

الفصل الأول: مشكلة البحث

أولاً: إشكالية الدراسة

ثانياً: فرضيات الدراسة

ثالثاً: أهمية الدراسة

رابعاً: أهداف الدراسة

خامساً: مفاهيم الدراسة

سادساً: التوجهات البحثية النفسية والاجتماعية في

موضوع السلامة المرورية

أولاً: الإشكالية

يشكل النقل عنصراً هاماً في الحياة المعاصرة، ويعد أحد المطالب الأساسية للمجتمعات بتنوع شرائحها الاجتماعية، والثابت أنه لم يعد في وسع إنسان هذا العصر الاستغناء عن وسائل النقل المختلفة وبالخصوص منها السيارة، ومع توسع المدن وسرعة إيقاع الحياة بات الطلب على السيارات يعرف تزايداً مطرداً، الأمر الذي كان وراء العديد من المشكلات المرورية تتعلق بالازدحام المروري وما يصاحبه من تلوث بيئي، وحوادث المرور التي يروح ضحيتها نحو مليون ومائتي ألف شخص وإصابة أكثر من أربعين مليون سنوياً بإعاقات مستديمة في أنحاء العالم المختلفة. (راضي السيد، 2008، ص6)

فبقدر ما ترك اختراع السيارة من ارتياح وشعور بمتعة النصر العلمي على مشاق السفر وطى المراحل والزمن وتواصل الأفراد وحتى المجتمعات المتباعدة، بقدر ما تحولت النعمة إلى آفة تأثر بها معظم أفراد المجتمع على اختلاف أعمارهم و أجناسهم ومستوياتهم العلمية والمهنية والاجتماعية بسبب ما تحصده من أرواح كل حين، وقد عبر "كينيدي" الرئيس الأمريكي الأسبق في كلمة ألقاها على الكونغرس في عام (1977) إلى أن "السيارة هي من أكثر الحاجات الماسة في الحياة اليومية التي تجلب للشعب الأمريكي أكبر قدر من الراحة، وأعظم قدر من المآسي والوفيات التي تحدث على الطرقات " (راضي السيد، 2008، ص28)

بل إن أمريكا قد فقدت بين سنتي (1977-1988) بسبب حوادث المرور ما لم تفقده أمريكا في جميع حروبها بعد الاستقلال (علي الغامدي، 1997، ص63)، وفي الجزائر أحصت الجهات المعنية بمسألة المرور خلال السداسي الأول من سنة (2008) هلاك (1698) شخصاً، بمعدل قارب (11) شخصاً يومياً من مجموع (18775) حادثاً مرورياً (54%) منها وقعت في مناطق ريفية وما نسبته (70%) من الضحايا تتراوح أعمارهم بين (15-30) عاماً، (المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرقات، 2008، ص74) وبقراءة متأنية لمعدلات الحوادث المرورية في العقد الجاري نصل حيناً إلى الاعتقاد بأن حوادث المرور في الجزائر قد أضحت تشكل معضلة حقيقية لا تقلق الجهات المسؤولة عن المرور فحسب، بل تشغل فكر الكثيرين بما فيهم عامة الناس، وبات يصطلح على الظاهرة باسم "إرهاب الطرقات"، ولغة الأرقام تنبؤنا أيضاً بأن مؤشر السلامة المرورية في الجزائر يزداد سوءاً عاماً بعد عام وهو ما جعل الجزائر تتبوأ مراتب متقدمة

على سلم الدول الأكثر تسجيلًا لحوادث المرور. (المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرقات (م.و.و.أ.ط.)، 2008، ص15)

إن الحادث المروري ليس نقطة معزولة في السياق الزمني، فهناك ما يسبق هذه النقطة وما يليها، والحادث المروري وفق هذه التسمية أصبح مرفوضاً على الأقل من الناحية الاصطلاحية والوظيفية، فهو يشير إلى اعتبارية الحدث وهي في الواقع ليست كذلك، وباتت جل الدراسات في مجال السلامة المرورية وخاصة الأمريكية منها تستخدم مصطلح الاصطدام، كما أن معظم تلك الدراسات تتفق على تفسير الحوادث المرورية بمجموعة عوامل ما بعد الحدث (الحادث) وما قبله، هذه الأخيرة تتفاوت بين العامل البشري ممثلاً في قائد المركبة، هندسة الطرق والبيئة والوعي المروري والثقافة العامة و التخطيط الحضري والمروري، وما يأتي بعد الحادث من تحقيق مروري وخدمات وطوارئ وخدمات طبية ومجموع هذه العوامل مجتمعة أو متفرقة تؤدي إلى وقوع الحادث وما يترتب عليه من بعد. (عبد الرحمان الجناحي، 2006، ص164)

إذا ما سلمنا بهذا الطرح تبين لنا أن كل جزئية من هذه العوامل تحتاج لبحث مستقل من شأنه أن يساعد في تجنب الحدث (الحادث المروري) أو تخفيف حدته، ولا يسع أي جهة علمية منفردة أن تدعي إمكانية حصر مفردات وأبعاد السلامة المرورية، فهي موضوع محوري للهندسة بأنواعها المختلفة المدنية والطرق والمواصلات والميكانيكية وغيرها وعلم الإحصاء وعلوم الفيزياء والعلوم الأمنية والقانونية، ولا يمكن حصر هذا التنوع في المباحث المهمة بموضوع السلامة المرورية، وهو ما يدل على أن موضوع السلامة المرورية يدخل ضمن إطار يأخذ بفكرة العوامل المتعددة وينبذ فكرة السببية الأحادية البعد وما فيها من تبسيط مخل.

وهكذا فقد صار البحث في أسباب الحوادث المرورية من أكثر المشكلات جذبا لاهتمام الباحثين لما له من دلالات نظرية وتطبيقية، فالبحث في مختلف الأسباب المؤدية للوقوع في الحوادث هو الطريق الأمثل لمختلف المحاولات التي تجري سواء الوقائية، أو الإرشادية أو حتى العلاجية.

من أجل ذلك يحدد المهتمون بمباحث السلامة المرورية موضوعهم ضمن حلقات ثلاث يأخذ بعضها برقاب بعض وهي المركبة، والطريق والسائق، استناداً إلى تلك الحلقات

الثلاث انتظم عمل الباحثين في مجال السلامة المرورية باختلاف نظمهم وأنساقهم العلمية (الهندسية، القانونية، الإدارية، الأمنية، الطبية) وبدرجة أقل السيكولوجيا الاجتماعية على الرغم من وضوح هذا الجانب في حوادث المرور، إن على مستوى عوامل ما قبل الحادث أو على مستوى عوامل ما بعد الحادث، وهو ما يبرر قصور تلك المباحث عن الوصول إلى نتائج من شأنها أن تسهم في كبح معدلات ضحايا الحوادث المرورية، ولأن المؤشرات الرقمية تعزو حوادث المرور إلى العامل البشري تحديداً، فالمشكلة من وجهة نظر السيكولوجيا الاجتماعية مشكلة اجتماعية بالدرجة الأولى، وهي قائمة على مستوى الثقافة والوعي المروريين في المجتمع، ذلك الوعي وتلك الثقافة ليست إلا الوجه الآخر الخفي لسلوك السائقين، عندئذ يصبح تناول المشكلة المرورية من منظور السيكولوجيا الاجتماعية مبنياً على محاولة تحليل سلوك السائقين واستقصاء ملامحه وأبعاده انطلاقاً من فهم تأثير الظروف الاجتماعية المشكّلة لسلوك قائد المركبة، وكشف الآليات الملموسة لحبك سلوك الفرد في نسيج الواقع المروري الاجتماعي بطبعه، وهو ما يستوجب ليس فقد مكاشفة سيكولوجية إنما مدخلا سوسولوجيا مرافقا في كل تحليل يتوخى الإحاطة بالموضوع. وإذ يطلع الباحث من خلال هاته الدراسة بمحاولة كشف تلك الآليات، فإن البحث سيرتكز على موضوع الاتجاهات باعتبارها من أهم محصلات التنشئة الاجتماعية، ولذلك فإن كل محاولة علمية لفهم سلوك السائقين لا يسعها إغفال أو تجاوز هذا المفهوم، فهي النواة التي بها يتشكل ويرسم ملمح سلوك الأفراد في الحياة اليومية اتجاه المواضيع المختلفة، وخصوصية التناول في هذه الدراسة تتحدد من خلال تفكيك إجرائي لمفهوم الاتجاه نحو السلامة المرورية إلى ثلاثة مكونات أساسية أولها معرفي والموسوم بالوعي المروري أو ما يعبر عن مجموع معارف السائقين حول قوانين ومعايير السلامة المرورية، أما المكون الثاني فهو وجداني ويشير إلى درجة إقبال جمهور السائقين على مقتضيات السلامة المرورية، نتاج تفاعل هذين المكونين هو المكون الظاهري للاتجاهات نحو السلامة المرورية، سلوكي ذو طابع عملي ويعبّر عن مجموع السلوكيات الصادرة عن السائقين، والتي تم محاولة رصدها عمليا وتضمين بنود وعبارات أدوات القياس المعتمدة في هذه الدراسة.

بناء على هذا التفكير الإجرائي لمفهوم الاتجاهات واستنادا إلى ما تقدم حول موضوع السلامة المرورية، فإن الدراسة تفلح من سؤال محوري هو:

ما اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية ؟

وهو السؤال الذي يستوجب الوقوف على مجموعة من الأبعاد ذات الصلة والتي يكون من شأنها الإحاطة بمطلب معرفة اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية، لأن التمكن من توصيف دقيق لخصائص اتجاهات مجتمع الدراسة، مطلب يصعب بلوغه بسؤال فريد سبق الإشارة إليه لا يحصر جل انشغالاتنا النابعة سلفا من تصورنا لتلك الطبيعة المميزة للظواهر النفس - اجتماعية التي يأخذ بعضها برقاب بعض في دوائر وتيارات وارتباطات لا حد لها، فتجعل تناولها بالدراسة العلمية الموضوعية وفق المنحى الوصفي أمر غير يسير، فينبثق عن ذلك صعوبة مبكرة هي التحديد العلمي للمفردات والتساؤلات محل البحث والإجابة، أي عزلها وإفرادها من غير سواها بالدراسة وهو الإجراء الذي اجتهد الباحث على إنجازه ضمن التساؤلات التالية:

1. هل هناك فروق دالة إحصائية بين أفراد العينة تعزى لمتغير (الجنس) في الدرجة الكلية على مقياس اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية؟
2. هل هناك فروق دالة إحصائية بين أفراد العينة تعزى لمتغير (السن) في الدرجة الكلية على مقياس اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية؟
3. هل هناك فروق دالة إحصائية بين أفراد العينة تعزى لمتغير (الحالة الاجتماعية) في الدرجة الكلية على مقياس اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية؟
4. هل هناك فروق دالة إحصائية بين أفراد العينة تعزى لمتغير (مستوى التعليم) في الدرجة الكلية على مقياس اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية؟
5. هل هناك فروق دالة إحصائية بين أفراد العينة تعزى لمتغير (المهنة) في الدرجة الكلية على مقياس اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية؟
6. هل هناك فروق دالة إحصائية بين أفراد العينة تعزى لمتغير (أقدمية السياقة) في الدرجة الكلية على مقياس اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية؟
7. هل هناك فروق دالة إحصائية بين أفراد العينة تعزى لمتغير (ارتكاب مخالفة مرورية أدت لسحب رخصة القيادة) في الدرجة الكلية على مقياس اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية؟

8. هل هناك فروق دالة إحصائية بين أفراد العينة تُعزى لمتغير (الوقوع في حادث مروري) في الدرجة الكلية على مقياس اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية؟

ثانياً: فرضيات الدراسة

كان لقراءات الباحث في المجالات والمناشير المتخصصة بالسلامة المرورية والمراجع العلمية وبعض ما نشر على صفحات المواقع الإلكترونية الأثر الإيجابي في التمكين من بلورة وصياغة أفكار وتساؤلات الدراسة، فضلاً عن دورها الفاعل في صياغة فرضيات البحث، والتي تتم عن أفكار مؤقتة تقترح تحديداً لعلاقة بين متغيرات الموضوع المطروح للدراسة، أو تحديد دلالة الفروق واتجاهها، وهي على حد تعبير (ماخ) "تفسير لوقائع معينة لا يزال بمعزل عن امتحان للوقائع، حتى إذا ما امتحن في الواقع أصبح إما فرضاً زائفاً يجب أن يعدل عنه إ لى غيره، وإما قانوناً يفسر مجرى الظواهر"، (الظاهر براهيمي، 1995، ص36) فجاءت فروض البحث على شاكلة معالم انطلاق أولية ومؤقتة من شأنها أن توفر كثيراً من الجهد الذي إن لم يجد ضبطاً منهجياً يمكن أن يهدر من غير جدوى، وقد صيغت جلها على شكل فروض صفرية أسهل للتحقق من الناحية الإجرائية، ضمن بوتقة متصلة بالتساؤلات محل البحث على النحو التالي:

1. هناك اتجاهات غير مرغوبة لدى أفراد العينة نحو السلامة المرورية.
2. ليست هناك فروق دالة إحصائية بين أفراد العينة تُعزى لمتغير الجنس في الدرجة الكلية على مقياس اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية.
3. ليست هناك فروق دالة إحصائية بين أفراد العينة تُعزى لمتغير السن في الدرجة الكلية على مقياس اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية.
4. ليست هناك فروق دالة إحصائية بين أفراد العينة تُعزى لمتغير الحالة الاجتماعية في الدرجة الكلية على مقياس اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية.
5. ليست هناك فروق دالة إحصائية بين أفراد العينة تُعزى لمتغير مستوى التعليم في الدرجة الكلية على مقياس اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية.
6. ليست هناك فروق دالة إحصائية بين أفراد العينة تُعزى لمتغير المهنة في الدرجة الكلية على مقياس اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية.

7. ليست هناك فروق دالة إحصائية بين أفراد العينة تُعزى لمتغير أقدمية السياقة في الدرجة الكلية على مقياس اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية.

8. ليست هناك فروق دالة إحصائية بين أفراد العينة تُعزى لمتغير ارتكاب مخالفة مرورية أدت لسحب رخصة القيادة، في الدرجة الكلية على مقياس اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية.

9. ليست هناك فروق دالة إحصائية بين أفراد العينة تُعزى لمتغير الوقوع في حادث مروري في الدرجة الكلية على مقياس اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية"

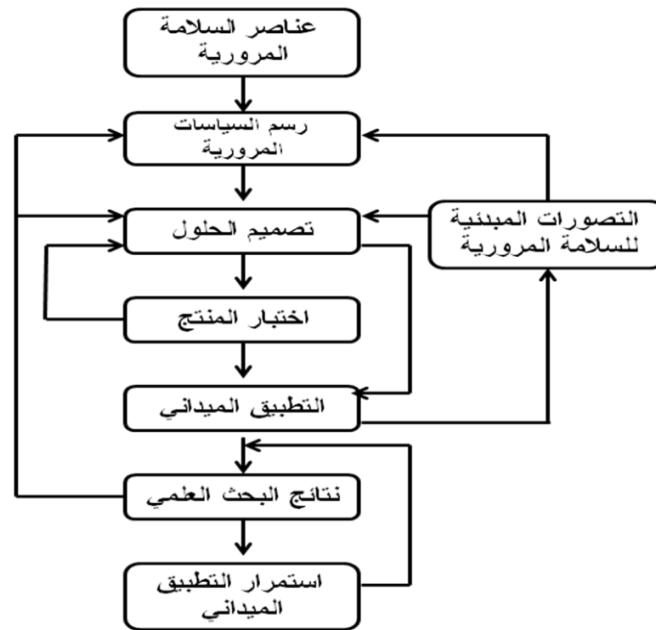
ثالثاً: أهمية الدراسة

بقدر ما تتسم مشكلة أمن الأفراد على الطرقات بالتشعب والتعقيد بقدر ما ينحو العمل العلمي إزاءها الدقة والعمق والتخصص لكشف المشكلة ومؤثراتها وتداعياتها المختلفة، ولئن اعتمدت هذه الدراسة البحث النفس اجتماعي المروري لتتاول إشكالية اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية ضمن سياق البحث في الإستراتيجية الشاملة للسلامة المرورية، واستقصاء الجوانب المؤثرة فيها كافة بالرغم من أن البعد الإنساني يمثل الفداحة المؤلمة في ظل الوفيات والإصابات المستديمة المتزايدة، حتى إن منظمة الصحة العالمية التي تولى اهتماماً متزايداً بالموضوع صنّفت حوادث المرور كثالث سبب رئيس لوفاة الأفراد في سن (5-29) سنة، (أحسن طالب، 2009، ص 1) لذا فإن الرؤية العلمية تتسع لمعالجة الأبعاد الأخرى لتتناول حجم الإعاقة الإنتاجية وتضخم الأضرار المادية في ضوء البحث الاقتصادي المروري الجاد، فيندرج تحتها تكاليف العلاج والإضرار بالمتلكات العامة والخاصة، كما يمكن تقدير الأموال المدفوعة رغم التوقف عن العمل، ولعل إبراز هذا الإهدار والخسائر الفادحة التي لا يمكن التغلب عليها والحد منها إلا بالنظرة الموضوعية لتلك العناصر المهمة في المعادلة، كالكفاءة والأمان الذي يفقده المجتمع في حراكه ومنجزاته الاقتصادية هي ذاتها التي تساعد على تفهم تكاليف الحوادث المرورية واستيعاب حجم خطورة المشكلة، فالمتتبع لضرورة المشكلات يجد أنها تمر بمراحل ثلاث هي: (الاعتراف بوجود المشكلة، بحث هذه المشكلة واقتراح الحلول، وضح الحلول موضع التنفيذ). (خالد السيف، 1418هـ، ص 224)

ويختزل موضوع البحث الذي يروم من خلاله صاحب الدراسة المكاشفة العلمية عن اتجاهات سائقي المركبات نحو السلامة المرورية المراحل الثلاث التي سبق ذكرها في هذه الدراسة، بالرغم من أننا نعتقد أن تحقيق السلامة المرورية لا يتأتى من خلال دراسة واحدة ميكروسكوبية من حيث مجالها المكاني والبشري، غير أن أهميتها تكمن في أنها تفتح المجال لمزيد من الدراسات المرورية التي يمكن أن تشكل سندا قويا للجهات الوصية بالمسألة المرورية في بلادنا نحو كبح معدلات الوفيات والمصابين على الطرقات، فالاستقصاء المكتبي يكشف تأخرنا عن الانشغال بهذا الموضوع على الرغم من أن مؤشرات عدة كانت تُنبؤ بالواقع الذي بلغه مستوى السلامة المرورية على طرقاتنا، ففي الوقت الذي تشير فيه الإحصائيات التي تقدمها منظمة الصحة العالمية إلى أن عدد حوادث المرور متمركز بشكل كبير في الدول النامية (زيد عقل، 2006، ص13)، فلا مجال في هذا الصدد للمقارنة بين الدول النامية ونظيرتها المتقدمة من وجهين، الأول أن الميزانية التي تخصصها الدول النامية للمسألة المرورية لا تكاد تذكر إذا ما علمنا أن الولايات المتحدة الأمريكية على سبيل المثال التي يموت على طرقاتها نحو (40-50) ألف شخص سنويا قد خصصت سنة (1988) نحو (39) مليون دولار أمريكي للأبحاث المرورية، (علي الغامدي، ت، ص201) والوجه الثاني الرؤية العلمية الإستراتيجية، ففي بريطانيا مثلا تم وضع متوسط الإصابات المرورية خلال الفترة (1981-1985) أساسا لهدف قومي يتطلع لتقليص الإصابات المرورية في المستقبل بحيث يصبح ثلث المتوسط وهو ما تحقق فعلا، كما تبنت ذات الجهة عام (1999) هدفا إستراتيجيا يهدف بشكل خاص لخفض عدد الوفيات التي تحدث للفئة العمرية (5-19) سنة بسبب حوادث المرور ووضع هذا الهدف على وثيقة أطلق عليها اسم "طريق الغد أكثر سلامة للجميع Tomorrow's road Safer For Everyone" أما في السويد فقد تم وضع هدف إستراتيجي أطلق عليه "الرؤية الصفر" Vision zéro الذي يهدف إلى عدم وجود إصابات بليغة أو وفيات بسبب حوادث المرور، (عامر المطير، 2006، ص10) وفي ألمانيا تم بلوغ معظم الأهداف المسطرة من خلال إستراتيجية مرورية تم تصميمها منذ عقدين لعل أبرزها انخفاض عدد الحوادث المرورية المهلكة بنسبة (50%). (علي الغامدي، ت، ص201)

تبرز جملة التجارب السابقة الأهمية الإستراتيجية للبحث العلمي في مجال السلامة المرورية على الطريق، فهو السبيل الوحيد لإدراك المنافذ التي يمكن من خلالها الولوج إلى عمق المشكلة المرورية من خلال بحث رصين يأخذ بفكرة العوامل المتعددة ولا يلغي صفة التخصص والعمق من أجل الخروج بحلول ممكنة ووضعها قيد التنفيذ، وهو المنطلق الذي اعتمده الدراسة الحالية نحو المكاشفة العلمية عن اتجاهات سائقي المركبات نحو السلامة المرورية، ولئن شكّل موضوع الاتجاهات النفسية عموماً مادة خصبة للبحث السيكواجتماعي في المنتصف الثاني من القرن الماضي، فالمظاهر السلوكية للسائقين على طرقاتنا فضلاً عن الإحصاءات التي تشير إلى أن (90%) من الحوادث ترجع للعامل البشري سبب مقنع وملح للبحث في ثنايا هذا الموضوع، تمهيداً لبلوغ نتائج تظهر طبيعة معارف ووجدان وسلوك السائقين، وهي المكونات التي يشتمل عليها مفهوم الاتجاه النفسي فضلاً عن إمكانية صياغة برامج تسهم في تعديل الاتجاهات مادام هذا الأخير ممكناً بلغة أهل السيكولوجيا الاجتماعية، وهو المنطلق ذاته الذي اعتمده ألمانيا قبل عقدين من الزمن حيث يستعمل حالياً نحو (95%) من السائقين حزام الأمن بصفة منتظمة (علي الغامدي، ب ت، ص 204) وهو نموذج بسيط يكشف أهمية البحث في الموضوع ويكشف الشكل التالي أهمية البحث العلمي في مجال السلامة المرورية:

شكل رقم (1) أهمية البحث العلمي في مجال السلامة المرورية



المصدر: بتصريف من الباحث (عبد الرحمان الجناحي، 2006، ص 180)

رابعاً: أهداف الدراسة

يعتزم الباحث انطلاقاً من موضوع البحث واستناداً إلى مضمون الدراسة بلوغ جملة من الأهداف أهمها :

- إبراز نوع الاتجاهات التي يحملها سائقو المركبات من أفراد العينة نحو السلامة المرورية من خلال تحليل إجرائي لمفهوم الاتجاهات يشتمل على مكونات ثلاثة هي (معارف ووجدان وسلوك السائقين) قصد الخروج بنتائج تسهم في تشخيص أمبريقي للواقع الاجتماعي المروري والممارسات السلوكية للسائقين على طرقاتنا، فضلاً عن رسم سياسات علاجية تروم كبح معدلات ضحايا حوادث المرور من وفيات وإصابات، وهو هدف الدراسة الميدانية واستصحاباً له فإن أهدافاً يمكن استهدافها لبلوغه موجزة في النقاط التالية.

- محاولة إبراز البناء الداخلي للمشكلة المرورية في بلادنا انطلاقاً من تحليل وصفي مفصل على مدار أربعة عقود من الزمن (منذ سنة 1970 إلى غاية 2008) يشمل كل من التوزيع الجغرافي لحوادث المرور والتوزيع الزمني، فضلاً عن أسباب الحوادث المرورية الأكثر تكرار مع التركيز على بعض الخصائص الديموغرافية للمتورطين في حوادث المرور.

- إبراز خاصية الشمولية لمشكلة السلامة المرورية فهي مشكلة ذات طابع مجمل في أسبابها و أبعادها والآثار المترتبة عنها وتنبذ فكرة السببية الأحادية، وهي الفكرة الأساس لكل برنامج علاجي ينشد السلامة المرورية.

- تكشف عملية الاستقصاء المكتبي أن الباحثين المعنيين بمشكلة السلامة المرورية قد بذلوا جهوداً بحثية مكثفة في هذا الصدد لمعرفة أسباب هذه الظاهرة، والآثار المترتبة عنها ومحاولة علاجها والتقليل من مخاطرها وآثارها السلبية، وشملت هذه الجهود البحثية عناصر الحادث الثلاثة ومكوناتها وهي عوامل المركبة الطريق و العامل البشري، ورغم أن الدراسة الحالية تعنى أساساً بالعنصر الثالث من خلال التركيز على اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية فإن البحث في هذه الجزئية تخفي وراءها أهداف محورية اعتمدها الدراسة: أولها التأكيد على أهمية العامل البشري في حوادث المرور، والثاني دراسة النواحي السلوكية للسائقين في بلادنا ضمن خصائص البيئة الاجتماعية المرورية المحلية، وهو ما يضيف على نتائج الدراسة أهمية ودلالة أكبر من أجل بناء استراتيجيات السلامة المرورية الوقائية منها والعلاجية.

خامسا: مفاهيم الدراسة:

1.الاتجاهات النفسية :

الاتجاه لغة من فعل وَجَّهَ، ومنه الوَجْهُ والجمع الوُجُوهُ، وَوَجَّهَ كُلُّ شَيْءٍ: مُسْتَقْبَلُهُ، وفي التنزيل العزيز: {فَأَيْنَمَا تُوَلُّوا فَتَمَّ وَجْهُ اللَّهِ}، وقوله تعالى: { فَأَقِمَّ وَجْهَكَ لِلدِّينِ حَنِيفًا }؛ أي اتَّبَعَ الدِّينَ الْقَيِّمَ، والجمع أَوْجُهٌ وَوُجُوهٌُ وفي الحديث: لُتْسُونٌ صُفُوفُكُمْ أَوْ لِيُخَالِفَنَّ اللَّهُ بَيْنَ وُجُوْهِكُمْ؛ أراد وُجُوهُ القلوب، وَوُجُوهُ البُلْدِ أَوْ القومِ: أَشْرَافُهُ، ويقال: هَذَا وَجْهُ الرَّأْيِ أَي هُوَ الرَّأْيُ نَفْسُهُ، وَاتَّجَهَ لَهُ رَأْيٌ أَي سَنَحَ بِمَعْنَى عَرَضَ وَأَقْبَلَ، وَهُوَ اقْتَعَلَ، صَارَتْ الْوَاوِيَاءُ لِكَسْرَةِ مَا قَبْلَهَا، وَأَبْدَلْتَ مِنْهَا التَّاءَ وَأَدْغَمْتَ ثُمَّ بُنِيَ عَلَيْهِ قَوْلُكَ قَعَدْتَ تُجَاهَكَ وَتِجَاهَكَ أَي تَلْقَاءَكَ، وَالجِهَةُ وَالوَجْهَةُ جَمِيعًا: الْمَوْضِعُ الَّذِي تَنْوَجُّهُ إِلَيْهِ وَتَقْصِدُ .، وَضَلَّ وَجْهَهُ أَمْرُهُ أَي قَصَدَهُ؛ وَالوَجْهَةُ: الْقِبْلَةُ وَشِبْهَهَا فِي كُلِّ وَجْهَةٍ أَي فِي كُلِّ وَجْهِ اسْتَقْبَلْتَهُ وَأَخَذْتَ فِيهِ، وَتَجَّهْتُ إِلَيْكَ أَنْجَهَ أَي تَوَجَّهْتُ لِأَنَّ أَسْلَ التَّاءَ فِيهِمَا وَاوْ، وَوَجَّهَ إِلَيْهِ كَذَا: أَرْسَلَهُ، وَوَجَّهْتُهُ فِي حَاجَةٍ وَوَجَّهْتُ وَجْهِي لِلَّهِ وَتَوَجَّهْتُ نَحْوَكَ وَإِلَيْكَ، وَالْمَعْنَى إِجْمَالًا الْإِقْبَالَ بِالْوَجْهِ عَلَى أَمْرٍ مَا أَقْصَدَهُ.(محمد ابن منظور، د ت، ص4775-4777)

أما من الناحية الاصطلاحية وفي ميدان علم النفس الاجتماعي فلم يتفق الباحثون في هذا الميدان على تعريف محدد، بل ثمة من أشار إلى وجود أكثر من خمس مائة تعريف لهذا المفهوم، (عبد الطيف خليفة، محمود شحاتة، د ت، ص 8) وقد أمكن للباحث تبعا لمراجعاته في بعض من تلك التعريفات الوصول إلى صياغة تعريف لمفهوم الاتجاه النفسي على النحو التالي:

"استجابة نفسية عامة عند الفرد نحو مثيرات محددة مرتبطة بموضوع معين في البيئة التي يعيش فيها الفرد، تنظمها وتوجهها خبرات الفرد السابقة بما يكفل تقديمها وتعميمها على سلوكياته في المواقف والظروف المشابهة، وتعكس تفاعل مكونات ثلاث (معرفي -أفكار الفرد ومعارفه ومعتقداته حول موضوع الاتجاه- ، وجداني - جملة المشاعر والخصائص الوجدانية المتعلقة بموضوع الاتجاه- وسلوكي يعكس استعداد الفرد لاستجابة محددة نحو موضوع الاتجاه) لتكوين ثابت نسبيا يوجه سلوك الفرد بعيدا أو قريبا نحو عناصر بيئته "، في حين عرف الباحث مفهوم الاتجاه من الناحية الإجرائية على أنه: "تقدير ذاتي يقوم به السائق، يعكس استجابة ثابتة نسبيا نحو مثيرات تتعلق بالسلامة المرورية على الطريق، من خلال الإجابة على البنود المتضمنة في المقياس تبعا لبدائل الاستجابة المتدرجة من أقصى درجات المعارضة إلى أقصى درجات القبول لمضمون العبارة، وهي (معارض

تماماً، معارض، غير متأكد، موافق، موافق تماماً)، يمكن ترجمتها إلى درجات تحدد نوع الاتجاه الذي يحمله السائق نحو أبعاد السلامة المرورية التي حصرها الباحث في ثلاثة أبعاد رئيسية هي : الاتجاه نحو السلوك المروري السليم وتقيسه البنود رقم (1.2.3.4.6.9.11.16.18.20.21.26.27.29.32.35.37.38.40)، الاتجاه نحو الاهتمام بعوامل السلامة في المركبة وتقيسه البنود رقم (5.7.12.14.17.19.25.28.39) والاتجاه نحو التقيد بأنظمة وقواعد المرور وتقيسه البنود رقم (8.10.13.15.22.23.24.30.31.33.34.36)"

2.السائق:

من الفعل سَوَّقَ و سَاقَ، سَاقَ الإِبِلَ وَغَيْرَهَا يَسُوقُهَا سَوَاقًا وَسَيَاقًا، وَهُوَ سَائِقٌ وَسَوَاقٌ، شَدَّدَ لِلْمِبَالِغَةِ، وَقَوْلُهُ تَعَالَى {وَجَاءَتْ كُلُّ نَفْسٍ مَعَهَا سَائِقٌ وَشَهِيدٌ}؛ قِيلَ فِي التَّفْسِيرِ: سَائِقٌ يَسُوقُهَا إِلَى مَحْشَرِهَا، وَالسَّاقَةُ جَمْعُ سَائِقٍ وَهُمْ الَّذِينَ يَسُوقُونَ جَيْشَ الْعُزَاةِ وَيَكُونُونَ مِنْ ورائه يحفظونه ويقودونه.(محمد ابن منظور، د ت، ص4321)

السائق من الناحية الاصطلاحية هو كل شخص يتولى قيادة مركبة بما فيها الدراجات، والدراجات النارية أو يسوق حيوانات الجر والحمل والركوب والقطعان عبر الطريق أو يتحكم فعلا في ذلك . (الجريدة الرسمية،2009، ص 5)

وقد عرف الباحث من الناحية الإجرائية السائق على أنه: "الشخص الحاصل على رخصة قيادة الصنف (ب) مستوفية الشروط القانونية، سواء كانت إختبارية مؤقتة أو دائمة، والتي تسمح لصاحبها بقيادة مركبة من ثمانية مقاعد والسائق تسعة، الوزن الإجمالي للعربة لا يتعدى 3500 كلغ والعربة المقطورة لا يتعدى وزنها 750 كلغ".

3.المركبة:

من الفعل ركب: رَكِبَ الدَابَّةَ يَرْكَبُ رُكُوبًا: عَلَا عَلَيْهَا، وَالاسْمُ الرَّكْبَةُ بِالْكَسْرِ، وَكُلُّ مَا عَلِيَ فَقَدْ رُكِبَ وَارْتُكِبَ، وَالْمَرْكَبُ: الدَابَّةُ، تَقُولُ: هَذَا مَرْكَبِي، وَالْجَمْعُ مَرَائِبٌ وَالْمَرْكَبُ: الْمَصْدَرُ، تَقُولُ: رَكِبْتُ مَرْكَبًا أَيْ رُكُوبًا، وَالْمَرْكَبُ: الْمَوْضِعُ، (ابن منظور، د ت، ص 2672) والمركبات جمع مفردة مركبة.

والمركبة هي " كل وسيلة نقل بري مزودة بمحرك للدفع أو غير مزودة بذلك، تسيير على الطريق بوسائلها الخاصة أو تدفع أو تجر " (الجريدة الرسمية، 2009، ص5)

وقد عرفها الباحث من الناحية الإجرائية على أنها: "كل سيارة من النوع الخفيف ذات أربع عجلات، موجهة لنقل الأشخاص أو البضائع لا يتعدى وزنها مع الحمولة 3500 كلغ،

مزودة بجهاز ميكانيكي للدفع الذاتي تسير على الطريق، ويستثنى من ذلك السيارات الثقيلة أو الشاحنات والحافلات والدراجات بنوعيتها والمركبات المتمفصلة " (انظر الملحق الخاص بالعدد 45 من الجريدة الرسمية)

4. السلامة المرورية :

عند البحث في التراث الأدبي ذي الصلة بمفهوم السلامة المرورية نصل حيننا إلى الاعتقاد بأن هذا المفهوم وعلى الرغم من كثرة تداوله، إلا أنه حديث العهد بالتناول في مجال البحث العلمي بمختلف أنساقه، وهو ما شكل صعوبة للباحث في تحديد تعريف محدد يتسق مع الإطار العام للدراسة ويخدم أهدافها، كما لم تكشف عملية البحث المكتبي حول المفهوم إلا عددا قليلا من التعريفات خضعت أبعاد الصياغة فيها إلى الأطر والأنساق العامة التي جرت تحتها تلك البحوث سواء كانت أمنية أو هندسية أو قانونية.

وقد ارتبطت نشأة مفهوم السلامة المرورية مع البحوث التي أجراها الباحث الأمريكي وليام هادن، الذي أسندت له مهمة تكوين برنامج وطني لخفض عدد الحوادث على الطرقات الأمريكية، فقدّم ما سمي فيما بعد مصفوفة هادن، التي اشتملت على العناصر الرئيسية المرتبطة بوقوع حوادث المرور، وقد تبنت وزارة النقل والمواصلات الأمريكية هذه المصفوفة كأساس لبرنامج الأنظمة ومواصفات السلامة التي تضعها منذ سنة (1968)، والتي تركز أساسا على العناصر التي أوردها هادن في مصفوفته وهي (الطريق، المركبة والسائق). (سعد القاضي وآخرون، 1994، ص464)

واستنادا إلى هذه العناصر الثلاث انتظم عمل الباحثين نحو صياغة تعريف جامع مانع لمفهوم السلامة المرورية، فتحديد العلاقة بينها كفيل بتحديد ماهية السلامة المرورية، غير أن صعوبة تمثل تلك العلاقة، جعلت فريقا من الباحثين يلصق لفظا جديدا بالمفهوم، ويُعبّر عنه بمستوى السلامة المرورية، ونستطيع وفق ذلك تحديد السلامة المرورية تبعا لمجموعة من المؤشرات مثل عدد الحوادث المرورية المسجلة وعدد الوفيات وعدد المصابين بحسب الكيلومترات المقطوعة وعدد المركبات المسجلة، (سعد القاضي وآخرون، 1994، ص466) وقد برّر هذا الفريق صحة توجهه بالقول: أن الدراسات والأبحاث المرورية المرتبطة بمفهوم السلامة المرورية تسعى دوما إلى تحسين مستوى السلامة المرورية على الطريق، ويترجم هذا

التحسين تراجع في عدد حوادث المرور وعدد المصابين والوفيات، والتخفيف من حدة الحوادث وخطورتها.

ويكشف التحليل المفاهيمي لهذا التصور التعبير عن مفهوم السلامة المرورية بصياغة كمية يمكن معها الحكم على فعالية البرامج التي تهدف أساسا إلى تحقيق السلامة المرورية لمستخدمي الطريق، وعلى الرغم من معقولية التصور إلى حد بعيد، إلا أن فريقا آخر من الباحثين رفض فكرة المزوجة بين تلك الصبغة الكمية والسلامة المرورية، فمفهوم السلامة المرورية حسبهم مطلب تتشده المجتمعات المعاصرة وليس رقما، وهو في حد ذاته مبدأ قائم على مواجهة مختلف العوامل التي تساهم في وقوع حوادث المرور، وفق ذلك فإن السلامة المرورية بمفهومها الواسع تعني " تأمين الوسائل التي تساهم في تسيير العملية المرورية في ظل توفر أسباب السلامة من مختلف الجوانب، حيث يتولى الجانب الأول توعية الإنسان بقواعد وأنظمة المرور الصحيحة والإجراءات التي توفر له أسباب السلامة، وفي الوقت نفسه تطبق الجزاء على من يخالف هذه الأنظمة، في حين يتولى الجانب الثاني مراعاة تأمين وسائل السلامة في المركبات وضرورة أهليتها للسير على الطرق، فيما يقوم الجانب الثالث من جوانب السلامة المرورية بتصميم الطرق حسب المواصفات القياسية، ومتابعة صيانتها بما يضمن سلامة مستخدميها. (علي الرشدي، 2006، ص45)

يقدم التعريف تصور عاما لأبعاد السلامة المرورية، وهو المنطلق الذي أسس عليه الباحث تعريفه المقترح للسلامة المرورية بما يخدم الإطار والتصور العام للدراسة والتي تبحث في اتجاهات سائقي المركبات نحو السلامة المرورية، وبناء على هذا الأساس فإن السلامة المرورية بمفهومها الواسع تعني " تبني السائق كافة اللوائح والنظم المرورية والإجراءات الوقائية - كالعقل، وسلامة الحواس، ومعرفة أنظمة وتعليمات المرور، والتركيز أثناء القيادة، والإحساس بالمسئولية، والإلمام بميكانيكا المركبة، وصيانتها بشكل مستمر - بما يمنع الوقوع في حوادث مرورية على الطريق، لضمان سلامة السائق نفسه والركاب وكذا المركبة، وهو ما يعكس على نحو غير مباشر حرصا في الحفاظ على أمن مقومات البلد البشرية - أي تقليل عدد المصابين والوفيات - والاقتصادية - الخسائر في الممتلكات العامة والخاصة المترتبة عن الحوادث - "

سادسا: التوجهات البحثية النفسية و الاجتماعية في مجال السلامة المرورية:

شكّل موضوع السلامة المرورية محور اهتمام العديد من الدراسات على امتداد العقود الثلاثة الماضية، ولئن اتسع مجال صفحات هذا المبحث فإن الغرض الرئيسي منه يبقى هو إبراز تموقع بحث "اتجاهات سائقي المركبات نحو السلامة المرورية" الذي يعكف صاحب الدراسة على مكاشفته، ضمن سياق البحث النفس اجتماعي المروري، والوقوف على أهم الموضوعات التي عني بها أهل البحث في هذا المجال، وإبراز الأهمية النظرية لمعالجة أبعاد هذا الموضوع عبر جملة من المستويات التحليلية الثلاثة السابقة وعبر مستويات تحليلية تعبر عنها العناوين البارزة التالية:

1. التوجهات البحثية النفسية:

تتعلق الدراسة النفسية للسلوك المصاحب للقيادة وحوادث الطريق من منظور سلوكي واع، ينظر إلى قيادة السيارات على أنها عملية تفاعلية لها مستويان، أحدهما يتعلق بالتفاعل مع السيارة كآلة، والآخر يتعلق بالبيئة المحيطة والطريق، ويخضع هذا التفاعل لمنظومة سلوكية تحكمها قواعد ومهارات محددة، وفي ضوء هذا المنظور فإن سلوك قائدي السيارات يتكون من مجموعة من الاستجابات التي تعكس جوانب متعددة من الخاصية، بعضها مرتبط بسمات الشخصية، والآخر مرتبط بالمتغيرات المعرفية، والثالث مرتبط بالحالات الانفعالية المرتبطة بالضغوط الحياتية للمشقة والتي تزيد من استعداد الأفراد لارتكاب حوادث المرور وبعض الخصائص النفسية التي تقف خلف سلوك الأفراد كالتوافق النفسي والاجتماعي ومستوى الدافعية ومستوى القيم والأعراف والتعب والنوم أثناء القيادة، (سميحة دويدار، 2008، 194) هذه المتغيرات النفسية بلورت الاتجاه العام لدراسة سلوك القيادة والاستهداف للحوادث والذي انعكس بشكل مباشر وواضح في محتويات الكتب والدوريات العلمية المتخصصة التي عبرت عن هذه الدراسات والتي نعرض بعض منها في ما يلي :

1.1. علاقة سمات الشخصية بحوادث المرور :

اهتمت العديد من الدراسات بمحاولة الكشف عن شخصية السائق والوقوف على سماتها في علاقتها بسلوك القيادة على الطريق، وتحديد نمط الشخصية الأكثر استهدافا لحوادث الطرق، ومن أهم سمات الشخصية التي حظيت باهتمام مبكر في علاقتها بحوادث المرور العدوانية Agression فقد أكد (Whitlock) سنة (1971) أن (85%) من حوادث المرور

في بريطانيا ترجع إلى الميول العدوانية لدى السائقين، كما أشار (Mozer) سنة (1975) إلى وجود ميول عدوانية أكبر عند مخالفي المرور من السائقين في ألمانيا الغربية، وهو ما تشير إليه أيضا الأبحاث التي قام بها "بيري" (Perry) عن أن الأشخاص الذين يحصلون على درجات عالية على مقياس القلق والعدوان كانوا أكثر تسجيلا لحوادث المرور من غيرهم (عبد الله النافع وخالد السيف، 1406، ص67)

وقام (Loo) سنة (1979) بدراسة أخرى عن دور سمات الشخصية الأولية في إدراك إشارات المرور traffic signe ومخالفات المرور والتعرض للحوادث، واستعرض فيها عدد من الدراسات السابقة في هذا الموضوع وتبين أن مكون الاندفاعية impulsivité كأحد المكونات الأساسية للانبساط هو المسؤول عن تباين العلاقة بين الانبساط والحوادث المرورية، وتبين أيضا أن مكون البحث عن الإثارة sensation seeking هو المسؤول عن تباين العلاقة بين الاندفاعية والحوادث المرورية، أي أن ارتفاع درجة الفرد على مكون البحث عن الإثارة يرتبط بزيادة وقوعه في الحوادث المرورية، كما أن مكون قصر زمن اتخاذ القرار يفسر العلاقة بين الحوادث المرورية والقدرة على إدراك الصور المخفية للإشارات المرورية في أنواع الرسائل اللفظية، وتشير نتائج الدراسة نفسها عموما أن الذين يرتكبون حوادث السيارات كانوا يتميزون بعدة سمات للشخصية هي الاندفاعية، الحماس، الخجل، الاكتئاب، القلق والانطواء. (محمد التويجري وآخرون، 1421هـ، ص98)

كما أكد (Matthews) وآخرون سنة (1991) من خلال دراستهم على (302) من قائدي السيارات ودراسة الارتباط بين الحالة المزاجية وسمات الشخصية، وجود ارتباط ايجابي بين العصابية والعدوانية وسلوك سائقي السيارات، حيث ترتبط هاتان بالشعور بالمشقة الذي يؤدي بدوره إلى انخفاض الانتباه وسوء الحالة المزاجية أثناء قيادة السيارة مما قد يرتبط بارتكاب الحوادث المرورية. (سميحة دويدار، 2008، ص195)

كما قام (Pestonjee) سنة (1980) بدراسة عن عوامل الشخصية المرتبطة بحوادث المرور لدى السائقين المستهدفين، وقد وجد أن هؤلاء السائقين يختلفون اختلافا دالا عن غير المستهدفين في كثير من السمات والتي ترتبط بوقوع الحوادث وذكر من بينها (الاندفاعية، التردد، الاكتئاب، القلق والحساسية) (محمود أبو النيل، 1995، ص421)

وأشار (Arnett) وآخرون سنة (1997) من خلال الدراسة التي أجروها على مجموعات من الطلاب الذكور والإناث بمرحلة الثانوي (ن=139) والذين تراوحت أعمارهم ما بين (17-18) أشاروا إلى وجود علاقة بين العدوانية والبحث عن الإثارة والتهور في قيادة السيارات، وأن معظم الطلاب في هذه الأعمار يميلون أيضا إلى قيادة السيارات بسرعة فائقة في الحالة المزاجية الغاضبة أكثر من أي حالة انفعالية أخرى. (سميحة دويدار، 2008، ص196) كما قام (Magnavita) سنة (1997) بدراسة تهدف إلى توضيح العلاقة بين نمط الشخصية والاستهداف للحوادث حيث أجريت الدراسة على (73) سائقا من الذكور و(13) من الإناث وأسفرت نتائج هذه الدراسة عن وجود علاقة بين نمط السلوك "أ" و الاستهداف لحوادث الطرق حيث اتضح أن السائقين الذين يتسمون بنمط السلوك "أ" هم الأكثر ارتكابا لحوادث الطرق. (سميحة دويدار، 2008، ص195)

كما درس (Hauber) سنة (1980) السلوك العدواني لدى السائقين الألمان، من خلال البحث في السمات المتعلقة بهذا السلوك، وذلك بملاحظة ردود أفعال السائقين عند نقاط عبور المشاة في الشوارع، ولاحظ الباحث استجابات (966) مبحوثا من هؤلاء السائقين عند اقترابهم من أماكن عبور المشاة وبخاصة استجاباتهم اتجاه آخر المترجلين الذي يعبر في اللحظة الأخيرة، وقام الباحث بتحليل الاستجابات العدوانية سواء البدنية أو اللفظية، وكذلك عمر السائق وجنسه وغيرها من البيانات التي تم جمعها عن طريق المقابلة، وبإجراء التحليل العاملي لهذه الاستجابات، وصل الباحث إلى عامل سماه "العدوان المكتسب" تشبع عليه أربعة متغيرات هي التعرض للعقاب من قبل في المنزل، السلوك العدواني اتجاه المارة العابرين والتعليم المنخفض والتعرض للعقاب في الحياة الحالية. (محمد التويجري وآخرون، 1421هـ، ص98) ونشطت البحوث التي تحاول الكشف عن السمات المرتبطة بسلوك القيادة بشكل عام والاستهداف للحوادث بشكل خاص، فأجرى كل من (Fildes & Derry) سنة (1999) دراستين ميدانيتين على عينة من السائقين الشباب، أجريت الدراسة الأولى على عينة من السائقين مكونة من (18) سائق بمدى عمري من (16-19) سنة وطبّق عليهم اختبار للتقرير الذاتي، حدد الباحثان من خلال التحليل العاملي خمس فئات فرعية للسائقين، كما تم تحديد مجموعة السائقين مرتفعي الاستهداف للحوادث المرورية وهم الذين يتسمون بمستويات مرتفعة من العدوانية المرتبطة بالقيادة والسرعة الشديدة والقيادة بهدف تخفيض التوتر وسرعة القابلية

للاستثارة والتهيج والعدائية وفي الدراسة الثانية تمت دراسة عينة فرعية من العينة الكلية (ن= 54) في ظل تقديم مهام عالية المشقة فكانت النتيجة هي انخفاض الكفاءة في القدرة على التحكم في الانتباه ونقص مهارة القيادة. (سميحة دويدار، 2008، ص195)

وبخصوص محور الدراسات العربية فتبرز في الواجهة من جملة الدراسات التي تمت دراسة محمد التويجري وآخرون بعنوان "الحوادث والمخالفات المرورية لدى صغار السن والخصائص الشخصية والاجتماعية لمرتكبيها"، وقد أجريت الدراسة وفق خصائص البيئة السعودية، وعلى الرغم من اتساع رقعة المحاور التي تناولتها الدراسة فقد ركزت الدراسة على الخصائص الشخصية لسائقي السيارات من صغار السن، وأشارت النتائج إلى وجود فروق جوهرية دالة بين السائقين الذين سبق لهم وأن ارتكبوا حوادث ومخالفات مرورية ونظرائهم ممن لم يسبق لهم وأن ارتكبوا حوادث ومخالفات مرورية في كل من سمة الاندفاعية والمخاطرة والانبساطية والذهانية. (محمد التويجري وآخرون، 1421هـ)

كما أجريت دراسة أخرى في المجتمع السعودي عن حوادث المرور وعلاقتها بالعوامل النفسية والاجتماعية، وهي الدراسة التي قام بها عبد الله النافع وخالد السيف (1406هـ) بعنوان "تحليل الخصائص النفسية والاجتماعية لسلوك قيادة السيارات لدى السائقين السعوديين"، وتكونت عينة الدراسة من (2018) مبحوثاً تراوحت أعمارهم بين (17) عاماً وأقل (38) عاماً وأكثر بالإضافة إلى (115) موقوفاً ممن ارتكبوا حوادث مرورية، وتبين من خلال الدراسة أن أهم عشر تصرفات ترتبط إيجابياً بالحوادث هي (السرعة الزائدة، التجاوز في المنحنيات والطرق الضيقة، التجاوز بدون الإشارة، تغيير المسار دون استخدام الإشارة، الانشغال بأشياء مختلفة أثناء القيادة، المسارعة في تجاوز الإشارة الضوئية قبل تغييرها، الانطلاق بمجرد غلق الإشارة المعاكسة، التسابق مع السيارات في الطريق العام، قطع الإشارة الحمراء، التجاوز من اليمين)، وعن سمات الشخصية وارتباطها بأنماط القيادة، فقد تبين أن القيادة الآمنة التي تتبع أصول السلامة وتلتزم بالنظم والآداب المرورية ترتبط ارتباطاً إيجابياً بسمات المسؤولية، وارتباطاً سلبياً بسمات الشخصية السلبية كالاندفاعية والعصابية والقهرية والقلق، أما القيادة الخطرة غير الآمنة فارتبطت إيجابياً بسمات الشخصية السلبية وارتباطاً سلبياً بسمات الشخصية الإيجابية. (من خلال عبد الله النافع وخالد السيف، 1406هـ)

2.1. الجوانب العقلية والمعرفية المرتبطة بحوادث المرور :

اهتمت الدراسات في هذا المحور بالمتغيرات العقلية والمعرفية التي يمكن أن تؤثر في قيادة الأفراد لمركباتهم، وقد اتجهت الدراسات إلى محاولة الربط بين سلوك القيادة والجوانب المعرفية والعقلية للسائق، وهو ما كان يطلق عليه فيما سبق مصطلح "الفهم" وأصبح يسمى بالسلوك المعرفي والذي يشمل كل العمليات المعرفية والفكرية وكل ما يرتبط باتخاذ القرار كما أن هذه الفئة من الدراسات تأخذ في حسابها القدرة على تقدير المسافات والانتباه والإدراك وغيرها من القدرات، وبالنظر إلى ما قدمته هذه الدراسات نجد أنها قد أغفلت استخدام التحليل (العالمي) للواجبات والمسؤوليات المتعلقة بالقيادة والتي تمكننا من الوقوف على المنطقيات الضرورية للقيادة الناجحة، (سميحة دويدار، 2008، ص199) ونظرا لاتساع مجال هذه الفئة من الدراسات فقد اقتصر العرض على عدد محدود من الدراسات الأجنبية والعربية ومن هذه الدراسات الدراسة التي أجراها (Héro) وآخرون سنة (1996) دراسة بغرض الكشف عن الميكانيزمات الأساسية لتقدير السائقين للمسافة الموجودة بين السيارة التي يقودها والسيارة التي أمامه وذلك في ظل ثلاثة ظروف متباينة، تم في الطرف الأول سؤال خمسة سائقين عن تقييم المسافة الموجودة بين سيارته والسيارة التي أمامه في ظل سرعات مختلفة أما الطرف الثاني فجلس فيه السائق في مقعد الراكب وقام بتقدير المسافة بينه وبين السيارة التي أمامه في ظل سرعات مختلفة أيضا وفي الطرف التجريبي الثالث تم عرض شريط فيديو من خلال ثلاث شاشات لعرض القيادة وتقدير السائق للمسافة بين سيارته والسيارة التي أمامه، وكشفت النتائج عن أن تقديرات المسافة تعتمد على حدة السرعة فكلما كانت السرعة شديدة قلت دقة تقدير المسافة والعكس صحيح. (سميحة دويدار، 2008، ص199)

كما تصدى بالبحث والدراسة (Liotan micheal) سنة (1973) للعلاقة بين الانتباه وحوادث المرور، وطبق الباحث اختبار الانتباه السمعي الاختياري Auditory sélective attention test على عينة من السائقين، وقد كشفت النتائج عن ارتباط معدل الانتباه بعدد الحوادث، كما وجد أن معامل الارتباط بين توزيع الحوادث وعدد الأخطاء في الاختبار بلغ (0.51)، كما خرج الباحث من نتائج الدراسة بتوصيات ملزمة بتطبيق اختبار الانتباه السمعي الانتقائي على المترشحين الجدد لنيل رخصة القيادة، وقد أظهرت الدراسة ارتفاع معدل الانتباه بعد تطبيق المقياس بنسبة بلغت (15%). (محمود أبو النيل، 1995، ص418)

أما على المستوى العربي فقد قام "فؤاد فايد سالم" سنة (1994) بدراسة العلاقة بين الاستهداف للحوادث وبعض القدرات المعرفية عند سائقي السيارات الثقيلة، واعتمدت الدراسة على عينة مكونة من (100) سائق قُسمت إلى مجموعتين إحداها ضابطة والأخرى تجريبية واستخدم في الدراسة مقياس "وكسلر بلفيو" واختبارات زمن الرجع البصري والسمعي واختبار التآزر، وكشفت نتائج الدراسة عن أن هناك ثلاث اختبارات فرعية من مقياس (وكسلر بلفيو) قد ميزت بين المجموعتين التجريبية والضابطة، حيث تفوقت المجموعة الضابطة في نسبة الذكاء العليا وسرعة زمن الرجع، كما أوضحت نتائج التحليل العاملي وجود عامل عام للذكاء يميز مجموعة المستهدفين للحوادث وعامل القدرات النفسية الحركية لدى المجموعتين في التآزر البسيط بسرعاته المختلفة (سميحة دويدار، 2008، ص195)، أما في الدراسة التي أجراها أبو النيل سنة (1985) والتي بلغ عدد أفراد عينتها (24) سائقا لنقل الركاب في مدينة القاهرة والمستهدفين للحوادث المرورية بمتوسط عمري قدره (37) عاما ومتوسط خبرة (15) عاما، وجد أن درجات المستهدفين على اختباري ترتيب الصور ورموز الأرقام وهما من المقاييس الفرعية لاختبار الذكاء أعلى من درجات غير المستهدفين - السائقين الذين لم يسبق لهم وأن تعرضوا لحوادث مرور - ومن الغريب أن اختبار ترتيب الصور يقيس قدرة الفرد على فهم وتقدير الموقف والقدرة على التخطيط وتحديد العواقب، كما أن رموز الأرقام يعكس المرونة في مواجهة مواقف التعلم الجديدة، كما أنه يقيس التناسق البصري الحركي وهو ما يشير إلى تناقض نتائج الدراسات المختلفة حول هذا المبحث وعلاقته بحوادث المرور، وقد برّر (محمود أبو النيل، 1995) هذا التناقض بسيطرة عامل الخبرة حيث يستخدم السائقون الحد الأدنى من القدرات المطلوبة لعملية القيادة وتصبح الشخصية والنواحي الانفعالية هي الأساس وراء وقوع الحوادث (محمود أبو النيل، 1995، ص416) في الوقت الذي يشير فيه لوير، (1966) إلى أن الذكاء وحسن التقدير يرتبطان حتما بسلامة القيادة، مع ذلك فالعلاقة بينهما ليست ثابتة، فالأخير هام في تنمية مهارات مستحسنة عند سائق المركبة ولكن الذكاء الذي يزيد عن مقدار معين يصبح أقل في الأهمية، وقد بيّنت البحوث أن السائق متوسط الذكاء يكون أكثر أمانا في القيادة من غيره، فالأشخاص ذوو القدرة العقلية الأعلى من المتوسط يتعلمون بسرعة لكنهم لا يحظون بنفس الدرجة من التحكم في أداء الأعمال البسيطة التي تدرج تحتها الكفاءة في الإلمام بقواعد المرور. (محمود أبو النيل، 1995، ص419)

ومن ثم فقد أكدت الدراسات بما لا يدع مجالاً للشك أن القدرات العقلية تعد من العوامل الجوهرية المساهمة في ارتكاب الحوادث، وأن أكثر هذه القدرات هي إدراك المسافات وسرعة الاستجابة الحركية والبصرية، وبالتالي أكدت هذه الدراسات أهمية إجراء الفحوص على القدرات العقلية للراغبين في قيادة السيارات لتلافي الوقوع في الحوادث.

3.1. المتغيرات النفس اجتماعية:

اتجهت البحوث والدراسات المندرجة تحت مظلة هذا المحور نحو دراسة متغيرات متعددة؛ منها الدراسات التي اهتمت بالاتجاهات النفسية، و الدراسات التي اهتمت بالتوافق وضغوط الحياة المثيرة للمشقة والصراعات والحالات المزاجية وكذا الانفعالية، بالإضافة إلى قيادة السيارة تحت وطأة ظروف معينة من شأنها أن تعرض صاحب السيارة ومستخدمي الطريق السيارة لإصابات وتلفيات؛ ومنها التعب والإرهاق والنوم أثناء القيادة وتعاطي المخدرات و المسكرات، وقد انقسمت هذه الفئة إلى نوعين من الدراسات إحدهما تركز على الاتجاهات والدوافع النفسية والأخرى تركز على القيادة الخطرة تحت وطأة عوامل نفسية مؤثرة على القيادة، فأما الأولى فتتعلق من فرض أساسي وهو أن السلوك الخارجي القابل للملاحظة ما هو إلا انعكاس لعوامل ذاتية تتصل بالأداء أو القيم و الاتجاهات، وأنه إذا ما تكرر من الفرد حدوث بعض الأفعال بالخطأ فإن جانباً رئيسياً منها يرجع إلى هذه المتغيرات، وأن معرفة آرائه في هذه المتغيرات يتيح مزيداً من الفهم للعوامل المسببة للحوادث، وقد أكدت الدراسات في هذا الصدد أن السائق باتجاهاته وآرائه وفكره هو جزء من نسق تفاعلي، لذا فالأفراد حينما يفسرون المشكلة المرورية وحوادث الطرق فإنهم لا يفسرونها في ضوء محكات موضوعية كحالة الطرق وحالة المركبة بل يفسرون وجود مشكلات مرورية في ضوء مدركاتهم وأحكامهم واتجاهاتهم نحو الآخرين، مما يؤكد على أن تفاعل الأفراد على الطريق لا يتم في ضوء متغيرات موضوعية بل يتم في الغالب وفق اتجاهاتهم الذاتية وتحيزهم الشخصي. (سميحة دويدار، 2008، ص 201)

ومن بين الدراسات التي اهتمت بموضوع الاتجاهات النفسية والتي بطبيعة الاتجاهات

نحو مهمة القيادة driving task والتي أحسب أن لها صلة بوقوع السائقين في حوادث المرور، على الرغم من أن العلاقة بين الاتجاهات كما يعبر عنها لفظياً والسلوك الفعلي للأفراد تبدو ضعيفة بوجه عام، كما لا يسعنا أن ننفي أن العديد من الاتجاهات التي ترتبط

بالقيادة تزيد من احتمال المخاطر، ففي دراسة أعدها (Mosel & Goldstein) سنة (1983) تم خلالها إجراء تحليل عاملي لاستجابات (323) سائقا على بطارية اتجاهات تغطي (14) مجالا عريضا يرتبط بالقيادة، تم استخلاص خمسة عوامل أولية هي الاتجاه نحو السرعة (مثلا القيادة بسرعة عالية تعطي المعنى المثير للقوة النفوذ) والاتجاهات نحو الأشخاص الآخرين الذين يستخدمون الطريق (مثلا أن الشاحنات الكبيرة يجب إبعادها عن الطريق كثيفة المرور،) والاتجاهات نحو الشرطة (إذا كان رجل المرور سيئ الخلق فهذا يدفعك إلى عدم احترام القانون) والاتجاهات نحو السيارة (نوع وحالة السيارة تعبر شخصية ونفوذ صاحبها) والاتجاهات نحو إدراك المسؤولية الشخصية عن الحادث (حوادث المرور مسألة قدر وصدفة)، وقد تم الوصول إلى عاملين من هذه العوامل الخمسة في تحليلات عاملية لاحقة تُعزز مخاطر سلوك القيادة، الأول هو الاتجاه نحو سبب الحادث وهو قريب من عامل التحكم النوعي للقيادة، وقد ارتبط هذا العامل بعدد الحوادث التي أقر الشخص بمسؤوليته عنها، فكلما كان عدد الحوادث كبيرا كان هناك ميل كبير لإقرار المسؤولية الشخصية أكثر من عزو Attribution المسؤولية لعوامل الصدفة، وافترض (Mosel & Goldstein) أن اعتراف الشخص بمسؤوليته عن الحادث ربما يُعزز الاتجاهات الشخصية المرغوبة favorable نحو أسباب الحوادث، ومع ذلك فإن هذه العلاقة تبدو عكس الاتجاه المتوقع للتنبؤ الخاص بمركز التحكم، فالمتوقع أن السائقين مرتفعي المخاطرة يعزؤون سبب الحوادث لعوامل خارج نطاق تحكمهم أكثر من غيرهم، أما العامل الثاني الذي يرتبط بتعزيز الخطر فهو الاتجاهات نحو السرعة وقد أطلق عليه الباحثان اسم السرعة التنافسية - العدوان - والذي ارتبط إيجابيا بكل من عدد المخالفات والحوادث المرورية التي يعتقد الفرد أنه مسؤول عنها، والاتجاهات التي تم قياسها بهذا المقياس تنطوي على تقييم للمخاطرة والبحث عن الإثارة أثناء القيادة. (محمد التويجري وآخرون، 1421هـ، ص108)

في حين قام (Perry) بدراسة مفهوم أكثر عمومية للاتجاه العدواني الذي يرتبط بالقيادة يبدو أنه يتميز نظريا عن تصور (Mosel & Goldstein)، فأشكال السلوك التي تتضمن هذا التكوين النظري للاتجاه تعبر عن الأفعال العدوانية في إطار سياق مفهوم القيادة، فتوجه نحو الشخص نفسه أو سائق آخر أو نحو شيء آخر مثل السيارة، وتقع هذه الأفعال عبر متصل للشدة يتراوح من توجيه اللوم والسباب للسائق الآخر إلى محاولة إقصاء السيارة الأخرى بعيدا عن الطريق، وكشفت النتائج عن أن نسبة كبيرة من الشباب البريطاني والأمريكي

يحملون مثل هذه الاتجاهات والأفكار العدوانية، ويبدو أن هذه الميول تنتشر أكثر لدى السائقين الذين تتراوح أعمارهم بين (17-30) سنة، فهذه المجموعة من السائقين تساهم بنسبة كبيرة في الحوادث مقارنة بأقرانهم من الجمهور العام للسائقين، وعلى ذلك يبدو أن الاتجاهات العدوانية التي ترتبط بالقيادة تتباين في ضوء متغيرات العمر والجنس ومهام القيادة . (محمود أبو النيل، 1995، ص420)

ويعد النظر إلى القيادة على أنها وسيلة لخفض التوتر والتعزيز الذاتي self enhancement أحد الاتجاهات التي ترتبط بمخاطر القيادة، ويشير (Romel) إلى أن الشباب الذين سبق لهم ارتكاب حوادث مرور يحملون ثلاثة أنواع من الاتجاهات هي: (الاتجاه نحو القيادة كنشاط يخفف التوترات النفسية، الاتجاه نحو القيادة كشكل من أشكال السلوك التعويضي عن دور الراشدين، أما الأخير فهو النظر إلى القيادة على أنها سلوك يمكن الإفصاح من خلاله عن قدرة الشخص الذاتية. (محمد التويجري وآخرون، 1421هـ، ص110) وفي دراسة (Varner & Hein) عام (1973) حول الاتجاهات نحو استخدام حزام الأمان، تبين أن السائقين يستخدمون غالبا الحزام في الطرق السريعة أكثر من استخدامهم إياه وسط المدينة، كما يستخدمونه أكثر في الرحلات الطويلة مقارنة بالرحلات القصيرة، وعند الأحوال الجوية السيئة أكثر من استخدامه في ظل الأحوال الجوية العادية، ولم تكشف النتائج عن وجود علاقة متسقة بين استخدام حزام الأمان وعمر السائق، في حين أثبتت الدراسة وجود علاقة بين استخدام الحزام ومتغيرات مثل التعليم والمستوى الاجتماعي الاقتصادي، فالسائقون ذوو المستويات التعليمية والاجتماعية الأعلى كانوا يميلون إلى استخدام الحزام أكثر من غيرهم، كما أظهرت النتائج استخدام أصحاب السيارات الجديدة الحزام أكثر مما يستخدمه أصحاب السيارات القديمة، ورغم ذلك لم يكن استخدام الحزام مرتبطا بسجل الحوادث المرورية للسائق، والنتيجة الأهم المستقاة من هذه الدراسة تكشف أن اتجاهات الشخص نحو استخدام حزام الأمان واستخدامه فعليا متناقضة، فالمستخدمون للحزام وغير المستخدمين له قد أبدوا اتجاهات إيجابية نحو استخدام الحزام كوسيلة أمان للسيارة، ولم يكن الفرق في هذا الاتجاه كبيرا بين المجموعتين، على أن السائقين الذين يؤيدون فكرة إصدار تشريع يلزم السائقين باستعمال حزام مقعد السيارة كانوا غالبا ما يستخدمون الحزام بالفعل أكثر من الآخرين، وأن السائقين ذوي مستويات التعليم الأقل كانوا يعتقدون أيضا بضرورة

إصدار تشريع يقضي بضرورة استخدام الحزام على الرغم من أنهم لا يستخدمونه إلا بمعدلات أقل، وأوضحت النتائج أن الأشخاص الذين يعارضون إصدار تشريع لاستعمال الحزام يوافقون على استخدامه ولكن بدون تشريع، فهم من حيث المبدأ يعارضون إصدار تشريعات تجبر الناس على استخدام حزام الأمان، ويتضح من هذا التفاوت القائم بين الاتجاهات الإيجابية - كما يعبر عنها لفظياً - نحو إصدار تشريع يلزم السائقين باستخدام الحزام والاستعمال الفعلي للحزام يعلق الباحثان بالقول أن هذا التفاوت ربما يرجع على دراية السائق بان استخدامه للحزام يجنبه بعض الخطر، أما عدم استخدامه فهو يمثل نوعاً من الدفاعية اللاشعورية ضد المخاطر المحتملة وهو التأويل ذاته الذي يذهب إليه محمد النابلسي في تفسيره لوقوع السائقين في حوادث المرور (أنظر محمد النابلسي، 2002، علاقة حوادث السير بتشوه الدفاعات النفسية)، ويضيف الباحثان تفسيراً آخر مؤداه أن الناس يميلون إلى توضيح وتعريف مواطن الخطر للآخرين في موقف ما في حين أنهم أنفسهم يستهينون أو يستبعدون إمكان حدوث هذا الخطر لهم. (عبد الله النافع وخالد السيف، 1406، ص71-73)

ضمن نفس السياق البحثي تمت على المستوى العربي عدة دراسات تعنى بموضوع الاتجاهات لعل أبرزها الدراسة التي أعدها سليمان السلامة سنة (2002) بهدف التعرف على اتجاهات السائقين السعوديين نحو استخدام حزام الأمان، وذلك استناداً لاستجابات (1561) سائقاً ودلالة الفروق في طبيعة الاتجاهات بين السائقين وفق متغيرات عديدة اشتملت عليها الدراسة أهمها: (الجنس، العمر، الحالة الاجتماعية، المستوى التعليمي، الوظيفة، خبرة القيادة، عدد المخالفات المرورية، عدد الحوادث المرورية، نوع السيارة) وقد أشارت نتائج الدراسة إلى وجود اتجاهات إيجابية عند السائقين نحو استخدام حزام الأمان في المركبات، بالإضافة إلى اتساق الاستجابات على أن استخدام الحزام يشكل سلوكاً حضارياً فضلاً عن دوره في تفعيل سلامة الأفراد عند التعرض للحوادث، كما أشارت النتائج إلى وجود فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى أقل من (0.05) بين بعض فئات المتغيرات الديموغرافية، بالإضافة إلى وجود علاقة ارتباطية دالة إحصائية عند مستوى (0.05) بين المتغيرات الديموغرافية لأفراد العينة باستثناء الجنسية ونوع المخالفات المرورية ونوع السيارة من جهة واتجاهاتهم نحو استخدام حزام الأمان. (سليمان السلامة، 2002).

وتناول عبد الحميد صفوت إبراهيم سنة (1991) العلاقة بين الاتجاه نحو المخاطرة وحوادث المرور وتكونت عينة الدراسة من (622) طالبا من الطلاب بجامعة الملك سعود بمتوسط عمري (2.2+22.3) سنة، طبق عليهم مقياس الاتجاه نحو المخاطرة حيث جاءت نتائج الدراسة لتوضح وجود فرق دالة بين مرتكبي الحوادث المرورية في الاتجاه نحو المخاطرة كدرجة كلية وكذلك درجاته الفرعية، كما اتضح أن وجود ارتباط بين عدد الحوادث المرورية ودرجة الاتجاه نحو المخاطرة كما ظهر تفاعل بين الحوادث المرورية والسن والاتجاه نحو المخاطرة. (فرج طه، 1994، ص472)

وتطرق سعد الشهراني سنة (2003م) لبحث يرصد اتجاهات الشباب نحو المشكلة المرورية، محاولة منه للتعرف على الاتجاهات المعرفية الشعورية و السلوكية لدى الشباب نحو المشكلة المرورية، حيث أجريت الدراسة على عينة قوامها (5600) طالب من طلاب التعليم الثانوي بمدينة الرياض، وتوصلت الدراسة إلى عدد من النتائج أهمها: أن فئة الشباب من المبتدئين في قيادة السيارات هم من أخطر الفئات وأكثرها هشاشة أمام المشاكل المرورية، ومن أكثر الفئات العمرية عرضة للوقوع في السلوكيات المرورية السلبية و التعود عليها، وأن هذه الفئة تمتلك الكثير من المعارف والثقافة المرورية، غير أن هذا المخزون المعرفي لم يصل إلى الحجم والوضوح الذي يجعل أفراد العينة يعرفون ويدركون حجم المشكلة المرورية كقضية اجتماعية ولا حجم المخاطر التي تواجههم أثناء القيادة كما أن تلك المعارف والمدرجات لم تتضح بدرجة كافية تترجم في شكل سلوكيات فعلية على الواقع المروري، كما أنه لا تزال هناك نسبة معتبرة من هذه الفئة تحمل معارف خاطئة عن جانب أو أكثر من جوانب المشكل المروري، فهناك فجوة معرفية يمكن مملأها عن طريق التوعية التي تستهدف هذه الفئة دون غيرها، وأن هناك نسبة كبيرة من هؤلاء الشباب لديهم مواقف سلبية كامنة اتجاه الالتزام بالنظام واتجاه السلطة المرورية، كما أن حالة من الارتياب غالبية على المكون الشعوري لاتجاهات الشباب تتعلق أساسا بالجانب النفسي الذي له انعكاساته الخطيرة على السلوكيات المرورية، وأن المكون السلوكي من اتجاهات الشباب هو الأخطر و الأكثر إفصاحا عن نفسه، وأن نسبة لا تقل عن (19.7%) لديها ممارسات سلوكية خاطئة وأن أخطر الجوانب المتعلقة بالمكون السلوكي للاتجاهات هو ما يتعلق بالسرعة وبالنظام والعلاقة بالسلطة المرورية، وأنه لا توجد فروق إحصائية ذات دلالة في طبيعة الاتجاهات

ومكوناتها الجزئية تتأثر بنوع التعليم أو المستوى الاقتصادي للأسرة ولا كيفية تعلم القيادة، كما تبين أيضا أن نسبة كبيرة من السلوكيات المرورية يمكن تفسيرها بالالتزام بالفروض الدينية و الآداب العامة.(سعد الشهراني،2003، ص 350)

ضمن الاتجاه البحثي ذاته عكف حمو بوظريفة وآخرون سنة (2007) على دراسة ميدانية حول فعالية قانون المرور في الجزائر، وقد اتخذ الباحثون مفهوم الاتجاهات كمدخل لاستقصاء مدى فعالية قانون المرور المستحدث في الحد من المخالفات المرورية المرتكبة من طرف السائقين، وقد أعد لهذا الغرض استبيان تم توزيعه عشوائيا على عينة مكونة من 214 سائقا، حيث أشارت النتائج بأن نسبة كبيرة من السائقين تقدر ب (49%) قد اطلعوا على قانون المرور الجديد من خلال التلفزة، كما قدرت نسبة الذين يعتقدون أنهم يطبقون القانون بصيغته القديمة (45.94%) في حين أن نسبة الذين يحترمون قانون المرور بصيغته الجديدة لا تتجاوز (50.04%)، كما كشفت النتائج أن ما يقرب نسبته (60%) يحملون اتجاهات إيجابية نحو فاعلية هذا القانون المستحدث رغم أنهم لم يبالغوا في تقديراتهم بأنه سيحدث تغييرات جذرية على سلوك السائقين إذ أن (86.7%) منهم يعتقدون بأن القانون يحتاج إلى جدية وإمكانيات غير متوافرة لحد الساعة لتطبيقه، كما أظهرت النتائج أن هناك شرائح اجتماعية ومهنية لا تحترم القانون أكثر من غيرها وأن هناك عدّة أسباب ومظاهر لعدم احترام قانون المرور لا يمكن معالجتها بالاعتماد على قانون المرور الجديد وحده، وأن حوادث المرور هي مسؤولية الجميع في جانبي التوعية والتحسيس بمخاطرها.(حمو بوظريفة وآخرون،2007،ص 9)

4.1. ظروف الحياة الضاغطة وأثرها على الحالة الانفعالية للسائق :

لقد ركز الاستعراض السابق على الدراسات التي تناولت التوجهات البحثية التي اهتمت بسمات الشخصية الثابتة نسبيا و استعدادات الأفراد العقلية ونزعاتهم لارتكاب الحوادث المرورية، فبالإضافة إلى هذا هناك حالات أكثر حدة Acute وعابرة تزيد من احتمال التعرض للحوادث فمثلا هو الأمر في مجالات السلوك والوظائف النفسية الأخرى نجد أن أحداث الحياة الضاغطة أو المثيرة للمشقة لها آثار سلبية بالصحة النفسية للسائق، فقد وجد (Mayer & Treat) سنة (1977) أن أحداث الحياة التي تتطلب إعادة توافق نفسي (مثل المشكلات الزوجية واضطراب العلاقة مع الوالدين أو أفراد العائلة الخلافات القانونية أو ضغوط العمل والضغوط الأكاديمية أو الصعوبات المالية) كانت موجودة لدى مرتكبي

الحوادث في الإثنى عشر شهرا السابقة لارتكاب الحوادث أكثر من المجموعة الضابطة التي لم يرتكب أفرادها الحوادث. (محمد التويجري وآخرون، 1421، ص113)

كما ناقش (Berner & Selzer) سنة (1969) أن السائقين الذين مروا بخبرة ضغوط اجتماعية حديثة معرضون لارتكاب حوادث مرورية مميتة باحتمال مقداره خمسة أضعاف الاحتمال المماثل للسائقين الآخرين الذين لم يمروا بهذه الضغوط، ووجد كل من (Finish & Smith) عام (1970) على سبيل المثال أن (80% من 250) سائقا قتلوا في حوادث السيارات قد مروا بخبرات ضاغطة جوهرية خلال الأربع والعشرين ساعة السابقة لارتكابهم الحوادث وكانت الضغوط السائدة تدور حول الصعوبات المالية والمهنية فضلا عن الصراع مع الأشخاص الآخرين. (محمد التويجري وآخرون، 1421، ص113)

هذا وقد ركز بعض الباحثون على أهمية صراع الشخص مع الآخرين في ارتكاب الحوادث المرورية، فقد وجد (Tabachnick) وزملاؤه أن السائقين الذين ارتكبوا حوادث مرور مميتة كانوا عدوانيين ومكتئبين ومدمنين، بالإضافة إلى أن (12) من أصل (15) سائقا لديهم تاريخ سابق حديث للاضطراب الانفعالي Emotional Upset الذي صاحب تعرضهم لانتقادات أو تجاهل وازدراء الآخرين، وتبيّن في دراسات مشابهة أن المبحوثين الذين لديهم مستويات مرتفعة من القلق والعدوان قد أظهروا أداء ضعيفا في مهام محاكاة القيادة Driving Simulation مقارنة بغيرهم من المبحوثين. (محمد التويجري وآخرون، 1421، ص114)

والملاحظ عموما على هذا التوجه البحثي أنه تناول متغيرا هاما ذو تأثير على صحة السائق بوجه عام وهو الضغوط النفسية التي يتعرض لها الأفراد في حياتهم، وتتمثل بالإضافة التي قدمها هذا التوجه تقديره لأثر الضغوط النفسية التي تسبق ارتكاب الحوادث المرورية بفترات قصيرة تتراوح بين يوم وعدة أشهر، غير أن ما يعاب على جملة الدراسات التي تندرج تحت هذا التوجه افتقارها إلى ضبط العديد من المتغيرات مثل (عمر السائق وسمات شخصيته واستعداداته المسبقة لارتكاب الحوادث وتاريخه السابق في قيادة السيارة)، وهو ما جعل عزو الحوادث إلى بعض الضغوط النفسية مسألة ليست مؤكدة وتفتقد إلى الدلائل الموضوعية.

5.1. العوامل الخارجية للقيادة الخطرة:

انطلقت الدراسات على هذا المحور من مسلمة تشير إلى أن القيادة تتكون من مجموعة من المهارات الحركية التي تتطلب قدرا كبيرا من التركيز و الانتباه، فالسائق لا يقوم بمجرد

حركات متكررة ولكنه يعمل بمثابة جهاز لتحليل المعلومات التي يتلقاها أثناء تفاعله مع عناصر الطريق، وعند استقرار مضامين الدراسات الخاصة بهذه الفئة يظهر أن ثمة تركيزاً على دراسة أثر المسكرات على سلوك قائدي السيارات، بحيث انطلقت أغلبها من فرضية مؤداها أن السائقين تحت وطأة المخدرات و المسكرات لا يتساوون في خصالهم النفسية، ومن ثم فقد أمكن تصنيف الأفراد وفقاً لهذا الافتراض إلى ثلاثة أنماط للشخصية هم المنضبطون أثناء قيادتهم للسيارة وهم الأفراد العاديون و الأفراد ذوو الأعراض العصبية و الأفراد ذوو الأعراض الذهانية.(سميحة دويدار،2008، ص203)

وتنظر الدراسات إلى الذين يقودون سياراتهم تحت تأثير المخدرات باعتبارهم أكثر استهدافاً لارتكاب الحوادث ومن هنا حاول كل من (Horwood & Fergusson) سنة (2001) دراسة العلاقة بين تعاطي القنب و الاستهداف في حوادث المرور لدى عينة مكونة (907) طالبا في المدى العمري من (18-21 سنة)، وقد تم جمع بيانات حول معدلات تكرار تعاطي القنب على مدار العمر المحدد، ومعدلات ارتكاب حوادث الطرق في هذه الفترة، وأشارت النتائج لوجود علاقة بين تعاطي القنب ومعدلات ارتكاب حوادث المرور، فمتعاطي القنب بمعدل أكثر من (50) مرة في السنة كانت معدلات الحوادث لديهم حوالي (1.6) أعلى من غير المتعاطين للقنب.(سميحة دويدار،2008، ص204)

وفيما يبدو أن الدراسات العربية لم تهتم كثيراً بمحاولة رصد العلاقة بين المتغيرات الخارجية المرتبطة بالحوادث كتعاطي الكحوليات والمخدرات والتعب والإرهاق وغيرها من المتغيرات باستثناء دراسات قليلة منها الدراسة التي أجراها جمال محمد شاكر سنة (2003) وتناول فيها حوادث المرور بين الشباب، الأسباب و الدوافع حيث أجريت الدراسة على (125) من الشباب بإمارة الشارقة بالإمارات العربية المتحدة في المرحلة العمرية من (15-40) سنة، واستخدمت فيها أداة الاستبيان لجمع البيانات، حيث أقر أفراد العينة أن من أهم العوامل المؤدية لارتكاب حوادث الطرق كان استخدام الهاتف النقال أثناء القيادة نسبة (4%) وتعاطي الكحوليات بنسبة (7.1%)، بالإضافة إلى السرعة العالية أثناء القيادة.(جمال شاكر،2003،ص254)

6.1. الآثار النفسية الناجمة عن المشكلة المرورية والحوادث:

لحوادث المرور العديد من الآثار التي، ومن هنا أولت العديد من الدراسات عنايتها بهذه الآثار والمترتبات ومحاولة الوقوف عليها، وقد غلب الاهتمام بالآثار النفسية مقارنة

بالآثار الاجتماعية والاقتصادية لحوادث الطرق، حيث اقتصرت الدراسات على عرض النتائج الإحصائية التي توضح الخسائر البشرية (وفيات ومصابين)، والخسائر الاقتصادية (تلفيات، سيارات وطرق)، من أجل ذلك سنركز على الدراسات التي اهتمت بالآثار النفسية لحوادث الطرق حيث أن ثمة اهتمام بالغا بالآثار النفسية المترتبة على حوادث الطرق، والتي أطلقت (سميحة دويدار، 2008) "زمرة أعراض اضطرابات المشقة التالية للصدمة" باعتبار أن هناك مجموعة من الأعراض تتشابه إلى حد كبير بين الأفراد الذين يمرون بخبرات صدمية، فاهتم كل من (Williams & Nightengole) سنة (2000) بدراسة الاضطرابات المشقة التالية للصدمة الناجمة عن حوادث الطرق، انطلاقاً من عوامل أبرزها التعبير الانفعالي والأعراض الأساسية للمشقة التالية للصدمة بالإضافة إلى شدة الإصابة، حيث أجريت الدراسة على عينة من مرتكبي حوادث المرور الذين تراوحت أعمارهم من (16-61) وأوضحت النتائج أن هناك علاقة جوهرية بالاتجاه السلبي للتعبير الانفعالي أسهمت في تفسير ردود فعل الأفراد مرتكبي الحوادث المرورية بعد حدوث هذه الحوادث، كما رصدت العلاقة بين أعراض الإصابة وشدة الإصابة وسمات الشخصية، كما اتضح أن الاتجاهات الانفعالية السلبية التالية للصدمة ترتبط بانخفاض الدرجة في الانفتاح على الخبرة والانبساطية كسمات شخصية تفسر الآثار المصاحبة لحوادث الطرق. (سميحة دويدار، 2008، ص 208)

أما فيما يتعلق بمحور الدراسات العربية التي اهتمت بأثر حوادث المرور على النواحي النفسية، فقد ركز فهد الناصر في دراسة بعنوان "الأبعاد النفسية والاجتماعية لحوادث المرور" على مفهوم سيكولوجي بدأ يأخذ حيزاً من الاهتمام في الآونة الأخيرة هو (الأحداث الصدمية للحوادث المرورية "PTSD" Post Traumatic Stress Disorder وأشارت الدراسة إلى جملة من الأعراض ذات صلة بتدهور الحالة النفسية للأفراد الذين تعرضوا لحوادث مرورية لعل أبرزها (محاولة تجنب الأفكار والأنشطة ذات الصلة بالحادثة، اضطرابات انفعالية حادة، حالات اكتئاب متدرجة من البسيطة إلى الحادة، مخاوف مرضية (فوبيا) من الأشخاص والأماكن والأحداث، اضطراب الوسواس القهري، الشعور بالنقص والعجز وعدم القدرة على اتخاذ القرار، الشعور بعقدة الذنب والدونية، الشعور بالخجل والاعتراب والوحدة وفقدان الأمل، عدم القدرة على إقامة علاقات اجتماعية مع الغير والمحافظة عليها) (فهد الناصر، 2005، ص 119)

كما تناول أسامة السبعواوي سنة (2006) العلاقة بين الفوضى المرورية في الشارع العراقي والصحة النفسية، واستنادا إلى الأداة المعتمدة في الدراسة والمكونة من (18) عبارة وُزعت على عينة من طلبة جامعة الموصل، وقد توصل الباحث إلى أن هناك أثرا بالغا تكشف عنه استجابات المفحوصين للفوضى المرورية التي يعانيتها الشارع العراقي على الصحة النفسية للطلبة بمتوسط حسابي بلغ (66.3) وانحراف معياري قدره (12.4)، كما خرجت الدراسة بجملة من التوصيات أبرزها تخصيص جلسات إرشادية مع الطلبة للتخفيف من الآثار النفسية المترتبة عن الفوضى المرورية. (أسامة السبعواوي، 2006، ص18)

ومن ارتفاع معدلات حوادث المرور في الوطن العربي تركز اهتمام "ذياب موسى البداينة" سنة (1996) على موضوع الخوف لدى المواطنين الأردنيين من التعرض لحوادث سير، حيث تكونت عينة الدراسة من (1674) مبحوثا وزع عليهم مقياس الخوف من حوادث السير، بالإضافة إلى الاستعانة ببعض السجلات الرسمية للفترة بين (1979-1992) وأظهرت نتائج الدراسة أن غالبية أفراد الدراسة يدركون مخاطر السير، كما تبين أيضا أن ثمة اتفاق بين مختلف الفئات الاجتماعية في الخوف من أن يكونوا هم ضحايا لحوادث السير وإن كانت الإناث والجامعيون وأصحاب الأعمال الحرة هم الأكثر خوفا من الوقوع كضحايا لحوادث السير. (ذياب البداينة، 1417هـ، ص 99)

وتوضح الدراسات التي اهتمت بالجوانب النفسية في جملتها سواء التي تناولت سمات الشخصية أو القدرات المعرفية، أو تلك التي اهتمت بالمتغيرات النفس اجتماعية، أنه لا يمكن تفسير سياق الموقف الذي تم فيه الحادث بدون الوقوف على هذه المتغيرات، حيث أكدت في مجملها أن وقوع الأفراد كضحايا للحادث (مرتكبين وضحايا) ما هو إلا استجابة لا تفسر إلا من خلال البيئة الداخلية النفسية لهؤلاء الأفراد، و بالتالي فأي برامج للوقاية أو التوعية المرورية ينبغي عليها دراسة هذه المتغيرات و الوقوف على أبعادها المشكلة لهذه الاستجابة.

2. التوجهات البحثية الاجتماعية:

على الرغم من صعوبة تقسيم الدراسات التي تناولت المتغيرات الاجتماعية المتعلقة بحوادث الطرق إلا أننا سوف نحاول تقسيم هذه الدراسات إلى فئتين، أحدهما اهتم أصحابها بالخصائص الديموغرافية لمرتكبي وضحايا حوادث المرور، بينما تركز المحتوى الثانية على

المتغيرات الاجتماعية الأخرى كالمستويات التعليمية والاقتصادية وعوامل الانحراف الاجتماعي وغيرها، وفيما يلي عرض لمضمون كل من الفئتين:

1.2. الخصائص الديموغرافية لقائدي السيارات:

تعددت على هذا المحور المتغيرات التي عنيت بها الدراسات الاجتماعية، ويبدو أن عمر السائق وجنسه من المتغيرات الاجتماعية التي تم تناولها مبكراً حيث اتضح أن موضوع العمر واستهداف الشباب في حوادث المرور كان من الموضوعات التي لقيت حيزاً كبيراً من الاهتمام، فالشباب صغار السن يرتكبون حوادث الطرق أكثر من الأفراد كبار ومتوسطي العمر وإن كان هناك تشابه بين صغار و كبار السن في الاستهداف للحوادث، وربما يفسر ذلك في ضوء أن الشباب ليس لديهم خبرة كافية ويتسمون بالتهور والاندفاع، في حين أن كبار السن تتخفف لديهم القدرة على ردود الفعل السريعة للتغيرات في المواقف التي تتطلبها القيادة، ومن الدراسات المبكرة التي أجريت حول الموضوع الدراسة التي قام بها (Hyman) سنة (1968) عن علاقة بعض الخصائص الديموغرافية بمؤشر القابلية لارتكاب الحوادث وأول العوامل التي اهتمت بها الدراسة هو جنس السائق، فقد أشارت نتائج الدراسة إلى أن الرجال يرتكبون الحوادث بمعدلات أعلى من النساء، ومع ذلك يبدو أن هذه النتيجة قابلة للتقويض مادام الرجال يقودون السيارة بمعدلات أعلى من النساء بالتالي يزيد معدل احتمال تعرضهم لحوادث مرورية، أما فيما يتعلق بعامل العمر فقد توصل الباحث إلى أن الفئة العمرية (16-25) تشكل (21%) من جمهور السائقين لكنها ترتكب (34%) من إجمالي الحوادث بوجه عام والحوادث المميتة Fatal accident على وجه الخصوص، وهذه المساهمة المرتفعة لقائدي السيارات من الشباب في الحوادث تؤكدتها دراسات لاحقة أحدثت، ووجد (Hyman) أن هناك توزيعاً مزدوجاً Bimodal لمخاطر الحوادث كدالة العمر، فقد وجد أن الذكور والإناث في عمر (24) سنة أو أقل لديهم قابلية مرتفعة لارتكاب الحوادث أكثر من السائقين الآخرين في المدى العمري (25-60) سنة ومع ذلك فإن المبحوثين من عمر (70) سنة فما أكثر كانت قابليتهم لارتكاب الحوادث أعلى من الشباب في المدى العمري (24) سنة فما أقل، وافترض هايمان أن هناك عمليات مختلفة تكمن خلف ارتكاب الحوادث لدى هاتين المجموعتين المعرضة لمخاطر مرتفعة، فلدى مجموعة الشباب كانت عدم الخبرة Inexpérience والاندفاع والتهور هي العوامل الأساسية المسؤولة عن معدل الحوادث

المرتفعة لديهم، بينما كان تدني القدرة على الاستجابة السريعة للمواقف المتغيرة و متطلبات القيادة سمة مميزة لكبار السن، كما وجد (Hyman) أن العمر والحالة الاجتماعية (الزواج) لها تأثير على مخاطر الحوادث بين الذكور، فالذكور غير المتزوجون في المدى العمري من (45) فأكثر كانوا معرضين للحوادث بنسبة تعادل ضعف نسبة الذكور المتزوجين في نفس المدى العمري، وتبين كذلك أن الفروق في مخاطر الحوادث بين الذكور المتزوجين وغير المتزوجين في نفس المدى العمري الأقل من (45) سنة كانت ضئيلة، وكان الذكور الأرامل Widow أكثر تعرضا للحوادث من الذكور المتزوجين، وكانت لدى الذكور المطلقين والمنفصلين الأقل من (25) سنة والأكبر من (45) سنة احتمالات مرتفعة نسبيا لمخاطر الحوادث، وافترض (Hyman) أن الذكور المطلقين أو المنفصلين في المرحلة المبكرة من الشباب مندفعون وأقل اجتماعية ولكنهم قادرون من الناحية النفسية على التغلب على تبعات فشل زواجهم. (محمد التويجري وآخرون، 1421هـ، ص118)

2.2. تعدد العوامل الاجتماعية:

يبدو أن اهتمام الباحثين بقضايا النوع والعمر في الدراسات الاجتماعية لحوادث الطرق لم يشغلهم كثيرا عن الاهتمام ببعض الجوانب الأخرى من الظاهرة موضوع البحث، حيث أكد عدد من الباحثين وجود علاقة بين الانحراف الاجتماعي Social Deviance وانتهاك قواعد المرور وارتكاب حوادث مرورية، حيث يؤيد ميدندوف (1979) بقوة الاتجاه الذي يربط بين الميل للوقوع في الحوادث المرورية والميول والنزعات الإجرامية (عبد الله النافع وخالد السيف، 1406هـ، ص59)

وقد قدم (Meadous et al) دراسة تؤيد هذا التوجه، حيث افترض الباحثون وجود علاقة بين الانحراف الاجتماعي وارتكاب الحوادث المرورية، وتكونت عينة الدراسة من (100) مجرم من الذكور في المدى العمري من (15-21 سنة)، وقام الباحثون بجمع بعض المعلومات من خلال التقرير الذاتي للمبحوثين تدور حول انتهاكاتهم وأخطائهم واعتمادا على مقياس مطول لانحرافهم الاجتماعي وتفضيل السرعة وارتكاب الحوادث، بالإضافة إلى بعض المعلومات عن العمر والخبرة القيادة ونوع الجريمة التي يقضون بسببها عقوبة السجن، وكشفت نتائج التحليل العاملي لبنود مقياس الانحراف الاجتماعي عن وجود عاملين هما الانحراف الاجتماعي المتطرف والانحراف الاجتماعي الخفيف، كما كشف استخدام معامل تحليل الانحدار لتحديد

المتغيرات المنبئة بارتكاب الحوادث من المتغيرات التي تمت دراستها أن النزوع لانتهاكات القيادة والانحراف الاجتماعي المتطرف ينبئان بارتكاب الحوادث، ومع ذلك فإن العلاقة بين الانحراف الاجتماعي المتطرف وارتكاب الحوادث تعتمد على متغير وسيط هو النزوع لانتهاك قواعد المرور. (محمد التويجري وآخرون ، 1421هـ، ص124)

كما أجرى (Junjer) وآخرون سنة (2001) دراسة تهدف إلى محاولة كشف العلاقة بين سلوك الاستهداف للحوادث والسلوك الإجرامي، اعتماداً على عينة مكونة من (1531) من مرتكبي الحوادث المرورية تراوحت أعمارهم من (12-79) سنة، وجمعت هذه البيانات من خلال اثنين من قواعد البيانات المرورية والشرطية وهما نظام الحوادث المسجلة وقاعدة البيانات الدولية لمرتكبي هذه الحوادث، ومن خلال استخدام أسلوب تحليل الأحداث مع متغيري السن والجنس اتضح أن الأفراد الذين يظهرون سلوكيات استهداف للحوادث المرورية يميلون للقيام بحوادث مرورية بمعدل (2.6) كما أنهم من مرتكبي الجريمة العنيفة وجريمة السرقة. (سميحة دويدار، 2008، ص214)

وتطرق عبد الله النافع والخالد السيف سنة (1991) لمفهوم المسؤولية الاجتماعية في علاقته بالتصرفات والسلوكيات الخاطئة لدى عينة من سائقي السيارات، وبصفة خاصة من مرتكبي حوادث الطرق التي ترتبط بالمخالفات المرورية وارتكاب الحوادث كالسرعة الزائدة والتسابق مع سيارة أخرى، السير عكس الاتجاه والتجاوز من اليمين وقطع الإشارات الحمراء والتجاوز على الطرقات الضيقة والمنعطفات والاندفاع المفاجئ قبل فتح الإشارة وإتباع سيارة النجدة والإسعاف للتخلص من الازدحام وعدم استخدام الإشارات الضوئية وإضاءة النور العالي على الطرق السريعة والتوقف وسط الطريق بغرض إنزال أو صعود أحد الركاب واستخدام آلة التنبيه لوقف عبور المشاة والانشغال بأشياء كثيرة أثناء القيادة وعبور التقاطعات الخالية من الإشارة المرورية بدون توقف، حيث اعتبر الباحثان أن كل هذه السلوكيات الخاطئة ما هي إلا سلوكيات تعكس عدم الشعور بالمسؤولية الاجتماعية كما أنها من أهم العوامل المسببة للحوادث على الطرق. (عبد الله النافع وخالد السيف، 1406هـ، ص196)

وضمن دراسة تبحث في سلوك سائقي المركبات تناول (صالح السديس، 1423هـ -) العلاقة بين ارتكاب المخالفات المرورية والتسبب في حوادث المرور، وقد أظهرت الدراسة جملة من النتائج أهمها: أن هناك مخالفات مرورية كان تأثيرها بارزاً في وقوع حوادث

السير بأنواعها الثلاثة التي شملتها هذه الدراسة وهي: حوادث الاصطدام وحوادث دهس المشاة وحوادث الانقلاب، والمخالفات الأكثر تكرار منها (عدم التقيد بالسرعة المحددة، قيادة المركبة في حالة سكر، السير ليلا دون استعمال الأنوار، تجاوز الإشارة الحمراء، عدم مراعاة قواعد التجاوز، تلف مكابح المركبة، السير عكس الاتجاه). (صالح السديس، 1423هـ، ص178)

واهتم (الصبحي، 1998) بموضوع الآثار الاجتماعية لحوادث المرور من خلال بحث

هدف أساسا إلى رصد الآثار الاجتماعية المترتبة عن حوادث المرور حسب فئات

المتضررين من الحوادث، والتي قسمها الباحث إلى فئة المصابين وعائلات القتلى وفئة

المسجونين العاجزين عن دفع الدية، وقد عبّرت نتائج الدراسة عن أن الفئة العمرية أكبر من

(35 سنة) هي الأكثر تعرضا لحوادث المرور و تشكل ما نسبته (37.5%) من إجمالي

المصابين و(59.5%) من إجمالي عدد الوفيات في الحوادث، كما أشارت النتائج إلى أن فئة

المتزوجين هي الأكثر تضررا بالآثار الاجتماعية اللاحقة للحادث ، حيث أشارت الأرقام إلى

أن نحو (60%) من المصابين في حوادث المرور يعيلون على الأقل أربعة أفراد كحد أدنى،

وعن مؤشر خطورة الحوادث أشارت التقارير الطبية المعتمدة في الدراسة إلى أن نحو (5%)

من المصابين فقط يمكنهم مزاولة نشاطهم العادي بعد خروجهم من المستشفى، كما أوضحت

الدراسة أن إصابة العائل في حادث المرور كان لها دور في ضعف دوره الإشرافي داخل

الأسرة وانحراف الأبناء و آثار نفسية أخرى أثرت على علاقة المصاب بأسرته، وعدم القدرة

على تلبية حاجات الأسرة المادية بسبب حالة العجز وهو الأمر الذي جعل نسبة كبيرة منهم

يلتمس الدعم من مصلحة الضمان الاجتماعي ورغبة في إلحاق الأبناء بدور الرعاية

وورشات العمل في سن مبكرة. (عبد العزيز الصبحي، 1998، ص178-192)

وركز ذياب البداينة سنة (1993) على موضوع الفروق بين الجنسين في عزو

مسؤولية حوادث المرور في محاولة للتعرف على دور الجنس في هذا الصدد، حيث أكدت

الدراسة على وجود فروق جوهرية ذات دلالة إحصائية بين الذكور والإناث لصالح الذكور

في عزو مسؤولية الحادث لكل من الطرفين الآخر والموقف. (ذياب البداينة، 2007، ص 20)

وقام عبد الرحمان عسيري سنة (1998) بإجراء دراسة على عينة من طلاب قسم علم

الاجتماع بجامعة محمد بن سعود الإسلامية بالرياض وعددهم (127) طالبا من المستويين

الأول والثامن، وقد استخدم الباحث مقياس المخالفات المرورية واستبيان يتناول أسئلة حول

الخصائص الاجتماعية والاقتصادية للمبحوثين وبعض الأسئلة المتعلقة بالسلوك الشخصي للأفراد في تعاملهم مع الأنظمة المرورية، وقد أظهرت نتائج الدراسة عدم وجود فروق دالة بين الطلاب الذين عاشوا في المدينة وأقرانهم ممن عاشوا في الريف أو البادية في ارتكاب المخالفات المرورية، كما أظهرت النتائج وجود فروق دالة إحصائية في متغيري المستوى التعليمي للآباء، حيث اتضح أن أبناء ذوي المستويات التعليمية المرتفعة أقل ارتكاباً للمخالفات المرورية من أبناء ذوي المستويات التعليمية المنخفضة، ولكن مستوى تعليم الأم لم يكن ذا تأثير في ارتكاب المخالفات المرورية، كما أظهرت النتائج وجود علاقة ارتباطية عكسية بين المستوى التعليمي للطلاب وارتكابه للمخالفات المرورية، والأمر ذاته بالنسبة لمتغير المستوى العمري حيث أن الطلاب الذين يزيد عمرهم عن (25) عاماً قل ارتكاب المخالفات لديهم. (عبد الرحمن عسيري، 1418هـ، ص 278)

ومن البحوث التي اهتمت بمعارف السائقين ودرجة الوعي المروري الدراسة التي أعدها عبد الله الخلف بعنوان "دور أفلام التوعية المرورية في زيادة الوعي المروري" ضمن دراسة شبه تجريبية أشارت النتائج فيها إلى وجود فرق ذات دلالة إحصائية لدى مجموعة الطلاب التجريبية في المعرفة بقوانين المرور وبأسباب الحوادث وسلوك القيادة بين القياس القبلي و البعدي، ووجود فروق ذات دلالة إحصائية بين مجموعتي الطلاب التجريبية ولضابطة لصالح المجموعة التجريبية وهو ما يؤكد فعالية مثل هذه البرامج التوعوية في زيادة مستوى الوعي المروري عند السائقين. (عبد الله الخلف، 2005، ص 1-2)

ولم تهتم الدراسات العربية فقط بقائدي المركبات بل وجهت عنايتها أيضاً نحو المشاة فقد أعد (حسين الفراج، 1999) دراسة مستفيضة بعنوان "حوادث دهس المشاة في مدينة الرياض" وعن دور المشاة في حوادث المرور أجرى المعهد القومي للنقل بحثاً حول اتجاهات وسلوكيات المشاة في القاهرة الكبرى وتأثيرها على الأمان وحركة المرور سنة (2003) اعتماداً على عينة مكونة من (1382) طالباً وطالبة بمرحلتي التعليم الابتدائي والإعدادي من المدارس الحكومية والتجريبية والخاصة بإقليم القاهرة الكبرى، وباستخدام أسلوب الاستقصاء لبعض المتغيرات المرتبطة بالسلامة المرورية، كشفت النتائج عن وجود خلل في مفاهيم السلامة المرورية لدى طلبة المدارس وانخفاض الوعي بالأماكن الآمنة لعبور الطريق سواء بين الطلبة أو مع من يصاحبونهم للعبور، وانخفاض دور المدارس ووسائل الإعلام في تعليم

الطلبة وأساسيات أمان المرور سواء فيما يخص أهمية السير على الأرصفة أو عبور الطريق بالإضافة إلى وجود عوائق على أرصفة المشاة مما يجبر نسبة كبيرة من الطلاب على ترك الأرصفة والسير مع المركبات على الطريق مما يعرضهم للحوادث. وتطالعنا الدراسات الاجتماعية العربية والعالمية بأن ثمة ميل من قبل هذه الدراسات إلى تبني موضوعات بعينها، فهي تركز بالأساس على فئات ثلاث من الموضوعات وهي الخصائص الديموغرافية لمرتكبي وضحايا الحوادث المرورية، وأكثر ما تركز على خاصيتي النوع والسن، والفئة الثانية تتناول الأسباب العامة لحوادث الطرق ومدى انتشارها عبر الفئات الاجتماعية المختلفة، أما الفئة الثالثة فقد ركزت على محاولة الربط بين حوادث الطرق والسلوك الإجرامي والانحراف الاجتماعي، ويبدو أن من أكثر القضايا التي ارتبطت بحوادث الطرق كانت قضية ارتباط العمر على افتراض أن هناك توزيعاً مزدوجاً للاستهداف للحوادث كدالة للعمر، وأن الفئات العمرية صغيرة السن أكثر تعرضاً للمخالفات المرورية وحوادث الطرق من الفئات الأكبر سناً، وقد اعتمدت معظم الدراسات السابقة على مجموعة من الإحصاءات بالإضافة إلى الاستبيان كأدوات لجمع البيانات، وقلما استخدمت هذه الدراسات منحى تكاملياً في دراسة هذه المشكلة المرورية سواء على مستوى الإطار النظري أو التخصصات المنوطة بهذه الدراسة أو أدوات الدراسة، كما أن جل هذه الدراسات ركزت على متغيرات نوعية أكثر من كونها شمولية.

4. التوجهات البحثية المعاصرة - تعليق عام :

بقدر حجم الخسائر المترتبة عن حوادث المرور، نجد أن الظاهرة المشكلة قد لقيت قدراً مماثلاً من الاهتمام لدرجة تباين معها مستوى التناول سواء بين التخصصات أو حتى داخل التخصص الواحد، وسعى كل تخصص إلى قراءة تفاعلات الظاهرة من منظوره الخاص، بهدف تقديم فهم أعمق للظاهرة ووضع مجموعة من التصميمات الضابطة لتفاعلاته، وداخل التخصص الواحد سعى هذا التخصص إلى تقديم مجموعة من الدراسات التي تتناول مشكلة المرور من خلال محاولة التعرف على العوامل الدينامية المسؤولة عن الحوادث المرورية، أو تفاعلاتها، أو الآثار الاجتماعية والنفسية التي تنتج عنها، ويبدو أن مشكلة المرور والسعي لحلها من المشكلات التي ينظر إليها باعتبارها مشكلة اجتماعية في المقام الأول، ولعل ما يبرر درجة الاهتمام بالموضوع التوقعات التي تشير إلى أن الطريق

ستصبح المسبب الرئيسي الثالث للوفاة بحلول عام (2020)، مما دعا منظمة الصحة العالمية لوضع شعار رئيسي لليوم العالمي للصحة لسنة (2007) "السلامة على الطريق لا يجب أن تترك للمصادفة" وعلى هذا قررت المنظمة أن يكون عام (2004) هو عام سلامة الطرق ونقطة البداية للحملة العالمية التي تسعى لتنفيذ التوصيات التي أقرها التقرير العالمي للوقاية من الإصابات الناجمة عن حوادث الطرق، كما أكد التقرير على أن البلاد المحرومة هي الأكثر تعرضا للحوادث المرورية وذلك لزيادة عدد السكان في هذه البلدان بشكل يفوق عدد السكان في البلدان ذات الدخل المرتفع، وبالتالي يزيد اعتمادهم على المركبات على الطرق مع ملاحظة أن كل هذه التغيرات المتلاحقة لا يصاحبها في الغالب الإجراءات التي تضمن السلامة. (سميحة دويدار، 2008، ص221) (عامر المطير، 2006، ص145)

ويكشف الاستقصاء البحثي المتعلق بالتوجهات البحثية المعاصرة ذات الاهتمام

بموضوع السلامة المرورية إمكانية رصد عدد من الحقائق نوجزها فيما يلي:

1. لمشكلة المرور العديد من الأبعاد الأساسية، منها العناصر المسببة للمشكلة وطبيعة السياقات الاجتماعية التي تحدث فيها وتدعمها وحجم الخسائر البشرية والمادية المترتبة عنها، وطبيعة الثقافة والعادات والسلوكيات المرتبطة بالواقع المروري وسلوك القيادة على الطريق، بالإضافة إلى جملة الأبعاد الاجتماعية والنفسية والقانونية والاستراتيجيات الوطنية المرتبطة بتخفيف حدة الآثار المترتبة عن المشكلة وما يتبع ذلك كله من جوانب إعلامية ومعرفية للتوعية بحجم المشكلة وآثارها وتنمية الوعي بهذه الآثار. (سميحة دويدار، 2008، ص222)
2. ظهرت الحاجة الماسة إلى وجود مداخل متعددة Interdisciplinary approach لدراسة هذه الظاهرة وليس مدخلا واحدا، فدراسة أبعاد متعددة من العوامل المرتبطة بهذه الظاهرة يُمكن الباحثين من إجراء تعميمات على حد كبير من الدقة بخلاف ما هو واقع الآن، بحيث تتمكن من التعميم الفعال للظاهرة وطرق الحد منها، ومع كل ما سبق ينبغي الإشارة إلى أن سلامة الطرق تحتل مكانة كبيرة في الأبحاث الدراسات، وإن كان على الباحثين أن يطوروا الأدوات التي تسمح بمعرفة الأهمية المتزايدة للسلوكيات وتقييم العيوب والآثار وتحديد المتغيرات الوسيطة أثناء هذا التقييم لهذه المشكلة، كما ينبغي أن تركز الأبحاث في هذا السياق على العناصر الثلاثة المكونة للمشكلة المرورية (الإنسان - الطريق - المركبة) بحيث

يسهم كل حسب تخصصه في دراسة هذا الموضوع، (سميحة دويدار، 2008، ص223) وهو ما نسعى إلى بلوغه من خلال عرض التوجهات البحثية المعاصرة لمشكلة حوادث المرور عموماً والسلامة المرورية على وجه الخصوص.

3. يكشف الاستقصاء عن التوجهات البحثية النفسية والاجتماعية في مجال السلامة المرورية تأخر الاهتمام البحثي العربي وكما عن نظيره الغربي بموضوع السلامة المرورية، فضلاً عن حداثة الاهتمام بالجانب الاجتماعي للمسألة المرورية وقد عبّر (Gunnarsson) على أهمية هذا الجانب بالقول "يمكن وصف نسق المرور على الطريق باعتباره نسق (رجل - آلة - طريق) مع مجموعة من العوامل المتداخلة، فهناك ثلاث مكونات متفاعلة معا هي السائق والمركبة والطريق، أما المكونات الأخرى المحيطة بهذه المكونات الأساسية فهي البيئة التي بها حركة المرور، والبيئة النفسية الاجتماعية المرورية للسائق والبيئة المادية المحلية، وبالرغم من ذلك فإنه غالباً ما يتم تجاهل مكون آخر هو المجتمع بنسقه الثقافي والاجتماعي، وما يتضمنه من قوانين ونظم ومستوى تعليم يشكل في مجمله الروح العامة وأنماط المعيشة والطلب على وسائل النقل وملكية السيارات... لدرجة يمكن القول معها أن حركة المرور وبيئتها إنما هي مرآة المجتمع" (عبد العزيز النوحى وآخرون، 1995، ص274)

4. يمكن أن نوجز مضمون الدراسات التي رسمت معالم التوجهات البحثية النفسية والاجتماعية في مجال السلامة المرورية في العبارة التالية: (قراءات نفسية وأخرى اجتماعية "ميكروسكوبية" في أسباب حوادث الطرق وآثارها) اعتماداً على مدخل سلوكي في الغالب لفهم سلوك القيادة، يُمهّد الطريق نحو التخطيط لتعديل هذا السلوك الذي أظهرت الإحصاءات أنه يقف وراء نسبة كبيرة من الحوادث على الطرقات، ويمكن التعقيب على هذا الاستنتاج بالآتي :

-النظرة الاختزالية في مقابل النظرة الشمولية:

إن سلوك السائق أثناء قيادة المركبة هو جزء من سلوكه العام، ومحاولة دراسة وعزل سلوكيات السائقين أثناء القيادة عن شخصياتهم ككل والوعاء الاجتماعي الذي يحتضن هذه السلوكيات هو فصل مصطنع، وهكذا فإن الفصل بين أي جانب من جوانب سلوك السائقين مثل عمر السائق وجنسه وسماته الشخصية والانفعالية أو الميكانيزمات الإدراكية

التي تشيع في سلوك السائق أثناء القيادة، عزل هذا البعد أو ذاك المتغير عن شخصية السائق هو عزل مضاعف لا بد أن ينطوي على قدر من التشويه لا تبرره إلا سهولة إجراء الدراسة ومناقشة النتائج، وهو ما جعل منها دراسات تبحث في الأسباب المباشرة دون اعتبار كبير للتفاعل المعقد بين المكونات والأبعاد التي تحكم الظاهرة موضوع البحث، ولا التفاعل القائم بين تلك المكونات والبيئة المحيطة بسائق المركبة.

عدم اتساق محكات تقييم سلوك قيادة السيارات:

تبين من خلال عرض أساليب الاستقصاء المعتمدة في مراحل بحث الدراسات التي تم عرضها وجود تعارض بينها فيما يتعلق بالمحكات التي يتم وفقها مقارنة سلوك قيادة السيارات بين السائقين، فواحدة من الدراسات قد تستخدم ملفات حوادث السائق وسجل انتهاكه للأنظمة المرورية في تقييم سلوك السائق، وقد يحصل باحث آخر في دراسة مغايرة على عينة من سلوك القيادة مستخدماً اختبارات المواقف الشبيهة، أو النزول إلى الميدان واستخدام الملاحظة المباشرة أو اعتماد المقابلات الموجهة مع الأفراد الذين يقعون في مخالفات مرورية، وإن كان تعدد تقنيات جمع المعلومات في حد ذاته أمراً محموداً بما أنه يسمح للباحث بكشف مظهرات المشكلة موضوع الدراسة، فإن عدم وضوح محكات تقييم سلوك القيادة قد يساهم في تباين نتائج البحوث، وهو تعارض ناتج عن عدم الاتفاق على المعالم التي يتحدد من خلالها السلوك المدروس.

- اختلاف البيئة الثقافية يعكس اختلافاً في سلوك القيادة:

أجريت معظم بحوث السلامة المرورية والتي تركز على سلوك السائقين في الدول الغربية، لهذا فمن المهم على من يبحث في الموضوع أن يكون على وعي بأثر العوامل والفروق الحضارية على هذا السلوك، بمعنى أن التعميم من بحوث أجريت في حضارة معينة على سلوك أفراد بيئة حضارية أخرى لا يكون صائباً، غير أنها يمكن أن تلعب دور المنبّه لبعض العوامل التي تستحق المكاشفة العلمية.

- نحو فهم أعمق لسلوك قيادة السيارات:

يكشف الاستطلاع البحثي عن التوجهات البحثية في مجال السلامة المرورية اتفاقاً في الأهداف بين الدراسات نحو مكاشفة عميقة للمشكلة اعتماداً على مدخل سلوك قيادة السيارات، واختلافاً في الأبعاد والمؤشرات التي اعتمدها كل واحدة من تلك الدراسات،

وتجاوزا لحالة الاختلاف هذه يذهب جيمس ليون (1997) في دراسة له عن سيكولوجية المرور في جامعة هواي تحت عنوان "نظرية لفهم سلوك القيادة" (محمود أبو النيل، 1995، ص480) بأن هناك منظورين ممكنين لفهم ما يفعله السائقون، أحدهما يتعلق بمجموعة من العوامل الداخلية Internal والآخر يتعلق بمجموعة من العوامل الخارجية External، حيث يختص هذا الأخير بظروف القيادة والمركبات والإشارات المرورية، والمعلومات المتعلقة بذلك يمكن رصدها من خلال الأجهزة والمقاييس وتقييم الملاحظين، أما العوامل الداخلية فتهم بوجهة نظر السائقين أنفسهم والخاصة بأحاسيسهم وإدراكهم وأفكارهم المعبر عنها لفظيا وآرائهم وانفعالاتهم، تلك المعلومات التي لا يمكن تحصيلها بالأجهزة أو الملاحظين بل من خلال استطلاع الاتجاهات النفسية للسائقين كمفهوم يشمل كل تلك الجزئيات الداخلية ضمن مداخل أو حتى منافذ تشمل الوجدان والمعرفة والسلوك، والأهمية العلمية النظرية لهذه الجوانب من منظور علم النفس الاجتماعي هي أنها تغطي مجالا واسعا من سلوك الأفراد في حياتهم اليومية، والمعروف في التراث الأدبي السيكولوجي أن التعلم نفسه ينبثق من ثلاث جوانب مميزة عند الفرد هي: (الوجدان، المعرفة والسلوك الحس حركي)، وفي ذلك إشارة ضمنية لمفهوم الاتجاه النفسي بالنظر لمكوناته الثلاثة، كما أن التعبير عنه يكون بصورة لفظية، ولقد عبر الفلاسفة قديما عن هذا بالقول إن سلوك الإنسان ينتظم في ثلاث مجموعات متميزة طبقا لطبيعة الإنسان الثلاثية وهي الإرادة (الرغبة Will) (الفهم Understanding) و(الفعل Action) ولا يزال السيكولوجيون المحدثون يتعاملون مع ذلك النظام الثلاثي من السلوك فيستخدمون بدل الإرادة السلوك الوجداني للتعبير عن الوجدانيات والمشاعر والدوافع والحاجات وكل ما يتفق مع الأهداف التي تستهدفها أفعالهم، فعلى سبيل المثال فإن قيام السائق بإعطاء الإشارة Signaling قبل تغيير حارة الطريق يعتبر سلوكا حسيا حركيا متضمنا في سياق وجداني حيث يكون لدى السائق دوافع لتفادي الوقوع في الخطأ والخطر وتفادي فشل السائق في استخدام الإشارة الخاصة بالوقوف، وفي ضوء ذلك فإن تعلم دافع تفادي أخطاء القيادة يعتبر مهارة قيادية وجدانية affective driving skill، وغالبا ما تحدث أخطاء القيادة نتيجة الحالة الوجدانية عند وجود خبرة صراع بين الدوافع حينما يقود السيارة بسرعة وتضعف لديه مشاعر الرغبة في الحذر واحترام القانون لوجود في نفس الوقت مشاعر الحث على العجلة وعدم التأخير، (محمود أبو النيل، 1995، ص483-484) وما كان يطلق عليه في السابق الفهم

Understanding يسمى الآن السلوك المعرفي والذي يشمل العمليات المعرفية والفكرية وكل ما يرتبط باتخاذ القرار والجوانب الأخرى المتضمنة في أفعال الأفراد ومنها المتصل بسلوك القيادة، فسلوك استخدام الإشارة الذي أشرنا إليه آنفاً قبل الانتقال من حارة إلى أخرى لا يكون فقط متضمناً في سياق وجداني، بل وفي سياق معرفي كما يعتبر إضافة لهذا أن تعليم السائق اتخاذ أحكام صحيحة أثناء القيادة اليومية مهارة قيادية معرفية cognitive driving skill لأن الأخطاء المعرفية غالباً ما ينتج عنها تفسير غير منطقي لتتابع الأحداث مما يؤدي لاتخاذ قرار غير صحيح مثل (أنا أعرف أنه لا يوجد أحد خلفي ومن ثم فلا داعي لاستخدام إشارة تغيير الاتجاه) وينطوي هذا القرار على توقع حدوث أخطاء نتيجة له وعلى العكس مما لو قرر سائق آخر (أمامي مركبة ومن المحتمل أن يدور صاحبها، وأن هناك شرطي يراقبني)، والنظرية التي تعتمد على العقل comprehensive تتضمن تحديداً لاتخاذ القرار الصحيح أو غير الصحيح، خاصة وأن النواحي المعرفية تتفاعل مع النواحي الوجدانية لاتخاذ تلك القرارات والقيام بالأفعال الخاصة بقيادة السيارة، ويطلق على تلك الأفعال التي يقوم بها الفرد السلوك الحسي الحركي sensorimotor ويشمل كل تلك الخبرات التي تتوسط الجانبين الحسي والحركي، فعلى سبيل المثال فإن إعطاء الإشارة قبل تغيير الحارة Lane التي يسير عليها السائق يعتبر فعلاً حسي حركي معقد يتضمن تآزر العين واليد إضافة للاستعداد الحركي لاستخدام الفرامل إذا تطلب الأمر، كما يتضمن لف الرأس والعنق للرؤية الخلفية وعمل في الجهاز العصبي وإفراز الغدد وحديثاً صامتا بين السائق ونفسه. (محمود أبو النيل، 1995، ص484)

تلكم هي الجوانب الأساسية التي يجب أن تتضمنها كل دراسة تروم الدقة والعمق في دراسة سلوك القيادة، دون إغفال عنصر وجانب آخر لا يقل أهمية عن الجوانب التي سبق ذكرها وهو المعايير والأسس الاجتماعية والثقافية، ذلك أن سلوك القيادة يتشكل إلى حد بعيد في ظل هذه التي أشرنا إليها فقوى دينامية الجماعة مثلاً لها تأثير بالغ، فواحدة من الدراسات التي عرضها تؤكد أن قيادة العدوانية بصورة عدوانية driving Aggressive يعزى للمعايير والأسس الثقافية التي تكتسب في الوسط الاجتماعي من الأسرة ووسائل الإعلام المختلفة وغيرها، وصارت تلك السلوكيات التي تتم عن عدوانية اتجاه الآخرين ونحو الذات تقليداً، فليس سلوك الفرد في المجتمع إلا محاكاة لسلوك الآخرين، بل إن السلوك الخارجي القابل للملاحظة ما هو إلا انعكاس لعوامل ذاتية تتصل بالأداء أو القيم والاتجاهات التي يرسمها

المجتمع ويتبناها أفرادها، وأنه إذا ما تكرر من الفرد حدوث بعض الأفعال بالخطأ فإن جانباً رئيسياً منها يرجع إلى هذه المتغيرات، وأن معرفة آرائه في هذه المتغيرات يتيح مزيداً من الفهم للعوامل المسببة للحوادث، وقد أكدت بعض من الدراسات التي تم عرضها في هذا الصدد أن السائق باتجاهاته وآرائه وفكره هو جزء من نسق تفاعلي، و بالتالي فإن الأفراد عندما يفسرون المشكلة المرورية وحوادث الطرق فإنهم لا يفسرونها في ضوء محكات موضوعية كحالة الطرق وحالة المركبة بل يفسرون وجود مشكلات مرورية في ضوء مدركاتهم وأحكامهم واتجاهاتهم نحو الآخرين، مما يؤكد على أن تفاعل الأفراد على الطريق لا يتم في ضوء متغيرات موضوعية بل في الغالب يتم وفق اتجاهاتهم الذاتية وتحيزهم الشخصي، (سميحة دويدار، 2008، ص202) تبعا لهذا يصبح البحث في موضوع الاتجاهات النفسية للسائقين أكثر من ضرورة بل من غير المنطقي العدول عنه إلى غيره إذا ما استندنا إلى ما سبق ذكره حول مضامين وأبعاد السلوك التي ذكرها السيكولوجيون، وهي الأبعاد ذاتها التي يشملها مفهوم الاتجاهات النفسية بمكوناته التي سبق الإشارة إليها والتي سيأتي تفصيلها في عناصر لاحقة من الفصل المتعلق بمفهوم الاتجاهات النفسية نحو السلامة المرورية، فضلا عن أنه يخدم جزئية السياق الاجتماعي للسلوك، فالعارفون بمجال السيكولوجيا الاجتماعية يتفقون على أن اتجاهات الأفراد ترتسم وتتحدد في سياق الحياة الاجتماعية وقد لا يتحقق التكيف النفسي والاجتماعي للفرد إذا ما تبني اتجاهات مخالفة للجماعة.

- الكفاءة البحثية والإنتاجية والخطوط العريضة لموضوع "اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية":

كثير من الدراسات التي تم عرض نتائجها من عينة البحوث التي تسير في طريق مسدود، فهي لا تؤدي بنا في النهاية إلى نتائج وإجراءات يمكن استغلالها لتحسين وسائل استخدام الطرق وقيادة السيارات وبلوغ الهدف الأهم وهو التقليل من حجم حوادث المرور وأثارها السلبية، وهو هدف لا تخدمه العديد من البحوث التي تم عرضها، فالكفاءة البحثية والإنتاجية أمر ينبغي أن تراعيه البحوث العلمية في مختلف المجالات، وهو أمر ندركه من خلال موضوع جدير بالدراسة والاستفادة من نتائجها لرسم الاستراتيجيات للتقليل من آثار المشكلة موضوع البحث، فإذا كانت الدراسات تعزو ما نسبته (90%) من حوادث المرور إلى العامل البشري (خطأ في سلوك السائقين) والسلوك ذاته يتحدد إلى حد بعيد من خلال

الاتجاهات النفسية التي يحملها السائقون، فحينئذ يصبح البحث في طبيعة تلك الاتجاهات مطلباً بحثياً ملحا (كفاءة بحثية)، يساعد في التعرف على طبيعتها وديناميكية فعلها وارتباطها بعوامل انفعالية قوية تراكمت عبر سنوات عمر السائق والخبرات والظروف التي مر بها وكشف آليات تشكلها بفعل التأثير الاجتماعي وقوى الدينامية الاجتماعية عبر منافذ كوسائل الإعلام وقنوات التنشئة الاجتماعية وغيرها، تمهيدا للهدف الأهم وهو تحديد السبل الكفيلة بتعديل تلك الاتجاهات النفسية ما دام هذا الأخير ممكنا فينعكس بدوره على سلوك السائقين (كفاءة إنتاجية).

وفق هذا الذي أشرنا إليه تشكلت لدى الباحث المعالم والخطوط العريضة للدراسة

والتي نوردها على النحو التالي :

1. البحث في أبعاد الموضوع يشكل نقطة البداية لمزيد من الدراسات فهي بالأساس تسعى إلى وضع تقدير Assessment عام لموضوع - اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية.
2. جمع أكبر قدر من المعلومات عن الموضوع بمكوناته الثلاثة (المعرفي والوجداني والسلوكي) وكذا العوامل والمتغيرات المرتبطة به سواء كانت هذه العوامل مرتبطة بالسائقين أنفسهم أو أسرهم أو الجماعات التي ينتمون إليها أو الأنساق المجتمعية ذات الصلة بالموقف - كالنسق الإعلامي أو القانوني أو التعليمي، أو الثقافة المرورية العامة السائدة في المجتمع.
3. صياغة الموضوع المشكلة صياغة دقيقة من خلال المعلومات المُجمعة عنه بحيث يمكن التوصل إلى:

(أ) تعريف إجرائي دقيق لاتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية.

(ب) صياغة فروض حول العوامل المرتبطة بالموضوع والأهمية النسبية لكل عامل منها.

(ت) عرض النتائج المتعلقة بطبيعة موضوع الدراسة.

4. تحديد مدى قابلية هذه الاتجاهات للتغيير - إذا ما أظهرت النتائج أنها اتجاهات غير مرغوبة- وذلك من خلال مدى إمكانية تغيير كل عامل من العوامل المرتبطة بها ويتضمن ذلك تحديد القوى القائمة في الموقف والتي يمكن استثمارها لإحداث التغيير المطلوب والموارد المختلفة البشرية والمادية والمعنوية اللازمة ومدى إمكانية توفرها لاستخدامها في إحداث التغيير.

5. اقتراح توصيات ونموذج لتغيير الاتجاهات غير المرغوب فيها ووضع خطة واضحة المعالم تصنف عوامل الضبط فيها إلى ضبط ذاتي، ضبط نظامي، وضبط اجتماعي، مع تحديد للجهات المشاركة في تنفيذ الخطة من أفراد وجماعات أو هيئات وصية مهتمة بالموضوع أو خبراء أو مهنيين أو وزارة أو غيرها من الجهات المعنية.

6. اقتراح استراتيجيات التدخل أي الأساليب والأطر العريضة العامة التي يمكن استخدامها وفقا لأسلوب المداخل المتعددة Interdisciplinary approach حيث يمكن استخدام استراتيجيات مشتقة من علم الاجتماع وعلم النفس وعلم النفس الاجتماعي والإعلام وغيرها، واقتراح الأساليب العلمية الفنية أو التقنيات Techniques المرتبطة عن كل واحدة من تلك الفروع العلمية وذلك حسب مستويات التدخل (مستوى الميكرو Microsystem level ، مستوى الميزو Mesosystem level، مستوى الإكزو Exosystem level، ومستوى الماكرو Macrosystem level) التي سيأتي تفصيلها في عنصر تحليل نتائج الدراسة.

شكل رقم (2) أبرز معالم ومراحل دراسة اتجاهات سائقي المركبات نحو السلامة المرورية

