

الأفكار اللاعقلانية لدى السائقين

- دراسة ميدانية على عينة من السائقين بولاية الوادي-

Irrational thoughts among drivers
A field study on El-oued Wilaya driversباهية لوبيري^{*}، إسمهان عزوز

¹ مخبر سيكولوجية مستعمل الطريق، جامعة باتنة 01 (الجزائر)، bahia.loubiri@univ-batna.dz
² مخبر سيكولوجية مستعمل الطريق، جامعة باتنة 01 (الجزائر)، ismahane.azzouz@univ-batna.dz

تاريخ النشر: 2024-09-30

تاريخ القبول: 2024-09-17

تاريخ الاستلام: 2024-04-20

ملخص: هدفت الدراسة الحالية إلى الكشف على مستوى الأفكار اللاعقلانية لدى السائقين، مع التعرف على الفروق الفردية حسب متغيرات الخبرة، السن والمستوى التعليمي، وبالاعتماد على المنهج الوصفي وتطبيق مقياس الأفكار اللاعقلانية لسليمان الريحاني (1985) على عينة قوامها (123) سائق اختيروا بطريقة عرضية، وبعد التأكد من الخصائص السيكومترية للمقياس؛ أسفرت المعالجة الإحصائية عن النتائج الآتية:

- وجود مستوى متوسط قريب جدا من المرتفع للأفكار اللاعقلانية لدى السائقين.
- لا توجد فروق ذات دلالة إحصائية في الأفكار اللاعقلانية لدى السائقين تعزى لمتغير الخبرة.
- لا توجد فروق ذات دلالة إحصائية في الأفكار اللاعقلانية لدى السائقين تعزى لمتغير المستوى التعليمي.
- لا توجد فروق ذات دلالة إحصائية في الأفكار اللاعقلانية لدى السائقين تعزى لمتغير السن.

الكلمات المفتاحية: أفكار لاعقلانية؛ سائق.

Abstract: The current study aimed to reveal the level of irrational thoughts among drivers, with the identification of individual differences according to the variables of experience, age and educational level, and by relying on the descriptive approach and by applying the scale of irrational thoughts of Suleiman Al-Raihani (1985) on a sample of (123) drivers who were selected randomly, and after confirming the psychometric properties of the scale; the statistical treatment resulted in the following results:- The presence of an average level very close to high for irrational thoughts among drivers.

- There are no statistically significant differences in irrational thoughts among drivers attributed to the variable of experience.
- There are no statistically significant differences in irrational thoughts among drivers attributed to the variable of educational level.
- There are no statistically significant differences in irrational thoughts among drivers attributed to the variable of age.

Keywords: irrational thoughts; driver.

1- مقدمة

يعتبر تفكير الفرد من المحددات الأساسية المهمة في تشكيل سلوكه، بحيث يعمل على تحديد استجاباته وردود أفعاله تجاه المواقف التي يتعرض لها، فإدراك الفرد للمثيرات بشكل مبالغ فيه أو التقليل من شأنها يؤثر على مشاعره وسلوكياته وهو ما نلاحظه في عملية القيادة، حيث يتأثر سلوك السائق بتبنيه أفكارا لاعتقالية، والتي هي مجموعة من المعتقدات الخاطئة التي يكونها الفرد عن نفسه وعن الآخرين من حوله، إذ أنها راسخة ولا تتسجم مع الواقع وغير منطقية، وبالتالي تشكل تلك الأفكار عاملا مهما في ارتكاب المخالفات المرورية ويظهر ذلك في كل ما يتبناه السائق من أفكار خلال تعامله مع المحيطين به في الطريق وعند التعرض لأي موقف أثناء قيادة المركبة.

وتعد نظرية Albert Ellis من النظريات المعرفية التي توضح العلاقة بين أفكار الفرد وسلوكياته، حيث يرى Ellis أن نظام الأفكار يتكون من أفكار عقلانية وأفكار لاعتقالية، إذ تشير الأفكار العقلانية إلى المواقف والمعتقدات المتوافقة مع كل ما هو واقعي، موضوعي، معقول ومنطقي، وفي المقابل تشير الأفكار الالاعتقالية إلى المواقف والمعتقدات التي تتسم بعدم الموضوعية والغير منسجمة مع الواقع الفعلي، فعندما يؤمن الناس إيمانا راسخا بالمعتقدات الغير عقلانية؛ فإنهم غالبا ما يظهرون انفعالات وسلوكيات مختلفة، علاوة على ذلك؛ يعتقد Ellis أيضا أن الناس لديهم مجموعة فريدة من المعتقدات حول أنفسهم وعالمهم وتوجهاتهم في مواقف مختلفة ولسوء الحظ فإن هذه المعتقدات تكون في الغالب غير عقلانية، مما يؤدي إلى ردود أفعال وسلوكيات غير لائقة مما يؤثر على فرص النجاح والسعادة (Li, Zhao, Dong, Zhao, & Zhang, 2021, 02). بحيث قد يرتبط سلوك السائق لقيادة المركبة أو نظريته للحركة المرورية بمجموعة من الأفكار الالاعتقالية التي تستحوذ عليه، فتخلق لديه مشاعر سلبية تجعله يتبنى أفكار ومعتقدات خاطئة، مما ينعكس على سلوكه في الطريق.

فالأفكار الالاعتقالية من بين العوامل المؤثرة في السلوك والتي تشكل عاملا مهما في ارتكاب المخالفات والحوادث المرورية، وهو ما تؤكد عليه دراسة الضحيان (1993) أن أغلب الحوادث المرورية تحدث نتيجة لأسباب يدركها السائق قبل وقوع الحادث مع الوعي بها، إلا أن ذلك لم يدفع به إلى تجنب ذلك الحادث، مما يعني وجود أسباب أخرى تدفع بالسائق إلى التسبب والوقوع في المشكلات المرورية، وقد يرجع ذلك إلى شخصية السائق وأسلوب تفكيره (ورد في الرواحي، 2019، 219)، وهو ما توصلت إليه نتائج دراسة الرواحي (2019) والتي تشير بأن الأفكار الالاعتقالية المتعلقة بقيادة المركبات تنتشر بدرجة متوسطة بين الطلبة وقد ترتفع على المدى القريب.

والسائق الذي يتبنى أفكارا لاعتقالية ذات طابع إلزامي حتمي؛ يتشكل لديه جمود في الإدراك، مما يجعل لديه توجه معين ومقيد يفقده حريته اللازمة، ويعيق من تكيفه مع الأحداث التي حوله، من خلال استجاباته وتفاعله مع المحيط الخارجي والذي يتمثل في ارتكاب مخالفات وحوادث مرورية، ونظرا لكثرة هذه الأخيرة التي تشهدها الحركة المرورية مؤخرا والتي يكون السبب المباشر فيها هو السائق؛ أشارت إحصائيات وكالة الأنباء الجزائرية (2024) عن الحصيلة السنوية لنشاطات مصالح الأمن الوطني لسنة 2023، عن تسبب العنصر البشري في 7804 حادث، وهو ما يمثل نسبة 90 بالمائة من العدد الإجمالي للحوادث، وبهذا يتحمل السائق النسبة الأكبر لمسؤولية الوقوع في المخالفات والحوادث المرورية، والتي ربما يتدخل فيها عدة عوامل منها السن الذي يلعب دورا هاما في عملية السياقة، فالسائقين في مرحلة الشباب تزيد مخالفتهم لقواعد المرور أكثر مقارنة

بالأكبر سناً، كما قد يشكل المستوى التعليمي فارقاً بين السائقين باعتباره يجعل السائق على دراية ووعي أكبر بقوانين المرور لتجنب المخالفات والحوادث المرورية، وكذلك تعتبر الخبرة لدى قائدي المركبة عامل مهم فكلما زادت نسبة الخبرة كلما اكتسب السائق مهارة القيادة بشكل أفضل.

وفي هذا الشأن يرى كل من Beheshti, & Souri (2018, 68) أن البحث في العوامل النفسية المرتبطة بسلوكيات القيادة الخطرة بما في ذلك المواقف والأفكار اللاعقلانية؛ خطوة مهمة في حل مشكلة هذا الضرر الاجتماعي، ومن ناحية أخرى؛ فمن الضروري دراسة الأفكار اللاعقلانية باعتبارها العامل المعرفي الأكثر أهمية للسلوك البشري، وخاصة في سلوك القيادة الخطرة.

وانطلاقاً مما سبق وفي ظل التطورات السريعة والتكنولوجيا الحديثة، والتي لها تأثير كبير في خلق مفاهيم وأفكار ربما متداولة وموحدة لدى العديد من السائقين، وحسب ما هو ملاحظ في المجتمع المروري وجود أفكار خاطئة أو غير منطقية، مما يستدعي تسليط الضوء والبحث في موضوع الأفكار اللاعقلانية ومدى تأثيرها على السائقين، وعليه فإن إشكالية الدراسة تتحصر في التساؤل الرئيسي الآتي:

- ما مستوى انتشار الأفكار اللاعقلانية لدى السائقين؟

1.1-فرضيات الدراسة:

- يتميز السائقين بمستوى مرتفع من الأفكار اللاعقلانية.

- توجد فروق ذات دلالة إحصائية في الأفكار اللاعقلانية لدى السائقين تعزى لمتغير الخبرة.

- توجد فروق ذات دلالة إحصائية في الأفكار اللاعقلانية لدى السائقين تعزى لمتغير المستوى التعليمي.

- توجد فروق ذات دلالة إحصائية في الأفكار اللاعقلانية لدى السائقين تعزى لمتغير السن.

2.1- مفاهيم الدراسة:

- الأفكار اللاعقلانية:

تعتبر الأفكار من أهم محددات السلوك الإنساني، والتي تلعب دوراً هاماً في تحديد نوع استجابة الفرد للمثيرات التي تعترضه، ولهذا يكتسب الإنسان العديد من الأفكار خلال تنشئته، حيث يتبنى الفرد نوعين من الأفكار العقلانية واللاعقلانية، وتعد الأفكار اللاعقلانية من المعتقدات الخاطئة والراسخة إذ ينتج عنها سلوكيات مختلفة تؤثر على الفرد ذاته وفي تعامله مع الآخرين.

وهذا ما يوضحه (Ellis, 2012, 05) عندما تكون هذه الأفكار جامدة؛ فإنها تسمى أفكاراً لاعقلانية وقد تأخذ شكل الوجوبيات، فعند إلزام الأفراد بفرضيات صارمة؛ فإنهم يميلون إلى استخلاص استنتاجات غير منطقية، وهو ما يؤكد (Hamidi, Hosseini, 2010, 1531) بأن الأفكار اللاعقلانية تؤكد بقوة على الشعور بالالتزام والإكراه مما يؤدي إلى اضطرابات انفعالية وسلوكية.

وبناء عليه، تتميز الأفكار اللاعقلانية بأنها أفكاراً راسخة وغير منطقية، وهذا ما يؤيده (Branch 2008) & Dryden، بأن الأفكار اللاعقلانية راسخة ولا تتسجم مع الواقع، كما أنها غير منطقية وتحتوي على التطرف (Ozer, Akgun, 2015, 1288).

- نظرية ABC:

وضع إيليس (Ellis 1977) معادلة تسمى (ABC) وتعني A: (Act) حادث، وتعني B: (Beliefs) أي الأفكار، أما C: (Emotional Consequence) تعني النتيجة الانفعالية، وذلك لتحديد الأساس المعرفي لتشكل السلوك، أي أن الفرد عند تعرضه لحادثة ما، تظهر لديه استجابة انفعالية، حيث تختلف تلك الاستجابة بين كل

فرد وآخر، وذلك بحسب إدراك طريقة تفكير كل فرد واعتقاده نحو هذا الحادث، وقد تكون الاستجابة إيجابية أو سلبية (بني خالد، 2015، 120)، فمثلا عندما تسحب رخصة السياقة (A) لسائق ما أثناء قيادته للسيارة في الطريق من طرف شرطي المرور نتيجة ارتكابه مخالفة مرورية، يبدي السائق استجابة انفعالية (C) تتمثل في القلق والغضب، فقد يبدو أن هذه الاستجابة جاءت نتيجة للموقف المحرض (A)، ولكن في الواقع لا يكون هذا الأخير هو السبب الرئيسي لأن الاستجابة تختلف باختلاف طريقة إدراك وتفسير السائق وفهمه للموقف (B) والتي تعتبر مسؤولة عن ذلك الانفعال الذي يرجع بالدرجة الأولى إلى تبني السائق لأفكار لاعقلانية.

وبحسب (ABC) نموذج غالبا ما يتعرض الأفراد إلى أحداث منشطة غير مرغوب فيها (A)، والتي لديهم أفكار عقلانية ولاعقلانية (B) نحوها، حيث ينتج عن هذه الأفكار عواقب انفعالية وسلوكية ومعرفية (C)، إذ تؤدي الأفكار العقلانية (RBS) إلى نتائج تكيفية وصحية (وظيفية)، بينما تؤدي الأفكار اللاعقلانية (IBS) إلى نتائج غير قادرة على التكيف وغير صحية (خلل وظيفي) (David, Jay Lynn, Ellis, 2010, 14).

- مكونات الأفكار اللاعقلانية:

لقد قدم Ellis بعض الأفكار اللاعقلانية التي تؤدي بالأفراد للوقوع في مشكلات انفعالية إذ تعد أفكارا شائعة وخاطئة، والتي حددها بإحدى عشرة فكرة، وتتمثل في الآتي:

الفكرة الأولى: من الضروري أن يكون الفرد محبوبا، ومقبولا من كل فرد من أفراد بيئته المحمية.

الفكرة الثانية: من الضروري أن يكون الشخص على درجة كبيرة من الفعالية، والقدرة والإنجاز، بشكل يتصف بالكمال حتى يكون ذو قيمة وأهمية.

الفكرة الثالثة: يتصف بعض الناس بالشر والجبن، وعلى درجة عالية من الخسة والندالة، ولذلك يجب أن يوجه لهم اللوم والعقاب.

الفكرة الرابعة: إنه لمن المصائب المؤلمة والنكبات أن تسير الأمور على غير ما يريده الفرد.

الفكرة الخامسة: تنتج التعاسة عن ظروف خارجية لا يستطيع الفرد التحكم بها أو السيطرة عليها.

الفكرة السادسة: إن الأشياء المخيفة أو الخطرة، تعتبر سببا للانشغال الدائم، والتفكير بها، ويجب أن يكون الفرد دائم التوقع لها.

الفكرة السابعة: إنه من السهل أن نتقأدى بعض المسؤوليات الشخصية والصعوبات بدلا من مواجهتها.

الفكرة الثامنة: يجب على الفرد أن يكون معتمدا على الآخرين، وينبغي أن يكون هناك من هو أقوى منه لكي يعتمد عليه.

الفكرة التاسعة: إن الأحداث الماضية والخبرات تحدد السلوك في الوقت الحاضر، وأن خبرات الماضي لا يمكن استبعادها أو محوها.

الفكرة العاشرة: ينبغي على الفرد أن يحزن لما يصيب الآخرين من مشكلات واضطرابات.

الفكرة الحادية عشرة: هناك دائما حلا مائليا وصحيحا لكل مشكلة، وعلينا البحث عن هذا الحل كي لا تصبح النتائج مؤلمة.

ويضيف سليمان الريحاني فكرتين: الأولى حول الجدية والرسمية في التعامل مع الآخرين، والثانية حول مكانة الرجل فيما يتعلق بعلاقته بالمرأة.

ومؤخرا وصف Ellis الأفكار اللاعقلانية السابقة على أنها اشتقاقات من معتقدات وجوبية ثلاثة هي:

- يجب أن أنجز المهمات الأساسية بشكل كامل دون خطأ، وأن أحظى بالاستحسان وإلا سيكون الأمر مرعباً وسأكون شخصاً لا قيمة له.
- يجب أن يعاملني الآخرون بلطف، وأن يراعوا مشاعري ويحترموني وأن يقوموا بذلك، وإلا فيجب أن يدينهم المجتمع ويلومهم بشدة وأن يعاقبهم لعدم مراعاتهم لي.
- يجب أن تكون حياتي خالية من الصعوبات ومريحة، وأن أحصل على كل ما أريد بسهولة (قنوعة، قشاشطة 2016، 236-237).

وبذلك تعتبر هذه الوجوبيات الثلاثة هي الأساس في وجود الأفكار اللاعقلانية.

2- الطريقة والأدوات:

2.1- منهج الدراسة:

تم استخدام المنهج الوصفي كونه الأكثر ملائمة لطبيعة وأهداف الدراسة الحالية، وذلك للكشف عن مدى انتشار الأفكار اللاعقلانية لدى السائقين، وكذا الكشف عن الفروق بين المتوسطات حسب المتغيرات.

2.2- عينة الدراسة:

تم توزيع مقياس الدراسة ورقياً على عينة عرضية بلغ عدد أفرادها (123) سائقاً، وقد وزعت حسب المتغيرات: الخبرة، المستوى التعليمي، والسن، كما هو موضح في الجدول رقم (1، 2، 3) في الملاحق.

2.3- أدوات الدراسة:

حيث تم الاعتماد على مقياس الأفكار العقلانية واللاعقلانية لـ Albert Ellis، والذي طوره الريحاني (1985) لقياس مستوى الأفكار اللاعقلانية لدى السائقين.

يتكون هذا المقياس في نسخته الأجنبية من إحدى عشرة فكرة غير عقلانية وضعها Albert Ellis وقام سليمان الريحاني (1985) بترجمته وتقنيته على البيئة الأردنية، وأضاف إليه فكرتين غير عقلانيتين وهما:

- ينبغي أن يتسم الشخص بالجدية والرسمية في التعامل مع الآخرين.

- أهمية مكانة الرجل في ما يتعلق بعلاقته مع المرأة.

وبناء عليه فقد تضمن المقياس (13) فكرة، حيث تحتوي كل فكرة على أربع بنود؛ نصفها إيجابي يتفق مع الفكرة، والنصف الآخر سلبي يناقض الفكرة ويختلف معها، إذ وزعت بنود المقياس (52) على الأفكار التي تعبر عنها بترتيب معين يضمن تباعد الفقرات التي تقيس البعد الواحد، حيث تتم الإجابة على بنوده بإحدى البدائل التالية (نعم/لا)، وتوزع الدرجات على النحو التالي: 1/2، كما هو موضح في الجدول رقم (4).

2.4- صدق مقياس الأفكار اللاعقلانية:

تم حساب الصدق التمييزي لمقياس الأفكار اللاعقلانية على عينة الدراسة؛ حيث تم ترتيب الأفراد تنازلياً حسب درجاتهم على المقياس المذكور، ثم تم اختيار (27%) من أعلى الترتيب (33 فرداً)، و(27%) من أدنى الترتيب (33 فرداً)، ثم تم حساب دلالة الفروق بين متوسطي المجموعتين المذكورتين باستخدام اختبار "ت"، ليتم الحصول على النتائج الموضحة في الجدول رقم (5).

حيث تظهر نتائج الجدول (5) أن قيمة "ت" المحسوبة تساوي (18.59)، وبما أن مستوى الدلالة يساوي (0.000) وهو أصغر تماماً من (0.05) فإنه دال إحصائياً، وعليه يمكن القول أن هذا المقياس يميز بين أفراد العينة في السمة المقاسة (الأفكار اللاعقلانية) وبالتالي فهو صادق، وصالح للتطبيق على عينة الدراسة الحالية.

2. 5- ثبات مقياس الأفكار اللاعقلانية:

من خلال بيانات عينة الدراسة تم قياس ثبات مقياس الأفكار اللاعقلانية بطريقة ألفا كرونباخ والتجزئة النصفية، وذلك كما هو موضح في الجدول (6، 7). بالنسبة لنتائج الجدول (6) يتضح أن معامل الثبات ألفا كرونباخ للمقياس يساوي (0,60) مما يدل على أن المقياس ثابت .

أما عن نتائج الجدول (7) يتضح أن معامل الارتباط سييرمان-براون بين الدرجات الفردية والدرجات الزوجية تقدر بـ: (0.618)، وهي نتيجة دالة عند مستوى الدلالة (0.01)، وأن نتيجة جيتمان (0.618) وهي دالة أيضاً، وهو ما يعني أن المقياس ثابت وصالح للاستعمال في الدراسة.

2. 6- الأساليب الإحصائية المستخدمة في الدراسة:

بعد إدخال البيانات للحزمة الإحصائية للعلوم الاجتماعية (SPSS) تمت معالجتها بالأساليب التالية:

- المتوسط الحسابي.

- الانحراف المعياري.

- اختبار T. Test.

3- النتائج ومناقشتها:

3. 1- عرض ومناقشة الفرضية العامة:

تنص الفرضية العامة للدراسة على أنه: يتميز السائقين بمستوى مرتفع من الأفكار اللاعقلانية. حيث جاءت النتائج الكلية لاستجابة أفراد العينة (السائقين) على مقياس الأفكار اللاعقلانية؛ بأن أقل درجة تم الحصول عليها في ذات المقياس وهي درجة (75) والتي تحصل عليها الفرد (71)، وأما بالنسبة لأعلى درجة تم الحصول عليها تقدر بـ (100) والتي تحصل عليها الفرد (11)، وذلك كما هو موضح في الجدول (8). ومن خلال النتائج المشار إليها في الجدول (9) يمكن تصنيف درجات أفراد العينة (السائقين) حسب مستويات مقياس الأفكار اللاعقلانية كالآتي:

- المستوى المنخفض من (52) إلى (69)
- المستوى المتوسط من (70) إلى (87)
- المستوى المرتفع من (88) إلى (104)

وذلك تم بحساب طول تقسيم فئات المقياس كالتالي:

$$104 - 52 = 52 \text{ (المدى)}$$

$$3/52 = 17,33 \approx 17 \text{ (طول الفئة)}$$

تشير نتائج الدراسة بأن الأفكار اللاعقلانية لدى السائقين تنتشر بدرجة متوسطة، وقد ترتفع كونها درجة قريبة جداً من الدرجة المرتفعة، وذلك ما يتفق مع دراسة الرواحي (2019) والتي تشير إلى أن الأفكار اللاعقلانية المتعلقة بقيادة المركبات تنتشر بدرجة متوسطة بين طلبة مرحلة التعليم ما بعد الأساسي، ويرى الرواحي أن هذه النتيجة التي توصلت إليها دراسته قد تكون مقبولة؛ لكنها قد ترتفع في الزمن القريب، وذلك نظراً للتطورات السريعة والتغيرات التي تطرأ على المجتمعات في ظل انتشار التكنولوجيا والتقنيات المتطورة الخاصة بالمركبات.

حيث تعتبر هذه الدرجة من الأفكار اللاعقلانية لدى السائقين بشكل عام مؤشرا يحتاج إعادة نظر في ما يخص تأهيل هذه الفئة لقيادة المركبة خشية ارتفاع هذه الدرجة في المستقبل، خاصة وأنها تقترب من درجة الارتفاع مقارنة بما يلاحظ في الوقت الحالي من تغيرات سريعة على المجتمع.

3. 2- عرض ومناقشة نتائج الفرضية الأولى:

تنص الفرضية الأولى على أنه: توجد فروق ذات دلالة إحصائية في الأفكار اللاعقلانية لدى السائقين تعزى لمتغير الخبرة.

تظهر نتائج الجدول (10) أن المتوسط الحسابي للسائقين الذين لديهم خبرة من (1 إلى 5) سنوات يساوي (86.74)، والمتوسط الحسابي للسائقين الذين لديهم خبرة من (6 إلى 10) سنوات يساوي (87.00)، وهذا يعني أنه لا توجد فروق بين العينتين، كما يظهر أيضا من خلال الجدول أن قيمة "ت" المحسوبة تساوي (0.29)؛ وبما أن مستوى الدلالة يساوي (0.771) وهي أكبر من مستوى الدلالة (0.05)؛ فإنه غير دال إحصائيا.

ومنه لم تتحقق فرضية الدراسة الأولى وذلك لأنه لا توجد فروق ذات دلالة إحصائية في الأفكار اللاعقلانية حسب متغير الخبرة، وهذا قد يعود إلى عدة عوامل مختلفة منها شخصية السائق وطريقة تفكيره، والتي قد تتمثل في رسوخ أفكار للاعقلانية بشكل كبير ودون وعيه بذلك، فوجود خبرة دون وعي يمنع من نمو وتطوير الأفكار لدى الفرد، مما يجعل الخبرة والمعرفة لديه لا تؤثر في أفكاره، بحيث تصبح تلك الأفكار صعبة التغيير والتعديل، وهو ما يطلق عليه بالجمود الفكري أي بمعنى اتصاف الأفراد بالجمود وعدم الرغبة في تغيير معتقداتهم وأفكارهم، كذلك عدم استبدالها بأفكار أخرى أكثر عقلانية ومرونة، وهو ما يجعل الفرد يقع أسيرا للتفكير الجامد المتصلب، حيث يكون تفكيره تفكيراً مظلماً يرى من خلاله جانبا واحدا للحياة، ولا يرغب في تغييره ليرى الجانب الآخر (الصاوي، 2013، 6)، بحيث تصبح الأفكار اللاعقلانية راسخة ولا تتسجم مع الواقع وغير منطقية وتحتوي على التطرف، سواء كانت المشاعر صحيحة أو خاطئة لا يمكن فهمها بوضوح، ومع ذلك قد يفهم الأفراد أحيانا أن هذه المشاعر التي خلقوها غير صحيحة كنتيجة لتجاربهم، وبالتالي قد يكون من الصعب جدا التخلص من تلك المشاعر (Ozer, Akgun, 2015, 1288).

وقد يرجع عدم الاختلاف في الأفكار اللاعقلانية حسب متغير الخبرة إلى التجارب الشخصية، وذلك لأن عينة الدراسة ربما ليست لديهم خبرات شخصية كافية مع عدم الوعي بذلك وهو ما يجعلهم يتبنون أفكارا متفاوتة وهذا ما يفسر عدم تأثير متغير الخبرة في متوسط درجات الأفكار اللاعقلانية لدى السائقين.

3. 3- عرض ومناقشة نتائج الفرضية الثانية:

تنص الفرضية الثانية على أنه: توجد فروق ذات دلالة إحصائية في الأفكار اللاعقلانية لدى السائقين تعزى لمتغير المستوى التعليمي.

توضح نتائج الجدول (11) أن المتوسط الحسابي للسائقين الذين لديهم مستوى تعليمي (متوسط) يساوي (88.06)، والمتوسط الحسابي للسائقين الذين لديهم مستوى تعليمي (جامعي) يساوي (86.45)، وهذا يعني أنه لا توجد فروق كبيرة بين العينتين، كما توضح أيضا من خلال الجدول أن قيمة "ت" المحسوبة تساوي (1.63)؛ وبما أن مستوى الدلالة يساوي (0.106) وهي أكبر من مستوى الدلالة (0.05)؛ لذا فإنه غير دال إحصائيا.

وعليه؛ لم تتحقق الفرضية الثانية أي أنه لا توجد فروق ذات دلالة إحصائية في الأفكار اللاعقلانية حسب متغير المستوى التعليمي (متوسط- جامعي).

ومنه يمكن القول أن عدم الاختلاف في الأفكار اللاعقلانية حسب المستوى التعليمي قد يرجع إلى طبيعة التنشئة الاجتماعية، وهذا ما يؤكد الكثير من الباحثين أن الأفكار اللاعقلانية التي يتبناها الفرد هي أفكارا تم اكتسابها منذ الطفولة المبكرة من خلال التنشئة الاجتماعية سواء من داخل الأسرة أو خارجها، كوسائل الإعلام والمدرسة، المحيط والشارع وغيرهم، وهو ما يؤدي بالفرد إلى تبني هذه الأفكار والتعامل بها، كونها ستصبح من سمات شخصيته وتؤثر على نظرتة للأشياء التي حوله، وبالتالي تظهر في سلوكياته وتتعاكس عليها، فهي تدخل ضمن مجموعة التعليمات التي يكتسبها الإنسان في حياته، والتي سوف تترسخ لديه مع مرور الوقت (بلعسلة 2018، 40، 41).

وحسب العديد من الدراسات تعتبر المؤسسات التعليمية في حد ذاتها مصدر من مصادر اكتساب الأفكار اللاعقلانية، وهذا ما أظهرته نتائج دراسة الشربيني (2005) والتي اعتبرت كل من الجامعة والمدرسة مصدرا من مصادر الأفكار اللاعقلانية، وذلك بنسبة 11.11%، كما أشارت دراسة كريمة خطاب (2007) إلى أن الأفكار اللاعقلانية لدى الطلاب تقع على عاتق مسؤولية كل من الأسرة والمؤسسات التعليمية والدينية، والمجتمع ووسائل الإعلام، والتي تشكل بناءه النفسي تبعا لما تبثه لديهم من أفكار وقيم تساهم في تكوين النظام الفكري لدى الأفراد (الزهراني، 2010، 39).

كما قد يعود عدم الاختلاف في الأفكار اللاعقلانية حسب المستوى التعليمي لدى السائقين إلى طبيعة الشخصية واختلافها من فرد لآخر، وهو ما يتفق مع دراسة قوارح وشرع (2017، 84) حول الأفكار اللاعقلانية لدى عينة من الأزواج في ضوء بعض المتغيرات الديموغرافية، حيث وجدت أن أنماط وأساليب التفكير تختلف باختلاف الشخصية لدى كل فرد، فالتفكير يتطور وينمو خلال تجارب وخبرات الحياة العامة التي تواجه كلا الزوجين، وهذه الخبرات والتجارب تعمل على تشكيل معارف وأفكار معينة لدى الأفراد، والتي توجه مسار حياتهم وتحدده عبر مراحل الحياة، وقد تكون هذه المعارف والأفكار واقعية ومنطقية، كما قد تكون غير منطقية، حيث أشار العويضة سلطان بن موسى (2018) أن شخصية الفرد تتكون من مجموعة من المكونات البيولوجية كالوراثية والفيزيولوجية، والنفسية كالانفعالية والمعرفية من ناحية، والمادية والاجتماعية من ناحية أخرى، إذ تعد نواتج ترابط هذه المكونات بمثابة محددات شخصية تتحكم في مسار وطبيعة تفاعلها مع الوسط المحيط بها كي يتم تحقيق ملائم من التوافق الشخصي الاجتماعي، كما يعد المكون المعرفي وخاصة نواتج الإدراك لدى الأفراد كالأفكار العقلانية واللاعقلانية والتي تعتبر إحدى المؤشرات الدالة على طبيعة الشخصية.

3.4 - عرض ومناقشة نتائج الفرضية الثالثة:

تنص الفرضية الثالثة على أنه: توجد فروق ذات دلالة إحصائية في الأفكار اللاعقلانية لدى السائقين حسب متغير السن.

تشير نتائج الجدول (12) أن المتوسط الحسابي للسائقين الذين تتراوح أعمارهم بين (19 إلى 32) سنة هو (86.72)، وأن المتوسط الحسابي للذين أعمارهم بين (33 إلى 40) سنة يساوي (87.14) وذلك يعني أنه لا توجد فروق كبيرة بين العينتين، كما يظهر أيضا من خلال الجدول أن قيمة "ت" المحسوبة تساوي (0.462) وبما أن مستوى الدلالة يساوي (0.645) وهي أكبر من مستوى الدلالة (0,05)؛ إذن فإنه غير دال إحصائيا.

ومنه لم تتحقق الفرضية الثالثة أي أنه لا توجد فروق ذات دلالة إحصائية في الأفكار اللاعقلانية حسب متغير السن.

وهذا ما يتفق مع دراسة بلعسلة وآيت حموده (2020) حول الأفكار اللاعقلانية لدى الشباب البطال، حيث توصلت إلى نتيجة مفادها لا توجد فروق حسب متغير السن في متوسط الأفكار اللاعقلانية، كما تؤكد على أن مختلف الدراسات التي تناولت الأفكار اللاعقلانية قد توصلت إلى أن هذه الأخيرة موجودة في مختلف المراحل من حياة الأفراد، وبهذا نجد أن متغير السن لا يؤثر في متوسط درجات الأفكار اللاعقلانية لدى الأفراد. وتختلف نتيجة هذه الفرضية مع دراسة الرواحي (2019) والتي أسفرت على وجود فروق بين مستويات متغير السن في الأفكار اللاعقلانية نحو قيادة المركبات للذين تتراوح أعمارهم بين (17-18) سنة و(19-20) وكان ذلك لصالح من كانت أعمارهم بين (17-18)، وهو يعني أن هذه الفئة لديها أفكار لاعقلانية نحو قيادة المركبات بدرجة أكثر من غيرها.

وذلك ما قد يدل على أن الأفكار اللاعقلانية تنشأ مع الفرد في مرحلة الطفولة من خلال عدة مصادر منها الوالدين، البيئة، المجتمع، والمدرسة... ومع تكرارها فيما بعد تصبح راسخة ومكونة لديه معتقدات يتبناها خلال مراحل عمره المختلفة، وبما أن المصادر مختلفة من طفل لآخر؛ فإن هذا يؤدي إلى اختلاف طريقة التفكير من بين الأفراد فيما بعد، وذلك ما يجعل الأفكار اللاعقلانية ليست مرتبطة بسن معين، حيث يرى الشريف (1988) بأن التفكير اللاعقلاني يعود في الأصل إلى التعلم المبكر الذي يتلقاه الطفل من والديه والبيئة والمحيط الذي يعيش فيه، فهناك الكثير من الأحداث والمواقف التي تتضمن أفكارا لاعقلانية، وهذا يتطلب غرس الثقة في نفسية الطفل في المراحل الأولى من حياته، إذ أن الكثير من هذه الأفكار ترسخ في ذهن الطفل، وتصبح جزءا من منظومته الفكرية، ونمطا من سلوكياته المستقبلية، وقد ميز أليس وهاربر بين الأفكار العقلانية واللاعقلانية من حيث مدى شعور الإنسان بالتناؤل والسعادة في الحياة، والقدرة على مواجهة ظروف الحياة والتفاعل معها بإيجابية (بني خالد، 2015، 119).

من خلال ما سبق نلاحظ أن مختلف الدراسات توصلت إلى أن الأفكار اللاعقلانية موجودة في مراحل مختلفة من حياة الفرد، لذا نجد متغير السن لا يؤثر في الأفكار اللاعقلانية لدى السائقين.

4-الخلاصة:

من خلال ما تم طرحه في هذه الدراسة الحالية حول الأفكار اللاعقلانية لدى السائقين، نستنتج أن لدى السائقين أفكارا لاعقلانية بمستوى متوسط قريب جدا من المرتفع، وذلك يعتبر مؤشرا هاما لتسليط الضوء على دراسة تلك الأفكار قبل انتشارها بشكل مرتفع، مما تؤدي بالسائقين لارتكاب مخالفات وحوادث مرورية، خاصة في ظل تزايد الخسائر البشرية والمادية نتيجة سلوكيات السائقين الخاطئة الناتجة عن أفكارهم اللاعقلانية، وطبيعة شخصيتهم المتكونة من عدة مصادر أهمها التنشئة الاجتماعية، المؤسسات التعليمية، البيئة، المجتمع وغيرهم بحيث تجعل السائقين يتبنون أفكارا لاعقلانية تبقى راسخة لديهم مع مرور الوقت إن لم يتم تعديلها أو تغييرها وذلك ما أشارت إليه نتائج هذه الدراسة حول عدم وجود فروق ذات دلالة إحصائية في الأفكار اللاعقلانية لكل من متغير الخبرة، المستوى التعليمي، والسن.

وعليه يتم تقديم بعض الاقتراحات :

- ✓ إعداد برامج إرشادية لتعديل الأفكار اللاعقلانية لدى السائقين.
- ✓ دراسة مدى تأثير الأفكار اللاعقلانية في ارتكاب المخالفات والحوادث المرورية .
- ✓ دراسة سلوكيات السائقين وعلاقتها ببعض سمات الشخصية.

كما نأمل من خلال هذه الدراسة أن تفتح آفاقا مستقبلية للمهتمين بالمجال النفسي والمروري للتعلم والاهتمام أكثر بالجانب السيكولوجي في علاقته الوطيدة بالجانب المروري، لدراسة سيكولوجية مستعمل الطريق وشخصية السائق الجزائري بصفة خاصة، وذلك بهدف التقليل من المخالفات وحوادث المرور.

- ملحق الجداول والأشكال البيانية:

جدول (1) توزيع أفراد العينة تبعا لمتغير الخبرة

المتغير	السنوات	المجموع
الخبرة	من 1 سنة الى 3 سنوات	29
	من 4 سنوات الى 6 سنوات	26
	من 7 سنوات الى 9 سنوات	27
	10 سنوات فما فوق	41
	المجموع	123

جدول (2) توزيع أفراد العينة تبعا لمتغير السن

المتغير	السنوات	المجموع
السن	من 19 سنة الى 25 سنة	15
	من 26 سنوات الى 32 سنة	59
	من 33 سنوات الى 39 سنة	27
	40 سنوات فما فوق	22
	المجموع	123

جدول (3) توزيع أفراد العينة تبعا لمتغير المستوى التعليمي

المتغير	المستوى	المجموع
المستوى	أمي	03
التعليمي	ابتدائي	03
	متوسط	11
	ثانوي	30
	جامعي	76
	المجموع	123

جدول (4) يوضح الأفكار اللاعقلانية والعبارات المرتبطة بها

رقم الفكرة	مضمون الفكرة	أرقام العبارات المرتبطة بها
01	طلب التأييد والاستحسان	1 ، 14 ، 27 ، 40
02	ابتغاء الكمال الشخصي	2 ، 15 ، 28 ، 41
03	اللوم الفاسي للذات والآخرين	3 ، 16 ، 29 ، 42
04	توقع الكوارث	4 ، 17 ، 30 ، 43
05	التهور الانفعالي	5 ، 18 ، 31 ، 44
06	القلق الدائم	6 ، 19 ، 32 ، 45
07	تجنب المشكلات	7 ، 20 ، 33 ، 46
08	الاعتمادية	8 ، 21 ، 34 ، 47
09	الشعور بالعجز	9 ، 22 ، 35 ، 48

10	الانزعاج لمشاكل الآخرين	10 ، 23 ، 36 ، 49
11	ابتغاء الحلول الكاملة	11 ، 24 ، 37 ، 50
12	الجدية والرسمية	12 ، 25 ، 38 ، 51
13	علاقة الرجل بالمرأة	13 ، 26 ، 39 ، 52

جدول (5) يوضح نتائج حساب الصدق التمييزي بطريقة المقارنة الطرفية لمقياس الأفكار اللاعقلانية

القرار	مستوى دلالة "ت"	قيمة "ت"	مستوى دلالة "ف"	قيمة "ف"	الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي	حجم العينة
العليا	0.000	18.59	0.003	9.56	1.91	81.06	33
الدنيا					3.06	92.75	33

جدول (6) يوضح ثبات مقياس الأفكار اللاعقلانية بطريقة ألفا كرونباخ

العينة	عدد البنود	ألفا كرونباخ
123	52	0,60

جدول (7) يوضح ثبات مقياس الأفكار اللاعقلانية بالتجزئة النصفية

ارتباط الجزئين	سبيرمان برلون	جيتمان	ألفا كرونباخ الجزء الأول	ألفا كرونباخ الجزء الثاني
0,447	0,618	0,618	0,367	0,473

جدول (8) عرض النتائج الكلية لأفراد العينة على مقياس الأفكار اللاعقلانية

الرقم	الدرجة	الرقم	الدرجة	الرقم	الدرجة	الرقم	الدرجة
1	81	26	81	51	83	76	82
2	89	27	98	52	96	77	87
3	90	28	88	53	87	78	88
4	84	29	89	54	91	79	83
5	96	30	78	55	90	80	79
6	83	31	90	56	82	81	82
7	87	32	90	57	80	82	91
8	83	33	80	58	91	83	81
9	90	34	92	59	91	84	88
10	84	35	90	60	93	85	89
11	100	36	88	61	87	86	84
12	85	37	87	62	91	87	87
13	89	38	89	63	83	88	84
14	89	39	79	64	91	89	85
15	83	40	82	65	84	90	89
16	80	41	93	66	90	91	87
17	91	42	78	67	82	92	84
18	98	43	84	68	97	93	98
19	91	44	89	69	87	94	86
20	86	45	84	70	88	95	89
21	91	46	93	71	75	96	86
22	85	47	81	72	88	97	84
23	90	48	84	73	89	98	83

89	99	83	74	79	49	85	24
96	100	89	75	86	50	83	25
86.17	المتوسط	10600				المجموع	

جدول (9) تصنيف درجات أفراد العينة (السائقين) حسب مستويات مقياس الأفكار اللاعقلانية

مستوى الأفكار اللاعقلانية	المجال	التكرار	النسبة المئوية
منخفض	52-69	0	0%
متوسط	70-87	65	52.84%
مرتفع	88-104	58	47.15%
المجموع		123	100%

جدول (10) يوضح نتائج أفراد العينة في المقياس حسب متغير الخبرة

الخبرة	حجم العينة	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	قيمة "ف"	مستوى دلالة ف	قيمة "ت"	مستوى دلالة ت	القرار
1 إلى 5 سنوات	54	86.74	4.77	0.007	0.936	0.29	0.771	غ
6 إلى 10 سنوات	69	87.00	4.97					دالة

جدول (11) يوضح نتائج أفراد العينة في المقياس حسب متغير المستوى التعليمي

المستوى التعليمي	حجم العينة	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	قيمة "ف"	مستوى دلالة ف	قيمة "ت"	مستوى دلالة ت	القرار
متوسط	33	88.06	4.56	0.221	0.639	1.63	0.106	غ
جامعي	90	86.45	4.93					دالة

جدول (12) يوضح نتائج أفراد العينة في المقياس حسب متغير السن

السن	حجم العينة	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	قيمة "ف"	مستوى دلالة ف	قيمة "ت"	مستوى دلالة ت	القرار
19 إلى 32	75	86.72	4.70	0.202	0.650	0.462	0.645	غ
33 إلى 40	48	87.14	5.16					دالة

- المراجع:

- بلعسلة، فتيحة. (2018). الأفكار اللاعقلانية وعلاقتها بظهور المرض النفسي لدى الأفراد. مجلة الحكمة للدراسات التربوية والنفسية. 6(15). 39-53.
- بلعسلة، فتيحة وآيت حمودة، حكيمة. (2020). الأفكار اللاعقلانية لدى الشباب البطال. دراسات نفسية وتربوية. 13(3). 1-16.
- بني خالد، محمد سليمان. (2015). الأفكار اللاعقلانية لدى الطلبة المراهقين في المرحلة الثانوية وعلاقتها ببعض المتغيرات الديموغرافية. مجلة إتحاد الجامعات العربية للتربية وعلم النفس. كلية العلوم التربوية آل البيت. الأردن. 13(2)، 117-138.

- الرواحي، جمعة بن محمد. (2019). الأفكار اللاعقلانية نحو قيادة المركبات لدى طلبة التعليم ما بعد الأساسي بمحافظة الداخلية في سلطنة عمان. مجلة العلوم التربوية والنفسية. 3(22). 209-239.
- الزهراني، حسن بن علي بن محمد. (2010). الأفكار اللاعقلانية وعلاقتها بإدارة الوقت لدى عينة من طلاب جامعة حائل. رسالة دكتوراه. كلية التربية. جامعة أم القرى. السعودية.
- الصاوي، عبده رانيا عبد القوي. (2013). فاعلية برنامج إرشادي عقلائي انفعالي لخفض الضغوط النفسية والأفكار اللاعقلانية وتحسين مستوى الرضا عن الحياة لطالبات جامعة تبوك. مجلة دراسات نفسية وتربوية. (11). 01-30.
- العويضة، سلطان بن موسى (2018). العلاقة بين الأفكار العقلانية واللاعقلانية ومستويات الصحة النفسية عند عينة من طلبة جامعة عمان الأهلية. تاريخ النشر 24 سبتمبر 2018.
<https://psyc.sudanforums.net/t2629-topic>
- قنوعة، عبد اللطيف قشاشطة، عبد الرحمان. (2016). دراسة الأفكار اللاعقلانية في نظرية العلاج العقلائي الانفعالي ل: ألبرت أليس في إطار توطين العلوم الاجتماعية على البيئة العربية. مجلة الدراسات والبحوث الاجتماعية. جامعة الوادي الجزائر. (18). 231-248.
- قوارح، محمد وشرع، رباب. (2017). الأفكار اللاعقلانية لدى عينة من الأزواج في ضوء بعض المتغيرات الديموغرافية. مجلة الجامع في الدراسات النفسية والعلوم التربوية. 5(2). 74-85.
- وكالة الأنباء الجزائرية. (2024/04/15). حصيلة حوادث المرور لسنة 2023. وكالة الأنباء الجزائرية. تم الاسترداد 2014/07/28.

<https://www.aps.dz/ar/societe/160470-2963-13394-2023>

- Beheshti, H, & Souri, A, (2018). Investigation and comparison of Irrational Beliefs and Emotional Self-Efficacy of drivers with high- risk Behaviors and ordinary driers in Tehran, International Education & research Journal. (4) 2, 68.
- David, D, Jay L.S, & Ellis, A. (2010). Rrational and irrational beliefs, oxford university press.
- Ellis, Albert. (2012). Instructor's Manual For ALBERT ELLIS ON REBT, Psychotherapy.net, LLC.
All rights reserved, USA.
- Hamidi, F & Hosseini, Z. M. (2010). The Relationship between Irrational Beliefs and Social, Emotional and Educational Adjustment among Junior Students, Procedia - Social and Behavioral Sciences, (5), 1531-1536.
- Li ,X, Zhao, M, Dong, X, Zhao, Q, & Zhang , X. (2021). Irrational beliefs surrounding the diagnosis of breast cancer in young Chinese women An observational study, Medicine. www.md-journal.com.
- Ozer, E.A, & Akgun, O.E. (2015). The Effects of Irrational Beliefs on Academic Motivation and Academic Self-Efficacy of Candidate Teachers of Computer and Instructional Technologies Education Department, Procedia - Social and Behavioral Sciences, (197), 1287-1292.

كيفية الاستشهاد بهذا المقال حسب أسلوب APA :

لوبيري، باهية وعزوز، اسمهان (2024). الأفكار اللاعقلانية لدى السائقين - دراسة ميدانية على عينة من السائقين بولاية الوادي-. مجلة العلوم النفسية والتربوية. 10(3)، الجزائر: جامعة الوادي، الجزائر. 102-114.

