

دور الاتجاهات نحو قيادة السيارات في ارتكاب الحوادث المرورية لدى السائقين

أ. سعد الدين بوطبال

قسم علم النفس
المركز الجامعي غليزان - الجزائر

يمثل البحث الحالي دراسة ميدانية تهدف إلى محاولة التعرف على دور الاتجاهات النفسية في ارتكاب الحوادث المرورية لدى السائقين، حيث تمحورت هذه الدراسة أساسا حول الفروق الموجودة في بعض الاتجاهات نحو القيادة الخطرة للسيارات بين السائقين مرتكبي الحوادث المرورية بكثرة ونظرانهم الذين لم يرتكبوا حوادث، وذلك انطلاقا من إعداد مقياس اتجاهات القيادة الخطرة للسيارات، حيث طُبِقَ 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 الخطرة 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.

مقدمة

تتقاسم بلادنا نفس الهموم في هذه المشكلة مع باقي دول العالم، لذلك توالت الاهتمامات الدولية وخاصة في المجتمعات المتقدمة بهذه الظاهرة في محاولة لتشخيصها وتحليلها تحليلًا علميًا دقيقًا، قصد وضع البرامج والخطط المناسبة لمواجهة سلبيات حوادث المرور، وفي هذا الصدد تشير المنظمة العالمية للصحة في تقاريرها السنوية حول حوادث المرور في العالم أنّ الدول المتقدمة تقوم بجهود جبّارة من خلال الدراسات العلمية لأجل التحكم في الأزمة المرورية، واستطاعت بذلك التخفيف من وطأة حوادث المرور وتبعاتها السلبية بجميع أبعادها، وتضيف هذه التقارير أنّ الدول النامية لا تزال بعيدة عن هذا المستوى من التعامل مع المشكلة المرورية، مما يجعلها تتحمل عبئا أكبر في الأعوام القادمة؛ حيث تُرَشِّحُ الحوادث المرورية لأن تكون سببا رئيسيا في كثرة الوفيات وخاصة الشباب، وتضاهي بذلك أخطر الأمراض والأوبئة المهددة لحياة الإنسان

كما تُشدد تقارير المنظمة العالمية للصحة في هذا المجال على توخي الحيطة والحذر من أخذ الحلول الجاهزة كما هي عليها في الدول المتقدمة؛ ذلك لأنّ الحلول وليدة بيئتها وثقافتها، ومعلوم أنّ البيئة الاجتماعية والثقافية في الدول المتقدمة تختلف اختلافا جوهريا مع نظيرتها في الدول النامية أو السائرة في طريق النمو.

بالفعل يعتبر الأمان المروري لدى السائقين قضية سلوكية في جوانب عديدة، مما يدفعنا إلى التركيز على جل العناصر والقوى الموجهة والضابطة للسلوك الإنساني بصفة عامة، وسلوك السائقين بصفة خاصة، ولعلّ من أهمها الاتجاهات النفسية، حيث تمثل بمكوناتها الوجدانية والمعرفية والسلوكية عاملا مهماً في طبيعة السلوك المروري المجسد فعليا أثناء قيادة السيارات من طرف السائقين، فإن كانت هذه الاتجاهات مدعمة للأمان المروري فمن المحتمل أن يكون تصرف السائقين المتقبلين لهذه الاتجاهات يتسم باتباع قواعد المرور، وتجنب كل ما من شأنه أن يؤدي بهم إلى ارتكاب مخالفات وحوادث مرورية. ومنه يمكننا دراسة اتجاهات السائقين نحو قيادة السيارات بغية تمحيصها وتحديد الإيجابي منها والسلبي، حتى نضع خططا استراتيجية فعّالة تدعم الإيجابي منها وتُعدّل السلبي وفق سبل علمية وعملية.

أولاً: الإطار العام للدراسة

1- إشكالية الدراسة:

ترتبط الاتجاهات النفسية بالسلوك العام للأفراد و السلوك المروري بشكل خاص، حيث أنّها تؤثر في التزام قائدي السيارات بأساليب القيادة الآمنة، وهنا تجدر الإشارة إلى أنّ المخالفات المرورية تُعدّ أهم الأسباب الرئيسية لوقوع الحوادث المرورية، ومنه فإنّ اتجاهات السائقين نحو الإفراط في السرعة، عدم احترام قواعد وإشارات المرور، المخاطرة في استعمال الطريق، ارتكاب المخالفات المرورية... الخ، تطبع سلوك قيادة السيارات لدى هذه الفئة.

وكذلك حالة التفاعل الاجتماعي بين الأفراد أثناء استعمال الطريق وما تمثله إشارات المرور من وسائل اتصال مشتركة تسهم في فهم السلوك المتبادل بين مستعملي الطريق، وعليه فإنّ إشارات المرور تشكل نظاما متكاملًا تحكّمه العلاقة بين المتفاعلين في الطريق، ويتأثر هذا التفاعل بالسياق الاجتماعي التفاعلي الذي يعيشه الأفراد .

من مؤشرات الاتجاهات نحو سلوك قيادة السيارات عموما والقيادة الخطرة خصوصا نجد : الاتجاه السلبي نحو حزام الأمان ودوره في وقاية السائق من

إصابات جسدية، الشعور بالتقييد للحرية أثناء الالتزام بقواعد المرور، الاتجاه نحو تطبيق قانون المرور... الخ، كل هذه السلوكيات هي بدورها متأثرة بالخصائص النفسية الاجتماعية والثقافية للمجتمع.

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 في دراسات "النافع والسيف" و"جدعان" (فرج طه، 1994: 456) . كما أوضحت دراسة "النافع والسيف" في تحليلها لأنماط القيادة غير السليمة أنّ هناك نمطا مستهدفا للحوادث المرورية، ويشمل 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 التي يعترف الشخص بخطورتها ولكنه يستمتع بممارستها. 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، وفي رأي صاحب الدراسة أنّ هذا النمط يرتبط بالاتجاه نحو المخاطرة، طالما أنّ عنصر الوعي والإرادة مع المعرفة بالأخطار متوفر مع استمرار السلوك (فرج طه، 1994: 457).

في حين بينت العديد من الدراسات بأنّ الاتجاه نحو المخاطرة في قيادة السيارات يرتبط باتجاه عام نحو المخاطرة بالصحة، حيث توصل " ويلسون وجونا، Wilson & Jonah " إلى أنّ سلوكيات المخاطرة في القيادة هي جزء من نمط عام في المخاطرة، والذي يتأثر بكل من عوامل الشخصية والبيئة المدركة. (النوحي وآخرون، 1995 : 272) وأشار " الصمادي " عن (النوحي وآخرون، 1995 : 301) في دراسة عن الاتجاهات النفسية بهدف معالجة موضوع الاتجاهات كمحدد للسلوكيات في مجال أزمة المرور إلى أنّ اتجاهات كلا من رجل المرور والمواطن حيال بعضهما البعض تمثل ردود أفعال ومواقف ونشاطات كل منهما نحو الآخر، وإذا ما عرفنا العلاقة بين هذه السلوكيات والاتجاهات التي يتبناها كل طرف حيال الآخر فإنّه يشكل مدخلا هاما لفهم استجابات الأفراد نحو الموضوعات المرورية، وبالتالي فإنّ دراسة الاتجاهات لدى كل من رجل المرور الذي يمثل مؤسسة محددة والمواطن الذي يمثل

المجتمع نحو بعضهم البعض تعتبر من الأهمية بمكان . في حين توصل " النوحى و آخرون " من خلال دراستهم حول المشكلة المرورية لدى الشباب إلى أن مشكلة الحوادث المرورية في الإمارات يرجع الشطر الأكبر منها إلى اتجاهات غير مناسبة من جانب الشباب نحو قيادة السيارات، وبالذات تحبيذهم القيادة السريعة وغير المسؤولة. وهذا يعني السلوكات المخاطرة في قيادة السيارات إنما تعبر عن اتجاهات سلبية نحوها، تظهر من خلال الإفراط في السرعة وعدم احترام مبادئ السلامة المرورية، الشيء الذي يساهم في تفاقم مشكلة الحوادث المرورية. وفي هذا الإطار خلصت دراسة (Yilmaz, V & Celik, 2006: 133) التي تمحورت حول الاتجاهات الخطرة لدى السائقين الأتراك، إلى وجود علاقة ارتباطية سالبة بين اتجاهات القيادة الخطرة لدى السائقين والامتثال لقواعد المرور، كما توصلنا إلى وجود علاقة موجبة بين الميل إلى الحوادث المرورية واتجاهات القيادة الخطرة، كما بينا وجود علاقة موجبة بين سلوك المخاطرة واتجاهات القيادة الخطرة لدى السائقين الأتراك، في حين توصلنا إلى وجود علاقة ارتباطية موجبة بين اتجاهات القيادة الخطرة ومخالفة قواعد المرور أثناء القيادة .

من خلال ما ذكرناه سابقا يتبين أن الدراسة الحالية تقوم على تساؤل عام مفاده : ما دور الاتجاهات النفسية نحو قيادة السيارات في ارتكاب الحوادث المرورية لدى السائقين ؟

وينبثق عنه عدة تساؤلات فرعية و هي:

- ما الفروق الموجودة في الاتجاه نحو اختراق السرعة بين مرتكبي الحوادث المرورية و غيرهم من السائقين ؟
- ما الفروق الموجودة في الاتجاه نحو التجاوز الخطر بين مرتكبي الحوادث المرورية و غيرهم من السائقين ؟
- ما الفروق الموجودة في الاتجاه نحو تشتت الانتباه بين مرتكبي الحوادث المرورية و غيرهم من السائقين ؟
- ما الفروق الموجودة في الاتجاه نحو المخاطرة أثناء القيادة بين مرتكبي الحوادث المرورية و غيرهم من السائقين ؟
- ما الفروق الموجودة في الاتجاه نحو اختراق قواعد المرور بين مرتكبي الحوادث المرورية و غيرهم من السائقين ؟

2- فرضيات الدراسة:

- توجد فروق دالة إحصائية في الاتجاه نحو اختراق حدود السرعة السائقين مرتكبي الحوادث المرورية و غيرهم من الذين لم يرتكبوا حوادث مرورية .

- توجد فروق دالة إحصائية في الاتجاه نحو التجاوز الخطر بين السائقين مرتكبي الحوادث المرورية وغيرهم من الذين لم يرتكبوا حوادث مرورية .
- توجد فروق دالة إحصائية في الاتجاه نحو تشتت الانتباه بين السائقين مرتكبي الحوادث المرورية وغيرهم من الذين لم يرتكبوا حوادث مرورية .
- توجد فروق دالة إحصائية في الاتجاه نحو المخاطرة أثناء القيادة بين السائقين مرتكبي الحوادث المرورية وغيرهم من الذين لم يرتكبوا حوادث مرورية .
- توجد فروق دالة إحصائية في الاتجاه نحو اختراق قواعد المرور بين السائقين مرتكبي الحوادث المرورية وغيرهم من الذين لم يرتكبوا حوادث مرورية .

3- أهمية وأهداف الدراسة:

- تكمن الأهمية النظرية للدراسة الراهنة في أنها إسهام في إثراء المكتبة العلمية بمعلومات وحقائق حول قيادة السيارات بصفة عامة، وتأتي الأهمية العملية في أن هناك اهتماماً بظاهرة حوادث المرور لما تخلفه من مآسي عديدة تعود بالسلب على الفرد والمجتمع على السواء، لذا كان من الضروري التعرف على أهم العوامل التي تجعل السائق معرضاً لارتكاب الحوادث والمخالفات والمخاطر المرورية، واستغلال ذلك قصد محاولة اقتراح بعض الحلول العملية التي قد تسهم في التقليل من حدة المشكلة المرورية خاصة فيما يتعلق بالسائقين. أمّا أهم أهداف الدراسة الحالية فهي :
- معرفة أهم الاتجاهات النفسية المرتبطة بارتكاب الحوادث المرورية لدى السائقين.
 - تحديد دور الاتجاهات نحو قيادة السيارات في ارتكاب المخالفات المرورية لدى السائقين.
 - محاولة تمحيص مكوّنات الاتجاه نحو قيادة السيارات.
 - إبراز الاتجاهات الخطرة في قيادة السيارات والمساهمة في وقوع الحوادث المرورية.
 - إعداد مقياس يقيس الاتجاهات الخطرة نحو قيادة السيارات.

4- تحديد المفاهيم الرئيسية للدراسة:

- 4-1- 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

السلبى نحو حزام الأمان، الشعور بالتقييد 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. لقد طُوّر بعض الباحثين بعض الاستبيانات لقياس اتجاهات القيادة الخطرة*، حيث اعتمدنا في البحث الحالي على مبدأ " ليكرت " قصد تصميم مقياس اتجاهات السائقين نحو القيادة الخطرة للسيارات، والذي اشتمل على خمسة (5) أبعاد و هي :

- 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 أنّ 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 اللاوقائية .

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

ونقصد إجرائيا باتجاهات السائقين نحو قيادة السيارات: الدرجة التي يحصل عليها السائق في مقياس الاتجاهات نحو القيادة الخطرة للسيارات المطور من طرف الباحث، بحيث يكون لكل سائق خمس درجات تُعبر عن خمس مكونات لاتجاهات القيادة الخطرة، بحيث تدل الدرجات المرتفعة في هذا المقياس على أنّ السائقين لديهم اتجاهات إيجابية نحو سلوكات القيادة الخطرة، وهي تعكس قابلية السائق لتجسيد نمط مخاطر أثناء قيادته للسيارة. أمّا الدرجات المنخفضة فتعني أنّ السائقين لديهم اتجاهات سلبية نحو القيادة الخطرة للسيارات، وهي تعكس حرص السائق على الالتزام بأصول القيادة الآمنة للسيارات.

* منهم على الخصوص (Ulleberg & Rudmo) حيث استخدم الاستبيان الذي طوره في دراسة حول قيادة السيارات قام بها كلا من : (veysel YILMAZ & eray CELIK , 2006)

2-4- الحادث المروري: هناك من يرى بأن الحادث المروري هو ما يقع للمركبة أو منها أثناء سيرها، فهو كل فعل مزهق للنفس أو متلف لأطراف الإنسان، أو الأموال، نشأ عن سير الإنسان أو وقوفه، أو مركبته على الطريق (المطير بن ناصر، 2006 : 14).

وعليه نقصد بالحادث المروري كل الإصابات الناجمة عن استخدام السيارة أثناء سيرها تحت ظروف معينة و ينتج عنها آثار مدمرة للأرواح و/أو الممتلكات.

3-4- ارتكاب الحوادث المرورية : هو الوقوع أو ارتكاب الحوادث المرورية بصفة متكررة. فالسائق المرتكب للحوادث هو الذي وقع في ثلاثة حوادث مرورية فما فوق، أما السائق غير المرتكب للحوادث المرورية فهو الذي لم يقع في حوادث مرورية قط (أبو النيل، 2005 : 443).

وعليه؛ يتبنى الباحث نفس التعريف الإجرائي المقدم سابقا لتمييزه بالدقة والوضوح، مع إضافة عامل آخر يمكن قياسه عن طريق الملاحظة، و هو القيام بالمجازفة التي تتجلى من خلال سلوكيات مرورية خطيرة، ومغامرة يقوم بها السائق أثناء السياقة .

ثانياً: خلفية الدراسة وأهم الدراسات السابقة

إنّ مسؤولية كل من السيارة والظروف البيئية عن الحوادث هي في زيادة خطورتها أو مضاعفة نتائجها، فالسائق المنتبه للطريق غير المرهق أو غير الواقع تحت تأثير حالات نفسية أو إدمان سوف يهدئ من سرعته إذا وجد أنّ الطريق غير آمن أو الطقس غير مناسب. لذلك فإنّه تقع على عاتقه مهمة تجسيد السلامة المرورية من خلال التزامه بالسلوكيات المرورية الآمنة. وبما أنّ السلوكيات تتسق وترتبط في كثير من الأحيان بالاتجاهات النفسية، نستنتج أنّ لها دورا في ارتكاب المخالفات المرورية والتي تؤدي بدورها إلى وقوع حوادث مرورية. ومن بين الدراسات التي سارت في هذا المنحى نجد:

- حينما يكون لدى الشخص وعي بخطورة ما يفعله كالسرعة الزائدة أو قطع الإشارة أو التجاوز غير النظامي، فإنّ 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 بالتقيد للحرية عند الالتزام بقواعد أو تعليمات المرور، وقد تكررت هذه التصرفات كأحد أهم أسباب

الحوادث في دراسات "النافع و السيف" و " جدعان" في (فرج طه، 1994: 456-457) .

- أوضحت دراسة " النافع والسيف " في تحليلها لأنماط القيادة غير السليمة أنّ هناك نمطا مستهدفا للحوادث المرورية، ويشمل قطع الإشارة الحمراء، الوقوف المفاجئ، تغيير المسار بدون استعمال الإشارات، التجاوز في المنحنيات. حيث تعبر هذه السلوكات عن الاتجاه نحو المخاطرة، والذي يضم السلوكات الإرادية التي يعترف الشخص بخطورتها، ولكنه يستمتع بممارستها. كما بينت الدراسة وجود نمطا آخر يسمى بالقيادة غير المنضبطة، وتظهر في الإسراع المفاجئ بعبور الإشارة قبل غلقها، الانطلاق بمجرد إغلاق الإشارة المعاكسة، التوقف بالسيارة للفرجة على حادث في الطريق، وفي رأي صاحب الدراسة أنّ هذا النمط يرتبط بالاتجاه نحو المخاطرة، طالما أنّ عنصر الوعي والإرادة مع المعرفة بالأخطار متوفر مع استمرار السلوك (فرج طه، 1994: 458) .

- بينت العديد من الدراسات بأنّ الاتجاه نحو المخاطرة في قيادة السيارات يرتبط باتجاه عام نحو المخاطرة بالصحة، حيث توصل " ويلسون وجونا، Wilson & Jonah " إلى أنّ سلوكات المخاطرة في القيادة هي جزء من نمط عام في المخاطرة والذي يتأثر بكل من عوامل الشخصية والبيئة المدركة (فرج طه، 1994: 459) بالفعل قد يكون السائق المخاطر أثناء قيادة السيارة وجه من أوجه مخاطرته في حياته الاجتماعية بصفة عامة وفي جميع المجالات.

- توصل " فرج طه " إلى أنّ حوادث السيارات ترتبط بالاتجاه نحو المخاطرة والذي يلعب الدور الأكبر في تشكيل القابلية للحوادث (فرج طه، 1994: 471) الأكيد أنّ سلوكات المخاطرة تتعارض مع إجراءات قانون المرور التي وضعت خصيصا لحماية جميع مستعملي الطريق دون استثناء، وعليه يؤدي اختراقها إلى ارتكاب مخالفات و حوادث مرورية.

- خلص " عبد الفتاح السيد درويش " من خلال دراسته حول بعض محددات الميل إلى الحوادث المرورية، بالإضافة إلى أنّ هناك عددا من المحددات يؤثر في رفع أو خفض درجة الميل إلى الحوادث المرورية مثل، المخاطرة، حيث ارتفعت درجاتها لدى مجموعة ذوي الميل إلى الحوادث، في حين ارتفعت درجات المسؤولية الاجتماعية والتي تعني التزام الفرد بالقواعد والنظم والقوانين السائدة داخل الجماعة من حيث المحافظة على التقاليد وتحمل التبعات، أو الواجبات المكلف بتأديتها داخل المجتمع لدى منخفضي الميل إلى الحوادث (السيد درويش، عبد الفتاح، 2005 : 448) .

- أشار " الصمادي " في دراسة عن الاتجاهات النفسية بهدف معالجة موضوع الاتجاهات كمحدد للسلوكيات في مجال أزمة المرور، إلى أنّ اتجاهات كلا من رجل المرور والمواطن حيال بعضهما البعض تمثل ردود أفعال ومواقف ونشاطات كل منهما نحو الآخر، وإذا ما عرفنا العلاقة بين هذه السلوكيات والاتجاهات التي يتبناها كل طرف حيال الآخر فإنه يشكل مدخلا هاما لفهم استجابات الأفراد نحو الموضوعات المرورية، وبالتالي فإنّ دراسة الاتجاهات لدى كل من رجل المرور الذي يمثل مؤسسة محددة والمواطن الذي يمثل المجتمع نحو بعضهم البعض تعتبر من الأهمية بمكان (النوحي وآخرون، 1995 : 301).

- توصل (النوحي وآخرون، 1995) من خلال دراستهم حول المشكلة المرورية لدى الشباب إلى أنّ مشكلة الحوادث المرورية في الإمارات يرجع الشطر الأكبر منها إلى اتجاهات غير مناسبة من جانب الشباب نحو قيادة السيارات، و بالذات تحبيذهم القيادة السريعة وغير المسؤولة. وهذا يعني السلوكيات المخاطرة في قيادة السيارات إنما تعبر عن اتجاهات سلبية نحوها، تظهر من خلال الإفراط في السرعة وعدم احترام مبادئ السلامة المرورية؛ الشيء الذي يساهم في تفاقم مشكلة الحوادث المرورية.

- خلصت دراسة (Yilmaz & Celik , 2006) في دراستهما التي تمحورت حول الاتجاهات الخطرة لدى السائقين الأتراك، إلى وجود علاقة ارتباطية سالبة بين اتجاهات القيادة الخطرة لدى السائقين والامتثال لقواعد المرور، كما توصلا إلى وجود علاقة موجبة بين الميل إلى الحوادث المرورية واتجاهات القيادة الخطرة، كما بينا وجود علاقة موجبة بين سلوك المخاطرة واتجاهات القيادة الخطرة لدى السائقين الأتراك، في حين توصلا إلى وجود علاقة ارتباطية موجبة بين اتجاهات القيادة الخطرة ومخالفة قواعد المرور أثناء القيادة. يتبين لنا من خلال هذه الدراسة أنّ اتجاهات المخاطرة أثناء قيادة السيارات تظهر في شكل سلوكيات مخالفة لقواعد المرور، وغير متناسقة مع ما تتطلبه السلامة المرورية، والتي تعبر عن ميل لارتكاب المخالفات والحوادث المرورية، الشيء الذي قد يورط بعض السواق في حوادث مرورية خطيرة.

- وفي دراسة لـ (سعد بن علي الشهراني، 2003) تحت عنوان "اتجاهات الشباب نحو مشكلة المرور" توصل إلى أنّ الاتجاهات نحو مشكلة المرور لا تتأثر بنوع التعليم ولا بالمستوى الاقتصادي ولا بكيفية قيادة السيارات، كما تبين للباحث أنّ نسبة كبيرة من السلوكيات المرورية يمكن تفسيرها بالالتزام بالفروض الدينية والأداب العامة من عدمه .

في الحقيقة تعتبر الدراسات حول حوادث المرور قليلة جدا حسب علم الباحث، خاصة فيما يتعلق بمجتمعنا، حيث حاولنا من خلال هذا العنصر أن نوجز أهم الدراسات المرتبطة ببحثنا الحالي، لذلك جاءت دراستنا حول الاتجاهات نحو قيادة السيارات بصفة عامة ودورها في ارتكاب المخالفات والحوادث المرورية لدى السائقين، لمحاولة تحليل وتفسير السلوكيات التي يجسدها فعليا بعض السواق والمنافية للأمان المروري، فكما رأينا فيما سبق قد يكون هناك اتساق بين اتجاهات السواق وسلوكياتهم المرورية؛ خاصة إذا كان توافق بين معتقداتهم ومشاعرهم حول سلوك قيادة السيارات. كما تعتبر الدراسة الحالية إسهاما في تحليل مشكلة مؤرقة يعاني منها جل فئات المجتمع الجزائري، يساهمون في حدوثها من جهة ويتأثرون بتوابعها من جهة أخرى.

ثالثاً: منهجية الدراسة وإجراءاتها

1- 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 تمحيصها وتدقيق العواقب المترتبة عليها وربطها بارتكاب المخالفات والحوادث المرورية.

2- ميدان الدراسة: لكي يتمكن الباحث من النجاح في مهمته، لا بد أن يكون لديه قدرا كافيا من المعرفة المتعلقة بالميدان الذي سوف تُجرى فيه الدراسة العلمية للتوصل إلى نتائج دقيقة. واشتملت الدراسة الحالية على ثلاث ولايات تحتل مراتب أولى في عدد الحوادث المرورية ومن الجهات الثلاثة للوطن، وهي الجزائر، وهران، سطيف.

3- عينة الدراسة: تكونت عينة الدراسة من 1632 سائق، بما فيهم فئة الذين ارتكبوا حوادث مرورية بكثرة (672 سائق)، والذين لم يرتكبوا حوادث قط (624 سائق)، حيث شملت فيما يخص متغير الجنس على ما نسبته (73.5%) منهم كانوا ذكورا أما النسبة المتبقية والمقدرة بـ (26.5%) فقد مثلت شريحة السائقات. والملاحظ هنا أنّ غالبية أفراد عينة الدراسة من الذكور وهو ما يعكس حقيقة نشاط قيادة السيارات الذي لا يزال يعتبر نشاطا ذكوريا في مجتمعنا، بالرغم من التزايد الملاحظ في عدد السائقات على الطرق وكذا الترشح لنيل رخصة القيادة.

أما فيما يتعلق بمتغير السن لدى عينة البحث فقد تراوحت أعمار ما نسبته (29.23%) من عينة البحث ما بين 20 و 25 سنة ، بينما كانت نسبة الذين كان سنهم محصورا ما بين 25 و 30 سنة مقدره بـ (28.30%) من العدد الإجمالي، في حين أنّ الذين كانت أعمارهم تتراوح بين 30 و 35 سنة مثلوا ما نسبته (21.63 %) من أفراد عينة البحث، ومن ناحية أخرى نجد أنّ ما نسبته (14.95%) من عينة البحث كان سنهم محصورا ما بين 35 و 40 سنة، أما النسبة المتبقية والمقدرة بـ (05.89%) من العدد الكلي لعينة البحث فتراوحت أعمارهم ما بين 40 و 45 سنة. والملاحظ على أعمار أفراد عينة البحث أنّ نسبة معتبرة منهم يعتبرون شبابا، وشملت الدراسة الحالية عينة مقسمة إلى قسمين؛ الأول يمثل 672 سائق من مرتكبي الحوادث المرورية أي ثلاث مرات فأكثر خلال السنتين الماضيتين، أمّا القسم الثاني فيشمل 632 سائق من الذين لم يرتكبوا حوادث مرورية خلال السنتين الماضيتين.

4- أدوات الدراسة: تقوم مقاييس الاتجاهات على افتراض أساسي يتمثل في إمكانية التعرف على اتجاهات الأفراد انطلاقا من طرح عدة عبارات على الأفراد المبحوثين عن تفضيلاتهم التي يعبرون عنها بالموافقة أو المعارضة، وهذا ما استندنا إليه في إعداد مقياس اتجاهات السائقين نحو القيادة الخطرة للسيارات .

4-1- وصف أداة الدراسة: يضم هذا المقياس خمسة محاور متعلقة بسلوك قيادة السيارات وهي : اختراق قواعد السرعة، التجاوز الخطر، تشتت التركيز، الميل إلى المخاطرة أثناء السياقة، اختراق قواعد المرور. تمت الاستعانة باستبيان طبق في دراسة أقيمت على السائقين الأتراك، (Yilmaz & Celik) ولما كان الاستبيان مكتوبا باللغة الانجليزية قمنا بترجمة بعض البنود الموافقة لأهداف البحث الراهن بالاستعانة بأساتذة جامعيين متخصصين في علم النفس واللغة الانجليزية، وهذا في إطار المسعى الذي نعمل لأجله وهو تصميم مقياس اتجاهات السائقين نحو القيادة الخطرة للسيارات، والذي تتبعنا فيه مراحل متسلسلة ومتراصة فيما بينها كللت في النهاية ببناء مقياس لقياس اتجاهات السائقين نحو القيادة الخطرة للسيارات. في النهاية أصبح مقياس اتجاهات السائقين نحو القيادة الخطرة للسيارات المصمم أصلا استنادا على مبدأ " ليكرت " وفق سلم خماسي للقياس والذي اشتمل على خمسة (5) أبعاد وهي :

- اختراق حدود السرعة: و تهدف بنود هذا البعد إلى قياس اتجاهات السواق نحو اختراق السرعة المحددة قانونا على الطرق، حيث أنّ تجاوزها أو النية والقصد في اختراقها يُعد من مظاهر الاتجاهات المؤيدة للقيادة الخطرة للسيارات وهي تمثل البنود (1 ، 6 ، 11 ، 14 ، 22).

- التجاوز الخطر: من خلال بنود هذا البعد نتوخى قياس اتجاهات السواق نحو سلوك تجاوز السيارات ومدى تقبلهم أو رفضهم الالتزام بقواعد التجاوز الآمن، إذ تعتبر التجاوزات الخطرة التي يقوم بها السائقون جزءا من مظاهر القيادة الخطرة للسيارات، وهو ما تعبر عنه البنود ذات الأرقام الآتية: 2، 7، 13، 16، 19).

- تشتت التركيز والانتباه: تبين بنود هذا البعد ما إذا كان السواق يعتبرون قيادة السيارة نشاطا يستدعي انتباها كبيرا و تركيزا أم أنّ القيادة هي نشاط آلي لا يستدعي ما ذكر سابقا، فانشغال السائق بأمور ثانوية أثناء القيادة و اعتبارها لا تؤثر على القيادة الآمنة يعد مؤشرا من مؤشرات القيادة الخطرة للسيارات، وذلك ما تشير إليه البنود الآتية: 4، 10، 12، 15، 17).

- الميل إلى المخاطرة أثناء السياقة: تقيس بنود هذا البعد اتجاه السواق نحو المخاطرة أثناء القيادة، من خلال المناورات وتجسيد السلوكات المرورية اللاواقئية، وهي في مجملها تبين مدى قابلية السائق لاعتماد القيادة الخطرة كنمط مفضل في قيادته للسيارة، وذلك ما تشير إليه البنود (3، 5، 18، 23، 25).

- اختراق قواعد المرور: وأخيرا تهدف بنود هذا البعد إلى معرفة اتجاهات السواق نحو اختراق قواعد المرور، لأنه وبمنظرة موضوعية فإنّ اختراق قواعد المرور وعدم الالتزام بالنظم التي تسيّر التفاعلات المرورية بين السائقين يُعد من مميزات القيادة الخطرة للسيارات، و ذلك قد يؤدي إلى ارتكاب مخالفات مرورية، والتي قد تؤدي بدورها إلى وقوع حوادث مرورية، وهذا ما تبينه البنود الآتية (8، 9، 20، 21، 24).

تعتبر الدرجة الكلية للمقياس مؤشرا لاتجاهات السائقين نحو القيادة الخطرة للسيارات، بحيث إذا كانت مرتفعة دلت على اتجاهات غير آمنة نحو قيادة السيارات وتفضيل النمط المخاطر أثناء القيادة، وإن كانت منخفضة دلت على أنّ السائق لديه اتجاهات آمنة في قيادة السيارات من خلال رفضه للنمط الخطر في قيادة السيارات.

4-2- طريقة تصحيح المقياس:

أصبح المقياس في صورته النهائية (ملحق رقم 1) يتكون من (25) فقرة موزعة على خمسة مجالات أو أبعاد رئيسية، واستخدم في المقياس التدرّج الخماسي (موافق بشدة، موافق، محايد، أعارض، أعارض بشدة). وكانت درجات هذه الأبعاد 5، 4، 3، 2، 1 على الترتيب، وبذلك تأخذ استجابة الفرد سواء بالموافقة أو المعارضة، فإذا كانت الدرجة (3) فإنه يكون حياديا نحو الفقرة، وإذا

كانت أكبر من (3) فإن اتجاهاته مرتفعة نحو البند الذي هو في الأصل سلبي ولا يتوافق مع متطلبات القيادة الآمنة، وإذا كانت أقل من (3) تكون اتجاهاته متدنية نحو موضوع سلبي يعبر عنه البند، وبالتالي تعتبر من ناحية متطلبات الأمان المروري إيجابية. وتزداد الاتجاهات السلبية كلما زادت الدرجة، وتزداد الاتجاهات الإيجابية كلما قلت الدرجة، والدرجة القصوى للمجال أو البعد هي عبارة عن أعلى استجابة مضروبة في عدد فقرات المجال وهي 25. أما أدنى درجة، فهي عبارة عن أدنى تقدير مضروب في عدد فقرات المجال وهي 5. أما الدرجة القصوى للمقياس، فهي عبارة عن عدد فقرات المقياس مضروبة في أعلى تقدير للاستجابة وهو (5) أي $25 \times 5 = 125$ درجة. أما الدرجة الدنيا فهي عبارة عن $25 \times 1 = 25$ درجة. ثم يتم حساب المتوسط بالنسبة لجميع مجالات و أبعاد المقياس بحيث يتم ضرب درجة الحياد في عدد فقرات البعد والتي تقدر بـ $(3 \times 5 = 15)$ لذلك فإن الدرجة المتوسطة لكل أبعاد المقياس هي 15، وبالاعتماد على طريقة " شريغلي" و كوبال" (Shrigley.R, Koballa.T, 1984) يمكن تحديد ثلاثة مستويات لتأييد الفقرة أو رفضها ونفس الشيء بالنسبة لكل بعد، وذلك بقسمة عدد البنود المكونة للبعد على اثنين $(2.5 = 2/5)$ وإنقاص هذه النتيجة من الدرجة المتوسطة لكل بعد والمقدرة بـ (15) للحصول على الحد الأعلى للاتجاهات الإيجابية التي ترفض السلوكات المرورية الخطرة، كما أنه عند إضافة (2.5) إلى الدرجة المتوسطة (15) نحصل على الحد الأدنى للاتجاهات السلبية والتي تؤيد تجسيد السلوكات المرورية الخطرة أثناء قيادة السيارة. والأمر نفسه ينطبق على الدرجة الكلية للمقياس.

هذا يعني أن حصول السائق على درجة أكبر تعتبر اتجاهاته سلبية والعكس من ذلك تعتبر اتجاهاته إيجابية. أما فيما يخص المقياس ككل فالدرجة الوسطى تعطى بالعلاقة الآتية: $(75 = 3 \times 25)$ وتطبق عليه نفس الطريقة السابقة، حيث أن هذا المقياس بُني على أساس بنود وفقرات مناقضة للسلوك المروري الآمن في قيادة السيارات، وعليه فمجال الحياد سواء في الأبعاد أو في المقياس ككل يعبر عن اتجاهات تميل إلى السلبية أكثر منها إلى الإيجابية، وهذا ما يجعلنا نعتبر هذا المجال بأنه نوعاً ما سلبي؛ لأن البنود تعبر عن قضايا جوهرية في قيادة السيارات قد لا تقبل التفكير المحايد في كثير من الحالات.

5- الخصائص السيكومترية للمقياس: يمكن التأكيد على أن الاختبارات والمقاييس النفسية يجب أن تتوافر فيها بعض الخصائص السيكومترية والتي من أهمها الصدق والثبات، وبعد تطبيق المقياسين على عينة استطلاعية قدرها (180) سائق استخرجنا صدق وثبات المقياس وفق ما يأتي:

1-5- صدق المقياس: يُعد الصدق من المميزات الهامة في مجال المقاييس والاختبارات النفسية. ولكي يكون المقياس صادقاً فعلاً، فإنه يجب أن يقيس فعلاً ما وضع لأجله بصورة متكاملة جيدة، حيث إنّ صدق المقياس متعلق بما يقيسه فعلاً. للتحقق من صدق المقياس، قام الباحث بالإجراءات التالية :

- الصدق الظاهري: يختص الصدق الظاهري بتناول المظهر العام للمقياس، وهو يشير إلى قدرة المقياس على قياس ما وضع من أجله من خلال صلة الفقرات بالمتغير المراد قياسه، وبأنّ مضمون المقياس متفق مع الغرض منه. ويعتبر الصدق الظاهري مناسباً في حالة إعداد الباحث نفسه للمقياس. لذا قام الباحث بعرض المقياس بصورته الأولية على عدد من الخبراء في المنهجية والقياس وعلم النفس في كل من جامعتي الجزائر 2 وجامعة البليدة، وقد طلب من كل محكم تحديد وضوح كل بعد من أبعاد المقياس وملاءمته لقياس اتجاهات القيادة الخطرة لدى السائقين، وذلك على سلم تقديري يتراوح من صفر وتعني عدم ملاءمة البعد تماماً إلى ثلاثة والتي تعني الملاءمة التامة للبعد فيما يتعلق بالخاصية المراد قياسها، ونفس الشيء طُبق على فقرات كل بعد من أبعاد المقياس فيما يخص وضوح كل فقرة من فقراته وملاءمتها لقياس كل بعد من أبعاد المقياس وللمجال الذي وردت فيه . وقد طلب من كل محكم كذلك، حذف أو إضافة أبعاد أو فقرات أخرى إذا رأى أنّ ثمة فقرات لم ترد في المقياس. واعتبر الباحث حصول البعد أو الفقرة على درجة ملاءمة 2 أو 3 مع نسبة اتفاق أكثر من (80 %) صالحة لتكون من ضمن فقرات المقياس. وقد تم التوافق على أبعاد المقياس بنسبة كبيرة (100%)، أما التوافق على الفقرات فقدت نسبته بـ (90%) بين المحكمين، لذلك أخذ المقياس في شكله النهائي بعد تعديلات فيما يخص صياغة ثلاثة بنود فقط، وعليه يمكننا الاعتبار بأنّ مقياس اتجاهات السائقين نحو القيادة الخطرة للسيارات صادقاً ظاهرياً من حيث الأبعاد والبنود المكوّنة له .

- صدق البناء (الاتساق الداخلي) : يُعدُّ ارتباط درجة الفقرة بالدرجة الكلية للبعد الذي تنتمي إليه، وكذا ارتباط البعد بالدرجة الكلية للمقياس مؤشراً هاماً لصدق المقياس بصورة عامة، وهذا ما عمدنا لحسابه للتأكد من الصدق الداخلي (الاتساق الداخلي) للمقياس الحالي، وكانت معاملات الارتباط المتحصل عليها ملخصة في الجداول الآتية:

الجدول رقم (01): يبين قيم معاملات الارتباط بين درجة كل بند مكون لبعد اختراق حدود السرعة والدرجة الكلية للمقياس.

معامل الارتباط	رقم البند
0.76	01

0.81	06
0.70	11
0.56	14
0.65	22

تَبين أن قيم معاملات الارتباط بين كل بنود بعد اختراق السرعة المحددة والدرجة الكلية للمقياس تراوحت ما بين (0.56 و 0.81) وتعتبر جميعها دالة إحصائياً عند مستوى (0.01).
الجدول رقم (02): يبين قيم معاملات الارتباط بين درجة كل بنود بعد التجاوز الخطر والدرجة الكلية للمقياس

معامل الارتباط	رقم البند
0.82	02
0.82	07
0.79	13
0.87	16
0.62	19

تَبين أن قيم معاملات الارتباط بين كل بنود بعد التجاوز الخطر والدرجة الكلية للمقياس تراوحت ما بين (0.62 و 0.87) وتعتبر جميعها دالة إحصائياً عند مستوى (0.01).

الجدول رقم (03): يبين قيم معاملات الارتباط بين درجة كل بنود بعد تشتت التركيز والدرجة الكلية للمقياس.

معامل الارتباط	رقم البند
0.62	04
0.67	10
0.72	12
0.67	15
0.62	17

الجدول رقم (04): يبين قيم معاملات الارتباط بين درجة كل بنود بعد الميل إلى المخاطرة والدرجة الكلية للمقياس.

معامل الارتباط	رقم البند
0.52	03
0.83	05
0.55	18
0.56	23
0.65	25

تَبين أنّ قيم معاملات الارتباط بين كل بنود بعد الميل إلى المخاطرة والدرجة الكلية للمقياس تراوحت ما بين (0.52 و 0.83) وتعتبر جميعها دالة إحصائياً عند مستوى (0.01).

الجدول رقم (05): يبين قيم معاملات الارتباط بين درجة كل بنود بعد اختراق قواعد المرور والدرجة الكلية للمقياس.

معامل الارتباط	رقم البند
0.62	08
0.51	09
0.50	20
0.62	21
0.56	24

تَبين أنّ قيم معاملات الارتباط بين كل بنود بعد اختراق قواعد المرور والدرجة الكلية للمقياس تراوحت ما بين (0.51 و 0.62) وتعتبر جميعها دالة إحصائياً عند مستوى (0.01) .

ومن خلال ما سبق نستنتج أنّ مقياس اتجاهات السائقين نحو القيادة الخطرة للسيارات يتميز باتساق معتبر بين البنود المكونة للمقياس والدرجة الكلية، وهو ما يمكننا من التأكيد على أنّ المقياس الحالي يتميز بدرجة عالية من الصدق الداخلي (الاتساق الداخلي).

- صدق المقارنة الطرفية (الصدق التمييزي) للمقياس : بغرض التحقق من إمكانية بنود وأبعاد المقياس من تميز ذوي الدرجات المرتفعة عن ذوي الدرجات المنخفضة تم استخدام ما يعرف بصدق المقارنة الطرفية أو الصدق التمييزي حيث تمت مقارنة متوسطات الدرجات التي حصل عليها أعلى 30 % من أفراد العينة الاستطلاعية (54 فرد) وأقل 30 % من أفراد العينة الاستطلاعية (54 فرد)، حيث تم تحديدهم بعد ترتيبهم ترتيباً تصاعدياً، وبعدها تم استخدام اختبار (ت) لمعرفة دلالة الفروق بين متوسطات درجاتهم فكانت النتائج على النحو المبين في الجدول الآتي:

الجدول رقم (06): يبين نتائج اختبار (ت) لمعرفة دلالة الفروق بين أعلى 30 % وأدنى 30% من عينة التقنين على مقياس الاتجاهات نحو القيادة الخطرة للسيارات.

المجالات أو الأبعاد	المجموعات	المتوسط الحسابي	إ. المعيارى	قيمة (ت)	مستوى الدلالة
اختراق حدود السرعة	أعلى 30 %	18.03	2.61	11.02	0.01
	أدنى 30 %	12.31	2.78		
التجاوز الخطر	أعلى 30 %	16.42	2.85	6.89	0.01
	أدنى 30 %	11.74	4.09		
تشنت التركيز	أعلى 30 %	18.11	4.70	6.12	0.01
	أدنى 30 %	13.48	2.95		
الميل إلى المخاطرة	أعلى 30 %	21.14	3.59	16.79	0.01
	أدنى 30 %	10.35	3.06		
اختراق قواعد المرور	أعلى 30 %	17.85	5.09	6.80	0.01
	أدنى 30 %	12.20	3.34		
المقياس ككل	أعلى 30 %	91.57	10.86	14.57	0.01
	أدنى 30 %	60.09	11.57		

يوضح الجدول السابق ارتفاع قيم (ت) للمقارنة الطرفية بين مرتفعي ومنخفضي الاتجاهات على جميع مجالات المقياس، حيث تبين أن القيم التائية لجميع الأبعاد المكونة للمقياس دالة إحصائياً عند مستوى (0.01)، ويمكن بذلك التأكيد على أن المقياس يتمتع بقدرة تمييزية بين ذوي الدرجات المرتفعة وذوي الدرجات المنخفضة (الصدق التمييزي)، وهذا يضيف دليلاً آخرًا على صدق المقياس.

5-2- ثبات المقياس: للتأكد من ثبات المقياس وفي حدود الخيارات المتاحة قام الباحث باستخدام طريقة معامل "ألفا كرونباخ" بعد تطبيق المقياسين على عينة استطلاعية قوامها (180) سائق، وكانت النتائج على النحو الآتي:

جدول رقم (07): يبين قيمة معاملات "ألفا كرونباخ" لأبعاد المقياس وللمقياس ككل.

المجالات / الأبعاد	قيمة معامل الفاكرونباخ
اختراق حدود السرعة	0.864
التجاوز الخطر	0.886
تشنتت التركيز	0.826
الميل إلى المخاطرة	0.798
اختراق قواعد المرور	0.789
المقياس ككل	0.849

من خلال الجدول المقابل يلاحظ أن جميع قيم معاملات "ألفا كرونباخ" في مقياس اتجاهات السائقين نحو القيادة الخطرة للسيارات انحصرت ما بين (0.789 و 0.886) وتعتبر جميعاً دالة إحصائياً عند مستوى (0.01)، مما يجعل المقياس يتمتع بدرجة عالية من الثبات، وبالتالي يمكن الوثوق في نتائجه لأنها تتميز بدرجة عالية من الاستقرار والموثوقية.

6- الأساليب الإحصائية المستخدمة: تم استخدام الأساليب الإحصائية في الدراسة الراهنة منها: المتوسط الحسابي، الانحراف المعياري، أما بخصوص اختبار فرضيات الدراسة فقد استعمل اختبار ت لعينتين مستقلتين.

رابعاً: عرض ومناقشة النتائج:

1- عرض وتحليل النتائج: سيتم عرض النتائج وفق تسلسل تساؤلات / فرضيات الدراسة.

الجدول رقم (08) : الفروق في الاتجاهات نحو اختراق حدود السرعة تبعا لمتغير ارتكاب الحوادث المرورية لدى أفراد عينة البحث.

المتغير يعبر عن الاتجاه نحو	مرتكبو الحوادث المرورية (672)		غير مرتكبي الحوادث المرورية (624)		درجة الحرية	قيمة (ت)	مستوى الدلالة
	المتوسط	إ. المعياري	المتوسط	إ. المعياري			

0.02	2.30	1294	4.80	13.8	4.68	14.40	اختراق حدود السرعة
------	------	------	------	------	------	-------	--------------------

يتضح من الجدول (08) وجود فروق ذات دلالة إحصائية في الاتجاهات نحو اختراق حدود السرعة بين عينة الدراسة تبعاً لارتكاب الحوادث المرورية، حيث نجد أنّ الفروق في صالح أفراد عينة البحث من الذين ارتكبوا حوادث مرورية (المتوسط الحسابي = 14.40؛ الانحراف المعياري = 4.68) مقابل السائقين الذين لم يتورطوا في حوادث مرورية (المتوسط الحسابي = 13.80؛ الانحراف المعياري = 4.80) .

وتفسر هذه النتيجة في أنّ السائقين الذين يرتكبون حوادث مرورية بكثرة إنما يرجع ذلك أساساً لعدم احترامهم لحدود السرعة المبيّنة على حافة الطرقات من خلال إشارات المرور، أو تفرضا طبيعة وخصائص الطريق، وتنتشر بكثرة سلوكيات اختراق السرعة المحددة للسير على جميع الأصعدة، سواء داخل المدن أو خارجها، وتتم عن وعي وإدراك من طرف بعض السائقين، حيث أنهم لا يقللون من سرعتهم إلا إذا تواجدت حواجز لشرطة المرور في الطريق أو كانت هناك رادارات مثبتة على الطريق، ونلاحظ في هذه الوضعية كيف لعدد معتبر من السائقين يتظاهرون بأنهم يحترمون سرعة السير المحددة قانوناً فيسيرون ببطء شديد أمام الأمكنة التي تثبت فيها الرادارات، وما إن يجتازونها ويعلمون يقينا عدم تواجد شرطة المرور حتى ينطلقوا بسرعة ملفقة للانتباه متجاوزة لما هو مسموح به. ثم إنّ كثيرا من السائقين لا يعطون أهمية كبيرة لإشارات المرور المحددة للسرعة على الطريق إلا إذا توافرت عناصر رعدية في ذلك المكان. فبنظرة موضوعية تزداد احتمالية وقوع بعض السائقين إن هم أهملوا السرعة المحددة على الطريق، لأنها تمثل السرعة المثلى لتفادي مختلف الأخطار التي تسبب حوادث المرور.

الجدول رقم (09): الفروق في الاتجاهات نحو التجاوز الخطر تبعا لمتغير ارتكاب الحوادث المرورية لدى أفراد عينة البحث .

المتغير يعبر عن الاتجاه نحو	مرتكبو الحوادث المرورية (672)		غير مرتكبي الحوادث المرورية (624)		درجة الحرية	قيمة (ت)	مستوى الدلالة
	المتوسط	المتوسط	المتوسط	المتوسط			
التجاوز الخطر	14.4	4.69	13.6	4.61	1294	2.88	0.04

من خلال الجدول رقم الجدول (09) يتبين لنا وجود فروق ذات دلالة إحصائية في الاتجاهات نحو التجاوز الخطر بين عينة الدراسة تبعاً لارتكاب

الحوادث المرورية، حيث نجد أنّ الفروق في صالح أفراد عينة البحث من الذين ارتكبوا حوادث مرورية (المتوسط الحسابي = 14.41؛ الانحراف المعياري = 4.69). مقابل السائقين الذين لم يتورطوا في حوادث مرورية (المتوسط الحسابي = 13.66؛ الانحراف المعياري = 4.61).

ويمكن تفسير هذه النتيجة في أنّ السائقين الذين لديهم اتجاهات إيجابية نحو التجاوز الخطر إنما يعتبرونه تصرفاً عادياً تنتفي فيه الأذية سواء للسائق نفسه أو لغيره من السائقين، طالما أنّهم حسب اعتقادهم يتقنون في قدراتهم على القيام بالتجاوز الخطر دون ارتكاب حوادث، واللافت للانتباه أنّ سلوكيات التجاوز الخطر تتم تقريباً 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. إنّ تحلي بعض السائقين بهذه المواصفات الخطرة في التجاوز ينم عن اتجاهات إيجابية نحو تجسيدها فعلياً أثناء قيادة السيارة، وهو ما يجعلهم يتورطون في حوادث مرورية أكثر من غيرهم من السائقين الذين يحترمون قواعد التجاوز الآمن، ومنه يمكن أن نبين بأنّ السائقين الذين لديهم اتجاهات إيجابية نحو التجاوز الخطر يمكنهم أن يجسدونها فعلاً أثناء قيادتهم للسيارة، وبالتالي يمكنهم التورط في حوادث مرورية متفاوتة الخطورة.

الجدول رقم (10): الفروق في الاتجاهات نحو التركيز أثناء قيادة السيارة تبعاً لمتغير ارتكاب الحوادث المرورية لدى أفراد عينة البحث.

المتغير يعبر عن الاتجاه نحو	مرتكبو الحوادث المرورية (672)		غير مرتكبي الحوادث المرورية (624)		درجة الحرية	قيمة (ت)	مستوى الدلالة
	المتوسط	إ. المعيارى	المتوسط	إ. المعيارى			
تشنتت- التركيز	14.57	2.84	14.02	2.65	1294	3.57	0.01

نستنتج من خلال نتائج الجدول رقم (10) وجود فروق ذات دلالة إحصائية في الاتجاهات نحو تشنتت التركيز أثناء قيادة السيارة بين عينة الدراسة تبعاً لارتكاب الحوادث المرورية، حيث نجد أنّ الفروق في صالح عينة الدراسة من الذين ارتكبوا حوادث مرورية (المتوسط الحسابي = 14.57؛ الانحراف المعياري = 2.84). مقابل السائقين الذين لم يتورطوا في حوادث مرورية (المتوسط الحسابي = 14.02؛ الانحراف المعياري = 2.65).

وتعني هذه النتيجة أنّ أصحاب الدرجات المرتفعة في تشنتت 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 السائقين نجد استعمال الهاتف النقال، فأمام التطور الملحوظ الذي تشهده بلادنا في استخدام الهاتف النقال أضحى وسيلة لا يمكن الاستغناء عنها تحت أي ظرف من الظروف، وخاصة أثناء قيادة السيارة، حيث أنّ 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 يطراً عليها من مستجدات، مما يجعله عرضة للتورط في حوادث مرورية، خاصة إذا علمنا أنّ 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 السائقون 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 أنّ 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.

الجدول رقم (11) : الفروق في الاتجاهات نحو المخاطرة أثناء السياقة تبعاً لمتغير ارتكاب الحوادث المرورية لدى أفراد عينة البحث .

المتغير يعبر عن الاتجاه نحو	مرتكبو الحوادث المرورية (672)		غير مرتكبي الحوادث المرورية (624)		درجة الحرية	قيمة (ت)	مستوى الدلالة
	المتوسط	إ. المعياري	المتوسط	إ. المعياري			
المخاطرة أثناء السياقة	14.38	4.71	13.79	4.66	1294	2.23	0.02

نستنتج من خلال نتائج الجدول رقم (11) وجود فروق ذات دلالة إحصائية في الاتجاهات نحو المخاطرة أثناء قيادة السيارة بين أفراد عينة البحث تبعاً لارتكاب الحوادث المرورية، حيث نجد أنّ الفروق في صالح عينة الدراسة من الذين ارتكبوا حوادث مرورية (المتوسط الحسابي = 14.38؛ الانحراف المعياري = 4.71)، مقابل السائقين الذين لم يتورطوا في حوادث مرورية (المتوسط الحسابي = 13.79؛ الانحراف المعياري = 4.66) .

وتبين هذه النتيجة أنّ السائقين الذين ارتكبوا حوادث مرورية بكثرة ربما قد يرجع ذلك لاعتمادهم سلوكات المخاطرة أثناء قيادتهم للسيارة، كالتهور أثناء القيادة بارتكاب سلوكات لا تتضح نتائجها أمام السائق لتحقيق مكاسب ذاتية آنية، فالمخاطرة تحدث دوماً في حالة من اللائيقين 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 يتسبب كثيرا في حوادث مرورية لغيره من السائقين دون أن يصاب هو بأذى، وهذا ما يجعل الميل إلى المخاطرة عنصرا هاما من عناصر القيادة الخطرة للسيارات.

الجدول رقم (12) : الفروق في الاتجاهات نحو اختراق بنود قانون المرور تبعاً لمتغير ارتكاب الحوادث المرورية لدى أفراد عينة البحث .

المتغير يعبر عن الاتجاه نحو	مرتكبو الحوادث المرورية (672)		غير مرتكبي الحوادث المرورية (624)		درجة الحرية	قيمة (ت)	مستوى الدلالة
	المتوسط	إ. المعياري	المتوسط	إ. المعياري			
اختراق بنود قانون المرور	16.65	5.15	13.25	4.89	1294.33	12.18	0.01

يتضح لنا من خلال نتائج الجدول رقم (12) وجود فروق ذات دلالة إحصائية في الاتجاهات نحو اختراق بنود قانون المرور بين عينة الدراسة تبعاً لارتكاب الحوادث المرورية، حيث نجد أن الفروق في صالح عينة الدراسة من الذين ارتكبوا حوادث مرورية (المتوسط الحسابي=16.65؛ الانحراف المعياري=5.15)، مقابل السائقين الذين لم يتورطوا في حوادث مرورية (المتوسط الحسابي = 13.25 ؛ الانحراف المعياري = 4.89) .

وتبين هذه النتيجة أن السائقين الذين لا يحترمون إجراءات قانون المرور إنما يكونون عرضة للتسبب في وقوع حوادث مرورية، يتحملون هم تبعاتها أو غيرهم من مستعملي الطريق بصفة عامة، فكثيرا من السائقين لا يباليون 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 السائقين 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 .

الجدول رقم (13) : الفروق في الاتجاهات نحو القيادة الخطرة للسيارات تبعا لمتغير ارتكاب الحوادث المرورية لدى أفراد عينة البحث .

مستوى الدلالة	قيمة (ت)	درجة الحرية	غير مرتكبي الحوادث المرورية (624)		مرتكبي الحوادث المرورية (672)		المتغير يعبر عن
			المتوسط	إ. المعياري	المتوسط	إ. المعياري	
0.01	10.05	1275.56	15.65	63.18	19.04	72.89	الدرجة الكلية

يتبين لنا من خلال الجدول رقم (13) وجود فروق ذات دلالة إحصائية في الاتجاهات نحو القيادة الخطرة لدى السائقين من أفراد عينة البحث تبعاً لمتغير ارتكاب الحوادث المرورية، حيث نجد أنّ الفروق في صالح عينة البحث من الذين ارتكبوا حوادث مرورية (المتوسط الحسابي = 72.89؛ الانحراف المعياري = 19.04)، مقابل السائقين الذين لم يرتكبوا حوادث مرورية (المتوسط الحسابي = 63.18؛ الانحراف المعياري = 15.65) .

وتفسر هذه النتيجة على أنّ العوامل المكوّنة لاتجاهات القيادة الخطرة لدى السائقين والمتمثلة في اختراق حدود السرعة والذي يعني الرغبة في الإفراط في السرعة، والتجاوزات الخطرة وغير القانونية التي يصر على تجسيدها بعض السائقين أثناء القيادة، زيادة على اعتبار قيادة السيارات نشاط آلي ولا يستدعي التركيز والانتباه الكاملين من السائقين الشيء الذي يدفعهم إلى الانشغال عن مَقود السيارة، إضافة إلى الميل إلى المخاطرة والتهور والاندفاع أثناء قيادة السيارة وعدم الاكتراث بينود قانون المرور والعمل على اختراقه كلما سنحت الظروف، كل هذه التصرفات تكوّن في مجملها عناصر القيادة الخطرة للسيارات والتي تزيد من احتمالات وقوع الحوادث المرورية إن جسدها عدد معتبر من السائقين، وهذا ما أثبتته نتائج الجدول من حيث أنّ السائقين الذين ارتكبوا حوادث مرورية بكثرة اتسموا بدرجات أعلى في المظاهر والخصائص السابقة من نظرائهم الذين لم يرتكبوا حوادث مرورية.

2- تفسير ومناقشة النتائج:

كشفت النتائج عن وجود فروق ذات دلالة إحصائية في الاتجاهات نحو اختراق حدود السرعة بين عينة الدراسة تبعاً لارتكاب الحوادث المرورية، حيث نجد أنّ الفروق في صالح أفراد عينة البحث من الذين ارتكبوا حوادث مرورية. وتفسر هذه النتيجة على أنّ السائقين الذين يرتكبون حوادث مرورية بكثرة إنّما يرجع ذلك أساساً لاعتمادهم سرعات مفرطة أثناء قيادة السيارات، بحيث لا يتمكنون من التحكم في مركباتهم إن حدث طارئ على الطريق، ومن الواضح أنّ

هذه المخالفة الخطرة تجسد فعليا في الطريق على نطاق واسع مما جعل منها نمطا شائعا لدى السائقين، كما أنّ سلوكيات اختراق السرعة المحددة للسير على جميع الأصعدة سواء داخل المدن أو خارجها تتم عن وعي وإدراك من طرف السائقين، حيث أنّها وحسب إحصاءات مصالح أمن الطرق تحتل دوما الصدارة وبنسبة كبيرة بين أسباب تورط السائقين في ارتكاب حوادث مرورية. وقد يرجع ذلك لمعتقدات خاطئة عن الإفراط في السرعة ورغبة ملحة لتجسيدها مهما كانت الظروف، واعتبار ذلك من حقوق السائق، كل هذه المنطقات تبين أنّ للسائقين مرتكبي الحوادث المرورية اتجاهات مؤيدة لاختراق حدود السرعة أثناء القيادة، بحيث أثبتت الملاحظات الميدانية أنّ عددا معتبرا من السائقين لا يلتزمون بحدود السرعة إلا بحضور وصرامة المراقبة الأمنية لشرطة المرور، سواء عن طريق الحواجز الثابتة والرادار، وبغيابها يكون هناك انتهاك صارخ للسرعة الآمنة ويستبدلونها بسرعة مفرطة، مما يجعلهم يتورطون في حوادث اصطدامات بعضها قد يكون خطرا. حيث توصل (النوحى وآخرون، 1995) من خلال دراستهم حول المشكلة المرورية لدى الشباب إلى أنّ مشكلة الحوادث المرورية في الإمارات يرجع الشطر الأكبر منها إلى اتجاهات غير مناسبة من جانب الشباب نحو قيادة السيارات، وبالذات تحبيذهم القيادة السريعة وغير المسؤولة.

وفيما يتعلق بالاتجاه نحو التجاوز الخطر فقد أثبتت النتائج وجود فروق ذات دلالة إحصائية في الاتجاهات نحو التجاوز الخطر بين عينة الدراسة تبعاً لارتكاب الحوادث المرورية، حيث نجد أنّ الفروق في صالح أفراد عينة البحث من الذين ارتكبوا حوادث مرورية. ويعني ذلك أنّ السائقين الذين يفضلون ويقبلون على تجسيد التجاوزات الخطرة أثناء القيادة إنما يدل ذلك بوضوح على تميزهم باتجاهات مؤيدة للقيادة الخطرة للسيارات، فيمكن لهذه الاتجاهات أن تضبط وتحكم تصرفاتهم في مواقف التجاوزات وتجعلها خطرة على أنفسهم وعلى جميع السائقين الآخرين، ومن الجدير الإشارة إليه أنّ سلوكيات التجاوز الخطر تتم في مواقف عديدة منها: أثناء المناورات متتالية، التجاوز على اليمين والتجاوز حتى دون استعمال الإشارة الضوئية، التجاوز في المنعطفات ... الخ. وهذا يظهر جليا مدى تأثير اتجاهات السائقين نحو التجاوز الخطر وكيف تجعل سلوكياتهم تطبعها الخطورة وعدم التقيد بمبادئ الوقاية المرورية، وهو ما قد يورط سائقين في حوادث مرورية متكررة.

كما أظهرت النتائج الحالية وجود فروق ذات دلالة إحصائية في الاتجاهات نحو تشتيت التركيز أثناء قيادة السيارة بين عينة الدراسة تبعاً لارتكاب الحوادث

المرورية، حيث نجد أنّ الفروق في صالح عينة الدراسة من الذين ارتكبوا حوادث مرورية. وذلك يعني أنّ أصحاب الدرجات المرتفعة في تشتت التركيز والانتباه أثناء قيادة السيارة إنما يتميزون بعدم الحرص على تقدير أخطار الطريق تقديراً سليماً بما يضمن لهم عدم التورط في حوادث مرورية، إلا أنّ انشغالهم بـ: استعمال الهاتف النقال، مسجل السيارة والراديو، إشعال سيجارة وتدخينها، التواصل مع الآخرين من مستعملي الطريق لفظاً وإشارة، الاهتمام بما يحدث على جانبي الطريق أثناء القيادة، ... الخ. يؤدي بهم إلى تحويل تركيزهم من إجراءات القيادة إلى ما خصائص العناصر السالفة الذكر، ونحن نعلم أنّ الدماغ لدى الإنسان لا يمكنه التركيز على نشاطين في نفس الوقت وبفلس القدر من الكفاءة، فتصبح قيادتهم خطرة حيث لا يكونون مركزين ومنتبهين للأحداث التي تقع أمامهم على الطريق، والتي تتميز أصلاً بالتغيرات المستمرة، الشيء الذي يساهم في تورطهم في حوادث اصطدامات بكل سهولة. فمجرد القيادة البسيطة تتطلب مهارات كتحريك المقود وزيادة السرعة والضغط على الكابح والمتابعة وملاحظة الأخطار والتعامل مع حركة السير. ومن الواضح أنّه ما لم يتم إجادة هذه المهارات القيادية كلها فإن أي سائق غير آمن (روس، روبرت و أنتونويتش، دانيال، 2007: 77).

وحسب (Recarte & Nunes, 2000) فإنّ تشتت الانتباه الداخلي هو أيضاً له دور كبير في شرود الذهن، فمعظم السائقين يقسمون انتباههم بين ما يحيط بهم أثناء القيادة وبين أمورهم اليومية ومشاعرهم التي يحملونها معهم في السيارة، مثل هذه الأمور تؤثر في مقدرة السائق على فهم المعلومات وتحليلها من أجل سلامته ووجد جملة من الأدلة تثبت دور الكحول في إضعاف المقدرة على القيادة (Richman, 1985) فمعدل كحول متدن في الدم تحت المسموح به رسمياً يمكن أن يضعف دقة نظام الانتباه أثناء القيادة (Rossello & all, 1998).

أما فيما يتعلق بالميل إلى المخاطرة فقد توصلنا من خلال البحث الحالي إلى وجود فروق ذات دلالة إحصائية في الاتجاهات نحو المخاطرة أثناء قيادة السيارة بين أفراد عينة البحث تبعاً لارتكاب الحوادث المرورية، حيث نجد أنّ الفروق في صالح عينة الدراسة من الذين ارتكبوا حوادث مرورية. وتبين هذه النتيجة أنّ السائقين الذين ارتكبوا حوادث مرورية بكثرة ربما قد يرجع ذلك لاعتمادهم سلوكيات المخاطرة أثناء قيادتهم للسيارة، كالتهور والاندفاع أثناء القيادة، المناورات المتتالية سواء داخل المدن أو حتى في الطرق السريعة، أين تقترن المناورات بالإفراط في السرعة، ويظهر ميل بعض السائقين للمخاطرة أثناء القيادة، خاصة في افتخارهم بما ارتكبوه من مخاطر واعتبار ذلك دليلاً على

التحكم في فن قيادة السيارات و شجاعة السائق، فهنا يمكن أن نؤكد بأنّ للمخاطرة مكاسب نفسية ذاتية 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 أنّ الاعتقاد الايجابي لمكتسبات سلوكيات المخاطرة أثناء القيادة زيادة على الرغبة في ارتكابها يساهمان في تكوين اتجاهات مؤيدة للمخاطرة أثناء القيادة، والتي تتسبب في وقوع حوادث مرورية خطيرة قد تفضي إلى خسائر بشرية ومادية معتبرة. وأثبتت عدّة دراسات بأنّ عددا لا بأس به من السائقين يضخم مقدرته على القيام بمناورة آمنة، وبناء عليه يعتقدون أنهم من غير المحتمل أن يتورطوا في اصطدامات (روس روبرت و أنتونويتش دانيال، 2007 : 104).

أما بخصوص الاتجاهات نحو اختراق قواعد السير فقد بينت النتائج وجود فروق ذات دلالة إحصائية في الاتجاهات نحو اختراق بنود قانون المرور بين عينة الدراسة تبعاً لارتكاب الحوادث المرورية، حيث نجد أنّ الفروق في صالح عينة الدراسة من الذين ارتكبوا حوادث مرورية ويعني ذلك أنّ السائقين الذين لديهم اعتقادات سلبية عن إجراءات بنود قانون المرور خاصة حينما يدركون بأنّها إجراءات تقلل من حرية التصرف وأنها ليست لديها علاقة بالوقاية والأمان أثناء استعمال الطريق، كما يحصل مع حزام الأمان، إذ يعتقد كثير من السائقين 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 السائقين وهو ما ينعكس على سلوكياتهم أثناء القيادة فنراهم يتجاهلون، وبذلك يكونون أكثر عرضة للتورط في حوادث مرورية.

وفي هذا المنحى خلص (عبد الفتاح السيد درويش، 2005) من خلال دراسته حول بعض محددات الميل إلى الحوادث المرورية إلى أنّ هناك عددا من المحددات يؤثر في رفع أو خفض درجة الميل إلى الحوادث المرورية مثل، المخاطرة، حيث ارتفعت درجاتها لدى مجموعة ذوي الميل إلى الحوادث، في حين ارتفعت درجات المسؤولية الاجتماعية والتي تعني التزام الفرد بالقواعد والنظم والقوانين السائدة داخل الجماعة من حيث المحافظة على التقاليد وتحمل التبعات، أو الواجبات المكلف بتأديتها داخل المجتمع لدى منخفضي الميل إلى الحوادث. كما توصلت هذه الدراسة إلى أنّ ذوي الميل المنخفض إلى الحوادث

يرتفعون على التمسك بخصائص القيم التقليدية " الأصيلة " والمتمثلة في المحافظة على العادات والتقاليد الراسخة داخل السياق الاجتماعي، خاصة فيما يختص بالسلوكات على المستوى الديني أو الاجتماعي والإيفاء بالعهد و احترام حقوق الآخرين والمحافظة عليهم، ... الخ. ويدعم ذلك دور السياق الاجتماعي في توجيه سلوك الفرد داخل المجتمع. وفي هذا الصدد كشفت إحصائية دراسة (كوربت وسايمون، 1992) أن كل السائقين تقريبا يكسرون على الأقل قانون سير واحد.

كما أن هناك سائقين كثيرين يعتقدون بحقهم في السيطرة على الطريق... يتصرفون فيها وكأن سياراتهم هي قلاعهم على الطريق، إنهم يعتقدون بأنهم قادرون على استئنان قوانين على الطرق خاصة بهم، قوانين لصالحهم فقط (روس، روبرت وأنتونويتش، دانيال، 2007 : 45).

فحسب (McGuire, 1976) فإن السائقين ذوو الأسبقيات في اصطدامات متكررة لا يعيرون اهتماما كثيرا للقوانين التي تحكم أنظمة السير (روس روبرت وأنتونويتش دانيال، 2007 : 45) أكدت في هذا المنحى جملة من الدراسات الحديثة الرأي القائل بأن خطر الاصطدامات متعلق بميول السائق لكسر قوانين السير (Meadows,1994) تلك الدراسات وجدت أن السائقين الذين يمتازون بأعلى معدل من كسر قوانين السير هم على الأغلب من الذين تورطوا في حوادث اصطدامات سابقة. وهم على الأرجح سوف يتورطون في المستقبل أيضا (Parker et al , 1995)

أثبتت النتائج وجود فروق ذات دلالة إحصائية في الاتجاهات نحو القيادة الخطرة لدى السائقين من أفراد عينة البحث تبعاً لمتغير ارتكاب الحوادث المرورية، حيث نجد أن الفروق في صالح عينة البحث من الذين ارتكبوا حوادث مرورية. فالسائقون الذين يعتمدون سرعات عالية أثناء قيادتهم ولا يباليون بما تحده إشارات المرور، ويصرون على التجاوز الخطر للسيارات مهما كانت الظروف، ولا يبدون تركيزا كبيرا على خصائص القيادة ومميزات البيئة المرورية، ويميلون إلى ارتكاب سلوكات المخاطرة عن وعي وإصرار، ويخترقون قواعد المرور باستمرار وفي جميع المواضع والمواقف، إنما يظهر ذلك جليا أن اتجاهات هؤلاء السائقين مؤيدة لنمط القيادة الخطرة، الشيء الذي يؤدي بهم إلى الوقوع في حوادث مرورية تكون آثارها وخيمة على جميع مستخدمي الطريق. وعليه، هذا ما يجعلنا نؤكد على صدق ما جاءت به الفرضية الجزئية الثانية، حيث بنيت على أساس أن الاتجاهات المؤيدة للقيادة الخطرة للسيارات لدى السائقين تسهم في تجسيدهم لسلوكات منافية للقيادة الآمنة وتجعلهم

يتورطون في حوادث مرورية متكررة تزيد من تفاقم هذه المشكلة في الحياة الاجتماعية اليومية.

وهذا ما أوضحتها دراسة " النافع والسيء " في تحليلها لأنماط القيادة غير السليمة في أنّ هناك نمطا مستهدفا للحوادث المرورية، ويشمل 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 التي يعترف الشخص بخطورتها ولكنه يستمتع بممارستها. كما بينت الدراسة وجود نمطا آخر يسمى بالقيادة غير المنضبطة وتظهر في الإسراع المفاجئ بعبور الإشارة قبل غلقها، الانطلاق بمجرد إغلاق الإشارة المعاكسة، التوقف بالسيارة للفرجة على حادث في الطريق، وفي رأي صاحب الدراسة أنّ هذا النمط يرتبط بالاتجاه نحو المخاطرة، طالما أنّ عنصر الوعي والإرادة مع المعرفة بالأخطار متوفر مع استمرار السلوك (فرج طه، 1994: 458).

من خلال ما سبق وما توصلنا إليه من نتائج حول تميز السائقين مرتكبي الحوادث المرورية باتجاهات مؤيدة لاختراق حدود السرعة، التجاوز الخطر، تشتت الانتباه أثناء القيادة، المخاطرة أثناء القيادة، اختراق قواعد القانون، حيث جاءت جميع الفروق دالة إحصائيا مما يعني أنّ هذه العناصر السابقة الذكر والمكوّنة للاتجاهات نحو القيادة الخطرة للسيارات يمكنها أن تتسبب في ارتكاب حوادث مرورية متفاوتة الخطورة، و بهذا يمكننا إثبات صحة الفرضية الجزئية الثانية للبحث الراهن.

خاتمة

ما يمكن تأكيده أنّ الاتجاهات النفسية تمثل نظاماً مركباً، تكون تجاه شيء محدد أو موضوع معين، وتمثل تفاعلاً بين العناصر البيئية المختلفة ولا يستطيع الفرد أن يكون أو ينشئ اتجاه عن شيء معين إلا إذا كان في محيط إدراكه، أي أنّ الفرد لا يستطيع تكوين اتجاهات حيال أشياء لا يعرفها أو حيال أشخاص لا يتفاعل معهم. وأنّ تفسير السلوك يرتبط جزئياً بالتعرف على اتجاهات الأفراد، لذلك جاءت العديد من النظريات بتفسيرات وتحليلات حول تكوّن الاتجاهات النفسية و كيفية تعديها بما يمكن الفرد من تحقيق أهدافه والتوافق في البيئة التي يعيش فيها. انطلاقاً من مشكل الدراسة الحالية والذي يرتبط أساساً بارتكاب الحوادث المرورية فإنه يمكننا أن نوصي بما يأتي:

- ضرورة الاهتمام باتجاهات السائقين نحو قيادة السيارات، لما لها من آثار بالغة على سلوكياتهم المرسدة فعليا 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 وأبنائهم... الخ، قصد تفعيل تأثيرهم على السائقين أثناء قيادة السيارات بما يتوافق مع القيادة الآمنة للسيارات.

المراجع

1. المطير، بن ناصر عامر. حوادث المرور في الوطن العربي، الرياض: جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، ط 1 ، 2006 ، ص 14
2. محمود السيد أبو النيل. علم النفس الصناعي و التنظيمي عربيا و عالميا، دار الفكر العربي، ط 1 ، القاهرة، 2005.
3. السيد درويش، عبد الفتاح، بعض محددات الميل إلى الحوادث المرورية. مجلة دراسات نفسية، مج 15 ، ع 3 ، مصر، 2005 .
4. النوحى، عبد العزيز و آخرون . مقياس اتجاهات الشباب الجامعي نحو قيادة السيارات، مجلة كلية التربية، ع 11، الإمارات، 1995.
5. محمد سعد الدين. التربية المرورية. مطابع جامعة نايف العربية، ط 1 ، الرياض، 2010
6. فرج عبد القادر، طه. قراءات في علم النفس الصناعي و التنظيمي في الوطن العربي، دار المعارف، ط 4 ، 1994.
7. هريدي، عادل محمد. علاقة الإقدام على المخاطرة اللاموضعية بالاعتقادات التوهامية والتماس الإثارة الحسية في ضوء المتغيرات الحيوية- الاجتماعية، مجلة دراسات عربية في علم النفس، م 1، ع 1 ، 2002 .

La bibliographie (en anglais):

1. Shrigley, R, Koballa, T , Attitude measurement : Judging the emotional intensity of likert-type science attitude statement. Journal of research in science teaching. 21(2), 1984.

					يعتبر اختراق قانون المرور أمرا ضروريا قصد تسهيل حركة المرور في بعض الأحيان.	8
					تجاهل اختراقات قواعد المرور يعتبر ضروريا في بعض الأحيان	9
					لابأس من التواصل مع المارة أثناء السياقة بالحديث معهم .	10
					ليس هناك مانع من تجاوز السرعة المحددة إذا كانت الظروف مناسبة .	11
					يمكنني القيام بنشاط إضافي أثناء السياقة مثل : شرب قهوة ، إشعال سيجارة ، قراءة جريدة .. الخ	12
					ليس هناك خطر في التجاوز الممنوع إذا كان بالإمكان القيام به .	13
					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 تنتع 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	24
					لا مانع من تخطي الإشارات الضوئية الحمراء كلما سنحت الفرصة بذلك .	25