



المجلة العلمية لجامعة الملك فيصل The Scientific Journal of King Faisal University

العلوم الإنسانية والإدارية
Humanities and Management Sciences



Religiosity and its Relationship with Dangerous Driving Behavior among Algerian Drivers

Faycal Korrichi
University Center of Aflou, Laghouat, Algeria

التدين وعلاقته بسلوك السياقة الخطرة لدى السائقين الجزائريين

فيصل قرشي

المركز الجامعي بأفلو، الأغواط، الجزائر

KEYWORDS

الكلمات المفتاحية

Dangerous driving, religiosity
التدين، السياقة الخطرة

ACCEPTED

القبول

03/05/2020

PUBLISHED

النشر

03/05/2020



<https://doi.org/10.37575/hjrel/1718>

ABSTRACT

Religiosity helps to improve positive behavior. Those who have a strong religious faith recognize a larger degree of satisfaction in their lives and can control their behaviors when they are exposed to stressful life situations while driving. From this standpoint, lies the importance of this study in dealing with the subject of religion and its relationship to risky driving behavior among Algerian drivers. What will emerge from the results can contribute to the reduction of traffic accidents that has claimed many lives. The study aims to put under scrutiny the existing links between the religiosity and dangerous driving. It aims also to identify the differences between sampled individuals due to sex, age, educational level, number of years of driving, and the number of traffic accident exposure. The sample was composed of 93 Algerians drivers (54 M, 39 F), between the ages (19-60). Religiosity and dangerous driving scales were adopted, and the data was analyzed using SSPS packages to calculate means, standard deviation, correlation coefficient, (T) and (F) tests. The results of the study found a statistically significant negative correlation between religiosity and total score for dangerous driving behavior. In addition, there was no differences between drivers in religiosity due to variable cited above. Meanwhile, significant differences in dangerous driving existed due to the number of years of driving and educational level. Through these results, it is suggested that the commandment organizations adopt training sessions, based on the Quran and the Sunnah, carried out by scientists and specialists, to train drivers.

المخلص

التدين يساعد على الارتقاء بالسلوك الإيجابي، فالذين يمتلكون عقيدة دينية قوية، يقرون بوجود درجة أكبر من الرضا في حياتهم، ويتحكمون في سلوكياتهم عندما يتعرضون للمواقف الحياتية الضاغطة أثناء قيادة المركبات، ومن هذا المنطلق تكمن أهمية هذه الدراسة في تناولها لموضوع التدين وعلاقته بسلوك السياقة الخطرة لدى السائقين الجزائريين، ولما سوف تسفر عنه من نتائج يمكن من خلالها المساهمة في التقليل من حوادث المرور التي أزهقت الكثير من الأرواح، ويمكن من خلالها أيضا الكشف عن طبيعة العلاقة بين سلوك التدين وسلوك السياقة الخطرة، فضلا عن التعرف على الفروق بين أفراد العينة في كل من المتغيرين السابقين تبعاً للجنس والسن والمستوى التعليمي وعدد سنوات السياقة وعدد مرات التعرض لحوادث المرور، ضمن المنهج الوصفي التحليلي، واعتمدت على عينة قوامها (93) سائقاً جزائرياً، منهم (54) ذكراً، و(39) أنثى، تراوحت أعمارهم بين (19-60) سنة، وتم استخدام مقياسي سلوك التدين، وسلوك القيادة الخطرة، والاعتماد على الحزمة الإحصائية للعلوم الاجتماعية في استخراج المتوسطات الحسابية، والانحرافات المعيارية، ومعاملات الارتباط، واختبار (ت)، وتحليل التباين الأحادي (ف). وتوصلت الدراسة إلى وجود علاقة ارتباطية سلبية ذات دلالة إحصائية بين التدين والسيافة الخطرة عند مستوى (0.01)، وإلى انعدام الفروق في سلوك التدين تعزى إلى متغير (الجنس، السن، المستوى التعليمي، مدة السياقة، عدد مرات التعرض لحوادث المرور)، وإلى وجود فروق في سلوك السياقة الخطرة تعزى لمتغيري المستوى التعليمي، ومدة السياقة، وانعدامها في المتغيرات الثلاثة الأخرى، ومن خلال هذه النتائج تقترح على الهيئات الوصية إدراج دورات تكوينية، تعتمد على الكتاب والسنة النبوية، يديرها العلماء والمختصون، لتدريب السائقين.

1.1.2. مشكلة الدراسة:

تمثل الحوادث المرورية مشكلة اجتماعية واقتصادية في العديد من بلدان العالم، لما لها من آثار اجتماعية واقتصادية وخيمة، خاصة وأنها في منحنى تصاعدي، حيث فاقت نسبة خسائرها البشرية والمادية ما تسببه الأمراض المزمنة.

وأوضحت الإحصاءات والبيانات التي عرضها رئيس مصلحة أمن الطرقات على مستوى قيادة الدرك الوطني بالجزائر العقيد ملاك صالح، بأن إرهاب الطرقات ما يزال يحصد المزيد من الأرواح، فسجلت وحدات الدرك، خلال العام الماضي (2012) وفاة (3737) قتيلًا، بمعدل (10) قتلى يوميًا، وإعاقة (3500) شخص بمعدل (10) معاقًا جسديًا يوميًا، (بودية، 2013: 5).

وقد سجلت ولاية الجزائر أكبر عدد من الحوادث (1456)، متبوعة بولاية سطيف (1289)، وبتانة (1109)، ثم وهران (1079)، وبالنسبة للمناطق الجنوبية على الرغم من قلة الحوادث فإن عدد الضحايا يبقى مرتفعًا، خصوصًا الحصيلة المسجلة بولاية أدرار، حادثان خلفا (20) قتيلًا، وحادث واحد خلف بإيليزي (7) قتلى، وبيشار (5) قتلى. وفيما يتعلق بالطريق السريع شرق - غرب تم تسجيل (1464) حادث مرور خلف هلاك (204) أشخاص، وإصابة (2703) جرحى، كما سجلت نفس الوحدات (415613) جنحة، و(137881) مخالفة، و(764516) غرامة، و(292654) سحب رخصة السياقة، وتم حجز (1160) مركبة مشبوهة، وتم تسجيل خلال الفترة الممتدة بين (2003 . 2012) (242450) حادثًا خلف (34623) قتيلًا، و(4222862) جريحًا. (و.أ.ج، 2013).

1. الجانب النظري للدراسة

1.1. الإطار المفاهيمي:

1.1.1. المقدمة:

التدين هو فطرة الله التي جبل عليها الجماعة الإنسانية، وعصب الحياة ودعامة السلوك الاجتماعي في جميع البلدان، بدأ منذ خلق الله الكون وما فيه ولن يختفي من الحياة وسيبقى إلا أن يرث الله الأرض ومن عليها، وسيظل يمثل قوة جبارة للمجتمعات على اختلاف أشكالها وألوانها، وحاجة الإنسان للتدين أكيدة بسبب فقر العلوم الروحية ورغبة الإنسان في الخلود، والخوف من المجهول، فالعلوم بمفردها لا تصلح أن تكون بديلة، ولا تستطيع أن تغني عنه، فهي لا تعرف شيئًا عن الحق والعدل. ولا تستطيع أن تفسر سبب وجودنا، والحكمة من وجود هذا الخلق. ومن لم يتدين بالدين الحق يتدين بغيره لأن الإنسان يستحيل أن يعيش بدون تدين، كما نجد لكل علم مجموعة من الأبعاد والزوايا ينظر من خلالها إلى التدين، فبينما يحاول علماء الدين فهم عمليات التدين عن طريق الكتاب والسنة، يركز الباحث في علم النفس العيادي تحليل الخبرات العقلية والوجدانية والنفسية للتدين، وأثره على التعامل مع المشكلات. ومما سبق يستطيع الباحث النفسي دراسة التدين ليس من أجل التبدل على مصداقيته من عدمها بل من أجل ارتباطه بجوانب النفس البشرية، وعليه كان موضوع الدراسة الحالية التدين وعلاقته بسلوك السياقة الخطرة، وتم التطرق فيها إلى مجموعة من العناصر والتي قسمت إلى قسمين: نظري وميداني.

الحياة.

بناء على ما سبق جاءت الدراسة الحالية لتبحث في طبيعة العلاقة بين التدبير وسلوك السياقة الخطرة، وذلك من خلال الإجابة على التساؤلات التالية:

- هل هناك علاقة ارتباطية سلبية ذات دلالة إحصائية بين سلوك التدبير وسلوك السياقة الخطرة لدى السائقين؟
- هل توجد فروق ذات الدلالة الإحصائية لدى السائقين في سلوك التدبير تعزى إلى متغيرات (الجنس، السن، المستوى التعليمي، عدد سنوات السياقة، عدد مرات التعرض لحوادث المرور)؟
- هل توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين أفراد العينة في سلوك السياقة الخطرة بأبعادها تعزى إلى متغيرات (الجنس، السن، المستوى التعليمي، عدد سنوات السياقة، عدد مرات التعرض لحوادث المرور)؟

1.1.3. أهمية الدراسة:

تكمن أهمية الدراسة في الجوانب التالية:

- تناولها لسلوك التدبير.
- دراستها للمتغير النفسي سلوك السياقة الخطرة الذي ظهر حديثاً في علم نفس الصحة.
- تناولها لطبيعة العلاقة بين سلوك التدبير، وسلوك السياقة الخطرة.
- انفرادها بدراسة علاقة التدبير بسلوك السياقة الخطرة في حدود علم الباحث.
- هـ إسهامها في دراسة الفروق (الجنس، السن، المستوى التعليمي، عدد سنوات السياقة، عدد مرات التعرض لحوادث المرور) بين السائقين.

1.1.4. أهداف الدراسة:

تسعى الدراسة إلى تحقيق الأهداف التالية:

- التعرف على العلاقة بين سلوك التدبير وسلوك السياقة الخطرة لدى السائقين.
- التعرف على الفروق (الجنس، السن، المستوى التعليمي، عدد سنوات السياقة، عدد مرات التعرض لحوادث المرور) في سلوك التدبير لدى السائقين.
- التعرف على الفروق (الجنس، السن، المستوى التعليمي، عدد سنوات السياقة، عدد مرات التعرض لحوادث المرور) في سلوك السياقة الخطرة لدى السائقين.

1.2. التدبير:

1.2.1. تعريف التدبير:

يختلف تعريف الباحثين الغربيين لمفهوم التدبير، ولكن يمكن إيراد تعريف للتدبير تكرر مفرداته في كثير من تعاريفهم، وهو أن التدبير شكل كلي لأنماط سلوكية تشمل الأحاسيس، المواقف، العواطف، وكلها تأتي على هيئة مجموعة وتستجيب على أساس أنها كينونة بذاتها. (Vernon, 1962: 52). كما أنه يعد صفة للشخصية تعود إلى توجهات عقلية عن الحقيقة الواقعة وراء نطاق الخبرة والمعرفة، وعن علاقة الفرد بهذه الحقيقة والتوجهات موجبة ضمناً لكي تؤثر على الحياة الدنيوية اليومية للفرد، وذلك بمشاركته في تطبيق الشعائر الدينية (Rohrbaugh, and Jessor, 1975: 138).

وهذا على خلاف تعريف علماء النفس للتدبير على أنه شعور معقد يستحيل تحديده تحديداً مانعاً، وهو نتيجة تفاعل طويل بين دوافع الفرد النفسية، وبين عوامل البيئة بوجه عام، ولا يظهر في مستهل حياة الفرد، إنما يظهر على نحو تدريجي، وبمرور بتطور معقد وطويل مندمج في التطور الشامل لنفسية الفرد. (المليحي، 1955، ص 28)، يحكم سلوك الأفراد، ويتسم بخاصية النفاذ إلى داخل النفس، كما أنه قوة روحية لازمة لصحة الإنسان. (موسى، 1994: 437).

وهذا التدبير يتحقق بالالتزام المسلم بعقيدة الإيمان الصحيح (الإيمان بالله، وملائكته، وكتبه، ورسوله، وباليوم الآخر، وبالقدر خيره وشده)، وظهور ذلك على سلوكه، بممارسة ما أمر الله به، والانتهاز عن إتيان ما

ويثبت الأرقام تصنيفاً لحوادث المرور حسب سن المتورطين، فانتحصرت شريحة السن الأكثر تورطاً بين (25-34) سنة، بتسجيلهم ما يفوق (14000) حالة، أي ما يعادل نسبة 36.03%. وثاني تصنيف شمل سنة صدور رخصة السياقة، فجاءت في المرتبة الأولى شريحة الحائزين على الرخصة الأقل من 5 سنوات بأكثر من (25000) حالة. واللافت للانتباه ارتفاع عدد حوادث المرور للحائزين على رخصة السياقة أقل من سنتين بـ (17000) حالة، وهي إحصاءات تستوجب حيطة وحذراً وإعادة النظر في معايير منح رخص السياقة (بودية، 2013: 5).

وتمثلت الأسباب الرئيسية لحوادث المرور في الإفراط في السرعة 30.91%، والتجاوزات الخطيرة 12.90%، وعدم احترام مسافة الأمان بين سيارتين 7.55% (و.أ.ج، 2013).

وهذا ما جعل دول العالم تدق ناقوس الخطر من أجل احتواء هذه الظاهرة من جهة، والتخفيف من آثارها الاجتماعية والنفسية والاقتصادية من جهة أخرى، ودراسة جوانبها المتعددة والمتشابهة من جهة ثالثة، حتى يتمكن من فهم أسبابها، ووضع سبل للوقاية منها.

وفي هذا الصدد اهتم الباحثون في مجال العلوم النفسية بدراسة مختلف العوامل السلوكية المؤثرة على سلوك السياقة الخطرة، فضلاً على دراسة النماذج النظرية المفسرة لها، ويعد التدبير جزءاً أساسياً من حياة البشر في كل زمان ومكان، والإنسان عبارة عن تفاعلات بين معتقداته الدينية والحياة والكون، والدين يؤدي دوراً أساسياً في ضبط سلوك الفرد، وحل صراعاته، لذلك نادى الكثير بأهمية الدين والتدبير مثل يونغ وفرانكل، ثم ظهرت مدارس جعلت الإيمان جزءاً أساسياً من البرامج العلاجية للإدمان.

ويرى الباحثون أن التدبير يعد سياقا نفسياً ملائماً، يستطيع من خلاله الأشخاص مواجهة المشكلات، ويزيد من فاعليتهم الذاتية وتوافقهم النفسي، ولذا تناولت عدة دراسات التدبير في علاقته ببعض المتغيرات النفسية انطلاقاً من تصور مفاده أن التدبير كمخطط معرفي Cognitive Schema يساعد الأفراد على التوافق مع الصعاب، كما أنه يحسن من سلامتهم النفسية والجسمية، ويزيد فاعلية التفاعل الذاتي الإيجابي. فأشار (Wulff, 1997: 44) إلى أن التدبير قد يكون ملجأ للشخص من ضغوط الحياة، كما أنه يساعده على تنمية وعيه بإمكاناته النفسية، وأما (James, and Wells, 2003: 359) فقد اعتبر أن العلاقة بين التدبير والحالة النفسية يمكن تفسيرها من خلال متغيرين وسيطين هما التخفيف من أحداث الحياة المثيرة للمشقة، والتنظيم الذاتي لعمليات التفكير، أو ما يطلق عليه ضبط المراقبة المعرفية Metacognitive Control. (الطاهرة، 2004: 577).

وسلوك التدبير لا يقل تأثيره عن تأثير العوامل البيولوجية والبيئية في تفكير الإنسان، حيث تشير أحدث التقارير في هذا الشأن إلى وجود صلة مباشرة بين السلوك وردود الأفعال، بمعنى أن نشأة وحدوث العديد من المشكلات المهددة قد يرجع سببها إلى السلوك غير السليم الذي يمارسه الناس في حياتهم اليومية ولو أن هناك مسببات أخرى لا تقل أهمية عن العوامل النفسية والسلوكية. (عثمان، 2001: 19).

وذلك التدبير يؤدي دوراً مهماً في تقدير سلوك السياقة الخطرة، كردود أفعال يضطلع بها الأفراد عند التعامل مع المواقف العصبية، وإذا كانت معتقدات الفرد تشكل آلية من آليات التأثير في السلوك وتوجهه وضبطه في مواجهة مشكلات الحياة، فإن التدبير من حيث هو جزء من هذه المعتقدات يترجم فهما معيناً للمعتقد الديني، وهو متورط بشكل أو بآخر في ما يعرف بسلوك السياقة الصحي من حيث القدرة على مواجهة الصعوبات، والتقبل والرفض للسلوك غير السوي، والتعايش مع الأحداث، والتدبير بشقيه العقائدي والسلوكي يساهم في رفع السلوك الحسن للسياقة لدى الأفراد، لأن صلاح السلوك يتناسب طردياً مع سلامة الأفكار والمعتقدات؛ إذ إن الإيمان بالشئ يحتاج لعقيدة قوية، وحين نلاحظ أنواع السلوك العادي في الحياة نجد أن الإرادة تصرف بتوجيه من المفاهيم الثابتة في النفوس الممتلئة لعقائد

أشكالها، وبحب لقاء الله وكلامه ورسوله ﷺ والملائكة والأنبياء وسائر المؤمنين من الإنس والجن. فيكون من نتاج ذلك تمكين الإيمان في قلب العبد، ويشع النور في عقله وبصيرته، ويجلي بصره ويسدد حواسه، فيتبع ما يرضاه الله ويجتنب ما يسخط ربه، فيتقرب في المنازل حتى يصبح الله هو يده التي يبطش بها، ونظره الذي يبصر به، وسمعه الذي يسمع به، ورجله التي يمشي بها، وإن استعاده يستجيب له ويعده، وإن استنصر بالله على أعدائه لينصره ويجب دعوته، ثم إذا أحب الله العبد أمر جبريل بمحبته ثم طلب جبريل من الملائكة أن تحب هذا العبد، ثم يوضع له القبول في الأرض فيحبه أهل الأرض، وهذا مما ثبت في الحديث الصحيح. (الصنيع، 2005: 322 - 323).

وهذه الأبعاد هي نتيجة للإيمان الصادق والتدين الحق، وتعد جنة ضد الغواية والاضطراب، والسلاح الذي يشهده الشخص المتدين في ما يعكر سلامته وطمأنينته؛ إذ إن خلو المشاعر من التدين يؤدي إلى سهولة الإصابة بالاضطرابات والضعف.

1.4. مراتب التدين الإسلامي:

عن أبي هريرة رضي الله عنه قال: كان النبي صلى الله عليه وسلم بارزا يوما للناس فأتاه جبريل فقال: ما الإيمان؟ قال: "أن تؤمن بالله وملائكته وبلقائه ورسوله وتؤمن بالبعث". قال: ما الإسلام؟ قال: "الإسلام أن تعبد الله ولا تشرك به، وتقيم الصلاة، وتؤدي الزكاة المفروضة، وتصوم رمضان". قال: ما الإحسان؟ قال: "أن تعبد الله كأنك تراه فإن لم تكن تراه فإنه يراك". (البخاري، 2004، ر. 50، 4777؛ ومسلم، 1972، ر. 9). من خلال هذا الحديث وغيره نستخرج مراتب التدين التالية:

1.4.1. مرتبة الإيمان:

الإيمان أصله معرفة القلب وتصديقه، والإيمان بوجود خالق لهذا الكون أمر فطري في النفوس، ودلائل عظيمة هذا الخالق تتجلى في مخلوقاته، وعليه جبلت القلوب على الإقرار بهذه الحقيقة.

1.4.2. مرتبة الإسلام:

الإيمان مستلزم للإسلام، ورأس الإسلام مطلقا شهادة أن لا إله إلا الله، وبها بعث الله جميع الرسل قال تعالى: {وَلَقَدْ بَعَثْنَا فِي كُلِّ أُمَّةٍ رَسُولًا أَنِ اعْبُدُوا اللَّهَ وَاجْتَنِبُوا الطَّاغُوتَ فَمِنْهُمْ مَنْ هَدَى اللَّهُ وَمِنْهُمْ مَنْ حَقَّتْ عَلَيْهِ الضَّلَالَةُ فَسَبُّوا فِي الْأَرْضِ فَأَنْظَرُوا كَيْفَ كَانَ عَاقِبَةُ الْمُكْذِبِينَ}. (النحل: 36).

1.4.3. مرتبة الإحسان:

الإحسان هو الإتيان بالحسنات؛ والحسنات هي فعل الواجبات والمستحبات، وترك المحرمات والمكروهات، وترك المباحات تورعا، مع التصديق بذلك لله تعالى والإخلاص له فيه، واستحضار رؤية الله تعالى في اطلاعه على الظاهر والباطن، لقوله تعالى: {يَبْلِي مَنْ أَسْلَمَ وَجْهَهُ لِلَّهِ وَهُوَ مُحْسِنٌ فَلَهُ أَجْرُهُ عِنْدَ رَبِّهِ وَلَا خَوْفٌ عَلَيْهِمْ وَلَا هُمْ يَحْزَنُونَ} (البقرة: 112). (ابن باديس، 1995: 53).

1.4.4. مرتبة الاستقامة:

الاستقامة كلمة جامعة أخذاً بمجامع التدين؛ وهي القيام بين يدي الله على حقيقة الصديق والوفاء بالعهد، تتعلق بالأقوال، والأفعال، والأحوال، والنيات. (ابن قيم الجوزية، 1973، 2م، ص 105). قال تعالى: {إِنَّ الَّذِينَ قَالُوا رَبُّنَا اللَّهُ ثُمَّ اسْتَقَامُوا تَتَنَزَّلُ عَلَيْهِمُ الْمَلَائِكَةُ أَلَّا تَخَافُوا وَلَا تَحْزَنُوا وَأَبْشِرُوا بِالْجَنَّةِ الَّتِي كُنتُمْ تُوعَدُونَ} (فصلت: 30).

1.5. أنماط التدين وخصائص كل نمط:

من خلال عدة عوامل تتعدد نماذج الخبرة الدينية (التدين) التي نراها في حياتنا اليومية، وقد صنفها (المهدي، 2002: 36-40) إلى الأنماط التالية:

1.5.1. التدين المعرفي (الفكري):

نرى عنه. (الصنيع، 2005: 378). وفق طريقة أو مذهب يسير عليه المرء نظريا وعمليا؛ أي المنهج الذي يتبعه في حياته، وفي علاقته مع غيره، وفي عبادته لربه، وفي خضوعه لله تعالى. (الزحيلي، 2008: 5).

من خلال التعاريف السابقة نلاحظ أنها تدور حول أبعاد محددة يمكن اعتبارها معايير عملية للتدين، تتمثل في: العقائد، والعبادات، والمعاملات، والأخلاق؛ إذا التدين وسيلة وليس هدفاً، والهدف منه هو التقرب إلى الله تبارك وتعالى، لنيل السعادة في الدنيا، والنجاة من النار في الآخرة، يرتفع بالطاعات وينخفض بالمعاصي، ويتفاضل أهله فيه، ويتجدد بالتوبة. وهو معيار دينوي انطباعي تقديري للتداول بين الناس، وليس دليلا على حب الله أو رضاه.

1.2.2. العوامل الذاتية والاجتماعية المؤثرة على مستوى التدين:

- العامل الفطري: الفطرة هي ما فطر الله عليه الخلق من المعرفة به، فالنفس أو الفطرة خلقها الله تعالى وأودع فيها هذا الاتجاه إلى الخالق، والإنسان مهما ابتعد عن منبج الله وجحد وجوده وكفر بالدين فإنه لن يستطيع أن يغير فطرته {لَا تَبْدِيلَ لِخَلْقِ اللَّهِ ذَلِكَ اللَّيِّنُ الْقِيمُ} (الروم: 30). بدليل أنه لا يستطيع أن يحجب هذه الفطرة عما يجيش فيها عند الأزمات والأوقات الحرجة أمام البواعث السابقة للتدين، وبدليل ما يجده الإنسان من الندم على الأفعال الذميمة، ومن وخز الضمير إذا بقي عنده ضمير ولم تفسده المفاتن والشياطين. (الزحيلي، 1991: 50-51).
- العامل النفسي: انتهى سفر الطالبين إلى الظفر بأنفسهم فمن ظفر بنفسه أفلح، ومن ظفر به نفسه خسر وهلك، {فَأَمَّا مَنْ طَغَى، وَأَتَى الْحَيَاةَ الدُّنْيَا، فَإِنَّ الْجَحِيمَ هِيَ الْمَأْوَى، وَأَمَّا مَنْ خَافَ مَقَامَ رَبِّهِ وَنَهَى النَّفْسَ عَنِ الْهَوَى، فَإِنَّ الْجَنَّةَ هِيَ الْمَأْوَى} (النازعات: 37-41). فالنفس تدعو إلى الطغيان وأيثار الحياة الدنيا، والرب يدعو إلى خوفه، ونهي النفس عن الهوى، والقلب بين الداعين، يميل إلى هذا الداعي مرة، وإلى هذا مرة، وهذا موضع المحنة والابتلاء. (ابن قيم الجوزية، 1999: 74).
- العوامل الاجتماعية: وهي مجموعة العوامل التي ينشأ فيها كل فرد ويتفاعل معها، وهي أساس لا بد منه لأن فيها تتبلور شخصية الفرد وينعكس ذلك كله على صحته، وأهم هذه العوامل الأسرة، والرفاق، والمساجد والمؤسسات التعليمية، ووسائل الاتصال.

1.3. أبعاد التدين الإسلامي:

التدين يختلف من شخص إلى آخر على حسب إيمان الشخص بالله تبارك وتعالى، وينعكس ذلك على شخصيته، وهناك أربعة أبعاد تتجلى في شخصية الفرد المؤمن، تتفاوت هذه الأبعاد قوة بين الأفراد وهي كالتالي:

1.3.1. البعد الجسدي:

ويشمل رعاية حقوق الجسم والمحافظة عليه وتنميته ووقايته من كل ما يؤذيه، وإشباع حاجاته باعتدال، ويشمل كذلك المحافظة على الحواس وتنميتها واستخدامها فيما خلقت له. ويدخل في هذا النظافة وحسن المظهر باللباس الحسن والزينة المباحة.

1.3.2. البعد النفسي:

ويشمل رعاية حقوق النفس من تزيينها وتنميتها، وحمايتها من كل ما يفسدها أو يفسدها، كذلك حمايتها وقبولها والرضا عنها وعن قدراتها، ومعرفة حاجاتها وميولاتها، وإشباعها باعتدال، كذلك نهيمها عن كل ما يغضب ربه، وحثها على العمل بما يرضيه، فتحصل لها السعادة وتقبل على الحياة بتفاؤل ورضا. ويحرص الفرد على علاج الانحرافات التي تقع فيها النفس بالتوبة والاستغفار، ويحلمها بالحسنات ويجنبها السيئات.

1.3.3. البعد الاجتماعي:

ويشمل رعاية حقوق الناس ويدخل فيه محبتهم ورحمتهم، وإرادة الخير لهم، وحماية حقوقهم وأموالهم، وأعراضهم، وأسرارهم، ولين القول لهم، وأمرهم بالمعروف، ونهيهم عن المنكر، بالتي هي أحسن، وبذل وجوه البر لهم، وكف الأذى عنهم.

1.3.4. البعد الروحي:

ويشمل رعاية حقوق الله؛ وذلك بمعرفته وحيه وإفراده بالعبادة بجميع

2. سلوك السياقة الخطرة

2.1. تعريف سلوك السياقة الخطرة:

يتعلق سلوك السياقة بالأعمال التي يقوم بها السائق تجاه مركبته، وتجاه محيطه، كما يتعلق أيضا بمدى تحكمه في حالته النفسية أو الجسمانية أثناء السياقة، ومن هنا يمكننا القول أن سلوك السياقة الخطرة هو مجموعة من السلوكيات غير المقبولة (السرعة، عدم احترام مسافة الأمان، القيادة تحت تأثير الكحول، استخدام الهاتف النقال، عدم استعمال حزام الأمان) يقوم بها السائق أثناء قيادة السيارة، وتزيد خطورتها كلما قلت خبرته. (Jonah, 1986: 255-271).

ومن خلال التعريف السابق نلاحظ أن سلوك السياقة يعد سلوكا معقدا يتأثر بعدة عوامل محددة بالزمان والمكان منها: الأهداف، الأخطاء، التوقعات، المعتقدات، الاهتمامات، كيفية التحكم في المركبة، مد الانتباه، التعب، الذاكرة، القدرات العقلية والجسمانية، والتدريب والخبرة. (Rakotonirainy, 2005: 43-51).

2.2. أسباب السياقة الخطرة:

2.2.1. العنصر البشري:

لقد أكدت الدراسات وعملية المتابعة أن العامل البشري يعد المتسبب الأول في تفشي سلوك السياقة الخطرة، حيث بلغت نسبة 88.73% لسنة 2010، بواقع 75.63% ترجع لأخطاء السائق، نتيجة الإفراط في السرعة، وفقدان السيطرة، والتجاوزات الخطيرة، وعدم احترام (إشارات السير، مسافة الأمان، مبدأ الأولوية، شروط تأمين الحمولة)، والمناورات الخطيرة، السياقة في حالة السكر، استعمال الهاتف المحمول، الانهيار بالأضواء، جنحة الفرار، و13.10% عائدة إلى لامبالاة الراجلين. (المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، 2010: 8).

2.2.2. هندسة وصيانة السيارات:

قد تكون المركبة نفسها أحد العوامل المتسببة في ظهور سلوك السياقة الخطرة، حيث بلغت نسبة 4.59% لسنة 2010، وذلك نتيجة انفجار الأطر، وتعطل الكوابح، والإضاءة غير القانونية، والخلل في أجهزة التوجيه، والاختلالات الميكانيكية. (المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، 2010: 9).

2.2.3. البيئة وهندسة الطرق:

يجب أن تراعى المبادئ العلمية في تصميم وإنجاز الطرق وتجهيزها بحيث تكون مريحة وأمنة لكل مستخدم الطريق، وعلى الرغم مما تبدله الدولة في تغطية شبكة الطرق، فإن أكثر من 60% من الطرقات مصنفة بأنها في وضع متردي أو سيئ، بينما توجد الطرقات البلدية والريفية في وضع أسوأ بنسبة 70%. (تقرير البنك العالمي، 2010).

وهذا العامل ولد سلوك السياقة الخطرة بنسبة 3.32% لسنة 2010، وذلك نتيجة حالة الطرقات المتردية، وانعدام الإشارات المرورية، وسوء الأحوال الجوية، وعبور الحيوانات، وانعدام الإضاءة، وإهمار الشمس. (المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، 2010: 10).

2.3. العوامل المؤدية إلى وقوع السائق في المخالفة:

عند تحليل أقوال المخالفين تبرز ثلاثة سلوكيات للسائقين تساهم في وقوع الحوادث وهي كالتالي:

- وقوع الأخطاء من غير قصد أثناء الشرود الذهني.
 - وقوع الأخطاء نتيجة سوء التقدير كالفشل في إدراك الإشارة الخضراء.
 - وقوع الأخطاء نتيجة تعمد مخالفة قوانين المرور.
- فنجد أن السلوك الأول لا يشكل خطورة تذكر، بينما الآخران يشكلان خطورة جلية في المجتمع. (المدني، د.ت.: 2).

نجد الشخص يعرف الكثير من أحكام الدين ومفاهيمه، ولكن هذه المعرفة تتوقف عند الجانب العقلاني الفكري ولا تتعداه.

1.5.2. التدبير العاطفي (الوجداني):

نرى الشخص يبدي عاطفة جارفة وحماسا كبيرا نحو الدين، ولكن هذا لا يواكبه معرفة جيدة بأحكام الدين ولا سلوك مستقيم.

1.5.3. التدبير الطقوسي (تدبير العبادة):

هنا نجد الشخص يقوم بأداء العبادات الدينية كعادة اجتماعية تعودها.

1.5.4. التدبير النفسي (المصلحي):

يلتزم الفرد هنا بكثير من مظاهر الدين الخارجية للوصول إلى مكانة اجتماعية خاصة أو تحقيق أهداف دنيوية شخصية.

1.5.5. التدبير التفاعلي (تدبير رد الفعل):

نجد هذا النوع من التدبير عند الأشخاص الذين قضوا حياتهم بعيدا عن الدين، وفجأة نتيجة تعرضهم لموقف معين أو حادث معين، نجدهم قد تغيروا من النقيض إلى النقيض.

1.5.6. التدبير الدفاعي (العصابي):

في هذا النمط يلجأ الفرد إلى التدبير ليخفف من مشاعر القلق والخوف ويتخلص منها.

1.5.7. التدبير المرضي (الذهاني):

يلجأ المريض في هذا النمط إلى التدبير في محاولة منه لتخفيف حدة التدهور والتناثر المرضي، ولكن الوقت يكون قد فات فتظهر أعراض المرض العقلي مصطبغة ببعض المفاهيم شبه الدينية الخاطئة.

1.5.8. التدبير التطرفي:

يعني الغلو في جانب أكثر من جوانب الدين بما يخرج الشخص عن الحدود التي يقرها الشرع إفراطا أو تفريطا.

1.5.9. التدبير التصوفي:

هو تجربة ذاتية شديدة الخصوصية يمر بها قليل من الناس لهم تركيب اجتماعي وروحي خاص، تختلط فيها الإلهامات بالوساوس، فيرى بعضهم أشياء يعتقدونها إلهامات وفي حقيقة الأمر هي تلبيسات شيطانية.

1.5.10. التدبير الحق:

هنا نجد الشخص يملك معرفة دينية كافية وعميقة، وعاطفة دينية تجعله يحب دينه ويخلص له مع سلوك يوافق كل هذا، وإذا وصل الإنسان لهذا المستوى من التدبير الحق، شعر بالأمن والطمأنينة والسكينة، ووصل إلى درجة من التوازن النفسي تجعله يقابل المحن والشدائد بصبر ورضا، وإذا قابلت هذا الشخص وجدته هادئا سمحا، راضيا متزنا في أقواله وأفعاله، ووجدت نفسك تتواصل معه في سهولة ويسر وأمان.

وسماحة هذا النوع وسهولة الاتصال به وصفها النبي صلى الله عليه وسلم في قوله: "إنما المؤمن كالجمال الأنف، حيثما قيد انقاد." (ابن ماجه، 1954، ر. 43؛ أحمد، 1983، م. 4: 126؛ الطبراني، 1984، ج. 18: 247، ر. 619؛ الحاكم، 1990، ر. 331). وهو حديث صحيح. وفي رواية أخرى تتقوى بما قبلها عن ابن عمر رضي الله عنه مرفوعا: "المؤمنون هينون لينون، كالجمال الأنف، إن قيد انقاد، وإذا أُنخ على صخرة استناخ." (العقيلي، 1984، ر. 214؛ القضاعي، 1986، ر. 139).

2.2. الزوج مثال لتدابير الوقاية المرورية الناجحة:

تعد الزوج من الدول التي تقل فيها حوادث المرور والإصابات في العالم حيث بلغ عدد الحوادث (226) حادثاً لسنة 2006، وعدد ضحايا الطرقات (242) قتيلاً. (Ivar, 2008: 20-21).

ويرجع السبب في ذلك إلى الاهتمام البالغ بحوادث المرور من طرف الحكومة، والشعب الزوجي يعد أكثر شعوب العالم تقيداً وتطبيقاً لقواعد المرور، بحيث نجد أن استعمال حزام الأمن في المدن الحضرية كان في سنة 2004 يشكل نسبة 84%، فارتفع سنة 2007 إلى ما نسبته 89.4%، أما في المناطق الريفية كان يمثل 91.4%، فارتفع إلى 93.7% (Cecilie, 2008: 34-35).

وذلك نتيجة الجهود الاحترافية والواقعية في مجال السلامة المرورية التي تنطلق من نشر المعلومات بطريقة احترافية مستمرة، مستقاة من حوادث السير، ومن المعارف العلمية بواسطة جهاز مختص أنشئ لذلك الغرض، حيث وضع هذا الأخير خطة وقائية متطورة تبدأ سنة 2010 وتنتهي سنة 2019، تهدف للوصول إلى النقطة الصفرية في عدد الوفيات. (Sigurd, 2008: 8-9).

ضمن محاور أساسية نجملها في التالي:

- استمدت خطتها الوقائية من الدراسات والأبحاث الميدانية المعدة خصيصاً لهذا الغرض.
- ضببطت عوامل ومسببات حوادث السير انطلاقاً من تحليل معطيات الأبحاث السابقة.
- عززت السلوك الإيجابي، وأطفأت السلوك السلبي، عند الفئة العمرية (16-24) سنة.
- رصدت العوامل المسفرة عن أضرار البشرية للحفاظ على الحياة الإنسانية بالدرجة الأولى.
- اعتمدت في إعداد خطتها على المحترفين، وأولت مهمة التوعية للمؤسسات التربوية.
- حثت السائقين على تطبيق الإرشادات المكتوبة الخاصة بإجراءات وتدابير الوقاية المرورية.
- أولت أهمية قصوى لهندسة الطرق (تحسين الطرق، ممرات الراجلين، نقاط العبور).
- شملت خطتها الوقائية العنصر البشري، والمركبات، والبيئة، وقوانين المرور.
- استعانت في مجال الحملات الوقائية بوسائل خاصة احترافية، لنشر المعلومات المرورية.
- كرست التقييم الشامل (القبلي، التشخيصي، البنائي، النهائي) كجزء من الخطة الوقائية. (أحسن، 2012: 33-35).

3. تعريف مفاهيم الدراسة إجرائياً

3.1. التدبير:

هو التزام المسلم بعقيدة الإيمان الصحيح (الإيمان بالله، وملائكته، وكتبه، ورسوله، وباليوم الآخر، وبالقدر خيره وشده)، وظهور ذلك على سلوكه بممارسة ما أمره الله به، والانتهاء عن إتيان ما نهى الله عنه؛ ويتم قياسه من خلال الدرجة التي يحصل عليها السائق في الاختبار المستخدم لقياسه.

3.2. سلوك السياقة الخطرة:

هي السلوكيات التي يقوم بها السائق أثناء قيادته المركبة، وينتج عنها خطراً سواء على حياة السائقين أو الراجلين؛ ويتم قياسها من خلال الدرجة التي يحصل عليها السائق في الاختبار المستخدم لقياسه (الأبعاد، والدرجة الكلية)، ويعتبر السلوك خطراً كلما ارتفعت درجته عن المتوسط الحسابي زائد انحراف معياري واحد، وأقل خطراً كلما انخفضت درجته عن المتوسط الحسابي ناقص انحراف معياري واحد.

4. الدراسات السابقة

4.1. دراسات التدبير:

بينت الدراسات الأجنبية العلاقة بين التدبير والسلوكيات النفسية والصحية من خلال عدة جوانب، نتعرف عليها فيما يلي:

من ناحية السعادة النفسية فقد درس كل من Shaver et al. (1980) العلاقة بين التدبير والتحول والسعادة النفسية الذاتية، لدى عينة قدرها (2500) امرأة أمريكية متوسط عمرهن 35.46 سنة. واستخدموا استبانة مكونة من (97) بنداً، ومقياس التدبير مكون من ثلاثة أجزاء (الاعتقادات، الممارسات، ماذا يجب تعليمه للأطفال من أمور الدين؟)، ومقياس الصحة النفسية مكون من (12) بنداً، وخلصوا إلى أن هناك علاقة موجبة دالة إحصائياً بين التدبير والشعور بالسعادة النفسية، كما أن هناك علاقة سالبة دالة إحصائياً بين التدبير والشعور بالضغوط والصراع.

ومن ناحية تعاطي المخدرات فقد درس كل من Adlaf and Smart (1985) العلاقة بين استخدام المخدرات والانتساب للدين، لدى (1031) طالب، و(1035) طالبة، من كندا، تراوحت أعمارهم بين (11-20) سنة، بمتوسط قدره (14.5) سنة، واستخدما مقياس التدبير المتكون من ثلاثة أبعاد، ومقياس المخدرات المكون من خمسة أبعاد. وخلصوا إلى أن هناك ارتباطاً سالباً بين كل من التدبير والتردد على الكنيسة، واستخدام جميع أنواع المخدرات ما عدا الخمور.

ومن ناحية الاختلافات العرقية فقد بحث Nelson (1989) عن دور التوجه الديني (داخلي/خارجي) في الاختلافات العرقية، لدى (68) من كبار السن، حيث بلغت نسبة النساء 78.1%، والرجال 21.9%، موزعين على ثلاث فئات عمرية هي: من (55-64)، ومن (65-74)، و75 فأكثر. البعض منهم يحضرون برامج يومية للعناية بالكبار في خمسة مراكز للمواطنين، والبعض الآخر يحضرون للكنيسة مرتين أو أكثر في الشهر، واستخدم فيها مقياس التوجه الديني العام للكبار، ومقياس الاكتئاب للكبار، وخلص إلى أن هناك ارتباطاً سالباً دالاً إحصائياً بين الاكتئاب والتدبير الداخلي لدى جميع أفراد عينة الدراسة، ووجد أن السود حصلوا على درجات أعلى في التدبير الداخلي من البيض، وأنهم استخدموا الدين لمواجهة ضغوط مرحلة كبر السن وأزماتها، وحصلوا على أقل الدرجات في الاكتئاب، وأعلى الدرجات في التدبير الداخلي.

ومن ناحية الاضطراب النفسي فقد بينت دراسة Ross (1990) العلاقة بين الدين والاضطراب النفسي، لدى عينة بلغت (401) فرد من شيكاغو، تراوحت أعمارهم بين (18-83) سنة، واستخدم فيها مقياس لانجز، ومقياس التدبير. وخلص إلى أن الأفراد ذوي الاعتقاد الديني القوي كانت مستويات الاضطراب النفسي لديهم منخفضة بوضوح، قياساً بكل من الأفراد ذوي الاعتقاد الديني المنخفض، والأفراد الذين لا ديانة لهم، الذين ارتفع مستوى الاضطراب النفسي لديهم.

ومن ناحية الضغوط النفسية فقد حلل كل من Pargament et al. (1994) تحليلاً عرضياً وطولياً الأساليب الدينية لمقاومة الضغوط النفسية نتيجة حرب الخليج لدى عينة قدرها (71) طالباً، و(144) طالبة، متوسط أعمارهم (19.5) سنة، واستخدموا عدة مقاييس، وخلصوا إلى أن متغيرات الأنشطة الدينية المقاومة للضغوط كانت مؤشرات دالة على مقاييس الآلام النفسية الثلاثة المستخدمة في الدراسة الحالية. والطلاب والطالبات الذين بحثوا عن دعم من رجال الدين أو المترددين على الكنيسة أظهروا وضعاً نفسياً إيجابياً أكثر من الذين لم يفعلوا مثلهم، كما أظهر التحليل الإحصائي ارتباطاً موجباً بين الأنشطة الدينية وغير الدينية المقاومة للضغوط النفسية.

ومن ناحية التوافق النفسي فقد درس كل من Low and Handal (1995) العلاقة بين التدبير والتوافق على عينة مكونة من (500) طالب تراوحت أعمارهم بين (16-17) سنة من ثلاث جامعات مختلفة، وقد استخدموا بطارية التدبير الشخصي، واستبانة التكيف الخاصة

التوجه نحو التدبير من إعداد الحجار ورضوان (2006)، ومقياس تقدير الذات من إعداد نيرغ (1965)، واستمارة معلومات من إعداده، وتوصل إلى وجود علاقة ارتباطية موجبة بين التوجه نحو التدبير وتقدير الذات، وإلى عدم وجود فروق دالة بين الذكور والإناث في كل من التوجه نحو التدبير، وتقدير الذات.

ومن ناحية فاعلية الذات فقد أجرى قرشي (2010) دراسة للكشف عن طبيعة العلاقة بين سلوك التدبير والكفاءة الذاتية لدى مرضى الاضطرابات الوعائية القلبية، (39) ذكرا، و(23)، تراوحت أعمارهم بين (14-86) سنة، وتم استخدام مقياس سلوك التدبير للقدرة (2007)، ومقياس فاعلية الذات لسراج (2000)، وتوصل إلى وجود علاقة ارتباطية ذات دلالة إحصائية بين التدبير والكفاءة الذاتية بأبعدها، وانعدامها بين التدبير والإيمان، كما توصلت أيضا إلى انعدام الفروق في كل من سلوك التدبير، وفاعلية الذات تعزى لمتغيري الجنس، والمستوى التعليمي.

ومن ناحية متغير القلق فقد درست الأنصاري (2012) العلاقة بين التدبير وفاعلية الذات والقلق، لدى عينة قوامها (741) كويتيا، تضمنت ثلاثة مراحل عمرية (المراهقة المتأخرة، الرشد المبكر، الرشد المتوسط)، واستخدمت ثلاثة مقاييس (التدبير، فاعلية الذات، القلق)، وتوصلت إلى وجود فروق جوهرية بين الجنسين في التدبير لصالح الإناث، في مرحلتها المراهقة المتأخرة والرشد المبكر، وإلى وجود فروق جوهرية لصالح الذكور في فاعلية الذات في المرحلتين السابقتين، وتوصلت كذلك إلى أن متوسط درجات الإناث أعلى جوهريا في القلق في مرحلة الرشد المبكر، كما توصلت أيضا إلى وجود فروق دالة في جميع المتغيرات بين المراحل العمرية المختلفة، وقد ارتبط التدبير بفاعلية الذات ارتباطا دالا إيجابيا، وارتباطا سالبيا بين كل من التدبير وفاعلية الذات، والقلق في جميع عينات الدراسة.

4.2. دراسات سلوك السياقة:

هدفت دراسة Matthews and Moran (1986) إلى المقارنة بين الفروقات العمرية لدى السائقين الذكور، في تصورهم لمخاطر حوادث المرور، واعتمدت على فئتين، فئة الشباب من (18-25) سنة، وفئة كهول من (35-50) سنة، حيث تم عرض شريط فيديو عليهم يصور مختلف عناصر سلوك السياقة، وخلصت الدراسة إلى تماثل المجموعتين في وقوع الحوادث وقدرتهم على القيادة، على الرغم من أن عينة الشباب كانت أكثر ثقة في قدرتها على السياقة السريعة، ومهارات تحمل المركبات الكبيرة من الفئة الأخرى، علاوة على ذلك أظهرت بيانات السائقين الشبان خاصيتين مقلقتين، التصرف بين القدرة المحتملة والقدرة الفعلية، واعتبار أنفسهم محصنين ضد الآثار الناتجة عن المستويات العالية من الأخطار.

وأما دراسة Jonah (1990) فأماطت اللثام عن أثر كل من الاختلافات العمرية في القيادة الخطرة والعدوانية، وتعاطي المخدرات على حوادث المرور، لدى عينة قدرت بـ (10000) سائق تراوحت أعمارهم بين (16-69) سنة، تم استفتاءهم عن طريق الهاتف. وخلصت الدراسة إلى أن الفئة العمرية من (16-24) ليسوا أكثر ميلا للانخراط في السياقة الخطرة، أو في ارتفاع معدلات الحوادث والانتهاكات فقط، بل كانوا أكثر عرضة لتقرير الانخراط في السلوكيات الخطرة الأخرى، كما وجد أن الفئة العمرية من (20-24) سنة (بصفة عامة) أكثر عرضة في تقرير السلوك المحفوف بالمخاطر، (سواء تعلق الأمر بالقيادة أم لا)، من الفئة العمرية من (16-19) سنة، في هذه الفئة الأخيرة مالت إلى أن تكون ضمن أعلى معدلات الحوادث والانتهاكات، كما لوحظ تساوي الجنسين في نفس الفروقات العمرية على الرغم من أن تأثير العمر كان أكثر وضوحا لدى الذكور، كما توصلت أيضا إلى وجود علاقة ارتباطية موجبة مقبولة بين متغيرات الدراسة.

وأما بالنسبة للدراسات العربية فقد حلل النافع والسياف (1988) إحصاءات وأسباب حوادث السيارات في المملكة العربية السعودية.

بطلاب الجامعة، وخلصا إلى وجود علاقة دالة إحصائية وموجبة بين التدبير والتوافق. وإلى وجود فروق في الدرجات ذات دلالة إحصائية بين الجنسين على مقياس التدبير الشخصي.

ومن ناحية تكوين الهوية فقد كشف (2009) Vitell et al. عن دور التدبير بوصفه عاملا سابقا على تكوين الهوية الأخلاقية للأفراد، والدور الوسيط الذي يقوم به ضبط الذات في هذه العلاقة، وقد وجد الباحثون أن هناك تأثيرات مباشرة وغير مباشرة لأبعاد التدبير الخارجي والداخلي، على استيعاب أبعاد الهوية الأخلاقية وتتميزها، وبخاصة التدبير الداخلي، إذ إنه يعمل على موازنة التأثيرات السلبية الخاصة بالتدبير الخارجي في عملية استدماج الهوية الأخلاقية، بالإضافة إلى أنه يعمل على موازنة التأثيرات السلبية غير المباشرة الخاصة بالتدبير الخارجي، من أجل ترميز الهوية الأخلاقية بواسطة ضبط النفس.

ومن ناحية جودة الحياة فقد كشف (2010) Kooel et al. المفارقة التي مفادها أنه على الرغم من أن المعايير الدينية تجبر الأفراد على تحمل بعض المصاعب، أو تحرمهم من بعض الخبرات الممتعة، فإن غالبية الأفراد المتدينين، يظهرون مستويات مرتفعة من الحياة الطيبة مقارنة بغير المتدينين، وقد افترض الباحثون عدة نماذج لتحديد دور التدبير في تدعيم أساليب تنظيم الذات، من خلال جعلها مرنة وفعالة، وقد أكدت النتائج أن الحوافز والسلوكيات الدينية تعزز تنظيم الذات، وبالأخص بين الأفراد الذين استوعبوا معاييرهم الدينية بشكل عام.

أما في الدراسات العربية فقد قام الجميلي (2001) بالكشف عن الالتزام الديني وعلاقته بالأمن النفسي، لدى عينة قدرها (300) طالب وطالبة من جامعة صنعاء، واستخدم مقياس الالتزام الديني، ومقياس الأمن النفسي من منظور إسلامي، وخلص إلى وجود علاقة موجبة وقوية دالة إحصائية بين الالتزام الديني والأمن النفسي، وإلى عدم وجود فروق معنوية في العلاقة بين الالتزام الديني والأمن النفسي تبعا لكل من متغير الجنس، ومتغير التخصص الأكاديمي (علمي، نفسي).

ومن ناحية القلق فقد درس الصنيع (2002) العلاقة بين التدبير والقلق العام، لدى (119) طالب من كلية الشريعة، متوسط أعمارهم (21.4) سنة، و(121) طالب من كلية العلوم الاجتماعية متوسط أعمارهم (22.97) سنة، استخدم مقياس التدبير من إعداده، ومقياس القلق العام للراشدين من إعداد محمد جميل الليل، وخلص إلى أن هناك علاقة عكسية بين التدبير والقلق العام، كما أن طلاب كلية الشريعة حصلوا على متوسط درجات أعلى من طلاب كلية العلوم الاجتماعية على مقياس التدبير، بينما على مقياس القلق العام حصل طلاب كلية العلوم الاجتماعية على متوسط أعلى من طلاب كلية الشريعة.

ومن ناحية التكيف الاجتماعي فقد درس القعيب (2003) علاقة التدبير بالتوافق الاجتماعي لدى عينة بلغ عدد أفرادها (200) طالب من جامعة الملك سعود، استخدم مقياس التدبير للصنيع (2002) بعد تعديله، ومقياس التوافق النفسي والاجتماعي من إعداده، وخلص إلى أن مستوى التدبير لدى طلبة جامعة الملك سعود فوق المتوسط، حيث يسود معظمهم الالتزام الديني، ووجود علاقة طردية بين التدبير كمنهج وموجه عام للسلوك وبين التوافق الاجتماعي كنتيجة لهذا المنهج.

ومن ناحية الذكاء الاجتماعي فقد كشف القدرة (2007) عن علاقة الذكاء الاجتماعي بالتدبير وبعض المتغيرات الأخرى لدى عينة قوامها (528) طالب وطالبة من جامعة غزة، استخدم مقياس الذكاء الاجتماعي من إعداد أحمد الغول (1993)، ومقياس السلوك الديني من إعداده، وتوصل إلى وجود علاقة ارتباطية موجبة ذات دلالة إحصائية بين درجات الطلبة على مقياس مستوى الذكاء الاجتماعي ودرجاتهم على مقياس التدبير، وإلى عدم وجود فروق بين متوسطي درجات طلبة الكليات العلمية والأدبية في مقياس التدبير.

ومن ناحية تقدير الذات فقد درس إبراهيمي (2009) علاقة التوجه نحو التدبير ومستوى تقدير الذات، لدى عينة قوامها (220) طالب وطالبة، تراوحت أعمارهم بين (22-29) سنة، واستخدم فيها مقياس

العلاقة بين أساليب المواجهة وسلوك السياقة الخطرة لدى عينة قوامها (40) سائقا، و(23) سائقة، تراوحت أعمارهم بين (19-59) سنة، واستخدام مقياس أساليب المواجهة ومقياس سلوك السياقة الخطرة (من إعداده)، وتوصل إلى عدم وجود علاقة ارتباطية سلبية ذات دلالة إحصائية بين أساليب المواجهة بأبعادها، وسلوك السياقة الخطرة، إلا في بعد التجنب، وتم التوصل أيضا إلى انعدام الفروق بين السائقين في أساليب المواجهة تعزى إلى متغير (الجنس، السن، المستوى التعليمي، عدد مرات التعرض لحوادث المرور)، ووجود فروق دالة إحصائية تعزى لمتغير عدد سنوات السياقة، كما توصل أيضا إلى وجود فروق في سلوك السياقة الخطرة تعزى لمتغير الجنس لصالح الذكور، وانعدامها في بقية المتغيرات الأخرى.

4.3. التعليق على الدراسات السابقة:

أظهرت نتائج دراسات التدبير الدور الإيجابي للتدين في حياة الأفراد، وارتباطه الموجب بمؤشرات الصحة النفسية (الأنصاري، 2012؛ قريشي، 2010؛ الجميلي، 2001؛ الجميلي، 2001؛ Shaver, et al., 2001)، وأثره على سلوكهم الفعلي (القعيبي، 2003؛ Adlaf, and Nelson, 1989)، وتخفيض مستويات الاضطراب النفسي والتوتر لديهم (Pargament, et al., 1994؛ Ross, 1990)، وإحداث توافقهم النفسي (الصنيع، 2002؛ Low, and Handal, 2010؛ Kolle, et al., 1995)، وإرساخ تقدير الذات وتنظيمها في نفوسهم (إبراهيمي، 2009؛ Vitell, et al., 2010؛ Kolle, et al., 2010).

ويؤخذ على تلك الدراسات اقتصرها على الإناث دون الذكور، وعدم خضوع العينة للمعايير العلمية (Shaver, et al., 1980)، واهتمامها بعرق معين من الأفراد، وإدخال متغيرات كثيرة ليس لها صلة مباشرة بموضوع الدراسة (Hadaway, et al., 1984)، وضعف مقياس التدبير المستعمل (إبراهيمي، 2009؛ Vitell, et al., 2010؛ Kolle, et al., 1985؛ Adlaf, and Smart, 2009)، وقلة عدد أفراد العينة (قريشي، 2010؛ Nelson, 1989)، وعدم تقسيمها إلى فئات عمرية محددة. (Ross, 1990)، وعدم تطبيق المقياس على أفراد الجنود المشاركين في حرب الخليج. (Pargament, et al., 1994)، واكتفائها بشرحة عمرية واحدة (الأنصاري، 2012؛ القدرة، 2007؛ Low, and Handal, 1995).

وأما دراسات السياقة فقد سلطت الضوء على مختلف الخصائص النفسية والاجتماعية التي يبديها السائق أثناء قيادة مركبته، والتي يمكن أن تؤثر على مهارته في السياقة (النافع، والسياف، 1988؛ Moran, and Matthews, 1990؛ Jonah, 1990)، وتطرق إلى بعض العوامل المعرفية المؤثرة على سلوك السياقة، كدرجة إدراك الخطورة. (قريشي، 2014؛ بوطبال، 2012؛ زعابطة، 2011؛ هلول، 2009؛ بوظريف، وآخرون، 1991).

ويؤخذ عليها اقتصرها على استبانات لم تراعى فيها الخصائص السيكمومترية لأدوات الدراسة (بوطبال، 2012؛ علي والزبير، 2007؛ بوظريف، وآخرون، 1991)، وقلة العينة المستخدمة فيها (قريشي، 2014؛ بوطبال، 2012؛ زعابطة، 2011؛ هلول، 2009)، واهتمامها بالمعتقدات الصحية فقط (هلول، 2009).

وعلى الرغم من استفادة الدراسة الحالية من الدراسات السابقة واشتراكها معها في مجال الاهتمام بالتدين وسلوك السياقة إلا أنها تختلف عنها في السعي إلى فهم العلاقة بين التدبير وسلوك السياقة الخطرة، ومعرفة الفروق تبعا للجنس، والسن، والمستوى التعليمي، وعدد سنوات السياقة، وعدد مرات التعرض لحوادث المرور بين السائقين، وإلى دراسة بعض المتغيرات الدراسة التي لم تنل حقا في الدراسات الأجنبية فضلا عن العربية، بشكل وافر وعميق.

وحدد الخصائص النفسية والاجتماعية لسلوك السائقين، للتعرف على التصرفات والعادات الشائعة والمسببة للحوادث، واستخداما مقياس لتحليل سلوك القيادة، وتوصلا إلى وجود نمط عام لسلوك قيادة السيارات في المملكة يتسم بالميل إلى المخاطرة، وعدم اتباع قواعد السلامة والأمان، ومراعاة النظم وأداب المرور، وأن هناك ارتباطا قويا بين هذا النمط السلوكي، وارتفاع معدلات الحوادث والمخالفات المرورية، التي تقع على الشوارع والطرق، وقد كشفنا أن 46% من السائقين يتعرضون لحادث أو أكثر خلال فترة قيادتهم، وأن 10% معرضون للحوادث، كما أن 43% يقومون بارتكاب مخالفات مرورية، وأن 66% يتجاوزون السرعة المسموح بها، كما كشفنا أيضا أن الشباب وصغار السن أكثر الفئات تعرضا للمخاطرة والحوادث، وأن سلوك قيادة السيارات يختلف حسب السن والخبرة والمستوى التعليمي، ويبرز سلوك السياقة الخطرة كلما انخفض السن والمستوى التعليمي.

وأما بوظريف وآخرون (1991) فقد اهتموا بمعرفة مختلف العوامل النفسية والاجتماعية المؤثرة على سلوك السائق، لدى عينة قوامها (1000) سائق جزائري، وخلصت نتائج دراستهم إلى نقص تدريب السائقين من الناحية النفسية (الثقة في النفس، الصبر)، وأن معظمهم يميلون إلى الانفعال والعناد (المنبه الصوتي أو الضوئي)، ويواصلون قيادة السيارات على الرغم من شعورهم بالتعب، وقلة التركيز والانتباه، كما أن بعضهم لا يحترم قوانين المرور، ولا يبالي بها، بدافع أنه يستطيع توقيف المركبة في الوقت المناسب.

لكن دراسة علي والزبير (2007) فقد قيمت معارف وسلوك آباء عينة قوامها (2469) سائقا سعوديا، استخدمت استبانة اشتملت على أسئلة عن معارف السائق وسلوكه إزاء القواعد المنظمة لحركة المرور على الطرق، وخلصت الدراسة إلى أن 52% من أفراد العينة سبق لهم التعرض لحوادث مرورية، وأن 75% منهم يلتزمون بربط حزام الأمان، وأن 60% يستخدمون الهاتف أثناء القيادة، وأن معرفة السائقين بقواعد ومخاطر المرور، لا تطابق سلوكهم.

في حين نجد دراسة بهلول (2009) قد كشفت عن طبيعة العلاقة بين كل من جودة الحياة والمعتقدات الصحية التعويضية وبين السلوكيات الخطرة (التدخين، الكحول، قيادة السيارات، قلة النشاط البدني)، لدى عينة قدرها (103) سائق، وتم استخدام سلم جودة الحياة، وسلم المعتقدات الصحية التعويضية، واستبانة سلوك السياقة، والسلوكيات الخطرة المتعلقة بالصحة، وتوصلت إلى وجود علاقة ارتباطية دالة إحصائية بين المعتقدات الصحية وسلوك قيادة السيارات، وإلى عدم وجود علاقة ارتباطية بين جودة الحياة وسلوك قيادة السيارات.

وأما زعابطة (2011) فقد درست العلاقة بين التفاؤل غير الواقعي وسلوك السياقة الصحي لدى عينة قدرها (133) سائقا، واستخدمت مقياس التفاؤل غير الواقعي، ومقياس سلوك السياقة الصحي، وقد خلصت إلى وجود علاقة سلبية دالة إحصائية بين التفاؤل غير الواقعي وسلوك السياقة الصحي، وانعدام الفروق الدالة إحصائية بين السائقين في سلوك السياقة الصحي تعزى إلى السن، والمستوى التعليمي، ومدة السياقة الفعلية، أما متغير عدد مرات التعرض لحادث مرور فتوصلت إلى وجود فروق تعزى لصالح الفئة التي لم يسبق لها التعرض لأي حادث.

وبنفس المتغيرات درس بوطبال (2012) مدى شيوع سمة التفاؤل غير الواقعي لدى السائقين الشباب معتمدا على عينة قدرها (240) سائقا، طبق عليهم مقياس التفاؤل غير الواقعي، وتوصل إلى أن الشباب المرتكب للحوادث المرورية يملكون مستويات أعلى في التفاؤل غير الواقعي، من الذين لم يرتكبوا حوادث مرورية، وتوصل أيضا إلى عدم وجود فروق ذات دلالة إحصائية في التفاؤل غير الواقعي بين السائقين الشباب المتزوجين ونظرائهم العزاب.

وفي دراسة حديثة أجرى قريشي (2014) دراسة للكشف عن طبيعة

5. فرضيات الدراسة

في ضوء مشكلة البحث وأهدافه يمكن صياغة مجموعة من الفرضيات كالتالي:

- توجد علاقة ارتباطية سلبية ذات دلالة إحصائية بين سلوك التدخين وسلوك السياقة الخطرة لدى أفراد العينة.
- عدم وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين أفراد العينة في سلوك التدخين تعزى إلى متغيرات (الجنس، السن، المستوى التعليمي، عدد سنوات السياقة، عدد مرات التعرض لحوادث المرور).
- توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين أفراد العينة في سلوك السياقة الخطرة بابعادها تعزى إلى متغيرات (الجنس، السن، المستوى التعليمي، عدد سنوات السياقة، عدد مرات التعرض لحوادث المرور).

6. الطريقة وإجراءات الدراسة

6.1. منهج الدراسة:

منهج البحث تختار وفق طبيعة الموضوع المراد دراسته، وبما أن موضوع الدراسة الحالية هو: التدخين وعلاقته بسلوك السياقة الخطرة لدى السائقين الجزائريين. فقد أتبع في هذه الدراسة المنهج الوصفي التحليلي الذي يتناول دراسات وأحداث وظواهر قائمة وموجودة.

6.2. العينة:

6.2.1. العينة الاستطلاعية: تكونت من (15) سائقا، تراوحت أعمارهم بين (29-60) سنة، بمتوسط حسابي قدره (45.47) سنة، وانحراف معياري قدره (9.37)، و(15) سائقة، تراوحت أعمارهن بين (19-43) سنة، بمتوسط حسابي قدره (30.27) سنة، وانحراف معياري قدره (8.90).

6.2.2. العينة الأساسية: تكونت من (54) سائقا، تراوحت أعمارهم بين (24-60) سنة، بمتوسط حسابي قدره (46.65) سنة، وانحراف معياري قدره (26.48)، و(39) سائقة، تراوحت أعمارهن بين (19-52) سنة، بمتوسط حسابي قدره (47.49) سنة، وانحراف معياري قدره (28.01).

6.2.3. خصائص العينة الأساسية: نبيها في الجدول رقم (1).

المتغير	الجنس المذكر	النسبة المئوية إناث %	النسبة المئوية ذكور %	إناث	النسبة المئوية إناث %	النسبة المئوية ذكور %	المجموع	النسبة المئوية %
العمر	من 19 إلى 28 سنة	3	5.50	22	56.50	25	26.90	25
	من 29 إلى 38 سنة	17	31.50	8	20.50	25	26.90	25
	من 39 إلى 48 سنة	20	37	7	17.90	27	29	27
	من 49 إلى 58 سنة	11	20.40	2	5.10	13	14	13
المستوى التعليمي	99 سنة فما فوق	3	5.60	00	00	3	3.20	3
	أبي	1	1.90	00	00	1	1.10	1
	ابتدائي	3	5.50	00	00	3	3.20	3
	متوسط	13	24.10	00	00	13	14	13
عدد سنوات القيادة	تأهلي جامعي	18	33.30	7	17.90	25	26.90	25
	أكثر من 21 سنة	19	35.20	32	82.10	51	54.80	51
	من 1 إلى 3 سنوات	7	13	26	66.70	33	35.50	33
	من 4 إلى 10 سنة	23	42.50	8	20.50	31	33.30	31
عدد مرات التعرض لحوادث	أكثر من 21 سنة	13	24.10	2	5.10	15	16.10	15
	من 1 إلى 3 سنوات	26	48.10	29	74.40	55	59.70	55
	من 4 إلى 6 مرات	21	38.90	9	23.10	30	32.20	30
	من 7 إلى 9 مرات	2	3.70	1	2.50	3	3.20	3
عدد مرات التعرض لحوادث	من 5 إلى 6 مرات	2	3.70	00	00	2	2.20	2
	من 7 إلى 8 مرات	1	1.90	00	00	1	1.10	1
	من 9 فما أكثر	2	3.70	00	00	2	2.20	2
	من 1 إلى 4 مرات	1	1.90	00	00	1	1.10	1

6.3. أدوات الدراسة:

من أجل تحقيق أهداف الدراسة، تم استخدام الأداتين التاليتين لقياس المتغيرين وهما:

6.3.1. مقياس سلوك التدخين:

تم استخدام مقياس سلوك التدخين (القدرة، 2007) المتكون من (60) بندا، بعد إدخال تعديل طفيف عليه ليتلاءم مع عينة الدراسة، حيث تم تعديل البند رقم (7) "أحرص على أداء صلاة الفجر في المسجد"،

فأصبح "أحرص على أداء صلاة الفجر في وقتها"، وكذلك البند رقم (16) "أحافظ على صياحي ألا يتتابه خدش"، فأصبح "أحافظ على صياحي لكي لا يحدث له ما يفسده". وكذلك البند رقم (31) الذي ينص على "أستاذن والدي قبل الخروج للجامعة"، أصبح "أزور المرضى"، وتتم الإجابة عن بنود المقياس ضمن خمسة اختيارات تتدرج كما يلي: دائما، كثيرا، قليلا، نادرا، أبدا. وتصحح كل البنود بتدرج قيمي من 5 إلى 1، ما عدا بندا (2،15) للرجال، و(2، 6، 15) للنساء فيعكس التدرج، وتم حساب الخصائص السيكومترية للمقياس كما يلي:

- الصدق التمييزي: تم حساب الفروق بين متوسطات درجات مجموعة الأرباعي الأعلى، ومتوسطات مجموعة الأرباعي الأدنى، باستخدام اختبار (ت) لدلالة الفروق بين المتوسطات، لدى عينة استطلاعية قوامها (30) سائقا، والجدول رقم (2) يبين ذلك.

الجدول رقم (2): يوضح الصدق التمييزي (المقارنة الطرفية) لمقياس سلوك التدخين

المتغير	مرتفعو الدرجات n=15		منخفضو الدرجات n=15		قيمة ت	درجة الحرية	مستوى الدلالة
	م	ع	م	ع			
السلوك الديني	245.13	9.96	216.33	16.54	**5.77	28	0.001

** دالة عند مستوى 0.01.

يتضح من الجدول رقم (2) أن قيمة "ت" دالة إحصائيا، وهذا يشير إلى أن المقياس له القدرة على التمييز بين المجموعتين المتطرفتين مما يدل على صدقه.

- صدق المحتوى: تم حساب معامل ارتباط كل بند بالدرجة الكلية للمقياس، والجدول رقم (3) يعرض النتائج التي أسفرت عنها المعالجة الإحصائية.

الجدول رقم (3): يوضح صدق المحتوى لمقياس سلوك التدخين

البند	م	الارتباط	البند	م	الارتباط	البند	م	الارتباط	البند	م	الارتباط
1	0.42	**	11	0.38	**	21	0.57	**	31	0.42	**
2	0.06	-	12	0.37	**	22	0.53	**	32	0.46	**
3	0.45	**	13	0.58	**	23	0.57	**	33	0.26	**
4	0.50	**	14	0.46	**	24	0.64	**	34	0.36	**
5	0.53	**	15	0.11		25	0.55	**	35	0.35	**
6	0.25	*	16	0.24	*	26	0.60	**	36	0.56	**
7	0.50	**	17	0.44	**	27	0.62	**	37	0.47	**
8	0.57	**	18	0.40	**	28	0.55	**	38	0.52	**
9	0.28	**	19	0.49	**	29	0.57	**	39	0.46	**
10	0.21	*	20	0.43	**	30	0.52	**	40	0.63	**

** دال عند 0.01 / * دال عند 0.05.

يتضح من الجدول رقم (3) أن بندين غير دالين، وأن 58 بندا دال عند مستوى 0.01، و0.05، وتراوحت معاملات ارتباطها ما بين (-0.21) و(0.67)، وهذا يعطي دلالة على ارتفاع معاملات الاتساق الداخلي، كما يشير إلى مؤشرات صدق كافية يمكن الوثوق بها.

- الثبات: أما معامل ثبات المقياس فتم حسابه بطريقة كرونباخ ألفا، وطريقة التجزئة النصفية، والجدول رقم (4) يوضح النتائج.

الجدول رقم (4): يوضح معامل كرونباخ ألفا ومعامل جتمان لسلوك التدخين

المقياس	عدد البنود	معامل ثبات كرونباخ ألفا	التجزئة النصفية جتمان
سلوك التدخين	60	0.87	0.51

يتضح من الجدول رقم (4) أن قيمة معامل ثبات كرونباخ ألفا للدرجة الكلية للمقياس كانت مرتفعة (0.87)، وأما معامل ثبات التجزئة النصفية بعد تصحيح الطول بمعادلة جتمان فكانت متوسطة (0.51). ومما سبق يتبين أن القيمة المرتفعة لدرجات المقياس تدل على درجة ثباته.

6.3.2. مقياس سلوك السياقة الخطرة:

أعد الباحث المقياس في دراسة سابقة (قرشي، 2014)، والمتكون من (30) بندا يقيس ثلاثة أبعاد وهي: بعد السياقة الخطرة (15) بندا، وبعد السياقة الانفعالية (07) بنود، وبعد الأحاسيس السلبية أثناء السياقة (08) بنود، تتم الإجابة عنها ضمن أربعة اختيارات تتدرج كما يلي: أبدا، أحيانا، كثيرا، دائما، وتصحح كل البنود في اتجاه واحد بتدرج من 1 إلى 4 درجات، وتتراوح الدرجات النظرية من 30 إلى 120، وقد تم حساب الخصائص السيكومترية للمقياس كما يلي:

- الصدق التمييزي (المقارنة الطرفية): تم حساب الفروق بين متوسطات درجات مجموعة الأرباعي الأعلى، ومتوسطات مجموعة الأرباعي الأدنى، باستخدام اختبار (ت) لدلالة الفروق بين المتوسطات، لدى عينة استطلاعية قوامها (30) سائقا، والجدول رقم (5) يبين ذلك.

6.5. الأساليب الإحصائية:

للتحقق من فروض الدراسة استخدم برنامج الحزمة الإحصائية للعلوم الاجتماعية الإصدار رقم، كما تم الاعتماد على عدد من الأساليب الإحصائية وهي:

- معامل ارتباط بيرسون لفحص العلاقة بين التدبير وسلوك السياقة الخطرة.
- اختبار (T.Test) لمعرفة الفروق بين متوسطات درجات الذكور والإناث.
- المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية.
- معامل كرونباخ ألفا و جتمان لحساب الاتساق الداخلي للاختبار.
- تحليل التباين الأحادي لحساب الفروق بين درجات أفراد العينة على مقياس التدبير وسلوك السياقة الخطرة، وفقا لمتغيرات العمر، والمستوى التعليمي، وعدد سنوات السياقة، وعدد مرات التعرض لحوادث المرور.

6.6. عرض ومناقشة نتائج البحث:

6.6.1. الفرضية الأولى:

تنص هذه الفرضية على ما يلي: توجد علاقة ارتباطية سلبية ذات دلالة إحصائية بين سلوك التدبير وسلوك السياقة الخطرة لدى أفراد العينة.

وللتحقق من صحة هذه الفرضية قام الباحث بحساب معامل ارتباط بيرسون بين درجات أفراد العينة على مقياس التدبير والسياسة الخطرة، وفي الجدول رقم (9) عرض النتائج التي أسفرت عنها المعالجة الإحصائية.

الجدول رقم (9): يوضح معامل بيرسون لمقياس سلوك التدبير، والدرجة الكلية لسلوك السياقة الخطرة

المتغير المقاس	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	العينة	معامل ارتباط بيرسون	مستوى الدلالة
سلوك التدبير	214.81	24.87	93	-0.28**	0.006
سلوك السياقة الخطرة	51.48	8.77			

يتضح من الجدول رقم (9) وجود علاقة ارتباطية سلبية ذات دلالة إحصائية عند مستوى (0.01)، وعليه فقد تحققت الفرضية.

اتفقت نتيجة هذه الفرضية مع ما خلص إليه كل من (الصنيع، 2002; Nelson, 1989; Adlaf, and Smart, 1985; Hadaway, et al., 1984; Shaver, et al., 1980). في دراساتهم؛ إذ خلصوا إلى أن هناك علاقة سالبة دالة إحصائياً بين التدبير والشعور بالضغط والصراع، وتعاطي المخدرات، والاكنتاب، والقلق العام، ويمكن تفسير ذلك بأن التدبير بما فيه من ممارسات وقيم روحية يؤثر تأثيراً على حياة الفرد، وفي شخصيته، وبمنح الفرد الثقة بنفسه والقدرة على القناعة والزهد والأمن والطمأنينة النفسية، كما يحدث تغيرات بالغة الأهمية في جميع نواحي الحياة وبالتالي يساعد على التحلي بالسلوك الصحي للسياقة.

6.6.2. الفرضية الثانية:

تنص هذه الفرضية على ما يلي: عدم وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين أفراد العينة في سلوك التدبير تعزى إلى متغيرات (الجنس، السن، المستوى التعليمي، عدد سنوات السياقة، عدد مرات التعرض لحوادث المرور).

وللتحقق من صحة الجزء الأول من هذه الفرضية قام الباحث بحساب قيمة (ت) لسلوك التدبير تبعاً لمتغير الجنس، وفي الجدول رقم (10) عرض النتائج التي أسفرت عنها المعالجة الإحصائية.

الجدول رقم (10): بين نتائج اختبار (ت) لدلالة الفروق بين أفراد العينة في درجة سلوك التدبير تبعاً للجنس

مقياس	الذكور = 54		الإناث = 39		قيمة ت	درجة الحرية	مستوى الدلالة
	ع	م	ع	م			
سلوك التدبير	218.02	27.48	210.36	20.24	1.47	91	0.144

يتضح من الجدول رقم (10) أن الفروق بين الذكور والإناث في سلوك التدبير غير دالة إحصائياً، وبالتالي تحقق هذا الجزء من الفرضية.

الجدول رقم (5): يوضح الصدق التمييزي (المقارنة الطرفية) لمقياس سلوك السياقة الخطرة

المقياس وأبعاده	مرتفعو الدرجات		منخفضو الدرجات		درجة الحرية	مستوى الدلالة
	ع	م	ع	م		
بعد السياقة الخطرة	25.73	3.10	19.07	1.87	7.12**	28
بعد السياقة الانفعالية	13.00	2.17	8.80	0.86	6.96**	0.001
بعد السياقة السلبية	16.93	2.57	12.07	2.08	5.68**	0.001
الدرجة الكلية	54.53	7.52	41.07	4.20	6.05**	0.001

** دالة عند مستوى 0.01

يتضح من الجدول رقم (5) أن قيم "ت" كلها دالة إحصائياً عند مستوى (0.01)، وهذا يشير إلى أن المقياس بأبعاده له القدرة على التمييز بين المجموعتين المتطرفتين، مما يدل على صدقه.

- صدق المحتوى: تم حساب معامل ارتباط كل بعد من أبعاد سلوك السياقة الخطرة بالدرجة الكلية للمقياس، والجدول رقم (6) يبين نتائج المعالجة الإحصائية للصدق.

الجدول رقم (6): يوضح معامل ارتباط كل بعد من أبعاد مقياس سلوك السياقة الخطرة بالدرجة الكلية للمقياس

ابعاد المقياس	السياسة الخطرة	السياسة الانفعالية	الاحاسيس السلبية أثناء القيادة
معامل الارتباط	0.90**	0.87**	0.87**
مستوى الدلالة	0.001	0.007	0.001

** دالة عند 0.01

يتضح من الجدول (6) أن جميع الأبعاد دالة عند مستوى (0.01)، وهذا يعطي دلالة واضحة على ارتفاع معاملات الاتساق الداخلي كما يشير إلى مؤشرات صدق مرتفعة وكافية يمكن الوثوق بها في تطبيق الدراسة الحالية.

- الثبات: أما معامل ثبات المقياس فتم حسابه بطريقة كرونباخ ألفا، وطريقة التجزئة النصفية، والجدول رقم (7) و (8) يوضحان ذلك.

الجدول رقم (7): يوضح معامل كرونباخ ألفا لجميع أبعاد مقياس سلوك السياقة الخطرة والدرجة الكلية

ابعاد المقياس	السياسة الخطرة	السياسة الانفعالية	الاحاسيس السلبية أثناء القيادة	الكلية
م.ث. كرونباخ الفا	0.69	0.70	0.68	0.86

يتضح من الجدول رقم (7) أن قيمة معامل ثبات كرونباخ ألفا لدرجات أبعاد المقياس تراوحت بين (0.68-0.70)، وأما الدرجة الكلية فكانت (0.86).

الجدول رقم (8): يوضح تصحيح الطول بمعامل جتمان لجميع أبعاد مقياس سلوك السياقة الخطرة والدرجة الكلية

ابعاد المقياس	السياسة الخطرة	السياسة الانفعالية	الاحاسيس السلبية أثناء القيادة	الكلية
التجزئة ن. جتمان	0.61	0.77	0.66	0.86

يتضح من الجدول رقم (8) أن قيمة معامل الثبات بعد تصحيح الطول بمعادلة جتمان لدرجات أبعاد المقياس تراوحت بين (0.61-0.77)، وأما الدرجة الكلية فكانت (0.80).

ومن خلال الجدولين السابقين يتبين أن القيمة المرتفعة لدرجات المقياس تدل على درجة ثباته.

6.4. إجراءات الدراسة:

أقيمت الدراسة وفق الخطوات التالية:

- إلقاء الضوء على بعض الأطر النظرية والدراسات السابقة المتعلقة بمتغيرات الدراسة.
- اختيار المقاييس المناسبة حيث تم استخدام مقياس سلوك التدبير للقدرة (2007)، وإعداد مقياس سلوك السياقة الخطرة (2013).
- تم تطبيق أدوات الدراسة الحالية مقياس سلوك التدبير، ومقياس سلوك السياقة الخطرة على عينة استطلاعية مكونة من (30) سائقاً، للتأكد من صدق وثبات المقاييس في البيئة المحلية.
- تم تطبيق أدوات الدراسة الحالية (مقياس سلوك التدبير، ومقياس سلوك السياقة الخطرة)، على عينة قوامها (93) سائقاً، للتحقق من فروض الدراسة الارتباطية والفارقة.
- تم إجراء الدراسة بمدينة سطيف (الجزائر)، في الفترة ما بين: (04-22) أبريل 2013.
- تصحيح المقاييس والجدول للبيانات واستخلاص النتائج وتفسيرها ومناقشتها.
- صياغة التوصيات والمقترحات في ضوء نتائج الدراسة المتحصل عليها.

يتضح من الجدول رقم (13) أن الفروق في سلوك التدبير تبعاً لعدد سنوات السياقة غير دالة إحصائياً، وبالتالي تحقق هذا الجزء من الفرضية.

دلت نتائج هذا الجزء من الفرضية على عدم وجود فروق جوهرية دالة إحصائياً، في سلوك التدبير تعزى لعدد سنوات السياقة، ويمكن تفسير ذلك بأن سلوك التدبير لا يتغير مهما زادت عدد سنوات السياقة، لأن الالتزام بأحكام الدين والسير على منهاج أمر مطلوب ومرغوب فيه، ومحمود عند الله يعود بالفلاح والخير على أصحابه، لا تؤثر فيه مدة السياقة.

وللتحقق من صحة الجزء الأخير من هذه الفرضية قام الباحث بحساب قيمة (ف) لسلوك التدبير تبعاً لمتغير عدد مرات التعرض لحادث مروري، وفي الجدول رقم (14) عرض النتائج التي أسفرت عنها المعالجة الإحصائية.

الجدول رقم (14): يبين نتائج اختبار (ف) لدلالة الفروق بين أفراد العينة في درجة سلوك التدبير تبعاً لعدد مرات التعرض لحادث مروري.

مقياس	مصدر التباين	مجموع المربعات	درجة الحرية	متوسط المربعات	قيمة ف	مستوى الدلالة
سلوك التدبير	بين المجموعات	4637.21	4	1159.30	1.95	0.109
	داخل المجموعات	52309.30	88	594.42		
	المجموع	56946.51	92			

يتضح من الجدول رقم (14) أن الفروق في سلوك التدبير تبعاً لمتغير عدد مرات التعرض لحادث مروري غير دالة إحصائياً، وبالتالي تحقق هذا الجزء من الفرضية.

انعدم في هذا الجزء من الفرضية الفروق في سلوك التدبير تبعاً لمتغير عدد مرات التعرض لحادث مروري، ويمكن تعليل ذلك بأن معظم الأفراد يعتقدون أن التعرض للحوادث أمر مقدر يجب الإيمان به، وأنه لا يفتي حذر من قدر، وبالتالي تتحد الرؤية وتندعم الفروق.

3.6. الفرضية الثالثة: تنص هذه الفرضية على ما يلي: توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين أفراد العينة في سلوك السياقة الخطرة بأبعادها تعزى إلى متغيرات (الجنس، السن، المستوى التعليمي، عدد سنوات السياقة، عدد مرات التعرض لحوادث المرور).

وللتحقق من صحة الجزء الأول من هذه الفرضية قام الباحث بحساب قيمة (ت) لسلوك السياقة الخطرة تبعاً لمتغير الجنس، وفي الجدول رقم (15) عرض النتائج التي أسفرت عنها المعالجة الإحصائية.

الجدول رقم (15): يبين نتائج اختبار (ت) لدلالة الفروق بين الذكور والإناث في درجة سلوك السياقة الخطرة.

مقياس سلوك السياقة الخطرة	الذكور ن = 54		الإناث ن = 39		قيمة ت	درجة الحرية	مستوى الدلالة
	ع	م	ع	م			
بعد السياقة الخطرة	4.37	23.77	4.26	4.26	0.33	91	0.737
بعد السياقة الانفعالية	2.97	11.74	3.03	3.03	1.02		
بعد الأحاسيس السلبية أثناء السياقة	3.59	15.46	3.34	3.34	1.36	0.293	0.177
الدرجة الكلية	9.21	50.67	8.09	8.09	1.05		

يتضح من الجدول رقم (15) أن الفروق بين الذكور والإناث في أبعاد سلوك السياقة الخطرة غير دالة إحصائياً، وبالتالي لم يتحقق هذا الجزء من الفرضية.

اتفقت نتائج هذا الجزء من الفرضية مع نتائج (Jonah, 1990) حيث لاحظ تساوي الجنسين، ويعمل انعدام الفروق بجيلية المشاعر والأحاسيس والانفعالات لدى الجنسين، وتأثير المدنية والحدادة على تشابه سلوك الجنسين أثناء ردود الفعل.

وللتحقق من صحة الجزء الثاني من هذه الفرضية قام الباحث بحساب قيمة (ف) لسلوك السياقة الخطرة تبعاً لمتغير العمر، وفي الجدول رقم (16) عرض النتائج التي أسفرت عنها المعالجة الإحصائية.

اتفقت نتيجة هذا الجزء من الفرضية مع ما توصل إليه (قرشي، 2010؛ إبراهيمي، 2009؛ الجميلي، 2001؛ الشويعر، 1989؛ شعيب، 1985). في دراساتهم؛ إذ خلصوا إلى عدم وجود فروق جوهرية بين الذكور والإناث في درجاتهم على مقاييس التدبير، كما اختلفت مع كل من (الأنصاري، 2012؛ الحجار ورضوان، 2006؛ جنيد، 1994؛ Low, and Handal, 1995؛ Habib, 1988) في دراساتهم، ويمكن تفسير ذلك في ضوء أن التدبير حاجة نفسية، وفرضية عينية يتساوى فيها الجنسين، كما نلاحظ أيضاً أن معظم أفراد العينة مستواهم التعليمي عال، الذكور 68.50%، والإناث 100%، وبالتالي تتكافأ وتتماثل فرصهم في الاطلاع على الأمور الدينية والاستقامة عليها.

وللتحقق من صحة الجزء الثاني من هذه الفرضية قام الباحث بحساب قيمة (ف) لسلوك التدبير تبعاً لمتغير العمر، وفي الجدول رقم (11) عرض النتائج التي أسفرت عنها المعالجة الإحصائية.

الجدول رقم (11): يبين نتائج اختبار (ف) لدلالة الفروق بين أفراد العينة في درجة سلوك التدبير تبعاً للعمر.

مقياس	مصدر التباين	مجموع المربعات	درجة الحرية	متوسط المربعات	قيمة ف	مستوى الدلالة
سلوك التدبير	بين المجموعات	4637.21	4	1159.30	1.95	0.109
	داخل المجموعات	52309.30	88	594.42		
	المجموع	56946.51	92			

يتضح من الجدول رقم (11) أن الفروق في سلوك التدبير تبعاً لمتغير العمر غير دالة إحصائياً، وبالتالي تحقق هذا الجزء من الفرضية.

اختلفت نتيجة هذا الجزء من الفرضية مع ما توصل إليه (Schumaker, Chamberlain, and Zika, 1990; Nelson, 1989)، في دراساتهم؛ إذ خلصوا إلى أن التدبير يكون مرتفعاً لدى المسنين. ويمكن تعليل ذلك بأن المجتمع الجزائري مجتمع متدين، تظهر فيه الشعائر الدينية، والسلوكيات الإسلامية وبالتالي يتساوى في توارثه والاطلاع عليه والالتزام به جميع أفراد المجتمع.

وللتحقق من صحة الجزء الثالث من هذه الفرضية قام الباحث بحساب قيمة (ف) لسلوك التدبير تبعاً لمتغير المستوى التعليمي، وفي الجدول رقم (12) عرض النتائج التي أسفرت عنها المعالجة الإحصائية.

الجدول رقم (12): يبين نتائج اختبار (ف) لدلالة الفروق بين أفراد العينة في درجة سلوك التدبير تبعاً للمستوى التعليمي.

مقياس	مصدر التباين	مجموع المربعات	درجة الحرية	متوسط المربعات	قيمة ف	مستوى الدلالة
سلوك التدبير	بين المجموعات	2512.55	4	628.13	1.01	0.404
	داخل المجموعات	54433.96	88	618.56		
	المجموع	56946.51	92			

يتضح من الجدول رقم (12) أن الفروق في سلوك التدبير تبعاً للمستوى التعليمي غير دالة إحصائياً، وبالتالي تحقق هذا الجزء من الفرضية.

اتفقت نتيجة هذا الجزء مع ما توصل إليه الباحث (قرشي، 2010) في عدم وجود فروق في سلوك التدبير تبعاً للمستوى التعليمي، ويمكن تفسير ذلك بأن معظم أفراد العينة مستواهم التعليمي عال 81.70%، وبالتالي تتفق نظرتهم وتتحد فرصهم في تبي الشعائر الدينية التي يتساوى فيها الأفراد، رغم اختلاف مستواهم التعليمي لأن هذه التعاليم الدينية هي كسب إنساني تتسم بخاصية النفاذ إلى داخل النفس.

وللتحقق من صحة الجزء الرابع من هذه الفرضية قام الباحث بحساب قيمة (ف) لسلوك التدبير تبعاً لمتغير عدد سنوات السياقة، وفي الجدول رقم (13) عرض النتائج التي أسفرت عنها المعالجة الإحصائية.

الجدول رقم (13): يبين نتائج اختبار (ف) لدلالة الفروق بين أفراد العينة في درجة سلوك التدبير تبعاً لعدد سنوات السياقة.

مقياس	مصدر التباين	مجموع المربعات	درجة الحرية	متوسط المربعات	قيمة ف	مستوى الدلالة
سلوك التدبير	بين المجموعات	1650.39	3	550.13	0.88	0.452
	داخل المجموعات	55296.11	89	621.30		
	المجموع	56946.50	92			

المقارنة المتعددة باستخدام اختبار شيفيه (Scheffe) فتحصلنا على النتائج المبينة في الجدول رقم (19).

الجدول رقم (19): يبين نتائج اختبار شيفيه (Scheffe) للفروقات المتعددة لسلوك القيادة الخطرة تبعاً لمتغير العمر.

المتغير	المستوى التعليمي	ابتدائي	متوسط	ثانوي	جامعي
بعد الاحساس السلبية أثناء السياقة	امي	6.16	5.88	3.16	1.40
	ابتدائي		0.28 -	3.00 -	4.76 -
	متوسط			2.71 -	*4.48 -
مقياس سلوك السياقة الخطرة	امي	22.33	*19.61	13.91	9.84
	ابتدائي		2.71 -	8.41 -	12.49 -
	متوسط			5.69 -	*9.77 -
	ثانوي				4.07 -

يتضح من الجدول رقم (19) وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين مستوى التعليم المتوسط وكل من الأميين والجامعيين لصالح الأميين والجامعيين.

اتفقت نتائج هذا الجزء من الفرضية مع نتائج دراسة (النافع، والسيف، 1988) حيث خلاصاً إلى أن سلوك قيادة السيارات يختلف حسب المستوى التعليمي، ويبرز سلوك السياقة الخطرة كلما انخفض السن والمستوى التعليمي، وقد يعلل ذلك بأن سلوك السياقة يتأثر بالمستوى التعليمي وذلك بسبب ازدياد الوعي نتيجة ارتفاع المستوى الدراسي، وبالتالي تختلف سلوكيات السياقة، وكما سبق أيضاً أن جل عينة الدراسة 81.70% أصحاب مستوى تعليمي عالٍ فلذلك ظهر الفرق نتيجة اختلاف الرؤى والمشارب.

وللتحقق من صحة الجزء الرابع من هذه الفرضية قام الباحث بحساب قيمة (ف) لسلوك السياقة الخطرة تبعاً لمتغير عدد سنوات السياقة، وفي الجدول رقم (20) عرض النتائج التي أسفرت عنها المعالجة الإحصائية.

الجدول رقم (20): يبين نتائج اختبار (ف) لدلالة الفروق بين أفراد العينة في درجة سلوك السياقة الخطرة تبعاً لعدد سنوات السياقة.

سلوك السياقة الخطرة	مصدر التباين	مجموع المربعات	درجة الحرية	متوسط المربعات	قيمة ف	مستوى الدلالة
السياقة الخطرة	بين المجموعات	117.17	3	39.05	2.18	0.09
	داخل المجموعات	1591.30	89	17.88		
	المجموع	1708.47	92			
السياقة الانفعالية	بين المجموعات	77.32	3	25.77	3.06*	0.03
	داخل المجموعات	749.66	89	8.42		
	المجموع	826.98	92			
الاحساس السلبية أثناء السياقة	بين المجموعات	117.71	3	39.23	3.44*	0.02
	داخل المجموعات	1013.98	89	11.39		
	المجموع	1131.69	92			
الدرجة الكلية	بين المجموعات	867.67	3	289.22	4.14**	0.008
	داخل المجموعات	6211.55	89	69.79		
	المجموع	7079.22	92			

يتضح من الجدول رقم (20) وجود فروق دالة إحصائية في بعدي السياقة الانفعالية، والاحساس السلبية، حيث بلغت قيمة ف (3.06، *3.44) عند مستوى (0.05)، وفي الدرجة الكلية حيث كانت قيمة ف (4.14**) عند مستوى (0.01)، تبعاً لعدد سنوات السياقة، وانعدامها في بعد السياقة الخطرة، وبالتالي تحقق هذا الجزء من الفرضية إلا في بعد السياقة الخطرة.

ولمعرفة مصادر الاختلاف في الدرجات المتحصل عليها، قمنا بحساب المقارنة المتعددة باستخدام اختبار شيفيه (Scheffe) فتحصلنا على النتائج المبينة في الجدول رقم (21).

الجدول رقم (21): يبين نتائج اختبار شيفيه (Scheffe) للفروقات المتعددة لسلوك القيادة الخطرة تبعاً لعدد سنوات السياقة.

المتغير	عدد سنوات السياقة	10-4	20-11	أكثر من 21
بعد السياقة الانفعالية	3-1	0.28	0.70	*2.63
	10-4		0.42	2.35
	20-11			1.92
بعد الاحساس السلبية أثناء السياقة	3-1	1.19	0.97	*3.37
	10-4		0.22-	2.17
	20-11			2.40

الجدول رقم (16): يبين نتائج اختبار (ف) لدلالة الفروق بين أفراد العينة في درجة سلوك القيادة الخطرة تبعاً لمتغير العمر.

سلوك السياقة الخطرة	مصدر التباين	مجموع المربعات	درجة الحرية	متوسط المربعات	قيمة ف	مستوى الدلالة
السياقة الخطرة	بين المجموعات	226.77	4	56.69	3.36**	0.013
	داخل المجموعات	1481.69	88	16.83		
	المجموع	1708.47	92			
السياقة الانفعالية	بين المجموعات	47.48	4	11.87	1.34	0.261
	داخل المجموعات	779.51	88	8.58		
	المجموع	826.98	92			
الاحساس السلبية أثناء السياقة	بين المجموعات	74.58	4	18.64	1.55	0.194
	داخل المجموعات	1057.11	88	12.01		
	المجموع	1131.69	92			
الدرجة الكلية	بين المجموعات	656.81	4	164.20	2.25	0.070
	داخل المجموعات	6422.41	88	72.98		
	المجموع	7079.22	92			

يتضح من الجدول رقم (16) وجود فروق دالة إحصائية تبعاً لمتغير العمر في بعد السياقة الخطرة حيث بلغت قيمة ف (3.36**) عند مستوى (0.01)، وانعدامها في بقية الأبعاد والدرجة الكلية، وبالتالي تحقق جزء من هذه الفرضية في بعد السياقة الخطرة.

ولمعرفة مصادر الاختلاف في الدرجات المتحصل عليها، قمنا بحساب المقارنة المتعددة باستخدام اختبار شيفيه (Scheffe) فتحصلنا على النتائج المبينة في الجدول رقم (17).

الجدول رقم (17): يبين نتائج اختبار شيفيه (Scheffe) للفروقات المتعددة لسلوك القيادة الخطرة تبعاً لمتغير العمر.

المتغير	الفئات العمرية	38-29	48-39	58-49	59 فما فوق
سلوك السياقة الخطرة	28-19	0.04	1.22	*4.44	1.81-
	38-29		1.18	4.40	1.85-
	48-39			3.21	3.03-
	58-49				6.25-

يتضح من الجدول رقم (17) وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين الفئة العمرية (28-19) والفئة العمرية (58-49)، لصالح الفئة (28-19) عند مستوى (0.05).

اتفقت نتائج هذا الجزء من الفرضية مع نتائج بعض الدراسات التي اهتمت بهذا المجال حيث كشفت دراسات (النافع والسيف، 1988؛ Jonah, 1990; Matthews, and Moran, 1986)، أن الشباب أكثر الفئات تعرضاً للمخاطرة والحوادث، ويمكن تعليل ذلك بأن فئة الشباب في هذه الدراسة تجاوزت 77%.

وللتحقق من صحة الجزء الثالث من هذه الفرضية قام الباحث بحساب قيمة (ف) لسلوك السياقة الخطرة تبعاً لمتغير المستوى التعليمي، وفي الجدول رقم (18) عرض النتائج التي أسفرت عنها المعالجة الإحصائية.

الجدول رقم (18): يبين نتائج اختبار (ف) لدلالة الفروق بين أفراد العينة في درجة سلوك السياقة الخطرة تبعاً للمستوى التعليمي.

سلوك السياقة الخطرة	مصدر التباين	مجموع المربعات	درجة الحرية	متوسط المربعات	قيمة ف	مستوى الدلالة
السياقة الخطرة	بين المجموعات	180.38	4	45.09	2.59*	0.042
	داخل المجموعات	1528.09	88	17.36		
	المجموع	1708.47	92			
السياقة الانفعالية	بين المجموعات	110.92	4	27.73	3.40**	0.012
	داخل المجموعات	716.06	88	8.13		
	المجموع	826.98	92			
الاحساس السلبية أثناء السياقة	بين المجموعات	264.10	4	66.02	6.69**	0.001
	داخل المجموعات	867.59	88	9.85		
	المجموع	1131.69	92			
الدرجة الكلية	بين المجموعات	1541.32	4	385.33	6.12**	0.001
	داخل المجموعات	5537.90	88	62.93		
	المجموع	7079.22	92			

يتضح من الجدول رقم (18) أن الفروق في سلوك القيادة الخطرة بأبعادها تبعاً لمتغير المستوى التعليمي دالة إحصائية عند مستوى دلالة (0.05، 0.01)، وبالتالي تحقق هذا الجزء من الفرضية.

ولمعرفة مصادر الاختلاف في الدرجات المتحصل عليها، قمنا بحساب

لدى السائقين وخاصة الشباب منهم يندر بخطر عظيم يتفاقم كل سنة، لذلك يجب المسارعة إلى احتواء هذه الظاهرة والتحكم فيها عن طريق الدراسات المتعمقة، والتوعية الشاملة عبر البرامج التعليمية، والوسائل المرئية والمسموعة، والاعتماد على خطة بديلة تشبه الخطة الترويجية التي تسعى إلى الوصول في مدة عقد من الزمن إلى النقطة الصفيرية في عدد وفيات حوادث المرور.

نبذة عن المؤلف

فصل قرشي

قسم العلوم الاجتماعية، معهد العلوم الإنسانية والاجتماعية، المركز الجامعي بأفلو، الأغواط، الجزائر، 00213551044968 faycalko@yahoo.fr

د. قرشي خريج جامعة باتنة، وأستاذ محاضر - أ-، حاصل على دكتوراه العلوم في علم النفس السريري، وشهادة التأهيل الجامعي في علم النفس والعلوم التربوية، ومراجع بمجلة العلوم الاجتماعية والإنسانية بباتنة الجزائر، ومؤلف كتاب منشور في أمازون. نشر عن دار NOOR PUBLISHING برلين، ألمانيا، له العديد من المداخلات الدولية والوطنية. نشر في العديد من المجالات الدولية والوطنية، وأشرف على (25) رسالة Master علم النفس العيادي، والعديد من مذكرات ليسانس عيادي.

المراجع

إبراهيمي، شبلي. (2009). التوجه نحو التدبير وعلاقته بمستوى تقدير الذات لدى طلبة الجامعة. رسالة ماجستير. جامعة الجزائر، الجزائر.

ابن باديس، عبد الحميد. (1995). العقائد الإسلامية من الآيات القرآنية والأحاديث النبوية. الشارقة: دار الفتح.

ابن قيم الجوزية، محمد بن أبي بكر. (1973). مدارج السالكين بين منازل إياك نعبد وإياك نستعين. الطبعة الثانية. بيروت: دار الكتاب العربي.

ابن قيم الجوزية، محمد بن أبي بكر. (1999). إغاثة اللفان من مصايد الشيطان. بيروت: دار ابن زيدون.

ابن ماجه، محمد بن يزيد. (1954). سنن ابن ماجه. بيروت: دار الفكر.

أحسن، مبارك طالب. (2012). معايير الأمن والسلامة للطرق الطويلة. في: مركز الدراسات والبحوث، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 2012/01/30.

أحمد، بن حنبل. (1983). المسند. الطبعة الرابعة. بيروت: المكتب الإسلامي.

البخاري، محمد بن إسماعيل. (2004). صحيح البخاري. القاهرة: دار ابن الهيثم.

بهلول، سارة أشواق. (2009). سلوكيات الخطر المتعلقة بالصحة: التدخين، الكحول، سلوك قيادة السيارات، وقلة النشاط البدني وعلاقتها بكل من جودة الحياة والمعتقدات الصحية. رسالة ماجستير، جامعة باتنة، الجزائر.

بودية، خالد. (2013). الشباب وأصحاب رخص السياقة الجديدة وراء ارتفاع حوادث المرور. جريدة الخبر، 2013/02/14، العدد (6985)، 5.

بوطبال، سعد الدين. (2012). دور التفاؤل غير الواقعي في ارتكاب الحوادث المرورية لدى السائقين الشباب. مجلة دراسات نفسية وتربوية مخبر تطوير الممارسات النفسية والتربوية. جامعة قاصدي مرباح، ورقلة. بدون رقم مجلد (4)، 101-124.

بوظريفية، حمو، وأمال، محمد، وشرف، البشير، وحمداد، عبد القادر، وزبدي، ناصر الدين. (1991). دراسة عن أسباب حوادث المرور في الجزائر. الجزائر: مركز الطباعة الجامعية.

تقرير البنك العالمي حول تقييم قطاع النقل والأشغال العمومية 2009-2010، بدون بيانات.

الجميلي، حكمت عبد الله. (2001). الالتزام الديني وعلاقته بالأمن النفسي لدى طلاب جامعة صنعاء. رسالة ماجستير. جامعة صنعاء.

جنيد، منال. (1994). التكيف القيمي. رسالة ماجستير. كلية التربية، جامعة

مقياس سلوك السياقة الخطرة	3-1	1.09	1.76	*8.87
	10-4		0.66	*7.78
	20-11			7.11

يتضح من الجدول رقم (21) وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين الفئة (3-1) والفئة (أكثر من 21 سنة) في بعدي السياقة الانفعالية والأحاسيس السلبية لصالح الفئة (3-1)، كما وجدت فروق في المقياس ككل بين كل من الفئتين (3-1)، (10-4)، والفئة (أكثر من 21 سنة) لصالح الفئتين (3-1)، (10-4)، عند المستوى (0.05).

اتفقت نتائج هذا الجزء من الفرضية مع نتائج ما توصل إليه (بوظريفية وآخرون، 1991؛ النافع، والسيف، 1988)، حيث خلصوا إلى أن سلوك قيادة السيارات يختلف حسب الخبرة، واختلفت مع نتائج دراسة (Matthews, and Moran, 1986) حيث خلصوا إلى تماثل فئة الشباب وفئة كبار السن في وقوع الحوادث وقدرتهم على القيادة، ويمكن تحليل ذلك بأن حديثي العهد بالسياقة تنقصهم الخبرة الكافية لمضاهاة القدامى فيحدث الأرتياح لأصحاب الخبرة، ويتشكل الاضطراب لقلبي الممارسة، وكذلك نجد أن قلة الخبرة وطول الممارسة تدفعان إلى اختلاف السلوك، نتيجة دقة التحكم والثقة في النفس كلما أصبح الشيء مألوفاً.

وللتحقق من صحة هذا الجزء الأخير من هذه الفرضية قام الباحث بحساب قيمة (ف) لسلوك السياقة الخطرة تبعاً لمتغير عدد مرات التعرض لحوادث، وفي الجدول رقم (22) عرض النتائج التي أسفرت عنها المعالجة الإحصائية.

الجدول رقم (22): بين نتائج اختبار (ف) لدلالة الفروق بين أفراد العينة في درجة سلوك السياقة الخطرة تبعاً لمتغير عدد التعرض لحوادث المرور.

سلوك السياقة	مصدر التباين	مجموع المربعات	درجة الحرية	متوسط المربعات	قيمة ف	مستوى الدلالة
السياقة الخطرة	بين المجموعات	23.24	4	4.64	0.24	0.944
	داخل المجموعات	1685.23	88	19.37		
	المجموع	1708.47	92			
السياقة الانفعالية	بين المجموعات	27.51	4	5.50	0.59	0.701
	داخل المجموعات	799.47	88	9.18		
	المجموع	826.98	92			
الإحساس السلبية أثناء السياقة	بين المجموعات	43.39	4	8.67	0.69	0.629
	داخل المجموعات	1088.30	88	12.50		
	المجموع	1131.69	92			
الدرجة الكلية	بين المجموعات	108.46	4	21.69	0.271	0.928
	داخل المجموعات	6970.76	88	80.12		
	المجموع	7079.22	92			

يتضح من الجدول رقم (22) أن الفروق في سلوك القيادة الخطرة بأبعادها تبعاً لمتغير عدد مرات التعرض لحوادث مرور غير دالة إحصائية، وبالتالي لم يتحقق هذا الجزء من الفرضية.

اختلفت نتائج هذا الجزء من الفرضية مع نتائج ما توصلت إليه (زعاينة، 2011؛ بوظريفية، وآخرون، 1991). ويعلل ذلك أن معظم السائقين يواصلون قيادة السيارات على الرغم من شعورهم بالتعب، وقلة التركيز والانتباه، كما أن بعضهم لا يحترم قوانين المرور، بدافع أنه يستطيع التحكم في المركبة في الوقت المناسب، سواء تعرض لحوادث أو أكثر أو لم يتعرض لأي حادث.

7. التوصيات

وفي الأخير نقترح مجموعة من التوصيات تتمثل في ما يلي:

- ضرورة توجيه أفراد المجتمع إلى أهمية ممارسة التدبير قولاً وفعلاً.
- العمل على ربط المساقات الدينية والعلمية والأدبية بالتراث السيكولوجي.
- تصميم برامج إرشادية تؤدي إلى تعزيز سلوك التدبير لدى السائقين.

8. الخاتمة

بعد استعراض موضوع الدراسة اتضح جلياً أن سلوك السياقة الخطرة

- دمشق.
- الحاكم، محمد بن عبدالله. (1990). *المستدرک علی الصحیحین*. بيروت: دار الكتب العلمية.
- الحجار، بشير إبراهيم، ورضوان، عبدالكريم سعيد. (2006). التوجه نحو التدخين لدى طلبة الجامعة الإسلامية بغزة. *مجلة الجامعة الإسلامية*. سلسلة الدراسات الإنسانية، 14(1)، 269-289.
- الزحيلي، محمد مصطفى. (1991). *وظيفة الدين في الحياة وحاجة الناس إليه*، طبعة خاصة. طرابلس، ليبيا: جمعية الدعوة الإسلامية العالمية.
- الزحيلي، محمد مصطفى. (2008). *الاعتدال في التدخين: فکرا وسلوکا ومنهجاً*. الطبعة الثالثة. ليبيا، طرابلس: كلية الدعوة الإسلامية.
- زعابطة، سيرين. (2011). *علاقة التفاوض غير الواقعي بسلوك القيادة الصحية لدى السائقين*. رسالة ماجستير، جامعة باتنة، الجزائر.
- شعيب، علي محمود علي. (1985). *بعض محددات الاتجاه الديني لدى طلاب وطالبات الجامعة، الكتاب السنوي في التربية وعلم النفس، (14)*. القاهرة: دار كتاب الفكر التربوي.
- الشويبر، طريفة سعود. (1989). *الالتزام الديني في الإسلام وعلاقته بقلق الموت*. رسالة دكتوراه. كلية التربية للبنات بجدة، الرئاسة العامة لتعليم البنات، جدة.
- الصنيع، صالح بن إبراهيم. (2002). *العلاقة بين التدخين والقلق العام لدى عينة من طلاب جامعة الإمام محمد بن سعود الإسلامية بالرياض*. مجلة جامعة الملك سعود، العلوم التربوية والدراسات الإسلامية، 14(بدون رقم عدد)، 207-234.
- الصنيع، صالح بن إبراهيم. (2005). *التدخين والصحة النفسية*. الطبعة الثانية. الرياض: دار الفضيلة.
- الطاهرة، محمود. (2004). *التدخين في العلاقات الزوجية والتوافق الزوجي*. دراسات نفسية، 14(4)، بدون أرقام الصفحات.
- الطبراني، سليمان بن أحمد. (1984). *المعجم الكبير*. الطبعة الثانية. بيروت: دار إحياء التراث العربي.
- عثمان، يخلف. (2001). *علم نفس الصحة: الأسس النفسية والسلوكية للصحة*. الدوحة: دار الثقافة للطباعة والنشر والتوزيع.
- العقيلي، محمد بن عمر. (1984). *الضعفاء*. بيروت: دار المكتبة العلمية.
- علي أبو حسين، ندى، والزيبر، أحمد قاسم. (2007). *معارف السائقين بالقواعد المنظمة للمرور وسلوكهم في المنطقة الشرقية للمملكة العربية السعودية*. *المجلة الصحية للشرق المتوسط - منظمة الصحة العالمية*، 13(2)، 364-375.
- القدرة، موسى صبيح موسى. (2007). *الذكاء الاجتماعي لدى طلبة الجامعة الإسلامية وعلاقته بالتدخين وبعض المتغيرات*. رسالة ماجستير، الجامعة الإسلامية غزة، فلسطين.
- قريشي، فيصل. (2010). *التدخين وعلاقته بالكفاءة الذاتية لدى مرضى الاضطرابات الوعائية القلبية*. رسالة ماجستير غير منشورة. جامعة باتنة، الجزائر.
- قريشي، فيصل. (2014). *أساليب المواجهة وعلاقتها بسلوك القيادة الخطرة لدى السائقين الجزائريين*. *المجلة الأردنية للعلوم الاجتماعية*، 3(7)، 488-512.
- القضاعي، محمد بن سلامة. (1986). *مسند الشهاب*. الطبعة الثانية. بيروت: مؤسسة الرسالة.
- القعيبي، سعد بن مسفر. (2003). *التدخين والتوافق الاجتماعي لطالب الجامعة: دراسة وصفية مطبقة على عينة مختارة من طلاب الآداب*. مجلة جامعة الملك سعود، 16(1)، 51-99.
- المندي، هاشم محمد نور عبدالله. (د.ت.). *خفض الحوادث المرورية من خلال ضبط النظام والقانون*. البحرين: مركز الإعلام الأمني.
- مسلم، بن الحجاج النيسابوري. (1972). *صحيح مسلم*. الطبعة الثانية. بيروت: دار إحياء التراث العربي.
- المليحي، عبدالمنعم. (1955). *الشعور الديني عند الطفل والمراهق*. القاهرة: دار المعارف.
- المهدي، محمد عبد الفتاح. (2002). *سيكولوجية الدين والتدين*. الإسكندرية: البيطاش للنشر والتوزيع.
- موسى، رشاد. (1994). *علم النفس الديني*. القاهرة: دار المعرفة.
- النافع، عبدالله، والسييف، خالد. (1988). *تحليل الخصائص النفسية والاجتماعية المتعلقة بسلوك قيادة السيارات بالملكة*. الرياض، السعودية: إدارة البحث العلمي بمدينة الملك عبدالعزيز للعلوم والتقنية، جامعة الملك سعود بالرياض.
- Adlaf, E.M. and Smart, R.G. (1985). Drug use and religious affiliation, feelings and behavior. *British Journal of Addiction*, 80(n/a), 163-171.
- Ahmad I.H. (1983). *Almasnd 'Predicate'*. 4th edition. Beirut: The Islamic Office. [in Arabic]
- Al-Madani, H.M.N.A. (n/a). *khafd alhawadith almururiat min khilal dabt alnizam walqanun 'Reducing traffic accidents through law and order'*. Bahrain: Security Media Centre. [in Arabic]
- Almahdiu, M.A.F. (2002). *Saykulujiat Aldiyn Waltadayun 'Psychology of Religion and Religiosity'*. Alexandria: Bitash for Publication and distribution. [in Arabic]
- Al-Nafea, A. and Al-Saif, K. (1988). *Tahlil Alkhasayis Alnafsiat Walajtimaet Almutaealiqat Bislawk Qiadat Alsayarat Bialmamlakati 'Analyzing Psychological and Social Characteristics Related To Driving Behavior in the Kingdom'*. Riyadh, Saudi Arabia: Scientific Research Department, King Abdulaziz City for Science and Technology. King Saud University in Riyadh. [in Arabic]
- Al-Qaaib, S.M. (2003). *Altadayun waltawafuq alajitmaei litalib aljamet: dirasat wasafiat mutbaqat ealaa eayinat mukhtarat min tullab aladab, jamieat almalik sueud 'Religiosity and social compatibility of the university student: a descriptive study applied to a selected sample of arts students'*. *King Saud's university magazine*, 16(1), 51-99. [in Arabic]
- Al-Qada'i, M.S. (1986). *Musand Alshahab 'Meteorite'*. 2nd edition. Beirut: The Resala Foundation. [in Arabic]
- Bahloul, S.A. (2009). *Saluakat Alkhatat Almutaealiqat Bialsh: Altadkhini, Alkuhulu, Suluk Qiadat Alsayaarati, Waqilat Alnashat Albidni. Waealaqatuha Bikulin Min Jawdat Alhayat Walmutaqadat Alsahati 'Health Related Risk Behaviors: Smoking, Alcohol, Driving Behavior, and Lack of Physical Activity and its Relationship to both the Quality of Life and Healthy Beliefs'*. Master's Dissertation, University of Batna, Algeria. [in Arabic]
- Boutbal, S.E. (2012). *Dawr altawafuq ghyr alwaqieii fi airtikab alhawadith almururiat ladaa alsaayiqin alshababi 'The role of unrealistic optimism in committing traffic accidents among young drivers. Laboratory for developing psychological and educational practices'*. *Journal of psychological and educational studies'*. *Kassadi University Merbah, Ouargla*, n/a(4), 101-124. [in Arabic]
- Brahimi, S. (2009). *Altawajuh Nahw Altadayn Waealaqatih Bimustawaa Taqdir Aldhdhat Ladaa Tlbt Aljamieati 'The Orientation Towards Religiosity and its Relationship to the Level of Self-esteem of University Student'*. Master's Dissertation, University of Algeria, Algeria. [in Arabic]
- Bukhari, M.B.I. (2004). *Sahih Albikhari 'Sahih Bukhari'*. Cairo: Dar Al-Haytham. [in Arabic]
- Cecilie, W. (2008). Traffic safety campaigns in Norway. *Nordic Road and Transport Research*, 2(n/a) 34-35.
- Chamberlain, K. and Zika, S. (1990). Religiosity, meaning in life, and psychological well-being. *British Journal of Psychology*, 83(1): 133-145.
- El-Meligy, A.M. (1955). *Alshueur Aldiyni Eind Altifl Walmurahq 'Religious Feelings for Children and Adolescents'*. Cairo: Dar Al-Maaref. [in Arabic]
- Habib, R.R.E. (1988). *Religiosity and Its Relationship to Self-Concept, Locus of Control, And Dogmatism*. PhD Thesis, University of Southern

- subjective well-Being: The health-minded religion of modern American women. *American Journal Psychiatry*, **137**(12), 1563–8.
- Sigurd, L. (2008). Road safety in the transport agencies input to the Norwegian national transport plan 2010–2019. *Read and Transport Research*, **2**(n/a), 8–9.
- Vernon, G. M. (1962). *Sociology of Religion*. New York: Mc Graw-Hill Book Company, Inc
- Vitell, S.J. Bing, M. N., Davison, K. H., Ammeter A. P., Garner B. L., and Novicevic M. M. (2009). Religiosity and moral identity: The mediating role of self-control. *Journal of Business Ethics*. **88**(4), 601–13.
- Wulff, D.M. (1997). *Psychology of Religion: Classic and Contemporary*. 2nd edition. NY, NY: John Wiley and Sons, Inc.
- California.
- Hadaway, K.C., Elifson, K.W. and Petersen, D.M. (1984). Religious involvement and drug use among urban adolescents. *Journal for Scientific Study of Religion*, **23**(2), 109–28.
- Ibn Badis, A.H. (1995). *Aleaqayid Al'islamiat Min Alayat Alquraniat Wal'ahadith Alnibawiat* 'Islamic Beliefs Are From the Qur'anic Verses and Hadiths'. Sharjah: Dar Al-Fateh. [in Arabic]
- Ibn Majah, M.B.Y. (1954). *Sunan Ibn Majah* 'Sunan Ibn Majah'. Beirut: Dar Al Fikr. [in Arabic]
- Ibn Qayyim al-Jawziyya, M.I.A.B. (1999). *Ighathat Allhfan Min Masayid Alshaytan* 'Relief from the Devil's Fisheries'. Beirut: Ibn Zaidoun House. [in Arabic]
- Ibn Qayyim al-Jawziyya, M.I.A.B. (1973). *Madarij Alsaalikin Bayn Manazil 'Ilaak Naebud Wa'iaak Nastaein* 'The Runways of Those Who Walk Between the Homes of You, We Worship and Do Not Seek Hel'. 2nd edition. Beirut: The Arab Book House. [in Arabic]
- Ivar, H. (2008). Depth analyses of fatal road accidents in Norway. *Nordic Read and Transport Research*, **2**(n/a), 20–1.
- James, A. and Wells, A. (2003). Religion and mental health: Towards a cognitive-behavioural framework. *British Journal of Health Psychology*. **8**(Pt 3), 359–76.
- Jonah, B. A. (1986). Accident risk and risk taking behavior among young drivers. *Accident Analysis and Prevention*, **18**(4), 255–71.
- Jonah, B. A. (1990). Age differences in risky driving. *Oxford Journals Medicine Health Education Research*, **5**(2), 139–49.
- Koole, S.L., Mc Cullough, M.E., Kuhl, J. and Roelofsma, P.H.M.P. (2010). Why religion's burdens are light: From religiosity to implicit self-regulation. *Personality and Social Psychology Review*, **14**(1), 95–107.
- Korrichi, F. (2010). *Altadayun Waealaqatuh Bialkafa'at Aldhdhati Ladaa Mardaa Alaidtirabat Alwieayyat Alqalabiati* 'Religiosity and Its Relationship to Self-Efficacy in Patients with CVD. Unpublished Master's Dissertation, University of Batna, Algeria. [in Arabic]
- Low, Cynthia A. and Handal, Paul J. (1995). The relationship between religion and adjustment to college. *Journal of College Student Development*, **36**(5), 406–12.
- Matthews, M. L., and Moran, R. (1986). Age differences in male drivers' perception of accident risk: The role of perceived driving ability. *Accident Analysis and Prevention*, **18**(4), 299–313.
- Moussa, R. (1994). *Eilm Alnafs Aldyiniu Alqahirat* 'Religious Psychology'. Cairo: House of Knowledge. [in Arabic]
- Muslim, I. H. N. (1972). *Sahih Maslim* 'Sahih Muslim'. 2nd edition. Beirut: House for the Revival of Arab Heritage. [in Arabic]
- Nelson, P.B. (1989). Ethnic differences in intrinsic extrinsic religious orientation and depression in the elderly. *Archives of Psychiatric Nursing*, **3**(4), 199–204.
- Pargament, K., Ishler, E., Dubow, P., Stanick, R., Rouiller, P., Crowe, E., Cullman, M., Albert, B. and Royster, B. (1994). Methods of religious coping with the Gulf war: Cross-sectional and longitudinal analyses. *Journal for the Scientific Study of Religion*, **33**(4), 347–61.
- Rakotonirainy, A. (2005). Design of context-aware systems for vehicle using complex systems paradigms. PP.43-51. In: C. Tijus and D.B. Cambon (Eds.). *Proceedings Workshop on Safety And Context In Conjunction With Context*, Paris, 05, 05/07/2005.
- Rohrbaugh, J. and Jessor, R. (1975). Religiosity in youth: A personal control against deviant behavior. *Journal of Personality*, **43**(1), 136–55.
- Ross, C. E. (1990). Religion and Psychological distress. *Journal for the Scientific Study of Religion*, **29**(2), 236–45.
- Schumaker, J.F. (1992). *Religion and Mental Health*. Oxford: Oxford University Press.
- Shaver, P., Lenauer M. and Sadd S. (1980). Religiousness, conversion, and