

## الفصل الرابع: الأساليب الإجرائية ونتائج الدراسة

تمهيد

أولاً: الطريقة وإجراءات البحث

ثانياً: عرض النتائج على ضوء فرضيات الدراسة

ثالثاً: تحليل عام لنتائج الدراسة

## تمهيد:

يدور هذا الفصل في أربعة محاور، شكلت مجتمعة حلقات سلسلة الشق الميداني من الدراسة، وقد تضمن أول تلك العناصر والموسوم بعنوان "الطريقة وإجراءات البحث" كافة الإجراءات المنهجية المستخدمة في الدراسة، وقد شمل ذلك تحديد المنهج وأسلوب المعاينة وإعداد أدوات الدراسة، خطوات تصميمها واختبار خصائصها السيكومترية، وكيفية توزيع المقياس وتفرغ بياناته، فضلا عن أبرز المعالجات الإحصائية المعتمدة في توصيف ملامح عينة البحث، تمهيدا للمحور اللاحق من هذا الفصل والمتعلق بمناقشة فرضيات البحث والتحقق من تطابق مضامينها مع ما تشير إليه نتائج البحث، وقد اتصل مضمون المحور الثالث بسابقه حيث أفرد الباحث هذا العنصر للتحليل العام لنتائج الدراسة والبحث في مضامينها في ضوء الوعاء النظري للدراسة، ولأن ملامح الدراسة العلمية الجادة لا تكتمل إلا بتوصيات ختامية تشكل سندا للباحثين من بعد في الموضوعات ذات الصلة فقد تضمن المحور الختامي تصور الباحث للحلول الممكنة التي قد تساهم في تعديل اتجاهات السائقين غير المرغوبة نحو السلامة المرورية و طرحا لبعض التصورات والاقتراحات التي تؤسس لبحوث لاحقة في مجال السلامة المرورية والاتجاهات على حد سواء.

## أولاً: الطريقة وإجراءات البحث

### 1. حدود الدراسة ومجالاتها:

تحدد الدراسة الحالية بحدود عينتها زمانا ومكانا، وقد شملت (110) سائقا من المقيمين في مدينة بسكرة ممن يحملون رخصة القيادة من الصنف (ب) والمتعلقة بالمركبات ذات الوزن الخفيف، تم انتقاؤهم بطريقة عرضية عبر عدد من حظائر السيارات ومحطات الوقود وبعض المصالح الإدارية المنتشرة عبر المدينة، وقد التزم الباحث قبل تقديم المقياس إلى السائق بشرطين أساسيين، هما رغبة الأخير في التعاون على إجراء البحث، ومن شأن ذلك أن يضيف مسحة جديدة على الإجابة، والثاني نشأة السائق في مدينة بسكرة وهو شرط تبرره ضرورات علمية تتعلق بتشكيل الاتجاهات النفسية عند الأفراد، حيث تسهم البيئة الاجتماعية بمختلف أنساقها في بلورة اتجاهات الأفراد ومن ثم سلوكياتهم، وتطلب استكمال ذلك العدد من السائقين النزول إلى الميدان في شهر نوفمبر من عام (2009).

كما تتحدد الدراسة الحالية بجملة من المحددات الموضوعية أهمها:

(أ) سوف تقتصر الدراسة الحالية على استقصاء نوع الاتجاهات التي يحملها سائقو المركبات نحو السلامة المرورية، ضمن حدود عينة البحث ووفق المنظور الذي اعتمده الباحث المتعلق بمكونات الاتجاه النفسي، وكذا الأبعاد التي يقيسها مقياس اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية، والبحث في دلالة الفروق إحصائيا بين اتجاهات أفراد العينة نحو السلامة المرورية تبعا لجملة من المتغيرات المعبر عنها في نص فرضيات الدراسة.

(ب) خصوصية الدراسة: حيث انطلقت من عينة متجانسة تجمع بين أفرادها جملة من القواسم المشتركة، لذا حاول الباحث التركيز على عدم الاقتباس بما لا يراعي خصوصيات البيئة المحلية التي جرى ضمن شروطها البحث الميداني.

(ت) لم تشمل الدراسة الفئات الأخرى من السائقين وركزت على حاملي رخصة القيادة من الصنف (ب) حيث أن البحث في خصائص الفئات المتبقية يتطلب شروطا وإمكانيات لم تتوفر للباحث في الدراسة الحالية.

### 2. المنهج:

منهج البحث هو الطريق المؤدي إلى الكشف عن الحقيقة بواسطة طائفة من القواعد العامة تهيمن على سير العمل وإجراءاته لتصل بالباحث إلى نتيجة محددة (طارق العتيبي، 2006،

ص 160) على هذا النحو وسعياً من الباحث إلى محاولة الكشف عن اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية، فقد تم اعتماد المنهج الوصفي لأن خطوات هذا المنهج وركائزه تخدم أهداف البحث وتحققها، فاعتماداً على أسلوب المسح الاجتماعي يمكن الكشف عن نوع الاتجاهات التي يحملها سائقو المركبات نحو السلامة المرورية، ولأنه يأخذ بالمنحى الإحصائي في وصف الظواهر المدروسة، فيمكن من خلاله الكشف عن درجات الأفراد على مقياس اتجاهات سائقي المركبات نحو السلامة المرورية، فضلاً عن إمكانية الكشف عن دلالة الفروق إحصائياً بين درجات الأفراد في استجاباتهم على فقرات المقياس تبعاً لجملة من المتغيرات أهمها الجنس، السن، المستوى التعليمي، المهنة وغيرها.

**3. العينة:**

شكلت اعتبارات مثل تجانس أفراد مجتمع الدراسة واختيار عينة ممثلة لمجتمع السائقين وصنف رخصة القيادة منطلقاً أساسياً للباحث نحو تحديد معالم مجتمع الدراسة الذي تخدم خصائص أفراد أهداف البحث وتحققها، غير أن جملة من العوائق البحثية المادية بالأساس وقلة الإمكانيات وعامل الوقت، يضاف إليها نقص التعاون الذي أبدته بعض الجهات الوصية بقطاع النقل، شكلت مجتمعة عائقاً أمام الباحث للخروج ببحث ميداني يقدم مكاشفة علمية لأبرز الأسباب المساهمة في تدني معدلات السلامة المرورية في بلادنا، واقتراحاً لحلول إجرائية مناسبة لتحسين الوضع المروري وتحقيق سلامة الأفراد على الطرقات، وهو ما حتم على صاحب الدراسة تقليص رقعة البحث لتتحصّر ضمن حدود ولاية بسكرة، أمام هذا الوضع تملّي الضرورات المنهجية لانتقاء أفراد عينة ممثلة لمجتمع الدراسة - السائقون في ولاية بسكرة - حصراً لجميع مفرداته، وهو ما لم يتوفر بدوره للباحث فليس ثمة إحصائيات رسمية ودقيقة حول العدد الفعلي للسائقين الممارسين في ولاية بسكرة.

بناءً على الأساس المتقدم ورغبة الباحث الملحة لتصوير الواقع المروري من منظور وصفي يركز على مفهوم الاتجاهات النفسية للسائقين نحو السلامة المرورية، فقد عمد إلى انتقاء أفراد العينة بطريقة عرضية عبر عدد من حظائر وقوف السيارات ومحطات التزود بالوقود وبعض المصالح الإدارية الرئيسية المنتشرة في مدينة بسكرة، وهو الإجراء الذي سمح بتوزيع نحو ( 120 ) نسخة من المقياس على السائقين، استبقيت منها ( 110 ) بعد أن

كشفت عملية تفرغ البيانات عدم صلاحية بعضها، ويُلخص الجدول التالي أهم خصائص أفراد عينة الدراسة:

جدول رقم (17) يوضح خصائص عينة الدراسة

المهنة أو المركز الوظيفي					المستوى التعليمي				السن				الجنس		الخصائص
بدون عمل	سائق أجرة	طالب	موظف	أعمال حرة	إجمعي	ثانوي	متوسط	ابتدائي	50 وأكثر	40 - 49	30 - 39	20 - 29	إناث	ذكور	الفتات
13	25	20	34	18	61	30	19	4	18	24	28	40	29	81	التكرار
11.82	22.73	18.18	30.91	16.36	55.45	27.27	17.27	3.64	16.36	21.82	25.45	36.36	26.36	73.46	النسبة

جدول رقم (18) تكملة لجدول خصائص عينة الدراسة

ارتكاب مخالفة		التعرض لحادث		أقدمية السياقة				سنة نيل الرخصة				الحالة الاجتماعية			
لا	نعم	لا	نعم	34-25 سنة	24-15 سنة	14-5 سنة	أقل من 5 س	2009-00	99-90	89-80	79-70	أرمل	مطلق	متزوج	أعزب
63	47	56	54	23	20	23	40	46	28	20	16	3	5	56	46
57.27	42.73	50.91	49.09	20.91	18.18	20.91	36.36	41.82	25.45	18.18	14.55	2.73	4.55	50.91	41.82

#### 4. أدوات الدراسة (مقياس اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية)

حظي موضوع الاتجاهات النفسية باهتمام كثير من الباحثين في مجال علم النفس الاجتماعي ساهم إلى حد بعيد في احتلال الموضوع لمكانة هامة في الأدب السيكولوجي والاجتماعي، ولعل ما يبرر هذا الاهتمام هو الدور الذي تلعبه الاتجاهات النفسية كمحدد للسلوك الذي يتخذه الفرد في مواقف الحياة المختلفة، كما يعمل على تنظيم العمليات المعرفية والإدراكية والانفعالية والدافعية تتبلور في موقف ما على شكل سلوك. (زايد بني عطا، 2008، ص90)

ومع تزايد أهمية الاتجاهات النفسية في توجيه السلوك الإنساني، دعت الحاجة إلى تطوير أدوات فعالة في قياسها وذلك على درجة عالية من الثبات والصدق، ويعزى الاهتمام

بهذين المتطلبين إلى طبيعة الاتجاهات نفسها كونها سمات افتراضية في الفرد تتعكس في بعض جوانب سلوكه، فالاتجاهات تكوين فرضي يتوسط بين المثيرات الخارجية المتعلقة بموضوع الاتجاه واستجابة الفرد لها في شاكلة سلوكيات تختلف باختلافها الاتجاهات التي يحملها الأفراد نحو موضوع الاتجاه، وهي إلى حد ما ذاتية غير موضوعية ولا سبيل لملاحظتها بشكل مباشر، وعلى أساس التأثير المتبادل بين الاتجاه و السلوك تعد الاتجاهات مفهوما يلقه الكثير من الغموض يصعب تمثله ومن ثم قياسه. (تغريد حجازي، 2008، ص76)

وتجاوزا لهذه الصعوبة ركز كل من شريغلي وكوبالا (shrigley & Kobala 1984)

على الربط بين قياس الاتجاهات النفسية ومفهوم الاتجاه النفسي، ضمن هذا التوجه حاول (شريغلي وكوبالا) الوصول إلى إطار شامل يحدد مفهوم الاتجاه النفسي مستفيدا من التطور التاريخي للمفهوم والنظريات المفسرة في مجال علم النفس الاجتماعي، وخلص من ذلك إلى تحديد جملة من العناصر العقدية (Key éléments) تحدد مفهوم الاتجاه وتضع ضوابط لكل من يروم بناء مقياس للاتجاهات نحو موضوع معين، (نضال الشرفين، 2006، ص 170) وهي ذات الضوابط التي حاول الباحث مراعاتها أثناء إعداد فقرات المقياس، ويمكن إيجاز مضامين أبرزها على النحو التالي:

(أ) التزم الباحث أثناء صياغة فقرات المقياس أن تعكس ثلاث جوانب رئيسية هي:

- الطبيعة الشخصية للاتجاهات: من خلال صياغة فقرات تتمركز حول الذات (Ego centeric items) وذلك من خلال صياغة فقرات تصف سلوكا يرغب فيه السائق أو يتجنبه أو يقوم به فعلا.

- الأثر الاجتماعي: (social centered items) من خلال صياغة فقرات تصف شعور السائق اتجاه ممارسة يقوم بها الآخرون.

- الاتساق (consistency): من خلال صياغة فقرات تتمركز حول الفعل (action entered

Items) تصف شعور السائق لما يجب أن تكون عليه الممارسة. (زايد بني عطا، 2008، ص90)

(ب) حرص الباحث على أن تعكس فقرات مقياس اتجاهات سائقي المركبات نحو السلامة

المرورية الشدة الانفعالية، وهو ذات المفهوم الذي سبق الإشارة إليه في عنصر مكونات

الاتجاه نحو السلامة المرورية في الفصل الثالث، ذلك أن من خصائص الاتجاهات النفسية أنها

تقييمية ويتدخل فيها الجانب الانفعالي الذي يؤثر على الاستعداد والاستجابة، ومن أجل تحقيق هذا المطلب اعتمد الباحث جملة من المحكات والمعايير تساهم مجتمعة في التأكد من قدرة كل فقرة من فقرات مقياس اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية على قياس الشدة الانفعالية وأبرز تلك المحكات حسب ما أوردته (تغريد حجازي، 2008، ص76) ما يلي:

- يجب أن تتوزع الاستجابات لكل فقرة على مدى التدرج لمقياس ليكرت بحيث لا يكون التوزيع ملتويا، سواء أكان ذلك التوزيع ملتويا للتواء موجبا أو سالبا.

- يجب أن تكون الفقرة قادرة على التمييز بين الفئتين العليا والدنيا، المحدودتين بأدائهما على المقياس ككل، باعتبار أن الفئة العليا هي أعلى من (27%) والفئة الدنيا هي أدنى من (27%) وكلما زاد الفرق بين متوسطي الفئتين، يزيد احتمال إجابة الأفراد ذوي الاتجاهات الإيجابية بالموافقة والأفراد ذوي الاتجاهات السلبية بعدم الموافقة في الفقرات الموجبة والعكس، بالتالي تكون الفقرة قادرة على التمييز، ويمكن مقارنة أداء هاتين المجموعتين باستخدام اختبار (ت) **T test Student** أو من خلال معامل ارتباط الفقرة بالدرجة الكلية للمقياس بعد حذف هذه الفقرة وهو ما يعرف لدى جمهور الباحثين في مجال القياس النفسي بالصدق التمييزي، والذي يجب أن لا يقل عن (0.3).

- التوزيع التكراري لأداء المجموعة العليا يجب أن يكون ملتويا بحيث ترتفع النسبة في جهة (موافق تماما) و (موافق) وتقل كثيرا في جهة (معارض) و (معارض تماما) والعكس بالنسبة للفئة الدنيا، بحيث ترتفع النسبة في جهة (معارض) و (معارض تماما) وتقل كثيرا في جهة (موافق) و (موافق تماما) لنفس الفقرة الموجبة والعكس بالنسبة للسالبة.

- يجب أن لا تزيد نسبة (غير متأكد) عن (25%) من عدد التكرارات الكلية، إلا أنه يمكن قبول فقرات تصل نسبة غير المتأكدين فيها إلى (35%) إذا كانت جميع الخصائص والشروط الأخرى للفقرة قد تحققت.

- يجب أن يتراوح المتوسط الحسابي لمن أجابوا على الفقرة بين (2.5% و 3.5%) والانحراف المعياري بين (1-1.5).

(ت) اتساق فقرات المقياس مع موضوع الاتجاه: ويقترن تحقق هذا الشرط مع صحة تمثّل الباحث للموضوع الذي يود قياس الاتجاهات نحوه، ومن ثم صياغة فقرات تتناسب مع ذلك

التمثل، وتشير بلوسر (Blosser.1984) إلى أن عدم الاتساق في نتائج قياس الاتجاهات في المجال الواحد يعزى إلى استخدام أدوات غير صحيحة (Inadéquate) غير متنسقة مع موضوع الاتجاه في قياسها، (نضال الشريفيين، 2006، ص 170) وهي بذلك تتفق مع شببكي (Schibéci.1984) الذي أوصى هيئات تحرير المجلات العلمية المتخصصة بالتشدد في جوانب صدق أدوات القياس وثباتها من خلال مراجعته لأكثر من (200) دراسة تناولت مفهوم الاتجاهات، كما أن التوجه الحديث في إجراءات صدق مقاييس الاتجاهات يؤكد على أهمية تحليل الفقرات ويقلل بالمقابل من أهمية المحكمين وحدهم كمؤشر لصدق المقياس، ويرى منبي (Munby.1982) أن استخدام المحكمين لا يضمن صدق الفقرات واتساقها لكون فهم المحكمين المختصين في توجه علمي معين لسياق الفقرات يختلف عن فهم أفراد العينة التي يخضع أفرادها للبحث والدراسة، ومن أجل أن تكون فقرات المقياس صادقة وثابتة فلا بد من أن يفهمها جميع السائقين في دراستنا هذه بنفس السياق في المرات المتتالية لعملية القياس، ورغم الإجماع على هذا التوجه في التقليل من أهمية دور المحكمين، إلا أن الخبراء في النواحي السيكومترية المتعلقة بمقاييس الاتجاهات يتفقون على الدور الذي يلعبه المحكمون في التأكد من سلامة العبارات من ناحية الصياغة اللغوية ومعرفة تناسب فقرات المقياس مع المستويات المختلفة لفهم المستجيبين، وكذا تقيد الصياغة بمعايير صياغة فقرات مقاييس الاتجاهات، فضلا عن تزويد الباحث بتغذية راجعة حول فقرات المقياس قيد التطوير وأبعادها. (تغريد حجازي، 2008، ص78)

ث) اعتمد الباحث أثناء بنائه لمقياس اتجاهات سائقي المركبات نحو السلامة المرورية أسلوب ليكرت التدريجي، ويبرر هذا التوجه عوامل عديدة لعل أبرزها هو أن أسلوب ليكرت يعد أكثر الأساليب شيوعا واستخداما في قياس الاتجاهات كما أنه أقل تكلفة وجهدا ووقتا مقارنة بغيره من الأساليب، ولأنه أسلوب يأخذ بمبدأ التدرج فهو عامل مساعد آخر للباحث للتمييز بين الاتجاهات التي يحملها السائقون نحو السلامة المرورية، وإن كان ثمة ما يعاب على الدراسات المتقدمة التي اعتمدت هذا الأسلوب فهو اعتمادها أسلوب ليكرت بمعايير النظرية التقليدية للقياس وهي التي تعرف عند جمهور الباحثين برمز (CTT) (Classical Test Theory) في عملية انتقاء الفقرات، وهو ما حاول الباحث تجاوزه باعتماده على النظرية الحديثة في القياس والتي تعرف بمصطلح نظرية الاستجابة للفقرة (IRT) (Item Response Theory)



(Response Theory) أو نظرية السمات الكامنة (LTT) (Latent Trait Theory) والتي تعتمد على تحديد العلاقة بين أداء الفرد على المقياس وبين السمات والقدرات الكامنة وراء هذا الأداء، وهي تستجيب لمتطلبات القياس الموضوعي من خلال تحرر تدرج أدوات القياس من خصائص الأفراد (Person free) وتحرير قدرات الأفراد من خصائص الفقرات (Item free) التي استخدمت في هذا المقياس من خلال تحديد متطلبات الفقرة التي يتم الاحتفاظ بها وفق الشروط التي سبق ذكرها للفقرة التي تقيس الشدة الانفعالية، أما اعتماد النموذج الكشفي التدريجي في تصميم أداة الدراسة فتبرره اعتبارات عديدة لعل أهمها أنه واحد من النماذج البرامترية أحادية البعد وهو ما يتلاءم مع البيانات ثنائية التدرج مثل الاتجاهات، والفكرة الأساسية التي يقوم عليها هذا النموذج هي أن الفرد حينما يستجيب لفقرة من فقرات المقياس فإنه يوافق على التقدير الذي يمثل اتجاهه وفكره أو العكس، وعلى الرغم من حداثة النموذج تقريبا إلا أنه أصبح القاسم المشترك بين الدراسات الحديثة في موضوع الاتجاهات. (زايدني عطا، 2008، ص91)

#### 1.4. إعداد البنود:

وفق مجموعة الضوابط والأسس التي سبق عرضها انتظم عمل الباحث في تصميم مقياس اتجاهات سائقي المركبات نحو السلامة المرورية، وتحددت الخطوة الأولى في مفكرة الباحث لمراحل بناء المقياس بإعداد أكبر عدد ممكن من الفقرات المتسقة مع موضوع الاتجاه قبل إخضاعها للشروط السالفة، وفي سبيل ذلك أجرى الباحث جملة من المقابلات مع عدد من أصحاب مدارس تعليم السياقة لأخذ فكرة عن أهم المظاهر السلوكية للسائقين ومتطلبات السلامة المرورية التي ينبغي مراعاتها في بناء المقياس، وتضمن صلب المقابلة ثلاث أسئلة رئيسية أولها هذا نصه: من خلال خبرتك بمجال تعليم السياقة، أذكر ثلاث عوامل تحقق سلامة السائق على الطريق، وقد كان الغرض من ذلك تحديد الأبعاد الرئيسية التي سيتضمنها المقياس، بينما أشار نص السؤال الثاني إلى التالي: فكر في خصائص السائق النموذجي ثم اذكر خمس صفات تصفهم وتصف سلوكهم على الطريق، وكان مضمون السؤال الثالث مناظر للثاني وتعلق بصفات وسلوك السائقين الأكثر عرضة لحوادث المرور، وقد سمحت هذه الخطوة برصد العديد من العبارات التي يمكن صياغتها ضمن بنود المقياس، واعتماد

على عدد من المقاييس المستخدمة في بعض الدراسات المرورية التي توفرت للباحث ويتعلق الأمر بكل من:

1. مقياس الخصائص النفسية والاجتماعية لسلوك السائقين في السعودي (عبد الله النافع و خالد السيف، 1406هـ).
2. استبيان الخصائص الشخصية والاجتماعية لمرتكبي حوادث المرور من صغار السن (محمد التويجري وآخرون، 1421هـ).
3. استبيان السلامة المرورية لتلاميذ المدارس (محمد المقرري وعامر المطير، 1421هـ).
4. استبيان أسباب ارتفاع الإصابات المرورية في حوادث المرور (عبد الجليل السيف وآخرون، 1409هـ).
5. مقياس الضغوط النفسية والحياتية للسائقين (شكري السنان وآخرون، 2002).
6. مقياس اتجاهات السائقين نحو حزام الأمن (سليمان السلامة، 2002).
7. اتجاهات مستخدمي الطرق نحو دوريات الأمن (محمد السبيعي، 2002).
8. استبيان الآثار الاجتماعية للحوادث المرورية (عبد العزيز الصبحي، 1998).
9. مقاييس (سلوك السائقين، سمات ضبط الذات، دوافع عدم الامتثال لقواعد السير، معارف السائقين (ذباب البداينة، 2007).
10. استبيان حوادث دهن المشاة (حسين الفراج، 1999).
11. استبيان أساليب تنفيذ الجزاءات المرورية للحد من المخالفات المرورية (عثمان السيد، 2004).
12. استمارة منسوبة دوريات الأمن والسائقين حول فعالية دوريات الأمن في الحد من حوادث السيارات (خالد الجابر، 2005).
13. استبيان مستوى الوعي المروري للسائقين (عبد الله الخلف، 2005).
14. استبيان حول الإجراءات الوقائية إزاء الحوادث المرورية (عبد الله المحترس، 2002).
15. استبيان حول دور مدارس تعليم القيادة ودورها في زيادة الوعي المروري (عبد العزيز الهزاع، 2004).
16. واستبيان تقييم البرامج الإعلامية للإدارة العامة للمرور في السعودية (حسبان الفحطاني، 2003).

فاعتماد على هذه المقاييس والخطوة التي سبقتها أمكن للباحث صياغة فقرات تعكس تمثله لمفهوم الاتجاهات النفسية نحو السلامة المرورية، بفقرات تعكس مضامينها المكونات الثلاث للمفهوم وهي المكون المعرفي (الوعي المروري) المكون الانفعالي (الشدة الانفعالية) والمكون النزوعي (سلوك السائقين)، وفق هذا التصور صاغ الباحث نحو (65) فقرة موجبة وسالبة حُدد نمط الاستجابة عليها وفق أسلوب ليكرت بتدرج خماسي على النحو التالي (معارض تماما، معارض، غير متأكد، موافق، موافق تماما) وقد صيغت فقرات المقياس بحيث تصف الفقرة سلوكا يرغب فيه السائق أو يتجنبه أو يقوم به فعلا، أو تصف شعورا اتجاه ممارسة يقوم بها السائقون الآخرون، أو تصورا لما يجب أن يكون عليه سلوك السائقين، كما أخذ في الحسبان محكات الصياغة الجيدة لفقرات مقياس الاتجاهات وفق سلم ليكرت المتدرج وهي المحكات المتعارف عليها في مجال قياس الاتجاهات النفسية لعل أهمها: ( تجنب صياغة الفقرات بلغة الماضي، أو على نحو تفسر به على أنها حقائق، تجنب

الفقرات التي يمكن أن تفسر بأكثر من معنى، تجنب الفقرات التي يوافق عليها معظم المستجيبين أو يعارضها معظمهم، تجنب الفقرات التي لا تتناسب وموضوع المقياس، تجنب الألفاظ والفقرات التي من الممكن أن لا يفهمها من سيوزع عليهم المقياس، تجنب استخدام نفيين في نفس الجملة، صياغة الفقرات بلغة بسيطة وسهلة، تجنب صياغة الفقرات التي تحتوي أكثر من فكرة، تجنب الكلمات التي توحى بالتطرف مثل: (نادرا، غالبا، إطلاقا)، أن تكون الفقرات قصيرة ولا يزيد عدد كلماتها عن عشرين كلمة، اختيار الفقرات التي تغطي المجال الانفعالي المرغوب في قياسه بشكل كامل وتجنب استخدام كلمات على نحو: فقط، مجرد... الخ). (تغريد حجازي، 2008، ص80)

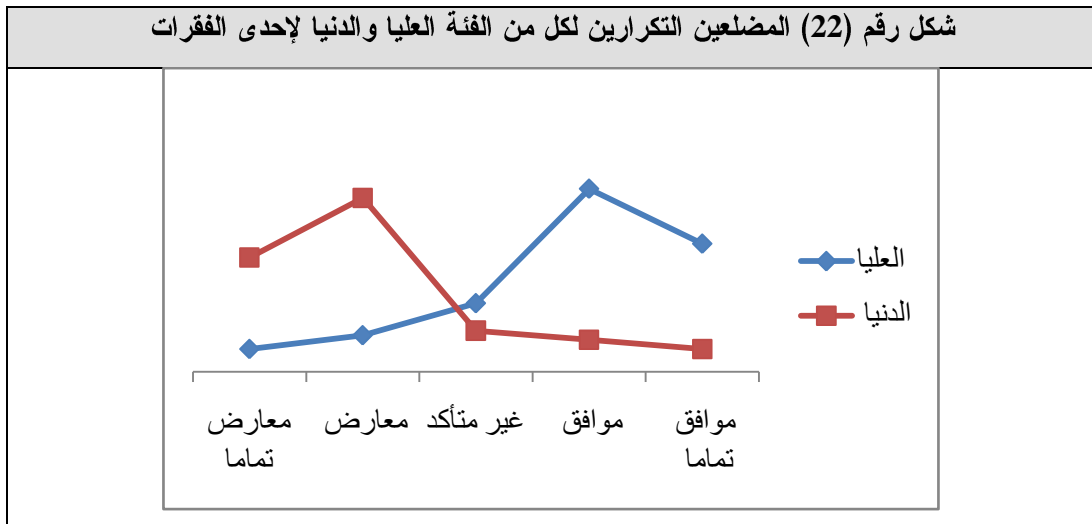
ثم صنف الباحث الفقرات كل في البعد الذي أعدت لقياسه، وعرضت على المحكمين بغرض التحقق من سلامة الفقرات لغويا، ومدى مناسبتها للمستجيب وفق المستويات التعليمية المختلفة التي يحملها السائقون، ومطابقة هذه الفقرات لمعايير صياغة فقرات الاتجاه واقترح أي تعديلات، والتأكد مما إذا كانت الفقرات تقيس فعلا ما أعدت لقياسه وانتماء الفقرة للبعد الذي تقيسه، وأخذت ملاحظات المحكمين بعين الاعتبار وتم تعديل صياغة بعض الفقرات وحذف البعض الآخر، إضافة إلى دمج بعض الأبعاد نظرا للتداخل والتشابه فيما بينها ليصبح المقياس مكونا من (45) فقرة موزعة على الأبعاد بشكل غير متساو.

#### 2.4. الخصائص السيكومترية للمقياس:

مراعاة للشروط السيكومترية للقياس والتي تلزم معد المقياس بأن يكون عدد أفراد عينة الصدق والثبات عشرة أضعاف عدد فقرات المقياس (سعيد الغامدي، 2003)، مما يعني الحصول على استجابات (450) سائقا، وهو أمر يصعب تحصيله بالنظر إلى حجم الدراسة وإمكانيات الباحث، لذا تم اعتماد الشرط البديل وهو أن تخضع درجات أفراد العينة الاستطلاعية لشروط الإحصاء البارامتري واعتدالية التوزيع، وهو أمر يمكن بلوغه من خلال عينة لا يقل عدد أفرادها عن (30) فردا وفق ما تشير إليه شروط القياس النفسي، لذا قام الباحث بجمع استجابات (35) فردا في ظروف مشابهة لتلك التي ستتم فيها الدراسة الرئيسية من أجل اختبار خصائص المقياس السيكومترية التالية: (تحديد الفقرات التي تقيس الشدة الانفعالية التحليل العاملي للمقياس (الصدق)، ثبات المقياس)

#### 1.2.4. صدق المقياس:

من أجل تحديد الفقرات التي تقيس الشدة الانفعالية تم استخراج النسب المئوية للموافقين تماما، والموافقين، وغير المتأكدين، والمعارضين، والمعارضين تماما لكل فقرة من فقرات المقياس، وأعطيت استجابة موافق تماما خمس درجات، وموافق أربع درجات، وغير متأكد ثلاث درجات، ومعارض درجتين، ومعارض تماما درجة واحدة، وذلك للفقرات الموجبة أما الفقرات السلبية فعُكس نظام التقدير فيها على النحو التالي: استجابة موافق تماما أعطيت درجة واحدة وموافق درجتين، وغير متأكد ثلاث درجات، ومعارض أربع درجات ومعارض تماما خمس درجات، ورسمت المضلعات التكرارية لكل فقرة لمعرفة درجة التوائها، حيث يعد التوزيع الملتوي التواء موجبا أو سالبا مؤشر لضعف الفقرة، في حين يتم الاحتفاظ بالفقرات التي يكون توزيعها معتدلا، وقد تم حساب المتوسط الحسابي والانحراف المعياري لأداء جميع أفراد عينة الدراسة الاستطلاعية على كل فقرة من فقرات المقياس وحُسب أيضا معامل الارتباط بين الأداء على كل فقرة والأداء على أداة القياس ككل بعد حذف هذه الفقرة، وبعد حساب العلامة الكلية لدرجات أفراد العينة الاستطلاعية على المقياس ككل تم ترتيب درجات أفراد العينة ترتيبا تصاعديا، وتم تحديد أعلى (27%) من الدرجات لتمثل الفئة العليا وأدنى (27%) من الدرجات لتمثل الفئة الدنيا، وتم استخراج التوزيع التكراري المئوي لاستجابات كل من الفئتين على كل فقرة من فقرات المقياس، وذلك على الدرجات الخمس، ورسم مضلعان تكراريان مئويان أحدهما للفئة العليا والآخر للفئة الدنيا على النحو الذي يظهره الشكل التالي:



بعد تطبيق المحكات التي سبق ذكرها على جميع فقرات المقياس لم يبق منها سوى (40) فقرة استوفت جميع المحكات ويبين الجدول التالي البيانات الخاصة بتلك الفقرات التي استوفت جميع المحكات.

جدول رقم (19) بيانات الفقرات التي استوفت جميع المحكات

معامل ارتباط الفقرة بالمقياس بعد حذف الفقرة	النسبة المئوية لغير التأكدين	الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي	رقم الفقرة القديم في المقياس	رقم الفقرة الجديد في المقياس
0.43	14.28	1.40	3.20	01	1
0.42	17.14	1.36	2.92	02	2
0.38	17.14	1.19	3.59	x03	3
0.57	22.85	1.38	3.29	04	4
0.58	20	1.27	3.57	x05	5
0.47	25.71	1.04	2.51	xx06	6
0.38	8.57	1.19	3.59	x07	7
0.56	11.42	1.36	3.18	08	8
0.44	14.28	1.06	3.79	x09	9
0.50	17.14	1.38	3.03	11	10
0.56	22.85	1.31	3.14	12	11
0.61	20	1.38	3.08	14	12
0.30	28.57	1.08	2.49	xx15	13
0.63	22.85	1.30	2.83	16	14
0.40	17.14	1.15	3.63	x17	15
0.50	20	1.25	3.74	x18	16
0.60	14.28	1.25	3.60	x19	17
0.42	22.85	1.21	3.68	x21	18
0.60	31.42	1.22	2.99	xx22	19
0.34	8.75	1.24	2.65	23	20
0.68	22.85	1.22	3.61	x25	21
0.33	17.14	1.49	2.77	26	22
0.66	14.28	1.32	2.88	27	23
0.51	34.28	1.12	3.37	xx28	24
0.65	17.14	1.32	2.79	29	25
0.59	11.42	1.31	2.89	30	26
0.60	14.28	1.34	3.58	x31	27
0.44	20	1.47	2.76	32	28
0.52	20	1.29	2.70	33	29
0.44	28.57	1.24	3.20	xx34	30
0.51	22.85	1.22	3.27	36	31
0.64	14.28	1.29	3.02	37	32
0.52	17.14	1.31	3.51	38	33
0.55	11.42	1.37	2.57	39	34
0.58	22.85	1.30	3.26	40	35
0.45	20	1.40	3.39	41	36
0.53	14.28	1.25	3.47	42	37
0.54	17.14	1.18	3.41	43	38
0.42	17.14	1.29	3.35	44	39
0.48	22.85	1.33	2.73	45	40

x استبقيت هذه الفقرات بالرغم من ان المتوسط الحسابي أعلى من 3.5 وذلك لأنها استبقت باقي المحكات بشكل جيد

x x استبقيت هذه الفقرات بالرغم من أن نسبة غير المتأكدين تجاوزت 25% وذلك لأنها استوفت باقي المحكات بشكل جيد

بعد استبعاد الفقرات التي لا تخضع للشروط التي اتبعتها الباحثة أصبح المقياس على الصورة التي يوضحها الجدول التالي:

الجدول رقم (20) توزيع الفقرات على الأبعاد المحددة في المقياس واتجاهاتها

رقم البعد	اسم البعد	عدد الفقرات الإيجابية	عدد الفقرات السلبية	المجموع
الأول	الاتجاه نحو السلوك المروري السليم	8	11	19
الثاني	الاتجاه نحو الاهتمام بسلامة المركبة	4	5	9
الثالث	الاتجاه نحو احترام قواعد المرور	3	9	12
المجموع	ثلاثة أبعاد	15	25	40

#### 2.2.4.2. ثبات المقياس:

بعد تقدير درجة الصدق التمييزي للفقرات التي تقيس الشدة الانفعالية لاتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية، فقرة تم حساب معامل الاتساق الداخلي ألفا كورنباخ للمقياس ككل ولكل بعد من أبعاد المقياس على حدة حيث بلغ معامل ثبات ألفا كورنباخ للمقياس ككل (0.84)، في حين بلغ معامل الثبات لكل عامل على حدة على التوالي: (0.82، 0.89، 0.73) وهو ما يشير إلى أن المقياس يتمتع بدرجة عالية من الثبات.

#### 3.2.4 مفتاح تقدير الاستجابات على المقياس:

يتكون مقياس اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية من (40) فقرة، ويتم تقدير استجابات الأفراد على المقياس تبعاً لبدائل الاستجابة المحددة تدريجياً وفق طريقة ليكرت حيث تقدر استجابة (معارض تماماً) بدرجة واحدة و (معارض) درجتان و (غير متأكد) ثلاث درجات و (موافق) أربع درجات و استجابة (موافق تماماً) خمس درجات، كل ذلك بالنسبة للفقرات الموجبة والمحددة أرقامها في المقياس بالأرقام التالية: (1.5.16.17.18.19.22.26.28.29.30.33.37.38.40) بينما تقدر استجابات السائقين على الفقرات السالبة كالتالي: حيث تعطى استجابة (معارض تماماً) خمس درجات و (معارض) أربع درجات و استجابة (غير متأكد) ثلاث درجات و استجابة (موافق) درجتان و استجابة (موافق تماماً) درجة واحدة وذلك تبعاً لفقرات المقياس التي تحمل الأرقام التالية: (2.3.4.6.7.8.9.10.11.12.13.14.15.20.21.23.24.25.27.31.32.34.35.36.39) أما درجة السائق على كل بعد على أبعاد المقياس فتحسب بحاصل جمع التقديرات المقابلة لأقسام الفقرات المشكلة للبعد على النحو الذي يوضحه الجدول التالي:

جدول رقم (21) يوضح أرقام الفقرات المشكلة لكل بعد من أبعاد المقياس

رقم البعد	اسم البعد	أرقام الفقرات الخاصة بالبعد	المجموع
01	الاتجاه نحو السلوك المروري السليم	40.38.37.35.32.29.27.26.21.20.18.16.11.9.6.4.3.2.1	19
02	الاتجاه نحو الاهتمام بسلامة المركبة	39.28.25.19.17.14.12.7.5	9
03	الاتجاه نحو قواعد ونظم المرور	36.34.33.31.30.24.23.22.15.1.8	12

##### 5. توزيع المقياس على أفراد العينة:

يدخل مقياس اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية ضمن مقاييس التقدير الذاتي، والتي يعاب عليها ميل المستجيبين غالباً إلى تحسين وتزييف استجاباتهم على فقرات المقياس، ورغم أن الخصائص السيكومترية للمقياس تشير إلى ارتفاع معامل ثبات الأبعاد والمقياس ككل، إلا أن الباحث قد حرص أثناء توزيع المقياس على تفادي لامبالاة وعدم جدية أفراد العينة في الإجابة على فقرات المقياس، حيث استبق الباحث تقديم المقياس بمحادثة قصيرة مع السائق رصد من خلالها رغبة هذا الأخير في تقديم المساعدة على جمع بيانات ميدانية تجعل من الدراسة مرآة عاكسة لملامح الواقع المروري والاتجاهات التي يحملها السائقون نحو السلامة المرورية، فضلاً عن أن تركيبة المقياس ذاتها وتنوع الصياغة اللغوية للفقرات تشد انتباه السائق وتركيزه على نحو يضيف نوعاً من المصادقية على استجابات السائقين.

##### 6. كيفية جمع البيانات الخام وتفريغها:

عقب جمع نسخ المقياس التي تم توزيعها على أفراد العينة، صمم الباحث جدولاً لتفريغ المعطيات في صورة كمية تسمح بإجراء مختلف التحليلات الإحصائية اللازمة في الدراسة، وأفرد الباحث صفاً لكل فرد من أفراد العينة، بينما تضمنت الأعمدة الأولى من الجدول البيانات الخاصة بالخصائص الشخصية لأفراد العينة ويتعلق الأمر بكل من متغير (النوع، والسن، والحالة الاجتماعية، والمستوى التعليمي، والوظيفة، وسنة الحصول على الرخصة، وارتكاب السائق لمخالفة مرورية أدت لسحب رخصة قيادته، وارتكابه لحادث مرور كان هو المتسبب فيه) وتم التعبير عن هذه المتغيرات بقيم كمية من النوع الاسمي تماماً مثل ما توضحه البيانات الواردة في الجدول التالي:

جدول رقم (22) تحويل المعطيات إلى بيانات كمية اسمية

المتغيرات	التقدير الكمي	دلالة التقدير	المغيرات	التقدير الكمي	دلالة التقدير
الجنس	1	ذكر	الوظيفة	1	أعمال حرة
	2	أنثى		2	موظف
الحالة الاجتماعية	1	أعزب		3	طالب
	2	متزوج		4	سائق أجرة
	3	مطلق		5	بدون عمل
المستوى التعليمي	4	أرمل	الأقدمية	1	أقل من 5 سنوات
	1	ابتدائي		2	5 - 14 سنة
	2	متوسط		3	15 - 24 سنة
	3	ثانوي		4	25 - 34 سنة
سنة الحصول على الرخصة	4	جامعي	ارتكاب مخالفة مرورية	1	نعم
	1	1979-1970		2	لا
	2	1989-1980	التعرض لحادث	1	نعم
	3	1999-1990		2	لا
	4	2009-2000			

أما بقية الأعمدة فخصت للتقديرات المقابلة لاستجابات الأفراد على بنود المقياس، وتضمنت الأعمدة اللاحقة درجة الفرد على المقياس ككل، وتحسب بجمع التقديرات المقابلة للأعمدة الخاصة ببنود المقياس، يلي ذلك عمود يشير إلى متوسط التقديرات التي تعطى للسائق مقابل استجاباته على فقرات المقياس، وخصت بقية الأعمدة لدرجة السائقين من أفراد العينة على كل بعد من أبعاد المقياس، وهو الأجراء الذي يسمح بتقديم تحليلات معمقة عن استجابات الأفراد على المقياس، و يمثل الجدول التالي نموذجاً مصغراً توضيحياً لجدول تفرغ البيانات الذي اعتمده الباحث:

جدول رقم (23) نموذج لجدول تفرغ البيانات

درجة البعد الثالث	درجة البعد الثاني	درجة البعد الأول	نوع الاتجاه	متوسط التقديرات	الدرجة على المقياس	فقرات المقياس						التعرض لحادث	ارتكاب مخالفة	أقدمية السباقة	سنة الرخصة	الوظيفة	م التعليم	ح. الاجتماعية	السن	الجنس	أفراد العينة
						بند رقم 40	بند رقم 39	::	::	بند رقم 2	بند رقم 1										
تتراوح بين 12 - 60	تتراوح بين 9 - 45	تتراوح بين 19 - 95	مرغوب أو محايد أو غير مرغوب	يتراوح بين 5 - 200	تتراوح بين 200 - 40	3	2	2	4	2	1	1	1	1	1	1	4	21	1	01	
						3	3	5	1	2	2	2	2	4	2	2	25	2	02		
						2	4	5	4	1	5	1	2	4	3	4	3	38	1	03	
						2	4	1	1	1	3	2	1	2	4	5	3	60	2	04	
						1	5	3	2	1	4	1	1	3	4	3	1	45	1	...	
						1	4	5	4	2	1	2	1	4	2	2	2	50	1	...	
						2	2	5	4	2	1	1	2	2	4	5	1	32	2	...	
						1	5	4	2	3	2	2	1	3	3	4	2	36	2	...	
						3	4	2	1	2	1	1	2	1	2	3	3	4	28	1	109
						4	2	3	4	3	1	2	1	2	1	1	4	3	30	1	110



## 7. أساليب المعالجة الإحصائية المستخدمة في الدراسة:

ضمن سعي الباحث لتقديم مكاشفة عن اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية وفق منحى وصفي، فقد مهدت جملة من المعالجات الإحصائية للبيانات الطريق لبلوغ ذلك المسعى باستخدام الحزمة الإحصائية للعلوم الاجتماعية (Statistical Package for Social Science) وأبرز تلك المعالجات ما يلي:

معامل ارتباط بيرسون (Person corrélation): وهو أسلوب إحصائي يستخدم لتبيان نوع العلاقة الارتباطية بين المتغيرات، وتتنحصر قيم معامل الارتباط بين  $(-1+)$  و  $(1-)$  (مرضي المالكي، 2005، ص53) وقد استخدم في الدراسة لحساب درجة صدق المقياس.

- معامل الاتساق الداخلي للمقياس (Cronbach alpha) واستخدم في الدراسة لتقدير معامل ثبات المقياس، ويعتبر الثبات مرتفعا إذا تعدت قيمة المعامل (0.70). (ذياب البدينة، 1998، ص130)

- مقاييس النزعة المركزية والتشتت: واستخدمت لتقدير توزيع درجات أفراد العينة على طول المنحنى الاعتدالي للظاهرة، حيث استخدم الباحث كلا من المتوسط الحسابي، الوسيط، المنوال، المدى، الالتواء وغيرها من المقاييس.

- الانحراف المعياري (Standard déviation): وهو واحد من أهم مقاييس التشتت لارتباطه بأغلب المقاييس الإحصائية وله قيمتان موجبة وسالبة، (مرضي المالكي، 2005، ص51) وقد استخدم الباحث الانحراف المعياري في عدد من الاختبارات المعتمدة في الدراسة فضلا عن استخدامه في التأكد من قدرة الفقرة على قياس الشدة الانفعالية للاتجاهات.

- اختبار (T Student test): لبيان دلالة الفرق بين متوسطي مجموعتي مستقلتين (Independent samples t test)، ودلالة الفرق بين المتوسط الحسابي للمجموعة والتوسط الفرضي للمقياس (one sample t test)، وقد استخدم الاختبار في الدراسة لمعرفة دلالة الفرق بين المتوسط الحسابي لدرجات الأفراد على المقياس والمتوسط الفرضي، وبين متوسطات درجات الأفراد على مقياس اتجاهات سائقي المركبات نحو السلامة المرورية حسب متغير الجنس وارتكاب مخالفات مرورية والتعرض لحادث مروري.

- تحليل التباين الأحادي (one way Anova): لبيان دلالة الفرق بين درجات أكثر من مجموعتين على مقياس اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية تبعا لجملة من المتغيرات هي: السن، الحالة الاجتماعية، المستوى التعليمي، الوظيفة وأقدمية السياقة.

- طول خلايا مقياس ليكرت الخماسي: وذلك لتقدير نوع الاتجاهات التي يحملها أفراد العينة نحو السلامة المرورية، ويتم حساب الطول الحقيقي لخلايا مقياس ليكرت بحساب حاصل قسمة المدى على عدد التقديرات، حيث أن أعلى تقدير يحصل عليه السائق في الفقرة هو (5) وأدنى تقدير هو (1) لذا فالمدى يساوي  $(5-1=4)$ ، وبعد تقسيم قيمة المدى على عدد التقديرات نحصل على طول الخلايا الصحيح للمقياس أي  $(0.8=5/4)$ ، ثم نضيف حاصل القسمة لأقل تقدير على الفقرة وهو واحد صحيح لتحديد الحد الأدنى للخلية، وهكذا دواليك حتى نصل إلى أعلى تقدير وهو خمسة، ويعرف نوع الاتجاه الذي يحمله السائق بقسمة درجته الكلية على عدد فقرات المقياس (40) فنحصل على قيم تتراوح كلها بين (1 و5)، وتبعا للسلم الموضح في الجدول أدناه يتحدد نوع الاتجاه الذي يحمله سائق المركبة نحو السلامة المرورية وقد اكتفى الباحث بثلاث تقديرات فقط هي: (اتجاه غير مرغوب، محايد، أو مرغوب). ولتوضيح ذلك نضرب المثال التالي: ( لو أن سائقا من أفراد العينة تحصل على درجة كلية على المقياس قدرها (144) فحاصل قسمة الدرجة على عدد الفقرات يساوي  $(3.6=40/144)$  أي أن السائق يحمل اتجاها مرغوبا (إيجابي) نحو السلامة المرورية).

جدول رقم (24) يوضح كيفية تحديد نوع الاتجاه الذي يحمله السائق نحو السلامة المرورية

التقديرات المعتمدة في الدراسة	تقدير نوع الاتجاه	الدرجات المقابلة لطول الخلايا	طول خلايا المقياس
اتجاه غير مرغوب (سلبى)	اتجاه غير مرغوب تماما	72 ——— 40	1.8 ——— 1.0
	اتجاه غير مرغوب (سلبى)	104 ——— 72	2.6 ——— 1.8
اتجاه محايد	اتجاه محايد	136 ——— 104	3.4 ——— 2.6
اتجاه مرغوب (إيجابي)	اتجاه مرغوب (إيجابي)	168 ——— 136	4.2 ——— 3.4
	اتجاه مرغوب تماما	200 ——— 168	5.0 ——— 4.2

8. الملاح الوصفية لدرجات أفراد العينة على مقياس اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية: من أجل إعطاء توصيف دقيق لدرجات السائقين من أفراد العينة على مقياس اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية، قام الباحث بواسطة الحزمة الإحصائية للعلوم الاجتماعية بإجراء العديد من المعالجات الإحصائية على غرار مقاييس النزعة المركزية والتشتت لتقرير نوع الاتجاهات التي يحملها السائقون نحو السلامة المرورية تبعا لسلم التقدير المشار إليه آنفا، وقبل عرض قراءات الباحث لنتائج التحليلات الإحصائية نعرض جملة الجداول والرسومات التوضيحية التالية:

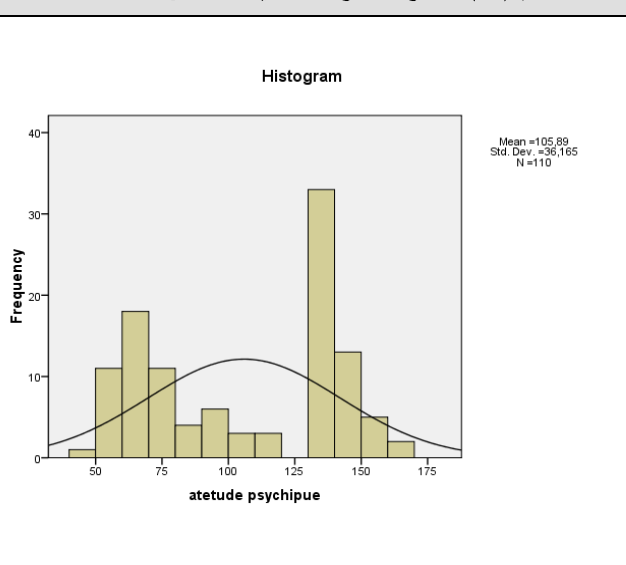
جدول رقم (25) بعض المقاييس الإحصائية لدرجات أفراد العينة على المقياس

المقاييس الإحصائية	الدرجة الكلية على المقياس	درجة البعد الأول	درجة البعد الثاني	درجة البعد الثالث
المتوسط	105.9	49.70	24.08	32.11
الوسيط	112	54.50	25.50	33.00
المنوال	137	64	33	44
المدى	115	59	31	36
الانحراف المعياري	36.16	17.207	8.701	11.42
أعلى درجة	164	80	41	50
أدنى درجة	49	21	10	14
الالتواء	-0.148	-0.108	-0.034	-0.068
الرابع الأول	68	32.00	15.00	20.00
الرابع الثالث	138	65.00	32.00	42.25
المئين رقم 30	70.30	35.00	16.00	21.00
المئين رقم 60	136	61.00	29.00	40.00
المئين رقم 90	144	69.90	34.00	46.00
مجموع الدرجات	11648	5467	2649	3532

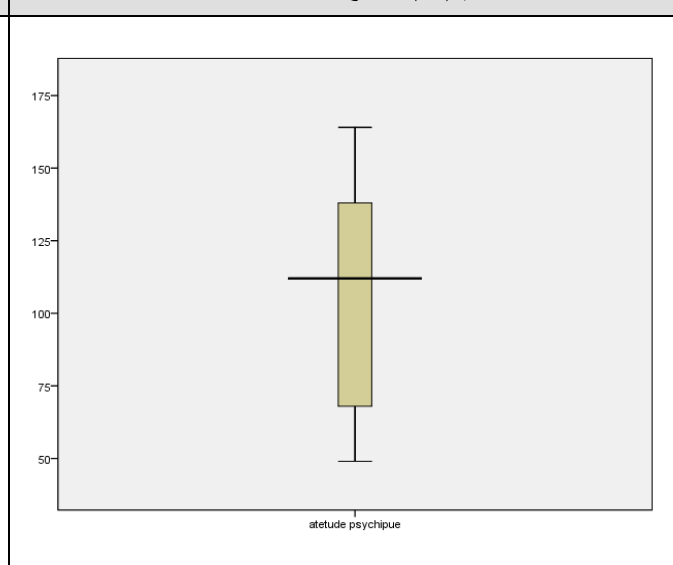
جدول رقم (26) بعض المقاييس الإحصائية لدرجات أفراد العينة على المقياس

متوسط التقديرات	الاتجاه نحو السلامة المرورية	التكرارات
2.60 — 1.00	غير مرغوب (سلبى)	51
3.40 — 2.60	محايد	15
5 — 3.40	مرغوب (إيجابى)	44

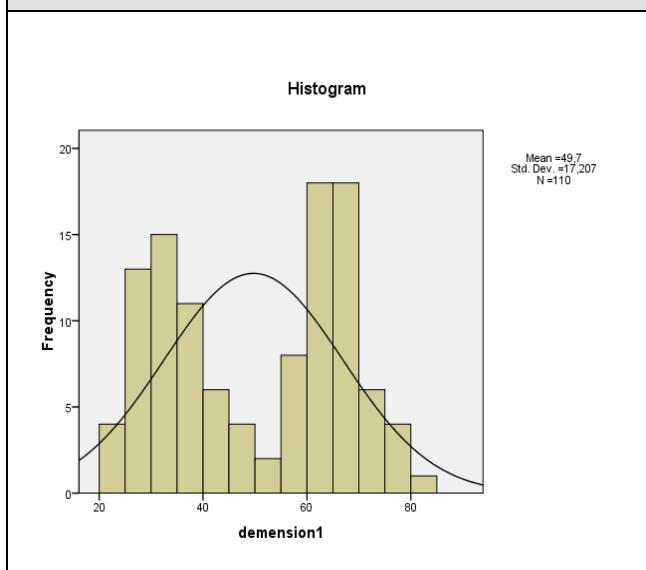
شكل رقم (24) يوضح المدرج التكراري والمنحنى للدرجات الكلية



شكل رقم (23) يوضح انتشار الدرجات الكلية



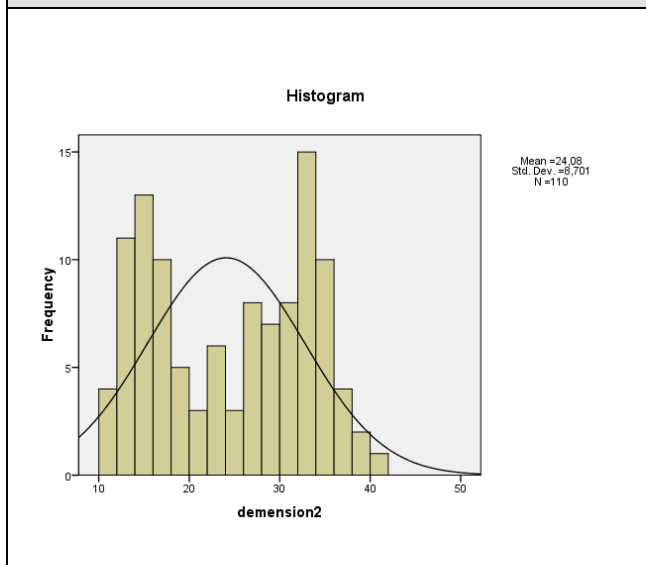
شكل رقم (26) يوضح المدرج التكراري والمنحنى لدرجات البعد الأول



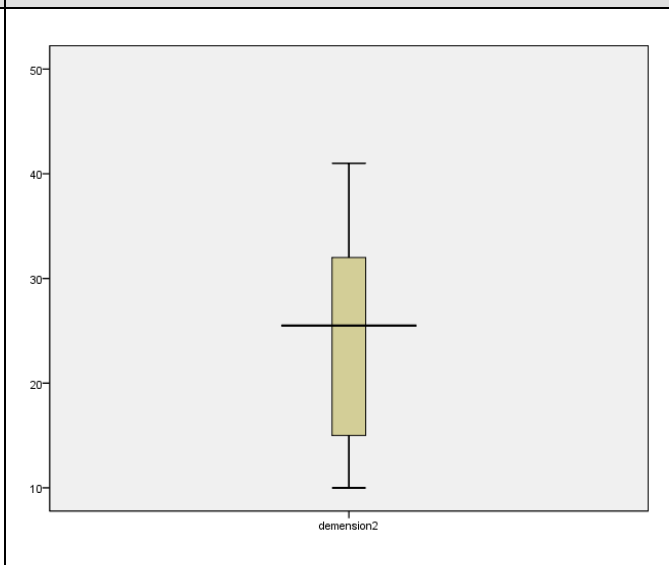
شكل رقم (25) يوضح انتشار درجات البعد الأول



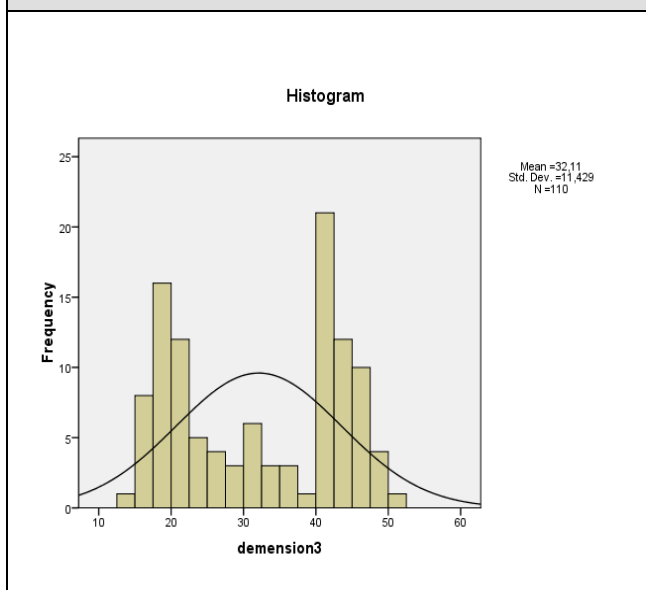
شكل رقم (28) يوضح المدرج التكراري والمنحنى لدرجات البعد الثاني



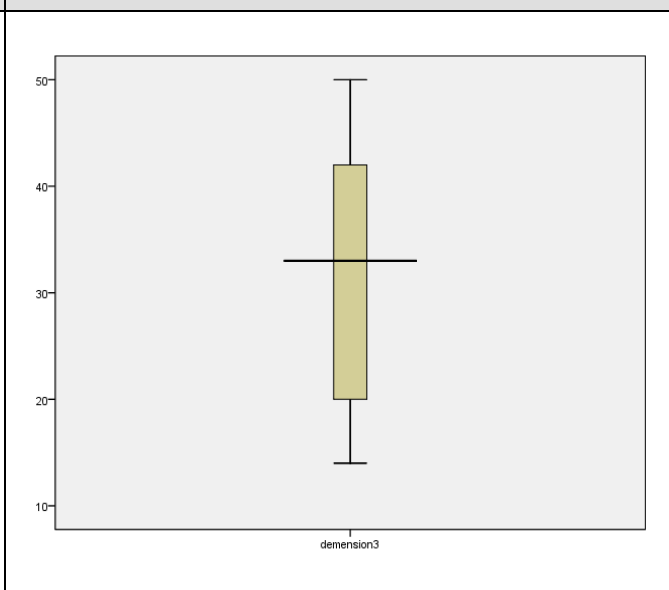
شكل رقم (27) يوضح انتشار درجات البعد الثاني



شكل رقم (30) يوضح المدرج التكراري والمنحنى لدرجات البعد الثالث



شكل رقم (29) يوضح انتشار درجات البعد الثالث



جدول رقم (27) يوضح الفروق في متوسطات درجات الأفراد على المقياس حسب بعض المتغيرات

المتغير				الحالة الاجتماعية				السن				الجنس		المتغير
الفئات				مطلق	متزوج	أعزب	50 فما فوق	40 - 49	30 - 39	20 - 29	إناث	ذكور		
م. د. ك	101.23	118.90	81.82	95.75	134.2	137.3	83.09	123.5	115.2	112	130	120.72	115.77	94.52
م. البعد1	48.05	54.31	37.70	45.71	62.0	66.17	39.00	57.89	53.60	54.33	61.75	56.17	54.83	44.21
م. البعد2	22.65	28.07	19.12	21.32	30.71	30.56	18.91	27.93	28.60	24.00	29.50	28.28	25.83	21.50
م. البعد3	30.53	36.52	25.00	28.71	41.50	40.67	25.17	37.64	33.00	33.67	38.75	36.28	35.10	28.81
المتغير	المهنة				أقدمية القيادة				مخالفة النظم				التعرض لحادث	
الفئات	أعمال حرة	موظف	طالب	سابق	يكون عمل	أقل من 5 سنوات	5 - 14 سنة	15 - 24 سنة	25 - 34 سنة	نعم	لا	نعم	لا	لا
م. د. ك	130.22	119.74	78.5	101.4	86.77	85.80	103.52	113.57	137.26	116.70	97.83	112.09	99.91	
م. البعد1	61.72	55.0	36.80	48.72	40.92	39.12	49.20	53.29	65.83	55.91	45.06	53.35	46.18	
م. البعد2	29.44	28.18	17.75	21.64	20.38	20.20	23.80	24.81	30.65	25.74	22.84	24.93	23.47	
م. البعد3	39.06	36.56	23.95	31.04	25.46	263.49	30.52	35.48	40.78	35.04	29.92	33.81	30.46	

(م) المتوسط الحسابي.  
(د. ك) الدرجة الكلية

جدول رقم (28) يوضح تكرارات بدائل الاستجابة على فقرات المقياس

رقم الفقرة و تكرارات بدائل الاستجابة على كل فقرة من فقرات المقياس																				
20	19	18	17	16	15	14	13	12	11	10	09	08	07	06	05	04	03	02	01	
18	35	28	22	31	10	10	17	7	11	9	6	11	5	7	34	15	6	7	14	معارض تماما
27	31	35	38	33	35	32	23	29	26	26	22	30	28	35	32	23	27	21	34	معارض
5	9	7	8	9	9	13	12	10	11	10	9	9	14	8	9	10	11	8	7	محايد
29	28	28	34	25	40	30	41	29	47	41	38	38	34	35	28	33	36	44	41	موافق
31	7	10	8	12	16	25	17	35	15	24	35	22	29	25	7	29	30	30	14	موافق تماما
40	39	38	37	36	35	34	33	32	31	30	29	28	27	26	25	24	23	22	21	
20	13	25	29	10	13	11	25	10	13	22	23	19	14	23	14	7	8	19	5	معارض تماما
47	36	39	35	31	31	24	42	31	27	41	51	34	30	39	23	31	32	50	30	معارض
6	15	14	11	9	12	8	3	14	7	7	8	8	7	18	15	10	5	7	12	محايد
34	33	23	26	44	37	42	34	28	41	27	22	33	38	26	36	32	35	16	38	موافق
3	13	9	9	16	17	25	6	27	22	13	6	16	21	4	22	30	30	18	25	موافق تماما

عند محاولة استنتاج الأرقام والبحث في الدلالات التي تحملها القيم الواردة في الجدول رقم (25) الخاص بالمقاييس الإحصائية لدرجات أفراد العينة على مقياس اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية، نستوقفنا قيمة المتوسط الحسابي للدرجة الكلية على المقياس والأبعاد منفصلة كل على حدة، وهي القيمة التي تعبر بلغة الإحصاء عن عموم الدرجات

وبالنظر إلى قيم المتوسطات الفرضية للمقياس والأبعاد منفصلة هي على التوالي: (36.27.57.136)، فإن المتوسطات الحسابية المشار إليها في الجدول مجتمعة أقل من قيم المتوسطات الفرضية، وهي قراءة تحمل الكثير من الدلالات لعل أبرزها ميل درجات الأفراد لأن تعبر عن اتجاهات سلبية غير مرغوبة يحملها أغلب أفراد العينة نحو السلامة المرورية على وجه العموم، وهو ذات الاستنتاج الذي تعبر عنه قيمة الميئين (60)، والتي تشير إلى أن (60%) من درجات أفراد العينة أقل من (136) والتي تمثل مصادفة الحد الأدنى للدرجات التي تعبر عن اتجاه إيجابي مرغوب عند السائق، ضمن ذات السياق تشير الرسومات البيانية الخاصة بانتشار الدرجات (الأشكال رقم 29.27.25.23) بشكل واضح وجلي إلى أن نسبة كبيرة من درجات الأفراد دون قيمة المتوسط والمعبر عنها بخط المنتصف في الرسم البياني، وبالحديث عن تشتت الدرجات تشد انتباهنا القيم المرتفعة للانحرافات المعيارية وهو ارتفاع تبرره الفروق بين أعلى قيمة وأدنى قيمة أي المدى، حيث تشير النتائج إلى تشتت شديد في درجات الأفراد يحمل مدلولات تعبر عن اختلاف في الاتجاهات التي يحملها السائقون نحو السلامة المرورية، على الرغم من أن قيم الالتواء للدرجة الكلية والأبعاد منفصلة كانت منخفضة لدرجة تكاد تتطابق فيها مع قيمة الوسيط (112) والمتوسط (105.89) تباعا، لذا فليس بالإمكان الحديث عن توزيع اعتدالي لدرجات الأفراد على طول المنحنى الاعتدالي للظاهرة، والذي يفترض أن يكون (68%) من أفراد المجتمع الإحصائي في منتصف المنحنى بينما تتوزع بقية الدرجات بالتساوي على أطراف المنحنى، وهو ما لا تحققه الأرقام الواردة في الجدول، حيث أن قيمة الربيع الثالث (138) والتي تشير إلى أن (75%) تراوحت دلالة درجاتهم بين اتجاهات محايدة وأخرى غير مرغوبة، وقد لا تعبر قيم المنوال الذي يشير إلى الدرجة الأكثر تكرارا فعليا عن نوع الاتجاهات التي يحملها السائقون نحو السلامة المرورية ما دامت نتائج الجدول رقم (26) تشير إلى (51) سائقا من أفراد العينة يحملون اتجاهات سلبية غير مرغوبة وهو ما تعادل قيمته نحو (47%) من مجموع الأفراد، بينما يحمل نحو (40%) من السائقين اتجاهات إيجابية مرغوبة في حين يحمل (13%) الآخرون اتجاهات محايدة، وعند الوقوف على دلالة لفظ اتجاه محايد يتبادر إلى ذهن المتأمل في معنى اللفظ أن أكثر استجابات أولئك الذين يحملون هذا النوع من الاتجاهات، قد اختاروا في الغالب عند استجابتهم لفقرات المقياس بديل الاستجابة غير متأكد أو محايد، وهو ما لا تعبر عنه

التكرارات الواردة في الجدول رقم (28)، والتي تشير إلى أن استجابة محايد أو غير متأكد لم تتكرر كثيرا على فقرات المقياس، وهو ما يحيل بدوره إلى خطأ الاعتماد إحصائيا على المجموع الكلي لدرجة الفرد للتعبير عن نوع الاتجاه الذي يحمله الفرد، وهي ذات الملاحظة التي تُوجه لأسلوب ليكرت في قياس الاتجاهات وهي عدم اعتماده على أوزان متوسطات التقديرات، وهو الإجراء الذي حرص الباحث على تطبيقه في التحقق من الفرضية الأولى المتعلقة بنوع الاتجاهات التي يحملها أفراد العينة نحو السلامة المرورية، ولأن بقية الفرضيات تتعلق بدلالة الفروق بين درجات الأفراد على مقياس الاتجاهات المعتمد في الدراسة تبعا لحملة من المتغيرات، فينبغي الإشارة أن القيم الواردة في الجدول رقم (27) تشير إلى أن متوسطات درجات الإناث في الدرجة الكلية للمقياس والأبعاد منفصلة أعلى من نظيرتها عند الذكور، وهو الاستقراء الذي يعبر على أن الإناث أكثر حرصا على تحقيق متطلبات السلامة المرورية من الذكور، بينما تشير بقية النتائج المعبر عنها في الجدول ذاته تبعا لمتغيرات: (السن، الحالة الاجتماعية، المستوى التعليمي، المهنة، أقدمية السياقة، ارتكاب مخالفة مرورية أدت لسحب الرخصة، ارتكاب حادث مروري) ، حيث تنسب أعلى المتوسطات حسب متغير السن إلى فئة السائقين الذين تفوق أعمارهم سن الـ (50)، وهي نتيجة تبررها سيكولوجية كبار السن حيث يميلون في الغالب إلى إعمال العقل والحكمة والتروي في جل أفعالهم، بينما يتسم سلوك الشباب غالبا بالطيش والتهور والاندفاع، وتنسب أعلى المتوسطات حسب متغير الحالة الاجتماعية إلى المتزوجين، وهي نتيجة يمكن تأويلها بدرجة الحرص واللامخاطرة عند هذه الفئة واستقرارها من الجانبين النفسي والاجتماعي على نحو ينعكس على سلوكياتهم وليست السياقة إلا سلوكا، بالانتقال إلى متغير المستوى التعليمي للسائقين تطلعنا النتائج المستقاة من درجات أفراد العينة أن أعلى المتوسطات أولئك الذين توقفت مسيرتهم التعليمية في المرحلة الابتدائية، وهي نتيجة تحمل الكثير من الدلالات تتكفل مناقشة الفرضية الخاصة بهذا المتغير الإجابة عنها، كما تنسب أعلى المتوسطات حسب متغيرات (الأقدمية في القيادة، وارتكاب مخالفات مرورية، والوقوع في حادث مروري) تنسب على التوالي لكل من يملكون أقدمية في القيادة تجاوزت (24 عاما)، والمخالفين، والذين سبق لهم التعرض لحادث مروري.

## ثانياً: عرض النتائج على ضوء فرضيات الدراسة

بعد استيفاء جملة المعالجات الإحصائية الممكنة لدرجات السائقين على مقياس اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية، يعرض الباحث من خلال هذا العنصر أبرز ما أسفرت عنه الدراسة من نتائج وذلك على ضوء الفرضيات المشار إليها في الفصل الأول من الدراسة.

**1. اختبار نتائج الفرضية الأولى:** ومنطوقها "هناك اتجاهات غير مرغوبة لدى أفراد العينة نحو السلامة المرورية"، فلاختبار إمكانية اعتماد منطوق هذه الفرضية اعتمد الباحث أسلوبين مختلفين، يكمل أحدهما الآخر انطلاقاً من نوع البيانات المُعالَجة ، فأما الأول والذي يركز على (الدرجات) فهو اختبار (t) الدلالة الإحصائية للفرق بين المتوسط الحسابي والمتوسط الفرضي للمقياس، وأما الثاني فيعتمد على (التكرارات) لحساب المتوسط الموزون لتقديرات الأفراد على فقرات مقياس اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية، وتلخص الجداول التالية مجمل المعالجات التي قام بها الباحث:

جدول رقم (29) اختبار دلالة الفرق بين المتوسطات الحسابية والفرضية للدرجات

DF	T	P. VALUE (SIG)	الفرق بين المتوسطين	الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي	نوع البيانات المعالجة
109	** -4.092	0.000	-14.109	36.16	105.89	الدرجات الكلية على المقياس
109	** -4.450	0.000	-7.300	17.207	49.70	الدرجات على البعد الأول
109	** -3.518	0.001	-2.918	8.701	24.08	الدرجات على البعد الثاني
109	** -3.570	0.001	-3.891	11.429	32.11	الدرجات على البعد الثالث

جدول رقم (30) تكرارات الأفراد تبعاً لنوع الاتجاه بطريقة المتوسط الموزون لدرجة الفرد على المقياس

النسبة %	عدد الأفراد (السائقين)	نوع الاتجاه نحو السلامة المرورية	المتوسط الموزون لدرجة الفرد على المقياس
46.36 %	51	اتجاه (سلبى) غير مرغوب	1.00 ————— 2.60
13.63 %	15	اتجاه محايد	2.60 ————— 3.40
40 %	44	اتجاه (إيجابي) مرغوب	3.40 ————— 5.00

جدول رقم (31) تكرارات الفقرات تبعاً لنوع الاتجاه بطريقة المتوسط الموزون لكل فقرة

النسبة %	عدد الفقرات	نوع الاتجاه نحو مضمون الفقرة	المتوسط الموزون لدرجة الأفراد على الفقرة
52.5 %	21	اتجاه (سلبى) غير مرغوب	1.00 ————— 2.60
47.5 %	19	اتجاه محايد	2.60 ————— 3.40
0 %	0	اتجاه (إيجابي) مرغوب	3.40 ————— 5.00



انطلاقاً من القيم الواردة في الجدول رقم (29)، اعتمد الباحث اختبار (t student test) لدلالة الفرق بين المتوسط الحسابي لدرجات الأفراد على المقياس ككل والأبعاد منفصلة وبين المتوسط الفرضي للمقياس وفق أسلوب (one sample t test)، ويبرر هذا الإجراء طريقة بناء المقياس التي تعتمد مبدأ يشير إلى أن الدرجة المنخفضة تعبر عن اتجاه غير مرغوب، في حين تشير الدرجة المرتفعة إلى اتجاه مرغوب (إيجابي) نحو السلامة المرورية، على هذا الأساس فإن كل درجة أقل من المتوسط الفرضي للمقياس تعبر إلى حد بعيد عن اتجاه غير مرغوب والعكس، وبالبحث في دلالة تلك القيم يكشف الجدول ذاته أن الفرق بين المتوسطين (الحسابي - الفرضي) كلها سلبية وهي على التوالي: (-14.109، -7.300، -2.918، -3.891) أي أن المتوسطات تعبر إلى حد ما عن اتجاهات غير مرغوبة لدى الأفراد، وبالبحث في دلالة الفرق تشير (P-value) إلى القيمة الدنيا الدالة للفرق، لذا فإن جميع قيم (t) الواردة في الجدول دالة عند مستوى (99%) ثقة، رغم أن الباحث قد اعتمد أساساً في هذه الدراسة مستوى الثقة (95%) بما أنه مستوى الثقة الأنسب في العلوم الاجتماعية، أي أن هناك فروق دالة إحصائية لصالح المتوسطات الحسابية تبعاً للقيم السالبة لـ (t)، وما دامت كذلك أي أقل من المتوسط الفرضي وبدلالة إحصائية عند مستوى (99%) ثقة فهي تشير إلى أن أفراد العينة على العموم يحملون اتجاهات غير مرغوبة نحو السلامة المرورية، وكذا أبعاد مقياس اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية، وهي على التوالي الاتجاه نحو السلوك المروري السليم، الاتجاه نحو الاهتمام بسلامة المركبة، الاتجاه نحو الالتزام بقواعد ونظم المرور، على الرغم من أن درجة المتوسط الحسابي لا تعبر عن اتجاه غير مرغوب، رغم ذلك برّر الباحث استنتاجاته بالنقد الموجه لطريقة ليكرت التي تعتمد على المجموع الكلي للتقديرات وتغفل على الأوزان، حيث يمكن أن يحصل الأفراد على نتيجة واحدة رغم اختلاف تقديراتهم على فقرات المقياس، كما أن نقطة المنتصف العددي للمقياس (Midpoint) لا تُعبر عن نقطة التحول الدقيقة فعلاً في اتجاه الشخص من اتجاه مرغوب إلى اتجاه محايد أو غير مرغوب، فضلاً عن أن كثرة تكرارات موافق تماماً ومعارض تماماً يشير مجموعها غالباً إلى اتجاه محايد رغم أن الفرد لم يختار تماماً هذا التقدير، (عبد العزيز النوحى، 1995، ص 275) وتجاوزاً لهذه النقائص اعتمد الباحث أوزان بدائل الاستجابة على الفقرة من وجهين يُراعى الأول تكرارات التقديرات لكل فرد من أفراد العينة على المقياس ككل، ويهتم الثاني بتكرارات التقديرات لكل

فقرة من فقرات المقياس (أنظر الجدول رقم 28)، فالنتائج المعبر عنها في كل من الجدول رقم (30) و(31) تشير إلى أن ما نسبته (46.36%) من السائقين يحملون اتجاهات غير مرغوبة نحو السلامة المرورية وهي نسبة تفوق نسبة أولئك الذين يحملون اتجاهات مرغوبة نحو السلامة المرورية، حيث بلغت نسبتهم نحو (40%)، وبالنظر إلى قيمة المتوسطات الموزونة لفقرات المقياس فإن النتائج ترسم ما أشرنا إليه آنفا حول نوع الاتجاهات التي يحملها أغلب أفراد العينة، فمن مجموع فقرات المقياس البالغ عددها (40) فقرة نجد أن (52.5%) من الفقرات يحمل أفراد العينة اتجاهات سلبية غير مرغوبة نحوها، وما نسبته (47.5%) من فقرات مقياس اتجاهات سائقي المركبات نحو السلامة المرورية يحمل الأفراد نحوها اتجاهات محايدة، ولم تكشف النتائج وجود أي فقرة يحمل السائقون اتجاهات إيجابية نحوها كما توحي قيم المتوسطات الموزونة إلى حد بعيد باتجاهات غير مرغوبة عند السائقين نحو مضامينها.

على الأساس المتقدم وتبعاً لاستنتاجات الباحث المنبثقة من المعالجات الإحصائية المتعلقة باختبار الفرضية الأولى، توصل الباحث إلى القول بأن أغلب أفراد العينة يحملون اتجاهات سلبية غير مرغوبة نحو السلامة المرورية، وهو ما يحيلنا للقول بأن منطوق الفرضية الأولى قد تحقق.

2. اختبار نتائج الفرضية الثانية: ومنطوقها " ليست هناك فروق دالة إحصائية بين أفراد العينة تعزى لمتغير الجنس في الدرجة الكلية على مقياس اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية".

رغم أن الفرضية تعنى أساساً بالبحث في دلالة الفرق بين أفراد العينة حسب متغير الجنس في الدرجة الكلية على المقياس، إلا أن الباحث ومن أجل إضفاء عمق تحليلي لنتائج الدراسة في ضوء هذه الفرضية، ألحق جزءاً آخر يتعلق بالفروق في أبعاد المقياس في المعالجة الإحصائية لمنطوق الفرضية لا يؤخذ بنتائجه في الحكم بقبول الفرض أو رفضه، على هذا الأساس اعتمد الباحث في اختباره لمنطوق الفرضية اختبار (t) لمتوسطين مستقلين (Independent sample t test) وقد أفرزت نتائج المعالجة الإحصائية القيم المعبر عنها في الجدول التالي:

جدول رقم (32) اختبار دلالة الفرق المعنوي حسب متغير الجنس في الدرجة الكلية والأبعاد منفصلة للمقياس

DF	SIG	T	SIG	F	الانحراف المعياري	المتوسط	المتغير	الفرق في
108	0.023	*-2.301	0.001	11.90	37.268	101.23	الذكور (81)	الدرجات الكلية على المقياس
					29.755	118.90	الإناث (29)	
108	0.093	-1.696	0.023	5.33	17.736	48.05	الذكور (81)	الدرجات على البعد الأول
					14.964	54.31	الإناث (29)	
108	0.004	**-2.978	0.025	5.16	8.744	22.65	الذكور (81)	الدرجات على البعد الثاني
					7.343	28.07	الإناث (29)	
108	0.015	*-2.477	0.000	13.17	11.799	30.53	الذكور (81)	الدرجات على البعد الثالث
					9.132	36.52	الإناث (29)	

تكشف القيم الموضحة في الجدول رقم (32) أن المتوسطات الحسابية لدرجات الإناث

على المقياس ككل والأبعاد منفصلة أكبر من متوسطات الذكور، وهو ما يشير إلى وجود فروق بين الذكور والإناث، ولأن الدراسة تبحث في دلالة الفرق عند مستوى (95%) فإن نتائج التحليل الإحصائي تكشف عن فروق معنوية بدلالة الطرفين عند مستوى ثقة (95%)، بل إن قيم (t) لدلالة الفرق في درجات أبعاد المقياس تشير إلى وجود جوهرية في الاتجاهات نحو الاهتمام بسلامة المركبة وكذا احترام قواعد ونظم المرور، عند مستوى ثقة (99%) و(95%) على التوالي، بينما لم تكشف النتائج عن فروق معنوية في الاتجاهات نحو السلوك المروري السليم، على هذا الأساس وبحسب ما تشير إليه قيمة (t) المحسوبة فإننا نرفض فرض العدم الذي يشير إلى عدم وجود فروق معنوية ونقبل الفرض البديل، أي أن منطوق هذه الفرضية لم يتحقق، وهو ما يشير إلى وجود فروق معنوية دالة لصالح الإناث في الاتجاهات نحو السلامة المرورية، وعند البحث في دلالة هذه النتائج ينبغي الإشارة إلى أن مجتمع السائقين في مدينة بسكرة والجزائر عموماً تغلب عليه سمة الذكورة، على الرغم من أن قيادة المرأة للسيارة لم يعد في حكم المستغرب، وهو واقع فرضته عوامل حضارية عديدة كولوج المرأة عالم الشغل ومقتضيات التنقل واستخدام مركبة خاصة لقضاء الحاجات، كل ذلك جعل منها جزء من مجتمع السائقين دون أن يجردها من بعض صفات الأنوثة التي انطبعت غالباً على مستوى تمثالتنا الاجتماعية عن المرأة، ويمكن وصف الاختلاف في الاتجاهات بين الذكور والإناث بفروق في الميل للوقوع في المخالفات المرورية، والنزعات العدوانية أو ما يعبر عنه ماكدونالد (Mc Donald) (الاندفاع التدميري) (عبد الله النافع، وخالد السيف، 1406هـ، ص61) نحو الذات أو الآخرين، وهو الوصم الغالب الملازم لسلوك القيادة عند

الذكور، وليس أدلّ على ذلك مما تشير إليه الإحصاءات عن أن ثلثي المصابين والمتوفين في الولايات المتحدة الأمريكية هم من الذكور، (هاشم المدني، 2006، ص85) وتشكل سلوكيات القيادة العدوانية نحو (66%) من أسباب حوادث المرور، (هاشم المدني، 2006، ص87) وتتبع عدوانية السائقين من الذكور بحسب ما يشير إليه سومالا (1977) من المواقف المحببة المصاحبة لسلوك القيادة، وضرورة الالتزام بالقواعد المرورية والتركيز وغير ذلك من متطلبات السلامة المرورية، وهي القيود التي تحول بين السائق وتفرغ غضبه، لذا تعطي المركبة الفرصة للسائقين من الذكور أكثر من الإناث للتعبير عن انفعالاتهم، ويشكل سلوك التجاوز الخطير صورة لذلك التنفيس، وهو ما يعكس من وجه آخر الرغبة في تحقيق الذات كرد فعل لظروف المعيشة القاهرة وضغوط الحياة. (عبد الله النافع، وخالد السيف، 1406هـ، ص64)

3. اختبار نتائج الفرضية الثالثة: ومنطوقها " ليست هناك فروق دالة إحصائية بين أفراد العينة تعزى لمتغير السن في الدرجة الكلية على مقياس اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية". لاختبار صحة هذه الفرضية اعتمد الباحث أسلوب تحليل التباين الأحادي، مادام منطوق الفرضية يبحث في دلالة الفرق بين درجات أكثر من مجموعتين، وهو الأسلوب الإحصائي الأنسب لمثل هذا النوع من البيانات، وتلخص القيم الواردة في الجدول نتائج التحليل الإحصائي:

جدول رقم (33) اختبار تباين الدرجات حسب متغير السن في الدرجة الكلية والأبعاد منفصلة للمقياس

النسبة ن	نسبة م.الدرجات	أعلى درجة	أدنى درجة	الانحراف المعياري	المتوسط	الفئات العمرية	خصائص الدرجات
% 36.4	% 28.1	144	49	31.95	81.82	20 - 29 سنة	
% 25.5	% 23	145	59	31.503	95.75	30 - 39 سنة	
% 21.8	% 27.7	164	95	16.008	134.21	40 - 49 سنة	
% 16.4	% 21.2	161	69	20.141	137.39	50 فما فوق	
(sig)	F	df	متوسط المربعات	مجموع المربعات	التباين	التباين في	التباين بين الدرجات
0.000	**3.608	37	2503.10	92614.74	بين المجموعات	الدرجة الكلية	
		72	693.749	49749.94	داخل المجموعات		
0.000	**3.666	37	569.81	21083.11	بين المجموعات	درجات البعد الأول	
		72	155.41	1189.98	داخل المجموعات		
0.000	**2.669	37	128.98	47780506	بين المجموعات	درجات البعد الثاني	
		72	48.330	3479.757	داخل المجموعات		
0.000	**3.704	37	252.296	9334.954	بين المجموعات	درجات البعد الثالث	
		72	68.107	4903.737	داخل المجموعات		

تشير نتائج القسم العلوي من الجدول والمتعلقة بخصائص درجات الأفراد العينة على المقياس، بحسب التقسيم الفئوي للأعمار الذي اعتمده الباحث على نحو تشير فيه كل فئة عمرية إلى عقد من عمر السائق، وأظهرت النتائج وجود متوسط أعلى لدى الفئة العمرية الأخيرة، أي أولئك تتجاوز أعمارهم سن الخمسين، بمتوسط قدره (137.39)، واعتماد على قيمة المتوسط يحمل أفراد هذه الفئة على العموم اتجاهات إيجابية مرغوبة نحو السلامة المرورية وأبعادها المتضمنة في بنود المقياس، وينسب أدنى متوسط بين المجموعات إلى أولئك الذين هم في العقد الثالث من العمر بمتوسط حسابي قدره (81.82)، وهي درجة تشير إلى أن أفراد هذه الفئة يحملون على وجه عام اتجاهات غير مرغوبة نحو السلامة المرورية، كما تحمل الدرجة دلالات تتسق مع ما تشير إليه الأبحاث عن أن هذه الفئة تشكل السواد الأعظم من الوفيات في حوادث المرور، تبررها قلة الكفاءة في القيادة وتدني أهليتهم وثقافتهم المرورية (علاء البكري، 2001، ص184).

بالانتقال إلى مضمون الفرضية الذي يشير إلى تجانس التباين في درجات الأفراد الكلية على المقياس، تشير النتائج الموضحة في القسم السفلي من الجدول إلى وجود فروق دالة بين المجموعات عند مستوى ثقة (99%) وهو ما يجعلنا نرفض الفرضية الصفرية، أي أن منطوق الفرضية لم يتحقق، كما تشير نتائج تحليل التباين إلى وجود فروق دالة إحصائية بين المجموعات في اتجاهات أفرادها نحو السلوك المروري السليم والاهتمام بسلامة المركبة واحترام قواعد المرور، على هذا النحو يمكن الوقوف عند اتساق نتائج الدراسة الحالية مع نتائج الكثير من الدراسات التي اهتمت بدالة العمر وصلته بتعرض الأفراد لحوادث المرور، فقد أشارت الدراسة التي أعدها (محمد التويجري وآخرون، 1421هـ) إلى أن ثمة فروقا بين الأفراد حسب السن في معدل التعرض لحوادث المرور، فضلا عن دوره في وقوع الحوادث ونوعها ودلالاتها، بينما أشارت دراسة (عبد الرحمن عسيري، 1418هـ) إلى أن ثمة صلة بين التنوع في المخالفات المرورية وعمر السائق، فالمخالفات الأكثر شيوعا بين السائقين الشباب تتمثل في سلوكيات تتسم بقدر كبير من النزوع إلى المخاطرة، بينما تعزى نسبة كبيرة من مخالفات الكبار إلى القصور في الصحة الجسمية والنقص في مهارات التمييز كنتيجة حتمية للتقدم في السن، وتتسق نتائج الدراسة مع ما يشير إليه (عبد الله النافع وخالد السيف، 1406هـ) عن أن المرحلة

العمرية (18-21) هي أكثر الفئات العمرية ميلا للوقوع في حوادث السير باختلاف درجات خطورتها.

انطلاقا من جملة هذه المؤشرات وعند البحث في مدلولاتها يربط الباحث بين عامل السن ومعدل التعرض للحوادث بحلقة (عامل الخبرة) حيث يرتبط غالبا تقدم السن عكسيا بمعدل التعرض للحوادث، حيث يكون لأثر الخبرة أثر بارز على التأزر الحسي الحركي عند السائق وارتفاع مؤشر القدرة على التنبؤ بالوضعيات وحسن التعامل معها وهي المهارات التي ترسم على شكل منحنى ذو قمة واحدة، يأخذ منحى تصاعدي من أول تفاعل بين السائق ومركبته، ومع تراكم الخبرات يصل المنحنى إلى الذروة غالبا بعد مرور ثلاثة أرباع عمر القيادة المفترض، ثم يأخذ في الهبوط نتيجة ضعف في بعض القدرات الجسمية كانعكاس لتقدم في سن السائق، لهذا السبب ترتبط أكثر حوادث المرور عند كبار السن بسوء تقدير الوضعيات المختلفة على الطريق، بينما ترتبط أكثر حوادث المرور عند السائقين الشباب بالمخاطرة ونقص في الشعور بالمسؤولية على الطريق.

4. اختبار نتائج الفرضية الرابعة: ومنطوقها " ليست هناك فروق دالة إحصائية بين أفراد العينة تعزى لمتغير الحالة الاجتماعية في الدرجة الكلية على مقياس اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية".

لاختبار إمكانية اعتماد منطوق هذه الفرضية والمتعلقة بدلالة الفروق في درجات الأفراد حسب متغير الحالة الاجتماعية، وعلى نحو مماثل للفرضية السابقة ما دام منطوق الفرضية الحالية يبحث في دلالة الفرق بين درجات أكثر من مجموعتين، اعتمد الباحث أسلوب تحليل التباين الأحادي (one way Anova) للكشف عن تباين درجات الأفراد في الدرجة الكلية على مقياس اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية، ومثلما جرت عليه العادة في الفرضيات السابقة من أجل إضفاء بعد تحليلي أعمق لنتائج الدراسة فقد اشتملت المعالجة الإحصائية لمنطوق هذه الفرضية درجات الأفراد على الأبعاد الجزئية لمقياس اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية لا يؤخذ بنتائجها في الحكم على منطوق الفرضية ويلخص الجدول التالي نتائج التحليل الإحصائي:

جدول رقم (34) اختبار تباين الدرجات حسب متغير الحالة الاجتماعية في الدرجة الكلية والأبعاد منفصلة لمقياس اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية

خصائص الدرجات	الفئات	المتوسط	الانحراف المعياري	أدنى درجة	أعلى درجة	نسبة م.الدرجات	نسبة ن
خصائص الدرجات	أعزب	83.09	31.894	49	145	% 32.8	% 41.8
	متزوج	123.46	29.802	56	164	% 59.4	% 50.9
	مطلق	115.20	29.80	81	139	% 4.9	% 4.5
	أرمل	112.20	34.403	69	137	% 2.9	% 2.7
التباين بين الدرجات	التباين في		التباين	مجموع المربعات	متوسط المربعات	df	F
	الدرجة الكلية	بين المجموعات	3	13920.103	41760.310	0.000	**14.63
		داخل المجموعات	106	950.985	100804.381		
	درجات البعد الأول	بين المجموعات	3	3055.292	9165.876	0.000	**14.01
		داخل المجموعات	106	217.993	23107.224		
	درجات البعد الثاني	بين المجموعات	3	719.899	2159.697	0.000	**12.52
		داخل المجموعات	106	57.477	6092.566		
	درجات البعد الثالث	بين المجموعات	3	1312.853	3938.558	0.000	**13.51
		داخل المجموعات	106	97.171	10300.133		

لأن الفرضية تبحث في دلالة الفرق في تباين الدرجات بين الأفراد في الدرجة الكلية على المقياس، فإن قيمة F دالة عند مستوى ثقة ( 99% و 1% ) شك، وهو ما يقودنا إلى رفض فرضية العدم التي تشير على تجانس الدرجات ونقبل الفرض البديل، أي أن هناك فروق دالة إحصائية في درجات الأفراد، ومن ثمة فإن منطوق الفرضية لم يتحقق، وما يؤكد هذا الاستنتاج ما تشير إليه قيمة معامل Leven's (F) عن وجود فروق معنوية عند مستوى (0.01) بين الأفراد ليس فقط في الدرجة الكلية على المقياس بل في أبعاده أيضا، وذلك لصالح فئة المتزوجين ما دامت قيمة أعلى متوسط تنسب لهذه الفئة، في حين عبرت النتائج عن انخفاض متوسط الفئة الأولى على نحو يشير إلى أن أفراد هذه الفئة يحملون اتجاهات سلبية نحو السلامة المرورية، وهي قراءة تقودنا إلى إعمال الفكر في دلالاتها، حيث انعكست الحالة الاجتماعية للسائقين على اتجاهاتهم نحو السلامة المرورية، فالسياقة ليست عادات سلوكية صرفة، بل إن الحالة الاجتماعية تميل بمضمونها على سلوكيات السائق، وهو ما تعبر عنه الفروق بين درجات الأفراد حسب متغير الحالة الاجتماعية، وهي ذات النتائج التي أشارت إليها دراسة (مرضي المالكي، 2004) عن وجود فروق دالة بين السائقين في معدل ارتكابهم لمخالفات مرورية تبعا لحالتهم الاجتماعية.

5. اختبار نتائج الفرضية الخامسة: ومنطوقها "ليست هناك فروق دالة إحصائية بين أفراد العينة تعزى لمتغير مستوى التعليم في الدرجة الكلية على مقياس اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية".

لاختبار نتائج هذه الفرضية استخدم الباحث أسلوب تحليل التباين الأحادي للوقوف على درجة تباين أفراد العينة في درجاتهم الكلية على المقياس تبعاً لمتغير مستوى التعليم، مثلما توضحه نتائج الجدول التالي:

جدول رقم (35) اختبار تباين الدرجات حسب متغير المستوى التعليمي في الدرجة الكلية والأبعاد منفصلة للمقياس اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية

النسبة ن	نسبة م.الدرجات	أعلى درجة	أدنى درجة	الانحراف المعياري	المتوسط	الفئات	خصائص الدرجات
% 3.6	% 4.5	152	92	26.981	130.00	ابتدائي	
% 16.4	% 18.7	151	60	31.258	120.72	متوسط	
% 27.3	% 29.8	161	59	32.34	115.77	ثانوي	
% 52.7	% 47.1	164	49	36.688	94.52	جامعي	
(sig)	F	df	متوسط المربعات	مجموع المربعات	التباين	التباين في	التباين بين الدرجات
0.004	**4.692	3	5571.077	16713.230	بين المجموعات	الدرجة الكلية	
		106	1187.278	125851.461	داخل المجموعات		
0.003	**4.820	3	1291.389	3874.166	بين المجموعات	درجات البعد الأول	
		106	267.914	28398.934	داخل المجموعات		
0.006	**4.395	3	304.329	912.986	بين المجموعات	درجات البعد الثاني	
		106	69.238	7339.278	داخل المجموعات		
0.012	*3.819	3	462.905	1388.716	بين المجموعات	درجات البعد الثالث	
		106	121.226	12849.975	داخل المجموعات		

عند البحث في تباين الدرجات باستخدام تحليل التباين الأحادي، يراعي الباحثون أثر اختلاف نسب تمثيل المجموعات الجزئية من المجموع الكلي لأفراد العينة على قيمة التباين، وتُظهر النسب الموضحة في الجدول أن أكثر من نصف أفراد العينة هم من فئة التعليم الجامعي، في حين لم تتعدى نسبة الأفراد في المستوى الابتدائي (5%)، وعلى الرغم من ذلك فليس ثمة موانع من استخدام هذا الأسلوب على الرغم من التباين في نسب تمثيل الفئات الفرعية حسب مستوى التعليم من المجموع الكلي لأفراد العينة، من جهة أخرى يكشف البحث في التراث الأدبي النفسي والاجتماعي أن المستوى التعليمي للأفراد غالباً ما يميل



بمضمونه على سلوكياتهم، ويشكل أفراد النخبة في المجتمع أنموذجاً للسلوك المثالي داخل المجتمع، يقتدي به الآخرون ممن هم دون مستواهم العلمي، غير أنه وعلى نحو مخالف تماماً لهذا الموقف، أشارت نتائج الدراسة المعبر عنها في الجدول السابق إلى أن أفراد العينة من مستوى التعليم الابتدائي يحملون أعلى متوسط بين المجموعات، يليه مباشرة المتوسط الحسابي لدرجات الأفراد من التعليم المتوسط، بينما حصل أفراد الفئة الأخيرة أي أولئك للذين يحملون مستوى التعليم العالي أدنى قيمة متوسط بين المجموعات، وهو مؤشر يختلف حتماً مع ما تشير إليه الكثير من البحوث في هذه الجزئية حيث أشارت دراسة (محمد التويجري وآخرون، 1421هـ) في السعودية إلى أن المستوى الثقافي والتعليمي للسائقين من أكثر العوامل تأثيراً في القيادة السليمة عند السائقين، ضمن ذات السياق أشارت دراسة (عبد الرحمن عسيري، 1418هـ) إلى وجود فروق في معدل ارتكاب المخالفات وكذا الوقوع في الحوادث المرورية لصالح الأفراد ذوي المستوى التعليمي الأعلى، بالانتقال إلى البحث في دلالة الفروق، تكشف قيم (F) لتباين أفراد العينة في الدرجة الكلية على المقياس وجود فروق معنوية عند مستوى (99%) ثقة، وهو الأمر ذاته بالنسبة لقيمة تباين درجات كل من البعد الأول والثاني، بينما لم تشر النتائج إلى فروق دالة إلا عند مستوى (0.05) بين الأفراد في درجاتهم على فقرات البعد الثالث من المقياس، وبالعودة إلى قيمة (F) الكلية والتي أشرنا إلى أنها قيمة دالة عند مستوى (0.01 و 0.05) فإن ذلك يقودنا إلى القول بأن منطوق الفرضية الحالية لم يتحقق، ومن ثمة فإن منطوق الفرض البديل يشير إلى وجود فروق معنوية بين الأفراد في درجاتهم الكلية على مقياس اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية تعزى لمتغير المستوى التعليمي للأفراد.

6. اختبار نتائج الفرضية السادسة: ومنطوقها "ليست هناك فروق دالة إحصائية بين أفراد العينة تعزى لمتغير المهنة في الدرجة الكلية على مقياس اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية" لاختبار منطوق هذه الفرضية قسم الباحث درجات أفراد العينة تبعاً لمتغير المهنة إلى خمس فئات تمثل المهن الأكثر تكراراً بين أفراد العينة، وأشارت نتائج التحليل الإحصائي باستخدام أسلوب تحليل التباين الأحادي (one way Anova) ما دام الأسلوب الأنسب للتحقق من منطوق هذه الفرضية إلى النتائج المدرجة في الجدول:

جدول رقم (36) اختبار تباين الدرجات حسب متغير أقدمية السيادة في الدرجة الكلية والأبعاد منفصلة للمقياس

النسبة ن	نسبة م.الدرجات	أعلى درجة	أدنى درجة	الانحراف المعياري	المتوسط	الفئات	
% 16.4	% 20.1	161	49	29.88	130.22	أعمال حرة	خصائص الدرجات
% 30.9	% 35	164	59	31.54	119.74	موظف	
% 18.2	% 13.5	142	53	28.73	78.50	طالب	
% 22.7	% 21.8	146	56	32.18	101.40	سائق	
% 11.8	% 9.7	144	57	37.14	86.77	بدون عمل	
(sig)	F	df	متوسط المربعات	مجموع المربعات	التباين	التباين في	
0.000	**9.347	4	9358.914	37435.654	بين المجموعات	الدرجة الكلية	
		105	1001.229	105129.036	داخل المجموعات		
0.000	**8.523	4	1977.581	7910.326	بين المجموعات	درجات البعد الأول	
		105	232.026	24362.774	داخل المجموعات		
0.000	**9.638	4	554.073	2216.291	بين المجموعات	درجات البعد الثاني	
		105	57.485	6035.973	داخل المجموعات		
0.000	**8.479	4	869.056	3476.223	بين المجموعات	درجات البعد الثالث	
		105	102.500	10762.468	داخل المجموعات		

توزعت نسب تمثيل الفئات المختلفة للمهن توزيعاً متقارباً تعكسه القيم الموضحة في القسم العلوي من الجدول، حيث تراوحت بين (11.8% و 30.9%) من المجموع الكلي لأفراد العينة، بينما تشير قيم المتوسطات الحسابية إلى أن أعلى متوسط حسابي بين المجموعات يُنسب إلى الفئة الأولى، أي أولئك الذين يمتنون أعمالاً حرة، يليه مباشرة المتوسط الحسابي لدرجات الموظفين والذي بلغ (119.74)، في حين ينسب أدنى متوسط لفئة الطلبة والذين يندرج أغلبهم ضمن فئة الشباب، وهو ما يتسق مع ما سبقت الإشارة إليه حول أن هذه الفئة تميل غالباً إلى عدم الاهتمام بتحقيق متطلبات السلامة المرورية على الطريق، من جانب آخر تكشف قيمة (F) عن وجود فروق معنوية بين الأفراد في الدرجة الكلية على المقياس عند مستوى دلالة (0.01)، وهو ما يجعلنا نرفض فرض العدم المطابق لمنطوق الفرضية، أي أن الفرضية السادسة المتعلقة بدلالة الفروق بين أفراد العينة حسب متغير المهنة في الدرجة الكلية على مقياس اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية لم تتحقق، وهي ذات النتيجة التي أشارت إليها دراسة (مرضي المالكي، 2004) الذي أثبت من خلال دراسة مستفيضة على المجتمع السعودي أن الأفراد يختلفون في درجات التزامهم بقوانين المرور تبعاً لمتغير المهنة.

7. اختبار نتائج الفرضية السابعة: ومنطوقها "ليست هناك فروق دالة إحصائية بين أفراد العينة تعزى لمتغير أقدمية السياقة في الدرجة الكلية على مقياس اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية".

أظهرت نتائج المعالجة الإحصائية باستخدام أسلوب تحليل التباين الأحادي القيم الموضحة في الجدول التالي:

جدول رقم (37) اختبار تباين الدرجات حسب متغير أقدمية السياقة في الدرجة الكلية والأبعاد منفصلة للمقياس

نسبة ن	نسبة م.الدرجات	أعلى درجة	أدنى درجة	الانحراف المعياري	المتوسط	الفئات	خصائص الدرجات
% 37.3	% 30.2	151	49	32.55	85.80	أقل من 5 سنوات	
% 22.7	% 22.2	164	57	38.32	103.52	5 - 14 سنة	
% 19.1	% 20.5	147	60	29.53	113.57	14 - 25 سنة	
% 20.9	% 27.1	161	69	17.73	137.26	25 - 34 سنة	
(sig)	F	df	متوسط المربعات	مجموع المربعات	التباين	التباين في	التباين بين الدرجات
0.000	**14.04	3	13518.145	40554.43	بين المجموعات	الدرجة الكلية	
		106	962.361	102010.25	داخل المجموعات		
0.000	**17.83	3	3615.040	10845.120	بين المجموعات	درجات البعد الأول	
		106	202.151	21427.98	داخل المجموعات		
0.000	**8.66	3	541.790	1625.369	بين المجموعات	درجات البعد الثاني	
		106	62.518	6662.89	داخل المجموعات		
0.000	**10.77	3	1109.019	3327.056	بين المجموعات	درجات البعد الثالث	
		1036	102.940	10911.63	داخل المجموعات		

بحسب التقسيم الفئوي الذي اعتمده الباحث للكشف عن الفرق بين الأفراد في درجاتهم الكلية على المقياس، تكشف القيم المدرجة في الجدول أعلاه وجود فروق بين المتوسطات لفئات الدرجات، فقد حصل أفراد الفئة الرابعة أي أولئك الذين تتجاوز خبرتهم في القيادة (25) سنة، بمتوسط حسابي قدره (137.36)، وهي قيمة تعكس اتجاهات إيجابية مرغوبة نحو السلامة المرورية ومكوناتها على المقياس، بينما تحصل أفراد الفئة الأولى أو ما يعبر عن الأفراد الذين تقل أقدميتهم في السياقة عن خمس سنوات بمتوسط حسابي قدره (85.80)، يشير إلى أن مجمل درجات الأفراد في هذه الفئة تعبر عن اتجاهات سلبية غير مرغوبة نحو السلامة المرورية، وبالانتقال إلى جزئية الدلالة الإحصائية للفروق بين الأفراد حسب متغير الأقدمية في السياقة، تكشف قيمة معامل التباين والمعبر عنها في الجدول بـ (F=14.04)

وجود فروق دالة عند مستوى (0.01) بين درجات الأفراد الكلية على المقياس، وهو ما يقودنا إلى القول بأن منطوق الفرضية المتعلقة بدلالة الفروق تبعا لمتغير أقدامه السياقة لم يتحقق، من جانب آخر وبالنظر إلى نتائج التحليل المتعلق بمنطوق الفرضية تكشف المقارنات مع الدراسات المماثلة اتساقا في النتائج بوجه عام، فقد أشارت بحوث فيرنون كعينة للدراسات من منظور سيكولوجية العمل، أن معدلات حوادث العمل ترتفع في الشهور الثمانية الأولى للعمال الجدد، (محمد التويجري، وآخرون 1421هـ) ويمكن التغلب على هذه المشكلة والتقليل من عدد الحوادث بالتدريب الجيد وإكساب العاملين المهارات النوعية اللازمة للأداء الجيد، ويمكن إسقاط هذا التحليل على جزئية حوادث المرور من خلال التدريب اللازم للسائقين قبل منحهم رخصة القيادة، غير أن الملاحظات المستتبطة من الواقع الميداني وبعض الخبرات الشخصية تكشف قصورا واضحا في هذا الجانب، وهو ما يحتم على الجهات الوصية تركيز الجهود على هذه النواحي، وهو ما أدركته فعلا بعض دول المشرق (الخليج) والغربية باستخدام تقنيات المحاكاة عبر وسائل تكنولوجية تساعد السائقين على حسن التعامل مع مختلف الحالات الممكنة وحتى غير المتوقعة على الطريق قبل منح رخصة السياقة والممارسة الميدانية لفعل القيادة.

8. اختبار نتائج الفرضية الثامنة: ومنطوقها "ليست هناك فروق دالة إحصائية بين أفراد العينة تعزى لمتغير ارتكاب مخالفات مرورية أدت لسحب الرخصة، في الدرجة الكلية على مقياس اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية".

لأن منطوق الفرضية يعنى بالبحث في دلالة الفروق في الدرجات الكلية على المقياس بين مجموعتين من الدرجات، فقد اعتمد الباحث على اختبار (T student test) وذلك وفق أسلوب Independent t test لعينتين مستقلتين، ومثلما جرت عليه العادة مع الفرضيات السابقة ومن أجل الكشف عن الجزئيات التحليلية فقد ألحق الباحث قسما آخر في التحليل الإحصائي لا يؤخذ بنتائجه في الحكم على الفرض، وقد أجرى الباحث التحليلات الإحصائية اللازمة لحساب قيمة (t) من متوسطات حسابية وانحرافات معيارية باستخدام الحزمة الإحصائية للعلوم الاجتماعية، ويمكن تلخيص أبرز تلك المعالجات في الجدول التالي:

جدول رقم (38) اختبار دلالة الفرق المعنوي حسب متغير ارتكاب المخالفات التي أدت لسحب الرخصة في الدرجة الكلية والأبعاد منفصلة لمقياس اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية

DF	(2TAILED) SIG	T	SIG	F	الانحراف المعياري	المتوسط	الفئات / ن	نوع الدرجة
108	0.006	**2.791	0.005	8.418	31.31	116.70	(47) نعم	الدرجات الكلية على المقياس
					37.64	97.83	(63) لا	
108	0.001	**3.430	0.006	7.868	14.58	55.91	(47) نعم	الدرجات على البعد الأول
					17.65	45.06	(63) لا	
108	0.083	1.747	0.012	6.461	7.81	25.74	(47) نعم	الدرجات على البعد الثاني
					9.17	22.84	(63) لا	
108	0.019	*2.374	0.42	4.226	10.31	35.04	(47) نعم	الدرجات على البعد الثالث
					11.80	29.92	(63) لا	

تكشف قيمة (t) بأسلوب (Independent samples t test) دلالة الفرق بين متوسطات المجموعات المجموعتين عند مستوى دلالة (0.01) لصالح الأفراد الذين سبق لهم ارتكاب مخالفات مرورية أدت لسحب رخصة القيادة، وذلك من منطلق أن درجاتهم تحمل المتوسط الأعلى بين المتوسطين، والأمر ذاته ينطبق على درجات البعد الأول، في حين أشارت النتائج إلى وجود فروق معنوية عند مستوى دلالة (0.05) في درجات الأفراد على فقرات البعد الثالث، على هذا الأساس وعطفا على ما تشير إليه قيمة  $(t = 2.791^{**})$  فإننا نرفض فرض العدم ونقبل الفرض البديل، أي أن هناك فروق دالة إحصائية بين الدرجات تبعا للمتغير الذي تناوله مضمون الفرضية، وهو ما يشير إلى أن منطوق الفرضية لم يتحقق، ويمكن التعليق على هذه النتيجة بالقول إن توقيع العقوبات على المخالفين له أثر بالغ في الحد من تكرارها، بل أكثر من هذا تضمنت النصوص الواردة في القانون الجديد بقانون المرور والذي دخل حيز التنفيذ في الآونة الأخيرة العمل بنظام النقاط، وهو الإجراء الذي يؤدي لسحب رخصة قيادة السائق عند بلوغه عدد معين من المخالفات المرورية، إن عمق تمثل السائقين لقوانين المرور و الالتزام به ينبع من مصدرين، الأول هو ذات السائق حينما يدرك القيمة المنشودة من نظم القانون وهي تحقيق سلامة مستخدمي الطريق، كما ينبثق أيضا من إدراك السائقين أن مخالفة النظم تؤدي إلى حرمانهم من بعض الحقوق بسحب رخصة القيادة، (علي الرشدي، 2005، ص148) وبالتالي عدم القدرة على قيادة المركبة، لذا يعتبر السائقون

الذين سبق لهم وأن سحبت رخص قيادتهم أكثر التزاما وتحقيقا لمتطلبات السلامة المرورية على الطريق، لذا يبدو التوجه الذي تبنته الجهات الوصية بالمسألة المرورية في بلادنا ضروريا من حيث المبدأ، خاصة وأنه يأخذ بمنطق عدم ترك المخالف لمجرد تنفيذه للعقوبات التي يتضمنها قانون المرور سواء كانت عقوبات تتعلق بحريته الشخصية والغرامات المالية، وإنما يظل هذا المخالف ملاحقا بنظام يسجل عليه مخالفاته، وهو ما نعتقد أنه يساهم حتما في تعديل اتجاهات السائقين نحو تحقيق متطلبات السلامة المرورية على الطريق.

9. اختبار نتائج الفرضية التاسعة: ومنطوقها "ليست هناك فروق دالة إحصائية بين أفراد العينة تعزى لمتغير (ارتكاب حادث مروري) في الدرجة الكلية على مقياس اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية".

لاختبار صحة الفرضية قسم الباحث درجات الأفراد لفئتين، الأولى تتعلق بأولئك الذين سبق لهم ارتكاب حادث مروري كان السائق نفسه هو المتسبب فيه، والثانية تتعلق بنظيرة الأولى، ولاختبار دلالة الفرق بين درجات الفئتين اعتمد الباحث اختبار (t) لدلالة الفرق بين متوسطي مجموعتين مستقلتين، مع الإشارة إلى عدم مراعاة نتائج قيم الفروق بين الدرجات على الفقرات المشكلة لكل بعد من أبعاد المقياس فقد تمت لمجرد التحليل المعمق للنتائج فيما بعد، وتم تلخيص نتائج المعالجة الإحصائية في الجدول التالي:

جدول رقم (39) اختبار دلالة الفرق المعنوي حسب متغير الوقوع في حوادث مرورية في الدرجة الكلية والأبعاد منفصلة لمقياس اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية

DF	(2TAILED) SIG	T	SIG	F	الانحراف المعياري	المتوسط	الفئات / ن	نوع الدرجة
108	0.077	1.784	0.035	*4.539	33.52	112.09	نعم (54)	الدرجات الكلية على المقياس
					37.88	99.91	لا (56)	
108	0.028	*2.225	0.049	3.959	15.83	53.35	نعم (54)	الدرجات على البعد الأول
					17.87	24.93	لا (56)	
108	0.320	0.999	0.070	3.338	8.20	24.93	نعم (54)	الدرجات على البعد الثاني
					9.15	23.27	لا (56)	
108	0.125	1.547	0.121	2.441	10.82	33.81	نعم (54)	الدرجات على البعد الثالث
					11.84	30.46	لا (56)	

لعل أبرز ما يلفت انتباهنا عند قراءة القيم الواردة في الجدول أعلاه هو قيمة معامل فيشر لتجانس التباين بين درجات المجموعتين الكلية على المقياس، حيث تعبر القيمة عن حالة تجانس تباين المجموعتين، وهو ما يُمهد الطريق نحو البحث في دلالة الفروق هذه المرة بين الدرجات، حيث تشير قيمة  $t$  إلى عدم وجود فروق معنوية بين درجات المجموعتين، وهو ما يشير إلى أن الفرضية قد تحققت، والأمر ذاته ينطبق على الفروق في درجات أبعاد المقياس، حيث لم تشر قيم  $t$  إلى وجود فروق جوهرية دالة باستثناء البعد الثاني الذي أشارت فيه النتائج إلى وجود فروق دالة عند مستوى (95% ثقة و5% شك)، وعند محاولة تحليل الفروق الدالة بين المجموعتين ينبغي الإشارة إلى جزئية هي في غاية الأهمية إذا ما أردنا تصميم أساليب علاجية لتعديل اتجاهات السائقين غير المرغوبة نحو السلامة المرورية، وتتعلق هذه الجزئية بما عبر عنه رالف شفارتس في بحوث علم نفس الصحة بخطأ مونت كارلو، حيث يظن الرابع في ألعاب الحظ أن احتمال ربحه في المرات التالية لفوزه سوف ينخفض، وهذا غير صحيح لأن احتمال الربح يبقى "نظرياً" كما هو بغض النظر عن مرات الربح والخسارة، والأمر نفسه ينطبق على المصائب، حيث أن تعرض الشخص لخطر ما لا يعني بأي حال انخفاض احتمال تعرضه لأخطار لاحقة ومنها حوادث السير، وهذه نقطة هامة يجب الالتفات لها عند علاجنا للناجين من هذه الحوادث، حيث يتبنى بعض الناجين موقفاً "دفاعياً" مفاده أن نجاته من الحادث المروري السابق تلقحه ضد خطر حادث لاحق، (محمد النابلسي، 2002) غير أن نتائج الدراسة تتجاوز هذه الجزئية وتشير إلى أن الذين سبق لهم ارتكاب حوادث مرورية أكثر حرصاً على تحقيق متطلبات السلامة المرورية من غيرهم.

### ثالثاً: تحليل عام لنتائج الدراسة:

ضمن أبعاد هذا الإطار التحليلي، وتمهيدا للجزء الأخير من هذا التحليل الذي يقدم من خلاله الباحث مقترحات تؤسس لبناء نماذج لتعديل الاتجاهات، واتساقاً مع النتائج المتوصل إليها والتي تكشف بوجه عام عن اتجاهات سلبية غير مرغوبة نحو السلامة المرورية، يمكن الذهاب بعيداً إلى ما وراء مدلولات تلك التقديرات لنكشف أن اتجاهات السائقين المعبر عنها في نتائج الدراسة ليست وليدة لحظة الإجابة على فقرات المقياس، بل هي نتاج تراكمات عديدة ترسبت خلال المراحل العمرية للسائقين، ويتعين علينا إذا ما أردنا بلوغ فهم معمق

تتبع سيرورة تشكل تلك الاتجاهات، ودرجة انعكاس مضامينها على سلوكيات السائقين في الطريق، ويمكن الوقوف على كل ذلك من خلال منافذ متباينة حددها الباحث تبعا للجزئيات المتناولة عبر كل منفذ، يركز الأول ومن زاوية سيكولوجية على التداخل بين الاتجاهات نحو السلامة المرورية ومبدأ القيادة الوقائية التي نعتقد أنها تحقق سلامة السائقين على الطريق، بينما يركز الثاني ومن زاوية سوسيلوجية هذه المرة على أن اتجاهات سائقي المركبات ما هي إلا انعكاس للقيم المرورية السائدة داخل المجتمع، ومن ثم فإنه يتعين على كل محاولة تروم تغيير الاتجاهات المحددة لسلوك سائقي المركبات، أن تأخذ بمبدأ تغيير فكر المجتمع العام إزاء المسألة المرورية وبالتبعية الأفراد السائقين، ولأن الدراسة تعنى أساسا بالمنظور السيكواجتماعي لموضوع السلامة المرورية من خلال مفهوم الاتجاهات النفسية فقد تضمن المنفذ الثالث تصورا للأنساق المجتمعية المشكلة لاتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية، وفيما يلي عرض للتحليل العام لنتائج الدراسة عبر تلك المنافذ:

### 1.3. القيادة الوقائية والاتجاهات النفسية للسائقين نحو السلامة المرورية (أية علاقة):

إذا ما سلمنا بمبدأ أن الأخطار الحياتية المهددة لسلامة الأفراد عموما نوعان (قدرية وأخرى قابلة للسيطرة) فإنه يمكن إدراج حوادث المرور باعتبارها سببا رئيسا يهدد سلامة الأفراد، يرجع غالبا ( لخطأ التعامل مع الوضعيات الحرجة على الطريق أو الجهل بقواعد المرور، أو التهور والاندفاع، أو الرغبة اللاواعية باختبار مواجهة الخطر)، ضمن الفئة الثانية من منطلق أن القيادة التي تحقق كافة الإجراءات الوقائية اللازمة تُلحح السائق ضد التعرض لخطر حوادث المرور، وحيث أن نتائج الدراسة قد أشارت إلى وجود اتجاهات سلبية (غير مرغوبة) نحو السلامة المرورية، فإنه يمكن القول استنادا لفقرات المقياس واستنتاجات الباحث المنبثقة من الواقع المروري أن أغلب السائقين من أفراد العينة يهملون مبدأ الوقاية في القيادة، وهو استنتاج تبرره جملة من المؤشرات السلوكية مثل (تجاوز السرعة المسموح بها، التجاوز الخطير، عدم الاهتمام بسلامة المركبة) واستصحابا لهذه المؤشرات يمكن الوقوف على صحة هذا التشخيص بجملة من الدلائل أبرزها:

#### 1.1.3. نقص الوعي بمفهوم القيادة الوقائية:

إن نقصا في تمثيل مفهوم القيادة الوقائية يؤدي حتما إلى الإخلال بأسس معادلة منع الحادث التي تحققها القيادة الوقائية، والتي تتطلب من قائد المركبة الإلمام بثلاث خطوات هي



(1. توقع الخطر 2. رد الفعل السليم 3. التصرف في الوقت المناسب) (خالد هلال، 1418هـ، ص512) وهي المبادئ المهمة لدى أغلب السائقين، فمبدأ توقع الخطر مثلا والذي يشكل الركن الأول من أركان معادلة منع الحادث يبدأ بمجرد جلوس السائق خلف المقود، بحيث يهيا السائق النموذجي الذي يحمل اتجاهات إيجابية نحو السلامة المرورية نفسه لأخطار محتملة قبل وقوعها، وهي تهيئة عقلية وجرّد لاحتمالات تستثيرها الظروف المحيطة بالسائق وتزيد في درجتها ظروف استثنائية مثل (تساقط الأمطار، الضباب الكثيف، المرور بالقرب من المدارس تزامنا مع خروج التلاميذ أو المرور بأحد الشوارع إنارته ضعيفة)

2.1.3. تشوّه في مدركات السائقين للعلاقة بين القيادة الوقائية والسلامة المرورية:

تتحدد السلامة المرورية للسائقين تبعا لدرجة تفديهم بسلوكيات القيادة الوقائية، والتي تعتمد مبدئي توقع التعرض الشخصي للخطر والتصرف السليم، فإدراك الخطر والقابلية الذاتية للوقوع في حوادث المرور تحدد نقطة الانطلاق نحو سلوك القيادة الوقائية، غير أن بحوث علم نفس الصحة تشير إلى أن القابلية للإصابة بخطر شخصي يهدد حياة الفرد غالبا ما يخضع لإدراك مشوّه، فيلجأ الفرد ببساطة إلى التقليل من أهمية التعرض للخطر كحجة صالح ذاتيا لمقاومة متطلبات وضغوط المحيط الذي يريد إقناع الشخص بإتباع نمط سلوكي معين مخالف لما يتبناه الفرد، (رالف شفارتس، 1994، ص82) لتوضيح ذلك وقياسا على سلوك التدخين الذي يعتمد عليه الباحثون في مجال علم نفس الصحة لفهم السلوك الوقائي الصحي نضرب المثال التالي: لو سألنا مجازا السائقين الذي يحملون اتجاهات سلبية غير مرغوبة نحو السلامة المرورية بالقول (إذا علمت أن 3% من السائقين يموتون يوميا بسبب حوادث المرور، فما احتمال أن تكون أنت نفسك واحدا من هذه النسبة؟) حينها سيجيب السائق غالبا بالنفي، على الرغم من أن لا شيء يمنعه من الدخول في هذه النسبة مادام لا يأخذ بأسباب القيادة الوقائية التي تحقق سلامته على الطريق، ويبرر الباحثون هذه الإجابة بتشويه معرفي لحق بإدراك السائق للصلة بين القيادة الوقائية ومقتضيات السلامة المرورية، ويسمي "تايلور" هذا التشويه المعرفي بالتفاؤلية الدفاعية، (رالف شفارتس، 1994، ص82) ويمكن تعريفها بإيجاز "تمط من التفكير يجعل الشخص يعتقد أن الأمور السيئة والأخطار تصيب الآخرين ولا تصيبه هو شخصا، مما يحمله على ركوب المخاطر بجرأة غير عادية تضاعف احتمالات تعرضه للخطر" (محمد النابلسي، 2002) إذا ما أسقطنا هذا التعريف التحليلي على السلوك المروري للسائقين، فإننا نجد

أن السائق الذي يحمل اتجاهها سلبيًا نحو السلامة المرورية يعتقد أن خطر حوادث المرور يصيب الآخرين ولا يصيبه هو شخصيًا، وهو ما يجعله يهمل مقتضيات القيادة الوقائية التي تحقق سلامته المرورية، ما دام يشعر أنه محصن ضد حوادث المرور، فنجده (غير مهتم بسلامة المركبة، لا يحترم قواعد ونظم المرور، المخاطرة اللاواعية على الطريق تعكسها سلوكيات مثل السرعة المفرطة، التجاوز في المنعرجات والطرق الضيقة وعلى الخط المتصل)، وكل ذلك نابع من تشوه معرفي لحق بمدركاته حول القيادة الوقائية وصلتها بالسلامة المرورية، ويتدرج هذا التشويه حسب اختلاف السائقين إلى ثلاث مستويات لخصها (محمد النابلسي، 2002) على النحو التالي:

- الجهل التام بوجود خطر حوادث المرور.

- وعي الخطر مع استبعاده عن الذات.

- معرفة سبل الوقاية مع عدم الالتزام بها.

ولتوضيح تدرج التشوه في إدراك العلاقة بين القيادة الوقائية والسلامة المرورية نضرب مثالًا عن واحد من أكثر العوامل تسببًا في حوادث المرور وهو السرعة المفرطة، والذي تعتبره مبادئ القيادة الوقائية أمرًا تمييزًا يخضع لخصائص السائق ومؤهلاته، وأهلية المركبة والظروف العامة التي يجري ضمنها فعل القيادة، فأولى درجات التشويه نجد فيها السائق غير مدرك لعلاقة السرعة المفرطة بحوادث المرور، أو القول بأن السرعة نادرا ما تكون سببا للوقوع في حوادث المرور، وفي الدرجة التالية نجد أن السائق ورغم قناعاته للصلة بين السرعة المفرطة والتعرض للحوادث إلا أنه يستبعد إمكانية تعرضه هو شخصيًا لحادث بسبب السرعة، وفي الدرجة الأخيرة نجد أن السائق يعزو تعرضه للحادث بسبب السرعة إلى خطأ غيره على الطريق، وهو ما يشير إلى مؤشر يحمل العديد من الدلالات ينبغي البحث في جزئياته، وهو العزو السببي الخاطئ للأفعال - الذي شكل موضوع بحوث عديدة في مجال علم النفس الاجتماعي - وذلك حينما يميل السائق إلى تبرير أخطائه في القيادة إلى غيره، وأنهم هم السبب في وقوع الحادث. (محمد النابلسي، 2002)

تلکم هي المؤشرات الرئيسية الثلاث التي تقف خلف التشويه المعرفي لمدرکات السائقين من أفراد العينة حول العلاقة بين القيادة الوقائية والسلامة المرورية، وهي مؤشرات

متحتمة المعرفة إذا ما أردنا رسم سياسة وقائية (حملة توعية مرورية) لتعديل اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية، ولعل ما يبرر فشل معظم حملات التوعية المرورية التي تبنتها الجهات المعنية بالمسألة المرورية في بلادنا هو قصورها عن فهم تلك المؤشرات، فعند تحليلنا لمضامين تلك الحملات نجد أنها تعتمد على محورين أساسيين هما: (تقديم المعارف والمعلومات (Information Appeal) وإثارة الخوف (Fear Appeal))، وقد ثبت بما لا يدع مجالاً للشك فشل هذه الإستراتيجية ولعوامل عديدة، فبالإضافة إلى إهمال مبادئ القيادة الوقائية في التنقيف المروري، فهي تعكس حالة من العشوائية واللاتعيين والهدر الناجم عن مخاطبة فئات غير معنية وغير متعرضة للحوادث، فتصميم الحملات ينبغي أن ينبثق عن قراءات متأنية للواقع المروري والذي يكشف لنا أن فئة الشباب هي الشريحة الأكثر عرضة لحوادث المرور، حتى إذا ما تم تدارك هذا الخطأ نجد أنها لا تختار المادة الإعلامية المناسبة للشريحة المستهدفة في الحملة، كما أنها تستخدم لغة غير سليمة تحمل إيحاءات بالانتشار الواسع للمشكلة، وهو خطأ ينبغي مراجعته لأنه يشكل نوعاً من العزاء يجعل الجمهور المستهدف بالحملة لا يستجيب بالجدية اللازمة لمضمون الرسالة الإعلامية، (محمد النابلسي، 2002) ورغم القناعة الراسخة بأهمية محوري التعريف والتخويف، إلا أنه ينبغي استصحابهما بثالث يمكن اختصاره بدينامية تحويل كل من المعرفة والخوف من مستوى النية إلى مستوى القرار، أو ما يعرف بلغة السيكولوجيا الاجتماعية بطور الدافع وطور الإرادة، ففي طور الدافع يحصل الاختيار نتيجة صراع داخلي بين السلوك المروري السليم والرغبة وإغراءات السلوك المعاكس، بينما يتضمن طور الإرادة تحويل النوايا إلى أفعال، (محمد النابلسي، 2002) ويمكن إدراك هذه الدينامية من خلال ثلوث السيرورة المعرفية للقيادة الوقائية (1. إدراك الخطر 2. توقع الكفاءة الذاتية 3. توقع النتائج)

### 2.3. القيم الاجتماعية المتعلقة بمسألة المرور وعلاقتها بتشكيل اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية:

سبق الخوض في عناصر سابقة حول المنظور السوسولوجي لموضوع السلامة المرورية والذي حاولنا من خلاله تشخيص المشكلة المرورية انطلاقاً من مفهوم الهوية الثقافية بين تمثل دور وقيمة (السيارة) وحسن استخدامها والإفادة منها، واستصحاباً لهذا التشخيص ينبغي الوقوف عند انعكاس القيم الاجتماعية المتعلقة بالمسألة المرورية على اتجاهات

السائقين نحو السلامة المرورية، حيث يشير (محمد الوهيد، 1997، ص 47-50) إلى جملة من المؤثرات القيمة يمكن تكيف محتواها مع واقعنا المروري قصد الخروج بتشخيص ملائم يساعد على فهم تشكل الاتجاهات السلبية نحو السلامة المرورية، و يمكن إيجاز أبرز تلك المؤثرات القيمة على النحو التالي:

(أ) إدراك مفهوم الوقت: وهي قضية عميقة الجذور، فحياة المدن ترتبط بعامل الوقت إلى حد بعيد، وهو الأمر الذي يبدو أن قيم السائقين الاجتماعية لم تستوعبه بعد، ولم يتكيف الأفراد مع إحداثيات هذه النقلة الحضارية، وإن خضعوا لها فهم لم يستوعبوها بعد، حيث يستغرق الفرد (السائق) معظم وقته في مجاملات وأعمال تجعله ينطلق بمركبته في وقت ضيق ليسابق الزمن فيضطر إلى تجاوز السرعة المحددة والإشارات الضوئية، غير آبه لسلامة المركبة وتفقدتها نظراً لضيق الوقت، وكل ذلك لسوء إدارة برنامج نشاطاته اليومي، مما يجعله يعرض نفسه والآخرين لمخاطر كان من الممكن تفاديها لو كانت قضية إدارة الوقت تمثل مفهوماً ناضجاً لدى السائق وجميع أفراد المجتمع بالتبعية. (محمد الوهيد، 1997، ص 47)

(ب) تراجع قيم الغيرية: تكشف المعاينة الميدانية الكثير من مظاهر الفردية وتراجع قيم الغيرية عند السائقين على الطريق العام، ويمكن أن نذكر على سبيل المثال لا الحصر بعض المظاهر التي تجسد هذا الحكم (الوقوف في الأماكن غير المخصصة وفي وسط الطريق مما يؤدي إلى إعاقة حركة مستخدمي الطريق) إن تشخيصاً مماثلاً لتلك المظاهر السلوكية قد يكون سبباً رئيساً في التنبيه لمثل هذه القضايا، وتداركها في برامج تعليم القيادة ليفهم السائق أن قوانين المرور فكرة اجتماعية بالأساس إنما جعلت لتنظيم حركة الأفراد على الطريق وتحقيق سلامتهم جميعاً، وحينما يدرك السائقون هذا المبدأ يمكن حينها إبدال قيم الفردية والأنانية ومعاداة رجل المرور، وغرس قيم الأمانة مع الذات واستبدال مفهوم قوة القانون بمفهوم قواعد النظام، ليحرص السائق على عدم مخالفة نظم المرور وصيانة المركبة والبعد عن القيادة الخطرة المفضية إلى مخاطر تلحق بالسائق نفسه أو الآخرين، والعمل دوماً على أن يكون السائق من خلال سلوكه أنموذجاً لغيره من السائقين لرسم صورة مؤثرة للذات الاجتماعية. (محمد الوهيد، 1997، ص 50)

(ت) المركبة مرآة لمكانة الفرد في المجتمع: تطرح قضايا التفاوت الطبقي الكثير من الضغوط على الأفراد في المجتمعات النامية، وقد أصبحت السيارة في مثل هذه الظروف جزءاً من المظهر

الاجتماعي، والتنافس بين الأفراد على امتلاك السيارة الأحدث والأغلى سعرا، ساهم على نحو غير مباشر في ترسيخ قيم الاستهلاك، Consuming Values فامتلات الشوارع بالسيارات، وأصبحت حركة المرور بطيئة ومثيرة للحصر النفسي Angoisse، بل إن السيارات الحديثة في مدينة لندن تسير حاليا بسبب الازدحام المروري بسرعة لا تتعدى (12كم/سا)، وهي السرعة التي يمكن أن تبلغها سيارة مصنوعة في القرن (19). (محمد الوهيد، 1997، ص 48)

ث)العلاقة مع الآلة: إن من أهم عوامل تراجع معدلات السلامة المرورية للسائقين هو قصور المعرفة حول طبيعة السيارة، حيث تتعرض غالبا للإهمال والتغيير الهيكلي أو عدم صيانتها واستخدامها لغير ما خصصت له، مما يجعل وجودها على الطرقات مصدر خطر على الآخرين، فالتعامل مع الآلة بدون حرص أو إدراك لخطورتها، والذاتية المرتفعة (Me First) لدى الأفراد جعلت السيارة مصدر تهديد لسلامة وأمن الآخرين، سواء كانوا من المشاة أو من ركاب الوسائل الأخرى، والنتيجة أن السائقين في المجتمعات النامية عموما يحولون سيارات النقل إلى سيارات ركوب نفعية، فيضيف ويحذف من المركبة ما يريد، مما يخل بسلامتها وأدائها على الطريق، وبالتالي يزيد معدل الحوادث المرورية وما ينجم عنها من آثار تتعدى المفرط نفسه إلى سواه من أفراد المجتمع. (محمد الوهيد، 1997، ص 48)

ج) قيم الذكورة Mail Values: من بين ما يؤخذ على شعوب الشمال الإفريقي الاندفاع وسرعة الغضب، وهو وصم تؤكد الكثرة من سلوكيات السائقين على الطريق، فنجد أن أغلبهم ينفعل ويغضب لأن أحد السائقين تجاوزه، وتزداد درجة ذلك الغضب حدة إذا كان المتجاوز امرأة، وهو سلوك لا يمكن تبريره إلا بقيم الذكورة المفرط فيها، وهو المبرر ذاته الذي يمكن أن نعلل به منح الابن الذي لا يحمل رخصة القيادة، السيارة لمجاراة أبناء جيله أو لخدمة أسرته وهو غير مؤهل أساساً لهذه المهارة وما تتطلبه من روية واتزان في السلوك، (محمد الوهيد، 1997، ص 48) ونتائج هذه القيم الخاطئة عانت - ولا تزال - تعاني منها الجزائر على وجه التحديد، وترتفع فيها معدلات الحوادث الناجمة عن قيادة الصغار للسيارات وانعكاساتها على مجمل حوادث المرور، وقد أشارت الإحصائيات التي ينشرها مركز الوقاية والأمن عبر الطرقات سنة (2007) قد سجلت بها (477) حادثا تسبب فيه سائقون لا يحملون رخصة قيادة. (م.و.و.أ.ط، 2008، ص63)

(ح) مظاهر الفساد الاجتماعي: تلعب الوساطة Nepotism Values دوراً خطيراً في هذا المجال، ففي أحيان كثيرة يتم التجاوز عن مخالفي أنظمة المرور، وتمنح تصاريح القيادة للصغار وضعاف النظر وغير القادرين على قراءة مؤشرات المركبة أو إشارات الطريق، مما يجعل جزءاً كبيراً من مستخدمي الطريق هم من الفئة التي لا يحق لها قيادة المركبات أساساً وذلك لعدم توافر شروط الصحة الجسدية لديهم، إلا أن عمليات التساهل الناجمة عن المعرفة الشخصية لاستخراج التصاريح والمعرفة الشخصية الموظفة لتجاوز عقوبات نظم المرور، كلها تتضافر لتضع فئات من الناس أمام مقود المركبة، فتتحول بذلك من وسيلة نفعية إلى أداة تهلكة. (محمد الوهيد، 1997، ص 49)

(خ) أسلوب القيادة الوقائية Defensive Way of Driving: وهي درجة الحذر اللازمة حتى وإن لم يتحقق الخطر، هذه قضية ليست مدعومة بقيم المجتمعات النامية على عكس نظيرتها المتطورة، حيث يسيء السائقون فهم القدر ويعتقدون أن الحذر نوع من الجبن أو قلة الإيمان، وهذه قضايا فكرية تضاف لسابقتها من القيم التي اضطرت مع قيم الحياة الحديثة ولم يجر حولها حوار واضح لتحديد خطوط الفصل بين السلب والإيجاب. (محمد الوهيد، 1997، ص 50)

(د) المشاة Pedestrians : من عابري الطريق يرون أحياناً أن انتظار إشارة عبور المشاة غير لازم لأن قائدي السيارات أيضاً لا يلتزمون بذلك، خاصة وأن الدوران إلى اليمين يستمر، مما يجعل اغتنام فرصة توقف سيل السيارات أو قلة السيارات هو مؤشر كاف للعبور، وليس نظام العبور ذاته من خلال الإشارات الضوئية، وهذا ما تؤكد إحصاءات كثيرة من إدارات المرور فيما يتعلق بحوادث المشاة مع المركبات، وغالباً ما يكون أحد الطرفين متجاوزاً للنظام إما عابر طريق سار دون ملاحظة إشارة العبور، أو قائد مركبة لم يلق بالاً للمارة، وقد وصل نقطة العبور دون مراعاة السرعة المطلوبة للتوقف أو التهيوئ لذلك. (محمد الوهيد، 1997، ص 47)

### 3.3. الأنساق الاجتماعية المشكلة لاتجاهات السائقين (مدخل لتعديل الاتجاهات السلبية نحو السلامة المرورية):

ربما يكون وقوفنا في هذه الدراسة على مفهوم الاتجاهات كمدخل رئيسي لفهم سلوك السائقين خاضعا لضرورات علمية تتعلق أساسا بتوجه الدراسة والتخصص الذي تمت ضمن حدوده، غير أنه لا يمكننا أن ننكر أن مفهوم الاتجاهات يتيح في حد ذاته إمكانية الفهم

والتحكم في السلوك انطلاقاً مما تشير إليه نظريات تشكّل الاتجاهات النفسية عند الأفراد، حيث تنبثق نوى الكثير من اتجاهاتنا النفسية في مرحلة الطفولة، حتى إذا ما تبين أنها اتجاهات غير مرغوبة فإنه يمكن تعديلها ما دام هذا الأخير ممكناً بلغة أهل السيكولوجيا الاجتماعية، وإذا ما أردنا أساساً أن يكون نوع الاتجاهات التي يحملها السائقون نحو السلامة المرورية إيجابياً، فيمكننا بلوغ ذلك من خلال التركيز على تعليم الأطفال قواعد وآداب الطريق منذ المراحل المبكرة لأعمارهم.

قد يبدو غريباً هذا الذي نشير إليه لأن الكثير منا يعتقد خطأ أن مفهوم السلامة المرورية يتشكل عند السائق أثناء وبعد الحصول على رخصة القيادة، فبماذا نبرر إذا إلزامية التعليم المروري المبكر في هولندا، وتخصيص نصف ساعة على الأقل أسبوعياً لتلقين أطفال تتراوح أعمارهم بين (4-12) سنة بعض قواعد المرور، (جووب قووز، 2006، ص2) وبماذا نفسّر لجوء أغلب الدول المتطورة إلى إنشاء مدن صغيرة تحتوي على أنظمة مرورية متكاملة لتعويد الأطفال على إتباع نظم المرور والحرص على السلامة، وبماذا نفسر أيضاً أنه في الولايات المتحدة الأمريكية هناك مادة تُدرس في المراحل المبكرة من أعمار الطلاب بعنوان "السلامة المرورية وأساليب القيادة الصحيحة" (خالد هلال، 1418هـ، ص508)، أليست كل هذه المبررات وغيرها سبب لتصحيح الاعتقاد بأن مفهوم السلامة المرورية جدير بأن يكون أحد محاور التعليم في مناهجنا الدراسية، إن جملة النماذج السابقة دليل كافي على أن اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية تتحدد إلى حد بعيد في المراحل المبكرة لأعمار السائقين، لذا وجب علينا إذا ما أردنا توجيهها الوجهة الصحيحة التركيز على الفئات الصغرى ليحقق لنا فيما بعد أن ن فكر ونتخيل طرقاً آمنة مستقبلاً.

إن للبحث في مفهوم الاتجاهات النفسية نحو السلامة المرورية عند السائقين غايتان، أما الأولى فهي تلك التي أشرنا إليها قبل قليل (التركيز على تلقين مبادئ السلامة منذ الصغر)، وأما الثانية فهي تتيح تعديل السلوك المنبثق عن الاتجاهات السائقين غير المرغوبة (السلبية) نحو السلامة المرورية ما دامت الاتجاهات النفسية مكتسبة، وكل مكتسب قابل للتعديل والتطوير، ويشير التراث الأدبي للسيكولوجيا الاجتماعية إلى العديد من الأساليب الممكنة لتعديل الاتجاهات سبق الخوض في تفصيل الكثير منها في عنصر تعديل الاتجاهات ضمن الفصل السابق، وتُلخص مجتمعة توجيهين ممكنين لتعديل الاتجاهات، الأول سيكولوجي

يأخذ بمبادئ السلوكية اعتماد على تقنيات الثواب والعقاب والكف، ومبادئ الإرشاد عن طريق تزويد الأفراد بالمعلومات حول موضوع الاتجاه، واستخدام وسائل الإعلام والاتصال الجماعية وتغيير خبرات الأفراد، وتغيير الإطار المرجعي للفرد وتغيير الجماعة المرجعية، والتعليم المدرسي، وتكوين الجماعات الإرشادية، أما الثاني فسوسيولوجي يعتمد على المنظور التقليدي في الخدمة الاجتماعية والذي يقوم على التقسيم الشائع لطرق الخدمة الاجتماعية إلى (طريقة خدمة الفرد، طريقة خدمة الجماعة، طريقة تنظيم المجتمع)، فعلى المستوى الفردي يمكن للأخصائي الاجتماعي أن يستخدم النصح والإقناع والشرح النظري والإيحاء، وعلى المستوى الجماعي يمكن له استخدام ديناميكية الجماعة Group Dynamics لتوجيه وتعديل اتجاهات أعضائها، فضلا عن أساليب المناقشات والندوات والإقناع أثناء اجتماعات الجماعة، وعلى المستوى المجتمعي يمكن استخدام وسائل الإعلام بصفة عامة مع الإلحاح المستمر لتوكيد الاتجاه المرغوب، مع إعطاء أمثلة للسائقين من شخصيات ذات تأثير داخل المجتمع، يسهل عملية تقمص وتقليد أنماطها السلوكية. (عبد العزيز النوحى، 1995، ص292)

على الرغم من صلاحية معظم تلك الأساليب، إلا أنه من المناسب استخدام نموذج بحجم مشكلة حوادث المرور ذات الطبيعة المعقدة، وقد يكون النموذج الأنسب لمثل تلك الطبيعة المميزة للمشكلة المرورية نموذج الأنساق الاجتماعية الأيكولوجي، وهو من الشمول بحيث يمكن من خلاله- ليس فقط العمل على تعديل اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية، باعتبارها مشكلة اجتماعية ملحة - بل يمكن استخدامه أيضا في مواجهة المشكلة المرورية ككل من جوانبها الاجتماعية، سواء من حيث العوامل المرتبطة بها أو النتائج المرتبة عنها، وقد اعتمد الباحث هذا النموذج قياسا على دراسة (عبد العزيز النوحى، 1995، ص293-297)، لذا حرص الباحث على تكييف محتوى هذا النموذج بما يتوافق مع معطيات واقعنا المروري والبيئة الاجتماعية التي تمت في حدودها الدراسة، ويقوم النموذج على مجموعة من الأسس التي تبدو ملائمة تماما للتطبيق على المشكلة التي نحن بصددتها في هذا البحث، حيث يتناول النموذج المشكلة باعتبارها حاصل تفاعل جملة من العوامل المترابطة، وبالفعل لو نظرنا إلى اتجاهات السائقين غير المرغوبة نحو السلامة المرورية باعتبارها جزءا من مشكلة أعم هي مشكلة حوادث المرور، فإنه من الصعب بما كان عزو الاتجاهات لسبب واحد، فهي نتاج شبكة معقدة من العوامل والمتغيرات يتعين التعامل معها كحزمة



واحدة وفق منظور شمولي، ذلك أن الفرد داخل المجتمع الكبير يشغل أدوار عديدة يسعى من خلالها لإشباع حاجاته وحاجات المشاركين له في النسق، وقد يترتب عن القصور في تحقيق إحدى تلك الحاجات حالة من اللاتوازن تؤثر على سلوكه ككل، لذا يبدو من الملائم حينما نتعامل مع اتجاهات السائقين ألا ننظر فقط لدور الواحد منهم كسائق للسيارة، بمعزل عن أدواره الأخرى في الحياة (الطالب في الجامعة الذي يريد التباهي بسيارته، الأب في الأسرة الذي يريد الوصول إلى البيت بأسرع وقت ممكن، الصديق مع جماعة الرفاق وإغراءاتها، العامل في المصنع الذي يريد الالتحاق بعمله دون تأخر، وغير ذلك من الأدوار) التي تمثل مجموعة أنساق يمكن تمثيلها بمجموعة من الدوائر يقف الفرد في مركزها، تبدأ في حدودها الضيقة بالفرد السائق نفسه كنسق بشري، ثم كعضو في نسق الأسرة وجماعات العمل وغيرها، وهكذا حتى ننتهي إلى نسق المجتمع الكبير بما فيه من ثقافة وقيم، وأي تغيير يحدث في أي جزء من أجزاء نسق ما يؤثر في سائر أجزائه، كما أن أي تغيير في نسق ما يؤثر في سائر الأنساق، وتطبيق هذا المنظور الشامل على هذا النحو، من شأنه أن يسمح لجميع الجزئيات المتعلقة بتكوين اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية، كما يقف عند الشرط الذي أورده جانرسون لكل دراسة تروم الدقة والشمول، حينما أشار إلى أن الكثير من الدراسات المرورية تتجاهل المجتمع بنسقه الاجتماعي - الثقافي، كمؤثر في هذه المشكلة.

ولأن الدراسة قد شملت فئات عديدة من السائقين، لا يمكن مع هذا التنوع توضيح النموذج مع كل تلك الفئات، سيكتفي العرض بفئة الشباب على اعتبار أنها الفئة الأكثر عرضة لحوادث المرور، فعند تصميم برنامج لتعديل اتجاهات السائقين الشباب نحو السلامة المرورية، فإننا نجدهم متأثرين بمجموعة من الأنساق المحيطة بهم، والتي يتعين التعامل معها جميعاً، كي يتسنى تغيير اتجاهاتهم بفعالية وهي:

#### (أ) مستوى (الميكرو) Microsystem Level :

وهذا المستوى يشمل الشاب - كنسق إنساني - بما له من خصائص جسمية وصحية ونفسية، وقدرات معرفية، وحاجات، واتجاهات، واهتمامات، ويشمل كذلك الجماعات الصغيرة التي ينتمي لها كالأسرة، وجماعة الأصدقاء والجماعات العلمية داخل الجامعة، وغيرها من الجماعات التي يدخل معها في تفاعله اليومي. (عبد العزيز النوحى، 1995، ص295)

### ب) مستوى (الميزو) Mesosystem level :

ويشمل مستوى العلاقات القائمة بين الأنساق التي ينتمي إليها الشاب في المستوى السابق، حيث أن هذه العلاقات تؤثر بالضرورة على الشاب، مثل العلاقة بين الأسرة وجماعة الأصدقاء، أو الجامعة والأسرة، والمفروض أن تتجه الجهود هنا إلى هدف محدد مؤداه أن تؤدي العلاقات القائمة بين الأنساق السابقة إلى الاتفاق على إعطاء الشاب نفس التوجهات في موضوع السلامة المرورية حتى لا يتلقى الشاب منها أفكارا متعارضة. (عبد العزيز النوحى، 1995، ص 296)

### ت) مستوى (الإكزو) Exosystem Level :

ومن أمثلة هذا المستوى: جهات المرور المحلية، والجهات الأمنية المحلية، فضلا عن أماكن عمل الأشخاص الذين يدخل الشاب معهم في علاقات في مستوى "الميكرو" والقرارات التي تصدر عن الهيئات المسؤولة ويتأثر بها الشاب، أو إدارة الجامعة وبعض القرارات الصادرة ذات العلاقة المباشرة بموضوع السلامة المرورية. (عبد العزيز النوحى، 1995، ص 296)

### ث) مستوى "الماكرو" Macro system Level

ويضم الجهات المسؤولة عن اتخاذ القرارات الرئيسية في المجتمع، والسياسات الاجتماعية، والتشريعات، والقيم الاجتماعية، والتقاليد والاتجاهات العامة، والثقافات الشائعة والفرعية، ويكون التساؤل هنا هو: هل ما يصدر عن هذه الجهات يتفق مع نوعية الاتجاهات المطلوب نقلها للشباب بشأن السلامة المرورية، وإذا لم يكن متفقا فما هو نوع الجهد المطلوب القيام به كي يتحقق توجيهه نحو الهدف المرغوب؟ (عبد العزيز النوحى، 1995، ص 297) حتى إذا ما استوفينا جملة هذه الأنساق وأدركنا تأثيرها على السائق، يمكن حينها التفكير في بناء برامج لتعديل الاتجاهات تمرر مضامينها للفئة المستهدفة عبر تلك الأنساق، مع الأخذ بالحسبان ثلوث السلامة المرورية وهو:

#### 1. الضبط النظامي:

ثبت من خلال الكثير من التجارب في مجال المرور بأن الضبط النظامي هو قاعدة السلامة المرورية، وجميع الجهود التنظيمية بما فيها التعليم والتوعية لا توتي ثمارها إلا من خلال الضبط النظامي، فتطبيق النظام هو الأساس الذي يمكن من خلاله تشكيل السلوك المروري السليم عملا بقاعدة "إن النظام يشكل السلوك"، وينبثق منطق الضبط النظامي من

فلسفة القانون التي تنظر لحرية الأفراد على أنها غير مطلقة، ومقيدة بشروط العقد الاجتماعي ومقتضيات الصالح العام، ومن هنا نشأت وظيفة الضبط النظامي الذي تمارسه الهيئات الوصية بالمرور وفق القانون واحترام حريات الأفراد التي لا يملك تقييدها إلا المشروع ووفق أحكام القانون. (خالد السيف، 1418هـ، ص225)

## 2. الضبط الذاتي:

يمكن بلوغ حالة الضبط الذاتي للسائقين على الطريق من خلال تثقيف مروري يكون القصد منه تكوين نسق معرفي مروري لدى مختلف الأطراف المعنية بالمسألة المرورية عن مختلف جوانب الحياة المرورية، فالوظيفة الأساسية هنا هي تقديم المعلومات، ومن شأن هذه المعلومات أن تتيح للمعني بالمسألة المرورية أن يكون على اطلاع معرفي بوقائع الحياة المرورية، وهذا من شأنه أن يؤدي تراكمياً إلى تكوين النسق المعرفي المروري لدى الفرد والمجتمع، فالمعلومات والحقائق والبيانات والمعارف التي يتم تقديمها إلى المتلقي المناسب في الوقت المناسب وبالوسيلة المناسبة هي منطقتان حملات التوعية المرورية، وهي الأرضية الصلبة التي يبنى عليها الوعي المروري، وحتى تستطيع عملية التثقيف المروري تحقيق مآربها يتعين :

-تقديم المعلومات المرورية في ضوء الإستراتيجية العامة التي تبنتها الدولة والمجتمع، وبما ينسجم معها، ويسهم في تحقيق أهدافها.

-تقديم الوقائع والمعلومات بشكل منهجي ومنتظم ومن منظور قادر على أن يحقق الهدف المطلوب من تقديم هذه المعلومات.

يجب الحرص على تقديم المعلومات والوقائع والحقائق الصحيحة والشفافة وفي الوقت المناسب وبالوسيلة المناسبة وللمتلقي المناسب.

يجب ملاءمة كمية ونوعية المعلومات ومعايير اختيارها وطرق جمعها ومعالجتها وأساليب تقديمها بما يتناسب مع الوسيلة الاتصالية المستخدمة في نقلها وإيصالها، ومع الشريحة الاجتماعية المستهدفة.

يجب عدم الاكتفاء بتقديم معلومة عامة مثل "زيادة السرعة هي السبب وراء معظم حوادث السير"، بل لا بد من تقديم معلومات وحقائق دقيقة ومحددة مثل (كلما ازدادت السرعة طالت

المسافة المطلوب تركها للتوقف الآمن، كلما ازدادت السرعة قل الوقت المتاح أمام السائق لتحديد الخطر واتخاذ رد الفعل تجاه الحوادث المحتملة ومن ثم القيام بالتصرف المناسب، كلما ازدادت السرعة ازداد خطر انزلاق السيارة أو انقلابها في المنحنيات) ومن شأن تقديم معلومات عملية من هذا النوع أن يجسد المعلومة العامة، ويعطيها صفة الملموسية، ويربطها بالممارسة العملية ويبيدها بالتالي عن التنظير والتجريد. (أديب خضور، 2007، ص21-22)

### 3. الضبط الاجتماعي:

يمثل الضبط الاجتماعي رادعا موازيا للضبط النظامي ويمكن بلوغ حالة الضبط الاجتماعي المنشودة من خلال تكوين نسق قيمي سلوكي مروري لدى الفرد والمجتمع، فالقيم المرورية التي تسهم في تحصين الفرد والمجتمع من الإقدام على سلوك مروري خاطئ ومضر بالفرد وبالمجتمع، وتدفعه للإسهام الفاعل في تحقيق السلامة المرورية، ومن الثابت علميا مدى تأثير منظومة القيم الفردية والجمعية على السلوك الفردي والجمعي، لذلك يجب أن تسعى الهيئات الوصية من خلال استراتيجيات واضحة المعالم إلى تكوين نسق قيمي مروري يتضمن القيم الإنسانية (التي تدفع إلى الحفاظ على حياة الإنسان وحمايته من أخطار الحوادث المرورية) والقيم الوطنية (التي تدفع إلى الحفاظ على الثروة الوطنية البشرية والمادية وتخليص الوطن من الآثار الاقتصادية لحوادث المرور)، والقيم الاجتماعية (التي تدفع إلى الحفاظ على تماسك الأسرة والمجتمع، والحد من الخطر المتمثل في تدمير الحياة الأسرية من جراء حوادث المرور المفجعة والقاتلة)، والقيم الأخلاقية (التي تدفع باتجاه احترام القانون والنظام والغير، والحد من هذا الفلتان المروري الذي يدفع المجتمع ثمنه غاليا من ثرواته ومن أرواح أبنائه)، ويمكن تكوين هذا النسق القيمي أيضا من خلال إبراز النماذج والتجارب والسلوكيات المرورية الصحية والايجابية الفردية والجماعية، وكذلك من خلال نقد النماذج والتجارب والسلوكيات المرورية الفردية والجماعية السلبية والخاطئة، ويمكن أن تؤدي الدراما الإذاعية والتلفزيونية والمسرحية والسينمائية والأدب الروائي والقصصي والأعمال الوثائقية دورا بالغ الأهمية في هذا المجال. (أديب خضور، 2007، ص23)