

## حوادث السياقة في الجزائر : و وضعها و حدودها

(مقاربة سيكوساجتماعية لإتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية)

الأستاذ : محمد سبع، جامعة الجلفة، الجزائر

الباحث: عبد اللطيف بكوش، جامعة بسكرة

### الملخص:

تعرف حركة المرور بالجزائر تعاظما في عدد المركبات، وتغيرا في السلوك القيادي للجيل الجديد من السائقين مما جعل الخطيرة الوطنية تشهد مجموعة من المشكلات المتداخلة يعتبر فيها العامل البشري الأساس المحرك، وأخطرها الحوادث التي تكون وراء تسجيل حالات من الوفيات والتي بلغت في السنوات الأخيرة معدلا غير مسبوق، مما يشكل خطرا على الأرواح والممتلكات مما يستدعي دراستها من جميع جوانبها ورسم الاستراتيجيات الكفيلة بتكوين سائقين على قدر الحال من الثقافة المرورية، ومن ثم فإن الدراسة تركز على مقترب سيكوساجتماعي يستهدف الوقوف عند أبعاد واتجاهات السائقين المعرفية والانفعالية و السلوكية، ما يعني أنها تحاول الإجابة على تساؤل رئيس هو: ماهي اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية ؟ متخذة جملة من الإجراءات المنتهجة بالأساليب الإحصائية المناسبة التي من شأنها أن تجعل من سبر الميدان ممكنا على نحو بان لمعرفة علمية تحاول هذه الدراسة عرضها من خلال نسق استقرار منطقي في المبحث الأخير.

### Abstract:

Over the recent years traffic in Algerian has witnessed a rapid increase and a dramatic rate of road accident. This unprecedented toll is often caused by human factor and leads to tremendous losses in both life and property despite the campaigns of awareness and measures. Therefore, this phenomenon requires a deep investigation and an appropriate strategy for training drivers and improving their performance. This paper rests on social-psychology approach which covers and links together the drivers' knowledge behavior, and attitudes, and thus tries to answer one major question: How do drivers look at or perceive road security? Statistical methods and analyses are used in this present study in order to strengthen the components of scientificity and validity; to attain reliable and effective solutions.

يشكل النقل عنصرا هاما في الحياة المعاصرة، ويعد أحد المطالب الأساسية للمجتمعات بتنوع شرائحها الاجتماعية، والثابت أنه لم يعد في وسع إنسان هذا العصر الاستغناء عن وسائل النقل المختلفة وبالخصوص منها السيارة، ومع توسع المدن وسرعة إيقاع الحياة بات الطلب على السيارات يعرف تزايداً مطّرداً، الأمر الذي كان وراء العديد من المشكلات كالازدحام المروري وما يصاحبه من تلوث بيئي، وحوادث المرور التي يروح ضحيتها نحو مليون ومائتي ألف شخص وإصابة أكثر من أربعين مليون سنويا بإعاقات مستديمة في أنحاء العالم المختلفة<sup>(1)</sup>.

فبقدر ما ترك اختراع السيارة من ارتياح وشعور بمتعة النصر العلمي على مشاققة السفر وطبي المراحل والزمن، بقدر ما تحولت النعمة إلى آفة تأثر بها معظم أفراد المجتمع على اختلاف أعمارهم و أجناسهم ومستوياتهم العلمية والمهنية والاجتماعية بسبب ما تحصده من أرواح كل حين، وقد عبّر كينيدي الرئيس الأمريكي الأسبق في كلمة ألقاها على الكونغرس في عام (1977) إلى أن السيارة هي من أكثر الحاجات الماسة في الحياة اليومية التي تجلب للشعب الأمريكي أكبر قدر من الراحة، وأعظم قدر من المآسي والوفيات التي تحدث على الطرقات<sup>(2)</sup>.

بل إن أمريكا قد فقدت بين سنتي (1977-1988) بسبب حوادث المرور ما لم تفقده أمريكا في جميع حروبها بعد الاستقلال<sup>(3)</sup>، وفي الجزائر أحصت الجهات المعنية بمسألة المرور خلال السداسي الأول من سنة (2008) هلاك (1698) شخصا، بمعدل قارب (11) شخصا يوميا من مجموع (18775) حادثا مروريا (54%) منها وقعت في مناطق ريفية وما نسبته (70%) من الضحايا تتراوح أعمارهم بين (15-30) عاما<sup>(4)</sup>.

وبقراءة متأنية لمعدلات الحوادث المرورية نصل حيننا إلى الاعتقاد بأن حوادث المرور في الجزائر قد أضحت تشكل معضلة حقيقية لا تقلق الجهات المسؤولة عن المرور فحسب، بل تشغل فكر الكثيرين بما فيهم عامة الناس، ويات

يستخدم على الظاهرة باسم "إرهاب الطرقات"، ولغة الأرقام تنبؤنا أيضا بأن مؤشر السلامة المرورية في الجزائر يزداد سوءا عاما بعد عام وهو ما جعل الجزائر تتبوأ مراتب متقدمة على سلم الدول الأكثر تسجيلا لحوادث المرور<sup>(5)</sup>.

إن الحادث المروري ليس نقطة معزولة في السياق الزمني، فهناك ما يسبق هذه النقطة وما يليها، وتتفق معظم الدراسات في مجال السلامة المرورية على تفسير حوادث المرور بمجموعة عوامل ما بعد الحدث (الحادث) وما قبله، هذه الأخيرة تتفاوت بين العامل البشري ممثلا في قائد المركبة، هندسة الطرق والبيئة والوعي المروري والثقافة العامة و التخطيط الحضري والمروري، وما يأتي بعد الحادث من تحقيق مروري وخدمات وطوارئ وخدمات طبية ومجموع هذه العوامل مجتمعة أو متفرقة تؤدي إلى وقوع الحادث وما يترتب عليه من بعد<sup>(6)</sup>.

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

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

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

إلى تلك الحلقات الثلاث انتظم عمل الباحثين في مجال السلامة المرورية باختلاف نظمهم وأنساقهم العلمية (الهندسية، القانونية، الإدارية، الأمنية، الطبية) وبدرجة أقل السيكولوجيا الاجتماعية على الرغم من وضوح هذا الجانب في حوادث المرور، إن على مستوى عوامل ما قبل الحادث أو على مستوى عوامل ما بعد الحادث، وهو ما يبرر قصور تلك المباحث عن الوصول إلى نتائج من شأنها أن تسهم في كبح معدلات ضحايا الحوادث المرورية، ولأن المؤشرات الرقمية تعزو حوادث المرور إلى العامل البشري تحديداً، فالمشكلة من وجهة نظر السيكولوجيا الاجتماعية مشكلة اجتماعية بالدرجة الأولى، وهي قائمة على مستوى الثقافة والوعي المروريين في المجتمع، ذلك الوعي وتلك الثقافة ليست إلا الوجه الآخر الخفي لسلوك السائقين، عندئذ يصبح تناول المشكلة المرورية من منظور السيكولوجيا الاجتماعية مبنياً على محاولة تحليل سلوك السائقين واستقصاء ملامحه وأبعاده انطلاقاً من فهم تأثير الظروف الاجتماعية المشكّلة لسلوك قائد المركبة، وكشف الآليات الملموسة لحبك سلوك الفرد في نسيج الواقع المروري الاجتماعي بطبعه، وهو ما يستوجب ليس فقد مكاشفة سيكولوجية إنما مدخلا سوسيلوجيا مرافقا في كل تحليل يتوخى الإحاطة بالموضوع.

وإذ يطّلع الباحثان من خلال هاته الدراسة بمحاولة كشف تلك الآليات، فإن البحث سيرتكز على موضوع الاتجاهات باعتبارها من أهم محصلات التنشئة الاجتماعية، ولذلك فإن كل محاولة علمية لفهم سلوك السائقين لا يسعها تغفل أو تجاوز هذا المفهوم، فهي النواة التي بها يتشكل ويرتسم ملمح سلوك الأفراد في الحياة اليومية اتجاهاً المواضيع المختلفة، وخصوصية التناول في هذه الدراسة تتحدد من خلال تفكيك إجرائي لمفهوم الاتجاه نحو السلامة المرورية إلى ثلاثة مكونات أساسية أولها معرفي والموسوم بالوعي المروري أو ما يعبر عن مجموع معارف السائقين حول قوانين ومعايير السلامة المرورية، أما المكون الثاني فهو وجداني ويشير إلى درجة إقبال جمهور السائقين على مقتضيات السلامة المرورية، نتاج تفاعل هذين المكونين هو المكون الظاهري للاتجاهات نحو السلامة المرورية،

سلوكي ذو طابع عملي ويعبر عن مجموع السلوكيات الصادرة عن السائقين، والتي يتم محاولة رصدها عمليا في الميدان وهكذا فإن الدراسة تقلع من سؤال محوري هو:

ما اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية ؟

ثانيا: منهجية الدراسة

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

1. ليست هناك فروق دالة إحصائية بين أفراد العينة تعزى لمتغير (الجنس) في الدرجة الكلية على مقياس اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية.
2. ليست هناك فروق دالة إحصائية بين أفراد العينة تعزى لمتغير (السن) في الدرجة الكلية على مقياس اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية.
3. ليست هناك فروق دالة إحصائية بين أفراد العينة تعزى لمتغير (الحالة الاجتماعية) .
4. في الدرجة الكلية على مقياس اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية.

5. ليست هناك فروق دالة إحصائية بين أفراد العينة تعزى لمتغير (مستوى التعليم) في الدرجة الكلية على مقياس اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية.

6. ليست هناك فروق دالة إحصائية بين أفراد العينة تعزى لمتغير (أقدمية السياقة) في الدرجة الكلية على مقياس اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية.

و تهدف الدراسة حينئذ إلى :

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

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

3. تكشف عملية الاستقصاء المكتبي أن الباحثين المعنيين بمشكلة السلامة المرورية قد بذلوا جهودا بحثية مكثفة في هذا الصدد لمعرفة أسباب هذه الظاهرة، والآثار المترتبة

4. عنها ومحاولة علاجها والتقليل من مخاطرها وآثارها السلبية، وشملت هذه الجهود البحثية عناصر الحادث الثلاثة ومكوناتها وهي عوامل المركبة

الطريق و العامل البشري، ورغم أن الدراسة الحالية تعنى أساسا بالعنصر الثالث من خلال التركيز على اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية فإن البحث في هذه الجزئية تخفي وراءها أهداف محورية اعتمدها الدراسة: أولها التأكيد على أهمية العامل البشري في حوادث المرور، والثاني دراسة النواحي السلوكية للسائقين في بلادنا ضمن خصائص البيئة الاجتماعية المرورية المحلية، وهو ما يضيف على نتائج الدراسة أهمية ودلالة أكبر من أجل بناء استراتيجيات السلامة المرورية الوقائية منها والعلاجية في دراسات لاحقة.

و تتخذ الدراسة تعريفا للاتجاهات النفسية ينطلق من أنه " لغة من فعل وَجَهَ، ومنه الِوَجْهُ والجمع الوُجُوهُ، وَوَجْهٌ كُلُّ شَيْءٍ: مُسْتَقْبَلُهُ، والجمع أَوْجُهُ وَوُجُوهُ، ويقال: هذا وَجْهُ الرَّأْيِ أَي هو الرَّأْيُ نَفْسُهُ، وَالْجَهَ لَهُ رَأْيٌ أَي سَنَحَ بمعنى عرض وأقبل، وهو أَفْتَعَلَ، صارت الواو ياء لكسرة ما قبلها، وأبدلت منها التاء وأدغمت والمعنى إجمالاً الإقبال بالوجه على أمر ما أقصده.<sup>(7)</sup>

أما من الناحية الاصطلاحية وفي ميدان علم النفس الاجتماعي فلم يتفق الباحثون في هذا الميدان على تعريف محدد، بل ثمة من أشار إلى وجود أكثر من خمس مائة تعريف لهذا المفهوم<sup>(8)</sup>، وقد أمكن للباحثين تبعا لمراجعاتهما في بعض من تلك التعريفات الوصول إلى صياغة تعريف لمفهوم الاتجاه النفسي على النحو التالي: "استجابة نفسية عامة عند الفرد نحو مثيرات محددة مرتبطة بموضوع معين في البيئة التي يعيش فيها الفرد، تنظمها وتوجهها خبرات الفرد السابقة بما يكفل تقديمها وتعميمها على سلوكياته في المواقف والظروف المشابهة، وتعكس تفاعل مكونات ثلاث (معرفي - أفكار الفرد ومعارفه ومعتقداته حول موضوع الاتجاه - ، وجداني - جملة المشاعر والخصائص الوجدانية المتعلقة بموضوع الاتجاه - وسلوكي يعكس استعداد الفرد لاستجابة محددة نحو موضوع الاتجاه) لتكوين ثابت نسبي يوجه سلوك الفرد بعيدا أو قريبا نحو عناصر بيئته"، في حين عرف الباحث مفهوم الاتجاه من الناحية الإجرائية على أنه: "تقدير ذاتي يقوم به السائق، يعكس استجابة

ثابتة نسبيا نحو مثيرات تتعلق بالسلامة المرورية على الطريق، من خلال الإجابة على البنود المتضمنة في المقياس تبعا لبدائل الاستجابة المتدرجة من أقصى درجات المعارضة إلى أقصى درجات القبول لمضمون العبارة، وهي (معارض تماما، معارض، غير متأكد، موافق، موافق تماما)، يمكن ترجمتها إلى درجات تحدد نوع الاتجاه الذي يحمله السائق نحو أبعاد السلامة المرورية التي حصرها الباحث في ثلاثة أبعاد رئيسية هي: الاتجاه نحو السلوك المروري السليم وتقيسه البنود رقم

(1.2.3.4.6.9.11.16.18.20.21.26.27.29.32.35.37.38.40)،

الاتجاه نحو الاهتمام بعوامل السلامة في المركبة وتقيسه البنود رقم (5.7.12.14.17.19.25.28.39) والاتجاه نحو التقيد بأنظمة وقواعد

المرور وتقيسه البنود رقم (8.10.13.15.22.23.24.30.31.33.34.36)"  
أما السائق فهو من الفعل سَوَّقَ وَسَاقَ، سَاقَ الإِبِلَ وَغَيْرَهَا يَسُوقُهَا سَوْقًا وَسِيْقًا، وهو سَائِقٌ وَسَوَّاقٌ، شَدُّدٌ لِلْمِبَالِغَةِ، وَقَوْلُهُ تَعَالَى {وَجَاءَتْ كُلُّ نَفْسٍ مَعَهَا سَائِقٌ وَشَهِيدٌ}؛ قِيلَ فِي التَّفْسِيرِ: سَائِقٌ يَسُوقُهَا إِلَى مَحْشَرِهَا، وَالسَّاقَةُ جَمْعُ سَائِقٍ وَهُمْ الَّذِينَ يَسُوقُونَ جَيْشَ الْعَزَاةِ وَيَكُونُونَ مِنْ وِرَائِهِ يَحْفَظُونَهُ وَيَقُودُونَهُ<sup>(9)</sup>، وَالسَّائِقُ مِنَ النَّاحِيَةِ الْإِصْطِلَاحِيَّةِ هُوَ كُلُّ شَخْصٍ يَتَوَلَّى قِيَادَةَ مَرْكَبَةٍ بِمَا فِيهَا الدَّرَاجَاتُ، وَالدَّرَاجَاتُ النَّارِيَّةُ أَوْ يَسُوقُ حَيَوَانَاتَ الْجَرِّ وَالْحَمَلِ وَالرَّكُوبِ وَالْقَطْعَانَ عِبْرَ الطَّرِيقِ أَوْ يَتَحَكَّمُ فَعَلًا فِي ذَلِكَ<sup>(10)</sup>.

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

و فيما يتعلق بالسلامة المرورية، ارتبط هذا المفهوم مع البحوث التي أجراها الباحث الأمريكي وليام هادن، الذي أسندت له مهمة تكوين برنامج وطني



لخفض عدد الحوادث على الطرقات الأمريكية، فقدّم ما سمي فيما بعد مصفوفة هادن، التي اشتملت على العناصر الرئيسية المرتبطة بوقوع حوادث المرور، وقد تبنت وزارة النقل والمواصلات الأمريكية هذه المصفوفة كأساس لبرنامج الأنظمة ومواصفات السلامة التي تضعها منذ سنة (1968)، والتي تركز أساساً على العناصر التي أوردها هادن في مصفوفته وهي (الطريق، المركبة والسائق)<sup>(11)</sup>.

وبناء على هذا فإن السلامة المرورية بمفهومها الواسع تعني "تبني السائق كافة اللوائح والنظم المرورية والإجراءات الوقائية - كالعقل، وسلامة الحواس، ومعرفة أنظمة وتعليمات المرور، والتركيز أثناء القيادة، والإحساس بالمسئولية، والإلمام بميكانيكا المركبة، وصيانتها بشكل مستمر- بما يمنع الوقوع في حوادث مرورية على الطريق، لضمان سلامة السائق نفسه والركاب وكذا المركبة، وهو ما يعكس على نحو غير مباشر حرصاً في الحفاظ على أمن مقومات البلد البشرية - أي تقليل عدد المصابين والوفيات - والاقتصادية - الخسائر في الممتلكات العامة والخاصة المترتبة عن الحوادث -".

هذا وتتحدد الدراسة الحالية بحدود عينتها زماناً ومكاناً، 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 الباحثان قبل تقديم المقياس إلى السائق بشرط أساسي، هو رغبة الأخير في التعاون على إجراء البحث، ومن شأن ذلك أن يضيفي مسحة الجدية على الإجابة، وقد تطلب استكمال ذلك العدد من السائقين النزول إلى الميدان في شهر نوفمبر من عام (2009)، ويلخص الجدول التالي جل خصائص عينة الدراسة.

جدول رقم (01) يوضح خصائص عينة الدراسة

الخصائص		الجنس		السن		المستوى التعليمي		المهنة أو المركز الوظيفي	
الفئات	ذكور	8	2	49-40	1	ابتدائي	3	بدون عمل	11.82
	إناث	1	9	39-30	4	50 وأكثر	0	سائق اجرة	22.73
التكرار	1	9	0	29-20	8	متوسط	9	هاين	16.10
	3	4	8	19-10	4	جامعي	1	موظف	30.91
النسبة	8	2	4	9-0	8	تأبوي	0	اعمال حرة	16.36
	1	9	0	49-40	8	50 وأكثر	9	جامعي	55.45
				29-20	8	متوسط	9	تأبوي	21.21
				19-10	4	ابتدائي	9	متوسط	17.21
				9-0	8	50 وأكثر	9	جامعي	3.64
				29-20	8	متوسط	9	تأبوي	16.36
				19-10	4	ابتدائي	9	متوسط	21.82
				9-0	8	50 وأكثر	9	جامعي	20.40
				29-20	8	متوسط	9	تأبوي	36.36
				19-10	4	ابتدائي	9	متوسط	20.50
				9-0	8	50 وأكثر	9	جامعي	73.46

الحالة الاجتماعية		سنة نيل الرخصة		أقدميه السباقية		التعرض لحادث		ارتكاب مخالفة	
مطلق	مطلق	2	4	34-25 سنة	2	لا	لا	لا	57.27
	متزوج	56	6	24-15 سنة	0	نعم	نعم	63	42.73
اعرب	اعرب	4	4	14-5 سنة	2	لا	لا	47	50.91
	اعرب	6	6	أقل من 5 س	3	نعم	نعم	54	49.09
				2009-00	0	لا	لا	56	20.91
				99-90	8	نعم	نعم	47	18.18
				89-80	0	لا	لا	54	20.91
				79-70	6	نعم	نعم	54	36.36
				99-90	8	لا	لا	47	41.82
				89-80	0	نعم	نعم	54	25.45
				79-70	6	لا	لا	47	18.18
				99-90	8	نعم	نعم	54	14.55
				89-80	0	لا	لا	47	2.73
				79-70	6	نعم	نعم	54	4.55
				99-90	8	لا	لا	47	50.91
				89-80	0	نعم	نعم	54	41.82
				79-70	6	لا	لا	47	

أما عن أدوات الدراسة (مقياس اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية) فقد حظي موضوع الاتجاهات باهتمام كبير من الباحثين في مجال علم النفس الاجتماعي ساهم إلى حد بعيد في احتلال الموضوع لمكانة هامة في مجال الأدب السيكوجتماعي، 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<sup>(12)</sup>.

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 تنعكس 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 يلفه الكثير من الغموض يصعب تمثله ومن ثم قياسه،<sup>(13)</sup>.

من أجل ذلك التزم الباحثان أثناء صياغة فقرات المقياس أن تعكس ثلاث جوانب رئيسية هي:

1. الطبيعة الشخصية للاتجاهات: من خلال صياغة فقرات تتمركز حول الذات (Ego centric items) وذلك من خلال صياغة فقرات تصف سلوكا يرغب فيه السائق أو يتجنبه أو يقوم به فعلا
2. الأثر الاجتماعي: (social centered items) من خلال صياغة فقرات تصف شعور السائق اتجاه ممارسة يقوم بها الآخرون.

3. الاتساق (consistency) : من خلال صياغة فقرات تتمركز حول الفعل (actionentered Items) تصف شعور السائق لما يجب أن تكون عليه الممارسة<sup>(14)</sup>.

بالإضافة إلى هذا لم يغفل الباحثان التأكد من الخصائص السيكومترية (الصدق والثبات) للمقياس حيث أشارت نتائج التحليل الإحصائي إلى أن معامل ثبات المقياس قد بلغ (0.78) بينما بلغ معامل الصدق التمييزي للمقياس نحو (0.83) ، ويتم تقدير استجابات الأفراد على مقياس مكون من (40) فقرة 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 واستجابة (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 واستجابة (غير متأكد) ثلاث درجات واستجابة (موافق) درجتان واستجابة (موافق تماماً) درجة واحدة وذلك تبعاً لفقرات المقياس التي تحمل الأرقام التالية:

1.11.12.13.14.15.20.21.23.24.25.27.31.32.34.35.36.39  
2.3.4.6.7.8.9.0)

أما درجة السائق على كل بعد على أبعاد المقياس فتحسب بحاصل جمع التقديرات المقابلة لأرقام الفقرات المشكلة للبعد على النحو الذي يوضحه الجدول التالي:

جدول رقم (02) يوضح أرقام الفقرات المشكلة لكل بعد من أبعاد المقياس

المجموع	أرقام الفقرات الخاصة بالبعد	اسم البعد	رقم البعد
19	40.38.37.35.32.29.27.26.21. 20.18.16.11.9.6.4.3.2.1	الاتجاه نحو السلوك المروري السليم	01
9	39.28.25.19.17.14.12.7.5	الاتجاه نحو الاهتمام بسلامة المركبة	02
12	36.34.33.31.30.24.23.22.15. 1.8	الاتجاه نحو قواعد ونظم المرور	03

ثالثا: نتائج الدراسة

سعى الباحثان من خلال الأساليب المعالجة الإحصائية المستخدمة في الدراسة لتقديم مكالفة لاتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية وفق منحى وصفى، 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، مقاييس النزعة المركزية والتشتت اختبار (T Student test)، تحليل التباين الأحادي (one way Anova): طول خلايا مقياس ليكرت الخماسي،

ويلخص الجدول التالي أهم ملامح درجات أفراد العينة على مقياس اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية.

جدول رقم (03) 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

20.00	15.00	32.00	68	الربيع الأول
42.25	32.00	65.00	138	الربيع الثالث
46.00	34.00	69.90	144	المئين رقم 90
3532	2649	5467	11648	مجموع الدرجات

في حين يوضح الجدول اللاحق تكرارات نوع الاتجاهات التي يحملها السائقين نحو السلامة المرورية.

جدول رقم (04) بعض المقاييس الإحصائية لدرجات أفراد العينة على المقياس

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

عند محاولة استنتاج الأرقام والبحث في الدلالات التي تحملها القيم الواردة في الجدول رقم (03) الخاص بالمقاييس الإحصائية لدرجات أفراد العينة على مقياس اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية، تستوقفنا قيمة المتوسطات الحسابية بالنظر 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، وبالحدوث 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) تبعاً، لذا فليس بالإمكان الحديث عن توزيع اعتدالي لدرجات الأفراد على طول المنحنى الاعتدالي للظاهرة، وقد لا تعبر قيم المنوال الذي يشير إلى الدرجة الأكثر تكراراً فعلياً عن نوع الاتجاهات التي يحملها السائقون نحو السلامة المرورية ما دامت نتائج الجدول رقم (04) تشير إلى (51) سائقاً 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.

بعد استيفاء جملة المعالجات الإحصائية الممكنة لدرجات السائقين على مقياس اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية، يلخص الجدول التالي أهم نتائج الدراسة على ضوء الفرضيات:



جدول رقم (05) يوضح رقم الفرضية والأسلوب الإحصائي لمعالجتها

رقم الفرضية	محور الفرضية	الأسلوب المعالجة الإحصائية	تحققت / لم تتحقق
01	نوع اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية	اختبار "ت"	✓
02	دلالة الفروق بين درجات الأفراد تبعاً لمتغير الجنس	اختبار "ت"	x
03	دلالة الفروق بين درجات الأفراد تبعاً لمتغير السن	تحليل التباين الأحادي	x
04	دلالة الفروق بين درجات الأفراد تبعاً لمتغير الحالة الاجتماعية	تحليل التباين الأحادي	x
05	دلالة الفروق بين درجات الأفراد تبعاً لمتغير المستوى التعليمي	تحليل التباين الأحادي	x
06	دلالة الفروق بين درجات الأفراد تبعاً لمتغير الأقدمية في السياقة	تحليل التباين الأحادي	x

#### رابعاً : التحليل العام لنتائج الدراسة:

تكشف النتائج المتوصل إليها بوجه عام عن اتجاهات سلبية غير مرغوبة نحو السلامة المرورية، ويمكن 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 ترسّبت 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 الباحثان تبعا للجزئيات المتناولة عبر كل منفذ، وفيما يلي عرض للتحليل العام لنتائج الدراسة عبر تلك المنافذ:

### 1. الاتجاهات النفسية للسائقين نحو السلامة المرورية والقيادة الوقائية (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 تُلقح 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، ويمكن الوقوف على صحة هذا التشخيص بجملة من الدلائل أبرزها:

1.1. نقص الوعي بمفهوم القيادة الوقائية:

إن نقصا في تمثل مفهوم القيادة الوقائية يؤدي حتما إلى الإخلال بأسس معادلة منع الحادث التي تحققها القيادة الوقائية، والتي تتطلب من قائد المركبة الإمام بثلاث خطوات هي (1. توقع الخطر 2. رد الفعل السليم 3. التصرف في الوقت المناسب<sup>(15)</sup>).

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 ووجد لاحتتمالات 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. تشوه في مدركات السائقين للعلاقة بين القيادة الوقائية والسلامة المرورية:

تحدد السلامة المرورية للسائقين تبعا لدرجة تقيدهم 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 بمخطر شخصي يهدد حياة الفرد غالبا ما يخضع لإدراك مشوه، 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 (16).

لتوضيح ذلك وقياسا على سلوك التدخين الذي يعتمد 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 سيوجب 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، ويرر الباحثون هذه الإجابة بتشويه معرفي لحق بإدراك السائق للصلة بين القيادة الوقائية ومقتضيات السلامة المرورية، ويسمي "تايلور" هذا التشويه المعرفي بالتفاوضية الدفاعية (17).

إذا ما أسقطنا هذا المفهوم على السلوك المروري للسائقين، فإننا نجد أن السائق الذي يحمل اتجاهات سلبيا نحو السلامة المرورية يعتقد أن خطر حوادث المرور يصيب الآخرين ولا يصيبه هو شخصيا، وهو ما يجعله يهمل مقتضيات القيادة

الوقائية التي تحقق سلامته المرورية، ما دام يشعر أنه محصن ضد حوادث المرور، فنجد (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، تلكم هي المؤشرات الرئيسية الثلاث التي تقف خلف التشويه المعرفي لمدركات 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 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 التثقيف 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<sup>(18)</sup>.

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 السيكلوجيا 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<sup>(19)</sup>.

إدراك هذه الدينامية من خلال ثلوث السيرورة المعرفية للقيادة الوقائية (1. إدراك الخطر 2. توقع الكفاءة الذاتية 3. توقع النتائج)

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

يكشف تشخيص المشكلة المرورية وجود هوة ثقافية بين تمثل دور وقيمة (السيارة) وحسن استخدامها والإفادة منها، واستصحابا لهذا التشخيص ينبغي الوقوف عند انعكاس القيم الاجتماعية المتعلقة بالمسألة المرورية على اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية، حيث يشير<sup>(20)</sup> إلى جملة من المؤثرات القيمة يمكن تكييف محتواها مع واقعنا المروري قصد الخروج بتشخيص ملائم يساعد على فهم تشكل الاتجاهات السلبية نحو السلامة المرورية، ويمكن إيجاز أبرز تلك المؤثرات القيمة على النحو التالي:

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 الثقلة الحضارية، وإن خضعوا لها فهم لم يستوعبها 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 أنه لسلامة المركبة وتفقدتها نظراً لضيق الوقت، مما يجعله يعرض نفسه والآخرين لمخاطر كان من الممكن تفاديها لو كانت قضية إدارة الوقت تمثل مفهوماً ناضجاً لدى السائق وجميع أفراد المجتمع بالتبعية<sup>(21)</sup>.

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 والأعلى سعراً، ساهم على نحو غير مباشر في ترسيخ قيم الاستهلاك، Consuming Values فامتألت الشوارع بالسيارات، وأصبحت حركة المرور بطيئة ومثيرة للحصر النفسي Angoisse، بل إن السيارات الحديثة في مدينة لندن تسير حالياً بسبب الازدحام المروري بسرعة لا تتعدى (12كم/ سا)، وهي السرعة التي يمكن أن تبلغها سيارة مصنوعة في القرن (19) (22).

العلاقة مع الآلة: إن من أهم عوامل تراجع معدلات السلامة المرورية للسائقين هو قصور المعرفة حول طبيعة السيارة، حيث تتعرض غالباً 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 عموماً 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 (23).

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 يفعل 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 (24)، 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 (25).

المشاة Pedestrians : من عابري الطريق يرون أحيانا أن انتظار إشارة عبور المشاة غير لازم لأن قائدي السيارات أيضاً لا يلتزمون بذلك، خاصة وأن الدوران إلى اليمين مستمر، 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 التهيؤ لذلك(26).

### خلاصة

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 انطلاقا 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 ممكنا بلغة أهل السيكولوجيا الاجتماعية، وإذا ما أردنا أساسا أن يكون نوع الاتجاهات التي يحملها السائقون نحو السلامة المرورية إيجابيا، 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 خطأً 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 لتلقي أطفال تتراوح أعمارهم بين (4-12) سنة بعض قواعد المرور (27)، 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" (28)

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 نفكر 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 تلقي 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 للبيكولوجيا الاجتماعية إلى العديد من الأساليب الممكنة لتعديل الاتجاهات سبق الخوض في تفصيل الكثير منها في عنصر تعديل الاتجاهات ضمن الفصل السابق، وتلخص مجتمعة توجيهين ممكنين لتعديل الاتجاهات، الأول بيكولوجي يأخذ بمبادئ السلوكية اعتماداً على تقنيات الثواب والعقاب والكف، ومبادئ الإرشاد عن طريق تزويد الأفراد بالمعلومات حول موضوع الاتجاه،



واستخدام وسائل الإعلام والاتصال الجمعية وتغيير خبرات الأفراد، وتغيير الإطار المرجعي للفرد وتغيير الجماعة المرجعية، والتعليم المدرسي، وتكوين الجماعات الإرشادية، أما الثاني فسوسولوجي 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(29).

#### هوامش البحث

- (1). راضي عبد المعطي السيد الآثار الاقتصادية لحوادث المرور، مركز الدراسات والبحوث، جامعة نايف للعلوم الأمنية، الرياض المملكة العربية السعودية، ص 6.
2. راضي عبد المعطي السيد الآثار الاقتصادية لحوادث المرور، مركز الدراسات والبحوث، جامعة نايف للعلوم الأمنية، الرياض المملكة العربية السعودية، ص 28.
3. علي بن سعيد الغامدي (2000)، حوادث المرور في المملكة الأسباب والآثار والحلول، مدينة الملك عبد العزيز للعلوم والتقنية، الرياض المملكة العربية السعودية، ص.63
4. المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرقات (2008)، دراسة إحصائية لحوادث المرور في الجزائر خلال سنة 2007، تقرير مقدم إلى وزارة النقل الجزائر، ص.74

5. المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرقات (2008)، دراسة إحصائية لحوادث المرور في الجزائر خلال سنة 2007، تقرير مقدم إلى وزارة النقل الجزائر، ص 15.
6. عبد الرحمان عقيل الجناحي (2006)، البحث العلمي ودوره الإستراتيجية في معالجة حوادث المرور: ورقة مقدمة لندوة "حجم حوادث المرور وسبل معالجتها" المنعقدة عام 1427هـ، مركز الدراسات والبحوث، أكاديمية نايف للعلوم الأمنية المملكة العربية السعودية، ص ص (161-187).
7. محمد بن مكرم ابن منظور (د.ت)، لسان العرب، القاهرة مصر، دار المعارف، ص 4775-4777.
8. عبد اللطيف خليفة، محمود عبد المنعم شحاتة (د.ت)، سيكولوجية الاتجاهات: المفهوم القياس التغيير، القاهرة مصر، دار غريب، ص 8.
9. محمد بن مكرم ابن منظور (د.ت)، لسان العرب، القاهرة مصر، دار المعارف، ص 4321.
10. أمر رئاسي رقم 09-03 المؤرخ في 29 رجب 1430 الموافق لـ 22 يوليو سنة 2009، المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرقات وسلامتها وأمنها، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية عدد 45، ص ص (4 - 13).
11. سعد القاضي وآخرون (1994)، نحو مفهوم شامل للسلامة المرورية، ورقة مقدمة للندوة الوطنية لسلامة المرور المنعقدة في الفترة 15-18 شوال 1414هـ. الرياض السعودية، ص 464.
12. زايد بني عطا (2008)، بناء مقياس الاتجاهات نحو تنظيم النسل باستخدام النموذج الكشفي التدريجي العام، المجلة الأردنية في العلوم التربوية، جامعة اليرموك الأردن، مج 4، ع 2، ص ص (89-108).
13. تغريد عبد الرحمان حجازي (2008)، بناء مقياس الاتجاهات نحو الكيمياء، مجلة العلوم التربوية والنفسية، كلية التربية جامعة البحرين، الصخير مملكة البحرين، مج 9، ع 1، ص ص (76 - 91).

14. زايد بني عطا (2008)، بناء مقياس الاتجاهات نحو تنظيم النسل باستخدام النموذج الكشفي التدريجي العام، المجلة الأردنية في العلوم التربوية، جامعة اليرموك الأردن، مج 4، ع2، ص ص (89-108).
15. خالد محمد هلال (1418هـ)، التنشئة المرورية لدى الطفل العربي، ورقة مقدمة إلى المؤتمر الوطني الأول للسلامة المرورية المنعقد بتاريخ 20-23 شعبان 1418 هـ، الرياض، المملكة العربية السعودية، ص ص (507-528).
16. رالف شفارتس (1994)، التفاوضية الدفاعية والتفاوضية الوظيفية كشرطين للسلوك الصحي، ترجمة سامر جميل رضوان، مجلة الثقافة النفسية المتخصصة، طرابلس لبنان، العدد 18، ص ص (75-93).
17. رالف شفارتس (1994)، التفاوضية الدفاعية والتفاوضية الوظيفية كشرطين للسلوك الصحي، ترجمة سامر جميل رضوان، مجلة الثقافة النفسية المتخصصة، طرابلس لبنان، العدد 18، ص ص (75-93).
18. محمد أحمد النابلسي (2002)، علاقة حوادث السير بتشوه الدفاعات النفسية، ورقة مقدمة إلى مؤتمر حوادث السير في دول الخليج، المنعقد في مارس 2002 الكويت.
19. محمد أحمد النابلسي (2002)، علاقة حوادث السير بتشوه الدفاعات النفسية، ورقة مقدمة إلى مؤتمر حوادث السير في دول الخليج، المنعقد في مارس 2002 الكويت.
20. محمد سليمان الوهيد (1997)، القيم الاجتماعية وأثرها في مشكلة المرور، ورقة مقدمة في الندوة العلمية الأربعين أساليب ووسائل الحد من حوادث المرور، المنعقدة في الفترة 27-29 / 05 / 1996، أكاديمية نايف للعلوم الأمنية، الرياض السعودية، ص ص (43-60).
21. محمد سليمان الوهيد (1997)، القيم الاجتماعية وأثرها في مشكلة المرور، ورقة مقدمة في الندوة العلمية الأربعين أساليب ووسائل الحد من

- حوادث المرور، المنعقدة في الفترة 27-29 / 05 / 1996، أكاديمية نايف للعلوم الأمنية، الرياض السعودية، ص ص (43-60).
22. محمد سليمان الوهيد (1997)، القيم الاجتماعية وأثرها في مشكلة المرور، ورقة مقدمة في الندوة العلمية الأربعين أساليب ووسائل الحد من حوادث المرور، المنعقدة في الفترة 27-29 / 05 / 1996، أكاديمية نايف للعلوم الأمنية، الرياض السعودية، ص ص (43-60).
23. محمد سليمان الوهيد (1997)، القيم الاجتماعية وأثرها في مشكلة المرور، ورقة مقدمة في الندوة العلمية الأربعين أساليب ووسائل الحد من حوادث المرور، المنعقدة في الفترة 27-29 / 05 / 1996، أكاديمية نايف للعلوم الأمنية، الرياض السعودية، ص ص (43-60).
24. محمد سليمان الوهيد (1997)، القيم الاجتماعية وأثرها في مشكلة المرور، ورقة مقدمة في الندوة العلمية الأربعين أساليب ووسائل الحد من حوادث المرور، المنعقدة في الفترة 27-29 / 05 / 1996، أكاديمية نايف للعلوم الأمنية، الرياض السعودية، ص ص (43-60).
25. المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرقات (2008)، دراسة إحصائية لحوادث المرور في الجزائر خلال سنة 2007، تقرير مقدم إلى وزارة النقل الجزائر، ص 63.
26. محمد سليمان الوهيد (1997)، القيم الاجتماعية وأثرها في مشكلة المرور، ورقة مقدمة في الندوة العلمية الأربعين أساليب ووسائل الحد من حوادث المرور، المنعقدة في الفترة 27-29 / 05 / 1996، أكاديمية نايف للعلوم الأمنية، الرياض السعودية، ص ص (43-60).
27. جوب قووز (2006)، توظيف التعليم والإعلام لرفع مستوى السامة المرورية لدى الأطفال في هولندا، ورقة مقدمة لمؤتمر التعليم والسلامة المرورية المنعقد في الفترة 11-13 / 12 / 2006، مركز الدراسات والبحوث، أكاديمية نايف العربية للعلوم الامنية، الرياض السعودية، ص 2.

28. خالد محمد هلال (1418هـ)، التنشئة المرورية لدى الطفل العربي، ورقة مقدمة إلى المؤتمر الوطني الأول للسلامة المرورية المنعقد بتاريخ 20-23 شعبان 1418 هـ، الرياض، المملكة العربية السعودية، ص ص (507-528).

29. عبد العزيز فهمي النوحى وآخرون (1995)، مقياس اتجاهات الشباب الجامعي نحو قيادة السيارات ومدخل نسفي أيكولوجي لتعديلها، مجلة كلية التربية، جامعة الإمارات، السنة العاشرة، العدد 11، ص ص (269-303).