

Dirassat & Abhath
The Arabic Journal of Human
and Social Sciences



مجلة دراسات وأبحاث
المجلة العربية في العلوم الإنسانية
والاجتماعية

ISSN: 1112-9751

عنوان المقال:

دراسة لأسباب ارتكاب الحوادث المرورية
- دراسة ميدانية من وجهة نظر سائقي سيارات الأجرة-

د. هناء بوحارة / جامعة جيلالي اليابس - سيدي بلعباس

دراسة لأسباب ارتكاب الحوادث المرورية

- دراسة ميدانية من وجهة نظر سائقي سيارات الأجرة -

د. هناء بوحارة

الملخص:

تعتبر حوادث المرور من أخطر الظواهر المعاصرة التي تعيق التطور والتنمية في المجتمعات، لما يترتب عليها من خسائر بشرية واقتصادية وصحية...، وربما تتضح بشكل حاد وملمس هذه الظاهرة في الجزائر.

وضمن هذا الإطار قمنا بدراسة ميدانية بغرض التعرف على أهم العوامل والأسباب الرئيسية المساهمة في ارتكاب حوادث المرور من وجهة نظر سائقي سيارات الأجرة والآثار الناجمة عنها، على عينة عددها (40) سائق سيارة أجرة بولاية الطارف وعناية، حيث اعتمدت الباحثة على المنهج الوصفي، وإجراء مجموعة من المقابلات واستبيان لرصد أهم الأسباب والآثار. وعليه توصلت الدراسة إلى أن الأسباب النفسية السلوكية المرتبطة بالعنصر البشري لها النصيب الأكبر في ارتكاب حوادث المرور، تليها الأسباب البيئية والتقنية، ثم الأسباب الثقافية التوعوية، مع رصد لأهم الآثار النفسية والاجتماعية الناجمة عنها.

الكلمات المفتاحية: حوادث المرور، أسباب حوادث المرور، الأسباب النفسية/السلوكية، الأسباب الثقافية/التوعوية،

الأسباب البيئية والتقنية، آثار حوادث المرور.

Résumé :

les accidents de la circulation sont l'un des phénomènes contemporains les plus dangereux qui entravent à l'évolution et le développement dans les communautés, en raison de leurs pertes humaines, économiques et de santé, et le phénomène peut être fortement évident et tangible en Algérie. Peut être que ce phénomène parait de manière sévère et concrète en Algérie .

Dans ce cadre, nous avons établis une étude sur terrain à fin d'identifier les facteurs les plus importants et les principales raisons qui contribuent à la commission des accidents de la circulation, du point de vue des chauffeurs de taxi et leurs effets. Et ce, sur un échantillon de (40) chauffeur de taxi d'El Tarf et d'Annaba, chercheur ont adopté une méthode descriptive analytique, et une série d'entretiens et un questionnaire pour étudier les causes et les effets les plus importants. Ainsi, l'étude a constaté que les causes psychologiques comportementales liées à l'élément humain occupent la première place dans la commission des accidents de la circulation, suivie par des causes environnementales et techniques puis les causes culturelles et de sensibilisation, avec la surveillance des effets sociales et psychologiques les plus importants qui en découlent.

Mots-clés: Accidents de la circulation, les causes des accidents de la circulation (causes psychologiques / comportementales, causes culturelles / sensibilisation, des raisons environnementales et techniques), les conséquences des accidents de la circulation.

مقدمة

حتميا يتعلق بأمن وأمان الدول⁽¹⁾ وانطلاقا من هذا ولخطورة هذه الظاهرة وفداحتها وفداحة انعكاساتها وانتشارها خاصة في الآونة الأخيرة بنسب مذهلة وشكل ملحوظ. وبالخصوص في الجزائر التي أصبحت تحتل المراتب الأولى في الحوادث المرورية على المستوى العالمي. هذه الأخيرة التي ترجع لعدة أسباب منها المباشرة وغير المباشرة، النفسية والاجتماعية، البيئية والثقافية... إلخ هذا من جهة، ومن جهة أخرى فقد لاقت مشكلة حوادث المرور في الجزائر اهتمام المسؤولين سعيا منهم لمحاولة الكشف عن مسبباتها وأبعادها إضافة إلى محاولة إيجاد السبل والطرائق الكفيلة للتخفيف منها. علما وأن السبب الرئيسي لحوادث المرور يرجع إلى العامل الإنساني بنسبة %87 و %12,45 العامل المتعلق بحالة السيارات والطرق والمحيط، كما أن نسبة الحوادث مرشحة للارتفاع إلى ما يفوق %60 في آفاق 2025 على المستوى العالمي. أمام هذه الإحصائيات المخيفة تدق ناقوس الخطر معلنة عن خطورة هذه المشكلة مما تسببه من تأثير على الجانب المعنوي للناجين من حوادث المرور. فقد يمرون بأزمات نفسية تعتبر بمثابة مأساة اجتماعية سواء للضحايا أو لذويهم.⁽²⁾

وسعيا منا لمحاولة الكشف عن أهم العوامل والمسببات التي تقف وراء ارتكاب الحوادث المرورية. وما تخلفه من آثار على عدة أصعدة، حاولنا رصد أهم الأسباب المساهمة في ارتكاب حوادث المرور في إطار دراسة نفسية من وجهة نظر سائقي سيارات الأجرة.

2- أسئلة الدراسة:

تنطلق الدراسة الحالية من الإجابة على التساؤل

الرئيسي التالي:

ما هي أهم الأسباب الرئيسية المساهمة في ارتكاب

حوادث المرور؟

أصبحت الحوادث المرورية تمثل وبشكل كبير هاجسا لكافة فئات المجتمع، حيث أضحت واحدة من أهم المشكلات التي تستنزف الموارد المادية والطاقات البشرية وكذا تستهدف المجتمعات في أهم مقومات الحياة والذي هو العنصر البشري، إضافة إلى ما تكبده من مشاكل اجتماعية ونفسية وخسائر مادية ضخمة، مما أصبح لزاما العمل على إيجاد الحلول والاقتراحات ووضعها موضع التنفيذ للحد من هذه الظاهرة أو على الأقل تقدير معالجة أسبابها والتخفيف من آثارها، علما وأنه من بين أهم العناصر التي تشارك في المسؤولية في وقوع الحوادث المرورية هي السائق (العنصر البشري) الذي يتدخل بنسبة أكبر إضافة إلى الطريق والمركبة.

واستنادا لمنظمة الصحة العالمية فإن الحوادث المرورية تحصد أرواح أكثر من مليون شخص سنويا، وتصيب ثمانية وثلاثون شخص (خمسة ملايين) منهم إصابات خطيرة.

**الجانب المنهجي للدراسة :

1- إشكالية الدراسة:

تعتبر الحوادث المرورية أحد أبرز الكوارث التي تهدد حياة المجتمعات وأمنها واقتصادياتها، فقد أضحت تشكل خطرا من نوع جديد على مقدرات هذه المجتمعات. لذلك فهي تعد من أهم الأسباب لاستنزاف الموارد البشرية والمادية للدولة، حيث تم تصنيفها من قبل منظمة الصحة العالمية كأحد أهم الأوبئة الفتاكة في العقود الأخيرة، وقد أكدت الدراسات العلاقة الوثيقة بين النمو الاقتصادي للدولة وكفاءة شبكات الطرق، لذا فقد تنبهت الدول المتقدمة واتخذت إجراءات حاسمة لخفض الحوادث المرورية وما ينتج عنها من قتلى وجرحى، لكن الوضع يتدهور في الدول النامية لارتفاع عدد ضحايا الحوادث المرورية لتصبح مشكلة م أهم الأسباب المعوقة للتنمية، ولتصبح المواجهة الحازمة لهذه المعضلة أمرا

الأسباب النفسية السلوكية، الثقافية التوعوية، الأسباب البيئية الفيزيائية/التقنية، والتي تتفاوت نسب تدخلها في ارتكاب الحادث.

***آثار حوادث المرور:** وهي الانعكاسات والنتائج المنجزة إثر ارتكاب الحادث المروري، فقد تكون نتائج / آثار نفسية، جسمية مادية، اقتصادية..

***سائقي سيارات الأجرة:** هم الفئة التي تمتحن مهنة سائق سيارة أجرة، يعملون بصفة متواصلة ومستمرة اعتبارا من أن السياقة مهنتهم الأساسية.

5-الإطار النظري للدراسة:

تمثل مشكلة الحوادث المرورية إحدى أبرز المشكلات التي تواجهها الدول في وقتنا الحالي، فهي في تزايد مستمر مرفوقة بنتائج سلبية وخسائر مادية وبشرية كبيرة تفوق تلك التي تسببها الحروب والصراعات.

1.5-تعريف الحوادث المرورية :

يعرف البعض الحادث المروري بأنه " كل واقعة ينجم عنها وفاة أو إصابة أو خسارة في الممتلكات بدون قصد سابق، وبسبب المركبات أو حملتها أو أثناء حركتها، ويدخل ضمن ذلك حوادث الاحتراق أثناء حركة المركبة على الطريق العام."

يرى البعض أيضا أن الحوادث المرورية هي " جميع الحوادث التي ينتج عنها إزهاق للأرواح أو إصابات في الأجسام أو خسائر في الأموال، أو جميع ذلك من جراء استخدام المركبة"⁽³⁾.

كذلك يمكن تعريفها على أنها " كل الإصابات الناجمة عن استخدام المركبة أثناء سيرها تحت ظروف معينة، وينتج عنها آثار مدمرة للأرواح والممتلكات."⁽⁴⁾

ومما سبق يمكننا أن نقول أن جميع التعاريف للحوادث المرورية تتفق على أنها تلك الواقعة التي تخلف

علما وأنه تتفرع عن هذا التساؤل الرئيسي مجموعة من الأسئلة الفرعية نحن بصدد الإجابة عليها، هي كالتالي:

-هل للأسباب النفسية السلوكية دور في ارتكاب حوادث المرور؟

-هل للأسباب الثقافية التوعوية دور في ارتكاب حوادث المرور؟

-هل للأسباب البيئية الفيزيائية /والتقنية دور في ارتكاب حوادث المرور؟

-ما هي أبرز الآثار والنتائج الناجمة عن حوادث المرور؟

3-أهداف الدراسة:

تهدف الدراسة في مجملها إلى تحقيق الأهداف التالية:

*تسليط الضوء على الأسباب الرئيسية التي تقف وراء ازدياد أعداد حوادث المرور.

*التعرف على جملة الآثار والنتائج الناجمة على ارتكاب الحوادث المرورية.

*كذلك محاولة عرض بعض السبل والإجراءات الوقائية للحد من تزايد هذه الظاهرة.

4-التعاريف الإجرائية لمصطلحات الدراسة :

تحدد أهم التعاريف الإجرائية للدراسة الحالية فيما يلي:

***الحادث المروري:** يمكننا أن نعرف الحادث المروري إجرائيا بأنه ذلك الموقف أو الحالة أو الواقعة التي تنتج عنها أضرار مادية أو جسمية أو نفسية من جراء استخدام المركبة.

***أسباب حوادث المرور:** هي جملة العوامل التي تتدخل في ارتكاب الحادث المروري، وقد تم حصرها في

خسائر باختلافها مادية، بشرية، اقتصادية واجتماعية، تحدث نتيجة لمجموعة من الأسباب المختلفة.

2.5- أسباب ارتكاب الحوادث المرورية:

توجد عدة تصنيفات للأسباب المساهمة في ارتكاب حوادث المرور، هذه الأخيرة لا تحدث بالصدفة ولا تنتج عادة من جراء سبب واحد بل لكل حادث عدد من العوامل المسببة له، ولذا يجب الفصل بين أثر هذه العوامل لتقدير أهميتها في سببية الحادث، إذ من العوامل التي تساهم في ارتكاب حوادث المرور -حاولنا تقسيمها إلى أسباب نفسية سلوكية، أسباب ثقافية توعوية، أسباب بيئية فيزيقية/تقنية -فيما يلي:

أ) (الأسباب النفسية السلوكية: هذه الأسباب في مجملها تكون مرتبطة بالعنصر البشري وبمختلف العوامل الشخصية الذاتية وبالسلوك الإنساني الذي يعبر عنه السائق، ويمكننا أن نحصرها فيما يلي:

* السلوكيات العدوانية وقيادة السيارة: حيث أكدت العديد من الدراسات على أهمية هذا العنصر كمسبب للحوادث المرورية، إذ أشارت دراسة (Marsh (1986) إلى وجود الشعور بضرورة الدفاع عن المجال الحيوي الذي يرتبط بسلوك دفاعي عدواني، وهو ما يفسر وجود مستوى عال من العنف عند السائقين الرجال حيث يعتبرون السيارة امتداد لحدود ممارستهم سلطتهم الجسدية وكأن السيارة عضو من أعضاء الجسم. *دوافع الإثارة والمغامرة.

*الضغط والإجهاد لدى السائقين: لأن السياقة أكيد تتطلب مستوى عال من الانتباه والتركيز حتى تسمح له من فهم وتحديد التغيرات التي يمكن أن تواجهه بشكل مفاجئ.⁽⁵⁾

*عدم تفوق السائقين في القدرة العقلية من أجل سياقة السيارة مثل ضعف الإدراك البصري.⁽⁶⁾

ب) (الأسباب الثقافية/التوعوية: وهذه الأسباب متعلقة بثقافة السياقة وكذا الثقافة المرورية. ومدى احترام قوانين المرور ويمكننا ذكر أهمها فيما يلي:

*الزيادة المفرطة في سرعة السياقة مما يؤدي إلى اختلال التوازن للمركبة.⁽⁷⁾

*عدم احترام إشارات المرور والتي تمثل نسبة 10,82% في وقوع الحادث المروري.

*التجاوزات الخطيرة من طرف السائقين.

*عدم احترام مبدأ الأولوية.

*السياقة دون الحيازة على الرخصة.

* سلوكيات المناورات الخطيرة للسائقين.⁽⁸⁾

*إضافة إلى السياقة والتحدث مع الغير مما يفقد الانتباه.

*كذلك التحدث بالهاتف النقال أثناء السياقة .

ج) (الأسباب البيئية الفيزيقية /التقنية: وتعلق هذه الأسباب بالعوامل المناخية والبيئية إضافة إلى العوامل التقنية المتعلقة بالمركبة وتجهيزها ومن أبرزها مايلي:

*عدم صلاحية أجزاء من الطريق.

*انعدام الإشارات الموضحة والإنارة قد يؤدي لوقوع الحادث بشكل أو بآخر.

*سوء الأحوال الجوية) مثل تهطل الأمطار، هبوب الرياح، الزوابع الرملية، الضباب، الثلوج⁽⁹⁾...

*عبور الحيوانات *انعدام الفرامل *عدم صلاحية العجلات *الحمولة الزائدة *سوء ربط وترتيب الحمولة التي تؤدي إلى فقدان توازن المركبة.

*اختلال التجهيزات الضوئية⁽¹⁰⁾.

3.5- آثار انعكاسات (الحوادث المرورية:

تمثل الحوادث المرورية ظاهرة مؤلمة وخطيرة، حيث تقضي على أرواح الكثير من الأبرياء وينتج عنها

الكثير من المخلفات والتوابع، هذه الأخيرة التي سنحاول رصدها فيما يلي:

أ (آثارها على المستوى النفسي والاجتماعي : إذ تعتبر المشكلات المرورية إحدى أهم التحديات والصعوبات التي تواجه المجتمعات لما تسببه من آثار نفسية بالغة الشدة على الفرد، إذ أن النتائج النفسية تعد من بين أشد الآثار خطورة على السائق الذي يتعرض لحادث مرور، إذ قد تسبب هذه الحوادث بعض العاهات والإعاقات لمرتكبي الحوادث المرورية والتي من الممكن أن تعطل جميع الوظائف والأدوار التي يقوم بها كفرد داخل الأسرة، ناهيك عن عدم ثقته في نفسه للقيادة السليمة بعد الحادث، أو شدة الخوف من الطريق، مما قد يسبب إرباك له وللآخرين، وفي بعض الحالات يحجم تماما عن القيادة بنفسه. إضافة إلى ذلك قد يكون المفقود أو المصاب جراء الحادث المروري شخصا يعول أسرة تعتمد عليه والحوادث أعجزه عن القيام بمهامه وواجباته الأسرية، وإذا كان ضحية الحادث) أب، أم (أو الاثنين معا يرعون مجموعة من الأبناء فإنهم يحتاجون رعايتهم، فهي الحوادث المرورية (تعطل هذه الأدوار وربما تؤدي إلى انهيارات لبعض الأسر وضياع الأبناء).⁽¹¹⁾

من جهة أخرى قد يصاب الفرد المعاق بسبب حادث مروري باضطرابات نفسية عديدة) كاضطرابات ضغوط ما بعد الصدمة، الصدمات النفسية... إلخ (تبدأ بعدم تقبله للإعاقاة وما ينجر عنها من عزلة وانطواء على الذات والدخول في دوامة الاكتئاب، زيادة على حاجته الدائمة للمساندة الاجتماعية والاعتماد على الآخرين... إلخ، كل هذه الاضطرابات النفسية تزيد في المعاناة النفسية والصحية للفرد.⁽¹²⁾

ب (آثارها على المستوى الصحي الجسدي :تنتج عن الحوادث المرورية مجموعة من الإصابات تتراوح ما بين سطحية ومتوسطة وبليلة، فقد يصاب الفرد بعاهة دائمة تقعده ويصبح عالة على غيره، وبسببها قد لا يستطيع أن

يقوم بأي عمل ولو كان بسيطا بمعنى أنه أصبح طاقة معطلة في المجتمع. إضافة على ذلك أن هذه الحالة تثقل القطاع الصحي بأكمله وذلك بزيادة أعباء التكفل بالجرحى والمصابين في الحوادث المرورية، حيث تشكل عائقا حقيقيا في التكفل بالأمراض الخطيرة التي تهدد المجتمع .

ج (آثارها على المستوى الاقتصادي :تنتج عن هذه الحوادث أضرارا وتلفا للممتلكات العامة والخاصة، إذ تخلف حوادث المرور في الجزائر فقط خسائر مادية معتبرة تقدر بملايين من الدينارات سنويا، إنه رقم ضخم يعكس بصدق آثار حوادث المرور على الجانب الاقتصادي للبلاد، زيادة على التكاليف المالية المعوضة من طرف شركات التأمين، إضافة إلى مصاريف الاستشفاء وأيام العطل المرضية التي تمنح للأفراد، ومصاريف إصلاح المنشآت المتضررة في البيئة المرورية، هذا ما يؤثر على ترشيد استعمال الموارد المالية للبلاد واستغلالها بشكل فعال.⁽¹³⁾

4.5- سبل واستراتيجيات الوقاية من الحوادث

المرورية :

يتطلب التصدي لظاهرة حوادث المرور جهدا وحرما كبيرين من طرف جميع الهيئات المعنية بالوقاية والأمن عبر الطرقات، ولذلك لا بد من تبني برامج خاصة لضمان السلامة المرورية والتي تعتمد على أهداف ووسائل محددة لتقليل نتائج الحوادث المرورية، فمثلا هناك دراسة لعمل إطار عام ومخطط تنفيذي لبرامج السلامة على الطرق بتكليف من الأمم المتحدة حيث أوضحت هذه الدراسة أن برامج السلامة في أي دولة يجب أن يطبق على شكل عدة مراحل متتابعة، إذ اقترحت تلك الدراسة أن تكون هذه البرامج مكونة من ثلاث مراحل رئيسية:

*مرحلة زيادة الوعي وتحديد طبيعة المشكلة.

وكذلك الحرص على تطوير منظومة التكوين والتدريب على السياقة.⁽¹⁶⁾

6- منهجية الدراسة وإجراءاتها:

****المنهج المستخدم:** في الدراسة الحالية هو المنهج الوصفي التحليلي نظرا لملائمته وطبيعة الدراسة.

**إجراءاتها :

أ -مجتمع الدراسة وعينته: يتألف مجتمع

الدراسة من فئة سائقي سيارات الأجرة بولاية الطارف وعنابة، أما العينة فقد تكونت من (40) سائق سيارة أجرة، تم اختيارهم بالطريقة العشوائية، أما عن الإطار الزمني والمكاني للدراسة فقد دامت الدراسة الأساسية تقريبا شهرين طبقت بكل من ولاية الطارف وعنابة.

وتتوزع عينة الدراسة حسب المتغيرات) كالسن،

مدة السياقة، هل ارتكبت حادث مرور، وما هي عدد المرات التي ارتكبت فيها الحادث (كالاتي في الجدول :

*تطوير إستراتيجية عامة و خطة تنفيذية قابلة للتطبيق.

*تنفيذ برنامج السلامة الوطني المرحلي بحيث يكون مدة كل مرحلة خمس سنوات.⁽¹⁴⁾

كذلك اعتماد برنامج التطبيق الميداني للوقاية من حوادث المرور، والذي يتضمن خمس خطوات أساسية هي :

*تشكيل جهاز وطني أو مجلس وطني للوقاية من حوادث المرور.

*إعداد وتصميم البرامج الوقائية أو التدابير الوقائية.

*التمويل) البحث عن التمويل للبرامج الوقائية.)

*التطبيق الميداني للبرامج الوقائية.

*التقييم النهائي للبرامج .⁽¹⁵⁾

-دعم التربية والثقافة المرورية، وذلك من خلال إدماج مادة التربية المرورية في المناهج الدراسية .

-إضافة إلى تكوين أشخاص مختصين في التوعية

والتحسيس على مستوى المدارس .

جدول رقم (01) يوضح خصائص أفراد العينة.

المتغيرات	المستوى	عدد أفراد العينة	النسبة %	المتوسط الحسابي
السن	-من 25 سنة إلى 30 سنة	4	10%	2,55
	-من 31 سنة إلى 35 سنة	10	25%	
	-من 36 فما فوق	26	65%	
مدة السياقة	-من شهر إلى 5 سنوات	0	0	2,70
	-من 6 سنوات إلى 12 سنة	12	38%	
	-من 13 فما فوق	28	70%	
هل ارتكبت حادث مرور من قبل؟	نعم	15	37,5%	1,63
	لا	25	62,5%	

ب- أداة الدراسة :

-المحور الخامس: حول الآثار والنتائج التي تخلفها

حوادث المرور

وعباراته (18): 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26.

حيث تكون الإجابة على عبارات الاستبيان متدرجة بين موافق/محايد/غير موافق. وقد أعطيت لهذه البدائل الدرجات التالية 1,2,3:

-صدق الأداة وثباتها :

*صدق الاستبيان: للتأكد من صدق الأداة وملائمتها لهدف الدراسة الحالية تم عرضه على (03) محكمين من أهل الاختصاص. بهدف التأكد من مناسبة الاستبيان لهدف الدراسة وسلامة الصياغة اللغوية والعبارات ومدى انتمائها للعبارات التي وضعت لقياسها. إضافة إلى الصدق الذاتي المعبر عنها بقيمة (0,90). علما وأنها تحصلنا على هذه القيمة من خلال تجذير قيمة الثبات المتحصل عليها. وعليه يمكننا القول أن الأداة تتمتع بصدق مقبول.

*ثبات الاستبيان: للتأكد من ثبات الأداة قامت الباحثة باستخراج معاملات الاتساق الداخلي لكل بعد من الأبعاد الرئيسية التي تقيسها الأداة. وذلك باستخدام معادلة ألفا كرونباخ. وقد كانت معاملات الثبات كالتالي:

الجدول رقم (02) يوضح معاملات ثبات الأبعاد.

معاملات الثبات	البعد
0,80	الأسباب النفسية السلوكية
0,80	الأسباب الثقافية التوعوية
0,83	الأسباب البيئية الفيزيائية/والتقنية
0,86	الآثار والنتائج
0,82	الثبات الكلي

وتمثلت في تطبيق مجموعة من المقابلات الاستطلاعية على أفراد العينة. حيث خرجنا من هذه المقابلات بالاستنتاجات التالية:

*أن من بين أسباب ارتكاب الحوادث المرورية هو الطريق غير الآمن وغير المهيئ.

*كذلك قلة الخبرة والتحكم في السياقة. خاصة بالنسبة للسائقين المتحصلين حديثا على رخص السياقة. إضافة إلى التهور والسرعة الزائدة.

*أيضا رصدنا أن بعض الإجراءات المتخذة بخصوص الطريق عشوائية. وخاصة بالنسبة لكيفية وضع الممهلات. هذه الأخيرة التي في أغلبها تصميمها غير مكيف لوضعية مرور السيارة.

إضافة إلى تطبيق أداة الدراسة الفعلية الاستبيان. هذه الأخيرة التي تكونت من المحاور الثلاثة التالية:

-المحور الأول: ويتضمن البيانات والمعلومات

العامة حول المستجيب. وقد اشتملت على مجموعة من المتغيرات الديمغرافية. كالسن. مدة السياقة. هل ارتكبت حادث مرور/نعم/لا. وما هي عدد المرات التي ارتكبت فيها الحادث.

-المحور الثاني: حول أهم الأسباب

النفسية والسلوكية التي تساهم في ارتكاب الحوادث المرورية. وتضم العبارات التالية: من (1,2,3,4,5,6)

-المحور الثالث: حول الأسباب الثقافية/التوعوية

التي تساهم بشكل أو بآخر في ارتكاب الحادث المروري. وعبارته: من (7,8,9,10,11,12)

-المحور الرابع: حول الأسباب البيئية

الفيزيائية/والتقنية التي لها دور في ارتكاب الحوادث. وعبارته هي: (13,14,15,16,17):

بالمتوسطات الحسابية والنسب المئوية لتحديد نسبة الإجابة عن كل بند من بنود الاستبيان.

7- عرض نتائج الدراسة ومناقشتها :

استهدفت الدراسة التعرف على أهم الأسباب والعوامل الرئيسية المساهمة في ارتكاب الحوادث المرورية، في إطار دراسة ميدانية نفسية من وجهة نظر سائقي سيارات الأجرة، وفيما يلي سنحاول الإجابة على التساؤلات التي تم طرحها في ضوء الدراسة:

1- للإجابة على التساؤل الأول المتمحور حول) هل

للسبب النفسية/السلوكية دور في ارتكاب حوادث المرور؟، فإنه تم استخراج التكرارات، النسب المئوية والمتوسطات الحسابية لبنود البعد وفق البدائل الثلاثة.

جدول رقم: (03) يوضح تكرارات، النسب المئوية والمتوسطات الحسابية لبنود البعد الثاني). ملاحظة ت: تشير للتكرارات.

اسم البعد	البند	موافق		محايد		غير موافق		المتوسط الحسابي
		ت	%	ت	%	ت	%	
بعد الأسباب النفسية والسلوكية	1/الإرهاق والتعب اليومي الذي يعاني منه السائق.	36	90%	1	2,5	3	7,5	2,83
	2/انشغال أثناء القيادة، بالتحدث مع الغير أو بالهاتف النقال.	37	92,5	1	2,5	2	5	2,88
	3/الإثارة والمغامرة ومحاولة تحدي السائقين الآخرين أثناء السير.	33	82,5	0	0	7	17,5	2,65
	4/العصبية والتوتر أثناء القيادة.	33	82,5	1	2,5	6	15	2,68
	5/الإفراط في الثقة بالنفس.	20	50	6	15	14	35	2,15
	6/الاستهتار والرعونة.	32	80	2	5	6	15	2,65

ومدى مساهمتها في ارتكاب حوادث المرور من وجهة نظر سائقي سيارات الأجرة البالغ عددهم (40) سائق، فإننا نسجل نسبة عالية من الموافقة في أغلبية البنود المعبرة

من خلال الجدول وبتطبيق معادلة ألفا كرونباخ نرصد معامل ثبات مقبول للأبعاد الأربعة، وبالتالي نستطيع أن نقول أن أداة الدراسة تتميز بقيمة ثبات مقبولة تقدر بـ 0,82

ج- تطبيق الأداة: طبقت الأداة على عينة الدراسة وبإشراف من الباحثة، وتم تصحيح إجابات أفراد العينة طبقا لطرق التصحيح الخاصة بالأداة كما تم معالجتها إحصائيا.

د- المعالجة الإحصائية: بعد الانتهاء من تصحيح الاستمارات تم استخدام المؤشرات الإحصائية التالية لمعالجة البيانات وتحليلها وفق البرنامج الإحصائي المستخدم في العلوم الاجتماعية Spss ، والمتعلقة

من خلال رصدنا لاستجابات أفراد العينة وفق البرنامج الإحصائي (spss) الموضحة في الجدول رقم (03) حول أهم الأسباب والعوامل النفسية والسلوكية

المعبر عنه بنسبة 80% يؤكد على أن اللامبالاة والتهور أثناء السير له مساهمة في ارتكاب حوادث المرور وهو ما يمثله بمتوسط حسابي قدر بـ 2,65.

-2 أما للإجابة عن التساؤل الثاني والمتمحور حول

(هل للأسباب الثقافية/التوعوية دور في ارتكاب حوادث المرور؟). فإنه كذلك تم استخراج التكرارات. النسب المئوية والمتوسطات الحسابية لبنود البعد وفق البدائل الثلاثة.

على محتوى البعد ومثل ذلك في البند رقم (02) بنسبة 92,5% ومتوسط حسابي قدر بـ 2,85 والبند رقم (01) بنسبة 90% ومتوسط حسابي قدر بـ 2,83 تؤكد على أن كل من الانشغال والإرهاق والتعب أثناء السياقة يساهم بنسبة معتبرة في ارتكاب الحوادث المرورية. وهو نفس الشيء الذي يؤكد البند رقم (03) و (04) بنفس النسبة 82,5% تقر بأن العصبية والتوتر إضافة إلى الإثارة والمغامرة أثناء السياقة يؤدي إلى نتائج وخيمة من حوادث المرور. وهو ما نجده كذلك في البند رقم (06)

الجدول رقم (04) يوضح التكرارات، النسب المئوية والمتوسطات الحسابية لبنود البعد الثالث:

المتوسط الحسابي	غير موافق		محايد		موافق		البنود	اسم البعد
	%	ت	%	ت	%	ت		
2,58	15	6	12,5	5	72,5	29	7/زيادة السرعة فوق المعدل المسموح به.	بعد الأسباب الثقافية/التوعوية
2,95	0	0	5	2	95	38	8/عدم ترك مسافة الأمان بين السيارة والسيارة الأخرى.	
2,73	10	4	7,5	3	82,5	33	9/قلة الخبرة وضعف مستوى السياقة.	
2,98	0	0	2,5	1	97,5	39	10/عدم احترام إشارات المرور.	
2,5	12,5	5	5	2	82,5	33	11/عدم التقيد بمسار واحد أثناء السياقة.	
1,75	57,5	23	5	2	32,5	13	12/عدم استعمال حزام الأمان.	

مسافة الأمان بين السيارة والسيارة الأخرى من بين العوامل المساهمة في ارتكاب الحوادث. نجد كذلك نسبة 82% وبمتوسط حسابي 2,73 عبر عنه البند رقم (09) المتضمن لقلة الخبرة وضعف مستوى السياقة. وهو الشيء الذي أكدوا عليه أفراد العينة في المقابلات التي أجريت معهم وتم التركيز من طرفهم خاصة على فئة الشباب وأصحاب رخص السياقة الجديدة. كما نجد أيضا نسبة 72,5% ممثلة على البند رقم (07) المعبر عن زيادة

من خلال دائما استجابات أفراد العينة حول بنود بعد الأسباب الثقافية/التوعوية الموضحة في الجدول رقم (04) فإننا نسجل أعلى نسبة موافقة في البند رقم (10) بنسبة قدرت بـ 97,5% ومتوسط حسابي قدره 2,98 تؤكد على أن عدم احترام إشارات المرور من أبرز الأسباب المتعلقة بالثقافة المرورية المهذرة والتي تساهم في ارتكاب الحادث المروري، يليها البند رقم (08) بنسبة 95% ومتوسط حسابي 2,95 يعبر على أن عدم ترك

3-الإجابة عن التساؤل الثالث المتعلق ب) : هل

للأسباب البيئية الفيزيائية/والتقنية دور في ارتكاب حوادث المرور؟(. فإنه كذلك تم استخراج التكرارات، النسب المئوية والمتوسطات الحسابية لبنود البعد وفق البدائل الثلاثة.

السرعة عن المعدل المسموح به كعامل مسبب للحوادث المرورية، يبقى أن كل هذه النسب المئوية والمتوسطات الحسابية تمثيل كمي لأهم الأسباب والعوامل المتعلقة بالثقافة المرورية والتي تساهم بقدر لا بأس به في ارتكاب الحادث المروري.

الجدول رقم (05) يوضح التكرارات، النسب المئوية والمتوسطات الحسابية لبنود البعد الرابع:

اسم البعد	البند	موافق		محايد		غير موافق		المتوسط الحسابي
		ت	%	ت	%	ت	%	
بعد الأسباب البيئية الفيزيائية/والتقنية	13/ وجود منحرجات ومنحنيات خطيرة في الطريق.	29	72,5	5	12,5	6	15	2,58
	14/أحوال الطقس المضطربة (ثلوج، أمطار، رياح...).	38	95	2	5	0	0	2,95
	15/زيادة نسبة الحمولة للسيارة.	33	82,5	3	7,5	4	10	2,73
	16/عدم صيانة السيارة أو فحصها.	39	97,5	1	2,5	0	0	2,98
	17/عبور الحيوانات في الطريق.	33	82,5	2	5	5	12,5	2,5

2,68. هناك أيضا عامل زيادة الحمولة على السيارة كمسبب للحوادث المرورية بنسبة 75% ومتوسط حسابي 2,53 على أساس أن زيادة الحمولة يفقد توازن السيارة خاصة في المواقف الحرجة، إضافة إلى نسبة 62,5% تعبر على أن وجود المنحرجات والمنحنيات الخطيرة في الطريق في أحيان كثيرة تستهدف السائق لارتكاب الحادث المروري كعامل فيزيقي رئيسي.

4-والإجابة عن التساؤل الرابع المتعلق ب) : ما هي

أبرز الآثار والنتائج الناجمة عن حوادث المرور؟(. فإنه كذلك تم استخراج التكرارات، النسب المئوية والمتوسطات الحسابية لبنود البعد وفق البدائل الثلاثة.

بعد رصد إجابات أفراد العينة وفق البرنامج الإحصائي (spss) اتضح وجود نسبة عالية من الموافقة قدرت بـ 97,5% تؤكد على أن عدم صيانة السيارة أو فحصها يساهم في ارتكاب الحادث المروري كأحد العوامل الرئيسية التي تخص الجانب التقني للمركبة مع متوسط حسابي قدر بـ 2,80 ، تليها نسبة 85% تعبر على البند رقم (14) الذي يؤكد أن أحوال الطقس المضطربة(أمطار، ثلوج، ضباب (...تساهم بشكل معتبر في حوادث المرور، نجد كذلك نسبة 80% تؤكد على أن عبور الحيوانات في الطريق يمثل عامل مساهم في ارتكاب الحوادث المرورية يعبر عنها بمتوسط حسابي

الجدول رقم: (06) يوضح التكرارات، النسب المئوية والمتوسطات الحسابية لبنود البعد الخامس:

اسم البعد	البنود	موافق		محايد		غير موافق		المتوسط الحسابي
		ت	%	ت	%	ت	%	
بعد آثار ونتائج حوادث المرور	18/الإصابات الجسمية الخطيرة.	32	80	3	7,5	5	12,5	2,90
	19/الصدمات النفسية جراء الحادث.	35	87,5	1	2,5	4	10	2,78
	20/فقدان الثقة في النفس عند السياقة بعد الحادث.	31	77	4	10	5	12,5	2,65
	21/الإحساس بالخوف أثناء السياقة لمرّة أخرى بعد الحادث.	29	72,5	5	12,5	6	15	2,58
	22/الإصابة بإعاقات جسمية وحركية أو العجز الدائم.	37	92,5	0	0	3	7,5	2,85
	23/ضعف القدرة على الأداء والعمل.	28	70	5	12,5	7	17,5	2,53
	24/التوتر والقلق داخل محيط الأسرة.	33	82,5	2	5	5	12,5	2,70
	25/المعاناة من الضغوط والارتباك من المواقف الحرجة التي قد تصادف السائق.	28	70	3	7,5	9	22,5	2,48
	26/التأثير على الظروف الأسرية وعلى تربية الأبناء في حالة إصابة أحد الوالدين جراء الحادث.	31	77,5	1	2,5	8	20	2,58

72,5% تعبر على الإحساس بالخوف أثناء السياقة لمرّة أخرى بعد الحادث مع متوسط 2,58 ونسبة 70% لكل من ضعف القدرة على العمل والأداء، وكذا المعاناة من الضغوط والارتباك أثناء المواقف الحرجة التي قد تصادف السائق، إضافة إلى نسبة 80% مع متوسط حسابي 2,90، لما تخلّفه الحوادث المرورية من إصابات جسمية خطيرة. هذه كانت مجمل الآثار النفسية والاجتماعية والجسمية الناتجة عن حوادث المرور من وجهة نظر سائقي سيارات الأجرة.

وللإجابة على هذا التساؤل دائما من وجهة نظر سائقي سيارات الأجرة، من خلال استقصاء اتجاهاتهم وآرائهم عن أهم التأثيرات والانعكاسات التي تخلفها الحوادث المروري، فإنه كانت إجاباتهم موزعة بالترتيب وممثلة في الإصابات بإعاقات جسمية وحركية أو العجز الدائم بنسبة 92,5% ومتوسط حسابي قدره 2,85، ثم نجد نسبة 87,5% سجلت للصدمات النفسية جراء الحادث، ثم التوتر والقلق داخل محيط الأسرة بنسبة 82,5%. إضافة إلى فقدان الثقة عند السياقة بعد الحادث بنسبة 77,5% ومتوسط حسابي 2,65، ثم نسبة

-النتائج العامة للدراسة :

*توصلت الدراسة كذلك إلى أن الحوادث المرورية لها من الآثار والانعكاسات الكثير فمنها النفسية والجسمية وكذا الاجتماعية ولعل أبرزها ما يلي: ترك إصابات وإعاقات حركية أو العجز الدائم، الصدمات النفسية، اضطرابات ضغوط ما بعد الصدمة، التوتر والقلق داخل المحيط الأسري، فقدان الثقة بالخوف والإحساس بالخوف عند السياقة بعد الحادث، ضعف القدرة على الأداء والعمل... الخ. (وفيما يلي جدول يلخص لنا أهم العوامل التي تقف وراء حوادث المرور.

-جدول رقم: (07) يوضح ترتيب أهم الأسباب والعوامل المساهمة في ارتكاب حوادث المرور من وجهة نظر سائقي سيارات الأجرة

الترتيب	النسبة المئوية (%)	أسباب حوادث المرور
1	79%	الأسباب النفسية/السلوكية
2	78%	الأسباب البيئية/التقنية
3	77%	الأسباب الثقافية/التوعوية

-توصيات واقتراحات الدراسة:

خرجت الدراسة الحالية انطلاقا من النتائج المتوصل لها بجملة من التوصيات والاقتراحات هي كالآتي:

*تنظيم دورات تحسيسية لمختلف مستعملي الطريق خاصة السائقين الشباب.
*الاهتمام أكثر بالتدريب والتكوين أثناء التحضير للحصول على شهادة السياقة.

إن الإطلاع على أهم المؤشرات والإحصائيات لحوادث المرور في الجزائر وبالنظر لنتائجها السلبية على الصعيد المادي والبشري والاقتصادي يمكننا القول أن الوضع متفاقم، خاصة و أنها من بين الدول التي ترتب في المراتب الأولى في عدد ارتكاب حوادث المرور، الشيء الذي يجعلنا ندق ناقوس الخطر باتخاذ تدابير استعجالية تخفف من هذا الوضع المتأزم .

ومن خلال ما تقدم نستخلص من هذه الدراسة الميدانية والنفسية لأهم الأسباب الرئيسية في ارتكاب حوادث المرور النتائج التالية:

*أن الأسباب النفسية والسلوكية من أهم العوامل المؤدية لارتكاب حوادث المرور، والمتعلقة خاصة بالعنصر البشري (الإنسان) كمسبب للحوادث المرورية (يتمثل في): النهور، التعب، التوتر، القلق، الانشغال، الاستهتار، المغامرة، التحدي (...أثناء السياقة، حيث تمثل الأسباب النفسية والسلوكية أعلى نسبة تساهم في ارتكاب الحوادث المرورية مقارنة مع بقية الأسباب بنسبة قدرت بـ77%، ما يجعلنا نصرح بأن العنصر البشري هو المسبب الرئيسي الأول للحوادث المرورية.

*أيضا للأسباب الثقافية التوعوية هي الأخرى حظ أوفر في المساهمة في ارتكاب الحوادث المرورية وهذا ما يتمثل في الافتقاد للثقافة المرورية وربما أبرزها): قلة الخبرة، ضعف مستوى السياقة، عدم احترام إشارات المرور، السرعة، عدم ترك مسافة الأمان... الخ. (وهي كلها متعلقة بالثقافة المرورية.

*من بين النتائج أيضا أن الأسباب البيئية الفيزيائية/ والتقنية لها نسب معتبرة تتدخل في ارتكاب الحوادث المرورية أبرزها): أحوال الطقس وتقلباته، عدم صيانة السيارة وفحصها، عبور الحيوانات، وجود منحنيات ومنعرجات خطيرة... الخ.)

11-فاطمة الرمزي، المشكلات المرورية في دولة الكويت، دراسات وبحوث، 2009، جامعة الكويت.

12-سعد الدين بوطبال، مرجع سابق، ص. 111:

13-المرجع السابق نفسه، ص. 112:

14-جمال عبد المحسن عبد العال، العناصر الرئيسية في الحوادث المرورية: دراسة تحليلية على مدينة جدة، مركز الدراسات والبحوث (قسم الندوات واللقاءات العلمية)، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، 2006، الرياض، ص. 06:

15-أحسن مبارك طالب، سبل الوقاية من حوادث المرور، مركز الدراسات والبحوث، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، 2010، الرياض، ص. 38-39:

16-عقاري زكريا، مرجع سابق، ص. 72-70:

-قائمة المراجع:

1-أحسن مبارك طالب، سبل الوقاية من حوادث المرور، مركز الدراسات والبحوث، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، 2010، الرياض.

2-جمال عبد المحسن عبد العال، العناصر الرئيسية في الحوادث المرورية: دراسة تحليلية على مدينة جدة، مركز الدراسات والبحوث (قسم الندوات واللقاءات العلمية)، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، 2006، الرياض.

3-صالح العبودي، العوامل النفسية لحوادث المرور، مركز الدراسات والبحوث (قسم الندوات واللقاءات العلمية)، 2009، جامعة الجزائر.

4-علي بن صبيان الرشيد، مهارات محقق الحوادث المرورية وأثرها في نجاح القضايا المرورية أثناء التحقيق، كلية التدريب (قسم البرامج التدريبية)، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، 2008، عمان.

5-عنو عزيزة، التوافق النفسي والاجتماعي لدى المراهق المعوق حركيا جراء حوادث المرور، مجلة البحوث والدراسات العلمية، العدد (3)، 2009، جامعة الجزائر.

6-عايد علي الحميدان، الآثار الاجتماعية للحوادث المرورية، مركز الدراسات والبحوث (قسم الندوات واللقاءات العلمية)، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، 2006، الرياض.

*تكثيف الرقابة المرورية قصد فرض احترام قانون المرور.

*القيام بدراسات معمقة للآثار النفسية والاجتماعية التي تخلفها حوادث المرور، ووضع برامج وفاقية من خلال النتائج المحصل عليها.

-قائمة الهوامش:

1-عايد علي الحميدان، الآثار الاجتماعية للحوادث المرورية، مركز الدراسات والبحوث (قسم الندوات واللقاءات العلمية)، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، 2006، الرياض، ص. 02:

2-عنو عزيزة، التوافق النفسي والاجتماعي لدى المراهق المعوق حركيا جراء حوادث المرور، مجلة البحوث والدراسات العلمية، العدد (3)، 2009، جامعة الجزائر، ص. 4-5:

3-علي بن صبيان الرشيد، مهارات محقق الحوادث المرورية وأثرها في نجاح القضايا المرورية أثناء التحقيق، كلية التدريب (قسم البرامج التدريبية)، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، 2008، عمان، ص. 17:

4-سعد الدين بوطبال، دور التفاؤل غير الواقعي في ارتكاب الحوادث المرورية لدى السائقين الشباب، دراسات نفسية وتربوية، مخبر تطوير الممارسات النفسية والتربوية، العدد (9)، 2012، المركز الجامعي غليزان (الجزائر)، ص. 106:

5-صالح العبودي، العوامل النفسية لحوادث المرور، مركز الدراسات والبحوث (قسم الندوات واللقاءات العلمية)، 2009، جامعة الجزائر، ص. 2-3:

المرجع السابق نفسه.

6-ياسين محجر، الاستهداف لحوادث المرور، أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه علوم في علم النفس عمل وتنظيم، 2010/2011، جامعة قسنطينة، ص. 102:

7-المرجع السابق نفسه.

8-عقاري زكريا، دراسة تحليلية لحوادث المرور في الجزائر في الفترة 2010-1970، مذكرة تخرج لنيل شهادة الماستير تخصص النقل والإمداد، 2011، جامعة باتنة (الجزائر)، ص. 44:

9-المرجع السابق، ص. 46:

10-سعد الدين بوطبال، مرجع سابق، ص. 111:

- 7- عماري زكريا. دراسة تحليلية لحوادث المرور في الجزائر في الفترة 1970-2010 ، مذكرة تخرج لنيل شهادة الماستير تخصص النقل والإمداد، 2011. جامعة باتنة(الجزائر).
- 8- سعد الدين بوطبال. دور التفاؤل غير الواقعي في ارتكاب الحوادث المرورية لدى السائقين الشباب. دراسات نفسية وتربوية. مخبر تطوير الممارسات النفسية والتربوية. العدد(9). 2012 ، المركز الجامعي غليزان(الجزائر).
- 9- فاطمة الرامزي. المشكلات المرورية في دولة الكويت. دراسات وبحوث، 2009 ، جامعة الكويت.
- 10- اللجان الإقليمية للأمم المتحدة. تحسين السلامة المرورية على الصعيد العالمي) تقرير وتوصيات، الأمم المتحدة، 2010، نيويورك -جنيف.
- 11- ياسين محجر. الاستهداف لحوادث المرور. أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه علوم في علم النفس عمل وتنظيم، 2010/2011. جامعة قسنطينة.