

Dirassat & Abhath
The Arabic Journal of Human
and Social Sciences



مجلة دراسات وأبحاث
المجلة العربية في العلوم الإنسانية
والاجتماعية

EISSN: 2253-0363
ISSN : 1112-9751

دور العوامل النفسية في ارتكاب السائق لحوادث المرور

دراسة ميدانية على عينة من سائقي حافلات النقل الجماعي بولاية جيجل

**The role psychological factors in the driver's commission of traffic accident
Afield study on a sample of mass transit bus drivers in the state of Jijel**

طويوي وسام Touioui ouissam 1، منصورى سميرة mansouri samira 2

1 طالبة دكتوراه ، جامعة 20 أوت 1955 سكيكدة ، كلية العلوم الانسانية والاجتماعية- قسم علم الاجتماع ، مخبر
البحوث والدراسات الاجتماعية

PHD student.university of 20 August 1955 Skikda.college of humanities and social sciences.
Research and social studies laboratory
o.touioui@univ-skikda.dz

2 أستاذة محاضرة أ جامعة 20 أوت 1955 سكيكدة ، كلية العلوم الانسانية والاجتماعية – قسم علم الاجتماع ، مخبر
البحوث والدراسات الاجتماعية

Lecturer A. University of 20 August 1955 Skikda. College of humanities and social science.
Research and social studies lodoratory
s.mansouri@univ-skikda.dz

الإيميل : o.touioui@univ- skikda.dz

المؤلف المرسل: طويوي وسام touioui ouissam

تاريخ القبول : 15 ديسمبر 2023

تاريخ الاستلام: 15 جويلية 2023

الملخص:

يهدف هذا العمل البحثي لدراسة دور العوامل النفسية الكامنة وراء ارتكاب السائق لحوادث المرور من خلال البحث في دور القلق، والتعب والإرهاق ومساهمتهما في ارتكاب السائق لحوادث المرور. في الجانب النظري للدراسة تم إلقاء الضوء على مختلف الأدبيات الخاصة بالموضوع مع التركيز أكثر على العوامل النفسية وفي الجانب التطبيقي، تم جمع البيانات من خلال استبيان تم توزيعه على عينة قصدية غير احتمالية، حجمها 50 سائق بولاية جيجل، وقد تم استخدام أسلوبين من التحليل؛ الكمي من أجل وصف الظاهرة موضوع الدراسة والكمي في التحليل البنائي الوظيفي، من أجل تفسير النتائج.

الكلمات المفتاحية: حوادث المرور، السائق، العوامل النفسية، القلق، التعب والإرهاق

Abstract:

This research works amis to study the role of psychological factors in the commission of previous traffic accidents by examining the role of anxiety, fatigue and exhaustion in their contribution to the drivers commission of traffic accidents. In the theoretical aspect of the study, light was shed on the various literature on the subject, with more focus on psychological factors. On the practical side, data was collected through a questionnaire and then distributed to a non- probability intentional sample whose size was as a driver in the state of jigel. Two methods of quantitative an alysis were used in order to describe cairo, the subject of the study and the qualitative, represented in the structural-functional analysis , in order to interpret the results.

Keywords: traffic accidents, driver, psychological factors, anxiety, fatigue and exhaustion.

مقدمة:

الفئة العمرية من 5 سنوات إلى 29 سنة، كما أنها السبب الرئيسي الثالث للوفاة للفئة العمرية من 33 إلى 34 سنة. هذا ما أدى بالباحثين والمختصين إلى التقصي في أسباب وعوامل حوادث المرور من أجل التخفيف من شدتها ووضع الحلول المناسبة لها، إذ أكدت الكثير من الدراسات والأبحاث على أن حوادث المرور سببها الرئيسي يرجع إلى العامل البشري - السائق-، بما أن السياقة تتطلب مستوى عال من الانتباه والتركيز حيث تسمح للسائقين بفهم وتحديد التغيرات التي يمكن أن تواجهه بشكل مفاحي خاصة السائقين الذين يمتنون السياقة كمهنة لكسب الدخل، إذ يؤكد الباحثون في مجال علم النفس على الدور الذي تلعبه العوامل النفسية في التأثير على سلوك الأفراد في مختلف مواقف وميادين الحياة الاجتماعية، وعند تناول مشكلة حوادث المرور يجب التركيز على سلوك القيادة بما أن السائق يعتبر المتسبب الرئيسي فيها، لأن القيادة تتطلب تأهيلا صحيحا قائما على أسس علمية مع الأخذ بعين الاعتبار كل ما يحيط بالسائق من عوامل نفسية كالقلق، التعب والإرهاق... إلخ، حيث أشارت الكثير من الدراسات على وجود علاقة بين هذه الأخيرة وكل من عدد مخالفات السير ووقوع الحوادث المرورية، وتبين كذلك أن السائقين ذوي السجل الأكبر في الاضطرابات ومخالفة قوانين السير هم الذين يسجلون أكبر قدر من القلق والتعب والإرهاق.

من خلال هذا الطرح الإشكالي تمت صياغة التساؤلات التالية:

- هل للعوامل النفسية دور في ارتكاب السائق لحوادث المرور؟
وللإجابة على التساؤل تم صياغة التساؤلات التالية:
- هل للتعب والإرهاق دور في ارتكاب السائق لحوادث المرور؟
- هل للقلق دور في ارتكاب السائق لحوادث المرور؟
- 2- فرضيات الدراسة: استنادا إلى مشكلة الدراسة وأهدافها، فقد تمت صياغة الفرضيات التالية:
2-1 فرضية رئيسية:
- للعوامل النفسية دور في ارتكاب السائق لحوادث المرور؟
- 2-2 فرضيات فرعية:

تعد ظاهرة حوادث المرور من أكثر الظواهر التي تعاني منها المجتمعات جمعاء على إختلاف مستوياتهم؛ إذ تستهدف جميع شرائح المجتمع دون إستثناء ومن بينهم فئة الشباب التي تعتبر العماد الذي تبنى عليه المجتمعات وأساس تقدمها وتطورها، تتسبب حوادث المرور في مقتل مليون ونصف مليون شخص سنويا وإصابة وعجز ما يناهز خمسين مليون شخص، هذا ما يؤدي إلى إهدار رأس المال البشري الذي يساهم في التنمية الإقتصادية للدول بالإضافة إلى الخسائر المادية في المركبات، الطرقات والمنشآت المختلفة، هذه الحوادث لا تحدث عن طريق الصدفة ولا تنتج عادة من جراء سبب واحد بل يمكن أن يكون لحدث عدد من العوامل المسببة له، إذ أن الحوادث التي تقع على الطرقات تنشأ نتيجة خلل لسبب ما، فمن الناحية العلمية ترتبط حوادث المرور بارتكاب المخالفات المرورية الناتجة عن سلوكيات تتعارض مع القواعد المرورية، وعندها يكون الإهتمام بالعوامل المؤثرة على سلوك قيادة السيارات، ومما لا شك فيه أن سلوكيات السائق هي إنعكاس لشخصيته وخصائصها المميزة لها، فمن خلال سلوك القيادة يمكن الكشف عن جوانب حياتية ونفسية عن السائق.

ومن هذا المنطلق جاءت هذه الدراسة، نروم من ورائها البحث في دور العوامل النفسية التي تؤدي بالسائق إلى ارتكاب حوادث المرور.

أولا: محددات الدراسة**1- المشكلة البحثية**

تعتبر حوادث المرور من أهم المشكلات التي تعاني منها معظم دول العالم، حيث أصبحت تشكل هاجسا وقلقا لكافة أفراد المجتمع، وهذا لما يترتب عليها من خسائر بشرية ومادية، وما تسببه من مشكلات نفسية واجتماعية، إذ أضحت الخسائر البشرية الناجمة عن حوادث المرور تفوق الخسائر البشرية الناجمة عن مختلف أنواع الجرائم ومختلف أشكال الحروب والصراعات حول العالم مجتمعة، كما أن وفيات حوادث المرور تنافس وفيات أخطر الأمراض كوفيات أمراض القلب والسرطان، حيث تؤكد منظمة الصحة العالمية والبنك الدولي على أن حوادث المرور هي ثاني الأسباب الرئيسية للوفاة بين سكان العالم خاصة ما بين

في الطرقات بفعل المركبة والتي ينجم عنها خسائر بشرية أو مادية.

2- مفهوم السائق: يتجاوز المعنى اللغوي للمفهوم، نقف عند التعريفات الاصطلاحية المقدمة له، ومنها نذكر:

- تعريف يرى: كل شخص يتولى قيادة مركبة بما فيها الدراجات والدراجات النارية، أو يسوق حيوانات الجر، الحمل، الركوب والقطعان عبر الطريق، أو يتحكم فعلا في ذلك. (4)

- تعريف ثاني يعتبره: كل شخص مؤهل لقيادة المركبة بصفة قانونية وفقا ما ينص عليه قانون المرور. (5) وعليه، حددنا تعريفا الإجرائي للسائق: باعتباره كل شخص يقود مركبة خاصة تقوم بنقل الأفراد والبضائع من مكان إلى مكان آخر.

3- مفهوم العوامل النفسية:

التعب والإرهاق: حالة نفسية فسيولوجية دون المستوى الأمثل ناتجة عن المجهود، تعتمد درجة وأبعاد هذه الحالة على شكل الجهد، ديناميكياته و سياقه، يتجلى التعب والإرهاق من الناحية الفسيولوجية، المعرفية والعاطفية، يمكن أن يؤثر على أداء العمل والصحة على المدى الطويل تقريبا. (6)

وعليه فالتعب والإرهاق: هو حالة أو شعور غير مرئي يعاني منه الشخص ينشأ نتيجة مجموعة من العوامل المختلفة التي تستمر لفترة من الزمن، والتي تتمظهر في انخفاض أو صعوبة في أداء المهام المختلفة.

القلق: انفعال مكتسب واستجابة انفعالية غير سارة، وحالة من التوتر الشامل والمستمر نتيجة توقع تهديد خطر انفعالي أو رمزي سيحدث، ويصاحبها خوف غامض من المجهول وأعراض نفسية جسمية. (7)

ومنة فالقلق: هو رد فعل لمجموعة من المنبهات الداخلية والخارجية التي تثير الفرد فتترجم سلوكيا أو فسيولوجيا .

ومنه، فتعريفنا الإجرائي لمفهوم العوامل النفسية، يعني بها: مجموع الدرجات التي يحصل عليها السائق من خلال إجابته على الأسئلة المرتبطة بالقلق، التعب والإرهاق.

ثانيا- الدراسات السابقة:

تم رصد مجموعة من الدراسات السابقة خدمة لدراستنا، نعرضها كمايلي:

- للتعيب والإرهاق دور في ارتكاب السائق حوادث المرور. - للقلق دور في ارتكاب السائق حوادث المرور.

3- أهداف الدراسة: سعت الدراسة إلى تحقيق الأهداف التالية:

1-3. هدف عام يتمثل في: معرفة العوامل النفسية ودورها في ارتكاب السائق لحوادث المرور.

2-3. أهداف جزئية، تتمثل في:

- تحديد طبيعة العوامل المسببة لتعب وإرهاق السائق ودورها في ارتكاب حوادث المرور.

- معرفة مظاهر قلق السائق ودورها في ارتكاب حوادث المرور.

المحور الأول: الإطار النظري للدراسة

أولا- مفاهيم الدراسة:

اشتغلت هذه الدراسة بمفاهيم أساسية، هي: حوادث المرور، العوامل النفسية، السائق.

1- مفهوم حوادث المرور: تعددت المعاني المنسبة لهذا المفهوم باختلاف توجهات الباحثين، نورد البعض منها كمايلي:

- تعريف يقول، بأن الحادث المروري هو: حدث اعترض

يحدث دون تخطيط مسبق من قبل سيارة - مركبة- واحدة أو أكثر مع سيارات - سيارات- أخرى، أو مشاة أو حيوانات على طريق عام أو خاص، عادة ما ينتج تلف يتفاوت من طفيف بالممتلكات والمركبات إلى جسمية تؤدي إلى الوفاة أو الإعاقة المستديمة. (1)

- تعريف آخر يعتبرها: هي ما يقع للمركبة أو جزء منها أثناء سيرها، فهو كل فعل مزهق للنفس أو متلف لأطراف الإنسان أو الأموال، نشأ عن سير الإنسان أو وقوعه، أو مركبته على الطريق. (2)

- تعريف ثالث، حسب منظمة الصحة العالمية (OMS): هو حادث واقع في طريق مفتوح للسير يتضمن على الأقل مركبة في حالة تحرك، وتسببت في أضرار مادية وجسمية. (3) وعليه يمكن القول أن التعاريف السابقة تشترك في نقاط، هي:

. أن حوادث المرور تتم بواسطة مركبة واحدة أو أكثر.

. أنها تحدث بين النقل البري.

. أنها تخلف خسائر مادية ومعنوية.

انطلاقا من التعاريف المسندة لحوادث المرور، وتحديدها إجرائيا فإننا نعتبرها: كل الاصطدامات الواقعة

ثالثا-المقاربات النظرية لحوادث المرور:

نظرا لكثرة حوادث المرور وتعدد أسبابها وعواملها ظهرت عدة نظريات تفسر هذه الأخيرة، نذكر منها:

1- النظرية التجريبية: تشير هذه النظرية إلى أن الحوادث لها أسباب متعددة وكثيرة، فالسائق مثلا يكون تحت تأثيرات متغيرة وعديدة فالمركبات، المارة وقواعد المرور كلها مؤشرات لها فعلها وأثرها على الوظائف النفسية والفسولوجية للسائق مثل الإدراك الحسي، الذاكرة والتفكير، وبالتالي تعتمد هذه النظرية على العوامل الداخلية للإنسان والخارجية عن نطاقه وحدوده لتفسير الحوادث وما ينتج عنها من إصابات.

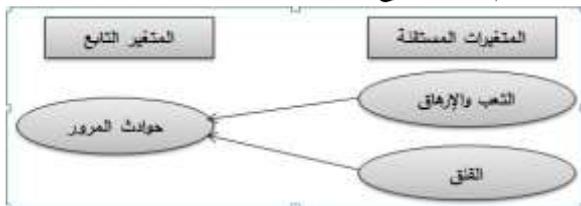
2- نظرية التحليل النفسي: تعتمد في تفسيرها للحوادث على الأفعال المتممة لا شعوريا، ويرى أصحاب هذه النظرية أن الإصابة الناتجة عن الحادث إنما هي عدوان لا شعوري موجه للذات وأن معظم الحوادث تعبير عن صراعات عصابية، وأن عقاب الذات هو إحدى المسببات التي تستند عليها سببية الحوادث باعتمادها بالدرجة الأولى على الدافعية اللاشعورية.(11)

المحور الثاني: الاطار الميداني للدراسة**أولاً- الطرق والأدوات .**

سارت الدراسة وفق إجراءات منهجية استندت إلى تحديد مجموعة من الخطوات:

1- نموذج الدراسة:

تندرج الدراسة ضمن الدراسة ذات الطبيعة الوصفية، حددها الموضوع المبحوث، الأشتغال النظري، المنهجي والميداني بمساره، بداية من أسلوب صياغة التساؤلات، الإشكالية والأهداف التي تبحث في الوصف، والفرضيات المراد التحقق منها وصولا إلى أساليب تحليل البيانات. حيث يعبر نموذج الدراسة عن أبعاد المتغيرات المستقلة المتمثلة في: التعب والإرهاق، القلق، المتغير التابع المتمثل في حوادث المرور. كما هو موضح في الشكل التالي:

شكل رقم (1): نموذج الدراسة

المصدر: إعداد الباحثان

1- دراسة الدكتور هناء بوحارة (2017) أجريت بولايي الطارف وعنابة (الجزائر)، تحت عنوان دراسة لأسباب ارتكاب الحوادث المرورية -دراسة ميدانية من وجهة نظر سائقي سيارات الأجرة- على عينة مكونة من 40 سائق أجرة، اعتمدت الباحثة على المنهج الوصفي وتوصلت الدراسة إلى نتائج تقول بأن: الأسباب النفسية السلوكية المرتبطة بالسائق لها النصيب الأكبر في ارتكاب حوادث المرور من بينها الإرهاق والتعب اليومي الذي يعاني منه السائق بنسبة 90%، ثم تليها الأسباب البيئية والتقنية، ثم الأسباب الثقافية التوعوية.(8)

2- دراسة الدكتور خالد عبد الكامل وعمار القاسمي (2018) أجريت الدراسة بمدينة باتنة (الجزائر) تحت عنوان الأسباب النفسية لحوادث المرور من وجهة نظر سائقي سيارات الأجرة- دراسة ميدانية على عينة من سائقي سيارات الأجرة-، تم اعتماد عينة من 110 سائق أجرة بطريقة عشوائية، اعتمد الباحثان على الاستبيان ومن أهم النتائج المتوصل إليها: أن السلوكيات اللاواقئية المرتبطة بالسائق تتسبب في وقوع حوادث المرور، وأن زيادة مستوى القلق والضغط النفسي لدى السائق من أحد مسببات وقوع حوادث المرور.(9)

3- دراسة الدكتور سيد عباس علي (2009) أجريت الدراسة بمصر حول موضوع حوادث المرور بمصر (المتغيرات المؤثرة في حوادث المرور بمصر)، اتبعت هذه الدراسة منهج المسح الميداني لمجموعة من المدن ذات الكثافة المرورية العالية في دولة مصر (القاهرة، الإسكندرية، الإسماعيلية وأسيوط) وذلك من خلال تحليل البيانات التي جمعها من عينة الدراسة، حيث توصلت هذه الدراسة إلى نتائج من أهمها: أن الأسباب الواقعية التي لها صلة بوقوع الحوادث على الطرق السريعة هي: الإرهاق أو النوم أثناء القيادة، بالإضافة إلى الأسباب المتصلة بالقيادة المنحرفة وهي القيادة تحت تأثير مخدر.(10)

إذا كانت الاستفادة من هذه الدراسات مسألة غنية عن البيان فإن تحديد أوجه التمييز واجب ذكره. لذا فإن ما يميز دراستنا عن سابقتها هو:

- انضردت الدراسة باستهداف العوامل النفسية مباشرة ودورها في ارتكاب السائق لحوادث المرور.
- التعرف على الأبعاد والمؤشرات المساهمة في ارتكاب السائق لحوادث المرور.

عدد السائقين	المنطقة
15	الميلية
15	العنصر
20	جيجل وسط
50	المجموع

رابعاً- أساليب التحليل:

بغرض الإجابة على تساؤلات الدراسة واختبار فرضياتها، تم استخدام نوعين من التحليل يناسبان نوع البيانات المجمعة، هما:

أ. التحليل الكمي: ممثلاً في مقاييس الإحصاء الوصفي، بغرض وصف خصائص العينة المدروسة وتحديد دور العوامل النفسية في ارتكاب السائق لحوادث المرور وذلك باستخدام التكرارات والنسب المئوية والمتوسطات الحسابية.

ب- التحليل الكيفي: ممثلاً في التحليل البنائي الوظيفي الذي يهتم بتفسير الظاهرة من وظيفتها في البناء الكلي، أو تفسير المكونات الجزئية في إطار المكونات الكلية للظاهرة.

خامساً- خصائص عينة الدراسة:

بغرض التعرف على بعض الخصائص الديمغرافية لأفراد عينة الدراسة خصص المحور الأول من الاستبيان لبعض البيانات الشخصية لهؤلاء الأفراد وهي: السن، المستوى التعليمي، الحالة الاجتماعية.

أ. توزيع أفراد العينة حسب متغير السن:

جدول رقم (2): توزيع أفراد عينة الدراسة حسب السن

النسبة المئوية %	التكرارات	السن
18	11	30-25
24	12	35-30
26	13	40-35
22	09	45-40
6	03	50-45
4	02	60-50
100	50	المجموع

المصدر: إعداد الباحثان على ضوء معطيات

الاستبيان

2- حدود الدراسة:

تم تحديد الدراسة مكانياً وزمانياً كمايلي:

1-2 الحد المكاني للدراسة: أجريت الدراسة الميدانية بولاية جيجل.

2-2 الحد الزمني للدراسة: كانت فترة إنجاز هذه الدراسة من منتصف شهر أكتوبر إلى نهاية شهر نوفمبر 2022.

ثانياً- المنهج وأدوات جمع البيانات:

يهدف الإجابة عن تساؤلات الإشكالية المطروحة في هذه الدراسة واختيار فرضياتها، تم توظيف المنهج الوصفي، احتكاماً في ذلك إلى طبيعة الدراسة، التساؤلات المطروحة والأهداف المراد تحقيقها، وانطلاقاً من الخلفية النظرية التي كان مصدرها الكتب، الأبحاث والدراسات السابقة التي تناولت موضوع الدراسة ومتغيراته. أما المقاربة الميدانية فقد قامت على عملية سبر آراء عينة الدراسة بالاعتماد على استبيان تم إعداده وتوزيعه على هذه الأخيرة. وقد تناول الاستبيان أبعاد متغيرات الدراسة وفق ثلاثة محاور أساسية هي:

المحور الأول: تعلق بالخصائص الديمغرافية لعينة الدراسة (السن، المستوى التعليمي، الحالة الاجتماعية).

المحور الثاني: تعلق بالفرضية الجزئية الأولى، ضم أسئلة حول التعب والإرهاق (عدد ساعات القيادة، القيادة لمسافات طويلة، عدد ساعات النوم في اليوم).

المحور الثالث: تعلق بالفرضية الجزئية الثانية، احتوى على أسئلة تخص قلق السائق أثناء القيادة (التوتر والغضب أثناء قيادة الحافلة، الخوف الدائم من إمكانية تعطل المركبة، زيادة ارتفاع درجة الحرارة والتعرق أثناء القيادة).

ثالثاً- مجتمع وعينة الدراسة

يمثل مجتمع البحث سائقي حافلات النقل الجماعي بولاية جيجل. أما العينة فذات طبيعة قصدية غير احتمالية، فرضتها طبيعة الموضوع وعدم امتلاكنا للإطار الكلي لمجتمع البحث (أي أننا لم نستطع الحصول بشكل رسمي على العدد الفعلي لسائقي حافلات النقل الجماعي بولاية جيجل). حيث بلغ الحجم الإجمالي للعينة 50 سائق.

جدول رقم (1): توزيع عينة الدراسة حسب المناطق

محل الدراسة

يلاحظ من الجدول أعلاه أن الغالبية الكبرى لأفراد عينة الدراسة من حيث المستوى التعليمي من ذوي المستوى المتوسط بنسبة 68% ثم يليها أفراد العينة ذوي المستوى التعليمي الثانوي بنسبة 16%، و أفراد العينة ذوي المستوى التعليمي الجامعي بنسبة 10%، في حين قدرت نسبة أفراد العينة ذوي المستوى التعليمي الابتدائي ب 6%.

سادسا- نتائج الدراسة

1- نتائج الفرضية الجزئية الأولى: والمتعلقة بدور التعب والإرهاق في ارتكاب السائق لحوادث المرور.
جدول رقم (5): مؤشرات الدالة على التعب والإرهاق ودوره في ارتكاب السائق لحوادث المرور.

الترتيب	النسبة المئوية %	التكرار	المؤشرات	الرقم
3	30	15	عدد ساعات القيادة في اليوم	1
2	32	16	القيادة لمسافات طويلة	2
1	38	19	عدد ساعات النوم في اليوم	3
	100	50		المجموع

المصدر: إعداد الباحثان على ضوء معطيات الاستبيان
يلاحظ من الجدول أعلاه، المؤشرات الدالة على التعب والإرهاق، وهي مرتبة كالتالي: عدد ساعات النوم في اليوم جاءت في المرتبة الأولى بتكرار 19 مرة وبنسبة 38%، وبعدها في المرتبة الثانية القيادة لمسافات طويلة بتكرار 16 مرة وبنسبة 32%، وفي المرتبة الثالثة عدد ساعات القيادة في اليوم بتكرار 15 مرة وبنسبة 30%.
ونعزو هذه النتائج إلى دور هذه المؤشرات ومساهمتها في تعب وإرهاق السائقين، وهذا ما يؤثر سلبا على سلوك قيادتهم للمركبة؛ فالقيادة لفترات طويلة تؤدي إلى انخفاض اللياقة البدنية للسائق وبالتالي زيادة التعب والإرهاق، وتغير في وظائف القلب والأوعية والغدد الصماء العصبية، وبالتالي

يلاحظ من خلال هذا الجدول أن معظم أفراد العينة من الفئة العمرية (30-40) وتراوح عددهم بين (12+13=25 فردا) ما يمثل مع بعض نسبة 50%، لتأتي بعدها الفئات العمرية التي تتراوح أعمار أفرادها (40-50) و(25-30) و(45-50) بتكرار (09، 11، 03) وبنسبة مئوية 46% بجمع نسبها المئوية، في حين لم تشكل الفئة العمرية (50-60) إلا فردين بنسبة مئوية 4%.

ب. توزيع أفراد العينة حسب الحالة الاجتماعية

جدول رقم (3): توزيع أفراد العينة حسب متغير الحالة الاجتماعية

الحالة الاجتماعية	التكرارات	النسبة المئوية %
أعزب	20	40
مرتبط	4	8
متزوج	26	52
المجموع	50	100

المصدر: إعداد الباحثان على ضوء معطيات الاستبيان
يلاحظ من خلال الجدول أعلاه أن معظم أفراد العينة متزوجين بتكرار 26 فرد بنسبة تقدر ب 50%، ثم تليها أفراد العينة العزاب بتكرار 20 فرد بنسبة مقدر ب 40%، أما أفراد العينة المرتبطين بتكرار 4 أفراد بنسبة 8%، في حين المطلقين وأرامل لم يسجلوا أي نسبة.

ج. توزيع أفراد عينة البحث حسب المستوى التعليمي

جدول رقم (4): توزيع أفراد العينة حسب متغير المستوى التعليمي

المستوى التعليمي	التكرارات	النسبة المئوية %
ابتدائي	3	6
متوسط	34	68
ثانوي	8	16
جامعي	5	10
المجموع	50	100

المصدر: إعداد الباحثان على ضوء معطيات الاستبيان

المجموع	50	100
---------	----	-----

المصدر: إعداد الباحثان على ضوء معطيات الاستبيان يلاحظ من الجدول (7) أعلاه، المؤشرات الدالة على القلق ودورها في ارتكاب السائق حوادث المرور، وعددها ثلاثة (3) احتل خوف السائقين من امكانية تعطل مركبتهم - حافلتهم- المرتبة الأولى بتكرار 18 مرة وبنسبة 36%، في حين جاء توتر وغضب السائقين أثناء القيادة في المرتبة الثانية بتكرار 17 مرة وبنسبة 34%، أما زيادة ارتفاع درجة الحرارة والتعرق جاء في المرتبة الثالثة بتكرار 15 مرة وبنسبة 30%.

ونعزو هذه النتائج إلى دور هذه المؤشرات ومساهمتها في ارتكاب السائقين لحوادث المرور، فالخوف الدائم من امكانية تعطل المركبة يجعل تركيز السائق مشتت بما في ذلك الطريق الذي يسلكه، والمركبات التي تتبعه أو تتقدمه ولا حتى المارة، مما يجعل آلية الضبط لديه ضعيفة فترتفع نبضات القلب وتتسارع، ويحدث ارتجاف للسائقين والذراعين وهذا ما يجعله غير قادر على التحكم في المركبة - المقود والمكابح -، أما التوتر والغضب أثناء القيادة نتيجة ضغط العمل والعوامل الاجتماعية والبيئية المحيطة بالسائق مثل: الشجارات والخصومات مع الركاب بسبب سلوكياتهم، الازدحام المروري، صعوبة الطريق الذي يسلكه (الانكسارات على مستوى الطريق وكثرة المنعرجات) مما يؤدي إلى انخفاض كفاءة السائق، شروده الذهني، عدم قدرته على التركيز، اتخاذ القرارات في المواقف التي تتطلبها مهنة القيادة ومواجهة مختلف التغييرات التي تصدقه، والسائق في هذه الحالة يرتكب أخطاء تؤدي غالبا إلى ارتكاب حوادث المرور. أما زيادة ارتفاع درجة الحرارة والتعرق أثناء القيادة وهذا نتيجة القلق المستمر الذي يعاني منها السائقون إذ تزيد إفرازات الغدد للعرق في حالة ارتفاع مستوى القلق لديهم وعند توترهم، بسبب أحوال الطقس مما يعيق السائق على أداء مهمته بكفاءة بسبب تأثير هذه الأخيرة فيتسبب في حوادث المرور.

خاتمة (على سبيل النتيجة العامة): عالجتنا في هذا المقال موضوع دور العوامل النفسية في ارتكاب السائق حوادث المرور، فتبين لنا من خلال المعالجة النظرية والميدانية أن هناك مجموعة من العوامل المختلفة التي تؤثر على أداء السائق وتجعله يرتكب حوادث المرور منها: تعب

التعطيل القشري نتيجة القيادة المستمرة مما يؤدي إلى انخفاض مستوى اليقظة لدى السائق، فيضعف أدائه في القيادة مما يتسبب في حوادث المرور. كما أن عدد ساعات العمل راجع إلى طبيعة عمل السائق والتي تعتبر المهنة الوحيدة التي يمتنها، وتعتبر كمصدر لكسب الدخل، وانخفاض أجرتهم مما يتحتم عليهم مضاعفة ساعات عملهم. أما نقص عدد ساعات النوم في اليوم؛ بسبب رداءة جودة النوم أو عدم النوم أصلا، أو عدم النوم في الأوقات التي من المفروض النوم فيها، حيث يحتاج جسم الإنسان - ثماني ساعات من النوم لكل دورة مدتها 24 ساعة -، وإلى فترات معينة للنوم أكثر من فترات أخرى وهي الصباح الباكر (بين منتصف الليل والساعة السادسة صباحا)، وبين (الساعة الثانية والرابعة بعد الظهر) هذه الساعات يظهر فيها الميل الطبيعي للنوم، وهي أوقات عمل السائقين مما يجعلهم في حالة غثيان أو عرضة للنوم على عجلة القيادة، وبالتالي يتأثر أدائه بشكل ملحوظ وخاصة درجة الانتباه واتخاذ القرار، فهم عرضة لفقدان اليقظة وصعوبة إبقاء العينين مفتوحتين، كما ينخفض تركيزهم وإدراكهم للبيئة المحيطة بهم، و ضعف تحكمهم في السرعة فينحرفون لإراديا ويتغير مساره مما يتسبب في حوادث المرور.

2- نتائج الفرضية الجزئية الثانية: والمتعلقة بدور القلق في ارتكاب السائق لحوادث المرور.

جدول رقم (6): المؤشرات الدالة على القلق ودوره في

ارتكاب السائق حوادث المرور.

الترتيب	النسبة المئوية %	التكرارات	المؤشرات	الرقم
1	35	17	التوتر والغضب أثناء قيادة الحافلة	
2	36	18	الخوف الدائم من إمكانية تعطل المركبة -الحافلة -	
3	30	15	زيادة ارتفاع درجة الحرارة والتعرق	

(6) - Vitols katrin et Voss Eckhard : la fatigue des conducteurs dans le transport par route en europe, 2021,p11.

(7) - (17 :07- 07-10-2022). psyca-dz.info

(8)- هناء بوحارة: دراسة لأسباب ارتكاب حوادث المرورية – دراسة ميدانية من وجهة نظر سائقي الأجرة، مجلة دراسات وأبحاث، العدد2018، 27.

(9)- خالد عبد الكامل وعمار قاسمي: الأسباب النفسية لحوادث المرور من وجهة نظر سائقي الأجرة- دراسة ميدانية على عينة من سائقي سيارات الأجرة بمدينة باتنة، مجلة البدر، العدد2، المجلد11، 2018.

(10)- سيد عباي علي: حوادث المرور بمصر (2 المتغيرات المؤثرة في حوادث المرور بمصر) (الإنسان- المكان- الزمان)، Journal of engineering sciences، vol37، n2، 2009.

(11) - المشكلات الاجتماعية والاقتصادية والصحية للحوادث المرور –مدينة المكرومة نموذجاً،

De : shms-pro.s3.amzonaws.com,(20 :03-3-2022).

وإرهاق السائقين والذي يرتبط ويرجع إلى ارتفاع عدد ساعات القيادة في اليوم، القيادة لمسافات طويلة، ونقص عدد ساعات نوم السائقين في اليوم.

قلق السائقين وهذا نتيجة توترهم وغضبهم أثناء قيادتهم، خوفهم الدائم من إمكانية تعطل مركبتهم هذا ما أدى إلى زيادة ارتفاع درجة الحرارة والتعرق لديهم. هذه العوامل تؤثر على مختلف الوظائف العقلية كالتذكر، الانتباه، التركيز... إلخ والنفسية الحركية سرعة اليدين... إلخ، مما يجعلهم عرضة لارتكاب حوادث المرور.

بناءا عليه، نوصي من خلال هذا العمل بـ:

– ضرورة حصول السائق على قسط كاف من النوم،

بحيث لا يقل عن 7 ساعات في اليوم.

– ضرورة ممارسة الأنشطة الرياضية التي تساعد

على التخلص من القلق والتوتر.

. قائمة المراجع:

(1)- الشمري ثقييل بن ساير: الأسباب الموجبة للمسؤولية في حوادث المرور، مؤتمر مجمع الفقه الإسلامي الدولي، قطر، 2013، ص03.

(2) – المطير عامر بن ناصر: حوادث المرور في الوطن العربي حجمها وتقدير تكاليفها الاقتصادية، ط 1، مكتبة الملك فهد الوطنية، الرياض، 2006، ص13.

(3) - سالي مراد: حوادث المرور في الجزائر أسبابها و سبل الوقاية منها- دراسة ميدانية بالطريق السريع رقم1، رسالة ماجستير في علم الاجتماع الجنائي، جامعة الجزائر، 2007-2008، ص 16.

(4) - دلاندة يوسف: قانون المرور، دار هومه للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2010، ص 07.

(5) - بوطبال سعد الدين: سيكولوجية حوادث المرور وقيادة السيارات، مجلة الدراسات والبحوث الاجتماعية، جامعة الوادي (الجزائر)، العدد الرابع، 2014، ص 145.