعتقدات بأشكالها الأربعة تعزى لمتغير الجنس لدى السائقين المهنيين؟
- هل توجد فروق في مستوى القابلية للوقوع في حوادث المرور المرتبطة بالعمل تعزى لمتغير الجنس لدى السائقين المهنيين؟
- هل وجد فروق في مستوى ضغوط العمل تعزى لمتغير الجنس لدى السائقين المهنيين؟
- هل توجد فروق في مستوى السلوكيات الآمنة تعزى لمتغير الجنس لدى السائقين المهنيين؟
- هل توجد فروق في مستوى التحكم الإلهي تعزى لمتغير المستوى الدراسي لدى أفراد العينة؟

- هل توجد فروق في مستوى الالتزام بالمعتقدات و القيم الثقافية تعزى لمتغير المستوى الدراسي لدى افراد العينة؟
- هل توجد فروق في مستوى ضغوط العمل تعزى لمتغير المستوى الدراسي لدى افراد العينة؟
- هل توجد فروق في مستوى الالتزام بالمعتقدات و القيم الثقافية تعزى لمتغير عدد مرات التعرض لحادث لدى افراد العينة؟
- هل توجد فروق في مستوى التحكم الالهي تعزى لمتغير عدد مرات التعرض لحادث لدى افراد العينة؟
- هل توجد فروق في مستوى ضغوط العمل تعزى لمتغير عدد مرات التعرض لحادث لدى افراد العينة؟
- هل توجد فروق في مستوى ضغوط العمل تعزى لمتغير نوع المؤسسة لدى افراد العينة؟
- هل توجد فروق في مستوى المعتقدات القدرية تعزى لمتغير العرش لدى افراد العينة؟
- هل توجد فروق في مستوى الالتزام بالمعتقدات و القيم الثقافية تعزى لمتغير العرش لدى افراد العينة؟
- هل توجد فروق في مستوى التحكم الالهي تعزى لمتغير العرش لدى افراد العينة؟
- هل توجد فروق في مستوى القابلية للوقوع في الحوادث تعزى لمتغير العرش لدى افراد العينة؟

3-2- فرضيات الدراسة

- الفرضيات الارتباطية (العلائقية):

أ- فرضيات تتعلق بمتغير المعتقدات:

- توجد علاقة دالة إحصائية عند مستوى الدلالة 0.05 بين المعتقدات القدرية والسلوكيات الآمنة لدى السائقين المهنيين.
- توجد علاقة دالة إحصائية عند مستوى الدلالة 0.05 بين معتقدات التحكم الإلهي والسلوكيات الآمنة لدى السائقين المهنيين .
- توجد علاقة دالة إحصائية عند مستوى الدلالة 0.05 بين التفاؤل المقارن و السلوكيات الآمنة لدى السائقين المهنيين .
- توجد علاقة دالة إحصائية عند مستوى الدلالة 0.05 بين القدرة المدركة على مواجهة المواقف المرورية الخطرة و السلوكيات الآمنة.
- توجد علاقة دالة إحصائية عند مستوى الدلالة 0.05 بين الالتزام بالمعتقدات والقيم الثقافية والسلوكيات الآمنة.

ب- فرضيات تتعلق بمتغير ضغوط العمل:

- توجد علاقة دالة إحصائية عند مستوى الدلالة 0.05 بين ضغوط العمل و السلوكيات الآمنة. وتتفرع منها الفرضيات التالية:
- الفرضية الفرعية الأولى: هناك علاقة دالة إحصائية عند مستوى الدلالة 0.05 بين حرية اتخاذ القرار والسلوكيات الآمنة "
- الفرضية الفرعية الثانية: التي تنص على " هناك علاقة دالة إحصائية عند مستوى الدلالة 0.05 بين المتطلبات النفسية والسلوكيات الآمنة "
- الفرضية الفرعية الثالثة: التي تنص على " هناك علاقة دالة إحصائية عند مستوى الدلالة 0.05 بين الدعم الاجتماعي في العمل و السلوكيات الآمنة "
- الفرضية الفرعية الرابعة: التي تنص على " هناك علاقة دالة إحصائية عند مستوى الدلالة 0.05 بين ضغط الجمهور و السلوكيات الآمنة.

ج-فرضيات تتعلق بمتغير القابلية للوقوع في حوادث المرور:

- هناك علاقة دالة إحصائية عند مستوى الدلالة 0.05 بين القابلية للوقوع في حوادث المرور المرتبطة بالعمل و السلوكيات الآمنة " و تتفرع منها الفرضيات الفرعية التالية:
- الفرضية الفرعية الأولى: التي تنص على " هناك علاقة دالة إحصائية عند مستوى الدلالة 0.05 بين العوامل الداخلية و السلوكيات الآمنة "
- الفرضية الفرعية الثانية: التي تنص على " هناك علاقة دالة إحصائية عند مستوى الدلالة 0.05 بين العوامل التنظيمية و السلوكيات الآمنة "

3-4- فرضيات الفروق:

أ- الفرضيات التي تتعلق بتأثير متغير السن:

- توجد فروق عند مستوى دلالة $\alpha \leq 0.05$ في مستوى المعتقدات القدرية تعزى لمتغير السن لدى السائقين المهنيين
- توجد فروق عند مستوى دلالة $\alpha \leq 0.05$ في مستوى التحكم اللاهبي تعزى لمتغير السن لدى افراد العينة

- توجد فروق عند مستوى دلالة $\alpha \leq 0.05$ في مستوى الالتزام بالمعتقدات و القيم الثقافية تعزى لمتغير السن لدى افراد العينة
- توجد فروق عند مستوى دلالة $\alpha \leq 0.05$ في مستوى القابلية للوقوع في حوادث المرور المرتبطة بالعمل تعزى لمتغير السن لدى افراد العينة
- توجد فروق عند مستوى دلالة $\alpha \leq 0.05$ في مستوى ضغوط العمل تعزى لمتغير السن لدى افراد العينة
- توجد فروق عند مستوى دلالة $\alpha \leq 0.05$ في مستوى السلوكيات الآمنة تعزى لمتغير السن لدى افراد العينة

ب-الفرضيات التي تتعلق بتأثير متغير الجنس:

- توجد فروق عند مستوى دلالة $\alpha \leq 0.05$ في مستوى المعتقدات القديرية تعزى لمتغير الجنس لدى افراد العينة
- توجد فروق عند مستوى دلالة $\alpha \leq 0.05$ في مستوى التحكم الالاهي تعزى لمتغير الجنس لدى افراد العينة
- توجد فروق عند مستوى دلالة $\alpha \leq 0.05$ في مستوى الالتزام بالمعتقدات و القيم الثقافية تعزى لمتغير الجنس لدى افراد العينة.
- توجد فروق عند مستوى دلالة $\alpha \leq 0.05$ في مستوى القابلية للوقوع في حوادث المرور المرتبطة بالعمل تعزى لمتغير الجنس لدى افراد العينة
- توجد فروق عند مستوى دلالة $\alpha \leq 0.05$ في مستوى ضغوط العمل تعزى لمتغير الجنس لدى افراد العينة
- توجد فروق عند مستوى دلالة $\alpha \leq 0.05$ في مستوى السلوكيات الآمنة تعزى لمتغير الجنس لدى افراد العينة

ج-الفرضيات التي تتعلق بتأثير متغير المستوى الدراسي:

- توجد فروق عند مستوى دلالة $\alpha \leq 0.05$ في مستوى التحكم الالاهي تعزى لمتغير المستوى الدراسي لدى افراد العينة

- توجد فروق عند مستوى دلالة $\alpha \leq 0.05$ في مستوى الالتزام بالمعتقدات و القيم الثقافية تعزى لمتغير المستوى الدراسي لدى افراد العينة

- توجد فروق عند مستوى دلالة $\alpha \leq 0.05$ في مستوى ضغوط العمل تعزى لمتغير المستوى الدراسي لدى افراد العينة

د-الفرضيات التي تتعلق بتأثير متغير عدد التعرض للحوادث:

- توجد فروق في مستوى الالتزام بالمعتقدات و القيم الثقافية تعزى لمتغير عدد مرات التعرض لحادث لدى افراد العينة

- توجد فروق عند مستوى دلالة $\alpha \leq 0.05$ في مستوى التحكم الالاهي تعزى لمتغير عدد مرات التعرض لحادث لدى افراد العينة

- توجد فروق عند مستوى دلالة $\alpha \leq 0.05$ في مستوى ضغوط العمل تعزى لمتغير عدد مرات التعرض لحادث لدى افراد العينة

و- الفرضيات التي تتعلق بتأثير متغير الخبرة:

- توجد فروق عند مستوى دلالة $\alpha \leq 0.05$ في مستوى ضغوط العمل تعزى لمتغير الخبرة لدى افراد العينة

هـ- الفرضيات التي تتعلق بتأثير متغير نوع المؤسسة:

- توجد فروق عند مستوى دلالة $\alpha \leq 0.05$ في مستوى ضغوط العمل تعزى لمتغير نوع المؤسسة لدى افراد العينة

ز- الفرضيات التي تتعلق بتأثير متغير العرش:

- توجد فروق عند مستوى دلالة $\alpha \leq 0.05$ في مستوى المعتقدات القدريّة تعزى لمتغير العرش لدى افراد العينة

- توجد فروق في مستوى الالتزام بالمعتقدات و القيم الثقافية تعزى لمتغير العرش لدى افراد العينة
- توجد فروق في مستوى التحكم الالاهي تعزى لمتغير العرش لدى افراد العينة

- توجد فروق عند مستوى دلالة $\alpha \leq 0.05$ في مستوى القابلية للوقوع في الحوادث تعزى لمتغير العرش لدى افراد العينة

4- أهداف الدراسة

الهدف من هذه الدراسة هو الكشف عن سمة القابلية للوقوع في حوادث المرور المرتبطة بالعمل لدى السائقين المهنيين ثم تناول معتقداتهم بالبحث والتحليل وإمكانية تأثيرها على تبني سلوكيات آمنة عند مواجهة المواقف المرورية الخطيرة وأخيرا البحث في تأثير ضغوط العمل في سلوكيات السائقين المهنيين عند مواجهتهم خطر الوقوع في حوادث المرور هذا بالنسبة للهدف الخاص لهذه الدراسة اما بالنسبة للاهداف العامة فكانت كالآتي:

هدفت الدراسة الحالية لمعرفة العلاقة المحتملة بين المستويات الثلاث: المعتقدات، القابلية للوقوع في حوادث المرور المرتبطة بالعمل وضغوط العمل وربطها بما يقوم به السائقون المهنيون من سلوكيات في الطريق.

كما كانت تهدف أيضا لمعرفة الفروق في تأثير المتغيرات السوسيوديمغرافية على المعتقدات، القابلية والضغوط العمل، هذا بالنسبة للهدف الخاص لهذه الدراسة أما بالنسبة للأهداف العامة فكانت كالآتي:

* التعرف على العلاقة بين مستويات المعتقدات، القابلية وضغوط العمل لدى عينة الدراسة.

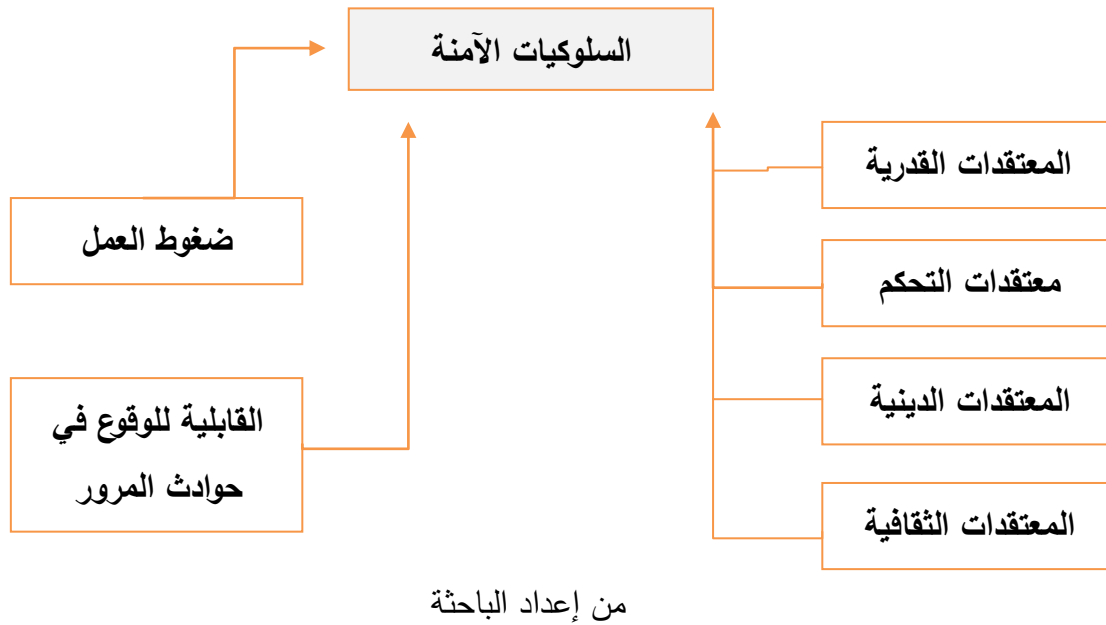
* التعرف على تأثير كل من المعتقدات، القابلية للوقوع في حوادث المرور وضغوط العمل على السلوكيات الآمنة لدى السائقين المهنيين الجزائريين.

* التعرف على مختلف الفروق بين درجات متغيرات الدراسة الحالية والمتغيرات السوسيوديمغرافية.

5- نموذج الدراسة

من خلال عرضنا لفرضيات الدراسة ستعتمد الباحثة على النموذج المبين في الشكل والذي يفسر العلاقة بين متغيرات الدراسة.

الشكل 1 النموذج النظري للدراسة



6-أهمية الدراسة

6-1-الأهمية النظرية

تشير الدراسة الحالية إلى أهمية المفاهيم المستخدمة، وهي المعتقدات بأشكالها الأربعة، المعتقدات القدرية ومعتقدات التحكم والمعتقدات الدينية والمعتقدات والقيم الثقافية، ثم مفهوم القابلية للوقوع في حوادث المرور المرتبطة بالعمل وضغوط العمل هذا الموضوع الجديد القديم الذي بدأ يزيد الاهتمام به مع بداية السبعينيات وتصنيفها على رأس الاخطار النفس اجتماعية وايضا ثم ربطها والبحث في تأثيرها على السلوكيات الآمنة لدى السائقين المهنيين مقارنة بما جاءت به الأدبيات السابقة، و ايضا الحاجة إلى إجراء المزيد من الدراسات فيها، وخاصة على المستوى المحلي علما بأن الدراسات التي أجريت في الجزائر قليلة جدا ولم تستطع تقديم الكثير مما يساعد في تصميم وإعداد التدابير والبرامج الوقائية، خاصة وأن الدراسات التي أجريت في هذا الموضوع بحثت في تأثير المعتقدات على التعايش مع الأمراض الخطيرة والخضوع للعلاج أي في المجال الصحي فقط.

تلخص الباحثة الأهمية النظرية لهذه الدراسة في النقاط التالية:

- الوصول إلى نتائج واقعية مأخوذة بالطرق العلمية لتفسير أثر المعتقدات والقابلية والضغط في العمل على السلوكيات الآمنة التي يتبناها السائقون المهنيون عند مواجهتهم للمواقف المرورية الخطيرة.
- كما تكمن أهمية هذه الدراسة في تحديد سلوكيات السائقين المهنيين الجزائريين في الطريق لأن معرفة هذه المحددات تعتبر ضمانا لنجاح الإجراءات والتدابير التي تسطرها الهيئات الرسمية وغير الرسمية للوقاية من حوادث المرور التي أصبحت تؤرق كاهلها.
- إثراء المكتبة العربية على العموم والجزائرية على الخصوص بهذا أبحاث.

2-6- الأهمية التطبيقية

تمكن الأهمية التطبيقية لهذه الدراسة في كونها تتناول موضوعا على قدر كبير من الحساسية وهو البحث في تفسير السائقين المهنيين لحوادث المرور التي يقدّون فيها من أجل مساعدة الخبراء وأصحاب القرار في تصميم البرامج المناسبة للوقاية من حوادث المرور وفيما يلي بعض النقاط التي تلخص هذه الأهمية:

- تحديد سمات شخصية الأفراد الذين يتسببون في حوادث المرور وتحديد المفهوم النفسي للعلاقة الموجودة بين السائق ومركبته.
- التعرف على الدوافع الكامنة التي تسبب السلوكيات السلبية أثناء القيادة
- الكشف عن الأسباب النفسية والاجتماعية التي تدفع بالسائقين إلى الوقوع في حوادث المرور المرتبطة بعملهم
- الوصف الدقيق للمواقف المرورية الخطيرة من أجل التعجيل بالوقوف على الأسباب الجوهرية المسؤولة عنها، ولأن لمهنة السائق ملامح متكررة وروتينية فإنها ترتبط بتوجهاته اتجاه عمله
- تعتبر حصيلة حوادث المرور المرتبطة بالعمل ثقيلة والوقاية منها تمثل تحدي حقيقي للخبراء والسياسيين
- تقديم مساهمة علم النفس الاجتماعي للمنظمات في فهم وإدارة مشاكل الوقاية والأمن في المنظمات سواء على الصعيد النظري أو التطبيقي
- تركز الوقاية من حوادث المرور المرتبطة بالعمل في أحيائين كثيرة على حملات التوعية ولكي تصبح ذات فعالية ينبغي أن تتناسب الرسائل الوقائية مع ثقافة الفئة الموجهة إليها لأن السائق

المهني لا يعترف في الكثير من الحالات بتورطه في الحوادث ويفسرها حسب معتقداته وقيمه الثقافية مما يساهم في لامبالته اتجاه إجراءات السلامة المرورية.

- التعرف على سبل الحد من حوادث المرور وتخفيف آثارها على المجتمع وذلك بالوصول إلى أقل مستوى من التكلفة البشرية والمادية التي تتركها هذه الحوادث على جميع الاصعدة.
- التعرف على المعتقدات والاتجاهات التي يلجأ إليها السائق كلما تعرض لموقف أو حدث معقد وأخذها بعين الاعتبار في إعداد ووضع القواعد وإجراءات السلامة المرورية يجعلها أكثر نجاعة وفعالية.

وأخيرا تكمن أهمية هذه الدراسة في أهمية الفئة التي تعنى بها الدراسة الحالية وهي فئة السائقين المهنيين والتي تعتبر العنصر الأساسي في وقوع حوادث المرور.

الجانب النظري

الفصل الأول : حوادث المرور في الجزائر مشكل صحة عمومية

تمهيد

شهد العالم في السنوات الأخيرة تزايداً رهيباً في عدد الحوادث التي تقع في الطرقات وما الأرقام التي تقدمها الهيئات العالمية المختصة وعلى رأسها منظمة الصحة العالمية (OMS) لدليل واضح على تنامي هذه الظاهرة على المستوى العالمي ففي آخر تقرير لها، سنة 2015، بين أن حوادث المرور في العالم تخلف يومياً 3000 قتيل وعشرات الملايين من المصابين، عدد كبير منهم يبقى عاجزاً مدى الحياة جراء الإصابات البليغة التي يتعرضون لها وأن حوالي نصف الوفيات أي ما يعادل 46% من لفات الهشة من أطفال ومسنين ومشات وركاب الدراجات الهوائية والنارية، كما بين التقرير أن 90% من هذه الوفيات تقع في الدول ذات الدخل المتوسط أو الضعيف والتي تملك 45% من مجمل الحظيرة العالمية للسيارات.

في هذا الفصل ستستعرض الباحثة حالة الحوادث المرورية في الجزائر ومقارنتها ببعض الدول، السياق الثقافي والاجتماعي الذي تقع فيه ثم البحث في التدابير الوقائية التي أعدت لمواجهة الظاهرة.

1- واقع حوادث المرور في العالم

تعتبر حوادث المرور السبب الأول للوفاة لدى فئة الشباب والذين تتراوح أعمارهم بين 15 و 29 سنة، كما جاء في التقرير، أن هذه الحوادث تتسبب في خسائر اقتصادية كبيرة للضحايا وذوئهم ولدولهم تتمثل في تكاليف العلاج و ما يترتب عن وفاة المعيل أو تعرضه للعجز مدى الحياة حيث تكلف من 1 إلى 3% من الناتج الخام المحلي لهذه الدول، و أشار التقرير أيضاً إلى أنه بحلول 2030 ستصبح حوادث المرور السبب الرابع للوفاة بعد أن كانت تحتل المرتبة التاسعة في حدوث الوفاة عام 2011.

كل هذه الأرقام المرعبة دفعت بالمنظمة العالمية للصحة إلى دق ناقوس الخطر من أجل إيجاد حلول ناجعة ودائمة للحد من تنامي هذه الظاهرة ومن بين هذه الحلول تبني استراتيجيات عديدة منها (عقد العمل من أجل السلامة في الطريق 2011-2020) تحت شعار " لننقذ الملايين من الأرواح" من أبرز الأهداف المسطرة في هذه الإستراتيجية جعل الأعداد المتوقعة من الوفيات الناجمة عن حوادث المرور مستقرة ثم محاولة تقويضها، وإذا تحققت هذه الأهداف يصبح من الممكن المحافظة على 5 ملايين قتيل و 50 مليون مصاب إصابات خطيرة و 5000 مليار دولار خلال العشر سنوات التي ينفذ فيها المخطط العالمي للوقاية من حوادث الطرقات، هذه الاستراتيجيات وغيرها تطرقت إلى الجوانب التقنية من الحوادث وكيفية جعلها آمنة، غير أنها لم تتناول وجهة النظر السيكولوجية لهذه الظاهرة رغم أنها أشارت وبصورة واضحة للعامل البشري ودوره الرئيسي في وقوع الحوادث وهو ما ستحاول الباحثة الخوض فيه واقتراح السبل الوقائية

والعلاجية لهذه المشكلة مؤسسة على معتقدات العينة المراد دراستها. (تقرير وضعية حول الوقاية من حوادث المرور في العالم، 2015)

2- حوادث المرور في الجزائر عامل مهدد للصحة العمومية

تعتبر الأخطار المهنية جزء لا يتجزأ من الأخطار التي تتعرض لها البشرية وما ظاهرة حوادث المرور المرتبطة بالعمل التي يقع فيها السائقون المهنيون إلا مثال على ذلك حيث أصبحت في هذا الوقت أكثر دموية، نظرا للأضرار التي تحدثها والآثار التي تتركها على الصعيد الفسيولوجي، النفسي، الاجتماعي والاقتصادي سواء على الفرد نفسه باعتباره ضحية أو على زملاء العمل أو على الأسرة أيضا، مما جعل الأخصائيين والخبراء يصنفونها كمشكل صحة عمومية.

أفادت الإحصائيات التي يصدرها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرقات والكائن مقره بالجزائر العاصمة، هذا المركز الذي حددت مهامه بمقتضى المرسوم 03-502 ، ومن بين هذه المهام التصور للعناصر الكفيلة بتحسين الأمن والوقاية عبر الطرقات واقتراحها وتطويرها، أن عدد القتلى في سنة 2015 بلغ 6410 قتيلا، وأما عدد الجرحى فوصل إلى 55994 جريحا، حسب البيانات المبوبة في الجدول الآتي:

جدول رقم: 1 احصائيات حوادث المرور ما بين 2000 و2015

السنة	عدد القتلى	عدد الجرحى	عدد الحوادث	عدد المركبات	عدد السكان
2000	4025	51506	35771	294751	30835000
2005	3711	58082	39233	4800000	32906000
2010	3660	52435	32873	6196259	366000000
2015	4610	55994	35199	/	/
2018	4610	55994	35199	/	/

نلاحظ من خلال قراءتنا لهذا الجدول أن عدد الحوادث في ارتفاع مستمر خلال السنوات (2000-2015)، ففي سنة 2000 بلغ عدد القتلى 4025 مقابل 51506 جريح أما في سنة 2005 فقد تم تسجيل 3711 قتيل و 58082 جريح، كما أفادت إحصائيات 2010 أن عدد المتوفين وصل إلى 3660 و عدد الجرحى فقد بلغ 52435، فرغم هذا الانخفاض المحسوس الذي سجل في عدد القتلى والجرحى خلال هذه السنة، إلا أن هذا الاستقرار لم يدم طويلا والدليل على ذلك الارتفاع الذي سجل خلال سنة 2015 في عدد

الوفيات الذي وصل إلى 4610 قتيل و 55994 مصاب مقابل تعداد سكاني إجمالي بلغ حوالي 39.87 مليون نسمة، ضف إلى ذلك الخسائر المادية التي بلغت في 2015 أكثر من 2 مليار دولارا سنويا حسب ما كشف عنه وزير الداخلية (نور الدين بدوي) في تصريح لجريدة (النصر) يوم 09-05-2016، انه في سنة 2018 بلغ عدد الوفيات 3310 حالة وفاة و 23570 جريح مقابل 42 مليون نسمة وقد شهدت سنة 2017 انخفاضا ملحوظا في عدد الحوادث وذلك بفضل الحملات التحسيسية والتوعوية التي ينظمها مركز الوقاية والأمن عبر الطرقات بالتنسيق مع الجمعيات وكذا الإجراءات الصارمة والردعية لفرق الشرطة والدرك اتجاه المخالفين لقوانين المرور.

هذه المعطيات تفوق قي بعض الأحيان تلك المسجلة في بعض الدول فمثلا في سنة 2015 بلغ عدد الحوادث في الجزائر 35199 أدى إلى وفاة 4610 فردا و جرح 35994، في حين تم تسجيل 40053 حادث أدى إلى وفاة 627 فرد فقط و 51637 جريح بدولة بلجيكا مع العلم أن الدولتين تملكان تقريبا نفس عدد المركبات الثقيلة أي حوالي 5,6 مليون مركبة مسجلة بكل من الحظيرتين.

أما إذا قارناها بما سجلته دولة تونس الشقيقة من حوادث السير، نجد أن عددها بلغ 7226 حادث مما أدى إلى وفاة 1407 ، وجرح 10883 فرد، هذا إذا أخذنا بعين الاعتبار عدد السيارات المسجلة في الحظيرة الوطنية التونسية، والذي وصل إلى 2.112.100 مع نهاية 2015، نجد أن عدد الحوادث التي وقعت في الجزائر سنة 2015 ومنه عدد الوفيات والجرحى، يفوق بكثير ما سجل في الجمهورية التونسية، وفي سنة 2018 سجلت الجزائر 23024 حادثا نتج عنه 23750 جريح و 3300 حالة وفاة أما في 2019.

إذا اعتبرنا بأن المعدل السنوي للوفيات بين 2014 و 2015 في الجزائر بلغ 4711 حالة وفاة حسب ما أورده مركز الوقاية والامن عبر الطرقات والمعدل السنوي لبلجيكا من نفس السنة هو 613 حالة وفاة، حسب الإحصائيات التي يصدرها المعهد البلجيكي للسلامة المرورية l'Institut Belge pour la Sécurité Routière، و المعدل السنوي الذي سجل بالجمهورية التونسية والذي هو في حدود 1407 حالة وفاة، منقول عن المرصد الوطني للسلامة المرور، نجد أن الجزائر تتصدر هذه الدول من حيث عدد الحوادث، عدد الجرحى وعدد الوفيات.

المتصفح لهذه الإحصائيات يتبين له وبصفة واضحة مدى استفحال ظاهرة حوادث المرور في الجزائر وأنها بالفعل مشكلة مقلقة يجب البحث في كيفية مكافحتها والحد من خطورتها.

من أجل الفهم الجيد لأسباب تفاقم حوادث المرور، ترى الباحثة أنه من الضروري البحث في محورين اثنين وهما السياق الثقافي الاجتماعي وشبكة الطرق التي تقع فيها هذه الحوادث والتي يواجه من خلالها السائقون المهنيون المواقف المرورية الصعبة.

3- شبكة الطرق والسياق الثقافي لحوادث المرور في الجزائر

3-1- شبكة الطرق في الجزائر

حسب الموقع " اقتصادات افريقية « Economies Africaines » والجمعية الدولية "أصداء افريقية « ECHOS AFRICAINS »، فإن الجزائر تمتلك شبكة طرقات اعتبرت الأكثر كثافة على مستوى إفريقيا بفضل 109000 كم من الطريق منها 29280 طريقا وطنيا و 4910 طريقا فرعيا و 76028 كلم طريق معبد 3756 غير معبد.

تتميز شبكة الطرق في الجزائر بكثافتها في الشمال وهذا راجع إلى التصميم الموروث من الحقبة الاستعمارية من أجل خدمة مصالح المستعمر الاقتصادية غير أنه لم يطرأ عليها أي تطورات كبيرة والدليل على ذلك عدم ربط الشمال بالجنوب بطرقات جديدة ومهيكلية حتي سنة 2005 تاريخ بداية البرنامج الخماسي الذي تم فيه انجاز 67369 كلم من الطرق توزعت على كامل التراب الوطني وشملت صيانة تلك الطرق غير الصالحة ب 41277 كلم وانجاز 26092 كلم طرقات جديدة كما تم أيضا استكمال الطريق الصحراوي في شطره الوطني الرابط بين (تمنغاست) و (النيجر) ب 415 كلم وأخيرا هيكلة الطرق الساحلية والطرق التي تربط بين الشمال والجنوب وكذا الطريق السيار شرق غرب ب 1720 كلم. www.ons.dz

3-2- السياق الثقافي

تناولت الدراسات الحديثة موضوع التفسيرات السببية ودورها في تفسير الوقوع في الحوادث عامة وحوادث المرور خاصة، ووجدت أنه من الأهمية التطرق إلى السياق الثقافي لأن الأفراد العاملين يعيشون أو بالأحرى ينتمون إلى بيئات ثقافية متنوعة، قد تؤثر في نظرتهم للمخاطر والتهديدات التي يتعرضون لها أثناء قيامهم بعملهم وكذا اتجاهاتهم نحو الإجراءات الوقائية، وما دام الهدف من هذه الدراسة هو معرفة دور المعتقدات في تفسير كيفية وقوع السائقين المهنيين في حوادث المرور، رأت الباحثة وجوب التطرق إلى السياق الثقافي في الجزائر ومعرفة أنواع وأشكال المعتقدات التي تميز المجتمع والتي قد تكون عاملا من العوامل التي تدفع بالسائق إلى أن يتبنى سلوكيات لا تتناسب والموقف المروري الذي يواجهه.

أجريت بعض الدراسات للتأكد من فرضية أن للسياق الثقافي دور في الوقوع في الحوادث، وكانت دراسة (Kouabenan, 2006) و (NGUEUTSA, 2012) أهم دراستين في هذا المجال، أثبتت نتائجهما الدور المحوري للمعتقدات والممارسات الثقافية في تبني مستعملي الطريق للسلوكيات غير آمنة.

ففي الدراسة التي أجراها (NGUEUTSA, 2012) على عينة من مستعملي الطريق الكمرونيين لمعرفة دور التفسيرات السببية (الساذجة) وإدراك المخاطر على السلوك، وجد أن الذين وقعوا في حوادث المرور ينتمون إلى سياق ثقافي معين.

في هذه الفقرة ستحاول الباحثة تقديم السياق الثقافي الجزائري:

تقع الجزائر في شمال القارة الإفريقية على البحر الأبيض المتوسط وحسب أرقام الديوان الوطني للإحصائيات فإن عدد الساكنة قد بلغ في 01 جانفي 2016 حوالي 40,4 مليون نسمة ويتوقع أن يرتفع هذا العدد إلى 41,2 مليون مع حلول 2017، وسجلت سنة 2015 زيادات معتبرة في عدد الولادات الحية قدرت ب 1040000 مقابل 183000 وفاة وبلغت نسبة السكان في سن النشاط الاقتصادي 62,5% من مجمل السكان ويتوقع أن يبلغ عدد السكان 43.9 مليون نسمة مع حلول عام 2020. WWW.ONS.DZ

يتميز المجتمع الجزائري بتراث ثري هو عبارة عن مزيج من ثقافات مختلفة، يرجع ذلك إلى الوحدات الإثنية والجماعات الثقافية التي ساهمت في بناء حقل ثقافي جزائري يزخر بالتنوع وتتمثل الجماعات الثقافية في:

القبائل: هم سكان جرحرة والصومام (تيزي وزو وبجاية وبويرة) وجزء آخر موجود بسطيف وبرج بوعريرج والهضاب العليا

الشاوية: هم سكان الاوراس وأوراس النمامشة، باتنة وخنشلة وقالمة وسوقاهراس والشرق الجزائري

بنو ميزاب: يسكنون في وادي ميزاب (غرداية)

الطوارق: ينتشرون في الجنوب الجزائري ويمتدون إلى مالي والنيجر

العرب: ينتشرون في باقي أنحاء الجزائر، متواجدون تقريبا في كل الأراضي الجزائرية.

(عبد الحميد، 2009)

تمثل هذه التركيبات الثقافية المكونات الكبرى للثقافة الجزائرية وفسيفساء تعمل على أساس تقوية التماسك الاجتماعي والذي بدوره يعمل على تعزيز الرابطة الاجتماعية، هذا التماسك الذي قد يؤثر في اكتساب السائقين المهنيين لعادات يقومون على أساسها ببعض السلوكيات الخطيرة والتي قد تدفع بهم إلى ارتكاب حوادث مرور أثناء تأديتهم لمهامهم.

4- آليات مكافحة ظاهرة حوادث المرور في الجزائر و مقارنتها ببعض دول العالم

يمكن اختصار آليات مكافحة حوادث المرور في الجزائر في آليتين رئيسيتين : الإجراءات التنظيمية و نشاطات التوعية والتحسيس للوقاية من حوادث المرور.

4-1- الإجراءات التنظيمية

بالنظر للأرقام المقدمة من مختلف الهيئات الرسمية للدولة الجزائرية حول تطور معدل الوفيات الناجمة عن حوادث المرور من أجل تقييم أثر الإجراءات التنظيمية على معدل الوفيات، نلاحظ ارتفاعا في عدد القتلى بـ 28 حالة سنة 2015، أي بنسبة 8,8%، مقارنة بسنة 2014 التي بلغ عدد الحوادث بها، 40101 حادثا خلف 4812 قتيل، وفي سنة 2015 سجل انخفاض ملحوظ بنسبة 5,00% في عدد الحوادث وعدد الوفيات مقارنة بعام 2014 وفي سنة 2016 تم تسجيل ارتفاع في عدد الحوادث ومنه عدد الوفيات حيث وصل الأول إلى 28856 والثاني إلى 3992 قتيل، وفي سنة 2018 توفي 3310 حيث عرفت الحوادث ترجعا بنسبة 8 % مقارنة بسنة 2017 ، اما في 2019 فقد بلغ عدد الوفيات 3275 وعرفت هذه السنة انخفاضا في القتلى بـ 1.06 بالمائة مقارنة بسنة 2018. (جريدة الخبر 18 يناير 2020)

في تونس نلاحظ أن معدل الوفيات قد تراجع من 1565 سنة 2014 إلى 1407 سنة 2015 أي بنسبة - 10%، 10، كما تراجع معدل الحوادث من 7969 إلى 7226 بنسبة انخفاض 9,32% من نفس السنة وفي سنة 2019 فقد توفي 999 شخص واعتبر هذا الرقم مربعا اذا ما قورن بوفيات سنة 2018 والتي سجلت انخفاضا ملحوظا بالنسبة إلى السنوات الفارطة بـ 102 قتيل. (المركز الوطني لسلامة المرور)

وعدم تراجع معدل الحوادث ربما يفسر عدم تأثير بعض نقاط الإجراءات التنظيمية والقانونية على منحنى الحوادث المميتة في الطرقات كتحديد السرعة وتركيب جهاز الرادار الآلي وارتداء حزام الأمن، في كل من الجزائر وبلجيكا خلافا لما سجلته إحصائيات المرصد الوطني للسلامة المرورية بتونس والتي أشارت إلى

الانخفاض الملحوظ في معدلات القتل الناجمة عن حوادث المرور إذا استثنينا 2019 والتي اعتبرت الأكثر دموية في تاريخ تونس.

4-2- حملات التوعية والتحسيس للوقاية من حوادث المرور بالجزائر

4-2-1- الإجراءات الرسمية للوقاية من حوادث المرور

هي نشاطات تقوم بها الهيئات الرسمية والجمعيات المعتمدة بالتنسيق مع أجهزة ومؤسسات الدولة تتحرك وفق برامج مسطرة ومحددة مسبقا تقدم تحليلا شاملا ومفصلا عن حوادث المرور واسبابها كما تقترح تدابير وقائية ناجعة تحقق بذلك نتائج حقيقية على الطريق. (طالب، 2009)

تلجأ الدول من أجل مكافحة الظواهر الاجتماعية الخطيرة إلى إعداد برامج ونماذج وقائية مستمدة من التدابير الوقائية من الجريمة كالوقاية من مخاطر الإدمان على المخدرات أو الكحول مثلا والملاحظ لهذه الإجراءات والأساليب يجد بأن الجزائر وكغيرها من الدول الأخرى بادرت باستحداث هيئات للوقاية والحماية من حوادث المرور، نذكر من بينها ما يلي:

4-2-2- اللجنة الدائمة لأمن الطرق

أنشئت بموجب المرسوم رقم 91/67 المؤرخ في 17 جوان 1967 الهدف منها:

- دراسة الإجراءات التنظيمية التي تقلل من خطورة الحوادث في الطرق.
 - توجيه وترشيد جميع جميع النشاطات التي تهدف الى الحد من حوادث المرور.
 - تقديم الاقتراحات والتدابير بالتشاور مع مدير النقل فيما يخص قضية السلامة المرورية.
- هذه اللجنة تم تعويضها بالمركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق. (الجريدة الرسمية عدد 46 2011 ص04)

4-2-3- المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق

أنشئ هذا المركز بمرحلتين زمنيتين، الأولى: بموجب القانون 09/87 المؤرخ في فيفري 1987 (المادة 24) المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها. (الجريدة الرسمية عدد 46 سنة 2011 ص:04) تحت وصاية وزارة النقل والمرحلة الزمنية الثانية: بموجب القانون 87/09 المؤرخ في فيفري 1987 (المادة رقم 24) المتضمن مهام المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرقات. (الجريدة الرسمية عدد 82 سنة 2003 ص06)

4-2-4- مهام المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق

من بين أهم المهام المنوطة بالمركز:

- الاتصال بالأجهزة والمؤسسات والهيئات التي لها نفس الأهداف لتحسين الوقاية والحماية
- اتخاذ التدابير التي من شأنها تحسين الوقاية عبر الطرقات.
- تأطير اللجان الولائية المكلفة بتنفيذ برامج السلامة المرورية التي يقررها المركز.
- تنظيم حملات توعوية وتحسيسية.
- إعداد تقارير سنوية تتعلق بحوادث المرور.
- القيام بدراسات وبحوث ذات صلة بالإجراءات الوقائية من حوادث المرور.
- ترقية الحركة الجموعية في مجال الوقاية من الحوادث.
- وضع البطاقة الوطنية لحوادث المرور ونشر الإحصائيات المتعلقة بها

4-2-5- الإجراءات الوقائية من حوادث المرور التي تعتمد على النشاطات التطوعية

إضافة إلى تلك الرسمية، هناك إجراءات وقائية تعتمد على نشاطات تطوعية وهي ذات طابع شبه رسمي تعتمد على المتطوعين الذين يعملون على ترشيد وتوجيه سلوكيات السائقين وذلك بالتحسيس من مخاطر حوادث المرور بصفة فردية أو جماعية غير انه ما يعاب عليها شكلها المناسباتي، وغالبا لا تأتي بنتائج قوية وربما الشيء الذي يساهم في محدودية مردودها، عدم احترافية القائمين على هذه النشاطات أو أنها لا تخضع الى برنامج مسطر مسبقا.

يُرجع الباحثون في ظاهرة حوادث المرور أن سبب تفاقمها وتدني مستوى السلامة المرورية إلى السياسة العقابية الردعية المتبعة حيث أنها لم تأت بنتائج ايجابية رغم رفع العقوبات سواء السالبة للحرية أو المالية منذ صدور القانون 14/01 والتعديلات التي صاحبتها.

المنتبع للسياسة الوقائية التي تنتهجها الدولة الجزائرية لمكافحة حوادث المرور، يجدها هي الأخرى تفنقر إلى الفعالية في التطبيق وتبقى نتائجها غير مرضية، قد يعود السبب في ظهورها بدون جدوى إلى صعوبة التنسيق بين مختلف الفاعلين والممارسات التي تهدف إلى الوقاية من حوادث المرور وتحقيق سلامة الطرقات وأمنها.

خلاصة الفصل

تؤكد التقارير الصادرة عن المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق على أن ظاهرة حوادث المرور ظاهرة مقلقة رغم السياسة المسطرة (الردعية والوقائية) للتصدي للظاهرة، وأكد المشرع الجزائري على المسؤولية الملقاة على عاتق الدولة لتحسين وتطوير السياسة الخاصة بالوقاية والأمن عبر الطرق وتطبيقها من خلال بنود المادتين 63-64 من القانون 01-14 غير أن الملاحظ ورغم تشديد الإجراءات الردعية وتعدد النشاطات التي من شأنها العمل على مكافحة ظاهرة حوادث المرور وكذا تنوع القائمين عليها والفاعلين في المجتمع، نلاحظ أن الأرقام المسجلة يوميا رهيبية ومفرقة.

رغم الخطط والبرامج واللوائح المرورية العديدة والإجراءات الوقائية للحد من وقوع الحوادث ضمانا لسلامة الأفراد وممتلكاتهم وحفاظا على المقومات الاقتصادية والبشرية للدولة والمقترحة من طرف مكونات المجتمع المدني الداعمة للهياكل الرسمية، إلا أن الظاهرة تفاقت وأصبحت مقلقة، وما يمكن ملاحظته من خلال الاطلاع على الأرقام المسجلة على مستوى الهيئات الرسمية هو الارتفاع في عدد الحوادث وفي زيادة خطورتها في الجزائر وبلجيكا على سبيل المثال، عكس تونس التي انخفض بها معدل الوفيات الناجمة عن حوادث المرور مما أدى الى بروز تناقض حقيقي يدفع إلى التساؤل حول فعالية هذه الحملات والبرامج والمقترحة.

والمنتبع للنصوص والقوانين المسطرة، يلاحظ احتواءها على الكثير من النقائص خاصة فيما يتعلق بالسرعة المفرطة أو تعاطي المخدرات أو استخدام حزام الأمن، فضلا على ذلك تعتبر هذه التدابير الوقائية عقابية أكثر منها تكوينية وموجهة للسائقين ووكلاء مؤسسات النقل دون سواهم ولا نجد الفاعلين الآخرين الذين تتسبب سلوكياتهم في أكثر من 70 % من الحوادث في الجزائر مثل أصحاب شركات النقل الخاصة، أصحاب السيارات الخاصة والمشاة.

وتكمن صفتها العقابية في كون الفائدة المرجوة آنية ومحددة، وقد تحدث الباحثون عن محدودية الإجراءات القانونية ، فحسب Kouabenan تعتبر القوانين ذات أهمية كبيرة في مجال مواجهة الأخطار، لكن فعاليتها "محدودة" إلى حد ما ودائما حسبه فإن معرفة القوانين، وفهمها، وإدراكها واحترامها مرهون بالقدرات المعرفية ودوافع الأشخاص المستهدفين والذين يفترض منهم تطبيقها. (Kouabenan, 2007)

عندما نتكلم عن حملات التوعية والتحسيس قصد الوقاية من حوادث المرور نلاحظ أنها ليست دائمة وتنظم في المناسبات فقط حيث يتبادر إلى الأذهان التساؤل التالي وهو: ما إذا كان المستهدفون من هذه الحملات أو من القوانين الضابطة لعملية المرور يلتزمون فعلا بما يقدم لهم، وما هي التفسيرات التي قد يعطيها السائقون المهنيون لسلوكياتهم في الطريق وما هو مصدرها؟ هذا ما ستحاول الباحثة الإجابة عنه.

الفصل الثاني: المعتقدات مصدر من مصادر التفسيرات السببية

التفسيرات السببية: طريقة لفهم السلوكيات الآمنة لدى السائقين المهنيين الجزائريين

تمهيد:

تعتقد الباحثة أن المخاطر التي يتعرض إليها السائقون المهنيون في الطرقات والتفسيرات التي يعطونها لها يمكن أن تساعد في فهم سلوكياتهم عند مواجهتهم للمواقف المرورية الخطيرة وتمثل المعتقدات العنصر المحوري في الدراسات التي تبحث في تفسير وتعليل الحوادث، هذه المقاربة التي تركز على عامل المعتقدات كمصدر من مصادر التفسيرات السببية التي اتخذها كوبنان (Kouabenan, 2007) موضوعا لنموذجه: "التفسيرات السببية والسادجة للحوادث"، تناوله بشيء من التفصيل في كتابه: *Psychologie du risque: identifier, évaluer, prévenir*، والذي قدم الكثير في فهم سلوك الأفراد عند مواجهة التهديدات، وقد اعتمدت الباحثة على هذا النموذج في الدراسة الحالية في محاولة منها لفهم واكتشاف كيفية تفسير سلوكيات المبحوثين عند وقوعهم في حوادث المرور.

في الجزء الموالي من الدراسة تقدم الباحثة نموذج التفسيرات السببية السادجة: طريقة لتحليل سلوكيات الفرد عند مواجهته للمواقف المرورية الخطيرة وتبني سلوكيات آمنة إزاءها.

للتفسيرات السببية أهمية بالغة عند إعداد إجراءات وبرامج السلامة المرورية سواء في البلدان المتقدمة

أوتلك السائرة في طريق النمو حيث يميل الأفراد لعزو الأحداث إما لعوامل داخلية تتعلق بحاجاتهم وانفعالاتهم أو لعوامل خارجية مثل الحظ والنجاح والفشل ويرى (عطية، 1999) أن الفرد لديه ميل فطري ليعزو نجاحه وفشله إلى أسباب متعددة، وفسر كرونباخ العزو السببي بأنه الفروق الفردية التي توجه سلوك الأفراد وتشكل دوافعهم وانفعالاتهم. (اديلي والزغول، 2015)

من وجهة نظر العلوم النفسية يتفق العلماء أن السلوك الفردي هو التفاعل بين قوى تابعة للفرد وأخرى تابعة لبيئته، ووجد هايدر HEIDER وهو مؤسس نظرية العزو السببي، أنه بعد تحليل الطريقة التي يفسر بها الأفراد سلوكياتهم، يميلون لعزو الأحداث التي يتعرضون لها لعوامل داخلية كالدوافع والحاجات أو لعوامل خارجية مثل الحظ والمكتوب، بمعنى أن عملية العزو السببي ترتكز على بعدين أساسيين، أحدهما داخلي والآخر خارجي.

إن معرفة العناصر المكونة للبيئة المرورية والعملية السيكولوجية التفاعلية فيها قد تمكن من فهم سلوك الأفراد اتجاه المواقف الخطرة ، لأنها وبكل بساطة يمكن أن تكون هذه العملية السيكولوجية الشخصية إما

معرفية أو انفعالية أو دافعة، والعزو السببي أو التفسيرات السببية تعتبر واحدة من بين العمليات المعرفية الخفية أي غير المعلنة التي يستطيع من خلالها الفرد إعطاء معنى للأحداث التي يلاحظها أو التي يكون فيها مستهدفاً. (NGUEUSTA, 2012)

لقد انفرد علماء النفس الاجتماعي بتناول مفهوم التفسيرات السببية أو كما يصطلح على تسميتها بالعزو السببي وأسسوا عديد النظريات الهدف منها التمكين من فهم كيف يفسر الأفراد الأحداث غير المعتادة أو غير المألوفة مثل الحوادث وكيف يتصرفون أثناء الوقوع فيها.

1- مفهوم التفسيرات السببية (العزو السببي)

يشير مفهوم التفسيرات السببية أو العزو السببي إلى العملية التي يستطيع الفرد من خلالها إيجاد أسبابا لتصرفاته، قد تكون صحيحة وقد تكون خاطئة إلا أنها تؤثر في قرارات الفرد أمام مختلف المواقف التي يواجهها، وقد أكد هذا الكلام العالم هايدر (HEIDER, 1958) والذي يعتبر أول من أسس نظرية العزو السببي في إطار الأعمال التي قام بها في هذا المجال.

لم تتوقف البحوث والدراسات عند أعمال (هايدر) فحسب بل أضاف جون وديفيز

(JONES et DAVIS, 1965) نظرية سمياها "الاستدلال المتطابق" وبيننا وجود علاقة بين السلوك وقدرات الفرد المتاحة، وافترض أيضا أن الفرد يعزو سلوكه إما لخصائص الشخص أو لخصائص البيئة التي يعيش فيها مما يتفق ونظرية (هايدر)، وأسس (KELLY, 1973) نظرية "التباين المتلازم ذات الثلاثة أبعاد" وقال أنها نظرية مركبة ومعقدة ولكي يفسر الفرد ظاهرة أو سلوكا ما ينبغي عليه أن يجد ثلاثة أسباب أو دوافع وهي:

- الموقع: وهو إدراك الفرد لموقع السبب الذي قد يكون داخليا أو خارجيا
- الاستقرار: وهو كيف يعزو الفرد سلوكه، فإما لعوامل مستقرة مثل القدرة وصعوبة المهمة أو غير مستقرة مثل الجهد والتحيز.
- التحكم: ويشير هذا البعد فيما إذا كانت أسباب العزو يمكن السيطرة عليها أو لا يمكن. (اعدلي والزغلول، 2015)

رغم هذه التطورات في تناول مفهوم العزو السببي إلا أنه بقي المفهوم نفسه و لم يخرج عن كونه يبحث في ميل الأفراد لتفسير ظاهرة أو سلوك ما وتحديد العلاقة بين السبب والنتيجة.

طبقت نظريات العزو السببي في الكثير من المجالات وخاصة في مجال تحليل حوادث العمل و وضع استراتيجيات الأمن الصناعي في المنظمات، وفي هذا السياق قام (Gyekye, 2010) بالعديد من الأعمال للوقاية من الحوادث في المنظمات مستندا فيها على نظريات العزو السببي، وانطلق من الفكرة التي طورها (Kouabenan, 1982) والتي مفادها أن الطريقة التي يفسر بها الفرد الحادثة هي من يوجه سلوكه إزاء المخاطر وحماية نفسه منها.

انطلاقا من هذه الفكرة، برزت دراسات كثيرة محاولة فك التعقيد الذي يلف هذه العملية النفسية ومراجعة بعض المحددات النفس - اجتماعية للتفسيرات السببية المسجلة عند وقوع الحوادث.

هذه المحددات تبين أن تفسير الحوادث يمكن أن يتأثر ببعض العوامل منها السن، وجاء هذا في دراسة (Newbold) الذي أشار إلى وجود علاقة بين السن والوقوع في الحوادث تبعا لمتغير الخبرة، وأشار إلى ارتفاع في معامل الارتباط أي انه كلما زاد السن انخفض معدل الوقوع في الحوادث.

وفي دراسة أخرى وجد كل من (Mitchell & Wood, 1980) و (Kouabenan, 2002)، أن للخبرة المهنية دور كبير في الوقوع في الحوادث، فمثلا الذين عملوا لسنوات قليلة فقط لا يملكون المعلومات الكافية عن الوقاية والأمن في العمل وكيفية مواجهة الحوادث أو تجنبها. (ابو النيل، 2005)

وتطرق (Kouabenan, 1999) لمفهوم الرضا الوظيفي وأهمية تأثيره على تعرض الأفراد للحوادث، وأشار أيضا إلى دور التسلسل الهرمي في القيادة ومستوى القابلية للوقوع في الحوادث وأشار أيضا للدور الذي تلعبه الثقافة كمتغير مستقل يؤثر في التفسيرات التي يعطيها الأفراد عند تعرضهم للحوادث وأيضا تأثير الميل إلى الحماية الذاتية أو الشخصية الذي بين (Shaver, 1970) تأثيره المباشر على وقوع العاملين في الحوادث المرتبطة بعملهم.(Nugesta, 2012)

يتضح من مراجعة الدراسات التي ذكرتها الباحثة في هذا الجزء انه إما قد تم الإشارة إلى التفسيرات السببية ضمن نظريات العزو السببي أو هي تطبيقات لنموذج التفسيرات السببية "الساذجة" للحوادث لمؤسسه Kouabenan وفيما يلي تقديم لهذا النموذج ومحاولة فهم دوره في وقوع السائقين المهنيين في الحوادث.

2- نموذج التفسيرات السببية "السادجة" للحوادث

يقوم نموذج التفسيرات السببية "السادجة" للحوادث -سميت بالسادجة لأنها تصدر عن أشخاص عاديين ليسوا بالخبراء- (Kouabenan, 1997) على تطبيق النظرية العامة للعزو السببي التي أسسها هايدر (Heider, 1958)، عند تحليل الحوادث، ويتعلق الأمر بتطبيق مبدأ التفسير السببي للأحداث الخاصة والسالبة منها، مثل الحوادث وذلك لفهم السبب الذي يعزوه لها الفرد.

ساهم هذا النموذج في فهم دور العزو السببي في التشخيص المتعلق بالسلامة وتفسير الحوادث و كذا في الوقاية من هذه الحوادث.

يعتبر فهم وتفسير أسباب الحوادث عامل أساسي وأولي على مستوى الوقاية من الحوادث وإجراءات السلامة سواء في الدول المصنعة أو تلك السائرة في طريق النمو وعموما تؤسس هذه التفسيرات السببية للحوادث من طرف الخبراء والمختصين الذين يقومون فيما بعد بالتخطيط وإعداد استراتيجيات الوقاية من الحوادث.

ويرى كوينان Kouabenan أن الهدف من دراسة التفسيرات السببية "السادجة" أو التلقائية، يكمن في أنها تستجيب إلى حاجة في نفس الإنسان وهي الحاجة إلى الأمن الفسيولوجي والنفسي والحاجة إلى فهم وتفسير الوقوع في الحوادث التي يعتبرها الأفراد مواقف وأحداث سلبية وغير متوقعة تتسم بالغموض حيث يسمح غياب التفسيرات العقلانية لهذه الأحداث للتمثيلات والمعتقدات بتعويضها.

ويرى عبد الكريم بلحاج في كتابه «Psychologie des représentations et des pratiques quotidiennes» أن الفرد يعتبر أداة للاستدلال وإنتاج الدلالات "(une machine à inférer) أي أن هذا الفرد يبحث عن الدلالات كي يفهم المواقف التي تصادفه ويعطيها تفسيرات بناء على نظريته الخاصة لهذه المواقف. (بلحاج، 2007)

تحتل الوقاية من المخاطر المهنية مكانة هامة في التسيير الجيد للمنظمات، كما تمثل ضرورة ملحة سواء على المستوى الاقتصادي أو المستوى الإنساني والاجتماعي، فعندما يقع الشخص في حادث فيربطه مباشرة بالظروف غير اللائقة التي تحيط بالعمل، لأن الحادث يعكس مدى تدهور ظروف العمل و كذا استراتيجيات الأمن والوقائية التي تعدها المنظمة. (NGUEUTSA , 2012)

وبالحديث عن إجراءات الأمن والوقائية من الحوادث سواء تلك التي تقع في العمل أو تلك التي تقع في الطريق وترتبط بالعمل، فإنها غالبا ما تتأسس على تحليل وتقدير المخاطر من طرف أخصائيين في الوقاية يحددون الخطر ويقدرّون الإجراءات الوقائية اللازمة لمكافحته، لأنه وخلال تشخيص الحوادث، يحاول المختصون في الوقاية منها، الإجابة أولا عن "لماذا؟" و "كيف يتم حدوثها؟" ويتم ذلك من خلال مجموعة من التفسيرات يحصلون عليها من عند الضحايا وتتمثل في الثقافة والعادات والتقاليد والمعتقدات التي يتوارثها هؤلاء الأشخاص من جيل إلى جيل قد تنتج عنها ممارسات تعمل في بعض الأحيان ضد إجراءات الوقاية والأمن من المخاطر. (Dake, 1992)

عرف (كوابنون) الثقافة بأنها نظام من المعتقدات والتمثلات والقيم والتجارب يشترك فيها أناس يكونون أعضاء في نفس جماعة الانتماء، غير أنه ليس كافيا أن يكون الفرد عضوا في المجموعة حتى يكتسب ثقافتها و يتقاسم مع أعضائها الاعتقادات والتمثلات والتجارب.

ولتوضيح دور الثقافة في العزو السببي للحوادث، قام (كوبينون) بإجراء العديد من الدراسات بين فيها أن التفسيرات السببية تقوم على أساس الانتماء الثقافي وقد استشهد بدراسة (Gonzales et al. 1990) التي أشار فيها أن الأشخاص يميلون إلى تفضيل التفسيرات المبنية على الاعتذارات بدلا من التفسيرات المبنية على الإنكار ، يتبنى هذه التفسيرات الأفراد المنتمون إلى الجماعات الموجودة في المراتب الدنيا من التسلسل الهرمي القيادي لدى الجماعة.

وفي دراسة عبر ثقافية أجراها (جياكي) Gyekye في مصنعين، الأول (فنلندي) والثاني (غانبي)، وجد أن الموظفين الفنلنديين المنتمين إلى ثقافات فردية يقدمون تفسيرات للحوادث مستندين على عوامل داخلية عكس زملائهم العمال الغانيين المنتمين إلى ثقافات جماعية حيث يفضلون تقديم العوامل الخارجية كأسباب لوقوع الحوادث. (Gyekye 2001)

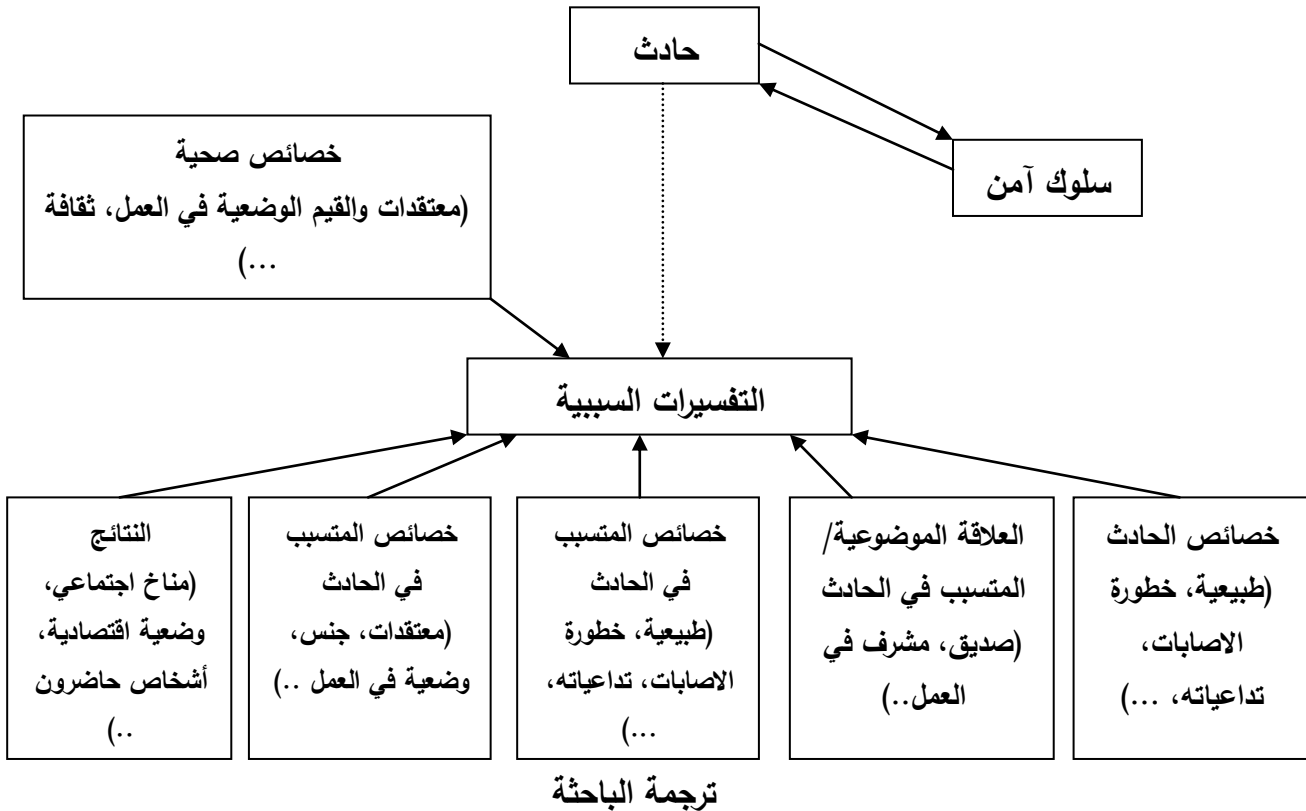
تزايد اهتمام الدراسات النفسية بالتفسيرات الفارقة للحوادث في الآونة الأخيرة لاعتبارها عملية مهمة تساعد على فهم السلوكيات الفردية في مواجهة المخاطر حسب وفقط عملية الانتماء من عدمه لجماعة ثقافية، وحسب رأي العلماء والباحثين وعلى رأسهم (كوابنون) الذي استنتج من أبحاثه في هذا المجال أن الانتماء إلى جماعة ثقافية لا يعني بالضرورة الانضمام والالتزام بممارساتها الثقافية ومعتقداتها رغم أن الممارسات الثقافية السارية في المجموعة هي من تصنع خصوصيتها و طريقة مواجهة الأخطار والحوادث من طرف أعضائها.

درجة الالتزام بهذه الممارسات الثقافية تستطيع أن تحدث تغيرات في التفسيرات المقدمة عن الحوادث في نفس المجموعة الثقافية مما يسمح بالقول أن الانتماء إلى مجموعة ثقافية واحدة يكسب الأفراد طريقة عزو لحوادث المرور وفق معتقداتهم وقيمهم وأيضاً ممارساتهم الثقافية. (كوابنون، 1999)

من بين العلماء والباحثين الذين أجروا مثل هذه الدراسات، مينوس ساستر، هارمن، كادي وكوينون، 2006؛ Kouabenan, Cadet, Herman & Munos-Sastre, 2006 جيكي و سالمينون، 2004 ; Gyekye&Salminen, ليما وميليا، 2008، Lima & Melia، لي، 2010، Lee، 2007). (كوابنون، 2007). (Ngueutsa , 2012)

تكمن أهمية هذه الدراسات والتي تأسست على نظريات العزو السببي في أنها تبين أن التفسيرات السببية المستقاة أثناء وقوع الحوادث عادة ما تكون عرضة للتحيز من عديد المصادر حيث تشكل المعتقدات والقيم الثقافية مصدرا مهما لهذا التحيز نظرا للغموض الذي يميز الحادث المراد تفسيره، كما تعتبر المعتقدات والقيم الثقافية مصدرا مهما من مصادر التفسيرات السببية للحوادث والذي ستتناوله الباحثة في هذا الدراسة بالبحث والتحليل وقياس مستوياته.

الشكل 2 نموذج التفسيرات السببية "الساذجة" للحوادث (كوابنون، 2009)



لقد أسس Kouabenan مقاربات اجتماعية معرفية لمحاولة تفسير وتحليل الحوادث والمخاطر والوقاية منها مستندا في ذلك على التفسيرات السببية التي تركز على التمثلات والمعتقدات لفهم سلوك الأفراد في مواجهة هذه المخاطر هذا ما تمت الإشارة إليه في الفقرات السابقة.

من المهم معرفة كيف يقيم الأفراد حوادث المرور وكيف يساهم هذا التقييم في توجيه سلوكياتهم خاصة مع تنامي ظاهرة حوادث المرور أين تختلف الرؤى لدى مستعملي الطريق من مشاة وسائقين خواص وأصحاب مؤسسات النقل العمومي والنقل الخاص وسائقين موظفين في مختلف المؤسسات وخبراء في مجال حركة المرور، وفي هذه الدراسة ترى الباحثة انه من الممكن أن يسهم التنوع في وجهات النظر لدى السائقين المهنيين في فهم سلوكياتهم ونمط تفسيرهم للحوادث ومن ثم توجيه هذه السلوكيات، فمثلا تساعد اعتقاداتهم في جدوى إجراءات السلامة المرورية المقترحة و قدرتهم على تطبيقها على الفهم والإجابة على التساؤل التالي:

لماذا لا يلتزم السائقون المهنيون بتطبيق بعضا من تدابير الوقاية من حوادث المرور؟

والمعتقدات وبصفتها مصدرا من مصادر العزو السببي تحتل مكانة مهمة في إدراك المخاطر لدى السائقين المهنيين وفي قابليتهم للوقوع فيها، لذا ينبغي أن نوليها اهتماما خاصا لأنها قد تساهم في إعداد إجراءات السلامة المرورية المناسبة التي تساعد في تفادي الوقوع في الحوادث.

ستتمحور الفقرة الموالية حول المعتقدات وتأثيرها على السلوكيات الآمنة والوقاية من الحوادث لدى السائقين المهنيين، حيث ستحاول الباحثة بالتفسير والتعليل توضيح ما إذا كانت المعتقدات ستؤثر على السائقين المهنيين الجزائريين، كما ستحاول الإجابة على التساؤل الذي يطرح نفسه في هذه الدراسة وهو البحث في ما إذا كان هناك علاقة بين المعتقدات والسلوكيات الآمنة لدى السائقين المهنيين الجزائريين وهل لهذه المعتقدات دور في اتجاهات هؤلاء السائقين المهنيين نحو إجراءات السلامة المرورية وما إذا كان للمعتقدات تأثير على تبنيهم للسلوكيات الآمنة في الطريق؟

3- دور المعتقدات كمصدر من مصادر التفسيرات السببية في تحليل السلوكيات الآمنة

تم التطرق في في الفقرة السابقة إلى المعتقدات باعتبارها مصدرا من مصادر التفسيرات السببية (العزو السببي) للحوادث بصفة عامة وحوادث المرور المرتبطة بالعمل بصفة خاصة، وأن هذه الأخيرة عملية نفسية تسمح بفهم السلوكيات والاتجاهات نحو إجراءات السلامة.

كما تمت الإشارة أيضا إلى دراسة (كوابنون، 2007) التي تعتبر رائدة في مجال المعتقدات ودورها في تفسير حوادث العمل حيث بين من خلالها أن المعتقدات مصدر مهم من مصادر التفسيرات السببية ويحتل مكانة مهمة وخاصة في توجيه السلوك ، و أيضا إلى دراسة (NGUEUTSA, 2012) التي أثبتت نتائجها تأثير المعتقدات على سلوكيات مستعملي الطريق في (الكمرن) من سائقين ومشاة وشرطة ودرك وخبراء وفاعلين في السلامة المرورية.

أما هذا الفصل فيهدف إلى معرفة أهمية المعتقدات في فهم السلوك عند مواجهة المواقف الخطيرة والاتجاهات نحو إجراءات السلامة لدى السائقين المهنيين.

وفيما يلي تعريف لمفهوم المعتقدات والتطرق إلى المفاهيم القريبة منه ثم توضيح الأهمية والفائدة من تناول هذا المفهوم، وكذا التعرف على أشكال المعتقدات التي قد تؤثر في السلوكيات الآمنة لدى السائقين المهنيين في الطريق وأخيرا البحث في العلاقة التي قد تكون بين أشكال المعتقدات والسلوكيات الآمنة لدى السائقين المهنيين وقابليتهم للوقوع في حوادث المرور المرتبطة بالعمل.

3-1- مفهوم المعتقدات

نظرا للتعقيدات والشكوك التي تُلَف موضوع حوادث المرور، اعتبر (كوابنون) أن المعتقدات مصدر من مصادر التفسيرات السببية ، وأن المعتقدات عملية نفسية تساعد على فهم سلوك واتجاهات مستعملي الطريق إزاء إجراءات السلامة المرورية، حيث بين من خلال النتائج التي تحصل عليها من الدراسات التي أجراها في هذا الموضوع أن تقييم المخاطر و تفسيرات الحوادث تشكل لحظات ملائمة للتعبير عن المعتقدات والتمثيلات . (كوابنان، 2007)

يعتبر الكثير من العلماء أن التمثيلات والتفسيرات السببية واجهة تؤثر في السلوك، وعلى رأسهم (هايدر، 1958, Heider)، فقد بين أنه "إذا آمن شخص ما بأن خطوط يديه تنبؤه بما سيحدث له في المستقبل، فمثل هكذا معتقد يستحق أن يؤخذ بعين الاعتبار في تفسير توقعات هذا الشخص وأفعاله". (كوابنون، 2008)

ومن جهته، فقد أكد (سولفيك وزملاءه، 1981, Slovic et al) على "أن الأحكام الشخصية التي تصدر سواء عن فريق الخبراء أو ضحايا الحوادث تعتبر عنصرا كثير الأهمية وأساسي في أي تقدير أو تقييم

للمخاطر وإذا حدث وأن كانت هذه الأحكام خاطئة فالمجهودات التي تبذل لإدارة الأخطار لن تذهب في طريقها الصحيح ولن تكون نافعة وذات جدوى " . (سولفيك، 1981)

يرى دي جوي، (Dejoy, 1994) أن إجراءات الوقاية والأمن من الحوادث تتأسس على الدلالات السببية أكثر منها على الأسباب الحقيقية للحوادث، واستخلص كوابنون من الدراسات التي قام بها أن عملية العزو السببي تركز على المعتقدات وأشكالها الأربعة والتي ستهتم الباحثة بتناولها بشيء من التفسير والتوضيح حيث ستحاول في هذا الجزء من الدراسة التركيز على المعتقدات القدرية للسائقين المهنيين، المعتقدات في قدراتهم على مواجهة المخاطر، المعتقدات الدينية ومدى التقيد بها، ثم المعتقدات والقيم الثقافية لمجتمعاتهم كعوامل تساعد على فهم عزوهم للحوادث ونظرتهم لأسباب وقوعها ومن ثم فهم سلوكياتهم عندما يتعرضون لهذه الحوادث.

تناضل الهيئات المختصة في مكافحة حوادث المرور من أجل وضع استراتيجيات كفيلة بتحسين مستوى السلامة المرورية تكون فعالة و قابلة للتطبيق من أجل التقليل من خطورة حوادث المرور غير أن السائقين المهنيين قد يعتبرون وقوع الحوادث قضاء وقدر، هذه الرؤية القدرية للحوادث قد تدفع بالسائقين المهنيين إلى عدم الاكتراث بإجراءات الأمن والوقاية من الحوادث وبالتالي يقعون في هذه الحوادث.

تعتبر دراسة المعتقدات لدى السائقين المهنيين الذين يعملون بمنظمة عامة أو خاصة مهمة باعتبار المنظمة نسقا تؤدي من خلاله وظائف وعمليات عديدة في إطار ثقافة المنظمة المستتبطة من ثقافة المجتمع تسهم في إشباع حاجات نفسية لديهم أثناء قيامهم بمهامهم في الطريق لأن سلوكياتهم اتجاه المواقف المرورية الخطيرة تتوقف على معتقداتهم حول طبيعة هذه الحوادث وكيفية الوقاية منها وبالتالي فان تجاهل هذه المعتقدات خلال بناء الاستراتيجيات والبرامج من اجل الوقاية من الحوادث يؤدي إلى عدم نجاعتها ولن تصل إلى الأهداف التي سطرت من اجلها . (NGUEITSA, 2011)

في الجزء السابق من هذه الدراسة بينت الباحثة أن حوادث المرور تدعو إلى القلق من حيث نتائجها السلبية سواء على الصعيد الاقتصادي أو الاجتماعي أو النفسي، وأمام التنامي الكبير لهذه الظاهرة يبقى سلوك اللامبالاة الذي يصدر عن السائقين المهنيين تجاه الإجراءات الوقائية من الحوادث أمر يثير التساؤل والاستفهام وخاصة عندما يتم تعليل ذلك بذرائع عديدة، ربما يعود ذلك لعدم رضاهم على الإجراءات المقترحة لأنها تستند على عزو للحوادث لا يتطابق مع رؤيتهم الخاصة كضحايا.

اعتمادا على ما جاء به (كوابنون، 1999)، يمكن القول أن لكل فرد فكرته الخاصة في عزو أسباب الحوادث التي يقع فيها ومن هذه الفكرة ينبع تصويره الخاص لما يجب فعله ليحمي نفسه.

(Kouabenan, 1999)

تعتبر معرفة هذا التصور أمر مهم حسب رأي الباحثة، فقد أكد كيلى، (Kelly, 1972) على أن الفرد يتصرف وفق الاستدلالات السببية التي يراها أو يبينها هو لا كما تملى عليه، وتعتبر طريقة مهمة لتفسير وتحليل حوادث السائقين المهنيين تستند عليها الباحثة في فهم تأثير المعتقدات على السلوكيات الآمنة لهؤلاء السائقين مرتكزة في ذلك على الدراسات التي أجراها (كوابنون) ودعمتها نتائج تلك الدراسات حيث خلص في الأخير إلى أن تفسيرات الحوادث وتقييم المخاطر تسمح بظهور المعتقدات والتمثلات.

(kouabenan, 2006)

تهدف الفقرة الآتية إلى معرفة أهمية تناول المعتقدات في فهم سلوكيات السائقين المهنيين في مواجهة المخاطر وكذا اتجاهاتهم نحو إجراءات الوقاية منها، تبدأ الباحثة بتعريف المعتقدات لغويا واصطلاحا ثم اجراء.

3-2- تعريف مفهوم المعتقدات

3-2-1- تعريف المعتقدات لغة

ورد استعمال كلمة المعتقد في المعاجم اللغوية القديمة و الحديثة، ففي (لسان العرب) عند (ابن منظور) فالمعتقد يعني العقد وهو نقيض الحل، عقده، يعقده، عقدا وتعاقدا، اعتقد ذلك ممكنا أي ظن ورأى أنه ممكن. وفي (المعاني الجامع) اعتقد/ اعتقد ب، يعتقد، اعتقادا فهو معتقد والمفعول معتقد بمعنى ظن، تصور، حسب، توهم خلافا لما كان، يعتقد واعتقد الإسلام دينا : تدين به اعتقد الحزام شده، واعتقد المال شده، واعتقد العقيق أي اتخذ منه عقدا أما اعتقد الإخاء بينهما فصدق وثبت واعتقد فلان الأمر يعني صدقه وعلق عليه قلبه وضميره

المعتقد : اسم المفعول من اعتقد جمعه المعتقدات وهو الحكم الذي لا يقل الشك عند صاحبه

(معجم المعاني الجامع www.almaany.com)

3-2-2- تعريف المعتقدات اصطلاحاً

يرى العلماء والباحثون أن المعتقدات تعتبر مصدراً للتأويل والتفسير وهي قوى خارجية مبهمة لا مجال لتأثير العقل عليها يخافها الفرد لأنها ذات قدرة تتحكم في أفعاله ويراهها آخرون على أنها من الأفكار والسلوك يقصد بها التعرف على ما هو صحيح أو خطأ بحيث ستحدد هذه الأفكار سلوك الأشخاص

(محمود سلامة الهايشة، 1996)

تمكّننا مراجعة التراث السيكلوجي المرتبط بمفهوم المعتقدات، من الجزم أن مفهوم المعتقدات مفهوم معقد يصعب الغوص فيه، وفي نفس الوقت هو مفهوم قديم قدم الوجود البشري حيث ارتبط ارتباطاً وثيقاً بالإنسان، وأول من اهتم بمفهوم المعتقدات هم الفلاسفة للإجابة عن التساؤلات الفلسفية الطبيعية حول علاقة الأفراد بمواضيع المعرفة، يحددون الإجابة عنها عن طريق التجربة والملاحظة.

لم يلق مفهوم المعتقدات الاهتمام الكافي من طرف الباحثين والنفسانيين العرب رغم أهميته ودوره في فهم سلوكيات الأفراد الاجتماعية والنفسية وتأثيره المباشر عليها، وتعتبر الدراسة التي قام بها كاميل بوس M. Camille BOS و نشرها (Henry BERGSON, 1902) في "المجلة الفلسفية" تحت عنوان "سيكلوجية المعتقدات" أول دراسة حسب علم الباحثة تناول فيها الكاتب مفهوم المعتقد وعلاقته بالإحساس، التصور، الانفعالات والميول وكذا الذكاء وخاصة الإرادة والأفعال عموماً، محاولاً بذلك تقديم وصفاً وافياً وتحليلاً مستفيضاً للمعتقد خلص من خلاله إلى بناء نظرية يفسر فيها شيوع المعتقدات وأثرها في المجتمع ثم اثبت أن المعتقدات ترتبط بنشاط الأفراد.

تناول (Hume, 1937) فكرة المعتقدات من وجهة نظر فلسفية وبيّن بأنه يمكن استخدامه في صيغة المفرد أو الجمع، ومعنى كلمة معتقد ليس نفسه ما تعنيه كلمة معتقدات، ففي المفرد تعني ما نعتقده وما نفتنّع به وتمثل كلمة معتقدات مختلف التصورات للحقيقة المزعومة. (Philipe FONTAINE, 1945)

إلى وقت غير بعيد كان الاعتقاد أن الحوادث تعزى إلى عامل الصدفة وهذا يعني أن جميع الأفراد لديهم نفس الاستعداد للوقوع فيها ولا وجود للعوامل الذاتية التي تميز بين الأفراد، بمعنى آخر أن

المعتقدات في مفهومها العام تعني إيمان الفرد بوجود قوى علوية يخشاها لأنها تؤثر في أفعاله وتعتبر مصدراً لتأويلاته وتفسيراته للأمور المبهمة والتعقيدات التي يصعب عليه فك رموزها وبالتالي تعيقه في الاندماج في بيئته والتفاعل مع مجتمعه فيلجأ إلى عزو هذه المواقف إلى تميمة أو تعويذة أو عدد...

عرفت شكري وزملاءها أن المعتقدات تدل على الأفكار والأحاسيس التي يؤمن بها الأشخاص فيما يتعلق بالعالم الخارجي أو العالم فوق الطبيعي كتصورات الناس عن الظواهر الفيزيائية والنفسية والطبيعية، وقد تمكنت هذه الأفكار من نفوس الناس حتى أصبحت موجودة في كل مكان عند المثقفين و غير المثقفين وأيضاً عند أولئك الذين بلغوا درجات من العلم والثقافة. (الجوهري، 1978)

وذكر (فراس، 2001) أن المعتقد "هو أول أشكال التعبيرات الجمعية عن الخبرة الدينية الفردية التي خرجت من حيز الانفعال العاطفي إلى حيز التأمل الذهني"، حيث خلال هذه العملية الانفعالية يتم تكوين المعتقد الذي يعتبر حاجة سيكولوجية ماسة، يتدخل عقل الإنسان من أجل صياغة المفاهيم التي تعمل على إسقاط التجربة الداخلية على العالم الخارجي. (السواح، 2002)

بالنسبة ل(تيريي) TERRIER، تمثل المعتقدات ما نظنه حقيقة أي أننا نعتقد بعض الأشياء منها المحتملة ومنها الخاطئة، حيث تأتي بعض من هذه المعتقدات من المحيط الذي نعيش فيه والبعض الآخر من ثقافتنا. (TERRIER, 2013)

عرف (Doran et Parot, 1991) المعتقدات بأنها اتجاه الفرد نحو الالتزام بمقترح ما بحيث لا يستطيع إثبات حقيقة هذا المقترح وبالنسبة لقولدمان (Goldman, 2005) فإن المعتقدات هي عملية وعي يلتزم الفرد من خلالها بالتصورات أو الإعدادات المعرفية التي يتم التأكد منها عن طريق الحواس.

ويعرفها Olson & Dover, 1979 بأنها احتمال شخصي للجمع بين السلوك والنتيجة وتتميز بخاصيتي المحتوى والشدة. (Doran et Parot, 1991)

وذهب (كوابنون) الى أن المعتقدات اتجاه فكري يصدق الفرد من خلاله فكرة أو عملاً ما يتفق مع الواقع دون أن تكون هناك ضرورة لتوضيح موضوعي ومقبول لهذا الاتجاه. (Kouabenan, 2007)

3-2-3- تعريف المعتقدات إجراء

- المعتقدات القدرية

من خلال الاطلاع على التعريفات التي جاءت بها الأدبيات السابقة تتبنى الباحثة التعريف الذي استنتجه Ngueutsa وهو تصديق الفرد الجازم بشيء أو فكرة يظن أنه على يقين في حين أنها (هذه الفكرة) غير قابلة للتحقق من صحتها ويقصد بالمعتقدات في هذا البحث ما يقيسه استبيان المعتقدات القدرية لمعه Kouabenan وترجمته الباحثة إلى اللغة العربية وقننته على البيئة الجزائرية.

معتقدات التحكم

ويرى الباحثون بان القدرة على التحكم في المواقف الخطيرة تعني قيام الفرد بعزو نجاحه او فشله الى قدراته الخاصة عكس الفرد الذي ينسب فشله ونجاحه الى قوى خارجية كالصدفة والحظ والقدر.

معتقدات التحكم الالهي(المعتقدات الدينية)

وتعرف الباحثة معتقدات التحكم الالهي اجرائيا بالدرجة التي يتحصل عليها المبحوث على مقياس معتقدات التحكم الالهي والذي أعدته خصيصا لقياس هذا المتغير في هذه الدراسة. يشعر بالقلق.

-معتقدات التحكم

القدرة المدركة على التحكم في المواقف المروية الخطيرة

وتشير القدرة المدركة لمواجهة المواقف المروية الخطيرة في هذه الدراسة إلى التركيز على التقديرات الشخصية و التوقعات الذاتية على مواجهة الأحداث بمعنى تقدير الفرد لقدراته في كيفية التحكم في المواقف المروية الخطيرة دون أن يشعر بالقلق او الخوف كما يقصد با ايضا الدرجة التي يتحصل عليها السائق المني على مقياس القدرة المدركة لمواجهة المواقف المروية الخطيرة المستدم في هذا البحث.

المعتقدات الثقافية

يمثل التعريف الاجرائي درجة الانخراط في المعتقدات والقيم الثقافية التي تنظم من طرف العائلة او العرش والتي يحصل عليها افراد عينة الدراسة على استبيان المعتقدات والقيم الثقافية المستخدم في البحث.

3-2-4- المفاهيم السيكلوجية القريبة من المعتقدات

عديدة هي المفاهيم القريبة من المعتقدات كالاتجاهات، القيم، الاهتمامات، الدوافع، الحاجات، السمات الشخصية وغيرها الا ان الباحثة اختارت لهذه الدراسة المفاهيم التي يمكن ان تشكل خلطا في فهم الهدف من تناول المعتقدات.

١-الاتجاهات

ينظر العلماء الذين بحثوا في هذا الموضوع ان الاتجاه شعور او ميل بالايجاب او السلب لتبني فكرة ما او ان يكون الفرد مع او ضد شخص آخر أو جماعة مع مراعاة درجة الميل (يميل بشدة أو الى حد ما او لا يميل)

يعرف احمد عزت راجح الاتجاه بأنه: " حالة استعداد عقلي انفعالي للسلوك نحو موقف أو شخص أو شيء بطريقة مطابقة لنموذج معين من الاستجابة سبق ان نظمت او اقترنت بهذا المثير". (الراجح، 1968) ويتوافق هذا التعريف نوعا ما مع ما جاء به (هولندر) بأنه ينظر للاتجاهات من خلال اربع مستويات، الاتجاهات النوعية، الآراء الثابتة نسبيا، الآراء فيما بينها والتي تكون اتجاهها معينا ثم الآراء المرتبطة فيما بينها والتي يطلق عليها مصطلح "الادولوجية". (احمد، 1982)

اما (السلمي) فيرى ان الاتجاهات هي مجموعة من المعتقدات واليول السلوكية التي يتبناها الفرد اتجاه موقف معين وهي ايضا نظام من المعتقدات ينمو ويتطور باستمرار نمو الفرد كما اعتبر الاتجاهات تعبر عن وجهات النظر يكونها الفرد لكي يتكيف مع محيطه. (السلمي، مجهول)

ب- القيم

تناول المهتمون بدراسة القيم في العديد من المجالات، الاقتصادية، الاجتماعية، الدينية، النفسية وغيرها. ما يهمننا في هذه الدراسة هو تناول القيم في علم النفس الاجتماعي حيث تختلف النظرة لهذا المفهوم عن العلماء الآخرين فمثلا اذا كان علماء الاجتماع يهتمون بالسلوكيات التي تصدر عن الجماعة كالشراء والبيع والانتخاب... فان علماء النفس الاجتماعيون يهتمون بجميع الجوانب السلوكية للفرد في المجتمع ولا يحددون نظاما او نسقا معينا يرتبط بسلوكيات الفرد.

يرى العلماء والباحثون ان القيمة أشمل من الاتجاه فإذا كانت الاتجاهات تلك المجموعة من الاهداف والمعتقدات التي يسعى الفرد الى تحقيقها فإن القيمة تعبر عن غاية او هدف يسعى الفرد الى الوصول اليه كما تعتبر معيارا للسلوك الذي يتبناه الشخص وتساعد على تفسيره. (رضوان، 2008)

اختلف العلماء في ايجاد تعريف موحد للقيم فمنهم من ر بأن القيمة معتقد ثابت نسبيا يصعب تغييره ومنهم من يراها عبارة عن مجموعة من المعتقدات الشائعة بين أعضاء الجماعة الواحدة ومنهم من يراها

تصورا لما يرغب فيه الفرد قد يكون هذا التصور ظاهرا أو ضمنيا يستخدمه للإختيار بين ما اتيح له من وسائل وأساليب. (خليفة، 1992)

من أجل التمييز بين هذه المفاهيم الثلاثة المتقاربة فيما بينها نظر العلماء اليها في ضوء مستويات متنوعة مرتبة كالآتي:

-المستوى الأول: المعتقدات

-المستوى الثاني: الاتجاهات

-المستوى الثالث: القيم

-المستوى الرابع: الشخصية (روكيش، 1969)

ج-التصورات العقلية

يعتبر العلماء النفسانيون هذا المصطلح او كما تسمى في بعض الدراسات بالتمثلات، وسائط عقلية للتفاعل بين العون المعرفي Agnt cognitifl

والعالم الخارجي بين العالم الواقعي والخيالي وتناولها آخرون على انها تمثيلات فكرية مقابل تصورات مادية. (جلول ويكوش، 2014)

في ظل هذا التداخل والتعقيد في طبيعة المعتقدات والمفاهيم القريبة منها في كونها تشترك تقريبا في نفس التصنيف الذي تم تبنيه من طرف (كوريش) في كونها معرفية، اجتماعية وسلوكية يمكن لنا ان نميز بينها في أن المفهوم المراد قياسه وفهم تأثيره على السلوكيات الآمنة هو المعتقدات التي تعبر عن الحقيقة مقابل الزيف عكس القيم التي تشير الى الحد الحسن مقابل السيء والاتجاهات. (روكيش، 1969)

4- أهمية دراسة المعتقدات في فهم تفسير الأحداث المعقدة

يلجأ الفرد إلى معتقداته كلما تعرض إلى موقف أو حدث معقد ينبغي عليه فهمه وتفسيره. تزود المعتقدات الفرد بمعلومات ومعارف تساعد في الحصول على تفسير للموقف دون أن يبذل مجهودا معينا. يلجأ الفرد إلى هذه الطريقة السهلة لعدة أسباب منها عدم امتلاكه لوسائل معرفية كفيلة بتفكيك التعقيد و إزالة الغموض الذي يحيط بالحدث الذي يصادفه.

كلما كان الموقف المراد تفسيره من طرف الفرد معقدا وغامضا كلما صعب من الناحية السيكلوجية وسهل ظهور معتقداته. (Mayaki, 2008)

استنادا لما ذكره (Cadet, 2001)، يفسر (Kouabenan, 2000) كيف يواجه الفرد أثناء تقييمه لموقف خطير، عملية معرفية معقدة تقتضي منه عبئا معرفيا من أجل معالجة 5 سجلات للمعلومات، في هذه الحالة يصبح الفرد مطالبا بأن يقوم بمعالجة ما يلي و على التوالي:

أ- مجموعة من المتغيرات النشطة لضمان تفسير منطقي للخطر.

ب- مؤشرات تأتي من مصادر متعددة يكون منها الفرد فكرة عن الخطر.

ت- الشك وعدم التأكد من المؤشرات المستخدمة لوصف الموقف الخطير.

ث- وجود أهداف إيجابية تستدعي من الفرد أن يقوم بنشاطات للوصول إليها وهذه النشاطات هي أصل الحدث الخطير الذي ينبغي تقييمه

ج- تقدير تأثير الأخطار على المدى القريب و البعيد سواء على المستوى الفردي أو الجماعي.

خلال هذه السيرة المعرفية، تعد معالجة هذه السجلات الخمس للمعلومات في نفس الوقت من أجل تقييم الأخطار بصفة متزامنة تقريبا رهانا تصعب المحافظة عليه بالنسبة للفرد العادي ولهذا السبب يعتبر العلماء تقييم المواقف الخطرة مجال مواتي لظهور المعتقدات والتي قد ينتج عنها سلوكيات غير تكيفية. (Cadet, 2001)

من أجل ضبط ظاهرة حوادث المرور، أسس العلماء والباحثون الكثير من النماذج تناولوا من خلالها المتغيرات التي ترتبط بالسلوكيات الوقائية لدى السائقين.

والجدير بالذكر أن المعتقدات احتلت جانبا كبيرا من هذه الأبحاث، فعلى سبيل المثال لا الحصر، النموذج المأخوذ من النظرية المعرفية الاجتماعية (بنادورا، 1997) و نموذج المعتقدات الصحية

(Becker & Rosenstock, 1987)، نظرية السلوك المخطط (Ajzen, 1985)، نموذج الدافعية للوقاية (Rogers, 1983)، ثم نموذج الحماية الذاتية (Dejoy, 1996) ودائما حسب هذه النماذج يمكن للمعتقدات والاتجاهات أن تكون من المحددات القوية للسلوك الشخصي للأفراد زيادة على قدرة المعتقدات على مواجهة الأخطار وتبني السلوك اللازم في الوقت المناسب و أيضا قدرتها على جعل إجراءات السلامة أكثر فعالية حيث تصبح المعتقدات أساسية في التزام الفرد بالسلوكيات الآمنة عندما يحس بأنه ضعيف اتجاه الخطر. (Ngeutsa, 212)

لم يقتصر الباحثون والمختصون على دراسة المعتقدات في مجال العلوم الاجتماعية فقط بل تعدى ذلك إلى مجالات أخرى، فمثلا دعا (Orléan, 2002) إلى ضرورة الأخذ بعين الاعتبار تمثلات ومعتقدات الأعوان الاقتصاديين عند تأسيس النظريات في العلوم الاقتصادية وبين أهمية المعتقدات في فهم السلوك في المجال الاقتصادي. (Orléan, 2002)

ودائما في نفس السياق أكد (Kouabenan, 2009) على أن اللامركزية والعالمية التي أصبحت تميز منظمات العمل ساعدت في نقل الأنظمة التكنولوجية المستخدمة في الإنتاج و تدويل الشغل، مما جعل العمال يقاومون هذا التغير التنظيمي وهذه التكنولوجيا الجديدة بتمثلات ومعتقدات مختلفة وفق خلفيات ثقافية متنوعة بحيث تقوم هذه المعتقدات بمجابهة إجراءات السلامة بل وحتى الوقوف ضدها، هذا ما أكد عليه (Kouabenan, 2009) عندما أوضح بأن الأخذ بعين الاعتبار لمعتقدات الأفراد في التسيير الفعال للأمن والحماية يساعد العمال على اتخاذ الاحتياطات اللازمة عند استخدامهم لمختلف التكنولوجيات.

ولتوضيح أهمية تناول المعتقدات في الأبحاث والدراسات بين (Agunloye, 1991) كيف تستطيع معتقدات مستعملي الطريق إذا أخذت بعين الاعتبار أن تؤثر في وضع قواعد السلامة المرورية وجعلها أكثر نجاعة وفعالية، كما يمكن لها أن ترفع من مستوى الوعي لدى السائقين المهنيين معتمدا في ذلك على النتائج التي توصل إليها في دراسته التي أجراها على مجموعة من مستعملي الطريق في

(نيجيريا) حول تصورهم للحوادث التي يقعون فيها حيث أفضت النتائج إلى وجود ما نسبته 70% من الحوادث تعود الى "مرض توهم الحصانة والمناعة من حوادث الطرقات"، ويعني بذلك "وجود شعور بالوهم

راسخ بعمق في نفسية السائقين النيجيريين يقودهم إلى التفكير بأن حضورهم طيبة فيتصرفون وكأن الحوادث تبتعد عنهم وغيرهم هم من يقعون فيها. (Agunloye, 1991)

وتعتبر دراسة (Agunloye, 1991) رائدة في مجال تفسير وتحليل حوادث المرور عن طريق معتقدات السائقين، هذا ما جعل (اللجنة الفدرالية للسلامة المرورية بنيجيريا)، وأثناء إعداد برامج الوقاية من حوادث المرور تأخذ بعين الاعتبار الاقتراحات التي جاءت بها الدراسة، حيث تم تصميم رسائل وقائية لتوجيه انتباه السائقين إلى ضرورة الأخذ بإجراءات الوقاية والأمن أثناء القيادة والعمل بها وإتباع وسائلها، فمثلا جاء في إحدى الرسائل " اختر أيها السائق الوصول إلى البيت أو إلى المدرسة"، " سوفوا لتبقوا على قيد الحياة، إن الأحياء هم فقط من يصنعون الأفراح".

في أقل من سنة من نشر هذه الرسائل أثناء حملات التوعية والتحسيس من حوادث المرور، سجل Agunloye انخفاضاً محسوساً في السرعة الملاحظة في طرقات (نيجيريا)، فمن 140 كم/سا انخفضت إلى 115 كم/سا زيادة على التراجع في خطورة الحوادث. (NGEUSTA, 2012)

تدعم مقترحات هذه الدراسة وما وصلت إليه من نتائج ايجابية: من تقليل في السرعة و تخفيض في نسبة الحوادث، ما تناولته الباحثة في الفقرات السابقة عن أهمية دراسة معتقدات واتجاهات السائقين عند تفسيرهم للحوادث التي يقعون فيها، فقد بينت النتائج دور هذه المقترحات في الحد من خطورة الحوادث، أما في الفقرة التي تلي سيتم الحديث عن أشكال وأنواع المعتقدات وخاصة تلك التي تهمنا في بحثنا هذا.

5- أشكال المعتقدات

حسب (Mayaki, 2008)، المعتقدات حقل واسع ومعقد يصعب الخوض فيه، فمهما كان تصنيفها، أكانت مرجعية أو وصفية، فردية أو جماعية فهي تنقسم إلى أربعة أقسام أساسية هي: المعتقدات الدينية، المعتقدات السلوكية، المعتقدات المعيارية والمعتقدات الثقافية.

استندت (Mayaki, 2008) في تصنيفها للمعتقدات على علاقة الفرد بالأشياء التي يؤمن بها.

كما قامت هذه الباحثة بتجميع المعتقدات في فئتين أساسيتين، المعتقدات في الأشياء غير المتحكم فيها من طرف الفرد، (المعتقدات القدرية، معتقدات التحكم الإلهي و المعتقدات الثقافية) والمعتقدات في الأشياء التي يظن فيها الفرد انه يتحكم فيها (قدراته الشخصية). (NGUEUTSA, 2012)

1-5 - المعتقدات القدرية

تمثل المعتقدات القدرية نموذجاً عن المعتقدات في شيء يصعب التحكم فيه وهو القضاء والقدر، وتتضمن هذه المعتقدات نظرة الفرد التي تؤكد الحتمية المفترضة للأحداث خاصة السيئة منها.

وتعني المعتقدات القدرية إرجاع كل ما يلزم بالإنسان من خير وشر إلى المكتوب أي أن كل ما يصيب الفرد هو من عند الله سواء أكان، حذراً أم لم يكن، وأن كل ما يحدث له فهو قضاء وقدر كالموت والنجاح والفشل والسعادة والشقاء...

ارتبط كثيراً هذا النوع من المعتقدات بمفهوم الحوادث مما دفع بالكثير من الباحثين بإجراء دراسات حول إدراك الحوادث و فهمها ومن ثم تفسيرها.

ومن الذين تناولوا مفهوم المعتقدات القدرية (Palwary, 2012)، حيث قام بدراسة في (دكا) عاصمة (بنغلاديش) على مجموعة من العاملين في النفايات الطبية فوجد أن 95% منهم أجابوا بأنهم شهدوا حوادث في العمل أو كانوا عرضة لها، وكان أكثر هذه الحوادث تعرضهم للجروح بقطع الإبر والأدوات الحادة المستخدمة في المصالح الطبية، غير أنهم أرجعوا أسبابها إلى القضاء والقدر وليس لعدم استعمال الألبسة الواقية أو سوء استعمالها أو حتى إلى الإهمال.

ارتبطت استجابات أفراد العينة بالمعتقدات القدرية وكانت عينة الدراسة مشكلة من عمال وموظفين ومسيرين حيث نسبوا ما يحدث لهم إلى القضاء والقدر وليس لعدم فعالية إجراءات السلامة المرورية والتعامل مع النفايات الخطيرة.

أما بيبتون و صافيوتي، (Pepitone et Saffiotti, 1997) فلم يحددا ارتباط المعتقدات القدرية بالحوادث في العمل فقط بل ذهبوا إلى تأكيد علاقة هذه المعتقدات بكل أحداث الحياة. (كوابنون، 2008).

2-5- معتقدات التحكم

يظهر هذا النوع من المعتقدات تحت عدة مستويات حسب النموذج الذي تستند إليه أو الذي تم تناولها من خلاله، فمثلاً في نموذج التعلم الاجتماعي (بندورا، 1977) تم تناول مفهوم المعتقدات فيما يتعلق بالتعزيز الذاتي المدرك حيث بين أن الفرد يستطيع التحكم في معتقداته ومشاعره وسلوكه بفعل ما يملكه من استعدادات لردود أفعال ذاتية.

وفي نموذج آخر مستوحى من نظرية السلوك المخطط لاجزان (Ajzen, 1985)، والتي تركز على أن الفرد يستخدم مكوناته الداخلية كالمعتقدات والاتجاهات للتنبؤ بالسلوك وتفسيره وأوضح (اجزان) أن المتغير الذي يسبق السلوك يعرف بالقصد (النية) السلوكي الذي يجعل الفرد عازما على فعل سلوك معين انجذب إليه عن طريق القصد.

يرتبط القصد السلوكي بعدة متغيرات منها الضبط السلوكي المدرك الذي يشير إلى الثقة التي يملكها الفرد بقدرته الذاتية والمدركة على القيام بأي سلوك وفي أي موقف كان. (عباس، 2015)

إضافة لهذه النماذج هناك دراسات عديدة بحثت في معتقدات التحكم في تناولها لموضوع إدراك الأحداث المحفوفة بالمخاطر، واعتبرها (Mbaye) أوهاما ايجابية مثلها مثل التفاؤل غير الواقعي، التفاؤل المقارن والقدرة المدركة لمواجهة المواقف المرورية الخطيرة. (Mbaye, 2009)

والذي يهمننا في هذه الدراسة، نوعان من المعتقدات وهما، التفاؤل المقارن والقدرة المدركة لمواجهة المواقف المرورية الخطرة لارتباطهما بحركة المرور.

-التفاؤل المقارن

يشير التفاؤل المقارن أو الانحياز إلى التفاؤل كما يسمى في بعض الدراسات إلى اعتقاد الفرد بأنه أقل عرضة لمواجهة الأحداث السلبية مقارنة بغيره، كما يميل إلى الاعتقاد باحتمالية أن يعيش أحداثا سارة أكثر من غيره بمعنى انه يقارن نفسه بغيره ويرى بأنه أقل تعرضا للأخطار من الآخرين. (النابلسي، 2002)

وتشير القدرة المدركة لمواجهة المواقف المرورية الخطيرة في هذه الدراسة إلى التركيز على التقديرات الشخصية و التوقعات الذاتية على مواجهة الأحداث بمعنى تقدير الفرد لقدرته إزاء المواقف المرورية الخطيرة دون أن يشعر بالقلق.

-القدرة المدركة على مواجهة المواقف المرورية الخطيرة

تشير القدرة المدركة على مواجهة المواقف المرورية الخطيرة في هذه الدراسة إلى التركيز على التقديرات الشخصية والتوقعات الذاتية على مواجهة الاحداث بمعنى تقدير الفرد لقدراته في كيفية التحكم في المواقف المرورية الخطيرة.

5-3- المعتقدات الدينية أو معتقدات التحكم الإلهي

يرى العديد من المهتمين بدراسة مفهوم المعتقدات أنه قد ظهر في العديد من المجالات ، غير انه ارتبط كثيرا بالمجال الديني والدليل على ذلك ما بينه الفلاسفة والعلماء في دراساتهم وأبحاثهم على أن التدين عنصر

أساسي في تكوين الإنسان وإن الحس الديني مثله مثل العقل يحتاجه الفرد في تفسير الكثير من الأحداث التي تطبع حياته اليومية. (إمام، 1993)

وتمثل المعتقدات الدينية مصدرا للتأويل والتفسير وهي عبارة عن موجودات وعزائم تؤثر في جميع أفعال الفرد بحيث لا تأثير للعقل فيها، وهي تشير إلى كل أشكال التفكير التي تعود إلى قوى علوية ذات قدرة وسلطان تتحكم في حياة الفرد. (فراس السواح) في هذه الدراسة سنتناول الباحثة المعتقدات ذات التحكم الإلهي، (Les croyances au contrôle divin)، أو كما يصطلح على تسميتها في بعض الأدبيات السابقة بالمعتقدات الدينية، بحيث لا يُستدل على الإنسان المؤمن بهذا الشكل من المعتقدات فقط بل أيضا بعزوه للأحداث إلى قوى خارجية لا يستطيع التحكم فيها.

قد يؤثر هذا النوع من المعتقدات على أداء السائق المهنية عندما يواجه موقفا مروريا صعبا وهذا ما ستحاول الباحثة تفسيره والتحقق منه في هذه الدراسة.

5-4-المعتقدات الثقافية

تتميز الجماعات الإنسانية بالثقافة التي يتناقلونها أبا عن جد بحيث تعتمد عملية الثقافة على نقل العادات والقيم والمعتقدات وترجمتها اللغة وتصبح مظهرا من مظاهر التميز لدى الإنسان.

أثناء طفولته ينمي الفرد أبعاد شخصيته ويتدرب ليكتسب السلوكيات المرغوبة لديه والتي يكتسبها عن طريق عملية التنشئة الاجتماعية، تهدف بدورها إلى تنمية وتشكيل الفرد بواسطة الثقافة. (القاسم، 2001)

عند مراجعة الأدبيات السابقة نجد مفهوم كلمة الثقافة يعني عند (تايلور ادوارد) " ذلك الكل المركب المشتمل على المعارف والمعتقدات والفن والقانون والاخلاق والتقاليد وكل القابليات والعادات الأخرى التي يكتسبها الإنسان كعضو في المجتمع." (الشمرى، 2007)

يقول (مالك بن نبي) في كتابه " مشكلة الثقافة" أنه " لا أثر لكلمة (ثقافة) في لغة (ابن خلدون) الذي يعتبر المرجع الأول لعلم الاجتماع العربي في العصر الوسيط"، وفي حقيقة الأمر، لم تجد الباحثة مفهوما اصطلاحيا للثقافة وضعه العلماء العرب والأسباب عديدة لا يتسع المجال لذكرها كلها، وأما أول تعريف للثقافة فهو لمالك بن نبي الذي أشار إلى أنها "مجموعة من الصفات الخلقية والقيم الاجتماعية التي تؤثر في الفرد منذ ولادته وتصبح لا شعوريا العلاقة التي تربط سلوكه بأسلوب الحياة في الوسط الذي ولد فيه"(مالك بن نبي، 2000)

أما في الدراسات (الأوروبية) التي بحثت في العزو السببي لاحظ (Pepitone et Saffiotti, 1997) أن الثقافة لا تفرق بين الاعتقاد في الله والاعتقاد في تقرير المصير وتكتفي بجعلهما في نفس خانة الأسباب الخارجية، وعدم التفريق بين هذين المفهومين خاصة في السياق الثقافي، ربما ما يفسر غياب تعريف واضح للمعتقدات الثقافية. (NGUEUTSA , 2012)

سنتناول الباحثة في هذا الجزء من الدراسة مفهوم المعتقدات الثقافية من منظور أنها قناعات واعتقادات يتقاسمها أعضاء الجماعة الواحدة عاشوا نفس تجارب الحياة.

ومما لا شك فيه أن هذه القناعات هي التي توجه بناء وتثبيت القيم الثقافية التي يعرفها (Schwartz, 1999) على أنها أفكار مجردة سواء كانت ظاهرة أو ضمنية يتقاسمها أعضاء الجماعة الواحدة أو المجتمع بصفة عامة وتسمى بالقيم. (Kouabenan, 1999)

عرف (Terrier, 2013) المعتقدات بأنها أفكار وآراء تمثل ما نعتقد صحيحا، وقد تحتل الصواب والخطأ وهي جزء من البيئة التي نعيش فيها وبعضها يعبر عن ثقافتنا. صنف (Terrier, 2013) المعتقدات إلى خمسة أشكال، المعتقدات الجماعية، المعتقدات الشخصية أو الفردية، معتقدات السلطة، المعتقدات المشتقة ومعتقدات بدون نتائج.

وما يهمنا في هذه الدراسة المعتقدات الجماعية والمعتقدات الشخصية لأنها تتناسب مع موضوع الدراسة. يرى (Terrier, 2013) أن المعتقدات الجماعية هي تلك الأفكار التي يتقاسمها الجميع، فلا يوجد مجتمع ليس لديه أفكار متشابهة، فبدون معتقدات مشتركة لا توجد نشاطات مشتركة، وتتبع المعتقدات الفردية من تجربة الفرد الخاصة ومن الصورة التي نقلها عن آبائه وأجداده والأشخاص المحيطين به فهو لا يتقاسمها مع احد ويصعب تغييرها. <http://www.cterrier.com>

وفي ظل هذا التناقض، نجد أن عملية الثقافة تلجأ إلى الطقوس والممارسات الشعبية، ويكون مصدرها المعتقدات الثقافية، قد يكون لها دور في وقوع السائقين المهنيين في حوادث المرور وهذا ما تحاول الباحثة تبيناه في هذه الدراسة.

في الجزء الموالي ستقدم الباحثة الدراسات السابقة التي بحثت في دور المعتقدات في اتجاهات السائقين المهنيين نحو تبني سلوكيات آمنة في الطريق.

6- الدراسات السابقة التي تناولت دور المعتقدات في تفسير وتحليل سلوكيات السائقين

المهنيين

إن الدراسات التي تناولت موضوع المعتقدات وعلاقته بالمخاطر والحوادث في العمل تعد على الأصابع أو لا تكاد تذكر رغم أن المعتقدات تكتسي أهمية كبيرة في تفسير وتوجيه سلوك الفرد لأنها وبكل بساطة تعكس اهتماماته وثقافته وأهدافه.

اعتبر الكثير من العلماء أن المعتقد يندرج ضمن الحاجات الإنسانية للفرد وهو عنصر نفسي مسيطر كاللذة والألم بحيث يصبح العقل عاجزاً عن التأثير في المعتقدات التي تفرض نفسها لتحديد الآراء اليومية المؤقتة وتمنح الفرد تفسيرات لما يحيط به من أشياء وأحداث. (Gustave Le Bon)

ويرى العلماء والباحثون أنه رغم قدم مصطلح المعتقدات إلا أنه مازال يشويه الكثير من الغموض ولم يحض كغيره من المصطلحات الأخرى بالأهمية الكبيرة في البحوث والدراسات وخاصة العربية منها، ومن بين الفلاسفة الأوائل الذين بحثوا في المعتقدات، العالم والفيلسوف دافيد هوم (David Hume, 1739) الذي وقف عند مدى تعقيد هذا المفهوم حيث وجد "أنه كلما ظننا شيئاً إلا ويتكلم صوت بداخلنا ويقول أنك بهذا الظن تبحث عن الطمأنينة فينتابك شك كبير". (David Hume, 1739)

6-1- الدراسات التي تناولت دور المعتقدات القدرية في تفسير وتحليل سلوك السائقين المهنيين

ركزت الدراسات التي تناولت موضوع القضاء والقدر على فكرة مفادها أن الرؤية القدرية للحوادث تجعل من الأفراد لا يدركون جيذا خطورة المواقف السلبية التي يتعرضون لها وإن هذه المواقف لا يمكن التحكم فيها.

والدليل على ذلك أن الدراسات الحديث التي تناولت إعداد الاستراتيجيات في مجال السلام المرورية قدمت الكثير في فهم وتفسير أسباب الحوادث إلا أنها لم تغيب دور المعتقدات القدرية في عدم نجاعة هذه الاستراتيجيات ووضح ذلك (Le Plat, 1983) في مقال له بعنوان "هل الحادث من صنع القدر؟"

حيث قال "أن بعض الأفراد يرجعون سبب الحوادث إلى القضاء والقدر ، فكثيراً ما سمعنا أن الناس يربطون الحوادث بالخط السيء والصدفة و مجيء ساعة الموت عندما تحدثون عن وقوع أحدهم في حادث ما". (Le Plat, 1983)

وفي دراسة أجراها (كوابنون) على عينة من مستعملي الطريق (الافوايين) قوامها 553 فردا حول "أثر المعتقدات القدرية على إدراك المخاطر، تفسير الحوادث والسلوكيات تجاه المواقف الخطيرة.

لاختبار المتغيرات الثلاث، دعا الباحث المشاركين إلى الإجابة على عبارات الاستبيان المكون من ثلاث مقاييس، وبينت نتائج الدراسة أن المعتقدات القدرية تسمح للأفراد بعزو الحوادث لأسباب خارجية بحيث لا يكون لهم دور فيها (حالة الطرقات، القضاء والقدر والسائقون الآخرون).

كما لاحظ الباحث، أنه كلما أرجع المستجوبون الحوادث الى القضاء والقدر كلما ارتفع مستوى المخاطرة لديهم خاصة السرعة المفرطة، عدم التوقف لأخذ الراحة اللازمة، عدم احترام إشارات المرور والاستخدام المفرط للأضواء والمنبه الصوتي .

كما تأكد من وجود علاقة إيجابية ذات دلالة إحصائية بين المعتقدات القدرية، التفسيرات السببية الخارجية والمخاطرة.

كخلاصة، أكد (كوابنون، 1998) على أن المشاركين في هذه الدراسات والذين فسروا الحوادث بأسباب خارجية، لا يملكون المعرفة الكافية بالأخطار المرتبطة بحوادث المرور مما يدفعهم إلى الوقوع في خطأ تقدير المخاطر وبالتالي تبنيهم سلوكيات غير آمنة. (كوابنون، 1998)

في دراسة أخرى أجراها بيلتزر ورينير (Peltzer et Renner, 2003) على عينة مكونة من 130 سائق سيارة أجرة بجنوب إفريقيا، استخدموا فيها نفس أدوات القياس التي صممها (كوابنون، 1998) مع إضافة عبارتين لمقياس المعتقدات القدرية وإعادة تطبيقه على البيئة المحلية وحساب صدقه حيث بلغت $\alpha = 0.86$ ، كما أعدا قائمة تحتوي على ثلاثين سببا يؤدي لوقوع حوادث المرور، تمت ملاحظتها في طرق جنوب إفريقيا.

بينت نتائج هذه الدراسة أن السبب الأول في وقوع حوادث المرور هو سوء الحظ يليه التغيير المفاجئ للاتجاه، سوء الأحوال الجوية، نقص في التحكم وتعاطي الكحول والمخدرات.

خلص أصحاب هذه الدراسات إلى أن الأفراد يوعزون الوقوع في الحوادث لأسباب خارجية دفاعية وان المعتقدات القدرية تؤثر تأثيرا واضحا على التفسيرات السببية والسلوكيات غير الآمنة.

ستخصص الباحثة الفقرة الموالية لنتناول فيها دور معتقدات التحكم على السلوكيات الآمنة.

6-2- الدراسات التي تناولت تأثير معتقدات التحكم (التفاؤل المقارن) على السلوكيات الوقائية لدى السائقين المهنيين

أجرى (Mbaye, 2009) دراسة حول الدافعية للوقاية والأمن فوجد أن الإدراك والتفكير التفاؤلي عاملان يسببان عدم التزام الأفراد بالبرامج الوقائية التي أعدت لحمايتهم من الوقوع في الحوادث. في دراسة أخرى ل (Scheier et al, 1989) بينت نتائجها أن التفاؤل المقارن يؤثر بالإيجاب في القدرة على الاسترجاع لدى المرضى الذين أجروا الذين أجروا عمليات جراحية.

وعلى النقيض من ذلك فإن المتفائلين عادة ما يقومون بتصغير حجم الأخطار ويميلون الى القيام بسلوكيات غير مكيفة لأن الأشخاص بصفة عامة لا يولون الاهتمام اللازم لحماية أنفسهم من الأحداث التي يرون أنها غير محتملة. (Scheier et al, 1989)

يلاحظ الباحث عند مراجعته للأدبيات السابقة التي تناولت موضوع معتقدات التحكم وجود دراسات ثمنت الدور الذي تلعبه هذه المعتقدات في توجيه سلوك الفرد كما يدركه هو، كما اعتبرت عادات إيجابية قد تسهم في خفض العجز والشعور بالفشل في حين ذهبت دراسات أخرى إلى التأكيد على الدور السلبي والخطير الذي تلعبه معتقدات التحكم على إدراك المخاطر والسلوكيات الوقائية .

قد تكون هذه المعتقدات إيجابية ومهمة في مجال الصحة لكنها ستكون حتما أقل أهمية في مجالات أخرى خاصة عندما يتعلق الأمر بحركة المرور. (Delhomme, 2000)

دعم (Taylor, 2012) الاتجاه الأول والذي يرى أن المعتقدات التفاؤلية قد تكون ذات فائدة بالنسبة للمريض الذي يتبع علاجاً معيناً، لقد أثبتت بعض الدراسات أن التفاؤل عامل يساعد في التغلب على الأمراض (Taylor, 1992)، ولكنها لن تكون بهذه الأهمية عند ما يقوم الأفراد بتبني سلوكيات صحيحة أثناء مواجهتهم للمواقف الخطيرة.

بين (تايلور وزملاءه) في دراسة طويلة أجروها والتي كان موضوعها : " أثر النمط التربوي الذي يتبعه الآباء الذين يعانون من صعوبات مالية على التكيف الدراسي لأبنائهم "، وقد شملت عينة الدراسة على عينة قوامها 674 وليا (كلهم رجال) من جنسية مكسيكية مهاجرة ب(كفورنيا)، حيث دعي المفحوصون إلى الإجابة على أسئلة حول التفاؤل، أعراض الاكتئاب، النمط الذي يتبعه الأولياء في تربية أولادهم والتكيف الدراسي.

خلصت النتائج إلى أنه كلما ارتفعت درجة التفاؤل كلما انخفضت أعراض الاكتئاب وزاد التزام الأولياء بتربية الأولاد، بمعنى أن التفاؤل يعتبر من بين أكثر العوامل تأثيراً في التكيف. (Taylor, 2012)

3-6- الدراسات التي تناولت تأثير معتقدات التحكم (القدرة المدركة على التحكم في المواقف المرورية الخطيرة) على السلوكيات الآمنة

من بين الدراسات التي فحصت موضوع التأثير السلبي لمعتقدات التحكم على السلوكيات الوقائية، دراسة (Morisset, Terrade et Sommat, 2010) الهدف منها البحث عن العلاقة بين الكفاءة الذاتية المدركة (Auto-efficacité perçue) والحكم المقارن على الخط

(le jugement comparatif du risque) ولقياس هذه المتغيرات تمت دعوة المشاركين للإجابة على عبارات استبيان مكون من تسعين (90) سؤال حيث تضمن موقفين مختلفين وهما: الكحول والسرعة. يتم تقدير الخطر بالنسبة للغير من جهة ثم بالنسبة للمفحوص من جهة أخرى بعدها يقوم المستجوبون بتقدير القدرة المدركة والتي يتوقعون التعامل بها اتجاه المواقف المرورية الصعبة.

من خلال ما جاءت به نتائج الدراسة، تبين أن التفاؤل المقارن تمت ملاحظته في الموقف الثاني الذي تضمن السرعة في حين لم تثبت الدراسة وجود علاقة دالة إحصائياً بين القدرة الذاتية المدركة والتفاؤل المقارن.

استنتج أصحاب هذه الدراسة أنه كلما ارتفعت درجة القدرة الذاتية المدركة كلما انخفض مستوى تقدير الخطر المحتمل حدوثه من طرف الفرد بالنسبة له ولغيره، بمعنى أنه توجد علاقة إيجابية بين القدرة الذاتية المدركة والسلوكيات الوقائية في الموقفين الاثنين بينما توجد علاقة سلبية بين الحكم على الخطر، التفاؤل المقارن والسلوكيات الوقائية.

خلصت نتائج الدراسة إلى اعتبار أن الذين يعتقدون أنهم يمتلكون القدرة على مواجهة المواقف الخطيرة، يقللون من حجم الخطر ويقدمون على تصرفات وسلوكيات أقل ما يقال عنها أنها غير وقائية.

(Delhome et Gauzard, 2000)

اتفقت نتائج هذه الدراسة مع تلك التي توصل إليها أصحاب الاتجاه الذي يرى أن للأوهام الإيجابية آثار سلبية على السلوكيات الآمنة في مجال حركة المرور.

قد يكون للتفاؤل تأثيراً إيجابياً على الأمراض الخطيرة التي تهدد صحة الفرد لكن وبالمقابل إذا كان هذا التفاؤل مبالغاً فيه فإنه سيؤثر سلباً على التقدير الموضوعي والجيد للأخطار التي يواجهها مستعملو الطريق، وهنا نستطيع القول بأن الآثار السلبية للتفاؤل تظهر أكثر في مجال حركة المرور.

نستخلص مما تم عرضه في هذا الجزء من الدراسة أن اعتقاد الفرد بقدرته على مواجهة المواقف الصعبة والتحكم فيها ينجم عنه سوء تقدير للخطر والتقليل من حجمه من جهة وأن الأحداث الإيجابية تحدث له أكثر مما تحدث لغيره من جهة أخرى.

في الفقرة الآتية سنتطرق الباحثة إلى دور معتقدات التحكم الإلهي أو كما يطلق عليها في بعض الدراسات اسم المعتقدات الدينية.

6-4- الدراسات التي تناولت دور المعتقدات الدينية أو التحكم الإلهي في الصحة والوقاية

عديدة هي الدراسات التي اهتمت بالمعتقدات الدينية، فعند مراجعة الأدبيات السابقة يتضح للباحث أن بعضاً من هذه الدراسات ركز على الجانب الإيجابي للمعتقدات خاصة في مجال الصحة حيث بينت هذه الدراسات أن المعتقدات الدينية قد تسمح للمريض بالتكيف الجيد مع الخطة العلاجية المقترحة له وخاصة عندما يتعلق الأمر بالأمراض الخطيرة والمستعصية.

من بين هذه الدراسات التي أشارت وبوضوح لأهمية الانخراط في المعتقدات الدينية وأثرها الإيجابي على الصحة، دراسة أجراها (Howseipan et Merluzzi, 2009) على مرضى السرطان وأثبتت النتائج أن تأثير المعتقدات الدينية كان إيجابياً على تكيف المرضى مع السرطان حيث جاءت العلاقة بين المعتقدات الدينية والدعم الاجتماعي إيجابية وقوية، مما يفسر المساهمة الكبيرة لهذين المتغيران في التكيف الجيد مع العلاج لدى مرضى السرطان. (Howseipan et Merluzzi, 2009)

وفي دراسة أخرى أجراها (Seirmarco et al, 2012) بعد أحداث 11 سبتمبر 2001 بالولايات المتحدة الأمريكية على عينة قوامها 607 مشاركاً من الذين فقدوا أقاربهم في الانفجارات، وجدوا أن الذين يقل إيمانهم بالله يعانون من اضطرابات نفسية مثل القلق الحاد والانهيار العصبي. (Seirmarco et al, 2012)

مناقشة الدراسات

تعتبر هاتان الدراستان مثالاً للتأثير الإيجابي للمعتقدات الدينية أو كما يصطلح على تسميتها في بعض الدراسات بالتحكم الإلهي في المجال الصحي، وحسب هذا الاتجاه فإن المعتقدات الدينية تسمح للأفراد بتبني سلوكيات للتقليل من تهديدات الأمراض المختلفة التي قد يكونون عرضة لها.

عند مراجعة الدراسات التي عالجت دور المعتقدات في تبني السلوكيات المتعلقة بالخطر يلاحظ الباحث أن نتائجها جاءت مغايرة لما توصل إليه أصحاب الاتجاه الأول، ففي دراسة أعدها

(Bradshaw et Peebles, 2008) توصلوا إلى أن الانخراط في المعتقدات الدينية لا يقلل من شرب الكحول وممارسة الجنس المحفوف بالأخطار لدى المراهقين و أثبتنا وجود علاقة سلبية دالة إحصائياً بين

المعتقدات الدينية وتعاطي المخدرات بمعنى أنه كلما كانت المعتقدات الدينية قوية كلما انخفض لديهم مستوى تعاطي المخدرات. (Ngueutsa, 2012)

يمكن تفسير هذا التباين في النتائج في أن هذه الدراسات قد عالجت موضوع تأثير المعتقدات الدينية بصفة عامة دون الإشارة إلى القدرة الإلهية في التحكم في أحداث الحياة عند المؤمنين، وهو ما ركز عليه كل من (Goggin, Malcarne, Metcalf et Walstone, 2007) الذين اعتبروا روادا لاتجاه آخر في الأبحاث حيث أبرزوا فيه الدور الكبير للمعتقدات الدينية (التقدير الإلهي للأشياء قبل وجودها والتحكم فيها وكذا الانتماء إلى المذاهب الدينية المختلفة) في تبني سلوكيات وقائية في المجال الصحي. ومن أجل إثبات ذلك طور أصحاب هذا الاتجاه الجديد أداة لقياس القدرة الإلهية على التحكم في السلوكيات الجنسية المحفوفة بالمخاطر لدى المراهقين حيث جاءت النتائج كما يلي:

- توجد علاقة قوية وسلبية بين درجات المقياس وبين نوايا أفراد العينة في تبني سلوكيات جنسية خطيرة أي أن المشاركين الذين يؤمنون بأن الله يراقب تصرفاتهم تتخفض درجة نواياهم في تبني هكذا سلوك. (Goggin, 2007)

وخلص أصحاب هذه الدراسة على أن الإيمان بقدرة الله على مراقبة السلوكيات الجنسية يساعد على تبني سلوكيات وقائية لدى المراهقين.

خلاصة

هدف هذا الجزء من الدراسة إلى توضيح دور المعتقدات الدينية أو كما اصطلح على تسميتها في هذه الدراسة بمعتقدات التحكم الإلهي في التقويم الذاتي للمخاطر الصحية غير أنه حسب علم الباحثة لا توجد دراسات بحثت في تأثير هذه المعتقدات على السلامة المرورية ماعدا دراسة Ngueutsa التي أجراها على عينة من مستعملي الطريق ب(الكميرون) بصفة عامة حيث اثبت تأثير المعتقدات الدينية على سلوكياتهم. وفي الفقرة الموالية ستحاول الباحثة تناول إسهامات المعتقدات الثقافية في مواجهة الحوادث

6-5- الدراسات التي تناولت تأثير المعتقدات الثقافية على المخاطر والحوادث

تزايدت في الآونة الأخيرة الدراسات التي بحثت في العلاقة بين الثقافة وإدراك المخاطر وبين الثقافة والتفسيرات السببية وتذكر الباحثة من بين هذه الدراسات بحث قام به

(Noranzayan et Lee, 2010) وأوضح فيه أن الكنديين من أصل آسيوي يعززون الأحداث إلى القدر عكس الكنديين الذين ينحدرون من أصل أوروبي.

في دراسة أخرى أجراها كل من (Choi, Dalal, Kim-Prieto et Park, 2003) بينت نتائجها أن الكوريين يفسرون الوقوع في الحوادث بعوامل خارجية أكثر من الأمريكيين أي أن المشاركين من أصول آسيوية يميلون إلى إعطاء تفسيرات خارجية معتبرين الفرد نتاج لسياق اجتماعي تشكل فيه الثقافة مرجعية السلوك الجماعي والفردية، بحيث تكون المعتقدات الثقافية مصدرا من مصادر هذه التفسيرات كما أشار أصحاب هذه الدراسة إلى وجود علاقة دالة إحصائيا بين التفسيرات السببية والانتماء الأثني أو العرقي.

تتفق نتائج هذه الدراسات مع الفكرة التي تقول أن الأفراد الذين ينحدرون من ثقافات جماعية يميلون إلى إعطاء تفسيرات سببية خارجية أي يوعزون ما يحدث لهم إلى الحظ والقدر والمصير عكس الذين ينتمون إلى ثقافات فردية حيث يفضلون التفسيرات السببية الداخلية وقد برزت هذه الفكرة في أعمال (MORRIS et PENG, 1994).

-مناقشة الدراسات التي بحثت في دور المعتقدات الثقافية مواجهة الأحداث المعقدة

ركزت الدراسات التي سبق ذكرها في هذه الفقرة على تناول مفهوم الثقافة على أساس واحد وهو الانتماء إلى جماعة ثقافية غير أن هذا التناول قد يكون ناقصا من منظور أن الأفراد الذين ينتمون إلى مجموعات ثقافية معينة يتأثرون بالقيم السائدة فيها ولكن قد يختلفون في درجات الانخراط فيها أي قد لا يكون لديهم نفس درجات الإيمان بالمعتقدات الثقافية والعمل بالممارسات التي تميز هذه الجماعة لذا لزم تناول مفهوم الثقافة من زاوية الأبعاد التي توجد في كل الثقافات وليس من مجرد الانتماء إلى المجموعة.

تظل أعمال (Hofstede, 1980,1983,1994,2002) مرجعا أساسيا في المجال بين الثقافي من خلال تطويره لنظرية ثقافة المجتمع وأثرها على قيم أعضائه وارتباطها بسلوكياتهم.

تنص النظرية الأصلية على وجود خمسة إبعاد هي: الجماعية مقابل الفردية- تجنب عدم اليقين- مسافة السلطة بمعنى قوة التسلسل الهرمي الاجتماعي- الذكورة/ الانوثة- والتوجه طويل المدى وأضاف بعدين اثنين في دراسات أخرى تناول فيها موضوع الثقافة بأكثر تفصيل وهما: الاسترسال/ ضبط النفس و Monumentalisme.

استخدم نموذج Hofstede وأخذت أبعاده السبعة بعين الاعتبار في عمليات التفاوض الدولي، التواصل الدولي، التسويق الدولي والإدارة الدولية كما ارتكزت عليه عديد الدراسات خاصة تلك التي بحثت في الجوانب الأخرى للثقافة كالمعتقدات.

اقترح Hofstede وزملاءه إجراء مقارنات ثقافية على أساس هذه الأبعاد السبعة إلا أن هذه الأخيرة تسمح بالمقارنات بين الدول أو الجماعات الكبيرة وليس المقارنات بين الأفراد.

رغم ثراء المقاربة التي جاء بها Hofstede والتي تساعد بدون شك على فهم الميول الثقافية للشعوب والمجتمعات إلا أنها لا تأتي بحلول للفروق الفردية التي يتميز بها الأفراد الذين ينتمون إلى نفس المجموعة خاصة إذا تعلق الأمر بمعتقدات السائقين المهنيين موضوع الدراسة الحالية.

طور (Yoo, Donthu et Lenatowics, 2011) أداة لقياس الخصائص الثقافية الفردية و استخدم فيها خمسة أبعاد من مجموع سبعة التي جاءت بها نظرية Hofstede للثقافة الوطنية المتعلقة بالتنظيمات غير أنه لم يتم تطبيقها بعد في دراسات أخرى.

كما لم يتم إثبات تأثير الأبعاد الثلاثة الأولى الجماعية/الفردية، مسافة السلطة و الذكورة / الانوثة من طرف (Mearns et Yule, 2009) على السلوكيات الوقائية في الدراسة التي قاما بإجرائها في شركة متعددة الجنسيات توظف أفرادا عاملين من أصول مختلفة في حين تم التأكيد على أن المناخ التنظيمي الآمن محدد رئيسي للالتزام بالسلوكيات الوقائية. (Mearns et Yule, 2009)

وذهب (Reynolds, Quevillon, boydly et Mackey, 2006) الى انه يجب الأخذ بعين الاعتبار المعتقدات والممارسات الثقافية في عملية التكفل بالاضطرابات المرضية ذات المنشأ النفسي وللتأكد ما إذا كان هذا الطرح صحيحا قام هؤلاء الباحثون بتطوير أداة لقياس القيم الثقافية على مستوى الفرد من اجل الوصول الى التكفل الجيد بالمرضى، غير أن المقياس الذي بنوه تسمح أبعاده بمعرفة درجة الانخراط في الممارسات الثقافية بصفة فردية التي تستند إلى قيم الوقاية من الحوادث والهوية ولا تسمح بمعرفة مستوى مظاهر الفرح ولم يتم استخدامه هو الآخر في دراسات تناولت نفس الموضوع (Ngueutsa, 2012)

خلص Reynolds إلى اعتبار أن قياس المعتقدات الثقافية الفردية قد يساعد على توضيح مساهمة هذا الشكل من المعتقدات في التقييم الموضوعي للمخاطر وهو ما يتوافق مع الدراسة التي أجراها (Ngueutsa, 2012) وبين من خلالها الدور الذي تلعبه المعتقدات الدينية والمعتقدات الثقافية في كونها توفر لأعضاء الجماعة مجموعة من الآليات تؤثر في نظرهم للأخطار والحوادث.

يرى (القدور، 1983) أن القيم الثقافية هي الاتجاهات والمعتقدات التي تمكن الفرد من تلبية حاجياته كما توجه وترشد تصرفاته داخل المجتمع وتستطيع أيضا أن تزين له سلوكا قد يكون هذا السلوك صحيحا أو خاطئا وتحثه على القيام به. (القدور، 2009)

وبما أن السلوكيات الآمنة عند مواجهة المواقف المرورية الخطيرة جزء لا يتجزأ من مجمل تصرفات الفرد داخل المجتمع مادام هذا الفرد هو نتاج الجماعة التي ينتمي إليها باعتبارها القوة التي تسيطر عليه وتتركه يخضع إليها خضوعاً كاملاً قد تحددها المعتقدات الثقافية وتتحكم فيها هذا ما ستفترض الباحثة وتحاول تبيانه أو رفضه من خلال فرضيات البحث.

خلاصة الفصل

في هذا الجزء من الدراسة، تم عرض الدراسات السابقة التي بحثت في موضوع المعتقدات وتبين أن هذه الأخيرة تعتبر محددًا حاسمًا في التقييم الموضوعي للأخطار وتفسيرها، ورغم التعقيد الذي يلف هاتين العمليتين النفسيتين إلا أنهما تمثلان الإطار المناسب للتعبير عن مختلف المعتقدات التي تسهم في تبني سلوكيات قد لا تتكيف مع المواقف الخطيرة.

و في السياق الجزائري الذي يميزه ارتفاع مذهب وغامض في عدد حوادث المرور لا تزال الجزائر تعاني من مشكلة ارتفاع معدل هذه الحوادث والذي تبقى أسبابه غير مفهومة إلى حد الآن، قد يكون للمعتقدات الدينية أو المعتقدات الثقافية والانتماء إلى الجماعة دور في تبني سلوكيات معينة في الطريق من بين الأسباب التي زادت من تفاقم هذه المشكلة، فربما يكون هذا السياق ملائمًا لظهور المعتقدات التي يتبناها السائقون المهنيون في تفسيرهم وتقييمهم للحوادث ومن ثم تبنيهم لسلوكيات معينة معتقدين في ذلك أن مختلف الممارسات الدينية تقدم لهم الدعم النفسي عندما يحتاجونه خاصة عند وقوعهم في المواقف المرورية الخطيرة.

الفصل الثالث

القابلية للوقوع في حوادث المرور المرتبطة بالعمل

تمهيد

ذكر الباحثون والعلماء أن العوامل المسببة لحوادث المرور تنقسم إلى قسمين رئيسيين يتمثلان في عوامل خارجية ترتبط بظروف العمل وأخرى ذاتية تتعلق بشخصية الفرد الميل للوقوع في حوادث المرور والسمات المميزة لها.

وتشير بعض الدراسات إلى أن بعض الأفراد يميلون إلى الإقبال على ركوب المخاطر وعلى المجازفة أثناء تأدية مهامهم كما يميلون إلى تحمل المسؤولية أكثر من غيرهم، غير أنهم يختلفون من حيث وقوعهم في الحوادث رغم تعرضهم لها على نحو متساو قد يكون السبب في ذلك صفات في الإنسان مادام هذا الأخير يعتبر سببا مباشرا في التعرض لهذه الحوادث.

تُسمى هذه الصفات بنمط الشخصية (A) وأصحاب هذا النمط يعتبرون أكثر عرضة للإصابة بأمراض القلب والشرابين و خاصة الشعور بالضغط وقد أشارت الباحثة إلى هذا الطرح في الجزء الخاص بضغط العمل، حيث تؤثر هذه الصفات على شعورهم بالضغط مثل العدوانيين وسريعي الغضب.

يعبر مفهوم القابلية أو كما يسمى في بعض الدراسات بالاستهداف للوقوع في حوادث العمل *Prédisposition aux accidents* بصفة عامة وحوادث السائقين بصفة خاصة عن سلوك الأشخاص الذين يميلون إلى الوقوع في الحوادث بحيث تساهم في صدور هذا السلوك أسباب عديدة والتساؤل المطروح هو هل هناك مبرر للتسليم بوجود خاصية أو خصائص لدى بعض الأفراد تجعلهم أكثر وقوعا في الحوادث من غيرهم ؟

في هذا الجزء من الدراسة ستحاول الباحثة الإجابة على التساؤل من خلال تناولها لمفهوم القابلية للوقوع في حوادث المرور بالدراسة والتحليل بحيث يشير هذا المفهوم إلى العامل أو العوامل الشخصية التي تتعلق بالفرد والتي تؤدي به إلى الوقوع في حوادث المرور وليس إلى مجموع العوامل المسببة للحوادث المرورية.

1- القابلية للحوادث (الاستهداف)

يملك الفرد عادة قدرا من التعرض للحوادث يكون نتيجة مكونين اثنين، يركز الاول على العامل الفردي للحوادث (الفردية الخاصة) ويتعلق الثاني بالمخاطر الخارجية (المحيط) التي لا يستطيع تجنبها.

في هذا العمل سيتم البحث في المكون الداخلي للفرد والذي يعبر عن سمة شخصية فيه والتي لها صلة مباشرة بردود الفعل الضرورية للوقوع في الحوادث، يسميها الباحثون القابلية.

اعتبر العلماء مفهوم القابلية بصفة عامة انه يشير الى الحالة الفسيولوجية او النفسية وصفوها بالعادية لدى الافراد الذي يمتلكون خصائص جينية.(Fagnart, 2009).

ويرى الذين بحثوا في موضوع القابلية للإصابة بالامراض العضوية ان القابلية حالة نفسية عادية تعبر عن مجموعة من الخصائص غير الظاهرة في حياة الفرد يتم الكشف عنها بالخضوع باختبار طبي نفسي متخصص وفي حالة عدم معالجتها يمكن ان تصبح مرضا يظهر تلقائيا او بعد تعرض الفرد للصدمة. Noël (Simar, 2015)

يجمع العلماء والباحثون في الكثير من الدراسات على أن العامل البشري هو المسؤول الأول على وقوع حوادث المرور وتلعب متغيرات السائق (سمات الشخصية، اتجاهات نحو العمل والإدارة...) دورا محوريا كمحددات الوقوع في حوادث العمل ومن ضمن النتائج التي خلصت إليها تلك الدراسات وجود نوعان من العوامل التي تؤدي إلى ارتفاع احتمالات الوقوع في الحوادث، عوامل خاصة بموقف العمل وظروفه وأخرى تتعلق بالعامل، فبالنسبة للعنصر الأول، فقد أثبتت النتائج أن دور المتغيرات المرتبطة بالعمل يتضاءل إذا ما قارناه بالعلاقات الاجتماعية بين العمال أو بينهم وبين الإدارة حيث أصبح يراهن مسيرو المنظمات على تحسين تلك العلاقات من أجل ضمان النجاح، وذهب (التون مايو، 1949) إلى أن تجاهل الإدارة لمشاعر العمال اليومية أثناء العمل يؤدي إلى الاستياء ويزيد من احتمالية إصدارهم لأفعال غير آمنة.(شوقي وزملاء،)

أما بالنسبة للعنصر الثاني والذي يعبر عن العوامل الخاصة بالفرد العامل، بينت النتائج التي جاءت بها البحوث والدراسات أن المتغيرات الشخصية تلعب دورا رئيسيا في إصدار السلوك الذي هو عبارة عن محصلة التفاعل بين تلك المتغيرات والموقف الذي يستجيب إليه الفرد ويتم فيه السلوك.

صنف (ماكروميك وتيفن) هذه المتغيرات إلى نوعين هما:

- المتغيرات الشخصية: و تمثل الذكاء، الدافعية، الخبرة والقدرات الخاصة بالعمل وجوانب الشخصية .
- الاستعدادات : وتعتبر عن الاتجاهات والعادات خاصة المستهجنة منها التدخين، وتعاطي المخدرات وغيره، بحيث تعمل هذه العادات على تقويض دافعية الفرد لأداء العمل كما تعمل على تشتيت انتباهه وغرس اللامبالاة لديه فيتوانى عن العمل ببعض الإجراءات التي من شأنها منعه من الوقوع في الحوادث. (أبو النيل، 2005)

أشار الباحثون في دراساتهم لظاهرة القابلية للوقوع في الحوادث إلى أن تناول هذا الموضوع والاجابة على تساؤلاته العديدة والمتعددة فيه من التعقيدات والغموض ما يصعب من تحديد الإجابة عنه، وقد تم تناوله في دراسات حديثة منذ ما يقارب الخمسة وسبعين سنة. هذا وقد ذكر "حمو بوظريفة" في كتابه "أسباب حوادث المرور في الجزائر " على أن مشكلة الاستهداف لحوادث المرور من أعقد المفاهيم بحيث بقيت بدون إجابة فاصلة ومحددة. (حمو بوظريفة، 1991)

وبينت الدراسات التي تناولت موضوع القابلية للوقوع في الحوادث أن الأفراد يختلفون من حيث وقوعهم في الحوادث فبعضهم يكون أميل إلى التورط فيها من غيرهم، وعلى الرغم من تعرض الجميع للخطر على نحو متساو إلا أن هذه الدراسات تمكنت من افتراض وجود شيء ما يؤثر في القابلية للوقوع في الحوادث وهو الشخصية. (فرج، 2006)

كما ذهب بعض الباحثين إلى التأكيد على أن الأفراد المستهدفين للوقوع في الحوادث هم فئة تعاني من مشاكل نفسية كبيرة تؤثر على شخصياتهم قد تقودهم إلى الانحراف. (عويضة، 1996)

2- تعريف القابلية للحوادث

2-1- تعريف القابلية لغة

يعرفها "المعجم الغني" بأنها مصدر صناعي من كلمة "قابل" : حالة يكون فيها الانسان مستعدا للقبول أو الانفعال: له القابلية لحفظ القرآن الكريم، ليست للمريض قابلية للأكل.

قابلية التأقلم/ قابلية التحسن: (علوم النفس) موهبة أو قدرة على التطور والتحسن، وفي معجم "اللغة العربية المعاصر " تعني الاستعداد للقبول والقدرة عليه، "قابلية التعلم"، وتعني في "المعجم الموسوعي في علم النفس" استعداد طبيعي ومكتسب لتنفيذ بعض الأعمال.

2-2- تعريف القابلية اصطلاحا

رغم أن مفهوم القابلية متناول بصفة خاصة في علم النفس الفارقي ويرتكز على أحداث واقعة لا يمكن أن تكون محل شك إلا أن الباحثين لم يتفقوا على إعطائه تعريفا موحدا، والشيء الذي أكدوا عليه هو أن الأشخاص يولدون على نحو متساو، فهناك عوامل تدفع بالفرد أن يكون ذا قابلية للتكيف كما توجد عوامل أخرى لا تسمح له بذلك.

وأما الدراسات التي اهتمت بالقابلية للوقوع في الحوادث فجاءت مع ظهور علم النفس المرور في اسبانيا وكانت أعمال Fernandez Seara 1976 حول السمات الشخصية التي تتسبب في الوقوع في الحوادث ودراسة Blasco, 1986 التي تناولت القدرات النفسية الحركية ودورها في الوقوع في الحوادث كلها من الدراسات الأولى التي أجريت على السائقين وبينت انه توجد علاقة دالة إحصائيا بين الوقوع في الحوادث وعدد من المهارات الإدراكية والمعرفية. (ابو النيل، 2005)

ويرى "نوبير" أن مفهوم القابلية نشأ مع ظهور الثورة الفرنسية واتخذ أهمية خاصة حيث ساهمت هذه الأخيرة من خلال قدرتها على ضمان احترام الحقوق والمبادئ بحيث أصبح الذين ينتمون إلى الطبقة الاجتماعية البسيطة ولديهم مهارات وقدرات لهم الحق في تقلد مناصب كانت إلى وقت غير بعيد حكرا على الأشخاص من أصحاب الطبقات الاجتماعية العليا ثم تم تعميم استخدام مفهوم القابلية في مجالات أخرى كالتعليم والصناعة. (نوبير سلامي)

يعرف (Wood و Greenwood , 1919) القابلية للوقوع في الحوادث على انها مجموع العوامل الشخصية التي تجعل الافراد العاملين اكثر تعرضا للحوادث من غيرهم وهي عكس مفهوم المسؤولية في حالة الوقوع في الحوادث والذي يشير الى العامل الشخصي فقط. (FROGGAT, SMILEY, 2015)

يرى (دويدار، 1997) أن الاستهداف للحوادث ربما يكون عاملا يجعل من الفرد أكثر عرضة للحوادث من غيره عندما يواجه مواقف كبيرة بها أخطار تعرضهم للوقوع فيها أكثر من زملائهم وبين أيضا أن القابلية قد تكون مجرد عامل أنساني أو عدة عوامل تؤدي إلى الوقوع في الحوادث في أنواع معينة من المهن. (دويدار، 1997)

الفصل الثالث: القابلية للوقوع في حوادث المرور المرتبطة في العمل

يعرف عبد الله وسيف، 1988 القابلية للوقوع في الحوادث بأنها العامل النفسي الذي يوجد لدى الفرد العامل الذي يتمتع بقدرات ومهارات معرفية كالذكاء أو ذلك الذي ليس له هذا القدر من المهارات بنفس المستوى. (النافع، 1988)

يرى (فرج طه، 2001) أنه لكل فرد استعدادا نفسيا لأن يقع في حوادث العمل ويكون هذا الاستعداد ثابتا نوعا ما بحيث يرتفع عدد الحوادث لدى هذا النوع من الأفراد أكثر من غيره في نفس الظروف.

اما (Tiffen, 1944) فيعرف القابلية على أنها ميل الفرد إلى الاحتفاظ بنفس معدل حوادثه في العمل تقريبا إذا ما قورن بزملائه دون أن يراعى في ذلك ظروف العمل.

يعرف (عويضة، 1999) القابلية للوقوع في الحوادث بأنها استعداد تتحكم فيه مجموعة من الصفات الشخصية وتجعل من الفرد شخصا متورطا في الحوادث مقارنة بغيره من الافراد العاملين في نفس ظروف العمل ونفس اجراءات السلامة المهنية.

2-3- تعريف القابلية إجرائياً:

استنادا إلى ما قدمه الباحثون من تعريفات لمفهوم القابلية للوقوع في الحوادث، المقصود بهذا المفهوم في هذه الدراسة هو الدرجة التي يتحصل عليها المبحوثون من خلال استجاباتهم على سلم القابلية للوقوع في حوادث المرور والذي أعدته الباحثة لهذا الغرض.

3- المفاهيم القريبة من القابلية

3-1- الاستعداد

عرفه الباحثون بأنه تكرار الحوادث من طرف نفس الأشخاص ولا دخل للصدفة في ذلك بل هو اتجاهاتهم النفسية والحركية التي تجعلهم أكثر تعرضا للحوادث من غيرهم. (المحجر، 2012)

وعرفه حنفي بأنه عبارة عن صفات وراثية شخصية لدى الأفراد العاملين تجعلهم يتعرضون للحوادث أكثر من غيرهم من العمال الذين يعملون في نفس الظروف (عبد الغفار، 1991)

3-2- الميل

بين اصحاب نظرية "الميل لاستهداف الحوادث" وجود سمة وراثية خاصة تدفع بالفرد الى التعرض للحوادث وقد يلجأ الفرد الى ذلك لإشباع حاجات نفسية داخلية لديه.

ويرى

3-3- التعرض للحوادث (exposition aux accident)

يعني هذا المفهوم مجموع العوامل المسببة للحوادث مثل الصدفة والظروف الخارجية والعوامل الشخصية والقابلية للوقوع في الحوادث باعتبارها سمة شخصية، كل هذه العوامل تدفع بالفرد الى التعرض للحوادث سواء كانت منفردة أو مجتمعة. (طه، 1988)

بعد أن تم تناول بعض المفاهيم القريبة من القابلية للوقوع في الحوادث، سنتطرق الباحثة الى حوادث المرور المرتبطة بالعمل في الفقرة الموالية.

يقودنا الحديث عن القابلية للوقوع في الحوادث بصفة عامة، الى اعتبار أن الدراسات العربية عامة والمحلية خاصة والتي تناولت هذا الموضوع قليلة جدا ولا تساير حجم المشكلة ودرجة انتشارها، كما أنها ركزت على الحوادث في العمل وأغفلت حوادث المرور التي يقع فيها السائقون ، لأن الأهمية من إجراء هذه الدراسات تكمن في إيجاد الوسائل الكفيلة بالتقليل من حدة الظاهرة، الشيء الذي دفع بالباحثة الى التطرق والتحري في تأثير القابلية للوقوع في حوادث المرور المرتبطة بالعمل على السلوكيات الآمنة التي يتبناها السائقون المهنيون والذي هو موضوع البحث الحالي وقبل الاجابة على التساؤل الذي يقول: هل للقابلية دور في تبني السائقين المهنيين لسلوكيات آمنة لما يتعرضون لمواقف مرورية خطيرة؟

قبل الاجابة على هذا التساؤل وجب التعريف بحوادث المرور المرتبطة بالعمل وهو ما ستقدمه الباحثة في الجزء الموالي من هذا البحث.

4- حوادث المرور المرتبطة بالعمل

بدا الاهتمام بموضوع الحوادث في العمل مع نشأة علم النفس الصناعي أو كما اصطلح على تسميته حديثا بعلم النفس التنظيمي أو المهني لإعطائه صلاحيات تدخل أوسع، كان ذلك مع بداية ثلاثينيات القرن الماضي أي مع ظهور علم النفس الاجتماعي بأبحاثه، مستفيدا من نتائجه في الحل العلمي والإنساني

للمشكلات السلوكية التي تحدث في كافة المنظمات وخاصة في مجال العمل، ومن ثم تطبيقها من أجل تحسين موقف العمل و التقليل من الأخطار المحتملة والتي قد يتعرض لها الفرد العامل أثناء أدائه لعمله، و كذا التخفيف من ضغط العوامل التي تجعل هذا الأخير خطرا وأقل أمنا، سواء كانت هذه العوامل داخلية تتعلق بالعامل نفسه مثل النقص في قدراته وتوازنه الانفعالي أو خارجية كظروف العمل الفيزيائية والضغط المهنية والتي قد تتسبب في إصابته بحوادث تترتب عنها آثار نفسية واجتماعية واقتصادية كبيرة. (طه، 1988)

يرى (المشعان) أن معظم الدراسات التي أجريت في مجال حوادث العمل بينت أن العنصر البشري هو السبب الرئيسي في وقوع معظم الحوادث بصفته المسير للآلة والمحرك لها ومديرا عليها فلا بد أن يقبلها ويرتاح للعمل بها. ثم توالى بعدها البحوث والدراسات النفسية نظرا لأهمية الظاهرة وخطورتها من أجل وصف عناصرها وصفا دقيقا والوقوف على أسباب حدوثها ومن ثم البحث عن أساليب لعلاجها ونظرا لضخامة مشكلة الحوادث تناولها الباحثون من جوانب عديدة وقاموا بتصنيف هذه الجوانب حسب خطورتها أو أسباب حدوثها أو طريقة تجنبها أو نوعها.

وفي هذا الفصل تود الباحثة الإشارة إلى أهمية دراسة ظاهرة سيكولوجية حوادث المرور المرتبطة بالعمل التي يقع فيها السائقون والتي تعتبر نوعا من أنواع الحوادث، حسب التصنيف الذي أورده الدكتور (عويضة) في كتابه علم النفس الصناعي، حيث سنتطرق إلى أبعادها والعناصر الحاكمة لها ثم الأسباب الجوهرية المسؤولة عن حدوثها و الآثار المترتبة عنها. (عويضة، 1992)

5- سيكولوجية حوادث المرور

اعتبر المختصون في مجال سيكولوجية النقل والمرور وإلى وقت غير بعيد انه مجال صغير وجديد في علم النفس، بدأ الاهتمام به مع أبحاث (منستربرغ، 1913) (Menesterberg, 1913) (وأبحاث Moed, 1923) الذين أكدوا في دراساتهم عن اعتماد أربع جوانب هي: التشخيص والإرشاد والتوجيه وتدريب السائقين قبل شروعه في أداء مهامهم أمر لا بد منه، غير أن هذه التعليمات الأساسية و الإجراءات المحددة التي وضعها لن تقض إلى نتائج إيجابية ولن تكون فعالة ومؤثرة ما لم تقترن بوعي السائقين لخطورة الحوادث المرورية، وبرغبتهم في التعاون النابع من ذواتهم من أجل فهم أوسع للقواعد التي تكتسب عن طريق التدريب والتأهيل. (ابو النيل، 2005)

ويرى جيمس ليون، (James Leon, 1995)، أن تناول ظاهرة حوادث النقل والموار من طرف الدراسات التي تهتم بسيكولوجية القيادة يعتبر هدفا أساسيا للتقليل من هذه الحوادث، و ذهب إلى حد اعتبارها - أي سيكولوجية القيادة . الميدان التطبيقي الذي يقدم الأفكار العلمية الدقيقة عن عملية القيادة وتصنيفها كقضية اجتماعية معقدة تتداخل مع جوانب عديدة ذهنية و فنية وغير فنية، ووصفها أيضا بالميدان الذي يمدنا بالتناولات والنظريات التي تجعل من القيادة سلوكا أكثر أمنا، لكنها لم ترق بعد إلى أن تكون علما قائما بحد ذاته كعلم النفس، بل استمدت نظرياتها من فروعها العديدة. (ابو النيل، 2005)

وتذكر الباحثة في هذا الصدد، فرع علم النفس الاجتماعي وتناوله للحوادث التي يقع فيها السائقون حيث استفادت سيكولوجية سيطرة المركبات من نتائج أبحاثه في حل المشكلات التي تقف عائقا أمام الأفراد العاملين ومن نظرياته التي جاءت لتفسر أسباب الوقوع في الحوادث بما في ذلك نظرية العزو التي تبين الطريقة أو الأسلوب الذي من خلاله يفسر الفرد سبب وقوعه في الحوادث.

6- مفهوم حوادث المرور المرتبطة بالعمل

في العالم الصناعي تمثل حوادث المرور جزءا مهما من مجموع الوفيات التي تحدث في مكان العمل (Boufous et Williamson, 2009) فالكثير من العمال يسوقون في إطار عملهم، فمنهم من يستخدم سيارته الخاصة للوصول إلى العمل ومنهم من يقود في إطار عمله (ساعات العمل)، وعينة البحث التي اختارتها الباحثة لإجراء هذه الدراسة تمثل السائقين المهنيين الذين يعملون بمؤسسات نقل المسافرين الخاصة والعامة والذين وصف الباحثون مهنة نقل المسافرين بالمهنة الصعبة التي تعرض العامل فيها إلى مواجهة مواقف مرورية خطيرة.

7- تعريف حوادث المرور المرتبطة بالعمل

في هذا الجزء من الدراسة ستقدم الباحثة تعريفا لمفهوم حوادث المرور المرتبطة بالعمل ومن أجل ذلك ستحاول تعريف كل مفهوم على حدى.

7-1- تعريف الحادث لغة

يقال حدث شيء حدثا، أي تجدد وجوده، فهو حادث وحديث ومنه: حدث عيب، وإذا تجدد وكان معدوما قبل ذلك. وحدث أمر أي وقع، وإحداث الشيء أي إيجاد.

وعرف (الجرجاني) أن الحدث يعني وجود الشيء بعد عدمه والحادثة هي النازلة أو العارضة وجمعها حوادث ومنه حادث بمعنى عارض.

7-2-تعريف المرور لغة

المرور مصدر، مرّ - يمرّ مرّاً ومروراً، بمعنى ذهب، ويقال مرّ عليه وبه، يمرّ مرّاً أي اجتاز وتمرّ مرّاً ومروراً، جاء وذهب وتمرّ به وتمرّه: جاز عليه والمرو/ر: المضى والاجتياز بالشيء والممرّ: موضع المرور

7-3-تعريف العمل لغة

يعرف العمل في معجم لسان العرب بأنه: " مهنة، شغل أو وظيفة وعمل يعني مهن وصنع، مارس نشاطا وقام بجهد للوصول الى نتيجة نافعة.

7-4-تعريف الحادث اصطلاحا

يعرف (دويدار، 2000) الحادث بأنه واقعة مرغوب فيها، تحدث دون توقع ويعرفها (عبد الرحمان، 2009) على أنها حدث غير متوقع الحدث فقد يصيب شخصا أو يتسبب في إتلاف آلة يتعطل على إثره العمل ويتوقف الإنتاج.

تناول الدكتور فرج عبد القادر طه في كتابه علم النفس الصناعي والتنظيمي موضوع الحوادث وخصص له فصلا كاملا مصنفا الحوادث كأحد مظاهر سوء التوافق المهني حيث عرف من خلاله الحادثة على أنها "حدث يقع للفرد أو يتورط فيه دون سابق معرفة أو توقع، وينتج عنه أضرار تصيب الفرد أو الآخرين أو المعدات أو الممتلكات."

أما (جيزلي وبراون) فيذهبان إلى تعريف الحادثة أنها كل ما يحدث للشخص دون أن يتوقع حدوثه تنجم عنها أضرار للأفراد والمعدات، ويذهب (عويضة، 1997) فيحذو حذو الكثير من الباحثين ويعرف الحادثة على أنها واقعة تحدث دون توقع وهي غير مرغوب فيها. بالتركيز على مجموع التعريفات التي ذكرتها الباحثة في الفقرة السابق تلاحظ أنها لا تحدد بدقة الحادث الذي يصاحب أداء الفرد العامل بل أشارت الى مفهوم الحادث بصفة عامة.

بالنظر إلى مجموع التعريفات التي ذكرتها الباحثة في الفقرة السابقة تلاحظ أنها لا تحدد بدقة الحادث الذي يصاحب أداء الفرد العامل في عمله بل أشارت الى مفهوم الحادث من منظور عام، لذا رأت الباحثة انه من المهم البحث في الدراسات التي اهتمت بحوادث المرور المرتبطة بالعمل.

7-5-تعريف حوادث المرور المرتبطة بالعمل اصطلاحا

حدد Kerrich وArbous ثلاث عناصر يتضمنها الحادث الذي له علاقة بالعمل وهي:

- يقع الحادث دون أن يتوقعه الفرد العامل ولا يتنبأ به
- من بين أسباب الوقوع في حوادث العمل سوء توافق العامل في عمله
- الإصابة في العمل تشكل جزءا من الحوادث (ابو النيل، 2005)

وفي تعريف آخر جاء به (Stéphane et al) : يمكن اعتباره حادثا مروريا مرتبطا بالعمل إذا تورط فيه فيه عامل يتقاضى أجرا مقابل أدائه لعمله وقت وقوع الحادث.(Stéphane et al, 2013)

بين الباحثون في مجال حوادث المرور المرتبطة بالعمل أنه لا يوجد تعريف موحد، فمثلا في فرنسا اعتبرت حوادث المرور المرتبطة بالعمل تلك التي يقع فيها الفرد العامل أثناء تنقله من بيته إلى مقر عمله فسميت ب"حوادث التنقل إلى العمل" بينما سميت ب"حوادث أداء المهمة" تلك التي يقع فيها الفرد العامل خلال تأديته لعمله واعتُبر هذان التصنيفان حوادث مرور مرتبطة بالعمل. (Charbotel, 2001)

أما في استراليا وكندا والولايات المتحدة الأمريكية فاعتبرت حوادث المرور المرتبطة بالعمل تلك التي تقع للسائق العامل أثناء تأديته لعمله فقط. (Murray, 2007)

وفي الجزائر تعد حوادث المرور المرتبطة بالعمل، تلك الحوادث التي يقع فيها السائق المهني أثناء تأديته لعمله في الطريق. (الصندوق الوطني للضمان الاجتماعي، Cnas)

7-6- تعريف الحوادث المرتبطة بالعمل إجراءً

في هذه الدراسة تتبنى الباحثة التعريف الذي قدمه الصندوق الوطني للضمان الاجتماعي Cnas، والذي يعرف حادث المرور المرتبط بالعمل بأنه الحادث الذي يقع فيه السائق المهني في الطريق أثناء قيامه بعمله.

8- فروض ونظريات الوقوع في حوادث المرور المرتبطة بالعمل

توصل العلماء والباحثون الى وجود جوانب متعددة يتم من خلالها تقييم معدل الحوادث وأجرى علماء النفس دراسات عديدة لتحليل ودراسة مفهوم القابلية، ابتكروا فيها اختبارا لفحص القابلية وبينوا من خلال النتائج المتحصل عليها وجود استعدادات فردية وراثية تلعب دورا أساسيا في تبني السلوكيات. ومن بين هذه الاستعدادات الميل للخاطرة مما ترك الباحثين يتوقعون ارتفاعا في معدل الحوادث لدى السائقين الأكثر جرأة من غيرهم حيث يؤدي ميلهم هذا إلى إصدار سلوكيات وجب البحث في مسبباتها وآثارها من أجل محاولة توجيهها.

يتساءل الباحثون عما يبرر التسليم بوجود خصائص القابلية للوقوع في حوادث المرور المرتبطة بالعمل، وللإجابة على هذا السؤال تمت دراسة بعض جوانب الشخصية للميالين للوقوع في حوادث المرور المرتبطة بالعمل وتبين أن تعرّض الفرد للحوادث أكثر من غيره يكون في كثير من الأحيان بسبب تكوينه العضوي وتكوينه النفسي بحيث يختلف الأشخاص في درجة القابلية للوقوع في الحوادث مثل ما يختلفون في الاستعدادات والخصائص الأخرى. (عبد الكريم، 2010)

وفي هذا السياق، توصلت نتائج بعض الدراسات التي تناولت موضوع حوادث المرور والقابلية للوقوع فيها إلى وجود مجموعة من الاحتمالات قد تساعد في فهم توزيع هذه الحوادث كما يلي:

8-1- فرض الصدفة

يُعبر هذا الاحتمال على عزو الحوادث إلى الصدفة بحيث يكون لجميع الأشخاص نفس الاستعداد للوقوع في الحوادث ولا دخل للعوامل الذاتية في التمييز بين الأفراد من حيث استعدادهم للوقوع في الحوادث.

8-2- فرض القابلية المتزايدة

يرى أصحاب هذا الاتجاه أن جميع الأفراد لديهم نفس الاستعداد للوقوع في الحوادث غير أن الفرد الذي يقع في الحادثة تكون بمحض الصدفة و يصبح بعدها مهياً للوقوع في الحوادث قد يكون السبب تزايد قابليته نتيجة لشعوره بالخوف وعدم الثقة.

8-3- عدالة توزيع الحوادث

تؤكد أراء أخرى على أن الحوادث تتوزع توزيعاً عادلاً، أي أن الفرد الذي تعرض إلى حادثة مرة قد لا يميل إلى الوقوع في حوادث أخرى على أن تُترك الفرصة لشخص آخر بحيث لم يكن قد وقع في حادث مماثل.

8-4- القابلية للوقوع في الحوادث نتيجة التكوين النفسي البيولوجي

اعتبر أصحاب هذا الاتجاه أن القابلية للوقوع في الحوادث تعتبر سمة من سمات الشخصية أي أن كل فرد عامل يتميز بمستوى معين من القابلية للوقوع في الحوادث، قد يرتفع هذا المستوى من القابلية ويصبح الفرد أميل إلى تكرار الوقوع في الحوادث كما قد ينخفض مستوى القابلية لديه وحينها يتضاءل احتمال وقوعه في الحوادث.

كما ذهبوا إلى اعتبار أن درجة القابلية للتورط في الحوادث نتيجة التكوين النفسي البيولوجي لدى الفرد تتميز بالنسبية وتتسبب في الفروق بينه وبين غيره في مدى وقوعهم في الحوادث، فحسب هذا الافتراض يتميز كل فرد بمستوى معين من القابلية، فإذا كان هذا المستوى عالياً، ينتج عنه تكرار التورط في الحوادث وإذا كان منخفضاً قد يخفض من الوقوع في الحوادث مقارنة بأفراد آخرين مثله، غير أنها ليست ثابتة من فرد لآخر بل تتغير حسب العمل، فقد تكون عالية، متوسطة أو منخفضة من فرد لآخر بمعنى أن القابلية تنقسم إلى قابليات نوعية فمثلاً هناك فرد لديه درجة عالية إلى حد ما من القابلية وآخر درجة قابليته متوسطة أو ضعيفة. (أبو النيل، 1985)

من بين الباحثين الذين سلطوا الضوء على صحة هذه الفروض ومدى تأثيرها في وقوع الأفراد في الحوادث، نجد أن الباحثين (Green Wood et Woods, 1918) ورغم قدم البحث الذي قاموا بإجرائه إلا أنهما درساً هذه الفروض دراسة عميقة و قارنوا بين كل توزيع من التوزيعات الأربعة والتوزيع الفعلي للحوادث.

أجريت الدراسة على 648 عاملة في مصنع من مصانع الذخيرة بالولايات المتحدة الأمريكية حاولا من خلالها مقارنة توزيع الحوادث الفعلي بين العاملات بالتوزيعات الأخرى فوجدا أن نسبة 4% من مجموع العاملات فقط هن من تورطن في حادثة في الفترة بين شهري فيفري ومارس ونسبة 69% من هن لم يتعرضن لأي حادث خلا هذه الفترة وفي نفس الظروف. (طه، 2000)

توصل الباحثان في هذه الدراسة إلى التأكيد على أن الحوادث تميل إلى أن تقع لأفراد معينين دون الآخرين وكان فرض الصدفية الأبعد من بين الفروض الثلاثة الأخرى بالنسبة للتوزيع الفعلي للحوادث وأن التوزيع المفترض للحوادث بواسطة القابلية المتزايدة هو الأقرب للتوزيع الفعلي للحوادث.

وتوافقت دراسة (ماير، 1967) مع دراسة (Green Vood et Woods, 1918) حيث وجد أن هناك تركيبا طبيعيا لدى بعض الأفراد يجعلهم يقعون في الحوادث دون غيرهم يعرفون بالقابلين للحوادث إلا أنهم يختلفون في قابليتهم للوقوع في الحوادث مثلها مثل أي سمة أخرى من السمات، أما Tiffen فذهب إلى اعتبار العامل القابلية عاملا مسببا للحوادث في العمل. (ابو النيل، 2005)

8-5- فرض (الدومينو)

يرى (1931) W.H. Heinrich صاحب نظرية (الدومينو) أن ما نسبته 88% من الحوادث سببها سلوكيات بشرية خطيرة و 10% سببها أعمال خطيرة و 2% تقع الحوادث عن طريق الصدفة واقترح Heinrich "نموذجاً لتسلسل الحوادث من 5 عناصر بحيث أن كل عنصر من العناصر الخمس يرتبط بالذي يليه تماما مثل أحجار (الدومينو) إذا سقط منها واحد سقط جميع الصف ويتمثل ترتيب العناصر الخمس كما يلي:

• المحيط الاجتماعي

• أخطاء العامل

• عمل خطير يرتبط بخطر ميكانيكي أو جسمي

• الحادث

• خسائر مادية أو جسمية. (Heinrich, H.W., 1931)

انتقدت هذه الدراسة من طرف العديد من الباحثين والعلماء لأنها لم تقدم لا أرقاما ولا معطيات إحصائية تثبت من خلالها صحة الفروض التي تم اختبارها.

8-6- فرض الأعراض

في هذه الدراسة تم التركيز على العمل "بالأعراض" (Les symptômes) حيث أكد أصحاب هذا الفرض انه عند تحليل الحوادث ينبغي الأخذ بالأسباب الظاهرة فقط دون البحث عن الأسباب العميقة التي تؤدي إلى وقوع الحوادث واعتبروا أن الظروف أو الأعمال الخطيرة هي أسباب واضحة أي "أعراض" وليست أسباب

عميقة، هذه الاحتمالات وغيرها يمكن من خلالها تفسير قابلية الأفراد العاملين للوقوع في الحوادث بصفة عامة. (Adams, 1985)

ما يعاب على هذه الفروض والاحتمالات عدم تقديمها لأرقام وإثباتات ودلائل مقنعة من شأنها أن تدعم صحة هذه الفرضيات، كما أن نتائجها جاءت بدون دلالات إحصائية ولم تكون حبر الزاوية الذي تركز عليه الدراسات المستقبلية.

9- النظريات المفسرة لحوادث المرور

اجتهد العلماء في البحث عن الأسباب التي تؤدي بالسائقين إلى الوقوع في حوادث المرور وفي الفقرة الموالية ستعرض الباحثة أهم هذه النظريات:

9-1- النظرية القدرية

يرى مؤسسو هذه النظرية أن الناس نوعان، نوع يرى نفسه سعيد الحظ لا يمكن للأحداث السيئة أن تصيبه وإن لديه حصانة ضد الحوادث ونوع آخر لديه قابلية متزايدة للوقوع في الحوادث بصفة عامة ويعززون ذلك إلى القدر بصفته المتحكم في مصيرهم.

9-2/ نظرية التحليل النفسي

أسس هذه النظرية سيقموند فرويد واعتبر من خلالها أن للعوامل النفسية اللاشعورية دور محوري في وقوع الفرد في الحوادث كما اعتبر أن الحوادث أفعال مقصودة لا شعوريا لها دلالتها الرمزية وفسر لجوء العامل إلى إتلاف الآلة في العمل ما هو إلا انتقام من صاحب العمل قد يكون بسبب نزاع شديد نشب بينهما، ووضح أن الحوادث تعبير لصراع عصابي وإن ما يلحقه الفرد بجسمه هو عقاب للذات كرمز للتنفيس عن الشعور بالذنب عندما يواجه مواقف حياتية معينة. (عكاشة، 1999)

9-3- النظرية الطبية

ترجع هذه النظرية وقوع الفرد في الحوادث إلى الجوانب الجسمية مثل الاضطرابات الذهنية والعصبية أو القصور في وظائف الجسم تجعل من الفرد شخصا لا يتوافق مع متطلبات عمله وبين البروفسور (BOUGEROL, 2012) أنه توجد علاقة دالة إحصائية بين الحوادث والأمراض التي تصيب الأفراد العاملين.

9-4-نظرية الضغط والتكيف

يؤكد أصحاب هذه النظرية على بيئة العمل المادية والدور الأساسي الذي تلعبه في الحفاظ على الصحة النفسية والجسمية للعامل، فإذا كانت هذه الظروف غير ملائمة لأداء العمل ومولدة للضغوط تجعل من الفرد العامل عرضة للوقوع في الحوادث نتيجة لعدم تكيفه وانعدام الظروف الآمنة في محيط العمل.

(العيسوي، 1982)

9-5-النظرية الاجتماعية

الظروف الاجتماعية عامل من العوامل التي تدفع بالفرد العامل إلى الوقوع في الحوادث هذا ما أثبتته أصحاب هذه النظرية وتتمثل الظروف الاجتماعية في شعور العامل أن لديه مشاكل ترتبط بحياته الأسرية ومحيطه الاجتماعي وإذا أضيفت لما يشعر به من مشاكل في العمل تصبح دافعا له للوقوع في الحوادث مما يستلزم العمل على إيجاد حلول تتمثل في تحسين الظروف الاجتماعية للعامل. (محمود، 1971)

تعددت النظريات التي اهتمت بموضوع الحوادث واختلفت الآراء حول الأسباب التي تدفع بالأشخاص للوقوع فيها رغم عدم رغبتهم في إلحاق الأذى بأنفسهم حيث عرضت الباحثة بعضا من هذه النظريات حسب أهميتها وقيمتها المضافة للبحث الحالي وذلك بالاعتماد عليها في الشق النظري.

10-الدراسات السابقة التي تناولت دور القابلية في الوقوع في الحوادث

10-1-دراسة (فلاندر دربار)

توصلت نتائج الدراسة التي أجرتها (فلاندر دربار) V.derbar إلى عدة حقائق يمكن إيجازها فيما يلي:

- 80% من العمال الذين ارتكبوا حوادث يميلون إلى ارتكاب حوادث أخرى لا يتصفون بنمط معين من الشخصية
- 20% من الذين لم يرتكبوا الحوادث لا يميلون إلى ارتكاب حوادث أخرى ويتسمون بالسواء في سلوكهم
- العمال الذين يرتكبون حوادث بسيطة يميلون إلى ارتكاب حوادث خطيرة ونمط شخصيتهم يشبه نمط شخصية الجانحين (فرج طه، 2000)

أما تيفن Tiffen فقد حدد في دراسته ثلاثة أنواع للاستهداف (او القابلية كما اصطلح على تسميته بالقابلية في هذه الدراسة) :

- الاستهداف العصابي ويعاني أصحاب هذا النوع من أمراض نفسية ومشاكل قد تدفع بهم الى الوقوع في الحوادث
- الاستهداف غير العصابي وينتج عن العوامل الذاتية للشخص (عوامل شخصية، صحية وعقلية)
- الاستهداف العصابي وغير العصابي ويشمل النوعين الأوليين معا، ويعاني أصحاب هذا النوع من الاستهداف غالبا من أمراض نفسية ونقص في بعض سمات الشخصية تدفعهم إلى الوقوع في الحوادث.

مناقشة الدراسة

في هذه الدراسة اعتبر الباحثان ان الاستهداف للحوادث عبارة عن مجموعة العوامل الشخصية والصحية والعقلية والتي تظهر لدى الفرد وتعبّر عن نقص في سمات الشخصية تجعل منه ميالا للوقوع في الحوادث وتعرضت هذه الدراسة للعديد من الانتقادات كون ان الاستهداف للحوادث لم يثبت تأثيره الايجابي على الوقوع في الحوادث.

10-2-دراسة (عبد القدر فرج)

أجرى الدكتور (فرج) دراسة في الشركة المصرية (اتوبيسات ابو رجيبة) سنة 1960، حول القابلية للوقوع في حوادث المرور، بين فيها أن الحوادث تقع لأفراد معينين دون الآخرين وأن معامل الارتباط بين الحوادث التي وقعت في النصف الأول من العام ونصفه الأخير كان موجبا دالا عند مستوى الدلالة 0.001 حيث وصل إلى 0.335+ كما كان دالا أيضا ووصل إلى 0.413+ بين الحوادث التي وقعت في الأشهر الزوجية وتلك التي وقعت في الأشهر الفردية مما يدل على أن القابلية للوقوع في الحوادث علاقة بتورط الأفراد فيها.

مناقشة الدراسة

أكد الدكتور فرج طه في هذه الدراسة على أن عامل الصدفة لا يؤثر على ميل الأفراد للوقوع في الحوادث بل هناك عوامل أخرى تتمثل في العوامل الذاتية المتعلقة بالإنسان.

10-3-دراسة (عباس عوض)

أجرى عباس عوض دراسة موضوعها الاستهداف للحوادث وعلاقته بالمكانة السوسيوومترية للعامل، هدف من خلالها الى معرفة مدى الارتباط بين الاستهداف للحوادث ومكانة العامل الاجتماعية، ولإثبات ذلك استخدم الباحث مجموعة من الأسئلة شملت البيانات العامة وأسئلة سوسيوومترية عن العامل، تكونت العينة من 218 فردا عاملا قسمها الباحث الى عینتين: تشمل الأولى وهي المجموعة التجريبية العمال المستهدفين وتشمل الثانية وهي المجموعة الشاهدة العمال الذين لم يتعرضوا للحوادث. (عوض، 1971)

أسفرت نتائج الدراسة على مايلي:

- وجود علاقة ارتباطية قوية بين الاستهداف والمكانة الاجتماعية
- يكثر العمال المستهدفون من التغيب في العمل وهم أشخاص يتسمون بعدم الاستقرار
- أن المستهدفين للحوادث هم بدون مستوى دراسي

مناقشة الدراسة

تبين من خلال نتائج هذه الدراسة أن الاستهداف للحوادث يرتبط ارتباطا قويا بالمكانة الاجتماعية والمستوى الدراسي والتعب وهذا ما لم تثبته الدراسات الاخرى اذ تبين ان المستوى الدراسي لا يؤثر في القابلية للوقوع في الحوادث.

10-4-دراسة (فلاندر دربار)

بينت هذه الدراسة ان 80% من العمال الذين يتورطون في الحوادث يعودون الى ارتكاب حوادث أخرى وان الشخصية التي يتمتعون بها شخصية واضحة، وان 20% لا يتميزون بنوع من انواع الشخصيات ولا يميلون الى التورط في الحوادث، وبينت ايضا نتائج الدراسة ان الافراد العاملين الذين لديهم ميل للوقوع في الحوادث البسيطة يعاودون الوقوع في حوادث اخطر.

كما اوضحت النتائج ان الاشخاص الذين يميلون الى الوقوع في الحوادث لا يعانون من امراض عضوية ولا يتميزون بالخمول وعدم الاستبصار. (طه، 1999)

مناقشة الدراسة

في هذه الدراسة اثبتت النتائج ان الذين يرتكبون الحوادث يعودون ويرتكبون حوادث أخرى رغم انهم لا يعانون من أمراض عضوية مما يفسر وجود قابلية لديهم للوقوع في الحوادث عندما يواجهون مواقف مرورية خطيرة.

10-5-دراسة (قديري محمود حنفي)

كان عنوان الدراسة كالتالي: اثر الجمود الإدراكي والجمود الحركي على التعرض للإصابات في العمل، هدفت الدراسة الى الكشف عن العلاقة بين الجمود الإدراكي والجمود الحسي والتعرض للإصابات في العمل، طبقت فيها أدوات عديدة لقياس المتغيرات الثلاثة وكانت عبارة عن بطريات قياس، أما العينة فشملت 100 عامل، تم تقسيمهم إلى مجموعتين، واحدة تجريبية وأخرى ضابطة (50 فردا عاملا في كل مجموعة).

وأثبتت النتائج وجود علاقة دالة إحصائيا بين الجمود ببعديه الإدراكي والحسي والإصابة في العمل كما تم إثبات وجود علاقة دالة إحصائيا بين الحوادث والخبرة في العمل (ابو النيل، 1985)

مناقشة الدراسة

في هذه الدراسة تم إثبات علاقة العمليات المعرفية والحسية بالوقوع في الحوادث وان هذه العمليات لها علاقة قوية بالقابلية للتورط في حوادث العمل إلى جانب الخبرة في العمل.

10-6-دراسة (دافيدز وماهوني)

أكد أصحاب الدراسة، أنه لا وجود لعامل الصدفة في وقوع الحوادث بل التكوين النفسي للفرد وسمات الشخصية والاتجاهات هي عوامل تقف وراء الوقوع في الحوادث ولإثبات ذلك استخدم الباحثان اختبارا اسقاطيا يحتوي على 100 عبارة لدراسة تأثير الاتجاهات والخصائص النفسية على القابلية للوقوع في حوادث العمل.

شملت عينة البحث مجموعتين من العمال تتكون كل واحدة من 17 فردا حيث تحتوي المجموعة الأولى على الذين تعرضوا لحوادث خلال الفترة من 1954/01/01 الى 1955/12/31 يشتركون تقريبا في نفس المستوى التعليمي والمستوى الاجتماعي والمستوى الاقتصادي وكذا ظروف العمل.

بينت النتائج تحصل المجموعة الأولى على درجة أقل في سمات الشخصية الايجابية وتميل إلى الحصول على درجات أعلى في السمات الشخصية السلبية. (عويضة، 1999)

مناقشة الدراسة

أثبتت هذه الدراسة وجود علاقة قوية دالة إحصائياً بين السمات الايجابية وقلة الوقوع في الحوادث وذهبت هذه النتائج إلى وجود علاقة قوية بين سمات الشخصية السلبية والوقوع في الحوادث وان العلاقة بين هذين المتغيرين قد تعود إلى عوامل وراثية أي أن لديهم قابلية للوقوع في حوادث العوامل.

10-7-دراسة (سالم المطيري)

أجرى (المطيري، 1991) دراسة بعنوان: العلاقة بين العدوان والتوافق النفسي الاجتماعي وانعكاساتها على الاستهداف لحوادث المرور لدى قائدي السيارات، وسعت هذه الدراسة للمقارنة بين الذكور والإناث من المستهدفين للحوادث من حيث التوافق النفسي والاجتماعي والعدوان.

للتحقق من فرضيات الدراسة استخدم عدة اختبارات نفسية وطبقها على عينة من الذين تورطوا في الحوادث.

أسفرت نتائج الدراسة على وجود فروق بين الذكور والإناث لصالح هذه الأخيرة في سوء التوافق النفسي والاجتماعي والعدوان. (المطيري، 1991)

مناقشة الدراسة

بينت دراسة (المطيري، 1991) وجود علاقة دالة احصائياً بين سوء التوافق النفسي والاجتماعي والوقوع في الحوادث كما أكد على دور العدوان في القابلية للوقوع في الحوادث مما يفسر وجود قابلية للوقوع في الحوادث لدى عينة الدراسة.

10-8-دراسة (محمود ابو النيل)

قام (محمود السيد ابو النيل، 1985) بدراسة حول موضوع الاستهداف لحوادث المرور كان عنوانها: "حوادث السائقين وعلاقتها بالذكاء والقدرات الشخصية"، سعت هذه الدراسة الى التعرف على النواحي التي لها علاقة بحوادث السائقين كالذكاء بأنواعه اللفظي، العملي والعام والنواحي المسقطه من الشخصية.

وللتحقق من الفرضيات التي صاغها في هذا الموضوع قام بتطبيق العديد من الاختبارات مثل اختبار تفهم الموضوع TAT ، اختبار القدرات لقياس قوة الإبصار والتآزر على عينة قوامها 25 فردا سائقا (العينة الضابطة) و 24 سائقا (العينة الشاهدة)، تحصل الباحث على مجموعة من النتائج منها عدم وجود علاقة بين الذكاء والحوادث واختبار التآزر هو الاختبار الوحيد الذي يميز بين السائقين المستهدفين وغير المستهدفين.

مناقشة الدراسة

تلعب الخبرة دورا محوريا في الوقوع في الحوادث حيث تكسب الخبرة الطويلة الفرد العامل الحد الأدنى من القدرات التي يتطلبها أداء العامل لعمله أما الشخصية والجوانب الانفعالية هي العامل المتسبب في الوقوع في الحوادث.

10-9- دراسة Farmers et Chambers

أجريت هذه الدراسة على خمسة عشر عاملا في الترسانة البحرية لبحث علاقة الأمراض التي تصيب العاملين بالوقوع في الحوادث فوجد ان معامل الارتباط بينهما يقدر ب 0.30 وبين أن الامراض والعيوب الجسمية تساعد الأفراد العاملين على الوقوع في الحوادث بنسبة 3 مرات أكثر من غيرهم من العمال. (طه، 2000)

مناقشة الدراسة

تناولت هذه الدراسة علاقة الصحة الفرد العامل والمتمثلة في العيوب الجسمية أو قصور في حاستي الابصار والسمع وارتفاع في ضغط الدم بالوقوع في الحوادث حيث أثبتت هذه العلاقة واعتبرت الصحة سببا من أسباب وقوع الافراد العاملين في الحوادث.

10-10- دراسة Cotion ,Mount et Brenner

بحثت هذه الدراسة في العلاقة بين قياس الوقت الذي يستغرقه الفرد في ردة الفعل وعدد الحوادث وأجريت على عينة قدرها 140 ضابط شرطة ب(لوس انجلس) وبينت نتائجها عدم وجود علاقة دالة إحصائية بين القابلية الفردية وعدد الحوادث وارتكز أصحاب هذه الدراسات على التصنيف الذي جاءت به الأدبيات السابقة لتفسير الوقوع في الحوادث وهو: القابلية للوقوع في الحوادث وعامل الصدفة.

مناقشة الدراسة:

أثبتت هذه الدراسة على أن الصدفة هي العامل الرئيس الذي يتسبب في وقوع العمال في الحوادث وليس القابلية.

10-11- دراسة (Davids et Mahoni)

في دراسة أخرى قام هذان الباحثان بالبحث في ديناميات الشخصية وعلاقتها بالاستهداف للحوادث في العمل على عينة من المستهدفين وغير المستهدفين، استخدم فيها الملاحظة المباشرة وعدد من الاختبارات يقيس من خلالها التفاؤل والثقة والعوامل الاجتماعية والانتماء والاعترا ب والتمركز حول الذات والقلق واستغرقت الدراسة عامين، خلصت النتائج إلى وجود علاقة بين الانتماء والوقوع في الحوادث بمعدل - 0.73 وعلاقة أخرى دالة إحصائيا بين الاعترا ب والقابلية للوقوع في الحوادث بمعدل يساوي 0.36 ويعني ذلك أن المستهدفين لهم درجة عالية من التمر كز حول الذات ودرجة منخفضة من التفاؤل والثقة بالنفس. (دافيدس وماهوني، 1957)

مناقشة الدراسة

دلت نتا ج هذه الدراسة على أن الفرد العامل حتى لو كانت لديه قدرات ذهنية خاصة بالعمل كالذكاء مثلا فان متطلبات العمل لا تعتمد عليها وحدها بل هناك جوانب أخرى كسمات الشخصية والحالات الانفعالية للعامل تتركه عاجزا عن الامتثال لقواعد الأمن والسلامة في العمل وبذلك تعرضه للوقوع في الحوادث. (ابو النيل، 1985)

في دراسة أخرى أجرتها (Anastasi, 1957) طبقت فيها اختبار (برنورتيير) تبين من خلال النتائج التي تحصلت عليها أن القابلية للوقوع في الحوادث تزداد عند الإناث منها عند الرجال والسبب في ذلك فروق فردية أساسية بين الجنسين فيما يخص عامل الاتزان النفسي والفسولوجي. (طه، 2001)

في دراسة أخرى قام بها (Tiffen et Mc Cormick, 1968) أكدا من خلالها على وجود ارتباط سلبي بين الحوادث والسن أي أنه كلما زاد سن العامل كلما قل وقوعه في الحوادث، مما يوضح تأثير عامل السن على القابلية للوقوع في الحوادث.

غير أن مثل هذه الدراسات تعرضت للنقد الذي تمثل في صعوبة الفصل بين سن العامل وخبرته والدليل على ذلك نتائجها التي لم توضح بالتدقيق ما إذا كان هذين العاملين يؤثران على القابلية للوقوع في الحوادث منفصلين أو كليهما معا.

11- مظاهر القابلية للوقوع في حوادث المرور المرتبطة بالعمل

يرى الخبراء من رجال درك وشرطة وحماية مدنية أن القابلية للوقوع في حوادث المرور تظهر في جانبين اثنين وهما الظروف الفيزيائية والتقنية والسلوكيات غير الآمنة ويشمل هذان الجانبان العوامل التنظيمية والعوامل المعرفية والحسية الحركية والعوامل الذاتية، في هذه الدراسة اقترحت الباحثة التطرق الى مظهرين من مظاهر القابلية للوقوع في حوادث المرور وهما العوامل الذاتية والعوامل التنظيمية لارتباطهما بطبيعة البحث الحالي الذي يسعى لمعرفة السمة او السمات التي تميز شخصية السائق المهني وتدفع به الى القيام بسلوكيات غير آمنة عند التعرض للخطر.

في دراسة أمريكية أجريت للبحث في الميل لدى الأشخاص للتعرض للحوادث، تبين أن بعض الناس لديهم استعداد خاص للتعرض للحوادث أطلق عليه مفهوم " قابلية التعرض للحدث " وقد فسّر علماء النفس ذلك بأن البعض من الناس لديهم رغبة لا شعورية في تدمير أنفسهم، يتم التعبير عنها في صورة حادثة تبدو للناس كما لو كانت قضاءً وقدرًا، لكن الاكتئاب الداخلي الموجود لديهم والملل من الحياة هو الدافع اللاشعوري لارتكابهم الحادثة الذي قد يؤدي بحياتهم، وعندما يتعلق الأمر بالسائق المهني فقد يضع نفسه دون أن يدري في الموقف الذي يجعله ضحية للحدث، وفي هذه حالة قد لا يتصور أحد أن ضحية الحادث قد أقدم دون أن يدري على الانتحار بهذه الطريقة، واقترح صاحب هذه الدراسة أن يكون الفحص النفسي والعصبي ضمن شروط استخراج رخصة القيادة، وأن يتم ذلك بصورة جدية، للحد من الحوادث بصورة ملحوظة. (ياسين وزملاء، 1999)

12- أبعاد القابلية للوقوع في حوادث المرور المرتبطة بالعمل

كما سبق وان ذكرت الباحثة بأنها ستتناول بعدين اعتبرتتهما مهمين ومفيدين في هذه الدراسة وهما العوامل الداخلية (الذاتية) والعوامل الخارجية (التنظيمية) وتأثيرهما على تبني السائقين المهنيين للسلوكيات الآمنة عندما يواجهون مواقف مرورية خطيرة.

12-1-عوامل نفسية داخلية

يميل بعض الأفراد إلى تبني سلوكيات معينة لا تستند إلى أسس موضوعية أو علمية، وهذا الميل هو عبارة عن سلوكيات لا وقائية يقوم بها الفرد العامل كلما واجه موقفا صعبا، فهو لا يفكر في إيجاد الحلول المناسبة لتفادي خطورة الموقف بل يتصرف وفق ما تمليه عليه شخصيته.

ويرى الباحثون أمثال (ايزنك) و(كارل روجرس) و(البورت) وغيرهم أن الشخصية هي: "الإنسان بأبعاده الروحية والجسمية وقواه العقلية ومهاراته وخبراته وتجاريه في محيط اجتماعي - ثقافي محدد وفي بيئة جغرافية معينة وفي زمن معين" وتؤثر هذه الابعاد في تبنيه لسلوكيات معينة.

وتلعب الفروق الفردية دورا محوريا في توجيه قدرات الفرد العامل ومهاراته في مجال الصناعة وقد أثبتت الدراسات التي أعدت في ميدان علم النفس الاجتماعي وعلم النفس المرور أن الفروق الفردية تؤثر في معدل الوقوع في الحوادث، وقد ذكرت الباحثة في الفقرات السابقة ما قدمه الباحثون في هذا الموضوع وهو وجود نمط من الشخصية لديه استعداد للوقوع في الحوادث وهذا النمط تتحكم في الحالة الانفعالية والمزاجية لهذا النوع من الشخصية. (عويضة،

في دراسة قام بها (Pestno jee, 1987) على 40 سائقا تم تقسيمهم على مجموعتين، الاولى تورط اعضاؤها في الحوادث والثانية لم يتورطوا في الحوادث، الهدف من هذا البحث هو الكشف عن بعض السمات في الشخصية تكون مسؤولة عن الوقوع في الحوادث فأسفرت النتائج عما يلي:

-السائقون المتورطون في الحوادث يتصفون بالاندفاعية، الحماس، الحماية الزائدة، الاكتئاب، القلق و الانطواء. (ياسين وزملاء، 1999)

وتعني نتيجة الدراسة هذه أن أبعاد الشخصية، عوامل تؤثر في قابلية السائقين للوقوع في حوادث المرور. وفي نفس السياق، هناك دراسات أخرى تناولت دور الشخصية في قابلية الأفراد للوقوع في الحوادث معتمدين في ذلك على ما أكد عليه العلماء والباحثون وهو تأثير الصفات النفسية على الأنماط السلوكية للأفراد ومن بين اهم هذه الدراسات تلك التي بحثت في ارتباط العدوان بالتوافق النفسي لدى 168 طالبا جامعيًا و 34 طالبة من جامعة الكويت يحملون كلهم رخصا للسياسة وأسفرت النتيجة على عدم وجود فروق بين المستهدفين وغير المستهدفين في التوافق العام بأبعاده، الأسرية- الاجتماعية -الانفعالية والصحية. (ياسين وزملاء، 1999)

لقد حاول أصحاب هذه الدراسة وغيرها من الدراسات التي حاولت الكشف عن العلاقة المحتملة بين أبعاد الشخصية والوقوع في الحوادث وبينوا ان ما يتطلبه العمل من مهارات وقدرات وعمليات عقلية ليست السبب المباشر في الوقوع في الحوادث بل ذهبوا إلى ان هناك ميول وانفعالات وحالات مزاجية يمر بها الفرد تؤثر بالسلب أو الإيجاب في تبنيه لسلوكيات تقيه من الوقوع في الحوادث ومن بين هذه الميول سمات شخصيته وقد بين هذا الامر Hersy ووجد ان الشخص الذي يشعر بالحزن أو الغضب يكون معدل حوادثه أكثر من الذين لا يشعرون بمثل هذه الحالات.(ابو النيل، 1985)

حاول الباحثون في هذا الموضوع رسم شخصية المستهدفين حيث ذهبوا إلى اعتبار ما تحدثه أبعاد الشخصية لا يختلف عما تحدثه الاضطرابات النفسية لدى الفرد كما اجتهدوا في تقديم قوائم لسمات الشخصية التي تساهم في وقوع الأشخاص في الحوادث وقدم Himlir قائمة تحتوي على (28) سمة من سمات الشخصية ذكر أنها تؤدي إلى الوقوع في الحوادث والسبب في ذلك تحدث بعض هذه السمات عدم التكيف لدى الأفراد فيهملون بذلك قواعد السلامة والأمن في العمل.(المشعان، 1994)

وفي هذه الدراسة ستحاول الباحثة الكشف عن العوامل الذاتية المكونة لقابلية الوقوع في حوادث المرور المرتبطة بالعمل ودورها في تبني السائقين المهنيين لسلوكيات آمنة في الطريق ويقصد بالعوامل الداخلية (الذاتية) مجموع السلوكيات التي يتبناها أفراد عينة الدراسة أمام المواقف المرورية الخطيرة.

تتمثل العوامل الذاتية في هذه الدراسة في الحماية الذاتية وطلب المساعدة والتي تعبر عن نمط البساطة، المعرفة الميكانيكية، التركيز والقدرة على اتخاذ القرارات واحترام قوانين المرور وكذلك الانتباه والتركيز كعمليات معرفية وتم اختيار هذه العوامل مما بحثت فيه الدراسات السابقة ولأنها تتناسب مع طبيعة البحث الحالي.

في الفقرة الموالية ستتطرق الباحثة إلى العوامل الخارجية ممثلة في العوامل التنظيمية والتي تعتبر هي الأخرى مكونا من مكونات القابلية للوقوع في حوادث المرور المرتبطة بالعمل استنادا لما جاءت به الأدبيات السابقة.

12-2- العوامل الخارجية

قصدت الباحثة بالعوامل الخارجية في هذه الدراسة بالسلوكيات التي يجب ان يتبناها السائقون المهنيون وان يعملوا بها وتكون خارجة عن نطاقهم مثل صيانة المركبة وحالة الطريق واجراءات السلامة والأمن

المطبقة في مؤسسة العمل، بحيث لا تشعرهم هذه العوامل بالضغط النفسية و تكسبهم درجة رضا عالية وبالتالي يؤدون عملهم في أحسن الظروف ويتعدون بذلك عن الوقوع في الحوادث.

ولأن طبيعة البحث وأهدافه تقتضي البحث في تأثير العوامل الخارجية وبالتحديد العوامل التنظيمية والتي تعبر عن الرضا الوظيفي، الضغط المهني و الأداء الوظيفي فستقوم الباحثة بتقديم تعريف لكل عنصر من هذه العناصر.

12-2-1- الرضا الوظيفي

عرفه (دويدار، 2006) بأنه تعبير المشاعر النفسية التي يشعر بها الفرد اتجاه عمله، يتأثر بعدة متغيرات كالأجر والمحتوى ونمط الإشراف والمكانة الاجتماعية للمهنة والظروف الطبيعية للعمل والأمن والسلامة في بيئة العمل، وعرفه (النمر، 1993) بأنه شعور الموظف نحو العمل الذي ينتمي إليه سواء كان هذا الشعور ايجابيا أو سلبيا. (دويدار، 2006)

والعمل إذا كان محفوفا بالمخاطر يجعل من الفرد العامل غير راض عنه وفي كثير من الأحيان لا يستمر فيه، كما عرف الباحثون الرضا الوظيفي على أنه علامة من علامات الصحة النفسية. (ارجايل، 1993)

وعند مراجعة الأدبيات السابقة يتم استنتاج أن العديد من الباحثين تناولوا مفهوم الرضا الوظيفي ودرسوا مختلف جوانبه، واستخدموه في دراساتهم للبحث عن التوازن النفسي والسعادة التي يشعر بها الفرد العامل في عمله.

12-2-2- الأداء الوظيفي

عند الاطلاع على مختلف الدراسات السابقة التي تناولت مفهوم الأداء الوظيفي بالدراسة والتحليل، تناولته بشيء من العمومية والتناقض حيث لم يتفق الباحثون حول تعريف موحد، ويُفسر هذا التناقض في طبيعة الأدبيات والدراسات الأكاديمية التي وضعت المعايير وتناولت كيفية قياس الأداء، أغفلت نوعا ما الجانب المفاهيمي وهو التطرق لمفهوم الأداء الوظيفي في حد ذاته. (Brigitte, 2002)

12-2-3- الضغوط المهنية

اعتبر الباحثون ان موضوع ضغوط العمل مثله مثل المواضيع التي لها علاقة بالمنظمة كالالتزام التنظيمي والأداء والرضا الوظيفي عوامل تؤثر في السلوكيات الوقائية التي ينبغي على السائقين المهنيين تجنبها، وهي ايضا مظاهر للقابلية للوقوع في الحوادث ولقد خصصت الباحثة فصلا كاملا للحديث عن الضغوط المهنية ودورها في وقوع السائقين المهنيين في حوادث المرور.

خلاصة الفصل:

رغم ان عديد الدراسات السابقة التي استندت عليها الباحثة في تناول موضوع القابلية للوقوع في الحوادث باعتبارها سمة شخصية تتمثل في خلل في تكوين الفرد يدفعه الى الوقوع في الحوادث، ورغم قلة الدراسات التي بحثت مباشرة في القابلية للوقوع في حوادث المرور المرتبطة بالعمل فإن نسبة 15 % فقط من مجموع الحوادث يرجع فيها السبب الى هذه السمة وهذا حسب النتائج المتوصل اليها من طرف هذه الدراسات وحسب ما ذكره (عويضة، 1996) في كتابه علم النفس النفس الصناعي حيث بين ايضا ان سبب فشل جل الدراسات في تقدير العناصر والعوامل التي يتعرض اليها العامل في عمله لان هذا التقدير يختلف من شخص لآخر حسب عدد المواقف الخطيرة التي يتعرض اليها العمل اثناء اداء عمله.

الفصل الرابع: ضغوط العمل

تمهيد:

للحديث عن أي موضوع والبحث في جوانبه وتحديد مستوياته، ينبغي على الباحث أن يرجع للأدبيات السابقة التي اهتمت بدراسته ومراجعتها، فكثيرا ما يقف متسائلا عند تناوله موضوعا ما عن كيفية معالجة تعقيداته المختلفة، والموضوع المراد تناوله في هذه الدراسة هو الضغوط المهنية التي تعتبر جانبا من جوانب الضغوط النفسية والتي لاقت اهتماما كبيرا من طرف العلماء والباحثين والدليل على ذلك تعدد الدراسات والبحوث وتنوعها التي تناولت هذا الموضوع وبحثت في أسبابه والآثار المترتبة عنه وأيضا انعكاساته على الفرد والمنظمة.

لم تعد تقتصر آثار ضغوط العمل على مهنة بعينها بل أصبحت موجودة في العديد من المهن وارتبط اسمها بالظروف المحيطة بها وما مهنة الساقية أو كما تسمى في بعض الدراسات بقيادة المركبات إلا واحدة من المهن التي تستدعي من الفرد العامل أن يتحلى بكثير من الانتباه والتركيز مما يولد لديه نوعا من الشعور بالضغط لعدة أسباب سنتناولها الباحثة بشيء من التفصيل .

سيكون البعد التاريخي لمفهوم الضغوط أول ما ستتطرق إليه الباحثة ثم النماذج المفسرة بعدها ضغوط العمل أسبابها ومصادرها وكذا الآثار الناجمة عنها لدى السائقين المهنيين وأخيرا سبل ووسائل إدارتها والوقاية منها.

1- البعد التاريخي لمفهوم الضغوط:

1-1- أصل مفهوم الضغوط:

تعتبر ظاهرة الضغوط قديمة قدم الإنسان مصداقا لقوله تعالى وهو خير القائلين: (لقد خلقنا الإنسان في كبد) سورة البلد الآية 4، وقال أيضا: (قل الله ينجيكم منها ومن كل كرب ثم انتم تشركون) وتعني كلمتا الكبد والكرب الهم الكثير الذي يصيب النفس البشرية. (النعاس، 2008)

ويعود أصل مفهوم الضغوط إلى الكلمة اللاتينية (Stringere) التي تعني السحب بقوة، واستخدم هذا المصطلح للدلالة على المشقة والضيق في القرن الرابع عشر أما تناوله دون الإشارة إليه بصفة مباشرة فكان من طرف (روبرت هوك) Robert HOOKE، كان ذلك مع نهاية القرن السابع عشر، ولأن (هوك) كان مهتما بتصميم الأبنية فقد أشار في كتاباته إلى الحمولة والعبء واعتبرهما صعوبات هندسية وقوة خارجية تتسبب في الضغط على البناء مما يؤدي إلى انهياره. (سلامي، 2008)

1-2- أهم التطورات التي مر بها مفهوم الضغوط:

استخدم الانجليز في القرن 17 مصطلح الضغط للدلالة على الأسى والحزن والصعوبات والشقاء وأوضح (دروين) عام 1872 أن الخوف يلعب دورا مهما عند الانسان والحيوان في تجنيد الجسم عند التعرض للمخاطر ولا يجب ان يتعدى ذلك عتبة معينة.

واعتبر(دروين) الخوف على انه آلية مفيدة من أجل البقاء ما لم يصاحبها زعر ورعب يكون سببا في ضبابية الوعي قد تكلف الفرد الكثير وأسس نظرية في هذا السياق سماها بالنظرية التطورية J. RIVOLIER , 1913)

في 1815، ركز (كلود برنار) على أهمية التوازن الداخلي للفرد لمواجهة احداث الحياة اليومية، ويكون هذا التوازن ممكنا اذا استطاع الفرد ان يحافظ على نفسيته هادئة مهما كانت الظروف الخارجية أو التهديدات التي يتعرض لها من محيطه الخارجي، وعندما يفقد الشخص هذه الأهلية يختل توازنه الداخلي ويتعرض إلى مشاكل وأخطار كبيرة: اضطرابات، أمراض وفي بعض الأحيان تصل خطورة التعرض للضغوط الى الموت. E.ALBERT, 1913

و مع بدايات القرن التاسع عشر فقد استخدم هذا المصطلح من طرف علماء الفيزياء أمثال (كوشي) CAUCHY، في دراسته للأجسام الصلبة Les corps solides، وللتعبير أيضا عن القوة التي تنشأ داخل الجسم الصلب نتيجة لقوة أخرى تحاول تشويبه. (SAIGEY, 1830)

وبين (كانون 1914-1932) ان الانفعال يضع الفرد في حالة خاصة حيث تقوم هذه الحالة بتنشيط الجهاز السمبثاوي Le système sympathique.

ويأتي هذا التنشيط كاستجابة للمثيرات ذات الطابع الانفعالي مثل الألم والشعور بالأسى، الغرض من هذه العملية هو تحضير الجسم للنشاط حيث يتسبب هذا الأخير في تغيرات على مستوى العمليات الفسيولوجية الأساسية. (Chamoux, 1997)

أما استخدام مصطلح الضغوط كمفهوم علمي لأول مرة، كان من طرف الطبيب النمساوي (هانس سيلبي)، (Hans, Selye 1907-1982) مختص في الأمراض الداخلية، حيث اعتبر سيلبي في مقاربتة الفسيولوجية، أن الضغط هو نوع من أنواع الاستجابات التي يصدرها الأشخاص عند تعرضهم لمواقف ضاغطة، فيجند الجسم جهازه العصبي الغددي لمواجهة هذا التهديد من أجل المقاومة والتكيف وإعادة التوازن الداخلي. (TRENTZSCH, 2011)

انتقدت مقارنة (سيلي) في بداية ستينيات القرن الماضي من طرف العيد من العلماء والباحثين فاعتبر لازاروس Lazarus ان الاستجابة للضغوط هي ظاهرة سلوكية واعتمد في ذلك على المتطلبات النفسية للفرد وذهب هولمز (Holmes, 1968) الى أن العوامل الاجتماعية هي مثيرات للضغوط أيضاً، وبين Mason في هذا السياق أن الاستجابة هي في الحقيقة لا ترتبط بالمثير بل بردة الفعل السيكولوجية الناجمة عن المثير بحيث تتغير ردة الفعل هذه حسب الموقف الذي يتعرض اليه الفرد. (Laurence et all. 2004)

في ظل هذا الجدل القائم انقسم الباحثون إلى اتجاهات عديدة أهمها:

1. الضغوط كاستجابة
2. الضغوط كمثير
3. الضغوط كتفاعل بين الفرد وبيئته

وفيما يلي سنتناول الباحثة الاتجاهات الثلاثة بالدراسة والتحليل:

1-3-3- الاتجاهات الثلاث للضغوط:

تعددت النماذج التي تناولت الضغوط وذلك وفق اختلاف وجهات نظر العلماء والباحثين في تفسير الضغوط، فهناك من يرى أن الضغط استجابة وهناك من يرى أنه عبارة عن مثير كما أن هناك من يستند في تفسيره للضغط على أنه تفاعل بين الفرد وبيئته.

1-3-3-1- الاتجاه الذي يركز على الاستجابة:

استحدث هذا النموذج من طرف سلاي (Selye, 1974) بين من خلاله أن الضغط هو نوع من أنواع الاستجابات غير النوعية وغير المحددة للجسم عند أي طلب يقدم إليه سواء أكانت الاستثارة فيسيولوجية، نفسية أو بيولوجية Biophysiological للأحداث التي تصدر عن الأفراد و تمثل ردة فعل إزاء هذه الأحداث. ميز (هانز سلاي) بين العوامل المثيرة للضغط السلبي كالأزمات الخطيرة أو فقدان شخص عزيز حيث تهدد هذه المثيرات بدون شك التوازن الجسمي أو النفسي للفرد والعوامل التي تثير الضغط الإيجابي كالنجاح أو عودة الشخص المفقود كما يرى أن الضغوط مصنوعة من الاستجابات العضوية تختلف فقط من حيث المدة والشدة. (STEILER 2011)

1-3-3-2- الاتجاه الذي يركز على المثير:

يعتمد هذا النموذج في تحليله لظاهرة الضغوط المهنية على المثبرات التي هي عبارة عن قوى مسببة للضغط أو كما يصطلح على تسميتها بالعوامل المثيرة للضغط والتي تحدث اختلالا في التوازن الداخلي للشخص.

يتألف النسق الفكري لهذا النموذج في النظرة الواضحة لأسباب الضغوط، ألا أنه تعرض للنقد وذلك في صورة تجاهل للفروق الفردية حيث أصبح ينظر للفرد على انه شخص سلبي خاصة في المواقف التي قد تكون ضاغطة بالنسبة للبعض وغير ضاغطة بالنسبة للبعض الآخر مما يجعل اتخاذ القرارات أمرا صعبا عند القيام بالأنشطة الجماعية. (Cox , 2002)

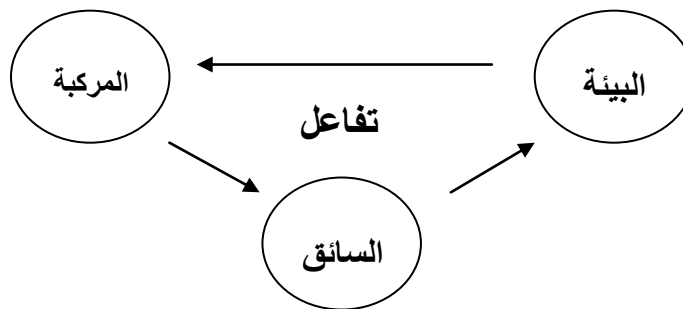
1-3-3- الاتجاه التفاعلي Approche interactionniste:

يستند هذا الاتجاه إلى العلاقة بين مصادر الضغوط ونتائجها غير أنه يأخذ بعين الاعتبار الفروق الفردية عكس النموذجين السابقين.

بين لازاريس وكوكس أن استجابة الأفراد للضغوط تختلف باختلاف خصائصهم الفردية المتمثلة في نمط الشخصية والخلفية الثقافية والدعم الاجتماعي والتي تعرف بالعوامل الوسيطة.

وتمحورت اهتمامات أصحاب هذا النموذج حول تفاعل الخصائص الذاتية للفرد مع الظروف البيئية المحيطة به بحيث يحدث الضغط عندما تتجاوز المطالب البيئية موارد الفرد وإمكاناته اللازمة للمواجهة. (Jones et Brig, 2001)

الشكل 3 نموذج اختلال التفاعل



كما يرى أصحاب هذا الاتجاه أنه من غير الممكن تقييم مصادر الضغوط وآثارها وكذا الأبعاد الشخصية للفرد منفردة لأن تفاعل هذه العوامل فيما بينها هو من يحدد درجة الضغط ومعرفة ما إذا كان مستواه سلبيا أو إيجابيا.

اتجاهات أخرى جاء بها العلماء والباحثون كاعتبار الضغوط مفهوم طبي أو مفهوم نفسي مرتبط بالشخصية وغيرها من الخلفيات الأخرى إلا أن هذه الاتجاهات الثلاث اعتبرت الأكثر شيوعاً وأهمية كونها تدخل في تصميم الاستراتيجيات والبرامج التي من شأنها المساعدة على التخفيف من آثار الضغوط.

ويبقى استخدام مصطلح الضغوط كمفهوم علمي لأول مرة من طرف الطبيب النمساوي (هانس سيلبي)، (Hans, Selye 1907-1982) مختص في الأمراض الداخلية، حيث اعتبر سيلبي في مقارنته الفسيولوجية، والتي تم ذكرها في الفقرات السابقة من هذه الدراسة، حيث ركز (Hans) على أن الضغط هو نوع من أنواع الاستجابات التي يصدرها الأشخاص عند تعرضهم لمواقف ضاغطة، فيجند الجسم جهازه العصبي الغددي لمواجهة هذا التهديد من أجل المقاومة والتكيف وإعادة التوازن الداخلي. (TRENTZSCH,2011)

2- ضغوط العمل:

عرفت البشرية تحولات عديدة على مدار وجودها العديد من التحولات بحثاً عن العيش الكريم فمن حياة بدائية تعتمد على الصيد الى النشاط الزراعي ومع ظهور الثورة الصناعية أصبحنا نعيش تحولا من نوع آخر بواسطة التطور التكنولوجي ودخول المكننة لتحل محل الإنسان وظهر تقنيات وفلسفات جديدة في التسيير بحثاً عن الربح السريع والبقاء ضمن كبريات الشركات ومنافستها إلا أن كل ما فعله رؤساء ومديرو الشركات والمصانع لم يصل بالعامل إلى مستوى من الرضا الوظيفي والرفاه وجودة الحياة في العمل بل ظهرت المشاكل في العمل والاصابات والأمراض المهنية والمخاطر النفس اجتماعية وعلى رأس هذه المخاطر الضغوط المهنية، في هذه الدراسة سنتطرق الباحثة إلى الضغوط المهنية ودورها في تبني السلوكيات المروية الآمنة من طرف السائقين المهنيين كما سنتطرق إلى الدراسات السابقة التي بحثت في الدور الذي تلعبه الضغوط في الوقوع في الحوادث او التي ترتبط بالعمل.

وفي هذا الجزء من الدراسة سيتم تناول مفهوم ضغوط العمل ودراسة مختلف جوانبه.

2-1- مفهوم ضغوط العمل :

أدى دخول القرن الواحد والعشرين إلى تزايد الاهتمام بدراسة الضغوط في المجتمع العصري وخاصة في التنظيمات، أي منذ حوالي ربع قرن فقط، حيث أصبح الكثير من الناس يواجه أنواعا عديدة من الضغوط أثناء قيامهم بأعمالهم في محيط العمل، قد يكون هذا العمل نفسه مصدرا من مصادر الضغوط المهنية ومسببا من مسببات الفشل الذي يعاني منه الموظفون في التكيف مع متطلبات العمل وسياسة المنظمة وطريقة القيادة والإشراف أو قد تكون التحديات التي تنتظرهم في حياتهم اليومية كالمشكلات العائلية والازدحام المروري وغيرها هي من يولد الضغط لديهم. (عسكر، 2003)

ومع بداية سنوات الثمانينات، بدأت الكثير من المنظمات الدولية تدق ناقوس الخطر وتحذر من تطور ظاهرة الضغوط المهنية ونتائجها على صحة العاملين، فحسب تقرير للوكالة الأوروبية للصحة والسلامة في العمل، والذي قام بكتابته المرصد الأوروبي للأخطار، جاء فيه بأن التغيرات التي حدثت بعد سنة 1970 والتي من خلالها حلت الآلة محل الإنسان ودخلت التكنولوجيات الحديثة مجال العمل وتم تخفيض ساعات العمل في محاولة لجعل هذا الأخير أقل جهدا من الماضي إلا أن هذه التغيرات خلقت قيودا وصعوبات ساهمت في ظهور التهديدات أو بمعنى آخر المخاطر النفس - اجتماعية Les risques psychosociaux وأول هذه المهددات هو الضغط المهني.

ويعني الضغط النفسي في العمل بصفة عامة ردة الفعل الفرد العامل غير مناسبة إذا ما اجبر على التكيف مع ظروف العمل الصعبة.

2-2- تعريف الضغوط لغة (Le stress) :

تعني كلمة "ضغط" لغة في قاموس المعاني الجامع، المشقة أو الإجهاد أو قوة تمارس ضغطها على الأجسام (في الفيزياء والهندسة والميكانيكا) وهي من فعل ضغط يضغط ومصدره ضغط، وضغط العمل يعني وجود عمل كثير لإنجازه في الوقت المتاح ، و «الضغط» طبيا هو ضغط الدم أي ما يحدثه الدم من دفع في الأجزاء التي تحد الأوعية أما في معجم الرائد فضغط الشيء أي عصره،

(المعاني، لكل رسم معنى، <https://www.almaany.com/ar/dict/ar-ar>)

2-3/ تعريف العمل لغة:

عمل يعمل عملا فهو عامل والمفعول معمول، فهو مهن وصنع أي مارس نشاطا وقام بجهد للوصول الى نتيجة نافعة. (المعاني الجامع)

وجاءت كلمة "عمل" من اللاتينية Tripalium وتعني (آلة التعذيب).

اعتبر العمل وسيلة لكسب العيش الا انه في بعض الدراسات مثل التي أجريت على الفرنسيين حول نظرتهم لفهوم العمل، اكدت نتائجها بأن سبعة من بين عشرة فرنسيين يعتبرون ان العمل وسيلة لكسب العيش بينما 1/4 منهم فقط يعتبر ان العمل مصدر للسعادة والرفاهية. (Grebot, 2008)

وأما اصطلاحا فيعني العمل مجموعة المهام التي يقوم بها الفرد في مجال ما من اجل انجاز مهنة معينة وتعني الوظيفة تلك الواجبات التي تترتب على الفرد العامل. (عسكر، 2003)

ويعرفه (Mc Cormick, 1984) العمل بأنه مجموعة من الوظائف متشابهة تشترك في المهام الرئيسية يؤديها شخص واحد أو مجموعة من الأشخاص. ويرى (طه) فيقول بأن العمل عبارة قد يكون واحدة أو مجموعة من الوظائف لها نفس الواجبات في المنظمة الواحدة.

أما المهمة فيعرفها العلماء على انها وحدة العمل اي ما يقوم به الفرد العامل من جهد لبلوغ هدف معين والوظيفة أشمل من المهمة لأنها تعبر عن مجموعة من المهام والواجبات يقوم بها شخص واحد في المنظمة.

2-4- تعريف ضغوط العمل اصطلاحا:

مازال الاهتمام متواصلا من طرف الدراسات والبحوث لإزالة اللبس عن هذا المصطلح من خلال إيجاد تعريفات جديدة تذكر الباحثة منها:

2-4-1- معجم مصطلحات علم النفس والتحليل النفسي:

عرف معجم مصطلحات علم النفس والتحليل النفسي الضغوط بأنها تدل على وجود عوامل خارجية ضاغطة على الفرد تسبب له شعورا بالقلق والتوتر فكلما زادت حدتها كلما فقد الفرد امكانية المحافظة على توازنه ويؤدي بذلك سلوكيات تؤثر على حالته النفسية والجسمية. (سلامي، 2008)

2-4-2- تعريف المنظمة العالمية للصحة OMS :

عرفت ضغوط العمل بأنها حالة توصف بالسلبية من طرف مجموعة من العمال وتصحبها شكاوى ومشاكل جسمية واجتماعية وينتج عنها عدم تكيفهم مع متطلبات وتوقعات موقف العمل.

(Emploi, Travail et Concertation sociale , 2004)

2-4-3- الوكالة الأوروبية للحماية والصحة في العمل:

تعرفها على أنها حالة من التوتر تحدث عندما يكون هناك اختلال أو تباين بين إدراك الفرد للإلزامات التي يفرضها عليه محيطه وبين إدراكه لإمكاناته الخاصة والتي تمكنه من مواجهة تلك المتطلبات شرط أن تكون عملية تقييم المتطلبات الخارجية والقدرة على الاستجابة لها ذات طابع نفسي. Chouanière et all, (2013)

2-4-4- منظمة الصحة البريطانية:

وحسب تعريف لمنظمة الصحة البريطانية (Health Safety Executive de Grande Bretagne)، الضغوط هي احتمالية التعرض للخطر يصحبها اختلال في التوازن بين الإمكانيات المتاحة لدى الفرد وبين ما يتطلبه منه محيطه حيث تعمل استراتيجيات الوقاية على أن يكون التعرض تحت مستوى اختلال التوازن. WWW.hse.gov.uk

2-4-5- المكتب الدولي للعمل:

يرى المكتب الدولي للعمل (BIT, 1993) في تقريره " العمل في العالم " لعام 1993، أن ظاهرة ضغوط العمل ظاهرة عالمية تكلف 200 مليار دولار كل سنة ويعرف الضغط في العمل انه يحدث عندما يخضع فرد ما إلى متطلبات لا تتوافق مع قدراته بحيث يسبب هذا التناقض الشعور بالضغوط (BIT, 1993)

2-4-6- تعريف الباحثين:

و يعرفها (عويد سلطان المشعان) في كتابه علم النفس الصناعي بأنها "تجربة شخصية تحدث اختلالا نفسيا أو عضويا لدى الفرد ينتج عن عوامل في البيئة الخارجية أو المنظمة أو الفرد، حيث يمكّننا هذا التعريف من تحديد ثلاث مكونات رئيسية للضغط هي المثير، الاستجابة والتفاعل"، حيث يشير العامل الأول إلى مسببات الضغوط التي تنشأ من بيئة العمل أو المنظمة أو من الفرد، أما الاستجابة فيعتبرها ردود أفعال نفسية وجسمية و سلوكية، و يعبر الجانب الثالث عن التفاعل بين المثير والاستجابة تجاه الضغوط. (المشعان، 1994)

ويعرفها (كشود، 1998) بأنها تلك المواقف التي تتفاعل فيها العوامل الوظيفية ويصحبها تغيرات نفسية وفسولوجية تجعل الفرد لا يؤدي عمله على أكمل وجه. (النعاس، 2008)

يعرف كوكس (Cox, 2006) ظاهرة ضغوط العمل، بأنها ظاهرة فردية وجماعية في الوقت نفسه، تنشأ من المواقف المهنية التي تتطلب قدرات خاصة من أجل التكيف وتحقيق الذات، فهي جماعية تتمثل في الحالة السلبية المدركة من طرف مجموعة العمل ومصحوبة بشكاوى واضطرابات جسمية ونفسية واجتماعية، حيث تنتج هذه الحالة من عدم قدرة العمال على الاستجابة للمتطلبات والتوقعات التي تفرضها المواقف المهنية. وهي فردية بالنظر إلى اختلال الذي يحدث بين ما يتطلبه العمل و بين القدرات التكيفية للفرد. (Marien, 2012)

ما نستخلصه من مجمل التعريفات التي جاء بها المنظرون والباحثون أن الضغوط المهنية هي لقاء بين الفرد العامل ومحيطه يمكن تلخيصه في عمليتين أساسيتين هما:

1. التقييم المعرفي الابتدائي، يعبر فيه الفرد عن التكيف الانفعالي الذي يقتضيه الموقف المهني.
2. التقييم المعرفي الثانوي، ويعبر عن القدرات التكيفية المدركة التي يستخدمها الفرد في مواجهة هذا الموقف.

فرغم أن الضغوط كلمة شائعة الاستعمال و كثيرة التداول إلا أن الكثير من المؤلفات العلمية أكدت على أن هناك غموضا يلفها والدليل عدم اتفاق الباحثين على تعريف واضح، كامل وموحد، إلا أن أغلبهم اتفقوا على تحديد المصادر الموضوعية لضغوط العمل وتبيان آثارها على المدى البعيد.

وتبقى البساطة والوضوح اللذان ميزا التعريف الذي قدمه (سلاي)، لا نجدهما في عديد الدراسات التي بحثت في موضوع الضغوط المهنية، الشيء الذي لم يؤثر فقط حسب كوكس (Cox, 1993) على نوعية البحوث فحسب بل أثر على تطوير استراتيجيات تسيير الضغوط أيضا، زد على ذلك، الضغوط التي هي في الأصل عملية تشمل الأسباب والآثار ، عادة ما تدرس فقط من زاوية العوامل المسببة أو من زاوية النتائج.

2-4-7- تعريف ضغوط العمل إجراءً:

تمثل ضغوط العمل في هذه الدراسة إدراك السائق المهني لموارده الشخصية وإمكانياته في مواجهة الإغرامات والتهديدات التي يفرضها عليه محيطه المهني والتي يعبر عنها السائق المهني من خلال استجاباته على مقياس ضغوط العمل لمعهده Karasek والذي يمثل الأبعاد الثلاثة التالية: حرية اتخاذ القرار، المتطلبات النفسية والدعم الاجتماعي بالإضافة إلى البعد الرابع الذي أضافته الباحثة وهو: ضغط الجمهور.

بعد تقديم مختلف التعريفات التي جاء بها العلماء والباحثون، سنتطرق الباحثة إلى مفهوم الضغوط

في العمل (Stress au travail) كعملية، وإيضاح المفاهيم المرتبطة بها وهي: مصدر الضغوط والتوتر والاحتراق النفسي والصدمة والضغوط نفسها والتي في ضوئها يمكن التمييز بين ضغوط العمل والمفاهيم الأخرى القريبة منها، حيث يشير مصدر الضغوط إلى العامل أو مجموعة العوامل المثيرة للضغوط قد تكون شخصا أو موقفا ما، أما التوتر فيعتبر نتيجة لعملية التفاعل بين الضغوط والمصدر المتسبب في هذه الضغوط. (النعاس، 2008)

3- المفاهيم المرتبطة بضغوط العمل:

3-1- المثيرات الضاغطة:

Les Stresseurs قد تكون شخصا كما قد تكون موقفا يتعرض له الفرد في حياته اليومية ويثير لديه نوعا من الغضب والتوتر.

3-2- التوتر:

Strain ويعبر عن نتيجة عملية التفاعل بين الضغوط ومثيراتها.

3-3- الاحتراق النفسي Burnout:

يعبر عن ظاهرة الضغوط المرتبطة بظروف العمل وبيئته، ويرى الباحثون أن الضغط يبقى مدة قصيرة ويتطور مع مرور الوقت إلى أن يصبح احتراقا.

3-4- ضغوط ما بعد الصدمة:

تعرف الرابطة الأمريكية للطب النفسي مفهوم الصدمة النفسية بكونه حدث نفسي داخلي ينتج عن التعرض لخطر متوقع لا يكون في كثير من الحالات لدى الأفراد الذين تعرضوا للصدمة الأساليب الكفيلة بمقاومة الصدمات هذا ما يجعل ضغوط ما بعد الصدمة تختلف عن الضغوط التي ترتبط بالعمل.

3-5- الصراع:

هو حالة يمر بها الفرد وتنتج عندما لا يستطيع أن يوفق بين دافعين أو أكثر تولد لديه عدم الارتياح والارتباك وقد تؤدي به إلى الشعور بالقلق والضغوط يكون مصدرها في أغلب الأحيان المجتمع الذي يقف عائقا في وجه الدوافع التي يحملها الفرد معه. (عبيد، 2008)

3-6- L'anxiété القلق

صنف القلق في الكثير من الدراسات على انه نتيجة من نتائج الضغوط كما انه استجابة لتهديد غير معروف عكس الخوف الذي يعتبر استجابة لتهديد معروف وحقيقي، ويظهر القلق عندما يعتقد الفرد ان شيئاً خطيراً ومتوقعا سيحدث له، وللقلق درجات تختلف من فرد لفرد ويؤثر في شدتها إدراكه وتوقعه.

(Brasset , 2006)

3-7- La déprime الاكتئاب

هو حالة عابرة من الأسى والحزن والإحباط وقد تظهر على المستويين البدني والنفسي وتتغير شدته من فرد لآخر. الجمعية الكندية للصحة النفسية، (ACSM, 2006)

3-8- Le trac الارتباك

ويسمى أيضا بالخوف من الجمهور، يظهر الارتباك عندما يتعرض الفرد لنظرة شخص أو أشخاص ويخاف من أن الموقف يسبب له ظهور مجموعة من الأعراض: أعراض فسيولوجية (خفقان، احمرار الوجه، رعشة...)، أعراض نفسية (أفكار مشوشة) وأعراض سلوكية (صعوبة في الكلام، تصرفات تدل على توتر الفرد) والارتباك شكل من أشكال القلق الاجتماعي يتغير من فرد إلى فرد.

وللارتباك والضغوط نقاط مشتركة مثل تسخير وتنظيم الموارد التي يمتلكها الفرد لمواجهة المواقف السلبية أو العمل على إشاعة الفوضى داخل هذه الموارد. (Grebot, 2011)

4- لمحة تاريخية لمفهوم الضغوط:

تعتبر ضغوط العمل جانبا من جوانب الضغوط النفسية التي نالت اهتماما كبيرا من طرف العلماء والدليل على ذلك تعدد الدراسات والبحوث حول هذا الموضوع والآثار المترتبة عنه وكذا انعكاساته على الفرد والمنظمة التي يعمل بها حيث لم تعد تقتصر على مهنة دون أخرى، وما مهنة السباق إلا واحدة من المهن التي تسبب الشعور بالضغط لدى السائقين المهنيين فيتولد لديهم نوع من عدم القدرة على الاستجابة للمواقف الضاغطة قد تكون سببا في وقوعهم في حوادث المرور. (الطاهر ، سميرة، 2014)

4-1- تطور مفهوم ضغوط العمل:

أول استخدام لمصطلح الضغوط كان في اللغة العلمية وبالتحديد في مادة الفيزياء ودراسة الغازات و الأجسام الصلبة وأصبح يدرس كعامل ونتيجة حيث تناوله (Hook) دون الإشارة إليه مباشرة و كتب عن الحمولة والعبء واعتبرهما قوة خارجية .

مع بداية القرن الثامن عشر تمت ملاحظة الظواهر التي ترتبط بالضغوط مثل "القرحة المعدية" والحروق و بعد إجراء العمليات الجراحية. (LESAGE, 2012)

أما استخدام مصطلح الضغوط كمفهوم علمي ولأول مرة تحت اسم (Strain) كان من طرف الطبيب النمساوي (هانس سيلبي)، (Hans, Selye 1907-1982) مختص في الأمراض الداخلية.

في الجزء الموالي من هذه الدراسة سنتناول الباحثة مفهوم ضغوط العمل التي ترتبط بمهنة السائقين المهنيين من جوانبها المختلفة: **الفسولوجية**، المعرفية والعاطفية بحيث تشير إلى المواقف التي يتعرضون إليها من داخل المنظمة أو من خارجها وذلك بذكر أهم المقاربات التي جاءت بها النظريات والنماذج ثم مصادر الضغوط، مسبباتها، نتائجها وسبل تجنبها وكذا مختلف الاستراتيجيات لإدارة ظاهرة ضغوط العمل.

5- المفهوم العام لضغوط العمل:

تعد ضغوط العمل من أهم أنواع الضغوط نظرا لأهمية وحيوية العمل في حياة الإنسان وتقدم المنظمات باعتبار الضغوط مصدر خطر على صحة العامل واستمرارية المنظمة، ومع بداية الثمانينات شرعت الكثير من المنظمات الدولية في إجراء دراسات و أبحاث علمية عديدة لإلقاء الضوء على الضغوط باعتبارها ظاهرة معقدة ونتائجها وخيمة على صحة العاملين وسلامة المنظمة. (Legron, 2016).

ويعتقد المكتب الدولي للعمل Le Bureau international du travail، أن ضغوط العمل أصبحت أحد أخطر المشاكل التي تحدد بصحة الأفراد العاملين في الوقت الحالي.

تعد دراسة "متغيرات ضغوط العمل في قطاع المصارف بالإمارات العربية المتحدة" الأولى من نوعها في البلاد العربية، أجراها علي عسكر سنة 1988 وتناول فيها المصادر والآثار المترتبة عن الظاهرة.

وفي تقرير مشترك للمرصد الأوروبي للأخطار والوكالة الأوروبية للصحة والسلامة في العمل، (L'Observatoire Européen des risques) et (l'Agence Européenne de Santé et de Sécurité au Travail)

تبين أن التغيرات التي حدثت في سبعينيات القرن الماضي أحدثت قفزة نوعية في عالم الشغل، حيث حلت الآلة محل الإنسان ودخلت التكنولوجيات الحديثة المصانع والشركات، في محاولة لجعل العمل أقل إجهادا مما كان عليه في الماضي، ولكن سرعان ما تلاشت هذه الاجتهادات والمحاولات مع ظهور أشكال

جديدة من التخوفات أدت إلى بروز الاجهاد والمشقة النفسية لدى الأفراد العاملين، أطلق عليها اسم المخاطر النفس- اجتماعية، (Les risques psychosociaux)، حيث يمثل الجانب النفسي مجموع العوامل الشخصية للفرد، أما الجانب الاجتماعي فهو عبارة عن العوامل التي لها علاقة ببيئة العمل و ضغوط العمل في مفهومها العام نوع من أنواع المخاطر النفسية. (BIT, 1993)

وفي هذا الصدد استعرضت الباحثة مجموعة من التعريفات المختلفة ووجدت أن للضغوط بعد تاريخي وأنه عندما تكون متطلبات العمل عادية ولا تهدد صحة العامل الجسمية والعقلية، وعندما يشعر هذا الأخير بأنه يتمتع بمستوى مقبول من حرية اتخاذ القرار في مناخ تنظيمي ملائم، في هذه الحالة يمكن للعمل أن يكون له معنى وهدف في الحياة بحيث يكسبه الاحترام والدعم والتحفيز المادي، أما من ناحية أخرى وعندما تكون ظروف العمل لا تستجيب إلى ما ينتظره العامل من عمله، قد تحدث مشاكل تُسهم في ظهور أعراض مرضية لديه من جراء تعرضه للضغوط في محيط عمله مثل القلق، الاكتئاب، التعب والاحتراق النفسي والصدمة وكلها مفاهيم قريبة من الضغوط تطرقت إليها الباحثة في الفقرات السابقة.

6- المقاربات والنماذج التي تناولت ضغوط العمل:

الاهتمام الكبير الذي لقيه موضوع ضغوط العمل لدى العلماء والباحثين أدى إلى ظهور مقاربات عديدة ومختلفة من أجل تحديد هذا المفهوم وما يصاحبه من أضرار جراء الآثار الناتجة عنه على الفرد والمنظمة، وفيما يلي ستعرض الباحثة أهم المقاربات التي جاء بها الباحثون في هذا الموضوع:

6-1- أهم المقاربات التي تناولت ضغوط العمل:

6-2- المقاربة البيولوجية أو الفيزيولوجية:

في 1946 اعتبر سيللي أن الضغط هو نوع من أنواع الاستجابات التي يصدرها الأشخاص عند تعرضهم لمواقف ضاغطة، فيجند الجسم جهازه العصبي الغددي لمواجهة هذا التهديد من أجل المقاومة والتكيف وإعادة التوازن الداخلي وخلال هذه السياقات الدفاعية، لاحظ سيللي، أنه يتم إفراز مادتي الكورتيزول و كتيكولمين (Cortisol و Catécholamine)، هاتاه الهرمونات يصحبها ارتفاع في الضغط الدموي وبالتالي تحرير كلي لاحتياطي الطاقة في الجسم وتتم الاستجابة للمثيرات الضاغطة عبر ثلاث مراحل:

مرحلة الإنذار وتسمى أيضا بمرحلة تحضير الجسم لمواجهة أو الهروب، يقوم فيها الجسم بإفراز هرمونات (الكتيكولامين) Catécholamines، تنشط الجهاز السمبثاوي وتساعد على المواجهة.

مرحلة المقاومة والتي يفرز خلالها الجسم نوعاً آخر من الهرمونات تسمى (غليكوكورتكويد) (Glucocorticoïde) ، هذه المادة تزيد من نسبة السكر في الدم من أجل الحصول على الطاقة اللازمة للعضلات والقلب والدماغ. (SMR Consulting, 2008)

مرحلة الإنهاك أو الاستنزاف والاستسلام وهي حالة مرضية يستنفذ فيها الجسم أساليبه الدفاعية ومن ثم يصطحبها تحرير للهرمونات المنشطة والتي قد تضر بصحة الفرد وتعتبر هذه الحالة هي المرحلة الأخيرة من المراحل الثلاث التي ذكرها (هانس) في مقارنته الفسيولوجية، حيث أطلق على ظاهرة الضغوط اسم "متلازمة التكيف العام" (Syndrome Générale d'Adaptation)، فعندما يستنزف الفرد إمكانياته وبعد بضعة أسابيع، تظهر عليه أعراض الإصابة بأمراض نفسية وعضوية و أخرى عاطفية وفكرية وأيضاً سلوكية، تحدث تغيرات خطيرة على صحته، ومن فوائد هذا تناول انه مكن من فهم آثار التعرض المفرط لهرمونات الضغوط على المدى البعيد. (TRENTZSCH,2011)

استطاع (سيللي) أن يطور لغوياً من مصطلح الضغوط (Strain) و قام بتعويضه بكلمة (Stress) ، كنتيجة لفعل العامل المسبب للضغط « stressor » ثم انتهى (سيللي) إلى استخدام كلمة ضغط لوصف العامل والنتيجة معاً.

6-3- المقاربة النفسية أو السيكولوجية:

في المقاربة السيكولوجية (النفسية)، استخدم الباحثون عبارة الضغوط للإشارة إلى المواقف البيئية التي يتعرض لها الأفراد وتسبب لهم قدراً من التوتر والضيق لأن متطلبات هذه المواقف تفوق قدرات وإمكانات الفرد في التعامل معها. (حمدي، 1986).

6-4- المقاربة السلوكية:

يرى أصحاب المقاربة السلوكية، انه يجب دراسة مصادر الضغوط من الناحية غير الفسيولوجية كاضطرابات الأكل والشرب أو اللجوء إلى التدخين والكحول وفي بعض الأحيان إلى تعاطي المخدرات. (النعاس، 2008).

استخدم أصحاب هذه المقاربة عبارة الضغوط للإشارة إلى المواقف البيئية التي يتعرض لها الأفراد وتسبب لهم قدراً من التوتر والضيق لأن متطلبات هذه المواقف تفوق قدرات وإمكانات الفرد في التعامل معها. (حمدي، 1986)

6-5- المقاربة الارغونومية:

في المقاربة الارغونومية (L' Approche Ergonomique)، اعتبر أصحاب هذا الاتجاه أن الضغوط هي نوع من أنواع الأخطار النفس اجتماعية، Les risques psychosociaux، تبنا في ذلك "رؤية جماعية" لظاهرة الضغوط، حيث ركزوا على ظروف العمل خلافا لأصحاب المقاربة الطبية التي تدافع عن "وجهة نظر فردية" من خلال الاهتمام بالصحة النفسية للفرد العامل، تناولته بعض الدراسات العالمية، من بين هذه الدراسات ، دراسة أجريت بدول الاتحاد الاوروربي قامت بها "المؤسسة الأوروبية لتحسين ظروف المعيشة والعمل" (Fondation Européenne pour l'amélioration des conditions de vie et de Travail)، بينت نتائجها أن ما نسبته 22% من العمال الأجراء يعانون من الضغط في العمل وان الضغط هو المشكل الصحي الأكثر انتشارا في عالم الشغل كما أكدت على أن عدد الأشخاص الذين يعانون من هذه الضغوط مرشح للارتفاع في السنوات القليلة القادمة.

6-6- المقاربة المعرفية:

أما في المقاربة المعرفية، فيعرفها لازاريس وفولكمان، (Lazarus et Folkman, 1991) بأنها عملية تمكن الفرد من الإدراك بأن هناك فرصة نافعة أو تهديدا محتملا لا يستطيع التعامل معها بصفة فعالة، واعتبراها مثل الصفة التي تحدث بين الفرد ومحيطه، غير أنه -أي الفرد- وأثناء تقييمه لها، يدرك أنها تفوق إمكانياته وتهدد صحته. (الخضر، 2005). وتعتبر المقاربة التي قدمها كل من (لازاريس وفولكمان) أكثر شمولية، في نموذجها: Modèle transactionnel، حيث تكون الضغوط عبارة عن تفاعل لكل العوامل المرتبطة بالظاهرة والتي تحدث بين الفرد والمحيط أي مثير واستجابة، كما اعتبرا الضغوط متغيرا تابعا اي -نتيجة-، ويحدث عندما يوجد تفاوت بين الضروريات التي تتطلبها الوضعية وإمكانات الفرد في الاستجابة مما يؤدي إلى سقوطه في حالة من التوتر والقلق الشديد. (حمدي، 2008) ويمكن تصنيف هذا الرأي ضمن تناول الذي يرى أصحابه أن الضغوط ما هي إلا استجابة لمواقف ضاغطة ومزعجة.

6-7- المقاربة النفس الاجتماعية:

وفي تصور آخر جاء به كاهن وبيوزيار Kahen et Byosièr بعنوان Modèle d'environnement social، نموذج البيئة الاجتماعية ينطلق من مسلمة ترى أن الضغوط متغير وسيط بين المثير والاستجابة ويعتمد تقييم الفرد للموقف على عدة عوامل نذكر منها العوامل الشخصية والعوامل الخارجية المتعلقة بالبيئة الاجتماعية والعوامل ذات الصلة بالموقف نفسه. (De Backer, 1998)

تتعدد المقاربات المفاهيمية للضغوط وتختلف باختلاف اهتمامات و نظرة الباحثين لهذه الضغوط، ويعود السبب في ذلك إلى ارتباط هذا المفهوم بالعديد من العلوم الأخرى مما جعله محل اهتمام مشترك بين الكثير من الباحثين ، فمثلا في مجال الطب تصبح كلمة "ضغوط" يراد بها ضغط الدم وفي مجال الإدارة تسمى الضغوط الإدارية وفي مجال العمل نجدها تعبر عن الإجهاد والمشقة والإكراه في العمل، كما اصطلح على تسمية ضغوط العمل في بعض الكتب بالضغوط المهنية... (عكاشة، 1999)

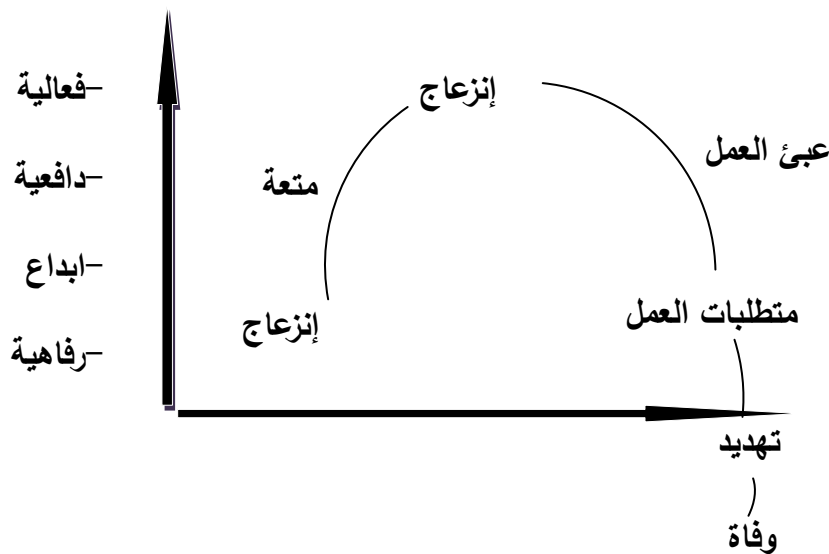
7- النماذج المفسرة لمفهوم الضغوط:

7-1- نموذج كومبرنول (Modèle de Compennolle, 1992)

يرى Compennolle ان الهدف من هذا النموذج هو تحديد مستوى الضغوط التي تدفع بالفرد العامل الى زيادة الدافعية وتبني الابداع من اجل اكتشاف حلول جديدة لمشاكل قديمة.

يرى (Compennolle) ان تسيير الضغوط في المنظمة تسييرا جيدا يتكون من جزئين اثنان، الاول يخص الفرد العامل (التكوين في ادارة الضغوط) والثاني يخص المنظمة (تشخيص مصادر الضغوط وتقديم الدعم). ويشير هذا النموذج الى تغير مرحلة المقاومة لدى الفرد الذي يتعرض الى مصدر من مصادر الضغوط.

الشكل 4 نموذج كومبرنول (Modèle de Compennolle, 1992)



7-2- نموذج كرازاك:

احتل نموذج (demande/contrôle) الذي أعده "كرازاك" (Modèle de Karasek, 1979) مكانة هامة في مجال الأبحاث التي تناولت موضوع الضغوط المهنية باعتباره النموذج الأكثر ورودا في الأدبيات والدراسات السابقة، وذلك لإمكانية تطبيقه في عديد الدراسات الوبائية (études épidémiologiques)، ويرتكز هذا النموذج على مفهوم التوازن بين بعدين اثنين:

- متطلبات العمل (La demande) عبء العمل

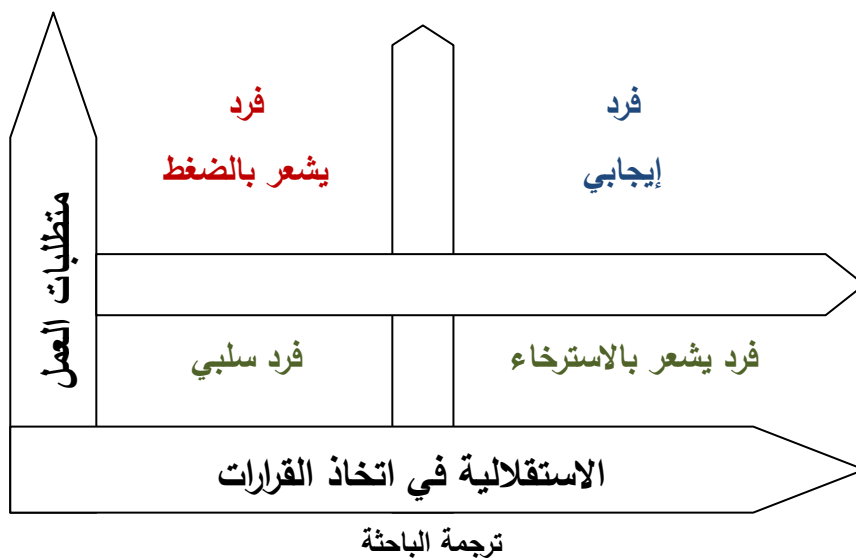
- التحكم (le contrôle) أو الاستقلالية في اتخاذ القرار

ولاستدراك النقائص والحدود التي ميزت طبعته الأولى تبين أن الدعم الاجتماعي قد يكون مصدرا من مصادر الضغوط المهنية وهكذا أصبح نموذج "كرازاك" يعتمد على ثلاث أبعاد أساسية: متطلبات العمل، ارغامات العمل (درجة التحكم والاستقلالية)، الدعم (طبيعي، فيزيقي، فكري واجتماعي). (Wassenhove, 2014).

ساهم نموذج "كرازاك" بشكل كبير في ترسيخ قاعدة هامة استخدمت لتطوير مفهوم جودة الحياة في العمل، وما يعاب عليه أنه لم يأخذ بعين الاعتبار بعض الخصائص الشخصية (إستراتيجية التوافق مثلا)، خصائص مهنية بحتة، خصائص نفس اجتماعية أو اجتماعية، (الدعم الاجتماعي كمثال).

قام (Gibson, 1986) بتطوير "نموذج كرازاك" بإضافته بعدا آخر وهو بعد الدعم الاجتماعي.

الشكل 5 نموذج كرازاك Karasek



ونلاحظ مما سبق أن ظاهرة الضغوط نالت الجزء الأوفر من اهتمامات العلماء والباحثين الذين قاموا بإجراء دراسات عديدة تناولوا فيها هذا الموضوع من زوايا مختلفة مما أسفر عن ظهور نظريات ونماذج ومقاربات عديدة، تفسر الأسباب والمصادر والآثار ووضعوا استراتيجيات وبرامج من شأنها أن تقلل من حدة هذه الظاهرة.

يعتبر الفرد مسترخيا ولا يشعر بالضغوط عندما يكون لديه طلبا نفسيا ضعيفا ويتمتع بهامش كبير من الاستقلالية في اتخاذ القرار لانجاز اعماله.

وستعتمد الباحثة هذا النموذج بأبعاده الثلاثة، المتطلبات النفسية للعمل، الاستقلالية في اتخاذ القرارات والدعم الاجتماعي كما ستضيف الباحثة بعدا رابعا والذي سيعبر عن نوع آخر من أنواع ضغوط العمل وهو ضغط الجمهور.

8- أسباب ومصادر ضغوط العمل:

في عديد الدراسات التي بحثت في موضوع ضغوط العمل بينت أن العمل وإن لم يكن المصدر الوحيد للضغوط فإنه المصدر الأكثر أهمية.

وفي هذا السياق، قام علماء بجامعة (ميتشغان) Michigan بإجراء حول طبيعة العمل في المنظمة ذات الطابع الخدماتي واستطاعوا أن يغيروا النظرة التقليدية التي وإلى وقت غير بعيد كانت منصبة على دراسة مختلف الظروف المحيطة بالعمل وتأثيرها على رضا الفرد العامل وإنتاجية المنظمة.

بفضل ما توصلت إليه نتائج دراسة (ميتشغان)، أصبح ينظر للفرد العامل بصفته إنسان له مشاعر وأحاسيس وجب الاهتمام به وأنه ليس مجرد متغير اقتصادي، ثم تحول هذا الاهتمام شيئا فشيئا ليركز على ضغوط العمل التي تواجهه وتقف عائقا حقيقيا أمام نوعية الخدمات. (حمدي، 2008)

إن المثبرات والمواقف الصعبة التي يواجهها الفرد العامل يمكن أن تكون سببا من مسببات ضغوط العمل، فهي تختلف باختلاف مصادرها حيث يرتبط بعضها بمتطلبات الحياة الخاصة للفرد ويرتبط بعضها الآخر بالمهنة التي يمارسها هذا الفرد. (عسكر، 2003)

هناك العديد من المهن التي تعتبر أكثر عرضة من غيرها للضغوط، ذكرها (الخضر، 2005) في كتابه "علم النفس التنظيمي" كمهنة الجراحين والطيارين والعاملين في برج مراقبة المطارات ورجال الشرطة والإطفاء

ويمكن إضافة مهنة قيادة المركبات لهذه القائمة، لأنها معرضة هي الأخرى لمصادر مختلفة من الضغوط والتي تسعى الباحثة لتبيان مدى خطورتها، حيث تعتمد سلامة المسافرين على دقة أداء السائق مما يشكل لديه مصدرا آخر من مصادر الضغوط وهو المسؤولية الملقاة على عاتقه اتجاه الآخرين والتي تتطلب تفاعلا كبيرا مع الناس. (الخضر، 2005)

ولعل خير مثال على ذلك طبيعة وحيوية عمل السائق المهني الذي يمارس مهنة قيادة المركبات لكسب العيش، فيواجه الضغط والإجهاد بسبب طبيعة عمله ونوعية المركبة والدقة في المواعيد زد على ذلك الساعات الطويلة التي يقضيها في السياقة، وفي نفس الوقت يواجه جمهورا من الزبائن يعبر عن تدني مستوى الخدمات والتوقيفات الكثيرة والطويلة في بعض الأحيان بأساليب تكون في غالب الأحيان عنيفة وغير لائقة، قد تصل إلى العنف اللفظي، وركاب آخرون ينتظرون منه أن يكون في خدمتهم وعلى علاقة حسنة بهم ويريدون منه أن يسير بأمان وسط ازدحام مروري كثيف كما يواجه أيضا مستعملي الطريق من مارة وسائقي السيارات والشاحنات ومختلف وسائل النقل الأخرى، يُطلب منه أخذ الحيطة والحذر عند المرور أمامهم زيادة على التركيز الكبير في الطريق. (أبو النيل، 2005)

استنادا لما راجعته الباحثة في الأدبيات والدراسات السابقة، ستركز في هذا الجزء من الدراسة على ذكر أهم العوامل المسببة لضغوط العمل والتي يعرفها المختصون بأنها تلك العوامل المرتبطة بالسياق الوظيفي، إضافة إلى الآثار والنتائج المترتبة عن هذا النوع من الضغوط ثم إدارة ومواجهة ضغوط العمل وأخيرا البحث في العلاقة التي قد توجد بين ضغوط العمل وتبني سلوكيات آمنة عند الوقوع في حوادث المرور و سيتم ذلك على النحو الآتي:

8-1- العوامل المسببة لضغوط العمل:

قسم الباحثون مصادر وأسباب الضغوط في بحوثهم التي هدفت إلى دراسة ضغوط العمل الى ثلاث مجموعات رئيسية هي:

- التصنيف الأول والذي يرى أصحابه أن مصادر الضغوط تنقسم إلى اثنين.
- التصنيف الثاني بينت الدراسات بشأنه انه ينقسم إلى ثلاث مجموعات.
- التصنيف الثالث والذي يضع مصادر الضغوط في أربعة مجموعات أو أكثر.

ونظرا إلى ما يتماشى مع طبيعة البحث الحالي تبنت الباحثة التصنيف الثالث والذي يرى أصحابه أن مصادر الضغوط أربعة أنواع ستحاول الباحثة شرحها وربطها بمهنة السائقين وهي: أحداث الحياة الكبرى، المتاعب اليومية، صراع الأدوار الاجتماعية والأسباب التي لها علاقة بالمنظمة:

8-1-1- أحداث الحياة الكبرى:

أ- العوامل الشخصية:

هي تلك العوامل الذاتية المرتبطة بالفرد الذي يشغل الوظيفة وليس بالعمل نفسه، مثل أحداث الحياة التي يتعرض لها الفرد والتي تسبب له نوعا من القلق والتوتر، أو تلك الفروق الفردية أو سمات الشخصية، وقد ذكر علي حمدي في كتابه " سيكولوجية الاتصال وضغوط العمل " أنه يمكن تصنيف الأشخاص إلى صنفين: صنف (A) و هو الذي يرغب في انجاز العديد من المهام في وقت قصير، يصبح بذلك عرضة للإصابة بالضغوط بسبب دافعيته العالية للإنجاز، خلافا لما يعرف بأصحاب النمط (B) فهم يتميزون بالهدوء ويأخذون وقتا أكبر من غيرهم في التعامل مع المواقف الضاغطة التي يتعرضون لها أثناء قيامهم بمهامهم. (حمدي، 2008)

إن الأفراد الذين لديهم مستوى عال من الدافعية للإنجاز وبالتالي رغبة كبيرة في التنافس، قد يصبحون عدوانيين ومتسرعين مما يقلل لديهم من فرص التسيير الإيجابي للضغوط بسبب قابليتهم المفرطة للتعرض لها، عكس الصنف الثاني الذين يحملون جزءا يسيرا من هذه الصفات.

ب- الحياة العائلية والمهنية للفرد:

يأتي الفرد إلى عمله وهو يحمل معه جزءا من الأحداث المزعجة التي تعرض لها - إن لم تكن كلها - في بيته أو محيطه الاجتماعي حيث لا يستطيع تجاهلها فيصيبه التوتر والقلق وينعكس ذلك على أدائه. (الخضر، 2005)

وفي غالب الاحيان ما ينتقل الصراع بين الحياة الخاصة والحياة المهنية مباشرة إلى صراع في العمل.

ج- الإدراك:

يختلف الأفراد فيما بينهم في إدراكهم للمواقف التي تواجههم في حياتهم الخاصة أو في حياتهم العملية في محاولة منهم لفهم وتفسير هذه المواقف، غير أنهم قد لا يدركون واقعهم في صورته الحقيقية مما يخلق لديهم اختلافا في إدراكهم لنفس الموقف. (الجاسم، 2004)

د- المتاعب اليومية:

وتتمثل في الأحداث اليومية التي يتعرض إليها الفرد مثل مشاكل تسيير الوقت، المشاكل الصحية، الصعوبات المالية، مشاكل في العمل (عدم الرضا عن العمل أو صراع مع الزملاء...).

وتبقى المتاعب المرتبطة بالعمل تثير مخاوف أكثر من غيرها من المتاعب الأخرى لتأثيرها الكبير على الصحة النفسية للفرد لأنها قد تصبح السبب الرئيسي لظهور مشاكل صحية خطيرة لدى الفئات الهشة. (Rivoliier, 1989)

هـ- صراع الأدوار الاجتماعية:

تولد الأدوار الاجتماعية المختلفة في بعض الأحيان ضغطا لدى الفرد والسبب في ذلك ارتباط الحياة في العمل بالحياة خارجه.

يقوم الفرد أحيانا بعدة ادوار اجتماعية، فمثلا تؤدي المرأة أدوارا مختلفة خارج بيئة العمل كترقية الأولاد والعمل في المطبخ والقيام بأشغال التنظيف مما يولد لديها تراكمات قد تؤدي إلى الشعور بالضغوط. (المكتب الدولي للعمل)

8-1-2- أسباب لها علاقة بمنظمة العمل وإدارة العمل:

غالبا ما تسهم العوامل التنظيمية في الشعور بالضغط لدى الأفراد العاملين وما السائق المهني إلا فرد من عديد الأفراد العاملين يتأثر بكل ما يحدث في المنظمة، وحسب تصنيف للكاتب (LUTHANS) فإن هذه العوامل تتمثل في سياسة المنظمة، الهيكل التنظيمي، عمليات الاتصال التنظيمي، محتوى العمل، ساعات العمل التي لا تتكيف مع الحياة الاجتماعية للعامل، روح الجماعة، الأعمال التي تقتضي مسؤولية الحفاظ على حياة الناس.... (عسكر، 2003)

يعتبر الهيكل التنظيمي مصدرا من مصادر الضغوط داخل المنظمة التي يعمل بها السائقون المهنيون فالتناقض في متطلبات العمل، وعدم توافق ساعات العمل مع الحياة العائلية والاجتماعية للفرد العامل، وعدم الاستقرار في العمل (عقود العمل المؤقتة) ونقص في حرية اتخاذ القرار وضعف الدعم الاجتماعي، كل هذه العوامل تؤدي إلى وجود نوع من التوتر والقلق بين العمال فيما بينهم من جهة وبين العمال والمسيرين من جهة أخرى الشيء الذي يساهم في شعور الفرد العامل بالضغوط من جراء تأثير النسق التنظيمي بإيجابياته وسلبياته.

أ- صراع الدور:

يحدث صراع الدور عندما تتعارض متطلبات العمل لدى الفرد أو عندما يتلقى الفرد العامل الأوامر والتوجيهات من أكثر من قيادة. (عسكر، 2003)

ب- غموض الدور:

يحدث الغموض عندما لا يجد الفرد التوضيحات الكافية في تحديد المهام والواجبات المكونة للعمل الذي يجب أن يقوم به أو في تحديد الأهداف أو المسؤوليات.

ويحدث الغموض توترا لدى الفرد وزيادة في معدل دوران العمل قد يصل به إلى الإجهاد أو الاحتراق النفسي ويعبر عنه بالشعور بالكراهية والعدوانية لزملاء العمل والذين يظن أنهم السبب في حدوث الغموض. www.cfecgc.org

لصراع الدور وغموض الدور تأثيرات سلبية ينتج عنها شعور الفرد العامل بعدم الرضا في العمل، التغيب، انخفاض في درجة الالتزام الوظيفي.

عند استقراء الأدبيات السابقة التي تناولت موضوع الضغوط ووجهات النظر المتعلقة به عرض بروشون وزملاؤه (Bruchon-schweitzer et al, 1997) أربعة أنواع أساسية من العوامل الضاغطة (stresseurs) هي:

- خصائص المهمة وتتمثل في عبء العمل، ظروف العمل...
- عوامل علائقية كالتهرش المعنوي، نزاع مع المشرف...
- خصائص الحياة المهنية، نقص فرص الترقية
- التفاعل (عمل-عائلة) ويتمثل في الغيابات المتكررة، الحياة المهنية للزوج... SUTTER (Pierre-Eric, 2008)

ج- الضواغط المهنية Les stresseurs professionnels:

صنفت المنظمة العالمية للصحة OMS الضواغط في العمل Les stresseurs إلى تسعة مسببات للضغط في العمل هي كالاتي:

- طبيعة النشاط (الرتابة في العمل، المهام غير محفزة)
- عبء العمل (ساعات العمل كثيرة)

- توقيت العمل (لا يتوافق توقيت العمل مع الحياة الشخصية للفرد العامل، البقاء في منظمة العمل الى اوقات متأخرة من الليل، اعمال مفاجئة...)
- المشاركة واتخاذ القرار (نقص في المشاركة في اتخاذ القرارات التي تخص العمل)
- نقص الترقية (عدم وجود فرص للترقى، عدم الاستقرار في العمل، نقص التقدير للوظيفة)
- الدور داخل المنظمة (الدور غير واضح، أدوار عديدة وغير متوافقة مع بعضها البعض)
- العلاقات الانسانية (عدم تلقي التقدير من طرف المسؤولين، علاقات غير صحية مع زملاء العمل، عنف، تحرش، تهميش)
- ثقافة المنظمة (تواصل تنظيمي سيء، غياب الشفافية في اهداف المنظمة)
- العلاقة بين الحياة الخاصة والحياة العملية (الصراع بين متطلبات العمل ومتطلبات الحياة الشخصية، نقص في الدعم العائلي لمشاكل العمل)

د-نوع الموقف في العمل:

حدد (كرازاك) أربعة أنواع من المواقف يواجهها الفرد العامل أثناء تأديته لمهامه واعتبرت مولدة لضغوط العمل:

- **طلب مرتفع وتحكم مرتفع:** عندما يرتفع الطلب ويكون العمل متعبا مع درجة تحكم في العمل مرتفعة بمعنى أن العامل يتمتع بحرية كاملة في اتخاذ القرارات، فرغم صعوبة العمل وديناميكيته إلا أنه يمكنه من إبراز قدراته ومهاراته عندها يصبح أقل شعورا بالضغط من الحالات السابقة.
- **طلب مرتفع وتحكم ضعيف:** في هذه الحالة يكون الفرد العامل أمام عمل يفوق مهاراته وقدراته مع هامش ضعيف من الحرية في اتخاذ القرارات الهامة تعرضه هذه الحالة إلى الشعور بالضغط المرتبط بالعمل.
- **طلب ضعيف وتحكم مرتفع:** عندما يكون عبء العمل منخفض ودرجة التحكم فيه مرتفعة هذا يعني أن عبء العمل لدى الفرد العامل منخفض مما يجعله لا يشعر بالضغوط المهنية لكن مستوى الاستقلالية في اتخاذ القرارات مرتفعة لديه في هذه الحالة لا تسمح له رتبة العمل باستغلال قدراته ومهاراته مما قد يعرضه مع مرور الوقت للضغوط المهنية.
- **طلب ضعيف وتحكم ضعيف:** يشعر الفرد العامل في هذا الموقف بعدم استقلاليته في اتخاذ القرارات الهامة، يرجع في كل مرة إلى رؤسائه كلما صادفته المشاكل، وهذا عامل في حد ذاته من بين

الفصل الرابع: ضغوط العمل

العوامل التي تساهم في عدم رضاه عن عمله وضعف التحفيز لديه، حينها ترتفع درجة التعب ويتولد لديه الشعور بالضغوط المهنية المرتفعة رغم سهولة العمل. (Wassenhove, 2014)

وللتخفيف من الشعور بضغوط العمل وتحسين جودة الحياة في العمل، لجأت المنظمات الى البحث عن التوازن بين بعدين من أبعاد مصادر الضغوط التي ذكرها (كرازاك) وهما، متطلبات النفسية للعمل والاستقلالية في اتخاذ القرار . http://www.ilo.org/public/french_bureau/inf/pr/1998/30.htm

كما دعت المنظمة العالمية للصحة ومن أجل تحسين الصحة النفسية في العمل إلى ترسيخ التوازن بين المتطلبات النفسية للعمل والدعم التنظيمي والذي يظهر في دعم الزملاء والاعتراف من طرف المسؤولين. (المنظمة العالمية للصحة، 2004)

ويوضح الجدول الموالي كيفية تحسين الصحة النفسية في العمل من خلال الموازنة في العلاقة بين طلب العمل و الدعم التنظيمي واتخاذ القرارات بمعنى أن العامل الذي لديه استقلالية في اتخاذ القرار ويتمتع بدعم من زملائه واعتراف من طرف مسؤوليه لا يشعر بالضغوط في عمله وبالتالي يتمتع بصحة نفسية في عمله.

جدول 2 من أجل تحسين الصحة النفسية في العمل (Grebot, 2008)

تحسين الصحة النفسية في العمل		
تخفيض		
المتطلبات النفسية		اتخاذ القرار
		الدعم التنظيمي
	+	العرفان

هـ - التفاعلات الاجتماعية المتعلقة بالعمل:

وتتمثل في الصعوبات التي تقف عائقاً في وجه الفرد العامل من أجل تكوين علاقات اجتماعية إيجابية مع زملاء العمل أو مع المشرفين والمسيرين وأصحاب القرار في منظمة العمل، فإذا كان العمل يمثل مصدراً مهماً من مصادر الضغوط للفرد الذي يقوم به فإن جماعة العمل التي ينتمي إليها هذا الفرد ويؤدي عمله ضمنها ينتظر منها الدعم والمؤازرة فإذا لم يجد هذا الدعم وهذه المؤازرة قد يصاب بالالاكتئاب والقلق، هذا ما بينته الدراسات التي بحثت في علاقة الدعم الاجتماعي من داخل المنظمة والشعور بالضغوط عند الأفراد العاملين بها.

أضف إلى ذلك غياب الاعتراف بالعمل من طرف القائمين على المنظمة وضعف التقدير الاجتماعي لمهنة السائق تؤثر بصفة أو بأخرى على أداء هذا الأخير وعلى صحته النفسية والجسمية والتي تنتج عن تعرضه للضغوط. (النوايسة، 2008)

8-1-3- أسباب مرتبطة بالمحيط المادي والتقني:

مجموع العوامل الفيزيائية التي لا دخل للإنسان فيها وهي لا تساعد على أداء الفرد لعمله وبالنسبة للسائق المهني فبالإضافة إلى هذه العوامل، هناك عوامل تقنية بحتة تتعلق بالمركبة مثل عدم صلاحية العجلات، نقص في أداء الفرامل، نقص في الإنارة، عدم صلاحية الطريق ... قد تسهم هذه العوامل سواء مجتمعة أو منفردة في الشعور بالضغط. (INRS, 2013)

8-1-4- أسباب تعود إلى البيئة الاجتماعية والاقتصادية للمنظمة:

تدهور الظروف المادية والمالية للمنظمة، تترك الفرد العامل ينشغل بالتفكير في مستقبله المهني مما لا يترك له مجالاً لأداء عمله بصفة عادية، كما تعتبر طبيعة العمل سبباً من أسباب الشعور بالضغوط فمثلاً مسؤولية الحفاظ على حياة الناس تعتبر من واجبات عمل السائق المهني، قد تتركه في هذه الحالة أكثر عرضة للضغوط. (الجاسم، 2004)

ومن خلال ما تم ذكره من أسباب ومصادر للضغوط، لا يستطيع الباحث أن يفسر ويفهم مجموع المواقف الضاغطة التي قد يتعرض لها السائقون المهنيون أثناء أدائهم لمهامهم، لأنها وفي بعض الأحيان قد تؤثر فيهم مجتمعة أو منفردة، الموقف تلو الآخر، غير أن المؤكد أن أسباب الضغوط المهنية متعددة وكثيرة منها الخارجية ومنها الداخلية.

وفيما يلي عرض لمصادر الضغوط التي ترتبط بالسائقين المهنيين.

9- مصادر الضغوط لدى السائقين المهنيين:

ذهبت الدراسات القليلة (حسب علم الباحثة) إلى البحث في المصادر التي تساهم في شعور السائقين بالضغط عند مواجهتهم لمختلف المواقف المرورية الخطيرة، فوجدوا أنها تتمثل في ما ينتظره الزبائن من السائق من احترام للوقت وتوصيلهم في أمان وسط حركة مرور كثيفة وازدحام كبير ومارة يسكرون و لا يحترمون قانون المرور، إذ هم -أي الزبائن- يعبرون عن استيائهم من مستوى الخدمات والتوقيفات المفاجئة والطويلة قد تصل إلى اعتداءات لفضية، فكيف للسائق أن يستطيع التوفيق بين متطلبات العمل المختلفة وإيجاد الطرق الكفيلة لمواجهتها والتعامل معها خاصة وانها تولد لديه تناقضا بين ما يملكه من قدرات وبين ما يطلب منه، و قد يعرضه صراع المطالب هذا للشعور بالضغط وبالتالي الوقوع في الحوادث. (ابو النيل، 2005)

والدراسات التي اهتمت بحوادث السائقين، بحثت في كيفية مواجهتهم للضغوط في العمل فقط ولم تبحث في أسباب التعرض للمواقف المرورية الخطيرة.

10- الدراسات التي تناولت طرق مواجهة الضغوط

قام (ابوالنيل) بجمع الدراسات التي بحثت في علاقة الضغوط بالوقوع في حوادث المرور وسبل مواجهتها تذكر الباحثة أهمها:

10-1- علاقة العوامل السلوكية والمعرفية بمتطلبات مهنة السياقة:

أجريت هذه الدراسة على 600 سائق يعملون بتسع مؤسسات بهولندا للكشف عن كيفية مواجهة السائقين لمطالب مهنة السياقة، الوقت، الأمان والركاب استخدم فيها استبيان من ست عبرات تتناول المواقف اليومية التي تواجه السائق في عمله والأساليب التي يستعين بها لمجابهة هذه المطالب وبينت النتائج ان 50% من السائقين، شعروا أنهم مجبرون على احترام جدول الوقت و 20% منهم شعروا بأنهم ليسوا مجبرين باحترام جدول الوقت وكشف الباقيون أنهم غير مهتمين بجدول الوقت. (Gardell et all., 1982)

مناقشة نتائج الدراسة:

في هذه الدراسة، تبين وجود فروق دالة احصائيا بين السائقين في كيفية مواجهتهم للضغوط الصادرة عن متطلبات العمل وهذا ما تعكسه بيانات الدراسة وهو وجود 50% من السائقين، لديهم شعور بأنهم مجبرون على الالتزام بالوقت و 20% فقط من السائقين ممن لا يرون أهمية في احترام جدول الوقت. ربط السائقون الالتزام بجدول الوقت بالسياقة في أمان، فكلما زاد احترام الوقت كلما قل انتباههم وبالتالي يصبحون أكثر تعرضا للحوادث.

10-2- العلاقة بين الجوانب السيكوسوماتية ومتطلبات العمل لدى السائقين المهنيين:

وهدفت دراسة أخرى الى التعرف على علاقة الجوانب الصحية بمتطلبات العمل في مهنة سيطرة السيارات، وشملت العينة 229 سائقاً من بينهم 10 نساء، طبق فيها استبيان لقياس الشكاوى السيكوسوماتية وشكاوى الجهاز العضلي والشكاوى الخاصة بالنوم والجهد المبذول في العمل، ولهذا الغرض طبق استبيان Standard Deutch Questionnaire و Standard Deutch work Stress Questionnaire لقياس متغيرات الدراسة.

توصلت نتائج الدراسة إلى أن طرق مواجهة متطلبات سيطرة السيارات والتي هي الأمان، واحترام الوقت، وتوصيل الركاب، ترتبط بطرق المواجهة الأربعة وهي، الشكاوى السيكوسوماتية وشكاوى الجهاز العضلي والشكاوى الخاصة بالنوم وكذا الجهد المبذول في العمل، كما وجدت أن احترام الوقت لا يرتبط بشكاوى النوم.

مناقشة نتائج الدراسة

بينت هذه الدراسة ان السائقين الذين يعانون من الاضطرابات السيكوسوماتية والإجهاد في العمل وشكاوى الجهاز العضلي، يحترمون جدول الوقت وبذلك يزيد لديهم الشعور بالضغط عكس السائقين الذين لديهم درجة أقل من الاضطرابات السيكوسوماتية والإجهاد في العمل وشكاوى الجهاز العضلي فإنهم يميلون إلى إرضاء الركاب وتوصيلهم في أمان دون الالتزام بالجدول الزمني.

10-3- علاقة آثار الضغوط على ردود الفعل الفسيولوجية:

هدفت هذه الدراسة إلى البحث في آثار الضغوط (عبء العمل) على ردود الفعل الفسيولوجية أثناء العمل. اجري البحث على عينة من السائقين قوامها 27 سائقاً من الذكور تمت دراسة نشاطاتهم اليومية على مسار خط واحد، مدة أسبوع كامل بثمانى ساعات عمل يوميا مع احتساب ساعة واحدة يتناول فيها السائق وجبة الغداء ويجب فيها عن أسئلة المقياس الذي اعد لقياس الحالة المزاجية وقياس عينة من البول.

كما تم في هذه الدراسة حساب عدد الركاب الذين يصعدون في كل محطة وتسجيل الوقت الاضافي بين رحلة وأخرى وقياس ضغط الدم في كل ساعة وقياس (الاندريالين) من خلال تحليل عينات البول المأخوذة واما قياس مستوى التوتر لدى السائقين فاستخدمت قائمة Checklist.

بينت النتائج وجود ارتباط دال احصائيا بين:

- عدد الركاب وضغط الوقت ب 0.33.
- الشعور بالتوتر بالمتغيرات التالية: ضغط الوقت ب 0.44، السيطرة في أمان ب 0.32، نسبة الاندريالين ب 0.46، ضغط الدم ب 0.48، بالفعالية (النشاط) ب 0.44.

- نسبة الاندريالين وضغط الدم بـ(0.57)، والفعالية بـ(0.47).

- ضغط الدم والفعالية بـ0.43.

مناقشة نتائج الدراسة

تدل هذه البيانات ودلالاتها الاحصائية على الارتباط القوي بين أثار الضغوط والردود الفسيولوجية اي ان السائقين ينقسمون الى فئتين، فئة تلتزم بالإجراءات المرورية و تفضل السياقة في ظروف آمنة وبالتالي لا تهتم بجدول الوقت والذي يمثل مطلباً من متطلبات العمل الاساسية، وفئة أخرى تلتزم بالجدول الزمني والذي هو أيضاً مطلب من متطلبات العمل فيتولد لديها شعور بالتوتر ونقص في التركيز وتشتت في الانتباه وبالتالي القيام بسلوكيات غير آمنة في الطريق.

وفي سياق آخر قامت الوكالة الاوروبية للشغل Fourth European Working بتصنيف القطاعات التي تعتبر مولدة للضغوط في العمل وأدرجت مهنة السياقة في المركز الخامس وكان ذلك على النحو الآتي:

الإدارات، التربية والتعليم، الصناعة (الكهرباء والغاز)، الصحة، قطاع النقل، القطاعات المالية. واعتبرت الوكالة هذه القطاعات الست (06) هي أكثر القطاعات التي تتبع منها مصادر الضغوط.

لم يلق موضوع الضغوط لدى السائقين المهنيين وعلاقته بالوقوع في الحوادث اهتماماً كبيراً لدى الباحثين، بل تمحورت البحوث التي تناولت هذا موضوع حول أساليب مواجهة الضغوط وهو ما يفسر قلة الدراسات فيه، وفيما يلي أهم الدراسات التي اهتمت بعلاقة ضغوط العمل بالوقوع في الحوادث وفيما يلي عدد من الدراسات التي تناولت موضوع حوادث المرور لدى السائقين المهنيين:

11- دراسات حول علاقة ضغوط العمل بالوقوع في حوادث المرور لدى السائقين المهنيين:

الدراسات المنشورة حول علاقة الضغوط بالوقوع في حوادث المرور التي ترتبط بالعمل، لم تتناول بصفة مباشرة السائقين المهنيين ولكن مصادر الحوادث التي تطرقت إليها تعتبر ذات صلة بعينة البحث الحالي. اعتبرت هذه البحوث والدراسات أن الشعور بالضغوط والتعب ينتج عنه قصور في الانتباه وعدم التركيز ونقص في ردود الفعل اتجاهها، واعتبرتها عوامل تزيد من خطر الوقوع في الحوادث.

في بعض الدراسات، أكد أصحابها على أن عدد ساعات العمل، له علاقة بالإجهاد، فإذا زادت ساعات العمل الفعلية عن ثماني ساعات في اليوم و أربعين ساعة في الأسبوع تشكل سبباً رئيسياً للوقوع في الحوادث، وأيضاً المشاكل المالية وعقد العمل وما يرتبط به من قيود وارغامات، تعتبر من بين العوامل التي تتسبب في تعرض الفرد العامل لحوادث المرور، وبينت بعض الدراسات أن خطر الوقوع في حوادث

المرور المرتبطة بالعمل يزداد في حالة طلب نفسي مرتفع أو صراع مع الزملاء أو المشرفين والمسيرين لمنظمة العمل. www.inserm.fr

11-1- دراسة (Kirschenbaum et coll., 2000):

أجرى (Kirschenbaum et coll., 2000) دراسة أشاروا فيها إلى أن الخضوع والالتزام بقرارات المسؤولين في المنظمة مصدر من مصادر الضغوط التي تساهم في وقوع الفرد العامل في حوادث المرور المرتبطة بالعمل.

مناقشة الدراسة

دلت نتائج الدراسة على أن العامل إذا كان لا يملك هامشا من المشاركة في القرار ويطبق ما يملأ عليه من مشرفيه المباشرين ومسؤوليه يشعر بالضغوط التي تدفعه للوقوع في الحوادث.

11-2- دراسة (Swaen et coll, 2004):

وفي دراسة أخرى أجريت لمعرفة علاقة محيط العمل بالوقوع في الحوادث حوادث المرور المرتبطة بالعمل ، بينت نتائجها أن الأفراد المعرضون للخطر لا يعملون بالمكاتب والإدارات، بل أولئك الذين يتعاملون مع الآلات أين يكون مستوى اتخاذ القرارات ضعيف. (Swaen et coll, 2004)

مناقشة الدراسة:

ذهبت نتائج هذا البحث الى ما قاله (كرازاك) في نموذج Job Strain على ان درجة اتخاذ القرار اذا كانت ضعيفة تؤثر في شعور الفرد بضغط العمل.

11-3- دراسة (Simpson et coll., 2004):

في دراسة قام بها (Simpson et coll., 2004)، هدفت إلى معرفة العلاقة بين الضغط المدرك وخطر الوقوع في حوادث المرور المرتبطة بالعمل لدى عينة من المزارعين أكدت على أن المشاكل المالية والشعور بعبء العمل مصادر للضغوط التي تؤدي الى الوقوع في الحوادث.

مناقشة الدراسة

اعتبر اصحاب هذه الدراسة ان بعض مصادر الضغوط المهنية مثل عبء العمل والمشاكل المالية عامل من العوامل التي لها علاقة بوقوع الافراد العاملين في الحوادث.

11-4- دراسة (Dembe et all, 2005):

أجرى (Dembe et all, 2005) دراسة لمعرفة دور الضغوط في العمل والتعب في ارتكاب الحوادث، بين من خلال النتائج المتوصل إليها أن الضغوط والتعب متغيرات وسيطية، فمن جهة هي أسباب محتملة للوقوع في الحوادث، ومن جهة أخرى هي نتائج لعوامل عامة كعدد ساعات العمل ونوع العمل والخصائص الشخصية (السن) والعوامل النفسية والمشاكل الصحية كلها عوامل من شأنها أن تعرض الفرد العامل للشعور بالضغوط وبالتالي الوقوع في حوادث المرور المرتبطة بالعمل، بمعنى انه كلما زادت درجة هذه العوامل شعر الفرد بالضغوط وكلما زاد خطر التعرض للحوادث في العمل، كما أثار علاقة مفهوم الدعم الاجتماعي وعلاقته بالوقوع في الحوادث. (Eurogip-47/F, 2010)

11-5- دراسة (Andréa et all, 2012) :

في دراسة أجراها كل من Andrea J. Day, Kate Brasher, Robert S. Bridger ، على عينة من 156 فردا استخدموا فيها استبيان " مقياس الصحة العامة" لقياس الضغوط النفسية وعلاقتها بالقابلية للوقوع في حوادث العمل و " مقياس الفشل المعرفي" لقياس فشل الأفراد في القيام بالمهام اليومية وعلاقته بالوقوع في الحوادث ببيئة العمل.

وتوصلت النتائج إلى أن الأفراد الذين يعانون من الضغوط في عملهم (احباط، توتر، قلق) أكثر عرضة للوقوع في الحوادث في مكان عملهم. (Andréa et all, 2012).

مناقشة الدراسة

دلت نتائج هذه الدراسة على أن الشعور بالضغوط قد يزيد من تعرض الأفراد العاملين للوقوع في الحوادث وأكدت النتائج على العلاقة الطردية بين الشعور بالضغوط وخطر الوقوع في الحوادث.

11-6- دراسة الشركة الفرنسية للسكك الحديدية SNCF:

هدفت دراسة أجريت لمعرفة فعالية الدعم الاجتماعي من طرف الشركة الفرنسية للسكك الحديدية SNCF لدى سائقي القطارات الموظفين عندها.

تقارن هذه الدراسة بين مجموعتين من سائقي القطارات واجهوا حادثاً مرورياً أثناء أدائهم لعملهم، حيث استفاد كل عضو من أعضاء المجموعة الأولى من دعم المؤسسة والمتمثل في إجراءات الوقاية المطبقة ثم من المتابعة الطبية من طرف طبيب العمل عكس المجموعة الثانية، استخدم فيها مقياسان، يقيس الأول الحالة الصحية العامة للموظف ويقيس الثاني احتمال الإصابة باضطرابات نفسية. أعطت النتائج ما يلي:

- وجود أعراض اكتئاب متكررة عند السائقي الذين لم يتلقوا الدعم من المؤسسة
- غياب الدافعية في العمل تظهر على شكل أعراض ما بعد الصدمة على المدى البعيد
- الشعور بالأسى لعدم تكفل مؤسسة العمل بالموظفين الذين واجهوا حادث مرور أثناء قيامهم بعملهم
- <http://www.masson.fr>

مناقشة الدراسة

ما يستنتج من هذه الدراسة هو أن الوسيلة الوحيدة والفعالة للوقاية من أعراض ما بعد الصدمة هي الدعم الاجتماعي من طرف جماعة العمل التي ينتمي إليها الفرد العامل من جهة والدعم التنظيمي من طرف المشرفين والمسؤولين في منظمة العمل، كالاقرار بحادث العمل وتصنيفه ضمن الأخطار المهنية. استخدمت بعض البحوث والدراسات نموذج (كرازاك) لدراسة العلاقة بين ضغوط العمل وخطر الحوادث حيث أكدت النتائج المتوصل إليها على أن بعد "متطلبات العمل"، عامل من العوامل الهامة التي تتسبب في وقوع العاملين في الحوادث.

وهناك دراسات أخرى اهتمت بتأثير الضغوط على الوقوع في حوادث العمل بصفة عامة أو تلك التي ترتبط به، حيث بينت هذه الدراسات الدور المهم الذي تلعبه أبعاد الضغوط مثل ظروف العمل وبالتحديد

ساعات العمل الطويلة وبصفة أقل قواعد السلامة والأمن في العمل، كما بينت نتائج بعض الدراسات علاقة مصادر الضغط المدرك والتعب كالعامل لفترات طويلة تزيد من احتمال الوقوع في الحوادث في حين لم يتم الوصول إلى النظرة الشاملة التي تسمح بتحديد الأولويات من حيث الوقاية والأمن من الحوادث.

ويمكن تلخيص ما جاءت به هذه البحوث في أن للمحيط المهني الذي يعمل الفرد ويعتبره مصدرا لرضقه وسعادته وأمنه الاجتماعي وبالتالي رضاه العام دور في التعرض للحوادث، فأى تهديد يصدر منه يشعره بالضغط ويترك فيه آثارا سلبية تظهر من خلال تبني الفرد لسلوكيات لا تتوافق مع حياته الخاصة وحياته العملية.

دراسات قليلة بحثت في العلاقة المباشرة بين ضغوط العمل وحوادث المرور سواء تلك التي تقع في العمل أو تلك التي ترتبط به، حيث بينت هذه الدراسات الدور المهم الذي تلعبه أبعاد الضغوط مثل ظروف العمل ومتطلبات العمل وبالتحديد ساعات العمل الطويلة وبصفة أقل قواعد السلامة والأمن في العمل كما بينت نتائج بعض الدراسات علاقة مصادر ضغوط العمل والتعب، كالعامل لفترات طويلة تزيد من التعرض للحوادث، ونقص الدعم الاجتماعي من داخل المنظمة ومن خارجها يسهم أيضا في شعور الفرد العامل بالضغط والتوتر والاكتئاب يجعله عرضة للوقوع في الحوادث، في حين لم يتم الوصول إلى النظرة الشاملة لموضوع ضغوط العمل التي تسمح بتحديد الأولويات من حيث الوقاية والأمن من الحوادث وهذا ما تحاول الباحثة الوصول إليه بالكشف عن نوع الارتباط بين أبعاد ضغط العمل الأربعة، متطلبات العمل، الحرية في اتخاذ القرارات، الدعم الاجتماعي من داخل منظمة العمل وضغط الجمهور واحتمالية الوقوع في حوادث المرور المرتبطة بالعمل.

12- الآثار والنتائج المترتبة عن ضغوط العمل:

يترك التعرض للمواقف الضاغطة آثارا سلبية على عدة مستويات، فمثلا على المستوى المعرفي تتمثل الآثار الناجمة عن الضغوط في صعوبة التركيز، تشتت الانتباه...، وعلى المستوى السلوكي فتتمثل في الهيجان، أما في الجانب الانفعالي فتكون في الشعور بالغضب وأخيرا تمثل زيادة دقات القلب وجها من أوجه التأثير السلبي للآثار المترتبة عن الضغوط على المستوى الفسيولوجي.

وذهب الباحثون إلى اعتبار أن آثار الضغوط قد تظهر على المستوى النفسي أو الفسيولوجي أو الاثنين معا، بحيث تضر بالمؤسسة أو العاملين بها.

في دراسة أخرى أجرتها الوكالة الأوروبية للأمن والصحة في العمل (AESS, 1999) على العمال الأجراء، توصلت النتائج الى ان ما نسبته 59% من بينهم كشفوا بان للضغوط دور سلبي مقابل 23% ممن وجدوا ان الضغوط تؤثر بالايجاب على أدائهم في العمل وتؤثر الضغوط على جودة الحياة في العمل بالنسبة ل63% من العمال و 58% من الإطارات و 55% من الإطارات السامية.

أما في بريطانيا فيرجع سبب نصف أيام العمل الضائعة إلى ضغوط العمل و بلغة الأرقام فقد قدرت قيمة الأيام الضائعة ب 180 مليون يوم عمل و 11مليار اورو.

وفي ألمانيا وصلت نسبة التغيب بسبب المشاكل النفسية إلى 74 % من 1994 إلى 1999 وارتفع معدل الأيام الضائعة إلى 37%.

وفي دراسة قامت بها الوكالة في فرنسا، بلغت نسبة العمال الأجراء الذين وضعوا شهادة توقف عن العمل 28% بسبب الضغوط حيث سجلت ارتفاع في عدد الأيام الضائعة أكثر من اسبانيا ب(3.5 يوم) ومن ايطاليا ب(4 أيام) واقل من الدول الاسكندنافية، الدانمارك والسويد ب(7 ايام) ومن فنلندا ب(4.5يوم).

أما في الدول العربية فحسب علم الباحثة لا توجد احصائيات حول الآثار التي تنجم عن ضغوط العمل وهذا ما أكدته (آدم العتيبي) حينما قال بان البيئة العربية تفتقد إلى هكذا احصائيات توضح مدى خطورة ظاهرة الضغوط والآثار التي تنجم عنها.(العتيبي، 1997)

وحسب ما جاءت به الدراسات التي بحثت في موضوع ضغوط العمل فإن الأفراد يتعرضون لها بسبب كثرة المصادر والتباين في سبل مواجهتها وقد أوجزوا آثارها السلبية في الأعراض الصحية كالصداع وآلام المعدة وأمراض القلب والأمراض التي تصيب العضلات والعمود الفقري وغيرها من الأمراض الخطيرة الأخرى، زد على ذلك الحالة النفسية التي تتاب الفرد عند تعرضه للضغوط، بحيث يصبح شخصا سريع الانفعال غير راض عن حياته وعن عمله، ما قد يعرضه للوقوع في الحوادث، وأثبتت بعض الدراسات إلى وجود علاقة بين الضغوط والرضا عن العمل. (عسكر، 2003)

نظرا لطبيعة البحث الحالي، فإن التطبيق الذي يتماشى معه هو الذي يصنف آثار الضغوط إلى نوعين اثنين: آثار على الجوانب الصحية والعقلية للفرد ، تُترجم باضطرابات متنوعة ومتعددة تسبب له نوعا من الإحباط وينتج عنه التغيب عن العمل، علاقات عمل مضطربة، نقص في دافعية الانجاز، انخفاض في مستوى الرضا الوظيفي، تزايد في عدد الحوادث، تكون النتيجة النهائية حدوث انهيار عصبي لدى العامل يصيبه بعد شعوره بعدم امتلاك الطاقة الكافية تمكنه من مقاومة هذه الاضطرابات و آثار على مستوى

المنظمة كالخسارة في الإنتاج، عدد الأيام الضائعة، التكاليف المباشرة وغير المباشرة، تؤثر كلها بطريقة أو بأخرى على روح المنافسة وأداء المنظمة. (حمدي، 1986)

في هذا الجزء من الدراسة سيتم تناول آثار ضغوط العمل بشيء من التفصيل على المستويين الشخصي والتنظيمي:

12-1- آثار على المستوى الشخصي :

منذ أكثر من عشرين سنة اعتبرت الدراسات التي بحثت في تأثير ضغوط العمل في تزايد فوجدت أن هناك دلائل كثيرة تشهد على تأثير هذه الأخيرة على الأمن والحياة اللائقة للعمال وأيضاً على أدائهم في العمل.

تبين أيضاً من خلال نتائج هذه الدراسات وجود علاقة بين ضغوط العمل والاضطرابات الجسمية والعقلية مما ينتج عنه تغييب، علاقات عمل مضطربة، نقص في الدافعية للعمل وانخفاض في الرضا الوظيفي. (مقداد، 2008)

وفي نفس السياق، فقد أثبت الباحثون أن بعض الأعمال يمكن أن تعرض صاحبها إلى الكثير من الضغوط مقارنة بأعمال أخرى، فمهنه السائق موضوع دراستنا هذه وباعتبارها من المهن الخطيرة والمجهدة وما يجعلها كذلك هو الصراع بين ما تريده المنظمة والجمهور من السائق في سياق العمل، فمن بين أهم المطالب التي تريدها المنظمة من السائق، هي التعامل مع ضغوط الوقت وعدم الغياب والانتباه الدائم والسياقة في أمان والكفاءة في أداء العمل. (ابو النيل، 2005)

وفي نفس الصدد يرى (عسكر، 1988) أن ضغوط العمل تؤثر على قدرة العامل على المقاومة، على نمط شخصيته وعلى القدرات والاهتمامات إضافة إلى الحالة النفسية والجسدية التي يعاني منها العمال.

12-2- آثار على مستوى المنظمة :

بالإضافة إلى الآثار الناجمة عن ضغوط العمل والتي تنعكس على الفرد العامل فهي تخلق أيضاً أضراراً معتبرة على أداء المنظمة وتتمثل في 50 إلى 60 % من الأيام الضائعة في العمل وهذا حسب الدراسة التي أجراها المكتب الدولي للعمل في هذا السياق. *Enquête Journal du net management.*

لخصت المنظمة العالمية للصحة الآثار التي تتركها الضغوط على مستوى المنظمة فيما يلي:

التغيب، كثرة الشكاوى من طرف الزبائن والمستهلكين، التعرض للحادث، إصدار سلوكيات خطيرة، انخفاض في مستوى الدافعية لدى العمال، التأثير السلبي على جودة الأداء والإنتاج، التأثير السلبي على

سمعة المؤسسة وتكوين الصورة الذهنية الايجابية لدى المستخدمين والمجتمع.(المنظمة العالمية للصحة، 2004)

مع دخول سنوات الثمانينات بدأت الكثير من المنظمات الدولية تدق ناقوس الخطر حيال تطور ظاهرة ضغوط العمل ونتائجها على صحة العاملين (Legron, 2016) وهو الشيء الذي أشارت إليه الباحثة في الفقرات السابقة، أنه إذا تعرض الفرد العامل للضغوط ينتج عنها أعراضا مرضية قد تؤثر في سلوكياته فيلجأ بذلك إلى التدخين وشرب الخمر وربما تعاطي المخدرات وفي هذه الحالة قد يتبنى سلوكيات أقل ما يقال عنها غير آمنة في العمل أو أثناء السياقة كما يمكن في بعض الأحيان أن تدفع به إلى الانتحار والوفاة.

13- النتائج المترتبة عن ضغوط العمل:

حسب ما جاءت به الدراسات التي بحثت في موضوع الضغوط فإن الأفراد يتعرضون لها بسبب كثرة المصادر والتباين في سبل مواجهتها وقد أوجزوا آثارها السلبية في الأعراض الصحية كالصداع وآلام المعدة وأمراض القلب وغيرها من الأمراض الخطيرة الأخرى، زد على ذلك الحالة النفسية التي تتاب الفرد عند تعرضه للضغوط، بحيث يصبح شخصا سريع الانفعال غير راض عن حياته وعن عمله، هذا ما قد يعرضه للوقوع في الحوادث، كما هناك بعض الدراسات التي أثبتت ارتباط ضغوط العمل بالرضا عنه. (عسكر، 2003)

كما أكدت دراسات أخرى على الانعكاسات الكبيرة التي تتركها ضغوط العمل على عدة مستويات: الفرد، المنظمة والمجتمع غير أن الدراسات التي تناولت هذه الظاهرة اعتبرت بالمحدودة إلى حد ما وفيما يلي بعض الدراسات التي تناولت الآثار الناجمة عن تعرض الأفراد العاملين للضغوط في العمل:

أشار المكتب الدولي للعمل في تقريره السنوي بعنوان " العمل في العالم " Le travail dans le monde أن الضغط يكلف الصناعة 200 مليار كل سنة وهذا ما يبين عالمية الظاهرة. (BIT, 1993)

وأكدت نتائج دراسة أجريت في اليابان من طرف الحكومة على وجود 43% من العمال يشعرون بقلق الموت بسبب العمل المفرط.(عثمان، 2002)

وفي دراسة سويسرية أجريت على مجموعة من العمال، بينت النتائج أن 3/1 (ثلث) العمال السويسريين صرحوا بأن طبيعة عملهم تجلب لهم الضغط في حين 60% من العمال الكنديين عانوا فعلا من الضغوط المرتبطة بعملهم وتؤكد هذه النتائج ما توصلت إليه دراسة أجريت في فرنسا وقام بها المعهد الوطني للأبحاث

والسلامة (INRS) بـ15 دولة أوروبية، بينت نتائجها أن الأيام الضائعة في العمل تعادل من 50 إلى 60 % من مجموع أيام العمل، وقدرت تكاليف ضغوط العمل المباشرة وغير المباشرة من 830 إلى 1656 مليون أورو سنوياً أي ما يعادل 10 إلى 20% من الميزانية التي خصصها صندوق الضمان الاجتماعي لحوادث العمل والأمراض المهنية. (BIT, 2000)

إن المتصفح لهذه الدراسات وما جاءت به من إحصائيات بخصوص الآثار المترتبة عن التعرض لضغوط العمل، يلاحظ أن الدول الغربية تأخذ بالدراسة والتحليل نتائج الضغوط من أجل إيجاد الحلول الكفيلة بمعالجة الظاهرة عكس الدول العربية التي تقتصر إلى هذا أرقام تبين خطورة ضغوط العمل.

كما تبين في الفقرة السابقة أن لضغوط العمل آثار على الفرد العامل ومنظمة العمل فالأمر لا يختلف بالنسبة للسائق المهني بصفته موظفاً يعمل بالمنظمات العامة والخاصة فقد أجريت دراسات عكست تعرض السائقين للضغوط أثناء أدائهم لعملهم غير أنها وصفت بالقليلة، وتذكر الباحثة أهمها:

14- إدارة ضغوط العمل:

تسمى الضغوط النفسية بصفة عامة والضغوط المهنية بصفة خاصة بـ"القاتل الصامت" وذلك لارتباطها بمتطلبات العصر الكثيرة والمختلفة وأيضاً لتعدد مصادرها بحيث تصبح عبارة عن عوامل ومسببات تجعل من الفرد عرضة للضغوط في المؤسسة التي يعمل بها وحسب علم الكاتبة، لا توجد دراسات توصل أصحابها إلى القضاء نهائياً عن هذه الضغوط لكنهم سعوا إلى التخفيف من حدتها واقترحوا بعض الاستراتيجيات والأساليب للتحكم فيها، وصنفت إلى أساليب شخصية يكون الفرد فيها مسؤولاً عن سلامته من المخاطر، وأخرى تنظيمية يصبح للمنظمة الدور المحوري في التحكم في مصادر الضغوط. (حمدي، 2008)

أدى دخول القرن الواحد والعشرين إلى تزايد الاهتمام بدراسة الضغوط في المجتمع العصري وخاصة في التنظيمات، أي منذ حوالي ربع قرن فقط، حيث أصبح الكثير من الناس يواجه أنواعاً عديدة من الضغوط أثناء قيامهم بأعمالهم، قد يكون هذا العمل نفسه مصدراً من مصادر الضغوط المهنية ومسبباً من مسببات الفشل الذي يعاني منه الموظفون في التكيف مع متطلبات العمل وسياسة المنظمة وطريقة القيادة والإشراف زد على ذلك التحديات التي تنتظرهم في حياتهم اليومية كالمشكلات العائلية والازدحام المروري... (عسكر، 2003)

ولمواجهة هذه الظاهرة، قامت الهيئات المختصة بوضع آليات وتدابير تنظيمية وفيما يلي لمحة على المراحل التي مرت بها الحماية والوقاية من الأخطار النفس اجتماعية في العمل عالميا ومحليا:

14-1- القوانين والتدابير التي اتخذت لمواجهة ظاهرة الضغوط في العمل عالميا:

في هذه الفقرة من الدراسة يتم فيها مراجعة لأهم التدابير والقوانين التي اتخذت على مستوى العالم لمكافحة ظاهرة ضغوط العمل والاعتراف بها كمهدد للصحة الجسمية والنفسية للفرد العامل والتي كانت ثمرة نضال طويل من طرف الشركاء الاجتماعيين.

ستركز الباحثة على أهم المراحل التي مر بها تطور العمل والتي حددها الطبيب النفساني

(Christophe DEJOURS, 2008) ولخصها في ثلاث تصنيفات أساسية كالآتي:

14-1-1- الصراع من أجل البقاء:

كان شعار هذه المرحلة " العمل للفقراء " نظرا لما تميز به العمل من تدني في الأجور وظروف عمل غير لائقة مما ساهم في تدهور الحالة الاجتماعية أدى إلى خلق مناخ اجتماعي ساد فيه الفقر والحرمان فأصبح الفقراء

فقط من يطلبون العمل و يتقاضون مقابل أدائه أجرا زهيدا ويعملون لساعات طويلة، أدى هذا الوضع إلى ظهور النقابات وصدر القوانين التي تدافع عن حقوق العمال وحمايتهم من الحوادث في العمل.

تواريخ مهمة في هذه المرحلة:

1. من 1841 إلى 1892: تم صدور قانون منع عمالة الأطفال وإنشاء مفتشية العمل.
2. من 1882 إلى 1893: صدور قانون الوقاية من حوادث العمل.
3. 1879 إلى 1913: قانون تخفيض مدة العمل وتأسيس اللجنة الدولية الدائمة في طب العمل ومقرها ب(ميلان)-إيطاليا.

14-1-2- صحة وسلامة الجسم:

1. بداية الحرب العالمية إلى 1968: صدور قانون المحافظة على سلامة الجسم، دخول التكنولوجيات الحديثة ونشأة النظرية التيلورية (Taylorisme).

2. 1913-1915 : زيارات لجان التفتيش الطبي للمؤسسات الحربية.
3. 1919 إلى 1945: الاعتراف بالأمراض المهنية وإضفاء الطابع المؤسسي على خدمات الحماية الاجتماعية.
4. 1946 إلى 1947 إضفاء الطابع المؤسسي على طب العمل وإنشاء لجان النظافة والسلامة في العمل وفي هذه السنة أيضا تطورت منظمة العمل الدولية (OIT) وأصبحت وكالة متخصصة تابعة لمنظمة الأمم المتحدة، وفي 1948 تم تكوين لجنة للمحافظة على الصحة العقلية.
5. 1973-1976 تم إنشاء الوكالة الوطنية لتطوير ظروف العمل (ANACT) وإدماج تدابير وإجراءات السلامة المهنية في جميع مواقع العمل.

14-1-3- الصحة العقلية:

- جاءت هذه المرحلة بعد 1968 و تم التأسيس فيها لإجراءات السلامة المهنية كما يلي:
1. 1973-1976 إنشاء الوكالة الوطنية لتحسين ظروف العمل (ANACT)
 2. 1982-1991 في هذه الفترة تم إنشاء مجلس النظافة والسلامة وتحسين ظروف العمل والوقاية من المخاطر في محيط العمل. (Laurencon, 2009)
 3. 1990 التفكير في الوقاية من الأخطار المهنة.
 4. 2000 اتفاق الشركاء الاجتماعيين على أخذ تدابير وقائية من الأمراض المهنية.
- نلاحظ من خلال هذا التسلسل الزمني الذي مرت به التدابير المتخذة من طرف الخبراء والسياسيين لجعل العامل أكثر أريحية في عمله، أن الاعتراف بالضغط المهني لم يشر إليه بصفة مباشرة بل حضيت الصحة العقلية للفرد العامل باهتمام كبير لارتباطها بالحاجات الاجتماعية، ربما هذا ما يفسر التأخر في الاعتراف بضغوط العمل كمرض مهني.

15-القوانين والتدابير التي اتخذت لمواجهة ظاهرة الضغوط في العمل محليا:

أجرت المؤسسة الفرنكو - جزائرية للطب النفسي دراسة في الجزائر لمعرفة آثار ضغوط العمل على الفرد العامل فكانت النتائج أن نسبة 59% من الوفاة المفاجئة سببها ضغوط العمل الناتجة عن عدم الاحترام في محيط العمل والظروف غير اللائقة. (بودجاي، 2013)

أعلن المركز الوطني للوقاية من الأخطار المهنية (INPRP) أن ظروف العمل في الإدارات والقطاع الاقتصادي تؤثر سلبا على صحة العاملين بها في غياب قانون خاص بهذا الموضوع قد يشعروهم بالضغط الذي يؤدي بهم في كثير من الأحيان إلى الانتحار.

ومن جهة أخرى أشار الأستاذ (تابتي) طبيب (بالصحة الجوارية بالشرقة) وعضو في

(INPRP) أن الأفراد العاملين يتعرضون الى انواع كثيرة من مصادر الضغوط، ذكر منها صعوبات التنقل، ظروف العمل، الظروف الاجتماعية، الحياة الاسرية ونمط الحياة وطالب المؤسسات الجزائرية بتطوير علم النفس العمل والتنظيم من أجل تحسين الصحة في العمل. (INPRP, 2015)

في تصريح للطبيب (تادجيزا) وهو طبيب نفساني ورئيس مصلحة بمستشفى (دريد حسين) بالعاصمة، قال فيهبأن أكثر من 70% من الأجراء يتعرضون سنويا للضغوط في عملهم بسبب عدم التطابق بين متطلبات منصب العمل وقدرات الفرد التي تمكنه من المحافظة على نمط هذا العمل. www.liberte-algerie.com

وفي 05/06/2006، صادقت الحكومة الجزائرية على الاتفاقية رقم 155 لعام 1981 التي أصدرتها المنظمة الدولية للعمل الخاصة بالسلامة والصحة في محيط العمل حيث تنص هذه الاتفاقية على تطبيق سياسة وطنية متكاملة لمواجهة ظاهرة الأخطار النفس اجتماعية في العمل ويعتبر ضغط العمل من أهم هذه الأخطار.

خلاصة الفصل:

تسمى الضغوط النفسية بصفة عامة وضغوط العمل بصفة خاصة بـ "القاتل الصامت" وذلك لارتباطها بمتطلبات العصر الكثيرة والمختلفة وأيضا لتعدد مصادرها بحيث تصبح عبارة عن عوامل ومسببات تجعل من الفرد عرضة للضغوط في المؤسسة التي يعمل بها وحسب علم الكاتبة، لا توجد دراسات توصل أصحابها من خلال النتائج المتحصل عليها إيجاد آليات تساعد على القضاء نهائيا عن هذه الضغوط لكنهم سعوا إلى التخفيف من حدتها واقترحوا بعض الاستراتيجيات والأساليب للتحكم فيها، وصنفت إلى أساليب شخصية يكون الفرد فيها مسؤولا عن سلامته من المخاطر، وأخرى تنظيمية يصبح للمنظمة الدور المحوري في التحكم في مصادر الضغوط. (Filippe NASSE et Patrick Légeron,2008)

وتبين أيضا من خلال الدراسات التي أدرجتها الباحثة في هذا الجزء من البحث أن بعض مصادر الضغوط كالعدم الاجتماعي ومتطلبات العمل وعدد ساعات العمل ترتبط بوقوع الفرد العامل في الحوادث.

الجانب التطبيقي

الفصل الأول: الاجراءات المنهجية للدراسة التطبيقية

1- منهج الدراسة:

تحتم طبيعة الموضوع و إشكاليته والدراسة النظرية لمتغيراته على الباحث أن يختار المنهج المناسب، وفي الدراسة الحالية استعملت الباحثة المنهج الوصفي التحليلي لأنه يصف الظاهرة المراد دراستها بطريقة علمية من حيث سهولة الفهم والاستيعاب كما يسمح بالوصول إلى تفسيرات منطقية لهذه الظاهرة تكون ذات دلائل وبراهين تُحدد من خلالها النتائج بمعنى وضع الظاهرة في إطارها الصحيح.

من مميزات المنهج الوصفي التحليلي أيضا أن الباحث لا يسعى إلى تقديم مجرد بيانات عرضية أو سطحية من خلال وصف الظاهرة بل يتعدى ذلك إلى تحديد إشكالية البحث، تقرير الفرضيات وتدوينها، اختيار عينة البحث المناسبة والأساليب التقنية، التحقق من صدق وثبات أدوات جمع البيانات ثم وصف نتائجها وتحليلها وتفسيرها ثم تعميم النتائج المتحصل عليها بغرض تقدم المعرفة. (دويدار، 1999)

كما يتيح المنهج الوصفي التحليلي للباحث فهما أفضل للظاهرة المراد دراستها، والظاهرة المتناولة في هذه الدراسة هي حوادث المرور المرتبطة بالعمل، حيث اعتمدت الباحثة على هذا المنهج، وسيتم من خلال تطبيقه في تحليل وتفسير البيانات التي جُمعت بواسطة أدوات جمع البيانات التي استخدمتها الباحثة في هذه الدراسة ودراستها دراسة علمية دقيقة وباستخدام المنهج الوصفي ستمكن الباحثة من العلاقة الموجودة بين متغيرات الدراسة سواء بقبول أو نفي الفرضيات التي وضعتها.

2-حدود الدراسة:

يعتبر تعريف المجال الدراسي لأي بحث أمر مهم وأساسي حسب ما يقتضيه موضوع الدراسة، وفي الدراسة الحالية ونظرا لطبيعة الموضوع المدروس، تم إجراؤها وفق الحدود الآتية:

2-1-الحدود البشرية:

وتعبر عن أفراد عينة الدراسة الذين يمثلون السائقين المهنيين الذين يعملون بقطاع النقل بنوعيه العام والخاص وعددهم 200 مفردة من 5 ولايات جزائرية.

2-2- الحدود الزمنية:

أجريت الدراسة خلال الفترة الممتدة بين فيفري 2019 إلى ديسمبر من نفس السنة أي خلال السداسي الثاني من السنة الدراسية. 2019

2-3- الحدود المكانية:

أجريت الدراسة على عينة من السائقين المهنيين بقطاع النقل بنوعيه الخاص والعام، في 5 ولايات من الوطن تمثل المكونات الكبرى لفسيفساء اجتماعية، العرب، القبائل، الشاوية، بنوميزاب، والطوارق والتي تنتشر عبر الولايات التالية: الجلفة، بجاية، باتنة، غرداية وتمنراست.

3- الدراسة الاستطلاعية:

يلجأ الباحثون إلى إجراء الدراسة الاستطلاعية باعتبارها اللبنة الأولى لبناء الدراسة الميدانية، والخطوة الأساسية من أجل الإحاطة بموضوع البحث والتحقق من مدى صلاحية المقياس المراد تطبيقه وأيضاً تساعد على معرفة مدى جاهزية العينة الأساسية للتطبيق السيكمومتري للمقياس ثم التعرف على صعوبة تطبيق أداة الدراسة من أجل تفاديها وكذا التحقق من صدق الأداة وثباتها.

قامت الباحثة بإجراءات الدراسة الاستطلاعية بداية 2019 عبر عدة مراحل وكانت كالآتي:

• المرحلة الأولى:

خصصت هذه المرحلة لاستكشاف الميدان حول أسباب حوادث المرور حيث تم توجيه عدة أسئلة للمعنيين الغرض منها معرفة ما إذا كانت متغيرات الدراسة تعبر فعلاً عن معتقداتهم وتفسيراتهم لحوادث المرور وأنواع الضغوط التي يواجهونها أثناء تأديتهم لمهامهم في المنظمة وكذا مظاهر القابلية للوقوع في هذه الحوادث وأخيراً التعرف على مدى قابلية متغيرات الدراسة للقياس وبناء أداة الدراسة التي تتوقف على تحديد أسباب حوادث المرور وآراء المبحوثين من أجل تصحيح الأداة وإثرائها.

• المرحلة الثانية:

في هذه المرحلة تم التعرف على العينة الاستطلاعية الموضوعية وكان عددها تسعة وعشرون سائقاً مهنيين يعملون بقطاع النقل العمومي والخاص تم اختيارهم بطريقة قصدية غير عشوائية

• المرحلة الثالثة:

في هذه المرحلة تم التطبيق الأولي لأداة الدراسة أو كما يعرف في بعض الدراسات بالاختبار القبلي للاستبيان (Questionnaire Pré-test) وتقديم الشرح المطلوب للعينة الاستطلاعية ثم تحديد عوامل السهولة والصعوبة والوقت الذي تستغرقه إجابة المبحوثين على عبارات المقياس كاملة.

4-عينة التقنين (الاستطلاعية):

تم تجريب مقاييس الدراسة على عينة استطلاعية قوامها 29 فردا توزعت كما يلي:

82.8 % رجال و 17.2 % نساء، 34.5 % ، من 70 إلى 79، 17.2 %، من 1980 إلى 1989 يوجد 27.6 % وبعد 1989 20.7 %.

34.5 % من مجمل أفراد العينة كانوا بدون مستوى تعليمي و 10.3 % لهم مستوى الابتدائي و 10.3 % من أصحاب المستوى المتوسط، 34.5 % مستوى ثانوي و 20.7 % مستويات أخرى.

بالنسبة لنوع المؤسسة التي يعمل بها السائقون المهنيون فكانت نسبة الذين يعملون بالمؤسسات العامة 48.3 % و 51.7 % نسبة الذين يعملون في المؤسسات الخاصة، نسبة الذين تعرضوا لحادث مرور 65.5 % والذين لم يتعرضوا في ميسرتهم المهنية الى حوادث مرورية فبلغت نسبتهم 34.5 % ومن بين الذين تعرضوا لحوادث فكانت نسبة الذين تعرضوا لأكثر من 4 حوادث 3.4 % ونسبة 3.2 % للذين تعرضوا لثلاث حوادث ونسبة 6.9 % للذين وقعوا في حادثين اثنين أما الذين وقعوا في حادث مروري واحد فكانت النسبة 17.2 % ، كما وصلت نسبة السائقين المهنيين المتزوجين إلى 96.0 % وكانت نسبة غير المتزوجين 31.0 %

بالنسبة لمتغير نوع المهنة فبلغت نسبة السائقين المهنيين 89.7 % ونسبة السائقين البدائل (دوبلور) بلغت 10.3 % حيث وصلت نسبة السائقين المؤقتين 48.3 % ونسبة السائقين المهنيين المتعاقدين 6.9 % ونسبة السائقين المهنيين الدائمين 44.8 % وجاءت نسبة الذين يعملون بالنهار 93.1 % أما نسبة الذين يعملون بالليل فوصلت إلى 6.9 % أما متغير الخبرة المكتسبة في العمل فكانت 20.7 % للذين فاقت خبرتهم 15 سنة و 31.0 % للأقل من 5 سنوات أما الذين تراوحت خبرتهم بين 10 و 15 سنة فبلغت نسبتهم 48.3 % ، وبلغت نسبة 48.3 % للذين تحصلوا على رخصة السياقة عمرها أقل من 10 سنوات ونسبة 34.5 % الذين يتراوح عمر رخصهم ما بين 10 و 15 سنة و 17.2 % نسبة الذين بلغ عمر رخصهم أكثر من 20 سنة.

الفصل الأول: الإجراءات المنهجية للدراسة التطبيقية

شملت عينة التقنين الخصائص المختلفة للعينة الأساسية وتكون بذلك قد مثلت المجتمع الأصلي بنسبة 60% والملاحظ لهذه المعطيات يرى أن كل متغيرات الدراسة ممثلة في العينة.

وفيما يلي تمثيل ثبات واستقرار نتائج العينة الاستطلاعية بالجدول:

ثبات المقاييس:

4-1- مقياس معتقدات التحكم الإلهي:

جدول 3 ثبات نتائج الدراسة الاستطلاعية على مقياس معتقدات التحكم الإلهي باستخدام Alpha Cronbach

قيمة ألفا كرونباخ Alpha de Cronbach	عدد البنود	حجم العينة الاستطلاعية
0.867	10	29

المصدر: من إعداد الباحثة بناءً على مخرجات SPSS

تبين نتائج الجدول أعلاه أن قيمة ألفا كرونباخ لقياس الثبات تساوي 0.867 وهي قيمة جيدة تبين صلاحية الأداة من حيث استقرار وثبات نتائجها.

أ- بعد التحكم الجزئي:

جدول 4 ثبات نتائج الدراسة الاستطلاعية في بعد التحكم الجزئي باستخدام Alpha Cronbach

قيمة ألفا كرونباخ Alpha de Cronbach	عدد البنود	حجم العينة الاستطلاعية
0.906	4	29

المصدر: من إعداد الباحثة بناءً على مخرجات SPSS

تبين نتائج الجدول أعلاه أن قيمة ألفا كرونباخ لقياس الثبات تساوي 0.906 وهي قيمة جيدة تبين صلاحية الأداة من حيث استقرار وثبات نتائجها.

ب - بعد التحكم المطلق:

جدول 5 ثبات نتائج الدراسة الاستطلاعية في بعد التحكم المطلق باستخدام Alpha Cronbach

قيمة ألفا كرونباخ Alpha de Cronbach	عدد البنود	حجم العينة الاستطلاعية
0.765	6	29

المصدر: من إعداد الباحثة بناءً على مخرجات SPSS

تبين نتائج الجدول أعلاه أن قيمة ألفا كرونباخ لقياس الثبات تساوي 0.765 وهي قيمة جيدة تبين صلاحية الأداة من حيث استقرار وثبات نتائجها.

4-2- مقياس القدرة المدركة على مواجهة المواقف المروية الخطرة:

جدول 6 ثبات نتائج الدراسة الاستطلاعية في مقياس القدرة المدركة باستخدام Alpha Cronbach

قيمة ألفا كرونباخ Alpha de Cronbach	عدد البنود	حجم العينة الاستطلاعية
0.803	14	29

المصدر: من إعداد الباحثة بناءً على مخرجات SPSS

تبين نتائج الجدول أعلاه أن قيمة ألفا كرونباخ لقياس الثبات تساوي 0.803 وهي قيمة جيدة تبين صلاحية الأداة من حيث استقرار وثبات نتائجها.

أ - بعد المواقف الخطرة:

جدول 7 ثبات نتائج الدراسة الاستطلاعية في بعد المواقف الخطرة باستخدام Alpha Cronbach

قيمة ألفا كرونباخ Alpha de Cronbach	عدد البنود	حجم العينة الاستطلاعية
0.614	5	29

المصدر: من إعداد الباحثة بناءً على مخرجات SPSS

تبين نتائج الجدول أعلاه أن قيمة ألفا كرونباخ لقياس الثبات تساوي 0.614 وهي قيمة جيدة تبين صلاحية الأداة من حيث استقرار وثبات نتائجها.

ب- بعد عدم احترام إشارات المرور:

جدول 8 ثبات نتائج الدراسة الاستطلاعية في بعد عدم احترام إشارات المرور باستخدام Alpha Cronbach

قيمة ألفا كرونباخ Alpha de Cronbach	عدد البنود	حجم العينة الاستطلاعية
0.901	5	29

المصدر: من إعداد الباحثة بناءً على مخرجات SPSS

تبين نتائج الجدول أعلاه أن قيمة ألفا كرونباخ لقياس الثبات تساوي 0.901 وهي قيمة جيدة تبين صلاحية الأداة من حيث استقرار وثبات نتائجها.

ت- بعد عصبية وتوتر السائقين:

جدول 9 ثبات نتائج الدراسة الاستطلاعية في بعد عصبية وتوتر السائقين باستخدام Alpha Cronbach

قيمة ألفا كرونباخ Alpha de Cronbach	عدد البنود	حجم العينة الاستطلاعية
0.743	4	29

المصدر: من إعداد الباحثة بناءً على مخرجات SPSS

تبين نتائج الجدول أعلاه أن قيمة ألفا كرونباخ لقياس الثبات تساوي 0.743 وهي قيمة جيدة تبين صلاحية الأداة من حيث استقرار وثبات نتائجها.

3-4- مقياس الالتزام بالمعتقدات والقيم الثقافية:

جدول 10 ثبات نتائج الدراسة الاستطلاعية في مقياس الالتزام بالمعتقدات والقيم الثقافية باستخدام Alpha Cronbach

قيمة ألفا كرونباخ Alpha de Cronbach	عدد البنود	حجم العينة الاستطلاعية
0.729	16	29

المصدر: من إعداد الباحثة بناءً على مخرجات SPSS

تبين نتائج الجدول أعلاه أن قيمة ألفا كرونباخ لقياس الثبات تساوي 0.729 وهي قيمة جيدة تبين صلاحية الأداة من حيث استقرار وثبات نتائجها.

أ - بعد المعتقدات والقيم الثقافية التي لها علاقة بالهوية والانتماء للقبيلة(العرش):

جدول 11 ثبات نتائج الدراسة الاستطلاعية في بعد المعتقدات والقيم الثقافية التي لها علاقة بالهوية والانتماء للقبيلة باستخدام Alpha Cronbach

حجم العينة الاستطلاعية	عدد البنود	قيمة ألفا كرونباخ Alpha de Cronbach
29	4	0.647

المصدر: من إعداد الباحثة بناءً على مخرجات SPSS

تبين نتائج الجدول أعلاه أن قيمة ألفا كرونباخ لقياس الثبات تساوي 0.647 وهي قيمة جيدة تبين صلاحية الأداة من حيث استقرار وثبات نتائجها.

ب - بعد الأهمية التي يوليها السائقون المهنيون للالتزام بالمعتقدات والقيم الثقافية المتعلقة بحماية الأرواح:

جدول 12 ثبات نتائج الدراسة الاستطلاعية في بعد الأهمية التي يوليها السائقون المهنيون للالتزام بالمعتقدات المتعلقة بحماية الأرواح باستخدام Alpha Cronbach

حجم العينة الاستطلاعية	عدد البنود	قيمة ألفا كرونباخ Alpha de Cronbach
29	6	0.901

المصدر: من إعداد الباحثة بناءً على مخرجات SPSS

تبين نتائج الجدول أعلاه أن قيمة ألفا كرونباخ لقياس الثبات تساوي 0.901 وهي قيمة جيدة تبين صلاحية الأداة من حيث استقرار وثبات نتائجها.

ت - بعد الأهمية التي يوليها السائقون المهنيون للالتزام بالمعتقدات والقيم الثقافية المتعلقة بمظاهر الفرع:

جدول 13 ثبات نتائج الدراسة الاستطلاعية في بعد الأهمية التي يوليها السائقون المهنيون للالتزام بالمعتقدات والقيم الثقافية المتعلقة بمظاهر الفرع باستخدام Alpha Cronbach

قيمة ألفا كرونباخ Alpha de Cronbach	عدد البنود	حجم العينة الاستطلاعية
0.738	2	29

المصدر: من إعداد الباحثة بناءً على مخرجات SPSS

تبين نتائج الجدول أعلاه أن قيمة ألفا كرونباخ لقياس الثبات تساوي 0.738 وهي قيمة جيدة تبين صلاحية الأداة من حيث استقرار وثبات نتائجها.

ث - بعد الممارسة النشاطات التي تعبر عن المعتقدات والقيم الثقافية:

جدول 14 ثبات نتائج الدراسة الاستطلاعية في بعد الممارسة النشاطات التي تعبر عن المعتقدات والقيم الثقافية باستخدام Alpha Cronbach

قيمة ألفا كرونباخ Alpha de Cronbach	عدد البنود	حجم العينة الاستطلاعية
0.827	4	29

المصدر: من إعداد الباحثة بناءً على مخرجات SPSS

تبين نتائج الجدول أعلاه أن قيمة ألفا كرونباخ لقياس الثبات تساوي 0.827 وهي قيمة جيدة تبين صلاحية الأداة من حيث استقرار وثبات نتائجها.

4-4- مقياس الضغوط المهنية:

جدول 15 ثبات نتائج الدراسة الاستطلاعية في مقياس الضغوط المهنية باستخدام Alpha Cronbach

قيمة ألفا كرونباخ Alpha de Cronbach	عدد البنود	حجم العينة الاستطلاعية
0.843	29	29

المصدر: من إعداد الباحثة بناءً على مخرجات SPSS

تبين نتائج الجدول أعلاه أن قيمة ألفا كرونباخ لقياس الثبات تساوي 0.843 وهي قيمة جيدة تبين صلاحية الأداة من حيث استقرار وثبات نتائجها.

أ - بعد حرية اتخاذ القرار:

جدول 16 ثبات نتائج الدراسة الاستطلاعية في بعد حرية اتخاذ القرار باستخدام Alpha Cronbach

قيمة ألفا كرونباخ Alpha de Cronbach	عدد البنود	حجم العينة الاستطلاعية
0.769	7	29

المصدر: من إعداد الباحثة بناءً على مخرجات SPSS

تبين نتائج الجدول أعلاه أن قيمة ألفا كرونباخ لقياس الثبات تساوي 0.769 وهي قيمة جيدة تبين صلاحية الأداة من حيث استقرار وثبات نتائجها.

ب - بعد المتطلبات النفسية:

جدول 17 ثبات نتائج الدراسة الاستطلاعية في بعد المتطلبات النفسية باستخدام Alpha Cronbach

قيمة ألفا كرونباخ Alpha de Cronbach	عدد البنود	حجم العينة الاستطلاعية
0.748	10	29

المصدر: من إعداد الباحثة بناءً على مخرجات SPSS

تبين نتائج الجدول أعلاه أن قيمة ألفا كرونباخ لقياس الثبات تساوي 0.748 وهي قيمة جيدة تبين صلاحية الأداة من حيث استقرار وثبات نتائجها.

ت - بعد الدعم الاجتماعي في العمل:

جدول 18 ثبات نتائج الدراسة الاستطلاعية في بعد الدعم الاجتماعي في العمل باستخدام Alpha Cronbach

قيمة ألفا كرونباخ Alpha de Cronbach	عدد البنود	حجم العينة الاستطلاعية
0.770	8	29

المصدر: من إعداد الباحثة بناءً على مخرجات SPSS

تبين نتائج الجدول أعلاه أن قيمة ألفا كرونباخ لقياس الثبات تساوي 0.770 وهي قيمة جيدة تبين صلاحية الأداة من حيث استقرار وثبات نتائجها.

ث - بعد ضغط الجمهور:

جدول 19 ثبات نتائج الدراسة الاستطلاعية في بعد ضغط الجمهور باستخدام Alpha Cronbach

قيمة ألفا كرونباخ Alpha de Cronbach	عدد البنود	حجم العينة الاستطلاعية
0.852	4	29

المصدر: من إعداد الباحثة بناءً على مخرجات SPSS

تبين نتائج الجدول أعلاه أن قيمة ألفا كرونباخ لقياس الثبات تساوي 0.852 وهي قيمة جيدة تبين صلاحية الأداة من حيث استقرار وثبات نتائجها.

4-5- مقياس القابلية للوقوع في حوادث المرور المرتبطة بالعمل:

جدول 20 ثبات نتائج الدراسة الاستطلاعية في مقياس القابلية للوقوع في حوادث المرور المرتبطة بالعمل باستخدام

Alpha Cronbach

قيمة ألفا كرونباخ Alpha de Cronbach	عدد البنود	حجم العينة الاستطلاعية
0.765	11	29

المصدر: من إعداد الباحثة بناءً على مخرجات SPSS

تبين نتائج الجدول أعلاه أن قيمة ألفا كرونباخ لقياس الثبات تساوي 0.765 وهي قيمة جيدة تبين صلاحية الأداة من حيث استقرار وثبات نتائجها.

أ - بعد العوامل الداخلية:

جدول 21 ثبات نتائج الدراسة الاستطلاعية في بعد العوامل الداخلية باستخدام Alpha Cronbach

قيمة ألفا كرونباخ Alpha de Cronbach	عدد البنود	حجم العينة الاستطلاعية
0.752	8	29

المصدر: من إعداد الباحثة بناءً على مخرجات SPSS

تبين نتائج الجدول أعلاه أن قيمة ألفا كرونباخ لقياس الثبات تساوي 0.752 وهي قيمة جيدة تبين صلاحية الأداة من حيث استقرار وثبات نتائجها.

ب- بعد العوامل تنظيمية:

جدول 22 ثبات نتائج الدراسة الاستطلاعية في بعد العوامل تنظيمية باستخدام Alpha Cronbach

قيمة ألفا كرونباخ Alpha de Cronbach	عدد البنود	حجم العينة الاستطلاعية
0.725	3	29

المصدر: من إعداد الباحثة بناءً على مخرجات SPSS

تبين نتائج الجدول أعلاه أن قيمة ألفا كرونباخ لقياس الثبات تساوي 0.725 وهي قيمة جيدة تبين صلاحية الأداة من حيث استقرار وثبات نتائجها.

4-6- مقياس السلوكيات الآمنة:

جدول 23 ثبات نتائج الدراسة الاستطلاعية في مقياس السلوكيات الآمنة باستخدام Alpha Cronbach

قيمة ألفا كرونباخ Alpha de Cronbach	عدد البنود	حجم العينة الاستطلاعية
0.813	19	29

المصدر: من إعداد الباحثة بناءً على مخرجات SPSS

تبين نتائج الجدول أعلاه أن قيمة ألفا كرونباخ لقياس الثبات تساوي 0.813 وهي قيمة جيدة تبين صلاحية الأداة من حيث استقرار وثبات نتائجها.

صدق المقاييس:

4-7- مقياس معتقدات التحكم الإلهي:

أ - بعد التحكم الجزئي:

جدول 24 معاملات الارتباط بين فقرات التحكم الجزئي مع الدرجة الكلية للبعد

التحكم الجزئي	
معامل الارتباط	رقم الفقرة
0.817**	1
0.887**	2
0.936**	3
0.900**	4
** دال إحصائيا عند مستوى دلالة (0.01)	
* دال إحصائيا عند مستوى دلالة (0.05)	

من إعداد الباحثة بالاعتماد على برنامج SPSS

من خلال الجدول أعلاه يمكننا القول بأن جميع معاملات الارتباط كانت موجبة، أي أن هناك علاقة طردية بين جميع فقرات بعد التحكم الجزئي في عينة الدراسة، مع الدرجة الكلية للبعد التي تنتمي إليه، حيث تراوحت بين (0.936) في حدها الأعلى أمام الفقرة رقم (3) وبين (0.817) في حدها الأدنى أمام الفقرة رقم (1)، وأن جميع الفقرات كانت دالة إحصائيا عند مستوى دلالة (0.05).

وانطلاقاً من النتائج السابقة يمكننا القول بأن أداة الدراسة تتمتع بصدق اتساق داخلي جيد، وصلاحية جيدة للتطبيق الميداني، وذلك بسبب قوة الارتباط الداخلي بين جميع فقراتها والبعد الموضوع لها.

ب - بعد التحكم المطلق:

جدول 25 معاملات الارتباط بين فقرات التحكم المطلق مع الدرجة الكلية للبعد

التحكم المطلق	
معامل الارتباط	رقم الفقرة
0.693**	1
0.617**	2
0.514**	3
0.784**	4
0.733**	5
0.835**	6
** دال إحصائيا عند مستوى دلالة (0.01)	
* دال إحصائيا عند مستوى دلالة (0.05)	

من إعداد الباحثة بالاعتماد على برنامج SPSS

من خلال الجدول أعلاه يمكننا القول بأن جميع معاملات الارتباط كانت موجبة، أي أن هناك علاقة طردية بين جميع فقرات بعد التحكم المطلق في عينة الدراسة، مع الدرجة الكلية للبعد التي تنتمي إليه، حيث تراوحت بين (0.835) في حدها الأعلى أمام الفقرة رقم (6) وبين (0.514) في حدها الأدنى أمام الفقرة رقم (3)، وأن جميع الفقرات كانت دالة إحصائيا عند مستوى دلالة (0.05).

وانطلاقاً من النتائج السابقة يمكننا القول بأن أداة الدراسة تتمتع بصدق اتساق داخلي جيد، وصلاحية جيدة للتطبيق الميداني، وذلك بسبب قوة الارتباط الداخلي بين جميع فقراتها والبعد الموضوع لها.

4-8- مقياس التفاؤل المقارن:

جدول 26 معاملات الارتباط بين فقرات التفاؤل المقارن مع الدرجة الكلية للمقياس

التفاؤل المقارن			
معامل الارتباط	رقم الفقرة	معامل الارتباط	رقم الفقرة
0.543**	11	0.466*	1
0.589**	12	0.688**	2
0.648**	13	0.513**	3
0.697**	14	0.623**	4
0.464*	15	0.524**	5
0.667**	16	0.437*	6
0.537**	17	0.569**	7
0.589**	18	0.703**	8
0.491**	19	0.506**	9
0.648**	20	0.793**	10
** دال إحصائيا عند مستوى دلالة (0.01)			
* دال إحصائيا عند مستوى دلالة (0.05)			

من إعداد الباحثة بالاعتماد على برنامج SPSS

من خلال الجدول أعلاه يمكننا القول بأن جميع معاملات الارتباط كانت موجبة، أي أن هناك علاقة طردية بين جميع فقرات مقياس التفاؤل المقارن في عينة الدراسة، مع الدرجة الكلية للمقياس التي تنتمي إليه، حيث تراوحت بين (0.793) في حدها الأعلى أمام الفقرة رقم (10) وبين (0.437) في حدها الأدنى أمام الفقرة رقم (6)، وأن جميع الفقرات كانت دالة إحصائيا عند مستوى دلالة (0.05)،

وانطلاقاً من النتائج السابقة يمكننا القول بأن أداة الدراسة تتمتع بصدق اتساق داخلي جيد، وصلاحية جيدة للتطبيق الميداني، وذلك بسبب قوة الارتباط الداخلي بين جميع فقراتها والمقياس الموضوع لها.

4-9- مقياس القدرة المدركة على مواجهة المواقف المروية الخطرة:

أ- بعد المواقف الخطرة:

جدول 27 معاملات الارتباط بين فقرات المواقف الخطرة مع الدرجة الكلية للبعد

المواقف الخطرة	
معامل الارتباط	رقم الفقرة
0.543**	1
0.779**	2
0.613**	3
0.586**	4
0.610**	5
** دال إحصائياً عند مستوى دلالة (0.01)	
* دال إحصائياً عند مستوى دلالة (0.05)	

من إعداد الباحثة بالاعتماد على برنامج SPSS

من خلال الجدول أعلاه يمكننا القول بأن جميع معاملات الارتباط كانت موجبة، أي أن هناك علاقة طردية بين جميع فقرات بعد المواقف الخطرة في عينة الدراسة، مع الدرجة الكلية للبعد التي تنتمي إليه، حيث تراوحت بين (0.779) في حدها الأعلى أمام الفقرة رقم (2) وبين (0.543) في حدها الأدنى أمام الفقرة رقم (1)، وأن جميع الفقرات كانت دالة إحصائياً عند مستوى دلالة (0.05).

وانطلاقاً من النتائج السابقة يمكننا القول بأن أداة الدراسة تتمتع بصدق اتساق داخلي جيد، وصلاحية جيدة للتطبيق الميداني، وذلك بسبب قوة الارتباط الداخلي بين جميع فقراتها والبعد الموضوع لها.

ب - بعد عدم احترام إشارات المرور:

جدول 28 معاملات الارتباط بين فقرات عدم احترام إشارات المرور مع الدرجة الكلية للبعد

عدم احترام إشارات المرور	
معامل الارتباط	رقم الفقرة
0.854**	1
0.899**	2
0.911**	3
0.823**	4
0.744**	5
** دال إحصائياً عند مستوى دلالة (0.01) * دال إحصائياً عند مستوى دلالة (0.05)	

من إعداد الباحثة بالاعتماد على برنامج SPSS

من خلال الجدول أعلاه يمكننا القول بأن جميع معاملات الارتباط كانت موجبة، أي أن هناك علاقة طردية بين جميع فقرات بعد عدم احترام إشارات المرور في عينة الدراسة، مع الدرجة الكلية للبعد التي تنتمي إليه، حيث تراوحت بين (0.911) في حدها الأعلى أمام الفقرة رقم (3) وبين (0.744) في حدها الأدنى أمام الفقرة رقم (5)، وأن جميع الفقرات كانت دالة إحصائياً عند مستوى دلالة (0.05).

وانطلاقاً من النتائج السابقة يمكننا القول بأن أداة الدراسة تتمتع بصدق اتساق داخلي جيد، وصلاحية جيدة للتطبيق الميداني، وذلك بسبب قوة الارتباط الداخلي بين جميع فقراتها والبعد الموضوع لها.

ت - بعد عصبية وتوتر السائقين:

جدول 29 معاملات الارتباط بين فقرات عصبية وتوتر السائقين مع الدرجة الكلية للبعد

عصبية وتوتر السائقين	
معامل الارتباط	رقم الفقرة
0.689**	1
0.751**	2
0.741**	3
0.828**	4
** دال إحصائيا عند مستوى دلالة (0.01)	
* دال إحصائيا عند مستوى دلالة (0.05)	

من إعداد الباحثة بالاعتماد على برنامج SPSS

من خلال الجدول أعلاه يمكننا القول بأن جميع معاملات الارتباط كانت موجبة، أي أن هناك علاقة طردية بين جميع فقرات بعد عصبية وتوتر السائقين في عينة الدراسة، مع الدرجة الكلية للبعد التي تنتمي إليه، حيث تراوحت بين (0.828) في حدها الأعلى أمام الفقرة رقم (4) وبين (0.689) في حدها الأدنى أمام الفقرة رقم (1)، وأن جميع الفقرات كانت دالة إحصائيا عند مستوى دلالة (0.05).

وانطلاقا من النتائج السابقة يمكننا القول بأن أداة الدراسة تتمتع بصدق اتساق داخلي جيد، وصلاحية جيدة للتطبيق الميداني، وذلك بسبب قوة الارتباط الداخلي بين جميع فقراتها والبعد الموضوع لها.

4-10- مقياس الالتزام بالمعتقدات والقيم الثقافية:

أ- بعد المعتقدات والقيم الثقافية التي لها علاقة بالهوية والانتماء للقبيلة (العرش):

جدول 30 معاملات الارتباط بين فقرات المعتقدات والقيم الثقافية التي لها علاقة بالهوية والانتماء للقبيلة (العرش) مع الدرجة الكلية للبعد

المعتقدات والقيم الثقافية التي لها علاقة بالهوية والانتماء للقبيلة (العرش)	
معامل الارتباط	رقم الفقرة
0.753**	1
0.482**	2
0.614**	3
0.758**	4
** دال إحصائياً عند مستوى دلالة (0.01)	
* دال إحصائياً عند مستوى دلالة (0.05)	

من إعداد الباحثة بالاعتماد على برنامج SPSS

من خلال الجدول أعلاه يمكننا القول بأن جميع معاملات الارتباط كانت موجبة، أي أن هناك علاقة طردية بين جميع فقرات بعد المعتقدات والقيم الثقافية التي لها علاقة بالهوية والانتماء للقبيلة (العرش) في عينة الدراسة، مع الدرجة الكلية للبعد التي تنتمي إليه، حيث تراوحت بين (0.758) في حدها الأعلى أمام الفقرة رقم (4) وبين (0.482) في حدها الأدنى أمام الفقرة رقم (2)، وأن جميع الفقرات كانت دالة إحصائياً عند مستوى دلالة (0.05)،

وانطلاقاً من النتائج السابقة يمكننا القول بأن أداة الدراسة تتمتع بصدق اتساق داخلي جيد، وصلاحية جيدة للتطبيق الميداني، وذلك بسبب قوة الارتباط الداخلي بين جميع فقراتها والبعد الموضوع لها.

ب- بعد الأهمية التي يوليها السائقون المهنيون للالتزام بالمعتقدات والقيم الثقافية المتعلقة بحماية الأرواح:

جدول 31 معاملات الارتباط بين فقرات الأهمية التي يوليها السائقون المهنيون للالتزام بالمعتقدات والقيم الثقافية المتعلقة بحماية الأرواح مع الدرجة الكلية للبعد

الأهمية التي يوليها السائقون المهنيون للالتزام بالمعتقدات والقيم الثقافية المتعلقة بحماية الأرواح	
معامل الارتباط	رقم الفقرة
0.545**	1
0.385*	2
0.501**	3
0.636**	4
0.598**	5
0.390*	6
** دال إحصائياً عند مستوى دلالة (0.01)	
* دال إحصائياً عند مستوى دلالة (0.05)	

من إعداد الباحثة بالاعتماد على برنامج SPSS

من خلال الجدول أعلاه يمكننا القول بأن جميع معاملات الارتباط كانت موجبة، أي أن هناك علاقة طردية بين جميع فقرات بعد الأهمية التي يوليها السائقون المهنيون للالتزام بالمعتقدات والقيم الثقافية المتعلقة بحماية الأرواح في عينة الدراسة، مع الدرجة الكلية للبعد التي تنتمي إليه، حيث تراوحت بين (0.636) في حدها الأعلى أمام الفقرة رقم (4) وبين (0.385) في حدها الأدنى أمام الفقرة رقم (2)، وأن جميع الفقرات كانت دالة إحصائياً عند مستوى دلالة (0.05)،

وانطلاقاً من النتائج السابقة يمكننا القول بأن أداة الدراسة تتمتع بصدق اتساق داخلي جيد، وصلاحية جيدة للتطبيق الميداني، وذلك بسبب قوة الارتباط الداخلي بين جميع فقراتها والبعد الموضوع لها.

ت - بعد الأهمية التي يوليها السائقون المهنيون للالتزام بالمعتقدات والقيم الثقافية المتعلقة بمظاهر الفرع:

جدول 32 معاملات الارتباط بين فقرات الأهمية التي يوليها السائقون المهنيون للالتزام بالمعتقدات والقيم الثقافية المتعلقة بمظاهر الفرع مع الدرجة الكلية للبعد

الأهمية التي يوليها السائقون المهنيون للالتزام بالمعتقدات والقيم الثقافية المتعلقة بمظاهر الفرع	
معامل الارتباط	رقم الفقرة
0.803**	1
0.913**	2
** دال إحصائيا عند مستوى دلالة (0.01)	
* دال إحصائيا عند مستوى دلالة (0.05)	

من إعداد الباحثة بالاعتماد على برنامج SPSS

من خلال الجدول أعلاه يمكننا القول بأن جميع معاملات الارتباط كانت موجبة، أي أن هناك علاقة طردية بين جميع فقرات بعد الأهمية التي يوليها السائقون المهنيون للالتزام بالمعتقدات والقيم الثقافية المتعلقة بمظاهر الفرع في عينة الدراسة، مع الدرجة الكلية للبعد التي تنتمي إليه، حيث تراوحت بين (0.913) في حدها الأعلى أمام الفقرة رقم (2) وبين (0.803) في حدها الأدنى أمام الفقرة رقم (1)، وأن جميع الفقرات كانت دالة إحصائيا عند مستوى دلالة (0.05).

وانطلاقاً من النتائج السابقة يمكننا القول بأن أداة الدراسة تتمتع بصدق اتساق داخلي جيد، وصلاحية جيدة للتطبيق الميداني، وذلك بسبب قوة الارتباط الداخلي بين جميع فقراتها والبعد الموضوع لها.

ث - بعد ممارسة النشاطات التي تعبر عن المعتقدات والقيم الثقافية:

جدول 33 معاملات الارتباط بين فقرات ممارسة النشاطات التي تعبر عن المعتقدات والقيم الثقافية مع الدرجة الكلية للبعد

ممارسة النشاطات التي تعبر عن المعتقدات والقيم الثقافية	
معامل الارتباط	رقم الفقرة
0.775**	1
0.700**	2
0.814**	3
0.885**	4
** دال إحصائيا عند مستوى دلالة (0.01)	
* دال إحصائيا عند مستوى دلالة (0.05)	

من إعداد الباحثة بالاعتماد على برنامج SPSS

من خلال الجدول أعلاه يمكننا القول بأن جميع معاملات الارتباط كانت موجبة، أي أن هناك علاقة طردية بين جميع فقرات بعد ممارسة النشاطات التي تعبر عن المعتقدات والقيم الثقافية في عينة الدراسة، مع الدرجة الكلية للبعد التي تنتمي إليه، حيث تراوحت بين (0.885) في حدها الأعلى أمام الفقرة رقم (4) وبين (0.700) في حدها الأدنى أمام الفقرة رقم (2)، وأن جميع الفقرات كانت دالة إحصائيا عند مستوى دلالة (0.05)،

وانطلاقا من النتائج السابقة يمكننا القول بأن أداة الدراسة تتمتع بصدق اتساق داخلي جيد، وصلاحية جيدة للتطبيق الميداني، وذلك بسبب قوة الارتباط الداخلي بين جميع فقراتها والبعد الموضوع لها.

11-4- مقياس الضغوط المهنية:

أ- بعد حرية اتخاذ القرار:

جدول 34 معاملات الارتباط بين فقرات حرية اتخاذ القرار مع الدرجة الكلية للبعد

حرية اتخاذ القرار	
معامل الارتباط	رقم الفقرة
0.471**	1
0.809**	2
0.716**	3
0.581**	4
0.471**	5
0.652**	6
0.814**	7
** دال إحصائياً عند مستوى دلالة (0.01)	
* دال إحصائياً عند مستوى دلالة (0.05)	

من إعداد الباحثة بالاعتماد على برنامج SPSS

من خلال الجدول أعلاه يمكننا القول بأن جميع معاملات الارتباط كانت موجبة، أي أن هناك علاقة طردية بين جميع فقرات بعد حرية اتخاذ القرار في عينة الدراسة، مع الدرجة الكلية للبعد التي تنتمي إليه، حيث تراوحت بين (0.814) في حدها الأعلى أمام الفقرة رقم (7) وبين (0.471) في حدها الأدنى أمام الفقرة رقم (5)، وأن جميع الفقرات كانت دالة إحصائياً عند مستوى دلالة (0.05).

وانطلاقاً من النتائج السابقة يمكننا القول بأن أداة الدراسة تتمتع بصدق اتساق داخلي جيد، وصلاحية جيدة للتطبيق الميداني، وذلك بسبب قوة الارتباط الداخلي بين جميع فقراتها والبعد الموضوع لها.

ب - بعد المتطلبات النفسية:

جدول 35 معاملات الارتباط بين فقرات المتطلبات النفسية مع الدرجة الكلية للبعد

المتطلبات النفسية			
معامل الارتباط	رقم الفقرة	معامل الارتباط	رقم الفقرة
0.575**	6	0.404*	1
0.670**	7	0.493**	2
0.520**	8	0.520**	3
0.725**	9	0.761**	4
0.462*	10	0.396*	5
** دال إحصائياً عند مستوى دلالة (0.01)			
* دال إحصائياً عند مستوى دلالة (0.05)			

من إعداد الباحثة بالاعتماد على برنامج SPSS

من خلال الجدول أعلاه يمكننا القول بأن جميع معاملات الارتباط كانت موجبة، أي أن هناك علاقة طردية بين جميع فقرات بعد المتطلبات النفسية في عينة الدراسة، مع الدرجة الكلية للبعد التي تنتمي إليه، حيث تراوحت بين (0.761) في حدها الأعلى أمام الفقرة رقم (4) وبين (0.396) في حدها الأدنى أمام الفقرة رقم (5)، وأن جميع الفقرات كانت دالة إحصائياً عند مستوى دلالة (0.05).

وانطلاقاً من النتائج السابقة يمكننا القول بأن أداة الدراسة تتمتع بصدق اتساق داخلي جيد، وصلاحية جيدة للتطبيق الميداني، وذلك بسبب قوة الارتباط الداخلي بين جميع فقراتها والبعد الموضوع لها.

ت - بعد الدعم الاجتماعي في العمل:

جدول 36 معاملات الارتباط بين فقرات الدعم الاجتماعي في العمل مع الدرجة الكلية للبعد

الدعم الاجتماعي في العمل			
معامل الارتباط	رقم الفقرة	معامل الارتباط	رقم الفقرة
0.645**	5	0.458*	1
0.598**	6	0.655**	2
0.527**	7	0.682**	3
0.518**	8	0.672**	4
** دال إحصائيا عند مستوى دلالة (0.01)			
* دال إحصائيا عند مستوى دلالة (0.05)			

من إعداد الباحثة بالاعتماد على برنامج SPSS

من خلال الجدول أعلاه يمكننا القول بأن جميع معاملات الارتباط كانت موجبة، أي أن هناك علاقة طردية بين جميع فقرات بعد الدعم الاجتماعي في العمل في عينة الدراسة، مع الدرجة الكلية للبعد التي تنتمي إليه، حيث تراوحت بين (0.682) في حدها الأعلى أمام الفقرة رقم (3) وبين (0.458) في حدها الأدنى أمام الفقرة رقم (1)، وأن جميع الفقرات كانت دالة إحصائيا عند مستوى دلالة (0.05)،

وانطلاقا من النتائج السابقة يمكننا القول بأن أداة الدراسة تتمتع بصدق اتساق داخلي جيد، وصلاحية جيدة للتطبيق الميداني، وذلك بسبب قوة الارتباط الداخلي بين جميع فقراتها والبعد الموضوع لها.

ث - بعد ضغط الجمهور:

جدول 37 معاملات الارتباط بين فقرات ضغط الجمهور مع الدرجة الكلية للبعد

ضغط الجمهور	
معامل الارتباط	رقم الفقرة
0.645**	1
0.867**	2
0.848**	3
0.944**	4
** دال إحصائيا عند مستوى دلالة (0.01)	
* دال إحصائيا عند مستوى دلالة (0.05)	

من إعداد الباحثة بالاعتماد على برنامج SPSS

من خلال الجدول أعلاه يمكننا القول بأن جميع معاملات الارتباط كانت موجبة، أي أن هناك علاقة طردية بين جميع فقرات بعد ضغط الجمهور في عينة الدراسة، مع الدرجة الكلية للبعد التي تنتمي إليه، حيث تراوحت بين (0.944) في حدها الأعلى أمام الفقرة رقم (4) وبين (0.645) في حدها الأدنى أمام الفقرة رقم (1)، وأن جميع الفقرات كانت دالة إحصائيا عند مستوى دلالة (0.05).

وانطلاقاً من النتائج السابقة يمكننا القول بأن أداة الدراسة تتمتع بصدق اتساق داخلي جيد، وصلاحية جيدة للتطبيق الميداني، وذلك بسبب قوة الارتباط الداخلي بين جميع فقراتها والبعد الموضوع لها.

4-12- مقياس القابلية للوقوع في حوادث المرور المرتبطة بالعمل:

أ- بعد العوامل الداخلية:

جدول 38 معاملات الارتباط بين فقرات العوامل الداخلية مع الدرجة الكلية للبعد

العوامل الداخلية			
رقم الفقرة	معامل الارتباط	رقم الفقرة	معامل الارتباط
1	0.404*	5	0.385*
2	0.483**	6	0.584**
3	0.375*	7	0.375*
4	0.374**	8	0.416*
** دال إحصائيا عند مستوى دلالة (0.01) * دال إحصائيا عند مستوى دلالة (0.05)			

من إعداد الباحثة بالاعتماد على برنامج SPSS

من خلال الجدول أعلاه يمكننا القول بأن جميع معاملات الارتباط كانت موجبة، أي أن هناك علاقة طردية بين جميع فقرات بعد العوامل الداخلية في عينة الدراسة، مع الدرجة الكلية للبعد التي تنتمي إليه، حيث تراوحت بين (0.584) في حدها الأعلى أمام الفقرة رقم (6) وبين (0.374) في حدها الأدنى أمام الفقرة رقم (4)، وأن جميع الفقرات كانت دالة إحصائيا عند مستوى دلالة (0.05)،

وانطلاقا من النتائج السابقة يمكننا القول بأن أداة الدراسة تتمتع بصدق اتساق داخلي جيد، وصلاحية جيدة للتطبيق الميداني، وذلك بسبب قوة الارتباط الداخلي بين جميع فقراتها والبعد الموضوع لها.

ب - بعد العوامل التنظيمية:

جدول 39 معاملات الارتباط بين فقرات العوامل التنظيمية مع الدرجة الكلية للبعد

العوامل التنظيمية	
معامل الارتباط	رقم الفقرة
0.778**	1
0.782**	2
0.814**	3
** دال إحصائياً عند مستوى دلالة (0.01) * دال إحصائياً عند مستوى دلالة (0.05)	

من إعداد الباحثة بالاعتماد على برنامج SPSS

من خلال الجدول أعلاه يمكننا القول بأن جميع معاملات الارتباط كانت موجبة، أي أن هناك علاقة طردية بين جميع فقرات بعد العوامل التنظيمية في عينة الدراسة، مع الدرجة الكلية للبعد التي تنتمي إليه، حيث تراوحت بين (0.814) في حدها الأعلى أمام الفقرة رقم (3) وبين (0.778) في حدها الأدنى أمام الفقرة رقم (1)، وأن جميع الفقرات كانت دالة إحصائياً عند مستوى دلالة (0.05).

وانطلاقاً من النتائج السابقة يمكننا القول بأن أداة الدراسة تتمتع بصدق اتساق داخلي جيد، وصلاحية جيدة للتطبيق الميداني، وذلك بسبب قوة الارتباط الداخلي بين جميع فقراتها والبعد الموضوع لها.

4-13- مقياس السلوكيات الآمنة:

جدول 40 معاملات الارتباط بين فقرات السلوكيات الآمنة مع الدرجة الكلية للمقياس

السلوكيات الآمنة			
معامل الارتباط	رقم الفقرة	معامل الارتباط	رقم الفقرة
0.552**	14	0.479**	1
0.486**	15	0.385*	2
0.566**	16	0.549**	3
0.537**	17	0.371*	4
0.377*	18	0.422*	5
0.414*	19	0.576**	6
		0.368*	7
		0.553**	8
		0.436*	9
		0.414*	10
		0.428*	11
		0.434*	12
		0.467*	13
** دال إحصائيا عند مستوى دلالة (0.01)			
* دال إحصائيا عند مستوى دلالة (0.05)			

من إعداد الباحثة بالاعتماد على برنامج SPSS

من خلال الجدول أعلاه يمكننا القول بأن جميع معاملات الارتباط كانت موجبة، أي أن هناك علاقة طردية بين جميع فقرات مقياس السلوكيات الآمنة في عينة الدراسة، مع الدرجة الكلية للمقياس التي تنتمي إليه، حيث تراوحت بين (0.576) في حدها الأعلى أمام الفقرة رقم (6) وبين (0.368) في حدها الأدنى أمام الفقرة رقم (7)، وأن جميع الفقرات كانت دالة إحصائيا عند مستوى دلالة (0.05)،

وانطلاقاً من النتائج السابقة يمكننا القول بأن أداة الدراسة تتمتع بصدق اتساق داخلي جيد، وصلاحية جيدة للتطبيق الميداني، وذلك بسبب قوة الارتباط الداخلي بين جميع فقراتها والمقياس الموضوع لها. أما في الفقرة الموالية فستعرض الباحثة كيفية إعداد أدوات الدراسة ثم تصحيحها وتقنينها وحساب صدقها وثباتها.

• صدق المظهر والمحتوى لمقاييس الدراسة:

استخدمت الباحثة هذا النوع من الصدق لتقييم مدى تمثيل وقياس الاستبيان للخاصية المدروسة وذلك من خلال مراجعة عباراته من طرف المحكمين، ولإيفاء بهذا الغرض تم عرض توطئة مختصرة للدراسة تحتوي على الإشكالية، التساؤلات، الفرضيات والتعريفات الإجرائية وأرفقتها الباحثة ببطاقة تحكيم لتمكين الخبراء من إبداء رأيهم حول كل عبارة من العبارات التي يحويها المقياس بوضع علامة (x) أمام البديلين (يقيس أو لا يقيس)، كما خصصت خانة أخرى لتقديم الملاحظة حول شكل ومضمون المقياس.

تم عرض هذا العمل على مجموعة من الاساتذة في تخصصات علم النفس العمل والتنظيم وتم الأخذ بعين الاعتبار كل الملاحظات التي سجلوها.

5- أدوات جمع بيانات الدراسة وطرق تصحيحها:

الهدف الرئيس الذي سطرته الباحثة لتناول موضوع الدراسة يتعلق بالجانب النفسي للسائقين المهنيين والذي أجمعت جل الدراسات السابقة وتقارير كبرى المنظمات العالمية التي أعدت لمحاربة ظاهرة حوادث المرور على أن ما نسبته 90% من أسباب وقوع حوادث المرور تعود الى سلوك السائق في الطريق.

هذا السلوك الذي يتبناه السائق في الطريق عند مواجهته مختلف المواقف المرورية، رأت الباحثة أنه من الواجب ملاحظته لتسجيل ردة فعله، وفعلاً كانت الاستفادة واضحة حيث استغلّت نتائج هذه الأداة في تكوين الصورة العامة للاستبيان. مثال: الكثير من السلوكيات اللائقة يتبناها السائق عندما يكون مسرعاً.

ولتحقيق هدف الدراسة الحالية طورت الباحثة استبياناً يحتوي على ثمانية مقاييس من نوع (ليكرت) بأربعة بدائل، حيث واعتمدت في ذلك على التراث الأدبي والملاحظة وخبرة الباحثة في مجال السياقة والمقابلات التي أجرتها مع العديد من السائقين المهنيين وأفراد شرطة ودرك و كذا التقارير المعدة من طرفهم حول

أسباب حوادث المرور التي وقعت في الفترة الممتدة بين 2015 و 2019 وذلك بهدف الحصول على معلومات تتعلق بمتغيرات الدراسة.

تقيس محاور الاستبيان كل من المعتقدات القدرية، التحكم الإلهي، معتقدات التحكم، المعتقدات الثقافية، ضغوط العمل، القابلية للوقوع في حوادث المرور لدى السائقين المهنيين والسلوكيات الآمنة، كما خصص المحور الأخير للبيانات الشخصية للمشاركين.

لقد تم الاعتماد على مقياس (ليكرت) الرباعي لأنه يقدم للباحث نوعا من البدائل التي تهتم بقياس قوة القبول وقوة الرفض فقط دون اللجوء إلى الاستجابات الحيادية. (اللامي، 2017)

تساعد البدائل الزوجية الباحث على الحصول على نتائج دقيقة بحيث لا تترك هذه البدائل مجالا للمشاركين المترددين لتفضيل البديل الذي يشير إلى: (محايد أو بدون رأي) على البدائل الأخرى التي تمثل القبول والرفض. (NGUEUTSA, 2012)

لإعداد وبناء الاستبيان اعتمدت الباحثة على نتائج المقابلات التي أجرتها مع مجموعة من السائقين حول متغيرات الدراسة وعددهم عشرة، وأيضا على ما جاء في الأدبيات السابقة والتراث النفسي والنظريات المفسرة للمعتقدات وأيضا على ما تعرفه الباحثة وما لاحظته في الطرقات أثناء السير من خلال تجربتها الخاصة.

بالنسبة للأسئلة المفتوحة أو الأسئلة المغلقة فقد أعدت لتجيب عن المتغيرات السوسيوديمغرافية (السن، الجنس، المستوى الدراسي، عمر رخصة السياقة، صنف المركبة الوضعية في العمل، الانتماء إلى العرش ، الخبرة في مهنة السياقة، الوقوع في الحوادث).

للتأكد من الاتساق الداخلي لعبارات كل مقياس، تم حساب ثبات الاستبيان من خلال حساب معامل (الفا كرونباخ)، كما تم الاعتماد على سلم ليكرت الرباعي 4 point forced Likert scale في تصحيح نتائج أداة الدراسة و الجداول التالية تبين طريقة التصحيح، بالنسبة للمقاييس فقد احتوت على عبارات إيجابية وسلبية وفي اتجاهات مختلفة، و طريقة التصحيح كالآتي:

• مقياس الالتزام بالمعتقدات والقيم الثقافية :

جدول 41 يبين درجة البدائل في طريقة التصحيح لمقياس الالتزام بالمعتقدات والقيم الثقافية

البدائل	غير مهم تماما	غير مهم	مهم	مهم جدا
الدرجة	1	2	3	4

- بعد الممارسة النشاطات التي تعبر عن المعتقدات والقيم الثقافية:

جدول 42 يبين درجة البدائل في طريقة التصحيح بعد الممارسة النشاطات التي تعبر عن المعتقدات والقيم الثقافية

البدائل	نادرا جدا	نادرا	أحيانا	أحيانا كثيرة
الدرجة	1	2	3	4

- مقياس القدرة المدركة على مواجهة المواقف المرورية الخطرة:

جدول 43 يبين درجة البدائل في طريقة التصحيح مقياس القدرة المدركة على مواجهة المواقف المرورية الخطرة

البدائل	غير قادر تماما	غير قادر	قادر	قادر تماما
الدرجة	1	2	3	4

- مقياس التفاؤل المقارن:

جدول 44 يبين درجة البدائل في طريقة التصحيح مقياس التفاؤل المقارن

البدائل	مرتفع جدا	مرتفع	ضعيف	ضعيف جدا
الدرجة	4	3	2	1

- مقياس المعتقدات القدرية و معتقدات التحكم الإلهي و الضغوط المهنية و القابلية للوقوع في

حوادث المرور المرتبطة بالعمل و السلوكيات الآمنة

جدول 45 يبين درجة البدائل في طريقة التصحيح باقي المقاييس

البدائل	موافق تماما	موافق	غير موافق	غير موافق تماما
الدرجة	1	2	3	4

• فيما يخص بعض العبارات السلبية:

جدول 46 يبين درجة البدائل في طريقة التصحيح العبارات السالبة

البدائل	موافق تماما	موافق	غير موافق	غير موافق تماما
الدرجة	4	3	2	1

أما فيما يتعلق بتقدير درجات الاستجابة وتحديد الوزن النسبي للعبارات فالجدول التالي يبين ذلك:

البدائل				الوزن النسبي	التقديرات لدرجة البعد	الوزن النسبي
غير مهم تماما	نادرا جدا	غير قادر تماما	ضعيف جدا	غير موافق تماما	1.75 - 1.00	منخفض جدا
غير مهم	نادرا	غير قادر	ضعيف	غير موافق	2.50 - 1.76	منخفض
مهم	أحيانا	قادر	مرتفع	موافق	3.25 - 2.51	مرتفع
مهم جدا	أحيانا كثيرة	قادر تماما	مرتفع جدا	موافق تماما	4.00 - 3.26	مرتفع جدا

6- بناء أدوات الدراسة:

الهدف الرئيس الذي سطرته الباحثة لتناول موضوع الدراسة يتعلق بالجانب النفسي للسائقين المهنيين والذي أجمعت جل الدراسات السابقة وتقارير كبرى المنظمات العالمية التي أعدت لمحاربة ظاهرة حوادث المرور على أن ما نسبته 90% من أسباب وقوع حوادث المرور هو سلوك السائق في الطريق.

هذا السلوك الذي يتبناه السائق في الطريق عند مواجهته مختلف المواقف المرورية رأته الباحثة أنه من الواجب ملاحظته لتسجيل ردة فعله وفعلا كانت الاستفادة واضحة حيث استغلّت نتاج هذه الأداة في تكوين الصورة العامة للاستبيان. مثال على ذلك: الكثير من السلوكيات اللائقة يتبناها السائق عندما يكون مسرعا.

ولتحقيق هدف الدراسة الحالية طورت الباحثة استبياناً يحتوي على ثمانية مقاييس من نوع (ليكرت) بأربعة بدائل، واعتمدت الباحثة في ذلك على التراث الأدبي والملاحظة وخبرة الباحثة في مجال السياقة والمقابلات التي أجرتها مع العديد من السائقين المهنيين وأفراد شرطة ودرك و كذا التقارير المعدة من طرفهم حول أسباب حوادث المرور التي وقعت في الفترة الممتدة بين 2015 و 2019 وذلك بهدف الحصول على معلومات تتعلق بمتغيرات الدراسة.

تقيس محاور الاستبيان كل من المعتقدات القدرية، التحكم الإلهي، معتقدات التحكم المعتقدات الثقافية، ضغوط العمل، القابلية للوقوع في حوادث المرور لدى السائقين المهنيين والسلوكيات الآمنة، كما خصص المحور الأخير للبيانات السوسيوديمغرافية والشخصية للمشاركين.

لقد تم الاعتماد على مقياس (ليكرت) الرباعي لأنه يقدم للباحث نوعاً من البدائل التي تهتم بقياس قوة القبول وقوة الرفض فقط. (اللامي، 2017)

كما يساعد مقياس (ليكرت) الرباعي، الباحث على الحصول على نتائج دقيقة بحيث لا تترك البدائل الزوجية مجالاً للمشاركين المترددين في تفضيل البديل الذي يشير إلى:

(بدون رأي). NGUEUTSA.

لإعداد وبناء الاستبيان اعتمدت الباحثة على نتائج المقابلات التي أجرتها مع مجموعة من السائقين حول متغيرات الدراسة، على ما جاء في الأدبيات السابقة والتراث النفسي والنظريات المفسرة للمعتقدات وأيضاً على ما تعرفه وما لاحظته في الطرقات أثناء السير.

بالنسبة للأسئلة المفتوحة أو الأسئلة المغلقة فقد أعدت لتقيس المتغيرات السوسيوديمغرافية والمتغيرات الشخصية، (السن، الجنس، المستوى الدراسي، عمر رخصة السياقة، صنف المركبة الوضعية في العمل، الانتماء إلى القبيلة أو العرش، الخبرة في مهنة السياقة، الوقوع في الحوادث.

للتأكد من صلاحية مقاييس الدراسة، من حيث استقرار وثبات نتائجها، تم حساب ثبات الاستبيان من خلال حساب معامل الفا كرونباخ و حساب صدق اتساقه الداخلي.

6-1- قياس المعتقدات القدرية:

استخدمت الباحثة مقياس المعتقدات القدرية لكوابنون (Kouabenan, 1998)، حيث تمت دعوة المشاركين إلى التعبير عن درجة موافقتهم أو عدم موافقتهم تتراوح من 1 (غير موافق تماما) إلى 4 (موافق تماما) من خلال الإجابة على 9 اقتراحات تعبر عن حتمية الوقوع في حوادث المرور، لأن قوى خفية خارجية تتحكم في مصير الأفراد كالجن والقدر وقلة الحظ... تمت ترجمة بنود المقياس إلى اللغة العربية وتم اختيار المفردات المناسبة للبيئة الجزائرية من طرف الباحثة ثم التأكد من دقة الترجمة بعرض المقياس على مترجمين آخرين وأيضاً الترجمة وإعادة الترجمة، بعد ذلك تم تطبيقه على عينة استطلاعية ضمت 10 سائقين مهنيين بهدف التأكد من صياغة مفرداته من حيث السهولة والوضوح ثم تمت دراسته السيكميتريّة بحساب صدقه وثباته.

6-2- قياس معتقدات التحكم:

لقياس معتقدات التحكم، تم استخدام استبيانين اثنين، يقيس الأول التفاؤل المقارن بصفة غير مباشرة أين يطلب من المشاركين التعبير عن احتمال أن يعيشوا أحداثاً سلبية أو غير سارة ثم يقدرون احتمال وقوعها للآخرين مثلهم، Causse, 2003 والثاني يقيس القدرة الذاتية المدركة على التحكم في المواقف المرورية الخطرة من دون أن يقعوا في حوادث المرور.

في هذه الدراسة أعدت الباحثة مقياسين اثنين، في المرحلة الأولى يتم دعوة المشاركين إلى التعبير عن تقديرهم من 1 (ضعيف جداً) إلى 4 (مرتفع جداً) أي تقدير احتمال وقوعهم شخصياً كسائقين مهنيين في 10 مواقف مرورية خطيرة ثم تقدير احتمال وقوع غيرهم من السائقين المهنيين في مثل هذه المواقف.

هذه الأحداث التي عادة ما تقع في الطرقات الوطنية تم جمعها من المحادثات التي أجرتها الباحثة مع بعض السائقين الذين تعرضوا لحوادث مرور سواء كانوا ضحايا أو متسببين فيها، من الحصص التي بثتها القنوات الوطنية أو تلك التي كتبت عنها الجرائد وأيضاً من خلال التجارب الشخصية التي مرت بها الباحثة.

أما فيما يخص قياس القدرة المدركة لمواجهة المواقف المرورية الخطيرة، صممت الباحثة استبياناً تدعو من خلاله المشاركين للتعبير عن قدرتهم على مواجهة المواقف المرورية الخطرة من :

1 (غير قادر تماما) إلى 4 (قادر تماما)، وقد تم استخلاصها من أعمال (Kouabenan , 2002)، مثال عن عبارات المقياس:

" نترك الحوادث للقدر ولا يمكننا عمل أي شيء".

للتأكد من صلاحية الاداة من حيث استقرار وثبات نتائجها، تم حساب ثبات الاستبيان من خلال حساب معامل الفا كرونباخ و حساب صدق اتساقه الداخلي.

6-3- قياس معتقدات التحكم الإلهي:

عبارات هذا الاستبيان مستوحاة من أعمال Patwary M , et al., 2012، الذي أجرى دراسة بدكا (بنغلاداش) بعنوان "الثقافة القدرية" (The culture of fatalism) لمعرفة ما إذا كان القضاء والقدر له علاقة بالوقوع في الحوادث المهنية لدى العاملين في النفايات الطبية و أيضا من أعمال NGUEUTSA ودراسته التي تناول فيها المعتقدات وإدراك المخاطر لدى السائقين (الكرونيين).

لقد تبين للباحثة أن هذه الدراسات قد تكون مفيدة لصياغة عبارات هذا الاستبيان لكونها تعبر عن قدرة الله في تسيير أمور البشر وان كل ما يقع للإنسان من خير أو شر فهو من عند الله وهذا ما ينطبق على ما تريد الباحثة الخوض فيه وهو دراسة المعتقدات التي يلتزم بها السائق المهني وما إذا كانت ستؤثر على سلوكياته عندما يواجه مواقف مرورية خطيرة.

في هذا الجزء من الدراسة سيتم البحث في شكل من أشكال المعتقدات وهو تأثير التحكم الإلهي على المواقف المرورية الخطيرة وتكون الإجابة من 1 (غير موافق تماما) إلى 4 (موافق تماما). مثال عن عبارات المقياس: " الله وحده هو الذي يقرر ما إذا كنت سأعرض لحادث مرور أم لا".

6-4- قياس الالتزام بالمعتقدات والقيم الثقافية:

من أجل بناء مقياس المعتقدات والقيم الثقافية تمت مراجعة التراث الأدبي الذي تناول أصحابه مفهوم المعتقدات ومن بينهم (Knäuper, B., Rabiau, M., Cohen)، اللذان أعدا مقياس معتقدات الصحة التعويضية واستبيان المعتقدات الخرافية الشائعة في الجزائر الذي أعده (الهلي، 2017) لقياس خمسة أشكال من المعتقدات الخرافية حول التفاؤل والتشاؤم، الصحة والمرض، الحسد والعين، أنماط السلوك غير المرغوب فيها والسحر.

من بين الدراسات التي بحثت أيضا في المعتقدات الثقافية دراسة، Reynolds et al. (2006)، أين قام فيها هؤلاء الباحثون بقياس الالتزام بالمعتقدات الثقافية من خلال الأهمية التي يوليها المشاركون لهذه المعتقدات، ممارسة النشاطات الثقافية وكذا الإحساس بالدونية عند ممارسة هذه النشاطات، أما في هذه الدراسة فقد تبنت الباحثة البعدين الأوليين وهما الأهمية والممارسة فقط.

يتكون مقياس الالتزام بالمعتقدات والقيم الثقافية من جزأين هما كالآتي:

6-5- قياس الأهمية التي يوليها السائقون المهنيون للالتزام بالمعتقدات والقيم الثقافية:

أُعد لقياس الأهمية التي يوليها السائقون المهنيون للالتزام بالمعتقدات والقيم الثقافية التي لها علاقة بالهوية والانتماء للقبيلة أو العرش على الأبعاد الآتية:

- الأهمية التي يوليها السائقون المهنيون للالتزام بالمعتقدات والقيم الثقافية التي لها علاقة بالهوية والانتماء للقبيلة أو العرش.

- الأهمية التي يوليها السائقون المهنيون للالتزام بالمعتقدات والقيم الثقافية التي لها علاقة بحماية الأرواح

- الأهمية التي يوليها السائقون المهنيون للالتزام بالمعتقدات والقيم الثقافية المتعلقة بمظاهر الفرح والتي تنظم بمناسبة الأحداث السارة كاحتفالات الدينية، احتفالات الزواج، الختان...

تتم الإجابة على مقياس استبيان الأهمية التي يوليها السائقون المهنيون للمعتقدات والقيم الثقافية بدعوة المشاركين لتقدير أهمية المعتقدات الثقافية من 1 (غير مهم تماما) إلى 4 (مهم جدا).

6-6- قياس ممارسة النشاطات التي تعبر عن المعتقدات والقيم الثقافية:

يطلب من المبحوثين تقدير المستوى الذي من خلاله يمارسون النشاطات التي تعبر عن المعتقدات والقيم الثقافية وذلك على مقياس (ممارسة النشاطات الثقافية) من 1 (أبدا) إلى 4 (أحيانا كثيرة).

هذه الأسئلة هي عبارة عن أحداث إيجابية وأخرى سلبية حصلت عليها الباحثة من خلال المقابلات التي أجرتها مع بعض المواطنين إضافة إلى معرفتها الشخصية والخاصة بالموضوع. (مثلا: العلاج بالأوراق المكتوب عليها آيات قرآنية وسيلة ناجحة)

6-7- قياس ضغوط العمل:

لقياس هذا المتغير استخدمت الباحثة مقياس محتوى العمل (لروبار كرازاك، 1979)

R. Karasek Job Content Questionnaire ، ويسمى أيضا *demand-control* « *model* » نسخة (

27 بندا).

بالرجوع إلى الأدبيات السابقة لاحظت الباحثة أن مقياس محتوى العمل قد بني على محددتين مهمين في بيئة العمل وهما: التحكم في اتخاذ القرار (الاستقلالية في اتخاذ القرار) ومتطلبات العمل حيث اعتبر المكونان الأساسيان لضغوط العمل Job Strain وأنهما قد يشكلان خطرا على الصحة الجسمية والنفسية للأفراد العاملين غير أن هذه الأدبيات لم تذكر وجود علاقة بين هذين المحددين.

بين (كرازاك) ولأول مرة أن حرية قرار أو -الاستقلالية في اتخاذ القرار كما تسمى في بعض الدراسات - ضعيفة ومتطلبات عمل قوية تعرض الفرد العامل إلى الشعور بالضغط المرتبط بالعمل مما ينتج عنه مشاكل في الصحة العقلية وعدم رضا في العمل. (كرازاك، 1979)

يحتوي مقياس (كرازاك) على 3 بنود وهي: حرية اتخاذ القرار، المتطلبات النفسية و الدعم الاجتماعي في العمل ولتحقيق أهداف الدراسة ونظرا لخصوصية العينة والتي تمثل مجتمع السائقين المهنيين، قامت الباحثة بإضافة بندا رابعا من إعدادها وهو ضغط الجمهور، حيث يريدون من السائق المهني أن يكون على علاقة حسنة معهم ومع المشاة وأن يوصلهم في أمان و يشمل هذا البعد 4 عبارات تمثل الضغط الذي يكون مصدره الزبائن (الركاب) والمشاة . مثلا: (يطلب مني عملي أن أعمل على إرضاء الركاب)

سعت الباحثة على أن تكون مفردات المقياس بسيطة وسهلة ليتسنى للمشاركين إعطاء إجابة سريعة وتلقائية على الأسئلة وتم اقتراح لكل سؤال أربع بدائل لتقدير درجة الموافقة من عدمها من 1 (غير موافق تماما) إلى 4 (موافق تماما).

تم التحقق من صدقه وثباته في العديد من الدراسات التي أجريت في بيئات مختلفة وخلفيات ثقافية كثيرة حتى أصبح مرجعية في مجال قياس ظاهرة الضغوط وآثارها على صحة الأفراد العاملين.

قامت الباحثة بترجمته من اللغة الفرنسية إلى اللغة العربية وفق الطرق المعمول بها.

6-8- مقياس القابلية للوقوع في حوادث المرور:

بعد الإطلاع على الدراسات التي بحثت في موضوع القابلية للوقوع في الحوادث ولا سيما حوادث المرور المرتبطة بالعمل تبين أنه من الصعب أحيانا قياس مدى التعرض الفعلي للحوادث ولكن الأدوات التي طورت لقياس هذه الظاهرة أعدت لقياس الحوادث من خلال مظاهرها ونتائجها مثل الحريق، الانفجار... لأن النتائج هنا واضحة مما يسهل قياس الحوادث عكس ظاهرة القابلية. (As, S.v.2001)

من أجل بناء مقياس القابلية للوقوع في حوادث المرور، استعانت الباحثة بنتائج الدراسات السابقة والتراث البحثي الذي تناول موضوع القابلية للوقوع في الحوادث بغرض التعرف على الأساليب التي تم استخدامها والمقاييس التي أعدت لغرض قياس هذه الظاهرة ومن بين هذه الأدوات ما يلي:

*مقياس القابلية الذي أعده As, S.v.2001

لقياس القابلية للوقوع في حوادث المرور، أعدت الباحثة مقياسا من 12 عبارة موزعة على بعدين أساسيين كالآتي:

- البعد الأول: السلوكيات غير الآمنة كمظهر من مظاهر القابلية للوقوع في حوادث المرور

تعتبر هذه السلوكيات على ردة فعل السائقين المهنيين اتجاه كل موقف من المواقف المرورية ويطلب من المشاركين إبداء وجهة نظرهم اتجاهها في حال تعرضهم لنفس المواقف.

يتكون هذا البعد من مجموعة من العبارات وعددها 8 (ثمانية) تمثل السلوكيات غير الآمنة التي يتبناها السائقون المهنيون اتجاه المواقف المرورية الخطيرة وتعتبر عن العوامل الاجتماعية وما يلتزمون به من معتقدات وقيم ثقافية وعادات وتقاليد تظهر من خلال سلوكياتهم اتجاه هذه المواقف.

يُطلب من المشاركين التعبير عن وجهة نظرهم بالإجابة على أسئلة المقياس وتقدير درجة موافقتهم

أو عدم موافقتهم من 1 (غير موافق تماما) إلى 4 (موافق تماما)

-البعد الثاني: العوامل التنظيمية كمظهر من مظاهر القابلية للوقوع في حوادث المرور

وتشير هذه العوامل إلى تأثير كل من الرضا الوظيفي، ضغوط العمل والأداء الوظيفي على سلوكيات السائقين المهنيين ويتم قياس هذه المتغيرات التنظيمية بدعوة المشاركين للإجابة على أسئلة الاستبيان بتقدير درجة موافقتهم أو عدم موافقتهم بداية من 1 (غير موافق تماما) إلى 4 (موافق تماما).

6-9- مقياس السلوكيات الآمنة:

تم قياس متغير السلوكيات الآمنة بواسطة استبيان من 20 عبارة أُعد من طرف الباحثة بحث كل عبارة من عباراته تمثل موقفا من المواقف المرورية ويكون متبوعا بسلوك الذي يمارسه السائق المهني في حالة ما إذا تعرض وهكذا موقف.

تمثل نصف عبارات الاستبيان على مواقف مرورية يحتمل التعرض إليها من طرف السائقين المهنيين تكون متبوعة بسلوكيات آمنة (العبارات الفردية) ويعبر النصف الآخر من الاستبيان (العبارات الزوجية) عن مواقف مرورية متبوعة بسلوكيات غير آمنة.

تم جمع المواقف المرورية والسلوكيات التابعة لها بطرق عديدة تذكر الباحثة بعضا منها:

- الملاحظة المباشرة للمواقف المرورية.

- عرض العبارات التي تمثل المواقف المرورية والسلوكيات التي تتبعها على خبراء في مجال المرور وهم:

5 من أفراد الشرطة و 5 من أفراد الدرك الوطني و 5 من أفراد الحماية المدنية وذلك لمعرفة طبيعة السلوكيات (آمنة أو غير آمنة).

تمت دعوة المشاركين إلى وضع أنفسهم في كل موقف من المواقف المرورية الموجودة في الاستبيان ثم يعبرون عن سلوكهم المعتاد اتجاه هذا الموقف وذلك بتقدير موافقتهم من عدمها بداية من 1 (غير موافق تماما) إلى 4 (موافق تمام).

مثال على ذلك: *احترم إشارات المرور الدالة على المنع (سلوك آمن)*

لا ألتزم بالسرعة المسموح بها في الطريق السريع (سلوك غير آمن)

بالنسبة لمقياس المعتقدات القدرية و معتقدات التحكم الإلهي و الضغوط المهنية و القابلية للوقوع في حوادث المرور المرتبطة بالعمل و السلوكيات الآمنة تكون درجة البدائل في طريقة التصحيح كالاتي:

7-مجتمع الدراسة:

يمثل مجتمع الدراسة الحالية مجموع السائقين الموظفين بقطاع النقل (الخاص والعام) في 5 ولايات: الجلفة، بجاية، باتنة، غرداية وتمنراست.

8- عينة الدراسة:

تعتبر عملية اختيار العينة اللبنة الأولى في بناء البحوث ومن أهم وأخطر مراحلها لأن النتائج التي يسعى الباحث للحصول إليها تتوقف على أسلوب اختيار العينة. (الغامدي، 2000)

والباحثة اعتمدت في تطبيق هذه الدراسة على عينة من السائقين الموظفين بقطاع لنقل بنوعيه الخاص والعام، قوامها 200 سائقا مهنيا تم اختيارهم بطريقة قصدية وعرضية من مختلف الشركات الخاصة والعمومية ببعض ولايات الوطن والذين يمثلون الثقافات المحلية الخمسة وهي العرب، القبائل، الشاوية، بنوميزاب والتوارق.

تكونت عينة الدراسة من 99% رجال و 2% نساء من مجموع المشاركين في هذه الدراسة، تراوحت أعمارهم بين 40 و 31 سنة بنسبة 46%، والذين تزيد أعمارهم عن 31 سنة فكانت نسبتهم 23.5%، أما الذين تجاوزوا سن 50، فبلغت نسبتهم 20%، وأخيرا وصلت نسبة الأفراد الذين تراوح سنهم بين 41 و 50 سنة، 10.5%.

بالنسبة للمستوى الدراسي، فكان اغلب المشاركين لديهم المستوى الدراسي الثانوي ب 34.5، يليها الذين ليس لديهم مستوى دراسي بنسبة قدرها 18%، وبلغت نسبة أصحاب المستوى الدراسي المتوسط 12.5%، أما الذين يحوزون على المستوى الدراسي الابتدائي فبلغت نسبتهم 8.5% مقابل 26.5% نسبة الأفراد الذين لديهم مستويات أخرى.

بالنسبة لمتغير الحالة العائلية، تبين من خلال مخرجات spss أن اغلب المشاركين متزوجون بنسبة 63.5% مقابل 36.5 من غير المتزوجين.

العادات الثقافية الخمسة ممثلة في هذا البحث حيث مثل العرب اعلي نسبة ب 65%، يليها القبائل ب 16% ثم الشاوية ب 14%، وأخيرا بنو ميزاب ب 3% و الطوارق ب 2%.

أما متغير نوع المهنة، فأعطت نتائج spss نسبة 89% للسائقين الرئيسيين و 11% للسائقين الإضافيين حيث بلغت أعلى نسبة عند الذين يقودون مركبة من صنف B، و نسبة 51% للذين يقودون مركبة من

صنف A يليها الذين يعملون على المركبات من صنف C و D بنسبة 7.5% مقابل 5% للذين يقودون مركبات من صنف E.

من جهة أخرى، فقد بلغت نسبة المشاركين من سائقين مؤقتين 38.5% يليها السائقون الدائمون بنسبة 34.5% مقابل المتعاقدين بنسبة 27%، يعملون أغلبهم بدوام النهار بنسبة 88.5% وأما الذين يعملون بدوام الليل فبلغت نسبة مشاركتهم 11.5%.

بالنسبة لعدد الوفيات المسجلة عند تعرض أفراد العين لحادث مرور أو أكثر، فبلغت نسبة الذين لم يسجلوا وفيات 91.1% وأما الذين سجلوا عدة وفيات أثناء تعرضهم لحادث مرور، فبلغت نسبتهم 1.1%، وبالنسبة لمتغير الخسائر المادية فبلغت نسبة المشاركين الذين سجلوا خسائر مادية خفيفة ويمثلون الأغلبية، 43.3% أما الذين لم يسجلوا خسائر مادية فوصلت نسبتهم إلى 35.6% وأخيرا نسبة الذين سجلوا خسائر مادية معتبرة فبلغت نسبتهم 21.1%.

أغلب المشاركين الذين تعرضوا لحادث مرور المرتبط بالعمل لم توجد لديهم إصابات حيث بلغت نسبة مشاركتهم 54.4% يليهم الذين توجد لديهم إصابات خفيفة بنسبة 28.9% وأخيرا نسبة الذين تعرضوا لإصابات خطيرة التي قدرت بـ 16.7%.

بالنسبة لمتغير (عدد مرات التي وقع فيها السائقون المهنيون في حوادث مرور مرتبطة بعملهم) فكان أغلب المشاركين صرحوا بأنهم تعرضوا لحادث واحد بنسبة قدرها 55.6% يليها الذين وقعوا في حادثين بنسبة 22.2% ثم 13.3% نسبة المشاركين الذين تعرضوا لثلاث حوادث و 2.2% نسبة الذين تعرضوا لأربع حوادث مقابل 1.1% نسبة الذين تعرضوا ثماني مرات لحادث مرور.

بينت النتائج المتحصل عليها من spss أن أغلب أفراد العينة لم يقعوا في حادث مرور بنسبة 55% والذين وقعوا في حادث مرور فبلغت نسبتهم 45%.

ومن جهة أخرى، فإن أغلب المشاركين يملكون رخصة سياقة عمرها أقل من 10 سنوات وقدرت نسبتهم بـ 47.5% وأما الذين يملكون رخصة سياقة عمرها يتراوح من 10 إلى 20 سنة فبلغت نسبة مشاركتهم 41% مقابل ممن تحصلوا على رخصة سياقة عمرها أكثر من 20 سنة بنسبة 11.5%.

فيما يخص متغير سنوات الخبرة في العمل فكانت تتراوح خبرة أغلب المشاركين بين 5 و 10 سنوات بنسبة 45% يليها الذين تقل خبرتهم عن 5 سنوات بنسبة قدرها 31% مقابل من لديهم خبرة تفوق 15 سنة بنسبة بلغت 24%، وهؤلاء المشاركون يعمل أغلبهم في مؤسسات خاصة لنقل المسافرين بنسبة 58.5% وأما الذين يعملون بمؤسسات النقل العمومية فقدرت نسبة مشاركتهم بـ 41.5%.

وأخيرا وبالنسبة لمتغير الخبرة في الوقوع في حوادث المرور سجلت النتائج مستويين، ضحايا وشهود. نلاحظ في كل مستوى، يجيب المشاركون على عدد الحوادث التي وقعوا فيها، على ثلاث مستويات تعبر عن خطورة الإصابات وأهمية الخسائر ثم ذكر عدد الوفيات الناجمة عن الحادث. المجموعة الأولى وهي مجموعة الشهود، فكانت نسبتهم 55.5% . أما بالنسبة للمجموعة الثانية والتي تمثل الضحايا (الذين تورطوا في حادث أو أكثر) فبلغت نسبتهم 19.8%.

7-3- خصائص العينة (البيانات الشخصية):

لاختيار عينة لدراسة اتبعت الباحثة الخطوات العلمية التالية:

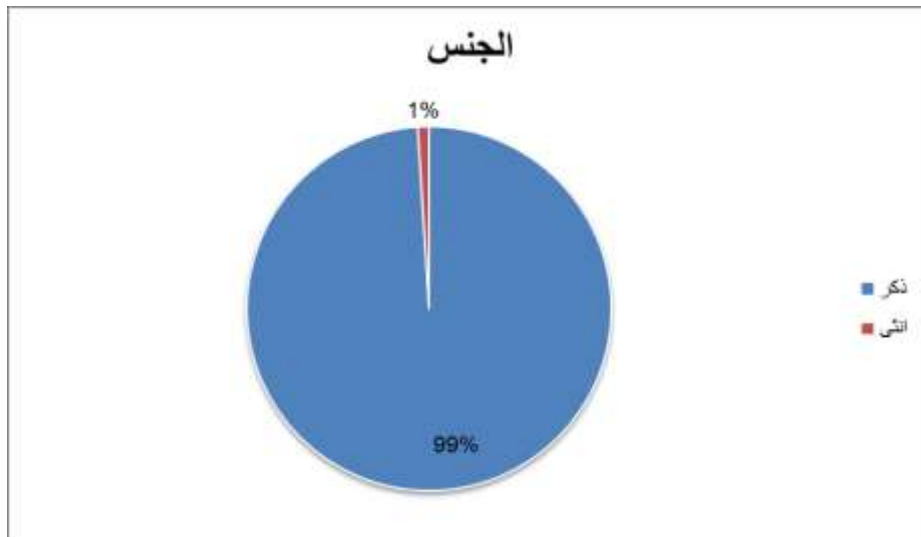
- تحديد مجتمع الدراسة من حيث الخصائص التي يتسم بها أفرادها لضمان تجانسه.
- تحديد أفراد المجتمع وترتيبه في قوائم لتسهيل اختيار العينة الممثلة له.
- تحديد عدد العينة وفق الطرق المعمول بها من طرف الباحثين.

جدول 47 توزيع عينة الدراسة حسب الجنس

البيانات	البيان	التكرار	النسبة المئوية
الجنس	ذكر	198	99,0
	انثى	2	1,0
	المجموع	200	100,0

المصدر: من إعداد الباحثة بناءً على مخرجات (spss)

الشكل 6 توزيع عينة الدراسة حسب الجنس



الفصل الأول: الإجراءات المنهجية للدراسة التطبيقية

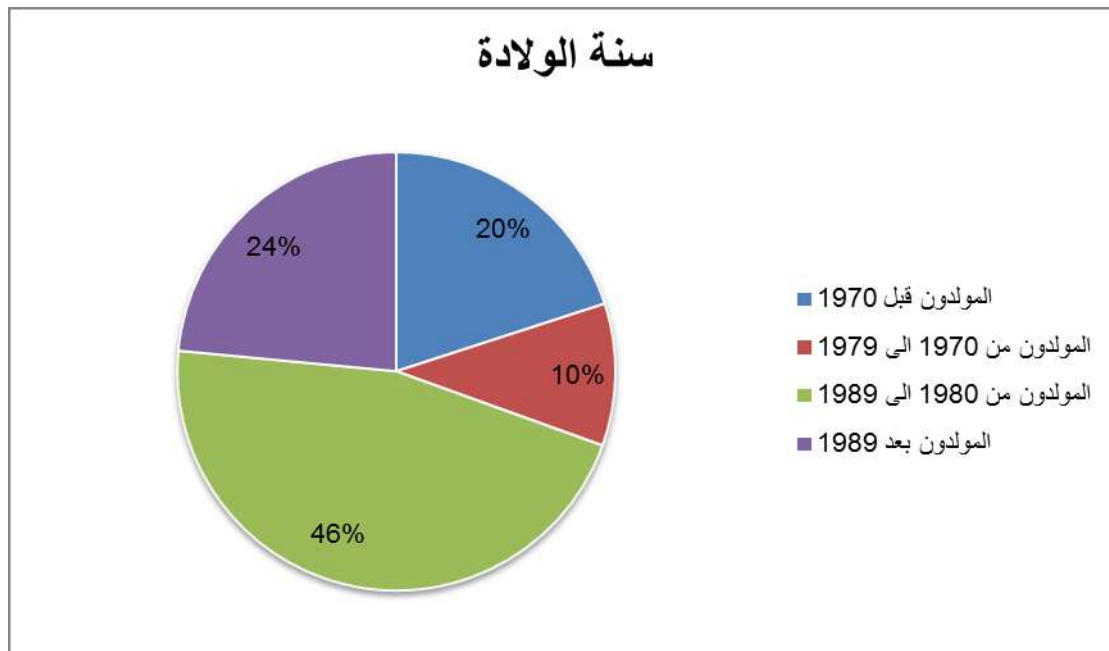
يتضح من خلال الجدول، بأن عدد أفراد عينة الدراسة الذكور اكبر من عدد الاناث، اذ تتشكل العينة من الاناث بتكرار يقدر بـ 2 بنسبة بلغت (1%) اما الذكور فقد بلغ تكرارهم 198 بنسبة قدرت بـ (99%).

جدول 48 توزيع عينة الدراسة حسب سنة الولادة

البيانات	البيان	التكرار	النسبة المئوية
سنة الولادة	المولودون قبل 1970	40	20,0
	المولودون من 1970 الى 1979	21	10,5
	المولودون من 1980 الى 1989	92	46,0
	المولودون بعد 1989	47	23,5
	المجموع	200	100,0

المصدر: من إعداد الباحثة بناءً على مخرجات (spss)

الشكل 7 توزيع عينة الدراسة حسب سنة الولادة



المصدر: من إعداد الباحثة بناءً على مخرجات (spss)

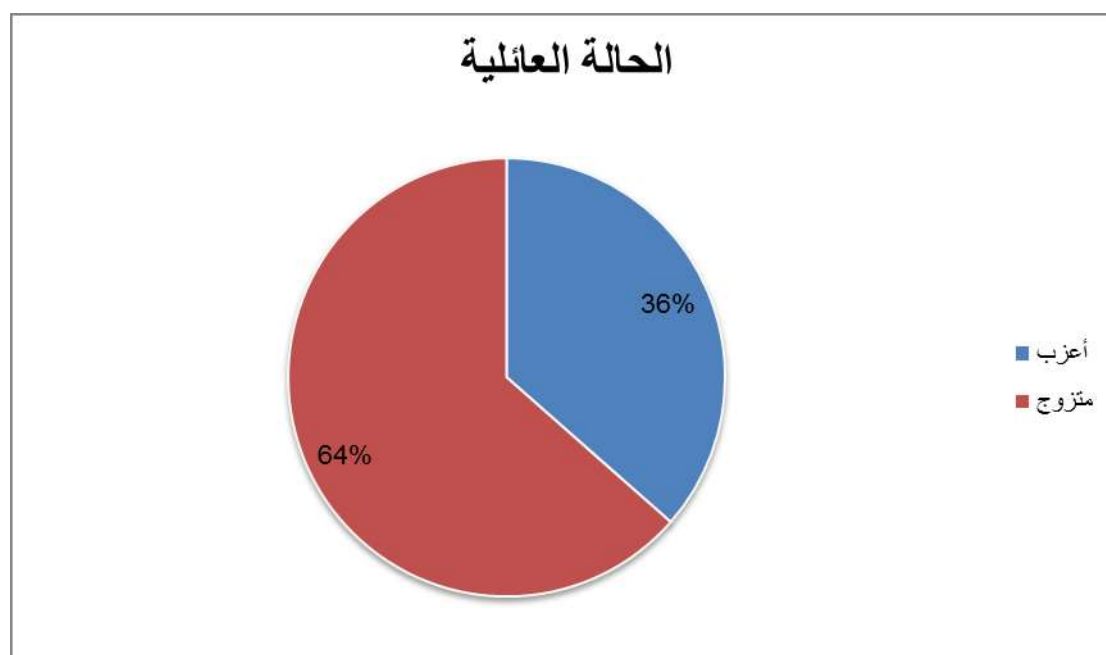
يتضح من خلال الجدول، بأن أغلب افراد العينة مولدون في الفترة من 1980 الى 1989 بتكرار قدر بـ 92 و نسبة بلغت (46%)، يليها الافراد المولودون في الفترة بعد 1989 بتكرار قدر بـ 47 و بنسبة بلغت (23.5%)، و الافراد المولودون في الفترة قبل 1970 فقد قدر تكرارهم بـ 40 بنسبة (20%)، اما الافراد المولودون في الفترة من 1970 الى 1979 قدر تكرارهم بـ 21 بنسبة (10.5%).

جدول 49 توزيع عينة الدراسة حسب الحالة العائلية

البيانات	البيان	التكرار	النسبة المئوية
الحالة العائلية	أعزب	73	36,5
	متزوج	127	63,5
	المجموع	200	100,0

المصدر: من إعداد الباحثة بناءً على مخرجات (spss)

الشكل 8 توزيع عينة الدراسة حسب الحالة العائلية



المصدر: من إعداد الباحثة بناءً على مخرجات (spss)

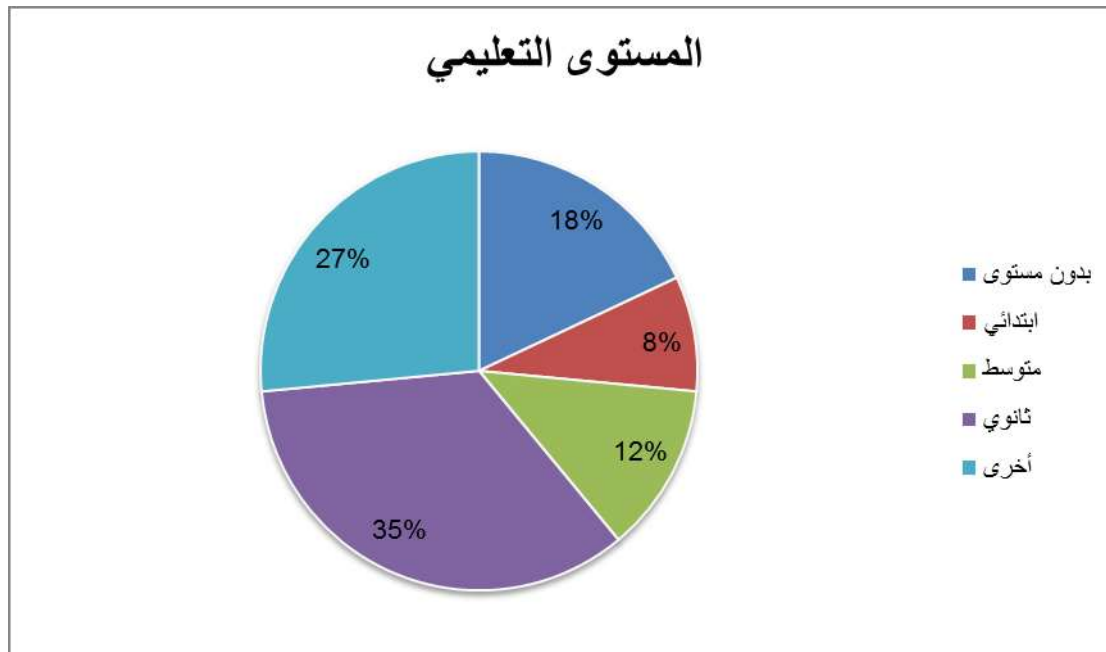
يتضح من خلال الجدول، بأن أغلب افراد العينة متزوجون بتكرار قدر بـ 127 و نسبة بلغت (63.5%)، اما افراد العينة العازبين فقد قد تكرارهم بـ 73 بنسبة بلغت (36.5%).

جدول 50 توزيع عينة الدراسة حسب المستوى الدراسي

البيانات	البيان	التكرار	النسبة المئوية
المستوى الدراسي	بدون مستوى	36	18,0
	ابتدائي	17	8,5
	متوسط	25	12,5
	ثانوي	69	34,5
	أخرى	53	26,5
	المجموع	200	100,0

المصدر: من إعداد الباحثة بناءً على مخرجات (spss)

الشكل 9 توزيع عينة الدراسة حسب المستوى الدراسي



المصدر: من إعداد الباحثة بناءً على مخرجات (spss)

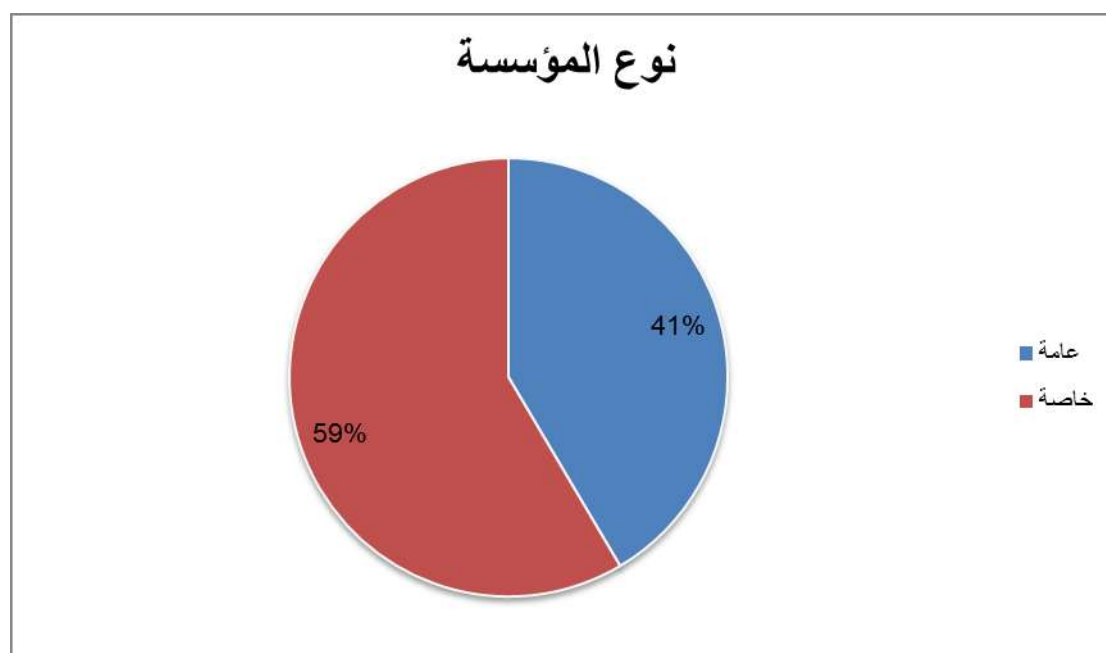
يتضح من خلال الجدول، ان افراد العينة ذوي المستوى الدراسي ثانوي يشكلون النسبة الأكبر و التي قدرت بـ (34.5%) و تكرر 69 فرد، اما الافراد الذين بدون مستوى دراسي فقد بلغ تكرارهم 36 بنسبة (18%)، في حين ان ذوي المستوى الدراسي متوسط قد بلغ تكرارهم 25 بنسبة (12.5%)، مقابل الافراد ذوي المستوى الدراسي ابتدائي الذي بلغ تكرارهم 17 بنسبة (8.5%)، والأفراد المتبقين ذوو مستويات أخرى فقد قدر تكرارهم بـ 53 بنسبة (26.5%).

جدول 51 توزيع عينة الدراسة حسب نوع المؤسسة

البيانات	البيان	التكرار	النسبة المئوية
نوع المؤسسة	عامة	83	41,5
	خاصة	117	58,5
	المجموع	200	100,0

المصدر: من إعداد الباحثة بناءً على مخرجات (spss)

الشكل 10 توزيع عينة الدراسة حسب نوع المؤسسة



المصدر: من إعداد الباحثة بناءً على مخرجات (spss)

يتضح من خلال الجدول، بأن أغلب افراد العينة يعملون في مؤسسات خاصة بتكرار قدر بـ 117 و نسبة بلغت (58.5%)، اما افراد العينة الذين يعملون في المؤسسات العامة فقد قدر تكرارهم بـ 83 بنسبة بلغت (41.5%).

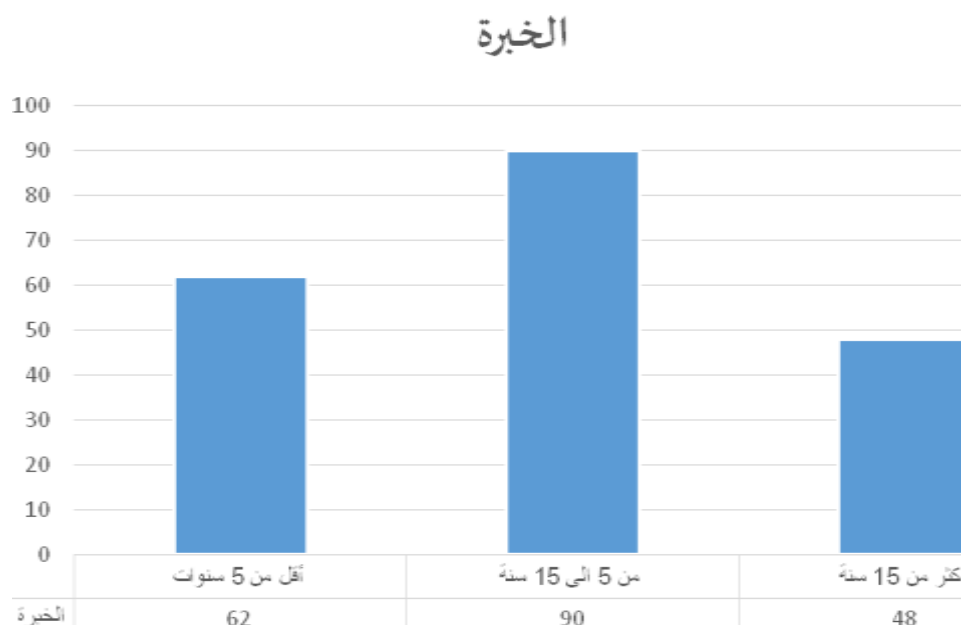
جدول 52 توزيع عينة الدراسة حسب الخبرة

البيانات	البيان	التكرار	النسبة المئوية
الخبرة	أقل من 5 سنوات	62	31,0
	من 5 الى 15 سنة	90	45,0
	أكثر من 15 سنة	48	24,0

100,0	200	المجموع	

المصدر: من إعداد الباحثة بناءً على مخرجات (spss)

الشكل 11 توزيع عينة الدراسة حسب الخبرة



المصدر: من إعداد الباحثة بناءً على مخرجات (spss)

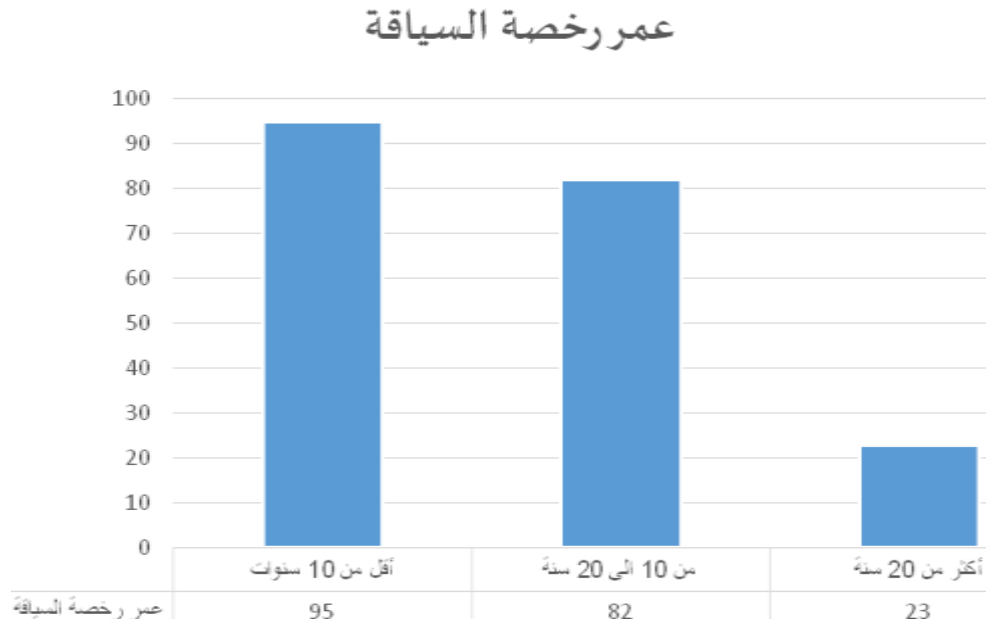
يتضح من خلال الجدول، بأن أغلب افراد العينة يمتلكون سنوات خبرة من 5 الى 15 سنة بتكرار قدر ب 90 و نسبة بلغت (45%)، يليها الافراد ذوي الخبرة أقل من 5 سنوات فقد قدر تكرارهم ب 62 بنسبة بلغت (31%)، مقابل ذوي الخبرة اكثر من 15 سنة بتكرار بلغ 48 و نسبة قدرت ب (24%).

جدول 53 توزيع عينة الدراسة حسب عمر رخصة السياقة

النسبة المئوية	التكرار	البيان	البيانات
47,5	95	أقل من 10 سنوات	عمر رخصة السياقة
41,0	82	من 10 الى 20 سنة	
11,5	23	أكثر من 20 سنة	
100,0	200	المجموع	

المصدر: من إعداد الباحثة بناءً على مخرجات (spss)

الشكل 12 توزيع عينة الدراسة حسب عمر رخصة السياقة



المصدر: من إعداد الباحثة بناءً على مخرجات (spss)

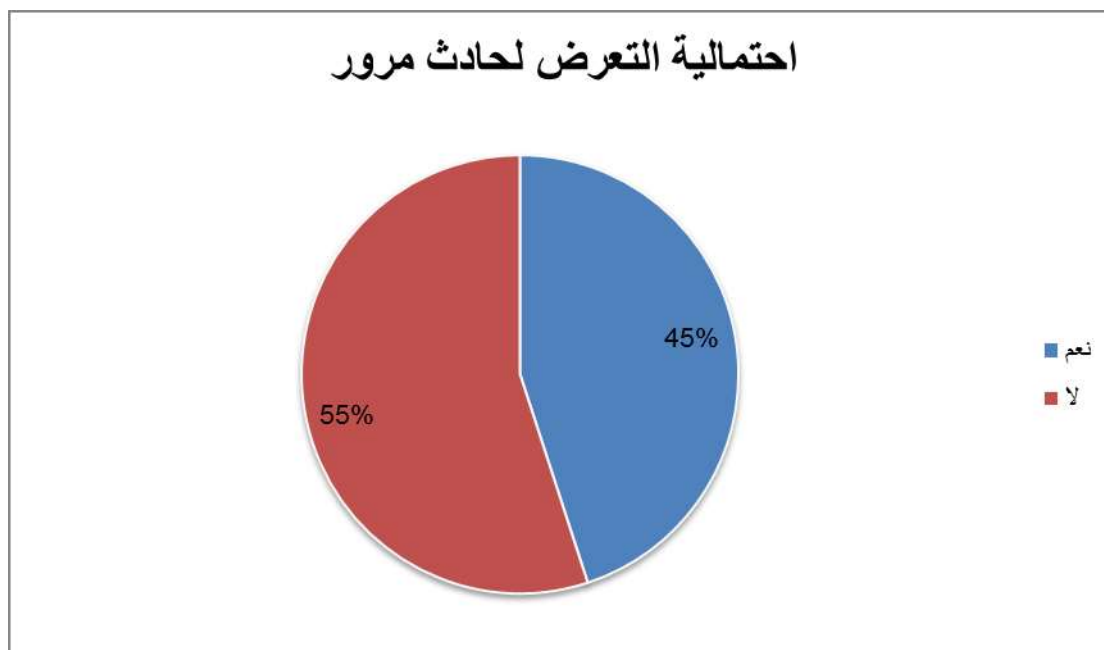
يتضح من خلال الجدول ()، بأن أغلب افراد العينة يمتلكون رخصة سياقة عمرها أقل من 10 سنوات بتكرار قدر ب 95 و نسبة بلغت (47.5%)، يليها الافراد ذوي الرخصة من 10 الى 20 سنة فقد قدر تكرارهم ب 82 بنسبة بلغت (41%)، مقابل ذوي الرخصة التي عمرها اكثر من 20 سنة بتكرار بلغ 23 و نسبة قدرت ب (11.5%).

جدول 54 توزيع عينة الدراسة حسب احتمالية التعرض لحادث مرور

البيانات	البيان	التكرار	النسبة المئوية
احتمالية التعرض لحادث مرور	نعم	90	45,0
	لا	110	55,0
	المجموع	200	100,0

المصدر: من إعداد الباحثة بناءً على مخرجات (spss)

الشكل 13 توزيع عينة الدراسة حسب احتمالية التعرض لحادث مرور



المصدر: من إعداد الباحثة بناءً على مخرجات (spss)

يتضح من خلال الجدول ()، بأن أغلب افراد العينة لم يتعرضوا لحادث مرور بتكرار قدر ب 110 و نسبة بلغت (55%)، اما افراد العينة الذين تعرضوا لحادث مرور فقد قدر تكرارهم ب 90 بنسبة بلغت (45%).

جدول 55 توزيع عينة الدراسة حسب عدد مرات التعرض لحادث

البيانات	البيان	التكرار	النسبة المئوية
عدد مرات التعرض لحادث	1	50	55,6
	2	20	22,2
	3	12	13,3
	4	5	5,6
	5	2	2,2
	8	1	1,1
	المجموع	90	100,0

المصدر: من إعداد الباحثة بناءً على مخرجات (spss)

الشكل 14 توزيع عينة الدراسة حسب عدد مرات التعرض لحادث



المصدر: من إعداد الباحثة بناءً على مخرجات (spss)

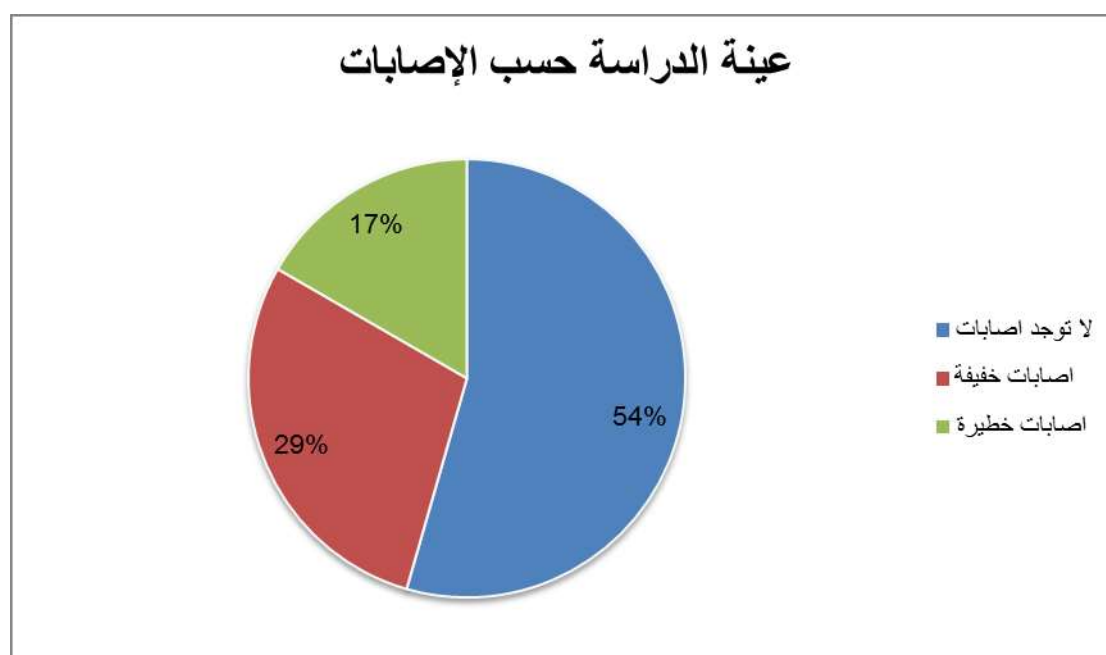
يتضح من خلال الجدول ()، بأن أغلب افراد العينة الذين تعرضوا لحادث، تعرضوا مرة واحدة فقط لحادث بتكرار قدر بـ 50 و نسبة بلغت (55.6%)، يليها الافراد الذين تعرضوا 2 مرة لحادث فقد قدر تكرارهم بـ 20 بنسبة بلغت (22.2%)، مقابل الذين تعرضوا 3 مرة لحادث بتكرار بلغ 12 و نسبة قدرت بـ (13.3%)، يليها الافراد الذين تعرضوا 4 مرة لحادث فقد قدر تكرارهم بـ 5 بنسبة بلغت (2.2%)، مقابل الذين تعرضوا 8 مرة لحادث بتكرار بلغ 1 و نسبة قدرت بـ (1.1%).

جدول 56 توزيع عينة الدراسة حسب الإصابات

البيانات	البيان	التكرار	النسبة المئوية
الاصابات	لا توجد اصابات	49	54,4
	اصابات خفيفة	26	28,9
	اصابات خطيرة	15	16,7
	المجموع	90	100,0

المصدر: من إعداد الباحثة بناءً على مخرجات (spss)

الشكل 15 توزيع عينة الدراسة حسب الإصابات



المصدر: من إعداد الباحثة بناءً على مخرجات (spss)

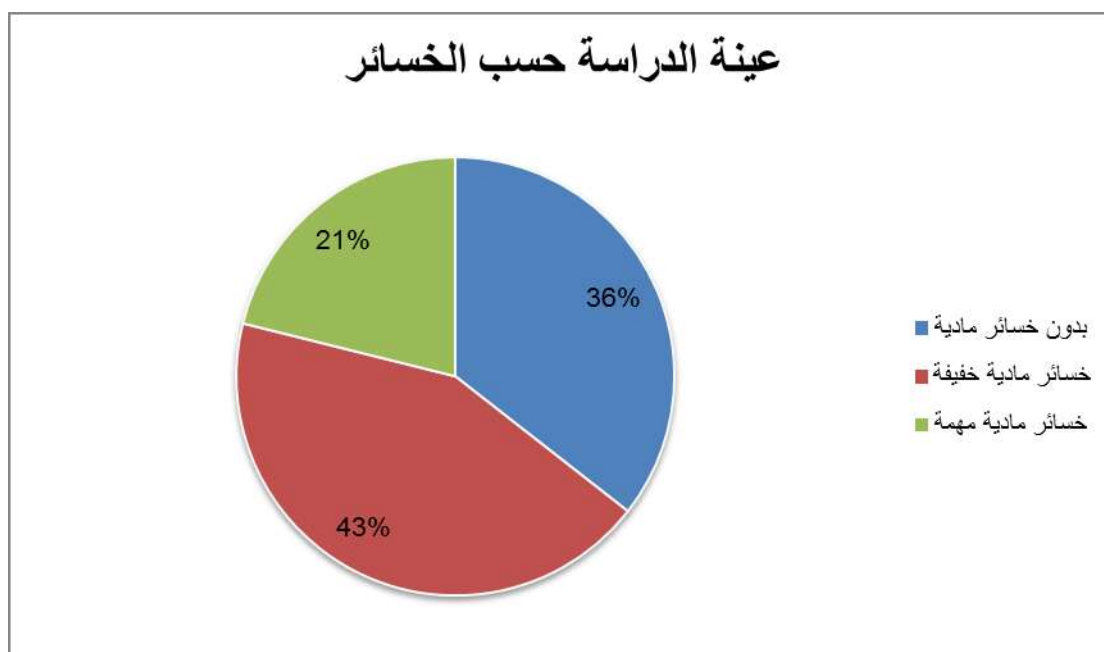
يتضح من خلال الجدول، بأن أغلب افراد العينة الذين تعرضوا لحادث، لم توجد بهم إصابات بتكرار قدر ب 49 و نسبة بلغت (54.4%)، يليها الافراد الذين تعرضوا لإصابات خفيفة فقد قدر تكرارهم ب 26 بنسبة بلغت (28.9%)، مقابل الذين تعرضوا لإصابات خطيرة بتكرار بلغ 15 و نسبة قدرت ب (16.7%).

جدول 57 توزيع عينة الدراسة حسب الخسائر

البيانات	البيان	التكرار	النسبة المئوية
الخسائر	بدون خسائر مادية	32	35,6
	خسائر مادية خفيفة	39	43,3
	خسائر مادية مهمة	19	21,1
	المجموع	90	100,0

المصدر: من إعداد الباحثة بناءً على مخرجات (spss)

الشكل 16 توزيع عينة الدراسة حسب الخسائر



المصدر: من إعداد الباحثة بناءً على مخرجات (spss)

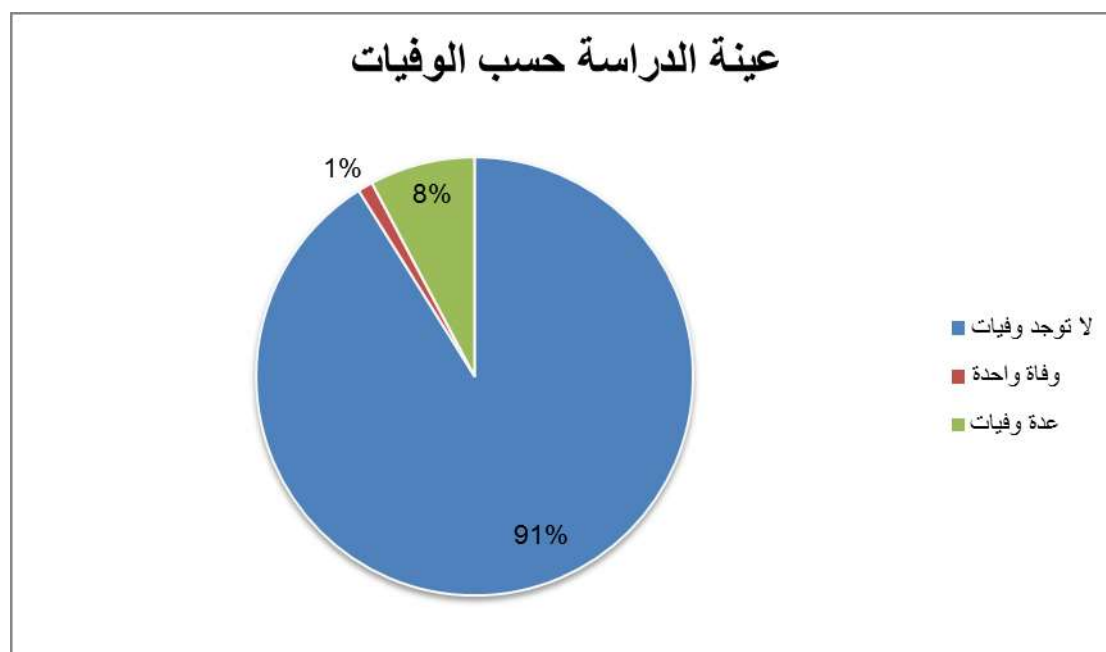
يتضح من خلال الجدول، بأن أغلب افراد العينة الذين تعرضوا لحادث، سجلوا خسائر مادية خفيفة بتكرار قدر بـ 39 و نسبة بلغت (43.3%)، يليها الافراد الذين لم يسجلوا خسائر مادية فقد قدر تكرارهم بـ 32 بنسبة بلغت (35.6%)، مقابل الذين سجلوا خسائر مادية مهمة بتكرار بلغ 19 و نسبة قدرت بـ (21.1%).

جدول 58 توزيع عينة الدراسة حسب الوفيات

البيانات	البيان	التكرار	النسبة المئوية
الوفيات	لا توجد وفيات	82	91,1
	وفاة واحدة	1	1,1
	عدة وفيات	7	7,8
	المجموع	90	100,0

المصدر: من إعداد الباحثة بناءً على مخرجات (spss)

الشكل 17 توزيع عينة الدراسة حسب الوفيات



المصدر: من إعداد الباحثة بناءً على مخرجات (spss)

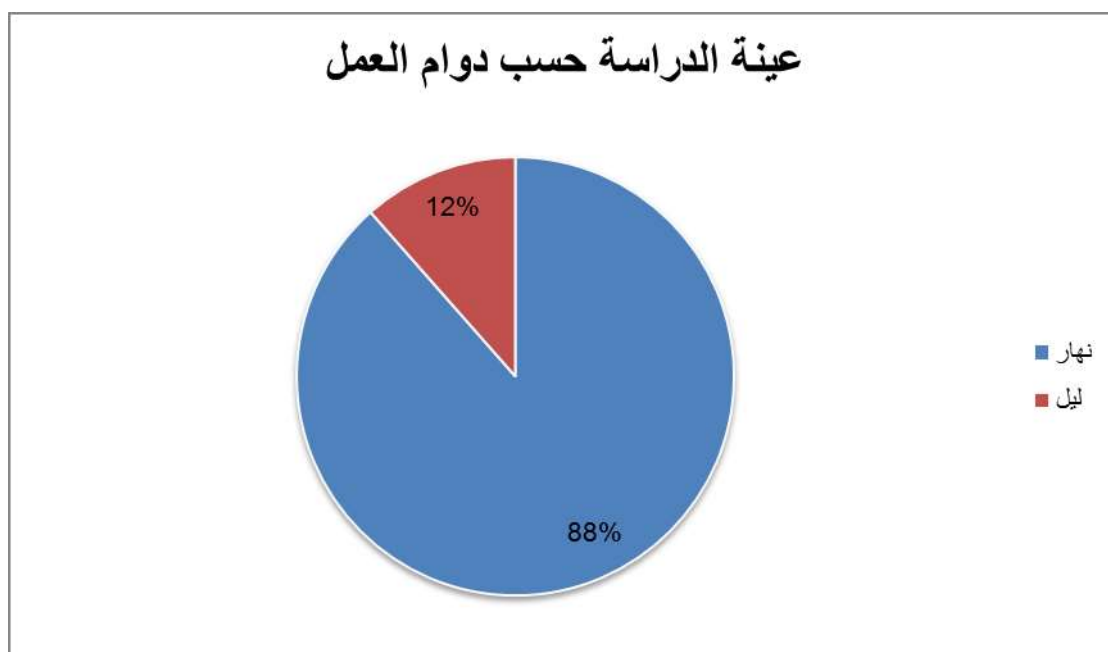
يتضح من خلال الجدول، بأن أغلب افراد العينة الذين تعرضوا لحادث، لم يسجلوا وفيات بتكرار قدر بـ 82 و نسبة بلغت (91.1%)، يليها الافراد الذين سجلوا عدة وفيات فقد قدر تكرارهم بـ 7 بنسبة بلغت (7.8%)، مقابل الذين سجلوا وفاة واحدة بتكرار بلغ 1 و نسبة قدرت بـ (1.1%).

جدول 59 توزيع عينة الدراسة حسب دوام العمل

البيانات	البيان	التكرار	النسبة المئوية
دوام العمل	نهار	177	88,5
	ليل	23	11,5
	المجموع	200	100,0

المصدر: من إعداد الباحثة بناءً على مخرجات (spss)

الشكل 18 توزيع عينة الدراسة حسب دوام العمل



المصدر: من إعداد الباحثة بناءً على مخرجات (spss)

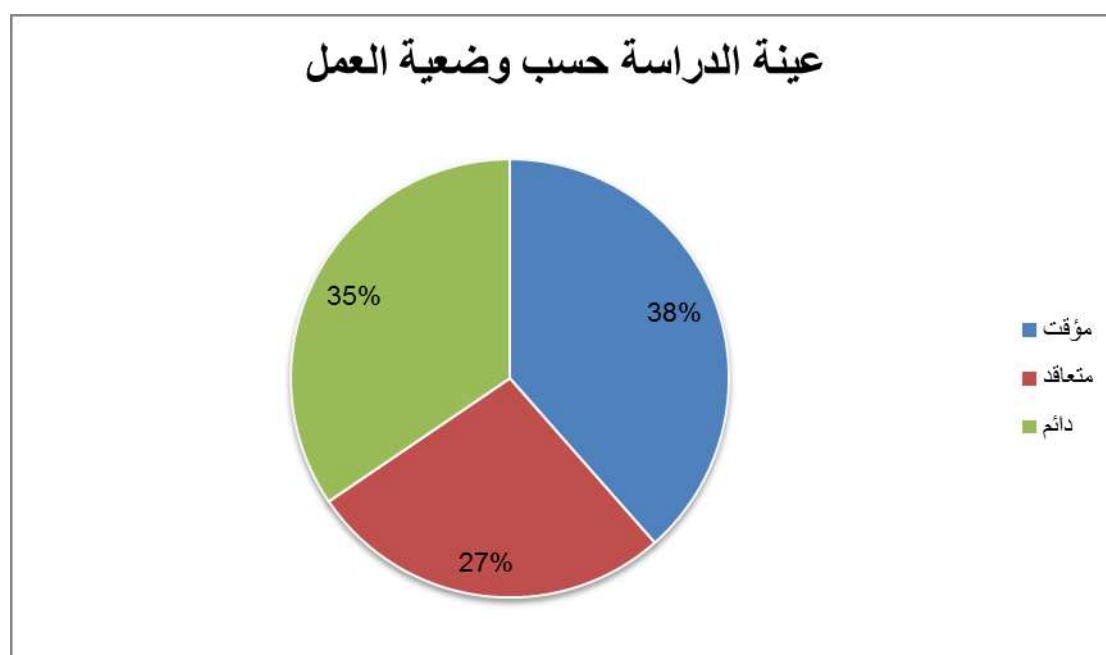
يتضح من خلال الجدول، بأن أغلب افراد العينة يعملون نهارا بتكرار قدر بـ 177 و نسبة بلغت (88.5%)، يليها الافراد الذين يعملون بدوام ليلي فقد قدر تكرارهم بـ 23 بنسبة بلغت (11.5%).

جدول 60 توزيع عينة الدراسة حسب وضعية العمل

البيانات	البيان	التكرار	النسبة المئوية
وضعية العمل	مؤقت	77	38,5
	متعاقد	54	27,0
	دائم	69	34,5
	المجموع	200	100,0

المصدر: من إعداد الباحثة بناءً على مخرجات (spss)

الشكل 19 توزيع عينة الدراسة حسب وضعية العمل



المصدر: من إعداد الباحثة بناءً على مخرجات (spss)

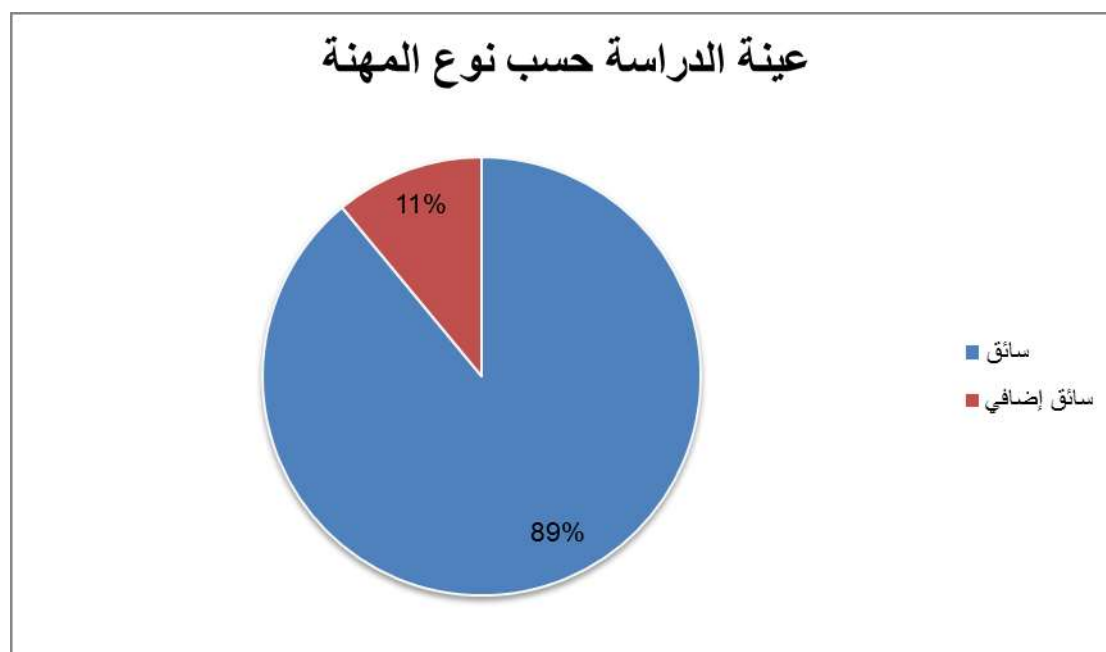
يتضح من خلال الجدول، بأن نسب وضعية عمل افراد العينة متقاربة، فقد قدر تكرار العمال المؤقتين بـ 77 و نسبة بلغت (38.5%)، يليها العمال الدائمين فقد قدر تكرارهم بـ 69 بنسبة بلغت (34.5%)، مقابل العمال المتعاقدين بتكرار بلغ 54 و نسبة قدرت بـ (27%).

جدول 61 توزيع عينة الدراسة حسب نوع المهنة

البيانات	البيان	التكرار	النسبة المئوية
نوع المهنة	سائق	178	89,0
	سائق إضافي	22	11,0
	المجموع	200	100,0

المصدر: من إعداد الباحثة بناءً على مخرجات (spss)

الشكل 20 توزيع عينة الدراسة حسب نوع المهنة



المصدر: من إعداد الباحثة بناءً على مخرجات (spss)

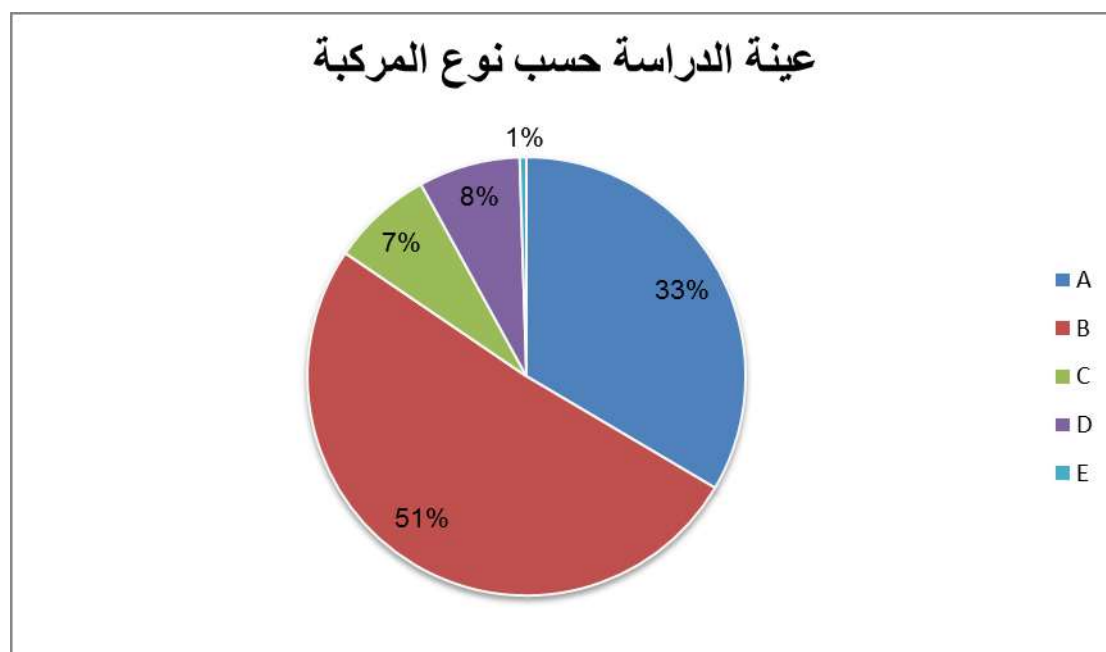
يتضح من خلال الجدول، بأن طبيعة عمل أغلب أفراد العينة هي سائق بتكرار قدر بـ 178 و نسبة بلغت 89%)، اما طبيعة عمل أفراد العينة الباقين: سائق إضافي بتكرار قدر بـ 22 بنسبة بلغت 11%).

جدول 62 توزيع عينة الدراسة حسب صنف المركبة

البيانات	البيان	التكرار	النسبة المئوية
صنف المركبة	A	67	33,5
	B	102	51,0
	C	15	7,5
	D	15	7,5
	E	1	0,5
	المجموع	200	100,0

المصدر: من إعداد الباحثة بناءً على مخرجات (spss)

الشكل 21 توزيع عينة الدراسة حسب صنف المركبة



المصدر: من إعداد الباحثة بناءً على مخرجات (spss)

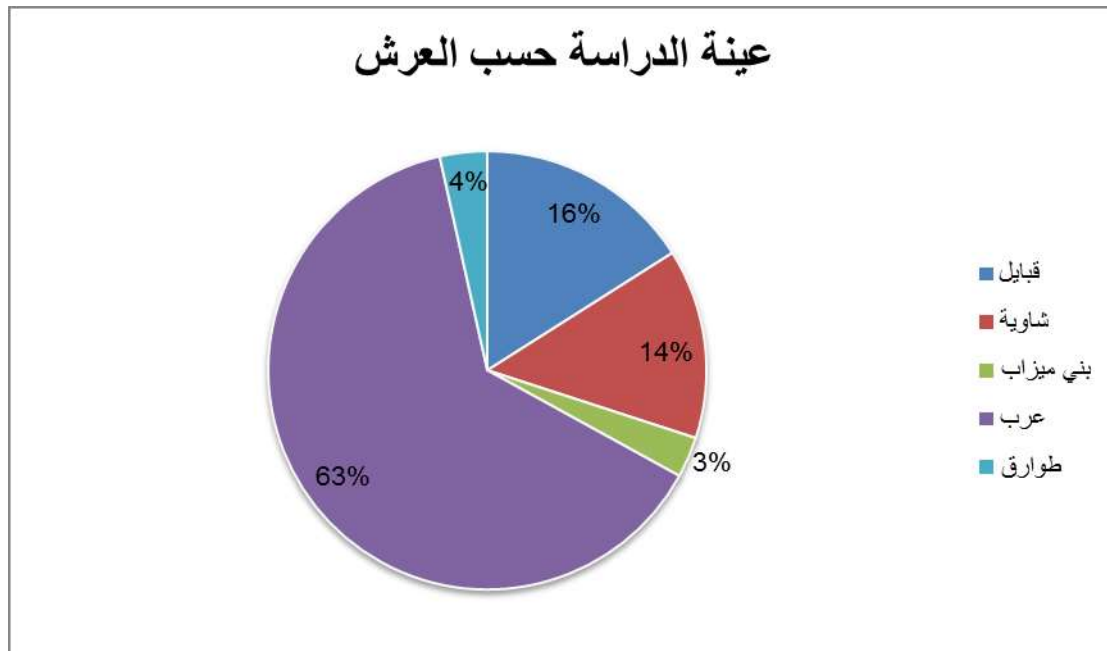
يتضح من خلال الجدول، بأن أغلب افراد العينة يمتلكون مركبة من صنف B بتكرار قدر بـ 102 و نسبة بلغت (51%)، يليها الافراد الذين يمتلكون مركبة من صنف A فقد قدر تكرارهم بـ 67 بنسبة بلغت (33.5%)، مقابل الذين يمتلكون مركبة من صنف C و D بتكرار متشابه بلغ 15 و نسبة قدرت بـ (7.5%)، مقابل الذين يمتلكون مركبة من صنف E بتكرار بلغ 1 و نسبة قدرت بـ (0.5%).

جدول 63 توزيع عينة الدراسة حسب العرش

البيانات	البيان	التكرار	النسبة المئوية
العرش	قبايل	32	16,0
	شاوية	28	14,0
	بني ميزاب	6	3,0
	عرب	127	63,5
	طوارق	7	3,5
	المجموع	200	100,0

المصدر: من إعداد الباحثة بناءً على مخرجات (spss)

الشكل 22 توزيع عينة الدراسة حسب العرش



المصدر: من إعداد الباحثة بناءً على مخرجات (spss)

يتضح من خلال الجدول، بأن العرب يمثلون النسبة الأكبر من افراد العينة، فقد قدر تكرارهم بـ 127 و نسبة بلغت (63,5%)، يليها عرش القبائل بـ 32 بنسبة بلغت (16%)، مقابل عرش الشاوية بتكرار بلغ 28 و نسبة قدرت بـ (14%)، يليها عرش الطوارق بتكرار قدره 7 بنسبة قدرت بـ (3,5%) ، وأخيراً عرش بني ميزاب فقد قدر تكرارهم بـ 6 بنسبة بلغت (3%).

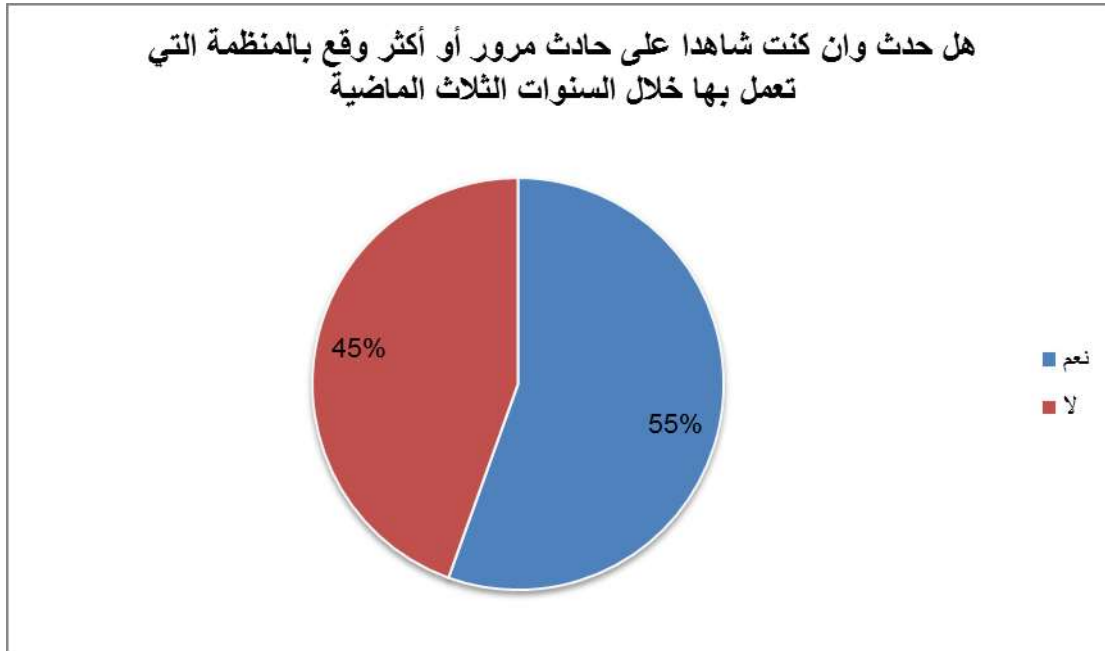
جدول 64 توزيع عينة الدراسة حسب السؤال : هل حدث وان كنت شاهدا على حادث مرور أو أكثر وقع بالمنظمة التي تعمل بها خلال السنوات الثلاث الماضية

البيانات	البيان	التكرار	النسبة المئوية
هل حدث وان كنت شاهدا على حادث مرور أو أكثر وقع بالمنظمة التي تعمل بها خلال السنوات الثلاث الماضية	نعم	111	55,5
	لا	89	44,5
	المجموع	200	100,0

المصدر: من إعداد الباحثة بناءً على مخرجات (spss)

الفصل الأول: الإجراءات المنهجية للدراسة التطبيقية

الشكل 23 توزيع عينة الدراسة حسب السؤال : هل حدث وان كنت شاهدا على حادث مرور أو أكثر وقع بالمنظمة التي تعمل بها خلال السنوات الثلاث الماضية



المصدر: من إعداد الباحثة بناءً على مخرجات (spss)

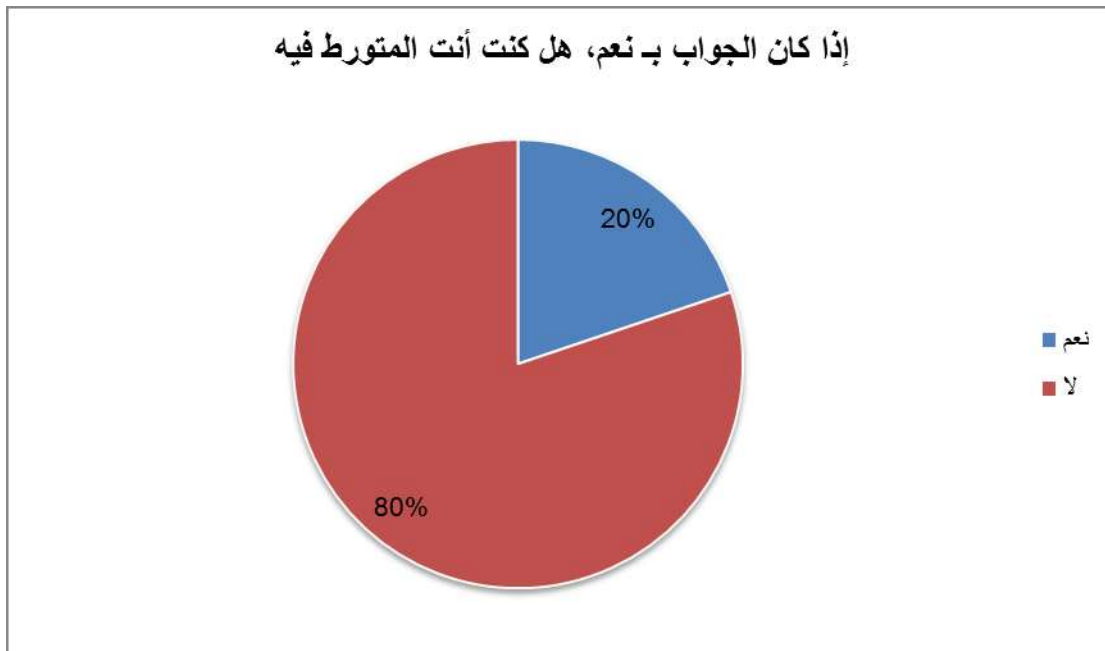
يتضح من خلال الجدول، بأن أغلب افراد العينة اجابوا بـ نعم بتكرار قدر بـ 111 و نسبة بلغت (55.5%)، و الذين اجابوا بـ لا قدر تكرارهم بـ 89 بنسبة بلغت (44.5%).

جدول 65 توزيع عينة الدراسة حسب السؤال : إذا كان الجواب بـ نعم، هل كنت أنت المتورط فيه

البيانات	البيان	التكرار	النسبة المئوية
إذا كان الجواب بـ نعم، هل كنت أنت المتورط فيه	نعم	22	19,8
	لا	89	80,2
	المجموع	111	100,0

المصدر: من إعداد الباحثة بناءً على مخرجات (spss)

الشكل 24 توزيع عينة الدراسة حسب السؤال : إذا كان الجواب ب نعم، هل كنت أنت المتورط فيه



المصدر: من إعداد الباحثة بناءً على مخرجات (spss)

يتضح من خلال الجدول، بأن أغلب افراد العينة اجابوا ب لا بتكرار قدر ب 89 و نسبة بلغت (80.2%)، و الذين اجابوا ب نعم قدر تكرارهم ب 22 بنسبة بلغت (19.8%).

نلاحظ من خلال عرض خصائص عينة الدراسة ان متغيرات الدراسة ممثلة بطريقة مقبولة لدى المشاركين في هذه الدراسة، اما فيما يخص متغير الجنس، فجاءت نسبة الإناث ضئيلة حيث بلغت نسبة مشاركتهم 2% مقارنة بالذكور قد يعود ذلك لطبيعة عمل السائقين الموظفين بقطاع النقل والتي تتطلب من الفرد العامل نقل المسافرين من مكان إلى مكان والسير لمسافات طويلة وكذلك بالنسبة لمتغير القبيلة أو العرش فجاءت نسبة مشاركة (بنو ميزاب) مساوية ل3% من مجموع المشاركين ونسبة (الطوارق) فبلغت 3.5% وقد تعود هذه النسب الضئيلة في المشاركة الى انهم لا يفضلون هذا النوع من العمل عكس التجارة والعمل في الادارات العمومية.

8-أساليب التحليل الإحصائي المستخدمة:

نظرا لطبيعة البيانات المستخدمة في الدراسة ونظرا للفرضيات التي صيغت من أجل الوصول للإجابة عليها اعتمدت الباحثة على مجموعة من الأساليب الإحصائية منها ما استخدم في حساب الثبات والصدق

ومنها من استخدم في حساب نتائج الفرضيات، علماً أنَّ مستوى الدلالة المعتمد في دراستنا الحالية هو 0.05 كأقل حد، أي أننا نقبل مستوى خطأ 5% وهي النسبة المعتمدة في العلوم الاجتماعية، وتمثلت الأساليب الإحصائية المستخدمة في الدراسة في ما يلي:

- التكرارات f .
- النسبة المئوية %.
- المتوسط الحسابي $\bar{x}$ Mean.
- الانحراف المعياري s Standard Deviation.
- معامل الارتباط بيرسون Pearson's r Correlation.
- اختبار t لعينيتين مستقلتين T-Test for Independent Means.
- اختبار تحليل التباين الأحادي One Way Anova.

الفصل الثاني: عرض وتحليل ومناقشة نتائج الدراسة

1- عرض استجابات أفراد العينة على مقاييس الدراسة:

1-1- عرض استجابات أفراد العينة (السائقين المهنيين) على مقياس المعتقدات القدرية:

في الجدول التالي سنقوم بعرض استجابات أفراد العينة (السائقين المهنيين) على مقياس المعتقدات القدرية كالآتي:

جدول 66 عرض استجابات العينة على مقياس المعتقدات القدرية

المؤشر	العبارات	المتوسط الحسابي $\bar{x}$	الانحراف المعياري S	تقدير العبارة	المتوسط الحسابي $\bar{x}$	الانحراف المعياري للمؤشر S	تقدير المؤشر	ترتيب العبارة	ترتيب المؤشر
المحيط	نترك الحوادث للقدر ولا يمكننا عمل أي شيء	2,12	1,11	غير موافق	2,12	1,11	منخفض	3	3
الزنا	بعض الطرقات في الجزائر مسكونة بالجن مما يسبب الوقوع في الحوادث	1,96	1,01	غير موافق	1,96	1,01	منخفض	5	5
الغضب	حوادث المرور في بعض الأحيان يسودها الغموض	2,56	0,96	موافق	2,56	0,96	مرتفع	1	1
المعاملة	إذا وقعت في حادث مرور فإن هناك شخص ما (من المقربين إليك) يريد إيذاءك	1,9	0,97	غير موافق	1,9	0,97	منخفض	7	7
النفس	رؤية النعش وأنت تسوق يجعلك تتشائم	2,29	1,07	غير موافق	2,29	1,07	منخفض	2	2
الخروج عن التقاليد والعادات و	عندما تخرج عن عاداتك وتقاليدك هل يعرضك ذلك للوقوع في حوادث	1,94	1,01	غير موافق	1,94	1,01	منخفض	6	6

المرور								
القط الأسود	إذا مر قط أسود أمام سيارتك هل يجب عليك أن تشد من انتباهك أكثر	1,85	0,91	غير موافق	1,85	0,91	منخفض	8
التعويذة	يوجد تعويذات وتميمات تكون حماية فعالة ضد حوادث المرور	2,09	1,1	غير موافق	2,09	1,1	منخفض	4
زيارة (المرابطين)	من المستحسن زيارة العرافين (المرابطين) قبل السفر إلى مكان بعيد	1,38	0,76	غير موافق تماما	1,38	0,76	منخفض جدا	9

المصدر: من إعداد الباحثة بناءً على مخرجات (spss)

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه، فيما يتعلق بالعبارة التي تنص على: ترك الحوادث للقدر ، التابعة لمؤشر المصير، قدر متوسطها الحسابي بـ 2.12 بانحراف معياري قدره 1.11 و قد جاء تقدير العبارة بـ " غير موافق " ،إذن فإن أغلب افراد العينة لا يتركون الحوادث للقدر ، اما فيما يتعلق بترتيب العبارات فقد احتلت العبارة المرتبة الثالثة.

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه، فيما يتعلق بالعبارة التي تنص على: الاعتقاد بان بعض الطرقات في الجزائر مسكونة بالجن مما يسبب الوقوع في الحوادث، التابعة لمؤشر الجن، قدر متوسطها الحسابي بـ 1.96 بانحراف معياري قدره 1.01 و قد جاء تقدير العبارة بـ " غير موافق " ،إذن فإن أغلب افراد العينة لا يعتقدون بان بعض الطرقات في الجزائر مسكونة بالجن مما يسبب الوقوع في الحوادث، اما فيما يتعلق بترتيب العبارات فقد احتلت العبارة المرتبة الخامسة.

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه، فيما يتعلق بالعبارة التي تنص على: الغموض الذي يسود بعض الحوادث ، التابعة لمؤشر اللغز، قدر متوسطها الحسابي بـ 2.56 بانحراف معياري قدره 0.96 و قد جاء تقدير العبارة بـ " موافق " ،إذن فإن أغلب افراد العينة يوافقون ان حوادث المرور في بعض الأحيان يسودها الغموض، اما فيما يتعلق بترتيب العبارات فقد احتلت العبارة المرتبة الأولى.

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه، فيما يتعلق بالعبارة التي تنص على: سبب الوقوع في الحادث هو شخص من المقربين اليك يريد ايدائك، التابعة لمؤشر المؤامرة، قدر متوسطها الحسابي بـ 1.90 بانحراف معياري قدره 0.97 و قد جاء تقدير العبارة بـ " غير موافق " ،إذن فإن أغلب افراد العينة لا يعتقدون ان سبب الوقوع في الحادث هو شخص من المقربين يريد ايدائهم، اما فيما يتعلق بترتيب العبارات فقد احتلت العبارة المرتبة السابعة.

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه، فيما يتعلق بالعبارة التي تنص على: التشاؤم عند رؤية النعش، التابعة لمؤشر النعش، قدر متوسطها الحسابي بـ 2.29 بانحراف معياري قدره 1.07 و قد جاء تقدير العبارة بـ " غير موافق " ،إذن فإن أغلب افراد العينة لا يتشاءمون عند رؤية النعش، اما فيما يتعلق بترتيب العبارات فقد احتلت العبارة المرتبة الثانية.

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه، فيما يتعلق بالعبارة التي تنص على: سبب الوقوع في الحوادث هو الخروج عن العادات و التقاليد، التابعة لمؤشر الخروج عن العادات و التقاليد، قدر متوسطها الحسابي بـ 1.94 بانحراف معياري قدره 1.01 و قد جاء تقدير العبارة بـ " غير موافق " ،إذن فإن أغلب افراد العينة لا يعتقدون ان سبب الوقوع في الحوادث هو الخروج عن العادات و التقاليد، اما فيما يتعلق بترتيب العبارات فقد احتلت العبارة المرتبة السادسة.

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه، فيما يتعلق بالعبارة التي تنص على: شد الانتباه اكثر عند المرور بجانب قط اسود، التابعة لمؤشر القط الاسود، قدر متوسطها الحسابي بـ 1.85 بانحراف معياري قدره 0.91 و قد جاء تقدير العبارة بـ " غير موافق " ،إذن فإن أغلب افراد العينة لا يشدون الانتباه اكثر عند مرورهم بجانب قط اسود، اما فيما يتعلق بترتيب العبارات فقد احتلت العبارة المرتبة الثامنة.

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه، فيما يتعلق بالعبارة التي تنص على: وجود التعويضات والتميمات التي تحمي من حوادث المرور، التابعة لمؤشر التعويذة، قدر متوسطها الحسابي بـ 2.09 بانحراف معياري قدره 1.10 و قد جاء تقدير العبارة بـ " غير موافق " ،إذن فإن أغلب افراد العينة لا يؤمنون بوجود تعويضات وتميمات تكون حماية فعالة ضد حوادث المرور، اما فيما يتعلق بترتيب العبارات فقد احتلت العبارة المرتبة الرابعة.

الفصل الثاني: عرض وتحليل ومناقشة نتائج الدراسة

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه، فيما يتعلق بالعبارة التي تنص على: استحسان زيارة العرافين قبل السفر الى مكان بعيد، التابعة لمؤشر زيارة (المرابطين)، قدر متوسطها الحسابي بـ 1.38 بانحراف معياري قدره 0.76 و قد جاء تقدير العبارة بـ " غير موافق تماما " ،إذن فإن أغلب افراد العينة لا يتحسنون تماما زيارة العرافين قبل السفر الى مكان بعيد، اما فيما يتعلق بترتيب العبارات فقد احتلت العبارة المرتبة التاسعة.

1-2- بعرض استجابات أفراد العينة (السائقين المهنيين) على مقياس معتقدات التحكم الإلهي:

في الجدول التالي سنقوم بعرض استجابات أفراد العينة (السائقين المهنيين) على مقياس معتقدات التحكم الإلهي كالتالي:

جدول 67 عرض استجابات العينة على مقياس معتقدات التحكم الإلهي

البعد	العبارة	المتوسط الحسابي $\bar{x}$	الانحراف المعياري S	تقدير العبارة	المتوسط الحسابي $\bar{x}$	الانحراف المعياري S	تقدير البعد	ترتيب البعد
التحكم الجزئي	الله وحده هو الذي يقرر ما إذا كنت سألتعرض لحادث مرور أم لا	2,96	1,08	موافق	3,01	0,78	مرتفع	2
	لا يوجد غير الله الذي يقدر ما إذا كنت سألتعرض للإصابة في حادث مرور أم لا	2,89	1,10	موافق				4
	الله وحده هو الذي يُحيي ويُميت	2,90	1,18	موافق				3
	الله وحده القادر أن ينجيني من حوادث المرور	3,27	1,03	موافق تماما				1
التحكم المطلق	الله قادر أن يمنحني قوة الإدراك	2,15	1,1	غير موافق	2,44	0,61	منخفض	4
	عندما أقوم بمناورة خطيرة، لا يوجد غير الله الذي يستطيع أن يحميني من الوقوع في حوادث المرور	3,19	0,95	موافق				1

	6				غير موافق	0,97	1,88	عندما أكون مسرعا لا يوجد غير الله الذي ينقذني من الحوادث
	5				غير موافق	1,13	2,12	الله وحده الذي يعلم ما إذا كنت قد أقع في حوادث المرور أم لا
	3				غير موافق	1,09	2,43	كل ما يقع لي فهو قضاء وقدر
	2				موافق	1,02	2,88	كل ما يصيبني من خير أو شر فهو مكتوب عند الله

المصدر: من إعداد الباحثة بناءً على مخرجات (spss)

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه، فيما يتعلق بالعبارة التي تنص على: الله وحده هو المقرر لوقوع الحادث من عدمه، التابعة لبعد التحكم الجزئي، قدر متوسطها الحسابي بـ 2.96 بانحراف معياري قدره 1.08 و قد جاء تقدير العبارة بـ " موافق "، إذن فإن أغلب افراد العينة يوافقون على ان الله وحده هو المقرر لوقوع الحادث من عدمه، اما فيما يتعلق بترتيب العبارات فقد احتلت العبارة المرتبة الثانية.

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه، فيما يتعلق بالعبارة التي تنص على: الله وحده هو المقرر للتعرض لإصابة اثناء وقوع الحادث من عدمه، التابعة لبعد التحكم الجزئي، قدر متوسطها الحسابي بـ 2.89 بانحراف معياري قدره 1.10 و قد جاء تقدير العبارة بـ " موافق "، إذن فإن أغلب افراد العينة يوافقون على ان الله وحده هو المقرر للتعرض لإصابة اثناء وقوع الحادث من عدمه، اما فيما يتعلق بترتيب العبارات فقد احتلت العبارة المرتبة الرابعة.

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه، فيما يتعلق بالعبارة التي تنص على: الله وحده هو الذي يحيي و يميت، التابعة لبعد التحكم الجزئي، قدر متوسطها الحسابي بـ 2.90 بانحراف معياري قدره 1.18 و قد جاء تقدير العبارة بـ " موافق "، إذن فإن أغلب افراد العينة يرون ان الله وحده هو الذي يحيي و يميت، اما فيما يتعلق بترتيب العبارات فقد احتلت العبارة المرتبة الثالثة.

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه، فيما يتعلق بالعبارة التي تنص على: الله وحده هو المنجي من حوادث المرور، التابعة لبعد التحكم الجزئي، قدر متوسطها الحسابي بـ 3.27 بانحراف معياري قدره 1.03 و قد جاء

تقدير العبارة بـ " موافق تماما "، إذن فإن أغلب افراد العينة يؤمنون تماما بان الله وحده هو المنجي من حوادث المرور، اما فيما يتعلق بترتيب العبارات فقد احتلت العبارة المرتبة الأولى.

أما فيما يتعلق ببعد التحكم الجزئي ككل فقد جاء متوسطه بقيمة 3.01 وانحراف معياري بقيمة 0.78، وبالتالي فإن تقدير درجة البعد كانت مرتفعة، بمعنى أن درجة التحكم الجزئي من معتقدات التحكم الالهي مرتفعة، اما فيما يتعلق بترتيب الابعاد فقد احتل البعد المرتبة الأولى.

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه، فيما يتعلق بالعبارة التي تنص على: الله قادر على منح قوة الادراك، التابعة لبعد التحكم المطلق، قدر متوسطها الحسابي بـ 2.15 بانحراف معياري قدره 1.10 و قد جاء تقدير العبارة بـ " غير موافق "، إذن فإن أغلب افراد العينة لا يرون ان الله قادر على منح قوة الادراك، اما فيما يتعلق بترتيب العبارات فقد احتلت العبارة المرتبة الرابعة.

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه، فيما يتعلق بالعبارة التي تنص على: الله وحده هو المنجي من حادث المرور عند القيام بمناورة خطيرة، التابعة لبعد التحكم المطلق، قدر متوسطها الحسابي بـ 3.19 بانحراف معياري قدره 0.95 و قد جاء تقدير العبارة بـ " موافق "، إذن فإن أغلب افراد العينة يرون ان الله وحده هو المنجي من حادث المرور عند القيام بمناورة خطيرة، اما فيما يتعلق بترتيب العبارات فقد احتلت العبارة المرتبة الاولى.

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه، فيما يتعلق بالعبارة التي تنص على: الله وحده هو المنجي من حوادث المرور عند الإسراع، التابعة لبعد التحكم المطلق، قدر متوسطها الحسابي بـ 1.88 بانحراف معياري قدره 0.97 و قد جاء تقدير العبارة بـ " غير موافق "، إذن فإن أغلب افراد العينة لا يرون ان الله وحده هو المنجي من حوادث المرور عند الإسراع، اما فيما يتعلق بترتيب العبارات فقد احتلت العبارة المرتبة السادسة.

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه، فيما يتعلق بالعبارة التي تنص على: الله وحده هو العالم بإمكانية الوقوع في الحادث من عدمه، التابعة لبعد التحكم المطلق، قدر متوسطها الحسابي بـ 2.12 بانحراف معياري قدره 1.13 و قد جاء تقدير العبارة بـ " غير موافق "، إذن فإن أغلب افراد العينة لا يرون ان الله وحده هو العالم بإمكانية الوقوع في الحادث من عدمه، اما فيما يتعلق بترتيب العبارات فقد احتلت العبارة المرتبة الخامسة.

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه، فيما يتعلق بالعبارة التي تنص على: أي حدث يقع هو قضاء وقدر، التابعة لبعد التحكم المطلق، قدر متوسطها الحسابي بـ 2.43 بانحراف معياري قدره 1.09 و قد جاء تقدير

العبارة بـ " غير موافق "، إذن فإن أغلب افراد العينة لا يرون ان أي حدث يقع هو قضاء وقدر، اما فيما يتعلق بترتيب العبارات فقد احتلت العبارة المرتبة الثالثة.

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه، فيما يتعلق بالعبارة التي تنص على: الله هو كاتب الإصابة بالخير او الشر، التابعة لبعد التحكم المطلق، قدر متوسطها الحسابي بـ 2.88 بانحراف معياري قدره 1.02 و قد جاء تقدير العبارة بـ " موافق "، إذن فإن أغلب افراد العينة يرون ان الإصابة بالخير او الشر مكتوب عند الله، اما فيما يتعلق بترتيب العبارات فقد احتلت العبارة المرتبة الثانية.

أما فيما يتعلق ببعد التحكم المطلق ككل فقد جاء متوسطه بقيمة 2.44 وانحراف معياري بقيمة 0.61، وبالتالي فإن تقدير درجة البعد كانت منخفضة، بمعنى أن درجة التحكم المطلق من معتقدات التحكم الالهي منخفضة، اما فيما يتعلق بترتيب الابعاد فقد احتل البعد المرتبة الثانية.

1-3- بعرض استجابات أفراد العينة (السائقين المهنيين) على مقياس التفاؤل المقارن:

في الجدول التالي سنقوم بعرض استجابات أفراد العينة (السائقين المهنيين) على مقياس التفاؤل المقارن كالتالي:

جدول 68 عرض استجابات العينة على مقياس التفاؤل المقارن

المؤشر	العبارات	المتوسط الحسابي $\bar{x}$	الانحراف المعياري S	تقدير العينة	ترتيب العينة
عشرة أحداث غير سارة احتمال أن تقع لك أنت كسائق مهني ثم قارنها بغيرك	أُتورط في حادث مرور عندما أدخل منعرجا بسرعة تفوق السرعة المحددة	3	0	ضعيف	12
	أُتورط في حادث مرور عندما يدخل سائق آخر منعرجا بسرعة تفوق السرعة المحددة	3	0	ضعيف	12
	أُتورط في حادث مرور عندما أقوم بتجاوز ممنوع	3	0	ضعيف	12
	أُتورط في حادث مرور عندما يقوم سائق آخر بتجاوز ممنوع	3	0	ضعيف	12
	أُتورط في حادث مرور أثناء إجرائي لمكالمة هاتفية مهمة	3	0	ضعيف	12
	أُتورط في حادث مرور أثناء إجراء سائق آخر لمكالمة هاتفية مهمة	1,93	1	مرتفع	4
	أُتورط في حادث مرور عندما لا أحترم إشارات المرور	2,07	1	مرتفع	6
	أُتورط في حادث مرور عندما لا يحترم السائقون الآخرون إشارات المرور	2,05	1	مرتفع	5
	أُتورط في حادث مرور أثناء السياقة في حالة تعب وإرهاق	1,71	0,96	مرتفع جدا	2
	أُتورط في حادث مرور عند القيادة في حالة تعب وإرهاق من طرف سائق آخر	1,66	0,94	مرتفع جدا	1
	أُتورط في حادث مرور عندما أسوق بسرعة مفرطة	2,32	0,95	مرتفع	11
	أُتورط في حادث مرور عندما يقود سائق	2,28	0,96	مرتفع	10

				آخر مركبته بسرعة مفرطة
3	مرتفع	0,99	1,83	أُتورط في حادث مرور عندما أوقف فجأة في الطريق
7	مرتفع	1	2,11	أُتورط في حادث مرور عندما يتوقف فجأة سائق آخر في الطريق
8	مرتفع	0,98	2,2	التهور أثناء السباق يقودني إلى التورط في الوقوع في حوادث المرور
9	مرتفع	0,97	2,24	التهور أثناء السباق يقود السائقين الآخرين إلى الوقوع في حوادث المرور
12	ضعيف	0	3	نقص التحكم الجيد في المركبة يقودني إلى التورط في الوقوع في حوادث المرور
12	ضعيف	0	3	نقص التحكم الجيد في المركبة يقود السائقين الآخرين إلى التورط في الوقوع في حوادث المرور
12	ضعيف	0	3	أُتورط في حادث مرور عندما أكون مستعجلا ولا احترم المسافة الكافية (مسافة الأمان)
12	ضعيف	0	3	أُتورط في حادث مرور عندما لا يحترم السائقون الآخرون المسافة الكافية (مسافة الأمان)

المصدر: من إعداد الباحثة بناءً على مخرجات (spss)

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه، فيما يتعلق بالعبارة التي تنص على: التورط في حادث مرور عند الدخول لمنعرج بسرعة تفوق السرعة المحددة، التابعة لمقياس التفاؤل المقارن، قدر متوسطها الحسابي بـ 3 بانحراف معياري قدره 0 و قد جاء تقدير العبارة بـ "ضعيف"، إذن فإن أغلب أفراد العينة لا يتورطون في حادث مرور عند الدخول لمنعرج بسرعة تفوق السرعة المحددة، أما فيما يتعلق بترتيب العبارات فقد احتلت العبارة المرتبة الثانية عشر.

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه، فيما يتعلق بالعبارة التي تنص على: التورط في حادث مرور عند دخول سائق آخر لمنعرج بسرعة تفوق السرعة المحددة، التابعة لمقياس التفاؤل المقارن، قدر متوسطها الحسابي بـ

3 بانحراف معياري قدره 0 و قد جاء تقدير العبارة بـ "ضعيف"، إذن فإن أغلب افراد العينة لا يتورطون في حادث مرور عند دخول سائق آخر لمنعرج بسرعة تفوق السرعة المحددة، اما فيما يتعلق بترتيب العبارات فقد احتلت العبارة المرتبة الثانية عشر.

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه، فيما يتعلق بالعبارة التي تنص على: التورط في حادث مرور عند القيام يتجاوز ممنوع، التابعة لمقياس التفاؤل المقارن، قدر متوسطها الحسابي بـ 3 بانحراف معياري قدره 0 و قد جاء تقدير العبارة بـ "ضعيف"، إذن فإن أغلب افراد العينة لا يتورطون في حادث مرور عند القيام يتجاوز ممنوع، اما فيما يتعلق بترتيب العبارات فقد احتلت العبارة المرتبة الثانية عشر.

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه، فيما يتعلق بالعبارة التي تنص على: التورط في حادث مرور عند قيام سائق آخر يتجاوز ممنوع، التابعة لمقياس التفاؤل المقارن، قدر متوسطها الحسابي بـ 3 بانحراف معياري قدره 0 و قد جاء تقدير العبارة بـ "ضعيف"، إذن فإن أغلب افراد العينة لا يتورطون في حادث مرور عند قيام سائق آخر يتجاوز ممنوع، اما فيما يتعلق بترتيب العبارات فقد احتلت العبارة المرتبة الثانية عشر.

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه، فيما يتعلق بالعبارة التي تنص على: التورط في حادث مرور عند اجراء مكالمات هاتفية مهمة، التابعة لمقياس التفاؤل المقارن، قدر متوسطها الحسابي بـ 3 بانحراف معياري قدره 0 و قد جاء تقدير العبارة بـ "ضعيف"، إذن فإن أغلب افراد العينة لا يتورطون في حادث مرور عند اجراء مكالمات هاتفية مهمة، اما فيما يتعلق بترتيب العبارات فقد احتلت العبارة المرتبة الثانية عشر.

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه، فيما يتعلق بالعبارة التي تنص على: التورط في حادث مرور عند اجراء سائق آخر لمكالمة هاتفية مهمة، التابعة لمقياس التفاؤل المقارن، قدر متوسطها الحسابي بـ 1.93 بانحراف معياري قدره 1 و قد جاء تقدير العبارة بـ "مرتفع"، إذن فإن أغلب افراد العينة يتورطون في حادث مرور عند اجراء سائق آخر لمكالمة هاتفية مهمة، اما فيما يتعلق بترتيب العبارات فقد احتلت العبارة المرتبة الرابعة.

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه، فيما يتعلق بالعبارة التي تنص على: التورط في حادث مرور عند عدم احترام إشارات المرور، التابعة لمقياس التفاؤل المقارن، قدر متوسطها الحسابي بـ 2.07 بانحراف معياري قدره 1 و قد جاء تقدير العبارة بـ "مرتفع"، إذن فإن أغلب افراد العينة يتورطون في حادث مرور عند عدم احترام إشارات المرور، اما فيما يتعلق بترتيب العبارات فقد احتلت العبارة المرتبة السادسة.

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه، فيما يتعلق بالعبارة التي تنص على: التورط في حادث مرور عند عدم احترام السائقين الآخرين إشارات المرور ، التابعة لمقياس التفاؤل المقارن، قدر متوسطها الحسابي بـ 2.05 بانحراف معياري قدره 1 و قد جاء تقدير العبارة بـ " مرتفع "، إذن فإن أغلب افراد العينة يتورطون في حادث مرور عند عدم احترام السائقين الآخرين إشارات المرور، اما فيما يتعلق بترتيب العبارات فقد احتلت العبارة المرتبة الخامسة.

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه، فيما يتعلق بالعبارة التي تنص على: التورط في حادث مرور في حالة التعب و الارهاق، التابعة لمقياس التفاؤل المقارن، قدر متوسطها الحسابي بـ 1.71 بانحراف معياري قدره 0.96 و قد جاء تقدير العبارة بـ " مرتفع جدا "، إذن فإن أغلب افراد العينة كثيرا ما يتورطون في حادث مرور في حالة التعب و الارهاق، اما فيما يتعلق بترتيب العبارات فقد احتلت العبارة المرتبة الثانية.

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه، فيما يتعلق بالعبارة التي تنص على: التورط في حادث مرور في حالة التعب و الارهاق من طرف سائق آخر، التابعة لمقياس التفاؤل المقارن، قدر متوسطها الحسابي بـ 1.66 بانحراف معياري قدره 0.94 و قد جاء تقدير العبارة بـ " مرتفع جدا "، إذن فإن أغلب افراد العينة كثيرا ما يتورطون في حادث مرور في حالة التعب و الارهاق من طرف سائق آخر، اما فيما يتعلق بترتيب العبارات فقد احتلت العبارة المرتبة الأولى.

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه، فيما يتعلق بالعبارة التي تنص على: التورط في حادث مرور في حالة السياقة بسرعة مفرطة، التابعة لمقياس التفاؤل المقارن، قدر متوسطها الحسابي بـ 2.32 بانحراف معياري قدره 0.95 و قد جاء تقدير العبارة بـ " مرتفع "، إذن فإن أغلب افراد العينة يتورطون في حادث مرور في حالة السياقة بسرعة مفرطة، اما فيما يتعلق بترتيب العبارات فقد احتلت العبارة المرتبة الحادية عشر.

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه، فيما يتعلق بالعبارة التي تنص على: التورط في حادث مرور في حالة قيادة سائق آخر مركبته بسرعة مفرطة، قدر متوسطها الحسابي بـ 2.28 بانحراف معياري قدره 0.96 و قد جاء تقدير العبارة بـ " مرتفع "، إذن فإن أغلب افراد العينة يتورطون في حادث مرور في حالة قيادة سائق آخر مركبته بسرعة مفرطة، اما فيما يتعلق بترتيب العبارات فقد احتلت العبارة المرتبة العاشرة.

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه، فيما يتعلق بالعبارة التي تنص على: التورط في حادث مرور في حالة التوقف بصفة مفاجئة في الطريق، التابعة لمقياس التفاؤل المقارن، قدر متوسطها الحسابي بـ 1.83 بانحراف

معياري قدره 0.99 و قد جاء تقدير العبارة بـ " مرتفع "، إذن فإن أغلب افراد العينة يتورطون في حادث مرور في حالة التوقف بصفة مفاجئة في الطريق، اما فيما يتعلق بترتيب العبارات فقد احتلت العبارة المرتبة الثالثة.

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه، فيما يتعلق بالعبارة التي تنص على: التورط في حادث مرور في حالة توقف سائق آخر بصفة مفاجئة في الطريق، التابعة لمقياس التفاؤل المقارن، قدر متوسطها الحسابي بـ 2.11 بانحراف معياري قدره 1 و قد جاء تقدير العبارة بـ " مرتفع "، إذن فإن أغلب افراد العينة يتورطون في حادث مرور في حالة توقف سائق آخر بصفة مفاجئة في الطريق، اما فيما يتعلق بترتيب العبارات فقد احتلت العبارة المرتبة السابعة.

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه، فيما يتعلق بالعبارة التي تنص على: التهور اثناء السياقة يقود للوقوع في حوادث المرور، التابعة لمقياس التفاؤل المقارن، قدر متوسطها الحسابي بـ 2.20 بانحراف معياري قدره 0.98 و قد جاء تقدير العبارة بـ " مرتفع "، إذن فإن أغلب افراد العينة يقودهم التهور اثناء السياقة للوقوع في حوادث المرور، اما فيما يتعلق بترتيب العبارات فقد احتلت العبارة المرتبة الثامنة.

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه، فيما يتعلق بالعبارة التي تنص على: التهور اثناء السياقة يقود السائقين الآخرين للوقوع في حوادث المرور ، التابعة لمقياس التفاؤل المقارن، قدر متوسطها الحسابي بـ 2.24 بانحراف معياري قدره 0.97 و قد جاء تقدير العبارة بـ " مرتفع "، إذن فإن أغلب افراد العينة يرون ان التهور اثناء السياقة يقود السائقين الآخرين للوقوع في حوادث المرور، اما فيما يتعلق بترتيب العبارات فقد احتلت العبارة المرتبة التاسعة.

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه، فيما يتعلق بالعبارة التي تنص على: نقص التحكم الجيد في المركبة يقود للوقوع في حوادث المرور ، التابعة لمقياس التفاؤل المقارن، قدر متوسطها الحسابي بـ 3 بانحراف معياري قدره 0 و قد جاء تقدير العبارة بـ " ضعيف "، إذن فإن أغلب افراد العينة لا يرون ان نقص التحكم الجيد في المركبة يقود للوقوع في حوادث المرور، اما فيما يتعلق بترتيب العبارات فقد احتلت العبارة المرتبة الثانية عشر.

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه، فيما يتعلق بالعبارة التي تنص على: نقص التحكم الجيد في المركبة يقود السائقين الآخرين للوقوع في حوادث المرور، التابعة لمقياس التفاؤل المقارن، قدر متوسطها الحسابي بـ 3 بانحراف معياري قدره 0 و قد جاء تقدير العبارة بـ " ضعيف "، إذن فإن أغلب افراد العينة لا يرون ان نقص

الفصل الثاني: عرض وتحليل ومناقشة نتائج الدراسة

التحكم الجيد في المركبة يقود السائقين الآخرين للوقوع في حوادث المرور، اما فيما يتعلق بترتيب العبارات فقد احتلت العبارة المرتبة الثانية عشر.

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه، فيما يتعلق بالعبارة التي تنص على: التورط في حادث مرور في حالة عدم احترام مسافة الأمان، التابعة لمقياس التفاؤل المقارن، قدر متوسطها الحسابي بـ 3 بانحراف معياري قدره 0 و قد جاء تقدير العبارة بـ "ضعيف"، إذن فإن أغلب افراد العينة لا يتورطون في حادث مرور في حالة عدم احترام مسافة الأمان، اما فيما يتعلق بترتيب العبارات فقد احتلت العبارة المرتبة الثانية عشر.

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه، فيما يتعلق بالعبارة التي تنص على: التورط في حادث مرور في حالة عدم احترام السائقين الآخرين لمسافة الأمان، التابعة لمقياس التفاؤل المقارن، قدر متوسطها الحسابي بـ 3 بانحراف معياري قدره 0 و قد جاء تقدير العبارة بـ "ضعيف"، إذن فإن أغلب افراد العينة لا يتورطون في حادث مرور في حالة عدم احترام السائقين الآخرين لمسافة الأمان، اما فيما يتعلق بترتيب العبارات فقد احتلت العبارة المرتبة الثانية عشر.

1-4- عرض استجابات أفراد العينة (السائقين المهنيين) على مقياس القدرة المدركة على مواجهة المواقف المرورية:

في الجدول التالي سنقوم بعرض استجابات أفراد العينة (السائقين المهنيين) على مقياس القدرة المدركة على مواجهة المواقف المرورية الخطرة كالتالي:

جدول 69 عرض استجابات العينة على مقياس القدرة المدركة على مواجهة المواقف المرورية الخطرة

البعد	العبارات	المتوسط الحسابي $\bar{x}$	الانحراف المعياري S	تقدير العبارة	المتوسط الحسابي $\bar{x}$	الانحراف المعياري S	تقدير البعد	ترتيب البعد	ترتيب العبارة
القدرة المدركة	اشترى رخصة سيطرة و أنا لا أعرف السيادة	1,81	1,16	غير قادر	2,38	0,87	منخفض	2	4
	وأنا أسير في الطريق، أتجاوز عدة مركبات عندما أكون مستعجلاً	2,43	1,04	غير قادر					3
	عندما أكون مستعجلاً أسير بسرعة عالية	2,63	1,08	قادر					1

الفصل الثاني: عرض وتحليل ومناقشة نتائج الدراسة

	3				غير قادر	1,11	2,43	عندما اشعر بالتعب أو بالنعاس أثناء القيادة، أستطيع أن أجد وسيلة لمقاومته	
	2				قادر	1,11	2,62	أستطيع أن أجري مكالمات مهمة وأنا أقود سيارتي	
3	3	منخفض	0,98	2,37	غير قادر	1,21	2,48	عندما أكون مستعجلاً، لا أهتم بإشارات تحديد السرعة	عدم احترام إشارات المرور
	4				غير قادر	1,16	2,26	لا أستعمل حزام الأمن إذا كان الطريق غير محروس من طرف الشرطة أو الدرك	
	1				قادر	1,18	2,59	أقوم بتجاوز المركبات التي تسير بسرعة منخفضة في المنعرج	
	2				غير قادر	1,17	2,49	أقوم بتجاوز الخط المتواصل عندما أكون مسرعاً	
	5				غير قادر	1,13	2,03	عند الدوران لا داعي لاستعمال الغماز لأنني مسرعاً	
1	3	مرتفع	0,90	2,90	قادر	0,98	2,82	أثناء السفر الطويل أتوقف قليلاً فقط لأنه ليس لدي الوقت	عصبية وتوتر السائقين
	4				قادر	1,14	2,77	أقوم باستخدام المنبه الصوتي (البوق) لأشير للمشاة الذين يتأهبون لقطع الطريق كي ينتظروا مرور السيارة أولاً	
	1				قادر	1,00	3,12	أستخدم الأضواء لتنبيه المركبات الثقيلة التي تسير أمامي بفسح الطريق	
	2				قادر	1,19	2,90	أستخدم المنبه الصوتي (البوق) للإشارة للسيارة التي تسير أمامي ببطء أن تفسح الطريق	

المصدر: من إعداد الباحثة بناءً على مخرجات (spss)

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه، فيما يتعلق بالعبارة التي تنص على: شراء رخصة السياقة بالرغم من عدم اتقان السياقة، التابعة لبعد مواقف خطرة، قدر متوسطها الحسابي بـ 1.81 بانحراف معياري قدره 1.16 و قد جاء تقدير العبارة بـ " غير قادر "، إذن فإن أغلب افراد العينة لا يقومون بشراء رخصة السياقة بالرغم من عدم اتقان السياقة، اما فيما يتعلق بترتيب العبارات فقد احتلت العبارة المرتبة الرابعة.

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه، فيما يتعلق بالعبارة التي تنص على: تجاوز المركبات في حالة العجلة، التابعة لبعد مواقف خطرة، قدر متوسطها الحسابي بـ 2.43 بانحراف معياري قدره 1.04 و قد جاء تقدير العبارة بـ " غير قادر "، إذن فإن أغلب افراد العينة لا يقومون بتجاوز المركبات في حالة العجلة، اما فيما يتعلق بترتيب العبارات فقد احتلت العبارة المرتبة الثالثة.

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه، فيما يتعلق بالعبارة التي تنص على: السير بسرعة عالية في حالة الاستعجال، التابعة لبعد مواقف خطرة، قدر متوسطها الحسابي بـ 2.63 بانحراف معياري قدره 1.08 و قد جاء تقدير العبارة بـ " قادر "، إذن فإن أغلب افراد العينة يقومون بالسير بسرعة عالية في حالة الاستعجال، اما فيما يتعلق بترتيب العبارات فقد احتلت العبارة المرتبة الأولى.

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه، فيما يتعلق بالعبارة التي تنص على: إيجاد وسيلة لمقاومة التعب و النعاس اثناء السياقة، التابعة لبعد مواقف خطرة، قدر متوسطها الحسابي بـ 2.43 بانحراف معياري قدره 1.11 و قد جاء تقدير العبارة بـ " غير قادر "، إذن فإن أغلب افراد العينة لا يقومون بإيجاد وسيلة لمقاومة التعب و النعاس اثناء السياقة، اما فيما يتعلق بترتيب العبارات فقد احتلت العبارة المرتبة الثالثة.

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه، فيما يتعلق بالعبارة التي تنص على: القدرة على اجراء مكالمات مهمة اثناء القيادة، التابعة لبعد مواقف خطرة، قدر متوسطها الحسابي بـ 2.62 بانحراف معياري قدره 1.11 و قد جاء تقدير العبارة بـ " قادر "، إذن فإن أغلب افراد العينة يستطيعون اجراء مكالمات مهمة اثناء القيادة، اما فيما يتعلق بترتيب العبارات فقد احتلت العبارة المرتبة الثانية.

أما فيما يتعلق ببعد مواقف خطرة ككل فقد جاء متوسطه بقيمة 2.38 وانحراف معياري بقيمة 0.87، وبالتالي فإن تقدير درجة البعد كانت منخفضة، بمعنى أن درجة المواقف الخطرة كانت منخفضة، اما فيما يتعلق بترتيب الابعاد فقد احتل البعد المرتبة الثانية.

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه، فيما يتعلق بالعبارة التي تنص على: عدم الاهتمام بإشارات تحديد السرعة عند الاستعجال، التابعة لبعد عدم احترام إشارات المرور، قدر متوسطها الحسابي بـ 2.48 بانحراف معياري قدره 1.21 و قد جاء تقدير العبارة بـ " غير قادر "، إذن فإن أغلب افراد العينة يهتمون بإشارات تحديد السرعة عند الاستعجال، اما فيما يتعلق بترتيب العبارات فقد احتلت العبارة المرتبة الثالثة.

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه، فيما يتعلق بالعبارة التي تنص على: عدم استعمال حزام الأمان عند عدم تواجد الشرطة او الدرك في الطريق، التابعة لبعد عدم احترام إشارات المرور، قدر متوسطها الحسابي بـ 2.26 بانحراف معياري قدره 1.16 و قد جاء تقدير العبارة بـ " غير قادر "، إذن فإن أغلب افراد العينة يستعملون حزام الأمان عند عدم تواجد الشرطة او الدرك في الطريق، اما فيما يتعلق بترتيب العبارات فقد احتلت العبارة المرتبة الرابعة.

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه، فيما يتعلق بالعبارة التي تنص على: تجاوز المركبات التي تسير بسرعة منخفضة في المنعرج، التابعة لبعد عدم احترام إشارات المرور، قدر متوسطها الحسابي بـ 2.59 بانحراف معياري قدره 1.18 و قد جاء تقدير العبارة بـ " قادر "، إذن فإن أغلب افراد العينة يقومون بتجاوز المركبات التي تسير بسرعة منخفضة في المنعرج، اما فيما يتعلق بترتيب العبارات فقد احتلت العبارة المرتبة الأولى.

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه، فيما يتعلق بالعبارة التي تنص على: تجاوز الخط المتواصل عند القيادة بسرعة، التابعة لبعد عدم احترام إشارات المرور، قدر متوسطها الحسابي بـ 2.49 بانحراف معياري قدره 1.17 و قد جاء تقدير العبارة بـ " غير قادر "، إذن فإن أغلب افراد العينة لا يقومون بتجاوز الخط المتواصل عند القيادة بسرعة، اما فيما يتعلق بترتيب العبارات فقد احتلت العبارة المرتبة الثانية.

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه، فيما يتعلق بالعبارة التي تنص على: عدم وجود الداعي لاستعمال الغماز عند الدوران المسرع، التابعة لبعد عدم احترام إشارات المرور، قدر متوسطها الحسابي بـ 2.03 بانحراف معياري قدره 1.13 و قد جاء تقدير العبارة بـ " غير قادر "، إذن فإن أغلب افراد العينة يقومون باستعمال الغماز عند الدوران المسرع، اما فيما يتعلق بترتيب العبارات فقد احتلت العبارة المرتبة الخامسة.

أما فيما يتعلق ببعد عدم احترام إشارات المرور ككل فقد جاء متوسطه بقيمة 2.37 وانحراف معياري بقيمة 0.98، وبالتالي فإن تقدير درجة البعد كانت منخفضة، بمعنى أن درجة عدم احترام إشارات المرور كانت منخفضة، اما فيما يتعلق بترتيب الابعاد فقد احتل البعد المرتبة الثالثة.

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه، فيما يتعلق بالعبارة التي تنص على: التوقف لمدة قليلة فقط عند السفر طويلا لعدم توفر الوقت، التابعة لبعد عصبية وتوتر السائقين، قدر متوسطها الحسابي بـ 2.82 بانحراف معياري قدره 0.98 و قد جاء تقدير العبارة بـ " قادر "، إذن فإن أغلب افراد العينة يقومون بالتوقف لمدة قليلة فقط عند السفر طويلا لعدم توفر الوقت، اما فيما يتعلق بترتيب العبارات فقد احتلت العبارة المرتبة الثالثة.

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه، فيما يتعلق بالعبارة التي تنص على: استخدام المنبه الصوتي (البوق) لتنبية المشاة، التابعة لبعد عصبية وتوتر السائقين، قدر متوسطها الحسابي بـ 2.77 بانحراف معياري قدره 1.14 و قد جاء تقدير العبارة بـ " قادر "، إذن فإن أغلب افراد العينة يقومون باستخدام المنبه الصوتي (البوق) لتنبية المشاة، اما فيما يتعلق بترتيب العبارات فقد احتلت العبارة المرتبة الرابعة.

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه، فيما يتعلق بالعبارة التي تنص على: استخدام الأضواء و تنبيه المركبات الثقيلة لفسح الطريق، التابعة لبعد عصبية وتوتر السائقين، قدر متوسطها الحسابي بـ 3.12 بانحراف معياري قدره 1 و قد جاء تقدير العبارة بـ " قادر "، إذن فإن أغلب افراد العينة يقومون باستخدام الأضواء و تنبيه المركبات الثقيلة لفسح الطريق، اما فيما يتعلق بترتيب العبارات فقد احتلت العبارة المرتبة الأولى.

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه، فيما يتعلق بالعبارة التي تنص على: استخدام المنبه الصوتي (البوق) و تنبيه السيارة التي تسير في الامام لفسح الطريق، التابعة لبعد عصبية وتوتر السائقين، قدر متوسطها الحسابي بـ 2.90 بانحراف معياري قدره 1.19 و قد جاء تقدير العبارة بـ " قادر "، إذن فإن أغلب افراد العينة يقومون باستخدام المنبه الصوتي (البوق) و تنبيه السيارة التي تسير في الامام لفسح الطريق، اما فيما يتعلق بترتيب العبارات فقد احتلت العبارة المرتبة الثانية.

أما فيما يتعلق ببعد عصبية و توتر السائقين ككل فقد جاء متوسطه بقيمة 2.90 وانحراف معياري بقيمة 0.90، وبالتالي فإن تقدير درجة البعد كانت مرتفعة، بمعنى أن درجة عصبية و توتر السائقين كانت مرتفعة، اما فيما يتعلق بترتيب الابعاد فقد احتل البعد المرتبة الأولى.

5-1- بعرض استجابات أفراد العينة (السائقين المهنيين) على مقياس الالتزام بالمعتقدات والقيم الثقافية: في الجدول التالي سنقوم بعرض استجابات أفراد العينة (السائقين المهنيين) على مقياس الالتزام بالمعتقدات والقيم الثقافية كالتالي:

الفصل الثاني: عرض وتحليل ومناقشة نتائج الدراسة

جدول 70 عرض استجابات العينة على مقياس الالتزام بالمعتقدات والقيم الثقافية

البعد	العبارات	المتوسط الحسابي $\bar{x}$	الانحراف المعياري S	تقدير العبارة	المتوسط الحسابي $\bar{x}$	الانحراف المعياري S	تقدير البعد	ترتيب العبارة	ترتيب البعد
علاقة بالهوية والانتماء للقبيلة (العرش)	ما مدى أهمية معرفتك لعادات وتقاليد قبيلتك (العرش)	2,66	0,97	مهم	2,81	0,62	مرتفع	3	1
	هل بذلت جهدا للتعرف على عادات وتقاليد قبيلتك (العرش)	3,04	1,05	مهم				2	
	هل تشعر بالافتخار لانتمائك لقبيلتك	2,38	0,99	غير مهم				4	
	ما مدى أهمية انخراطك في النشاطات التي تنظمها الجمعيات الثقافية في بلديتك	3,15	1,01	مهم				1	
الأهمية التي يوليها السائقون المهنيون للالتزام بالمعتقدات والقيم الثقافية المتعلقة بحماية الأرواح	قراءة الأدعية والابتهالات تقوي من الوقوع في حوادث المرور	2,16	1,1	غير مهم	2,44	0,62	منخفض	4	4
	ذبح ذبيحة عند الحصول على رخصة السياقة أو شراء سيارة يقي من الوقوع في حوادث المرور	3,19	0,95	مهم				1	
	قراءة سورة الفلق وسورة الناس وسيلة للتحصين ضد العين والجن	1,88	0,97	غير مهم				6	

	5				غير مهم	1,13	2,12	تعليق (الخمس) في السيارة بقي من الحسد	
	3				غير مهم	1,09	2,43	العلاج بالأوراق المكتوب عليها بعض الآيات القرآنية وسيلة ناجحة.	
	2				مهم	1,02	2,88	مدى أهمية لجوئك إلى التداوي بالطرق التقليدية	
2	1	مرتفع	0,86	2,71	مهم	1	3,04	ما مدى أهمية الاحتفالات التي تقيمها العائلات بمناسبة ازدياد مولود ذكر	الأهمية التي يوليها السائقون المهنيون للالتزام بالمعتقدات والقيم الثقافية المتعلقة بمظاهر الفرح
	2				غير مهم	1,04	2,37	ما مدى أهمية تنظيم احتفالات تقليدية (خطبة، زواج، ختان...)	
3	3	مرتفع	0,66	2,62	نادرا	1,04	2,39	أشارك في الاحتفالات التقليدية التي تقيمها العائلة بمناسبة ازدياد مولود ذكر	ممارسة النشاطات التي تعبر عن المعتقدات والقيم الثقافية
	4				نادرا	1,01	2,18	أشارك في الاحتفالات التقليدية التي تنظمها الجمعيات في بلديتي (دينية، ختان، زواج جماعي...)	

	2				أحيانا	1,18	2,74	أشارك في إحياء الاحتفالات التقليدية التي تنظم من طرف قبيلتي (العرش) كل سنة
	1							أشارك في تنظيم المناسبات التقليدية التي تحييها عائلتي (مناسبات دينية، زواج تقليدي، ختان...)

المصدر: من إعداد الباحثة بناءً على مخرجات (spss)

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه، فيما يتعلق بالعبارة التي تنص على: مدى معرفة العادات و التقاليد التابعة للقبيلة (العرش)، التابعة لبعد المعتقدات والقيم الثقافية التي لها علاقة بالهوية والانتماء للقبيلة (العرش)، قدر متوسطها الحسابي بـ 2.66 بانحراف معياري قدره 0.97 و قد جاء تقدير العبارة بـ " مهم "، إذن فإن أغلب افراد العينة يهتمون بمعرفة العادات و التقاليد التابعة للقبيلة (العرش)، اما فيما يتعلق بترتيب العبارات فقد احتلت العبارة المرتبة الثالثة.

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه، فيما يتعلق بالعبارة التي تنص على: بذل الجهد في التعرف على عادات و تقاليد القبيلة (العرش)، التابعة لبعد المعتقدات والقيم الثقافية التي لها علاقة بالهوية والانتماء للقبيلة (العرش)، قدر متوسطها الحسابي بـ 3.04 بانحراف معياري قدره 1.05 و قد جاء تقدير العبارة بـ " مهم "، إذن فإن أغلب افراد العينة يقومون ببذل جهد في التعرف على عادات و تقاليد القبيلة (العرش)، اما فيما يتعلق بترتيب العبارات فقد احتلت العبارة المرتبة الثانية.

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه، فيما يتعلق بالعبارة التي تنص على: الشعور بالانتماء و الافتخار للقبيلة، التابعة لبعد المعتقدات والقيم الثقافية التي لها علاقة بالهوية والانتماء للقبيلة (العرش)، قدر متوسطها الحسابي بـ 2.38 بانحراف معياري قدره 0.99 و قد جاء تقدير العبارة بـ " غير مهم "، إذن فإن أغلب افراد

العينة لا يشعرون بالانتماء و الافتخار للقبيلة، اما فيما يتعلق بترتيب العبارات فقد احتلت العبارة المرتبة الرابعة.

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه، فيما يتعلق بالعبارة التي تنص على: مدى أهمية الانخراط في النشاطات التي تنظمها الجمعيات الثقافية في البلدية، التابعة لبعده المعتقدات والقيم الثقافية التي لها علاقة بالهوية والانتماء للقبيلة (العرش)، قدر متوسطها الحسابي بـ 3.15 بانحراف معياري قدره 1.01 و قد جاء تقدير العبارة بـ " مهم "، إذن فإن أغلب افراد العينة يهتمون بالانخراط في النشاطات التي تنظمها الجمعيات الثقافية في البلدية، اما فيما يتعلق بترتيب العبارات فقد احتلت العبارة المرتبة الثانية.

أما فيما يتعلق ببعده المعتقدات والقيم الثقافية التي لها علاقة بالهوية والانتماء للقبيلة (العرش) ككل فقد جاء متوسطه بقيمة 2,81 وانحراف معياري بقيمة 0.62، وبالتالي فإن تقدير درجة البعد كانت مرتفعة، بمعنى أن درجة المعتقدات والقيم الثقافية التي لها علاقة بالهوية والانتماء للقبيلة (العرش) كانت مرتفعة، اما فيما يتعلق بترتيب الابعاد فقد احتل البعد المرتبة الأولى.

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه، فيما يتعلق بالعبارة التي تنص على: قراءة الأدعية والابتهالات تقى من الوقوع في حوادث المرور ، التابعة لبعده الأهمية التي يوليها السائقون المهنيون للالتزام بالمعتقدات والقيم الثقافية المتعلقة بحماية الأرواح، قدر متوسطها الحسابي بـ 2.16 بانحراف معياري قدره 1.10 و قد جاء تقدير العبارة بـ " غير مهم "، إذن فإن أغلب افراد العينة لا يرون ان قراءة الأدعية والابتهالات تقى من الوقوع في حوادث المرور ، اما فيما يتعلق بترتيب العبارات فقد احتلت العبارة المرتبة الرابعة.

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه، فيما يتعلق بالعبارة التي تنص على: ذبح ذبيحة عند الحصول على رخصة السياقة أو شراء سيارة يقي من الوقوع في حوادث المرور ، التابعة لبعده الأهمية التي يوليها السائقون المهنيون للالتزام بالمعتقدات والقيم الثقافية المتعلقة بحماية الأرواح، قدر متوسطها الحسابي بـ 3.19 بانحراف معياري قدره 0.95 و قد جاء تقدير العبارة بـ " مهم "، إذن فإن أغلب افراد العينة يرون ان ذبح ذبيحة عند الحصول على رخصة السياقة أو شراء سيارة يقي من الوقوع في حوادث المرور، اما فيما يتعلق بترتيب العبارات فقد احتلت العبارة المرتبة الأولى.

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه، فيما يتعلق بالعبارة التي تنص على: قراءة سورة الفلق وسورة الناس وسيلة للتحصين ضد العين والجن، التابعة لبعده الأهمية التي يوليها السائقون المهنيون للالتزام بالمعتقدات

والقيم الثقافية المتعلقة بحماية الأرواح، قدر متوسطها الحسابي بـ 1.88 بانحراف معياري قدره 0.97 و قد جاء تقدير العبارة بـ " غير مهم "، إذن فإن أغلب افراد العينة لا يرون ان قراءة سورة الفلق وسورة الناس وسيلة للتحصين ضد العين والجن، اما فيما يتعلق بترتيب العبارات فقد احتلت العبارة المرتبة السادسة.

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه، فيما يتعلق بالعبارة التي تنص على: تعليق (الخمس) في السيارة يقي من الحسد، التابعة لبعد الأهمية التي يوليها السائقون المهنيون للالتزام بالمعتقدات والقيم الثقافية المتعلقة بحماية الأرواح، قدر متوسطها الحسابي بـ 2.12 بانحراف معياري قدره 1.13 و قد جاء تقدير العبارة بـ " غير مهم "، إذن فإن أغلب افراد العينة لا يرون ان تعليق (الخمس) في السيارة يقي من الحسد، اما فيما يتعلق بترتيب العبارات فقد احتلت العبارة المرتبة الخامسة.

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه، فيما يتعلق بالعبارة التي تنص على: العلاج بالأوراق المكتوب عليها بعض الآيات القرآنية وسيلة ناجحة، التابعة لبعد الأهمية التي يوليها السائقون المهنيون للالتزام بالمعتقدات والقيم الثقافية المتعلقة بحماية الأرواح، قدر متوسطها الحسابي بـ 2.43 بانحراف معياري قدره 1.09 و قد جاء تقدير العبارة بـ " غير مهم "، إذن فإن أغلب افراد العينة لا يرون ان العلاج بالأوراق المكتوب عليها بعض الآيات القرآنية وسيلة ناجحة، اما فيما يتعلق بترتيب العبارات فقد احتلت العبارة المرتبة الثالثة.

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه، فيما يتعلق بالعبارة التي تنص على: مدى أهمية اللجوء إلى التدوي بالطرق التقليدية، التابعة لبعد الأهمية التي يوليها السائقون المهنيون للالتزام بالمعتقدات والقيم الثقافية المتعلقة بحماية الأرواح، قدر متوسطها الحسابي بـ 2.88 بانحراف معياري قدره 1.02 و قد جاء تقدير العبارة بـ " مهم "، إذن فإن أغلب افراد العينة يهتمون باللجوء إلى التدوي بالطرق التقليدية، اما فيما يتعلق بترتيب العبارات فقد احتلت العبارة المرتبة الثانية.

أما فيما يتعلق ببعد الأهمية التي يوليها السائقون المهنيون للالتزام بالمعتقدات والقيم الثقافية المتعلقة بحماية الأرواح ككل فقد جاء متوسطه بقيمة 2.44 وانحراف معياري بقيمة 0.62، وبالتالي فإن تقدير درجة البعد كانت منخفضة، بمعنى أن درجة الأهمية التي يوليها السائقون المهنيون للالتزام بالمعتقدات والقيم الثقافية المتعلقة بحماية الأرواح كانت منخفضة، اما فيما يتعلق بترتيب الابعاد فقد احتل البعد المرتبة الرابعة.

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه، فيما يتعلق بالعبارة التي تنص على: مدى أهمية الاحتفاليات التي تقيمها العائلات بمناسبة ازدياد مولود ذكر، التابعة لبعد الأهمية التي يوليها السائقون المهنيون للالتزام بالمعتقدات والقيم الثقافية المتعلقة بمظاهر الفرح، قدر متوسطها الحسابي بـ 3.04 بانحراف معياري قدره 1 و قد جاء تقدير العبارة بـ " مهم "، إذن فإن أغلب افراد العينة يبدون اهتمام بالاحتفاليات التي تقيمها العائلات بمناسبة ازدياد مولود ذكر، اما فيما يتعلق بترتيب العبارات فقد احتلت العبارة المرتبة الأولى.

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه، فيما يتعلق بالعبارة التي تنص على: مدى أهمية تنظيم احتفالات تقليدية (خطبة، زواج، ختان...)، التابعة لبعد الأهمية التي يوليها السائقون المهنيون للالتزام بالمعتقدات والقيم الثقافية المتعلقة بمظاهر الفرح، قدر متوسطها الحسابي بـ 2.37 بانحراف معياري قدره 1.04 و قد جاء تقدير العبارة بـ " غير مهم "، إذن فإن أغلب افراد العينة لا يهتمون بتنظيم احتفالات تقليدية (خطبة، زواج، ختان...)، اما فيما يتعلق بترتيب العبارات فقد احتلت العبارة المرتبة الثانية.

أما فيما يتعلق ببعد الأهمية التي يوليها السائقون المهنيون للالتزام بالمعتقدات والقيم الثقافية المتعلقة بمظاهر الفرح ككل فقد جاء متوسطه بقيمة 2.71 وانحراف معياري بقيمة 0.86، وبالتالي فإن تقدير درجة البعد كانت مرتفعة، بمعنى أن درجة الأهمية التي يوليها السائقون المهنيون للالتزام بالمعتقدات والقيم الثقافية المتعلقة بمظاهر الفرح كانت مرتفعة، اما فيما يتعلق بترتيب الابعاد فقد احتل البعد المرتبة الثانية.

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه، فيما يتعلق بالعبارة التي تنص على: المشاركة في الاحتفاليات التقليدية التي تقيمها العائلة بمناسبة ازدياد مولود ذكر، التابعة لبعد ممارسة النشاطات التي تعبر عن المعتقدات والقيم الثقافية، قدر متوسطها الحسابي بـ 2.39 بانحراف معياري قدره 1.04 و قد جاء تقدير العبارة بـ " نادرا "، إذن فإن أغلب افراد العينة نادرا ما يقومون بالمشاركة في الاحتفاليات التقليدية التي تقيمها العائلة بمناسبة ازدياد مولود ذكر، اما فيما يتعلق بترتيب العبارات فقد احتلت العبارة المرتبة الثالثة.

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه، فيما يتعلق بالعبارة التي تنص على: المشاركة في الاحتفاليات التقليدية التي تنظمها الجمعيات في البلدية (دينية، ختان، زواج جماعي...)، التابعة لبعد ممارسة النشاطات التي تعبر عن المعتقدات والقيم الثقافية، قدر متوسطها الحسابي بـ 2.18 بانحراف معياري قدره 1.01 و قد جاء تقدير العبارة بـ " نادرا "، إذن فإن أغلب افراد العينة نادرا ما يقومون بالمشاركة في الاحتفاليات التقليدية التي تنظمها الجمعيات في البلدية (دينية، ختان، زواج جماعي...)، اما فيما يتعلق بترتيب العبارات فقد احتلت العبارة المرتبة الرابعة.

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه، فيما يتعلق بالعبارة التي تنص على: المشاركة في إحياء الاحتفالات التقليدية التي تنظم من طرف القبيلة (العرش) كل سنة، التابعة لبعده ممارسة النشاطات التي تعبر عن المعتقدات والقيم الثقافية، قدر متوسطها الحسابي بـ 2.74 بانحراف معياري قدره 1.18 و قد جاء تقدير العبارة بـ " أحيانا "، إذن فإن أغلب افراد العينة أحيانا ما يقومون بالمشاركة في إحياء الاحتفالات التقليدية التي تنظم من طرف القبيلة (العرش)، اما فيما يتعلق بترتيب العبارات فقد احتلت العبارة المرتبة الثانية.

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه، فيما يتعلق بالعبارة التي تنص على: المشاركة في تنظيم المناسبات التقليدية التي تحييها العائلة (مناسبات دينية، زواج تقليدي، ختان...)، التابعة لبعده ممارسة النشاطات التي تعبر عن المعتقدات والقيم الثقافية، قدر متوسطها الحسابي بـ 3.18 بانحراف معياري قدره 0.92 و قد جاء تقدير العبارة بـ " أحيانا "، إذن فإن أغلب افراد العينة أحيانا ما يقومون بالمشاركة في تنظيم المناسبات التقليدية التي تحييها العائلة (مناسبات دينية، زواج تقليدي، ختان...)، اما فيما يتعلق بترتيب العبارات فقد احتلت العبارة المرتبة الأولى.

أما فيما يتعلق ببعده ممارسة النشاطات التي تعبر عن المعتقدات والقيم الثقافية ككل فقد جاء متوسطه بقيمة 2.62 وانحراف معياري بقيمة 0.66، وبالتالي فإن تقدير درجة البعد كانت مرتفعة، بمعنى أن درجة ممارسة النشاطات التي تعبر عن المعتقدات والقيم الثقافية كانت مرتفعة، اما فيما يتعلق بترتيب الابعاد فقد احتل البعد المرتبة الثالثة.

1-6- بعرض استجابات أفراد العينة (السائقين المهنيين) على مقياس الضغوط المهنية:

في الجدول التالي ستقوم لباحثة بعرض استجابات أفراد العينة (السائقين المهنيين) على مقياس الضغوط المهنية كالتالي:

جدول 71 عرض استجابات العينة على مقياس الضغوط المهنية

البعد	العبارات	المتوسط الحسابي $\bar{x}$	الانحراف المعياري S	تقدير العبارة	المتوسط الحسابي للبعد $\bar{x}$	الانحراف المعياري للبعد S	تقدير البعد	ترتيب العبارة	ترتيب البعد
حرية اتخاذ القرار	في عملي يجب علي أن أتعلم أشياء جديدة	2,99	0,93	غير موافق	3,07	0,69	مرتفع	5	3
	أقوم بمهام متكررة	3,14	1	موافق				3	
	عملي يطلب مني أن أكون مبدعا	3,27	0,92	موافق تماما				1	
	عملي يمنحني في بعض الأحيان فرصة اتخاذ القرارات بنفسني	3,2	0,92	غير موافق				2	
	يتطلب عملي مستوى عال من الكفاءة	2,92	0,98	موافق				6	
	أثناء القيام بمهمتي لدي القليل من الحرية في تقرير كيفية القيام بعملي	2,88	1,01	موافق				7	
	في عملي أقوم بنشاطات متنوعة	3,09	1	غير موافق				4	
المتطلبات النفسية	عملي يتطلب مني السرعة في إنجازه	2,64	1,12	موافق	2,9	0,61	مرتفع	10	4
	عملي يتطلب مني أن اعمل بشدة	2,81	1	موافق				7	
	يطلب مني القيام بكمية كبيرة من العمل	2,78	0,95	موافق				8	
	املك الوقت الكاف لإنجاز عملي	3,11	0,91	غير موافق				1	

الفصل الثاني: عرض وتحليل ومناقشة نتائج الدراسة

	4				موافق	0,87	2,93	أُتلقى أوامر متناقضة من طرف أشخاص آخرين	
	6				موافق	0,97	2,9	عملي يحتاج مني فترات طويلة من التركيز	
	2				موافق	0,84	3,1	في بعض الأحيان تتوقف بعض المهام التي أقوم بها مما يستدعي استكمالها في وقت لاحق	
	9				موافق	1,01	2,73	عملي يشعرني بالضغط	
	5				موافق	1,05	2,91	انتظار انتهاء زملائي أو بعض المصالح الأخرى	
	3				موافق	0,98	3,07	من العمل عادة ما يعطل عملي الخاص	
2	4	منخفض	0,56	3,09	غير موافق	0,84	3,05	مشرفي المباشر يهتم برفاهية مرؤوسيه	الدعم الاجتماعي في العمل
	1				غير موافق	1,02	2,85	مشرفي المباشر يولي اهتماما كبيرا لما أقوله	
	2				غير موافق	0,99	2,91	يساعدني مشرفي المباشر في أداء مهمتي على أكمل وجه	
	4				غير موافق	0,98	3,05	ينجح مشرفي المباشر بسهولة في جعل مرؤوسيه متعاونين فيما بينهم	
	3				غير موافق	0,94	3,02	زملائي في العمل يتسمون بالكفاءة المهنية	
	5				غير موافق	0,66	3,23	زملائي في العمل يبدون لي اهتماما كبيرا	
	7				غير موافق تماما	0,6	3,29	زملائي في العمل يظهرون لي ودا كبيرا	
	6				غير موافق تماما	0,7	3,28	يساعدني زملائي في العمل على القيام بمهامي على أكمل وجه	
1	2	مرتفع	0,56	3,3	موافق	0,64	3,32	يتطلب مني عملي التركيز	٩ ١٠ ٦

الفصل الثاني: عرض وتحليل ومناقشة نتائج الدراسة

					الشديد أمام تهور المشاة			تماما
	1				يطلب مني الركاب أن أوصلهم في أمان	3,46	0,74	موافق تماما
	4				يطلب مني الركاب أن لا أضيع الوقت	3,17	0,87	موافق
	3				يتطلب مني عملي أن أعمل على إرضاء الركاب	3,24	0,8	موافق

المصدر: من إعداد الباحثة بناءً على مخرجات (spss)

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه، فيما يتعلق بالعبارة التي تنص على: وجوب تعلم أشياء جديدة في العمل، التابعة لبعد حرية اتخاذ القرار، قدر متوسطها الحسابي بـ 2.99 بانحراف معياري قدره 0.93 و قد جاء تقدير العبارة بـ " غير موافق "، إذن فإن أغلب افراد العينة لا يرون انه يجب تعلم أشياء جديدة في العمل، اما فيما يتعلق بترتيب العبارات فقد احتلت العبارة المرتبة الخامسة.

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه، فيما يتعلق بالعبارات التي تنص على: القيام بمهام متكررة، التابعة لبعد حرية اتخاذ القرار، قدر متوسطها الحسابي بـ 3.14 بانحراف معياري قدره 1 و قد جاء تقدير العبارة بـ " موافق"، إذن فإن أغلب افراد العينة يقومون بمهام متكررة، اما فيما يتعلق بترتيب العبارات فقد احتلت العبارة المرتبة الثالثة.

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه، فيما يتعلق بالعبارة التي تنص على: العمل يتطلب الابداع فيه، التابعة لبعد حرية اتخاذ القرار، قدر متوسطها الحسابي بـ 3.27 بانحراف معياري قدره 0.92 و قد جاء تقدير العبارة بـ " موافق تماما "، إذن فإن أغلب افراد العينة يرون ان عملهم يتطلب الابداع، اما فيما يتعلق بترتيب العبارات فقد احتلت العبارة المرتبة الأولى.

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه، فيما يتعلق بالعبارة التي تنص على: يمنح العمل في بعض الأحيان فرصة اتخاذ القرار، التابعة لبعد حرية اتخاذ القرار، قدر متوسطها الحسابي بـ 3.20 بانحراف معياري قدره 0.92 و قد جاء تقدير العبارة بـ " غير موافق "، إذن فإن أغلب أفراد العينة لا يرون ان عملهم يمنحهم فرصة اتخاذ القرار ، اما فيما يتعلق بترتيب العبارات فقد احتلت العبارة المرتبة الثانية.

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه، فيما يتعلق بالعبارة التي تنص على: ضرورة وجود مستوى عال الكفاءة في العمل، التابعة لبعد حرية اتخاذ القرار، قدر متوسطها الحسابي بـ 2.92 بانحراف معياري قدره 0.98 و قد

جاء تقدير العبارة بـ " موافق "، إذن فإن أغلب افراد العينة يرون ضرورة وجود مستوى عال الكفاءة في العمل، اما فيما يتعلق بترتيب العبارات فقد احتلت العبارة المرتبة السادسة.

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه، فيما يتعلق بالعبارة التي تنص على: وجود القليل من الحرية في تقرير كيفية القيام بالعمل، التابعة لبعد حرية اتخاذ القرار، قدر متوسطها الحسابي بـ 2.88 بانحراف معياري قدره 1.01 و قد جاء تقدير العبارة بـ " موافق "، إذن فإن أغلب افراد العينة يجدون القليل من الحرية في تقرير كيفية القيام بالعمل، اما فيما يتعلق بترتيب العبارات فقد احتلت العبارة المرتبة السابعة.

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه، فيما يتعلق بالعبارة التي تنص على: القيام بنشاطات متنوعة في العمل، التابعة لبعد حرية اتخاذ القرار، قدر متوسطها الحسابي بـ 3.09 بانحراف معياري قدره 1 و قد جاء تقدير العبارة بـ " غير موافق "، إذن فإن أغلب افراد العينة لا يقومون بنشاطات متنوعة في العمل، اما فيما يتعلق بترتيب العبارات فقد احتلت العبارة المرتبة الرابعة.

أما فيما يتعلق ببعد حرية اتخاذ القرار ككل فقد جاء متوسطه بقيمة 3.07 وانحراف معياري بقيمة 0.69، وبالتالي فإن تقدير درجة البعد كانت مرتفعة، بمعنى أن درجة حرية اتخاذ القرار كانت مرتفعة، اما فيما يتعلق بترتيب الابعاد فقد احتل البعد المرتبة الثالثة.

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه، فيما يتعلق بالعبارة التي تنص على: ضرورة الإسراع في انجاز العمل، التابعة لبعد المتطلبات النفسية، قدر متوسطها الحسابي بـ 2.64 بانحراف معياري قدره 1.12 و قد جاء تقدير العبارة بـ " موافق "، إذن فإن أغلب افراد العينة يرون ان من الضرورة الإسراع في انجاز العمل، اما فيما يتعلق بترتيب العبارات فقد احتلت العبارة المرتبة العاشرة.

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه، فيما يتعلق بالعبارة التي تنص على: ضرورة العمل بشدة، التابعة لبعد المتطلبات النفسية، قدر متوسطها الحسابي بـ 2.81 بانحراف معياري قدره 1 و قد جاء تقدير العبارة بـ " موافق "، إذن فإن أغلب افراد العينة يرون ان من الضرورة العمل بشدة، اما فيما يتعلق بترتيب العبارات فقد احتلت العبارة المرتبة السابعة.

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه، فيما يتعلق بالعبارة التي تنص على: الطلب للقيام بكمية كبيرة من العمل، التابعة لبعد المتطلبات النفسية، قدر متوسطها الحسابي بـ 2.78 بانحراف معياري قدره 0.95 و قد

جاء تقدير العبارة بـ " موافق "، إذن فإن أغلب افراد العينة يطلب منهم القيام بكمية كبيرة من العمل، اما فيما يتعلق بترتيب العبارات فقد احتلت العبارة المرتبة الثامنة.

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه، فيما يتعلق بالعبارة التي تنص على: امتلاك الوقت الكاف لإنجاز العمل، التابعة لبعد المتطلبات النفسية، قدر متوسطها الحسابي بـ 3.11 بانحراف معياري قدره 0.91 و قد جاء تقدير العبارة بـ " غير موافق "، إذن فإن أغلب افراد العينة لا يمتلكون الوقت الكاف لإنجاز العمل، اما فيما يتعلق بترتيب العبارات فقد احتلت العبارة المرتبة الأولى.

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه، فيما يتعلق بالعبارة التي تنص على: تلقي اوامر متناقضة من طرف عدة اشخاص، التابعة لبعد المتطلبات النفسية، قدر متوسطها الحسابي بـ 2.93 بانحراف معياري قدره 0.87 و قد جاء تقدير العبارة بـ " موافق "، إذن فإن أغلب افراد العينة يتلقون اوامر متناقضة من طرف عدة اشخاص، اما فيما يتعلق بترتيب العبارات فقد احتلت العبارة المرتبة الرابعة.

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه، فيما يتعلق بالعبارة التي تنص على: ضرورة وجود فترات تركيز طويلة في العمل، التابعة لبعد المتطلبات النفسية، قدر متوسطها الحسابي بـ 2.90 بانحراف معياري قدره 0.97 و قد جاء تقدير العبارة بـ " موافق "، إذن فإن أغلب افراد العينة يرون انه من الضرورة وجود فترات تركيز طويلة في العمل، اما فيما يتعلق بترتيب العبارات فقد احتلت العبارة المرتبة السادسة.

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه، فيما يتعلق بالعبارة التي تنص على: توقف بعض المهام و استكمالها في وقت لاحق، التابعة لبعد المتطلبات النفسية، قدر متوسطها الحسابي بـ 3.10 بانحراف معياري قدره 0.84 و قد جاء تقدير العبارة بـ " موافق "، إذن فإن أغلب افراد العينة تتوقف لديهم بعض المهام و تستكمل لاحقا، اما فيما يتعلق بترتيب العبارات فقد احتلت العبارة المرتبة الثانية.

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه، فيما يتعلق بالعبارة التي تنص على: الشعور بالضغط في العمل، التابعة لبعد المتطلبات النفسية، قدر متوسطها الحسابي بـ 2.73 بانحراف معياري قدره 1.01 و قد جاء تقدير العبارة بـ " موافق "، إذن فإن أغلب افراد العينة يشعرون بالضغط في العمل، اما فيما يتعلق بترتيب العبارات فقد احتلت العبارة المرتبة التاسعة.

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه، فيما يتعلق بالعبارة التي تنص على: انتظار انتهاء الزملاء او بعض المصالح الاخرى، التابعة لبعد المتطلبات النفسية، قدر متوسطها الحسابي بـ 2.91 بانحراف معياري قدره

1.05 و قد جاء تقدير العبارة بـ " موافق "، إذن فإن أغلب افراد العينة يقومون بانتظار انتهاء الزملاء او بعض المصالح الاخرى، اما فيما يتعلق بترتيب العبارات فقد احتلت العبارة المرتبة الخامسة.

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه، فيما يتعلق بالعبارة التي تنص على: تعطيل العمل الخاص، التابعة لبعده المتطلبات النفسية، قدر متوسطها الحسابي بـ 3.07 بانحراف معياري قدره 0.98 و قد جاء تقدير العبارة بـ " موافق "، إذن فإن أغلب افراد العينة يتعطل عملهم الخاص، اما فيما يتعلق بترتيب العبارات فقد احتلت العبارة المرتبة الثالثة.

أما فيما يتعلق ببعده المتطلبات النفسية ككل فقد جاء متوسطه بقيمة 2.90 وانحراف معياري بقيمة 0.61، وبالتالي فإن تقدير درجة البعد كانت مرتفعة، بمعنى أن درجة المتطلبات النفسية كانت مرتفعة، اما فيما يتعلق بترتيب الابعاد فقد احتل البعد المرتبة الرابعة.

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه، فيما يتعلق بالعبارة التي تنص على: اهتمام المشرف المباشر برفاهية مرؤوسيه، التابعة لبعده الدعم الاجتماعي في العمل، قدر متوسطها الحسابي بـ 3.05 بانحراف معياري قدره 0.84 و قد جاء تقدير العبارة بـ " غير موافق "، إذن فإن أغلب افراد العينة لا يقوم المشرف المباشر عليهم بالاهتمام برفاهيتهم، اما فيما يتعلق بترتيب العبارات فقد احتلت العبارة المرتبة الرابعة.

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه، فيما يتعلق بالعبارة التي تنص على: الاهتمام الكبير من طرف المشرف المباشر لما يقوله مرؤوسيه، التابعة لبعده الدعم الاجتماعي في العمل، قدر متوسطها الحسابي بـ 2.85 بانحراف معياري قدره 1.02 و قد جاء تقدير العبارة بـ " غير موافق "، إذن فإن أغلب افراد العينة لا يولي مشرفوهم الاهتمام الكبير لما يقولونه، اما فيما يتعلق بترتيب العبارات فقد احتلت العبارة المرتبة الأولى.

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه، فيما يتعلق بالعبارة التي تنص على: مساعدة المشرف المباشر لمرؤوسيه في أداء مهامهم، التابعة لبعده الدعم الاجتماعي في العمل، قدر متوسطها الحسابي بـ 2.91 بانحراف معياري قدره 0.99 و قد جاء تقدير العبارة بـ " غير موافق "، إذن فإن أغلب افراد العينة لا يتلقون المساعدة من طرف المشرف المباشر اثناء أدائهم للمهام، اما فيما يتعلق بترتيب العبارات فقد احتلت العبارة المرتبة الثانية.

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه، فيما يتعلق بالعبارة التي تنص على: نجاح المشرف المباشر في جعل مرؤوسيه متعاونين فيما بينهم، التابعة لبعده الدعم الاجتماعي في العمل، قدر متوسطها الحسابي بـ 3.05 بانحراف معياري قدره 0.98 و قد جاء تقدير العبارة بـ " غير موافق "، إذن فإن أغلب افراد العينة يرون ان

المشرف المباشر لا ينجح في جعل رؤوسيه متعاونين فيما بينهم، اما فيما يتعلق بترتيب العبارات فقد احتلت العبارة المرتبة الرابعة.

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه، فيما يتعلق بالعبارة التي تنص على: اتسام الزملاء في العمل بالكفاءة المهنية، التابعة لبعد الدعم الاجتماعي في العمل، قدر متوسطها الحسابي بـ 3.02 بانحراف معياري قدره 0.94 و قد جاء تقدير العبارة بـ " غير موافق "، إذن فإن أغلب افراد العينة لا يتسم زملائهم في العمل بالكفاءة المهنية، اما فيما يتعلق بترتيب العبارات فقد احتلت العبارة المرتبة الثالثة.

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه، فيما يتعلق بالعبارة التي تنص على: ابداء الاهتمام الكبير من طرف الزملاء في العمل، التابعة لبعد الدعم الاجتماعي في العمل، قدر متوسطها الحسابي بـ 3.23 بانحراف معياري قدره 0.66 و قد جاء تقدير العبارة بـ " غير موافق "، إذن فإن أغلب افراد العينة لا يبدي زملائهم في العمل الاهتمام الكبير لهم، اما فيما يتعلق بترتيب العبارات فقد احتلت العبارة المرتبة الخامسة.

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه، فيما يتعلق بالعبارة التي تنص على: اظهار الود الكبير من طرف الزملاء في العمل، التابعة لبعد الدعم الاجتماعي في العمل، قدر متوسطها الحسابي بـ 3.29 بانحراف معياري قدره 0.60 و قد جاء تقدير العبارة بـ " غير موافق تماما "، إذن فإن أغلب افراد العينة لا يظهر تماما زملائهم في العمل الود الكبير لهم، اما فيما يتعلق بترتيب العبارات فقد احتلت العبارة المرتبة السابعة.

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه، فيما يتعلق بالعبارة التي تنص على: المساعدة من طرف الزملاء في العمل على القيام بالمهام، التابعة لبعد الدعم الاجتماعي في العمل، قدر متوسطها الحسابي بـ 3.28 بانحراف معياري قدره 0.70 و قد جاء تقدير العبارة بـ " غير موافق تماما "، إذن فإن أغلب افراد العينة لا يتلقون تماما المساعدة من طرف الزملاء في العمل على القيام بالمهام، اما فيما يتعلق بترتيب العبارات فقد احتلت العبارة المرتبة السادسة.

أما فيما يتعلق ببعد الدعم الاجتماعي في العمل ككل فقد جاء متوسطه بقيمة 3.09 وانحراف معياري بقيمة 0.56، وبالتالي فإن تقدير درجة البعد كانت منخفضة، بمعنى أن درجة الدعم الاجتماعي في العمل كانت منخفضة، اما فيما يتعلق بترتيب الابعاد فقد احتل البعد المرتبة الثانية.

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه، فيما يتعلق بالعبارة التي تنص على: طلب التركيز في العمل امام تهور المشاة، التابعة لبعد ضغط الجمهور، قدر متوسطها الحسابي بـ 3.32 بانحراف معياري قدره 0.64 و قد جاء

الفصل الثاني: عرض وتحليل ومناقشة نتائج الدراسة

تقدير العبارة بـ " موافق تماما "، إذن فإن أغلب افراد العينة يوافقون تماما على طلب التركيز في العمل امام تهور المشاة، اما فيما يتعلق بترتيب العبارات فقد احتلت العبارة المرتبة الثانية.

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه، فيما يتعلق بالعبارة التي تنص على: طلب الركاب من السائق ايصالهم في امان، التابعة لبعد ضغط الجمهور، قدر متوسطها الحسابي بـ 3.46 بانحراف معياري قدره 0.74 و قد جاء تقدير العبارة بـ " موافق تماما "، إذن فإن أغلب افراد العينة يطلب الركاب منهم دائما ايصالهم في امان، اما فيما يتعلق بترتيب العبارات فقد احتلت العبارة المرتبة الأولى.

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه، فيما يتعلق بالعبارة التي تنص على: طلب الركاب من السائق عدم إضاعة الوقت، التابعة لبعد ضغط الجمهور، قدر متوسطها الحسابي بـ 3.17 بانحراف معياري قدره 0.87 و قد جاء تقدير العبارة بـ " موافق "، إذن فإن أغلب افراد العينة يطلب الركاب منهم عدم إضاعة الوقت، اما فيما يتعلق بترتيب العبارات فقد احتلت العبارة المرتبة الرابعة.

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه، فيما يتعلق بالعبارة التي تنص على: طلب العمل على إرضاء الركاب، التابعة لبعد ضغط الجمهور، قدر متوسطها الحسابي بـ 3.24 بانحراف معياري قدره 0.80 و قد جاء تقدير العبارة بـ " موافق "، إذن فإن أغلب افراد العينة يرون ان عملهم يتطلب إرضاء الركاب، اما فيما يتعلق بترتيب العبارات فقد احتلت العبارة المرتبة الثالثة.

أما فيما يتعلق ببعد ضغط الجمهور ككل فقد جاء متوسطه بقيمة 3.30 وانحراف معياري بقيمة 0.56، وبالتالي فإن تقدير درجة البعد كانت مرتفعة، بمعنى أن درجة ضغط الجمهور كانت مرتفعة، اما فيما يتعلق بترتيب الابعاد فقد احتل البعد المرتبة الأولى.

1-7- بعرض استجابات أفراد العينة (السائقين المهنيين) على مقياس القابلية للوقوع في حوادث المرور المرتبطة بالعمل:

في الجدول التالي سنقوم بعرض استجابات أفراد العينة (السائقين المهنيين) على مقياس القابلية للوقوع في حوادث المرور المرتبطة بالعمل كالتالي:

جدول 72 عرض استجابات العينة على مقياس القابلية للوقوع في حوادث المرور المرتبطة بالعمل

الترتيب	العبارة	المتوسط الحسابي $\bar{x}$	الانحراف المعياري	تقدير العينة	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	تقدير العينة	الترتيب
الترتيب	العبارة	المتوسط الحسابي $\bar{x}$	الانحراف المعياري	تقدير العينة	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	تقدير العينة	الترتيب

الفصل الثاني: عرض وتحليل ومناقشة نتائج الدراسة

			للبعد S	للبعد $\bar{x}$		S			
1	1	منخفض	0,67	2,5	غير موافق	0,83	3,17	استطيع أن أحمي نفسي من الوقوع في حوادث المرور في حالة الغضب، التوتر أو الاكتئاب	عوامل داخلية
	6				غير موافق	1,15	2,3	لا ابذل جهدا معتبرا من أجل احترام قانون المرور (حزام الأمن، إشارات المرور، اللافتات الموجودة في الطريق...)	
	5				غير موافق	1,21	2,48	اعتبر طلب المساعدة من الآخرين نوع من الضعف	
	7				غير موافق	1,16	2,26	الصيانة الدورية للمركبة تشعرني بالملل	
	3				موافق	1,18	2,59	إذا لم أرى أهمية في قاعدة من قواعد السلامة المرورية فلا أتبعها	
	4				غير موافق	1,17	2,49	أنا من يتولى حماية نفسي من حوادث المرور	
	8				غير موافق	1,13	2,03	لدي مشكلة في الانتباه	
	2				موافق	1,01	2,69	عندما اتخذ قرارا خطيرا أفكر فيما أفعله في السيناريو الأسوأ	
2	2	منخفض	0,92	2,43	غير موافق	1,04	2,39	عملي كسائق يشعرني بالضغط	عوامل تنظيمية
	3				غير موافق	1,01	2,18	يمنحني عملي متعة شخصية	
	1				موافق	1,18	2,74	مستوى أدائي في العمل ممتاز مقارنة بزملائي	

المصدر: من إعداد الباحثة بناءً على مخرجات (spss)

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه، فيما يتعلق بالعبارة التي تنص على: القدرة على حماية النفس من الوقوع في حوادث المرور، التابعة لبعد العوامل الداخلية، قدر متوسطها الحسابي بـ 3.17 بانحراف معياري قدره 0.83 و قد جاء تقدير العبارة بـ " غير موافق "، إذن فإن أغلب افراد العينة لا يملكون القدرة على حماية انفسهم من الوقوع في حوادث المرور، اما فيما يتعلق بترتيب العبارات فقد احتلت العبارة المرتبة الاولى.

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه، فيما يتعلق بالعبارة التي تنص على: عدم بذل جهد معتبر في احترام قانون المرور، التابعة لبعد العوامل الداخلية، قدر متوسطها الحسابي بـ 2.30 بانحراف معياري قدره 1.15 و قد جاء تقدير العبارة بـ " غير موافق "، إذن فإن أغلب افراد العينة لا يبذلون جهد معتبر في احترام قانون المرور، اما فيما يتعلق بترتيب العبارات فقد احتلت العبارة المرتبة السادسة.

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه، فيما يتعلق بالعبارة التي تنص على: اعتبار طلب المساعدة من الآخرين نوع من الضعف، التابعة لبعد العوامل الداخلية، قدر متوسطها الحسابي بـ 2.48 بانحراف معياري قدره 1.21 و قد جاء تقدير العبارة بـ " غير موافق "، إذن فإن أغلب افراد العينة لا يعتبرون طلب المساعدة من الآخرين نوع من الضعف، اما فيما يتعلق بترتيب العبارات فقد احتلت العبارة المرتبة الخامسة.

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه، فيما يتعلق بالعبارة التي تنص على: الشعور بالملل من الصيانة الدورية للمركبة، التابعة لبعد العوامل الداخلية، قدر متوسطها الحسابي بـ 2.26 بانحراف معياري قدره 1.16 و قد جاء تقدير العبارة بـ " غير موافق "، إذن فإن أغلب افراد العينة لا يشعرون بالملل من الصيانة الدورية للمركبة، اما فيما يتعلق بترتيب العبارات فقد احتلت العبارة المرتبة السابعة.

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه، فيما يتعلق بالعبارة التي تنص على: عدم اتباع قواعد السلامة المرورية عند عدم رؤية أهمية قاعدة منها، التابعة لبعد العوامل الداخلية، قدر متوسطها الحسابي بـ 2.59 بانحراف معياري قدره 1.18 و قد جاء تقدير العبارة بـ " موافق "، إذن فإن أغلب افراد العينة لا يتبعون قواعد السلامة المرورية عند عدم توفر أهمية قاعدة منها، اما فيما يتعلق بترتيب العبارات فقد احتلت العبارة المرتبة الثالثة.

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه، فيما يتعلق بالعبارة التي تنص على: حماية النفس من حوادث المرور مسؤولية شخصية، التابعة لبعد العوامل الداخلية، قدر متوسطها الحسابي بـ 2.49 بانحراف معياري قدره 1.17 و قد جاء تقدير العبارة بـ " غير موافق "، إذن فإن أغلب افراد العينة لا يرون ان حماية النفس من حوادث المرور مسؤولية شخصية، اما فيما يتعلق بترتيب العبارات فقد احتلت العبارة المرتبة الرابعة.

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه، فيما يتعلق بالعبارة التي تنص على: وجود مشكلة في الانتباه، التابعة لبعدها العوامل الداخلية، قدر متوسطها الحسابي بـ 2.03 بانحراف معياري قدره 1.13 و قد جاء تقدير العبارة بـ " غير موافق "، إذن فإن أغلب افراد العينة ليس لديهم مشكلة في الانتباه، اما فيما يتعلق بترتيب العبارات فقد احتلت العبارة المرتبة الثامنة.

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه، فيما يتعلق بالعبارة التي تنص على: التفكير في السيناريو الأسوأ عند اتخاذ قرار خطير، التابعة لبعدها العوامل الداخلية، قدر متوسطها الحسابي بـ 2.69 بانحراف معياري قدره 1.01 و قد جاء تقدير العبارة بـ " موافق "، إذن فإن أغلب افراد العينة يفكرون في السيناريو الأسوأ عند اتخاذ قرار خطير، اما فيما يتعلق بترتيب العبارات فقد احتلت العبارة المرتبة الثانية.

أما فيما يتعلق ببعدها العوامل الداخلية ككل فقد جاء متوسطه بقيمة 2.50 وانحراف معياري بقيمة 0.67، وبالتالي فإن تقدير درجة البعد كانت منخفضة، بمعنى أن درجة العوامل الداخلية كانت منخفضة، اما فيما يتعلق بترتيب الابعاد فقد احتل البعد المرتبة الأولى.

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه، فيما يتعلق بالعبارة التي تنص على: الشعور بالضغط من طبيعة عمل السائق، التابعة لبعدها العوامل التنظيمية، قدر متوسطها الحسابي بـ 2.39 بانحراف معياري قدره 1.04 و قد جاء تقدير العبارة بـ " غير موافق "، إذن فإن أغلب افراد العينة لا يشعرون بالضيق من طبيعة عملهم كسائقين، اما فيما يتعلق بترتيب العبارات فقد احتلت العبارة المرتبة الثانية.

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه، فيما يتعلق بالعبارة التي تنص على: العمل يمنح متعة شخصية، التابعة لبعدها العوامل التنظيمية، قدر متوسطها الحسابي بـ 2.18 بانحراف معياري قدره 1.01 و قد جاء تقدير العبارة بـ " غير موافق "، إذن فإن أغلب افراد العينة يرون ان عملهم لا يمنحهم متعة شخصية، اما فيما يتعلق بترتيب العبارات فقد احتلت العبارة المرتبة الثالثة.

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه، فيما يتعلق بالعبارة التي تنص على: مستوى الأداء في العمل ممتازة مقارنة بالزملاء، التابعة لبعدها العوامل التنظيمية، قدر متوسطها الحسابي بـ 2.74 بانحراف معياري قدره 1.18 و قد جاء تقدير العبارة بـ " موافق "، إذن فإن أغلب افراد العينة يرون ان مستوى الأداء في عملهم ممتازة مقارنة بالزملاء، اما فيما يتعلق بترتيب العبارات فقد احتلت العبارة المرتبة الأولى.

أما فيما يتعلق ببعد العوامل التنظيمية (العوامل الخارجية) ككل فقد جاء متوسطه بقيمة 2.43 وانحراف معياري بقيمة 0.92، وبالتالي فإن تقدير درجة البعد كانت منخفضة، بمعنى أن درجة العوامل التنظيمية كانت منخفضة، أما فيما يتعلق بترتيب الأبعاد فقد احتل البعد المرتبة الثانية.

1-8- بعرض استجابات أفراد العينة (السائقين المهنيين) على مقياس القابلية للوقوع في حوادث المرور المرتبطة بالعمل:

في الجدول التالي سنقوم بعرض استجابات أفراد العينة (السائقين المهنيين) على مقياس القابلية للوقوع في حوادث المرور المرتبطة بالعمل كالتالي:

جدول 73 عرض استجابات العينة على مقياس السلوكيات الآمنة

العبارة	الترتيب	الانحراف المعياري S	المتوسط الحسابي $\bar{x}$	العبارة
4	موافق تماما	0,81	3,32	احترم إشارات المرور الذالة على المنع عندما أدخل مفترق الطرق
17	غير موافق	1,2	2,52	لا التزم بالسرعة المسموح بها على الطريق السريع
3	موافق تماما	0,87	3,33	اخفف من سرعة السيارة إذا كان الطريق مبللا أو مغطى بالجليد
13	غير موافق	1,14	2,69	استطيع أن أجري مكالمات هاتفية مهمة وأسوق مركبتي في وقت واحد
11	موافق	1,1	2,97	أتمالك أعصابي إذا لم يسمح لي سائق السيارة الأمامية بالتجاوز
15	غير موافق	1,13	2,64	لا امتنع عن قيادة السيارة وأنا في حالة غضب
7	موافق	0,93	3,1	أقلل من السرعة المحددة إذا كنت برفقة الركاب
10	غير موافق	1,01	2,98	استخدم المنبه الصوتي اتجاه السائقين الذين يزعجونني
5	موافق تماما	0,8	3,28	دائما أحترم مبدأ الأولوية
4	موافق	0,87	3,32	التزم بالسير أقصى اليمين

الفصل الثاني: عرض وتحليل ومناقشة نتائج الدراسة

	تماما			
1	موافق تماما	0,76	3,41	أتوقف للاستراحة إذا شعرت بالنعاس
9	غير موافق	1,09	3	أتجاوز المركبة التي تسير ببطء بصفة غير قانونية
2	موافق تماما	0,7	3,39	أقود مركبتي بتأني في الظروف الجوية السيئة
14	غير موافق	1,19	2,66	استغل الجهة اليسرى من الطريق لكي أمر بسرعة
12	غير موافق	1,06	2,78	المسافة التي اتركها بيني وبين السيارة الأمامية لا تتجاوز 10 أمتار
8	موافق	0,98	3,05	لا أتعصب عندما لا سيسمح لي صاحب السيارة الأمامية بالتجاوز
16	غير موافق	1,05	2,58	أقود مركبتي باحترافية مما يجعلني لا أهتم كثيرا باللافتات المرورية
6	موافق	0,99	3,13	احترم إشارات المرور الدالة على الخطر
18	موافق	1,24	2,47	أظن أن إشعال الغماز عند تغيير الاتجاه غير ضروري

المصدر: من إعداد الباحثة بناءً على مخرجات (spss)

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه، فيما يتعلق بالعبارات التي تنص على: احترام إشارات المرور الدالة على المنع عند الدخول لمفترق الطرق، التابعة لمقياس السلوكيات الآمنة، قدر متوسطها الحسابي بـ 3.32 بانحراف معياري قدره 0.81 و قد جاء تقدير العبارة بـ " موافق تماما "، إذن فإن أغلب افراد العينة يقومون دائما باحترام إشارات المرور الدالة على المنع عند الدخول لمفترق الطرق، اما فيما يتعلق بترتيب العبارات فقد احتلت العبارة المرتبة الرابعة.

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه، فيما يتعلق بالعبارات التي تنص على: عدم الالتزام بالسرعة المسموح بها على الطريق السريع، التابعة لمقياس السلوكيات الآمنة، قدر متوسطها الحسابي بـ 2.52 بانحراف معياري قدره 1.20 و قد جاء تقدير العبارة بـ " غير موافق "، إذن فإن أغلب افراد العينة يقومون بالالتزام بالسرعة المسموح بها على الطريق السريع، اما فيما يتعلق بترتيب العبارات فقد احتلت العبارة المرتبة السابعة عشر.

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه، فيما يتعلق بالعبارة التي تنص على: التخفيف من سرعة السيارة إذا كان الطريق مبللاً أو مغطى بالجليد، التابعة لمقياس السلوكيات الآمنة، قدر متوسطها الحسابي بـ 3.33 بانحراف معياري قدره 0.87 و قد جاء تقدير العبارة بـ " موافق تماماً "، إذن فإن أغلب افراد العينة يقومون دائماً بالتخفيف من سرعة السيارة إذا كان الطريق مبللاً أو مغطى بالجليد، اما فيما يتعلق بترتيب العبارات فقد احتلت العبارة المرتبة الثالثة.

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه، فيما يتعلق بالعبارة التي تنص على: القدرة على اجراء مكالمات هاتفية مهمة و سيطرة المركبة في وقت واحد، التابعة لمقياس السلوكيات الآمنة، قدر متوسطها الحسابي بـ 2.69 بانحراف معياري قدره 1.14 و قد جاء تقدير العبارة بـ " غير موافق "، إذن فإن أغلب افراد العينة لا يستطيعون اجراء مكالمات هاتفية مهمة و سيطرة المركبة في وقت واحد، اما فيما يتعلق بترتيب العبارات فقد احتلت العبارة المرتبة الثالثة عشر.

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه، فيما يتعلق بالعبارة التي تنص على: تمالك الاعصاب عند عدم سماح سائق السيارة الأمامية بالتجاوز، التابعة لمقياس السلوكيات الآمنة، قدر متوسطها الحسابي بـ 2.97 بانحراف معياري قدره 1.10 و قد جاء تقدير العبارة بـ " موافق "، إذن فإن أغلب افراد العينة يقومون بتمالك اعصابهم عند عدم سماح سائق السيارة الأمامية لهم بالتجاوز، اما فيما يتعلق بترتيب العبارات فقد احتلت العبارة المرتبة الحادية عشر.

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه، فيما يتعلق بالعبارة التي تنص على: عدم الامتناع عن قيادة السيارة في حالة غضب، التابعة لمقياس السلوكيات الآمنة، قدر متوسطها الحسابي بـ 2.64 بانحراف معياري قدره 1.13 و قد جاء تقدير العبارة بـ " غير موافق "، إذن فإن أغلب افراد العينة يمتنعون عن قيادة السيارة في حالة غضب، اما فيما يتعلق بترتيب العبارات فقد احتلت العبارة المرتبة الخامسة عشر.

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه، فيما يتعلق بالعبارة التي تنص على: التقليل من السرعة المحددة عند مرافقة الركاب، التابعة لمقياس السلوكيات الآمنة، قدر متوسطها الحسابي بـ 3.10 بانحراف معياري قدره 0.93 و قد جاء تقدير العبارة بـ " موافق "، إذن فإن أغلب افراد العينة يقللون من السرعة المحددة عند مرافقة الركاب، اما فيما يتعلق بترتيب العبارات فقد احتلت العبارة المرتبة السابعة.

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه، فيما يتعلق بالعبارة التي تنص على: استخدام المنبه الصوتي اتجاه السائقين الذين يسببون الازعاج، التابعة لمقياس السلوكيات الآمنة، قدر متوسطها الحسابي بـ 2.98 بانحراف معياري قدره 1.01 و قد جاء تقدير العبارة بـ " غير موافق "، إذن فإن أغلب افراد العينة لا يستخدمون المنبه الصوتي اتجاه السائقين الذين يسببون الازعاج، اما فيما يتعلق بترتيب العبارات فقد احتلت العبارة المرتبة العاشرة.

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه، فيما يتعلق بالعبارة التي تنص على: احترام مبدأ الأولوية دوما، التابعة لمقياس السلوكيات الآمنة، قدر متوسطها الحسابي بـ 3.28 بانحراف معياري قدره 0.80 و قد جاء تقدير العبارة بـ " موافق تماما "، إذن فإن أغلب افراد العينة يحترمون مبدأ الأولوية دوما، اما فيما يتعلق بترتيب العبارات فقد احتلت العبارة المرتبة الخامسة.

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه، فيما يتعلق بالعبارة التي تنص على: الالتزام بالسير اقصى اليمين، التابعة لمقياس السلوكيات الآمنة، قدر متوسطها الحسابي بـ 3.32 بانحراف معياري قدره 0.87 و قد جاء تقدير العبارة بـ " موافق تماما "، إذن فإن أغلب افراد العينة يقومون دوما بالالتزام بالسير اقصى اليمين، اما فيما يتعلق بترتيب العبارات فقد احتلت العبارة المرتبة الرابعة.

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه، فيما يتعلق بالعبارة التي تنص على: التوقف للاستراحة عند الشعور بالنعاس، التابعة لمقياس السلوكيات الآمنة، قدر متوسطها الحسابي بـ 3.41 بانحراف معياري قدره 0.76 و قد جاء تقدير العبارة بـ " موافق تماما "، إذن فإن أغلب افراد العينة يتوقفون دوما للاستراحة عند الشعور بالنعاس، اما فيما يتعلق بترتيب العبارات فقد احتلت العبارة المرتبة الأولى.

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه، فيما يتعلق بالعبارة التي تنص على: تجاوز المركبة التي تسير ببطء بصفة غير قانونية، التابعة لمقياس السلوكيات الآمنة، قدر متوسطها الحسابي بـ 3 بانحراف معياري قدره 1.09 و قد جاء تقدير العبارة بـ " غير موافق "، إذن فإن أغلب افراد العينة لا يقومون بتجاوز المركبة التي تسير ببطء بصفة غير قانونية، اما فيما يتعلق بترتيب العبارات فقد احتلت العبارة المرتبة التاسعة.

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه، فيما يتعلق بالعبارة التي تنص على: قيادة المركبة بتأني في الظروف الجوية السيئة، التابعة لمقياس السلوكيات الآمنة، قدر متوسطها الحسابي بـ 3.39 بانحراف معياري قدره

0.70 و قد جاء تقدير العبارة بـ " موافق تماما "، إذن فإن أغلب افراد العينة يقومون دوما بقيادة المركبة بتأني في الظروف الجوية السيئة، اما فيما يتعلق بترتيب العبارات فقد احتلت العبارة المرتبة الثانية.

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه، فيما يتعلق بالعبارة التي تنص على: استغلال الجهة اليسرى من الطريق للمرور بسرعة، التابعة لمقياس السلوكيات الآمنة، قدر متوسطها الحسابي بـ 2.66 بانحراف معياري قدره 1.19 و قد جاء تقدير العبارة بـ " غير موافق "، إذن فإن أغلب افراد العينة لا يقومون باستغلال الجهة اليسرى من الطريق للمرور بسرعة، اما فيما يتعلق بترتيب العبارات فقد احتلت العبارة المرتبة الرابعة عشر.

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه، فيما يتعلق بالعبارة التي تنص على: مسافة الأمان المتروكة لا تتجاوز 10 أمتار، التابعة لمقياس السلوكيات الآمنة، قدر متوسطها الحسابي بـ 2.78 بانحراف معياري قدره 1.06 و قد جاء تقدير العبارة بـ " غير موافق "، إذن فإن أغلب افراد العينة يتركون مسافة الأمان المتروكة تتجاوز 10 أمتار، اما فيما يتعلق بترتيب العبارات فقد احتلت العبارة المرتبة الثانية عشر.

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه، فيما يتعلق بالعبارة التي تنص على: عدم التعصب عند عدم سماح صاحب السيارة الأمامية بالتجاوز، التابعة لمقياس السلوكيات الآمنة، قدر متوسطها الحسابي بـ 3.05 بانحراف معياري قدره 0.98 و قد جاء تقدير العبارة بـ " موافق "، إذن فإن أغلب افراد العينة لا يقومون بالتعصب عند عدم سماح صاحب السيارة الأمامية لهم بالتجاوز، اما فيما يتعلق بترتيب العبارات فقد احتلت العبارة المرتبة الثامنة.

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه، فيما يتعلق بالعبارة التي تنص على: قيادة المركبة باحترافية تؤدي الى عدم الاهتمام كثيرا باللافتات المرورية، التابعة لمقياس السلوكيات الآمنة، قدر متوسطها الحسابي بـ 2.58 بانحراف معياري قدره 1.05 و قد جاء تقدير العبارة بـ " غير موافق "، إذن فإن أغلب افراد العينة لا يقومون بقيادة المركبة باحترافية مما يؤدي الى عدم اهتمامهم كثيرا باللافتات المرورية، اما فيما يتعلق بترتيب العبارات فقد احتلت العبارة المرتبة السادسة عشر.

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه، فيما يتعلق بالعبارة التي تنص على: احترام إشارات المرور الدالة على الخطر، التابعة لمقياس السلوكيات الآمنة، قدر متوسطها الحسابي بـ 3.13 بانحراف معياري قدره 0.99 و قد جاء تقدير العبارة بـ " موافق "، إذن فإن أغلب افراد العينة يحترمون إشارات المرور الدالة على الخطر، اما فيما يتعلق بترتيب العبارات فقد احتلت العبارة المرتبة السادسة.

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه، فيما يتعلق بالعبارة التي تنص على: إشعال الغماز عند تغيير الاتجاه غير ضروري، التابعة لمقياس السلوكيات الآمنة، قدر متوسطها الحسابي بـ 2.47 بانحراف معياري قدره 1.24 و قد جاء تقدير العبارة بـ " موافق "، إذن فإن أغلب أفراد العينة يرون ان إشعال الغماز عند تغيير الاتجاه غير ضروري، اما فيما يتعلق بترتيب العبارات فقد احتلت العبارة المرتبة الثامنة عشر.

1-9- عرض استجابات أفراد العينة (السائقين المهنيين) على مقاييس الدراسة ككل:

في الجدول التالي سنقوم بعرض استجابات أفراد العينة (السائقين المهنيين) على مقاييس الدراسة ككل كالتالي:

جدول 74 عرض استجابات العينة على مقاييس الدراسة ككل

المقياس	الانحراف المعياري S	المتوسط الحسابي $\bar{x}$	تقدير المقياس
المعتقدات القدرية	0,66	2,01	منخفض
التحكم الإلهي	0,47	2,67	مرتفع
التفاوت المقارن	0,17	2,47	مرتفع
القدرة المدركة على مواجهة المواقف المرورية الخطرة	0,82	2,53	مرتفع
الالتزام بالمعتقدات والقيم الثقافية	0,45	2,61	مرتفع
الضغوط المهنية	0,43	3,05	مرتفع
القابلية للوقوع في حوادث المرور المرتبطة بالعمل	0,5	2,48	منخفض
السلوكيات الآمنة	0,5	2,98	مرتفع

المصدر: من إعداد الباحثة بناءً على مخرجات (spss)

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه فيما يتعلق بمقياس المعتقدات القدرية ككل فقد جاء متوسطه بقيمة 2.01 وانحراف معياري بقيمة 0.66، وبالتالي فإن تقدير درجة المقياس كانت منخفضة، بمعنى أن درجة المعتقدات القدرية لدى أفراد العينة منخفضة.

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه فيما يتعلق بمقياس التحكم الإلهي ككل فقد جاء متوسطه بقيمة 2.67 وانحراف معياري بقيمة 0.47، وبالتالي فإن تقدير درجة المقياس كانت مرتفعة، بمعنى أن درجة التحكم الإلهي لدى أفراد العينة مرتفعة.

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه فيما يتعلق بمقياس التفاؤل المقارن ككل فقد جاء متوسطه بقيمة 2.47 وانحراف معياري بقيمة 0.17، وبالتالي فإن تقدير درجة المقياس كانت مرتفعة، بمعنى أن درجة التفاؤل المقارن لدى أفراد العينة مرتفعة.

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه فيما يتعلق بمقياس القدرة المدركة على مواجهة المواقف المرورية الخطرة ككل فقد جاء متوسطه بقيمة 2.53 وانحراف معياري بقيمة 0.82، وبالتالي فإن تقدير درجة المقياس كانت مرتفعة، بمعنى أن درجة القدرة المدركة على مواجهة المواقف المرورية الخطرة لدى أفراد العينة مرتفعة.

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه فيما يتعلق بمقياس الالتزام بالمعتقدات والقيم الثقافية ككل فقد جاء متوسطه بقيمة 2.61 وانحراف معياري بقيمة 0.45، وبالتالي فإن تقدير درجة المقياس كانت مرتفعة، بمعنى أن درجة الالتزام بالمعتقدات والقيم الثقافية لدى أفراد العينة مرتفعة.

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه فيما يتعلق بمقياس الضغوط المهنية ككل فقد جاء متوسطه بقيمة 3.05 وانحراف معياري بقيمة 0.43، وبالتالي فإن تقدير درجة المقياس كانت مرتفعة، بمعنى أن درجة الضغوط المهنية لدى أفراد العينة مرتفعة.

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه فيما يتعلق بمقياس القابلية للوقوع في حوادث المرور المرتبطة بالعمل ككل فقد جاء متوسطه بقيمة 2.48 وانحراف معياري بقيمة 0.50، وبالتالي فإن تقدير درجة المقياس كانت منخفضة، بمعنى أن درجة القابلية للوقوع في حوادث المرور المرتبطة بالعمل لدى أفراد العينة منخفضة.

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه فيما يتعلق بمقياس السلوكيات الآمنة ككل فقد جاء متوسطه بقيمة 2.98 وانحراف معياري بقيمة 0.5، وبالتالي فإن تقدير درجة المقياس كانت مرتفعة، بمعنى أن درجة السلوكيات الآمنة لدى أفراد العينة مرتفعة.

2- عرض وتحليل ومناقشة نتائج الفرضيات المتعلقة بمتغير المعتقدات:

تمهيد

أصبحت ظاهرة حوادث المرور تمثل مشكلا حقيقيا يؤرق كاهل الدول والحكومات مثلما تمت الإشارة إليه في الفقرات السابقة سواء على الصعيدين الاجتماعي و الاقتصادي أو الصعيد النفسي.

قد يتساءل المنتبغ لهذه الظاهرة التي تتزايد يوما بعد يوم وبدأت تأخذ أبعادا خطيرة عن سبب اللامبالاة إزاء إجراءات السلامة المرورية والقوانين المنظمة لحركة المرور ربما يعود سبب لامبالاتهم هذه لكون هذه التدابير لا تتناسب مع أفكارهم ومعتقداتهم.(Kouabenan,1996)

في هذا السياق، أوضح (Kelly, 1972) أن لكل فرد فكرته الخاصة عن أسباب الحوادث وانطلاقا من هذه الفكرة يكون الفرد تصوره الخاص عما يجب القيام به لحماية نفسه من المخاطر.

يبدو أن معرفة هذا التصور لأسباب الحوادث مهم جدا ما دام الفرد يتصرف وفق ما تمليه عليه تصوراته، ومن أجل تفسير سلوك اللامبالاة لدى السائقين المهنيين اتجاه القوانين الحاكمة للعملية المرورية، اقترح (Kouabenan,1996) مقارنة التفسيرات السببية "السادجة" للحوادث التي تتركز على المعتقدات والتي ستدرسها الباحثة في هذا الجزء بحث لا تكفي بتفسير الحوادث في إطارها النظري بل تتعدى ذلك إلى البحث عن حلول واقعية قد تساعد الأخصائيين وصناع القرار في التقليل من جسامه هذه الظاهرة.

وكما سبق وان تطرقت الباحثة في الجانب النظري إلى المعتقدات، سنقيس الأشكال الأربعة المكونة لها والتي تتمثل في المعتقدات القدرية لدى السائقين المهنيين، معتقداتهم في القدرة على مواجهة المخاطر، معتقداتهم الدينية وكذا التزامهم بالمعتقدات والقيم الثقافية التي اكتسبوها من المجتمع كعوامل تسمح بفهم وجهة نظرهم في أسباب وقوع الحوادث والسلوكيات التي يقومون بها لمواجهة هذه الحوادث.

إذا اعتبرنا ان إجراءات السلامة المرورية التي اتخذت للتقليل من جسامه ظاهرة حوادث المرور في الجزائر تنقصها الفعالية قد يظن السائقون المهنيون أن هذه الحوادث من صنع القدر بحيث لا ينفع الحذر منها.

والتساؤل الذي تطرحه الباحثة في هذا الجزء هو ما إذا كان للالتزام بالمعتقدات دور في تبني السائقين المهنيين للسلوكيات الآمنة في الطريق؟

للإجابة على هذا السؤال افترضت الباحثة وجود علاقة دالة إحصائيا بين الالتزام بالمعتقدات والسلوكيات الآمنة لدى السائقين المهنيين.

وتهتم الدراسات النفسية الحديثة بالبحث في التفسيرات السببية كعملية نستطيع من خلالها فهم السلوكيات الفردية عند مواجهة الأخطار، وترتكز هذه الدراسات على نظريات العزو السببي التي تبين أن التفسيرات

السببية للحوادث متعددة المصادر بحيث تكون المعتقدات والقيم الثقافية احد أهم مصادرها. (Kouabenan,2007)

ستحاول الباحثة من خلال هذا الجزء الإجابة على الفرضيات التالية:

- توجد علاقة دالة إحصائية عند مستوى الدلالة 0.05 بين المعتقدات القدرية والسلوكيات الآمنة لدى السائقين المهنيين.
- توجد علاقة دالة إحصائية عند مستوى الدلالة 0.05 بين معتقدات التحكم الإلهي والسلوكيات الآمنة.
- توجد علاقة دالة إحصائية عند مستوى الدلالة 0.05 بين التفاؤل المقارن و السلوكيات الآمنة.
- توجد علاقة دالة إحصائية عند مستوى الدلالة 0.05 بين القدرة المدركة على مواجهة المواقف المرورية الخطرة و السلوكيات الآمنة.
- توجد علاقة دالة إحصائية عند مستوى الدلالة 0.05 بين الالتزام بالمعتقدات والقيم الثقافية والسلوكيات الآمنة.

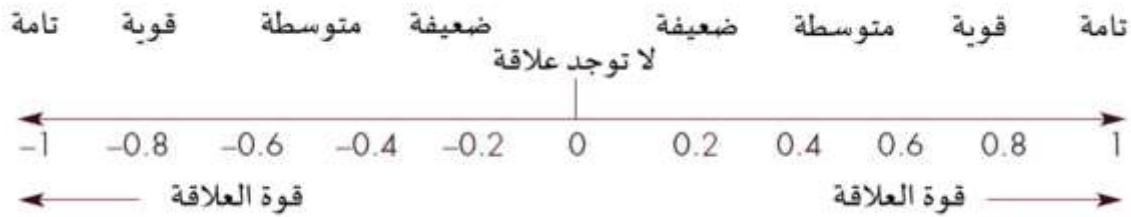
2-1- عرض وتحليل ومناقشة نتائج الفرضية المتعلقة بعلاقة المعتقدات القدرية والسلوكيات الآمنة:

في هذا الجزء تتوقع الباحثة أن هذه الرؤية القدرية للحوادث قد تدفع بالسائقين المهنيين إلى تبني سلوكيات لا تتكيف مع المواقف المرورية الخطيرة التي يواجهونها في الطريق ويلجئون بذلك إلى إعطاء تفسيرات سببية للحوادث خارجة عن إرادتهم، تعبر عن شعورهم بالعجز في التحكم في الأحداث ويميلون بذلك إلى تبني سلوكيات غير آمنة وتنص الفرضية الأولى على ما يلي:

"توجد علاقة دالة احصائية عند مستوى الدلالة 0.05 بين المعتقدات القدرية والسلوكيات الآمنة"

لاختبار العلاقة بين المعتقدات القدرية و السلوكيات الآمنة تم استخدام معامل الارتباط Pearson R Correlation Coefficient والذي من خلاله يتم الحكم على وجود العلاقة من عدمها وكذا التعرف على قوة العلاقة ويتم تحديدها من خلال الشكل التالي :

الشكل 25 يبين الحكم على طبيعة ودرجة العلاقة لمعامل الارتباط بيرسون R



المصدر : (بكاي، 2016).

ملاحظة: * قيمة الارتباط دالة عند مستوى الدلالة 0.05

** قيمة الارتباط دالة عند مستوى الدلالة 0.01

جدول 75 يبين نتائج معامل الارتباط بيرسون بين المعتقدات القدرية و السلوكيات الآمنة

السلوكيات الآمنة	قيمة معامل الارتباط R Pearson R Correlation
**0.197	المعتقدات القدرية

المصدر: من إعداد الباحثة بناءً على مخرجات (spss)

من خلال الجدول نلاحظ أن قيمة R لارتباط المعتقدات القدرية بالسلوكيات الآمنة دالة عند مستوى الدلالة 0.05، و قدرت بـ 0.197 وبالتالي يمكن الاستنتاج بأنه توجد علاقة موجبة بين المعتقدات القدرية و السلوكيات الآمنة.

ومنه هناك مبرر لقبول الفرضية الأولى التي تنص على " هناك علاقة دالة إحصائية عند مستوى الدلالة 0.05 بين المعتقدات القدرية و السلوكيات الآمنة "

مناقشة نتائج الفرضية:

دراسات عديدة ربطت الوقوع في الحوادث بقلة الحظ غير أنه ورغم قدم هذه الدراسات إلا أن هذا التصور تطور وأصبحت تتناوله الأبحاث الحديثة بالدراسة والتحليل. (فرج، 2000) وفيما يلي عرض الدراسات التي توافقت نتائجها مع نتائج الدراسة الحالية وايضا الدراسات التي لم تتوافق نتائجها مع النتائج التي توصلت اليها الباحثة في هذه الدراسة

عند مقارنة المتوسطات الحسابية، يتبين لنا أن المشاركين الذين يظهرون درجة عالية من المعتقدات القدرية، يتبنون سلوكيات اقل أمنا من المشاركين الذين لديهم درجة منخفضة من الالتزام بالمعتقدات القدرية وهذا ما يتناسب مع التوقعات التي وضعتها الباحثة، بمعنى أن المعتقدات القدرية تدفع بالسائقين المهنيين إلى تبني سلوكيات غير آمنة في الطريق.

وما وجدناه من نتائج يتوافق مع دراسة (Kouabenan, 1998) الذي اكد فيها على دور المعتقدات القدرية لدى الأفراد العاملين، في ميلهم إلى الوقوع في حوادث العمل أكثر من زملائهم الذين يظهرون مستوى أقل من الإيمان بالمعتقدات القدرية.

تؤكد هذه النتائج أيضا مع ما ذكره (Ngueutsa, 2012) في دراسته التي بين من خلالها أن للمعتقدات القدرية تأثير على سلوكيات مستعملي الطريق (الكميرونين) Les camérounais من سائقين ومشاة وشرطة ودرك وخبراء وفاعلين في السلامة المرورية.

في حين أن نتائج هذه الدراسة لم تتوافق مع نتائج دراسة (هايدر، 1958) (Heider) التي اوضح فيها دور التمثلات في توقعات الشخص وأفعاله كما لم تتفق هذه النتائج مع دراسة (سولفيك وزملاءه، 1981)، والتي ذهبت الى ان الأحكام الشخصية التي تصدر عن ضحايا الحوادث والخبراء أساسية في تقييم الأخطار.

وجاءت نتائج دراستنا هذه عكس النتائج التي توصل اليه (Palwary, 2012)، وهو إرجاع أسباب الحوادث التي وقع فيها أفراد العينة إلى القضاء والقدر وليس لعدم العمل بإجراءات السلامة المرورية.

كما جاءت نتائج هذه الدراسة منافية لما بينه (Pepitone et Saffiotti, 1997) حيث وجد أن المعتقدات القدرية لا ترتبط بالحوادث في العمل فقط بل ذهبوا إلى تأكيد علاقتها بكل أحداث الحياة.

وتتغير سلوكيات السائقين المهنيين ليس حسب ما يعتقدونه من أسباب تعود إلى سوء الحظ أو الجن بل إلى الغموض الذي يكتنف الحوادث فيتبنون بذلك سلوكيات غير آمنة في الطريق.

الفصل الثاني: عرض وتحليل ومناقشة نتائج الدراسة

نستطيع الجزم بان إرجاع سبب حوادث المرور المرتبطة بالعمل إلى المعتقدات القدرية يؤثر تأثيرا مباشرا في تبني السائقين المهنيين لسلوكيات اقل ما يقال عنها أنها اقل أمانا في الطريق عكس السائقين المهنيين الذين لا يرجعون الحوادث لأسباب خارجية فيكون أكثر حرصا على الالتزام بالسلوكيات الآمنة وخاصة تجنب الغموض الذي سيسهم في التركيز أكثر في كيفية مواجهة المواقف المرورية الخطيرة.

2-2- عرض وتحليل ومناقشة نتائج الفرضية المتعلقة بعلاقة معتقدات التحكم الإلهي والسلوكيات الآمنة:

تنص الفرضية على انه: " توجد علاقة دالة إحصائية عند مستوى الدلالة 0.05 بين معتقدات التحكم الإلهي و السلوكيات الآمنة "

في هذه الفقرة ستحاول الباحثة فهم كيفية تأثير معتقدات التحكم الإلهي أو كما تسمى في بعض الدراسات بالمعتقدات الدينية على سلوكيات السائقين المهنيين في الطريق.

لاختبار العلاقة بين معتقدات التحكم الإلهي و السلوكيات الآمنة تم استخدام معامل الارتباط Pearson R Correlation Coefficient والذي من خلاله يتم الحكم على وجود العلاقة من عدمها وكذا التعرف على قوة العلاقة ويتم تحديدها من خلال الشكل السابق :

جدول 76 يبين نتائج معامل الارتباط بيرسون بين معتقدات التحكم الإلهي و السلوكيات الآمنة

السلوكيات الآمنة	الابعاد	
	قيمة معامل الارتباط R	
Pearson R Correlation		
0.034	قيمة معامل الارتباط R Pearson R Correlation	التحكم الجزئي
-0.220**	قيمة معامل الارتباط R Pearson R Correlation	التحكم المطلق
-0.149*	قيمة معامل الارتباط R Pearson R Correlation	معتقدات التحكم الإلهي

المصدر: من إعداد الباحثة بناءً على مخرجات (spss)

من اجل اختبار الفرضية الثانية والتي تنص على: وجود علاقة دالة إحصائية عند مستوى الدلالة 0.05 بين معتقدات التحكم الإلهي (المعتقدات الدينية) والسلوكيات الآمنة، تم استخدام اختبار Pearson للتأكد

من وجود العلاقة، وفي الفقرة الموالية ستناقش الباحثة نتائج علاقة البعد الأول (التحكم الجزئي بالسلوكيات الآمنة) .

أ-علاقة التحكم الجزئي بالسلوكيات الآمنة:

قدرت قيمة معامل الارتباط Pearson 0.034 والتي تعتبر غير دالة احصائيا عند اي قيمة ، مما يدل على عدم وجود علاقة بين بعد التحكم الجزئي والسلوكيات الآمنة لدى السائقين المهنيين.

لم تشر الدراسات السابقة إلى وجود علاقة بين معتقدات التحكم الإلهي أو كما اصطلح على تسميتها بالمعتقدات الدينية في بعض الدراسات بالسلوكيات الآمنة في حين أظهرت الدور الايجابي للمعتقدات الدينية في الالتزام بالسلوكيات التي تتعلق بالصحة وقد ذكر (Howsepian & Merluzzi, 2009) في دراسة قاما بها على عينة من مرضى السرطان وأوضحا أن المعتقدات الدينية مكنتهم من التكيف مع مرضهم كما ركزت دراسة (Scott, Munson, Mcmillen & Ollie, 2006) على الحد من تبني الأفعال التي ترتبط بالانحراف لدى الشباب.

في دراسة أخرى أجراها (ايمن غريب وعلي علان، 2017) على عينة من الأشخاص الصم بالمملكة الأردنية أظهرت نتائجها التأثير الايجابي للسلوك الديني في مستوى التكيف النفسي الاجتماعي لدى عينة الدراسة.

وفي هذا السياق ركزت الكثير من الدراسات على أهمية الدين في حل مشكلات الحياة وذهب (فرويد) إلى القول بأن الدين ينبع من عجز الإنسان في مواجهة قوى طبيعية خارجية وأخرى غريزية داخلية، أما (وليام جيمس) فعرف الدين بأنه محادثة بين الشخص وقوى غامضة تشعره بأن مصيره مرتبط بها ويعتمد عليها. (غريب وعلان، 2017)

اتفقت نتائج هذه الدراسات على أن للمعتقدات الدينية دور جوهري في التقليل من السلوكيات الخطيرة المرتبطة بالصحة وفي بناء الصحة النفسية وتقوية القدرة المدركة لمواجهة الأمراض المستعصية، وهذا التأثير لم نلاحظه عند مواجهة السائقين المهنيين، أفراد عينة الدراسة الحالية للمواقف المرورية الخطيرة،

حيث جاءت قيمة R مساوية لـ 0.034 عند مستوى الدلالة 0.05 لبعد التحكم الجزئي وهذه القيمة غير دالة بمعنى لا وجود لهذه العلاقة بين بعد التحكم الجزئي والسلوكيات الآمنة، مما يدل على أن السائقين المهنيين سواء كان اعتقادهم بقدرة الله على التحكم في المواقف المرورية الخطيرة قوي فيبقى التزامهم

بالسلوكيات الآمنة أمر يعود إلى متغيرات أخرى قد تتحكم فيها مكتسباتهم القبلية كالتكوين والتدريب وغيرها من المتغيرات الأخرى.

أكد اغلب السائقين المهنيين أنهم يعملون بما أمرهم به الله من المحافظة على أرواحهم فهم، فقد صرحوا من خلال استجاباتهم بأنه يجب العمل بإجراءات السلامة المرورية من أجل تفادي الوقوع في حوادث المرور المرتبطة بعملهم، عكس الأشخاص الذين يؤمنون بأن ما سيقع لهم من حوادث مرورية خطيرة هي من المكتوب فلا يلتزمون بذلك بالسلوكيات الآمنة ويتركون كل شيء للقضاء والقدر.

ب- علاقة التحكم المطلق بالسلوكيات الآمنة

بلغت قيمة $R = 0.220 -$ عند مستوى الدلالة 0.05 لبعد التحكم المطلق أي انه توجد علاقة سالبة بين بعد التحكم المطلق والسلوكيات الآمنة لدى السائقين المهنيين، وهذا أيضا يعني انه يجب العمل بالقوانين المنظمة لحركة المرور لمواجهة المواقف المرورية الخطيرة عكس الأشخاص الذين يعتقدون أن الحذر لا ينجي من القدر.

وأمرنا الله بالعمل بالأسباب واخذ الحيطة والحذر في مواجهة الأخطار، حيث قال سبحانه وتعالى في مجمل قوله وهو خير القائلين: (وأنفقوا في سبيل الله ولا تلقوا بأيديكم إلى التهلكة وأحسنوا إن الله يحب المحسنين) الآية 195 من سورة البقرة.

وروى الترمذي عن انس بن مالك رضي الله عنه أن خير المرسلين دعا إلى الأخذ بالأسباب أولا عند مواجهة المواقف الحياتية باتخاذ القرارات الصائبة وتنفيذها ثم التوكل على الله في حديثه: (اعقلها وتوكل)

هذا ما لم نلاحظه من خلال النتائج المتوصل إليها في هذه الدراسة، ان السائقين المهنيين الذين يؤمنون بقدرة الله المطلقة على التحكم في حوادث المرور ولا يلتزمون كثيرا بإجراءات السلامة والقوانين المرورية.

لم تتوافق هذه النتائج مع نتائج دراسة (Ngueutsa, 2012) التي أكدت فيها وجود علاقة ايجابية بين المعتقدات الدينية والسلوكيات غير الآمنة، ف(الكيمرونيون) يعوزون سبب الوقوع في الحوادث إلى عوامل خارجية لا يستطيعون التحكم فيها ويتركون الأمر للقدرة الإلهية وبذلك يقومون بسلوكيات لا وقائية في الطريق.

اتفقت نتائج الدراسة الحالية مع المقاربة التي أسسها (كوبانون) حول دور المعتقدات في فهم السلوك، والتي بين فيها ان المعتقدات الفردية والاجتماعية حول الأخطار تسمح بفهم سلوكيات الأفراد الذين يتعرضون للمخاطر.

فحسب الحالة، يستطيع ان يكون للمعتقدات تأثير بالإيجاب أو بالسلب من حيث تبني المعتقدات وركوب الأخطار واللامسؤولية...

قد تكون التحيزات المعرفية الناجمة عن المعتقدات سببا للوقوع في الحوادث لان هذه التحيزات تساهم في تشويه عملية تقييم المخاطر.

وفي دراستنا هذه كان للمعتقدات الدينية (بعد التحكم المطلق) الدور المباشر في الالتزام بالسلوكيات الآمنة، أي السائقين المهنيين الذين لديهم ايمان قوي بقدرة الله على التحكم في المواقف المرورية الخطيرة لا يستطيعون عمل شيء أمام ارادة الله فيميلون بذلك الى تبني سلوكيات اقل أمنا في الطريق.

ج- علاقة معتقدات التحكم الإلهي بالسلوكيات الآمنة (الدرجة الكلية للمقياس):

كما جاءت قيمة R مساوية ل 0.149- وهذا يعني وجود علاقة سالبة بين معتقدات التحكم الإلهي (المعتقدات الدينية) ككل والسلوكيات الآمنة وهذه النتيجة تبرر صدق الفرضية التي نقول انه: **توجد علاقة دالة احصائيا بين معتقدات التحكم الإلهي (المعتقدات الدينية) والسلوكيات الآمنة**

وهذا ما تم استنتاجه من النتائج المتحصل عليها من اختبار الفرضية التي تنص على: "وجود علاقة بين معتقدات التحكم الإلهي (المعتقدات الدينية) والسلوكيات الآمنة لدى السائقين المهنيين"، حيث بلغت قيمة R 0.149- وتعني أن معتقدات التحكم الإلهي (المعتقدات الدينية) لا تؤثر تأثيرا مباشرا في السلوكيات الآمنة لدى السائقين المهنيين، فرغم التزامهم بمعتقداتهم الدينية إلا أنها لا تؤثر في تبنيهم للسلوكيات الآمنة في الطريق. وهذا يعني أيضا أن السائقين المهنيين لا يعززون أسباب حوادث المرور المرتبطة بالعمل إلى أسباب خارجية لا يستطيعون التحكم فيها بل إلى أسباب داخلية هم مسؤولون بالدرجة الأولى عن التحكم فيها، وهذا ما يتوافق مع ما بينه (JONES et DAVIS, 1965) من خلال نظريته المسماة بنظرية (الاستدلال المتطابق) والتي يرى فيها أن الشخص يعزو الحوادث وكيفية التحكم فيها إلى إمكانياته الشخصية أو البيئية، وتتوافق نتائج هذه الفرضية ايضا مع ما ذهب اليه

(KELLY, 1973) من أن الفرد يرجع الوقوع في الحوادث إلى ثلاثة أسباب وهي الموقع والاستقرار والتحكم وليس إلى معتقداته الدينية.

وما نستخلصه من استجابات السائقين المهنيين على عبارات مقياس المعتقدات الدينية حول تأثير هذه المعتقدات على سلوكياتهم في الطريق، نجد انهم لا يعززون أسباب الحوادث لعوامل خارجية بل لاسباب هم مسؤولون على ايجاد الحلول المناسبة لهذه المواقف الخطيرة، ومن بينها العمل بالقوانين الحاكمة للمنظومة المرورية لتفادي الوقوع في الحوادث.

2-3- عرض وتحليل ومناقشة نتائج الفرضية المتعلقة بالتفاؤل المقارن والسلوكيات الآمنة:

في هذه الفقرة ستحاول الباحثة فهم كيفية تأثير التفاؤل المقارن في سلوكيات السائقين المهنيين في الطريق.

من أجل اختبار الفرضية التي تنص على: "وجود علاقة دالة إحصائية عند مستوى الدلالة 0.05 بين التفاؤل المقارن و السلوكيات الآمنة"، استخدمت الباحثة معامل الارتباط Pearson R للتعرف على وجود العلاقة المتوقعة وكذا التعرف على قوة العلاقة وتحديدها .

بينت نتائج هذه الفرضية انه لا توجد علاقة بين التفاؤل والسلوكيات الآمنة وبالتالي رفض الفرضية، معني ذلك أن سلوكيات السائقين المهنيين لا تتأثر بدرجة التفاؤل المقارن.

لاختبار العلاقة بين التفاؤل المقارن و السلوكيات الآمنة تم استخدام معامل الارتباط Pearson R Correlation Coefficient والذي من خلاله يتم الحكم على وجود العلاقة من عدمها وكذا التعرف على قوة العلاقة ويتم تحديدها من خلال الشكل السابق :

جدول 77 يبين نتائج معامل الارتباط بيرسون بين التفاؤل المقارن و السلوكيات الآمنة

السلوكيات الآمنة	قيمة معامل الارتباط R Pearson R Correlation
0.028	التفاؤل المقارن

المصدر: من إعداد الباحثة بناءً على مخرجات (spss)

من خلال الجدول نلاحظ ان قيمة معامل الارتباط R غير دالة عند مستوى الدلالة 0.05، حيث قدرت بـ 0.028، بمعنى أنه لا توجد علاقة بين بين التفاؤل المقارن و السلوكيات الآمنة.

ومنه، هناك مبرر لرفض الفرضية الرئيسية الثالثة التي تنص على " هناك علاقة دالة إحصائية عند مستوى الدلالة 0.05 بين التفاؤل المقارن و السلوكيات الآمنة "، ومنه القبول بالفرضية البديلة التي تقر بأنه لا توجد علاقة بين التفاؤل المقارن وتبني السائقين المهنيين لسلوكيات آمنة أثناء مواجهتهم للمواقف الخطيرة.

مناقشة نتائج الفرضية:

ويمكن تفسير هذه النتائج بان السائقين المهنيين يتبنون سلوكيات أكثر أمنا عند تفسيرهم للحوادث بأسباب خارجة عن تحكمهم وهذا ما لم يتفق مع نتائج الدراسة التي اجراها (Mbaye, 2009) حول الدافعية للوقاية والأمن فوجد أن الإدراك والتفكير التفاؤلي عاملان يسببان عدم التزام الأفراد بالبرامج الوقائية التي أعدت لحمايتهم من الوقوع في الحوادث، وجاءت عكس نتائج دراسة (cheier et al, 1989) التي بينت أن التفاؤل المقارن يؤثر بالإيجاب في القدرة على الاسترجاع لدى المرضى الذين أجروا عمليات جراحية كما لم تتفق نتائج الدراسة الحالية مع رأي (Scheier et al, 1989) الذي يؤكد فيه على أن المتفائلين عادة ما يقومون بتصغير حجم الأخطار ويميلون إلى القيام بسلوكيات غير مكيفة كما لم تتفق هذه الدراسة مع دراسة (بوطبال، 2012) والتي اثبتت النتائج المتحصل عليها انه لدى السائقين الشباب من مرتكبي الحوادث مستويات اعلى في التفاؤل غير الواقعي من الذين لم يقعوا في حوادث المرور.

وعلى النقيض من ذلك فقد توافقت نتائج هذه الفرضية مع الرأي الذي يقول ان المعتقدات التفاؤلية إيجابية ومهمة في مجال الصحة لكنها ستكون حتما أقل أهمية في مجالات أخرى خاصة عندما يتعلق الأمر بحركة المرور والذي بينه (Delhomme, 2000) في دراسته، كما لم تتفق مع الاتجاه الذي دعمه Taylor, (2012) والذي يرى في التفاؤل المقارن فائدة بالنسبة للمريض لأنه يساعده على التغلب على ما يشعر به من ألم، كما لم تتفق مع دراسة (تايلور وزملائه) التي أوضحت أن التفاؤل يعتبر من بين أكثر العوامل تأثيرا في التكيف كما لم تتفق مع رأي (النايلسي، 2002) في التفاؤل المقارن والذي يقول بشأنه انه يجعل من الفرد يشعر بأنه أقل عرضة للأخطار من غيره.

وبررت نتائج الفرضية الثالثة والتي تبحث في العلاقة المحتملة بين التفاؤل المقارن والسلوكيات الآمنة ان الفرضية مرفوضة وبالتالي لا يوجد تأثير دال احصائيا للتفاؤل المقارن على السلوكيات الآمنة لدى السائقين المهنيين في الطريق، بمعنى أن السائقين المهنيين الجزائريين لا يحملون غيرهم سبب وقوعهم في حوادث المرور المرتبطة بعملهم.

2-4- عرض وتحليل ومناقشة نتائج الفرضية المتعلقة بالقدرة المدركة على مواجهة المواقف المرورية الخطرة و السلوكيات الآمنة:

تنص الفرضية على انه: " توجد علاقة دالة إحصائية عند مستوى الدلالة 0.05 بين القدرة المدركة على مواجهة المواقف المرورية الخطرة و السلوكيات الآمنة "

لاختبار العلاقة بين القدرة المدركة على مواجهة المواقف المرورية الخطرة و السلوكيات الآمنة تم استخدام معامل الارتباط Pearson R Correlation Coefficient والذي من خلاله يتم الحكم على وجود العلاقة من عدمها وكذا التعرف على قوة العلاقة ويتم تحديدها من خلال الشكل السابق :

جدول 78 يبين نتائج معامل الارتباط بيرسون بين القدرة المدركة على مواجهة المواقف المرورية الخطرة

السلوكيات الآمنة	الابعاد	
قيمة معامل الارتباط R Pearson R Correlation		
0.505**	قيمة معامل الارتباط R Pearson R Correlation	مواقف خطرة
0.348**	قيمة معامل الارتباط R Pearson R Correlation	عدم احترام إشارات المرور
0.230**	قيمة معامل الارتباط R Pearson R Correlation	عصبية وتوتر السائقين
0.416**	قيمة معامل الارتباط R Pearson R Correlation	القدرة المدركة على مواجهة المواقف المرورية الخطرة

المصدر: من إعداد الباحثة بناءً على مخرجات (spss)

من خلال الجدول نلاحظ بالنسبة لعلاقة بعد مواقف خطرة بالسلوكيات الآمنة: قيمة معامل الارتباط R دالة عند مستوى الدلالة 0.05، حيث قدرت بـ 0.505 ، بمعنى أنه توجد علاقة موجبة بين بعد مواقف خطرة و السلوكيات الآمنة.

بالنسبة لعلاقة بعد عدم احترام إشارات المرور بالسلوكيات الآمنة : قيمة معامل الارتباط R دالة عند مستوى الدلالة 0.05، حيث قدرت بـ 0.348 ، بمعنى أنه توجد علاقة موجبة بين بعد عدم احترام إشارات المرور و السلوكيات الآمنة.

بالنسبة لعلاقة بعد عصبية وتوتر السائقين بالسلوكيات الآمنة : قيمة معامل الارتباط R دالة عند مستوى الدلالة 0.05، حيث قدرت بـ 0.230 ، بمعنى أنه توجد علاقة موجبة بين بعد عصبية وتوتر السائقين و السلوكيات الآمنة.

بالنسبة لعلاقة القدرة المدركة على مواجهة المواقف المرورية الخطرة بالسلوكيات الآمنة : قيمة معامل الارتباط R دالة عند مستوى الدلالة 0.05، حيث قدرت بـ 0.416 ، بمعنى أنه توجد علاقة موجبة بين القدرة المدركة على مواجهة المواقف المرورية الخطرة و السلوكيات الآمنة.

ومنه هناك مبرر لقبول الفرضية الرئيسية الرابعة التي تنص على " هناك علاقة دالة إحصائية عند مستوى الدلالة 0.05 بين القدرة المدركة على مواجهة المواقف المرورية الخطرة و السلوكيات الآمنة "

عند تحليل نتائج الدراسة الحالية، نلاحظ أن درجة البعد الأول جاءت منخفضة، والذي يبحث في العلاقة بين المواقف الخطيرة وعلاقتها بالسلوكيات الآمنة، وجاءت عبارة السرعة في المرتبة الأولى وعبارة إجراء مكالمات هاتفية أثناء السياقة في المرتبة الثانية وهذا يعني أن السائقين المهنيين يسيرون بسرعة عالية في حالة الاستعجال ويستطيعون إجراء مكالمات هاتفية مهمة أثناء القيادة.

أما درجة بعد (عدم احترام اشارات المرور) فجاءت منخفضة مما يعني أن السائقين المهنيين يحترمون القوانين والتدابير التي من شأنها وقايتهم من الوقوع في حوادث المرور ما عدا عبارة (تجاوز المركبات التي تسير ببطء في المنعرج) فان اغلبهم يقوم بتجاوزها وهذا ما يؤكد على ان السائقين المهنيين يفضلون السير بسرعة مما يؤثر في سلوكياتهم الآمنة في الطريق.

بالنسبة لبعد (عصبية وتوتر السائقين) فدرجته اعتبرت مرتفعة أي أن السائقين المهنيين يرجعون أسباب الوقوع في حوادث المرور إلى الضغوط التي يشعرون بها من جراء السلوكيات التي يبديها السائقون في الطريق.

مناقشة نتائج الفرضية:

وهذه النتائج تتوافق مع ما ذكره (بنادورا، 1977) من ان الفرد يستطيع التحكم في معتقداته ومشاعره وسلوكه بفعل ما يملكه من استعدادات لردود أفعال ذاتية كما تتوافق مع نظرية السلوك المخطط للباحث

(Ajzen, 1985) الذي ركز على أن الفرد يستخدم مكوناته الداخلية كالمعتقدات والاتجاهات للتنبؤ بالسلوك وتفسيره.

تتوافق نتائج هذه الفرضية مع ما بينه (عباس، 2015) من أن الضبط السلوكي المدرك هو القدرة الذاتية المدركة التي تشير إلى ثقة الفرد في القيام بأي سلوك وفي أي موقف كان، اتفقت نتائج هذه الفرضية أيضا مع نتائج دراسة (Mbaye, 2009) التي ركز فيها على أن القدرة المدركة ايجابية لمواجهة المواقف المرورية الخطيرة.

وتجعل القدرة المدركة على مواجهة المواقف المرورية الخطيرة السائقين المهنيين وخاصة فيما يخص استخدام السرعة، فانهم يفسرون الوقوع في الحوادث إلى أسباب داخلية أي انهم يؤمنون بقدراتهم الذاتية في مواجهة المواقف المرورية الخطيرة والتحكم فيها وبالتالي يقومون بسلوكيات أقل أمنا من الذين يشعرون أنهم أقل قدرة على مواجهة المواقف الخطيرة في الطريق كما يركزون على تقديراتهم الذاتية اتجاه المواقف المرورية الخطيرة وليس على اللافتات وإشارات المرور.

2-5- عرض وتحليل ومناقشة نتائج الفرضية المتعلقة بالقدرة المدركة على مواجهة المواقف المرورية الخطرة و السلوكيات الآمنة:

في هذه الفقرة ستعرض الباحثة النتائج الفرضية والتي تنص على: "توجد علاقة دالة احصائيا عند مستوى الدلالة 0.05 بين المعتقدات والقيم الثقافية والسلوكيات الآمنة".

ستحاول الباحثة من خلال اختبار هذه الفرضية، فهم كيفية تأثير المعتقدات الثقافية على سلوكيات السائقين المهنيين في الطريق.

وللتذكير فانه سيتم تناول المعتقدات الثقافية من خلال أربعة أبعاد، المعتقدات والقيم الثقافية التي لها علاقة بالهوية والانتماء للقبيلة (العرش)، الأهمية التي يوليها السائقون المهنيون للالتزام بالمعتقدات والقيم الثقافية المتعلقة بحماية الأرواح، الأهمية التي يوليها السائقون المهنيون للالتزام بالمعتقدات والقيم الثقافية المتعلقة بمظاهر الفرح، ثم ممارسة النشاطات التي تعبر عن المعتقدات والقيم الثقافية.

ستحاول الباحثة ومن خلال اختبار الفرضية التي تقول: هناك علاقة بين المعتقدات والقيم الثقافية والسلوكيات الآمنة أن تتعرف على التغيير الذي يطرأ على السلوكيات الآمنة وفق معتقدات الانتماء إلى القبيلة (العرش) في مجملها ثم تأثير أبعاد المعتقدات والقيم الثقافية.

الفصل الثاني: عرض وتحليل ومناقشة نتائج الدراسة

لاختبار العلاقة بين الالتزام بالمعتقدات والقيم الثقافية و السلوكيات الآمنة تم استخدام معامل الارتباط Pearson R Correlation Coefficient والذي من خلاله يتم الحكم على وجود العلاقة من عدمها وكذا التعرف على قوة العلاقة ويتم تحديدها.

جدول 79 يبين نتائج معامل الارتباط بيرسون بين الالتزام بالمعتقدات والقيم الثقافية و السلوكيات الآمنة

السلوكيات الآمنة	الابعاد	
	قيمة معامل الارتباط R	Pearson R Correlation
0.289**	قيمة معامل الارتباط R	المعتقدات والقيم الثقافية التي لها علاقة بالهوية والانتماء للقبيلة (العرش)
-0.220**	قيمة معامل الارتباط R	الأهمية التي يوليها السائقون المهنيون للالتزام بالمعتقدات والقيم الثقافية المتعلقة بحماية الأرواح
-0.033	قيمة معامل الارتباط R	الأهمية التي يوليها السائقون المهنيون للالتزام بالمعتقدات والقيم الثقافية المتعلقة بمظاهر الفرح
-0.209**	قيمة معامل الارتباط R	ممارسة النشاطات التي تعبر عن المعتقدات والقيم الثقافية
-0.100	قيمة معامل الارتباط R	الالتزام بالمعتقدات والقيم الثقافية

المصدر: من إعداد الباحثة بناءً على مخرجات (spss)

تنص الفرضية الرئيسية الخامسة على: "وجود علاقة ذات دلالة احصائية بين المعتقدات والقيم الثقافية بالسلوكيات الآمنة لدى السائقين المهنيين" بالنسبة لعلاقة الالتزام بالمعتقدات والقيم الثقافية بالسلوكيات الآمنة: قيمة معامل الارتباط R غير دالة عند مستوى الدلالة 0.05، حيث قدرت

ب (-0.100)، بمعنى أنه لا توجد علاقة بين الالتزام بالمعتقدات والقيم الثقافية و السلوكيات الآمنة.

ومنه هناك مبرر لرفض الفرضية الرئيسية الخامسة التي تنص على " هناك علاقة دالة إحصائية عند مستوى الدلالة 0.05 بين الالتزام بالمعتقدات والقيم الثقافية و السلوكيات الآمنة "

بينت قيمة معامل الارتباط R والتي جاءت مساوية ل (-0.100) ولم تكن دالة عند اي قيمة، 0.05

او 0.01 وبالتالي رفض الفرضية التي تقر بوجود "علاقة دالة إحصائية عند مستوى الدلالة 0.05 بين الالتزام بالمعتقدات والقيم الثقافية و السلوكيات الآمنة "

مناقشة نتائج الفرضية:

وتعني هذه النتيجة، انه كلما التزم السائقون المهنيون الجزائريون بالمعتقدات والقيم الثقافية لا يؤدي ذلك بالضرورة إلى تبني سلوكيات غير آمنة في الطريق، اذ يرجع ذلك الى متغيرات اخرى لم يتم ذكرها في هذه الدراسة، هي التي تتحكم في توجيه سلوكياتهم في الطريق غير المعتقدات والقيم الثقافية، وتوافقت هذه النتائج مع ما توصلت اليه بعض الدراسات واختلفت مع دراسات أخرى.

لم تتوافق نتائج هذه الدراسة مع الفكرة التي تقول أن الأفراد الذين ينحدرون من ثقافات جماعية يفسرون الحوادث حسب معتقداتهم ويوعزون الحوادث للعوامل الخارجية عن إرادتهم كالحظ والقدر والمصير عكس الذين ينتمون إلى ثقافات فردية حيث يفضلون عزو الحوادث إلى أسباب داخلية، ذاتية. MORRIS et (PENG, 1994).

أ- عرض نتائج الفرضية الفرعية الاولى المتعلقة والقيم الثقافية التي لها علاقة بالهوية والانتماء للقبيلة (العرش):

من خلال الجدول نلاحظ بالنسبة لعلاقة المعتقدات والقيم الثقافية التي لها علاقة بالهوية والانتماء للقبيلة (العرش) بالسلوكيات الآمنة: قيمة معامل الارتباط R دالة عند مستوى الدلالة 0.05، حيث قدرت بـ 0.289، بمعنى أنه توجد علاقة موجبة بين بعد المعتقدات والقيم الثقافية التي لها علاقة بالهوية والانتماء للقبيلة (العرش) و السلوكيات الآمنة.

مناقشة نتائج الفرضية الفرعية الاولى:

جاءت نتائج الدراسة الحالية موافقة لنتائج دراسة (Choi, Dalal, Kim-Prieto et Park, 2003)

والتي أكدوا من خلالها علو وجود علاقة دالة إحصائيا بين التفسيرات السببية والانتماء ألاتني أو العرقي واعتبروا الفرد نتاج لسياق اجتماعي يجعل من الثقافة مرجعا لسلوكياته مستندا إلى معتقداته وقيمه الثقافية وهذا ما أظهرته نتائج بعد (المعتقدات والقيم الثقافية التي لها علاقة بالانتماء للقبيلة(العرش) حيث أكدت نتائج الدراسة الحالية على وجود علاقة موجبة بين الانتماء للقبيلة (العرش) والسلوكيات الآمنة ويعني ذلك أن السائقين المهنيين يتأثرون بالقيم السائدة في الجماعة التي ينتمون إليها ويلتزمون بذلك بالسلوكيات الآمنة أثناء مواجهتهم للمخاطر في الطريق أكثر من الذين ليست لديهم هذه الاهمية.

ومن بين الدراسات التي بحثت في العلاقة بين ثقافة الفرد وإدراك المخاطر وبين الثقافة والتفسيرات السببية، دراسة (Noranzayan et Lee, 2010) والتي تؤكد على أن الأفراد الذين ينتمون إلى ثقافات

جماعية يعتقدون أن أسباب الحوادث لا يستطيعون التحكم فيها عكس الذين ينحدرون من مجتمعات تؤمن بالفردانية يميلون إلى عزو التعرض للمخاطر إلى أسباب ذاتية و جاءت هذه النتائج مطابقة لما وصلنا إليه في هذه الدراسة من أن الأفراد الذين ينتمون إلى جماعة ثقافية معينة يتأثرون بالقيم السائدة فيها، حيث بينت النتائج أن أغلب السائقين المهنيين الذين يولون أهمية كبيرة للانتماء للقبيلة (العرش)، يلتزمون بالسلوكيات الآمنة.

ب- عرض نتائج الفرضية الفرعية الثانية المتعلقة والقيم الثقافية التي لها علاقة بحماية الأرواح:

تقر هذه الفرضية بوجود علاقة ذات دلالة احصائية بين "المعتقدات والقيم الثقافية التي لها علاقة بحماية الأرواح والسلوكيات الآمنة"، أي ان الباحثة تفترض وجود علاقة بين الأهمية التي يوليها السائقون المهنيون للالتزام بالمعتقدات والقيم الثقافية المتعلقة بحماية الأرواح وتبنيهم للسلوكيات الآمنة في الطريق.

جاءت قيمة معامل الارتباط R دالة عند مستوى الدلالة 0.05، حيث قدرت بـ -0.220، بمعنى أنه توجد علاقة سالبة بين بعد الأهمية التي يوليها السائقون المهنيون للالتزام بالمعتقدات والقيم الثقافية المتعلقة بحماية الأرواح و السلوكيات الآمنة، أي أن السائقين المهنيين الذين عبروا عن انهم يولون أهمية للمعتقدات والقيم الثقافية التي ترتبط بحماية انفسهم من الوقوع في الحوادث ولكنها تؤثر سلبا على تبنيهم لسلوكيات آمنة أثناء مواجهتهم للمواقف المرورية الصعبة.

مناقشة نتائج الفرضية الفرعية الثانية:

أسفرت نتائج هذه الدراسة فيما يتعلق ببعد (المعتقدات والقيم الثقافية المرتبطة بحماية الأرواح) بالسلوكيات الآمنة على وجود علاقة سالبة بين المتغيرين بحيث بلغت قيمة ($R = -0.220$) وهذا يعني انه كلما أعطى السائقون المهنيون أولوية وأهمية كبيرة للمعتقدات والقيم الثقافية التي لها علاقة بحماية الأرواح كلما كان التزامهم بالسلوكيات الآمنة ضعيفا، والعكس صحيح وفي هذه الدراسة عبر اغلب المشاركين على أنهم لا يولون أهمية كبيرة للمعتقدات والقيم الثقافية التي لها علاقة بحماية الأرواح ويلتزمون بتبني سلوكيات أكثر أمنا من السائقين المهنيين الذين يهتمون بالمعتقدات الثقافية التي تعبر عن حماية الأرواح.

لم تتوافق هذه النتائج مع ما توصل اليه (Ngueutsa, 2012) في دراسته التي أجراها على (الكميرونيين) لفهم سلوكياتهم في الطريق والتي أكدت على ان الذين يؤمنون بالمعتقدات الثقافية يقومون بسلوكيات غير آمنة عند مواجهتهم للمخاطر.

وتوافقت النتائج التي توصلت إليها الباحثة في هذه الدراسة مع دراسة (Mearns et Yule, 2009) والتي هدفت إلى إثبات تأثير ثلاثة أبعاد من نموذج (Hofsted, 1980,1983,1994,2002)، الجماعية مقابل الفردية، مسافة السلطة، والذكورة مقابل الأنوثة على السلوكيات الوقائية، وبينت النتائج أنه لا يوجد تأثير لهذه الأبعاد على السلوكيات الآمنة بل المناخ التنظيمي هو المحدد الرئيسي للالتزام بالسلوكيات الآمنة.

ج- عرض نتائج الفرضية الفرعية الثالثة المتعلقة والقيم الثقافية التي لها علاقة بمظاهر الفرح:

تنص الفرضية على أنه: "توجد علاقة دالة احصائية بين المعتقدات والقيم الثقافية التي لها علاقة بمظاهر الفرح بالسلوكيات الآمنة"، جاءت قيمة معامل الارتباط R غير دالة عند مستوى الدلالة 0.05، حيث قدرت بـ -0.033، بمعنى أنه لا توجد علاقة بين الأهمية التي يوليها السائقون المهنيون للالتزام بالمعتقدات والقيم الثقافية المتعلقة بمظاهر الفرح و السلوكيات الآمنة.

من خلال نتائج الفرضية الرئيسية الخامسة وبناء على قيمة معامل الارتباط ($R = -0.033$) بين المعتقدات الثقافية ومظاهر الفرح، نلاحظ أن هذه القيمة غير دالة وبالتالي يمكن القول بأن الفرضية الفرعية الثالثة لم تتحقق وأنه لا توجد علاقة بين المعتقدات الثقافية التي ترتبط بمظاهر الفرح والسلوكيات الآمنة ومنه يقبل الفرض البديل الذي ينص على عدم وجود علاقة دالة احصائية في مستوى المعتقدات الثقافية التي تدل على مظاهر الفرح كاحتفال بالختان والزواج والنجاح في الامتحانات الرسمية ...

تدل هذه النتيجة على أن السائقين المهنيين الذين لا يولون اهتماما كبيرا للمعتقدات والقيم الثقافية التي لها علاقة بمظاهر الفرح ولا يتأثرون بها لا يلتزمون بالسلوكيات معينة لها علاقة بهذه المعتقدات عند مواجهتهم للمواقف الخطيرة.

مناقشة نتائج الفرضية الفرعية الثالثة:

توافقت نتائج هذه الدراسة مع دراسة Hofseted وزملاءه والتي هدفت لفهم الميول الثقافية للشعوب لم تأت بحلول للفروق الفردية التي يتميز بها الأفراد الذين ينحدرون من نفس الجماعة الثقافية وهذا ما بينته نتائج الدراسة الحالية والتي تقول رغم أن السائقين المهنيين الذين ينتمون الى جماعة ثقافية معينة ويولون أهمية للمعتقدات والقيم الثقافية التي لها علاقة بمظاهر الفرح ليس لديهم نفس درجات الالتزام بالمعتقدات والقيم الموجودة فيها.

وذهب (Reynolds, Quevillon, boydly et Mackey, 2006) الى انه يجب الأخذ بعين الاعتبار المعتقدات والممارسات الثقافية في عملية التكفل بالاضطرابات المرضية ذات المنشأ النفسي وللتأكد ما إذا كان هذا الطرح صحيحا قام هؤلاء الباحثون بتطوير أداة لقياس القيم الثقافية على مستوى الفرد من اجل الوصول الى التكفل الجيد بالمرضى، غير أن المقياس الذي بنوه تسمح أبعاده بمعرفة درجة الانخراط في الممارسات الثقافية بصفة فردية التي تستند إلى قيم الوقاية من الحوادث والهوية ولا تسمح بمعرفة مستوى مظاهر الفرح ولم يتم استخدامه هو الآخر في دراسات تناولت نفس الموضوع.(Ngueutsa, 2012)

ج-عرض نتائج الفرضية الفرعية الثالثة المتعلقة والقيم الثقافية التي لها علاقة بممارسة النشاطات التي تعبر عن المعتقدات والقيم الثقافية:

تنص الفرضية الفرعية الرابعة على انه: "توجد علاقة ذات دلالة احصائية عند مستوى الدلالة 0.005 بين ممارسة النشاطات التي تعبر عن المعتقدات والقيم الثقافية والسلوكيات الآمنة" بالنسبة لعلاقة ممارسة النشاطات التي تعبر عن المعتقدات والقيم الثقافية والسلوكيات الآمنة :

بلغت قيمة معامل الارتباط R دالة عند مستوى الدلالة 0.05، حيث قدرت بـ -0.209، بمعنى أنه توجد علاقة سلبية بين بعد ممارسة النشاطات التي تعبر عن المعتقدات والقيم الثقافية و السلوكيات الآمنة.

بينت نتائج الدراسة واستنادا الى قيمة ($R = - 0.209$) انه توجد علاقة سلبية بين النشاطات التي تعبر عن المعتقدات والقيم الثقافية والسلوكيات الآمنة، رغم أن أغلب السائقين المهنيين يولون اهتماما كبيرا للنشاطات التي لها علاقة بالمعتقدات والقيم الثقافية إلا أنها لا تؤثر في التزامهم بالسلوكيات الآمنة وإجراءات السلامة المرورية.

مناقشة نتائج الفرضية الفرعية الرابعة:

تتفق نتائج هذه الدراسة مع نظرية (Terrier, 2013) التي يبين من خلالها ان المعتقدات الفردية تتبع خاصة من تجربة الفرد وقليل فقط من الصورة التي كونها ونقلها عن أبائه وأجداده والأشخاص المحيطين به والتي لا يجد الوقت الكاف للتحقق من صحتها بسبب قصر الحياة، فحتى وإن لم يتقاسمها مع غيره، فسيتصرف وفقها وبالتالي تؤثر هذه المعتقدات على سلوكياته اتجاه المواقف اليومية التي يواجهها، والسائقون المهنيون والذين يمثلون عينة هذا البحث يتصرفون وفق ما تمليه عليهم تجاربهم اليومية وبالتالي يتبنون سلوكيات آمنة في الطريق رغم أنهم يقومون بالنشاطات التي ترتبط بمعتقداتهم وقيمهم الثقافية مما يفسر الدور السلبي لهذا الشكل من المعتقدات على السلوكيات الآمنة في المواقف المرورية الخطيرة.

ولم تتفق نتائج هذه الدراسة مع ما توصل اليه (Ngueutsa, 2012) في دراسته حول دور المعتقدات الثقافية على سلوكيات الوقاية من الأخطار وبين من خلالها الدور الذي تلعبه المعتقدات الدينية والمعتقدات الثقافية في كونها توفر لأعضاء الجماعة مجموعة من الآليات تؤثر في نظرهم للأخطار والحوادث وتبني السلوكيات الآمنة.

ولم تتفق أيضا مع رأي (القدور، 2009) في ان القيم الثقافية والاتجاهات والمعتقدات سبيل يمكن الفرد من القيام بسلوكيات قد تكون صحيحة وقد تكون خاطئة ولكن تزيينها له معتقداته عكس السائقين المهنيين الذين يتصرفون وفق معتقداتهم التي اكتسبوها من خلال تجاربهم الشخصية كالقدرة على التحكم الذاتي في المواقف التي تمثل لهم خطرا.

في حين لم تظهر النتائج وجود علاقة ذات دلالة احصائية بين المعتقدات والقيم الثقافية التي ترتبط بمظاهر الفرح، كما لم تبين النتائج وجود علاقة دالة احصائية بين ممارسة النشاطات الثقافية وتبني السائقين المهنيين لسلوكيات آمنة، ربما يعود ذلك للتفسير الذي يعطيه افراد عين الدراسة للوقوع في الحوادث وينسبه لمتغيرات أخرى غير التي تناولتها الباحثة في هذه الدراسة، حيث ينبغي البحث عنها وتناولها في الدراسات المستقبلية.

خلاصة نتائج الفرضيات المتعلقة بمتغير المعتقدات:

قدرت قيمة معامل الارتباط للمقياس ككل ب ($R = -0.100$) و قيمة البعد الأول ب (0.289) وقيمة البعد الثاني ب (-0.220) وقيمة البعد الثالث ب (-0.033) وقيمة البعد الرابع ب (-0.209) ورغم دلالة بعضها إلا انها تعتبر في مجملها غير دالة إحصائيا لا عند 0.05 ولا عند 0.001 وتبرر رفض الفرضية الرابعة وهذا يعني أنه لا يوجد تأثير للالتزام بالمعتقدات والقيم الثقافية على السلوكيات الآمنة لدى السائقين المهنيين.

جاءت نتائج هذه الدراسة مطابقة لنتائج الدراسات التي تناولت مفهوم الثقافة على أساس واحد وهو الانتماء إلى جماعة ثقافية، غير أن هذا التناول جاء ناقصاً من منظور أن الأفراد الذين ينتمون إلى مجموعات ثقافية معينة يتأثرون بالقيم السائدة فيها ولكن قد يختلفون في درجات الانخراط فيها أي قد لا يكون لديهم نفس درجات الإيمان بالمعتقدات الثقافية وهذا راجع للفروق الفردية ولكنهم لا يعملون بالممارسات التي تميز الجماعة التي ينتمون إليها، لذا لزم تناول مفهوم الثقافة في الدراسات المستقبلية من زاوية الأبعاد التي توجد في كل الثقافات وليس من مجرد الانتماء إلى المجموعة فقط .

جاءت نتائج الدراسات التي تناولت موضوع معتقدات التحكم متناقضة فهناك دراسات ثمنت الدور الذي تلعبه هذه المعتقدات في توجيه سلوك الفرد كما يدركه هو، واعتبرتها عادات إيجابية قد تسهم في خفض العجز والشعور بالفشل في حين ذهبت دراسات أخرى إلى التأكيد على الدور السلبي والخطير الذي تلعبه معتقدات التحكم على إدراك المخاطر والسلوكيات الوقائية.

في الفقرة التالية سنتطرق الباحثة إلى الدراسة الثانية والتي تبحث في تأثير ضغوط العمل على السلوكيات الآمنة.

3- عرض وتحليل ومناقشة نتائج الفرضيات المتعلقة بمتغير ضغوط العمل:

تمهيد

في العالم الصناعي، تمثل حوادث المرور المرتبطة بالعمل السبب الأول في وقوع الوفيات التي لها علاقة بحوادث العمل، فهناك فئات كثيرة تقود في إطار العمل وبمجرد السير في الطريق يجعلهم عملهم هذا عرضة للوقوع في حوادث المرور.

رغم المعطيات التي اكدها عليها تقرير مركز الأبحاث في الصحة والوقاية في العمل بكندا سنة 2013 Institut de recherche Robert-Sauvé en santé et en sécurité du travail فان الدراسات المنجزة في هذا الإطار والتي من شأنها تحديد مختلف العوامل والخصائص التي تكون سببا في وقوع حوادث المرور المرتبطة بالعمل محدودة.

وهذه الدراسات والبحوث القليلة أرجعت مسؤولية الوقوع في حوادث المرور المرتبطة بالعمل إلى السائقين، سواء كان الحادث عبارة عن اصطدام بين مركبتين أو انقلاب مركبة منفردة يحدث عنه إصابات جسدية ومادية وحتى وفيات.

وذهبت دراسات أخرى إلى اعتبار أن السائق ليس مسؤولاً لوحده على التورط في الحوادث بل هناك ثمة عوامل أخرى منها الخصائص التنظيمية المرتبطة بمنظمة العمل كتنسيق المؤسسة وعدد ساعات العمل الخاص بالسياقة. www.irsst.qc.ca

تكمّن إشكالية هذا الجزء في اعتبار ضغوط العمل من العوامل التي قد تتسبب في وقوع الأفراد العاملين في الحوادث التي ترتبط بعملهم وذلك باعتبارها ظاهرة معقدة ونتائجها وخيمة على صحة العاملين وسلامة المنظمة. (Legron, 2016)

ويعتقد المكتب الدولي للعمل Le Bureau international du travail، أن ضغوط العمل أصبحت أحد أخطر المشاكل التي تحقّق بصحة الأفراد العاملين في الوقت الحالي، كما بين أن التكنولوجيات التي ادخلت في السبعينات للتقليل من الإجهاد في العمل لم تدم طويلاً بل ظهرت جرائها أشكال جديدة من المخاوف أدت إلى بروز المشقة النفسية والقلق لدى الفرد العامل سميت بالمخاطر النفس-اجتماعية حيث اعتبرت ضغوط العمل نوع من أنواع هذه المخاطر وأهمها. (BIT, 1993)

بينت دراسة مسحية أوروبية حول ظروف العمل والمعنونة بتأثير العمل على الصحة Fourth European Working Conditions Survey, Impact of Work on Health, أن مهنة نقل المسافرين من بين القطاعات الأكثر تضرراً بظاهرة ضغوط العمل.

www.eurofound.eu.int

وفي هذا السياق تطرح الباحثة التساؤل التالي، ما إذا كان لضغوط العمل دور في تبني السائقين المهنيين للسلوكيات الآمنة في الطريق، و سيتم عرض نتائج الفرضيات التالية:

3-1- عرض وتحليل ومناقشة نتائج الفرضية المتعلقة بضغوط العمل:

هناك مهن عديدة معرضة لمصادر مختلفة من الضغوط صنفت بالخطيرة على الفرد والمنظمة وما مهنة نقل المسافرين إلا واحدة من بين هذه المهن، لأنها تعتمد على الأداء الدقيق للسائق وما يتطلبه من تركيز وانتباه للحفاظ على سلامة المسافرين، حيث تشكل هذه المسؤولية اتجاه الجمهور مصدراً من مصادر الضغوط، ولإجابة على تساؤل الفقرة السابقة افترضت الباحثة ما يلي:

"توجد علاقة دالة إحصائية عند مستوى الدلالة 0.05 بين ضغوط العمل والسلوكيات الآمنة"

الفصل الثاني: عرض وتحليل ومناقشة نتائج الدراسة

لاختبار العلاقة بين ضغوط العمل والسلوكيات الآمنة تم استخدام معامل الارتباط Pearson R Correlation Coefficient والذي من خلاله يتم الحكم على وجود العلاقة من عدمها وكذا التعرف على قوة العلاقة ويتم تحديدها.

جدول 80 يبين نتائج معامل الارتباط بيرسون بين ضغوط العمل و السلوكيات الآمنة

السلوكيات الآمنة	الابعاد	
	قيمة معامل الارتباط R	Pearson R Correlation
0.305**	قيمة معامل الارتباط R	حرية اتخاذ القرار
0.225**	قيمة معامل الارتباط R	المتطلبات النفسية
0.306**	قيمة معامل الارتباط R	الدعم الاجتماعي في العمل
0.304**	قيمة معامل الارتباط R	ضغط الجمهور
0.389**	قيمة معامل الارتباط R	ضغوط العمل

المصدر: من إعداد الباحثة بناءً على مخرجات (spss)

بلغت قيمة معامل الارتباط $R = 0.389$ وهي دالة إحصائياً عند مستوى الدلالة 0.05 مما يبرر قبول الفرضية التي تقر بوجود علاقة بين ضغوط العمل والسلوكيات الآمنة لدى السائقين المهنيين.

وتعني هذه النتيجة أن السائقين المهنيين الذين يتعرضون للضغوط في العمل يتجهون إلى تبني سلوكيات غير آمنة في الطريق.

مناقشة نتائج الفرضية:

ذهبت دراسات مختلفة والتي بحثت في علاقة الضغوط بالوقوع في حوادث المرور إلى تناول كيفية مواجهة هذه الضغوط.

ففي دراسة (Gardell et al., 1982) توصلت النتائج إلى وجود علاقة ايجابية بين ما يشعر به سائقون يعملون بمؤسسات هولندية من ضغوط في العمل وبين احترام الوقت والذي هو مطلب من متطلبات العمل حيث ربط هؤلاء السائقون احترام الوقت بالسياسة في أمان وهذه النتائج تتوافق مع ما جاءت به نتائج الدراسة الحالية في ان ضغوط العمل ترتبط بما يقوم به السائقون المهنيون من سلوكيات اتجاه المواقف المرورية التي يتعرضون اليها.

وتوافقت هذه النتيجة مع ما توصلت اليه دراسة أجريت للتعرف على علاقة الجوانب الصحية مع متطلبات العمل وكانت النتيجة أن الذين لا يعانون من اضطرابات سيكسوماتية يميلون الى إيصال الركاب في أمان. (ابو النيل، 1985)

كما توافقت هذه النتيجة مع ما توصلت اليه دراسة هدفت للتعرف على آثار ضغوط العمل على الردود الفسيولوجية أثناء العمل حيث ربطت آثار الضغوط والتي تتمثل في احترام الجدول الزمني للعمل بالردود الفسيولوجية لدى السائقين وهي السياسة في أمان، كما جاءت نتائج الدراسة الحالية موافق لما توصلت إليه الدراسة التي هدفت لمعرفة آثار عبء العمل والي هو مصدر من مصادر الضغوط على الردود الفسيولوجية لدى السائقين وخلصت النتائج الى ان عدد الركاب وضغط الوقت عوامل تزيد من شعور السائقين بالتوتر وبالتالي تبني سلوكيات غير آمنة في الطريق. (المرجع السابق)

ذكرت بعض الدراسات التي نشرتها الوكالة الأوروبية للشغل ان زيادة عدد ساعات العمل عن حجمها القانوني والمشاكل المالية وعقد العمل كلها عوامل تؤثر في شعور السائقين بالإجهاد والمشقة في العمل مما يزيد من نسبة الوقوع في الحوادث لديهم وهذه النتيجة أيضا تتفق مع ما توصلت إليه الباحثة في هذه الدراسة.

www.inserm.fr

بناء على ما توصلت إليه نتائج الفرضية والتي بينت نتائجها أن ضغوط العمل تؤثر على السلوكيات الآمنة لدى السائقين المهنيين والتي أكدت ما وصلت إليه الدراسات القليلة التي ربطت شعور السائقين بضغوط العمل والسياسة في أمان.

وأكدت هذه النتيجة ما ذكره (ابو النيل) في الدراسات التي جمعها والتي بحثت في أساليب مواجهة السائقين للضغوط في حركة المرور حيث أشار الى ان الاساليب التي يستند اليها السائقون المهنيون في

مواجهة متطلبات العمل والتي يعتبرونها مصدرا من مصادر الضغوط، تؤثر في الحالة الصحية لديهم لانهم يبذلون جهدا اكبر من عملهم.

ومن جهة اخرى فإن السائقين الذين لديهم اعراض سيكسوماتية قليلة ويبذلون جهدا اقل في العمل يميلون الى اعتبار السياقة في أمان اولى من الالتزام بالجدول الزمني المحدد في العمل.

كما اتفق العديد من الباحثين على ان لبيئة العمل المادية دور أساسي في الحفاظ على الصحة النفسية والجسمية للعامل، لان ظروف العمل إذا كانت غير ملائمة، تصبح مصدرا من مصادر الضغوط تجعل من الأفراد العاملين عرضة للحوادث نتيجة لانعدام الظروف الآمنة وعدم تكيفهم في محيط العمل. (الغيسوي، 1982)

وتتفرع من الفرضية الرئيسية فرضيات جزئية ستعرضها الباحثة وتناقشها في الفقرة الموالية

3-2- عرض وتحليل ومناقشة نتائج الفرضية المتعلقة بحرية اتخاذ القرار:

تنص الفرضية الفرعية الأولى على: وجود علاقة دالة إحصائية عند مستوى الدلالة 0.05 بين حرية اتخاذ القرار والسلوكيات الآمنة

اسفرت نتائج الدراسة الحالية فيما يتعلق ببعد اتخاذ القرار على: وجود علاقة دالة إحصائية عند مستوى الدلالة 0.05 بين حرية اتخاذ القرار والسلوكيات الآمنة

بلغت قيمة معامل R الارتباط 0.305 وهي دالة إحصائية عند مستوى الدلالة 0.05 مما يبرر قبول الفرضية التي تقرر بوجود علاقة بين اتخاذ القرار والسلوكيات الآمنة لدى السائقين المهنيين.

مناقشة نتائج الفرضية:

تعني هذه النتيجة ان السائقين المهنيين الذين يتمتعون بالمشاركة في القرارات يولون أهمية للسياقة في أمان عكس الذين ليس لديهم هذه الإمكانيّة.

توافقت هذه النتيجة مع دراسة (Kirschenbaum et coll., 2000) والتي بين من خلالها ان الخضوع والالتزام بقرارات المسؤولين في المنظمة مصدر من مصادر الضغوط التي تساهم في وقوع الفرد العامل في حوادث المرور المرتبطة بالعمل.

وجاءت نتيجة هذه الدراسة موافقة للاتجاه الذي يقول انه في حالة طلب نفسي ضعيف ومستوى تحكم مرتفع يكون عبء العمل منخفض وهذا ما يجعل الفرد العامل لا يشعر بالضغط لكن مستوى الاستقلالية في اتخاذ القرار مرتفعة لديه بحيث لا تسمح رتبة العمل باستغلال قدراته وكفاءاته مما قد يعرضه لضغوطات كبيرة في العمل وبالتالي تؤثر على سلوكياته الآمنة.

لم تتفق نتائج الدراسة الحالية مع الاتجاه الذي يؤكد على دور محيط العمل في الوقوع في حوادث العمل وليس لحرية اتخاذ القرارات، لأن العاملين المعرضين للحوادث ليسوا أولئك الذين يعملون في المكاتب والإدارات ولكن الذين هم على صلة مباشرة بالآلة لين يكون مستوى اتخاذ القرار مرتفعاً.

3-3- عرض وتحليل ومناقشة نتائج الفرضية المتعلقة بالمتطلبات النفسية:

تنص الفرضية الفرعية الثانية على: وجود علاقة دالة إحصائية عند مستوى الدلالة 0.05 بين المتطلبات النفسية للعمل والسلوكيات الآمنة

بلغت قيمة معامل R الارتباط 0.225 وهي دالة إحصائية عند مستوى الدلالة 0.05 مما يبرر قبول الفرضية التي تقر بوجود علاقة بين المتطلبات النفسية للعمل والسلوكيات الآمنة لدى السائقين المهنيين.

مناقشة نتائج الفرضية الفرعية:

تعني هذه النتيجة أن السائقين المهنيين الذين يوازنون بين ما يتطلبه عملهم من تركيز عالي واحترام لجدول الوقت وبين العمل في ظروف آمنة، يتمتعون بدرجة عالية في التحكم في العمل ويميلون إلى تبني سلوكيات آمنة في الطريق عكس الذين ليس لديهم هذا التوازن بين ما يتطلبه العمل كسائقين وبين سلوكياتهم في الطريق.

وأكد (كرازاك) على انه اذا كانت درجة متطلبات العمل مرتفعة فانها تفوق قدرات الفرد العامل ومهاراته ويصبح لديه هامش قليل من الحرية في اتخاذ القرارات الهامة مما يعرضه للشعور بالضغط واما اذا كان العمل متعبا ولدى الفرد العامل درجة مرتفعة من التحكم فيه يمكنه هذا من اخذ الحرية الكاملة في اتخاذ القرار ويصبح حينها اقل عرضة للضغط. (Wassenhove, 2014)

وبينت (Grebot, 2008) أن عقد العمل وما يرتبط به من قيود وإرغامات، تعتبر من بين العوامل التي تتسبب في تعرض الفرد العامل للحوادث وان خطر الوقوع في الحوادث يزداد في حالة طلب نفسي مرتفع وهذا ما بينته نتائج الدراسة الحالية.

3-4- عرض وتحليل ومناقشة نتائج الفرضية المتعلقة بالدعم الاجتماعي:

تنص الفرضية الفرعية الثالثة على: "وجود علاقة دالة إحصائية عند مستوى الدلالة 0.05 بين الدعم الاجتماعي في العمل والسلوكيات الآمنة"

بلغت قيمة معامل R الارتباط 0.306 وهي دالة إحصائية عند مستوى الدلالة 0.05 مما يبرر قبول الفرضية التي تقر بوجود علاقة بين الدعم الاجتماعي في العمل والسلوكيات الآمنة لدى السائقين المهنيين وتعني هذه النتيجة ان الدعم الاجتماعي في العمل والمقدم من طرف زملاء العمل أو المشرفين يلعب دورا محوريا في مساعدة السائقين المهنيين على الاستقرار في العمل والالتزام باجراءات السلامة المرورية مما يدفعهم الى تبني سلوكيات آمنة في الطريق.

مناقشة نتائج الفرضية:

أكدت دراسة أجريت لمعرفة فعالية الدعم الاجتماعي من طرف الشركة الفرنسية للسكك الحديدية SNCF لدى سائقي القطارات الموظفين عندها على أن السائقين الموظفين لديها الذين لم يستفيدون من المتابعة الطبية من طرف طبيب العمل وإجراءات الوقاية من الحوادث المطبقة في المؤسسة بعد تعرضهم لحادث مرور مرتبط بعملهم ويتلقوا دعما قليلا يشعرون بأعراض اكتئاب متكررة تجعلهم يميلون إلى ارتكاب الحوادث مرة أخرى وهذه النتيجة تتوافق مع ما توصلت اليه الدراسة الحالية من انه كلما زاد مستوى الدعم الاجتماعي في العمل زاد ميل السائقين المهنيين الى تبني سلوكيات أكثر أمنا في الطريق. <http://www.masson.fr>

وفي نفس السياق جاءت نتائج الدراسة الحالية متطابقة مع ما تول اليه بحث اجري لمعرفة محيط العمل بالوقوع في الحوادث حوادث المرور المرتبطة بالعمل من أن الذين يتعرضون للخطر لا يعملون بالمكاتب والإدارات بل هم من يتعاملون مع الآلات أين يكون مستوى اتخاذ القرارات ضعيف لديهم.

(Swaen et coll, 2004)

وأكد (Dembe, 2004) على دور الدعم الاجتماعي في العمل في وقوع الأفراد العاملين في الحوادث، فالعلاقات السيئة والصراع مع زملاء العمل عوامل من شأنها ان تترك السائق المهني، يشعر بالضغط في بيئة العمل حيث تساهم هذه الضغوط في تعرضه للحوادث وهذا ما تم توضيحه من خلال النتائج المتوصل إليها في هذه الدراسة.

3-5- عرض وتحليل ومناقشة نتائج الفرضية المتعلقة بضغط الجمهور:

بالنسبة لعلاقة بعد ضغط الجمهور بالسلوكيات الآمنة : قيمة معامل الارتباط R دالة عند مستوى الدلالة 0.05، حيث قدرت بـ 0.304 .

ومنه هناك مبرر بقبول الفرضية الفرعية الرابعة التي تنص على أن: " هناك علاقة دالة إحصائية عند مستوى الدلالة 0.05 بين ضغط الجمهور و السلوكيات الآمنة "

وعند قراءة هذه النتائج يتبين أن السائقين المهنيين يتعرضون لنوع آخر من الضغوط وهو ما يطلبه الجمهور من احترام للوقت وإيصالهم في أمان.

مناقشة نتائج الفرضية:

ذكر ابو النيل ان الضغوط التي يشعر بها السائقون المهنيون اثناء أدائهم لعملهم تتمثل في ما ينتظره الزبائن منهم، من احترام للوقت والسياسة في أمان خاصة وسط حركة سير كثيفة ومارة يسيرون دون احترام لإشارات المرور وسائقين متهورين حيث تتعارض هذه المطالب مع ما يملكونه من قدرات كاليقظة والتركيز والانتباه والتي غالبا ما تنتهي بالوقوع في حوادث المرور وهذا ما اكدته نتائج هذه الدراسة. (ابو النيل، 2005)

ومن بين الدراسات التي ذكرها (ابو النيل، 1985) تلك التي أجريت لمعرفة العلاقة بين ضغط الوقت وعدد الركاب والشعور بالتوتر والسياسة في أمان فبينت نتائجها وجود ارتباط دال إحصائي بين عدد الركاب وضيق الوقت وبين ضغط الوقت والسياسة في أمان وهذا ما تم تبينه في هذه الدراسة من أن ما ينتظره الجمهور من السائقين المهنيين يرتبط ارتباطا ايجابيا بتبني سلوكيات آمنة أثناء السياسة بمعنى انه كلما زاد ضغط الركاب كلما زادت السلوكيات غير الآمنة وبالتالي احتمال الوقوع في حوادث المرور.

وجاءت نتائج هذه الدراسة مطابقة للبحث الذي ذكره (ابو النيل، 1985) ان متطلبات السياسة هي توصيل الركاب في أمان واحترام الوقت المخصص لذلك ترتبط بالجهد المبذول من طرف السائقين المهنيين وبالإصابة بأمراض الجهاز العضلي والصعوبة في النوم مما قد يؤثر على ردود أفعالهم امام المواقف المرورية الخطيرة.

خلاصة النتائج المتعلقة بمتغير ضغوط العمل:

من خلال النتائج التي توصلت إليها الدراسات التي بحثت في طرق مواجهة ضغوط العمل لدى السائقين المهنيين وارتباطها بالسياقة في أمان فرغم قلتها قد أكدت على انه من بين أسباب تبني العاملين في مجال نقل المسافرين لسلوكيات غير آمنة اتجاه المواقف المرورية الخطيرة شعورهم بالضغوط من متطلبات العمل كالاتزام بالوقت وشكاوى الركاب من التوقيفات المتكررة وعدم احترام المشاة للقوانين المنظمة لحركة المرور وبصفة أقل قواعد السلامة المرورية وكلها عوامل تزيد من احتمال الوقوع في حوادث المرور، الا ان هذه الدراسات لم تتوصل إلى تحديد الأولويات التي يمكن استغلالها من طرف الخبراء لتصميم برامج الوقاية والأمن من حوادث المرور.

4- عرض وتحليل ومناقشة نتائج الفرضيات المتعلقة بمتغير قابلية الوقوع في الحوادث المرتبطة بالعمل:

تمهيد

في الجزء السابق من هذه الدراسة بينت النتائج انه من اجل تقادي الوقوع في الحوادث ينبغي على السائقين المهنيين التكيف مع الضغوط التي يواجهونها أثناء أدائهم لعملهم الا انه يوجد بعض الافراد ممن لا يملكون المهارات والقدرات الكافية لمواجهة الضغوط تزيد احتمالية وقوعهم في حوادث المرور المرتبطة بعملهم.

فسر الباحثون هذا التكيف والذي هم عبارة عن عوامل ذاتية بانه القابلية للوقوع في الحوادث، ومن بين هؤلاء الباحثين Green Wood الذي اكد على وجود نوع من الاشخاص يقعون في الحوادث اكثر من غيرهم.(عوض، 1971)

ذهب عباس محمود عوض الى اعتبار القابلية جملة من العوامل الداخلية الذاتية تدفع بالفرد الى القيام بسلوكيات غير آمنة هي عبارة عن أخطاء كثيرة ومستمرة، أما (ايزنك) فيرجع القابلية الى الشخصية في حين يراها Gray صفة تولد مع الإنسان وعرف موضوع القابلية الكثير من الغموض وخاصة في ضل الدراسات القليلة التي تناولته.

الفصل الثاني: عرض وتحليل ومناقشة نتائج الدراسة

تعرض مفهوم القابلية للوقوع في الحوادث الى نقد كبير كونه ركز على جانب واحد وهو ان الذي قع في حادث يقع في حوادث اخرى، راي لم يستطع اقناع المتتبعين لهذا الموضوع، وحسب رأي الباحثة يجب تناول الموضوع من عدة نواحي وخاصة من ناحية السلوكيات التي يقوم بها الافراد وذلك من خلال التطرق إلى جميع الأبعاد المؤثرة فيه سواء الشخصية منها او التنظيمية.

وهذا التعقيد في تناول موضوع القابلية أو كما يسمى في بعض الدراسات بالاستهداف لحوادث المرور ذكره (حمو بوظريفة) عندما كتب عن أسباب حوادث المرور في الجزائر وأكد على الصعوبة التي يتلقاها الباحث في دراسته لهذا الموضوع (فرج طه) و(عباس محمود عويضة)، 1976, Fernandez Seara, و 1986, Blasco, وغيرهم من الباحثين الآخرين.

في هذه الدراسة ستحاول الباحثة الإجابة بالنفي أو بالتأكيد على التساؤل الذي يقول:

-هل توجد علاقة دالة بين العناصر المكونة للقابلية للوقوع في الحوادث وتبني السائقين المهنيين لسلوكيات معينة لدى مواجهتهم للمواقف المرورية الخطيرة؟

4-1- عرض وتحليل ومناقشة نتائج الفرضية المتعلقة بقابلية الوقوع في الحوادث:

تنص الفرضية على ان " هناك علاقة دالة إحصائيا عند مستوى الدلالة 0.05 بين القابلية للوقوع في حوادث المرور المرتبطة بالعمل و السلوكيات الآمنة " لاختبار هذه العلاقة تم استخدام معامل الارتباط Pearson R Correlation Coefficient والذي من خلاله يتم الحكم على وجود العلاقة من عدمها وكذا التعرف على قوة العلاقة ويتم تحديدها.

جدول 81 يبين نتائج معامل الارتباط بيرسون بين القابلية للوقوع في حوادث المرور المرتبطة بالعمل و السلوكيات الآمنة

السلوكيات الآمنة	الأبعاد	
	قيمة معامل الارتباط R Pearson R Correlation	
0.421**	قيمة معامل الارتباط R Pearson R Correlation	عوامل داخلية
-0.325**	قيمة معامل الارتباط R Pearson R Correlation	عوامل تنظيمية
0.246**	قيمة معامل الارتباط R Pearson R Correlation	القابلية للوقوع في حوادث المرور المرتبطة بالعمل

المصدر: من إعداد الباحثة بناءً على مخرجات (spss)

لاختبار العلاقة بين القابلية للوقوع في حوادث المرور المرتبطة بالعمل و السلوكيات الآمنة تم استخدام معامل الارتباط Pearson R Correlation Coefficient والذي من خلاله يتم الحكم على وجود العلاقة من عدمها وكذا التعرف على قوة العلاقة ويتم تحديدها، فقد بلغت قيمة هذا الأخير 0.246 وهي قيمة دالة إحصائيا عند مستوى الدلالة 0.05 ومنه هناك مبرر بقبول الفرضية الرئيسية السادسة التي تنص على أن " هناك علاقة بين القابلية للوقوع في حوادث المرور المرتبطة بالعمل و السلوكيات الآمنة ". بالنسبة لعلاقة القابلية للوقوع في حوادث المرور المرتبطة بالعمل بالسلوكيات الآمنة: قيمة معامل الارتباط R دالة عند مستوى الدلالة 0.05، حيث قدرت بـ 0.246.

ومنه هناك مبرر بقبول الفرضية التي تنص على " هناك علاقة دالة إحصائيا عند مستوى الدلالة 0.05 بين القابلية للوقوع في حوادث المرور المرتبطة بالعمل و السلوكيات الآمنة لدى السائقين المهنيين" وتعني هذه النتيجة ان السائقين المهنيين يقودون مركباتهم في أمان ويحترمون إجراءات السلامة المرورية اذا لم تكن لديهم درجة عالية من قابلية الوقوع في حوادث المرور المرتبطة بالعمل أي أن الدرجة الكلية للقابلية تؤثر تأثيرا مباشرا في تبنيهم لسلوكيات آمنة أمام الأخطار التي يواجهونها في الطريق وهذا يعني أيضا أن الذين لديهم درجة مرتفعة من القابلية للوقوع في حوادث المرور المرتبطة بالعمل يميلون الى تبني سلوكيات غير آمنة في الطريق عكس الذين لديهم درجة منخفضة من القابلية فيقومون بسلوكيات آمنة.

مناقشة نتائج الفرضية:

وبمقارنة هذه النتائج بما توصل إليه أصحاب الاتجاه الذي يؤكد على أن جميع الأشخاص لهم نفس الاستعداد للوقوع في الحوادث والصدفة هي العامل الوحيد الذي يدفع بالأفراد العاملين للوقوع في الحوادث، نجد أنها جاءت منافية لها.

وجاءت هذه النتائج منافية أيضا للرأي الذي يرى أن الأفراد الذين يقعون صدفة في الحوادث يصبحون مهيين للوقوع في الحوادث مرات أخرى وقد يكون السبب في ذلك قابليتهم الزائدة نتيجة الشعور بالخوف وفقدان الثقة في النفس. (طه، 2005)

اتفقت نتائج الدراسة الحالية مع الرأي الذي يقول بان القابلية للوقوع في الحوادث تحدث نتيجة التكوين النفسي البيولوجي بمعنى أنها سمة من سمات الشخصية، قد يرتفع مستواها فيميل الفرد إلى الوقوع في الحوادث كما قد ينخفض مستواها فيصبح استعداد الفرد للوقوع في الحوادث ضئيل. (عويضة، 1994)

اتفقت الدراسة الحالية مع نتائج دراسة (Green Vood et Woods, 1918) والتي بينت نتائجها أن التوزيع المفترض للحوادث بواسطة القابلية المتزايدة هو الأقرب للتوزيع الفعلي الذي بينته النتائج التي توصلوا إليها، كما جاءت نتائج دراسة (ماير، 1967) موافقة لنتائج الدراسة الحالية وذلك أن التركيب الطبيعي للأفراد هو العامل الذي يجعل الأفراد العاملين يقعون في الحوادث ويكمن وجه الاختلاف في درجة القابلية لديهم. (ابو النيل، 2005)

4-1- عرض وتحليل ومناقشة نتائج الفرضية المتعلقة بالعوامل الداخلية:

تقر الفرضية الفرعية الأولى بأنه: " توجد علاقة دالة إحصائية عند مستوى الدلالة 0.05 بين العوامل الداخلية و السلوكيات الآمنة "

وكانت قيمة معامل الارتباط R دالة عند مستوى الدلالة 0.05، حيث قدرت بـ 0.421، ومنه نستنتج انه توجد علاقة موجبة بين العوامل الداخلية و السلوكيات الآمنة وهذه النتيجة تبرر قبول الفرضية الفرعية الأولى التي تنص على انه: " توجد علاقة دالة إحصائية عند مستوى الدلالة 0.05 بين العوامل الداخلية للقابلية للوقوع في حوادث المرور المرتبطة بالعمل و السلوكيات الآمنة لدى السائقين المهنيين".

وتعني هذه النتيجة ان العوامل الداخلية او كما يصطلح على تسميتها بالعوامل الذاتية او الشخصية في بعض الدراسات تلعب دورا ايجابيا في تبني السائقين المهنيين للسلوكيات الآمنة في الطريق.

مناقشة نتائج الفرضية:

وتعني العوامل الداخلية، مجموع السلوكيات الآمنة التي يقوم بها السائقون المهنيون عند تعرضهم لحوادث المرور المرتبطة بالعمل والتي تستدعي منهم تفسير الحوادث تفسيراً سليماً يركز على قدراتهم ومهاراتهم لإيجاد الحلول المناسبة المبنية على أسس علمية لا على معتقداتهم.

في هذا الجزء من الدراسة ستحاول الباحثة معرفة نوع السلوكيات التي يتبناها السائقون المهنيون، سلوكيات آمنة تستند إلى قوانين المرور وإجراءات السلامة المرورية وأخرى غير آمنة تتناقض مع كل ما ينظم الحركة المرورية.

ويمكن تفسير هذه الدلالة بوجود عوامل داخلية لدى الفرد تجعله ميالا للوقوع في الحوادث اكثر من غيره رغم ان الجميع يتعرضون على نحو متساو للحوادث كما هو الحال لدى السائقين المهنيين الذين اكدوا من خلال استجاباتهم على عبارات استبيان القابلية للوقوع في حوادث المرور المرتبطة بالعمل ان هناك عوامل ذاتية (شخصية) تؤثر في تبنيهم لسلوكيات معينة لما يواجهون مواقف خطيرة في الطريق.

وبينت الدراسات التي تناولت موضوع القابلية للوقوع في الحوادث أن الأفراد يختلفون من حيث وقوعهم في الحوادث فبعضهم يكون أميل إلى التورط فيها من غيرهم، وعلى الرغم من تعرض الجميع للخطر على نحو متساو إلا أن هذه الدراسات تمكنت من افتراض وجود شيء آخر يؤثر في القابلية للوقوع في الحوادث وهو الشخصية. (فرج، 2006)

لم تتفق نتائج الدراسة الحالية مع ما توصلت إليه نظرية "الأعراض" (Les symptômes) والتي ركزت على العوامل الخارجية كظروف العمل والأشغال الخطيرة واعتبرتها أسبابا واضحة تزيد من قابلية الأفراد للوقوع في الحوادث المرتبطة بالعمل . (Adams, 1985)

اتفقت هذه النتائج مع ما توصل اليه العلماء والباحثون وهو وجود جوانب متعددة يتم من خلالها تقييم معدل الحوادث ومن بين هذه الجوانب عوامل شخصية تدفع بالفرد الى الوقوع في الحوادث.

كما اتفقت نتائج الدراسة الحالية مع ما توصل اليه علماء النفس عند تحليلهم ودراساتهم لمفهوم القابلية، بينوا من خلال النتائج المتحصل عليها من الدراسات التي قاموا باجرائها، وجود استعدادات فردية وراثية تلعب دورا أساسيا في تبني سلوكيات معينة عند مواجهة المواقف الخطيرة.

ومن بين هذه الاستعدادات الميل للخاطرة مما ترك الباحثين يتوقعون ارتفاعا في معدل الحوادث لدى السائقين الأكثر جرأة من غيرهم حيث يؤدي ميلهم هذا الى اصدار سلوكيات وجب البحث في مسبباتها وآثارها من أجل محاولة توجيهها. (Rodgers et Blanchard, 1993)

4-1- عرض وتحليل ومناقشة نتائج الفرضية المتعلقة بالعوامل التنظيمية:

تنص الفرضية الفرعية الثانية على: " وجود علاقة دالة إحصائية عند مستوى الدلالة 0.05 بين العوامل التنظيمية و السلوكيات الآمنة "

من خلال الجدول نلاحظ بالنسبة لعلاقة العوامل التنظيمية بالسلوكيات الآمنة: قيمة معامل الارتباط R دالة عند مستوى الدلالة 0.05، حيث قدرت بـ (-0.325)، ومنه نستنتج انه توجد علاقة سالبة بين العوامل التنظيمية و السلوكيات الآمنة.

وهذه النتيجة تبرر قبول الفرضية الفرعية الثانية التي تنص على " هناك علاقة دالة إحصائية عند مستوى الدلالة 0.05 بين العوامل التنظيمية و السلوكيات الآمنة "

مناقشة نتائج الفرضية:

وتعني هذه النتائج ان السلوكيات الآمنة لدى السائقين المهنيين تتغير وفق العوامل التنظيمية والتي حددتها الباحثة في الفقرات السابقة وهي عبارة عن ثلاث جوانب رئيسية ومهمة لها علاقة بالمنظمة والفرد العامل، ولقد استنتجنا اهمية هذه العوامل من المشرفين على مؤسسات النقل العامة والخاصة والسائقين المهنيين انفسهم الذين اوضحوا لنا انه من بين عديد العوامل التي تؤثر في السلوكيات الآمنة في الطريق، الرضا الوظيفي، الأداء الوظيفي وضغوط العمل وأكدت الادبيات السابقة على ان العوامل التنظيمية هي الاسباب النفسية التي تعبر عن الروح المعنوية والرضا عن العمل.

وجاءت العلاقة سالبة بين محددات العوامل التنظيمية والتي تعبر في هذه الدراسة عن الرضا الوظيفي والأداء الوظيفي وضغوط العمل.

تتطابقت هذه النتيجة مع نتائج الدراسة التي أجراها (محجر، 2011)، وهدفت الى البحث في العلاقة بين الاستهداف والرضا عن العمل، فلقد توصل صاحب الدراسة الى وجود علاقة سالبة بين الرضا عن العمل والاستهداف للحوادث اي ان الفرد العامل كلما شعر بالرضا نقصت لديه درجة الاستهداف ونفس النتيجة توصل اليها عندما درس العلاقة بين الأداء بالاستهداف للوقوع في حوادث المرور وبين الشعور بالضغوط المهنية والاستهداف للحوادث، ولقد ذكر في دراسته جوانب اخرى تنظيمية كالالتزام التنظيمي والتطوير التنظيمي وصنفها كلها كعوامل تنظيمية تؤثر في المستهدفين للحوادث المرورية.

وفي نفس السياق، اكدت دراسة (عوض، 1971) على ان نسبة العمال المستهدفين الراضين عن عملهم بلغت 86% مقابل نسبة العمال غير المستهدفين الراضين التي جاءت مساوية لـ 95%.

ووجد (رأفت السيد) أن العمال المستهدفين أقل رضا عن عملهم من غيرهم من العمال غير المستهدفين. (السيد، 1987)

وجاءت نتائج الدراسة الحالية مماثلة للنتائج التي توصل إليها (ابو النيل، 1985) في دراسته التي أجراها على عينة من العمال الصناعيين بشركة الحديد والصلب والتي أقرت بوجود علاقة سالبة بين الشعور بالامن والروح المعنوية للعمال ورضاهم عن عملهم وأكد صاحب الدراسة على ارتباط الروح المعنوية للعمال ورضاهم عن عملهم بالوقوع في الحوادث.

خلاصة نتائج فرضية القابلية للوقوع في حوادث المرور المتعلقة بالعمل:

اثبتت نتائج هذا الجزء من الدراسة والمتعلق بمتغير قابلية الوقوع في حوادث المرور المتعلقة بالعمل ارتباط بين العوامل التنظيمية والعوامل الداخلية المتعلقة بالقابلية في الحوادث كما تم تفصيلها سابقة والتي تعبر عن الرضا في العمل، الأداء وضغوط العمل في تبني السائقين المهنيين لسلوكيات آمنة في الطريق.

5- عرض وتحليل ومناقشة نتائج الفرضيات المتعلقة بتأثير المتغيرات السوسيوديمغرافية والشخصية والمهنية على المعتقدات وضغوط العمل والسلوكيات الآمنة:

في هذا الجزء ستعرض الباحثة ما افترضته في هذه الدراسة من وجود فروق تعزى الى المتغيرات السوسيوديمغرافية والمتغيرات الشخصية لدى افراد عينة الدراسة وستكتفي بتحليل الفرضيات الدالة احصائيا فقط.

5-1- عرض وتحليل ومناقشة الفرضيات التي تتعلق بتأثير متغير السن:

اشتملت عينة الدراسة على أربعة فئات عمرية حيث بلغ طول الفئة عشر سنوات وهي كالآتي:
إن السائقين المهنيين الذين تتراوح أعمارهم بين 31 و 40 سنة يمثلون أغلب أفراد العينة بنسبة 46%، يليهم الذين تقل اعمارهم عن 30 سنة بنسبة 23.5% ثم الذين بلغوا 50 سنة وأكثر وصلت نسبتهم الى 20% والفئة الأخيرة تعبر عن مجموع الذين ولدوا بين 1970 و 1979 ، اي كان سنهم بين 41 و 50 سنة، والجدول السابق رقم () يبين ملخص هذه النتائج.

أ- عرض وتحليل ومناقشة الفرضية المتعلقة بالمعتقدات القدرية:

الفصل الثاني: عرض وتحليل ومناقشة نتائج الدراسة

تنص الفرضية على أنه " توجد فروق عند مستوى دلالة $\alpha \leq 0.05$ في مستوى المعتقدات القدرية تعزى لمتغير السن لدى أفراد العينة "

لاختبار هذه الفرضية قامت الباحثة باللجوء الى استخدام اختبار تحليل التباين الأحادي One Way Anova وهو اختبار بارامتري يستخدم في حالة التأكد من دلالة الفروق بين متوسطات عينتين مستقلتين او اكثر، والنتائج مبينة في الجدول التالي:

جدول 82 نتائج اختبار One Way Anova لدلالة الفروق في مستوى المعتقدات القدرية تبعا لمتغير السن

مستوى المعنوية (Sig)	قيمة F	متوسط المربعات	درجة الحرية	مجموع المربعات	
0,002	4,956	2,009	3	6,028	بين المجموعات
		0,405	196	79,470	داخل المجموعات
			199	85,498	المجموع

جدول 83 المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية لفئات السن في مستوى المعتقدات القدرية

الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي	السن
0.66	1.98	مولود قبل 1970
0.81	2.04	من 1970 الى 1979
0.64	2.15	من 1980 الى 1989
0.49	1.71	بعد 1989

المصدر: من إعداد الباحثة بناءً على مخرجات (spss)

تبين نتائج الجداول أعلاه أن قيمة F بمتغير المعتقدات القدرية تقدر بـ (4,956) وهي دالة عند درجة حرية بين المجموعات (3)، وداخل المجموعات (196) بمستوى دلالة قدره (0,002) وهي قيمة أقل من (0,05).

نستنتج من نتائج الجدول أن هناك مبرر لقبول الفرضية الأولى التي تنص على أنه " توجد فروق عند مستوى دلالة $\alpha \leq 0.05$ في مستوى المعتقدات القدرية تعزى لمتغير السن لدى السائقين المهنيين لصالح فئة من 1970 الى 1979 "

مناقشة نتائج الفرضية:

وتدل هذه النتيجة على ان المعتقدات القدرية لدى السائقين المهنيين والذين يمثلون عينة هذا البحث تتغير وفق سنهم، بمعنى آخر أن السائقين المهنيين الشباب والذين تتراوح اعمارهم بين الثلاثين والاربعين سنة يتأثرون بالمعتقدات القدرية و يعززون الوقوع في حوادث المرور المرتبطة بالعمل الى القضاء والقدر ويظهر ذلك من خلال استجاباتهم، وهذه النتائج تتناسب مع وصلت اليه دراسة (Ngueutsa, 2012) والتي أكد فيها بان مستعملي الطريق الكميرونيين لا يستطيعون التحكم في الحوادث إذ أنهم يرجعون سبب الوقوع في الحوادث إلى قوى علوية خارجية تتحكم في سلوكياتهم وتجعلها اقل أمنا من سلوكيات الذين لا يؤمنون بالمعتقدات القدرية، وتتفق ايضا مع الدراسة التي اجريت ب(دكا) والتي أكدت على ان عمال النظافة لا يلتزمون باجراءات السلامة المهنية بسبب معتقداتهم القدرية.

ب- عرض وتحليل ومناقشة الفرضية المتعلقة بمستوى التحكم الإلهي:

تنص على أنه " توجد فروق عند مستوى دلالة $\alpha \leq 0.05$ في مستوى التحكم الإلهي تعزى لمتغير السن لدى افراد العينة "

لاختبار هذه الفرضية قمنا باللجوء الى استخدام اختبار تحليل التباين الأحادي One Way Anova وهو اختبار بارامتري يستخدم في حالة التأكد من دلالة الفروق بين متوسطات عينتين مستقلتين او أكثر، والنتائج مبينة في الجدول التالي:

جدول 84 نتائج اختبار One Way Anova لدلالة الفروق في مستوى التحم الالاهي تبعا لمتغير السن

مستوى المعنوية (Sig)	قيمة F	متوسط المربعات	درجة الحرية	مجموع المربعات	
0.227	1.458	0.322	3	0.967	بين المجموعات
		0.221	196	43.335	داخل المجموعات
			199	44.302	المجموع

المصدر: من إعداد الباحثة بناءً على مخرجات (spss)

الفصل الثاني: عرض وتحليل ومناقشة نتائج الدراسة

تبين نتائج الجدول أعلاه أن قيمة F بمتغير التحم الالاهي تقدر بـ (1.458) وهي غير دالة عند درجة حرية بين المجموعات (3)، وداخل المجموعات (196) بمستوى دلالة قدره (0.227) وهي قيمة أكبر من (0,05).

نستنتج من نتائج الجدول ان هناك مبرر لرفض الفرضية التي تنص على " توجد فروق عند مستوى دلالة $\alpha \leq 0.05$ في مستوى التحكم الالاهي تعزى لمتغير السن لدى افراد العينة "

ج- عرض وتحليل ومناقشة الفرضية المتعلقة بمستوى الالتزام بالمعتقدات و القيم الثقافية :

تنص على أنه " توجد فروق عند مستوى دلالة $\alpha \leq 0.05$ في مستوى الالتزام بالمعتقدات و القيم الثقافية تعزى لمتغير السن لدى افراد العينة "

لاختبار هذه الفرضية قمنا باللجوء الى استخدام اختبار تحليل التباين الأحادي One Way Anova وهو اختبار بارامتري يستخدم في حالة التأكد من دلالة الفروق بين متوسطات عينتين مستقلتين او أكثر، والنتائج مبينة في الجدول التالي:

جدول 85 نتائج اختبار One Way Anova لدلالة الفروق في مستوى الالتزام بالمعتقدات و القيم الثقافية تبعا لمتغير السن

مستوى المعنوية (Sig)	قيمة F	متوسط المربعات	درجة الحرية	مجموع المربعات	
0.096	2.141	0.428	3	1.283	بين المجموعات
		0.200	196	39.147	داخل المجموعات
			199	40.430	المجموع

المصدر: من إعداد الباحثة بناءً على مخرجات (spss)

تبين نتائج الجدول أعلاه أن قيمة F بمتغير الالتزام بالمعتقدات و القيم الثقافية تقدر بـ (2.141) وهي غير دالة عند درجة حرية بين المجموعات (3)، وداخل المجموعات (196) بمستوى دلالة قدره (0.096) وهي قيمة أكبر من (0,05).

نستنتج من نتائج الجدول ان هناك مبرر لرفض الفرضية التي تنص على " توجد فروق عند مستوى دلالة $\alpha \leq 0.05$ في مستوى الالتزام بالمعتقدات و القيم الثقافية تعزى لمتغير السن لدى افراد العينة "

د- عرض وتحليل ومناقشة الفرضية المتعلقة القابلية للوقوع في حوادث المرور المرتبطة بالعمل: تنص الفرضية الثانية على: " توجد فروق عند مستوى دلالة $\alpha \leq 0.05$ في مستوى القابلية للوقوع في حوادث المرور المرتبطة بالعمل تعزى لمتغير السن لدى افراد العينة "

لاختبار هذه الفرضية قامت الباحثة باللجوء الى استخدام اختبار تحليل التباين الأحادي One Way Anova وهو اختبار بارامتري يستخدم في حالة التأكد من دلالة الفروق بين متوسطات عينتين مستقلتين او اكثر، والنتائج مبينة في الجدول التالي:

جدول 86 نتائج اختبار One Way Anova لدلالة الفروق في مستوى القابلية للوقوع في حوادث المرور المرتبطة بالعمل تبعا لمتغير السن

مستوى المعنوية (Sig)	قيمة F	متوسط المربعات	درجة الحرية	مجموع المربعات	
0,080	2,286	0,561	3	1,684	بين المجموعات
		0,246	196	48,137	داخل المجموعات
			199	49,822	المجموع

المصدر: من إعداد الباحثة بناءً على مخرجات (spss)

تبين نتائج الجدول أعلاه أن قيمة F بمتغير القابلية للوقوع في حوادث المرور المرتبطة بالعمل تقدر بـ (2,286) وهي غير دالة عند درجة حرية بين المجموعات (3)، وداخل المجموعات (196) بمستوى دلالة قدره (0,080) وهي قيمة اكبر من (0,05).

نستنتج من نتائج الجدول ان هناك مبرر لرفض الفرضية الثانية التي تنص على أنه: " توجد فروق عند مستوى دلالة $\alpha \leq 0.05$ في مستوى القابلية للوقوع في حوادث المرور المرتبطة بالعمل تعزى لمتغير السن لدى افراد العينة "

هـ. عرض وتحليل ومناقشة الفرضية المتعلقة بضغط العمل:

تنص الفرضية على أنه " توجد فروق عند مستوى دلالة $\alpha \leq 0.05$ في مستوى ضغوط العمل تعزى لمتغير السن لدى افراد العينة "

لاختبار هذه الفرضية قمنا باللجوء الى استخدام اختبار تحليل التباين الأحادي One Way Anova وهو اختبار بارامتري يستخدم في حالة التأكد من دلالة الفروق بين متوسطات رتب عينتين مستقلتين او أكثر، والنتائج مبينة في الجدول التالي:

جدول 87 نتائج اختبار One Way Anova لدلالة الفروق في مستوى ضغوط العمل تبعا لمتغير السن

مستوى المعنوية (Sig)	قيمة F	متوسط المربعات	درجة الحرية	مجموع المربعات	
0.105	2.072	0.382	3	1.146	بين المجموعات
		0.184	196	36.116	داخل المجموعات
			199	37.262	المجموع

المصدر: من إعداد الباحثة بناءً على مخرجات (spss)

تبين نتائج الجدول أعلاه أن قيمة F بمتغير ضغوط العمل تقدر بـ (2.072) وهي غير دالة عند درجة حرية بين المجموعات (3)، وداخل المجموعات (196) بمستوى دلالة قدره (0.105) وهي قيمة اكبر من (0,05).

نستنتج من نتائج الجدول ان هناك مبرر لرفض الفرضية التي تنص على " توجد فروق عند مستوى دلالة $\alpha \leq 0.05$ في مستوى ضغوط العمل تعزى لمتغير السن لدى افراد العينة "

و- عرض وتحليل ومناقشة الفرضية المتعلقة بالسلوكيات الآمنة:

تنص الفرضية على انه: " توجد فروق عند مستوى دلالة $\alpha \leq 0.05$ في مستوى السلوكيات الآمنة تعزى لمتغير السن لدى افراد العينة "

لاختبار هذه الفرضية قمنا باللجوء الى استخدام اختبار تحليل التباين الأحادي One Way Anova وهو اختبار بارامتري يستخدم في حالة التأكد من دلالة الفروق بين متوسطات عينتين مستقلتين او اكثر، والنتائج مبينة في الجدول التالي:

الفصل الثاني: عرض وتحليل ومناقشة نتائج الدراسة

جدول 88 نتائج اختبار One Way Anova لدلالة الفروق في مستوى السلوكيات الآمنة تبعا لمتغير السن

مستوى المعنوية (Sig)	قيمة F	متوسط المربعات	درجة الحرية	مجموع المربعات	
0,151	1,788	0,442	3	1,327	بين المجموعات
		0,247	196	48,466	داخل المجموعات
			199	49,793	المجموع

المصدر: من إعداد الباحثة بناءً على مخرجات (spss)

تبين نتائج الجدول أعلاه أن قيمة F بمتغير السلوكيات الآمنة تقدر بـ (1,788) وهي غير دالة عند درجة حرية بين المجموعات (3)، وداخل المجموعات (196) بمستوى دلالة قدره (0,151) وهي قيمة أكبر من (0,05).

نستنتج من نتائج الجدول أن هناك مبرر لرفض الفرضية الثالثة التي تنص على " توجد فروق عند مستوى دلالة $\alpha \leq 0.05$ في مستوى السلوكيات الآمنة تعزى لمتغير السن لدى أفراد العينة "

5-2- عرض وتحليل ومناقشة الفرضيات التي تتعلق بتأثير متغير الجنس:

أ- عرض وتحليل ومناقشة الفرضية المتعلقة بالمعتقدات القدرية:

تنص الفرضية على أنه: " توجد فروق عند مستوى دلالة $\alpha \leq 0.05$ في مستوى المعتقدات

القدرية تعزى لمتغير الجنس لدى أفراد العينة "

لاختبار هذه الفرضية قمنا باللجوء إلى استخدام اختبار ت لعينيتين مستقلتين T-Test for Independent Means وهو اختبار بارامترى يستخدم في حالة التأكد من دلالة الفروق بين متوسطي عينتين مستقلتين، والنتائج مبينة في الجدول التالي:

جدول 89 نتائج اختبار T-Test لدلالة الفروق في مستوى المعتقدات القدرية تبعا لمتغير الجنس

مستوى المعنوية (Sig)	درجة الحرية	قيمة T	الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي	التكرار	
0,486	198	-0,698	0,65798	2,0045	198	ذكر
			0,00000	2,3300	2	انثى
					200	المجموع

المصدر: من إعداد الباحثة بناءً على مخرجات (spss)

الفصل الثاني: عرض وتحليل ومناقشة نتائج الدراسة

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه قيمة المتوسط الحسابي في مستوى المعتقدات القدريّة للذكور يقدر بـ (2,0045)، بانحراف معياري قدره (0,65798)، في حين بلغ المتوسط الحسابي للإناث (2,3300)، بانحراف معياري قدره (0,00) وهذا يعني أن إجابات أفراد عينة الدراسة في كلا الجنسين متقاربة، وهذا تؤكده قيمة T المحسوبة والمقدرة بـ (-0,698) وهي غير دالة عند درجة حرية (198) بمستوى دلالة قدره (0,486) وهي قيمة أكبر من (0,05).

نستنتج من نتائج الجدول أن هناك مبرر لرفض الفرضية التي تنص على "توجد فروق عند مستوى دلالة $\alpha \leq 0.05$ في مستوى المعتقدات القدريّة تعزى لمتغير الجنس لدى أفراد العينة "

ب- عرض وتحليل ومناقشة الفرضية المتعلقة بمستوى التحكم الإلهي:
تنص على أنه "توجد فروق عند مستوى دلالة $\alpha \leq 0.05$ في مستوى التحكم الإلهي تعزى لمتغير الجنس لدى أفراد العينة "

لاختبار هذه الفرضية قمنا باللجوء الى استخدام اختبار ت لعينيتين مستقلتين T-Test for Independent Means وهو اختبار بارامتري يستخدم في حالة التأكد من دلالة الفروق بين متوسطي عينتين مستقلتين، والنتائج مبينة في الجدول التالي:

جدول 90 نتائج اختبار T-Test لدلالة الفروق في مستوى التحكم الإلهي تبعا لمتغير الجنس

التكرار	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	قيمة T	درجة الحرية	مستوى المعنوية (Sig)
ذكر	198	2.6657	0.47392	198	0.690
انثى	2	2.8000	0.14142		
المجموع	200		-0.400		

المصدر: من إعداد الباحثة بناءً على مخرجات (spss)

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه قيمة المتوسط الحسابي في مستوى التحكم الإلهي للذكور يقدر بـ (2.6657)، بانحراف معياري قدره (0.47392)، في حين بلغ المتوسط الحسابي للإناث (2.8000)، بانحراف معياري قدره (0.14142)، و نلاحظ أن قيمة T المحسوبة والمقدرة بـ (-0.400) وهي غير دالة عند درجة حرية (198) بمستوى دلالة قدره (0.690) وهي قيمة أكبر من (0,05).

نستنتج من نتائج الجدول ان هناك مبرر لرفض الفرضية التي تنص على " توجد فروق عند مستوى دلالة $\alpha \leq 0.05$ في مستوى التحكم الالهي تعزى لمتغير الجنس لدى افراد العينة "

ج-عرض وتحليل ومناقشة الفرضية المتعلقة بمستوى الالتزام بالمعتقدات و القيم الثقافية:

التي تنص على " توجد فروق عند مستوى دلالة $\alpha \leq 0.05$ في مستوى الالتزام بالمعتقدات و القيم الثقافية تعزى لمتغير الجنس لدى افراد العينة "

لاختبار هذه الفرضية قمنا باللجوء الى استخدام اختبار ت لعينيتين مستقلتين T-Test for Independent Means وهو اختبار بارامتري يستخدم في حالة التأكد من دلالة الفروق بين متوسطي عينتين مستقلتين، والنتائج مبينة في الجدول التالي:

جدول 91 نتائج اختبار T-Test لدلالة الفروق في مستوى الالتزام بالمعتقدات و القيم الثقافية تبعا لمتغير الجنس

المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	قيمة T	درجة الحرية	مستوى المعنوية (Sig)	التكرار	
2.613	0.452	7.271	197	0.000	198	ذكر
2.380	0.000				2	انثى
					200	المجموع

المصدر: من إعداد الباحثة بناءً على مخرجات (spss)

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه قيمة المتوسط الحسابي في مستوى الالتزام بالمعتقدات و القيم الثقافية للذكور يقدر بـ (2.6138)، بانحراف معياري قدره (0.45241)، في حين بلغ المتوسط الحسابي للإناث (2.3800)، بانحراف معياري قدره (0.00)، و نلاحظ ان قيمة T المحسوبة والمقدرة بـ (7.271) وهي دالة عند درجة حرية (197) بمستوى دلالة قدره (0.00) وهي قيمة اقل من (0,05).

نستنتج من نتائج الجدول ان هناك مبرر لقبول الفرضية التي تنص على " توجد فروق عند مستوى دلالة $\alpha \leq 0.05$ في مستوى الالتزام بالمعتقدات و القيم الثقافية تعزى لمتغير الجنس لدى افراد العينة لصالح الذكور "

ب- عرض وتحليل ومناقشة الفرضية المتعلقة بالقابلية للوقوع في حوادث المرور المرتبطة بالعمل:

تقر الفرضية بأنه: " توجد فروق عند مستوى دلالة $\alpha \leq 0.05$ في مستوى القابلية للوقوع في

حوادث المرور المرتبطة بالعمل تعزى لمتغير الجنس لدى أفراد العينة "

لاختبار هذه الفرضية قمنا باللجوء الى استخدام اختبار ت لعينيتين مستقلتين T-Test for Independent Means وهو اختبار بارامترى يستخدم في حالة التأكد من دلالة الفروق بين متوسطي رتب عينتين مستقلتين، والنتائج مبينة في الجدول التالي:

جدول 92 نتائج اختبار T-Test لدلالة الفروق في مستوى القابلية للوقوع في حوادث المرور المرتبطة بالعمل تبعا لمتغير الجنس

التكرار	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	قيمة T	درجة الحرية	مستوى المعنوية (Sig)
198	2,4791	0,50173	-0.959	198	0.339
2	2,8200	0,00000			
200					

المصدر: من إعداد الباحثة بناءً على مخرجات (spss)

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه قيمة المتوسط الحسابي في مستوى القابلية للوقوع في حوادث المرور المرتبطة بالعمل للذكور يقدر بـ (2,4791)، بانحراف معياري قدره (0,50173)، في حين بلغ المتوسط الحسابي للإناث (2,8200)، بانحراف معياري قدره (0,00) وهذا يعني أن إجابات أفراد عينة الدراسة في كلا الجنسين متقاربة، وهذا تؤكد قيمة T المحسوبة والمقدرة بـ (-0.959) وهي غير دالة عند درجة حرية (198) بمستوى دلالة قدره (0.339) وهي قيمة أكبر من (0,05).

نستنتج من نتائج الجدول ان هناك مبرر لرفض الفرضية التي تنص على: " توجد فروق عند مستوى دلالة $\alpha \leq 0.05$ في مستوى القابلية للوقوع في حوادث المرور المرتبطة بالعمل تعزى لمتغير الجنس لدى افراد العينة "

ج- عرض وتحليل ومناقشة الفرضية المتعلقة بالضغط بالعمل:

تنص هذه الفرضية على:

" توجد فروق عند مستوى دلالة $\alpha \leq 0.05$ في مستوى ضغوط العمل تعزى لمتغير الجنس لدى

افراد العينة "

الفصل الثاني: عرض وتحليل ومناقشة نتائج الدراسة

لاختبار هذه الفرضية قمنا باللجوء الى استخدام اختبار ت لعينيتين مستقلتين T-Test for Independent Means وهو اختبار بارامتري يستخدم في حالة التأكد من دلالة الفروق بين متوسطي عينتين مستقلتين، والنتائج مبينة في الجدول التالي:

جدول 93 نتائج اختبار T-Test لدلالة الفروق في مستوى ضغوط العمل تبعا لمتغير الجنس

التكرار	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	قيمة T	درجة الحرية	مستوى المعنوية (Sig)
ذكر	198	3.0544	0.426	198	0.006
انثى	2	2.2100	0.000		
المجموع	200				

المصدر: من إعداد الباحثة بناءً على مخرجات (spss)

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه قيمة المتوسط الحسابي في مستوى ضغوط العمل للذكور يقدر بـ (3.0544)، بانحراف معياري قدره (0.42659)، في حين بلغ المتوسط الحسابي للإناث (2.2100)، بانحراف معياري قدره (0,00)، و نلاحظ ان قيمة T المحسوبة والمقدرة بـ (2.792) وهي دالة عند درجة حرية (198) بمستوى دلالة قدره (0.006) وهي قيمة أقل من (0,05).

نستنتج من نتائج الجدول ان هناك مبرر لقبول الفرضية التي تنص على " توجد فروق عند مستوى دلالة $\alpha \leq 0.05$ في مستوى ضغوط العمل تعزى لمتغير الجنس لدى افراد العينة لصالح الذكور "

د- عرض وتحليل ومناقشة الفرضية المتعلقة بالسلوكيات الآمنة:

تنص هذه الفرضية على:

" توجد فروق عند مستوى دلالة $\alpha \leq 0.05$ في مستوى السلوكيات الآمنة تعزى لمتغير الجنس لدى افراد العينة "

لاختبار هذه الفرضية قمنا باللجوء الى استخدام اختبار ت لعينيتين مستقلتين T-Test for Independent Means وهو اختبار بارامتري يستخدم في حالة التأكد من دلالة الفروق بين متوسطي عينتين مستقلتين، والنتائج مبينة في الجدول التالي:

جدول 94 نتائج اختبار T-Test لدلالة الفروق في مستوى السلوكيات الآمنة تبعا لمتغير الجنس

المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	قيمة T	درجة الحرية	مستوى المعنوية (Sig)	التكرار	
2,9867	0,49744	2,061	198	0,041	198	ذكر
2,2600	0,00000				2	انثى
					200	المجموع

المصدر: من إعداد الباحثة بناءً على مخرجات (spss)

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه قيمة المتوسط الحسابي في مستوى السلوكيات الآمنة للذكور يقدر بـ (2,9867)، بانحراف معياري قدره (0,49744)، في حين بلغ المتوسط الحسابي للإناث (2,2600)، بانحراف معياري قدره (0,00)، و نلاحظ ان قيمة T المحسوبة والمقدرة بـ (2,061) وهي دالة عند درجة حرية (198) بمستوى دلالة قدره (0.041) وهي قيمة أقل من (0,05).

نستنتج من نتائج الجدول ان هناك مبرر لقبول الفرضية السادسة التي تنص على: " توجد فروق عند مستوى دلالة $\alpha \leq 0.05$ في مستوى السلوكيات الآمنة تعزى لمتغير الجنس لدى افراد العينة لصالح الذكور "

مناقشة نتائج الفرضية:

نلاحظ من خلال نتائج الجدول رقم انه توجد فروق في درجة السلوكيات الآمنة تعزى الى متغير الجنس لدى افراد العينة وذلك لصالح الذكور، اي ان الذكور يدركون ان المواقف المرورية اكثر خطرا من الاناث، وهذه النتيجة تعني أن الرجال يتجهون الى ان يكونوا اكثر يقظة من النساء.

5-3- عرض وتحليل ومناقشة الفرضيات التي تتعلق بتأثير متغير المستوى الدراسي:

أ- عرض وتحليل ومناقشة الفرضية المتعلقة بالتحكم الإلهي:

تنص على " توجد فروق عند مستوى دلالة $\alpha \leq 0.05$ في مستوى التحكم الإلهي تعزى لمتغير المستوى الدراسي لدى افراد العينة "

لاختبار هذه الفرضية قمنا باللجوء الى استخدام اختبار تحليل التباين الأحادي One Way Anova وهو اختبار بارامتري يستخدم في حالة التأكد من دلالة الفروق بين متوسطات عينتين مستقلتين او أكثر، والنتائج مبينة في الجدول التالي:

الفصل الثاني: عرض وتحليل ومناقشة نتائج الدراسة

جدول 95 نتائج اختبار One Way Anova لدلالة الفروق في مستوى التحم اللاهني تبعا لمتغير المستوى الدراسي

مستوى المعنوية (Sig)	قيمة F	متوسط المربعات	درجة الحرية	مجموع المربعات	
0.118	1.867	0.409	4	1.634	بين المجموعات
		0.219	195	42.668	داخل المجموعات
			199	44.302	المجموع

المصدر: من إعداد الباحثة بناءً على مخرجات (spss)

تبين نتائج الجدول أعلاه أن قيمة F بمتغير التحم اللاهني تقدر بـ (1.867) وهي غير دالة عند درجة حرية بين المجموعات (4)، وداخل المجموعات (195) بمستوى دلالة قدره (0.118) وهي قيمة أكبر من (0,05).

نستنتج من نتائج الجدول ان هناك مبرر لرفض الفرضية التي تنص على " توجد فروق عند مستوى دلالة $\alpha \leq 0.05$ في مستوى التحكم اللاهني تعزى لمتغير المستوى الدراسي لدى افراد العينة "

ب- عرض وتحليل ومناقشة الفرضية المتعلقة بالالتزام بالمعتقدات و القيم الثقافية:

تنص على " توجد فروق عند مستوى دلالة $\alpha \leq 0.05$ في مستوى الالتزام بالمعتقدات و القيم الثقافية تعزى لمتغير المستوى الدراسي لدى افراد العينة "

لاختبار هذه الفرضية قمنا باللجوء الى استخدام اختبار تحليل التباين الأحادي One Way Anova وهو اختبار بارامتري يستخدم في حالة التأكد من دلالة الفروق بين متوسطات عينتين مستقلتين او أكثر، والنتائج مبينة في الجدول التالي:

جدول 96 نتائج اختبار One Way Anova لدلالة الفروق في مستوى الالتزام بالمعتقدات و القيم الثقافية تبعا لمتغير المستوى الدراسي

مستوى المعنوية (Sig)	قيمة F	متوسط المربعات	درجة الحرية	مجموع المربعات	
0.008	3.537	0.684	4	2.735	بين المجموعات
		0.193	195	37.695	داخل المجموعات
			199	40.430	المجموع

الفصل الثاني: عرض وتحليل ومناقشة نتائج الدراسة

المصدر: من إعداد الباحثة بناءً على مخرجات (spss)

جدول 97 المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية لفئات المستوى الدراسي في مستوى الالتزام بالمعتقدات القدرية

الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي	السن
0.36	2.53	بدون مستوى
0.33	2.52	ابتدائي
0.32	2.44	متوسط
0.49	2.76	ثانوي
0.47	2.57	أخرى

المصدر: من إعداد الباحثة بناءً على مخرجات (spss)

تبين نتائج الجدول أعلاه أن قيمة F بمتغير الالتزام بالمعتقدات و القيم الثقافية تقدر بـ (3.537) وهي دالة عند درجة حرية بين المجموعات (4)، وداخل المجموعات (195) بمستوى دلالة قدره (0.008) وهي قيمة اقل من (0,05).

نستنتج من نتائج الجدول ان هناك مبرر لقبول الفرضية التي تنص على " توجد فروق عند مستوى دلالة $\alpha \leq 0.05$ في مستوى الالتزام بالمعتقدات و القيم الثقافية تعزى لمتغير المستوى الدراسي لدى افراد العينة لصالح المستوى الثانوي "

ج-عرض وتحليل ومناقشة الفرضية المتعلقة بمستوى ضغوط العمل:

تنص على أنه " توجد فروق عند مستوى دلالة $\alpha \leq 0.05$ في مستوى ضغوط العمل تعزى لمتغير المستوى الدراسي لدى افراد العينة "

لاختبار هذه الفرضية قمنا باللجوء الى استخدام اختبار تحليل التباين الأحادي One Way Anova وهو اختبار بارامتري يستخدم في حالة التأكد من دلالة الفروق بين متوسطات عينتين مستقلتين او أكثر، والنتائج مبينة في الجدول التالي:

جدول 98 نتائج اختبار One Way Anova لدلالة الفروق في مستوى ضغوط العمل تبعا لمتغير المستوى الدراسي

مستوى المعنوية (Sig)	قيمة F	متوسط المربعات	درجة الحرية	مجموع المربعات	
0.090	2.046	0.375	4	1.501	بين المجموعات
		0.183	195	35.761	داخل المجموعات
			199	37.262	المجموع

المصدر: من إعداد الباحثة بناءً على مخرجات (SPSS)

تبين نتائج الجدول أعلاه أن قيمة F بمتغير ضغوط العمل تقدر بـ (2.046) وهي غير دالة عند درجة حرية بين المجموعات (4)، وداخل المجموعات (195) بمستوى دلالة قدره (0.090) وهي قيمة أكبر من (0,05).

نستنتج من نتائج الجدول أن هناك مبرر لرفض الفرضية التي تنص على " توجد فروق عند مستوى دلالة $\alpha \leq 0.05$ في مستوى ضغوط العمل تعزى لمتغير المستوى الدراسي لدى أفراد العينة "

5-4- عرض وتحليل ومناقشة الفرضيات التي تتعلق بتأثير متغير عدد التعرض للحوادث:

أ- عرض وتحليل ومناقشة الفرضية المتعلقة بمستوى الالتزام بالمعتقدات و القيم الثقافية:

التي تنص على " توجد فروق عند مستوى دلالة $\alpha \leq 0.05$ في مستوى الالتزام بالمعتقدات و القيم الثقافية تعزى لمتغير عدد مرات التعرض لحادث لدى أفراد العينة "

لاختبار هذه الفرضية قمنا باللجوء الى استخدام اختبار تحليل التباين الأحادي One Way Anova وهو اختبار بارامتري يستخدم في حالة التأكد من دلالة الفروق بين متوسطات عينتين مستقلتين أو أكثر، والنتائج مبينة في الجدول التالي:

الفصل الثاني: عرض وتحليل ومناقشة نتائج الدراسة

جدول 99 نتائج اختبار One Way Anova لدلالة الفروق في مستوى الالتزام بالمعتقدات و القيم الثقافية تبعا لمتغير عدد مرات التعرض لحادث

مستوى المعنوية (Sig)	قيمة F	متوسط المربعات	درجة الحرية	مجموع المربعات	
0.726	0.566	0.164	5	.820	بين المجموعات
		0.290	84	24.330	داخل المجموعات
			89	25.150	المجموع

المصدر: من إعداد الباحثة بناءً على مخرجات (SPSS)

تبين نتائج الجدول أعلاه أن قيمة F بمتغير الالتزام بالمعتقدات و القيم الثقافية تقدر بـ (0.566) وهي غير دالة عند درجة حرية بين المجموعات (5)، وداخل المجموعات (84) بمستوى دلالة قدره (0.726) وهي قيمة أكبر من (0,05).

نستنتج من نتائج الجدول ان هناك مبرر لرفض الفرضية التي تنص على " توجد فروق في مستوى الالتزام بالمعتقدات و القيم الثقافية تعزى لمتغير عدد مرات التعرض لحادث لدى افراد العينة "

أ- عرض وتحليل ومناقشة الفرضية المتعلقة بمستوى التحكم الإلهي:

التي تنص على " توجد فروق عند مستوى دلالة $\alpha \leq 0.05$ في مستوى التحكم الإلهي تعزى لمتغير عدد مرات التعرض لحادث لدى افراد العينة "

لاختبار هذه الفرضية قمنا باللجوء الى استخدام اختبار تحليل التباين الأحادي One Way Anova وهو اختبار بارامترى يستخدم في حالة التأكد من دلالة الفروق بين متوسطات عينتين مستقلتين او أكثر، والنتائج مبينة في الجدول التالي:

جدول 100 نتائج اختبار One Way Anova لدلالة الفروق في مستوى التحم اللاهبي تبعا لمتغير عدد مرات التعرض لحادث

مستوى المعنوية (Sig)	قيمة F	متوسط المربعات	درجة الحرية	مجموع المربعات	
0.177	1.572	0.398	5	1.990	بين المجموعات
		0.253	84	21.268	داخل المجموعات
			89	23.258	المجموع

المصدر: من إعداد الباحثة بناءً على مخرجات (spss)

تبين نتائج الجدول أعلاه أن قيمة F بمتغير التحم اللاهبي تقدر بـ (1.572) وهي غير دالة عند درجة حرية بين المجموعات (5)، وداخل المجموعات (84) بمستوى دلالة قدره (0.177) وهي قيمة أكبر من (0,05).

نستنتج من نتائج الجدول ان هناك مبرر لرفض الفرضية التي تنص على " توجد فروق عند مستوى دلالة $\alpha \leq 0.05$ في مستوى التحكم اللاهبي تعزى لمتغير عدد مرات التعرض لحادث لدى افراد العينة "

ب- عرض وتحليل ومناقشة الفرضية المتعلقة بمستوى ضغوط العمل:

التي تنص على " توجد فروق عند مستوى دلالة $\alpha \leq 0.05$ في مستوى ضغوط العمل تعزى لمتغير عدد مرات التعرض لحادث لدى افراد العينة "

لاختبار هذه الفرضية قمنا باللجوء الى استخدام اختبار تحليل التباين الأحادي One Way Anova وهو اختبار بارامتري يستخدم في حالة التأكد من دلالة الفروق بين متوسطات عينتين مستقلتين او أكثر، والنتائج مبينة في الجدول التالي:

الفصل الثاني: عرض وتحليل ومناقشة نتائج الدراسة

جدول 101 نتائج اختبار One Way Anova لدلالة الفروق في مستوى ضغوط العمل تبعا لمتغير عدد مرات التعرض لحادث

مستوى المعنوية (Sig)	قيمة F	متوسط المربعات	درجة الحرية	مجموع المربعات	
0.121	1.803	0.216	5	1.081	بين المجموعات
		0.120	84	10.077	داخل المجموعات
			89	11.159	المجموع

المصدر: من إعداد الباحثة بناءً على مخرجات (SPSS)

تبين نتائج الجدول أعلاه أن قيمة F بمتغير ضغوط العمل تقدر بـ (1.803) وهي غير دالة عند درجة حرية بين المجموعات (5)، وداخل المجموعات (84) بمستوى دلالة قدره (0.121) وهي قيمة أكبر من (0,05).

نستنتج من نتائج الجدول أن هناك مبرر لرفض الفرضية التي تنص على " توجد فروق عند مستوى دلالة $\alpha \leq 0.05$ في مستوى ضغوط العمل تعزى لمتغير عدد مرات التعرض لحادث لدى أفراد العينة "

5-5- عرض وتحليل ومناقشة الفرضيات التي تتعلق بتأثير متغير الخبرة:

أ- عرض وتحليل ومناقشة الفرضية المتعلقة بمستوى ضغوط العمل:

تنص على أنه " توجد فروق عند مستوى دلالة $\alpha \leq 0.05$ في مستوى ضغوط العمل تعزى لمتغير

الخبرة لدى أفراد العينة "

لاختبار هذه الفرضية قمنا باللجوء الى استخدام اختبار تحليل التباين الأحادي One Way Anova وهو اختبار بارامتري يستخدم في حالة التأكد من دلالة الفروق بين متوسطات عينتين مستقلتين أو أكثر، والنتائج مبينة في الجدول التالي:

الفصل الثاني: عرض وتحليل ومناقشة نتائج الدراسة

جدول 102 نتائج اختبار One Way Anova لدلالة الفروق في مستوى ضغوط العمل تبعا لمتغير الخبرة

مستوى المعنوية (Sig)	قيمة F	متوسط المربعات	درجة الحرية	مجموع المربعات	
0.000	11.492	1.947	2	3.893	بين المجموعات
		0.169	197	33.368	داخل المجموعات
			199	37.262	المجموع

المصدر: من إعداد الباحثة بناءً على مخرجات (spss)

جدول 103 المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية لفئات الخبرة في مستوى ضغوط العمل

الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي	السن
0.35	2.89	أقل من 5 سنوات
0.43	3.03	من 5 الى 15 سنة
0.43	3.27	أكثر من 15 سنة

المصدر: من إعداد الباحثة بناءً على مخرجات (spss)

تبين نتائج الجدول أعلاه أن قيمة F بمتغير ضغوط العمل تقدر بـ (11.492) وهي دالة عند درجة حرية بين المجموعات (2)، وداخل المجموعات (197) بمستوى دلالة قدره (0.00) وهي قيمة أقل من (0,05).

نستنتج من نتائج الجدول ان هناك مبرر لقبول الفرضية التي تنص على " توجد فروق عند مستوى دلالة $\alpha \leq 0.05$ في مستوى ضغوط العمل تعزى لمتغير الخبرة لدى افراد العينة لصالح أكثر من 15 سنة "

5-6- عرض وتحليل ومناقشة الفرضيات التي تتعلق بتأثير متغير نوع المؤسسة:

أ- عرض وتحليل ومناقشة الفرضية المتعلقة بمستوى ضغوط العمل:

تنص على أنه " توجد فروق عند مستوى دلالة $\alpha \leq 0.05$ في مستوى ضغوط العمل تعزى لمتغير نوع المؤسسة لدى افراد العينة "

الفصل الثاني: عرض وتحليل ومناقشة نتائج الدراسة

لاختبار هذه الفرضية قمنا باللجوء الى استخدام اختبار ت لعينيتين مستقلتين T-Test for Independent Means وهو اختبار بارامتري يستخدم في حالة التأكد من دلالة الفروق بين متوسطي عينتين مستقلتين، والنتائج مبينة في الجدول التالي:

جدول 104 نتائج اختبار T-Test لدلالة الفروق في مستوى المعتقدات القدرية تبعا لمتغير نوع المؤسسة

التكرار	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	قيمة T	درجة الحرية	مستوى المعنوية (Sig)
83	3.0358	0.41936	-0.279	198	0.780
117	3.0532	0.44360			
200					

المصدر: من إعداد الباحثة بناءً على مخرجات (spss)

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه قيمة المتوسط الحسابي في مستوى ضغوط العمل في المؤسسات العامة يقدر بـ (3.0358)، بانحراف معياري قدره (0.41936)، في حين بلغ المتوسط الحسابي للإناث (3.0532)، بانحراف معياري قدره (0.44360) وهذا يعني أن إجابات أفراد عينة الدراسة في كلا المؤسساتين متقاربة، وهذا يؤكد قيمة T المحسوبة والمقدرة بـ (-0.279) وهي غير دالة عند درجة حرية (198) بمستوى دلالة قدره (0.780) وهي قيمة أكبر من (0,05).

نستنتج من نتائج الجدول ان هناك مبرر لرفض الفرضية التي تنص على " توجد فروق عند مستوى دلالة $\alpha \leq 0.05$ في مستوى ضغوط العمل تعزى لمتغير نوع المؤسسة لدى افراد العينة "

5-7- عرض وتحليل ومناقشة الفرضيات التي تتعلق بتأثير متغير العرش:

أ- عرض وتحليل ومناقشة الفرضية المتعلقة بمستوى المعتقدات القدرية:

التي تنص على " توجد فروق عند مستوى دلالة $\alpha \leq 0.05$ في مستوى المعتقدات القدرية تعزى لمتغير العرش لدى افراد العينة "

الفصل الثاني: عرض وتحليل ومناقشة نتائج الدراسة

لاختبار هذه الفرضية قمنا باللجوء الى استخدام اختبار تحليل التباين الأحادي One Way Anova وهو اختبار بارامترى يستخدم في حالة التأكد من دلالة الفروق بين متوسطات عينتين مستقلتين او اكثر، والنتائج مبينة في الجدول التالي:

جدول 105 نتائج اختبار One Way Anova لدلالة الفروق في مستوى المعتقدات القدرية تبعا لمتغير العرش

مستوى المعنوية (Sig)	قيمة F	متوسط المربعات	درجة الحرية	مجموع المربعات	
0.167	1.708	0.726	3	2.178	بين المجموعات
		0.425	196	83.320	داخل المجموعات
			199	85.498	المجموع

المصدر: من إعداد الباحثة بناءً على مخرجات (spss)

تبين نتائج الجدول أعلاه أن قيمة F بمتغير المعتقدات القدرية تقدر بـ (1.708) وهي غير دالة عند درجة حرية بين المجموعات (3)، وداخل المجموعات (196) بمستوى دلالة قدره (0.167) وهي قيمة أكبر من (0,05).

نستنتج من نتائج الجدول ان هناك مبرر لرفض الفرضية التي تنص على " توجد فروق عند مستوى دلالة $\alpha \leq 0.05$ في مستوى المعتقدات القدرية تعزى لمتغير العرش لدى افراد العينة "

ب- عرض وتحليل ومناقشة الفرضية المتعلقة بمستوى الالتزام بالمعتقدات القدرية:

التي تنص على " توجد فروق عند مستوى دلالة $\alpha \leq 0.05$ في مستوى الالتزام بالمعتقدات و القيم الثقافية تعزى لمتغير العرش لدى افراد العينة "

لاختبار هذه الفرضية قمنا باللجوء الى استخدام اختبار تحليل التباين الأحادي One Way Anova وهو اختبار بارامترى يستخدم في حالة التأكد من دلالة الفروق بين متوسطات عينتين مستقلتين او أكثر، والنتائج مبينة في الجدول التالي:

الفصل الثاني: عرض وتحليل ومناقشة نتائج الدراسة

جدول 106 نتائج اختبار One Way Anova لدلالة الفروق في مستوى الالتزام بالمعتقدات و القيم الثقافية تبعا لمتغير العرش

مستوى المعنوية (Sig)	قيمة F	متوسط المربعات	درجة الحرية	مجموع المربعات	
0.046	2.718	0.538	3	1.615	بين المجموعات
		0.198	196	38.815	داخل المجموعات
			199	40.430	المجموع

المصدر: من إعداد الباحثة بناءً على مخرجات (spss)

جدول 107 المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية لفئات العرش في مستوى الالتزام بالمعتقدات

الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي	السن
0.45	2.64	قبائل
0.48	2.75	شاوية
0.11	2.20	بني ميزاب
0.44	2.59	عرب

المصدر: من إعداد الباحثة بناءً على مخرجات (spss)

تبين نتائج الجدول أعلاه أن قيمة F بمتغير الالتزام بالمعتقدات و القيم الثقافية تقدر بـ (2.718) وهي دالة عند درجة حرية بين المجموعات (3)، وداخل المجموعات (196) بمستوى دلالة قدره (0.046) وهي قيمة اقل من (0,05).

نستنتج من نتائج الجدول ان هناك مبرر لقبول الفرضية التي تنص على " توجد فروق في مستوى الالتزام بالمعتقدات و القيم الثقافية تعزى لمتغير العرش لدى افراد العينة لصالح الشاوية "

ج- عرض وتحليل ومناقشة الفرضية المتعلقة بمستوى التحكم الإلهي:

التي تنص على " توجد فروق عند مستوى دلالة $\alpha \leq 0.05$ في مستوى التحكم الإلهي تعزى لمتغير العرش لدى افراد العينة "

الفصل الثاني: عرض وتحليل ومناقشة نتائج الدراسة

لاختبار هذه الفرضية قمنا باللجوء الى استخدام اختبار تحليل التباين الأحادي One Way Anova وهو اختبار بارامترى يستخدم في حالة التأكد من دلالة الفروق بين متوسطات عينتين مستقلتين او أكثر، والنتائج مبينة في الجدول التالي:

جدول 108 نتائج اختبار One Way Anova لدلالة الفروق في مستوى التحم الالاهي تبعا لمتغير العرش

مستوى المعنوية (Sig)	قيمة F	متوسط المربعات	درجة الحرية	مجموع المربعات	
0.673	0.514	0.115	3	.346	بين المجموعات
		0.224	196	43.957	داخل المجموعات
			199	44.302	المجموع

المصدر: من إعداد الباحثة بناءً على مخرجات (SPSS)

تبين نتائج الجدول أعلاه أن قيمة F بمتغير التحم الالاهي تقدر بـ (0.514) وهي غير دالة عند درجة حرية بين المجموعات (3)، وداخل المجموعات (196) بمستوى دلالة قدره (0.673) وهي قيمة أكبر من (0,05).

نستنتج من نتائج الجدول ان هناك مبرر لرفض الفرضية التي تنص على " توجد فروق في مستوى التحكم الالاهي تعزى لمتغير العرش لدى افراد العينة "

د- عرض وتحليل ومناقشة الفرضية المتعلقة بمستوى القابلية للوقوع في الحوادث:

تنص على " توجد فروق عند مستوى دلالة $\alpha \leq 0.05$ في مستوى القابلية للوقوع في الحوادث تعزى لمتغير العرش لدى افراد العينة "

لاختبار هذه الفرضية قمنا باللجوء الى استخدام اختبار تحليل التباين الأحادي One Way Anova وهو اختبار بارامترى يستخدم في حالة التأكد من دلالة الفروق بين متوسطات عينتين مستقلتين او اكثر، والنتائج مبينة في الجدول التالي:

الفصل الثاني: عرض وتحليل ومناقشة نتائج الدراسة

جدول 109 نتائج اختبار One Way Anova لدلالة الفروق في مستوى القابلية للوقوع في الحوادث تبعا لمتغير العرش

مستوى المعنوية (Sig)	قيمة F	متوسط المربعات	درجة الحرية	مجموع المربعات	
0.099	2.122	0.522	3	1.567	بين المجموعات
		0.246	196	48.254	داخل المجموعات
			199	49.822	المجموع

المصدر: من إعداد الباحثة بناءً على مخرجات (spss)

تبين نتائج الجدول أعلاه أن قيمة F بمتغير القابلية للوقوع في الحوادث تقدر بـ (2.122) وهي غير دالة عند درجة حرية بين المجموعات (3)، وداخل المجموعات (196) بمستوى دلالة قدره (0.099) وهي قيمة أكبر من (0,05).

نستنتج من نتائج الجدول ان هناك مبرر لرفض الفرضية التي تنص على " توجد فروق عند مستوى دلالة $\alpha \leq 0.05$ في مستوى القابلية للوقوع في الحوادث تعزى لمتغير العرش لدى افراد العينة "

هـ - عرض وتحليل ومناقشة الفرضية المتعلقة بمستوى السلوكيات الآمنة:

تنص على أنه " توجد فروق عند مستوى دلالة $\alpha \leq 0.05$ في مستوى السلوكيات الآمنة تعزى لمتغير العرش لدى افراد العينة "

لاختبار هذه الفرضية قمنا باللجوء الى استخدام اختبار تحليل التباين الأحادي One Way Anova وهو اختبار بارامترى يستخدم في حالة التأكد من دلالة الفروق بين متوسطات عينتين مستقلتين او اكثر، والنتائج مبينة في الجدول التالي:

الفصل الثاني: عرض وتحليل ومناقشة نتائج الدراسة

جدول 110 نتائج اختبار One Way Anova لدلالة الفروق في مستوى السلوكيات الآمنة تبعاً لمتغير العرش

مجموع المربعات	درجة الحرية	متوسط المربعات	قيمة F	مستوى المعنوية (Sig)
بين المجموعات	3	0.688	2.827	0.040
داخل المجموعات	196	0.244		
المجموع	199	49.793		

المصدر: من إعداد الباحثة بناءً على مخرجات (spss)

جدول 111 المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية لفئات العرش في مستوى السلوكيات الآمنة

السن	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري
قبائل	2.74	0.52
شاوية	3.00	0.47
بني ميزاب	3.01	0.18
عرب	3.02	0.49

المصدر: من إعداد الباحثة بناءً على مخرجات (spss)

تبين نتائج الجدول أعلاه أن قيمة F بمتغير السلوكيات الآمنة تقدر بـ (2.827) وهي دالة عند درجة حرية بين المجموعات (3)، وداخل المجموعات (196) بمستوى دلالة قدره (0,040) وهي قيمة أقل من (0,05).

نستنتج من نتائج الجدول أن هناك مبرر لقبول الفرضية التي تنص على "توجد فروق عند مستوى دلالة $\alpha \leq 0.05$ في مستوى السلوكيات الآمنة تعزى لمتغير العرش لدى أفراد العينة لصالح العرب "

و- عرض وتحليل ومناقشة الفرضية المتعلقة بمستوى ضغوط العمل:

تنص على "توجد فروق عند مستوى دلالة $\alpha \leq 0.05$ في مستوى ضغوط العمل تعزى لمتغير العرش لدى أفراد العينة "

الفصل الثاني: عرض وتحليل ومناقشة نتائج الدراسة

لاختبار هذه الفرضية قمنا باللجوء الى استخدام اختبار تحليل التباين الأحادي One Way Anova وهو اختبار بارامترى يستخدم في حالة التأكد من دلالة الفروق بين متوسطات عينتين مستقلتين او أكثر، والنتائج مبينة في الجدول التالي:

جدول 112 نتائج اختبار One Way Anova لدلالة الفروق في مستوى ضغوط العمل تبعا لمتغير العرش

مستوى المعنوية (Sig)	قيمة F	متوسط المربعات	درجة الحرية	مجموع المربعات	
0.664	0.527	0.099	3	.298	بين المجموعات
		0.189	196	36.963	داخل المجموعات
			199	37.262	المجموع

المصدر: من إعداد الباحثة بناءً على مخرجات (spss)

تبين نتائج الجدول أعلاه أن قيمة F بمتغير ضغوط العمل تقدر بـ (0.527) وهي غير دالة عند درجة حرية بين المجموعات (3)، وداخل المجموعات (196) بمستوى دلالة قدره (0.664) وهي قيمة اكبر من (0,05).

نستنتج من نتائج الجدول ان هناك مبرر لرفض الفرضية التي تنص على " توجد فروق عند مستوى دلالة $\alpha \leq 0.05$ في مستوى ضغوط العمل تعزى لمتغير العرش لدى افراد العينة "

6- الاستنتاج العام للدراسة:

بعد أن عرضنا الفصل التطبيقي من خلال مناقشة وعرض نتائج الفرضيات المختلفة التي تم الاعتماد عليها، توصلت الدراسة الى النتائج التي نلخصها في مايلي كاستنتاج عام:

- هناك علاقة دالة إحصائية عند مستوى الدلالة 0.05 بين المعتقدات القدرية و السلوكيات الآمنة
- وجود علاقة سالبة بين معتقدات التحكم الإلهي (المعتقدات الدينية) ككل والسلوكيات الآمنة
- لا توجد علاقة بين بعد التحكم الجزئي والسلوكيات الآمنة لدى السائقين المهنيين
- توجد علاقة سالبة بين بعد التحكم المطلق والسلوكيات الآمنة لدى السائقين المهنيين
- لا توجد علاقة بين التفاؤل المقارن وتبني السائقين المهنيين لسلوكيات
- أنه لا توجد علاقة بين الالتزام بالمعتقدات والقيم الثقافية و السلوكيات الآمنة
- توجد علاقة موجبة بين بعد المعتقدات والقيم الثقافية التي لها علاقة بالهوية والانتماء للقبيلة (العرش) و السلوكيات الآمنة
- توجد علاقة سالبة بين بعد الأهمية التي يوليها السائقون المهنيون للالتزام بالمعتقدات والقيم الثقافية المتعلقة بحماية الأرواح و السلوكيات الآمنة
- لا توجد علاقة بين الأهمية التي يوليها السائقون المهنيون للالتزام بالمعتقدات والقيم الثقافية المتعلقة بمظاهر الفرح و السلوكيات الآمنة
- توجد علاقة سلبية بين بعد ممارسة النشاطات التي تعبر عن المعتقدات والقيم الثقافية و السلوكيات الآمنة
- وجود علاقة بين ضغوط العمل والسلوكيات الآمنة لدى السائقين المهنيين
- بوجود علاقة بين اتخاذ القرار والسلوكيات الآمنة لدى السائقين المهنيين
- بوجود علاقة بين المتطلبات النفسية للعمل والسلوكيات الآمنة لدى السائقين المهنيين

- بوجود علاقة بين الدعم الاجتماعي في العمل والسلوكيات الآمنة لدى السائقين المهنيين
- بوجود علاقة بين ضغط الجمهور في العمل والسلوكيات الآمنة لدى السائقين المهنيين
- هناك علاقة بين القابلية للوقوع في حوادث المرور المرتبطة بالعمل والسلوكيات الآمنة
- توجد علاقة موجبة بين العوامل الداخلية والسلوكيات الآمنة
- توجد علاقة سالبة بين العوامل التنظيمية والسلوكيات الآمنة.

نتائج فرضيات الفروق:

-النتائج المتعلقة بتأثير متغير السن:

- توجد فروق عند مستوى دلالة في مستوى المعتقدات القدرية تعزى لمتغير السن لدى السائقين المهنيين لصالح فئة من 1970 الى 1979"
- لا توجد فروق في مستوى التحكم الالاهي تعزى لمتغير السن لدى افراد العينة
- لا توجد فروق في مستوى الالتزام بالمعتقدات و القيم الثقافية تعزى لمتغير السن لدى افراد العينة
- لا توجد فروق في مستوى القابلية للوقوع في حوادث المرور المرتبطة بالعمل تعزى لمتغير السن لدى افراد العينة
- لا توجد فروق في مستوى ضغوط العمل تعزى لمتغير السن لدى افراد العينة
- لا توجد فروق في مستوى السلوكيات الآمنة تعزى لمتغير السن لدى افراد العينة

-النتائج المتعلقة بتأثير متغير الجنس:

- لا توجد فروق عند مستوى دلالة $\alpha \leq 0.05$ في مستوى المعتقدات القدرية تعزى لمتغير الجنس لدى افراد العينة
- لا توجد فروق عند مستوى دلالة $\alpha \leq 0.05$ في مستوى التحكم الالاهي تعزى لمتغير الجنس لدى افراد العينة

- توجد فروق عند مستوى دلالة $\alpha \leq 0.05$ في مستوى الالتزام بالمعتقدات و القيم الثقافية تعزى لمتغير الجنس لدى افراد العينة لصالح الذكور
 - لا توجد فروق عند مستوى دلالة $\alpha \leq 0.05$ في مستوى القابلية للوقوع في حوادث المرور المرتبطة بالعمل تعزى لمتغير الجنس لدى افراد العينة
 - توجد فروق عند مستوى دلالة $\alpha \leq 0.05$ في مستوى ضغوط العمل تعزى لمتغير الجنس لدى افراد العينة لصالح الذكور
 - توجد فروق عند مستوى دلالة $\alpha \leq 0.05$ في مستوى السلوكيات الآمنة تعزى لمتغير الجنس لدى افراد العينة لصالح الذكور "
- النتائج المتعلقة بتأثير متغير المستوى الدراسي:
- لا توجد فروق عند مستوى دلالة $\alpha \leq 0.05$ في مستوى التحكم الالاهي تعزى لمتغير المستوى الدراسي لدى افراد العينة
 - توجد فروق عند مستوى دلالة $\alpha \leq 0.05$ في مستوى الالتزام بالمعتقدات و القيم الثقافية تعزى لمتغير المستوى الدراسي لدى افراد العينة لصالح المستوى الثانوي
 - لا توجد فروق عند مستوى دلالة $\alpha \leq 0.05$ في مستوى ضغوط العمل تعزى لمتغير المستوى الدراسي لدى افراد العينة
- النتائج المتعلقة بتأثير متغير عدد التعرض للحوادث:
- لا توجد فروق في مستوى الالتزام بالمعتقدات و القيم الثقافية تعزى لمتغير عدد مرات التعرض لحدث لدى افراد العينة
 - لا توجد فروق عند مستوى دلالة $\alpha \leq 0.05$ في مستوى التحكم الالاهي تعزى لمتغير عدد مرات التعرض لحدث لدى افراد العينة
 - لا توجد فروق عند مستوى دلالة $\alpha \leq 0.05$ في مستوى ضغوط العمل تعزى لمتغير عدد مرات التعرض لحدث لدى افراد العينة

-النتائج المتعلقة بتأثير متغير الخبرة:

- توجد فروق في مستوى ضغوط العمل تعزى لمتغير الخبرة لدى افراد العينة لصالح الأكثر من 15 سنة خبرة

-النتائج المتعلقة بتأثير متغير نوع المؤسسة:

- لا توجد فروق في مستوى ضغوط العمل تعزى لمتغير نوع المؤسسة لدى افراد العينة

-النتائج المتعلقة بتأثير متغير العرش:

- لا توجد فروق في مستوى المعتقدات القدريّة تعزى لمتغير العرش لدى افراد العينة
- توجد فروق في مستوى الالتزام بالمعتقدات و القيم الثقافية تعزى لمتغير العرش لدى افراد العينة لصالح الشاوية
- لا توجد فروق في مستوى التحكم الالاهي تعزى لمتغير العرش لدى افراد العينة
- لا توجد فروق في مستوى القابلية للوقوع في الحوادث تعزى لمتغير العرش لدى افراد العينة
- توجد فروق في مستوى السلوكيات الآمنة تعزى لمتغير العرش لدى افراد العينة لصالح العرب
- توجد فروق في مستوى ضغوط العمل تعزى لمتغير العرش لدى افراد العينة

خاتمة:

تناولت هذه الدراسة جانبين على قدر كبير من الاهمية ولم يتم تناولهما حسب علم الباحثة في الداسات العربية والمحلية وهما المعتقدات الدينية وقابلية الوقوع في حوادث المرور المرتبطة بالعمل وعلاقتها بتبني السائقين المهنيين للسلوكيات الآمنة عند مواجهتهم للمواقف المرورية الخطيرة.

اذانظرنا الى العدد المتزايد للحوادث المرورية وما ينتج عنه من خسائر مادية وبشرية تلقي بضلالها على الاسرة والمجتمع والدولة ككل والى محدودية الامكانيات المسخرة لحد من خطورة الظاهرة او حتى التقليل منها، نلاحظ ان السبب قد يعود الى عدم مراعاة الجوانب النفسية لمستعملي الطريق فربما تصميم اللافتات ووضع اشارات المرور لا يفهمه الكثيرون منهم او لا تبعث في نفوسهم الراحة والطمأنينة.

يعاب ايضا على الخبراء عند تصميمهم للبرامج الوقائية، عدم التنسيق بين الاجراءات التنظيمية، حملات التحسيس وتحسين هندسة الطرقات، فمثلا الاعتماد فقط على تحسين حالة الطرقات للحد من حوادث المرور يترك مستخدم الطريق عامة والسائقين المهنيين خاصة يشعرون عند السير فيها بشيء من الأمان والطمأنينة وربما يدفعهم شعورهم هذا الى سوء تقدير للاخطار التي تواجههم في الطريق فتتخفض بذلك درجة يقظتهم وتصبح ردة فعلهم متأخرة مما يتسبب في وقوعهم في حوادث المرور.

وينبغي ان تنظم الحملات التحسيسية من طرف المؤسسات الاجتماعية والجمعيات واعضاء المجتمع المدني لتبقى الصورة الرمزية لرجال الشرطة والدرك تساهم في ردع السائقين عن القيام بالسلوكيات اللاوقائية في الطريق، ويكون ايضا دور هذه الحملات التوعوية يتمثل في توجيه سلوكيات مستخدمي الطريق وخاصة السائقين وعدم عزو الحوادث الى القضاء والقدر بل الى امكاناتهم وقدراتهم الخاصة في التحكم في المخاطر المروية، كما ينبغي ان تلعب المدرسة الجزائرية والمسجد والجمعيات ذات الطابع الاجتماعي والانساني الدور الذي يخلق نوعا من التواصل مع مستعملي الطريق حول مخاطر الطرقات.

هذا التواصل الذي قد يغير من الصورة المرسومة في اذهانهم حول اسباب الوقوع في حوادث المرور وارجاعها لقوى خارجية وحثهم على استخدام مهاراتهم في التحكم في مخاطر الطريق.

كما استخلصت الباحثة من النتائج المتوصل اليها في هذه الدراسة، انه ينبغي عدم تجاوز سلوكيات غير الآمنة التي تقوم بها الاقلية من المشاركين الذين اكدوا في استجاباتهم على اعتقادهم بان سبب وقوع الحوادث يعود الى عوامل خارجة عن ارادتهم وتفسيرها بتحكم الجن والارواح الخفية، وانهم ولا يستطيعون فعل اي شيء

أمامها، هذه الفئة من السائقين المهنيين من المختما انها تتسبب في توريط سائقين آخرين في حوادث المرور بسبب الصورة الذهنية غير العادية التي كونوها على الحوادث.

كما استنتجت الباحثة ان السائق قد يمتلكه الغرور في الطريق ويعتبر ان قدراته ومهاراته تمكنه من التغلب على المواقف المرورية الخطيرة فيقود بذلك مركبته حسب ما تمليه عليه اهواءه ومعتقداته في القدرة على التحكم في مخاطر الطريق، وقد يرتكب تجاوزات مختلفة كالسرعة المفرطة والتجاوز الخطير وغيرها من القوانين المنظمة لحركة المرور تؤدي به في غالب الاحيان الى التعرض لحوادث المرور.

يقوم السائقون المهنيون بتحقيق سلوكيات خطيرة اثناء السير في الطريق ويعود السبب في ذلك الى قابلية السائقين المهنيين للوقوع في حوادث المرور المرتبطة بالعمل تعود الى العوامل المكونة لها وهي العوامل الذاتية والتي تعبر عن سمة او سمات من الشخصية تؤثر بالايجاب في السلوكيات الوقائية لدى افراد عينة الدراسة.

قائمة المراجع
أولاً: الكتب العربية

1. البازغي، سعد، (2008). "الاختلاف الثقافي وثقافة الاختلاف"، ط1، -المركز الثقافي العربي- دار البيضاء. المغرب
2. حسن محمد عبد الرحمان، علم النفس الصناعي، 2009، مؤسسة رؤية للطباعة والنشر والتوزيع دار البيضاء. المغرب
3. حنفي عبد الغفار، 1991، "السلوك التنظيمي وإدارة الأفراد" بيروت، الدار الجامعية للطباعة والنشر
4. د.بن خالد عبد الكريم / المقاربات النسقية لحوادث المرور
5. زكرياء، فؤاد، (1978)، "التفكير العلمي" - المجلس الوطني للثقافة والفنون والآداب - الكويت.
6. سعد عبد الرحمان، (1998)، القياس النفسي، الكويت، مكتبة الفلاح
7. شذى، عبد الباقي محمد و مصطفى محمد عيسى، (2011)، "اتجاهات حديثة في علم النفس المعرفي"، ط1 - دار المسيرة للنشر والتوزيع - عمان. الأردن
8. عبد الرحمان، محمد، العيسوي. "سيكولوجية العمل والعمال" دار الراتب الجامعية
9. عبد الفتاح، محمد دويدار (1992). "علم النفس المهني والصناعي والتنظيمي وتطبيقاته". الاسكندرية، مصر - دار المرفة الجامعية-
10. عبد الفتاح، محمد دويدار (1992). "سيكولوجية اللاقة بين مفهوم الذات والاتجاهات". بيروت - دار النهضة العربية-
11. على عسكر، 2003، الصحة النفسية والجسدية في عصر التوتر والقلق، الكويت، ط2، دار الكتاب
12. علي، السلمي (1970). "إدارة الأفراد لرفع الكفاءة الإنتاجية". القاهرة - دار المعارف-
13. علي، السلمي. "السلوك الإنساني في الإدارة". القاهرة - دار غريب للطباعة-
14. عوض عباس محمود، (1971) "حوادث العمل في ضوء علم النفس" مصر، دار المعارف
15. عويد، سلطان المشعان، (1994). "علم النفس الصناعي" ط1 - مكتبة الفلاح للنشر - الكويت

16. العيسوي، عبد الرحمان محمد، "دراسات نفسية حديثة ومعاصرة في البيئة والصناعة والمهنة والأعمال والتدريب والتسويق والإدارة ج 1 - دار المعارف-مصر
17. غوستاف لوبون، الآراء والمعتقدات، ترجمة عادل زعتر ، كلمات عربية للترجمة والنشر، مدينة نصر، القاهرة-جمهورية مصر العربية
18. غوستاف، لوبون . (1970) "الآراء والمعتقدات" . ترجمة عادل زيتير، شركة كلمات للترجمة والنشر -
19. فاضل باقر مطشر اللامي، 2017، "مقياس (البكرت) وبنود (البكرت)" جامعة ميسان، كلية التربية البدنية وعلوم الرياضة، رابطة الاكاديميين العرب
20. فرج ، عبد القادر طه، (1988). "علم النفس الصناعي والتنظيمي" - دار المعارف -
21. فرج عبد القادر طه، 2001، علم النفس الصناعي والتنظيمي، ط9، دار قبا للنشر والتوزيع، (عبد غريب) القاهرة نوع العمل 3151s
22. فرج، عبد القادر طه، (2006). "علم النفس الصناعي والتنظيمي" بيروت، لبنان - دار النهضة العربية-
23. كامل ، محمد ، عويضة، (1979). "علم النفس الصناعي" بيروت - دار الكتب العلمية -
24. محمد الجاسم، (2004) مدخل إلى علم النفس الاجتماعي ، ط1 مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، الاردن بديع، محمود القاسم (2001). "علم النفس المهني بين النظرية والتطبيق". عمان - مؤسسة الوراق للنشر والتوزيع - مصر
25. محمد شحاتة ربيع، 1994 قياس الشخصية، الاسكندرية، دار المعرفة الجامعية -مصر
26. محمد، مقداد، 2008، "علم النفس الصناعي"، - دار قانة للنشر والتوزيع - باتنة. الجزائر
27. محمود، السيد أبو النيل، 2005، علم النفس الصناعي والتنظيمي، ط1 - دار الفكر العربي - مدينة نصر. القاهرة
28. محمود، حسين الوادي، 2011 و علي فلاح الزعبي، "اساليب البحث العلمي، مدخل منهج تطبيقي"، ط2، - دار المناهج للنشر والتوزيع - عمان. الأردن
29. محمود، فتحي عكاشة ، (1999). "علم النفس الصناعي"

30. النافع عبدالله والسيف خالد، 1988، تحليل الخصائص النفسية والاجتماعية المتعلقة بسلوك قيادات السيارات بالمملكة العربية السعودية، مكتبة الملك عبد العزيز للعلوم الاجتماعية والنفسية- الرياض
- ثانيا: المجلات والدوريات باللغة العربية
31. احسن طالب مبارك، سبل الوقاية من حوادث المرور ندوة علمية التجارب العربية والعلمية في تنظيم المرور الجزائر 1-3 جوان 2009
32. آدم العتيبي، 1997، علاقة ضغوط العمل بالاضطراب السيكوسوماتي والغياب الوظيفي لدى العاملين في القطاع الحكومي في الكويت - مجلة العلوم الاجتماعية، العدد 2، مجلس العلم، النشر العلمي-جامعة الكويت
33. بدر محمد الانصاري، 2001، اعداد مقياس التفاؤل غير الواقعي لدى عينة من الطلبة والطالبات في الكويت، دراسات نفسية مجلد 11، ع2- مصر
34. دور التفاؤل غير الواقعي في ارتكاب الحوادث المرورية لدى السائقين الشباب، المركز الجامعي غليزان مجلة دراسات نفسية و تربوية، مخبر تطوير الممارسات النفسية، العدد 09 ديسمبر 2012
35. سعد الدين بو طبال، 2012. دور التفاؤل غير الواقعي في ارتكاب الحوادث المرورية لدى السائقين الشباب . مجلة دراسات نفسية. العدد 9 ديسمبر 2012. المركز الجامعي -غليزان
36. العبودي، صالح. (2009). "التجارب العربية والدولية في تنظيم المرور". الجزائر
37. الهلي، مصباح. (2017) "إستبيان المعتقدات الخرافية الشائعة في الجزائر". مجلة العلوم النفسية والتربوية، 460-473، جامعة الوادي.

ثالثا/ الأطروحات والرسائل الجامعية باللغة العربية

38. باهي سلامي، 2008، مصادر الضغوط المهنية والاضطرابات السيكوسوماتية لدى مدرسي الابتدائي والمتوسط والثانوي، رسالة دكتوراه في علم النفس التنظيم والعمل، جامعة الجزائر
39. بكاي، ع. ا. (2016). التنوع الثقافي وعلاقته بالقيم التنظيمية داخل المنظمات متعددة الجنسيات في الجزائر، أطروحة دكتوراه منشورة. عنابة- جامعة باجي مختار -
40. بن عبد الرحمان الناصر، فهد 2005 " الابعاد النفسية والاجتماعية للحوادث المرورية " جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية (دراسة) مركز الدراسات والبحوث-الرياض- المملكة العربية السعودية
41. حسن محمد عبد الرحمان، علم النفس الصناعي، 2009، مؤسسة رؤية للطباعة والنشر والتوزيع
42. فاطمة الزهراء، عزوز، تأثير المعتقدات الفينيقية في الديانة العبرانية من خلال مكتشفات رأس شمرا ونصوص العهد القديم، مذكرة دكتوراه في التاريخ القديم- جامعة دمشق - (2010-2011)
43. محمد خضور، أديب 2007 " حملات التوعية المرورية العربية، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية مكتبة الملك فهد الوطنية الرياض- المملكة العربية السعودية.
- المعاجم والقواميس باللغة العربية
44. إدريس سهيل، المنهل، منشورات دار الآداب
45. الشربيني لطفي " معجم مصطلحات الطب النفسي " مركز تعريب العلوم الصحية النفسية، مؤسسة الكويت للتقدم العلمي

المجلات والدوريات باللغة الأجنبية

46. *Fourth European Working Conditions Survey, Impact of Work on Health, p. 61- 66. www.eurofound.eu.int
47. *FROGGAT, Peter and SMILEY, James 2015, The concept of accident Proneness : a Review , from the departement of Social and Preventive Medecine, The Queens University, Belfast

48. Agence européenne pour la sécurité et la santé au travail, Le Coût de tous les problèmes de santé liés au travail, 1999.
49. CHOUANERE, Dominique (2013). « Le Stress au travail ». Point des connaissances, institut national de recherche et de sécurité pour les préventions des accidents de travail et des maladies professionnelles, Paris
50. Enquête *Journal du net management*.
51. KOUABENAN, Dongo Rémi (2009). « Culture, identification des risques et explication des accidents : des relations complexes. » bulletin de veille scientifiques. Santé / environnement/ travail N°12. Février 2011. niversité Pierre MENDES-France
52. Organisation internationale du travail, *La Violence sur le lieu de travail*. Un
53. Patrice Duguay Accidents routiers au travail Revue de la littérature Bibliothèque et Archives nationales du Québec Institut de recherche Robert-Sauvé en santé et en sécurité du travail, septembre 201.
54. problème mondial, 20 juillet 1998, BIT/98/30, <http://www.ilo.org/public/french/bureau/inf/pr/1998/30.htm>
55. Stéphane Messier, François Bellavance et Patrice Duguay, Accidents Routiers au travail, Revue de la littérature, institut de recherche Robert-Sauvé en santé et sécurité au Travail
56. SWAEN GMH, van AMELSVOORT LPGM, BULTMAN U, SLANGEN JJM, KANT IJ. Psychosocial work characteristics as risk factors for being injured on an occupational accident. *Journal of Occupational and Environmental Medicine* 2004Eurogip-47/F, 2010)(

المعاجم والقواميس باللغة الأجنبية

57. BLOCH, Henriette et all. (1999), « Grand dictionnaire de la psychologie ». (Nouv.ed.). Larousse. Paris

الأنطروحات والرسائل الجامعية باللغة الأجنبية

58. Catherine Garbay, Maurice Godelier. (2000). Croyances et cognition Ce texte est un bilan de l'appel a proposition issu de l'ACI cognitive. 2005.
59. Catherine HELLEMANS, 2013 « Le modèle des explications naïves en tant qu'outil d'élaboration d'une politique de prévention des risques » Université libre de Bruxelles (ULB), Centre de Recherche en Psychologie du Travail et de la Consommation (PsyTC) – 50, Avenue Fr. D. Roosevelt (CP 122) – B-1050 Bruxelles (Belgique)
60. Cécile van de Leemput Amelin, Ophélie ÉTUDE DE LA GRAVITE PERÇUE, DES ATTRIBUTIONS CAUSALES ET DE LA PERCEPTION DES RISQUES AUPRES DE COLLEGUES DE VICTIMES D'ACCIDENTS DE TRAVAIL Laboratoire de psychologie du travail et psychologie économique, Université libre de Bruxelles
61. Cléro Jean-Pierre. Un instrument de mesure des croyances. La Règle de Bayes. In: Histoire & Mesure, 1988 volume 3 - n°4. Document généré le 21/12/2017 confrontés à un accident de personnes : la politique d'accompagnement de la SNCF, outil de prise en charge et de prévention », *Journal international de victimologie*
62. Cothureau C, Beaurepaire C, Payan C., « À propos des conducteurs de trains

63. DEMBE AE, ERICKSON JB, DELBOS R, BANKS SM. *The impact of overtime and long wor hours on occupational injuries and illnesses : new evidence from the United States*. *Occup Environ Med* 2005, **62** : 588-597
64. Dongo Rémi KOUABENAN, 2013 « *Le modèle des explications naïves en tant qu'outil d'élaboration d'une politique de prévention des risques* », Université Pierre Mendès France, UFR SHS, Laboratoire Interuniversitaire de Psychologie LIP/PC2S, BP.47, 38040 Grenoble Cedex 9 (France)
65. Driss, Miloud. « *L'impact de l'environnement routier sur la sécurité routière durable*. » Thèse de Doctorat en Science, université de Mascara.
66. Enquêtes « *Conditions de travail* » auprès d'un échantillon de vingt mille personnes,
67. Laina Ngom-Dieng.(2016), « *Rôle des croyances et des attentes dans l'acceptabilité des applications mobiles d'information voyageur* ». Psychologie. Université Grenoble Alpes.
68. MBAYE Safictore (2009). « *Mieux connaître le processus sociocognitif et culturel dans l'explication des dysfonctionnements passés pour améliorer le retour d'expérience*. » Thèse de Doctorat nouveau régime, université Pierre MENDES France-Grenoble 2.
69. Mbaye, S. et al (2009). « *L'explication naïve et la perception des risques comme des voies pour améliorer les pratiques de REX : des études dans l'industrie chimique et l'industrie nucléaire* ». Numéro 2009-08 des Cahiers de la Sécurité Industrielle, Institut pour une Culture de Sécurité Industrielle, Toulouse, France (ISSN 2100-3874).
70. Nathalie Beltzer, Leïla Saboni, Claire Sauvage, Cécile Sommen et l'équipe KABP*, *Les connaissances, attitudes, croyances et comportements face au VIH/sida* en Ile-de-France en 2010
71. NGOM-GIENG, Laina. (2005). « *Rôle des croyances et des attentes dans les acceptations des applications mobiles d'information voyageurs* ». Thèse de Doctorat, université Grenoble Alpes.
72. Nicolas Roussiau,(2009) « *psychologie sociale de la religion* », Presse universitaire fr Rennes
73. Noël Simar, (2015), « *PRÉDISPOSITIONS PATHOLOGIQUES ET ÉTAT ANTÉRIEUR : UNE TEMPÊTE DANS UN VERRE D'EAU* », *Avocat à la cour d'appel de Liège, Maître de conférences à l'U.C.L et Bruno Devos, Avocat à la cour d'appel de Liège*
74. représentatif de la population active française, DARES, ministère chargé du Travail, 1998.
75. Vassilis Saroglou,(2014), *Les multiples facettes des croyances* » professeur de psychologie à l'Université de Louvain et président de l'Association internationale de psychologie de la religion
76. X. Brisbois · D.R. Kouabenan Mixité sociale et choix modal : *importance des dimensions symboliques dans l'attrait des transports collectifs* Laboratoire interuniversitaire de psychologie (EA 4145), université Pierre-Mendès-France, BP 47,F-38040 Grenoble cedex 09, France

77. CHNEIWEISS et E. ALBERT (Eds.), *Stress et anxiété: les faux-semblants*, Château du Loir, Editions Jean-Pierre Goureau, 1993
78. Goggin, K, Malcarne, V. L., Murray, T. S., Metcalf, K. A., & Wallston, K. A. (2007). *Do religious and control cognitions predict risky behavior? II. Development and validation of the Sexual Risk Behavior-related God Locus of Control Scale for adolescents* (SexGLOC-A). *Cognitive Therapy and Research*, 31, 123-139.
79. ROSSEL – MONFAJON, Christine, « Risques psychologiques », (2011) /2, p de 1 à 80 Les cahiers d'Unifaf, Rhône Alpes
80. Vidal Christine, « compétence pour gérer les risques professionnels : un exemple dans le domaine de la maintenance des systèmes électriques »(2007) /2 volume.70,p 153 à 194.P.U.F. Le travail humain

المجلات والدوريات باللغة الأجنبية

81. Bruxelles: De Boeck.
82. -CHOUANERE, Dominique (2013). « Le Stress au travail ». Point des connaissances, institut national de recherche et de sécurité pour les préventions des accidents de travail et des maladies professionnelles, Paris
83. -Creed, W.E.D., S.K. Stout and K.H. Roberts 1993: Organizational Effectiveness as a theoretical Fondation for Research on Reliability-Enhancing Organizations in :KH.Roberts (e.d) New Challenges to Understanding Organizations (New York, ISBN 0-02-402052-4)
84. Dubois (coord), **les risques professionnels : évolution des approches. Nouvelles perspectives** (pp.87-104). Toulouse : Editions Octarès.
85. François Bellavance. Patrice Duguay(2013). Accidents routiers au travail Revue de la littérature .Bibliothèque et Archives nationales du Québec Institut de recherche Robert-Sauvé en santé et en sécurité du travail, septembre 2013
86. -FROGGAT, Peter and SMILEY, James 2015, The concept of accident Proneness : a Review , from the departement of Social and Preventive Medecine, The Queens University, Belfast
87. -Kouabenan, D. R. (1982). Représentations de la Genèse des Accidents de Travail : Déterminants des attributions causales (Thèse de doctorat). Université de Paris V Ecole Pratique des Hautes Etudes (3è section), Paris.
88. -Kouabenan, D. R. (1985). L'analyse des attributions causales. *Le travail Humain*, 48, 1-17.
89. -Kouabenan, D. R. (1990). Les accidents de la circulation en Côte d'Ivoire : Voies d'analyse et recherche. *Recherche Transport Sécurité*, 25, 29-38.328
90. -Kouabenan, D. R. (1996a). When fatal accidents happen in "normal" conditions. Actes de l'International Conference on Traffic and Transport Psychology (ICTTP) (pp. 109-115). Valence, Espagne, mai.

91. -Kouabenan, D. R. (1996b). Expertise et représentation des risques et des accidents. Communication présentée au 1er congrès de l'Association pour la Diffusion de la Recherche Internationale en Psychologie Sociale (ADRIPS), Montréal, Août.
92. -Kouabenan, D. R. (1998). Beliefs and the Perception of Risks and Accidents. *Society for Risk Analysis*, 18(3), 243-252.
93. -Kouabenan, D. R. (1999). Explication naïve de l'accident et prévention. Paris: Presses Universitaires de France.
94. -Kouabenan, D. R. (2001). Culture, perception des risques et explication des accidents. *Bulletin de Psychologie*, 54(3), 327-342.
95. -Kouabenan, D. R. (2002). Occupation, Driving Experience, and Risk and Accident Perception. *Journal of Risk Research*, 5(1), 49-68.
96. -Kouabenan, D. R. (2004). Contribution de la psychologie et de l'ergonomie à l'étude et à la prévention des risques, document manuscrit, 45 pages.
97. -Kouabenan, D. R. (2006a). Des croyances aux comportements de protection-lère partie: quels apports des études sur l'explication spontanées des accidents au diagnostic de sécurité et aux campagnes de prévention? In D. R. Kouabenan, B. Cadet, D. Hermand, M. T.
98. -Kouabenan, D. R. (2006c). Psychologie du risque ou pourquoi étudier la perception et l'évaluation du risque ? In D. R. Kouabenan, B. Cadet, D. Hermand, M. T. Munoz-
99. -Kouabenan, D. R. (2006d). Des facteurs structurants aux biais ou illusions dans la perception des risques. In D. R. Kouabenan, B. Cadet, D. Hermand, M. T. Munoz-Sastre, (Eds). Psychologie du risque: identifier, évaluer, prévenir (pp.126-145). Bruxelles: De Boeck 329
100. -Kouabenan, D. R. (2007). Incertitude, croyances et management de la sécurité. *Le Travail Humain*, 70(3), 271- 287.
101. Kouabenan, D. R. (2009). Role of Beliefs in Accident and Risk Analysis and Prevention. *Safety Science*, 47(2), 767-776.
102. -Kouabenan, D. R., & Guyot, J. M. (2004). Study of the causes of pedestrian accidents by severity. *Journal of Psychology in Africa*, 14(2), 119-126.
103. -Kouabenan, D. R., Cadet, B., Hermand, D., & Munoz-Sastre, M. T. (2006). Psychologie du risque: identifier, évaluer, prévenir. Bruxelles: De Boeck.
104. -Kouabenan, D. R., Desrichard, O., Dubois, M., De Gaudemaris, R., Mallaret, M. R., Scarnato, F. a (2003). Du diagnostic épidémiologique à la perception des risques de contamination par le SAMR (staphylocoque doré) en milieu hospitalier. In D. R. Kouabenan, & M.
105. -Kouabenan, D. R., Dubois, M., & Bouverot, A. (2003b). Contribution de l'analyse naïve audiagnostic et à l'aménagement ergonomiques : le cas d'une mise en conformité sécurité. *Cognition, Creier, Comportamente*, 259-275.
106. -Kouabenan, D. R., Gilbert, D., Medina, M., & Bouzon, F. (2001). Hierarchical position, gender, accident severity and causal attribution. *Journal of Applied Social Psychology*, 31(3), 553-575.
107. -KOUABENAN, Dongo Rémi (2009). « Culture, identification des risques et explication des accidents : des relations complexes. » bulletin de veille scientifiques. Santé / environnement/ travail N°12. Février 2011. niversité Pierre MENDES-France
108. Munoz-Sastre, (Eds). Psychologie du risque: identifier, évaluer, prévenir (pp.241-258).
109. Sastre, (Eds). Psychologie du risque: identifier, évaluer, prévenir (pp.7-15). Bruxelles: De Boeck

110. -Stéphane Messier, François Bellavance et Patrice Duguay, **Accidents Routiers au travail**, Revue de la littérature, institut de recherche Robert-Sauvé en santé et sécurité au travail
111. SWAEN GMH, van AMELSVOORT LPGM, BULTMAN U, SLANGEN JJM, KANT IJ. **Psychosocialwork characteristics as risk factors for being injured on an occupational accident**. *Journal of Occupational and Environmental Medicine* 2004
112. -Wim Van Wassenhove. **Modèle de Karasek**. sous la direction de Philippe Zawieja et Franck Guarnieri. Dictionnaire des risques psychosociaux, Le Seuil, pp.170-174, 2014, 978-2-02-110922-1.