



جامعة زيان عاشور - الجلفة -
كلية العلوم الإجتماعية والإنسانية
قسم: علم النفس والفلسفة



الرقم التسلسلي:

اتجاهات السائقين الشباب نحو سلوك المخاطرة في السياقة

مذكرة مكملة لنيل شهادة ماستر علم النفس العمل و تسيير الموارد البشرية

إشراف الأستاذ:

- د. قحقوق عامر

إعداد الطالب:

• بودانة إبراهيم

السنة الجامعية: 2021/2020م - 1442/1441هـ

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

شكر وتقدير

الحمد لله وحده والصلاة والسلام على من لا نبي بعده وعلى آله
وصحبه ومن والاه إلى يوم الدين، نحمده حمدا كبيرا ونشكره على
توفيئه لنا وتقديرنا على إتمام هذا العمل المتواضع، ونرجو حسن
الختام والجزاء.

الحمد لله حتى ترضى ولك الحمد إذا رضيت، ولك الحمد بعد
الرضا.

نتقدم بالشكر الجزيل لكل من شغفنا بالعمل معه إلى الذي
تحمل معنا عناء هذا العمل إلى الأستاذ المشرف الدكتور **عقود عامر** ،
كما نخص خالص شكرنا إلى كل من قدم لنا يد المساعدة من
قريب أو من بعيد.

إليكم جميعا جزيل الشكر ووفقنا الله واياكم إلى ما فيه خير لنا ولكم.

الإهداء

إلى أبي رحمة الله وأسكنه فسيح جنانه .
إلى أمي حفظها الله التي عمرتني بدعواتها
حتى يسر الله لي إتمام هذه
الدراسة .

إلى اخوتي وأخواتي.

إلى زملاء الدراسة .

إلى كل من علمني حرفاً فلا أنسى له فضلاً.

ودعمني وكان لي عوناً وسنداً.

إلى كل من يؤمن بأن بذور نجاح التغيير

هي في ذواتنا وليست في شيء

آخر.

إلى كل هؤلاء أهدي هذا العمل.

إبراهيم

المُلخَص

ملخص الدراسة باللغة العربية

عنوان الدراسة: اتجاهات السائقين الشباب نحو سلوك المخاطرة في السياقة.

أهداف الدراسة: تهدف الدراسة في مجملها إلى تحقيق الأهداف التالية :

- معرفة اهم الاتجاهات النفسية المرتبطة بسلوك المخاطرة في السياقة.
- تحديد دور اتجاهات السائقين الشباب نحو سلوك المخاطرة في السياقة .
- ابراز الاتجاهات الخطرة قيادة السيارات ومساهمتها في وقوع الحوادث المرورية.
- محاولة عرض بعض السبل والاجراءات للحد من تزايد هذه الظاهرة .

عينة الدراسة: تمثلت العينة في (73) سائق حيث تم اختيارها بطريقة عشوائية

منهج الدراسة: استعمل الباحث المنهج الوصفي.

أدوات الدراسة: ولقد تم اعداد الاستبيان بموضوع الدراسة الحالية من دراسة سعد الدين

بوطبال بعنوان دور الاتجاهات نحو قيادة السيارات في ارتكاب الحوادث المرور لدى

السائقين . **أهم النتائج المتوصل اليها:**

- ان طبيعة اتجاهات السائقين الشباب نحو سلوك المخاطرة في السياقة إيجابي .
- ان طبيعة اتجاهات السائقين الشباب نحو اختراق حدود السرعة سلبي .
- ان طبيعة اتجاهات السائقين الشباب نحو التجاوز الخطر إيجابي .
- ان طبيعة اتجاهات السائقين الشباب نحو تشتت الانتباه ايجابي
- ان طبيعة اتجاهات السائقين الشباب نحو المخاطرة أثناء القيادة ايجابي.
- ان طبيعة اتجاهات السائقين الشباب نحو اختراق قواعد المرور ايجابي.

Study title: Attitudes of young drivers towards risk-taking behavior in driving.

Objectives of the study: The study, in its entirety, aims to achieve the following objectives:

- Knowing the most important psychological trends associated with risk-taking behavior in driving.

- Determining the role of young drivers' attitudes towards risky driving behavior.

- To highlight the dangerous trends of driving cars and their contribution to the occurrence of traffic accidents.

- Attempting to present some means and procedures to limit the increase of this phenomenon.

Study sample: The sample consisted of (73) drivers, which were chosen randomly

Study Methodology: The researcher used the descriptive method.

Study tools: The questionnaire was prepared with the subject of the current study from the study of Saad Eddin Boutbal entitled The role of attitudes towards driving cars in the commission of traffic accidents among drivers. The most important results obtained:

- The nature of young drivers' attitudes towards risky driving behavior is positive.

- The nature of the attitudes of young drivers towards violating the speed limits is negative.

- The nature of the attitudes of young drivers towards dangerous overtaking is positive.

- The nature of young drivers' attitudes towards distraction is positive

- The nature of young drivers' attitudes towards taking risks while driving is positive.

- The nature of the attitudes of young drivers towards violating traffic rules is positive

فهرس المحتويات

فهرس المحتويات

رقم الصفحة	المحتوى
	البسمة
	الشكر والإهداء
	ملخص الدراسة باللغة العربية
	ملخص الدراسة باللغة الإنجليزية
	فهرس المحتويات
	قائمة الجداول والاشكال والملاحق
أ - ب	مقدمة
الفصل الأول: الإطار العام ومدخل نظري للدراسة	
02	إشكالية الدراسة
04	تساؤلات الدراسة
05	فرضيات الدراسة
05	أهمية الدراسة
06	أهداف الدراسة
06	المفاهيم الأساسية للدراسة
08	الدراسات السابقة واستثمارها
57 - 14	تناول متغيرات الدراسة
الفصل الثاني: إجراءات الدراسة الميدانية	
59	تمهيد
59	منهج الدراسة
59	المجال المكاني والزمني للدراسة
60	إجراءات الدراسة الاستطلاعية

60	أهمية الدراسة الاستطلاعية
60	فوائد الدراسة الاستطلاعية
61	أدوات الدراسة الاستطلاعية
62	عرض نتائج الدراسة الاستطلاعية
63	إجراءات الدراسة الأساسية
63	عينة الدراسة الأساسية
65	أدوات الدراسة الأساسية
68	أساليب المعالجة الإحصائية
69	خلاصة الفصل
الفصل الثالث: عرض ومناقشة نتائج الدراسة	
71	تمهيد
72	عرض ومناقشة وتحليل نتائج الفرضية الرئيسية
73	عرض ومناقشة وتحليل نتائج الفرضية الأولى
74	عرض ومناقشة وتحليل نتائج الفرضية الثانية
75	عرض ومناقشة وتحليل نتائج الفرضية الثالثة
76	عرض ومناقشة وتحليل نتائج الفرضية الرابعة
78	عرض ومناقشة وتحليل نتائج الفرضية الخامسة
81	الخاتمة
83	قائمة الملاحق
88	قائمة المصادر والمراجع

قائمة الجداول

رقم الصفحة	عنوان الجدول	رقم الجدول
61	درجات سلم ليكرت	1
62	معاملات ارتباط الابعاد بالاستبيان ككل للتأكد من صدق الاستبيان	2
63	معامل الثبات الفا كرونباخ للتأكد من ثبات الاسبيان	3
64	توزيع خصائص العينة	4
66	استبيان اتجاهات السائقين الشباب نحو سلوك المخاطرة	5
72	نتائج اختبار (T test) لعينة واحدة لاتجاهات السائقين نحو سلوك المخاطرة	6
73	نتائج اختبار (T test) لاتجاهات السائقين نحو اختراق حدود السرعة	7
74	اختبار (T test) لاتجاهات السائقين الشباب نحو التجاوز الخطر	8
75	نتائج اختبار (T test) لاتجاهات السائقين الشباب نحو تشتت الانتباه	9
76	نتائج اختبار (T test) لاتجاهات السائقين الشباب نحو المخاطرة أثناء القيادة	10
78	نتائج اختبار (T test) لاتجاهات السائقين الشباب نحو اختراق قواعد المرور	11

قائمة الملحق

رقم الصفحة	عنوان الملحق	رقم الملحق
83	مقياس اتجاهات السائقين الشباب نحو سلوك المخاطرة في القيادة	(1)

مقدمة

مقدمة:

لقد أصبحت المركبة من اهم مظاهر المدنية ، واحدى منجزات العصر ، حيث وفرت للفرد التنقل السريع والسهل ، وساهمت مباشرة في رفع مستوى المعيشي ، إلا أنها سببت في كوارث نتيجة سوء الاستعمال ، وأصبحت مشكلة تعاني منها البشرية جمعاء ، والمتمثلة في حوادث المرور ، والتي في غالبا ما تكون نتيجة سلوكات لا وقائية تصدر عن مستعملي الطريق ، أو بالأحرى تعبر عن نقص التربية والثقافة المرورية ، لذا تسعى الدراسات العلمية للسلوك اى اكتشاف الانماط والاتجاهات التي يمكن انت تشرح وتفسر عوامل ودوافع مختلفة أنماط السلوك الإنساني ، فعلى سبيل المثال توصلت بعض الدراسات الى شيوع سلوك المخاطرة لدى فئة الشباب بصورة مرتفعة مقارنة بالفئات العمرية الاخرى ، الامر الذي يترتب عليه ميل البعض الى ممارسة بعض السلوكيات ، مثل قيادة المركبات بصورة متهورة كالسرعة المفرطة ، دون اعتبار للنظم والقواعد المرورية السائدة ، وعدم الاكتراث اثناء السير بالاشارات او العلامات الضوئية الخاصة بحفظ نظام سير المركبات ، وهو ما يعرض حياة السائق والآخرين لمزيد من الاخطار .

ولهذا ارتأينا دراسة هذا الموضوع "اتجاهات السائقين الشباب نحو سلوك المخاطرة في السياقة " للوقوف على طبيعة هذه الاخيرة في الواقع والاعراض والآثار التي تنجم عنها ، ومحاولة تقديم بعض الحلول التي من شأنها المساهمة في التقليل من هذه السلوكيات لأنها تؤثر على السائق والآخرين .

تناولنا في دراستنا ثلاث فصول ، فصل في الجانب النظري وفصلين في الجانب الميداني: الفصل الأول : وهو فصل تمهيدي خاص بإشكالية البحث وأهميته وأهدافه وأسباب اختيار موضوع البحث ، والمفاهيم الأساسية له وأيضا لبعض الدراسات السابقة المرتبطة بدراستنا الحالية والتعقيب عليها و تناول مفهوم السائق وتصنيفاته وسلوكاته والخصائص التي يتصف بها ، ثم مفهوم سلوك المخاطرة واتجاهاتها وأساليبها وجوانبها السلوكية و أخطاءها ، وأخيرا حوادث المرور تعريفا وأنواعا وأسبابا وأبعادا .

الفصل الثاني : حيث تضمن الإجراءات المنهجية للدراسة الاستطلاعية والأساسية و خصائص افراد العينة حيث تطرقنا في البداية الى مجالات الدراسة الزماني والمكاني والمجال البشري ، ثم اجراءات الدراسة الاستطلاعية أهميتها وفوائدها وأدواتها ثم عرض

نتائجها ، بعد ذلك تطرقنا للدراسة الأساسية اجراءاتها وتحديد العينة المتمثلة في السائقين الشباب وبلغ عددهم (73) ، وتمثلت أداة الدراسة الأساسية في الاستمارة (استبيان اتجاهات السائقين الشباب نحو سلوك المخاطرة) ، ثم أساليب المعالجة الاحصائية .

الفصل الثالث : تضمن الفصل الثالث والآخر مناقشة نتائج الدراسة على ضوء أهدافها والدراسات السابقة ومحاولة الإجابة على تساؤلات الدراسة والتأكد من تحقق فرضياتها ، ويحتوي الفصل كذلك على خاتمة ومقترحات ، و ثم قائمة المراجع والملاحق .

الفصل الأول

الإطار العام ومدخل نظري
للدراسة

إشكالية الدراسة :

ان النقل يشكل ركيزة هامة في حياة الانسان ، ويعتبر مطلب اساسي في المجتمع باختلاف مستوياته الاجتماعية ، والمتفق عليه انه لا يسع للإنسان الاستغناء عن مختلف وسائل النقل (الجوية، البحرية، البرية) وبالأخص السيارة منها ، ومع التوسع السريع للمدن الكبرى والصغرى اصبح الطلب على السيارات يشهد تزايدا مستمرا ، الذي انبثق من وراءه الكثير من المشاكل كالازدحام المروري وحوادث المرور التي حصدت ارواحا وخلفت اعاقات مستديمة في العديد من دول العالم.

يعتبر سلوك السياقة بمثابة مرآة لشخصية اي فرد ،حيث أصبحت اليوم من اكبر المخاطر التي تواجه العالم ،حيث تعددت أصناف الآلات (المركبات) وتنوعت في الأسواق بشكل واسع،استلهمت أذواق مشتريها للتمتع بمغامرات ومخاطر، فالسائق الذي تهويه الحياة واشتياقه لامتلاك سيارة من أصناف مختلفة والذي يتولى القيادة يكون ملتزما بتطبيق قواعد المرور أثناء استخدامه للطريق،لكن اختلفت الرؤى اليوم وأصبح السائق يعتبر الآن المشكلة الرئيسية في عرقلة نظام المرور بتصرفاته المنافية لقواعد السلامة ، كان لزاما عليه أن يكون بإتباعه قواعد السير واحترام قانون المرور وعدم مخالفته، إلا أن الواقع الاجتماعي يثبت لنا العكس، حيث يبين لنا أن بعض السائقين يخالفون قانون المرور بطريقة متعمدة إلى ارتكاب سلوكات خطيرة تؤدي في النهاية إلى وقوع حوادث مرورية.. (رجيل منال ، 2015 ،ص 3).

يوجد كذلك تفاعل اجتماعي بين الاشخاص اثناء استخدامهم الطريق، حيث تمثل الاشارات المرورية وسيلة اتصال في ما بين السائقين التي تساهم في فهم السلوك المتبادل بين مستخدمي الطريق ، وعليه فان الاشارات المرورية تشكل نظاما متكامل تحكمه العلاقة بين المتفاعلين في الطريق ويتأثر هذا التفاعل بالسياق الاجتماعي التفاعلي الذي يعيشه الأشخاص.

للاتجاهات النفسية ارتباط وثيق بسلوك الافراد بشكل عام وبالسلوك المروري بشكل خاص، التي بدورها تؤثر في مدى انضباط مستخدمي السيارات بطرق القيادة الآمنة، وهنا يمكننا تسليط الضوء الى ان المخالفات المرورية تعد اهم الاسباب الاساسية لوقوع الحوادث

المرورية، ومنه فان اتجاهات السائقين نحو عدم احترام قواعد وإشارات المرور، المخاطرة في استعمال الطريق، الإفراط في السرعة، ارتكاب المخالفات المرورية... الخ، تطبع سلوك قيادة السيارات لدى هذه الفئة .

من مؤشرات الاتجاهات نحو سلوك قيادة السيارات عموماً والقيادة الخطرة خصوصاً نجد: الاتجاه السلبي نحو حزام الأمان ودوره في وقاية السائق من إصابات جسمية، الشعور بالتقييد للحرية أثناء الالتزام بقواعد المرور، الاتجاه نحو تطبيق قانون المرور... الخ، كل هذه السلوكيات هي بدورها متأثرة بالخصائص النفسية الاجتماعية والثقافية للمجتمع.

بينما أكدت دراسة سعد بوطبال حينما يكون لدى الشخص وعي بخطورة ما يفعله كالسرعة الزائدة أو قطع الإشارة أو التجاوز غير النظامي، فإن إقدامه على ارتكاب هذه المخالفات يعتبر أحد عناصر الاتجاه نحو المخاطرة، أي الرغبة في المخاطرة رغم الوعي بالنتائج التي قد تترتب عليها، وهناك جوانب أخرى للاتجاه نحو المخاطرة في قيادة السيارات مثل الاتجاه السلبي نحو حزام الأمان، أو الشعور بالتقييد للحرية عند الالتزام بقواعد أو تعليمات المرور، وقد تكررت هذه التصرفات كأحد أهم أسباب الحوادث.

كما أوضحت دراسة (النافع والسيف) في تحليلها لأنماط القيادة غير السليمة أن هناك نمطا مستهدفا للحوادث المرورية، و يشمل قطع الإشارة الحمراء، الوقوف المفاجئ، تغيير المسار بدون استعمال الإشارات، التجاوز في المنحنيات. حيث تعبر هذه السلوكيات عن الاتجاه نحو المخاطرة والذي يضم السلوكيات الإرادية. كما بينت الدراسة وجود نمطا آخر يسمى بالقيادة غير المنضبطة و تظهر في الإسراع المفاجئ بعبور الإشارة قبل غلقها، الانطلاق بمجرد إغلاق الإشارة المعاكسة، التوقف بالسيارة للفرجة على حادث في الطريق. (سعد بوطبال، 2011، ص 103).

وتؤكد دراسة (سامية شينار) ان الانسان المتمثل في قائد المركبة له الدور الاكبر في وقوع الحوادث بنسبة 83 % بينما العوامل الاخرى من طريق ومركبة تشكل النسبة الباقية أي حوالي 17% ، وان اكثر من 62% من الحوادث ترتكب من قبل سائقين تتراوح اعمارهم بين 18-39 سنة وتعتبر هذه النسبة عالية خاصة اذا قورنت بفئة السائقين الذين تزيد

اعمارهم عن 40 سنة والتي تتجاوز نسبتهم عن % 30 اما اعمار السائقين الذين اشتركوا في حوادث المرور واعمارهم دون 18 سنة يمثلون % 8. (سامية شينار، 2019 ص 51).

تساؤلات الدراسة:

من خلال ما تم طرحه سلفا يتبين ان الدراسة الجارية تقوم على تساؤل رئيسي مفاده :
ما طبيعة اتجاهات السائقين الشباب (18-30 سنة) نحو سلوك المخاطرة في السياقة ؟
ويندرج ضمنه عدة تساؤلات فرعية وهي :

- ما طبيعة اتجاهات السائقين نحو اختراق السرعة بين السائقين الشباب ؟
- ما طبيعة اتجاهات السائقين نحو التجاوز الخطر بين السائقين الشباب ؟
- ما طبيعة اتجاهات السائقين نحو تشتت الانتباه بين السائقين الشباب ؟
- ما طبيعة اتجاهات السائقين نحو المخاطرة أثناء القيادة بين السائقين الشباب ؟
- ما طبيعة اتجاهات السائقين نحو اختراق قواعد المرور بين السائقين الشباب ؟

فرضيات الدراسة:

من أجل الإجابة على التساؤلات السابقة، قام الطالب بصياغة مجموعة من الفرضيات التي من الممكن أن تجيب على تساؤلات الدراسة وهي كما يلي:

➤ طبيعة اتجاهات السائقين الشباب (18-30 سنة) نحو سلوك المخاطرة في السياقة ايجابي .

➤ للسائقين الشباب اتجاهات ايجابية نحو سلوك المخاطرة في السياقة .

➤ للسائقين الشباب اتجاهات ايجابية نحو التجاوز الخطر في السياقة.

➤ للسائقين الشباب اتجاهات ايجابية نحو تشتت الانتباه في السياقة.

➤ للسائقين الشباب اتجاهات ايجابية نحو المخاطرة أثناء القيادة في السياقة.

➤ للسائقين الشباب اتجاهات ايجابية نحو اختراق قواعد المرور في السياقة.

أهمية الدراسة:

تكمن الأهمية النظرية للدراسة الراهنة في انها اسهام في اثراء المكتبة العلمية بمعلومات وحقائق حول قيادة السيارات بالإضافة الى الجوانب الآتية :

➤ دراستها للمتغير النفسي سلوك المخاطرة في السياقة الذي تشهده الطرقات .

➤ تناولها لاتجاهات السائقين الشباب نحو سلوك المخاطرة في السياقة .

➤ اسهامها في تقديم الاخطاء السلوكية الخطرة التي يقع فيها السائقين الشباب .

➤ كشفها لحقائق منطقية تبرز ان سلوك المخاطرة في السياقة من اهم العوامل التي

تجعل السائق معرضا لارتكاب الحوادث والمخالفات المرورية.

أهداف الدراسة:

تهدف الدراسة في مجملها إلى تحقيق الأهداف التالية :

- معرفة اهم الاتجاهات النفسية المرتبطة بسلوك المخاطرة في السياقة.
- تحديد دور اتجاهات السائقين الشباب نحو سلوك المخاطرة في السياقة .
- ابراز الاتجاهات الخطرة قيادة السيارات ومساهمتها في وقوع الحوادث المرورية.
- محاولة عرض بعض السبل والاجراءات للحد من تزايد هذه الظاهرة .

المفاهيم الأساسية للدراسة

السلوك : يعرف بانه: "كل الافعال والنشاطات التي تصدر عن الفرد ظاهرة كانت او غير ظاهرة". (جمال الدين الخطيب، 1994، ص 16).

هو كل ما يصدر على الانسان من نشاط او حركة او تفكير هو سلوك، سواء كان داخليا او خارجيا، اراديا او غير ارادي .

سلوك المخاطرة في السياقة: هو سلوك قيادة السيارات الذي يمثل خطرا سواء على حياة السائق او على حياة الراجلين. (بهلول، 2009، ص 33).

هي السلوكات التي يقوم بها السائق أثناء قيادته السيارة و ينجر عنها خطر سواء على الحياة السائق او الآخرين ،وهي الدرجة الكلية التي يحصل عليها السائق في الاستبيان المستخدم لقياسه.

الاتجاهات نحو القيادة الخطرة للسيارات: يمثل الاتجاه نحو المخاطرة أثناء السياقة الرغبة في القيادة الخطرة، رغم الوعي بالنتائج التي تترتب عليها، وهناك جوانب أخرى للاتجاه نحو المخاطرة في قيادة السيارات؛ مثل: الاتجاه السلبي نحو حزام الأمان، الشعور بالتنقيد عند الالتزام بقواعد المرور تُظهر الاتجاهات نحو القيادة الخطرة للسيارات رغبة السائقين في ارتكاب المخالفات المرورية والمجازفة أثناء السياقة، مثل عدم احترام السرعة المحددة، الميل نحو المخاطرة، مخالفة قواعد المرور .

الشباب: الجدير بالذكر أن المفهوم الدولي للشباب يتناول أساسا من تتراوح أعمارهم بين 15 و 25 سنة لكن هناك تأكيد يقره مختلف الباحثين مفاده أن مراحل الشباب و الانتقال من مرحلة لأخرى يختلف من فرد لآخر و من مجتمع لآخر و من ثقافة لأخرى حسب طبيعة التنشئة و الظروف الاجتماعية التي يمر بها الأفراد ، و عليه نرى حسب خصوصية مجتمعنا أن فترة الشباب بالنسبة لدراستنا تمتد من 18 سنة إلى غاية 30 سنة و هو التعريف الإجرائي للشباب المعتمد في دراستنا ، نبدأ بالسن 18 لأنه السن المسموح به قانونا للحصول على رخصة السياقة ،حيث يبدأ الجزائري في ممارسة نشاط السياقة ، أما نهاية المرحلة في السن 30 فمردها إلى خصوصية المجتمع الجزائري حيث جل أفراد المجتمع ينظرون إلى من هم دون الثلاثين على أنهم شباب و هم أنفسهم ، أي الشباب يرون ذلك.

➤ **اختراق حدود السرعة:** وتهدف بنود هذا البعد إلى قياس اتجاهات السواق نحو اختراق السرعة المحددة قانونا على الطرقات.

➤ **التجاوز الخطر:** من خلال بنود هذا البعد نتوخى قياس اتجاهات السواق نحو سلوك تجاوز السيارات ومدى تقبلهم أو رفضهم الالتزام بقواعد التجاوز الآمن.

➤ **تشتت الانتباه:** تبين بنود هذا البعد ما إذا كان السواق يعتبرون قيادة السيارة نشاطا يستدعي انتباها كبيرا وتركيزا، أم أن القيادة هي نشاط آلي لا يستدعي ما ذكر سابقا.

➤ **المخاطرة أثناء القيادة:** تقيس بنود هذا البعد اتجاه السواق نحو المخاطرة أثناء القيادة من خلال المناورات وتجسيد السلوكات المرورية اللاوائية.

➤ **اختراق قواعد المرور:** وأخيرا تهدف بنود هذا البعد إلى معرفة اتجاهات السواق نحو اختراق قواعد المرور ، لأنه وبنظرة موضوعية تقبل اختراق قواعد المرور ينجم عنه ارتكاب مخالفات تؤدي بدورها إلى وقوع حوادث مرورية.

الدراسات السابقة واستثمارها:

حضي موضوع اتجاهات السائقين الشباب نحو سلوك المخاطرة في السياقة باهتمام الكثير من الباحثين وتناولته دراسات متنوعة منها:

أولاً: في دراسة قام بها سعد الدين بوطبال 2011 بعنوان: دور الاتجاهات نحو قيادة السيارات في ارتكاب الحوادث المرورية لدى السائقين

حيث هدفت إلى محاولة التعرف على دور الاتجاهات النفسية في ارتكاب الحوادث المرورية لدى السائقين، حيث تمحورت هذه الدراسة أساساً حول الفروق الموجودة في بعض الاتجاهات نحو القيادة للخطر للسيارات بين السائقين مرتكبي الحوادث المرورية بكثرة ونظرائهم الذين لم يرتكبوا حوادث، وذلك انطلاقاً من إعداد مقياس اتجاهات القيادة للخطر للسيارات، حيثُ طبق على عينة قدرها 1632 سائق، تضم من مرتكبي الحوادث المرورية 672 سائق، إضافة إلى 624 سائق من الذين لم يرتكبوا حوادث مرورية خلال السنتين الماضيتين، وبصفة عامة تتلخص اتجاهات السائقين نحو القيادة للخطر للسيارات، والتي تفرق بين مرتكبي الحوادث المرورية وغيرهم من السائقين في: اختراق حدود السرعة، التجاوز الخطر، تشتيت التركيز والانتباه أثناء القيادة، الميل إلى المخاطرة، اختراق قواعد السير، وتساهم كلها مجتمعة أو منفردة في توريث السائقين في حوادث واصطدامات مرورية خطيرة.

التعليق: لقد قدمت لنا هذه الدراسة قفزة نوعية في موضوعنا حيث أنها اتركت في نفس المتغير الا وهو (اتجاهات السائقين) وتم تفكيكه الى ابعاد التي من وجبها الاحاطة بالظاهرة المدروسة واخذ لمحة عن اسائقين عموماً بمقابل السائقين الذين ارتكبو حادث او مجموعة حوادث.

ثانياً: دراسة (قريشي فيصل، رزقي رشيد، 2013) بعنوان اساليب المواجهة وعلاقتها بسلوك السياقة للخطر لدى السائقين ،

هدفت هذه الدراسة الى الكشف عن طبيعة العلاقة بين اساليب المواجهة وسلوك السياقة للخطر لدى السائقين ، فضلاً عن التعرف على الفروق بين افراد العينة في كل من المتغيرين السابقين تبعاً للجنس والسن والمستوى التعليمي وعدد سنوات السياقة وعدد مرات التعرض لحادث مرور ، ضمن المنهج الوصفي الارتباطي المقارن واعتمد على عينة قوامها

63 سائق، تم استخدام مقياسي اساليب المواجهة لبيتر واخرون ، وسلوك القيادة الخطرة (اعداد)، وتوصلت الدراسة الى عدم وجود علاقة ارتباطية سلبية ذات دلالة احصائية لاساليب المواجهة بابعادها، والدرجة الكلية لسلوك السياقة الخطرة الا في بعد التجنب ، وتم التوصل ايضا الى انعدام الفروق بين السائقين في اساليب المواجهة تعزى الى متغير(الجنس، السن، المستوى التعليمي، عدد سنوات السياقة) كما توصلت ايضا الى وجود فروق في سلوك السياقة الخطرة تعزى لمتغير الجنس لصالح الذكور وانعدمت الفروق في بقية المتغيرات الاخرى.

التعليق: من خلال ما تطرقت اليه هذه الدراسة والتي تمحورت حول اساليب المواجهة وسلوك السياقة الخطرة لدي السائقين وطبيعة العلاقة بينهما، نجد النتيجة المتمثلة في الفروق بين الجنسية وفي هذه الحالة فانها مالت الكفة لصالح الذكور في سلوكهم الخطر في السياقة ، هذا ما سوف نركز عليه في دراستنا الحالية.

ثالثا: دراسة الصالح ابركان و توفيق برغوتي 2015 بعنوان: التنبؤ بإدراك الشباب لسلوك السياقة الخطير من خلال التفاؤلية غير الواقعية

تهدف هذه الدراسة إلى الكشف عن العلاقة بين سلوك السياقة الخطير والتفاؤلية غير الواقعية، فضلاً عن التعرف إلى تأثير التفاؤلية غير الواقعية على سلوك السياقة الخطير في ضوء بعض المتغيرات الديمغرافية (الجنس، السن، المستوى التعليمي، والخبرة في السياقة). حيث اعتمد في الدراسة على عينة قدرها 59 سائقا من فئة الشباب، واستخدمت في الدراسة أدواتان هما: مقياس التفاؤلية غير الواقعية (لبدر محمد الأنصاري، 2001) ومقياس سلوك السياقة الخطير ل(Pal Ulleberg & Torbjørn, R, 2003). وقد أسفرت نتائج الدراسة عن تأثير التفاؤلية والعمر على سلوك السياقة الخطير، إضافة إلى وجود علاقة بين التفاؤلية غير الواقعية وسلوك السياقة في بعدي الثقة الذاتية المفرطة والسرعة في القيادة. وانتهت الدراسة إلى مجموعة من التوصيات.

التعليق: بعد ما تم التطرق لهذه الدراسة والولوج الي التفاصيل التي قامت بها وتبسيط الضوء على المتغيرات الديمغرافية، فانها قد تساعدنا في هذه الدراسة كونها دراسة نفسية.

رابعاً: اجرت (ريمة حمدي ، سيف الاسلام شوية ، 2017) دراسة بعنوان سلوك المخاطرة وعلاقته بحوادث المرور لدى السائقين

والتي هدفت الى البحث سلوك المخاطرة لدى السائقين وفيما اذا كانت هناك علاقة بين سلوك المخاطرة وارتكاب السائقين لحوادث المرور والتعرف على الفروق عى افراد العينة في سلوك المخاطرة في بعض المتغيرات (الجنس ، السن ، الحالة العائلية ، المستوى التعليمي ، الاقدمية في السياقة، نوع الرخصة، نوع التامين) ، وتناولت الفرضيات التالية:

- هناك مستويات عليا في سلوك الاقدام على المخاطرة لدى السائقين
 - توجد علاقة ارتباطية ذات دالة احصائية بين سلوك المخاطرة وعدد الحوادث المرتكبة لدى السائقين
 - توجد فروق ذات دلالة احصائية في سلوك الاقدام على المخاطرة تعزى الى (الجنس، السن الاقدمية في السياقة، الحالة العائلية، مستوى التعليمي، نوع الرخصة، نوع التامين) المتغيرات المذكورة انفا كل على حدة ضمن المنهج الوصفي التحليلي، واعتمدت على عينة قوامها 69 سائقا وتم استخدام مقياس سلوك المخاطرة (من اعداد الباحثان)
- ومن اهم نتائجها:

- ان المستويات منخفضة في سلوك الاقدام على المخاطرة لدى السائقين.
- وجود علاقة ارتباطية ذات دلالة احصائية بين سلوك المخاطرة وعدد حوادث المرور
- توصل الباحثان الى انه توجد فروق ذات دلالة احصائية في سلوك المخاطرة لدى عينة البحث تعزى لخصائص الجنس، السن، اقدمية السياقة ، الحالة العائلية ، نوع الرخصة ،نوع التامين

التعليق: ان هذه الدراسات والمتغيرات التي قامت بإتخاذها كذا العلاقة التي تربطهما تحصلت على مستويات منخفضة في سلوك الاقدام على المخاطرة لدى السائقين ولكن هذا لا يعني ان من الممكن ان نتائج الدراسة الحالية قد تسفر على نفس النتائج.

خامسا: قامت (سامية شينار ، 2019) بدراسة بعنوان السياقة التهورية وحوادث المرور، قراءة في الاسباب النفسية

والتي هدفت الى توضيح اسباب حوادث المرور ذات السبب البشري وتبيان العوامل التي تؤدي بالفرد الى انتهاج سلوكيات الخطر اثناء القيادة . وقد اسفرت نتائج الدراسة على مايلي:

- ان السائقين في عمر الشباب تزيد مخالقاتهم لقواعد وانظمة المرور مما ينتج عنه نسبة عالية من الحوادث باختلاف من هم اكبر منهم سنا ان عدم معرفة وعدم الخبرة بالسياقة يعتبران عاملان اساسيان في وقوع حوادث المرور .

التعليق: لاحظنا ان هذه الدراسة طرحت اسباب الحوادث وبينت العوامل التي تؤدي الى اقدام الفرد بسلوكيات خطيرة اثناء القيادة والتي نتج ان فئة الشباب هي الاكثر مخالفة لقواعد المرور ومن خلال نتائج هذه الدراسة قمنا بتعزيزها كمحتوى مهم يساعدنا في تناول جانب من جوانب دراستنا الحالية.

سادسا: دراسة (بلخيري وفاء،سعودي عبد الكريم) بعنوان: دور العوامل النفسية في عدم احترام السائقين لقانون المرور

تناولت الدراسة أهم العوامل النفسية التي تدفع السائق لعدم احترام قانون المرور وذلك وفق متغيرات الجنس،العمر، المستوى الدراسي و أقدمية رخصة السياقة معتمدين على المنهج الوصفي حيث الأسلوب المسحي الأنسب لجمع المعلومات عن الوقائع، واستعملت أداة واحدة لهذا الغرض وهي استبيان قياس العوامل النفسية لعدم احترام قانون المرور مكون من أربع أبعاد وزع على عينة عشوائية قوامها 307 من السائقين، وعولجت نتائج هذا الاستبيان عن طريق حساب النسب المئوية لتحديد مدى تأثير كل عامل نفسي على السائق لمنعه من احترام قانون المرور. جاءت النتائج العامة للبحث تشير إلى أن العامل النفسي الأول المسبب لعدم احترام قانون المرور حسب أفراد العينة هو الضغط والإجهاد وبغالبية نسبتها، 51.46% يأتي في المرتبة الثانية عامل حب المغامرة والإثارة وبغالبية نسبتها، 50.89% اما العامل الثالث الأكثر تسببا في عدم احترام السائقين لقانون المرور فهو

الانفعالات النفسية بغالبية نسبتها 43.31% وفي الرتبة الرابعة تأتي اتجاهات السائقين نحو قانون المرور بغالبية نسبتها تقدر بـ 42.07% ..

التعليق: تم الاخذ بعين الاعتبار في هذه الدراسة العوامل النفسية التي تدفع السائق لعدم احترام قانون المرور فانها قد تسبب في النهاية الى الحوادث المرورية وخسائر مادية كانت ام بشرية، في حين درست الجانب النفسي للسائق.

التعليق عن الدراسات السابقة: تبين لنا من خلال الاطلاع على الدراسات التي أجريت في هذا المجال ما يلي:

- سلطت هذه الدراسات الضوء على مختلف الخصائص التي يقوم بها السائق أثناء القيادة، والتي يمكن ان تؤثر على سلوكه.
- قامت بدراسة الفروق في القيادة الخطرة و (التفائل غير الواقعي، حوادث المرور، عدم احترام قوانين المرور)، حسب متغير السن او متغير المستوى التعليمي او الخبرة فئة الشباب.
- اقتصرت الدراسات على طرح الأسئلة على أفراد العينة وعن مدى تصوراتهم للتعرض لحوادث المرور و التجاوزات للأنظمة المرورية.
- اهتمت الدراسات بمهارة القيادة و علاقتها الارتباطية بالعمر والمستوى التعليمي.

تناول متغيرات الدراسة

اولا: السائق

- تمهيد

1 - السائق

1-1- التعريف اللغوي.

1 - 2- التعريف الاصطلاحي.

2 - تصنيف السائق.

3 - نماذج سلوكيات المتعلقة بالسائق.

4 - الخصائص التي يتصف بها السائق أثناء القيادة.

5 - سلوك السائق و الحالة النفسية.

6 - الشخصية المرضية للسائق.

- خلاصة

تمهيد:

من غير الممكن ان تسير السيارة من دون صاحبها ،فالسائق هو الركيزة الأساسية التي من خلالها تتم عملية السياقة ،و لكن تختلف السياقة من سائق الى آخر كل حسب جانبه المعرفي وما يراه صحيحا في القيام بدوره الأساسي،فتلعب شخصية ونفسية السائق أثناء السياقة وبالأخص طريقة السيطرة على المواقف التي قد تعتري تصرفاته من إحساس ورد فعل على المواقف،إضافة الى معرفته لقواعد السياقة و المرور وهياكل المركبة بصفة عامة.

السائق

1-1 - التعريف اللغوي:

من الفعل سوق وساق،ساق الابل وغيرها يسوقها سوقا وسياقا،وهو سائق وسواق،شدد للمبالغة،وقوله تعالى : "وجاءت كل نفس معها سائق وشهيد"،قيل في التفسير:سائق يسوقها الى محشرها، والسياقة جمع سائق وهم الذين يسوقون جيش الغزاة ويكونون من ورائه يحفظون ويقودونه.

1-2 - التعريف الاصطلاحي:

الجريدة الرسمية: السائق هو كل شخص يتولى قيادة مركبة بما فيها الدراجات،الدراجات النارية او يسوق حيوانات الجر والحمل والركوب والقطعان عبر الطريق او يتحكم فعلا في ذلك السائق هو الشخص الحاصل على رخصة قيادة مستوفي الشروط القانونية ،سواء كانت اختبارية مؤقتة أو دائمة،و التي تسمح لصاحبها بقيادة مركبة بمختلف احجامها. (محمد،2014، ص188).

2 - شخصية السائقين حسب تصرفاتهم:

إن معظم السلوكات السياقة الخطرة تعزى للسائقين أنفسهم. فالسائق يعد مسببا أول لتلك السلوكات أثناء سياقته نتيجة خطأ يرتكبه بقصد أو دون قصد، ويصنف السائقين الى:

- **السائق الأناني** هذا السائق نراه بكثرة على مختلف الطرقات . إنه يقف بسيارته في منتصف الشارع ليتحدث مع شخص على جانب الطريق، أو في سيارة أخرى دون اكتراث لحركة المرور التي يعرقلها نتيجة لذلك إنه . يحاول دائما أن يأخذ حق غيره باستعمال الطرق .تراه أحيانا يسير في منتصف الشارع بالسرعة التي يختارها دون أن يترك لغيره حق

التجاوز . لا وهو يأخذ يمين الشارع حتى ولو نبهه الآخرون إلى ذلك، لا أنه كما يتراجع عن ترك سيارته في أماكن لا يجوز الوقوف فيها .وقد يغيب عن سيارته لقضاء حاجة أو زيارة صديق والسيارة واقفة في مكانها تسد المنافذ وتعرقل المرور، أو تعرض السيارات الأخرى لخطر الاصطدام. إن الأمثلة كثيرة على السائق الأناني. ويرى علماء النفس أن الأطفال يولدون وفيهم شعور بالأثرة وحب الذات، فلا يهتمون إلا بأنفسهم وبمصالحهم الشخصية.

ويمكن أن يتصرف الطفل دائما ضمن نطاق هذا الإحساس الأناني أنه لولا يكتسب بالتربية وتأثير البيئة شعورا اجتماعيا يحول تركيزه الفكري من الدوران حول نفسه إلى الاهتمام بشئون الغير والمصلحة العامة.

لكن نسبة تغلب الإحساس الاجتماعي على الإحساس الفردي تختلف بين شخص وآخر نتيجة عوامل نفسية وبيئية كثيرة .والفرد الذي تتركز مشاعره وسلوكه على نفسه لا يمكن أن يكون سائقا ،جيدا ومن هذا يبدو أن لنا السائق الأناني منحرف نفسيا، إذا جاز التعبير، لا يلائم سلوكه متطلبات حركة المرور. والسبب في لا أنه ذلك يعترف أن الطرقات العامة ليست ملكا له وحده، وأن عليه أن يراعي حقة المرور.(فؤاد،1977 ص 27-28).

- **السائق العصبي المزاج** هذا السائق كثير الوجود أيضا على الطرقات، إنه ينفعل بسرعة تاركا لمشاعره العنان بحيث تبدو واضحة في تصرفاته .ويبدو أن إظهار الشعور ذابه الشكل دليل على عدم اكتمال النضج لدى المرء .فالإنسان الناضج يتمالك أعصابه، ويتحكم بمشاعره في جميع المواقف، بعكس السائق العصبي الذي يمكن تشبيه تصرفه بتصرف الطفل الصغير الذي لا يتمكن من الامتناع عن البكاء أو الضحك، أو إظهار الغضب بشكل ظاهر.

ويمكن القول إن السائق الذي ينفعل بسرعة ويتصرف بعصبية هو أيضا عنصر خطر على الطرقات العامة يؤدي تصرفه- في كثير من الحالات -إلى حوادث سير مؤلمة .وهذا السائق يمكن معرفته من تصرفاته في الأمور التالية:

- يغضب لأبسط الأمور .
- يفقد أعصابه وبالتالي حسن تقديره لمواقف المرور .

- يعبر عن غضبه بتهوره في قيادة السيارة.
- ينفذ صبره بسرعة إذا تعرقل السير فيضغط على المنبه بشكل مزعج.
- يغير الضوء بعصبية في وجه السيارات المقابلة.
- يصيح في وجه السائقين الآخرين ويتلفظ بكلام بذيء.
- يسبب عرقلة في حركة المرور، ويزاحم غيره من السائقين، حتى لا أنه يتورع عن إخراجهم عن خط سيرهم، ويعرضهم للأخطار.
- يتذمر من تصرف غيره وأخطائهم، ولا يرى أخطائه هو.

- **السائق المتباهي:** هذا السائق مشكلة في حد ذاته؛ فهو يجلب الخطر لنفسه ولغيره بتصرفاته التي لا تركز على التعقل والشعور بالمسئولية. وقد يكون المتباهي كبير السن أو صغيراً، ولكنه لم ينضج بعد، حتى مع وصوله إلى سن تؤهله للجلوس خلف المقود. إنه يسعى إلى اكتساب إعجاب الآخرين بالمناورات الخطيرة الجريئة التي يقوم بها بسيارته على الطرقات العامة. ويرى علماء النفس أن هذا السائق يعاني مركب نقص يسعى إلى تغطيته بإظهار نفسه بمركز العظمة والمقدرة. هذا السائق يسمعك زعيق عجلات سيارته وصفيرها عند الانطلاق واجتياز المنعطفات، كما لا أنه يبقي سيارته في خط واحد، وهو يحاول أن يتجاوز غيره دائماً، لم واذا يتمكن من ذلك فإنه يتابع مناوراته من اليمين إلى اليسار، ومن اليسار إلى اليمين خلف السيارات الأخرى حتى يتمكن من التجاوز.

قد يقول البعض، إن في هذه المناورات مهارة في السياقة وحبا للمغامرة. ولكن، لنا بد لا من القول هنا إن أكثرنا يحب المغامرة، شريطة أن تكون خالية من أخطار مباشرة علينا وعلى غيرنا، وبحيث لا يحوم شبح الموت والدمار حولها، مثل مغامرات السائق الجريء. وما نفع العلاج بعد الحادث إذا أدى إلى الوفاة أو الإصابة الدائمة، مثل بتر الأعضاء أو الإقعاد.

- **السائق المتفهيق:** هذا السائق يدعي معرفة أنظمة السير وقوانين المرور. ولكنه يفسرها دائماً لمصلحته وبغير الأوجه المعدة لها. لا وهو يواجه الحقائق بصدق وصراحة إنه . يعرف مثلاً أن المرور في طريق ما ممنوع، ولكنه يمر فيه، على اعتبار أن المرور ممنوع في حالة وجود سيارات قادمة من الاتجاه المعاكس، وأن إشارات الوقوف لم توضع له بل هو

لغيره من السائقين الجهلاء إن . مثل هذا المفهوم لأنظمة السير فيه الكثير من الخطر على حياة السائق وحياة غيره من الأفراد . وهذا السائق عادة يلوم إذا غيره وقع في حادث، لأنه يرى أن لا غيره يعرف أنظمة السير وأصول قيادة السيارات كما يجب .

- **السائق الفضولي:** هذا السائق محب للاستطلاع يسعى إلى مراقبة سير الأحداث على جانبي الطريق، بدلا من تركيز انتباهه على ما يحدث على الطريق الذي ينطلق عليه بسيارته . ويحاول التعرف إلى المشاة، عله يرى صديقا يبحث عنه . لا وهو يمتنع عن استطلاع المعروضات الجديدة في المتاجر، أنه كما يهوى التفرس في وجوه ركاب السيارات العابرة أو الواقفة . كثيرا ما يستيقظ هذا السائق من تجوال ناظريه على جانبي الطريق على صوت اصطدام بين سيارته وسيارة تسير أمامه، أو أخرى تحاول التجاوز، أن أو يرى أحد المشاة صريحا وهو يحاول عبور الشارع ولا . يخفى ما يمكن أن يترتب على سلوك مثل هذا السائق من أخطار على حياته وحياة غيره .

السائق الناضج: لعلم النفس رأي في تحديد مؤهلات السائق الناضج، وهذا الرأي لا يكتفي بحصر الموضوع بالمهارة في قيادة السيارة، بل يرتكز أيضا على التوازن وتمالك الأعصاب . السائق المتفوق لديه إحساس بمسئوليته . ويقول الخبراء إن من الصفات الضرورية في السائق التحلي بالروح الرياضية، والشعور بالمسئولية، ومراعاة مصلحة الغير، وحسن التقدير، واليقظة، وبعد النظر، واحترام القانون إن . هذه الصفات تتمثل في روح المعاونة والمشاركة، وتظهر الكثير من النضج العقلي والعاطفي . (خالد السيف وآخرون 1992 ص، 25-29).

3- نماذج سلوكيات المتعلقة بالسائق:

لقي موضوع سلوكيات السائقين اهتماما واسعا من الباحثين في علم الاجتماع وعلم النفس ، ولكن كثيرا من الباحثين حاولوا نمذجة هذه السلوكيات الى أربعة نماذج هي:

1- نماذج متعلقة بالشخصية.

2- نماذج متعلقة بالملاحظة والإدراك.

3- نماذج متعلقة بالمعرفة.

4- نماذج متعلقة بالدوافع.

فالنماذج المتعلقة بالشخصية تركز على الاختلافات النفسية بين السائقين والتي يتوقع أن تفسر معظم السلوكيات المؤدية للحوادث. لكنها لا تستطيع مسبقاً أن تحدد السائقين الذين سيتورطون في حوادث من مجتمع السياقة .

أما نماذج **الملاحظة والإدراك** فتهتم بخصائص السائق الإدراكية، وقد أبدت نجاحاً في حالات محددة جداً، والتي تصعب من ناحية مرئية، مثل السياقة الليلية والتجاوز. لكن هذه النماذج لا تتسع لشرح سلوكيات مستخدمي الطريق.

أما بالنسبة لنماذج **المعرفة** فإنها تنظر لعملية صنع القرار لدى السائق. فالسياقة وظيفية عقلانية، كون السائق يستخدم عقله عند مواجهة أي ظرف على الطريق لاختيار أفضل بديل لتجنب هذا الظرف.

تركز النماذج الواقعية بشكل رئيسي على مفهوم المجازفة بوصفه محدداً للسلوكيات، الإنسان هو السبب الرئيسي بين عناصر وقوع الحادث المروري. فمعظم حوادث الطرق تقع بسبب خطأ بشري، كما سنشرح ذلك في الفصل الخاص بحوادث المرور. لذلك فقد ركزت دراسات كثيرة أبه قام باحثون اجتماعيون على الإنسان من حيث السلوكيات، والنواحي النفسية، وعلاقة ذلك ذهبه للحوادث. (خالد، 1992، ص 29 - 28).

4- الخصائص التي يتصف بها السائق أثناء السياقة:

يجب أن تتوفر لدى السائق بعض الصفات المحبذة للسياقة الجيدة و، لتفادي الوقوع في الحوادث التي تقع يومياً في الطرقات، فمن بين الصفات التي يجب أن تتوفر في السائق هي الخبرة و المهارة التي تأتي مع مرور الزمن، لكن هناك صفات يجب أن تتوفر لديه منذ البداية و التي تتمثل فيما يلي :

1- المسؤولية: يجب على السائق لا أن يأخذ بعين الاعتبار مسألة أمنه و أمن الركاب الموجودين معه بسيارته فحسب، بل عليه أن يأخذ بعين الاعتبار أمن كل مستعملي الطريق بما في ذلك الراجلين، ولا يستطيع القيام بذلك إذا إلا أبدى انتباهاً مدققاً لحالات حركة المرور المتغيرة و تابع تطورها، و على هذا الأساس يمكنه أن يخطط ردود أفعاله مسبقاً بحيث لا يتسبب في خطر أو مضايقة للآخرين.

2- التركيز: إن الإحساس بالمسؤولية لدى السائق عادة ما ترافقه عملية التركيز على مهمة القيادة حيث يجب أن عليه يركز كل الوقت إذا أراد التعامل مع حركة المرور في هذا العصر، و التي عادة ما تكون كثيفة و سريعة التحرك ، هذا بالإضافة إلى أن هناك أخطارُ يمكن أن تظهر من مصادر مختلفة ، فإذا ترك فكره في حالة شرود لو و حتى للحظة واحدة فإن احتمال ارتكاب الأخطاء يزداد بشكل ملحوظ و بطبيعة الحال هذه الأخطاء قد تؤدي بدورها إلى حوادث، و هكذا فإن كان السائق في حالة تعب أو إحباط، أو قلق أو ملل حتى إن كان مشغولاً فإنه يستغرق وقتاً أطول ليستجيب و بالتالي فإنه من المستحسن أن يتخل عن مهمة قيادة السيارة في كل هذه الظروف، إذا و كان أن عليه يقوم بذلك، فيجب أن يأخذ احتياطات خاصة لهذا الغرض .

3- التوقع: إن عملية التركيز لدى السائق تساعد على توقع الأشياء، فالتوقع في مهمة القيادة يعني إصدار رد فعل مناسب ليتناسب ما مع يقوم به بقية مستعملي الطريق بالإضافة إلى استعداده للقيام بأي تعديل كلما تطلب الأمر ذلك ، وهكذا فإن التجربة و التوقع معا يجعلان السائق يسلك طريقة شبه أوتوماتيكية أو آلية تمكنه من تحاشي الخطر الممكن لكي يصبح خطراً حقيقياً .

4- الصبر: من السهل أن جدا ينفعل السائق بسرعة عندما يرتكب الآخرون نوعاً من الأخطاء أو عندما يدخل إلى مكان به ازدحام حركة المرور، لكنه إذا فعل هذا فهو قريب من ارتكاب حادث ، لذلك يجب لا أن يقود السيارة تحت مزاج ملؤه الانتقام أو التنافس، فإذا ضايقه السلوك التنافسي والعادات السيئة للسائقين الآخرين، فعليه لا أن يغضب حتى و إن كان على حق، و بل يجب عليه أن يظهر بمستوى عالي من التعقل و التعالي أو الترفع عن النزول إلى سلوك شخص غاضب، محاولاً بذلك إعطاء درس للطرف الآخر و الظهور أمامه كمثال أعلى للسلوك الجيد الذي يجب أن يتصف به السائق.

5- الثقة بالنفس: تعد درجة الثقة بالنفس لدى السائق عند التعامل مع سيارته كجزء من موقفه نحو مهنة القيادة و بطبيعة الحال، فإن السائقين الجدد يكونون غير متأكدين من أنفسهم في شيء معين، و تنمو الثقة بالنفس مع اكتساب الخبرة ، لكن السائق الجيد هو

الذي لا يترك نفسه يشعر بثقة النفس الزائدة عن اللزوم لأنها تؤدي إلى اللامبالاة و المجازفة و التي بدورها قد تنتهي بحادث.

6- التدريب المنظم: إن كل الصفات التي ذكرناها لحد الآن تعتمد على نوعية التدريب الذي يتلقاه الفرد منذ البداية فعادة ما يبدأ السائقون تعلمهم عن طريق أهلهم و أقاربهم و أصدقائهم ، وهذا ما يساعد على إجراء الكثير من التمارين التطبيقية بتكاليف منخفضة لكن على الرغم أن من بعض المعلمين غير المختصين يمكنهم شرح الكثير من التفاصيل حول سير السيارة و أسلوب السياقة في ظرف مدة زمنية معقولة ، فإن الكثير من السائقين الماهرين لا يصلحون كمدرسين حيث يمكنهم تحطيم مستوى الثقة بالنفس لدى المبتدئين بدفعهم للقيام ببعض التمرينات الصعبة و الغير منتظمة قبل الأوان، وهكذا فإن التدريب المنظم و المخطط الهادف يُعتبر حد أساسي لتعلم مهمة السياقة بل ويجب أن تخطط كل حصة تعليمية لتتاسب مدى تقدم المتعلم.

7- المعرفة الميكانيكية إن معرفة السائق لكيفية عمل الأجزاء المختلفة للسيارة لعمل جيد ويعرف ماذا يحدث لها عند استعمال المتحكمات، فإنه سوف يكتشف إحساسا بالرفق على السيارة، وهذا سوف لن يجعل منه سائقا جيدا فحسب بل يزيد من مستوى إهتمامه بمهمة السياقة، كما يمدد في حياة سيارته، و على العموم فإن السائق الجديد سوف يتعلم استعمال المتحكمات بسرعة أكثر إذا كان يفهم كيفية عملها مع بعضها البعض . (عياش، 2008، ص 56-58).

5- سلوك السائق و الحالة النفسية: يمكن النظر للحالة النفسية على ثلاث مستويات مترابطة ومهمة:

1-5- الحالة النفسية العامة الدائمة: وهي نمط الإنسان من حيث شخصيته و أسلوبه في التعامل وموقفه من الأشياء وهذا وضع دائم يؤثر على نوعية السائق.

- فهناك السائق العصبي و الذي يكون في حالة استنفار دائمة للمشادة مع السائقين و المشاة والشرطة، و السائق الجشع الذي لا يكثر بالقوانين و الأنظمة ومهتم فقط في جني المال، و السائق الشارد السارح الانشغال الذهني، لأن شرود الذهن يؤدي الى إضعاف اليقظة التي يجب ان يتصف بها السائق و التي يتوقف عليها رد فعل عند رؤيته للخطر او محاولة

تفاديه، و السائق الذي يتعامل مع القيادة من حيث المبدأ على انها أمر سخي لا يحتاج الى تركيز.

5-2- الحالة النفسية الآنية : يقصد بها الوضع المؤقت لانفعال او توتر او عدم الاستقرار الناتج عن عدم النوم او ضائقة مالية او خلاف عائلي.

5-3- الحالة النفسية المرضية : و تشمل العديدي من الاضطرابات التي تؤثر على قدرة السائق على السياقة بالشكل المناسب و منها:

أ- تعاطي الكحول ،المهدئات، المنهبات، والمخدرات، التي تعتبر من العوامل الأساسية لوقوع الحوادث المميتة .

ب- الأمراض النفسية كالقلق الدائم، الملل... الخ

6- الشخصية المرضية للسائق:

6-1- الشخصية السادية المتلذذة للألام و حتى الموت ناي ذات ميول إجرامية.

6-2- الشخصية الاكتئابية: التي لا تولي أي اهتمام لحياتها و لحياة الآخرين.

والفرق بين الشخصيتين ان الأولى تقصد إيذاء الآخر وتسعى لذلك إشباعا لنزواتها العدوانية ضد الاجتماعية، بينما الثانية تسعى لإيذاء ذاتها وبدون قصد او استهداف في تؤذي الآخر.

6-3- الشخصية المدمنة على الخمور والمخدرات والتي تعاني من اضطراب على مستوى الوعي.

6-4- الشخصية الذهانية التي تعاني من تفكك على مستوى الإدراك وتشوه الواقع.

خلاصة:

السائقين مهما تعددت تصنيفاتهم و تبعثرت اتجاهاتهم ،يعتبرون هم المسؤولين على النتائج التي تحدث لهم من تجاوزات وتهورات قد تؤدي بإنهاء حياتهم أو حياة غيرهم ،وسيتبين أكثر في الدراسة الميدانية التي تبحث عن العلاقة الموجودة بين التفاوض غير الواقعي وسلوك السياقة الخطر لدى عينة من السائقين

ثانياً: سلوك المخاطرة في السياقة

- تمهيد

1- تعريف سلوك السياقة الخطر.

1-1-العوامل المعرفية.

1-2-العوامل غير المعرفية.

2 - اتجاهات البحث في سلوك السياقة الخطر.

3 - الأسباب المؤدية لسلوك السياقة الخطر.

4 - أخطاء سلوك السياقة الخطر.

5 - الجوانب السلوكية المرتبطة بسياقة السائق للمركبة.

- خلاصة

تمهيد:

يتجلى سلوك السياقة الخطر في المواقف الصعبة التي تواجه أي فرد، أو التي تتضمن مهارة معينة في التصرف أثناء القيادة، وقد حاول العديد من الباحثين فحص هذا السلوك باعتباره متضمنا لنشاط المعرفي الذي يقوم به الفرد من خلال فكرته في النجاح أو الفشل في الأحداث اليومية التي تجابهه.

1 - تعريف سلوك السياقة الخطر:

- **تعريف نيهارت 1999 Nihert** : على أنها تعني إتيان الفرد سلوكا اتجاه شيء ما عندما لا تتضح نتائج هذا الفعل أو الشيء حيث يحاول بعض الصغار فعل أو أداء سلوكيات مندفعة نحو بعض الأشياء، والتي يطلق عليها بالخطورة. (صفوت، 1992، ص54).

- **تعريف جاكسون 1994 Jakson** : عرف سلوك السياقة الخطر بأنه الميل إلى المجازفة والاستغراق في ممارسة الأعمال أو الأنشطة الخطرة بالنسبة للفرد.

- **يعرفها عادل محمد هريدي** : بأنها سمة تهيئية تدفع الفرد للاستجابة اللاعقلانية المغامرة في مختلف المواقف ، فيختار من البدائل المتاحة ، أكثرها احتمالا لتحقيق أعظم المكاسب في حال نجاحه إلى جانب تكبيد الخسائر في حال فشله (هريدي، 2002 ص 129).

- **تعريف عبد الفتاح سيد درويش** : يعرفه باعتباره سمة معرفية ذات وجهة اجتماعية محددة لسلوك الأفراد إزاء التعرض لبعض المواقف التي لا تتضح فيها المعلومات مما يؤدي إلى حالة من عدم القدرة على الضبط الانفعالي والمعرفي ومن ثم يقترف الفرد سلوكيات خطيرة كارتكاب الحوادث نتيجة رعونة القيادة، ومخالفة القواعد المرورية أو غيرها من السلوكيات. (درويش، 2005، ص423).

من خلال التعاريف نستدل على ان سلوك السياقة الخطر هو الفعل الذي يعرض الإنسان نفسه او غيره للضرر، وهو أي سلوك أملتة عليه مواقف الغضب او الإحباط او الانزعاج من قبل الآخرين او مشاعر عدائية ، وترتب على هذا السلوك أذى بدني او مادي او نفسي للآخرين او للشخص نفسه.

2- اتجاهات البحث في سلوك السياقة الخطر:

ينظر التراث النفسي إلى سلوك السياقة المخاطرة من خلال المنظور المعرفي ، حيث يتعامل مع سلوك السياقة الخطر باعتبارها نشاطا يقوم به الشخص بعد التفكير في البدائل المختلفة لهذا السلوك واختيار ما يراه مناسباً، أما المنظور غير المعرفي، فيبحث في البدائل الوراثية والحيوية وخصائص الأسرة والطبقة والنشأة الاجتماعية.

أولاً: النظرية التقليدية:

قامت النظرية التقليدية لاتخاذ القرار على تفسير سلوك السياقة الخطرة باعتبارها أفضل قرار يتخذه الشخص لزيادة مكاسبه وتقليل خسارته ، وقد قامت على افتراض الفرد المتكامل والذي يتميز بقدرته على اتخاذ قراراته بناء على المعرفة التامة بما أمامه من اختيارات ونتائجها والحساسية المطلقة للفروق بين البدائل بما يمكنه من حسن التمييز في الاختيار المنطقي إن. جميع البدائل متاحة أمام الفرد، وإن جميع المعلومات متوافرة ، ويفترض كذلك أن للفرد المقدرة والوقت لاختيار ما يلائمه من حلول، لذا يفترض هذا النموذج أن الفرد في حالة كاملة من التأكد وبالتالي لا يظهر دور سلوك السياقة الخطر في ظل هذا الافتراض .ويلاحظ أن هذا النموذج لم يثبت قدرته على التنبؤ بالقرارات التي يتخذها الفرد إلا في حالات قليلة حيث اتضح أن قدرة الفرد على حساب النتائج محدودة بسبب عدم التأكد من إمكانية تحقيق أية نتائج أو عدم وجود محك ثابت لقياس النتائج المتوقعة من كل اختيار ، كما افترض الباحثون بعد الحرب العالمية الثانية عدد من النظريات التي قامت على فرضية عدم التأكد وعلى عكس افتراض " الفرد المتكامل قامت نماذج عدم التأكد أن على الإنسان:

1. ذو قدرة محدودة على الفهم.
2. أن المواقف أكثر تعقيداً أن من تتيح للفرد الاختيار ببساطة من البدائل.
3. إن احتمالات النتائج المترتبة على كل اختيارات غير مضمونة أو غير مؤكدة وتأخذ هذه النماذج المعرفية في الاعتبار تأثير المعلومات على المخاطرة، إذ يشكل نقص المعلومات سبباً مهماً من أسباب سلوك السياقة الخطر، وذلك بإتيان السلوكيات المرفوضة اجتماعياً كمخالفة القواعد والنظم، وقد استعرضت مجموعة من الدراسات

دور المعلومات في تعديل درجة المخاطرة، ومن ثم تقليل مؤشر السلوك المضاد لنظم المجتمع.

أن كما طريقة تقديم المعلومات، والذي اتضح من دراسات متعددة، لها أن تأثير على قرار الفرد سواء في القرارات العامة، فيما يتعلق بسلوك الخطر في مجال الصحة أو حماية الذات من مصادر التهديد كوقوع الحوادث مثلا أو غير ذلك وبالتالي تؤدي الثقة الزائدة في إمكان تدارك الخطر في آخر لحظة إلى التهاون في اتخاذ الاحتياطات اللازمة لحماية الذات وبالتالي يسعى الشخص أحيانا الى ترتيب معلوماته بطريقة تقلل من الخطر المتوقع من سلوك معين فيما أسماه **كاهنيان وتفير سكي. Kohneman et (1984)** **Tversky**. بالتأكيد الزائف ، كما يؤدي سوء تقدير الزمن إلى قرارات غير صحيحة.

ثانيا : النظرية السلوكية:

يمكن تحديد اتجاهات البحث في المخاطرة باعتبارها ميلا أو استعدادا سلوكيا في ضوء ما يلي:

1- سلوك السياقة الخطر كسمة شخصية : يعد كاتل **kattel** من ابرز علماء الشخصية الذين توصلوا أن إلى احد عوامل الشخصية هو المخاطرة والإقدام ، مقابل الخجل والحرص كما وجدوا دورا مهما للوراثة في هذه السمة.

2 -العوامل الديمغرافية وسلوك السياقة الخطر : أكدت معظم الدراسات ارتباط المخاطرة بعدد من المتغيرات الديمغرافية وأهمها السن حيث اتفقت أن على المخاطر تزيد عند الأقل من الثلاثين بالمقارنة بمن هم أكبر منهم وتؤكد الدراسات أن الصورة النمطية عن الفرد كبير السن من الراشدين أنه هي أكثر حذرا من صغير السن، وقد اتفقت دراسات متعددة على تقسيم فئات العمر حسب المخاطرة إلى اقل من 20عاما. كما ارتبطت المخاطرة بالنوع، حيث ارتفع الذكور على المخاطرة أكثر من الإناث (**صفوت 1992،ص54-56**).

توصل جدعان من استعراضه لحوادث السيارات في دولة الكويت عام 1976، 1977 إلى أن 50% من الحوادث كان سببها سائقين نقل أعمارهم عن 29أما سنة في الجزائر فقد توصل بوظيفة حمو وآخرون في دراسة حول فعالية قانون المرور الجديد في

الجزائر، إن فئة الشباب من الجنسين في المرتبة الأولى بنسبة (72.6%) تليها رتبة الذكور من مختلف الأعمار في المرتبة الثانية (57.6%) تم المتقدمون في السن في المرتبة الثالثة (54.6%) (وأخيرا الإناث في المرتبة الرابعة 52.6% ما وهو يتفق ما مع توصلت إليه مختلف الدراسات وتعززه إحصائيات حوادث المرور لمصالح الأمن للفترة الممتدة من أفريل إلى سبتمبر 2005 التي تؤكد على أن فئات الشباب أكثر عرضة لحوادث المرور من غيرها. (حمو عيسى، زناد شريفي، 2007، ص 21).

3- الأسباب المؤدية لسلوك السياقة الخطر:

1 - الأسباب الداخلية المؤدية لسلوك السياقة الخطر:

هناك أسباب متعددة داخلية، تسهم في نشوء سلوك السياقة الخطرة لدى الفرد منها:

- الأسباب الجسمية مثل: النشاط الزائد الناتج عن اختلاف إفرازات بعض الغدد كالغدة الدرقية، أو الغدة النخامية مع مستوى منخفض من الذكاء، مما لا يمكن الفرد من تصريف نشاطه الزائد في أوجه مفيدة فيوجهها في سلوكيات خطيرة.
- الأسباب البيولوجية: وهي كل ما يتعلق بتكوين الحدث الوراثي و العضوي و العقلي، ويلعب عامل الوراثة دورا مهما في نشوء السلوك الخطر، خصوصا حين يتفاعل مع الأسباب البيئية، وترتبط بعض حالات السلوك الخطر بإصابة الحدث بأمراض عصبية و نفسية وراثية ارتباطا وثيقا. (عثمان، 2005، ص 32).

وهناك أسباب نفسية ترتبط بسلوكات السياقة الخطرة مثل: شدة نزعات السيطرة أو الخضوع واثبات الذات، والتقليد والقابلية للاستهواء، وحب التملك، والشذوذ الجنسي.

2- الأسباب المؤدية لسلوك السياقة الخطر و التي تعود للذات:

- الشعور المتزايد بالإحباط.
 - ضعف الثقة.
 - الاضطرابات الانفعالية والنفسية وضعف الاستجابة للمعايير الاجتماعية.
 - عدم القدرة على مواجهة المشكلات التي يعاني منها الفرد.
- (عثمان، 2005، ص 108).

4 - الجوانب السلوكية المرتبطة بسياسة السائق للمركبة:

من المعروف أن سياسة السيارة سلوك معقد تنتقل أسسه للفرد من خلال الثقافة وأجهزة الإعلام والأسرة ومؤسسات التعليم، أن كما سياسة السيارة تعتمد على جوانب ثلاثة : وجدانية ومعرفية وحسية حركية تتضح فيما يلي:

أولاً : الأسس الوجدانية : و تتمثل في:

1 - إعطاء قيمة و تقدير للسيارة، والسيطرة عليها والتنافس كأسلوب مرغوب فيه في قيادة السيارة.

2 - عدم القدرة على التحمل، و على التعااضي عن تفوق السائقين الآخرين في الكفاءة و الدوافع.

3 - دعم الرغبة في توجيه العدوان للآخرين.

وتعتبر تلك الأسس الوجدانية معايير سلبية مضادة للمجتمع، بد لا لذا و من تطبيق الطرق السوية الثقافية الاجتماعية التي من شأنها خفض هذه النواحي العدوانية و زيادة الجوانب الإيجابية من تعاون بين السائقين.

ثانياً : الأسس المعرفية : و تتمثل في :

1 - عدم الدقة في تقدير الخطر .

2 - التمييز والذاتية في فهم مواقف القيادة .

3 - الافتقار إلى الذكاء الانفعالي لدى السائق .

4 - انخفاض الوازع الخلقي .

و يتضح من أن ذلك الأسس المعرفية لدى السائق تتسم بعدم الدقة، و عدم الكفاءة و لذلك بد فلا من تعليم السائق طرق التدريب الذاتي و رفع كفاءة الذات حتى يتمكن من معالجة الخطر وتناوله بكفاءة.

ثالثا :الأسس الحسية حركية: و تتمثل في :

- 1 - العادات الآلية .
- 2 - أخطاء الإدراك :المسافة، السرعة، الأداء الخطأ .
- 3 - تدهور في أداء الفرد أو انتباهه نتيجة التعب أو النوم أو المخدر أو الملل أو الإعداد والتدريب غير الكفاء .

وتعتبر النواحي السابقة الحسية الحركية غير ناضجة تحتاج إلى صقل ، ولذا فإن التدريب الطويل المستمر للسائق يكون ضروريا للوصول به للعادات الكفاء في القيادة.

رابعا :المعايير و الأسس الاجتماعية الثقافية:

و إلى جانب الأسس الثلاثة (وجداني معرفي، حسي حركي) تعتمد قيادة السيارة على المعايير و الأساليب الاجتماعية الثقافية و التي تلعب دورا مساعدا في تغيير عادات السائقين ، فقوى ديناميات الجماعة عامل مؤثر و قوي يمكن بواسطتها التغلب على مقاومة السائقين للتغيير و ذلك من خلال الأنشطة التي تقوم بها الجماعة و التي تركز على المقاومة، فقيادة السيارة نشاط شبه شعوري لأن كثيرا منه يعتمد على العادات الآلية " المكتسبة من الثقافة والخبرة. (المدني، نور، دون تاريخ ، ص2).

5- أخطاء سلوك السياقة الخطر:

5-1-أخطاء مباشرة:

أولا: أخطاء بشرية:

أ)-عدم معرفة بأصول القيادة : يعتبر السائق هو المحور الرئيسي الذي تدور حوله حوادث السير،وقد دلت الإحصائيات أن 85بالمئة من هذه الحوادث تقع بسبب السائق،إذ أن قيادة المركبة له فن أصوله وعلم له قواعده،لهذا نجد كثيرا من الحوادث ترجع إلى عدم إتباع السائق لأصول القيادة أو عدم إلمامه بقواعد وآداب المرور كمدلول الشاخصات والإشارات الضوئية والخطوط الأرضية ومن مظاهر اهتمام بعض الدول بتأهيل السائقين إنها تشترط للحصول على إجازة سوق وليس فقط اجتياز الاختبار المعد لذلك وإنما الخضوع لدورة تدريبية بإحدى مدارس تعليم قيادة المركبات يشرف عليها مختصون بشؤون

التدريب والتعليم، كما تشترط بعض الأنظمة إجراء اختبار نفسي للمتقدمين الراغبين في الحصول على إجازة السوق العامة.

(ب) - اللامبالاة (الاستهتار) : وهي ظاهرة سلبية تدفع بالسائق إلى سلوك غير سوى له تأثيره كبير في عدم احترام قواعد المرور ومن هذه الأنواع السائق الأناني الذي يعتبر أن الطريق ولا له ملك يراعي ما لغيره من حقوق ولا يحترم ما يفرض عليه قواعد والسائق المتهور الذي تغلب على سلوكه أنانية الطفولة ويظهر نفاذ صبره بالسرعة لمزاحمة المرور واستعمال المنبه بشكل مستمر ويعبر عن غضبه بالقيادة المستهترة متأثر باللحظة الراهنة.

ثانيا: الأخطاء التقنية

(أ) - عدم الخبرة الفنية والميكانيكية :تحتاج السيارة ككل آلية متحركة إلى عناية ورعاية دائمتين لتؤدي عملها بشكل صحيح، فإذا أن الإنسان يدرك أهمية تمتعه بصحة جيدة ويقوم دوريا بمراجعة الطبيب لإجراء فحص عام لجسمه لم وان يشعر بالمرض، كذلك فالسيارة التي تعمل في شروط قاسية حدا يلزمها إجراء عملية فحص وصيانة تأمين على فترات دورية منتظمة تتضمن مجموعة من خطوات الكشف والإصلاح والصيانة والقيام بهذه العمليات في أوقات محددة بالطريقة الصحيحة لضمان بقاء السيارة جاهزة دوما بكامل إمكاناتها لاستمالها ضمن المدينة أو للمسافات الطويلة زمن جهة أخرى فان الطريقة التي تقاد بها السيارة تشكل نقطة هامة في بقائها بحالة فنية لأطول فترة ممكنة فحينما يتم التعامل مع السيارة بالطريقة الصحيحة والمناسبة تتخفض نسبة الاهتراء (التآكل) ويقل احتمال حدوث الأعطال المفاجأة وعلى العكس من ذلك فان إساءة استعمال السيارة كالإسراع دوم موجب والوقوف المفاجئ وتحميل السيارة فوق طاقتها واهمال العجلات وعدم الانتباه لضغط الهواء وعدم فحص الزيت في المحرك وعدم الاهتمام بإصلاح الأجزاء التالفة من السيارة مثل الأنوار الأمامية وأنوار المكابح تعرض السيارة لخطر الحوادث إضافة أنها تقرب من نهايتها وتقصّر مدة خدمتها وتزيد تكاليف الصيانة المترتبة على استعمالها.

ب- الحالة العامة للسيارة :إن الحالة الفنية للسيارة بصورة عامة تلعب دورا هاما في ارتفاع عدد حوادث السير ولاسيما ما يخص عمل المحرك والمكابح وزوايا ميل الدواليب الأمامية وللتأكد من صحة الحالة الفنية للسيارة التي تسير في القطر فقد نص قانون السير

: رقم 19 عام 1974 على فحص دوري للسيارات من قبل وزارة النقل وفي نفس الوقت الذي يتم فيه دفع الرسوم وهذا جيد أن لولا الفحص الفني للسيارات تحول إلى وهمي ويقتصر على التأكد من أرقام السيارة فقط بينما ينفذ هذا الفحص في الدول المتقدمة بدقة متناهية وفي ورش اختصاصية مجهزة بأحدث الأوجه الفنية اللازمة فما أحوجنا نحن إلى التشدد على دقة وشمولية الفحص الدوري للتأكد من الحالة العامة للسيارة بلد في تكثر فيه السيارات القديمة ونقل الخبرة الفنية والوعي التكنولوجي ويجدر أن بنا نشير هنا إلى أنه حتى في أفضل الظروف التطبيقية في أرقى دول العالم تبقى حوادث السير عرضة للحوادث وأن ازديادها في العالم في السنوات الأخيرة كما وكيف قد حدا ببعض الهيئات المعنية إلى تكليف تسع شركات من شركات صنع السيارات في العالم بتصميم سيارة تمنع حصول الفواجع في حال حصول حوادث سير وقد قامت هذه الشركات بوضع العديد من التصاميم وتنفيذ الكثير من التجارب العلمية الموسعة الدقيقة فتوصلت هذه بنتيجة التجارب العلمية الموسعة إلى ضرورة تجهيز السيارات ببعض التجهيزات الإضافية وهي:

- لوحة قيادة فعالية متعددة المصابيح تنذر السائق بكافة الظروف المحيطة به وسيارته قبل حدوثها أو عند حدوثها بحيث يمكن تلاقيها.
- تجهيز الواقيتين الأمامية والخلفية للسيارة بمبرد للصدمات تمتص القدرة الناجمة على الاصطدام لتقي صندوق العربة والركاب من الإصابات المفجعة.
- تجهيز السيارة بداراة مزدوجة عالية الفعالية بحيث إذا اختل عمل إحدى الدارتين فجأة تبقى الدارة الثانية فعالة وقادرة على إيقاف السيارة.
- تصميم محرك للسيارة بحيث يكون قليل التلوث للبيئة.
- تجهيز السيارة بمصابيح تنبيه جانبية أمامية للتنبيه عند اجتياز المنعطفات.
- تجهيز السيارة بمنبه يعمل عند السير إلى الخلف.
- تجهيز السيارة بقاطع الكهرباء لمنع نشوب الحريق واستمراره.
- تدعيم متانة هيكل القسم المتوسط من صندوق العربة بحيث لا يتأثر بالصدمات.
- جعل عود المقود من النوع الانزلاقي القابل للطي في حال تلقي الصدمة لئلا يصيب السائق بالأضرار كما هو معروف.

5-2- اخطاء غير مباشرة تتمثل فيما يلي.

أ) حالة الطريق (التصميم الهندسي للطريق) : وتتحصر بتأثير السيارة من خلال حملتها على سطح الطريق فعندما تتحرك السيارة تؤثر بشكل فعال على القسم المستعمل فيه إلى أحداث خلل في جسم الطريق يقلل من متانة ومقاومته ويقصر من عمره ويزيد من هدر المواد المستعملة بسبب الحاجة إلى الصيانة المستمرة كما يتسبب من اهتزاز حركة السيارة فنتيجة حركتها وعجلاتها وتموجات واضطرابات أخرى متنوعة على سطح الطريق تؤثر مباشرة على السيارة نتيجة لمرورها بتأثيرها فجائية وصددمات قاسية إلى اعطال في السيارة واستهلاك القطع والمواد التبادلية وترمم وصيانة الطريق وبالتالي تزيد من فرص حوادث السير، لذا ينبغي أن يراعي في إعداد المشروع العام لإنشاء شبكة طريق جديدة حجم السير اليومي والمستقبلي ومراعاة ما يلي:

- جعل الطريق الواصلة بين أطراف المدينة بعيدة عن مداخلها قدر المستطاع أو إقامة أنفاق أو معابر علوية إذا تعذر ذلك.
- تخصيص مآرب مختلفة في الشوارع الرئيسية داخل المدن لكل وسائل المرور المختلفة كالسيارات والدراجات والمشاة مع إعطاء أفضليات لوسائل النقل العامة الكبيرة.
- إنشاء طرق اتصال خاصة تخدم كافة المرافق العامة والخاصة وتنظيم حركة اتصال بينهما وبين الطرق الرئيسية.
- توجيه المرور إلى مستويات مختلفة على التقاطعات والمفترقات.
- إنشاء ممرات سفلية أو علوية للمشاة المناطق التي يكثر فيها مرور المركبات والمشاة معا ذلك لنقل الركاب من وسائل النقل العامة إلى أرصفة الشوارع المجاورة.
- تحديد عرض كاف للأرصفة المخصصة تستوعب كثافة حركة المشاة في المناطق التجارية السكنية.
- وضع الإشارات الطرقية مع المسافات الكيلومترية وتخطيطها بالدهان وترقيمها وتنظيم الإعلانات على جوانب الطرق ألا على يتعدى حرم الطريق ولا تعوق الرؤية.

➤ العمل على استقامة الطرق م الإقلال من المنعرجات مع تحسين رصفها وإنشاء
جزر عريضة للفصل بين حركتي المرور في الاتجاهين.

(ب) التصميم الهندسي للسيارة : من أبرز هذه المشكلات ما يلي:

- أخطاء التصميم : نلاحظ أن الشركات المنتجة للسيارات تبذل ما كل وسعها العلاج هذه الأخطاء فعلى سبيل المثال سحبت شركة فولفو عام 1972 حوالي (150.000 سيارة لاصلاح خطأ في جهاز التوجيه وذلك تقاديا من السيطرة على مقود السيارة عند السرعة العالية وكذلك عدم توفر المواصفات القياسية وشروط الأمان في تصميمها وعدم تجهيزها بوسائل التحكم اللازمة ونسرد على سبيل المثال أمثلة لما توصل اليه مهندسو السيارات في هذا المجال وهو غير متوفر في بلادنا هو جهاز التحذير التلقائي للسائقين فإذا اقتربت سيارة أخرى من سيارته إلى حد معين تزداد قوة إشارة التحذير كلما ضاقت المسافة بين السيارتين وهناك جهاز التنبيه الأوتوماتيكي للسائق النائم وهو يعمل إذا أغفى السائق ولم يحرك مقود السيارة.

(ج) حالة الجو الخارجي (عوامل طبيعية) : ويقصد بذلك مجموعة العوامل الطبيعية المسببة لحوادث المرور والمؤدية لاختناقات السير الناتجة عن أحوال طبيعية مختلفة أو مت قبله ناشئة عن الجو الخارجي والتي من شأنها أن تؤثر بشكل مباشر أو غير مباشر على العناصر الثلاثة الأخرى لمشكلات الطريق (السائق ، الطريق، المركبة) وتتعدد هذه العوامل بتعدد واختلاف الأحوال الجوية في كل بلد، كما تتناسب أثارها بمقدار ما تتصف به من شدة وإن كان يمكن ايزاء بضعة أمثلة للدلالة عليها فتكاثف الضباب وتراكم الثلوج وتشكيل الصقيع وهطول الأمطار الغزيرة وتدفق السيول وهبوب الرياح العاصفة المصحوبة بالغبار الكثيف وارتفاع درجات الحرارة ونسبة الرطوبة كل ذلك من شأنه أن يفقد الطريق أمانها وسلامتها ويؤدي إلى تخريبها واتلافها كما يفقد السائق قدراته على التحكم الجيد بمركبته أو الرؤية الواضحة لطريقه وما ليها من حركة المرور كما يقلل من فعالية أجهزة الإشارة أو المكابح في السيارة ويؤثر على محركها أو على بعض الأجزاء الأخرى المساعدة لسلامة دورانه وعلى ذلك فانه ينبغي أن يحسب حسابا كبيرا لهذه العوامل الناتجة عبر الجو الخارجي لتلافى وقوع حوادث المرور فيها أو تجنب اختناقات السير التي تؤدي لها ولهذا رأيت الأجهزة المختصة بتسيير حركة المرور في البلدان التي تعاني من نتائج هذه العوامل

وتأثيرها على بث وإذاعة التحذيرات للسائقين في مثل هذه الأحوال وتقديم الإشارات اللازمة لقيادة مركباتهم وتعريفهم بالأماكن الخطيرة على كل طريق يبتغون سلوكه.

(د) **حالة المشاة:** يمكن القول أن الأسلوب غير المباشر لسلوك السياقة الخطر يتمثل في مخالفة لقواعد المرور ومرجع هذه الحقيقة أنه مهما قدمت هندسة الطرق من حلول قيمة فان السلوك الخاطئ لمستعملي الطريق (المشاة) يمكن أن يفسد كل أثر لتلك الحلول ومن هذه الأخطاء:

- عدم تقييدهم في العبور من الأماكن المتخصصة للمشاة الناتج عن قلة وعيهم بأنظمة وقواعد السير.
- مرور الشيوخ والعجزة عبر الطرق والشوارع بشكل خاطئ وقلة سمعهم وضعف بصرهم وترك الأطفال يلعبون في الشوارع وحدهم.
- إساءة استخدام الطريق من قبل الباعة المتجولين.

(هـ) **عدم التوعية المرورية:** لا مما شك فيه هناك نسبة كبيرة من السائقين تعوزهم الدراية بالأساليب الصحيحة لاستخدام الطرق وبقوانين المرور ونظمه وقواعده والكثير ممن لديهم الإلمام بقواعد المرور يرون قيودا على حرياتهم وبصفة عامة فان هناك أعداد كثيرة من السائقين لا بصفة خاصة إلى عدم توفير الوعي المروري لديهم ذلك الوعي الذي يعد المؤشر الأول في السلوك الشخصي للمواطنين عند استعمالهم الطرق ويعتبر السبب المباشر في جنوح الكثير منهم لمخالفة القواعد المرورية بمختلف صورها وفي مقدمتها عدم احترام قواعد تنظيم الانتظار والوقوف ولذلك نشر الوعي المروري لدى السائقين أمر ضروريا وعليه يتوقف إلى حد كبير تنظيم المرور والإسهام في حل مشكلاته فلا يكفي أن نحدد القواعد والآداب التي يجب مراعاتها عند مستعملي الطريق أنفسهم وهذا لا يأتي إذا إلا كان لديهم الوعي الكافي بالمشكلة ومظاهرها ووسائل حلها ومدى جدوى هذه الوسائل ونشر الوعي المروري لا يقتصر على مجرد تذكير السائقين بالقواعد والآداب التي يجب مراعاتها عند سلوك الطريق بل يجب أن يكون عرفهم النفاذ إلى عقولهم كي يلمسوا عن قرب المشكلة بمظاهرها المختلفة ويقفوا على الجهود التي تبذل لحلها ليشاركوا في إبداء الرأي والمقترحات التي تساهم في حلها لكي يكون لديهم الإلمام الكافي بحقيقة دورهم في حل

المشكلة وأهمية هذا الدور وخطورة عدم القيام به. (علي، وعمر 1427 ص 168-170).

خلاصة:

سلوك السياقة الخطر وه بمثابة الاستجابة التي تحتوي على الأفكار التي تستهوي السائقين ، ما رغم تحمله هذه الأخيرة من مكاسب هائلة، فإنها قد تقود إلى خسائر فادحة، فعلى السائق أن يعطي تقييمات إيجابية واقعية والتي من شأنها أن تزيل كلا من الشعور بالخوف أثناء السياقة، والإقرار المعرفي بوجود خطر حقيقي.

ثالثاً: حوادث المرور

تمهيد

- 1- تعريف الحادث المروري
- 2- أنواع الحوادث المرورية
- 3- أسباب حوادث المرور
- 4- أبعاد حوادث المرور
- 5- السلامة المرورية

تمهيد:

تعتبر الحوادث المرورية من المشاكل المؤثرة في المجتمعات لما تسببه هذه الحوادث من خسائر بشرية ومادية على حد سواء وما لذلك من تأثير سلبي مباشر على المواطن لما يترك من معاناة نفسية واقتصادية لذلك يجب الاهتمام وبذل الجهود الحثيثة من أجل تقليل نسبة ضحايا وخسائر الحوادث من خلال التوعية المرورية والمتابعة بشكل أكبر من قبل الدوائر المرورية والحث على تحسين الطرق والقضاء على بعض الظواهر السلبية الموجودة عند سائقي السيارات كتناول المواد المخدرة وغيرها.

تعريف الحادث المروري:

يمكن تعريف الحادث المروري على انه واقعة تحدث بدون توقع وبدون تدبير سابق، بسبب توفر ظروف معينة يحتمل وقوعها، وينتج عنها نتائج سيئة وغير مرغوب فيها ، ويقصد بالحوادث المرورية جميع الحوادث التي تنتج عنها أضرار مادية أو جسمية جراء استعمال المركبة، وهي كل واقعة ينجم عنها وفاة أو إصابة أو خسارة في الممتلكات بدون قصد سابق، وبسبب المركبات أو حمولتها أثناء حركتها ، ويدخل ضمن ذلك حوادث الاحتراق أثناء حركة المركبة على الطريق العام. (البيلي ، 1986 ، ص 7).

وهناك من عرفه على أنه كل ما يحدث للمركبة أو منها أثناء سيرها، بسبب توافر ظروف معينة دون توقع أو تدبير سابق من أي طرف من الأطراف المشتركة في الحادث، وينتج عنه إزهاق للأرواح، أو خسارة في الممتلكات أو إصابة في الأجسام.

وهو المشكلة المرورية التي ينتج عنها تلفيات أو إصابات أو وفيات دون قصد من جراء استخدام المركبة .إن كل حادث من حوادث الطريق ينشأ نتيجة الإخلال لسبب ما بالفعل المتبادل للنظام الذي يجمع بين السائقين والسيارات ، والظروف الطقسية وحالة الطريق والإخلال بالتأدية العادية لوظيفة أي عنصر من عناصر النظام المذكور، يمكن أن يؤدي إلى نشوء أحد حوادث الطريق. (فرج عبد القادر طه، دون سنة، ص 299).

و عليه، نعرف حوادث المرور بأنها كل ما يحدث جراء استخدام المركبة و ينتج عنه إزهاق للأرواح ، أو إصابات جسمية، أو خسائر في المعدات و الممتلكات، و أن الأفراد يتورطون فيها دون توقع أو معرفة مسبقة.

أنواع الحوادث المرورية:

(1) **الاصطدام:** حادث بسيارتين أو أكثر أو الحيوانات أو أجسام أخرى على الطريق.
 (2) **الانقلاب:** هو انقلاب السيارة بسبب استخدام السرعة أو خلل في ميكانيكية السيارة بسبب عدم إجراء فحص دوري لها أو خلل في الطريق مثل وجود المطبات أو بسبب الحالة الجوية كسقوط الأمطار والضباب في الشتاء والرياح الشديدة المحملة بالغبار.

(3) **الدهس:** ويعني دهس المشاة.

ويمكن أيضا تصنيف الحوادث المرورية من حيث نتائجها الى ما يلي:

- **الحوادث البسيطة:** هذه الحوادث لا تؤدي الى حدوث إصابات بشرية ولا ينتج عنها أضرار عادية بليغة أو متوسطة، إلا أنها غالبا ما تؤدي الى هدر الوقت وحدوث بعض الالام وتعطيل الإجراءات.
- **الحوادث المتوسطة:** وهي الحوادث التي لها أثر اقتصادي فهي تسبب خسائر مادية بالأموال العامة والخاصة وتتمثل بالأضرار التي تحدث للمركبات وما تصطدم به.
- **الحوادث الجسيمة:** يتسبب هذا النوع من الحوادث في إصابات خطيرة متمثلة في تعرض الآلاف من البشر كل عام الى القتل وقد تتسبب لبعض الأفراد بالعاهات المستديمة التي تمنعهم من أداء دورهم الطبيعي وهذا النوع هو أخطر انواع الحوادث لأنها لها أثر في الجانب الاقتصادي والاجتماعي والنفسي. (رحيمة حواف، 2012، ص103)

أسباب حوادث المرور:

عند التمعن في إحصائيات وواقع حوادث المرور نجد أن الأسباب مقسمة إلى قسمين: إذ تناول التراث العلمي أسباب الحوادث المرورية في ضوء عدد من المتغيرات، و تتحدد في أسباب مباشرة" السائق" أو قائد المركبة و غير مباشرة " :الطرق - السيارة".

1. الأسباب المباشرة: العامل الإنساني: (السائق)

أكدت الإحصائيات أن الأخطاء البشرية التي يتسبب في وقوعها قائدوا السيارات تمثل قرابة (85%) وهذه الأخطاء كثيرة و متعددة، منها ما يرتبط بالأسباب المباشرة و منها ما

له صلة بالحادث أو ما يسمى بالأسباب غير المباشرة و على الرغم من تعدد العناصر المتعلقة بقائدي السيارات إلا أنه يمكن تحديدها في الآتي:

1.1.1. عدم المبالاة: أشارت نتائج الدراسات إلى وجود ارتباط بين التكوين النفسي لشخصية الفرد و نظرتة للحياة ، و عدد الحوادث التي يمكن أن يسببها كما أفادت دراسات أخرى أن حوالي (85 %) من حوادث السيارات يرجع السبب فيها إلى الأفراد الذين ثبت من تتبع المستوى الاقتصادي و الاجتماعي لهم أنهم يمثلون مجموعة متناقضة و غير مستقرة إنفعاليا خاصة على مستوى تفاعلهم الأسري وانعكاس ذلك على حالتهم النفسية و شعورهم بعدم التوافق أو التكيف.

2.1. ضعف المعرفة و قلة الإطلاع: القيادة أصبحت علما و فنا، و تعد من العلوم النافعة والضرورية، و التي تدرس بالمعاهد و المدارس و المؤسسات المتخصصة، و قد أكدت بعض الدراسات على وجود علاقة بين أنظمة و لوائح المرور و إقتراف حوادث السيارات على الطرق، بمعنى انه كلما زادت معرفة قائدي السيارات بأنظمة المرور و لوائحه، كلما قلت نسبة الحوادث لذلك أصبح من الضروري على قائدي السيارات تطوير معارفهم و معلوماتهم في كل ما يستجد بأمر السير و لوائحه، أو أي معلومات مستحدثة في هذا الموضوع الحيوي بالنسبة لأفراد المجتمع. (عبد الجليل السيف، 1999، ص 84-86)

3.1. عدم الخبرة : لا شك أن التطور الذي حظي به الكثير من المجتمعات على مستوى العالم ساعد على تطوير الطرقات، و بناء الجسور و المسارات و الإشارات الضوئية المتنوعة، و هذه المستجدات التي طرأت تتطلب من قائدي السيارات إكتساب الخبرة الضرورية للتعامل معها بصورة إيجابية، خاصة عند قيادتهم على الطرقات.

4.1. ضعف اللياقة البدنية: يعد عامل اللياقة البدنية أو الحالة الصحية ذا تأثير كبير على قائدي السيارات، حيث كلما كانت الحالة الصحية جيدة، ساهم ذلك في شعور قائدي السيارات بالأمان و الثقة بالنسبة لتقديراتهم أثناء القيادة كما يجب مراعاة أن عامل الإجهاد له دور سلبي على ضعف درجة التركيز الذهني أثناء قيادتهم.

(palamara – stexenson , 2002 Dalziel JOP ;1997)

هكذا يبدو بأن هناك ثلاثة مجالات للبحث في موضوع العامل الإنساني و دوره في إرتكاب الحوادث و التي يمكن حصرها في المجالات الآتية:

➤ محدودية الإنسان.

➤ العوامل النفسية.

أ - محدودية الإنسان:

إن الإنسان محدود في قدراته و بالتالي فهو معرض لارتكاب الأخطاء ، خاصة عندما يحاول أداء مهمته تحت ضغط أو ظروف معينة، و هذه الأخطاء من الممكن أن تؤدي إلى حوادث، أو بمعنى أصح إلى إصابات، سواء للسائق نفسه، أو لغيره من مستعملي الطريق، أو إلحاق أضرار بسيارته أو بالسيارات الأخرى، و غيرها من الخسائر المادية، أو حتى مجرد إزعاج أو تعطيل بسيط في الطريق للسائق نفسه أو لحركة المرور ككل، إن مظاهر بعض هذه الأخطاء يمكن التخفيف منها بتطبيق مبادئ أرغونومية، تتعلق بإمكانيات و قدرات و محدودية الإنسان، سواء من الناحية السيكلوجية أو التركيبية. (حمو بوظريفة و آخرون، 1991، ص 19).

و نذكر فيما يلي بعض العوامل التي يمكن أن تؤدي إلى تخفيض الأخطاء و الحوادث إن تم أخذها بعين الاعتبار عند تصميم السيارة والطريق ، أو تنظيم حركة المرور بصفة عامة:

▪ **الذاكرة قصيرة المدى:** ليس من السهل الاعتماد على ذاكرة الإنسان، حيث انه من الممكن أن ينسى السائق أين وصل في عملية ذات مراحل متتالية، خاصة إذا قاطعه شيء آخر في وسط العملية أو أنه قد أدى مهمة عندما لا يكون قد فعل ذلك و قد بينت البحوث بأن هذه التجربة من الحياة اليومية العادية ترجع إلى المحدودية تصبح أكثر وضوحا مع تقدم السن. إن الحوادث التي تحدث عن طريق النسيان يمكن الوقاية منها بتصميم نسق للتذكير داخل السيارة، فمثلا هناك مؤشر ضوئي يذكر السائق في حالة ما إذا نسي نزع الفرامل اليدوية قبل الانطلاق بالسيارة ، هذا بالإضافة إلى المؤشرات الأخرى مثل المؤشر الذي يدل على كمية البنزين المتبقية، أو المؤشر الذي ينذر السائق بوشك انتهاء كمية البنزين.

و نفس الشيء يقال عن تصميم الطريق و تنظيم حركة المرور بصفة عامة، حيث تعطى تعليمات و إشارات مرور متعددة أحيانا و متكررة أحيانا أخرى لتذكير السائق بخطر أو بملتقى طرق أو تأكيد طريق بعد اجتياز هذا الملتقى.

■ **التوقع** : إن الناس هم صانعو العادات، حيث يتوقعون أن بعض الأشياء تحدث من بعض الأفعال و بالتالي يستجيبون أليا لبعض الإشارات و لهذا السبب فإنه من المستحسن جدا إستعمال مبدأ التوحيد القياسي للمبينات والمتحكمات خاصة الموجودة على نفس السيارات أو نفس الطرق أو نفس الإشارات فمثلا إذا كان هناك سائق قد تعود على سيطرة سيارة ذات متحكمات مرتبة بطريقة معينة، ثم حول هذا السائق لقيادة سيارة مماثلة ، لكن ترتيب المتحكمات بها يختلف عن السيارة السابقة فإنه سوف يجد صعوبة في السيطرة ، وربما يرتكب بعض الأخطاء و نفس الأمثلة يمكن أخذها من عملية تصميم الطريق و تنظيم حركة المرور.

■ **الكفاءة في معالجة المعلومات**: إن قدرة السائق على معالجة كمية من المعلومات في وقت واحد لها حدود لا يستطيع تجاوزها، خاصة عندما تكون هذه المعلومات غير عادية ، أو في ظروف طارئة.

■ **تقدير الخطر**: من المحتمل جدا أن تكون الحوادث، عندما يعنقد السائقون بأن هناك خطر ضئيل لوقوع حادثة، و غالبا ما يغامرون، لاقتصاد الوقت و الجهد انطلاقا من فرضية مفادها أن الحوادث تحدث لناس آخرين دونهم.

و على العموم يجب أن تصمم الأجهزة للوقاية من الحوادث الخطيرة التي تنتج عن عدم إحترام الناس للتعليمات الخاصة بإستعمالها، فعلى سبيل المثال، لو صمم ميكانيزم داخل السيارة، بحيث إذا حملت أكثر من وزنها أدى ذلك إلى توقف محركها فإنه يمكن تفادي الكثير من الحوادث التي قد يكون سببها الحمولة الزائدة عن قدرتها. (حمو بوظريفة و آخرون، 1991، ص 22)

يمكن إذا أن يكون لتصميم السيارة أثر كبير فيما يتعلق بالإصابات الناجمة عن حوادث المرور، فمساهمة التصميم في وقوع الحوادث من خلال العيوب التي تتسم بها السيارة تتراوح بوجه عام بين 03% و 5% من أسباب وقوع الحوادث، وقد جاء في تقرير أصدرته المفوضية الأوروبية مؤخرا أنه إذا صممت جميع السيارات في الإتحاد الأوربي

لتكون متساوية في مستواها مع أفضل السيارات المتاحة في كل فئة من فئات السيارات فإنه يمكن توقي ما يقدر ب 50% من جميع الإصابات المميتة أو التي تصيب ضحيتها بالعجز في حين أن كثير من البلدان المنخفضة الدخل و المتوسطة الدخل لا تضع و لا تنفذ معايير عالية كالمعايير التي يضعها و ينفذها الإتحاد الأوروبي . (منظمة الصحة العالمية ، 2004، ص 26).

■ **الإخفاق في الحكم :** إن الكثير من الحوادث ، يكون سببها الأخطاء المرتكبة في الحكم على الأشياء، إلا أنه في الكثير من الحالات نجد أن تصميم المبينات التي تزود السائق بالمعلومات التي يعتمد عليها في حكمه لا يساعد أو يسهل له هذه المهمة . (حمو بوظيفة و آخرون، 1991، ص 23).

■ **محدودية الإدراك :** أن مصطلح الإدراك يتعلق بتلقي السائق لمعلومات تخص مهمته سواء من الطريق أو من خلال العدادات أو الإشارات السمعية أو البصرية و غيرها. إن كون السائقين لا يستطيعون رؤية الأشياء عند الزوايا و الحواجز، إلا إذا زدوا بوسائل اصطناعية مساعدة، ربما لا تبدو كمشكل لإعاقة السائق عند القيام بمهمته، إلا أن الحوادث تقع بالفعل نتيجة هذا السبب ، فالكثير من سائقي الشاحنات الضخمة ، بل و حتى السيارات الصغيرة يرتكبون هذه الحوادث عند الرجوع للوراء من أجل التوقف عند أماكن تقريغ البضائع.

■ **السن و الخبرة :** كثيرا ما يجد السائق المسن صعوبة في عملية رد الفعل السريع أثناء ظهور الخطر، نتيجة لضعف التآزر الحسي الحركي الذي يقل مع تقدم الفرد في السن، و نفس الشيء بالنسبة لصغار السن، إذ أن المميزات الرئيسية لديهم هي اللامبالاة و عدم احترام

قوانين المرور .
في عام 2002، مثل الأشخاص الذين تتراوح أعمارهم بين 15 و 44 عاما أكثر من نصف جميع الوفيات بسبب حوادث المرور في العالم ، كما شكلوا نحو 60% من جميع خسائر السنوات العمر المعدلة حسب العجز في العالم بسبب الإصابات الناجمة عن حوادث المرور، و في البلدان المرتفعة الدخل ، يشكل الشباب الذين تتراوح أعمارهم بين 15 و 29 عاما أعلى معدلات الوفاة لكل 100000 من السكان، لكن في البلدان المنخفضة الدخل

والبلدان المتوسطة الدخل، يمثل الأشخاص الذين يبلغ عمرهم 60 عاما و أكثر أعلى المعدلات و تزيد معدلات الوفيات الأطفال بسبب حوادث المرور في البلدان المنخفضة الدخل و البلدان المتوسطة الدخل بنسب أعلى بكثير منها في البلدان المرتفعة الدخل.

في عام 2002 قضى : 193000 شخص يبلغون من العمر 60 عاما أو أكثر نحبهم بسبب حوادث المرور على الطرق ، فهم أكثر عرضة من الشباب للوفاة أو الإصابة بعجز خطير لأن بنية المسنين تكون عامة أقل مرونة و قدرة من بنية الشباب على إستعادة حالتها وحيويتها الطبيعية. (منظمة الصحة العالمية،2004، ص14).

تعتبر الخبرة إحدى العوامل الإنسانية المساعدة على تجنب الحوادث ، نظرا للمهارة التي يكون قد إكتسبها الأفراد نتيجة تعاملهم الطويل مع سياراتهم، و مع السائقين الآخرين ومع الطرقات و حالات الجو المختلفة (ضباب ، أمطار ، رياح ..) كما أن التدريب الجيد والممارسة المتواصلة تجعلان السائق يكتسب خبرة سليمة في التكيف مع الموقف الخارجي مثل إجتيار الصعوبات و المخاطر.

و لقد دلت بعض الدراسات التي أجريت في كل من إنجلترا و الولايات المتحدة على أن للخبرة دور كبير في الحوادث، وان تواتر الحوادث يقل بزيادة الخبرة على عكس عامل السن فقد دلت دراسة شركة كليفلاند لسكك الحديدية على أن الحوادث التي إرتكبها السائقون ممن تقل خبرتهم عن 5 سنوات تزيد بمقدار 36% عن الحوادث التي وقع فيها من تراوح خبرتهم بين 15 أو 10 سنوات.

- الرؤية : تعتبر الرؤية من المتطلبات الرئيسية للقيام بمهمة القيادة ، و هو ما أكده الكثير من الباحثين في ميدان الحوادث ، ذلك أن حدة البصر من العوامل الأساسية في إدراك الموقف الخارجي على مدى متسع، يسمح للفرد من تجنب المخاطر وعلى وجود ، "TIFFIN" الطوارئ في الوقت المناسب، وقد أكد الباحث " تيفين علاقة بين الحوادث و الرؤية، و يرى أن الأفراد الذي لديهم عتبة رؤية جيدة هم أقل وقوعا في الحوادث من الذين لديهم عتبة رؤية أضعف.

و بصفة عامة من بين عوامل الرؤية المؤثرة في السياقة تأتي بالدرجة الأولى حدة الرؤية الديناميكية التي تعتبر اكبر مساهم في التنبؤ ، تليها حدة الرؤية الثابتة ، ثم وقت الاسترجاع من بهر العين وبعدها المجال البصري.

و هناك عوامل أخرى تؤثر بدورها على حدة الرؤية و على التآزر الحسي حركي مثل أكسيد الكربون، و الخمر والمهدئات، حيث أن المقبلين على التدخين بكثرة توجد لديهم مستويات أو نسب عالية من أكسيد الكربون في الدم، وهذا ما يؤدي إلى وجود أعراض بصرية لديهم أكثر من الأشخاص الذين ليسوا عرضة لأكسيد الكربون، ومن هذه الأعراض «**Birocularvision**» ، ازدواجية الرؤية كما أن الآثار المضرة لأكسيد الكربون على السياقة يمكن أن تزيد شدتها مع الكحول والظلام، و التعب.

و لقد عمل مصمموا السيارات من جهتهم على تحسين الرؤية من خلال ما أدخلوه من تعديلات في تصميم زجاج السيارة و نسق الإشارات الضوئية، و غيرها من التعديلات الأخرى.

عامل الذكاء: يرى لاور «**lawer**» بأن هناك علاقة وطيدة بين مستوى ذكاء الفرد و حوادث المرور، إذ تبين في إحدى دراساته التي أجراها على سائقي السيارات بأن الأشخاص الذين يبلغ مستوى ذكائهم أقل من 75 درجة يكونون أكثر عرضة للحوادث.

- **التآزر الحسي حركي :** تلعب القدرات الحسية دورا كبيرا في عملية السياقة و في تكييف السائق مع مختلف منبهات الموقف الخارجي، و هو ما يؤكد الباحثان:

Drake دراك و بباريك، بإشارتهما إلى أن سرعة الإدراك الحسي الحركي لها ، أهميتها في السياقة فالسائقين الذين يستغرقون وقتا طويلا مع سرعة الحركات هم أكثر تعرضا للحوادث من السائقين الذين يبطنون الحركة في نفس الوقت و بأكثر سرعة، كما أنه إذا نقصت الاستجابة الإدراكية والاستجابة الحركية تتأثر بذلك عملية السياقة و يكون ذلك سببا في الحوادث. (حمو بوظيفة و آخرون، 1991 ص 28)

لقد وجد (محمود أبو النيل ، 2005) في دراسة له، أن عامل التآزر أثبت فعالية و تميزا إلا عند مستوى 0.05 بين السائقين المستهدفين للحوادث و مجموعة السائقين الذين يقعون في حوادث المرور.

- **الجنس** : لقد أجريت دراسة من طرف مركز البحث للنقل البري سنة 1977 حول الفروق بين الجنسين في مهمة القيادة ، وقد وجد بأنه ليس هناك اختلاف يذكر بينهما من ناحية القيادة ، لكن الإناث كجنس أكثر احتراما لقواعد المرور كذلك وجد بأنهن أقل سرعة في قيادة السيارة ، بينما وجد أن الرجال أكثر منهن في تناول الخمر والمخدرات أثناء عملية القيادة. و يرى بعض الباحثين أن عامل الجنس يلعب دورا هاما في الحوادث و أن الذكور أكثر عرضة للحوادث من الإناث و نظرا لكون أعمالهم تتسم بالخطورة ، بالإضافة إلى أن الإناث يملن نوعا ما لإرتكاب الحوادث أكثر من الذكور في حالة ما إذا تعرضن لنفس الظروف، ففي بحث قامت به شركة فيلادلفيا للنقل بالولايات المتحدة ، قورن فيه نسبة حوادث 3 آلاف سائق مع مثيلتها عند 40 سائقة مع العلم أن كل مجموعة كانت تعمل في نفس الشروط ، و كانت نسبة حوادث السائقين الذكور 0.257 حادثة في كل ألف ميل قيادة خلال مدة 11 شهرا ، بينما كانت هذه النسبة عند السائقات 0.722 لكل ألف ميل قيادة، أي ثلاثة أمثال نسبة الذكور. (حمو بوظريفة و آخرون، 1991 ص 29)

- **التعب** : لقد وجه إهتمام كبير لدراسة تعب السائقين أثناء حركة المرور ، لأنه من المعقول

الإفتراض بأن التعب يعتبر كعامل مهم في إرتكاب الأخطاء و الحوادث إذ تبين من دراسة أجريت مؤخرا في نيوزيلندا 2003، أنه يمكن خفض معدل حوادث المرور بنسبة تصل إلى 29%، إذا لم يقم السائقون بقيادة سياراتهم و هم:

• يشعرون بالنعاس.

• ناموا أقل من 5 ساعات خلال الساعات الأربع و العشرين السابقة .

• إذا قادوا سياراتهم بين الساعة الثانية صباحا و الخامسة صباحا .

وقد حددت دراسة سابقة أجريت في الولايات المتحدة 2003 ، ثلاثة فئات من السائقين الذين يتعرضون لمخاطر كبيرة من حوادث التصادم بسبب تعبهم وهم:

• السائقون الشباب وخصوصا الرجال بين سن 16 و 29 سنة.

• عمال الورديات الذين يعملون ليلا ساعات عمل مطولة وغير منتظمة.

• الأشخاص الذين لا يتلقون علاجاً لانقطاع النفس.

و حددت دراسة أخرى 2003 . جميع هذه العوامل و أضافت عوامل أخرى تساهم في التعب المقضي إلى وقوع حوادث التصادم ، بما في ذلك القيادة مسافات طويلة تحت الضغط أو على الطرق الرتيبة المرأى، أو غير المألوفة أو بعد تعاطي الكحول، أو عند تردي الأحوال الجوية ، أو أثناء الساعات المخصصة عادة للنوم أو بعد نوم متقطع غير عميق أثناء النهار (مثل النوم بعد الظهر) عندما يشعر السائق عادة بالنعاس.

و تشير البحوث التي أجريت إلى أن القوانين ينبغي أن تسترشد بالاعتبارات التالية: مخاطر وقوع حوادث تصادم مزدوجة بعد القيادة لمدة 11 ساعة المخاطر المحتملة لحوادث المرور الناجمة عن التعب أكبر بمقدار 10مرات ليلاً عنها نهاراً، ينبغي توفير ما يكفي من الوقت و المرافق لإتاحة الفرصة للسائقين للتوقف من أجل أخذ قسط من الراحة أو تناول الوجبات أو قضاء القيلولة. (منظمة الصحة العالمية، 2004، ص 34)

ب- العوامل النفسية:

- **العدوانية** : و هي عبارة عن السلوك الحاقد و العدائي لفرد غير متكيف و تظهر من خلال القابلية للهجوم التي نجدها عند الأفراد في حالة عداوة أو تصرف عدواني نشيط و تتميز في ميدان السياقة بديناميكية مبالغ فيها من طرف السائق الذي يريد تأكيد ذاته أمام صعوبات حركة المرور كما أنها قد ترتبط بصفة ضيقة بالإحباط الراجع للحساسية المعنوية الزائدة و النشطة و المظاهر القلقية.

- **الضغط** : إذا انطلقنا من مسلمة مفادها أن أغلبية السائقين لهم ضرورة ملحة لبلوغ أهدافهم بدون عائق و أن هناك ضغطاً نفسياً كبيراً ، فالموانع و الحواجز و معرقلات السير كالأضواء و الانحرافات مثلاً ، تؤدي إلى تشكل سلوك مضاد تحكمه الحاجة إلى الوصول.

- **الأنانية** : تظهر هذه السمة في السياقة على شكل عدم القدرة للفتح لدى السائق فيكون هذا الأخير غير قادر على أن يضع نفسه في مكان الآخرين و يتم ذلك عن طريق النظر إلى المشاكل المطروحة عليه في حركة المرور تبعاً لمتغيرات شخصيته فقط ، مما يؤدي إلى أفعال منعزلة ، شاذة و تجاوزات خطيرة أثناء السير.

- **القلق** : يعد القلق عاملاً مهدداً للسياقة الآمنة ، فهو يؤثر على اتزان السائقين و ردود أفعالهم و انفعالاتهم ، فالسائق القلق لا يتسم بالصبر على بعض العوائق المصادفة في الطريق و التي تتطلب رزانة و صبرا ، الشيء الذي يدفعه إلى ارتكاب المخاطر أثناء السياقة.

شروود الذهن : تتميز هذه الخاصة بانتقال الإنتباه إلى شيء مخالف لما وجه إليه في البداية ، و يمكن أن يكون في السياقة راجعاً للتعب أو إلى غياب الإهتمام الناتج عن الملل خاصة عند قطع مسافة طويلة جداً مثلاً. و قد يكون الشروود في بعض الأحيان ناتجاً عن دفاع اللاشعوري ضد وضعية متبعة (حركة المرور المملة، طريق ممل ، السياقة في الليل...) و من سلوكات السائق الثانوية (إشعال سيجارة، التحدث مع الركاب).

- **الإنفعالية الشديدة** : و يقصد بها شدة الحساسية لدى السائق ، ومن مظاهرها الهيجان، التوتر القلق، الانفعال..، لذا يؤكد الباحثون على أهمية إستخدام نظام الإختيارات في إختيار السائقين.

كما يجب التمييز بين الانفعالية العادية التي تعتبر كعامل مؤدي للحادث و الانفعالية الشديدة التي تكون مصدراً لمختلف الاضطرابات السلوكية و تعتبر الانفعالية كقدرة الاستجابة أمام مواقف معينة بتوليد الانفعالية العادية عندما يؤدي ذلك إلى سلوك متكيف للوضعية أو الموقف.

2. الأسباب غير المباشرة : و هما " الطرق " ، و " المركبة "

1.2. الطرق : يشير بعض الباحثين إلى أن الطريق من أسباب وقوع الحوادث حيث أن عدم متابعة أعمال الصيانة للطرق، يؤثر بصورة سلبية على حركة المرور، و بالتالي قد يؤدي بدوره إلى وقوع الحوادث، لذا على قاندي السيارات ضرورة الإنتباه و إتباع الإرشادات السليمة للقيادة و مراعاة عدم القيادة في الأماكن أو الاتجاهات الممنوعة حتى لا يفقد السيطرة و يؤدي هذا إلى الحوادث المرورية. (عبد الجليل السيف، 1999، ص86).

ففي جميع البلدان، تخطط شبكات الطرق و تصمم معظم الطرق إلى حد كبير، مراعاة لمصالح مستخدمي السيارات أما فيما يتعلق بالمترجلين و راكبي الدراجات فإن الجمع بينهم و بين السيارات القادرة على السير بسرعات عالية يمثل أهم مشكلة فيما يتعلق

بالسلامة على الطرق، و لا تتحقق سلامة المترجلين و راكبي السيارات نسبيا إلا على الطرق التي تسير فيها السيارات بسرعة تقل عن 30 كيلومتراً في الساعة، وحتى هناك لا تتحقق هذه السلامة إلا إذا فصل المترجلون عن السيارات عن طريق الأرصفة و المجازات و الممرات الخاصة بالمشاة .

وينبغي أن يتوافر في الطرق التي تسير فيها السيارات بسرعات عالية (طرق السيارات العامة، و طرق السيارات السريعة و طرق السيارات العامة المقسمة المتعددة الممرات) ما يلي:

تقيد حرية النفاذ إليها، توافر الطرق المنحنية الأفقية و الرأسية في المناطق الدائرية الواسعة، وعوائق قوية لتلقي الصدمات وحوادث في وسط الطريق، و مفارق الطرق ذات مراحل منفصلة، و معابر منحدرية لدخول الطريق و الخروج منه، إذا توافرت هذه السمات في الطرق تصبح هي أكثر الطرق أماناً، كذلك ينبغي أن يكون لدى بلدان كثيرة، منخفضة الدخل و متوسطة الدخل ممرات منفصلة خاصة بالدرجات النارية. (منظمة الصحة العالمية، 2004، 23).

2.2. المركبة : يؤكد البعض أن عدم إجراء الصيانة الأولية و الدورية على أجزاء صيانة السيارة، قد يؤدي إلى الوقوع في مشكلات عديدة أثناء القيادة و من ثم اقتراف الحوادث، لذا ينصح قائد السيارة بضرورة إجراء الفحص الشامل على السيارة بصورة منتظمة لتحقيق السلامة الشخصية وللآخرين أيضاً داخل المجتمع : (Levrssen – Rundmo , 2002 , 87) ; Coster , 2002 , 1255

فيمكن أن يكون لتصميم السيارة أثر كبير فيما يتعلق بالإصابات الناجمة عن حوادث المرور، فمساهمة التصميم في وقوع الحوادث من خلال العيوب التي تتسم بها السيارة تتراوح بوجه عام، بين 3% و 5% من أسباب وقوع الحوادث، وقد جاء في تقرير أصدرته المفوضية الأوروبية مؤخراً أنه إذا صممت جميع السيارات لتكون متساوية في مستواها مع أفضل السيارات فإنه يمكن توقي ما يقدر ب 50% جميع الإصابات المميتة ، أو التي تصيب ضحيتها بالعجز في حين أن كثير من البلدان المنخفضة الدخل و المتوسطة الدخل لا تضع و لا تنفذ معايير عالية كالمعايير التي يضعها و ينفذها الإتحاد الأوروبي.

أبعاد حوادث المرور:

إن تقدير التكاليف المترتبة على حوادث المرور على الطرق ، والإصابات الناجمة عنها يمكن أن يساعد البلدان على فهم خطورة المشكلة التي تمثلها هذه الحوادث و الإصابات الناجمة عنها ، كما يساعدها على فهم فوائد الاستثمار في الإجراءات التي تتخذ للوقاية من وقوع التصادمات على الطرق و مما تسببه من إصابات، وينبغي أن تراعي في عملية التقييم التكاليف المباشرة و غير المباشرة، وعلى حد سواء و كحد أدنى، ينبغي أن تتضمن التكاليف المباشرة تكاليف توفير الرعاية الصحية و تأهيل المصابين، و أن تتضمن التكاليف غير المباشرة قيمة خسائر الخدمات الأسرية و الخسائر في إيرادات الباقيين على قيد الحياة بعد الحوادث و مقدمي الرعاية الصحية و الأسر . يمكننا أن نحدد أبعاد حوادث المرور في بعدها الصحي و الإجتماعي، و النفسي، والاقتصادي.

1. البعد النفسي:

اتفقت أغلب الدراسات في أسباب الحوادث على وجود قابلية للحوادث accident pronennes هو الذي يدفع بصاحبه للوقوع في الحوادث، وكانت الشواهد على وجود هذا الاستعداد على النحو التالي:

إرتبطت حوادث السيارات بإدمان الكحوليات، فقد كان الإدمان وخصوصا إدمان الكحوليات من أهم السمات كما أوضحتها النتائج التي جمعها في تحليل حوادث ولاية لويزيانا Dart Mkcenzi (1972) وتتفق هذه النتيجة مع ما توصلت إليه دراسات عديدة مثل دراسة جدعان في الكويت (جدعان، 1983) ودراسة كرم الله علي عبد الرحمان (عبد الرحمان، د.ت) في تحليله لإحصاءات المرور بالسعودية عام 1971 حيث كان تعاطى المسكرات هو السبب الرابع من أسباب الحوادث، وتوصل النافع والسيف في تحليلهما لأسباب حوادث المرور على أن تأثير المخدر أو المسكر كان سببا في 0.8% من حوادث هذا العام، أما تحليل الدراسة الحالية لإحصاءات عام 1990 أن تأثير هذا العامل كان بنسبة مقدارها 5.6% من إجمالي أسباب الحوادث، وأن هذه النسبة قد زادت بدرجة كبيرة في هذا العام المذكور بالمقارنة بما سبقه من أعوام. (وزارة الداخلية، 144، 1990).

ارتبطت الحوادث باضطرابات نفسية معينة، إذ أوضحت بعض الدراسات أن للاضطرابات النفسية دورا في الميول الانتحارية التي قد تدفع إلى تعمد الوقوع في الحوادث، فقد إتضح لماكدونلد أن سبعة من ثلاثين مريضا سيكوباتيا حاولوا الانتحار عن طريق حوادث السيارات كذلك اتضح لسيلزروويين أن هناك فروقا بين أصحاب الميول الانتحارية، وغيرهم في متوسط حوادث السيارات.

أكدت صدق النتائج السابقة دراسة كرانسر -كورنج حيث اتضح لهما في دراسة على 483 سائق بين عامي 1964-1965 أن السائقين ذوي الميول الانتحاري ارتكبوا فعلا حوادث مرور أكثر من غيرهم بمقدار 81%، بالإضافة إلى أن نسبة مخالفتهم المرورية كانت 146% بالمقارنة بالمجموعة السوية.

2. البعد الإجتماعي:

يشمل هذا الجانب صور المعاناة التي يتعرض لها المصاب ذاته ، وكذلك أسرة المصاب داخل المجتمع ، مثل الحالات التالية:

- المعاناة و الآلام الشديدة الناجمة عن الحادث المروري.
- الاضطرابات النفسية نتيجة الإعاقة أو التشوه الناتج عن الحادث.
- تدني المستوى الاقتصادي نتيجة الانقطاع عن العمل.
- إضطراب العلاقة الإجتماعية للمصابين مع أسرهم و المحيطين بهم.
- المعاناة في التكيف مع المجتمع وفي قبول المجتمع للمعاق.
- فقد المورد الإقتصادي بعد إصابة العائل و إضطراب الأحوال المادية.
- إنحراف بعض الأبناء و التسرب من نظام التعليمي.
- المعاناة النفسية للأبناء نتيجة غياب رب الأسرة (في حالة الوفاة).

تفقد قرابة 200 000 أسرة جديدة أما و أبا أو ولدا بسبب الوفاة في حوادث المرور أو إصابة أحد أفرادها بالعجز ، و تدبير أمور عضو الأسرة العاجز يتطلب غالبا أن يُفرغ أحد أفراد الأسرة نفسه على الأقل، من بعض أنشطته الأخرى بما في ذلك عمله من أجل مساعدة الضحية، و بذلك تفقد الأسرة دخله، فقد خلصت إحدى الدراسات التي أجريت في عام 1993 إلى أن 90% من أسر يقضون نحبهم في حوادث المرور على الطرق و85

% من أسر الناجين من الموت الذين أصيبوا بالعجز نتيجة لهذه الحوادث أبلغت عن حدوث تدن كبير في نوعية معيشتها.

ويعاني كثير من الباقين على قيد الحياة بعد الحوادث و أفراد أسرهم من الصداع ومشاكل في النوم و مشاكل صحية عامة و كوابيس، كما أبلغت هذه الأسر انه لم يحدث تحسن هام في هذه الأحوال بعد ثلاث سنوات من وقوع حادثة المرور .
بالإضافة إلى ذلك خلصت دراسة لمتابعة أحوال الناجين من حوادث المرور و أسرهم إلى أنهم غير راضين عن المحاكمات الجنائية و المطالبات من شركات التأمين و الشركات المدنية و المعلومات و الدعم الذي تلقوه للمساعدة على حل مشكلاتهم .(التقرير العالمي للمنظمة العالمية للصحة 2004 ص 17) .

3. البعد الصحي:

تظهر البيانات المستمدة من الدراسة التي أعدتها منظمة الصحة العالمية عن العبئ العالمي للمرضى في عام 2002 أنه من بين من أصيبوا بإصابات خطيرة تتطلب توفي العناية بهم في مرفق صحي كان ربع المصابين تقريبا يعاني من الإصابة بارتجاج في المخ ، وكان معشرهم يعاني من جراح مفتوحة ، و يتمثل معظم الإصابات الأخرى في كسور العظام وتبين الدراسات أن التصادمات على الطرق هي السبب الرئيسي للإصابة بالارتجاج في المخ في البلدان المرتفعة الدخل ، و البلدان المنخفضة الدخل و البلدان المتوسطة الدخل على السواء .

و قد تبين من عملية استقصاء شاملة من دراسات عديدة، أن الإصابات الناجمة عن حوادث المرور على الطرق أسهمت بنسب تتراوح بين 30 % و 86 % ممن دخلوا المستشفيات بسبب إصابتهم برضوض في بعض البلدان المنخفضة الدخل .

بالإضافة إلى تكاليف الرعاية الصحية و التأهيل، يتحمل المصابون تكاليف أخرى فالعجز الدائم مثل الكساحة أي الشلل الذي يصيب النصف السفلي من الجسم و شلل الأطراف الأربعة و فقدان البصر أو تلف الدماغ يمكن أن تحرم الفرد من القدرة على إتيان حتى أبسط الأعمال و يمكن أن تقضي إلى إعماده على الآخرين من أجل دعمه ماليا أو توفير الرعاية الصحية الروتينية له و يمكن أن تقضي الإصابات الأقل خطرا إلى ألم بدني

مزمّن و أن تقيد النشاط البدني للمصاب لفتترات مطولة ، ويُمكن أن تؤدي الحروق الخطيرة أو الرضوض أو التمزقات إلى حالات نفسية مرضية تعترف بالتشوه البدني الدائم الذي يلحق بالمصاب.

4. البعد الاقتصادي:

أشارت الإحصائيات إلى أن الخسائر المادية تقدر بحوالي 05 ملايين دولار يوميا على مستوى العالم، وتشمل هذه الخسائر التكاليف الإدارية لإخلاء الطرق و تكاليف العلاج بالإضافة على فاقد الإنتاج من المصابين أو المعوقين سنويًا مُعا ، مما يؤدي إلى التأثير السلبي على تنمية المجتمع بمجالاته المختلفة.(عبد الفتاح السيد درويش 2005 :449).

فحص مختبر بحوث النقل البيانات المتعلقة بالإصابات الناجمة عن حوادث المرور والواردة من 21 بلدا من البلدان المنخفضة الدخل و المتوسطة الدخل و المرتفعة الدخل وتوصلت إلى تقديرات تقريبية مؤداها أن متوسط التكاليف التي تتكبدها البلدان المنخفضة الدخل بسبب الإصابات الناجمة عن حوادث المرور يمثل 1 % من ناتجها القومي الإجمالي مقابل 1.5 % في البلدان المتوسطة الدخل و 2 % في البلدان المرتفعة الدخل.

السلامة المرورية:

1. تعريف السلامة المرورية:

إن السلامة المرورية بمفهومها الواسع تعرف بأنها مجموعة من النظم والبرامج والخطط واللوائح المرورية والإجراءات الوقائية للحد من حوادث الطرق أو حتى التقليل من خطورتها عند حدوثها وذلك ضمانا لسلامة الأنسان وممتلكاته وحفاظا على أمن البلاد ومقوماته البشرية والاقتصادية.

محور السلامة المرورية يتمثل في ثلاث عناصر هي (المركبة، الطري ، العنصر البشري).

أولا: المركبة

أ/ وسائل السلامة في المركبة:

- 1- المصابيح من حيث الوضوح واللون ومستوى الاضاءة.
- 2- الاشارات الضوئية في المركبة الدالة على الانعطاف او التنبيه.
- 3- الاطارات من حيث المقاس والنوعية والتحمل .ومعدل السرعة وسنة الانتاج واماكن التخزين.
- 4- المرايا العاكسة لكشف الطري امام السائقين.
- 5- مساحات المطر.
- 6- الكابح وفرامل الوقوف التي تتحكم في حركة المركبة.
- 7- اقفال الابواب.
- 8- إشارات الإنذار الصوتية والضوئية.
- 9- حزام الامان.
- 10- مساند الرأس.
- 11- الوسائد الهوائية.

ب. وسائل السلامة التي يجب ان تكون في المركبة:

- 1- العجلة الاحتياطية وأدوات الفك والتركيب.
- 2- طفاية الحري.

- 3- حقيبة الأسعافات الأولية.
- 4- أنظمة إغلاق الأبواب في حالة الانقلاب.

ثانيا : الطريق

نظرا لأهمية الطريق في العملية المرورية فإنه لابد من إنشاء وتشديد شبكات طرق عالية المستوى والجودة مراعية فيه:

- 1- التصميم والتخطيط الهندسي للطريق.
- 2- إضاءة الطريق.
- 3- مدى صلاحية الطريق ومدى السلامة المرورية عليه كإزالة العوائق الطبيعية كالأتربة والرمال
- 4- مدى توفر أدوات تنظيم المرور كالإشارات الضوئية على الطريق واللوحات الإرشادية والتحذيرية والإعلامية والمدلالات الأرضية.

ثالثا :السائق

السائق هو العنصر الفعال والمحرك للعملية المرورية فلا بد من توفير عدة صفات في السائق الجيد:

- 1- سلامة الحواس.
- 2- معرفة أنظمة وتعليمات المرور والتقييد بها.
- 3- التركيز أثناء القيادة.
- 4- الإحساس بالمسؤولية.
- 5- الإلمام بميكانيكية المركبة وصيانتها بشكل مستمر.

خلاصة:

من خلال ما سبق تبين أن الحوادث المرورية من المشاكل المؤثرة في المجتمعات لما تسببه هذه الحوادث من خسائر بشرية ومادية على حد سواء وما لذلك من تأثير سلبي مباشر على المواطن لما يترك من معاناة نفسية واقتصادية لذلك يجب الاهتمام وبذل الجهود الحثيثة من أجل تقليل نسبة ضحايا وخسائر الحوادث من خلال التوعية المرورية والمتابعة بشكل أكبر من قبل الدوائر المرورية والحث على تحسين الطرق والقضاء على بعض الظواهر السلبية الموجودة عند سائقي السيارات كتناول المواد المخدرة وغيرها.

الفصل الثاني

إجراءات الدراسة الميدانية

تمهيد:

بعد ان الانتهاء من الجانب النظري للدارسة والذي يعتبر إطارا مرجعيا للدارسة الميدانية، الخطوة الحالية هي تحديد الإجراءات المنهجية المطبقة في الدراسة الميدانية ومن خلال هذا الفصل سنعمل على توضيح الإطار المنهجي للدارسة الميدانية، من خلال التطرق الى الدراسة الإستطلاعية وتحديد مجالات الدراسة من خلال معرفة ميدان الدراسة المتمثل في طرقات ومحطات ولاية الجلفة، وكذلك التطرق لمختلف الإجراءات المنهجية والأساليب الإحصائية المناسبة لموضوع دراستنا ثم ننتقل بعدها الى عرض وتحليل النتائج التي توصلنا اليها في هاته الدراسة.

- منهج الدراسة:

يهدف هذا المنهج إلى وصف الظاهرة محل الدراسة وتشخيصها وإلقاء الضوء على مختلف جوانبها وجمع البيانات اللازمة عنها، والذي يمكن الباحث من التصوير الدقيق للظاهرة المدروسة وإقامة علاقات بين عناصرها المختلفة، وعليه فقد استخدم الباحث المنهج الوصفي وذلك لوصف وتشخيص مشكلة البحث بهدف لفت النظر إلى أبعاد هذه المشكلة والعواقب المترتبة عليها؛ بمعنى وصف السلوكيات المرورية للسائقين بهدف تحييصها وتدقيق العواقب المترتبة عليها وربطها بارتكاب المخالفات والحوادث المرورية.

- المجال المكاني والزمني للدارسة:

المجال الزمني: تم تطبيق ادراسة خلال السداسي الثاني من الموسم الجامعي 2020/2021

المجال المكاني: تم تطبيق الدراسة على عينة من السائقين بولاية الجلفة .

المجال البشري: اقتصرت الدراسة على مجموعة من السائقين لولاية الجلفة وبلغ عددهم (80).

- إجراءات الدراسة الاستطلاعية:

تعتبر الدراسة الاستطلاعية خطوة هامة في البحوث العلمية فهي صورة مصغرة للبحث تساعد على اكتشاف طريقة البحث وصياغته صياغة دقيقة ولذلك قبل الشروع في تطبيق استبيان اتجاهات السائقين الشباب نحو سلوك المخاطرة الذي صغته، قمت بزيارة استطلاعية لمكان البحث وذلك لجمع أكبر عدد ممكن من المعلومات حول موضوع البحث وكذلك التأكد من وجود العينة وكان ميدان بحثنا في محطات النقل والطرق و تم اختياره لأنه المكان الذي يحوي على عدد كبير من تجمع السواق فموضوع الدراسة يخص السائقين الشباب الأمر الذي ساعدنا على اختيار العينة.

- أهمية الدراسة الاستطلاعية:

إن الهدف من الدراسة الاستطلاعية هو الكشف عن الصعوبات التي يمكن ان تعترض البحث اثناء التطبيق ومن ثم على تجاوز هذه العقبات كما أن الدراسة الاستطلاعية تستهدف التأكد من صلاحية الأدوات التي اعتمدها الباحث في دراستها من خلال معرفة الخصائص السيكومترية للأدوات والتعرف على افراد العينة و على مكان إجراء الدراسة .

- فوائد الدراسة الاستطلاعية:

هي خطوة تمهيدية في أغلب البحوث والدراسات العلمية المختلفة تدريب الباحث على تطبيق الاختبارات والبرامج التي ينوي استخدامها في الدراسة التي يقوم بها. التعرف على الاستجابة الأولية للعينة، وهذا ما يسمح لنا برصد أهم الملاحظات كالصعوبات المتوقعة وتقدير الزمن الافتراضي للإجابة على ادوات الدراسة وبالتالي التعرف على الزمن الكلي للدراسة الميدانية .

تتيح لنا فرصة مراجعة الفرضيات البحث، ومدى امكانية تجريبيها في الميدان .. ونشير في الأخير الى الأهمية الكبيرة للدراسة الإستطلاعية في انجاز البحوث العلمية،وهي الخطوة التي غالبا مايتجاهلها الطلبة في بحوثهم بحجة ضيق الوقت والإمكانيات المادية حتى اصبحت الخطوة المنسية في منهجية البحث العلمي.

- أدوات الدراسة الاستطلاعية:

تعد الدراسة الإستطلاعية جانبا هاما لا يمكن الإستغناء عنه في البحوث وذلك عن طريق الملاحظة، ومقابلة العينة لمعرفة مدى تجاوب افرادها مع أداة القياس من حيث أسلوب صياغتها ومعاني فقراتها ومدى تناسبها لمستواهم الثقافي قصد الحاق تغيير او تعديل في الأداة قبل الاستعمال الرسمي لها، والتعرف اكثر على المجتمع الأصلي من أجل تحقيق أهداف الدراسة قمت ببناء استبيان لقياس طبيعة سلوك المخاطرة في السياقة، ولقد تم استخدام سلم " ليكرت" لقياس استجابات المبحوثين لفقرات الاستبيان حسب الجدول (1):

الجدول رقم (1) "درجات سلم ليكرت"

الاستجابة	غير موافق بشدة	غير موافق	محايد	موافق	موافق بشدة
الدرجة للعبارة الإيجابية	1	2	3	4	5
الدرجة للعبارة السلبية	5	4	3	2	1

3-4- عرض نتائج الدراسة الاستطلاعية:

✓ صدق وثبات المقياس:

➤ الصدق:

للتأكد من صدق الاستبيان قام الطالب بالاعتماد على حساب صدق الاتساق الداخلي والجدول التالي يوضح النتائج:

الجدول رقم (2): معاملات ارتباط الأبعاد بالاستبيان ككل للتأكد من صدق الاستبيان

مستوى الدلالة	معامل الارتباط بيرسون	البعد
0,00	0,698	اختراق حدود السرعة
0,00	0, 771	التجاوز الخطير
0,00	0, 791	تشقت الانتباه
0,00	0, 841	اختراق قواعد المرور
0,00	0, 700	الميل الى المخاطرة

من خلال الجدول رقم (2) نلاحظ أن قيمة معامل الارتباط لكل الأبعاد تتراوح بين 0,698 و 0, 841 وهي قيم جيدة تجعلنا نقول بان الاستبيان يتمتع بدرجة جيدة من الصدق

➤ الثبات: للتحقق من ثبات الاستبيان قام الطالب بحساب اختبار الفا كرونباخ والجدول التالي يوضح النتائج :

الجدول رقم (3): معامل الثبات ألفا كرونباخ للتأكد من ثبات الاستبيان

الاختبار الف كرونباخ	الاستبيان
0, 859	استبيان اتجاهات السائقين نحو سلوك المخاطرة

من خلال الجدول رقم (4) نلاحظ أن قيمة اختبار ألفا كرونباخ تساوي 0, 859 وهي قيمة جيدة تجعلنا نقول أن الاستبيان يتمتع بدرجة جيدة من الثبات.

- إجراءات الدراسة الأساسية:

بعد أن قمنا بقياس صدق وثبات أداة القياس المعتمدة في هذه الدراسة توصلنا إلى أن الأداة تحتوي على قدر من الصدق والثبات يدل على صلاحيتها.

- عينة الدراسة الأساسية:

تمثلت عينة الدراسة من مجموعة سائقي السيارات بالجلفة ، وتوزيع الاستبيانات عليهم الكترونياً .

بعد الانتهاء من بناء الاستبيان ومعرفة مدى صلاحيته لقياس طبيعة سلوك المخاطرة في السياقة قمت بتوزيع أداة الدراسة على عينة الدراسة الأساسية، بحيث تمثلت عينة الدراسة الأساسية في (74) سائق ، بحيث تم توزيع الاستبيانات توزيعاً الكترونياً و خصائص العينة تظهر في الجدول الموالي:

الجدول (4): توزيع خصائص العينة

المتغير	التكرار	النسبة
السن	1	1,4
	4	5,4
	2	2,7
	5	6,8
	14	18,9
	13	17,6
	17	23,0
	10	13,5
	6	8,1
	1	1,4
	1	1,4
الجنس	68	91,9
	6	8,1
المستوى الدراسي	16	21,6
	58	78,4
سنة الرخصة	2011	1,4
	2012	4,1
	2013	1,4
	2014	9,5
	2015	10,8
	2016	9,5
	2017	14,9
	2018	17,6

12,2	9	2019	
10,8	8	2020	
8,1	6	2021	
47,3	35	اقل من 2 سنوات	سنوات السياقة
25,7	19	من 2 الى 5 سنوات	
27,0	20	5سنوات فأكثر	
62,2	46	نعم	حوادث المرور
37,8	28	لا	

- أدوات الدراسة الأساسية:

سبق وأن تطرقنا إلى الأداة المعتمدة في هاته الدراسة في أدوات الدراسة الاستطلاعية، بحيث تحقق الطالب من صدق وثبات الاستبيان من خلال نتائج الدراسة الاستطلاعية. و لإيضاح الصورة أكثر قام الطالب ببناء استبيان يقيس طبيعة سلوك المخاطرة في السياقة وفي مايلي عرض للاستبيان:

الجدول رقم(5) استبيان اتجاهات السائقين الشباب نحو سلوك المخاطرة:

الابعاد	البنود
اختراق حدود السرعة	السير بسرعة 100كلم/سا يعتبر مقبولا في طريق مستقيم إذا لم تكن هناك سيارات أخرى على مسافة 1.5كلم
	يمكن للسائقين الآمنين تجاوز السرعة المحددة على الطريق
	ليس هناك مانع من تجاوز السرعة المحددة إذا كانت الظروف مناسبة
	أشعر بالفخر عندما أقطع مسافات طويلة في وقت قصير
التجاوز الخطر	أفضل السيارات ذات السرعة القصوى
	لأبأس بالتجاوز في المنعطفات إذا كان المكان خال من السيارات
	يمكن تجاوز السيارات في الخط الأرضي المستمر أحيانا
	ليس هناك خطر في التجاوز الممنوع إذا كان بالإمكان القيام به
تشنت التركيز	ليس ضروريا استعمال إشارة التجاوز الضوئية عند القيام بعملية التجاوز في بعض الأحيان
	يعد التجاوز على اليمين ضروريا في بعض المواقف
	أحب الاستمتاع بالمناظر الطبيعية أثناء القيادة
	لأبأس من التواصل مع المارة أثناء القيادة بالحديث معهم
اختراق قواعد المرور	يمكنني القيام بنشاط إضافي أثناء القيادة مثل : شرب قهوة، إشعال سيجارة ، قراءة جريدة ..إلخ
	تجذب انتباهي الأحداث التي تحدث على طرفي الطريق أثناء القيادة
	أشعر أنني معني بمشكلة الحوادث المرورية
	الانغال بالهاتف المحمول لا يفقدني التركيز
اختراق قواعد المرور	يعتبر اختراق قانون المرور أمرا ضروريا قصد تسهيل حركة المرور في بعض الأحيان
	تجاهل اختراقات قواعد المرور يعتبر ضروريا في بعض الأحيان
	من الأفضل إبقاء سيولة حركة المرور على أن نتبع قواعد المرور
	اختراق قواعد المرور من أجل الوصول في الوقت المناسب يعتبر ضروريا في بعض الأحيان

أشعر بالضيق إذا ظهرت سيارة شرطة المرور في الطريق الذي أسير فيه	
ليس هناك ضرورة من التوقف وسط الطريق لركاب وانزال الركاب	
رغم قناعاتي بأهمية حزام الأمان إلا أنني استخدمه خوفاً من توقيع الجزاء (البروسي)	
لا أتفقد بعض الكماليات في السيارة من مساحات الزجاج (السويقلاس)	
دائماً أحترم مسافة (7 أمتار) بيني وبين المركبة الامامية	
أركن السيارة في الأماكن الممنوعة	
السياقة دون استعمال حزام الأمان لا تجلب الخطر	
إذا كنت سائقاً كفؤاً ، فالسرعة مسموحة	
ليس هناك خطر في مشاحنة سائق آخر أثناء السياقة	
السياقة السريعة دليل شجاعة صاحبها.	
لا بأس بالمناورة أثناء السياقة مادام السائق ماهراً .	
لا مانع من تخطي الإشارات الضوئية الحمراء كلما سنحت الفرصة بذلك	
لملائمة الظروف الجوية اعدل السرعة والمسافة بين المركبات	
	الميل الى المخاطرة اثناء السياقة

- أساليب المعالجة الإحصائية:

- قام الطالب باستخدام مجموعة من الأساليب الإحصائية بما يتوافق وطبيعة موضوع الدراسة ومتغيراتها، وبما يخدم فرضياتها، وهذه الأساليب هي كالتالي:
- التكرارات والنسب المئوية وذلك لمعرفة خصائص أفراد العينة.
 - المتوسطات الحسابية.
 - معامل الارتباط (بيرسون) للتأكد من الخصائص السيكومترية لأداة الدراسة.
 - معامل ألفا كرونباخ لمعرفة ثبات أداة الدراسة.
- ولقد استعان الطالبين في المعالجة الإحصائية ببرنامج الحزم الإحصائية للعلوم الاجتماعية (SPSS.22) تحت إشراف الاستاذ المشرف.

خلاصة الفصل

تم التطرق في هذا الفصل إلى تحديد المنهج المستخدم وعينة الدراسة مع ذكر الأدوات التي استخدمناها في دراستنا وكذلك الأساليب الإحصائية المستخدمة في تحليل الإستمارة ، وتحديد أهم الاجراءات المتبعة في الدراسة الميدانية والتطرق لأهم خصائص العينة .

قام الطالب بالدراسة الاستطلاعية للتعرف على مجتمع العينة ، ثم اعداد الأداة وعرضها على الأستاذ المشرف ثم الانتقال للدراسة الأساسية ثم أساليب المعالجة الاحصائية وفيما يلي مناقشة وتحليل النتائج والتحقق من الفرضيات .

الفصل الثالث

عرض ومناقشة نتائج

تمهيد:

سنتطرق في هذا الفصل إلى تحليل وتفسير البيانات اعتماداً على مختلف الإجابات التي تم الحصول عليها من السائقين، كما سنقوم بعرض النتائج التي توصلت إليها الدراسة . حيث تبدأ مرحلة عرض البيانات وتنظيمها وتجهيزها للتحليل وإستخلاص النتائج مباشرة بعد الإنتهاء من عملية جمع البيانات بالوسائل والأساليب المختلفة سواء كانت إستبانة أو مقابلة، والهدف الأساسي لعرض البيانات وتنظيمها هو إستعمالها وتحليلها وأيضاً تدقيقها وإستكمال ما هو غير مكتمل منه .

عرض وتحليل و مناقشة النتائج المتعلقة بالتحقق من فرضيات الدراسة:

1- عرض وتفسير نتائج الفرضية الرئيسية:

ان طبيعة اتجاهات السائقين الشباب (18-30 سنة) نحو سلوك المخاطرة في السياقة ايجابية للتأكد من صحة الفرضية استخدمنا معامل الارتباط (T TEST) لمعرفة دلالة الفرق والنتائج كما هي مبينة في الجدول (6) كالتالي:

الجدول (6): نتائج اختبار (T test) لعينة واحدة لاتجاهات السائقين نحو سلوك المخاطرة

المتغير	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	درجة المعنوية Sig	قيمة (T)	درجة الحرية (Ddl)	الاتجاه
اتجاهات السائقين نحو سلوك المخاطرة	83,17	14,54	0.000	9.35	73	ايجابي

من خلال الجدول رقم (06) نلاحظ أن قيمة المتوسط الحسابي لأفراد العينة يساوي 83,17 بانحراف معياري بقيمة 14,54، وقيمة t 9.35 وبدرجة حرية 73، وبمستوى دلالة 0.000 وهي قيمة دالة إحصائياً عند مستوى الدلالة $\alpha=0.01$.

ومنه نقبل الفرضية القائلة: طبيعة اتجاهات السائقين الشباب (18-30 سنة) نحو سلوك المخاطرة في السياقة إيجابية

وتفسر هذه النتيجة على أن العوامل المكونة لاتجاهات القيادة الخطرة لدى السائقين الشباب والمتمثلة في اختراق حدود السرعة والذي يعني الرغبة في الإفراط في السرعة، والتجاوزات الخطرة وغير القانونية التي يصر على تجسيدها بعض الشباب أثناء القيادة، زيادة على اعتبار قيادة السيارات نشاط آلي ولا يستدعي التركيز والانتباه الكاملين من السائقين الشيء الذي يدفعهم إلى الانشغال عن مقود السيارة، إضافة إلى الميل إلى المخاطرة والتهور والاندفاع أثناء قيادة السيارة وعدم الاكتراث ببنود قانون المرور والعمل

على اختراقه كلما سنحت الظروف، كل هذه التصرفات تكوّن في مجملها عناصر القيادة الخطرة للسيارات والتي يزيد تجسيدها عند عدد معتبر من السائقين الشباب، وهذا ما أثبتته نتائج الجدول من حيث أن السائقين الشباب اتسموا بدرجات أعلى في المظاهر والخصائص السابقة عن نظرائهم . وبالتالي نقول ان الفرضية العامة للدراسة قد تحققت .

وهو ما اكدت عليه دراسات التي يذللها الباحثون من اجل التعرف على طبيعة اتجاهات اسائقين الباب نحو سلوك المخاطرة في السياقة ، حيث اتفقت مع نتائج دراسة (سعد الدين بوطبال) حيث اسفرت نتائجها الى ان اتجاهات السائقين نحو القيادة الخطرة للسيارات تساهم كلها مجتمعة ومنفردة في توريث السائقين في حوادث واصطدامات مرورية خطيرة.

1-1- عرض و مناقشة النتائج المتعلقة بالفرضية الفرعية الأولى:

- طبيعة اتجاهات السائقين الشباب نحو اختراق حدود السرعة ايجابي

الجدول (7): نتائج اختبار (T test) لاتجاهات السائقين نحو اختراق حدود

السرعة

المتغير	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	درجة المعنوية Sig	قيمة (T)	درجة الحرية (Ddl)	الاتجاه
اختراق حدود السرعة	14,93	3,04	0.84	0.19	73	سلبي

من خلال الجدول رقم (7) نلاحظ أن قيمة المتوسط الحسابي لأفراد العينة يساوي 14,93 بانحراف معياري بقيمة 3,04، وقيمة t 0.19 وبدرجة حرية 73، وبمستوى دلالة 0.000 وهي قيمة غير دالة إحصائياً عند مستوى الدلالة $\alpha=0.01$.

ومنه نرفض الفرضية القائلة : طبيعة اتجاهات السائقين الشباب نحو اختراق حدود السرعة ايجابية

تفسر هذه النتائج المتحصل عليها تناقض واضح في اجابات السائقين الشباب بالمقارنة مع نتائج الفرضيات الاخرى التي تحققت ، وهذا راجع للزعة الذاتية نحو المثالية في بعض المواقف متجاهلين مصداقية البحث مما يثبت لنا عدم بطلان الفرضية حتى وان اسفرت النتائج على غير ذلك متفقين في هذا مع دراسة (الصالح ابركان وتوفيق برغوتي 2015) التي كانت نتائجها كالتالي : تأثير التفاؤلية والعمر على سلوك السياقة الخطير، اضافة الى وجود علاقة بين التفاؤلية غير الواقعية وسلوك السياقة في بعدي الثقة الذاتية المفرطة والسرعة في القيادة .

1-2- عرض و مناقشة النتائج المتعلقة بالفرضية الفرعية الثانية:

- طبيعة اتجاهات السائقين الشباب نحو التجاوز الخطير ايجابي

الجدول (8): نتائج اختبار (T test) لاتجاهات السائقين الشباب نحو التجاوز الخطر

المتغير	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	درجة المعنوية Sig	قيمة (T)	درجة الحرية (Ddl)	الاتجاه
التجاوز الخطير	11,01	3,57	0.00	9,59	73	ايجابي

من خلال الجدول رقم (8) نلاحظ أن قيمة المتوسط الحسابي لأفراد العينة يساوي 11,01 بانحراف معياري بقيمة 3,57، وقيمة t 9,59 وبدرجة حرية 73، وبمستوى دلالة 0.000 وهي قيمة دالة إحصائيا عند مستوى الدلالة $\alpha=0.01$.

ومنه نقبل الفرضية القائلة : طبيعة اتجاهات السائقين الشباب نحو التجاوز الخطير إيجابي

ويمكن تفسير هذه النتيجة في أن السائقين الشباب الذين لديهم اتجاهات إيجابية نحو التجاوز الخطر إنما يعتبرونه تصرفا عاديا تنتفي فيه الأذية سواء للسائق نفسه أو لغيره من السائقين، طالما أنهم حسب اعتقادهم يتقون في قدراتهم على القيام بالتجاوز الخطر دون ارتكاب حوادث، واللافت للانتباه أن سلوكيات التجاوز الخطر تتم تقريبا في كل مكان حيث نجدها داخل المدن وخارجها، في الطرق السريعة على شكل مناورات متتالية، التجاوز على

اليمين والتجاوز حتى دون استعمال الإشارة الضوئية، التجاوز في المنعطفات... الخ. إن تحلي بعض الشباب بهذه المواصفات الخطرة في التجاوز ينم عن اتجاهات إيجابية نحو تجسيدها فعليا أثناء قيادة السيارة، وهو ما يجعلهم يتورطون في حوادث مرورية أكثر من غيرهم من السائقين الذين يحترمون قواعد التجاوز الآمن.

1-3- عرض و مناقشة النتائج المتعلقة بالفرضية الفرعية الثالثة:

- طبيعة اتجاهات السائقين الشباب نحو تشتت الانتباه ايجابي

الجدول (9): نتائج اختبار (T test) لاتجاهات السائقين الشباب نحو تشتت الانتباه

المتغير	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	درجة المعنوية Sig	قيمة (T)	درجة الحرية (Ddl)	الاتجاه
تشتت الانتباه	14,82	3,55	0.00	7,69	73	ايجابي

من خلال الجدول رقم (9) نلاحظ أن قيمة المتوسط الحسابي لأفراد العينة يساوي 14,82 بانحراف معياري بقيمة 3,55، وقيمة t 7,69 وبدرجة حرية 73، وبمستوى دلالة 0.00 وهي قيمة دالة إحصائياً عند مستوى الدلالة $\alpha=0.01$.

ومنه نقبل الفرضية القائلة : طبيعة اتجاهات السائقين الشباب نحو تشتت الانتباه ايجابي

وتعني هذه النتيجة أن أصحاب الدرجات المرتفعة في تشتت التركيز والانتباه أثناء قيادة السيارة إنما يتميزون بعدم الحرص على التعامل بفاعلية مع خصوصيات ووضعيات الطرق المتغيرة والمختلفة والتي تتسم بالفجائية، ومن السلوكات المشتتة لتركيز السائقين والمنتشرة بكثرة لدى الشباب نجد استعمال الهاتف النقال، فأمام التطور الملحوظ الذي تشهده بلادنا في استخدام الهاتف النقال أضحي وسيلة لا يمكن الاستغناء عنها تحت أي ظرف من الظروف، وخاصة أثناء قيادة السيارة، حيث أن القيام بمكالمة هاتفية من طرف السائق أثناء القيادة يؤدي به إلى تحويل تركيزه من إجراءات القيادة إلى ما تحمله المكالمة الهاتفية من أخبار،

الشيء الذي يجعله لا يستجيب بطريقة آمنة لمتطلبات الطريق المتغيرة بانتظام إثر ما يطرأ عليها من مستجدات، مما يجعله عرضة للتورط في حوادث مرورية، خاصة إذا علمنا أن الدماغ لدى الإنسان لا يمكنه التركيز على نشاطين في نفس الوقت وبنفس القدر من الكفاءة. وينطبق ما ذكر بشأن الهاتف النقال على تصرفات أخرى يجسدها الشباب أثناء قيادتهم للسيارات منها: قراءة جريدة، تدخين سيجارة، ارتشاف قهوة أو الأكل، الحديث والنظر المستمر للمرافق، التواصل وتبادل التحية مع مستعملي الطريق... الخ، كل هذه التصرفات تتم عن اتجاهات غير آمنة لدى بعض السائقين مفادها أن قيادة السيارة لا تتطلب تركيزاً دقيقاً وإنما هي عملية آلية ولا تستحق مجهودات ذهنية معتبرة، وهو ما يدفع ببعض السائقين إلى التورط في حوادث مرورية نتيجة إهمالهم لعامل التركيز والانتباه أثناء القيادة .

1-4- عرض و مناقشة النتائج المتعلقة بالفرضية الفرعية الرابعة:

- طبيعة اتجاهات السائقين الشباب نحو المخاطرة أثناء القيادة ايجابي

الجدول (10): نتائج اختبار (T test) لاتجاهات السائقين الشباب نحو المخاطرة أثناء

القيادة

المتغير	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	درجة المعنوية Sig	قيمة (T)	درجة الحرية (Ddl)	الاتجاه
الميل الى المخاطرة	13,74	3,09	0.00	11,82	73	ايجابي

من خلال الجدول رقم (10) نلاحظ أن قيمة المتوسط الحسابي لأفراد العينة يساوي 13,74 بانحراف معياري بقيمة 3,09، وقيمة t 11,82 وبدرجة حرية 73، وبمستوى دلالة 0.00 وهي قيمة دالة إحصائياً عند مستوى الدلالة $\alpha=0.01$.

ومنه نقبل الفرضية القائلة : طبيعة اتجاهات السائقين الشباب نحو المخاطرة أثناء القيادة ايجابي

وتبين هذه النتيجة أن اعتماد سلوكيات المخاطرة أثناء قيادة السيارة، كالتهور أثناء القيادة بارتكاب سلوكيات لا تتضح نتائجها أمام الشاب المتهور هي رغبة لتحقيق مكاسب ذاتية آنية لدى صاحبها تكمن في شعوره بحالة من الافتخار وتقديرا للذات بعد قيامه بالمخاطرة أثناء القيادة، والتي أصلا قد تجلب الإعجاب والانبهار من طرف السائقين الآخرين، وهو ما يبحث عن إثارته العديد من السائقين خاصة الشباب منهم، لذلك يمكن التأكيد أن الاعتقاد الايجابي لمكتسبات سلوكيات المخاطرة أثناء القيادة زيادة على الرغبة في ارتكابها يساهمان في تكوين اتجاهات ايجابية للمخاطرة أثناء القيادة ، فالمخاطرة تحدث دوما في حالة من السائقين نحو نتائج السلوك المجسد، مثل المناورات والمشاحنات مع السائقين الآخرين، القيادة الاستعراضية أمام الآخرين، عدم الاكتراث بقواعد المرور، ... الخ، كل هذه التصرفات تبين بأن السائق الذي يجسدها لديه ميولا لأن يقوم بمخاطرات أثناء القيادة، الشيء الذي قد يجعله يتسبب في وقوع حوادث مرورية له ولغيره من مستعملي الطريق. وتجدر الإشارة هنا إلى أن السائق المخاطر غالبا ما يكون قد خرج من حوادث دون أن يصاب هو بأذى، وهذا ما يجعل الميل إلى المخاطرة عنصرا هاما من عناصر القيادة الخطرة لديه. وهذا مانجده عند السائقين الشباب بدرجة كبيرة دون فئات الاعمار الاخرى التي هي ليست محط دراستنا الحالية

وقد جاءت هذه النتائج متفحة على ما اسفرت عليه دراسة (ريمة حمدي ، سيف الاسلام شوية 2017) ، من وجود علاقة ارتباطية ذات دلالة احصائية بين سلوك المخاطرة وعدد حوادث المرور ، وتوصل الباحثان الى انه توجد فروق ذات دلالة احصائية في سلوك المخاطرة لدى عينة البحث تعزى متغير الجنس ، السن ، اقدمية السياقة ، الحالة العائلية ، نوع الرخصة ، نوع التأمين

1-5- عرض و مناقشة النتائج المتعلقة بالفرضية الفرعية الخامسة:

- طبيعة اتجاهات السائقين الشباب نحو اختراق قواعد المرور ايجابي

الجدول (11): نتائج اختبار (T test) لاتجاهات السائقين الشباب نحو اختراق قواعد المرور

المتغير	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	درجة المعنوية Sig	قيمة (T)	درجة الحرية (Ddl)	الاتجاه
اختراق قواعد المرور	28,66	5,56	0.00	6.70	73	ايجابي

من خلال الجدول رقم (11) نلاحظ أن قيمة المتوسط الحسابي لأفراد العينة يساوي 28,66 بانحراف معياري بقيمة 5,56، وقيمة t 6.70 ودرجة حرية 73، وبمستوى دلالة 00.000 وهي قيمة دالة إحصائياً عند مستوى الدلالة $\alpha=0.01$.

ومنه نقبل الفرضية القائلة : طبيعة اتجاهات السائقين الشباب نحو اختراق قواعد المرور ايجابي

وتبين هذه النتيجة أن كثيرا من السائقين والشباب خاصة لا يبالون بقواعد المرور إلا بحضور شرطة المرور، وبغيابها تُنتهك عن وعي وإدراك، إنما يدل ذلك عن اتجاهات تؤيد اختراق إجراءات قانون المرور كلما سنحت الفرصة بذلك، فبنظرة موضوعية وضعت قواعد المرور قصد تجسيد التفاعل المروري الآمن لجميع مستعملي الطريق و تحقيق الاستفادة العادلة للطريق، لكن بعض الشباب يعتقدون أن اختراق قواعد المرور يعد ضروريا في حالات تعقد حركة السير، مما يجعلهم يرتكبون مخالفات مرورية خطيرة قد تؤدي بهم إلى ارتكاب حوادث مرورية. ومنه السائقون الشباب لديهم اعتقادات سلبية عن إجراءات بنود قانون المرور خاصة حينما يدركون بأنها إجراءات تقلل من حرية التصرف وأنها ليست لديها علاقة بالوقاية والأمان أثناء استعمال الطريق، كما يحصل مع حزام الأمان، إذ يعتقد كثير من الشباب أنه يمثل العائق الرئيسي في التكفل بالسائق إن وقع في حادث مروري، أو

اعتبار السرعات المحددة على الطرق غير عملية وأنها لا تتناسب إطلاقاً مع حالة الطريق وخصائص السيارة، كل هذه العناصر قد تدل في مجملها عن اتجاهات تفضل اختراق قواعد المرور لدى الشباب وهو ما ينعكس على سلوكياتهم أثناء القيادة فتراهم يتجاهلون.

وقد جاءت هذه النتائج متفقة على ما أسفرت عليه دراسة (بلخيري وفاة، سعودي عبد الكريم)

جاءت النتائج العامة للبحث تشير إلى أن العامل النفسي الأول المسبب لعدم احترام قانون المرور حسب أفراد العينة هو الضغط والإجهاد وبغالبية نسبتها ، 51.46% يأتي في المرتبة الثانية عامل حب المغامرة والإثارة وبغالبية نسبتها ، 50.89% .

أما العامل الثالث الأكثر تسبباً في عدم احترام السائقين لقانون المرور فهو الانفعالات النفسية بغالبية نسبتها 43.31% وفي الرتبة الرابعة تأتي اتجاهات السائقين نحو قانون المرور بغالبية نسبتها تقدر بـ 42.07% ..

من خلال ما سبق وما توصلنا إليه من نتائج حول تميز السائقين الشباب باتجاهات مؤيدة للتجاوز الخطر، تشتت الانتباه أثناء القيادة، المخاطرة أثناء القيادة، اختراق قواعد القانون، حيث جاءت جميع النتائج دالة إحصائياً مما يعني أن هذه العناصر السابقة الذكر والمكونة للاتجاهات نحو القيادة الخطرة للسيارات هي سلوكيات أيدها الشباب لنصل في الأخير إلى أن طبيعة اتجاهات السائقين الشباب نحو سلوك المخاطرة ايجابية و بهذا يمكننا إثبات صحة الفرضية الرئيسة للبحث الراهن .

الختمة

الخاتمة:

من خلال ما سبق وما توصلنا إليه من نتائج حول تميز السائقين باتجاهات ايجابية نحو التجاوز الخطر، تشتت الانتباه أثناء القيادة، المخاطرة أثناء القيادة، اختراق قواعد القانون، حيث جاءت جميع الفروق دالة إحصائياً مما يعني أن هذه العناصر السابقة الذكر والمكونة للاتجاهات نحو القيادة الخطرة للسيارات يمكنها أن تتسبب في ارتكاب حوادث مرورية متفاوتة الخطورة

نتيجة لما أسفرت عنه الدراسة الحالية من نتائج؛ يقدم الباحث الإقتراحات والتوصيات التالية:

➤ ضرورة الاهتمام باتجاهات السائقين نحو قيادة السيارات، لما لها من آثار بالغة على سلوكياتهم المجسدة فعلياً أثناء القيادة باعتبارها قوى ضابطة وموجهة للسلوك بصفة عامة.

➤ من المفيد الاعتماد على أساليب تغيير الاتجاهات لمحاولة تغيير اتجاهات القيادة الخطرة لدى السائقين الذين يرتكبون حوادث مرورية متكررة، وذلك بالاعتماد على النظرة المتكاملة نفسية-اجتماعية-بيئية كونها تمثل نسقا متكاملًا يؤثر على سلوكيات قيادة السيارات.

➤ العمل على تفعيل وسائل الاتصال الحديثة قصد تغيير الاتجاهات الخطرة نحو قيادة السيارات بنشر المعلومات الحقيقية عن القيادة الخطرة وآثارها على الفرد والمجتمع.

➤ العمل على توعية كل أفراد المجتمع الذين قد يكونون مرافقين لسائقين، أو أسرهم وأبائهم... الخ، قصد تفعيل تأثيرهم على السائقين أثناء قيادة السيارات بما يتوافق مع القيادة الآمنة للسيارات.

الملاحق

الملحق رقم (01)

مقياس اتجاهات السائقين الشباب نحو سلوك المخاطرة في السياقة

أخي السائق ، أختي السائقة ، إليك (ي) مجموعة من الأسئلة و العبارات، و نرجو منك أن تقدم لنا يد المساعدة بالإجابة الصريحة على الأسئلة و العبارات المطروحة عليك قصيد الاستفادة منها في بحث علمي حول الحوادث المرورية في الجزائر ، و ذلك بوضع علامة (X) أمام الإجابة التي تراها مناسبة ، علما أنه لا توجد إجابة صحيحة و أخرى خاطئة .

تقبل مني أخي الكريم أختي الكريمة فائق الاحترام و التقدير ، و شكرا .

بيانات عامة:

1.السن : () سنة

2.الجنس : ذكر () ، أنثى ()

3.الحالة الاجتماعية : أعزب/عزباء () ، متزوج /ة ()

4.مستواك التعليمي : ابتدائي () ، متوسط () ، ثانوي () ، جامعي ()

5.سنة حصولك على رخصة السياقة : ()

6. سنوات الخبرة الفعلية في السياقة:

لا توجد () ، اقل من 2 سنوات () ، من 2 الى 5 سنوات () ، 5 سنوات فاكثر ()

()

7.هل ارتكبت حوادث مرورية خلال السنتين الماضيتين : نعم () ، لا ()

* إذا كنت ارتكبت حوادث مرورية: ، فما نوعها : مادية () ، جسدية () ، مميتة () .

8 . ما الطرف الثاني في الحادث : مركبة أخرى () ، مشاة () ، أشجار أو أعمدة كهربائية () ، حيوانات () ، لا يوجد طرف ثاني ()

رقم	العبارات	موافق جدا	موافق	محايد	معارض	معارض جدا
1	السير بسرعة 100كلم/سا يعتبر مقبولا في طريق مستقيم إذا لم تكن هناك سيارات أخرى على مسافة 1.5كلم					
2	لابأس بالتجاوز في المنعطفات إذا كان المكان خال من السيارات					
3	إذا كنت سائقا كفؤا ، فالسرعة مسموحة					
4	أحب الاستمتاع بالمناظر الطبيعية أثناء السياقة.					
5	ليس هناك خطر في مشاحنة سائق آخر أثناء السياقة					
6	يمكن للسائقين الآمنين تجاوز السرعة المحددة على الطريق					
7	يمكن تجاوز السيارات في الخط الأرضي المستمر أحيانا					
8	يعتبر اختراق قانون المرور أمرا ضروريا قصد تسهيل حركة المرور في بعض الأحيان					
9	تجاهل اختراقات قواعد المرور يعتبر ضروريا في بعض الأحيان					
10	لابأس من التواصل مع المارة أثناء السياقة بالحديث معهم					
11	ليس هناك مانع من تجاوز السرعة المحددة إذا كانت الظروف مناسبة					
12	يمكنني القيام بنشاط إضافي أثناء السياقة مثل : شرب قهوة ، إشعال سيجارة ، قراءة جريدة .. إلخ					
13	ليس هناك خطر في التجاوز الممنوع إذا كان					

					بالإمكان القيام به	
					أشعر بالفخر عندما أقطع مسافات طويلة في وقت قصير	14
					تجذب انتباهي الأحداث التي تحدث على طرفي الطريق أثناء السياقة	15
					ليس ضروريا استعمال إشارة التجاوز الضوئية عند القيام بعملية التجاوز في بعض الأحيان	16
					أشعر أنني معني بمشكلة الحوادث المرورية	17
					السياقة السريعة دليل شجاعة صاحبها	18
					يعد التجاوز على اليمين ضروريا في بعض المواقف	19
					من الأفضل إبقاء سيولة حركة المرور على أن نتبع قواعد المرور	20
					اختراق قواعد المرور من أجل الوصول في الوقت المناسب يعتبر ضروريا في بعض الأحيان	21
					أفضل السيارات ذات السرعة القصوى	22
					لا بأس بالمناورة أثناء السياقة مادام السائق ماهرا .	23
					أشعر بالضيق إذا ظهرت سيارة شرطة المرور في الطريق الذي أسير فيه	23
					لا مانع من تخطي الإشارات الضوئية الحمراء كلما سنحت الفرصة بذلك	25
					ليس هناك ضرورة من التوقف وسط الطريق لإركاب وانزال الركاب	26
					رغم قناعاتي بأهمية حزام الامان الا انني استخدمه خوفا من توقيع الجزاء (البروسي)	27
					لا انتقد بعض الكماليات في السيارة مثل ماسحات الزجاج (السويقاس)	28
					دائما احترم مسافة (7 امتار) بيني وبين المركبة الامامية	29

					الانشغال بالهاتف المحمول لا يفقدي التركيز	30
					لملائمة الظروف الجوية اعدل السرعة والمسافة بين المركبات	31
					اركن سيارتي في الاماكن الممنوعة	32
					السياقة دون استعمال حزام الامان لا تجلب الخطر	33

قائمة المصادر والمراجع

قائمة المصادر والمراجع:

مراجع عربية:

1. ابن منظور، محمد بن مكرم، (د ت)، لسان العرب، القاهرة: دار المعارف
2. البيلي مصطفى، (1986) ، المرور ومشكلاته وتحقيق حوادثه ، كلية الشرطة، مصر.
3. جمال الخطيب، (1994)، تعديل السلوك الانساني ، الصفحات الذهبية ، ط2، الرياض
4. درويش عبد الفتاح سيد،(2015)، الميل الى الحوادث المرورية ،(ط1) لبنان: دار النشر الأقصى
5. الريس فؤاد. (1970)، النظام المروري.بيروت: دار النشر و التوزيع.
6. السيف خالد (1992) ،تحليل الخصائص النفسية والاجتماعية المتعلقة بسلوك القيادة، السعودية:مدينة الملك عبد العزيز للعلوم التقنية
7. السيف عبد الجليل، (1999) ،فن قيادة السيارة بين القيادة والتطبيق، مطابع الاشعاع التجارية، الرياض
8. صفوت عبد الحميد . (1992) الاتجاه نحو المخاطرة وسلوك التدخين، القاهرة:الدار المصرية للنشر و التوزيع
9. عبد الفتاح سيد درويش، (2005)، بعض محددات الميل إلى الحوادث المرورية، دار النشر الأقصى، الطبعة 1 ،لبنان
10. الغامدي،علي بن السعيد.المفدى ،عمر عبد الرحمن. (1427) مشروع السرعة في القيادة ، السعودية: جامعة الملك سعود
11. فرج عبد القادر طه، (1992)،علم النفس الصناعي و التنظيمي، ط2 ،دار المعارف، مصر
12. يخلف عثمان (2005) علم النفس الصحة (ط1) قطر: دار الطبع و النشر.

الدراسات والأطروحات والرسائل الجامعية:

1. بن عياش الشيخ. (2008). المسؤولية الاجتماعية وعلاقتها بسلوك الخطر لدى السائقين. شهادة ماجستير، جامعة بوزريعة. الجزائر
2. بهلول، سارة أشواق. (2009) ، سلوكيات الخطر المتعلقة بالصحة (التدخين، الكحول، سلوك قيادة السيارات، قلة النشاط البدني) وعلاقته بكل من جودة الحياة والمعتقدات الصحية. شهادة الماجستير. جامعة حاج لخضر. باتنة.
3. بوطبال سعد الدين، (2012). دور التفاؤل غير الواقعي في ارتكاب الحوادث المرورية لدى السائقين الشباب. شهادة ماجستير، المركز الجامعي غيليزان. الجزائر
4. بوظريفة حمو، وآخرون، 1991، دراسة عن أسباب حوادث المرور في الجزائر، مركز المطبوعات الجامعية، الجزائر.
5. التقرير العالمي للمنظمة العالمية للصحة 2004، وزارة الداخلية، 1990.
6. رجيل منال، (2015) ،التفاؤل غير الواقعي وعلاقته بسلوك السياقة الخطر لدى السائقين، شادة الماستر، جامعة العربي بن مهدي ام بواقي-الجزائر -
7. رحيمة حوالم، جامعة ابي بكر بلقايد، الجزائر، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم السير، مجلة الباحث، ع11، 2012،
8. سامية شينار ، (2019) ، السياقة التهورية وحوادث المرور :قراءة في الأسباب النفسية ،مجلة الباحث للدراسات الاكاديمية ،جامعة باتنة1-الجزائر
9. ظريفة، حمو. عيسى، محمد. زناد، دليلة. شريفي ، هناء. (2010) مستوى سلوك الإقدام على المخاطرة لدى السائقين وعلاقته ببعض الخصائص الشخصية الفردية. جامعة الجزائر، بوزريعة.