

السياقة الخطرة، ماهيتها، مظاهرها ونتائجها

Risky driving, its nature, manifestations and consequences

مطاري عمر

Matari.o40@gmail.com

بازة فطوم

Bazafattoum@gmail.com

ملخص

تواجه أغلب المجتمعات مشاكل مواجهة حوادث المرور التي تنتج عنها تكاليف بشرية ومادية باهظة، حيث توقعت الدراسات أن تصبح حوادث الطرق ثالث أكبر سبب للوفاة والإصابة على مستوى العالم بحلول عام 2020، ويعتبر سلوك السياقة الخطرة من بين أهم الأسباب المساهمة في ارتفاع عدد حوادث المرور على مستوى الطرقات، حيث سيتم عرض بعض العناصر الهامة في فهم ماهية سلوك السياقة الخطرة، على غرار ماهيته ومظاهره وملخص لأهم الإحصائيات حول حوادث المرور عالميا ومحليا وغيرها من المفاهيم. الكلمات الدالة: سلوك، سياقة خطيرة، أسباب، حوادث المرور.

Abstract

Most societies face the problems of dealing with traffic accidents, which have resulted in high human and material costs. Studies have predicted that road accidents will become the third largest cause of death and injury worldwide by 2020. Risky driving behavior is among the most important reasons contributing to the high number of traffic accidents at the global level. In this paper, we present some important elements to understand the nature of risky behavior, its manifestations, and a summary of the most important statistics about traffic accidents globally and locally.

Key word :Behavior, risky drivin, causes, road scidents

Keywords : Behavior, risky drivin, causes, road scidents.

تعريف سلوك السياقة الخطرة:

يعرف (Saba Jafarpour، 2014) السياقة الخطرة بأنه مجموعة من الأنماط السلوكية التي تشكل خطرا على السائق أو الأشخاص المرافقين له، ويصنف سلوك سائق ما بأنه خطر إذا تضمن مجموعة من الممارسات منها: السرعة المفرطة، التجاوزات الخطيرة، عدم احترام المسافة الآمنة، السياقة تحت تأثير الكحول، استخدام الهاتف المحمول أثناء السياقة... إلخ، حيث يزيد مستوى الخطر في هذه السلوكيات كلما نقصت خبرة السائق (Jérôme، 2006)، كما يمكن أن تكون هذه الأنماط السلوكية إما مقصودة أو غير مقصودة. (بجلول، 2019، صفحة 36)

2- بعض مظاهر سلوك السياقة الخطرة:

1.2- الإفراط في السرعة:

يرتبط ارتفاع متوسط السرعة العالمي مباشرة مع ارتفاع احتمالية وقوع حوادث المرور ومستوى خطورتها، إذ تؤدي كل زيادة بنسبة 1% في متوسط السرعة إلى زيادة بنسبة 4% في نسبة حوادث الارتطام المميتة و3% في نسبة حوادث الارتطام الخطيرة، كما يرتفع احتمال وفاة

المشاة الذين تصدمهم السيارات بسرعة من 50 كم / سا إلى 65 كم / سا 4.5 مرة مما يرفع احتمال وفاة ركاب السيارات التي تتعرض إلى اصطام جانبي إلى 85٪. إذا ارتطمت بما سيارة تسير بسرعة 65 كم/سا. (منظمة الصحة العالمية، 2020)

2.2- السياقة تحت تأثير الكحول والعقاقير:

تزيد السياقة تحت تأثير الكحول أو أي من العقاقير النفسانية أو المخدرة من احتمال وقوع الحوادث المميتة أو الإصابة الخطيرة. كما تزيد هذه المخاطر كلما ارتفعت نسبة الكحول في الدم وصولاً إلى نسبة 0.04 غ/ل دم، فأكثر.

في حال السياقة تحت تأثير المخدرات، تزداد احتمالات وقوع الحوادث وفقاً للعقار النفساني المستهلك من طرف السائق. ومثال على ذلك، فإن احتمالات وقوع حوادث مميتة بين مستخدمي الأمفيتامينات تزيد 5 أضعاف تقريباً مقارنة بغيرها من العقاقير.

3.2- عدم استخدام الخوذات الواقية الخاصة بالدراجات النارية وأحزمة الأمان ووسائل تقييد الأطفال:

- يؤدي استعمال الخوذ الواقية بالطريقة الصحيحة عند ركوب الدراجات النارية، إلى الحد من مخاطر الوفاة بنسبة 40% تقريباً، ومن مخاطر التعرض للإصابات الخطيرة بنسبة تزيد على 70%.

- يؤدي استخدام حزام الأمان إلى الحد من مخاطر وفاة ركاب المقاعد الأمامية بنسبة 40-50% ومن مخاطر وفاة ركاب المقاعد الخلفية بنسبة تتراوح بين 25 و 75%.

- يؤدي التركيب والاستخدام السليمين لأدوات تقييد الأطفال إلى الحد من وفيات الرضع بنسبة 70% تقريباً، ومن وفيات صغار الأطفال بنسبة تتراوح بين 54% و 80%.

4.2- عدم مأمونية البنى التحتية للطرق:

يمكن لتصميم الطرق أن يؤثر بشكل معتبر على مأمونيتها. ويستحسن أن تُصمم الطرق مع مراعاة المأمونية بالنسبة إلى جميع مستخدميها. ويعني ذلك التأكد من وجود مرافق كافية للمشاة وراكبي الدراجات الهوائية والنارية. فالتدابير مثل تخصيص ممرات للمشاة وممرات للدراجات، وتهيئة نقاط العبور الآمنة، وسائر التدابير التي تؤدي إلى تهدئة المرور يمكنها جميعاً أن تلعب دوراً حاسماً في الحد من مخاطر الإصابات بين مستخدمي الطرق.

5.2- المركبات غير الآمنة:

تلعب المركبات غير الآمنة دوراً محورياً في وقوع الحوادث والزيادة من احتمالات وقوع الإصابات الخطيرة. وهناك عدد من أنظمة الأمم المتحدة المتعلقة بمأمونية المركبات، التي إذا ما طبقت على معايير البلدان الخاصة بالتصنيع والإنتاج ستؤدي إلى إنقاذ العديد من الأرواح. وتشمل هذه الأنظمة مطالبة مصنعي المركبات بالوفاء بالقواعد الخاصة بالصدمات الأمامية والجانبية، وإدراج نظام التحكم الإلكتروني في الثبات (لمنع فرط الانحراف)، وضمان تزويد جميع المركبات بالوسائد الهوائية وأحزمة الأمان. ويؤدي عدم تطبيق هذه المعايير الأساسية إلى زيادة كبيرة في مخاطر وقوع الإصابات الناجمة عن حوادث المرور، بالنسبة إلى الأشخاص الموجودين داخل المركبة وخارجها.

6.2- عدم كفاية الرعاية الصحية التي تلي حوادث المرور:

يؤدي التأخر في اكتشاف الأشخاص الذين تعرضوا لحوادث المرور وانقاذهم إلى تفاقم خطورة الإصابات، فرعاية الإصابات بعد وقوع الحادث تتأثر بشدة بعامل الزمن، فدقائق قليلة قد تفصل بين الحياة والموت.

7.2- عدم كفاية إنفاذ قوانين المرور:

إذا لم تطبق قوانين المرور الخاصة بالسياسة تحت تأثير الكحول، واستخدام أحزمة الأمان، والالتزام بحدود السرعة، واستخدام وسائل تقييد الأطفال، فإنها لن تؤدي إلى الانخفاض المتوقع في الوفيات والإصابات الناجمة عن حوادث المرور التي تنتج عن سلوكيات محددة. ولذا، فإنه إذا كانت قوانين المرور غير نافذة أو يُنظر إليها على أنها غير نافذة، فغالباً ما سيؤدي ذلك إلى عدم الامتثال لها ومن ثم سيتضاءل احتمال أن تؤثر على السلوك.

ويشمل النفاذ الفعال وضع القوانين التي تتصدى لعوامل الخطر الأنف ذكرها، وتحديثها بانتظام وإنفاذها على الصعيد الوطني وعلى صعيد البلديات والمحليات. ويشمل النفاذ الفعال أيضاً تحديد العقوبات الملائمة. (منظمة الصحة العالمية، 2020)

8.2- عدم احترام مسافات الأمان:

كلما ارتفعت سرعة احتاجت هذه الأخيرة إلى وقت أطول ومسافة أكبر للتوقف قبل حدوث الارتطام، تضاف إلى 1.5 ثانية التي يحتاجها السائق العادي للاستجابة الطارئة، ويعتمد حساب مسافات توقف العربات على مجموعة من الحقائق العلمية أهمها:

- يحتاج السائق العادي حوالي 1.5 ثانية لاستجابة لحالات الطوارئ على الطريق.
- يمنح الطريق الجاف والمستوي معامل احتكاك 1 مع الإطارات، مما يساهم في توقف أسرع للعربة.
- الطريق المبتل الجيد والمستوي يوقف معامل احتكاك 0.7 مع الإطارات مما يزيد في مسافة توقف العربة عند الفرملة.

1.8.2- العوامل المؤثرة في مسافة توقف العربة:

يتأثر تحول العربة من حالة المسير إلى حالة التوقف التام بمجموعة من العوامل يمكن تلخيصها في الجدول التالي:

جدول رقم 1 العوامل المؤثرة في مسافة توقف العرب

عوامل متعلقة بالسائق	عوامل متعلقة بالعربة	عوامل متعلقة بالمحيط
الانتباه	سن العربة	سطح الطريق
التعب	نوع وحالة المكابح	مدى ميلان الطريق
الاعتلالات الناتجة عن تناول الكحول أو المخدرات أو الأدوية	نوعية وحالة الإطارات بما فيها مستوى الضغط داخلها	طول الطريق
مستوى الإبصار	خصائص الأمان المدعمة للنظام الفرملة على سبيل المثال (ABS, ESC, EBA... إلخ)	الظروف الجوية (الطقس)
وخبرة السائق	وزن العربة	
إدراك السائق للخطر	وجود مقطورة أو جر حمل ثقيل	

9.2- التجاوز الخطير: Dangerous Overtaking

1.9.2- تعريف التجاوز:

ويمكن تعريفه بأنه الاقتراب من عربة أخرى من الخلف تسير في نفس الاتجاه ثم مناورتها مع زيادة في السرعة بغية تخطيها، وللقيام بتجاوز آمن يشترط على السائق التحقق من توفر مجموعة من الشروط منها:

أ- قبل التجاوز:

- التأكد من أن الطريق آمن وسالك مع توفر مسافة كافية للتجاوز.

- التأكد من وجود مسافة كافية للعودة إلى نفس الممر أو خط المرور دون تعريض المركبة التي يتم تجاوزها أو أي مركبة قادمة من الاتجاه المعاكس للخطر.

- تأكد السائق من عدم تجاوز أي مركبة أخرى لمركبته وذلك من خلال تفحص الطريق عبر المرايا العاكسة والتحقق من النقاط العمياء.

- تشغيل الإشارة للدلالة على النية في التجاوز مع منح الوقت الكافي لتنبه السائقين الآخرين بذلك.

ب- أثناء التجاوز:

- على السائق ترك مسافة آمنة بين عربته والعربة التي قام بتجاوزها

- عند تجاوز الدراجات، يجب على السائق الابتعاد 1.5 م على الأقل عن الدراجة إذا كانت عربته تسير بسرعة تفوق 60 كم/سا.

- عدم العودة إلى خط السير الرئيسي بعد التجاوز إلا بعد التأكد من ترك مسافة كافية لذلك.

- عدم إعاقة المركبات الأخرى أثناء التجاوز.

ج- في حالة التعرض للتجاوز من طرف الآخرين:

إذا كانت عربة السائق تتعرض للتجاوز من طرف عربات أخرى فيجب عليه أن يلتزم بالتعليمات التالية:

- التزام اليمين ، إذا كان ذلك آمناً ، وافساح المساحة للسيارة التي تنوي التجاوز .

- عدم زيادة السرعة حتى تنتهي عملية التجاوز بسلام . (Department of Planning Transport &

Infrastructure, 2020)

عدم تحقق هذه الشروط (Royal Society, 2018) يجعل التجاوز إحدى أكثر المناورات خطورة لكافة مستخدمي

الطريق، إذ يمكن أن يجد السائق نفسه في مواجهة السيارة التي تكون في الاتجاه المعاكس، والتي في الغالب تسير بسرعة عالية، حيث يمكن أن يؤدي الارتطام الحاد بين المركبتين إلى نتائج خطيرة. (مهلول، 2019، صفحة 45)

10.2- تشتت الانتباه أثناء القيادة: Distracted Driving

ويمكن تعريفه بأنه أي نشاط يصرف الانتباه عن القيادة، بما في ذلك التحدث عبر الهاتف أو ارسال الرسائل النصية، أو تناول الطعام والشراب، والتحدث إلى الأشخاص أثناء القيادة، بالإضافة إلى الانشغال بالمذياع وأجهزة الترفيه الأخرى أو أنظمة الملاحة وكل ما من شأنه أن يصرف انتباه السائق عن القيادة الآمنة. (National Highway Traffic Safety Administration,

2020)

هناك أنواع عديدة من مشتتات الانتباه التي يمكنها أن تؤدي إلى اختلال السيقا. ويمثل تشتت الانتباه الذي تتسبب فيه الهواتف المحمولة مصدراً متنامياً للقلق بشأن السلامة على الطرق.

السائقون الذين يستخدمون الهواتف المحمولة، يتعرضون أكثر من غيرهم بأربعة أضعاف تقريباً لمخاطر حوادث المرور. فاستخدام الهاتف المحمول أثناء السيقا يبطئ ردود الأفعال (خاصة رد الفعل في استخدام المكابح، وكذلك رد الفعل إزاء إشارات المرور)، ويعوق القدرة على احترام الحارة المرورية الصحيحة والحفاظ على المسافة الآمنة بين السيارات. يشار إلى أن الهواتف التي يمكن استخدامها دون حملها باليد ليست أفضل من الهواتف المحمولة باليد من حيث المأمونية، وتؤدي كتابة الرسائل النصية إلى زيادة مخاطر وقوع الحوادث زيادة كبيرة. (منظمة الصحة العالمية، 2020)

11.2- عدم وضع حزام الأمان:

يعتبر حزام الأمان أحد أهم وسائل الحماية المتوفرة على المركبات الحديثة والذي من شأنه أن يلعب دوراً فارقاً في حماية الأفراد من الإصابات الخطيرة التي من المحتمل أن تؤدي إلى الوفاة، فعلى سبيل المثال أوردت الإدارة الوطنية للسلامة المرورية على الطرق السريعة (NHTSA) بالولايات المتحدة الأمريكية أن نسبة 47٪ من أصل 37,133 شخصاً قتلوا في حوادث سيارات في عام 2017 لم يكونوا يرتدون أحزمة الأمان. (National Highway Traffic Safety Administration, 2020)

1.11.2- عوامل الخطر المتعلقة بقلعة وضع حزام الأمان:

توضح الإحصائيات وجود مجموعة من العوامل ذات الارتباط الوثيق بقلعة وضع حزام الأمان نذكر منها:

أ- السن: الشبان الذين يتراوح سنهم ما بين (18 و 24) لديهم ميل أقل لوضع حزام الأمان.

ب- الجنس: الرجال أقل ميلاً لوضع حزام الأمان من النساء.

ج- منطقة العيش: الأفراد الذين يعيشون في الأماكن الريفية أقل ميلاً لوضع حزام الأمان.

د- الصرامة القانونية: نسبة وضع حزام الأمان في الولايات التي تتميز بقوانينها بالصرامة تجاه وضع حزام الأمان مقارنة بالولايات التي لا تتميز بقوانينها بنفس مستوى الصرامة.

هـ- مكان الجلوس في العربة:

ركاب المقاعد الخلفية هم أقل ميلاً لارتداء حزام الأمان مقارنة بركاب المقاعد الأمامية ما يرتفع لديهم خطر الإصابة والتأذي في حالة التعرض لحادث مرور. (Centers for Disease Control and Prevention, 2020)

12.2- التعب والنوم أثناء السيقا:

وتحدث عادة عند السيقا دون أخذ القدر الكافي من النوم والراحة كما يمكن أن تحدث أيضاً بسبب اضطرابات النوم أو تناول الأدوية أو الكحول، أو العمل بنظام المناوبة. وتؤدي السيقا تحت تأثير التعب والنعاس إلى تقليل الإنتباه لدى السائق والإبطاء من سرعة ردة فعله في التوجيه والفرملة بالإضافة إلى التأثير على قدرته على اتخاذ القرارات كما يمكنها في الحالات القصوى التسبب في النوم المفاجئ أثناء السيقا. (National Center for Chronic Disease Prevention and, 2020)

يعتبر التعب أثناء السيقا حسب (Johns, 2000; Shen, Barbera, & Desmond & Hancock, 2001)

(Shapiro, 2006) حالة نفسية أكثر منها جسدية (تعب العضلات) يتميز بشعور الفرد بعدم القدرة والرغبة في الاستمرار في السيقا،

النعاس، الملل وانحصار مستوى الدافعية للقيادة. كما يعرف Lal و Craig (2001) التعب بأنه الانتقال من حالة اليقظة إلى النوم، وإذا استمرت حالة التعب فهذا يؤدي إلى الوقوع في نوبات من النوم.

يمكن أن يؤدي الإرهاق إلى الإخلال بالأداء المعرفي والحسي الحركي لدى السائق (George, 2003; Jewett, Dijk, Kronauer, & Dinges, 1999), مما يتسبب في وقوع حوادث مرور Lal و Craig (2001). (Fuller, Ray, 2011, p. 287)

ولقد أشارت دراسة (Nordbakke & Sagberg, 2007) إلى أن معظم السائقين لا يأخذون أعراض التعب والنعاس (تثاؤب، صعوبات في إبقاء العينين مفتوحتين) على محمل الجد بل عادة ما يستمرون في القيادة حتى عندما يدركون أنهم يشعرون بالتعب والنعاس الشديدين. (Fuller, Ray, 2011, p. 287)

1.12.2- أسباب التعب أثناء القيادة:

أ- العوامل البيئية: Environmental Factors

ويساهم كل من طول الرحلة وتوقيتها (ليل، نهار) وحالة الطريق وكذا الأحوال الجوية في تحديد مستوى التعب لدى السائق.

ب- العوامل المتعلقة بالنوم: Sleep Related Factors

ويمكن لطبيعة النوم والمدة التي يقضيها السائق في النوم والخلود للراحة من بين العوامل المهمة في تحديد سرعة وشدة تعب أثناء القيادة. (Fuller, Ray, 2011, p. 287)

2.12.2- أعراض التعب أثناء القيادة:

أهم أعراض التعب أثناء القيادة هي: التثاؤب، ثقل أو ألم بالعينين، تناقل ردة الفعل أثناء القيادة، أحلام اليقظة، قلة التركيز، نفاذ الصبر، الصلابة والتشنجات وفقدان الدافعية. (Avoiding driver fatigue, 2020)

13.2- بعض المناورات الخطرة التي تحدث أثناء القيادة:

● إعاقة تقاطعات الطرق.

● عدم التنازل عن الحق في المرور.

● عدم التوقف للمشاة.

● إجبار الآخرين على الاستسلام لأمر الواقع على الطريق.

● الانسلاخ بين المركبات على الطريق.

● احتلال مسارين في نفس الوقت.

● تجاوز السرعة المحددة قانونياً.

● الالتصاق بالمركبات الموجودة في الأمام وعدم ترك مسافة الأمان معها.

● تغيير خط المسير دون استخدام الإشارات.

● التجاوز على اليمين.

● حجب المركبات الأخرى.

- التغيير المفاجئ للسرعة أو الكبح العمدي المفاجئ.
- تهديد أو إيذاء الآخرين بالشتائم والإيماءات البذيئة.
- تعمد استعمال المصابيح الأمامية بغرض التشويش والإذابة.

• الدخول إلى مكان وقوف السيارات الذي ينتظره شخص آخر. (Jafarpour & Movaghar, 2014)

3- حوادث المرور:

من المتعارف عليه أن السياقة الخطرة ترفع من احتمال التعرض أو التسبب في حوادث مرور يمكن أن تؤدي إلى نتائج مادية وبشرية وخيمة.

1.3- تعريف حوادث المرور:

ويعرفها (علي بن ضبيان الرشيدى 2008) بأنها جميع الحوادث التي ينتج عنها إزهاق للأرواح أو إصابة في الأجسام أو خسائر في الأموال، أو جميع ذلك من جراء استخدام المركبة.

كما يعرفها (سعد الدين بوطبال 2012) بأنها كل الإصابات الناجمة عن استخدام المركبة أثناء سيرها تحت ظروف معينة، وينتج عنها آثار مدمرة للأرواح والممتلكات. (العريط و بوحارة، 2013، صفحة 48)

2.3- أنواع حوادث المرور:

يمكن عرض أنواع حوادث المرور كالتالي:

- حوادث الدهس: تقوم فيه مركبة واحدة بصدم شخص أثناء مروره عبر الطريق.
- حوادث الارتطام: يحدث بين عربتين أو أكثر.
- حوادث التدهور: وتعني تغير اتجاه المركبة بشكل يجعلها تخرج عن سيطرة السائق.
- حوادث الاصطدام بجسم غريب: وهي اصطدام العربة بأجسام ثابتة مثل الحواجز والأعمدة وغيرها.
- حوادث الاصطدام بحيوان: ويحدث عندما ترتطم العربة بحيوان مار على الطريق. (زناتي و بنيني، 2019، صفحة 462)

3.3- أسباب حوادث المرور في الجزائر:

أجمعت الدراسات العالمية على حصر أسباب وقوع حوادث المرور في أربعة عناصر هي العنصر البشري ثم المركبة ثم حالة الطرقات والبيئة المحيطة وهي ذات أسباب الحوادث ببلادنا، والتي يمكن توضيحها في الاحصائيات التالية (المنذوبية الوطنية للامن في الطرق، 2020):

جدول رقم 2 يبين نسبة العوامل المساهمة في حوادث المرور لسنة 2019.

السبب	العنصر البشري	حالة المركبة	حالة الطرقات والبيئة المحيطة	المجموع (إجمالي حوادث المرور لسنة 2019)
عدد حوادث المرور لسنة 2019	21721	472	314	22507
النسبة (%)	%96,51	%2,10	1,40%	%100

1.3.3 - العنصر البشري:

يعتبر السائق السبب الرئيسي في ارتكاب الحوادث، إذ تقع على عاتقه- المسؤولية الكبرى في الأخطاء التي يرتكبها أثناء القيادة، ويمكن تقسيم هذه الأخطاء إلى مباشرة يمكنه السيطرة عليها، كمخالفة قوانين وأنظمة المرور، وغير مباشرة ويصعب عليه التحكم فيها مثل الحالة النفسية والصحية والاجتماعية. (درديش، 2012، صفحة 186)

جدول رقم 3 يبين نسبة الحوادث الناجمة عن العامل البشري (المندوبية الوطنية للأمن في الطرق، 2020)

النسبة (%)	العدد	الأسباب
17,17%	3864	السرعة المفرطة
%15,34	3453	عدم الانتباه أو قلى الحذر أثناء القيادة داخل الأحياء السكنية
%6,71	1510	عدم اخذ المشاة للحيطه أثناء عبورهم الطريق
%6,24	1404	فقدان السيطرة على المركبة
%5,96	1341	التجاوزات الخطيرة
%4,40	991	عدم ترك الأولوية
%4,11	925	اللعب وسط الطريق أو المشي على حافة الطريق
%4,03	906	عدم احترام مسافات الأمان
%3,90	877	عدم استعمال ممرات الراجلين
%3,58	806	المناورات الخطيرة
%2,67	602	عدم احترام اتجاه السير المفروض
%2,62	589	عدم أخذ الحيطه من طرف السائق عند مرور الدراجات
%2,45	552	تغيير خط السير دون الإشارة إلى ذلك
%2,42	545	السياقة دون الحصول على الرخصة

2,30%	518	عدم احترام إشارات المرور
1,76%	397	السياقة في حالة سكر أو تحت تأثير مخدر
1,72%	387	عدم انتباه السائق عند خروجه من مكان التوقف
1,21%	272	السير في الاتجاه الممنوع
1,19%	267	عدم احتياط السائق أثناء السير نحو الخلف
1,04%	234	عدم احترام إشارة قف
0,57%	128	الوقوف أو التوقف الخطيرين
0,55%	123	الانبهار بالأضواء المقابلة
0,22%	50	اجتياز المشاة لخطوط السكة الحديدية دون حذر
0,19%	43	الاستعمال اليدوي للهاتف النقال \ ارتداء سماعات
4,16%	937	أسباب أخرى
96,51%	21721	المجموع
100%	22507	إجمالي حوادث المرور لسنة 2019

جدول رقم 3 يبين توزيع السائقين المتورطين في حوادث المرور حسب السن وهذا لسنة 2019. (المندوبية الوطنية للامن في الطرق، 2020)

النسبة (%)	عدد حوادث المرور المرتكبة	السن
3,45%	776	أقل من 18 سنة
16,38%	3686	من 18 إلى 24 سنة
17,74%	3992	من 25 إلى 30 سنة
27,40%	6166	من 30 إلى 39 سنة
17,22%	3875	من 40 إلى 49 سنة
10,53%	2370	من 50 إلى 59 سنة
7,04%	1584	أكثر من 59 سنة
0,26%	58	غير معروف
100%	22507	المجموع

يظهر الجدول رقم (3) أن السائقين من فئة (30 إلى 39 سنة) هي الأكثر تورطا في حوادث المرور خلال سنة 2019 بنسبة 27,40%.

جدول رقم 4 يبين توزيع السائقين المتورطين في حوادث المرور حسب أقدمية رخصة السياقة لسنة 2019 . (المنذوبية الوطنية للأمن في الطرق، 2020)

أقدمية رخصة السياقة	عدد حوادث المرور	النسبة المئوية (%)
أقل من سنتين	4675	20,77%
من 2 إلى 5 سنوات	5666	25,17%
من 5 إلى 10 سنوات	5728	25,45%
أكثر من 10 سنوات	3044	13,52%
غير معروف	886	3,94%
من دون رخصة	2508	11,14%
المجموع	22507	100%

ومن خلال الجدول رقم (4) يمكن ملاحظة أن الأفراد الذين يمتلكون رخصة سياقة تتراوح أقدميتها بين الفئتين (من 2 إلى 5 سنوات) و (من 5 إلى 10 سنوات) هو الأكثر ضلوعا في حوادث المرور بنسب 25,17% و 25,45% على التوالي.

2.3.3- حالة المركبة:

تعتبر العيوب الفنية للمركبة من الأسباب التي تؤدي إلى وقوع حوادث المرور الخطيرة ومن بينها عيوب الإطارات، تسربات الزيوت، ضعف الفرامل، ضعف الإضاءة الأمامية أو الخلفية أو وغيرها من العيوب التي من شأنها أن تتسبب بطريقة مباشرة أو غير مباشرة في وقوع حوادث المرور. كما يمكن أن يعتبر السائق في أغلب الأحيان هو المسؤول الأول عن الحوادث التي تقع بسبب المركبة وذلك لإهمال العناية بها والتفقد الدوري لها. (درديش، 2012، صفحة 187)

جدول رقم 15 يبين توزيع عدد حوادث المرور المتعلقة بالمركبة لسنة 2019 . (المنذوبية الوطنية للأمن في الطرق، 2020)

الأسباب	العدد	النسبة (%)
مشكلة في الإطارات (انفجار)	189	0,84%
خلل على مستوى الفرامل	105	0,47%
اختلالات ميكانيكية	70	0,31%
انعدام آليات الإضاءة	52	0,23%
الحمولة الزائدة	20	0,09%
آليات إضاءة غير مطابقة غير قانونية	18	0,08%
خلل في جهاز التوجيه	10	0,04%
أخرى	8	0,04%
المجموع	472	2,10%

22507	المجموع الإجمالي لحوادث المرور لسنة 2019
-------	--

3.3.3- الطرقات:

تعتبر حالة الطرقات أحد العناصر المساهمة في وقوع حوادث المرور، حيث يمكن تتسبب كل من العيوب الهندسية في تصميم وتنفيذ الطريق، الحفر والمطبات، الطرق غير المعبدة والعوائق والأجسام الغريبة بالإضافة إلى ضعف الإضاءة وقلة اللافتات أو غيابها أن يودي إلى حوادث مرو خطيرة.

4.3.3- البيئة المحيط والأحوال الجوية

تسبب الأحوال الجوية السيئة في الكثير من الحوادث والخسائر البشرية والمادية، وتتمثل هذه العوامل في الرياح، الأمطار، الضباب، الصقيع، الثلوج وكذلك السيول وانجرافات التربة والانحيارات. (محجر، 2009، الصفحات 95-96)

جدول رقم 6 يبين توزيع عدد حوادث المرور المتعلقة بالمحيط لسنة 2019 (المنذوية الوطنية للأمن في الطرق، 2020)

الأسباب	العدد	النسبة (%)
طريق غير صالح	76	0,34%
الأحوال الجوية السيئة	61	0,27%
طريق زلجة	49	0,22%
مرور حيوانات	45	0,20%
غياب إشارات المرور	24	0,11%
برك المياه	19	0,08%
إنبهار بأشعة الشمس	17	0,03%
تهيئة سيئة للطريق	7	0,02%
غياب الإضاءة العمومية	4	0,00%
طريق مشوه	1	0,00%
حواجز على مستوى الطريق	1	0,00%
أخرى	10	0,04%
المجموع	314	1,40 (%) من عدد حوادث المرور الإجمالية المقدرة بـ 22507
المجموع الإجمالي لحوادث المرور لسنة 2019	22507	

4- بعض الإحصائيات الإضافية المتعلقة بواقع حوادث المرور بالجزائر لسنة 2019:

1.4- ضحايا أحداث حوادث المرور:

أ- الوفيات: تسقيم الوفيات الناتجة عن حوادث المرور بالجزائر وفقا للفئات العمرية. (المدوية الوطنية للأمن في الطرق، 2020)
جدول رقم 7 تسقيم الوفيات الناتجة عن حوادث المرور بالجزائر وفقا للفئات العمرية. (المدوية الوطنية للأمن في الطرق، 2020)

الفئة العمرية	ذكور		إناث		المجموع	
	العدد	النسبة (%)	العدد	النسبة (%)	العدد	النسبة (%)
أقل من 5 سنوات	167	6,02	84	16,73	251	7,66
من 5 إلى 9 سنوات	90	3,25	55	10,96	145	4,43
من 10 إلى 14 سنة	61	2,20	22	4,38	83	2,53
من 15 إلى 19 سنة	191	6,89	17	3,39	208	6,35
من 20 إلى 24	317	11,43	26	5,18	343	10,47
من 25 إلى 29 سنة	377	13,60	22	4,38	399	12,18
من 30 إلى 34 سنة	308	11,11	34	6,77	342	10,44
من 35 إلى 39 سنة	263	9,48	23	4,58	286	8,73
من 40 إلى 44 سنة	189	6,82	26	5,18	215	6,56
من 45 إلى 49 سنة	158	5,70	27	5,38	185	5,65
50 سنة فما فوق	652	23,51	166	33,07	818	24,98
المجموع	2773	%100	502	%100	3275	%100

جدول رقم 8 يمثل الفئة العمرية الأكثر تعرضا للوفيات في حوادث المرور. (المدوية الوطنية للأمن في الطرق، 2020)

الفئة العمرية	العدد	النسبة (%)
أقل من 29 سنة	1429	43,63

ب- الجرحى:

جدول رقم 9 توزيع عدد جرحى حوادث المرور حسب الفئة العمرية (المدوية الوطنية للأمن في الطرق، 2020)

المجموع		إناث		ذكور		الفئة العمرية
النسبة (%)	العدد	النسبة (%)	العدد	النسبة (%)	العدد	
5,34	1657	8,03	583	4,52	1074	أقل من 5 سنوات
8,21	2547	13,31	966	6,66	1581	من 5 إلى 9 سنوات
5,95	1846	7,73	561	5,41	1285	من 10 إلى 14 سنة
9,23	2861	8,13	590	9,56	2271	من 15 إلى 19 سنة
13,83	4288	9,84	714	15,05	3574	من 20 إلى 24
13,37	4145	8,72	633	14,79	3512	من 25 إلى 29 سنة
10,41	3228	7,88	572	11,18	2656	من 30 إلى 34 سنة
7,97	2473	7,05	512	8,26	1961	من 35 إلى 39 سنة
5,85	1814	5,51	400	5,95	1414	من 40 إلى 44 سني
5,11	1586	5,59	406	4,97	1180	من 45 إلى 49 سنة
14,72	4565	18,20	1321	13,66	3244	50 سنة فما فوق
%100	31010	%100	7258	%100	23752	المجموع

جدول رقم 10 يمثل نسبة الفئة العمرية مقارنة بإجمالي عدد ضحايا حوادث المرور. (المدوية الوطنية للأمن في الطرق، 2020)

النسبة (%)	إجمالي عدد الضحايا	العدد	الفئة العمرية
55,93%	31010	17344	أقل من 29 سنة

2.4- أنواع العربات التي تعرضت لحوادث المرور

جدول رقم 11 يبين أنواع العربات التي تعرضت لحوادث المرور لسنة 2019. (المندوبية الوطنية للأمن في الطرق، 2020)

نوع المركبة	عدد حوادث المرور	النسبة (%)
مركبات خفيفة الوزن	15396	68,41%
مركبات ثقيلة الوزن	1698	7,54%
دراجات نارية	3568	15,85%
مركبات النقل العمومي	629	2,79%
سيارات الأجرة	658	2,92%
دراجات هوائية	155	0,69%
جرارات فلاحية	280	1,24%
قطارات	63	0,28%
عربات الأشغال العمومية	35	0,16%
Tramways	9	0,04%
عربات غير محددة النوع	16	0,07%
المجموع	22507	100%

د- السائقون المتورطون في حوادث المرور حسب أقدمية رخصة السياقة:

جدول رقم 12 يبين توزيع السائقين المتورطين في حوادث مرور حسب أقدمية رخصة السياقة. (المندوبية الوطنية للأمن في الطرق، 2020)

سنوات الخبرة	عدد حوادث المرور	النسبة (%)
أقل من 2 سنة	4675	20,77%
من 2 إلى 5 سنوات	5666	25,17%
من 5 إلى 10 سنوات	5728	25,45%
أكثر من 10 سنوات	3044	13,52%
غير محددة	886	3,94%
دون رخصة سياقة	2508	11,14%
المجموع لسنة 2019	22507	100,00%

6- السياقة الآمنة أو "الصحية":

ويمكن تعريفها (زعابطة 2010) بأنها سلوك يندرج ضمن البعد الوقائي، متمثلا في حرص الفرد على القيام بشكل مستمر بالسلوكات التي من شأنها أن تحافظ على سياقة آمنة تحول دون التعرض أو تعريض الآخرين لحادث مرو، وتشتمل هاته السلوكات على عدة مظاهر منها ما يتعلق بصيانة السيارة، وباحترام إشارات المرو، والحفاظ على السرعة المناسبة واستعمال حزام الأمان وتفادي مشاكل السياقة أثناء الأحوال الجوية السيئة، ومنها ما يتعلق بالحفاظ على الصحو العقلي وعلى وضع جسمي ونفسي مستقر والتحلي بسلوك اجتماعي مقبول مع بقية السائقين. (بوغازي و عمامرة ، 2014 ، صفحة 224)

1.6- السياقة الدفاعية كأحد مظاهر سلوك السياقة الآمنة: Defensive Driving

يستخدم مصطلح "السياقة الدفاعية" للدلالة على سو ك أو نمط سياقة يعمل السائق من خلاله جاهدا على تحقيق أكبر قدر ممكن من السلامة على الطريق. حيث تشجع السياقة الدفاعية السائق على استباق وتوقع الأخطار والمشكلات المحتملة واتخاذ التدابير اللازمة التي تعمل على التقليل قدر الإمكان من احتمالية التعرض لحادث مرور. (Driving-Tests, 2020)

1.1.6- بعض القواعد الأساسية لتحقيق السياقة الدفاعية:

1- الالتزام بقواعد وتعليمات المرور أثناء السياقة على غرار السير بالسرعة القانونية أو أدناها قليلا، تحقيق التوقف التام عند إشارة التوقف، وغيرها من القوانين والقواعد على غرار إجراءات التجاوز وتغيير خط السير، حيث يعتبر الالتزام بهذه قوانين والإجراءات أولى قواعد السلامة لتفادي حوادث المرور.

2- الالتزام بقاعدة الثلاثة ثواني The Three-Seconds Rule والتي يعتمدها السائق لتقدير مسافة الأمان بينه وبين العربة التي تسبقه عبر تقدير 3 ثواني تفصله عن المعلم الثابت الذي عبرته العربة التي تسير قبله.

3- تفادي استعمال كافة مسببات تشتت الانتباه أثناء السياقة مثل الهاتف وأجهزة الملاحة والراديو.

4- تجنب السائقين العدائين والمخاطرين.

5- تعلم المزيد حول السياقة الدفاعية والأمنة يساهم في التخفيف من احتمالية التعرض لحوادث المرور كما يساهم في تحقيق سياقة آمنة وممتعة. (Driving-Tests, 2020)

2.6- بعض مظاهر سلوك السياقة الآمنة:

تعتبر سلوكيات السياقة الآمنة ضد أو عكس سلوكيات السياقة الخطرة ويمكن اختصارها فيما يلي:

- التحقق الدوري من أمان وموثوقية العربة.

- احترام إشارات المرور.

- السير بسرعه آمنة.

- تبني أسلوب سياقة دفاعي.

- الحذر أثناء السياقة في الظروف الجوية السيئة.

- عدم السياقة تحت تأثير الكحول والمخدرات.

- وضع حزام الأمان.

- تجنب مشتتات الانتباه مثل الهاتف والراديو وأجهزة الملاحة.

- عدم السياقة مع الشعور بالتعب أو النعاس.

- ترك مسافة الأمان مع المركبات الأخرى. (howstuffworks, 2020).

7- السياقة والصحة النفسية:

حاليا يوجد توجهين رئيسيين في دراسة التفاعل بين السياقة والصحة النفسية أولهما سيكولوجية المرور أو (Traffic Psychology) والذي يدرس أثر الصحة النفسية على سلوك السياقة في محاولة للتعرف على العوامل التي يمكن أن تساهم في ارتفاع احتمالية وقوع حوادث المرور، في حين يسعى التوجه الثاني الممثل في دراسات الصحة النفسية إلى البحث في أثر سلوك السياقة على الصحة النفسية من خلال دراسة مختلف الآثار النفسية الناجمة عن حوادث المرور. (Fuller, Ray, 2011, p. 165)

1.7- أثر الصحة النفسية على سلوك السياقة:

سعت العديد من الدراسات (Little, 1970; McDonald & Davey, 1996; Shinar, 1978; Taylor & Dorn, 2006) إلى فهم الأخطاء البشرية التي تؤدي إلى وقوع حوادث المرور من خلال دراسة مجموعة واسعة من العوامل على غرار المزاج، العدوانية، سلوكيات المخاطرة، التعب، الضغط النفسي، السن، الجنس، الإصابات على مستوى الدماغ إضافة إلى الأعراض السيكيترية، ومن بين أهم مواضيع الصحة النفسية التي تمت دراستها كعوامل مؤثرة على سلوك السياقة نجد:

1.1.7- أثر تعاطي الكحول والمواد المهلوسة على السياقة: *Alcohol and Substance Use*

توصلت الدراسات التي أجراها كل من (del Rio & Alvarez, 2001; del Rio, Gonzalez-Luque, & McMillan et al., 2008; Stoduto et al., Alvarez, 2001; McDonald & Davey, 1996; 2008) إلى أن تعاطي الكحول ينتج عنه العديد من الآثار السلبية على السائق من بينها آثار فيزيولوجية، معرفية وسلوكية على غرار البطيء في ردة الفعل ومشكلات في التأزر الحسي الحركي والانتباه وكذا انخفاض القدرة على تثبيط أو كبح السلوك مما يؤدي حتما ارتفاع خطر التسبب في حوادث مرور، كما يزداد هذا الخطر في حالة تصاحب تعاطي الكحول مع اضطرابات ومشكلات نفسية أخرى مثل الشخصية المضادة للمجتمع، الاكتئاب، اضطراب الشدة ما بعد الصدمة. (Fuller, Ray, 2011, p. 165)، كما يشير (Hole, 2007, 2008) إلى أن المواد تناول الأدوية المهلوسة لا تؤثر على سلوك السياقة إلا إذا تم تناوله بإفراط أو اقترن ذلك مع تعاطي الكحول. (Fuller, Ray, 2011, p. 166)

2.1.7- الغضب: *Anger*

أظهرت دراسة (Deffenbacher et al., 2001) أن الغضب يعتبر أحد العوامل التي تجعل السائق ينزع إلى المخاطرة، ويرجع هذا حسب (Lerner and Keltner, 2001) إلى أن الغضب يشجع السائق على الشعور بالثقة المفرطة بالذات، كما يجعله يبالغ أو يفشل في التقييم الحقيقي لقدرته على التحكم في الوضع أثناء السياقة كما يجعل السائق يقع فريسة للأفكار والمعتقدات النمطية، وتوصل دراسة ل (Deffenbacher et al., 2003) اعتمدت على المحاكاة (Simulation) إلى أن السائقين الذين يميلون للغضب يتسببون في ضعف عدد حوادث المرور مقارنة بالأفراد الذين لا يغضبون. (Stephens & Groeger, 2012, p. 3)

3.1.7- اضطراب تشتت الانتباه\فرط الحركة: Attention-Deficit/Hyperactivity Disorder

توصلت العديد من الدراسات على غرار التي أجراها (Fischer, Barkley, Smallish, & Fletcher, 2007; Nada- Raja et al., 1997). بأن الأفراد الذين يعانون من اضطراب فرط الحركة ADHD يميلون إلى القيام بسلوكيات المخاطرة على طريق من خلال مخالفة قوانين السياقة التعرض لسحب الرخصة، القيام بأخطاء كثيرة أثناء السياقة، ضعف الالتزام بضوابط السياقة الأمنة سؤاء كان ذلك على أجهزة المحاكاة أو في الواقع. (Fuller, Ray, 2011, p. 167)

2.7- أثر سلوك السياقة على الصحة النفسية:

يرى كل من (Blanchard & Hickling, 2004; Duckworth, Iezzi, & O'Donohue, 2008; Hickling & Blanchard, 1999; Mitchell, 1997). أن لسلوك السياقة الأثر الواضح على الصحة النفسية، والذي يظهر خاصة فيما يتعلق بالنتائج النفسية المترتبة عن حوادث المرور التي تتراوح ما بين الأثار الطفيفة والمتوسطة إلى الجسيمة. كما أظهر كل من (Mayou, 1997; Mitchell, 1999; Taylor & Koch, 1995). أن آثار حوادث المرور لا تقتصر على السائقين فحسب بل تمتد نتائجها السلبية إلى الأشخاص آخريين كالركاب وشهود العيان وأقارب الضحايا وأصدقائهم، وكل من يتعامل مع حوادث المرور كأفراد الشرطة والحماية المدنية وسائقي سيارات الإسعاف والأسلاك الطبية والقضائية. (Fuller, Ray, 2011, p. 168) وقد أثبت (Horne, 1993; Pilowsky, 1985) أن الناس الذين يتعرضون لحوادث المرور تظهر عليهم أعراض مشكلات نفسية حتى وإن كانوا قد تعرضوا إلى حد أدنى من الضرر الجسمي، ولقد أظهرت دراسات طويلة ل (Malt, Hfivik, & Blikra, 1993) مجموعة متنوعة من العواقب النفسية على ضحايا حوادث المرور منها تدهور العلاقات الأسرية والزواجية وانخفاض مستوى التواصل الاجتماعي، ناهيك عن تدهور الشعور بالمتعة خلال الأنشطة الترفيهية وانخفاض القدرة على العمل. (Fuller, Ray, 2011, p. 168)

وفيما يلي عرض لأهم النتائج النفسية لسلوك السياقة الخطرة:

1.2.7- استجابات ما بعد الصدمة: Post-Traumatic Stress Reactions

ركزت العديد من الدراسات على الاستجابات الصدمية المباشرة أو طويلة المدى الناتجة عن حوادث المرور والتي تتراوح ما بين الحد الأدنى من الاستجابات الصدمية إلى اضطراب الشدة ما بعد الصدمة، والتي يستجيب لها الشخص بالرعب والشعور بالعجز بالإضافة إلى أعراض أخرى مثل إعادة المعيشة والأفكار (القهرية) والكوابيس و التهيجات والاستثارة الجسدية وسلوكيات التجنب خاصة للمواقف التي لها علاقة بحدوث المرور مثل السفر وركوب العربات والسياقة غيرها بالإضافة إلى تجنب الأفكار والحديث عن الحادث. (Fuller, Ray, 2011, p. 169)

2.2.7- المخاوف ذات الصلة بالسياقة، الرهاب، قلق السفر: Driving-Related Fear, Phobia, and

Travel

يمكن أن يتراوح الخوف من السياقة ما بين الامتناع الخفيف إلى رهاب قائم بذاته يدعى "رهاب السياقة" ولقد ركزت الدراسات التي تناولت هذا النوع من الرهاب على مجموعة الأعراض التي يعاني منها الفرد أثناء السياقة أهمها التجنب بالإضافة إلى السياقة المصحوبة بالشعور بالضيق وعدم الارتياح بالإضافة إلى تأثير هذا الخوف على الحياة اليومية للفرد.

1.2.2.7- أنواع الرهابات المرتبطة بالسياقة:

أ- رهاب السياقة: Driving Phobia

ويتميز بالخوف الشديد والمستمر من السياقة (Fear of driving) يشتد إذا تم تعريض الفرد إلى مثير السياقة وتصيب بنسبة أكثر النساء من الفئة العمرية الصغيرة إلى المتوسطة حيث يمكن أن تجعلهن يمارسن سياقة تتميز بالشعور بالضغط الشديد، كما يمكن أن يصل الأمر شعور تام بالعجز عن السياقة. ولا يمكن لرهاب السياقة الشفاء أو الانحصر دون تدخل علاجي بل يمكن أن يتحول إلى اضطراب مزمن، كما يمكنه أن يتسبب في عدة أنواع من العجز لدى الفرد المصاب على غرار مشكلات في التحرك بحرية مشكلات على المستوى المهني والاجتماعي. (T. da Costa, R. de Carvalho, Ribeiro, & E. Nardi, 2018, p. 193)

ب- الخوف من الحوادث: "Dystychiphobia" Accident Phobia

ويظهر على شكل خوف من الشخص من إيذاء الذات أو الآخرين أو الممتلكات. (Dystychiphobia, 2020)

ج- الخوف من السفر: Travel Phobia

وتظهر على شكل إفراط غير معقول وغير مبرر من الخوف تجاه وضعية أو مثل (السفر كراكب في سيارة) أو وسيلة سفر ما محدد (طائرة، سيارة دراجة نارية) بحيث يستجيب إلى المثيرات المتعلقة بهذه الفوبيا بالخوف والتجنب لوسائل النقل العمومية أو الخاصة من سيارات وطائرات وغيرها، ويرى (RTA; Taylor & Deane, 1999) أن فوبيا السفر تحدث عادة نتيجة التعرض للحوادث. (de Jongh, Holmshaw, Carswell, & van Wijk1, 2010, p. 125)

8- الفروق بين الجنسين والسياقة الخطرة:

يظهر جليا أن النساء صرن يمارسن سلوك السياقة أكثر فأكثر مقارنة بالسنوات الماضية ، (P. Kostyniuk, J. Molnar, & W. Eby, 2000) ، مما شد انتباه الباحثين إلى دراسة الفروق بين الجنسين في هذا المجال من الحياة اليومية، ولقد أتفقت العديد من الدراسات على غرار دراسات كل (B'edard et al., 2002; Gebers and Peck, 2003; Kostyniuk et al.,) (Kockelman, 2003; Schmitt et al., 2002 and 1996; Kweon (S. Lonczak, Neighbors, & M. Donovan, 2007, p. 541) بسلوكات السياقة الخطرة والوقوع في حوادث المرور.

حيث أظهرت دراسة لـ (Jonah & Dawson, 1987) أن السائقين اليافعين الذكور أقل استعمالا لحزام الأمان مقارنة بالإناث من نفس الفئة العمرية، كما أشار (Jonah, 1990) إلى أن السائقين اليافعين من الذكور يميلون إلى ارتكاب المخالفات المتعلقة بالإفراط في السرعة وهو الأمر الذي يقل بشكل ملحوظ عند الإناث. (Özkan & Lajunen, 2006, p. 269) ، وتسجل الدول الغربية نسبة وفيات بين الرجال تفوق بمرتين (02) إلى ثلاث (03) نسبة الوفيات بين النساء في حوادث المرور. ففي فرنسا على سبيل المثال، الرجال أكثر عرضة للوفاة أربع مرات تقريبا ومرتين للإصابة بالجروح خلال نفس المسافة المقطوعة. (Gueho, (

Granie, & Apostolidi, 2014)

الخلاصة:

يعتبر سلوك السياقة الخطرة سلوكا معقدا يمكن أن يظهر على شكل إفراط السرعة أو التجاوزات الخطيرة، سياقة العربات غير الآمنة، كما أنه سلوك مكلف جدا على المستوى المادي والمعنى، الجماعي والفردى، إذ يعتبر المكون الرئيسي للعامل البشري الذي يمثل بدوره أسباب حوادث المرور في العالم.

يساهم التعرف على مكونات مظاهر سلوك السياقة الخطرة ومقارنتها بمظاهر سلوك السياقة الآمنة بالإضافة إلى التعرف على النتائج المحتملة لهذا السلوك الخطر على الفرد وعلى الآخرين، ثم التعرف على أنواع الحوادث الناتجة عادة عن سلوك السياقة الخطرة من شأنه أن يساهم في فهم أعمق لهذا السلوك، وبالتالي المساهمة في الحد من انتشاره.

قائمة المراجع:

- أحمد درديش. (ديسمبر، 2012). أسباب حوادث المرور في الجزائر وطرق الوقاية منها "دراسة وصفية تحليلية". *حوليات جامعة الجزائر، العدد 30* (الجزء الثاني)، 174-199.
- الطاهر بوغازي، و سميرة عمارة. (ديسمبر، 2014). الضغط المهني وعلاقته بسلوك السياقة الصحي لدى سائقي الحافلات. (جامعة ورقلة، المخر) *مجلة العلوم الإنسانية والاجتماعية* (17)، 221-228.
- المنذوبية الوطنية للامن في الطرق. (2020). *Baromètre statistique de l'année 2019*.
- سارة أشواق بجلول. (2019). دور المعتقدات الصحية والاتجاهات نحو السلامة المرورية في التنبؤ بسلوك القيادة الخطرة للسيارات. جامعة باتنة، الجزائر: أطروحة دكتوراه.
- لعريط، ب &، بوحارة، ه. (2013). حوادث المرور بين مستعملي الطريق وتنظيم المرور. *دراسة نفسية لأسباب ارتكاب الحوادث المرورية*. (p. 467)، باتنة.
- محمد السعيد زناتي، و أحمد بنيني. (سبتمبر، 2019). *مجلة الباحث للدراسات الأكاديمية*، 6 (ISSN:2352-975x)، 457-472.
- منظمة الصحة العالمية. (February, 2020 7). *الإصابات الناجمة عن حوادث المرور*. تاريخ الاسترداد 05 11 2020، من: WHO: <https://www.who.int/ar/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>
- ياسين محجر. (ديسمبر، 2009). أزمة حوادث المرور بين التناول السيكو اجتماعي والتناول القانوني. *مجلة العلوم الإنسانية، المجلد ب-32*، 112-91.
- Gueho, L., Granie, M.-A., & Apostolidi, T. (2014). Gender identity and risky behaviors among young drivers. *Women's Issues in Transportation, 5th International Conference on* (pp. 1-22). PARIS: hal.
- S. Lonczak, H., Neighbors, C., & M. Donovan, D. (2007). Predicting risky and angry driving as a function of gender. *Accident Analysis and Prevention*, 536-545. doi:doi:10.1016/j.aap.2006.09.010
- Stephens, A., & Groeger, J. (2012). Driven by Anger: The Causes and Consequences of Anger. Dans M. Sullman, & L. Dorn, *Advances in Traffic Psychology* (p. 331). England: Ashgate Publishing Limited. Récupéré sur www.ashgate.com
- Avoiding driver fatigue*. (2020, 05 02). Récupéré sur Transport Accident Commission: <http://www.tac.vic.gov.au/road-safety/safe-driving/tips-and-tools/fighting-fatigue>
- Centers for Disease Control and Prevention. (2020, 06 06). *Seat Belts: Get the Facts*. Récupéré sur Seat Belts: Get the Facts: <https://www.cdc.gov/motorvehiclesafety/seatbelts/facts.html>
- de Jongh, A., Holmshaw, M., Carswell, W., & van Wijk1, A. (2010, February 8). Usefulness of a Trauma-Focused Treatment Approach for Travel Phobia. *Clinical Psychology and Psychotherapy*, 124-137. doi:DOI: 10.1002/cpp.680

- Department of Planing Transport & Infrastructure. (2020, 05 28). *Overtaking*. (G. o. australia, Éditeur)
Récupéré sur mylicence: <https://mylicence.sa.gov.au/road-rules/the-drivers-handbook/overtaking>
- Driving-Tests. (2020, 05 29). *5 Basic Concepts Of Defensive Driving That Keep You Safe On The Road*.
Récupéré sur driving tests: <https://driving-tests.org/beginner-drivers/what-is-defensive-driving/>
- Dystychiphobia*. (2020, 05 02). Récupéré sur <http://common-phobias.com>: <http://common-phobias.com/Dystychi/phobia.htm>
- Fuller, Ray. (2011). *Driver Control Theory From Task Difficulty Homeostasis to Risk Allostasis*. Dans E. In (Éd.), *Handbook of Traffic Psychology*. London, England: Academic Press.
- howstuffworks. (2020, 06 10). *Top 10 Safe Driving Tips*. Récupéré sur howstuffworks:
<https://auto.howstuffworks.com/car-driving-safety/accidents-hazardous-conditions/10-safe-driving-tips10.htm>
- Jafarpour, S., & Movaghar, R. (2014, December 6). Determinants of risky driving behavior: a narrative review. *Medical Journal of the Islamic Republic of Iran (MJIRI)*, 28(142). Récupéré sur <http://mjiri.iiums.ac.ir>
- National Center for Chronic Disease Prevention and. (2020, 05 25). *Drowsy Driving: Asleep at the Wheel*.
Récupéré sur Centers for Disease Control and Prevention:
<https://www.cdc.gov/features/dsdrowsydriving/index.html>
- National Highway Traffic Safety Administration. (2020, 06 03). *Distracted Driving*. Récupéré sur National Highway Traffic Safety Administration: <https://www.nhtsa.gov/risky-driving/distracted-driving>
- Özkan, T., & Lajunen, T. (2006, January 22). What causes the differences in driving between young men and women? The effects of gender roles and sex on young drivers' driving behaviour and self-assessment of skills. (P. b. Ltd, Éd.) *Transportation Research*, 269–277.
doi:doi:10.1016/j.trf.2006.01.005
- P. Kostyniuk, L., J. Molnar, L., & W. Eby, D. (2000). Are Women Taking More Risks While Driving? A Look at Michigan Drivers., (pp. 502-516). doi:DOI:10.1037/e736202011-028
- T. da Costa, R., R. de Carvalho, M., Ribeiro, P., & E. Nardi, A. (2018). Virtual reality exposure therapy for fear of driving:. *Brazilian Journal of Psychiatry*, 192-199. doi:doi:10.1590/1516-4446-2017-2270