

علاقة التفاؤل غير الواقعي وبعض سمات الشخصية
بسلوك المخاطرة في قيادة السيارات لدى عينة من
المصريين المقيمين بالمملكة العربية السعودية

د/ إحلام حلمي عبد العزيز

هدفت الدراسة الحالية إلى معرفة العلاقة بين التفاؤل غير الواقعي وسلوك المخاطرة في قيادة السيارات، وكذلك العلاقة بين سمات الشخصية محل الدراسة وسلوك المخاطرة في قيادة السيارات لدى عينة من المصريين المقيمين بالمملكة العربية السعودية، كما هدفت إلى التحقق من وجود فروق بين مرتفعي ومنخفضي سلوك المخاطرة في ضوء التفاؤل غير الواقعي، والتحقق أيضا من وجود فروق بين مرتفعي ومنخفضي سلوك المخاطرة في ضوء سمات الشخصية، وكذلك التحقق من إمكانية التنبؤ بمستوى سلوك المخاطرة لدى عينة الدراسة في ضوء كل من التفاؤل غير الواقعي، وسمات الشخصية. وأجريت الدراسة على عينة قوامها (١٥٥) فردا من المصريين المقيمين بالمملكة العربية السعودية، وتم تطبيق أدوات الدراسة التالية (مقياس التفاؤل غير الواقعي اعداد ز عابطة سيرين هاجر & مشاشوق قريمية، ٢٠١١)، مقياس سمات الشخصية (اعداد الباحثة)، مقياس سلوك المخاطرة في قيادة السيارات (اعداد الباحثة)

وانتهت نتائج الدراسة الحالية إلى التالي:

- وجود علاقة ارتباطية موجبة دالة إحصائيا بين درجات أفراد العينة على مقياس سلوك المخاطرة ودرجاتهم على مقياس التفاؤل غير الواقعي.
- وجود علاقة ارتباطية سالبة دالة إحصائيا بين درجات أفراد العينة على مقياس سلوك المخاطرة ودرجاتهم على مقياس سمات الشخصية.
- وجود فروق دالة إحصائيا بين متوسطات درجات أفراد العينة مرتفعي ومنخفضي سلوك المخاطرة على مقياس التفاؤل غير الواقعي وذلك لصالح مرتفعي سلوك المخاطرة.
- وجود فروق دالة إحصائيا بين متوسطات درجات الأفراد مرتفعي ومنخفضي سلوك المخاطرة على أبعاد مقياس سمات الشخصية المتمثلة في: السيطرة – الاتزان، والدرجة الكلية للمقياس، وذلك لصالح منخفضي سلوك المخاطرة.
- متغيري (التفاؤل غير الواقعي، السيطرة) لهما قدرة تنبؤية بمستوى (سلوك المخاطرة).

الكلمات المفتاحية: التفاؤل غير الواقعي – سمات الشخصية – سلوك المخاطرة.

The Relationship of Unrealistic Optimism and Some Personality Traits to Risk Behavior in Driving by a Sample of Egyptians, Residing in Saudi Arabia

Abstract

The present study aims to know the relationship between unrealistic optimism and risk behavior in driving, as well as the relationship between the concerned personality traits and risk behavior in driving by a sample of Egyptians, residing in Saudi Arabia. It also aims to verify that there are differences between high and low risk behavior in the light of unrealistic optimism, and the fact that there are differences between high and low risk behavior in the light of personality traits. In addition, the present study verifies the predictability of the risk behavior of the study sample in the light of both unrealistic optimism and personality traits. The study was conducted on a sample of (155) Egyptian citizens residing in Saudi Arabia. The following study tools were applied: the scale of unrealistic optimism (by Za'abeta Sereen Hajar & Mashashokramia, 2011), the scale of personality traits (by the present researcher), and risk behavior scale in Driving (by the present researcher).

The findings of the present study are as follows:

- There is a positive statistically significant correlation between the scores of the respondents on the scale of risk behavior and their scores on the unrealistic optimism scale.
- There is a negative statistically significant correlation between the scores of the sample on the scale of risk behavior and their scores on the personality traits scale.
- There is statistically significant differences between the average scores of individuals of high and low risk behavior on the unrealistic optimism scale. This was in favor of individuals of high-risk behavior.
- There is a statistically significant difference between average scores of individuals of high and low risk behavior on the dimensions of the personality traits scale, which are represented in responsibility, control, balance, and the total score of the scale. This was in favour of individuals of low risk behavior.
- Predictability of risk behavior through unrealistic optimism and control as a dimension of personality traits.

Keywords: unrealistic optimism - personality traits - risk behavior.

مقدمة:

يبدو أن العصر الحالي يتسم بكثرة الحوادث المرورية التي لا تخلو منها أي دولة في العالم، حيث تعد الحوادث المرورية وما يترتب عليها من وفيات واصابات ظاهرة عالمية على مستوى الدول المتقدمة والنامية فهي من أكثر المشكلات خطورة على مستوى العالم. وقد أفادت الإحصاءات أن عدد الأشخاص الذين توفوا في حوادث المرور في أنحاء العالم في عام ٢٠٠٠م بلغ حوالي ١.٢٦ مليون شخص أي ٢٥٪ من عدد الوفيات نتيجة الإصابات بشكل عام. وتوقعت دراسة أصدرتها منظمة الصحة العالمية وجامعة هارفارد والبنك الدولي في قمة (Gulf Traffic, 2003) وفاة نحو ستة ملايين شخص في السنوات العشر المقبلة، واصابة ٦٠ مليون شخص في العالم إذا لم تتخذ الإجراءات اللازمة للحد من هذه الحوادث. (العتيبي، ٢٠٠٧: ٥)

ووفقا لمنظمة الصحة العالمية (٢٠١٧) يلقي نحو ١.٢٥ مليون شخص حتفهم في حوادث الطرق كل عام. وتفيد الدراسات بأن ما بين ٤٠ و ٥٠% من السائقين يقودون بسرعة أكبر من الحد الأقصى المحدد، وتسلب المنظمة في "أسبوع الأمم المتحدة العالمي الرابع للسلامة على الطرق"، الضوء على مخاطر السرعة، والتدابير التي ينبغي اتخاذها للتصدي لهذه المخاطر الرئيسية المرتبطة بالوفيات والاصابات الناجمة عن حوادث المرور على الطرق.

كذلك تتوقع (منظمة الصحة العالمية، ٢٠١٨) أن تصبح حوادث المرور السبب الرئيسي السابع للوفاة بحلول عام ٢٠٣٠، إذا لم تتخذ إجراءات مستدامة بشأنها .

وعليه فليس بخفي أن للحوادث المرورية نتائج مختلفة، قد يذهب ضحيتها سنويا آلاف الأشخاص من جميع الأعمار، كما أنها من أخطر المشكلات التي قد تعرض الانسان للموت أو الاعاقة، أو العجز.

وعلى الرغم من الجهود المبذولة لتوعية قادة السيارات وحثهم على الالتزام بكافة الاجراءات الخاصة بأمنهم وسلامتهم، وبحسب بيان الإدارة العامة للمرور، فإن عدد الحوادث خلال الثلاثة أشهر الأولى، من العام الهجري (١٤٣٨هـ) بلغ ١٠٧٦٣٧ حادثا، بانخفاض ١٥.٩١%، عن نفس الفترة من العام الهجري (١٤٣٧هـ)، والذي بلغت عدد الحوادث به ١٢٧٩٩٨ حادثا. إلا أن هذا العدد مازال عدد كبيرا.

حيث تطالعنا الاحداث بين الحين والآخر بحوادث مرور السيارات التي غالبا ما تحمل أخبارا مريعة عن راكبي السيارات، من مختلف الجنسيات والتي من بينها المصريين، ولا سيما في المملكة العربية السعودية، التي تكثر فيها حوادث السير وفقا للإحصائيات الصادرة عن المديرية العامة للدفاع المدني التابعة لوزارة الداخلية بالمملكة العربية السعودية. فكثيرا ما نسمع عن وقوع العديد من حوادث السير لأفراد من جنسيات مختلفة بالمملكة العربية السعودية (والتي من بينها بالطبع العديد من المصريين)، حيث يكون ضحيتها اما جميع أفراد الأسرة أو أحد أفرادها، أو إصابة أي منهم بالعجز، مما يكون لها وقع كبير على النفوس سواء داخل المملكة أو داخل جمهورية مصر العربية.

أي أن الانسان هو الضحية الأولى لحوادث السيارات، إلا أن بعض الدراسات (الصقر ١٤١٨، السيد ٢٠٠٩) أشارت إلى أن هذا الإنسان نفسه المتمثل في قائد المركبة له الدور الأكبر في وقوع الحوادث المرورية بنسبة ٨٣٪ بينما العوامل الأخرى من طريق ومركبة تشكل النسبة الباقية أي حوالي ١٧٪.

حيث يعتبر سلوك قائد السيارة هو احدى الأمور الأساسية التي تتعلق بالحفاظ على حياته وصحته هو والآخريين معه، والتي تتطلب منه الإلتزام بمجموعة من التعليمات (ربط حزام الأمان- الانتباه للطريق وعدم الانشغال عنه- الإلتزام بالسرعات المحددة-فحص السيارة....) والتي من شأنها تحقيق مستويات من الأمان أثناء القيادة وتحد من التعرض للمخاطر.

وعلى الرغم من كون هذه التعليمات أو السلوكيات بسيطة ويمكن لأي من قائدي السيارات الإلتزام بها واتباعها، إلا أنه بالكشف عن أسباب الكثير من حوادث السيارات وجد أن لسلوك قائد السيارة والذي قد يتمثل في التهاون باحدى هذه الأمور دخل بوقوع الحادث.

فلو نظرنا إلى السرعة كاحدى المسببات لحوادث السيارات فهي ناتجة عن السائق، وكذلك غيرها العديد من السلوكيات التي يرتكبها السائق وتكون سببا للحوادث، فالطرق الممهدة والمسافات الطويلة بين المدن داخل المملكة والتي غالبا ما يكون معظمها غير مراقب، قد تشجع البعض من قائدي السيارات على ارتكاب بعض السلوكيات الخطرة والتي من شأنها أن تؤدي إلى وقوع بعض حوادث السيارات، خاصة وان البعض من قائدي السيارات يقلدون بعضهم الآخر في السرعات الزائدة، مستبعدين حدوث مكروه لهم، وانه لو حدث شيء سيئ سيكون لمن هم أسرع منهم وليس هم، ولا يدركون خطورة تعرضهم للحوادث المرورية.

فلا يمكن أن ننكر أن وقوع العديد من حوادث السيارات قد يرجع في جزء منه إلى سلوكيات قاندي السيارات أنفسهم. وقد يفسر البعض ذلك بأن هؤلاء الأفراد قد ينطلقون في تفكيرهم من مبدأ مفاده أن الأحداث السيئة قد تقع للأخريين دونهم وأنهم لن يحدث لهم إلا ما هو خير، من هذا المنطلق يمكن للفرد أن يقوم بسلوكيات خطيرة وبالتالي يصبح عرضه لمخاطر جمة، هذه السلوكيات وغيرها يمكن أن تكون ناتجة عن تشوه معرفي يسمى التفاؤل غير الواقعي، والذي لا يحول الفرد دون تقييم واقعي للخطر فحسب، بل ويجعله يعتقد بأنه محصن ضده. (هاجر، ٢٠١١: ١)

كما أشارت دراسة (بو طبال، ٢٠١٢) أن متابعة الحياة الاجتماعية في ميدان حركة المرور تكشف أن قائد السيارة غالباً ما يقوم بتصرفات تتنافى ومتطلبات الأمن المروري، بل يصير على سلوك المخاطرة على الطريق. هذا وتحتل الشخصية مكانة بارزة في مجال العلوم النفسية والاجتماعية الحديثة، وذلك لعلاقتها المباشرة بالبيئة والتفاعل المجتمعي الذي يشكل أساساً للشخصية، بالإضافة إلى اهتمام السيكلوجيون بالشخصية، لتكوينها الثابت نسبياً من السمات، والتي تعكس الذاتية المستقلة للفرد. الأمر الذي يدفع إلى مراجعة الأسباب التي تجعل السائق يتهاون في اتباع تعليمات السلامة مستبعداً وقوع مخاطر له. والواجب ألا ندخر جهداً في توعية المغتربين بخطورة الحوادث المرورية التي ترتكب من وراء الأخطاء التي تقع أثناء قيادة السيارات. فسلوك قاندي السيارات يعد مشكلة تحتاج بطبيعتها لإجراء مزيد من الدراسات والأبحاث العلمية من أجل نشر الوعي والالتزام بتعليمات الأمن والسلامة على الطريق، وتوعية أفراد المجتمع بمخاطر الحوادث المرورية وحث التحذيرات المرورية؛ للحد من ارتكاب المخالفات، ومعالجة العديد من السلوكيات الخاطئة أثناء قيادة السيارات.

وإيماناً من الباحثة بضرورة توعية قاندي السيارات عامة وقاندي السيارات من المصريين المقيمين بالمملكة العربية السعودية خاصة، تم اقتراح الدراسة الحالية التي تحاول الوقوف على مدى تأثير التفاؤل غير الواقعي وبعض سمات الشخصية المتمثلة في (السيطرة، الاتزان الانفعالي، المسؤولية، الاجتماعية) على سلوك المخاطرة في قيادة السيارات، والتي في ضوء نتائجها يمكن التوصل إلى العديد من التوصيات التي قد يكون من شأنها توجيه انتباه الهيئة العامة للمرور بوضع جوانب الشخصية لقادة السيارات وكذلك سلوكياتهم بعين الاعتبار عند منح رخصة القيادة، وكذلك ضرورة مراعاة شروط السلامة المرورية.

لهذا كان اختيار هذا الموضوع المرتبط بأثر التفاؤل غير الواقعي وبعض سمات الشخصية لدى عينة من المصريين المقيمين بالمملكة العربية السعودية.

ان حوادث المرور قد تقع في جزء كبير منها على السائق ما دام قادرا على الالتزام بقواعد المرور.

ومن هنا حاولت الابحاث الحديثة في مجال حوادث المرور إلى البحث في سلوكيات قائد السيارة التي قد تلعب دورا في وقوع حوادث المرور طالما بقي جزء كبير جدا من وقوع الحوادث يلقي على عاتق السائق.

ويعد التفاؤل غير الواقعي من بين العوامل المؤثرة في السلوك، حيث وضح (Weinstein, 1980) في دراساته الأولى حول التفاؤل غير الواقعي بانه: تشوه معرفي يجعل الأفراد يعتقدون بأن الحوادث السلبية يقل احتمال حدوثها لهم مقارنة بالآخرين، وهذا ما يدفع بهم إلى التهاون في تطبيق السلوكيات الآمنة. (Weinstein, 1980, p. 806)

في حين يذكر (أمين، آخرون، ٢٠١٣: ١٥٦٤) أن التفاؤل غير الواقعي هو اعتقاد الفرد بقدراته بشكل كبير دون تأكيد ذلك من الناحية الواقعية، أي يتوقع دائما الجانب الإيجابي من الحدث ويعطي قدرا من التفاؤل أكبر من حجمه الطبيعي، وبالمقابل تكون نظرتة إلى الجانب السلبي من الحدث أقل مما هي في حقيقة الأمر، هذا النوع من الشعور المتزايد بالتفاؤل يقود الأفراد إلى نتائج سلبية غير متوقعة قد لا تحمد عقباها.

ولأن التفاؤل غير الواقعي يجعل الفرد يحتمل الجوانب الإيجابية من الحياة فقط، ويبعد عن نفسه الأحداث السلبية والسيئة حتى ولو مجرد التفكير فيها.

فانه قد يترتب على ذلك نتائج سلبية قد تؤدي في بعض الأحيان بحياة الفرد، خاصة إذا تعلق التفاؤل غير الواقعي بأمور مصيرية كقيادة السيارات.

وقد قام عدد من الباحثين بدراسة التفاؤل غير الواقعي وحوادث المرور في محاولة منهم لايجاد العلاقة بينهما، ومن أمثلة هذه الدراسات دراسة (ز عابطة، ٢٠١١) و(بوطبال، ٢٠١١)، التي خلصت إلى أن السائقين ميالون للاعتقاد بأن الحوادث يقل احتمال حدوثها لهم مقارنة بغيرهم من السائقين، كما أظهرت النتائج عن وجود فروق بين السائقين الذين لديهم خبرة طويلة ممن لديهم خبرة قصيرة في القيادة، حيث يميل الأفراد ذوو الخبرة القصيرة إلى أن يكونوا أكثر تفاؤلا غير واقعيًا.

كما أشار (Peterson,2000) إلى وجود ارتباط موجب ودال بين المخاطرة والتفاؤل غير الواقعي وبيّن بأن الاقدام على المخاطرة بمثابة ترجمة سلوكية للتفاؤل غير الواقعي.

كما أكدت العديد من الدراسات من أمثلتها دراسة (المطير،٢٠٠٠) و (التويجري، ٢٠٠٣) و(الشيخ،٢٠٠٨) و (David & et al, 2006) و (Beanland&et al,2014) ان انتشار السلوكيات المخالفة لقواعد السلامة المرورية والناجمة من السائق نفسه، قد تلعب دورا كبيرا في كثير من الحوادث المرورية التي قد يكون لها خطرا مميتا على حياة السائقين والآخرين من حولهم، وهو ما لاحظته الباحثة وتعرضت هي نفسها له حيث:

-تعرضت الباحثة لحادثة سيارة بالمملكة العربية السعودية، وعلى الرغم من حداثة السيارة، وسلامة الطرق في المنطقة التي وقعت بها الحادثة، فقد كان السبب وراء الحادثة هو الخطأ البشري المتمثل في انشغاله عن الطريق.

-وقوع حادث آخر لمجموعة من الزملاء المصريين بجامعة الجوف نتج عنه وفاة أحدهم وإصابة آخر بشلل رباعي، وكان السبب هو سلوك قائد السيارة في قيادته بسرعة زائدة في محاولة منه ليسبق زميلا له.

- توالي حوادث السيارات التي تقع للمصريين داخل المملكة العربية السعودية والتي ينتج عنها الوفاة اما لرب الأسرة أو جميع أفرادها، وهي الحوادث التي قد ترجع إلى قيادة السيارة في ظروف جوية سيئة، أو نتيجة الارهاق أثناء السفر لمسافات طويلة.

وبناء على ما سبق فان الحاجة أصبحت ملحة لاجراء مزيد من البحوث والدراسات حول الحوادث المرورية الناتجة عن العامل البشري، فكانت الدراسة الحالية التي تهدف إلى التعرف على أثر التفاؤل غير الواقعي وبعض سمات الشخصية على سلوك المخاطرة في قيادة السيارات لدى عينة من المصريين المقيمين بالمملكة العربية السعودية.

ويمكن تحديد مشكلة الدراسة في التساؤلات الآتية:

- هل توجد علاقة بين سلوك المخاطرة والتفاؤل غير الواقعي لدى عينة من قاندي السيارات من المصريين المقيمين بالمملكة العربية السعودية؟

- هل توجد علاقة بين سلوك المخاطرة وسمات الشخصية محل الدراسة لدى عينة من قائدي السيارات من المصريين المقيمين بالمملكة العربية السعودية؟
- هل توجد فروق بين مرتفعي ومنخفضي سلوك المخاطرة في ضوء أبعاد الشخصية لدى عينة الدراسة؟
- هل توجد فروق بين مرتفعي ومنخفضي سلوك المخاطرة في ضوء التفاؤل غير الواقعي لدى عينة الدراسة؟
- هل يمكن التنبؤ بمستوى سلوك المخاطرة في ضوء كل من التفاؤل غير الواقعي وسمات الشخصية محل الدراسة؟

هدف الدراسة:

تحدد اهداف الدراسة الحالية في عدة نقاط:

- ١- الكشف عن العلاقة بين سلوك المخاطرة والتفاؤل غير الواقعي من جهة، وسمات الشخصية محل الدراسة من جهة أخرى.
- ٢- التحقق من وجود فروق بين مرتفعي ومنخفضي سلوك المخاطرة في ضوء التفاؤل غير الواقعي.
- ٣- التحقق من وجود فروق بين مرتفعي ومنخفضي سلوك المخاطرة في ضوء سمات الشخصية.
- ٤- التحقق من امكانية التنبؤ بمستوى سلوك المخاطرة لدى عينة الدراسة في ضوء كل من التفاؤل غير الواقعي، وسمات الشخصية.

أهمية الدراسة:

تكمن أهمية الدراسة الحالية في جانبين هما:

أولاً: الأهمية النظرية:

- تكمن أهمية الدراسة في تقديمها إضافة علمية لدراسة بعض العوامل التي قد تتسبب في ارتكاب سلوك المخاطرة في قيادة السيارات.
- تناول الدراسة لفئة المغتربين المصريين بالمملكة العربية السعودية، والكشف عن سلوك المخاطرة لديهم وهو ما لم تتم دراسته من قبل في حدود علم الباحثة.
- الكشف عن دور التفاؤل غير الواقعي وبعض سمات الشخصية في سلوك المخاطرة في قيادة السيارات.

ثانياً: الأهمية التطبيقية:

- محاولة الخروج بنتائج علمية يمكن الاستفادة منها في القاء الضوء على بعض مسببات الحوادث المرورية، مما قد يثير لدى الباحثين اجراء برامج ارشادية حولها.
- قد تفيد نتائج الدراسة في إضافة جوانب نفسية لاختبارات المرور والحصول على رخصة القيادة.
- امكانية التنبؤ بسلوك المخاطرة في قيادة السيارات من خلال التفاؤل غير الواقعي وبعض سمات الشخصية، مما قد يساهم في لفت انتباه الادارة العامة للمرور إلى أهمية الكشف عن مثل هذه الجوانب قبل منح رخصة القيادة.

التعريفات الاجرائية لمصطلحات الدراسة:

اولاً: التفاؤل غير الواقعي Unrealistic Optimism

تعرفه الباحثة اجرائياً بأنه ميل الفرد إلى توقع الأشياء الايجابية له واستبعاد حدوث أية نتائج سلبية له، مما قد يعرضه للمخاطر.

ويتحدد التفاؤل غير الواقعي اجرائياً في الدراسة الحالية بأنه الدرجة التي يحصل عليها قائد السيارة على مقياس التفاؤل غير الواقعي (اعداد: زعابطة سيرين هاجر & مشاشوقرمية (٢٠١١)).

ثانياً: سمات الشخصية Personality Traits

تستهدف الدراسة الحالية أربع سمات للشخصية هي: سمة السيطرة، سمة المسؤولية، سمة الاتزان الانفعالي، سمة الاجتماعية، وتتفق الباحثة مع تعريف (حسين، ١٩٩٤: ١٩٥) حيث عرف كل منها على النحو التالي:

- سمة السيطرة: هي سمة تبدو في سلوك الفرد الذي له دور نشط في الجماعة، ويكون واثقاً من نفسه، وحازماً في علاقاته بالآخرين، ويميل إلى اتخاذ القرارات مستقلاً عن آراء الآخرين.
- سمة المسؤولية: هي سمة تبدو في سلوك الفرد الذي يمكن الاعتماد عليه، وتكون لديه القدرة على الاستمرار في أي عمل يكلف به، ومثابر ومصمم على أدائه.

- سمة الاتزان الانفعالي: هي سمة تبدو في سلوك الفرد المتزن انفعالياً، ويكون بعيداً عن القلق العصبي، والتوتر العصبي، ويتسم بالقدرة على تحمل الاحباط.
- سمة الاجتماعية: هي سمة تبدو في سلوك الفرد الذي يميل إلى مخالطة الناس والعمل معهم، ويفضل المراكز القيادية، ولا يتسم سلوكه بالخجل. وتتحدد سمات الشخصية هذه في الدراسة الحالية بالدرجة التي يحصل عليها قائد السيارة على مقياس سمات الشخصية (اعداد الباحثة).

ثالثاً: سلوك المخاطرة Risk-Taking

تعرفه الباحثة اجرائياً بأنه كل السلوكيات الخطرة البعيدة عن شروط الأمن والسلامة والمسببة للحوادث والتي من شأنها أن تعرض حياة السائق وكذلك الأشخاص الآخرين للخطورة.

وتتحدد اجرائياً في الدراسة الحالية بالدرجة التي يحصل عليها قائد السيارة على مقياس سلوك المخاطرة في قيادة السيارات.

الإطار النظري

مفاهيم الدراسة:

- التفاؤل غير الواقعي
- سمات الشخصية
- سلوك المخاطرة

أولاً: التفاؤل غير الواقعي: Unrealistic Optimism

يوصف الفرد الذي ينظر إلى نصف الكأس المملوء بالمتفائل والذي غالباً ما يكون لديه توقعاً إيجابياً للأحداث المقبلة، أما المتشائم فهو ذلك الفرد الذي لا يرى إلا النصف الفارغ من الكأس وتوصف حالته بالحزن وتوقع الأحداث السيئة.

ويرتبط بمفهوم التفاؤل مفهوم آخر هو التفاؤل غير الواقعي الذي يعد من المفاهيم التي حظيت باهتمام الباحثين في الشخصية في السنوات الأخيرة ما لم يكن من قبل.

الا أن (Coelho,2010) يشير إلى ان التفاؤل يختلف عن التفاؤل غير الواقعي ويجب الا يتم الخلط بين المفهومين.

حيث يرى (الأنصاري، ١٩٩٨: ١٥) التفاؤل (Optimism) على أنه نظرة استبشار نحو المستقبل، تجعل الفرد يتوقع الأفضل و ينتظر حدوث الخير ويرنو إلى النجاح ويستبعد ما خلا ذلك، كما افترض أن التفاؤل سمة في الشخصية وليست حالة، وعلى الرغم من أن هذه السمة تتوجه عادة إلى المستقبل إلا أنها تؤثر في سلوك الانسان في الحاضر، وقد أشار إلى أن التفاؤل يرتبط بالجوانب الايجابية في سلوك الانسان وبمختلف جوانب شخصيته.

أما (Carver, et al, 2010) فقد عرفا التفاؤل بأنه توقع عام لدى الأفراد بحدوث الأشياء الجيدة أو الايجابية لهم .

في حين تعرفه (مايسة شكري، ١٩٩٩، ص٣٨٧) بأنه استعداد كامن لدى الفرد يحدد توقعاته الايجابية العامة ازاء المستقبل ويرتبط ايجابيا بالصحة النفسية والجسمية وحسن التكيف والشعور بالسعادة.

وينضح من تعدد تعريفات التفاؤل أنها تركز على كونه استعداد داخلي لدى الفرد للتوقعات الايجابية وامتلاك إدراك ايجابي للذات والبيئة الخارجية.

ويعتبر التشاؤم (Pessimism) على النقيض من التفاؤل حيث يعرف التشاؤم بأنه توقع سلبي للأحداث المقبلة يجعل الفرد ينتظر حدوث الأسوأ ويتوقع الشر والفشل وخيبة الأمل، ويستبعد ما خلا ذلك إلى حد بعيد، ويفترض أيضا أن التشاؤم سمة في الشخصية وليس حالة، ويتوزع لدى الجمهور توزيعا اعتداليا حيث يمكن أن يؤثر تأثيرا سينا في سلوك الانسان وصحته الجسمية ويرتبط ارتباطا جوهريا بالاضطرابات النفسية أو الاستعداد للاصابة بها. (الأنصاري، ١٩٩٨: ١٦)

كما قام (Seligman) بتعريف التشاؤم استنادا إلى نمط التفسير التشاؤمي، حيث وضح أن التشاؤم يتعلق بالكيفية التي يدرك من خلالها الافراد الأحداث والمواقف المختلفة والقيام بتقييمها، فالمتشائم يميل إلى نمط من التفسير السلبي للأحداث. في (رضوان، ٢٠٠١: ١٨)

وهناك العديد من التعريفات الأخرى للتشاؤم (والتي تفيد بكونه توقعاً للأحداث السيئة)، والتي من خلالها يمكن أن نعرف التشاؤم بأنه أسلوب معرفي قد يوجد لدى الفرد بدرجة أو بأخرى تجعله يتوقع النتائج والأحداث السلبية له مما يكون قد يكون له العديد من الآثار النفسية السيئة عليه.

أما عن التفاؤل غير الواقعي: Unrealistic Optimism فقد يتمثل في إعتقاد بعض الأفراد بأنهم أقل عرضة للأذى من غيرهم وأنه لن يحصل لهم

إلا ما هو خير وهذا دون وجود مبرر يجعلهم واثقين من ذلك. الأمر الذي يؤثر في عملية إدراك الخطر فيعتقد الشخص بأنه أقل قابلية للاصابة من الآخرين. (هاجر، ٢٥:٢٠١١)

ويعرف كل من (Schweizer&Koch,2002) التفاؤل غير الواقعي على أنه شعور يجعل الأفراد يعتقدون أن الأشياء الجيدة من المرجح أن تحدث لهم أكثر من غيرهم، وأن الأشياء السيئة يقل احتمال حدوثها لهم مقارنة بالآخرين. كما ينظر للتفاؤل غير الواقعي كإحدى آليات الدفاع التي يستخدمها الأنا لخفض القلق الناجم عن الخوف من الأخطار.

كما يرى (Peterson,2002) أن التفاؤل غير الواقعي ليس مجرد تفكير إيجابي ملئ بخبرات التغلب على العوائق مع غياب التفكير السلبي، بل يوجد نوعين من التفاؤل هما: التفاؤل المحدود، ويعني به التفاؤل الواقعي، والتفاؤل الكبير ويعني به التفاؤل غير الواقعي.

في حين يعرف كل من (Taylor&Brown,1988) التفاؤل غير الواقعي بأنه شعور لدى الفرد بقدرته على التفاؤل اتجاه أحداث الحياة دون مبررات منطقية أو مؤشرات تؤدي إلى هذا الشعور بالأمر الذي يؤدي إلى حدوث نتائج غير متوقعة، وبالتالي يصبح الفرد في قمة الاحباط مما قد يعرضه للمخاطر والاصابة بالأمراض، حيث أن التوقعات غير الواقعية للأفراد إزاء أحداث المستقبل تدفع بهم إلى عدم ممارسة السلوك السليم. (هاجر، ٢٠١١: ٥٣)

حيث يتسبب التفاؤل غير الواقعي في اعتقاد الفرد بأنه محصن ضد المخاطر على الرغم من وجود الخطر، إلا أنه يتوقع ألا يحدث له مثلما يحدث للآخرين، هذه النزعة في التفكير تجعل الفرد عرضة للعديد من المخاطر أو الأحداث غير المرغوب فيها، هذا الشعور بابتعاد الأحداث السيئة يجعل الفرد يطور سلوكيات خطيرة على عكس القابلية للتعرض للخطر التي تجعل الناس يسعون إلى اكتساب سلوكيات سليمة وصحية. (Schweitzer, 2002, p.228)

ويرى (Mckenna,1993) أن التفاؤل غير الواقعي يحدث عندما يخفض الأفراد تقديراتهم أو توقعاتهم الشخصية لمواجهة الأحداث السيئة، وأيضا عندما يزيدون من توقع الأحداث الايجابية، وهذا يمكن أن يرجع إلى الشعور الزائف بالقدرة. في (الأنصاري، ١٩٩٨: ٢٣)

كما عرف (الأنصاري، ٢٠٠١: ٢٠٢) التفاؤل غير الواقعي بأنه اعتقاد الفرد بقدرته على التفاؤل إزاء الأحداث دون مبررات منطقية أو وقائع تؤدي

إلى هذا المعتقد، حيث يتوقع الفرد غالباً حدوث الأشياء الإيجابية أكثر مما تحدث في الواقع، ويتوقع حدوث الأشياء السلبية أقل مما تحدث في الواقع مما قد يتسبب أحياناً في حدوث النتائج غير المتوقعة والتي قد تعرضه بدورها إلى مخاطر عدة أهمها المخاطر الصحية.

في حين تذكر (مشاشو، ٢٠١١) أن التفاؤل غير الواقعي هو اعتقاد الفرد بإمكانية حدوث الأشياء الإيجابية له أكثر مما هي في الواقع، واعتقاده بعدم إمكانية حدوث الأشياء السلبية أقل مما هي في الواقع.

كما عرف (Jefferson & et al, 2016) التفاؤل غير الواقعي بأنه ميل الناس إلى الاعتقاد بأن احتمال تعرضهم للأحداث الإيجابية يزيد عن احتمال تعرضهم للأحداث السلبية.

ومن خلال التعريفات السابقة نجد أن هناك اتفاق بينها جميعاً في أن التفاؤل غير الواقعي يشكل اعتقاداً لدى الفرد بأنه محصن ضد الأحداث السيئة، وعليه فهو يتوقع كل ما هو إيجابي بالنسبة له، على خلاف الواقع مما قد يترتب عليه قيامه بسلوكيات خطيرة قد تؤثر على سلامته.

- العوامل المؤثرة في نشأة التفاؤل:

يتأثر التفاؤل والتشاؤم كغيره من السمات والأساليب المعرفية والاتجاهات بالعديد من العوامل التي تحدد درجة كل منهما لدى الأفراد، ومن أهم العوامل المؤثرة ما يلي:

١- **العوامل البيولوجية:** وتتضمن الاستعدادات الموروثة، حيث افترض بعض الباحثين أن لها دوراً في نشأة التفاؤل والتشاؤم لدى الفرد، وأن كانت البيئة فيما بعد تعد مسؤولة على إمكانية تعزيز وجودهما أو خفضه لدى الأفراد.

٢- **العوامل الاقتصادية:** يعتبر الوضع الاقتصادي عاملاً مؤثراً على أهداف الفرد وهو ما يؤثر بدوره على معدل التفاؤل لديه، فإذا كان الوضع الاقتصادي جيد زادت طموحات الفرد وارتفعت درجة التفاؤل لديه فيما يتعلق بتحقيق أهدافه والوصول إلى مبتغاه. (قرمية، ٢٠١١: ٤٩)

٣- **العوامل الاجتماعية:** وتتمثل في التنشئة الاجتماعية والمعاملة الوالدية التي تلعب دوراً هاماً في إبراز الاتجاه نحو المستقبل والتوقعات وذلك من خلال الطريقة التي يقيم بها الوالدان النجاح أو الفشل، فالطالب الذي يفشل في

دراسته ويجد المساندة من أبويه لبذل المزيد من الجهد قد تعزز لديه مشاعر التفاؤل، ويصبح الفشل لديه حافز اضافي لاستجماع ما يملك من قدرات وجهد لينجح في المستقبل. (حجازي، ٢٠٠٠: ٢٨٧)

٤- **الخبرات الانفعالية اليومية وخبرات النجاح والفشل:** أشار (جولمان، ٢٠٠٠) أن الحالة النفسية تلعب دورا مهما في التفكير، فالفرد عموما وهو في حالة نفسية جيدة يكون لديه ميل للتفكير الايجابي المتفائل، يحدث هذا لأن الذاكرة التي تحدد الحالة المزاجية تجعلنا ونحن في حالة نفسية جيدة نتذكر أكثر الأحداث الايجابية، أما عن خبرات النجاح والفشل فالأكيد أن النجاح يعزز الفعالية الذاتية والتي هي اعتقاد الفرد بقدرته على السيطرة على مجريات حياته ومواجهة ما يقابله من تحديات. في (مشاشو، ٢٠١١: ٤٩)

العوامل التي تساهم في تشكيل التفاؤل غير الواقعي:

ويرى (Weinshtein, 1983) أن هناك أربعة عوامل معرفية تساهم في تشكيل التفاؤل غير الواقعي

- عدم وجود خبرة شخصية مع المشكلة.
- الاعتقاد بأن المشكلة يمكن تجنبها اعتمادا على القدرات والإمكانيات الفردية.
- الاعتقاد بأن المشكلة إذا لم تظهر الآن فلن تظهر في المستقبل .
- الاعتقاد بأن المشكلة نادرة الحدوث.

وعليه فان هذه العوامل المعرفية تشير إلى أن عملية تصور المخاطر ليست عقلانية، حيث توضح اعتقاد الشخص أن الأشياء السيئة والأخطار تصيب الآخرين، ولا تصيبه هو شخصيا مما يدفعه إلى القيام بسلوكيات خطيرة بجرأة غير عادية تضاعف احتمالات تعرضه للأخطار، ومما يترتب عليه عدم اهتمام الشخص بالاجراءات الوقائية اللازمة التي تحميه من الخطر. في (رجيل، ٢٠١٥: ١٦)

التفاؤل غير الواقعي وإدراك الخطر:

إن إدراك الخطر من طرف الفرد ضروري من أجل القيام بسلوك وقائي تجاه ما يهدده، فالأفراد لا يقومون بسلوكيات وقائية الا إذا أدركوا الخطر وشعروا بأنهم مهددون حقيقة في حياتهم، ومقتنعون بفاعلية الإجراءات الوقائية المتاحة. إن القابلية للإصابة في بعض الأحيان تخضع لإدراك مشوه وغير

سليم، عندئذ يقال الفرد من أهمية الخطر ببساطة، وذلك باعتقاده أنه أقل قابلية للاصابة من الآخرين، أي بعبارة أخرى لماذا يلتزم الشخص بالسلوكيات الوقائية طالما يعتبر أن نسبة تعرضه للخطر ضئيلة جدا، هذا الإدراك يعبر عن تشوه معرفي يسمى بالنزعة التفاضلية غير الواقعية.

والنزعة التفاضلية يمكن أن يكون لها مجموعة من الأسباب المعرفية والدافعية، فقد تكون مبنية على أساس من المعلومات الخاطئة، أو يمكن أن تنشأ عن ميول دفاعية ضد القلق، أو على أساس حاجة لحماية قيمة الذات

وهذا ما بينه استخدام مفهوم التفاضلية في علم النفس، إذ يتم التمييز بين التفاضلية الدفاعية المشوهة التي لا تستند إلى إدراك موضوعي للأخطار، والتفاضلية الوظيفية التي تعمل على الاقتناع بفاعلية الإجراءات الوقائية والالتزام به. (بوطبال، ٢٠١٢: ١٠٩)

ثانيا: سمات الشخصية Personality Traits

يعتبر مفهوم الشخصية من أكثر مفاهيم علم النفس تعقيدا، فهو يشمل كافة الصفات والخصائص الجسمية والعقلية والوجدانية، في تفاعلها وفي تكاملها مع الفرد ومحيطه، ولهذا تعددت وتباينت الآراء التي تعالج مفهوم الشخصية وطبيعتها وخصائصها، ويحمل تعبير الشخصية معان متعددة فهو مفهوم معقد ومتغير، فقد اختلفت وجهات نظر علماء النفس وتنوعت تفسيراتهم وطرق وأساليب دراستهم للشخصية.

وقبل أن نبدأ الحديث عن سمات الشخصية، يجدر بنا أن نستعرض تعريفات الشخصية، مكوناتها، أهم نظرياتها.

تعريف الشخصية:

الشخصية مصطلح نستخدمه كثيرا في تعاملنا مع الناس، وفي معظم الاحيان يكون معناه إيجابي، فهو يستخدم للدلالة على شخص في حسن تعامله مع الناس اجتماعيا. أما عالم النفس فينظر لمصطلح الشخصية من خلال كونه موضوعا للدراسة، له علاقة بالسلوك الانساني المعقد بما في ذلك العواطف، والافعال، والعمليات الفكرية أو المعرفية. (صالح، ٢٠٠٨: ٦)

وللشخصية تعريفات كثيرة ومتعددة تصل إلى أكثر من أربعين تعريفاً، تعددت بتعدد فهم العلماء للشخصية من حيث طرق دراستهم لها ومنهج الدراسة المستخدم، فكل عالم وكل مدرسة وضعت تعريفها بناء على نظرتها للشخصية

من حيث مكوناتها، ومركباتها، وخصائصها، ومن تلك التعاريف على سبيل المثال ما يلي:

تعريف "كمف" للشخصية بأنها أسلوب التوافق العادي الذي يتخذه الفرد بين دوافعه الذاتية المركز ومطالب البيئة.

كما عرفها "مورتن برنس" بأنها مجموع ما لدى الفرد من استعدادات ودوافع ونزعات وشهوات وغرائز فطرية وبيولوجية، وكذلك ما لديه من نزعات واستعدادات مكتسبة. (ربيع، ٢٠١٣: ٣٢)

ويقدمها "Allport" بأنها ذلك التنظيم الديناميكي الذي يكمن داخل الفرد، والذي ينظم كل الأجهزة النفسية الجسمية التي تحدد للفرد طابعه الخاص في السلوك والتفكير، وتوافقه للبيئة من حوله.

(Abdullah, et al, 2016:178)

في حين عرف (Izenk) الشخصية بأنها هي التنظيم الثابت المستمر نسبياً، لخلق الشخص ومزاجه وعقله وجسده وهذا التنظيم هو الذي يحدد تكيفه الفريد مع محيطه.

كما تعرف بأنها: جملة السمات الجسمية والعقلية، والانفعالية، والاجتماعية، التي تميز الشخص عن غيره. (سليم، ٢٠١٥: ١٨)

أما (عبد الخالق، ٢٠٠٠: ٢١) فيرى أن الشخصية نمط سلوكي ثابت ودائم، إلى حد كبير يميز الفرد عن غيره من الأفراد، ويتكون من تنظيم فريد لمجموعة من الوظائف والسمات والأجهزة المتفاعلة معا والتي تضم القدرات العقلية والوجدان أو الانفعال، والنزوع أو الإدارة والتركيب الجسمي والوظائف الفسيولوجية، والتي تحدد جميعاً طريقة الفرد الخاصة في الاستجابة وأسلوبه الفريد في التوافق للبيئة.

مما سبق ترى الباحثة أن الشخصية هي تلك الوحدة المتكاملة من صفات الفرد الجسمية والعقلية والنفسية والمزاجية والاجتماعية والتي تعطي الفرد القدرة على أن يؤثر ويتأثر بالآخرين في إطار من التفرد والتميز عن سواه من أفراد.

خصائص الشخصية:

من خصائص الشخصية ما يلي

- ١- الشخصية الدينامية: فهي ليست صلبة جامدة، بل متغيرة باستمرار نتيجة التفاعل بين العناصر المكونة لها.
- ٢- الشخصية متكاملة ومتفاعلة.
- ٣- الشخصية ليست مثير فقط ولا استجابة فقط، ولكنها بالإضافة إلى ذلك مكنون افتراضي.
- ٤- التعددية والتنوع: فالشخصية لها مكونات عديدة متنوعة مثل المكونات الجسمية والعقلية والانفعالية، و الاجتماعية وغيرها.
- ٥- الشخصية وحدة متميزة للفرد فلا يوجد شخصان متشابهان بشكل كامل.
- ٦- الشخصية تتضمن فكرة الزمن ولها تاريخ، ماضي، حاضر ومستقبل. (صيام، ٢٠١٠: ١٨)

مكونات الشخصية:

للشخصية أربعة مكونات أساسية هي:

- ١- النواحي الجسمية: وهي كل ما كان ملموس ويمكن رؤيته بالعين ويمكن وصفه في الشخصية.
- ٢- النواحي المزاجية والانفعالية: وهي كل ما كان موجود لدى الفرد من انفعالات تميزه عن غيره.
- ٣- النواحي العقلية المعرفية: وهي كل ما كان غير ملموس بشكل مادي، ولكنه معنوي وله تأثير في شخصية الفرد.
- ٤- النواحي الاجتماعية والخلفية: وهي كل ما من شأنه أن يؤثر في تشكيل شخصية الفرد، من عوامل اجتماعية مثل: الأسرة، الجيران في الحي، المدرسة، الجامع، والمراكز التعليمية الصيفية.

(سليم، ٢٠١٥: ١٩)

سمات الشخصية: personality traits

السمات خاصية يختلف فيها الناس وتنبأين من فرد لآخر مثال ذلك نقول فلان مسيطر وآخر خاضع وهذا جبان وذلك شجاع وجريء، كما تنبأين شدة الحساسية الانفعالية من شخص لآخر وقد تكون السمة استعدادا فطريا كالسمات المزاجية مثل شدة الانفعال أو ضعفه وسرعته وبطئه وقد تكوّن مكتسبة كالسمات الاجتماعية مثل الأمانة أو الخداع، الصدق أو الكذب، الشفقة أو القسوة وكذلك الميول والاتجاهات والعواطف. (محيوز، ٢٠١٤: ٦٥)

والسمة هي استعداد ثابت نسبيا لنوع معين من السلوك، أي استعداد يبدو أثره في عدد كبير من المواقف المختلفة فالسيطرة استعداد أو ميل إلى الظهور والتسلط في أكثر المواقف التي تعرض للشخص المسيطر، والمثابرة استعداد للاستمرار في العمل رغم صعوبته. وللسمات أنواع منها فطرية كالسمات المزاجية، ومنها مكتسبة كالسمات الاجتماعية والخلفية، ومنها الشعورية واللاشعورية، ومنها السوية والشاذة. (ربيع، ٢٠١٣: ٣٦)

كما يعرفها (Cattel) بأنها مجموعة ردود الأفعال والاستجابات التي يربطها نوع من الوحدة، التي تسمح لهذه الاستجابات أن توضع تحت إسم واحد، ومعالجتها بالطريقة نفسها في معظم الأحوال، بينما يعرفها ألبورت بأنها نظام عصبي مركزي يتميز بع الفرد، ويعمل على جعل المثيرات المتعددة متساوية وظيفيا، كما يعمل على إصدار وتوجيه أشكال متساوية من السلوك التكيفي والتعبيري. (صوالحة، العبوشي، ١٦٧: ٢٠١١)

ويمكن أيضا تعريف سمات الشخصية بأنها خصلة أو صفة ذات ثبات نسبي يمكن أن يختلف فيها الأفراد فيتميز بعضهم عن بعض، أي أن هناك فروقا فردية فيها، فقد تكون السمة وراثية أو مكتسبة، ويمكن كذلك أن تكون جسمية أو معرفية أو انفعالية أو متعلقة بمواقف اجتماعية. (عبد الخالق، ٢٠٠٠: ٣٦)

وبناء على ما سبق فإن الباحثة ترى أن سمات الشخصية هي مكون داخل الفرد منها ما هو ايجابي أو سلبي، وفطري، أو مكتسب، سوي أو شاذ، وعن طريقها يمكن التمييز بين الأفراد من خلال وصف سلوكهم، هذا من جانب ومن جانب آخر تعد سمات الشخصية أساسا للتعامل الجيد بين الأفراد في ضوء الفهم الجيد لسمات شخصية الأفراد المتفاعلين معا، كما يمكن في ضوءها التنبؤ ببعض السلوكيات، مما يساعد على الحد منها في حالة إذا ما كانت سلوكيات غير جيدة.

وقد استهدفت الدراسة الحالية أربع سمات للشخصية وهي:

- أ- سمة السيطرة: وهي سمة تبدو في سلوك الفرد الذي له دور نشط في الجماعة، ويكون واثقا من نفسه، وحازما في علاقاته بالآخرين، ويميل إلى اتخاذ القرارات مستقلا عن آراء الآخرين.
- ب- سمة المسؤولية: هي سمة تبدو في سلوك الفرد الذي يمكن الاعتماد عليه، وتكون لديه القدرة على الاستمرار في أي عمل يكلف به، ومثابر ومصمم على أدائه.

ت- سمة الاتزان الانفعالي: هي سمة تبدو في سلوك الفرد المتزن انفعالياً، ويكون بعيداً عن الفلق العصابي، والتوتر العصبي، ويتسم بالقدرة على تحمل الإحباط.

ث- سمة الاجتماعية: هي سمة تبدو في سلوك الفرد الذي يميل إلى مخالطة الناس والعمل معهم، ويفضل المراكز القيادية، ولا يتسم سلوكه بالخجل. (سليم، ٢٠١٥، ص ٩)

تغير الشخصية:

وفقاً لما ذكره (العجمي، ١٤٢٦: ١٤) فإن الشخصية قد تتغير لاعتبارات عدة ينبغي أخذها في الاعتبار أثناء عملية القياس من أهمها:

- ١- نوع المثيرات التي يتعرض لها كالمثيرات الجسمية والفسولوجية أثناء مرحلة المراهقة، أو مثيرات بيئية حادة كالمواقف الانفعالية والنفسية الشديدة والتي قد تسبب له صدمة انفعالية.
- ٢- تأثير العوامل والمثيرات المختلفة على عمر الفرد: كالفترات الحرجة في عمر الانسان نتيجة ظهور ونمو صفات تكوينية ووظيفية معينة.
- ٣- ما يفرضه الدور والمركز من التزامات تؤدي لتغير شخصية الفرد في مضمون بعض سماته، أو اكتساب سمات جديدة.

سلوك المخاطرة: Risk Behavior

المخاطرة (Risk) كلمة ترددها الألسنة في كل زمان ومكان، فهي تعبير يشير إلى خطر مستقبلي محتمل ناجم عن اجراء يقدم عليه الفرد غير مضمون النتائج، أي أن مفهوم المخاطرة يركز على النواحي السلبية والايجابية المترتبة على القيام بذلك العمل، ويتطلب هذا الأمر توفر الجرأة في الفرد الذي يقوم بالمخاطرة. (القطراوي، ٢٠١٢: ١٠)

وتتعدد سلوكيات الإقدام على المخاطرة لدى الأفراد وتباين، فهناك الشخص الحذر الدقيق المتردد والذي ينشد الكمالية في السلوك، ويرغب في الوصول إلى أفضل مستوى من الدقة، الأمر الذي يجعله في النهاية يحجم عن الفعل ويتوقف عن الوصول إلى أهدافه المخططة سلفاً، وعلى النقيض من ذلك يوجد الشخص المندفِع والذي يقدم على السلوك، دون التوقف كثيراً عما يترتب على هذا السلوك من مخاطر تحقيق به أو يتسبب في مخاطر على الآخرين مثل الرعونة في قيادة السيارات أو التهور لأتفه الأسباب. (عبد الله، ٢٠١١: ٣٢)

ويرى (عبد الحميد، ٢٠٠٢: ١٢١) أن حياة الإنسان مرتبطة بالخطر، فهو رفيقه منذ أن كان جنينا في رحم أمه وحتى الممات، فالحياة سلسلة من المخاطر، فلكي يقرر الشخص ما إذا كان سيعبر الطريق أم لا، سيركب الطائرة أم لا، سيتزوج أم لا، كل هذه وغيرها وكثير من المواقف تتطلب اختيارات وقرارات حيث يكون عليه أن يقرر ما هي الاختيارات التي سوف يختارها؟ وهذه الاختيارات هي الأكثر تفضيلا بالنسبة له، وقد لا تكون نتيجة الاختيارات واضحة تماما، ومن هنا تكون قراراته محفوفة بالمخاطر.

مفهوم سلوك المخاطرة

يرى (حمزة، ٢٠٠٢: ٢٨٩) أن مفهوم المخاطرة بشكل عام مفهوم دارج يستخدمه الناس حتى في محادثاتهم العادية، فهو مفهوم يعبر عن عدم التيقن بحدوث النتائج المطلوبة واحتمال أن يكون المآل هو إلى أمر غير محبب إلى النفس، فالمخاطرة تشير إلى الوضع الذي نواجه فيه احتمالان كلاهما قابل للوقوع، ومن الجلي أن الحالات التي نواجه فيها احتمالا واحدا هي حالات انعدام الخطر.

في حين تعرف (Rosario,2014) سلوكيات المخاطرة بأنها تلك السلوكيات التي لها تأثيرات عكسية على النمو العام للشباب وسعادتهم، أو تلك التي قد تمنعهم تحقيق نجاحهم في المستقبل.

كما تعرفها (بهلول، ٢٠١٧: ١٥٣) بأنها كل سلوك محفوف بالمخاطر والذي يعتمد على جميع الممارسات التي تشكل خطرا على الصحة العقلية والجسدية للأفراد، حيث أن بعض هذه السلوكيات يمكن أيضا أن تؤثر سلبا على صحة الآخرين.

وتعرفها الباحثة بأنها قيام الفرد بسلوكيات قد تكون غير مألوفة ومجهولة النتائج، أو اتخاذ قرارات دون التحقق من نتائجها، قد يترتب عليها نتائج سلبية، تشكل خطرا على سلامة الفرد وصحته، وبالتالي مستقبل حياته.

سلوك المخاطرة في قيادة السيارات:

وفقا لما ذكرته (بهلول، ٢٠١٧: ١٥٤) أن من بين أهم سلوكيات المخاطرة التي أصبحت منتشرة في العالم بأسره، سلوك قيادة السيارات الذي يتسم بالخطر، فقيادة السيارة سلوك معقد يتأثر بعدة عوامل محددة بالزمان والمكان منها: الأهداف، الأخطاء، التوقعات والمعتقدات، كيفية التحكم في

سلامة السيارات، مدى الانتباه، التعب، الذاكرة، القدرات العقلية والجسمية، التدريب والخبرة.

ويكون سلوك قيادة السيارات معرضاً للمخاطرة إذا صوِّح بالسلوكيات التالية: السرعة، عدم احترام المسافة الأمنية، استخدام الهواتف المحمولة، عدم استخدام أحزمة الأمان أثناء القيادة، السياقة في حالة اجهاد.... الخ.

ويتسبب هذا السلوك الخطر في الكثير من الأضرار الجسمية، النفسية، الاجتماعية، والاقتصادية، فبالإضافة إلى العدد الهائل للموتى والجرحى جراء حوادث المرور والخسائر المادية، فإن السلوك الذي يتبعه سائق السيارة، يعتبر سلوكاً مخاطرة في حد ذاته إذا ما أصبح نمط حياة.

الدراسات السابقة:

(١) دراسات تناولت التفاؤل غير الواقعي

دراسة الأنصاري (٢٠٠١) حيث هدفت هذه الدراسة إلى تحديد العلاقة بين التفاؤل غير الواقعي وبعض متغيرات الشخصية (تفاؤل، تشاؤم، يأس، ذنب، خزي) لدى عينة من طلاب جامعة الكويت، وقد شملت العينة على (٣٥٦) طالباً وطالبة. وقد استخدم الباحث مقياس التفاؤل غير الواقعي، ومقياس التوجه نحو الحياة، ومقياس اليأس، ومقياس الذنب والخزي. وقد توصلت الدراسة إلى: عدم وجود فروق بين الجنسين في التفاؤل غير الواقعي، وجود ارتباط بين التفاؤل غير الواقعي وبين التوجه نحو الحياة، وجود ارتباط سالب بين التفاؤل غير الواقعي وبين كل من الخزي والذنب واليأس.

دراسة زعابطة (٢٠١١) بعنوان علاقة التفاؤل غير الواقعي بسلوك السياقة الصحي لدى السائقين، وهدفت هذه الدراسة إلى الكشف عن طبيعة العلاقة التي تربط التفاؤل غير الواقعي وسلوك السياقة الصحي لدى السائقين، فضلاً عن التعرف على الفروق بين أفراد العينة في كل من التفاؤل غير الواقعي وسلوك السياقة الصحي حسب متغيرات السن والمستوى التعليمي وعدد مرات التعرض لحادث مرور، ومدة السياقة الفعلية. ولتحقيق أهداف الدراسة تم تطبيق مقياس التفاؤل غير الواقعي ومقياس سلوك السياقة الصحي على عينة مكونة من (١٣٣) سائق سيارة سياحية بمدينة سيدي بلعباس، وخلصت الدراسة إلى وجود علاقة سلبية بين التفاؤل غير الواقعي وكلامن: سلوك السياقة الصحي لدى السائقين، والخصائص النفس اجتماعية والفسولوجية المحبذ توفرها لدى السائق. وكذلك وجود فروق دالة أحصائياً بين السائقين في التفاؤل

غير الواقعي تعزي إلى السن لصالح الفئة من ٢٠ إلى ٣٠ سنة، والفئة الأكبر من ٥٠ سنة.

دراسة بوطبال (٢٠١٢) بعنوان دور التفاؤل غير الواقعي في ارتكاب الحوادث المرورية لدى السائقين الشباب، وقد هدفت هذه الدراسة إلى التعرف على مدى شيوع سمة التفاؤل غير الواقعي لدى السائقين الشباب، وطبيعة الفروق بين مرتكبي الحوادث المرورية وغيرهم في هذه الخاصية، ولتحقيق ذلك طبق مقياس التفاؤل غير الواقعي على عينة قدرها (٢٤٠) سائق. تبين أن مرتكبي الحوادث المرورية الشباب يملكون مستويات أعلى في التفاؤل غير الواقعي من السائقين الذين لم يرتكبوا حوادث مرورية. كما بينت نتائج الدراسة الحالية عدم وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين السائقين الشباب المتزوجين والسائقين العزاب فيما يخص التفاؤل غير الواقعي.

دراسة أمين وآخرون (٢٠١٣) التي هدفت إلى الكشف عن درجة انتشار للتفاؤل غير الواقعي لدى طالبات كليات العلوم التربوية في الجامعات الأردنية وعلاقته ببعض المتغيرات الاجتماعية، ولتحقيق ذلك استخدم مقياس التفاؤل غير الواقعي على عينة بلغت (٦٠٠) طالبة. وأظهرت النتائج أن درجة انتشار التفاؤل غير الواقعي كانت متوسطة. كما كشفت الدراسة عن وجود فروق ذات دلالة احصائية في التفاؤل غير الواقعي تعزي لمتغير الجامعة بين الجامعة الأردنية وكل من جامعة مؤتة وكلية الاميرة عالية الجامعة، في حين لم تظهر فروق ذات دلالة احصائية في التفاؤل غير الواقعي تعزي لمتغيري المعدل التراكمي ومستوى تعليم الأبوبين.

دراسة العنزي (٢٠١٥) حيث هدفت هذه الدراسة إلى الكشف عن دور التفاؤل غير الواقعي في العلاقة بين المعتقدات الصحية وسلوك التدخين لدى الشباب الجامعي، ومعرفة إذا كانت هناك علاقة ذات دلالة جوهريّة بين التفاؤل غير الواقعي والمعتقدات الصحية وبين سلوك التدخين لدى الشباب، ولتحقيق ذلك استخدمت الدراسة عينة (١٦٠) من الشباب، منهم (٨٠) مدخن و(٨٠) غير مدخن، من طلاب جامعة تبوك، طبق عليهم مقياس التفاؤل غير الواقعي، ومقياس المعتقدات الصحية الخاصة بالتدخين. وقد أسفرت الدراسة عن وجود علاقة ارتباطية موجبة دالة احصائياً بين التفاؤل غير الواقعي والمعتقدات الصحية لدى الشباب المدخنين كما أسفرت عن وجود فروق بين المدخنين وغير المدخنين على كل من مقياس التفاؤل غير الواقعي ومقياس المعتقدات الصحية للتدخين لصالح غير المدخنين. كذلك وجود علاقة ارتباطية دالة

احصائياً بين المعتقدات الصحية وسلوك التدخين وبين التفاؤل غير الواقعي وسلوك التدخين.

دراسة رجيل (٢٠١٥) والتي هدفت إلى كشف العلاقة بين التفاؤل غير الواقعي وسلوك السياقة الخطر لدى عينة من السائقين، وكذلك كشف الفروق بين كل من التفاؤل غير الواقعي وسلوك السياقة الخطر حسب متغيرات السن والمستوى التعليمي والخبرة. ولتحقيق هذه الأهداف تم استخدام المنهج الوصفي، وقد شملت عينة الدراسة (١٩٩) سائق بولاية خنشلة، واستخدمت مقياس التفاؤل غير الواقعي لزعابطة هاجر سرين، واستبيان سلوك السياقة الخطر لابن الشيخ عياش لقياس متغيرات الدراسة، وقد خلصت الدراسة إلى النتائج التالية:

- لا توجد علاقة بين التفاؤل غير الواقعي وسلوك السياقة الخطر
- لا توجد فروق في متغيرات السن، المستوى التعليمي، الخبرة في مقياس التفاؤل غير الواقعي.

- لا توجد فروق في الخبرة في استبيان سلوك السياقة الخطر.

(٢) دراسات تناولت سمات الشخصية وسلوك المخاطرة:

دراسة المطير (٢٠٠٠) بعنوان قيادة التلاميذ للسيارات وأثرها على الحركة المرورية في المملكة العربية السعودية، هدفت إلى التعرف على مشكلة قيادة طلاب المدارس للسيارات والحوادث المرورية التي يرتكبونها في مدينة الرياض، والتوزيع الجغرافي لحوادث صغار السن من السائقين في المملكة العربية السعودية، وكانت عينة الدراسة تتكون من (٩٠٠) طالب من طلاب المرحلة المتوسطة والثانوية في مدينة الرياض، وطبقت الدراسة استبانة أعدت لذلك، وأكدت النتائج أن ما نسبته (٥٤%) من طلاب المرحلة المتوسطة يقودون سيارات، وما نسبته (٨٧%) من طلاب المرحلة الثانوية يقودون سيارات من وإلى المدرسة، كما بينت النتائج أيضاً ارتفاع نسبة المخالفات والحوادث المرورية التي يرتكبها الطلاب.

دراسة (Garrity & Demick 2001) والتي هدفت إلى تحديد العلاقة بين السمات الشخصية والحالات المزاجية وسلوكيات القيادة في ضوء بعض العوامل الديموجرافية، وقد استخدمت الدراسة مقياس الشخصية (NEO PI-R; Costa & McCrae, 1992) ومقياس الحالات المزاجية (POMS)، وتكونت عينة الدراسة من (١٦٣) شخصاً من السائقين الحاصلين على رخصة قيادة،

وتوصلت الدراسة إلى عدة نتائج من أهمها: وجود علاقة بين الحالات المزاجية (الاكتئاب، الغضب، التعب، القلق، التوتر) وبين الحذر في قيادة السيارة. بينما لم تظهر النتائج أية علاقة بين سمات الشخصية وبين سلوكيات القيادة.

دراسة النابلسي (٢٠٠٢) علاقة حوادث السير بتشويه الدفاعات النفسية، وهدفت هذه الدراسة إلى تشخيص العوامل النفسية المؤدية إلى تنامي حدوث حوادث الطرق، وقد صنفت درجات التفاؤل غير الواقعي بالنسبة لحوادث المرور إلى ثلاث درجات هي: أجهل أثر السرعة ودورها في التسبب في حوادث المرور، السرعة نادرا ما تكون السبب في حوادث المرور، لا أعتقد أنني عرضة لحوادث المرور، وقد توصلت الدراسة إلى مجموعة من العوامل المسببة لحوادث المرور منها: تجاوز السرعات المسموحة، نقص الانتباه والتركيز (سواء لسبب عضوي أو بسبب مؤثرات على الوعي)، نقص كفاءة وتجهيز السيارة أو وسيلة النقل، مخالفات قوانين المرور، القيادة في حالات نفسية انفعالية مبالغ.

دراسة التويجري (٢٠٠٣) بعنوان الحوادث المرورية لصغار السن في المملكة العربية السعودية والعوامل الشخصية والاجتماعية لمرتكبيها، وقد هدفت الدراسة إلى التعرف على أهم سمات الشخصية والعوامل الاجتماعية المميزة لمرتكبي الحوادث والمخالفات المرورية من صغار السن في المملكة العربية السعودية، وتحديدًا في مدن: الرياض، أبها، حائل، وتكونت العينة من (٢٩٦٢) طالبًا من طلاب المرحلة المتوسطة والثانوية، وطبقت الدراسة استبيان عام، ومقياس العوامل الشخصية والاجتماعية، وكانت النتائج: بلغت نسبة الطلاب الذين يرتكبون مخالفات مرورية ممن يقودون السيارات (٣٢.٥%) بينما بلغت نسبة الطلاب الذين ارتكبوا حوادث مرورية (٤٨.٣%) وأظهرت النتائج أيضا أن الصغار يفعلون في نفس الأخطاء التي يقع فيها كبار السن ممن يقودون السيارات ومن أهمها: السرعة الزائدة، تجاوز الإشارة الحمراء، كذلك أظهرت النتائج أن أهم سمات الشخصية التي ميزت الطلاب المخالفين هي: العدوان، الاندفاعية، المخاطرة، البحث عن الاثارة، عدم تحمل المسؤولية. وأهم العوامل الاجتماعية كانت بعض أساليب تعامل الوالدين من تدليل زائد، وقسوة وحرمان.

دراسة اليوسف (٢٠٠٦) بعنوان العوامل الاجتماعية المؤثرة في ارتكاب المخالفات المرورية في مدينة الرياض، وهدفت الدراسة إلى التعرف على أهم العوامل الاجتماعية المؤثرة في ارتكاب المخالفات المرورية في مدينة الرياض. وطبقت الدراسة على عينة قوامها (٤٠٠) سائقًا من مدينة الرياض،

واستخدمت الدراسة استبانة مكونة من أسئلة تقيس الخصائص الاجتماعية للمفحوصين. كما اشتملت على أسئلة تقيس أنواع المخالفات التي يرتكبونها، بالإضافة إلى الأسباب الاجتماعية للمخالفات المرورية. وكانت النتائج: أن السرعة الزائدة، الوقوف الخاطئ، تجاوز الإشارات الضوئية الحمراء، عدم ربط حزام الأمان أثناء قيادة السيارات هي المخالفات الأكثر شيوعاً لدى عينة الدراسة. وكانت الدوافع لارتكاب هذه المخالفات هي: الاستعجال، طريقة قيادة الآخرين، ضغوطات الحياة، طول الإجراءات المرورية، مع عدم وجود وقت لانجاز المعاملات.

وعن دراسة (David & et al, 2006) فقد بحثت في الأدوار المستقلة والمجمعة لسمات الشخصية الثلاثة: البحث عن الاحساس، الضمير، الغضب/العداء في التنبؤ بسلوك القيادة المحفوف بالمخاطر. وتكونت عينة الدراسة من (٧٣) فرداً طبق عليهم استبانات حول تاريخ الشخصية والقيادة، وتقييم سلوك المخاطرة في القيادة. وقد أظهرت نتائج الدراسة وجود ارتباط بين جوانب الشخصية الثلاثة وسلوك المخاطرة في قيادة السيارة، كما أظهرت النتائج أيضاً أن سمات الشخصية الثلاثة لم يكن لها قدرة تنبؤية بالقيادة الخطرة.

دراسة عياش (٢٠٠٨) بعنوان المسؤولية الاجتماعية وعلاقتها بسلوك المخاطرة لدى السائقين، وقد هدفت الدراسة إلى التعرف على أهم سلوكيات المخاطرة لدى السائقين واكتشاف مدى تأثير المسؤولية الاجتماعية على سلوك السائقين أثناء قيادة المركبة. وقد استخدمت الدراسة الملاحظة والمقابلة واستبيان سلوك المخاطرة على عينة قوامها (١٠٠) فرد من الذكور والإناث، وقد توصلت الدراسة إلى عدة نتائج من أهمها: وجود علاقة ارتباطية سالبة بين المسؤولية الاجتماعية والافراط في السرعة لدى السائقين، وجود فروق ذات دلالة في سلوك المخاطرة بين السائقين والسائقات لصالح الذكور، وجود علاقة ارتباطية عكسية بين الخبرة في السياقة وسلوك المخاطرة، وجود علاقة ارتباطية طردية بين عدد الحوادث المرورية المرتكبة وسلوكيات المخاطرة، وجود علاقة عكسية بين المسؤولية الاجتماعية وإهمال إشارات وقواعد المرور.

دراسة منصور (٢٠٠٩) والتي هدفت إلى الوقوف على العوامل المسببة في الوقوع في حوادث المرور كدالة لبعض متغيرات الشخصية في المجتمع البحريني. تكونت عينة الدراسة من (٨٥) طالباً من الذكور من مختلف كليات جامعة البحرين، الذين سبق لهم الوقوع في الحوادث المرورية، واستخدمت قائمة أسباب التعرض للحوادث، واختبار ايزنك ويلسون للشخصية،

اختبار مركز الضبط، مقياس سرعة الغضب، وقد استخدم الباحث المنهج الوصفي الارتباطي، كما تم تحليل البيانات لحساب مصفوفة معاملات الارتباط بين متغيرات الدراسة، وتحليل الانحدار، وقد تبين من نتائج الدراسة امكانية توظيف بعض متغيرات الشخصية في التعرف على المعرضين للوقوع في حوادث المرور، ومن ثم توظيفها في الحملات الوقائية والارشادية، للتقليل من أخطار تلك الحوادث.

دراسة (Fraguela&Lglesias,2010) وقد هدفت إلى تحليل دور الشخصية والغضب في تفسير سلوكيات القيادة المحفوفة بالمخاطر لدى النساء. وقد أكمل مائة وأربعون طالباً جامعياً مع رخصة قيادة إجراءات وقد استخدمت الدراسة مقياس الشخصية (NEO PI-R) ومقياس الغضب، ومقياس وسلوك القيادة المحفوفة بالمخاطر (DBQ)، على عينة مكونة من (١٤٠) طالبة جامعية ممن لديهن رخصة قيادة، وأشارت النتائج إلى وجود ارتباط بين متغيرات الشخصية (مثل التوافق والوعي والاضطراب العصبي) وبين الأخطاء والثغرات التي يرتكبها السائقون، ومن ناحية أخرى أظهرت النتائج امكانية التنبؤ بالمشاركة في القيادة العدوانية وانتهاكات المرور على الطرق من خلال سلوك الغضب. وقد اعتبرت الدراسة أن ما توصلت إليه من نتائج قد يكون لها أهمية في تصميم برامج الوقاية والتدخل في مجال السلامة على الطرق.

دراسة (Julie,2012) حيث هدفت هذه الدراسة إلى التعرف على دور سمات الشخصية في القيادة الآمنة للسيارات، وطبقت الدراسة في كندا على عينة قدرها (١١٤) سائق سيارة، تتراوح أعمارهم بين (١٨-٨٩) عاماً بمتوسط عمري قدره (٤٢.٣) عاماً، واستخدمت الدراسة استبيان تعليم قيادة السيارات، ويشتمل على معلومات عن (الهفوات، الانتهاكات، الأخطاء التي ترتكب أثناء القيادة) ومقياس الشخصية يشتمل على سمات (العصابية، الانبساطية، الاجتهاد، الانفتاح، والخبرة) وكانت النتائج: امكانية التنبؤ بالقيادة الآمنة لدى كبار السن من خلال سمات الشخصية، بينما لم تظهر النتائج ارتباط بين سلوك سائق السيارة وسمات الشخصية. كذلك فان سمات الشخصية لم يكن لها دور مؤثر أو متساو على سلوك السائق بين جميع الفئات العمرية.

دراسة (Jiaoyan & et al,2013) والتي هدفت إلى دراسة أثر متغيرات الشخصية على سلوكيات القيادة غير الآمنة للسائقين الصينيين، وقد أجريت الدراسة على (٢٢٤) سائقاً صينياً ممن تتراوح أعمارهم ما بين ٢٠-٥٠

عاما، طبق عليهم مقياس الشخصية، ومقياس سلوكيات القيادة غير الآمنة، وللتحقق من الفروض فقد استخدمت الدراسة الانحدار متعدد المتغيرات، وقد توصلت الدراسة إلى وجود ارتباط دال بين سمات شخصية أفراد عينة الدراسة وسلوك القيادة غير الآمنة لديهم.

أما دراسة (Beanland&et al,2014) فقد هدفت إلى التنبؤ بأهم سمات الشخصية المسببة للسلوكيات الشاذة أثناء قيادة السيارات، مثل (السلوكيات العدوانية، الإهمال في القيادة) وأجريت الدراسة في أمريكا على عينة قدرها (٢٨٥) سائقا من طلاب الجامعة الشباب، وكانت النتائج: امكانية التنبؤ من خلال سمة العدوانية بشكل أكبر بالسلوكيات العدوانية والعادية. في حين كان التنبؤ أقل من خلال نفس السمة بارتكاب الزلات والإهمال أثناء القيادة. كما كشفت الدراسة أيضا عن سمات الأفراد الذين يرتكبون سلوكيات شاذة أثناء قيادة السيارات فكانوا يتسمون بالمخاطرة، اللامسئولية، عدم الاحساس بالامان، عدم الانتباه لأخطائهم.

دراسة بو غازي، عامرة (٢٠١٤) بعنوان الضغط المهني وعلاقته بسلوك السياقة الصحي لدى سائقي الحافلات. وتهدف هذه الدراسة إلى الكشف عن علاقة الضغط المهني وسلوك السياقة الصحي عند سائقي الحافلات. ولتحقيق الهدف المرجو اعتمدت الدراسة على المنهج الوصفي الارتباطي، وقد استخدمت الدراسة مقياس أعراض الضغط المهني ومقياس السياقة الصحي على عينة قوامها ٣٢ سائقا تم اختيارهم بطريقة عشوائية من جميع وكالات السفر بولاية الوادي. وللتحقق من فرضيات الدراسة تم استخدام الأساليب الإحصائية التالية معامل الارتباط بيرسون، تحليل التباين. وقد توصلت الدراسة إلى عدة نتائج منها: وجود علاقة ارتباطيه سالبة بين الضغط المهني وسلوك السياقة الصحي لدى السائقين، وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين سائقي الحافلات في سلوك السياقة الصحي تعزى لمتغير المستوى التعليمي، عدم وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين سائقي الحافلات في سلوك السياقة الصحي تعزى لمتغير الخبرة.

و دراسة سليم (٢٠١٥) بعنوان التفكير الإيجابي كمتغير وسيط في العلاقة بين السمات الشخصية ومعدل الأخطاء في قيادة السيارات، وهدفت هذه الدراسة إلى التعرف على طبيعة العلاقة الارتباطية بين التفكير الإيجابي وسمات الشخصية متمثلة في أبعاد (السيطرة، المسؤولية، الاتزان الانفعالي، الاجتماعية) وكذلك معرفة مستوى كلا من معدل أخطاء قيادة السيارات ودرجة الانزعاج منها، ومستوى

سمات الشخصية (موضع الدراسة) ومستوى التفكير الإيجابي. وقد تكونت عينة الدراسة من (١٠٠) سائق تراوحت أعمارهم بين (٢٠- ٦٠) عاما من سائقي السيارات، واستخدم الباحث ثلاثة أدوات هي: مقياس السلوك المزعج في القيادة، مقياس التفكير الإيجابي. ومن الأساليب الاحصائية التي استخدمها الباحث: تحليل المسار، معامل ارتباط بيرسون، المتوسطات الموزونة، الانحرافات المعيارية. وكان من أبرز نتائج الدراسة: وجود مسارات دالة احصائيا لمسار علاقة التفكير الإيجابي كوسيط بين سمات الشخصية ومعدل أخطاء قيادة السيارات. دخول التفكير الإيجابي كوسيط في العلاقة بين سمات الشخصية ومعدل أخطاء قيادة السيارات قد يساعد على التخفيف من حدة العلاقة السببية بينهما. توصلت الدراسة كذلك إلى وجود علاقة ارتباطية سالبة بين سمات الشخصية موضع الدراسة ومعدل أخطاء قيادة السيارات.

وعن دراسة (Alavi et al,2017) فقد هدفت إلى معرفة تأثير متغيرات مثل سمات الشخصية، الاضطرابات العقلية، سلوك القيادة على حوادث الطرق بين السائقين. وتكونت عينة الدراسة من (٨٠٠) سائق حافلة، تم اختيارهم من بين السائقين الذين دخلوا مستشفى سجاد خلال الفترة من عام ٢٠١٣ إلى ٢٠١٥. وتم تطبيق استبيان سلوك القيادة (ADBQ) واختبار عوامل الشخصية الخمسة الكبرى، وقام الباحثون بتحليل البيانات باستخدام اختبار (ت)، وطرق تحليل الانحدار، وكشفت النتائج أن بعض الاضطرابات النفسية تؤثر في وقوع حوادث الطريق، واختتمت بالتأكيد على أهمية وحساسية سلوك القيادة، وأنه من الضروري تقييم عوامل نفسية متعددة تؤثر على السائقين قبل وبعد استلام أو تجديد رخصة القيادة بهم.

أما دراسة (Da Tao& et al,2017) فكان هدفها هو التعرف على دور سمات الشخصية والخبرة في قيادة السيارة في التنبؤ بسلوكيات المخاطرة في القيادة، وقد تكونت عينة الدراسة من (٥١١) فرد من الجنسين، بمتوسط عمر ٣٤.٢، تم تطبيق استبيان التقرير الذاتي القائم على سمات الشخصية، وسلوكيات المخاطرة في قيادة السيارات، وكان من النتائج التي أظهرتها الدراسة: أن سمات الشخصية كان لها تأثير مباشر على سلوك المخاطرة في قيادة السيارة، كما أكدت النتائج على أهمية سمات الشخصية والخبرة في قيادة السيارة، في فهم سلوكيات المخاطرة بين السائقين الصينيين، وقدمت نظرة جديدة في تصميم تعليم القيادة القائم على الأدلة وتدخلات الوقاية من الحوادث.

التعقيب على الدراسات السابقة:

- ١- التعقيب على الدراسات التي تناولت التفاؤل غير الواقعي:**
- هدفت بعض الدراسات التي تناولت التفاؤل غير الواقعي إلى معرفة العلاقة بينه وبين سلوك قيادة السيارات الصحي، أو المعتقدات الصحية، كدراسة زعابطة (٢٠١١)، ودراسة العنزي (٢٠١٥).
 - كما هدف البعض الآخر إلى التعرف على مدى شيوع سمة التفاؤل غير الواقعي بين السائقين الشباب كدراسة بوطبال (٢٠١٢). في حين هدف البعض الآخر إلى التعرف على انتشار التفاؤل غير الواقعي بين طلبة الجامعة.
 - أما بالنسبة للعينة المستهدفة فقد تناولت أغلب الدراسات الطلاب في المرحلة الجامعية كدراسة أمين وآخرون (٢٠١٣)، ودراسة العنزي (٢٠١٥)، في حين تناولت بعض الدراسات فئة الشباب من السائقين كدراسة بوطبال (٢٠١٢)، ودراسة رجيل (٢٠١٥).
 - أما بالنسبة للنتائج فقد أسفرت بعض الدراسات عن وجود علاقة ارتباطية بين التفاؤل غير الواقعي وبعض المتغيرات كدراسة زعابطة (٢٠١١)، العنزي (٢٠١٥)، كما أسفرت بعض الدراسات عن شيوع التفاؤل غير الواقعي لدى السائقين كدراسة بوطبال (٢٠١٢)، ودراسة رحيل (٢٠١٥).
 - قدمت بعض الدراسات مقياساً للتفاؤل غير الواقعي يمكن الاعتماد عليه إلى حد كبير بعد إجراء التعديلات اللازمة عليه كدراسة الأنصاري (٢٠٠١) ودراسة زعابطة (٢٠١١).
- ٢- التعقيب على الدراسات التي تناولت سمات الشخصية وسلوك المخاطرة:**
- هدفت بعض الدراسات إلى التعرف على أهم سمات الشخصية والعوامل الاجتماعية المميزة لمرتكبي الحوادث كدراسة التويجري (٢٠٠٣) ودراسة منصور (٢٠٠٩)، وهدف البعض الآخر إلى الكشف عن أهم سلوكيات المخاطرة لدى السائقين واكتشاف مدى تأثير المسؤولية الاجتماعية على سلوك السائقين أثناء قيادة المركبة كدراسة بن الشيخ عياش (٢٠٠٨)، كما هدف البعض إلى التعرف على العلاقة ما بين الضغوط المهنية وسلوك القيادة الصحي كدراسة بوغازي، عمامرة (٢٠١٤).
 - كما هدفت بعض الدراسات إلى التعرف على دور سمات الشخصية في القيادة الآمنة كدراسة (Julie, 2012) ودراسة (Alavi et al, 2017)

- في حين هدفت دراسات أخرى إلى التنبؤ بأهم سمات الشخصية المسببة للسلوكيات الشاذة أثناء قيادة السيارات كدراسة (Beanland,2014) وبالنسبة للعينة المستهدفة فقد تنوعت بين الدراسات، حيث تناول بعضها طلاب المرحلة المتوسطة والثانوية كدراسة مطير (٢٠٠٠) والتويجري (٢٠٠٣)، وبعضها تناول طلاب المرحلة الجامعية كدراسة منصور (٢٠٠٩) ودراسة (Beanland,2014)، والبعض تناول قائدي السيارات كدراسة اليوسف (٢٠٠٦)، كما تناول بعضها مراحل عمرية مختلف تبدأ من سن ١٨ وحتى سن ٨٩ سنة كدراسة (Julie,2012)، ودراسة (Alavi et al,2017).
- وعن النتائج فقد أثبتت بعض الدراسات امكانية توظيف بعض متغيرات الشخصية في التعرف على المعرضين للوقوع في حوادث المرور كدراسة منصور (٢٠٠٩)، كما أثبت البعض الآخر امكانية التنبؤ بالقيادة الآمنة من خلال سمات الشخصية كدراسة (Julie,2012). كما أثبتت دراسات أخرى امكانية مساهمة سمات الشخصية في التنبؤ بسلوك المخاطرة كدراسة (Da Tao & et al, 2017). بينما أظهرت دراسة (David & et al, 2006) أن سمات الشخصية لا تساهم في التنبؤ بسلوك المخاطرة في قيادة السيارة، كما أثبت البعض الآخر أن السرعة الزائدة، الوقوف الخاطي، تجاوز الاشارة الضوئية الحمراء، عدم ربط حزام الأمان أثناء قيادة السيارات هي المخالفات الأكثر حدوثا كدراسة النابلسي (٢٠٠٢) ودراسة اليوسف (٢٠٠٦)، كما أثبت بعضها وجود علاقة ارتباطية سالبة بين المسؤولية الاجتماعية والافراط في السرعة لدى السائقين. كدراسة بن الشيخ عياش (٢٠٠٨).

فروض الدراسة:

في ضوء نتائج الدراسات السابقة والإطار النظري لموضوع البحث يمكن صياغة فروض الدراسة على النحو التالي:

- ١- توجد علاقة ارتباطية دالة بين درجات أفراد العينة على مقياس (سلوك المخاطرة) ودرجاتهم على مقياس التفاؤل غير الواقعي.
- ٢- توجد علاقة ارتباطية دالة بين درجات أفراد العينة على مقياس سلوك المخاطرة ودرجاتهم على أبعاد مقياس سمات الشخصية بأبعاده (المسؤولية – السيطرة – الاتزان-الاجتماعية).
- ٣- توجد فروق دالة إحصائيا بين متوسطات درجات مرتفعي ومنخفضي سلوك المخاطرة في ضوء التفاؤل غير الواقعي.

- ٤- توجد فروق دالة إحصائياً بين مرتفعي ومنخفضي سلوك المخاطرة في ضوء أبعاد سمات الشخصية (المسئولية – السيطرة – الاتزان- الاجتماعية)
- ٥- يمكن التنبؤ بمستوى (سلوك المخاطرة) لدى عينة الدراسة في ضوء كل من التفاؤل غير الواقعي وأبعاد سمات الشخصية (المسئولية – السيطرة – الاتزان- الاجتماعية).

منهج البحث وإجراءاته:

أولاً: منهج البحث:

اعتمد البحث الحالي على المنهج الوصفي.

ثانياً: عينة البحث:

تكونت عينة البحث الحالي من (١٥٥) من المصريين المقيمين بالمملكة العربية السعودية بمنطقة طبرجل ومنطقة رابغ ممن تتراوح أعمارهم (٣٠-٤٠) سنة، والحاصلين على مؤهل جامعي، ولم تتجاوز مدة إقامتهم بالمملكة الخمس سنوات.

أولًا: مقياس التفاؤل غير الواقعي اعداد زعابطة سيرين هاجر & مشاشوقرمية (٢٠١١):

- اقتضت ضرورة تحديد مقياس لقياس التفاؤل غير الواقعي الاطلاع على التراث السيكولوجي للتفاؤل غير الواقعي وكيفية قياسه، وكان من بين المقاييس التي اطلعت عليها الباحثة مقياس التفاؤل غير الواقعي والذي أعده كلا من زعابطة سيرين هاجر & مشاشوقرمية (٢٠١١).
- كما اطلعت الباحثة على مقياس التفاؤل غير الواقعي الذي أعده بدر الأنصاري (٢٠٠١).
- وقد اختارت الباحثة مقياس زعابطة سيرين هاجر & مشاشوقرمية (٢٠١١) لاستخدامه في هذا البحث، بعد اجراء بعض التعديلات على عباراته لجعلها مناسبة لعينة الدراسة.

يتكون هذا المقياس من ٢٩ عبارة تم تصحيحه على مدرج رباعي ٤-١ (مستحيل، مستبعد، ممكن، أكيد) به فقرات عكسية تم مراعاتها أثناء التصحيح والرصد، حيث يعكس التصحيح بالنسبة للعبارات ذات المعنى السلبي.

وهذه الفقرات هي: ١١، ١٠، ٩، ٨، ٦، ٥، ٣، ٢، ١٣، ٢٨، ٢٧، ٢٥، ٢٤، ٢٣، ٢١، ١٩، ١٧، ١٦، ١٥، وتتراوح الدرجة التي يحصل عليها الفرد على المقياس من ٢٩ إلى ١١٦ درجة، حيث يشير ارتفاع الدرجة الى ارتفاع التفاؤل غير الواقعي.

وقد قاما معدا المقياس زعابطة سيرين هاجر & مشاشوقرمية (٢٠١١) بحساب الخصائص السيكومترية للمقياس على طلاب الجامعة، وقد وجدنا أن هذا المقياس له اتساق داخلي قوي، حيث وجدنا أن معاملات الارتباط بين الدرجات على البنود والدرجة الكلية للاختبار دالة، وهوما يعتبر مؤشرا جيد على صدق المقياس.

كما تم حساب الصدق بأسلوب المقارنة الطرفية حيث تبين من قيمة (ت) أنها دالة احصائيا باعتبارها أقل من ٠.٠١، وبالتالي هناك فروق بين المجموعتين العليا والدنيا، مما يشير إلى أن الاختبار قادر على التمييز بين المجموعتين المتطرفتين، وهذا مؤشر على صدقه.

كما تم حساب ثبات المقياس عن طريق حساب معامل ألفا كرونباخ حيث بلغ ٠.٨٦٧، وهي درجة تدل على أن هذا المقياس يمتاز بنوع من الثبات. وقد قامت الباحثة باجراء بعض التعديلات في صياغة بعض العبارات، ثم حساب الخصائص السيكومترية.

الخصائص السيكومترية للمقياس:

قامت الباحثة بحساب الخصائص السيكومترية للمقياس على عينة مكونة من (١٠٠) من المصريين المقيمين بالمملكة العربية السعودية.

أولاً: حساب صدق المقياس:

للتحقق من صدق المقياس تم استخدام صدق المقارنة الطرفية، الاتساق الداخلي.

١- المقارنة الطرفية:

قارنت الباحثة بين مرتفعي الدرجات (الأربعاعى الأعلى) ومنخفضى الدرجات (الأربعاعى الأدنى) على مقياس التفاؤل غير الواقعي باستخدام اختبار "ت" لمجموعتين مستقلتين، والجدول التالى يوضح الفروق بينهما

جدول (١)

قيمة "ت" لدلالة الفروق بين متوسطى درجات الأرباعى الأعلى والأدنى لمقياس التفاؤل غير الواقعي

مستوى الدلالة	قيمة ت	الأربعاعى الأدنى (ن=٢٧)		الأربعاعى الأعلى (ن=٢٧)	
		ع	م	ع	م
٠.٠١	١٩.٥٨١	٥.٠٣٨	٤١.٥٥٧	٩.٩٥٢	٨٤.٣٩٢

مستوى الدلالة عند (٠.٠١) = ٢.٦٨ مستوى الدلالة عند (٠.٠٥) = ٢.٠١

يتضح من الجدول السابق أن قيمة "ت" بلغت (١٩.٥٨١) وهي أكبر من القيمة الجدولية (٢.٦٨)، مما يشير إلى وجود فروق دالة إحصائية عند مستوى دلالة (٠.٠١) بين متوسطى درجات الأرباعى الأعلى والأدنى على مقياس (التفاؤل غير الواقعي، مما يشير إلى قدرة المقياس على التمييز.

٢- الاتساق الداخلى Internal Consistency:

تم إيجاد التجانس الداخلى للمقياس عن طريق حساب معامل الارتباط بين درجات الأفراد على كل عبارة من عبارات المقياس والدرجة الكلية للمقياس.

جدول (٢)

الاتساق الداخلى لعبارات مقياس التفاؤل غير الواقعي (ن = ١٠٠)

معامل الارتباط	رقم العبارة	معامل الارتباط	رقم العبارة	معامل الارتباط	رقم العبارة
٠.٤٨١	٢١	٠.٣٥٧	١١	٠.٥٢٤	١
٠.٥٢٣	٢٢	٠.٤١٩	١٢	٠.٥٣٠	٢
٠.٥٦٣	٢٣	٠.٤٢٧	١٣	٠.٤٤٩	٣
٠.٣٥٧	٢٤	٠.٥٤٤	١٤	٠.٥٢٢	٤
٠.٤٦١	٢٥	٠.٥٣٨	١٥	٠.٤٦٥	٥
٠.٥٣٤	٢٦	٠.٥٠٢	١٦	٠.٥١٩	٦
٠.٥٠٢	٢٧	٠.٤٩٠	١٧	٠.٤٦٥	٧
٠.٤٧٢	٢٨	٠.٤٠٥	١٨	٠.٤٣٧	٨
٠.٤٤٤	٢٩	٠.٥١٣	١٩	٠.٤٥١	٩
		٠.٤٧١	٢٠	٠.٣٩٨	١٠

مستوى الدلالة عند (٠.٠١) = ٠.٢٥٧ مستوى الدلالة عند (٠.٠٥) = ٠.١٩٧

يتضح من الجدول السابق أن جميع قيم معاملات الارتباط دالة إحصائياً عند مستوى دلالة (٠.٠١).

ب - ثبات المقياس:

لحساب ثبات المقياس تم استخدام معادلة معادلة ألفا لكرونباخ وقد بلغ معامل الثبات بهذه الطريقة (٠.٨٠٥)، كما تم حساب الثبات عن طريق إعادة تطبيق المقياس على (٣٠) فرداً من نفس أفراد العينة الذين تم التطبيق الأول عليهم وذلك بفاصل زمني قدره أسبوعين بين التطبيقين الأول والثاني، وقد بلغ معامل الارتباط بين التطبيقين الأول والثاني (٠.٨٢٤) وهو معامل دال إحصائياً عند مستوى دلالة (٠.٠١).

ثانياً: مقياس سمات الشخصية (إعداد الباحثة):

لبناء المقياس قامت الباحثة بالاطلاع على التراث السيكولوجي لسمات الشخصية، وخلصت الباحثة إلى أربعة مكونات لسمات الشخصية يرى أن لها أهميتها في الأعمال اليومية للفرد، ثم قامت الباحثة بوضع تعريف اجرائي لكل منها وصياغة عدد من العبارات لكل بعد يتفق مع التعريف الاجرائي وهذه الأبعاد هي:

- سمة المسؤولية: وتعني قدرة الفرد على أداء العمل المكلف به، والذي يمكن الاعتماد عليه. ويتكون هذا البعد من (٩) عبارات.
- سمة السيطرة: وتعني الفرد الواثق من نفسه، الذي يتخذ قراراته باستقلالية عن الآخرين، ولا يتأثر بالآخرين. ويمثله (١٠) عبارات.
- سمة الاتزان الانفعالي: ويعني الفرد الذي لا يعاني من القلق، والتوتر العصبي، ويستطيع ضبط انفعالاته. وله (٩) عبارات.
- سمة الاجتماعية: وتعني الفرد الذي يحب مخالطة الناس والعمل معهم، ويرغب في التجمعات. ويتكون من (١٠) عبارات.

يتكون هذا المقياس من ٣٨ عبارة يتم الاجابة على كل عبارة من خلال خمس بدائل للاجابة (أوافق بشدة، أوافق، محايد، لا أوافق، لا أوافق بشدة) وتدرج الدرجة على كل اجابة من (١،٢،٣،٤،٥) للعبارة الايجابية، (٥،٤،٣،٢،١) للعبارة السلبية. وقد تم مراعاة ذلك أثناء التصحيح والرصد.

وهذه الفقرات هي ٣٥،٣٤،٣١،٢٧،٢٦،٢٥،٢٢،٢٠،١٦،١٤،١٠،٩،٨،٥،٢

كما يحتوي هذا المقياس على أربعة أبعاد هي:

البيد	أرقام العبارات
المسؤولية	٣٤،٣٣،٢٨،٢٧،٢٤،١،٧،١٥،٢٠
السيطرة	٣٨،٣٧،٣٦،٣٥،٢٥،٢،٤،١٠،١٣،١٨
الاتزان	٣٠،٢٩،٢٦،٢٣،٢١،٥،٨،١١،١٧
الاجتماعية	٣٢،٣١،٢٢،١٩،٣،٦،٩،١٢،١٤،١٦

-الدرجة المرتفعة تشير إلى وجود السمة المراد قياسها.

حساب الخصائص السيكومترية للمقياس:

أولاً: صدق المقياس:

للتحقق من صدق المقياس تم استخدام صدق المقارنة الطرفية، والاتساق الداخلي.

١- المقارنة الطرفية:

قارنت الباحثة بين مرتفعي الدرجات (الأربعاعى الأعلى) ومنخفضي الدرجات (الأربعاعى الأدنى) على كل بعد من أبعاد مقياس سمات الشخصية

والدرجة الكلية للمقياس باستخدام اختبار "ت" لمجموعتين مستقلتين، والجدول التالي يوضح الفروق بينهما.

جدول (٣)

قيمة "ت" لدلالة الفروق بين متوسطى درجات الأرباعى الأعلى والأدنى لمقياس سمات الشخصية

مستوى الدلالة	قيمة ت	الأرباعى الأدنى (ن=٢٧)		الأرباعى الأعلى (ن=٢٧)		الأبعاد
		ع	م	ع	م	
٠.٠١	١٣.١٥٥	٤.٦٩١	١٩.٤٢٨	٥.٨٢٤	٣٨.٧٢١	المسئولية
٠.٠١	١٢.٤٧٦	٤.٥٢٠	٢١.٤٢٧	٧.٣٧٦	٤٢.٥٩٣	السيطرة
٠.٠١	١٤.٠٤٧	٣.٩٩٤	١٦.٥٤٤	٦.٠٥٤	٣٦.٥٢٥	الاتزان
٠.٠١	١٢.٢٨٥	٥.٠٢٢	٢٠.١٨٣	٦.٨٨٢	٤٠.٧٠٩	الاجتماعية
٠.٠١	٢٦.٤٩١	٩.٤٤٧	٧٧.٥٨٢	١٢.٣٩٥	١٥٨.٥٤٨	الدرجة الكلية للمقياس

مستوى الدلالة عند (٠.٠١) = ٢.٦٨ مستوى الدلالة عند (٠.٠٥) = ٢.٠١

يتضح من الجدول السابق أن قيم "ت" أكبر من القيمة الجدولية (٢.٦٨)، مما يشير إلى وجود فروق دالة إحصائية عند مستوى دلالة (٠.٠١) بين متوسطات درجات الأفراد بالأرباعى الأعلى والأدنى على مقياس سمات الشخصية، مما يشير إلى قدرة المقياس على التمييز.

٢- الاتساق الداخلى Internal Consistency

قامت الباحثة بإيجاد التجانس الداخلى للمقياس عن طريق حساب معامل الارتباط بين درجات الأفراد على كل عبارة من عبارات المقياس والدرجة الكلية للبعد الذي تنتمي إليه.

جدول (٤)

الاتساق الداخلي لعبارات مقياس سمات الشخصية (ن = ١٠٠)

الاجتماعية		الانزان		السيطرة		المسئولية	
معامل الارتباط	رقم العبارة	معامل الارتباط	رقم العبارة	معامل الارتباط	رقم العبارة	معامل الارتباط	رقم العبارة
٠.٤٨٢	٣	٠.٥٣٦	٥	٠.٤٢٩	٢	٠.٤٦٥	١
٠.٤٨٥	٦	٠.٥٨١	٨	٠.٥٠٨	٤	٠.٥١٢	٧
٠.٣٧١	٩	٠.٤٣٨	١١	٠.٥١٢	١٠	٠.٤٨٧	١٥
٠.٤٠٣	١٢	٠.٤١٧	١٧	٠.٣٩٤	١٣	٠.٣٨٨	٢٠
٠.٤٨٠	١٤	٠.٤٨٩	٢١	٠.٤٧٨	١٨	٠.٤١١	٢٤
٠.٥١٤	١٦	٠.٣٧٧	٢٣	٠.٤٤٩	٢٥	٠.٣٩٩	٢٧
٠.٤٤٧	١٩	٠.٤٨٢	٢٦	٠.٣٥٨	٣٥	٠.٥٢٨	٢٨
٠.٣٩٥	٢٢	٠.٥٠١	٢٩	٠.٤٦١	٣٦	٠.٤٦٩	٣٣
٠.٥٠٥	٣١	٠.٤٤٤	٣٠	٠.٤٥٥	٣٧	٠.٣٧٤	٣٤
٠.٤٢٤	٣٢			٠.٤٠٩	٣٨		

مستوى الدلالة عند $(٠.٠١) = ٠.٢٥٧$ ، $(٠.٠٥) = ٠.١٩٧$

يتضح من الجدول السابق أن جميع قيم معاملات الارتباط دالة إحصائياً عند مستوى دلالة (٠.٠١) .

ثم قامت الباحثة بإيجاد معامل الارتباط بين درجات الأفراد على الدرجة الكلية للبعد والدرجة الكلية للمقياس.

جدول (٥)

معاملات الاتساق الداخلي لأبعاد المقياس والدرجة الكلية (ن = ١٠٠)

معامل الارتباط	الأبعاد
٠.٦٠٢	المسئولية
٠.٥٤٣	السيطرة
٠.٥١١	الانزان
٠.٥٩٢	الاجتماعية

يتضح من الجدول السابق أن جميع قيم معاملات الارتباط دالة إحصائياً عند مستوى دلالة (٠.٠١) .

ب - ثبات المقياس:

لحساب ثبات المقياس تم استخدام طريقة ألفا - كرونباخ، وطريقة إعادة تطبيق المقياس على عينة قوامها (٣٠) فردا من نفس الأفراد الذين تم التطبيق الأول عليهم، وذلك بفواصل زمني قدره أسبوعين بين التطبيقين الأول والثاني، والجدول التالي يوضح ذلك.

جدول (٦)

قيم معاملات الثبات بطريقة ألفا - كرونباخ وطريقة إعادة تطبيق المقياس

إعادة التطبيق (ن = ٣٠)	ألفا كرونباخ (ن = ١٠٠)	الأبعاد
٠.٨٢٢	٠.٨١٢	المسئولية
٠.٨٠٤	٠.٧٩٥	السيطرة
٠.٨٢٩	٠.٨٢٦	الاتزان
٠.٨١٤	٠.٨٠٣	الاجتماعية
٠.٨٣٩	٠.٨٣١	الدرجة الكلية للمقياس

يتضح من الجدول السابق أن جميع قيم معاملات الثبات مرتفعة، مما يجعلنا نثق في ثبات المقياس.

ثالثاً: مقياس سلوك المخاطرة في قيادة السيارات (اعداد الباحثة)

لاعداد مقياس سلوك المخاطرة، قامت الباحثة باتباع الخطوات التالية:

- ١- الاطلاع على كل ما هو متاح من الدراسات السابقة والقراءات النظرية التي تناولت سلوك المخاطرة.
- ٢- ملاحظة سلوكيات المخاطرة التي يرتكبها قائدي السيارات بالمملكة العربية السعودية.
- ٣- قامت الباحثة بوضع تعريف اجرائي لسلوك المخاطرة في قيادة السيارات وهو: كل السلوكيات الخطرة البعيدة عن شروط الأمن والسلامة والمسببة للحوادث والتي من شأنها أن تعرض حياة السائق وكذلك الأشخاص الآخرين للخطورة.
- ٤- يتكون هذا المقياس من ٣٢ عبارة تم تصحيحه على مدرج خماسي ١-٥ به فقرات عكسية تم مراعاتها أثناء التصحيح والرصد.

وهذه الفقرات هي: ٣١، ٢٦، ٢٥، ١٩، ١٥، ١١، ٢

التحقق من صدق وثبات مقياس سوك المخاطرة في قيادة السيارات

أ – صدق المقياس:

للتحقق من صدق المقياس تم استخدام صدق المقارنة الطرفية، الاتساق الداخلي.

١- المقارنة الطرفية:

قارنت الباحثة بين مرتفعي الدرجات (الأربعاعي الأعلى) ومنخفضي الدرجات (الأربعاعي الأدنى) على مقياس سلوك المخاطرة في قيادة السيارات باستخدام اختبار "ت" لمجموعتين مستقلتين، والجدول التالي يوضح الفروق بينهما.

جدول (٧)

قيمة "ت" لدلالة الفروق بين متوسطي درجات الأربعاعي الأعلى والأدنى

لمقياس سلوك المخاطرة في قيادة السيارات

مستوى الدلالة	قيمة ت	الأربعاعي الأدنى (ن=٢٧)		الأربعاعي الأعلى (ن=٢٧)	
		ع	م	ع	م
٠.٠١	٢٥.٥٤١	٦.٣٩٧	٤٣.٥١٦	١٠.٣٤٩	١٠٤.٤٥٨

مستوى الدلالة عند (٠.٠١) = ٢.٦٨ مستوى الدلالة عند (٠.٠٥) = ٢.٠١

يتضح من الجدول السابق أن قيمة "ت" بلغت (٢٥.٥٤١) وهي أكبر من القيمة الجدولية (٢.٦٨)، مما يشير إلى وجود فروق دالة إحصائية عند مستوى دلالة (٠.٠١) بين متوسطي درجات الأربعاعي الأعلى والأدنى على مقياس سلوك المخاطرة في قيادة السيارات، مما يشير إلى قدرة المقياس على التمييز.

٢- الاتساق الداخلي Internal Consistency

تم إيجاد التجانس الداخلي للمقياس عن طريق حساب معامل الارتباط بين درجات الأفراد على كل عبارة من عبارات المقياس والدرجة الكلية للمقياس، والجدول التالي يوضح ذلك.

جدول (٨)

الاتساق الداخلي لعبارات مقياس سلوك المخاطرة في قيادة السيارات
(ن = ١٠٠)

معامل الارتباط	رقم العبارة	معامل الارتباط	رقم العبارة	معامل الارتباط	رقم العبارة
٠.٥٤٤	٢٣	٠.٤١١	١٢	٠.٥١٧	١
٠.٣٣٧	٢٤	٠.٤٢٣	١٣	٠.٥٢٤	٢
٠.٤٦٦	٢٥	٠.٥١٢	١٤	٠.٤٥٦	٣
٠.٥٣٠	٢٦	٠.٥٢٨	١٥	٠.٥٠٨	٤
٠.٥٥٢	٢٧	٠.٤٣٥	١٦	٠.٤٦٠	٥
٠.٤١٩	٢٨	٠.٣٨٤	١٧	٠.٤٣١	٦
٠.٤٤٨	٢٩	٠.٤٢٨	١٨	٠.٣٥٧	٧
٠.٥٤٥	٣٠	٠.٥٣٣	١٩	٠.٤٢٦	٨
٠.٣٨١	٣١	٠.٤٧٤	٢٠	٠.٣١٥	٩
٠.٥٥٢	٣٢	٠.٣٤٩	٢١	٠.٤٧٨	١٠
		٠.٥٠١	٢٢	٠.٣٩٧	١١

مستوى الدلالة عند $(٠.٠٥) = ٠.١٩٧$ ، $(٠.٠١) = ٠.٢٥٧$

يتضح من الجدول السابق أن جميع قيم معاملات الارتباط دالة إحصائياً عند مستوى دلالة (٠.٠١) .

ب – ثبات المقياس:

لحساب ثبات المقياس تم استخدام معادلة معادلة ألفا لكرونباخ وقد بلغ معامل الثبات بهذه الطريقة (٠.٧٢٩) ، كما تم حساب الثبات عن طريق إعادة تطبيق المقياس على (٣٠) فرداً من نفس أفراد العينة الذين تم التطبيق الأول عليهم وذلك بفاصل زمني قدره أسبوعين بين التطبيقين الأول والثاني، وقد بلغ معامل الارتباط بين التطبيقين الأول والثاني (٠.٧٥٢) وهو معامل دال إحصائياً عند مستوى دلالة (٠.٠١) .

عرض النتائج وتفسيرها

في ضوء أهداف الدراسة الحالية والفروض الموضوعية لها، وحجم العينة، وفي ضوء ما أشارت إليه العديد من الدراسات السابقة، تم استخدام معامل ارتباط بيرسون والمتوسط الحساب واختبار (ت) وتحليل الانحدار المتعدد، وقد تم الاستعانة بهذه الأساليب الإحصائية لمعالجة البيانات طبقاً لفروض الدراسة على النحو التالي:

نتائج الفرض الأول وتفسيرها:

ينص هذا الفرض على أنه " توجد علاقة ارتباطية دالة بين درجات أفراد العينة على مقياس سلوك المخاطرة ودرجاتهم على مقياس التفاؤل غير الواقعي.

وللتحقق من صحة هذا الفرض تم حساب معاملات ارتباط بيرسون بين درجات أفراد العينة على مقياس سلوك المخاطرة ودرجاتهم على مقياس التفاؤل غير الواقعي، وقد بلغ معامل الارتباط بين درجات المقياسين (0.275) وهو دال إحصائياً عند مستوى دلالة (0.01)، وهذا يعنى وجود علاقة ارتباطية موجبة دالة إحصائياً عند مستوى دلالة (0.01) بين درجات المقياسين سلوك المخاطرة والتفاؤل غير الواقعي.

ويتضح من هذه النتيجة أنه كلما زاد التفاؤل غير الواقعي لدى قائد السيارة ارتفعت درجة سلوك المخاطرة في قيادة السيارات.

وتتفق هذه النتيجة مع ما أشار اليه (Peterson,2000) وهو وجود ارتباط موجب ودال بين المخاطرة والتفاؤل غير الواقعي وبيّن بأن الاقدام على المخاطرة بمثابة ترجمة سلوكية للتفاؤل غير الواقعي.

كما تتفق مع نتائج دراسة (النايلسي، ٢٠٠٢) والتي خلصت إلى أن التفاؤل غير الواقعي يرتبط ايجابياً باندفاع السائق إلى ارتكاب أخطاء في القيادة مثل (الغضب، اهمال صيانة السيارة) والتي من شأنها أن تؤدي إلى حوادث المرور.

وتتفق جزئياً مع دراسة زعابطة (٢٠١١) والتي أثبتت وجود علاقة سلبية بين التفاؤل وسلوكك السياقة الصحي، وكذلك دراسة بو طبال (٢٠١٢) والتي أشارت إلى ارتفاع التفاؤل غير الواقعي لدى مرتكبي الحوادث.

بينما جاءت هذه النتيجة متعارضة مع نتائج دراسة رجيل (٢٠١٥) والتي توصلت إلى عدم وجود علاقة بين التفاؤل غير الواقعي وسلوك السياقة الخطر.

وقد تفسر هذه النتيجة والتي تشير إلى وجود علاقة ارتباطية بين التفاؤل غير الواقعي وسلوك المخاطرة في قيادة السيارات بأن قائد السيارة يتصور أن احتمال تعرضه للمخاطر هو أمر مستبعد، بل ويتوقع حدوث الامور الايجابية له، ومن هنا نجد أن ارتفاع درجة التفاؤل غير الواقعي لدى قائد السيارة قد يجعله غير مباليا بالاجراءات الوقائية للسيارة، أو حتى الامتثال لضوابط المرور، ويؤكد على ذلك الأنصاري (٢٠٠١) وذلك من خلال قوله أن التفاؤل غير الواقعي يؤثر في معتقدات الأفراد تجاه التقليل من احتمالات وقوعهم في الخطر، علما بأنهم يعتقدون بأن تلك الأحداث قد تحدث للأخرين دونهم.

كما ترى الباحثة أيضا أن المسافات الشاسعة بين المدن بالمملكة العربية السعودية، والطرق الواسعة وشبه الخالية في كثير من المناطق، والتي تختلف إلى حد كبير عن طبيعة الطرق بمصر، قد يشجع من ناحية أخرى على التمادي في، أو تساعد على ظهور حالة التفاؤل غير الواقعي لدى قائدي السيارات من المصريين وبالتالي استبعادهم لوقوع أية أحداث سيئة لهم، وبالتالي يعمل التفاؤل غير الواقعي كما ذكر بو طبال (٢٠١٢) على تشويه ادراك الفرد لمخاطر الطريق، والتقليل من أثارها المحتملة، مما يجعله يقدم على ارتكاب المخالفات المرورية والسلوكيات الخطرة أثناء القيادة.

نتائج الفرض الثاني وتفسيرها:

ينص هذا الفرض على أنه " توجد علاقة ارتباطية دالة بين درجات أفراد العينة على مقياس سلوك المخاطرة ودرجاتهم على أبعاد مقياس سمات الشخصية بأبعاده (المسئولية - السيطرة - الاتزان-الاجتماعية)".

وللتحقق من صحة هذا الفرض تم حساب معاملات ارتباط بيرسون بين درجات أفراد العينة على مقياس سلوك المخاطرة ودرجاتهم على أبعاد مقياس سمات الشخصية

جدول (٩)

يوضح معاملات الارتباط بين درجات درجات أفراد العينة على مقياس (سلوك المخاطرة) ودرجاتهم على أبعاد مقياس (سمات الشخصية) (ن = ١٥٥)

الدرجة الكلية	الاجتماعية	الاتزان	السيطرة	المسئولية
**٠.٢٢٢-	*٠.١٩٩	**٠.٢١١-	*٠.١٩٨-	**٠.٢٣٦-

** دال عند مستوى (٠.٠١) * دال عند مستوى (٠.٠٥)

يتضح من الجدول السابق ما يلي:

- وجود علاقة ارتباطية سالبة دالة إحصائياً عند مستوى دلالة (٠.٠١) بين درجات أفراد العينة على مقياس سلوك المخاطرة ودرجاتهم على بعدى المسئولية، والاتزان، والدرجة الكلية لمقياس سمات الشخصية.
- وجود علاقة ارتباطية سالبة دالة إحصائياً عند مستوى دلالة (٠.٠٥) بين درجات أفراد العينة على مقياس سلوك المخاطرة ودرجاتهم على بعدى السيطرة، والاجتماعية لمقياس سمات الشخصية.

وبالنظر إلى هذه النتائج يتبين من الارتباط السلبي أن العلاقة عكسية بين سلوك المخاطرة في قيادة السيارات وسمات الشخصية محل الدراسة الحالية (المسئولية-السيطرة – الاتزان الانفعالي-الاجتماعية) وهو ما يعني أنه كلما انخفضت درجة المسئولية، والاتزان الانفعالي، والسيطرة، والاجتماعية، ارتفعت درجة سلوك المخاطرة في قيادة السيارات، والعكس صحيح، بمعنى كلما كان لدى الفرد قدر عال من المسئولية والسيطرة والاتزان الانفعالي والاجتماعية كلما انخفض سلوك المخاطرة في قيادة السيارات لديه.

وتتفق هذه النتيجة مع نتيجة (سليم، ٢٠١٥) التي أظهرت وجود ارتباط دال وسالب بين معدل الأخطاء في قيادة السيارات وبين سمات الشخصية عند مستوى دلالة (٠.٠١) وهو ما يعطي مؤشراً بأن مستوى سمات الشخصية المرتفع يؤدي إلى الانخفاض في معدل الأخطاء لدى عينة دراسته.

كما تتفق مع نتائج (المطير، ٢٠٠٠) و (التويجري، ٢٠٠٣) و (David & et al, 2006) و (Beanland&et al, 2014) من حيث

وجود ارتباط بين سمات الشخصية وبين ارتكاب أخطاء في قيادة السيارات، والتي تدخل ضمنها في سلوك المخاطرة في قيادة السيارات.

وتتفق أيضا مع دراسة (Da Tao& et al,2017) والتي كشفت عن تأثير سمات الشخصية في سلوك قائد السيارة.

كما تتفق هذه النتيجة أيضا في جزء منها مع نتيجة (الشيخ، ٢٠٠٨) حيث ثبت وجود ارتباط دال وسالب بين سلوك المخاطرة والمسئولية الاجتماعية، حيث أشار إلى أن الشعور بالمسئولية لدى السائقين يقل عندما يتبعون نمط القيادة الخطيرة والمتهوره، واستعمال السرعة المفرطة والاستعراض أثناء قيادة السيارة.

وتتعارض هذه النتيجة مع ما توصل إليه كل من (Garrity& Demick 2001) و (Julie,2012) من أنه لا يوجد ارتباط بين سمات الشخصية وبين سلوكيات قائد السيارة.

وبذلك فان هذه النتيجة تشير أيضاً إلى أن سمات الشخصية محل الدراسة لها تأثير مباشر على سلوك المخاطرة في قيادة السيارات لدى الأفراد، ويدل على ذلك ما أشار إليه (سليم، ٢٠١٥) من أن بعض سمات الشخصية قد يكون لها دورا كبيرا في سلوكيات الأفراد أثناء قيادتهم لسياراتهم، وتعد سمة الاثارة، وحب المغامرة من أهم سمات الشخصية التي من شأنها أن تؤثر على سلوكيات قائدي السيارات.

وترى الباحثة أن هذه النتيجة تفسر بالفعل ما قد يحدث على الطرقات السريعة، خاصة في حالة خروج مجموعات من المغتربين أو غيرهم معا في رحلات جماعية، ويبدأ كل فرد منهم باستعراض قوته ومهاراته في قيادة السيارة، وعدم سماحه لآخر بأن يسبقه، ويبدأ في اظهار غضبه إذا سبقه أحد، و قد يفقد سيطرته، وبالتالي ثباته الانفعالي، علاوة على وجود من تنخفض لديهم سمة الاجتماعية ولا يعترفون بحقوق الآخرين على الطريق بقيادة أمنة، ولا شك أم مثل هؤلاء الأفراد هم من يحصلون على درجات منخفضة على مقياس سمات الشخصية (المسئولية- السيطرة – الاتزان الانفعالي- الاجتماعية).

نتيجة الفرض الثالث وتفسيرها:

ينص الفرض على أنه " توجد فروق دالة إحصائية بين متوسطات درجات مرتفعي ومنخفضي (سلوك المخاطرة) في ضوء (التفاوت غير الواقعي) "

وللتحقق من صحة هذا الفرض تم حساب درجتى الأرباعى الأعلى والأدنى لدرجات أفراد العينة على مقياس سلوك المخاطرة، واعتبر الحاصلين على درجة الأرباعى الأعلى أو أكثر مجموعة مرتفعى سلوك المخاطرة، بينما الحاصلين على درجة الأرباعى الأدنى أو أقل مجموعة منخفضة سلوك المخاطرة، ثم تمت المقارنة بين المجموعتين باستخدام اختبار " ت " لمجموعتين مستقلتين، والجدول التالى يوضح ذلك.

جدول (١٠)

دلالة الفروق بين متوسطات درجات الأفراد مرتفعى ومنخفضى سلوك المخاطرة على مقياس التفاؤل غير الواقعي

مستوى الدلالة	قيمة "ت"	منخفضى (سلوك المخاطرة) (ن = ٤١)		مرتفعى (سلوك المخاطرة) (ن = ٤١)	
		ع	م	ع	م
٠.٠١	٢.٧٨٢	١٢.٠٨١	٧٢.٣٩	٩.٣٣٩	٧٩.٠٢

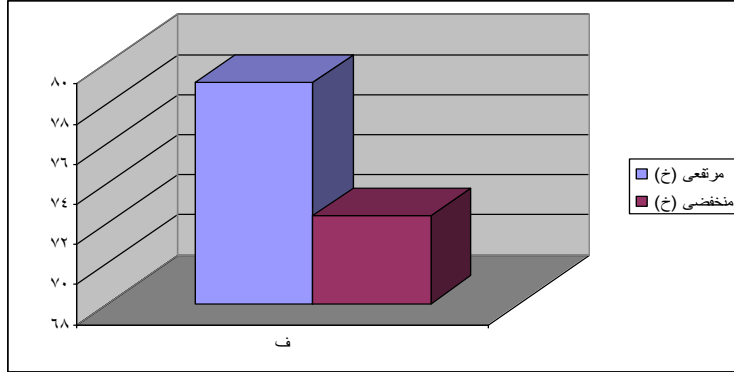
مستوى الدلالة عند $(٠.٠١) = ٢.٦٢٠$ وعند $(٠.٠٥) = ٢.٠٠٠$

يتضح من الجدول السابق أن قيمة "ت" المحسوبة بلغت (٢.٧٨٢) وهي أكبر من القيمة الجدولية، مما يشير إلى وجود فروق دالة إحصائية عند مستوى دلالة (٠.٠١) بين متوسطات درجات الأفراد مرتفعى ومنخفضى سلوك المخاطرة على مقياس التفاؤل غير الواقعي وذلك لصالح مرتفعى سلوك المخاطرة.

ويوضح الشكل البياني التالى الفروق بين متوسطات درجات الأفراد مرتفعى ومنخفضى سلوك المخاطرة على مقياس التفاؤل غير الواقعي.

شكل (١)

الفروق بين متوسطات درجات الأفراد مرتفعى ومنخفضى سلوك المخاطرة على مقياس التفاؤل غير الواقعي



تشير هذه النتيجة إلى ارتفاع سلوك المخاطرة لدى مرتفعي التفاؤل غير الواقعي من عينة الدراسة الحالية، وعلى العكس كلما انخفضت سلوكيات المخاطرة كان ذلك مؤشراً على انخفاض التفاؤل غير الواقعي.

وهذا يعني أن أفراد العينة ممن لديهم درجات أعلى في التفاؤل غير الواقعي قد يستبعدون أي مخاطر أو أذى قد يلحق بهم، نتيجة لإدراك مشوه وغير موضوعي بالطبع.

واتسقت هذه النتيجة مع ما توصلت إليه نتائج الدراسات السابقة من أن الإقدام على سلوك المخاطرة هو بمثابة ترجمة سلوكية للتفاؤل غير الواقعي، دراسة (Peterson, 2000)، (النابلسي، ٢٠٠٢)، (زعابطة، ٢٠١١)، (بو طبال، ٢٠١٢)

وتتفق نتيجة هذا الفرض أيضاً مع نتيجة الفرض الأول في الدراسة الحالية والذي يشير إلى علاقة ارتباطية موجبة دالة إحصائياً عند مستوى دلالة (٠.٠١) بين درجات المقياسين سلوك المخاطرة والتفاؤل غير الواقعي.

كما تعني هذه النتيجة أن سلوك المخاطرة في قيادة السيارات هو سمة تميز من يكون لديهم تفاؤل غير واقعي مرتفع، وهو ما يتفق مع طبيعة ذوي التفاؤل غير الواقعي الذين يستبعدون كل أشكال الخطر، وتأتي سلوكياتهم متسمة بالمجازفة، وعدم الالتزام بقواعد السلامة المرورية، ويؤكد على ذلك (بو طبال، ٢٠١٢) من خلال قوله أن اعتقاد الفرد بأنه محصن ضد الأذى نتيجة للتفاؤل غير الواقعي لديه، قد يؤدي به إلى ارتكاب سلوكيات المخاطرة أثناء قيادة السيارة، حيث أن هناك قاسم مشترك بين التفاؤل غير الواقعي وسلوك

المخاطرة في أن كليهما يتغافل بدرجة كبيرة عن معطيات الواقع أو الممكن، خاصة تلك التي تتعلق بالخطر.

نتيجة الفرض الرابع وتفسيرها:

ينص الفرض على أنه " توجد فروق دالة إحصائية بين مرتفعي ومنخفضي سلوك المخاطرة في ضوء أبعاد سمات الشخصية (المسئولية - السيطرة - الاتزان - الاجتماعية) "

وللتحقق من صحة هذا الفرض تم حساب درجتى الأرباعى الأعلى والأدنى لدرجات أفراد العينة على مقياس سلوك المخاطرة، واعتبر الحاصلين على درجة الأرباعى الأعلى أو أكثر مجموعة مرتفعى سلوك المخاطرة، بينما الحاصلين على درجة الأرباعى الأدنى أو أقل مجموعة منخفضى سلوك المخاطرة، ثم تمت المقارنة بين المجموعتين باستخدام اختبار " ت " لمجموعتين مستقلتين، والجدول التالى يوضح ذلك.

جدول (١١)

دلالة الفروق بين متوسطات درجات الأفراد مرتفعي ومنخفضي سلوك المخاطرة على أبعاد مقياس سمات الشخصية

الأبعاد	مرتفعى (سلوك المخاطرة) (ن = 41)		منخفضى (سلوك المخاطرة) (ن = 41)		قيمة " ت "	مستوى الدلالة
	ع	م	ع	م		
المسئولية	٢٣.٢٧	٥.٩٦٧	٢٨.٣٢	٦.٩٨٧	٣.٥١٨	٠.٠١
السيطرة	٢٥.١٢	٧.١٣٢	٣٠.٥٦	٨.٣٧٦	٣.١٦٦	٠.٠١
الاتزان	٢٥	٥.٩٤١	٣٠.٧١	٦.٨٥٧	٤.٠٢٨	٠.٠١
الاجتماعية	٢٦.٦٣	٧.١٥٥	٢٩.٨٥	٧.٢٥٨	٢.٠٢٣	٠.٠٥
الدرجة الكلية	١٠٠.٠٢	٢٣.٢٠٨	١١٩.٤٤	٢٧.١٤٢	٣.٤٨١	٠.٠١

مستوى الدلالة عند (٠.٠١) = ٢.٦٣٥ وعند (٠.٠٥) = ٢.٠٠٠

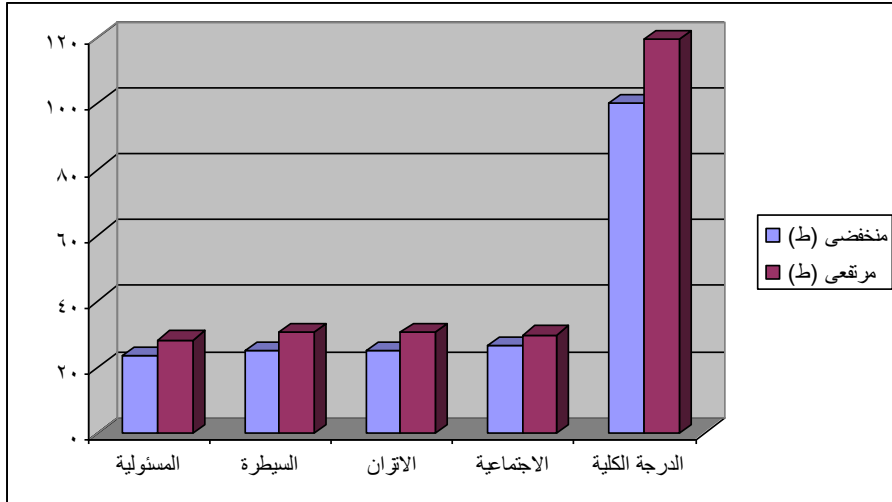
يتضح من الجدول السابق ما يلي:

- وجود فروق دالة إحصائية عند مستوى دلالة (٠.٠١) بين متوسطات درجات الأفراد مرتفعي ومنخفضي سلوك المخاطرة على أبعاد مقياس سمات الشخصية المتمثلة فى: المسئولية - السيطرة - الاتزان، والدرجة الكلية للمقياس، وذلك لصالح منخفضى سلوك المخاطرة.

- وجود فروق دالة إحصائية عند مستوى دلالة (٠.٠٥) بين متوسطى درجات الأفراد مرتفعى ومنخفضى سلوك المخاطرة على بعد الاجتماعية لمقياس سمات الشخصية لصالح منخفضى سلوك المخاطرة.
- ويوضح الشكل البيانى التالى الفروق بين متوسطات درجات الأفراد مرتفعى ومنخفضى سلوك المخاطرة على أبعاد مقياس سمات الشخصية.

شكل (٢)

الفروق بين متوسطات درجات الأفراد مرتفعي ومنخفضي سلوك المخاطرة على أبعاد مقياس سمات الشخصية



أظهرت نتائج هذا الفرض فروق ذات دلالة احصائية تراوحت ما بين (٠.٠١) و(٠.٠٥) بين مرتفعي ومنخفضي سلوك المخاطرة في قيادة السيارات على أبعاد مقياس سمات الشخصية (المسئولية، السيطرة، الاتزان، الاجتماعية)، وهذا يشير إلى أن أفراد العينة ممن لديهم درجات مرتفعة في سمات الشخصية لديهم درجات منخفضة من سلوك المخاطرة في قيادة السيارات، وبالتالي هم أكثر حرصا على اتباع تعليمات السلامة المرورية، ولديهم وعي وإدراك بكل ما قد يعرضهم للخطورة أثناء قيادة السيارة، حيث أن لديهم مستوى مرتفع من الاحساس بالمسئولية على الطرقات، كذلك ثابتين انفعاليا، ويشهرون بمجتمع الطريق وينتمون له، مما يجعلهم يبتعدون عن سلوكيات المخاطرة.

وعلى العكس من ذلك فإن أصحاب الدرجات المنخفضة على مقياس سمات الشخصية ترتفع لديهم سلوكيات المخاطرة أثناء قيادة السيارات.

وتتفق هذه النتيجة مع ما توصلت إليه دراسة (المطير، ٢٠٠٠) و (التويجري، ٢٠٠٣) و (الشيخ، ٢٠٠٨) و (سليم، ٢٠١٥) و (David & et al, 2006) و (Da Tao & et al, 2017)، والتي تؤكد جميعها على الأثر المباشر لسمات الشخصية على سلوكيات المخاطرة التي يقوم بها قائد السيارة.

وفي نفس السياق يرى (سليم، ٢٠١٥) أن نسبة مرتفعة من متهوري السرعة العالية، سنجدهم من أصحاب الشخصية الاندفاعية، وأن عددا كبيرا من هؤلاء المتهورين الذين يتسمون بعدم الاستقرار الداخلي، تذبذب المزاج، عادة ما يقودون السيارات بتهور مريب، مرتكبين العديد من سلوكيات المخاطرة، وأصحاب تلك السمات يمثلون الأفراد ذوي الدرجات المنخفضة على مقياس البروفيل الشخصي لسمات الشخصية (السيطرة، المسؤولية، الاتزان الانفعالي، الاجتماعية).

نتيجة الفرض الخامس وتفسيرها:

وينص الفرض على أنه " يمكن التنبؤ بمستوى (سلوك المخاطرة) لدى عينة الدراسة في ضوء كل من التفاؤل غير الواقعي وأبعاد سمات الشخصية (المسؤولية – السيطرة – الاتزان-الاجتماعية)"

ولاختبار صحة هذا الفرض تم استخدام تحليل الانحدار المتعدد بطريقة إضافة وحذف المتغيرات تدريجياً Stepwise، حيث يتميز هذا الأسلوب بإمكانية إدراج أقوى المتغيرات تأثيراً على المتغير التابع في الخطوة الأولى، وإدراج ثانی أقوى المتغيرات في الخطوة الثانية، وهكذا حتى ينتهي من إدراج جميع ذات التأثير الدال على المتغير التابع، ولا يدرج المتغيرات الضعيفة أو التي تفسر كمية أو نسبة ضئيلة من التباين في درجات المتغير التابع. ويلخص الجدول التالي نتائج تحليل الانحدار المتعدد للتنبؤ بمستوى سلوك المخاطرة.

جدول (١٢)

يوضح نتائج تحليل الانحدار المتعدد للتنبؤ بمستوى (سلوك المخاطرة) من خلال التفاؤل غير الواقعي وسمات الشخصية

المتغيرات المستقلة	معامل الانحدار B	الخطأ المعياري B ₁	معامل الانحدار المعيارى Beta	قيمة " ت "	قيمة " ف "	الارتباط المتعدد R	مربع الارتباط المتعدد R ²	مربع معامل الارتباط المتعدد المعدل
التفاؤل غير الواقعي	٠.٥١٣	٠.١٤٥	٠.٢٧٥	**٣.٥٤٢	**١٢.٥٤٣	٠.٢٧٥	٠.٠٧٦	٠.٠٧٠
المقدار الثابت = ٥٢.٤٢٧								
التفاؤل غير الواقعي	٠.٥٥٠	٠.١٤٢	٠.٢٩٥	**٣.٨٠	١.٠٢٣	٠.٣٥٤	٠.١٢٦	٠.١١٤
السيطرة	٠.٥٣٨	٠.١٨٣	٠.٢٢٤	**٢.٩٤٥	**			
المقدار الثابت = ٦٤.٤٨٧								

** دال عند مستوى (٠.٠١) * دال عند مستوى (٠.٠٥)

يتضح من الجدول السابق ما يلي:

- أن متغيري (التفاؤل غير الواقعي، السيطرة) لهما قدرة تنبؤية بمستوى (سلوك المخاطرة).
- أن قيمة "ف" وكذلك قيمة "ت" كانتا جوهرية عند مستوى (٠.٠١)، الأمر الذي يشير إلى دلالة تأثير المتغيرين المستقلين (التفاؤل غير الواقعي، السيطرة) في المتغير التابع كما يشير إلى دلالة المعادلة التنبؤية.
- أسهما المتغيرين المستقلين بنسبة ١٢.٦٪ في تباين درجة (سلوك المخاطرة).
- أن المتغير (سلوك المخاطرة) يرتبط ارتباطا موجبا ودال إحصائيا مع المتغير (التفاؤل غير الواقعي) حيث جاءت قيمة معامل الانحدار (B) موجبة في النموذج، بينما يرتبط المتغير (سلوك المخاطرة) ارتباطا سالباً ودال إحصائياً مع المتغير (السيطرة) حيث جاءت قيمة معامل الانحدار (B) سالبة في النموذج.
- يمكن صياغة المعادلة التنبؤية على النحو التالي:

$$\text{درجة (سلوك المخاطرة في قيادة السيارات) المتنبأ بها} = ٦٤.٤٨٧ + ٠.٥٥٠ (\text{درجة التفاؤل غير الواقعي}) - ٠.٥٣٨ (\text{درجة السيطرة}).$$

يتضح من النتيجة السابقة أن التفاؤل غير الواقعي يسهم بشكل كبير في التنبؤ بسلوك المخاطرة في قيادة السيارات، حيث كانت قيمة "ف" وكذلك قيمة "ت" كانتا جوهرية عند مستوى (٠.٠١).

كذلك اتضح من هذه النتيجة أن متغير (السيطرة) يسهم بشكل أكبر من سمات الشخصية الأخرى (الاتزان الانفعالي، المسؤولية، الاجتماعية) في التنبؤ بعامل سلوك المخاطرة في قيادة السيارات، وقد يعني ذلك أن قائد السيارة الذي لا يتسم بالسيطرة لا يستطيع أن يكون على قدر من الهدوء والثبات النفسي على الطرقات وبالتالي قد تصدر منه السلوكيات التي تدل على المخاطرة في قيادة السيارة.

وترى الباحثة أن قدرة التفاؤل غير الواقعي وسمة السيطرة على التنبؤ بسلوك المخاطرة تأتي متسقة مع نتائج الدراسات السابقة، حيث تتفق هذه النتيجة مع نتيجة دراسة (Beanland, et al, 2014) حيث أثبتت الدراسة إمكانية التنبؤ بالسلوكيات الشاذة التي تقع على الطريق من السائقين من خلال

سمات الشخصية، وتلك السمات قد تتمثل في أصحاب الدرجات المنخفضة لسمات السيطرة والاتزان الانفعالي.

وفي نفس السياق يرى (Julie,2012) أمكانية التنبؤ بالقيادة الآمنة لدى كبار السن من خلال بعض سمات الشخصية.

كما تتفق مع دراسة منصور (٢٠٠٩) حيث تبين من نتائجها امكانية توظيف بعض متغيرات الشخصية في التعرف على المعرضين للوقوع في حوادث المرور، ومن ثم توظيفها في الحملات الوقائية والارشادية، للتقليل من أخطار تلك الحوادث.

توصيات الدراسة:

من خلال النتائج التي توصلت إليها الدراسة الحالية يمكن ذكر بعض التوصيات على النحو التالي:

- ١- العمل على توجيه وارشاد قائدي السيارات بصفة عامة وقائدي السيارات من المصريين بالمملكة العربية السعودية للحد من التفاؤل غير الواقعي لديهم، خاصة عند قيادة السيارة في الطرقات الواسعة والمسافات الطويلة.
- ٢- ضرورة العمل على اضافة التقييم النفسي المتعلق بسلوك المخاطرة في قيادة السيارات كشرط للحصول على رخصة القيادة.
- ٣- العمل على نشر برامج التوعية المتعلقة بضرورة اتباع اجراءات السلامة المرورية، والتعريف بالآثار الضارة لسلوك المخاطرة في قيادة السيارات.
- ٤- ضرورة العمل على وضع لوحات ارشادية، واعلانات دعائية في الطرقات، تلفت انتباه السائقين إلى التأثيرات السلبية للتفاؤل غير الواقعي على سلوكهم أثناء قيادة السيارة.
- ٥- الاهتمام بتحديث ضوابط السلامة المرورية في ضوء نتائج الدراسات والابحاث.

مقترحات الدراسة:

- ١- اجراء دراسة مقارنة لسلوك المخاطرة في قيادة السيارات بين قائدي السيارات بالمملكة العربية السعودية من المصريين، بقائدي السيارات بجمهورية مصر العربية وربطه بمتغيرات نفسية أخرى.
- ٢- مدى فاعلية برنامج ارشادي للحد من سلوكيات المخاطرة في قيادة السيارات.

٣- إجراء بحوث مستقبلية عن التفاؤل غير الواقعي والعوامل المؤدية إليه، وكيف يمكن تعديله في الاتجاه الموضوعي.

المراجع:

أولاً: قائمة المراجع العربية

- ١- أمين، محمد وآخرون. (٢٠١٣). التفاؤل غير الواقعي لدى طالبات كليات العلوم التربوية في الجامعات الأردنية وعلاقته ببعض المتغيرات الاجتماعية. الأردن: مجلة دراسات العلوم التربوية. المجلد (٤٠)، عدد (٢)، ١٥٤٢-١٥٥٤.
- ٢- الأنصاري، بدر محمد. (١٩٩٨). التفاؤل والتشاؤم، (ط١)، الكويت: لجنة التعريب والنشر.
- ٣- الأنصاري، بدر محمد. (٢٠٠١). إعداد مقياس التفاؤل غير الواقعي لدى عينة من الطلبة والطالبات في الكويت. مجلة دراسات نفسية. مجلد ١١، ١٠٤-١٤٣.
- ٤- الأنصاري، بدر محمد. (٢٠٠٢). التفاؤل غير الواقعي وعلاقته ببعض المتغيرات الشخصية لدى طلاب جامعة الكويت. مجلة العلوم التربوية والنفسية. مجلد (٣)، عدد (٤)، ١٠٢-١١٢.
- ٥- بهلول، سارة أشواق، جبالي، نور الدين (٢٠١٧). سلوكيات السياقة الخطرة وعلاقتها بالمعتقدات الحية التعويضية، مجلة آفاق فكرية، مجلد (٣)، عدد (٧)، ١٥٢-١٦٦.
- ٦- التويجري، محمد. (٢٠٠٣). الحوادث المرورية لصغار السن في المملكة العربية السعودية والعوامل الشخصية والاجتماعية لمرتكبيها. مصر: مجلة دراسات عربية في علم النفس. مجلد (٢)، عدد (٤)، ١٢١-١٧٩.
- ٧- حجازي، مصطفى (٢٠٠٠). الصحة النفسية منظور دينامي تكاملي للنمو في البيت والمدرسة. (ط١). المغرب: المركز الثقافي العربي.
- ٨- حسين، محمد نبيل عبد الحميد (١٩٩٤). الوحدة النفسية وعلاقتها ببعض سمات الشخصية: دراسة ميدانية على الجنسين. مجلة دراسات نفسية. مجلد (٤)، عدد (٣)، ١٨٩-٢١٨.

- ٩- حمزة، جمال مختار (٢٠٠٢). المخاطرة لدى الأحداث الجانحين وعلاقتها بالذكاء، مجلة كلية الآداب. جامعة حلوان. العدد ١٢، ١١.
- ١٠- ربيع، محمد شحاته (٢٠١٣). علم نفس الشخصية. (ط١). عمان: دار المسيرة للنشر والتوزيع.
- ١١- رضوان، سامر جميل (٢٠٠١). الاكتئاب والتشاؤم دراسة ارتباطية مقارنة. مجلة العلوم التربوية والنفسية، جامعة البحرين. مجلد (٢)، عدد (١)، ٤٨-١٣.
- ١٢- سليم، علاء. (٢٠١٥). التفكير الايجابي كمتغير وسيط في العلاقة بين السمات الشخصية ومعدل الأخطاء في قيادة السيارات. رسالة ماجستير. قسم علم النفس، كلية التربية، جامعة أم القرى.
- ١٣- شكري، مايسة (١٩٩٩). التفاؤل والتشاؤم وعلاقتها بأساليب مواجهة المشقة. دراسات نفسية. مجلد (٩)، عدد (٣٤)، ٩٣-١٢٦.
- ١٤- الشيخ، عياش (٢٠٠٨). المسؤولية الاجتماعية وعلاقتها بسلوك المخاطرة لدى السائقين. رسالة دكتوراه. قسم علم النفس، كلية العلوم الانسانية والاجتماعية.
- ١٥- صالح، مأمون. (٢٠٠٨). الشخصية بناؤها، تكوينها، أنماطها، اضطرابها. الأردن: دار أسامة للنشر والتوزيع.
- ١٦- الصقر، عبد الله (٥١٤١٨). مشكلة حوادث المرور في المملكة العربية السعودية من واقع الإحصاءات الرسمية. ورقة علمية قدمت في " المؤتمر الوطني الأول للسلامة المرورية، الرياض.
- ١٧- صوالحة، عونية عطا؛ العبوشي، نوال عبد الرؤوف (٢٠١١). دراسة وصفية لمستوى بعض السمات الشخصية لطلبة جامعة عمان الأهلية. مجلة العلوم النفسية، العدد (١٩)، ١٦١-٢٠٢.
- ١٨- صيام، صفا عيسى (٢٠١٠). سمات الشخصية وعلاقتها بالتوافق النفسي للمسنين في محافظة غزة. رسالة ماجستير. قسم علم النفس، كلية التربية، جامعة الأزهر: فلسطين.
- ١٩- عامود، بدر الدين (٢٠٠١). علم النفس في القرن العشرين. (ج) ١. دمشق: مكتبة الأسد الوطنية.

٢٠- عبد الحميد، محمد نبيل(٢٠٠٢). علاقة المخاطرة بكل من السرعة الإدراكية ومرونة الغلق لدى عينة من طلاب الجامعة. مجلة دراسات عربية في علم النفس، مجلد(١)، عدد(٤)، ١٢١-١٥٥.

٢١- عبد الخالق، أحمد محمد (٢٠٠٠). استخبارات الشخصية. (ط٣). الاسكندرية: دار المعرفة الجامعية.

٢٢- عبد الله، عبد الله جاد محمود(٢٠١١). العوامل المزاجية لأكيا سكال(TEMPS-A) واسهامها في سلوك المخاطرة وأساليب المواجهة. كلية التربية-جامعة عين شمس، العدد ٣٥، الجزء الأول، ص ص ٩-٨٢.

٢٣- العنبي، عيد بن لافي شاهر(٢٠٠٧). الحوادث والمخالفات المرورية في المملكة العربية السعودية، دراسة تحليلية جغرافية. مجلة شعبة الدراسات والبحوث الجغرافية.

٢٤- العجمي، سعيد رفعان (١٤٢٦ هـ). علاقة بعض سمات الشخصية بانحراف الأحداث في مدينة الرياض. دراسة مقارنة لاستكمال متطلبات الحصول على درجة الماجستير في العلوم الاجتماعية. قسم العلوم الاجتماعية. جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية.

٢٥- العنزي، عبد العزيزحجي. (٢٠١٥). دور التفاؤل غير الواقعي في العلاقة بين المعتقدات الصحية وسلوك التدخين لدى الشباب الجامعي.المجلة الدولية التربوية المتخصصة. المجلد(٤)، العدد(٩)، ٢٠٣-٢٢٠.

٢٦- عيسوي، عبد الرحمن (٢٠٠٢). الهدي الاسلامي والصحة النفسية. (ط١). القاهرة: دار المناهل.

٢٧- القطراوي، رياض علي (٢٠١٢). سلوك المخاطرة وعلاقته بالرضا الوظيفي لدى العاملين في برنامج الطوارئ في وكالة الغوث الدولية (الأونروا) في محافظة غزة. رسالة ماجستير، قسم علم النفس، كلية التربية، جامعة الأزهر: فلسطين.

٢٨- محيوز، كريمة (٢٠١٤). إثر بعض سمات الشخصية على التوافق المهني لدى موظفين الإداريين في البلديات. أطروحة دكتوراه. قسم علم النفس، جامعة الجزائر.

٢٩- مشاشو، قمرية (٢٠١١). علاقة التفاؤل غير الواقعي بسلوك التدخين لدى المدخنين، دراسة مقارنة بين المدخنين المصابين وغير المصابين بسرطان

الرئة. رسالة ماجستير. قسم العلوم الاجتماعية، كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية والعلوم الإسلامية، جامعة الحاج لخضر: الجزائر.

٣٠-المطير، عامر. (٢٠٠٠). قيادة التلاميذ للسيارات وأثرها على الحركة المرورية في المملكة العربية السعودية. دراسة عن قيادة التلاميذ، الكويت، مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية. عدد(٩٨)، ٤٥-٧٩.

٣١-منصور، محمدالسيد (٢٠٠٩). العوامل المسهمة في الوقوع في حوادث المرور كدالة لبعض متغيرات الشخصية. مجلة العلوم التربوية والنفسية. مجلد (١٠)، عدد (٢)، ٥٩-٨٦.

٣٢-منظمة الصحة العلمية (٢٠١٧)، حوادث الطرق السبب الأول للوفيات بين الشباب. باب. على الرابط: <https://news.un.org/ar/audio/2017/05/365612>

٣٣-منظمة الصحة العالمية (٢٠١٨)، الاصابات الناجمة عن حوادث المرور- حقائق رئيسية. على الرابط: <https://www.who.int/ar/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>

٣٤-النايلسي، أحمد محمد. (٢٠٠٢). علاقة حوادث السير بتشويه الدفاعات النفسية. ورقة مقدمة إلى مؤتمر حوادث السير في دول الخليج.

٣٥-هاجر، زعابطة سيرين (٢٠١١). علاقة التفاؤل غير الواقعي بسلوك السياقة الصحي لدي السائقين. رسالة ماجستير. قسم العلوم الاجتماعية، كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية، جامعة الحاج لخضر: الجزائر.

٣٦-اليوسف، عبد العزيز. (٢٠٠٦). العوامل الاجتماعية المؤثرة في ارتكاب المخالفات المرورية في مدينة الرياض. جدة: مجلة جامعة الملك عبد العزيز. كلية العلوم والآداب والعلوم الإنسانية. مجلد(١٤)، ٣٩-١٢٦.

ثانيا: قائمة المراجع الأجنبية:

37-Abdullah, Iqra. & et al. (2016), 'A literature review on personality, creativity and innovative behavior' *International Review of Management and Marketing*, 6(1), 177-182.

38-Alavi, SS. & et al. (2017), 'Personality, Driving Behavior and Mental Disorders Factors as Predictors of Road Traffic Accidents Based on Logistic Regression' *Iran J Med Sci*, 42 (1): 24-31.

39-Beanland, V. & et al. (2014). *Personality domains and traits that predict self-reported aberrant driving behaviours in a southeastern US university sample*

<http://www.ncbi.nlm.nih.gov/pubmed/25075715>
(accessed 8/8/2019).

40-Carver Charles S., et al. (2010), 'optimism' clinical psychology *Review*, 30, 897-889.

41-Coelho, Marta (2010), 'Unrealistic optimism: still a neglected trait' *Journal of Business and Psychology*, 25 (3). pp. 397-408.

42-David C. et al. (2006), 'Individual difference factors in risky driving: The roles of anger/hostility, conscientiousness, and sensation-seeking' *Accident Analysis & Prevention*, 38(4).pp.801-810.

43-Da Tao. et al. (20017), 'The role of personality traits and driving experience in self-reported risky driving behaviors and accident risk among Chinese drivers' *Accident Analysis& Prevention*, 99, part A, PP228-235.

45- Garrity, Ryan D and Demick, Jack (2001), 'Relations among Personality Traits, Mood States, and Driving Behaviors' *Journal of Adult Development*, vol8, no.2.

46- Gómez Fragueta, J. A., & González Iglesias, B. (1), 'The role of personality and anger in the explanation of youth women's risky driving behaviours' *Anales De*

Psicología/ Annals of Psychology, 26(2), 318-324.
Retrieved from
<https://revistas.um.es/analesps/article/view/109291>
(accessed 2/9/2018)

47- Jane, Ogden. (2007), *health psychology: A Textbook*, 3rd ed., (New York: university press).

48-Jefferson, A., et al. (2016), *what is unrealistic optimism? Consciousness and cognition*.
<https://www.researchgate.net/publication/309610905>
What is unrealistic optimism. (accessed 20/1/2019)

49- Jiaoyan Yang & etal. (2013), 'Effects of Personality on Risky Driving Behavior and Accident Involvement for Chinese Drivers' *Traffic Injury Prevention*, vol. 14, Issue 6, pp. 565-571.

50- Julie, R. (2012), *The Role of Personality in Predicting Unsafe Driver Behavior in Young and Older Adults*, (Canada: Published Heritage).

51-Peterson, Christopher (2000) 'the Future of Optimism' *American Psychologist*, Vol. 55(1), P.P 44-55.

52-Rosario, Maria. (2014), *High- Risk behaviours in Youth*. University of Nebraska- –Lincoln Extension, Institute of Agriculture and Natural Resources

53- Schweizer, K., & Koch, W., (2002), 'The Assessment of Component of Optimism By POSO-E' *Personality and Individual Differences*. 31(4):563-574.

<https://www.researchgate.net/publication/247166960> The assessment of components of optimism by POSO-E (accessed 20/11/2019)

54-Weinstein, Neil D, (1980), 'Unrealistic Optimism about Future Life Events' *Journal of Personality and Social Psychology*, 39 (5): 806-820.

