دور العوامل النفسية في ارتكاب المخالفات والحوادث المرورية لدى السائقين

The role of psychological factors in committing traffic violations and accidents by drivers

د.ريمة حمدي جامعة باجي مختار عنابة - الجزائر

Dr.Rima Hamdi, Baji Mukhtar Annaba University - Algeria

ملخص: هدفت هذه الدراسة إلى محاولة الكشف عن دور بعض العوامل النفسية المتمثلة في: العدوانية، القلق، الضغوط النفسية لدى السائقين في ارتكابهم للمخالفات والحوادث المرورية، وذلك اعتمادا على المنهج الوصفي التحليلي، باستخدام استبانة ضمت 32 فقرة موزعة على 3 محاور، اذ تم استهداف عينة قصدية متكونة من 326 سائق. وقد خلصنا من خلال بحثنا هذا إلى أن العوامل النفسية المذكورة أعلاه تؤدي الى ارتكاب السائقين للمخالفات المرورية، وهذه الأخيرة تساهم بدورها في وقوع الحوادث المرورية. كما توصلت الدراسة إلى وجود علاقة ارتباط موجبة ذات دلالة إحصائية بين العوامل النفسية المتمثلة في السلوك العدواني، القلق، والضغط النفسي وارتكاب السائقين للمخالفات والحوادث المرورية.

الكلمات المفتاحية: حوادث المرور، المخالفات المرورية، العوامل النفسية، السائق.

Abstract: The current research aims at identifying the role of psychological factors in committing traffic violations and accidents by drivers. The main issue of the research is the role of some psychological factors (aggression, anxiety, psychological stress,) of drivers involved in traffic accidents. To achieve this, we submitted a questionnaire that examines the role of psychological factors affecting the behavior of drivers. We applied the research tool to a sample of 326 drivers, Trough the current research, we concluded that traffic violations lead to traffic accidents, where psychological and social factors affect the commission of traffic violations, which cause traffic accidents among drivers.

The study led that there is a statistically significant positive correlation between the psychological factors (aggressive behavior, anxiety, psychological pressure) and the drivers' committing violations and traffic accidents.

Key words: Traffic accidents, traffic violations, psychological factors, driver.

مقدمة:

تعتبر حوادث المرور من أهم المشكلات التي تعاني منها جميع مجتمعات العالم، إذ تحتل هذه الظاهرة مراتب متقدمة في مصاف المخاطر الكبيرة التي تهدد كيان المجتمعات. فالعالم اليوم يسجل أكثر من مليون قتيل من جراء حوادث المرور كل سنة، هذه الأخيرة التي باتت تحصد في كل يوم أنفسا بشرية، فضلا عن الخسائر الاقتصادية التي تمس جميع الدول. بل ولا نبالغ إن قلنا أن حوادث المرور أصبحت تنافس الأمراض والأوبئة كمسببات للوفيات.

وحوادث المرور ذات جوانب متعددة ومعقدة، فهي حوصلة التفاعل بين الإنسان والمركبة والبيئة المرورية بمختلف عناصرها، إلا أن الطرف الذي تُلقى على عاتقه المسؤولية الأكبر في ارتفاع حدتها هو السائق، حيث يمثل العامل البشري السبب الرئيسي للمشكلات المرورية. وقد توصلت العديد من الدراسات الى أن السائق يعتبر المتسبب الأول والرئيسي في الحوادث المرورية، فهو المسؤول عن استعمال المركبة، كما أن سلوكاته تجاه مختلف ظروف الطريق هي المحددة لمدى تورطه وتوريط غيره في المشكلات المرورية، نتيجة الإقبال على السلوكات المخالفة لقواعد المرور وتجاهل مبادئ ومعايير السلامة والأمن. فقيادة السيارة مرتبطة بالتفاعل مع جميع عناصر البيئة المرورية، حيث يحتاج السائق إلى ممارسة أنواع متعددة من المعالجة الحسية واتخاذ القرارات المرجحة من حيث التكلفة والنتائج، كما يتفاعل مع محيطه المباشر حسب مستجدات نفسية، اجتماعية وثقافية عند ممارسة السياقة، وهذه العوامل هي التي تقوم بتوجيه سلوكات الفرد أثناء السياقة ويتفاعل بواسطتها مع العالم المحيط به، إذ تعمل على تحديد اتجاهاته وتوجيه ردود أفعاله في المواقف المختلفة. وغالباً ما تقع الحوادث بسبب سلوكات منافية لقواعد القيادة الآمنة يقترفها السائقون عن وعي وإدراك بخطورتها أثناء قيادتهم، لذلك يجب ربط هذه السلوكات بالقوى المؤثرة في تجسيدها. وعليه تعتبر محاولة فهم وتحليل سلوك قيادة السيارات في ظل تأثير العوامل النفسية أمراً في غاية الأهمية، خاصة عند التطرق للعوامل التي تؤثر في سلوك قيادة السيارة. لأجل ذلك سعينا من خلال هذا البحث لدراسة عوامل ارتكاب المخالفات المرورية التي يقوم بها السائقون، والتي تفضي بشكل أو بآخر إلى وقوع حوادث السير، وذلك من خلال إبراز العوامل المؤثرة على سلوكات السائقين والمتمثلة في العوامل النفسية.

1- الإشكالية:

يعد المرور الواجهة الحضارية لأي دولة من الدول، غير أن اختراع المركبة وإن ترك في نفس الانسان شعوراً بمتعة النصر العلمي على مشاق السفر وعلى طي الزمان في بضع ساعات، فقد حول هذه النعمة إلى نقمة مست جميع أفراد المجتمع، إذ أدى استخدام المركبة الى العديد المشكلات، كتلوث البيئة والاختلافات المرورية وما ينجم عنها من تأخير الوقت والطاقة،

وأهمها حوادث المرور، هذه الأخيرة التي تعتبر أحدى أبرز المشاكل الحضرية التي تعاني منها جميع دول العالم متقدمة والنامية على حد سواء، والتي باتت تحصد في كل يوم أنفسا بشرية، فضلا عن الخسائر الاقتصادية المختلفة التي تمس جميع الدول. ويشير الباحث النرويجي "قابير ياليسون" إلى أن حوادث السيارات عبر العالم تؤدي إلى وفيات مليون ومائتي ألف نسمة كل سنة تقريبا، وإصابة خمسين مليونا بإصابات جسدية، كما أشار إلى أن المرور أصبح عبارة عن كارثة، ومن المتوقع أن تتضاعف هذه الأرقام بحلول سنة 2030 نظرا للزيادة المفرطة في عدد المركبات عبر العالم (أحسن مبارك طالب، 2012، ص5).

لا شك فيه أن الحوادث المرورية في العالم العربي تفوق مثيلاتها في العالم المتطور، إذ تشير المنظمة العربية للسلامة المرورية إلى أن الحصيلة السنوية لحوادث المرور في العالم العربي تقدر بحوالي 36 ألف قتيل، و400 ألف مصاب، ويقع في العالم العربي ما يفوق النصف مليون حادث مروري سنوياً، وهو ما يعادل فقدان مواطن عربي واحد كل 15 دقيقة من جراء الحوادث المرورية. والجزائر مثلها مثل بقية المجتمعات العربية الأخرى، تعاني من مشكلة الحوادث المرورية، وتشير الإحصائيات الصادرة عن قيادة الدرك الوطني وكذا المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق لحوادث المرور بالنسبة للفترة ما بين 2003 حتى سنة 2018، الى أن الحوادث المرورية في الجزائر تقدر بمعدل 38 ألف حادث سنويا، وتخلف سنوياً ما معدله 4 آلاف قتيل، وأكثر من 55 ألف جريح، وحوالي 3000 آلاف معاق حركيا إعاقة دائمة، كما أشارت الإحصائيات المسجلة خلال سنة 2018 أن عدد الحوادث التي وقعت بالجزائر بلغت 22991 حادث، وبلغ عدد القتلى 3310 قتيل، أما عدد الجرحى فقد بلغ 32570 جريح. والمؤشرات الاحصائية دليل خطورة الحوادث المرورية في الجزائر على الحياة الاجتماعية اليومية، فهي تسبب خسائر فادحة في الأرواح والممتلكات، وتستهدف كل فئات المجتمع دون استثناء.

وقد أدى تفاقم المخالفات المرورية وعدم الاكتراث بقوانين المرور إلى تزايد الاهتمام بهذا الموضوع من قبل الباحثين، وذلك بمحاولة فهم أسباب حوادث المرور وسبل الوقاية منها. وبالنسبة للعوامل والأسباب الرئيسية لحوادث المرور، يؤكد الباحثون في مجال علم النفس على الدور الهام الذي تلعبه العوامل النفسية في التأثير على سلوك الأفراد في مختلف المواقف وميادين الحياة الاجتماعية، وعند التعرض للمشكلة المرورية نجد أنفسنا مجبرين على التركيز في سلوك القيادة، وذلك أن السائق يعتبر المتسبب الرئيسي في الحوادث المرورية وآثارها، مما يعني أن القيادة تستلزم تأهيلا صحيحا قائما على أسس علمية يأخذ بعين الاعتبار كل ما يحيط بالسائق من جوانب نفسية مختلفة. فالعوامل النفسية والانفعالات المختلفة تلعب دوراً كبيراً في ارتكاب السائقين للمخالفات المرورية ومن أهم السلوكات الانفعالية التي قد تؤثر سلبا على حالة السائق العدوانية، فلقد توصلت أغلب الدراسات إلى تأكيد ارتفاع مستويات العدوانية بأشكالها المختلفة عند السائقين المرتكبين للمخالفات والحوادث المرورية بكثرة، إلا أن مستوياتــه عند الرجال تفوق دائماً عند النساء، كما أنها تقل مع تقدم السن. وكثيراً ما نرى انفعالات الغضب سائدة بين السائقين حيث يتخذون من المقود وسيلة للتنفيس عما يختزنون في داخلهم من غضب

فيصبحون الى عدائيين، كما أشارت العديد من الدراسات أن الذكور أكثر عدوانية أثناء القيادة وأكثر تأثراً بالظروف الضاغطة وإقبالاً على المخاطرة، وقد أشار لوكرمان وكولمان (1996 Luckerman & Kuhlman) في هذا الصدد أن الذكور أكثر ارتكاباً للمخالفات مقارنة بالإناث إذ يبحثون عن الاثارة والمتعة. كما أن السياقة تتطلب مستوى عالٍ من الانتباه والتركيز، حيث تسمح للسائق بفهم وتحديد التغيرات التي يمكن أن تواجهه بشكل مفاجئ خاصة على مستوى الأفراد الذين يمتهنون السياقة كمهنة لكسب العيش، وقد يتعرضون لمستويات مختلفة من الضغط والإجهاد بسبب نوعية السيارة، طبيعة العمل، دقة المواعيد وطول ساعات العمل فضلا عن تذبذب ساعات النوم والإعياء، وانعكاس ذلك على الحالة الصحية للسائق مما يولد لديه شعور بحالة نفسية سلبية تشجع على بروز ردود أفعال سلبية وتهيج مفرط وقلق مستمر، والعمل تحت هذه الظروف يؤدي إلى ضعف التعرف بدقة على إشارات المرور وقراءتها بشكل سليم، مما قد يؤدي الى أخطاء قد تكون عواقبها وخيمة (بلخيري وفاء، سعودي عبد الكريم، 2013، ص111).

فيصبح بذلك تناول المشكلة المرورية مبنياً على محاولة تحليل سلوك السائقين واستقصاء أبعاده انطلاقا من فهم تأثير الظروف النفسية المشكّلة لسلوك السائق، وكشف آلية تأثير سلوك الفرد في نسيج الواقع المروري، الأمر الذي يجعلنا نفكر في تناول سلوكات السائقين المرورية بالتحليل لمحاولة فهم مختلف آليات وقوع الحوادث المرورية، والتعرف على مختلف العوامل والمتغيرات المؤثرة في سلوكات السائقين. وانطلاقا مما تقدم تتحدد إشكالية هذا البحث في الإجابة عن السؤال التالي: ما هي العوامل النفسية التي تؤثر في ارتكاب المخالفات والحوادث المرورية لدى السائقين؟

وتنبثق عنه هذا السؤال مجموعة من التساؤلات الفرعية على النحو التالي:

- هل يتميز سلوك السائقين المرتكبين للمخالفات والحوادث المرورية بالعدوانية؟
- هل يساهم عامل القلق الذي يتعرض له السائق أثناء السياقة في ظهور سلوكات غير آمنة تؤدي إلى ارتكاب الحوادث؟
- هل يؤثر عامل الضغط النفسي الذي يتعرض له السائق في ظهور سلوكات غير آمنة تؤدي إلى ارتكاب الحوادث؟

2- فرضيات البحث:

اعتمدنا في الدراسة الحالية على الفرضيات الآتية:

-يمكن للعوامل النفسية المكونة للأبعاد التالية: العدوانية، القلق، الضغط النفسي، أن تؤثر على سلوكات السائقين من خلال مخالفة قانون المرور أثناء قيادتهم للسيارة.

ويمكن صياغتها بطريقة إحصائية كما يلي:

-توجد علاقة ارتباط موجبة ذات دلالة إحصائية بين السلوك العدواني وارتكاب السائقين للمخالفات والحوادث المرورية.

-توجد علاقة ارتباط موجبة ذات دلالة إحصائية بين القلق وارتكاب السائقين للمخالفات والحوادث المرورية.

-توجد علاقة ارتباط موجبة ذات دلالة إحصائية بين الضغط النفسي وارتكاب السائقين للمخالفات والحوادث المرورية.

3- أهمية وأهداف الدراسة:

تكتسي الدراسة الراهنة أهميتها كونها من المواضيع القليلة التداول في الجامعة الجزائرية، وتدخل هذه الدراسة في نطاق دراسة حوادث المرور التي أصبحت تشكل معضلة تؤرق المجمعات لنتائجها الوخيمة، وهي من المواضيع الهامة لارتباط الظاهرة بأمن المجتمع وبظروفه الاقتصادية والاجتماعية والسياسية وبنائه وبأنساق هامة فيه، وبالتالي فبإمكان هذه الدراسة أن تفيدنا في التعرف على هذا السلوك وكذا شدته، لفهمه ومحاولة تحديد أبعاده أكثر، وبالتالي إعطاء تفسير علمي للظاهرة محل الدراسة. لذلك تهدف هذه الدراسة بوجه عام إلى الكشف عن ماهية المخالفات والحوادث المرورية، والإلمام بأهمية السائق في حركة المرور، وذلك من خلال الاطلاع على أهم السلوكات المجسدة من طرف السائقين والتي تؤثر على الظاهرة المرورية، وما هي أهم العوامل النفسية التي تدفع بالسائق الى عدم الامتثال لقوانين المرور، وبالتالي تعريض نفسه وتعريض غيره للحوادث المرورية.

4- المصطلحات الرئيسية في البحث:

4-1- حوادث المرور:

4-1-1- لغة: يعرف الحادث لغة بأنه حدث أمر أي وقع، وحدثان الدهر وحوادثه: نوبة، وما حدث منه، وأحدهما حادث وكذلك إحداثه واحدها حدث، الحدث من احداث الدهر شبه النازلة (ابن منظور، د.ن). أما السير: فمصدر الفعل الثلاثي "سـار"، ويقال سار سيرا، وسيرة، وتسيارا، ومسارا، والسيار: الكثير السير، والسيارة: عربة آلية سريعة تسير بالبنزين ونحوه، وتستخدم في الركوب. وعليه يمكن تعريف حوادث المرور أو السير لغة بأنه ما يقع بالطريق نتيجة لسير أو مرور بعض الأشخاص أو المركبات.

4-1-2- اصطلاحا: يمكن تعريف الحادث المروري بأنه: واقعة تحدث بدون تدبير سابق، بسبب توفر ظروف معينة يحتمل وقوعها، وينتج عنها نتائج سيئة وغير مرغوب فيها، ويقصد بالحوادث المرورية جميع الحوادث التي تنتج عنها أضرار مادية أو جسمية جراء استعمال المركبة، وهي كل واقعة ينجم عنها وفاة أو إصابة أو خسارة في الممتلكات، بدون قصد سابق (البيلي مصطفى، 1986، ص69). كما يعرف حادث المرور بأنه: "كل الاصطدامات التي تقع في الطرقات، أو في الطريق المفتوح للسير العمومي، وقد تختلف ضحية أو عدة ضحايا من القتلى أو الجرحى، وتكون على الأقل سيارة واحدة متورطة فيه" (Commission économique pour l'Europe, 1998, p 133). ويرى آخرون أن الحوادث المرورية هي " جميع الحوادث التي ينتج عنها ازهاق للأرواح وإصابات في الأجسام أو خسائر في الأموال أو جميع ذلك من جراء استعمال المركبة" (السيف عبد الجليل، 1986، ص133). وأيضا: هو المشكلة المرورية التي ينتج عنها تلفيات أو إصابات أو وفيات دون قصد من جراء استخدام المركبة (الرشيدي مقرن مسعود، 2010، ص8).

4-1-3- اجرائيًا: ومفهومنا الاجرائي لحادث المرور: هو كل الاصطدامات الواقعة في الطرقات، والتي نجمت عنها خسائر مادية أو بشرية.

4-2- المخالفات المرورية:

4-2-1- لغة: تعرف المخالفات لغة على بأنها "جمع مخالفة، يقال خالفهُ إلى الأمر، قصده بعدما نهاه عنه، لقوله تعالى: ﴿وما أريد أن أخالفكم إلى ما أنهاكم عنه﴾ (سورة هود، الآية 88).

4-2-2- اصطلاحا: تعرف المخالفات المرورية على أنها " سلوك غير مشروع، يصدر عن شخص مسؤول جنائياً في حالات الاباحة، وهي عدم تقيد مستخدم الطريق بأنظمة وتعليمات المرور والوقوع في مخالفات مرورية، كما تقع المخالفات المرورية في إطار الأفعال أو الامتناع عن الأفعال المخالفة للقوانين الموضوعة للحفاظ النظام الاجتماعي والأمني العام" (زميتي نجلاء، بوصوفة مريم، 2016، ص3). ويجب التفريق بين الأخطاء والمخالفات، حيث أنه عند غياب القصد والنية لمخالفة قوانين المرور فنحن هنا نتحدث عن الخطأ، والذي قد يرتبط بطبيعة التكوين على القيادة، وتعتبر المخالفات مقصودة عند وجود النية والقصد في تجسيدها.

4-2-3- إجرائيا: وعليه نعرف المخالفات المرورية بأنها كل سلوك مجسد أثناء استعمال الطريق يتنافى مع قواعد المرور المحددة قانونيا.

4-3- تعريف العوامل النفسية:

4-3-1- مفهوم العدوانية: العدوان لغة من عدا فلان وعدوا وعدوانا وعداء أي ظلم ظلما جاوز فيه العدو، والعادي هو الظالم والاعتداء والتعدي والعدوان: الظلم (لسان العرب، ج15، ص32).

والعدوانية تصور يحدد ميل الفرد، وهو سمة نفسية أكثر منه فعل، ويتمثل في الميل لإلحاق الأذى بالآخرين أو تدمير الأشياء والممتلكات، ويمكن أن يكون وسيلة لشخص لتأكيد الشخص لذاته من خلال المعارضة المعادية للآخرين (Fischer Gustave, 2003, P10). ويمكن القول بأن العدوانية هي ظاهرة ملازمة لسلوك كثير من البشر، لها عوامل ودوافع تحركها، بعضها داخلية المنشأ، وأخرى من المحيط الخارجي الذي ينتمي إليه الفرد، وتهدف بنود هذا البعد إلى قياس درجة السلوك العدواني لدى السائقين أثناء السياقة.

4-3-2- مفهوم القلق: يعرف القلق بأنه "شعور غامض غير سار بالتوقع من الخوف والتحفز والتوتر، مصحوب عادة ببعض الاحساسات الجسمية، ويأتي في نوبات تتكرر لدى نفس الفرد" (حافري زهية غانمي، 2016، ص35). وهو "رد فعل طبيعي لرؤية شيء مخيف أو خطير، فهو ما يشعر به الفرد عندما يكون في مأزق أو تحت ضغوط نفسية أو عند مواجهة أي خطر من أي نوع كان جسمانيا أو وجدانيا أو ذهنيا" (قاشي محمد، 2013، ص80).

4-3-3- مفهوم الضغط النفسي: الضغوط النفسية عبارة عن حالة التوتر عن المتطلبات أو التغيرات التي تستلزم نوعاً من إعادة التوافق عند الفرد وما ينتج عن ذلك من آثار جسمية ونفسية.

وتعرف الضغوط النفسية على أنها حالة من الشعور بالضيق وعدم الارتياح يشترك في تكوينها عوامل عديدة نفسية واجتماعية وبيولوجية متضافرة كتزايد غدة الأدرينالين والشعور بالإحباط

أمام موقف حرج لا مخرج منه، أو نقص التفهم من قبل الأهل أو الأصدقاء أو المعلمين (قاشي محمد، 2013، ص81).

التعريف الإجرائي للعوامل النفسية: هي مجموع الدرجات التي يتحصل عليها الفرد على كل عامل على حدة في مقياس الدراسة الذي أعد من طرف الباحثة.

5- منهج الدراسة وإجراءاتها:

5-1- منهج الدراسة: تم الاعتماد في الدراسة على المنهج الوصفي التحليلي، وذلك لوصف وتشخيص مشكلة البحث لفت النظر للمشكلة محل الدراسة، ووصف السلوكات المرورية للسائقين، وربطها بالعوامل المؤدية لارتكاب المخالفات والحوادث المرورية.

5-2- عينة الدراسة: تكونت عينة الدراسة من 326 سائق ممن ارتكبوا حوادث مرورية، تم اختيارهم بطريقة قصدية من مناطق متباينة، وقد قمنا بتوزيع 380 نسخة من المقياس، وفي الأخير تم إلغاء 54 نسخة مسترجعة لعدم صلاحيتها للمعالجة لا تحمل إجابات على بعض البنود، أو لم يتم ملأ المعلومات العامة للمبحوثين، والجدول (01) يبين بعض خصائص أفراد عينة الدراسة.

الجدول رقم (01) يبين خصائص عينة الدراسة

الخصائص	الفئات	التكرارات	النسبة المئوية %
السن	من 18-20 سنة	02	0.61
	من 21 – 30 سنة	149	45.70
	من 31 – 40 سنة	65	19.93
	من 41 – 50 سنة	59	18.09
	من 51 – 60 سنة	43	13.19
	أكبر من 60 سنة	8	2.45
الجنس	ذكور	208	63.80
	إناث	118	36.19
الحالة الاجتماعية	أعزب	152	46.62
	متزوج	150	46.01
	مطلق	18	5.52
	أرمل	6	1.84
الحالة الاقتصادية	مرتفع	12	3.68
	متوسط	290	88.95
	متدني	24	7.36
المستوى التعليمي	دون ثانوي	27	8.28
	ثانوي	94	28.83
	جامعي	205	62.88

الخصائص												
ملكية المركبة				سنة الحصول على رخصة السياقة			الخبرة الفعلية بالسنوات			عدد الحوادث			نوع الحوادث

الفئات	التكرارات	النسبة المئوية %	الخصائص
لي	230	70.55	الطرف الثاني في الحادث
عائلية	82	25.15	
مهنية	14	4.29	
قبل سنة 1980	1	0.01	
من 1980 - 1990	33	10.12	
من 1991 - 2000	65	19.93	
من 2001 - 2011	130	39.87	
من 2012 - 2018	97	29.75	
من 0 – 2 سنوات	24	7.36	
من 3 إلى 12 سنة	190	58.28	
من 13 إلى 22 سنة	69	21.16	
أكثر من 22 سنة	43	13.19	
حادث واحد 1	132	40.49	
حادثين 2	152	46.62	
ثلاث حوادث 3	40	12.26	
أكثر من 3 حوادث	2	0.61	
مادية	296	90.79	
جسدية	26	7.97	
مميتة	4	1.22	

الفئات	التكرارات	النسبة المئوية %	الخصائص
مركبة	212	65.03	ارتكاب المخالفات
مشاة	13	3.98	
الشجار أو أعمدة	30	9.20	
حيوانات	10	3.06	
لا يوجد طرف ثالث	61	18.71	
نعم	35	10.73	نوع المخالفات
أحيانا	234	71.77	
إطلاقا	56	17.17	
بسيطة	310	95.09	التنقلات بالمركبة
خطيرة	16	4.91	
ضرورية	264	80.98	
للسياحة	32	9.81	
لتمضية الوقت	30	9.20	

من خلال الجدول السابق يتبين أن خصائص عينة الدراسة المتكونة من 326 سائق شملت الخصائص التالية:

-فيما يخص متغير السن لدى عينة البحث، فقد تراوحت أعمار أفراد العينة ما نسبته (45.70%) من عينة البحث ما بين 21-30 سنة، بينما كانت نسبة الذين كان سنهم محصورا بين 31-40 سنة (19.93%)، في حين أن الذين كان أعمارهم 41-50 سنة فقد مثلوا نسبة (18.09%) من العدد الاجمالي، ونجد أن نسبة الذين كانت أعمارهم محصورة بين 50-61 سنة فهي (13.19%)، ومن ناحية أخرى نجد أن نسبة (2.45%) قد مثلت السائقين الذين كانت أعمارهم أكبر من 60 سنة، لتبقى نسبة (0.61%) من عينة البحث كان أعمارهم ما بين 18-20 سنة، والملاحظ على أفراد العينة أن نسبة معتبرة منهم يعتبرون شباب، وهذا يخدم البحث الحالي باعتبار أن الفئة الأكثر تعرضا لحوادث المرور هي من فئة الشباب، حيث أن

الاحصاءات المتوالية عبر السنوات تثبت أن غالبة المتسببين في الحوادث المرورية في مجتمعنا أو حتى الضحايا تنحصر أعمارهم ما بين 20 و 45 سنة.

-أما فيما يتعلق بمتغير الجنس فإن نسبة (63.80%) كانت من الذكور، أما النسبة المتبقية والمقدرة بـ (36.19%) فقد مثلت شريحة الإناث، أي أن نسبة عينة الذكور أكبر من الإناث وهو ما يعكس حقيقة نشاط قيادة السيارات في مجتمعنا، حيث لا تزال السياقة محتكرة على الذكور بالرغم من التزايد الملحوظ في عدد السائقات على الطرق. وبصفة عامة فإن الاحصائيات المتوالية عبر السنوات تثبت أن الفئة الأكثر تعرضا للحوادث المرورية هم فئة الشباب، بمثل جنس الذكور الغالبية العظمى.

5 -3- أداة الدراسة:

5-3-1- وصف أداة الدراسة: يتلخص الهدف من اعداد المقياس في الحصول على استبيان موضوعي ومقنن على درجة من الثبات والصدق، وذلك لاستخدامه في القياس، وبعد جمع مختلف المقاييس والاختبارات الموجودة لقياس العوامل النفسية المؤثرة على سلوكات السائقين، تم تصميم الاستبيان في صورته الأولية حيث اشتمل على 32 بندا، بالإضافة إلى مجموعة من الأسئلة تدور حول المعلومات الشخصية للمبحوثين، وتم وضع طريقة واضحة للإجابة لكل عبارة بحيث يجيب السائق باختيار إجابة واحدة من الإجابات الخمس المقترحة عليه، حيث تعطى الدرجات (1، 2، 3، 4، 5) في حالة الإجابات الموجبة، والعكس في حالة العبارات السالبة، باعتماد خمسة بدائل للإجابة تتمثل في (موافق جدا، موافق، محايد، معارض، معارض جدا).

5-3-2- الخصائص السيكومترية لأداة الدراسة:

صدق المقياس: يقصد بصدق المقياس مدى صلاحيته لقياس ما وضع لقياسه، وللتحقق من صدق المقياس قمنا بعرض المقياس في صورته الاولية على مجموعة من الأساتذة الجامعيين المتخصصين في علم النفس وعلم الاجتماع، في جامعة 8 ماي 1945 قالمة ، وقد طلب من كل محكم تحديد وضوح كل فقرة وملاءمتها للقياس بوجه عام، كما وقد طلب من كل محكم حذف او إضافة فقرات أخرى اذا رأى أن ثمة فقرات لم ترد في المقياس، واتفق المحكمون على سلامة الاختبار حيث تم تأكيدهم على أن الاختبار يعد صالحا للقياس ويمتاز بالسهولة في تركيب وصياغة بنوده ولغته البسيطة الواضحة، ويتناسب مع البيئة الجزائرية، وقد تم الاتفاق على أبعاد وبنود المقياس بنسبة (98%).

كما قمنا بحساب صدق الاتساق الداخلي، وذلك من خلال حساب ارتباط كل بند بالدرجة الكلية للبعد الذي ينتمي إليه، وكذا ارتباط البعد بالدرجة الكلية للمقياس وتراوحت معاملات ارتباط أبعاد المقياس بين (0.706 و0.871) وتعتبر جميعها دالة إحصائياً عند مستوى دلالة (0.01).

ثبات المقياس: يعد ثبات المقياس من الخصائص السيكومترية الاساسية لإعداد أي مقياس مقنن، وللتأكد من ثبات المقياس قمنا باستخدام طريقة معامل ألفا كرونباخ، بعد تطبيق المقياس على عينة استطلاعية قوامها (55) سائق، وكانت النتائج كما هي موضحة في الجدول الموالي:

الابعاد	قيمة معامل الفاكرونباخ
العدوانية	0.879
القلق	0.905
الضغط النفسي	0.756
المقياس ككل	0.951

جدول رقم (02): يبين قيمة معاملات ألفا كرونباخ لأبعاد المقياس وللمقياس ككل

يلاحظ من خلال الجدول السابق، أن جميع قيم معامل ألفا كرونباخ في المقياس انحصرت ما بين (0.756 و 0.905) ، وثبات المقياس ككل قدر بـ (0.951) وهي جميعا قيم دالة إحصائيا، مما يجعل المقياس يتمتع بدرجة عالة من الثبات، وبالتالي يمكن الوثوق في نتائجه لأنها تتميز بدرجة عالة من الاستقرار والموثوقية.

5-3-3- الأساليب الاحصائية المستخدمة في البحث:

قمنا باستعمال مجموعة من الأساليب الإحصائية في الدراسة الراهنة منها: التكرارات والنسب المئوية، معامل ارتباط بيرسون.

6- عرض ومناقشة النتائج:

6-1- عرض نتائج الدراسة:

عرض وتحليل النتائج المتعلقة بمتغير العدوانية: تنص الفرضية على أنه توجد علاقة ارتباط موجبة ذات دلالة احصائية بين سلوك العدواني وارتكاب الحوادث المرورية لدى السائقين.

الجدول رقم (03) بين معامل الارتباط بين متغير العدوانية وارتكاب الحوادث المرورية لدى أفراد عينة البحث

المتغيرات	حجم العينة	معامل الارتباط	الدلالة الاحصائية	القرار
العدوانية	326	.352	.000	دالة إحصائيا عند مستوى 0.01
ارتكاب الحوادث				

من خلال الجدول رقم (03) نلاحظ أن قيمة معامل الارتباط بين السلوك العدواني وعدد الحوادث المرتكبة قد بلغت (0.352) وهي دالة عند مستوى 0.01، مما يدل على وجود علاقة

ارتباط موجبة ذات دلالة إحصائية بين السلوكات العدوانية وعدد الحوادث المرتكبة، والدلالة الاحصائية 0.000 هي أقل من 0.01، والذي يدل على الارتباط القوي بين المتغيرين.

وتبين هذه النتيجة أن السائقين الذين تتميز سلوكاتهم بالعدوانية هم الأكثر ارتكابا للحوادث المرورية، وذلك يرجع لمخالفة قوانين المرور من خلال التهور أثناء القيادة، والقيادة الاستعراضية أمام الآخرين، والمشاحنات مع مستعملي الطريق الآخرين، وبالتالي عدم الاكتراث لقواعد وقوانين السلامة الآمنة، قد تجعل السائق يتسبب في حوادث مرورية له ولغيره من مستعملي الطريق.

عرض وتحليل النتائج المتعلقة بمتغير القلق: تنص الفرضية على أنه توجد علاقة ارتباط موجبة ذات دلالة احصائية بين القلق وارتكاب الحوادث المرورية لدى السائقين.

الجدول رقم (04) بين معامل الارتباط بين متغير القلق وارتكاب الحوادث المرورية لدى أفراد عينة البحث

المتغيرات	حجم العينة	معامل الارتباط	الدلالة الاحصائية	القرار
القلق ارتكاب الحوادث	326	0.294	0.000	دالة إحصائيا عند مستوى 0.01

يتضح لنا من خلال الجدول رقم (04) أن قيمة معامل الارتباط بين عامل القلق وعدد الحوادث المرتكبة قد بلغت (0.294) وهي دالة عند مستوى 0.01، مما يدل على وجود علاقة ارتباط موجبة ذات دلالة إحصائية بين القلق وعدد الحوادث المرتكبة، والدلالة الاحصائية 0.000 هي أقل من 0.01، والذي يدل على الارتباط القوي بين المتغيرين.

وتبين النتيجة أن السائقين لا يحترمون قوانين المرور نتيجة للقلق، ويعد القلق عاملا مهدا للسياقة الآمنة، حيث يؤثر على اتزان السائقين وردود أفعالهم أثناء، فالسائق في حالة قلق لا يتسم بالصبر على بعض العوائق المصادفة في الطريق، والتي تتطلب منه رزانة وصبرا، ويفقد القدرة على التركيز، ويتميز سلوكه بالاندفاع والقيام بأفعال متهورة، الأمر الذي يؤثر سلبًا على سياقته ويدفعه لارتكاب المخالفات أثناء السياقة.

عرض وتحليل النتائج المتعلقة بمتغير الضغط النفسي: تنص الفرضية على أنه توجد علاقة ارتباط موجبة ذات دلالة احصائية بين الضغط النفسي وارتكاب الحوادث المرورية لدى السائقين.

الجدول رقم (05) يبين معامل الارتباط بين متغير الضغط النفسي وارتكاب الحوادث المرورية لدى أفراد عينة البحث

المتغيرات	حجم العينة	معامل الارتباط	الدلالة الاحصائية	القرار
الضغط النفسي ارتكاب الحوادث	326	0.355	0.000	دالة إحصائيا عند مستوى 0.01

يتبين من خلال الجدول رقم (05) أن قيمة معامل الارتباط بين عمل الضغط النفسي وعدد الحوادث المرتكبة قد بلغت (0.355) وهي دالة عند مستوى 0.01، مما يدل على وجود علاقة ارتباط موجبة ذات دلالة إحصائية بين القلق وعدد الحوادث المرتكبة، والدلالة الاحصائية 0.000 هي أقل من 0.01، والذي يدل على الارتباط القوي بين المتغيرين.

يظهر تحليل نتائج الدراسة أن السائقين الذين يعانون من الضغوط النفسية هم الأكثر ارتكابًا للمخالفات والحوادث المرورية، فالسياقة تتطلب مستوى عال من الانتباه والتركيز لما يحدث في الطريق، حتى يتمكن السائق من الفهم والتعامل مع المواقف التي يمكن أن تواجهه بشكل مفاجئ، وقد يتعرضون لمستويات مختلفة من الضغط والإجهاد سواء كان ذلك لعوامل نفسية أو في حياتهم المهنية أو الاجتماعية، كطبيعة العمل ودقة المواعيد وتذبذب ساعات النوم والإعياء، وانعكاس ذلك على الحالة الصحية للسائق، فيتولد لديه شعور بحالة نفسية سلبية تشجع على بروز ردود أفعال سلبية وتهيج مفرط وقلق مستمر، والسياقة تحت تأثير الضغوط النفسية تمهد لأخطاء قد تكون عواقبها وخيمة على السائق وعلى غيره من مستعملي الطريق.

6-2- مناقشة وتفسير نتائج الدراسة:

توصلنا من خلال النتائج الاحصائية إلى وجود علاقة موجبة دالة إحصائيا بين درجة السلوك العدواني لدى السائقين وارتكاب الحوادث المرورية، فالسائقون الذين يتميزون بدرجة عالية من العدوانية يمكن أن يكونوا أكثر عرضة للحوادث من خلال عدم التزامهم بإجراءات قانون المرور، فهم يظهرون مشاعر وانفعالات سلبية ومزاج متقلب وعنيف، كما تظهر لديهم نوبات الغضب المرافقة للعصبية في قيادة السيارات كخلال الازدحام المروري مثلا، إذ نراهم يتميزون بالتذمر بسبب نفاذ الصبر وعدم احترام إشارات وقواعد المرور، فيعبرون عن غضبهم مستخدمين تعبيرات لفظية أو حركات تتسم بالعدائية، والسياقة بسرعة وتهور. ولعل من تفسيرات السلوكات العدوانية لدى السائقين ما تناولته دراسة "سعد الدين بوطبال" (2012)، حيث رأى أن السلوكات العدائية أثناء القيادة هي سمة شخصية مميزة، والتي تميز السائقون مرتكبي الحوادث المرورية عن غيرهم من السائقون، حيث يمكن أن يعتبروا قيادة السيارات كتعويض عن الشعور الدائم بالنقص، فهؤلاء يتميزون بالحساسية الزائدة تجاه السائقين الآخرين وجميع مستعملي الطريق، فيساهمون في تعريض أنفسهم وغيرهم لمواقف خطرة أثناء القيادة قد تودي بحياتهم، كما أنهم يعزون الخطأ لغيرهم من مستعملي الطريق ويعتبرون أنفسهم دوماً

ضحايا، كما احتلت العدوانية المرتبة الثالثة من حيث الأسباب النفسية المؤدية إلى ارتكاب الحوادث في الجزائر وفي دراسة عبد "الرحمان الوافي" (بوعيشة فتيحة، 2013، ص72-75). وكل هذا قد يرجع إلى التكوين النفسي الناجم عن التنشئة الاجتماعية لدى السائقين، فالتنشئة الاجتماعية للأفراد في مجتمعنا ترفض النموذج المسالم أو المعتدى عليه، لذا يتم تزويد في مراحل مبكرة من خلال التنشئة الأسرية بمقومات التفاعل بعدائية وعنف اتجاه الآخرين لأبسط سوء تفاهم يمكن أن يحدث بينهم، وهذا ما يبرر كثرة مظاهر العنف والعدوانية في المواقف المرورية. كما توصلت الدراسات إلى أن سلوكات السائقين المتميزة بالعدوانية هي في مجملها سلوكات متقبلة اجتماعياً، وبالتالي فإن الفرد لديه توجه قيمي مستمد من الأحكام التي يصدرها على البيئة الانسانية والاجتماعية والمادية، وهذه الاحكام تشمل الأفكار والمعتقدات الخاصة بسلوك الفرد، وهي غالبا ما تكون نتاجاً اجتماعيا استوعبه خلال تفاعله مع الجماعة، ومن هنا يستطيع الفرد تأويل سلوكاته وإعطائها تبريراً معيناً(بوظريفة حمو، وآخرون، 2010، ص37).

كما كشفت الدراسة الحالية من خلال النتائج الاحصائية على وجود علاقة موجبة دالة إحصائيا بين درجة القلق لدى السائقين وارتكاب الحوادث المرورية، ففي أغلب الأحيان ينتاب الفرد فترات من حالة القلق أثناء عملية السياقة، مما يولد لديه توتراً وتأزماً نفسياً، ويشعر من خلاله بالضيق، ويعد القلق عاملا مهددا للسياقة الآمنة، حيث يؤثر على اتزان السائقين وردود أفعالهم، والقلق يعبر عن حالة انفعالية معقدة، تظهر من خلال التصرفات المختلفة التي يقوم بها السائق، وقد يكون قلقاً موضوعياً نتيجة للمواقف الضاغطة التي يتعرض لها السائقون، كالازدحام، او سوء أحوال الطريق، أو أن يكون قلقاً مرضياً، نتيجة للضغوط النفسية وضغوط الحياة الاجتماعية للسائق، وقد بينت العديد من الدراسات علاقة القلق بالاصطدامات، فتوتر السائق يظهر جسدياً بتزايد معدلات نبضات القلب وارتفاع ضغط الدم، ورؤية مشوشة، وشعوريا بتعكر في المزاج، وفقدان السيطرة، وسلوكياً في عدم القدرة على التركيز، ويتميز سلوكه بالاندفاع والقيام بأفعال متهورة، والقلق أثناء القيادة يؤثر سلباً على سلوكات السائق، مما يؤدي إلى ارتكاب الأخطاء وخرق القوانين الأمر الذي يعرضه ويعرض غيره من مستعملي الطريق للحوادث المرورية. فمعظم السائقين حسب «أولدينكويست" ينظرون إلى القيادة اللااجتماعية لدى السائقين الآخرين على أنها إساءة شخصية فيشعرون بالقلق والغضب. (بوطبال سعد الدين، 2012، ص315). كما يمكن أن يعود سبب القلق لدى العديد ممن عاشوا حادثاً مرورياً سابقاً إلى ما يسمى رهاب "ما بعد الصدمة"، إذ يمكن أن يتعلق الأمر باضطرابات قلق ناجمة عن نوبات ذعر أو أفكار مؤرقة حول السياقة، وخوف من الحوادث، مما يؤدي بالتالي إلى تسببه في حادث نتيجة فقدان السيطرة على المركبة.

كما بينت النتائج فيما يتعلق بعامل الضغط النفسي على وجود علاقة موجبة دالة إحصائيا بين مستوى الضغط النفسي لدى السائقين وارتكاب الحوادث المرورية، حيث نجد أن أفراد العينة تميزوا بمستوى عال من الضغوط النفسية، والتي تعود لأسباب نفسية اجتماعية أو مهنية، والقيادة من المهام التي تتطلب التركيز والإدراك والاستجابة السريعة والقدرة على التحكم،

وهناك بعض الحالات التي تعتبر قيادة المركبة خطراً على السائق وعلى الآخرين مستخدمي الطريق، وهي عدم الانتباه، والذي قد يرجع إلى التعب الجسمي أو إلى الانشغال بسبب الضغوط النفسية التي يتعرض لها الفرد في حياته اليومية.

وهو ما اتفقت عليه العديد من الدراسات، كدراسة (عبد الرحمن الوافي 2010)، حيث احتل عامل الضغط النسبي مرتبة مرتفعة بنسبة مرتفعة من العوامل النفسية المؤدية إلى الوقوع في حادث مرور، ذلك لأنه يفقد السائق توازنه النفسي والعقلي، مما يؤدي به إلى حالة سوء التوافق الذاتي التي تجعله لا يكترث إلى العوامل الخارجية الأخرى. فقيادة السيارة مليئة بالمواقف الضاغطة كما هو الحال في حالات الازدحام المروري خاصة في المدن، حيث أرجع المبحوثين من خلال المقابلات التي أجريت معهم وكذا من خلال الملاحظات الميدانية ارتفاع الضغط النفسي أثناء السياقة إلى حالة الطرق السيئة وكثرة الممهلات الموجودة وكذا إلى الازدحام المروري بالإضافة إلى السياقة السيئة لبعض مستعملي الطريق، الأمر الذي يتسبب في ظهور عدة ضغوط لدى السائقين منها ضرورة الوصول إلى المكان المقصود، وربح الوقت، فالسائق يجب عليه أن يتحمل تقاسم الطريق مع سائقين آخرين ولا يشعر بالضيق منهم، مما يزيد في الضغوطات النفسية لديه، والسائق الذي لا يتمكن من تحمل هذه الضغوط قد ينعكس على سلوكات قيادته للسيارة مما يؤدي إلى التعرض للحوادث.

خلاصة: استنادا إلى ما توصلنا إليه من خلال نتائج الدراسة، فإن الحوادث المرورية تنجم في معظمها من مخالفات مرورية يرتكبها بعض سائقي السيارات، ويتأثر بنتائجها عدد من أفراد المجتمع، ويظهر جلياً التأثير بين المخالفات المرورية وعدد الحوادث المرتكبة، حيث أن للعوامل النفسية دور في تحديد سلوكات السائقين في مواقف القيادة المختلفة، الأمر الذي قد يؤثر سلباً على الاستجابة لمتطلبات الموقف والقيادة الآمنة، وبالتالي يؤدي الوضع إلى ارتكاب المخالفات التي قد تنجر عنها وقوع حوادث مرورية متفاوتة الخطورة، فتساهم العوامل النفسية (المتمثلة في العدوانية، القلق، الضغط النفسي،) في التأثير سلباً على التوازن النفسي والفيزيولوجي للفرد، الأمر الذي يجعله يتجاهل مضامين إشارات وقوانين المرور والتي وضعت أساساً كإجراءات وقائية لمستخدمي الطريق، وعدم الاستجابة الفاعلة لمتطلبات الموقف المروري، فينجم عنها غالباً وقوع حوادث المرور.

قائمة المراجع:

1.ابن منظور(بدون سنة)، لسان العرب، الجزء الأول، دار المعارف، مصر.

2.أحسن مبارك طالب(2012)، سبل ووسائل الوقاية من حوادث المرور، الندوة العلمية والدولية في تنظيم المرور، قسم الندوات واللقاءات العلمية، مركز الدراسات والبحوث، الجزائر.

3.البيلي مصطفى(1986)، هيكل المرور ومشكلاته وتحقيق حوادثه، كلية الشرطة، القاهرة.

4.الرشيدي مقرن سعود مطني(2010)، انعكاسات تعديلات أنظمة المرور على الحوادث من جهة نظر العاملين في المرور والسائقين، دراسة ميدانية على منطقة حائل بالمملكة العربية السعودية، رسالة ماجستير، علم الاجتماع، تخصص علم الجريمة، جامعة مؤتة، السعودية.

5.السيف عبد الجليل(1986)، تطور أساليب تنظيم إدارة المرور، مطابع الاشعاع، ط2، الرياض.
6.الظفيري نايف بن ناشي الذراعي(2005)، الآثار الشرعية المترتبة على حوادث السير، رسالة ماجستير في الفقه والأصول، كلية الدراسات العليا، الجامعة الأردنية.
7.المعجم الرائد، بتاريخ 06-03-2017، عن الموقع www.almaany.com.
8.بوطبال سعد الدين (2012)، دور سمات الشخصية والاتجاهات النفسية في ارتكاب المخالفات المرورية لدى السائقين – تحليل نفسي اجتماعي لسلوك قيادة السيارات، أطروحة دكتوراه في علم النفس الاجتماعي، قسم علم النفس وعلوم التربية والارطوفونيا، كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية، جامعة الجزائر 2، الجزائر.
9.بوظريفة حمو، عيسى محمد، زنادة دليلة، شريفي هناء(2010)، مستوى سلوك الإقدام على المخاطرة لدى السائقين وعلاقته ببعض الخصائص الشخصية والفردية، مجلة الوقاية والأرغنوميا، العدد 03، جامع الجزائر، الجزائر.
10.بوعيشة فتيحة(2013)، نمط السلوك أ والحوادث المرورية، الملتقى الوطني الأول حول "حوادث المرور بين مستعملي الطريق وتنظيم المرور"، جامعة الحاج لخضر -باتنة-، الجزائر.
11.بلخيري وفاء، سعودي عبد الكريم(2013)، دور العوامل النفسية في عدم احترام السائقين لقانون المرور، الملتقى الوطني الأول حول "حوادث المرور بين مستعملي الطريق وتنظيم المرور"، جامعة الحاج لخضر -باتنة-، الجزائر.
12.حافري زهية غانمي(2016)، مطبوعة الدعم البيداغوجي في مقياس علم النفس المرضي، كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية، قسم علم النفس وعلوم التربية والارطوفونيا، جامعة سطيف، الجزائر.
13.زميتي نجلاء، بوصوفة مريم (2016)، دور نظام النقاط المرورية في الحد من المخالفات المرورية، مذكرة ماستر في القانون، كلية الحقوق والعلوم السياسة، جامعة 8 ماي 1945 قالمة، الجزائر.
14.قاشي محمد (2013)، الأسباب النفسية لحوادث المرور من وجهة نظر سائقي مركبات الوزن الثقيل، الملتقى الوطني الأول حول "حوادث المرور بين مستعملي الطريق وتنظيم المرور"، جامعة الحاج لخضر -باتنة-، الجزائر.
15.وزارة العدل (2002)، قانون المرور، د.و.أ.ت، ط1، الجزائر.
16.Commission économique pour l'Europe(1998), Statistique des accidents de la circulation routière en Europe et en Amérique du nord, Nations Unies, Vol 43, New York.
17.Fischer Gustave(2003), psychologie des violences sociales, Francis lefebrre, Paris.