

سمات الشخصية وأثرها على ارتكاب المخالفات المرورية لدى السائقين

د: سعد الدين بوطبال
المركز الجامعي غليزان

ملخص:

يمثل البحث الحالي دراسة ميدانية تهدف إلى محاولة التعرف على أثر سمات الشخصية في ارتكاب المخالفات والحوادث المرورية لدى السائقين، لأجل هذا الغرض تم تطبيق أداة البحث (قائمة العوامل الخمسة الكبرى للشخصية) على عينة قدرها 1632 سائق، وبعد جمع البيانات ومعالجتها آليا بواسطة برنامج (SPSS) أظهرت النتائج تأثير سمات الشخصية المتضمنة في الأبعاد الآتية (المقبولية، الضمير الحي، العصابية) على ارتكاب المخالفات المرورية لدى السائقين.

وفي الأخير، تمت الإشارة إلى أهمية أخذ بعين الاعتبار سمات الشخصية كعامل مهم يساهم في دفع السائقين لتجسيد مخالفات مرورية وبالتالي ارتكاب حوادث.

الكلمات المفتاحية: سمات الشخصية – مخالفة مرورية – حادث مرور – السائق.

Résumé :

La recherche actuelle représente une étude de terrain visant à identifier l'effet des caractéristiques de la personnalité dans la commettre des violations routières et accidents de la route chez les conducteurs.

Les outils de la recherche (Big Five Factors) ont été appliqués sur échantillon de 1632 conducteurs. Après la collecte et l'analyse des données par (SPSS) nous avons trouvé à travers cette recherche qu'il existe un effet considérable des caractéristiques de la personnalité (l'agréabilité, Conscience, Névrotisme) sur les violations routières et l'implication dans des accidents.

Enfin, à la lumière de nos constatations et les résultats obtenus, on a mis l'accent sur des conseils et suggestions qui font ressortir l'importance pratique de la recherche actuelle, et surtout prendre l'égard de la conduite automobiles et les conducteurs parce que leurs comportements routiers jouent un rôle déterminant dans les violations et les accidents routiers.

Mots clés : caractéristiques de la personnalité – violation routière – accident de la circulation – conducteur.

مقدمة:

تعد القوى البشرية أحد أهم الأركان الأساسية لإحداث التنمية الاجتماعية والاقتصادية لأي مجتمع، والمجتمع الجزائري كغيره يُفترض أنه يهتم بثروته البشرية في سبيل إرساء قواعد النهضة الاجتماعية والثقافية والاقتصادية بمختلف أبعادها وأشكالها، والعمل على تفادي كل ما من شأنه أن يؤدي إلى عرقلة الحفاظ على الطاقة البشرية. لكن الحقيقة أنّ المجتمع الجزائري يشهد في السنوات الأخيرة استنزافاً لموارده البشرية من خلال ما تخلفه الحوادث المرورية من وفيات ومعاقين وإعاقة حركية دائمة، ولعل الأمر يزداد خطورة إذا علمنا أنّ هذه الحوادث يتحمل فيها العنصر البشري نسبة تقارب التسعين في المائة من مجمل الحوادث التي تقع خلال كل سنة.

يدرك المتمعن في خصائص المشكلة المرورية بوضوح أنّ الحوادث المرورية تمثل أهم جانب فيها، حيث يمثل العامل البشري سببها الرئيسي، نتيجة الإقبال الواسع من طرف الأفراد والجماعات على ارتكاب السلوكات المخالفة لقواعد المرور وتجاهل مبادئ السلامة والأمان، ومنه يمكننا التفكير في الفئة الأكثر ارتباطاً بالحوادث المرورية من السائقين، إنهم المسؤولون عن استعمال السيارة لهذا يجب الإعتناء بنوعية قيادتهم للسيارة، فسلوكاتهم تجاه مختلف ظروف الطريق هي المحددة لمدى تورطهم وتوريط غيرهم، فقيادة السيارة مرتبطة بتفاعلهم النفسي الاجتماعي مع جميع عناصر البيئة المرورية.

هكذا فالسائق إنسان يتفاعل مع محيطه المباشر حسب مستجدات نفسية اجتماعية وثقافية بواسطة استخدامه للسيارة. فالسائق القلق لا محالة يوظف النفرزة في تفاعله مع سيارته والآخرين، إنه يصرخ، يشتم، ينفعل، يغضب، ... إلخ، يعبر هذا على عدم احترامه للآخرين والإهتمام بمصالحه الخاصة فحسب. فهل يمكن أن نربط هذه السلوكات كمنطلق لسلوكات معارضة لشروط التعامل الاجتماعي في الطرقات؟ يمكن أن نبين بأن قيادة السيارة من طرف السائق ما هو إلا جزء من السلوك العام الناتج عن التنشئة الاجتماعية المحلية، والذي يرتبط بالخصائص النفسية الاجتماعية للسائق، إذ لا يمكن إغفال تأثير الجانب النفسي للسائق على سلوكياته أثناء القيادة، ولا النسق الاجتماعي الذي يعيش فيه من حيث التصرفات المؤثرة في التفاعل المروري، والذي يرتبط بالمشكلة المرورية والنتائج المترتبة عنها. ومن حيث أن السلوك هو محرك التفاعل المروري فإن الاهتمام بمصادر تجسيد السلوكات يبدو مبرراً، فنجد من أهمها سمات الشخصية إذ تكون في مجملها قوى توجه تصرفات السائقين.

تعتبر الدراسات التي اهتمت بخصائص الشخصية ودورها في ارتكاب المخالفات والحوادث المرورية قليلة جداً، بل تكاد تنعدم مقارنة بحجم المشكلة المرورية التي تعاني منها جميع المجتمعات، لذلك

جاء البحث الحالي متمحورا حول دور سمات الشخصية في ارتكاب المخالفات والحوادث المرورية لدى السائقين باعتبارهم أكثر الفئات تورطا في الحوادث المرورية من جهة، وأكثر المتعرضين لتبعاتها من جهة أخرى.

1 - مشكلة الدراسة وتساؤلاتها:

تدل الإحصائيات الصادرة عن المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق لحوادث المرور بالنسبة للفترة ما بين سنة 2003 و سنة 2011 أنّ الحوادث المرورية التي تحدث بمعدل سنوي أكثر من 38 ألف حادث، تخلف سنويا ما معدله 4120 قتيل، و أكثر من 60 ألف جريح، وحوالي 3000 آلاف معاق حركيا إعاقة دائمة. كما تشير الإحصائيات أيضا أن أغلب الضحايا و المتحملين لتبعات حوادث المرور هم من الفئة العمرية (15 - 40) سنة، إضافة إلى خسائر مادية تعد بعشرات المليارات من الدينار الجزائري⁽¹⁾.

تُكوّن المؤشرات الإحصائية دليلا على خطورة الحوادث المرورية في الجزائر على الحياة الاجتماعية اليومية، فهي تسبب خسائر فادحة في الأرواح والممتلكات، وتستهدف كل فئات المجتمع دون استثناء؛ وكل عام يقع اللوم الأكبر على السائقين باعتبار أنهم يحتلون دائما الصدارة وبنسبة كبيرة في وقوع الحوادث المرورية. الشيء الذي يجعلنا نفكر في تناول سلوكياتهم المرورية بالتحليل لمحاولة فهم مختلف آليات وقوع الحوادث المرورية. وإذا انفردنا بدراسة السائق كعامل بشري ومسبب رئيسي لحوادث المرور، فلا ينبغي أن نتغافل عن السلوكات التي يجسدها في تفاعله المروري خاصة أثناء استخدام السيارة.

إنّ خصائص وسمات الفرد تعمل على توجيه سلوكات الفرد التي يتمثل بها في الحياة الاجتماعية، ويتفاعل بواسطتها مع العالم المحيط به، وتلك الخصائص تمثل جوانب الشخصية الكلية للفرد وتعمل على تحديد طباعه واتجاهات سلوكه، هل هو مخاطر وجريء أم متزن ومتحفظ وهكذا. ويمكن تحديد عدة معايير تستخدم لتحديد طبيعة خصائص الشخصية وإبراز دورها وأهميتها في تحديد السلوك، وتعتبر السمة قوة دافعة ومحددة للسلوك، فهي تتميز بالقدرة على تحريكه وتوجيهه في اتجاهات محددة. وهو ما يمكن أن ينطبق على سلوكات السائقين خاصة ما تعلق منها بارتكاب المخالفات والحوادث المرورية.

ندرك من خلال متابعة سلوك قيادة السيارات أن عدد من السائقين يقومون بتصرفات منافية لسلامتهم وغيرهم من مستعملي الطريق عن قصد تارة، وعن غير قصد تارة أخرى. هنا لابد من التفريق بين الأخطاء والمخالفات؛ حيث أنه في غياب القصد والنية لمخالفة القانون نتحدث عن الخطأ، وترتبط الأخطاء بالسياقات المعرفية للأفراد وطبيعة التكوين على قيادة السيارات، بينما تعتبر المخالفات اختيارية ومقصودة حيث يجب أن تُفسّر في إطار السياق النفسي الاجتماعي الذي يجسّد فيه السلوك، وعليه يمكننا أن نؤكد بأن

الأخطاء تتميز بانتقاء النية والقصد في تجسيدها، والمخالفات هي سلوكيات مقصودة منحرفة عما هو مطلوب تجسيده أثناء التفاعل الاجتماعي المروري. فغالبا ما تتم الحوادث المرورية بواسطة سلوكيات منافية للأمان المروري يجسدها السائقون عن وعي وإدراك أثناء قيادتهم للسيارة، ومنه يمكن التفكير بربط هذه السلوكيات بالقوى المؤثرة في تجسيدها والمتكونة عن طريق التنشئة الاجتماعية المحلية والتي تساهم في انتشار الحوادث المرورية وتزايد أعبائها. ومن جملة الملاحظات الميدانية التي عززت هذه الطرح إصرار عدد من السائقين على تجسيد سلوكيات مخالفة لبنود قانون المرور عن وعي وإدراك، وانتشارها بشكل واسع بحيث أصبحت نمطا شائعا يتصف به السائقون في كل زمان ومكان، بل أصبح ارتكاب المخالفات المرورية من طرف السائقين يرافق بانفعالات غير متوازنة وتفسيرات غير سليمة لإجراءات بنود قانون المرور ومتطلبات السلامة على الطريق.

بينت بعض الدراسات وجود علاقة مستديمة بين الاصطدامات ومخالفات قوانين السير، وانتهاك قواعد ممارسة القيادة التعاونية المأمونة⁽²⁾. كثير من السائقين لديهم اقتناع بأن سلوك القيادة المخاطرة أو غير القانونية لا ينتج عنه بالضرورة اصطدامات⁽³⁾. الاصطدامات التي تحصل بين سائقي سيارتين خصوصيتين تكون على الأرجح الأعم نتيجة خرق القوانين، وليس جراء خطأ أو هفوة⁽⁴⁾. تجاهل أنظمة السير من أهم العلامات المنذرة باحتمال حدوث اصطدامات⁽⁵⁾. كما أشارت بعض الدراسات على وجود « علاقة وطيدة بين سرعة الغضب وكل من عدد مخالفات السير وعدد احتمال مخالفة سير »⁽⁶⁾. وتبين كذلك أن السائقين ذوي السجل الأكبر في الاصطدامات ومخالفة قوانين السير هم أيضا يسجلون أكبر قدر من العدوانية والاعتداءات⁽⁷⁾.

وفي هذا الصدد أكد الباحثان " كارول كاستاني و كريستين لوسكونف، Carole Castanier et Christine Le Scanff " في بحثهما حينما بينا ضرورة دراسة تأثير الأبعاد الأساسية للشخصية على سلوكيات قيادة السيارات⁽⁸⁾. فمن لديه حالة غضب أو سمة غضب عالية من قواد السيارات لديهم حدة وتكرار العدوانية وسلوك المخاطرة في الحياة اليومية أكثر من غيرهم، كما أن لديهم غضبا أكثر في المواقف التي يتفاعلون معها، وكذلك استخدامات للعدوان هذا من ناحية ، ومن ناحية أخرى فإن هؤلاء الذين تظهر عليهم سمة الغضب العالية يبدون حالة عالية من الغضب والعدوان اللفظي والمادي، وبخاصة في المواقف العالية الإعاقة. هذا النوع من الأفراد يقودون سيارتهم في العادة بسرعة عالية وحتى في المواقف القليلة الإعاقة ولديهم وقت قصير ومسافة أقصر في الاقتراب من الحوادث، وكذلك لديهم الاحتمالية أكثر من غيرهم للوقوع في الحوادث⁽⁹⁾.

توصل " محمد أحمد النابلسي " ⁽¹⁰⁾ من خلال دراسته حول علاقة حوادث السير بنتشويه الدفاعات النفسية إلى أنّ أهم المؤشرات في قائمة الأسباب النفسية المؤدية للحوادث المرورية هي: الغضب المسعور، واضطراب المزاج، الميل المعادي للمجتمع، الإدمان على المخدرات، وفقدان المودة مع المركبة التي من مظاهرها إهمال صيانة السيارة ووسائل الأمان فيها .

ومنه؛ تركز الدراسة الراهنة على التساؤل الرئيس الآتي:

- ما أثر سمات الشخصية على ارتكاب المخالفات والحوادث المرورية لدى السائقين؟

2- فرضية الدراسة:

تؤثر بعض سمات الشخصية المتضمنة في الأبعاد الآتية: المقبولية، الضمير الحي، الانبساطية، العصابية، الانفتاح على الخبرة، في ارتكاب المخالفات المرورية والتي بدورها تؤثر في ارتكاب الحوادث المرورية لدى السائقين .

3- أهمية وأهداف الدراسة:

تكمن الأهمية النظرية للدراسة الراهنة في إثراء أدبيات البحث بمعلومات حول المشكلة المرورية التي أصبحت تؤرق الحياة الاجتماعية وانعكست آثارها على كل المؤسسات الاجتماعية، في حين تأتي الأهمية العملية في أنّ هناك اهتمام بظاهرة حوادث المرور لما تخلفه من مآسي عديدة تعود على الفرد والمجتمع على السواء، لذا كان من الضروري التعرف على أهم العوامل التي تجعل السائق يرتكب المخالفات والمخاطر المرورية، واستغلال ذلك قصد محاولة اقتراح بعض الحلول العملية التي قد تسهم في التقليل من حدة المشكلة المرورية خاصة فيما يتعلق بالسائقين.

لذلك تهدف الدراسة الراهنة إلى التعرف على إحدى المشكلات العامة التي يعاني منها المجتمع الجزائري، وهي كثرة وقوع المخالفات والحوادث المرورية واستفحال آثارها السلبية على الفرد والمجتمع، ومحاولة ربطها ببعض سمات الشخصية، وعليه تركز الدراسة الحالية على الأهداف الآتية:

- إبراز أثر سمات الشخصية على ارتكاب المخالفات المرورية لدى السائقين.
- الوقوف على أهمية سمات الشخصية التي تساهم في تجسيد سلوكات خطيرة في قيادة السيارات لدى السائقين.
- تشخيص أهم السمات الشخصية للسائقين مرتكبي المخالفات المرورية..
- محاولة تحديد ملمح السائق الذي يرتكب المخالفات المرورية بكثرة.

4- تحديد مفاهيم الدراسة:

4-1- سمات الشخصية : بشكل موجز ودقيق نورد تعريف السمة وفق ما يراه "كاتل، Cattel"، حيث يعرفها بأنها : "مجموعة من ردود الأفعال والاستجابات التي يربطها نوع من الوحدة التي تسمح لهذه الاستجابات أن توضع تحت اسم واحد و معالجتها بنفس الطريقة" (11).

يعد نموذج العوامل الخمسة الكبرى للشخصية لـ "جولديبرج" من أهم النماذج وأحدثها التي فسرت سمات الشخصية ، وهذا النموذج الهرمي يتكون من خمسة عوامل رئيسية هي :

- المقبولية (A) Agreeableness : أي أنّ المقبولية تعني أنّ الافراد يواضبون على السلوكات المقبولة اجتماعيا، ويحافظون على المعايير الاجتماعية و المبادئ الأخلاقية المرغوبة، زيادة على تمسكهم بالنظم والقوانين المسيرة للحياة الاجتماعية بصفة عامة.

- الضمير الحي (C) Conscientiousness : أهم ما يميز ذوي الضمير الحي خاصة فيما يتعلق بالجانب المروري هو ضبط النفس والتسامح والتعاطف، فالسائق الذي يستطيع ضبط نفسه في المواقف الصعبة يتمكن من تفادي الانفعال وتأزيم الأمور.

- الانبساطية (E) Extraversion : الانبساطية تعني الحركية والنشاط لدى الفرد، وبحثه عن الإثارة واستقلال سلوكياته التفاعلية في الحياة الاجتماعية.

- العصابية: (N) Neuroticism : يتميز الأفراد ذوي المستويات العالية في العصابية بقلق أعلى أثناء تفاعلاتهم، واستقرار أدنى في الإنفعالات، زيادة على مشاعر سلبية أخرى كالغضب والعدائية والاندفاع وعدم القدرة على تحمل الضغوط.

- الانفتاح على الخبرة (O) Openness to Experience : الانفتاح على الخبرة يعني أنّ الأفراد حيويون يحبون الحياة ويقبلون عليها، حيث يولون اهتماما كبيرا لكل شيء يمكن أن يضيف جمالا على الحياة بصفة عامة، فهم يطمحون إلى تحقيق أقصى ما يمكن تحقيقه، ويرغبون في التفوق و النجاح . والتعريف الإجرائي للسمات المكونة للشخصية عند "جولديبرج": هو مجموع الدرجات التي يحصل عليها الفرد على كل عامل في قائمة العوامل الخمسة الكبرى من إعداد "جولديبرج" (1999) وتعريب " محمد أبو هاشم" (12)، ومما سبق يمكن تعريف المكونات الأساسية للشخصية إجرائياً بالدرجة التي يحصل عليها الفرد على كل عامل على حدة في نموذج "جولديبرج"، بحيث يكون لكل فرد (05) درجات تعبر عن (05) مكونات، ومنه نعتمد في البحث الراهن على نفس هذا التعريف الإجرائي لشموليته ببعض سمات الشخصية المتعلقة بسلوكيات قيادة

السيارات، وكذا إمكانية قياسها عن طريق الملاحظة المستقاة من الواقع الاجتماعي التفاعلي لحركة المرور في بيئتنا المحلية .

4-2- الحادث المروري:

هناك من يرى بأن الحادث المروري هو ما يقع للمركبة أو منها أثناء سيرها، فهو كل فعل مزهق للنفس أو متلف لأطراف الإنسان، أو الأموال، نشأ عن سير الإنسان أو وقوفه، أو مركبته على الطريق⁽¹³⁾. وعليه؛ نقصد بالحادث المروري كل الإصابات الناجمة عن استخدام السيارة أثناء سيرها تحت ظروف معينة وينتج عنها آثار مدمرة للأرواح و/أو الممتلكات. أما عدد الحوادث المرتكبة فتم أخذ إقرار المبحوث بعدد الحوادث التي ارتكبها خلال السنتين الماضيتين.

4-3- المخالفات المرورية: تعرف المخالفات المرورية بصفة عامة على أنها حدث جاء نتيجة تصرف غير صحيح نتج عنه إخلال لنظام أو أكثر من أنظمة المرور. وعليه؛ نعرف المخالفات المرورية بأنها كل سلوك مجسد أثناء استعمال الطريق يتنافى مع قواعد المرور المحددة قانونا. حيث تم تقسيم متغير ارتكاب المخالفات المرورية إلى ثلاثة مستويات (نادرا، أحيانا، كثيرا) وعلى إثر هذا التقسيم يحدد المبحوث مستوى ارتكابه للمخالفات المرورية.

4-5- السائق: كل شخص مؤهل لقيادة المركبة بصفة قانونية وفق ما ينص عليه قانون المرور، ومن الناحية الإجرائية يشترط ممارسته للقيادة فعلا خلال السنتين الأخيرتين على الأقل.

5- محددات الدراسة:

تتحدد الدراسة الراهنة بحدود الموضوع الذي تتناوله والمتمثل في أثر سمات الشخصية في ارتكاب المخالفات المرورية لدى السائقين، وبعبارة البحث التي تضم (1632) سائق لديهم سنتين خبرة في القيادة على الأقل، كما يتحدد ميدان الدراسة الراهنة في الولايات الثلاث الآتية: الجزائر العاصمة، وهران وسطيف. وتتحدد الدراسة الحالية كذلك بإطارها الزمني المحدد بالسنة الجامعية 2012/2011 .

6- منهجية الدراسة وإجراءاتها

6-1- منهج الدراسة: تم الإعتماد على المنهج الوصفي التحليلي وذلك لوصف وتشخيص مشكلة البحث بهدف لفت النظر إلى أبعاد هذه المشكلة والعواقب المترتبة عليها؛ بمعنى وصف السلوكيات المرورية للسائقين بهدف تمحيصها وتدقيق العواقب المترتبة عليها وربطها بارتكاب المخالفات والحوادث المرورية .

6-2- عينة الدراسة : تكونت عينة الدراسة من 1632 سائق، بما فيهم فئة الذين ارتكبوا حوادث مرورية بكثرة (672 سائق)، والذين لم يرتكبوا حوادث قط (624 سائق)، والسائقين الذين ارتكبوا حادث أو حادثين

فقط (336)؛ حيث شملت عينة الدراسة فيما يخص متغير الجنس على ما نسبته (73.5 %) منهم كانوا ذكورا أما النسبة المتبقية والمقدرة بـ (26.5 %) فقد مثلت شريحة السائقات. والملاحظ هنا أنّ غالبية أفراد عينة الدراسة من الذكور وهو ما يعكس حقيقة نشاط قيادة السيارات الذي لازال يعتبر نشاطا ذكوريا في مجتمعنا، بالرغم من التزايد الملحوظ في عدد السائقات على الطرق وكذا الترشح لنيل رخصة القيادة.

أما فيما يتعلق بمتغير السن لدى عينة البحث فقد تراوحت أعمار ما نسبته (29.23 %) من عينة البحث ما بين 20 و 25 سنة، بينما كانت نسبة الذين كان سنهم محصورا ما بين 25 و 30 سنة مقدرة بـ (28.30 %) من العدد الإجمالي، في حين أنّ الذين كانت أعمارهم تتراوح بين 30 و 35 سنة مثلوا ما نسبته (21.63 %) من أفراد عينة البحث، ومن ناحية أخرى نجد أنّ ما نسبته (14.95 %) من عينة البحث كان سنهم محصورا ما بين 35 و 40 سنة، أما النسبة المتبقية والمقدرة بـ (5.89 %) من العدد الكلي لعينة البحث فتراوحت أعمارهم ما بين 40 و 45 سنة. والملاحظ على أعمار أفراد عينة البحث أنّ نسبة معتبرة منهم يعتبرون شبابا، وهذا ما يخدم البحث الراهن باعتبار أنّ المتورطين في الحوادث المرورية أكثرهم من فئة الشباب، وبصفة عامة فإنّ الإحصائيات المتوالية عبر السنوات تثبت أنّ غالبية المتسببين وضحايا حوادث المرور في بلادنا تنحصر أعمارهم ما بين 20 و 45 سنة.

6-3- أداة الدراسة: قائمة العوامل الخمسة الكبرى للشخصية : (تعريب الدكتور السيد محمد أبو هاشم⁽¹⁴⁾)

6-3-1- وصف قائمة العوامل الخمسة الكبرى للشخصية: أعد جولدبيرج هذه القائمة وتتكون من (50) عبارة لقياس العوامل الخمسة الكبرى للشخصية بواقع (10) عبارات لكل عامل: (المقبولية، والضمير الحي والانبساطية، والعصابية، والانفتاح على الخبرة)، وهي من نوع التقرير الذاتي يجيب عنها الأفراد في ضوء مقياس خماسي التدرج (لا تنطبق على إطلاقاً، تنطبق على قليلاً، تنطبق على أحياناً تنطبق على كثيراً، تنطبق على تماماً)، ويعد نموذج العوامل الخمسة الكبرى للشخصية لـ "جولدبيرج" من أهم النماذج وأحدثها التي فسرت سمات الشخصية، وهذا النموذج الهرمي يتكون من خمسة عوامل رئيسية ذكرناها سابقا عندما حددنا مفهوم سمات الشخصية.

6-3-2- طريقة تصحيح قائمة العوامل الخمسة الكبرى:

تعطى الدرجات (1، 2، 3، 4، 5) في حالة العبارات الموجبة والعكس في حالة العبارات السالبة. يتضمن اختبار العوامل الخمسة الكبرى للشخصية خمسة أبعاد منفصلة فيما بينها، أي أن الاختبار لا يتوفر على درجة كلية له، بمعنى أن كل بعد يحتوي على عشرة بنود وكل بند متدرج من 1 إلى 5 في

الدرجات، وبالتالي فإن أقل درجة يتحصل عليها الفرد في أي بعد من أبعاد الاختبار تقدر بـ $(1 \times 10 = 10)$ وأن أقصى درجة يمكن أن يتحصل عليها الفرد في كل بعد من أبعاد الاختبار تساوي $(5 \times 10 = 50)$ ، و يمكن للباحث من خلال ما سبق أن يتخذ من الدرجة المتوسطة والمقدرة بـ $(3 \times 10 = 30)$ كحد فاصل بين ذوي الدرجات المرتفعة والمنخفضة في كل بعد من أبعاد الاختبار.

6-3-3- الخصائص السيكمترية لقائمة العوامل الكبرى للشخصية:

أ. الصدق : للتحقق من صدق المقياس، قام الباحث بتطبيق الاختبار على عينة استطلاعية قدرت بـ (180) سائق وذلك وفق الإجراءات التالية :

- الصدق الظاهري : تم عرض الاختبار في صورته المعربة على مجموعة من الأساتذة الجامعيين المتخصصين في علم النفس والمهتمين بموضوع الشخصية في كل من جامعتي الجزائر 2 وجامعة البليدة، حيث تم تأكيدهم على أن الاختبار يعد من أحدث أدوات قياس الشخصية ويمتاز بالسهولة في تركيبته بنوده ولغته البسيطة الواضحة، كما أنه لا يستغرق زمنا طويلا عند تطبيقه، وقد طلب من كل محكم تحديد وضوح كل فقرة (واضحة، غير واضحة) وملاءمتها للمقياس بوجه عام، وللبعد الذي وردت فيه (ملائمة، غير ملائمة). وقد طلب من كل محكم كذلك، حذف أو إضافة فقرات أخرى إذا رأى أن ثمة فقرات لم ترد في المقياس. واتفق كل المحكمين على سلامة الاختبار وإمكانية استخدامه على البيئة الجزائرية، وذلك بعد تعديل صياغة العبارة (1) من " أميل إلى انتخاب المرشحين السياسيين بالحزب الوطني " إلى " أميل إلى انتخاب مرشحي الأحزاب السياسية " حتى تتناسب مع البيئة الجزائرية، وقد تم التوافق على أبعاد وبنود المقياس بنسبة كبيرة (98%) لذلك أخذ المقياس في شكله النهائي بعد تعديلات فيما يخص صياغة بند واحد فقط.

- صدق البناء (الاتساق الداخلي) : تم الاعتماد على حساب الاتساق الداخلي المتلخص في معاملات الارتباط بين درجة كل بند من أبعاد الاختبار الخمسة، والدرجة الكلية للبعد الذي تنتمي للكشف عن مدى صدق الاختبار، حيث كانت جميع قيم معاملات الارتباط للبنود المكونة لجميع أبعاد الاختبار ذات دلالة عند مستوى (0.01)، وهذا ما يؤكد صدق الاختبار استنادا إلى الدرجة العالية في اتساق بنوده مع الأبعاد المكونة للاختبار.

- صدق المقارنة الطرفية (الصدق التمييزي) :

تمت مقارنة متوسطات الدرجات التي حصل عليها أعلى 30% (ما يعادل 54 فرد) وأقل 30% من أفراد العينة الاستطلاعية والتي أشرنا إليها سابقا وذلك على جميع أبعاد الاختبار، فكانت النتائج المتحصل عليها مبينة على النحو الآتي:

جدول رقم (01): يبين نتائج اختبار (ت) لمعرفة دلالة الفروق بين أعلى 30 % وأدنى 30% من أفراد عينة التقنيين وفق درجاتهم في قائمة العوامل الخمسة الكبرى للشخصية.

الأبعاد	المجموعات	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	قيمة (ت)	مستوى الدلالة
المقبولية	أعلى 30 %	39.42	5.56	15.56	0.01
	أدنى 30 %	25.94	3.09		
الضمير الحي	أعلى 30 %	36.16	7.71	5.27	0.01
	أدنى 30 %	28.81	6.72		
الإنبساطية	أعلى 30 %	35.25	3.66	5.93	0.01
	أدنى 30 %	29.72	5.79		
العصابية	أعلى 30 %	34.31	2.28	10.81	0.01
	أدنى 30 %	25.51	5.52		
الإنفتاح على الخبرة	أعلى 30 %	33.75	2.67	5.98	0.01
	أدنى 30 %	28.11	6.39		

يوضح الجدول السابق ارتفاع قيم (ت) للمقارنة الطرفية بين مرتفعي ومنخفضي الدرجات على جميع أبعاد الاختبار، حيث كانت جميع القيم دالة عند مستوى (0.01)، وهذا يضيف دليلاً آخر على صدق الاختبار في التمييز بين درجات الأفراد.

ب - ثبات قائمة العوامل الخمسة الكبرى للشخصية :

- طريقة معامل ألفا كرونباخ: للتأكد من ثبات الاختبار تم استخدام طريقة معامل ألفا كرونباخ لكل أبعاد الاختبار فكانت النتائج موضحة في الجدول الآتي:

جدول رقم (02) : يبين قيمة معاملات الفاكرونباخ لأبعاد قائمة العوامل الخمسة الكبرى للشخصية.

المجالات	قيمة معامل الفاكرونباخ
المقبولية	0.81
الضمير الحي	0.73
الإنبساطية	0.79
العصابية	0.83
الإنفتاح على الخبرة	0.84

يلاحظ من خلال هذا الجدول، أن جميع معاملات الارتباط في جميع أبعاد الاختبار تراوحت ما بين (0.73 و 0.84) وتعتبر دالة إحصائياً عند مستوى 0.01، مما يجعل اختبار العوامل الخمس الكبرى للشخصية يتمتع بدرجة عالية من الثبات.

6-4 - الأساليب الإحصائية المستخدمة في الدراسة:

تم استخدام الأساليب الإحصائية في الدراسة الراهنة منها: اختبار كآي تربيع، واختبار تحليل التباين الأحادي.

7 - عرض ومناقشة النتائج

7-1 - عرض نتائج الدراسة:

الجدول رقم (3) : أثر المقبولية على ارتكاب المخالفات المرورية لدى السائقين باستخدام اختبار كآي تربيع .

المقبولية	مقبولية منخفضة	مقبولية مرتفعة	المجموع	قيمة كآي تربيع	درجة الحرية	مستوى الدلالة
ارتكاب المخالفات						
نادرا	502	511	1013	7.81	2	0.02 دال
أحيانا	189	233	422			
كثيرا	78	119	197			
المجموع	769	863	1632			

عند استخدام اختبار كآي تربيع لدراسة أثر سمة المقبولية على ارتكاب المخالفات المرورية، وُجد أنّ هناك تأثير ذو دلالة إحصائية بين المتغيرين؛ حيث كانت قيمة كآي تربيع المحسوبة تساوي (7.81)، في حين كانت قيمة كآي تربيع الجدولة تساوي (5.99) ، وذلك عند مستوى دلالة (0.05).

وتعني هذه النتيجة أنّ سمة المقبولية لها تأثير على ارتكاب المخالفات المرورية لدى السائقين، حيث أنّ المستويات المنخفضة في سمة المقبولية تتركز أساساً في العدوانية وعدم التعاون، عدم الإذعان والقبول، فتحتلي السائقين بهذه السمات يجعلهم يرتكبون تصرفات مخالفة لقواعد المرور، ولا يبدون التزاماً بها، الشيء الذي يجعلهم يتورطون في حوادث مرورية متفاوتة الخطورة، فالقيادة الآمنة تتطلب حرصاً على تطبيق السلوكات المرورية الآمنة لدى السائقين، ومحافظة على قواعد المرور والإذعان لها طواعية وعن قناعة، ومنه يمكننا أن نقول بأنّ سمة المقبولية قد تؤثر في ارتكاب بعض المخالفات المرورية لدى السائقين .

الجدول رقم (4) : أثر الضمير الحي على ارتكاب المخالفات المرورية لدى السائقين باستخدام اختبار كاي تربيع .

الضمير الحي	ضمير حي منخفض	ضمير حي مرتفع	المجموع	قيمة كاي تربيع	درجة الحرية	مستوى الدلالة
ارتكاب المخالفات						
نادرا	426	587	1013	31.16	2	0.01 دال
أحيانا	244	178	422			
كثيرا	101	96	197			
المجموع	771	861	1632			

عند استخدام اختبار كاي تربيع لدراسة أثر سمة الضمير الحي على ارتكاب المخالفات المرورية، وجد أن هناك عدم استقلالية، وتأثير ذو دلالة إحصائية بين المتغيرين؛ حيث كانت قيمة كاي تربيع المحسوبة تساوي (31.16) في حين كانت قيمة كاي تربيع الجدولة تساوي (9.21) ، وذلك عند مستوى دلالة (0.01).

ويمكن تفسير هذه النتيجة في أن بعد الضمير الحي والذي يتضمن عدة سمات منها: الحذر والتركيز، التآني والروية والتسامح والتعاطف، ضبط الذات، يمكن أن يكون لها تأثير على سلوكيات السائقين أثناء قيادة السيارات، وبصفة خاصة ارتكاب المخالفات المرورية لدى عينة البحث من السائقين. فالحذر والتركيز مطلوبان نجدهما مفقودين لدى السائقين الذين يجسدون نمطا مخاطرا في القيادة، كما نجدهم لا يقدرّون على ضبط سلوكياتهم بما يتوافق مع إجراءات السلامة المرورية، فنراهم لا يبالون بإشارات المرور ولا يحرصون على إعطائها الأهمية اللازمة أثناء القيادة الشيء الذي قد يؤدي إلى ارتكاب مخالفات مرورية متفاوتة الخطورة.

الجدول رقم (5): أثر الانبساطية على ارتكاب المخالفات المرورية لدى السائقين باستخدام اختبار كاي تربيع .

الانبساطية	انبساطية منخفضة	انبساطية عالية	المجموع	قيمة كاي تربيع	درجة الحرية	مستوى الدلالة
ارتكاب المخالفات						
نادرا	474	539	1013	2.81	2	0.24 غير دال
أحيانا	210	212	422			
كثيرا	84	113	197			
المجموع	768	864	1632			

عند استخدام اختبار كاي تربيع لدراسة أثر سمة الانبساطية على ارتكاب المخالفات المرورية لدى أفراد عينة البحث، وجد أن هناك استقلالية وعدم تأثير ذو دلالة إحصائية بين المتغيرين حيث كانت قيمة كاي تربيع

المحسوبة تساوي (2.81) في حين كانت قيمة كآي تربيع الجدولة تساوي (5.99)، وذلك عند مستوى دلالة (0.05).

وتبين هذه النتيجة أنّ بعد الانبساطية والذي يتضمن عدة خصائص منها: المودة، تأكيد الذات، النشاط، البحث عن الإثارة، الانفعالات الإيجابية لم يظهر لها تأثيراً على ارتكاب المخالفات المرورية لدى أفراد عينة البحث، ربما هناك تأثيراً أهم لسمات أخرى ستظهر في الجداول اللاحقة.

الجدول رقم (6): أثر العصابية على ارتكاب المخالفات المرورية لدى السائقين باستخدام اختبار كآي تربيع.

العصابية	عصابية منخفضة	عصابية عالية	المجموع	قيمة كآي تربيع	درجة الحرية	مستوى الدلالة
ارتكاب المخالفات						
نادراً	437	576	1013	22.24	2	0.01 دال
أحياناً	283	184	422			
كثيراً	101	96	197			
المجموع	776	856	1632			

عند استخدام اختبار كآي تربيع لدراسة العلاقة بين بعد العصابية وارتكاب المخالفات المرورية لدى أفراد عينة البحث من السائقين، وجد أنّ هناك ارتباط وتأثير ذو دلالة إحصائية بين المتغيرين؛ حيث كانت قيمة كآي تربيع المحسوبة تساوي (22.24) في حين كانت قيمة كآي تربيع الجدولة تساوي (9.21)، وذلك عند مستوى دلالة (0.01).

وتفسّر هذه النتيجة في كون العصابية والتي تتركب من عدة سمات تساهم بشكل لافت في ارتكاب السائقين لمخالفات مرورية متعددة ومتفاوتة الخطورة، ومن أهمها: الاكتئاب، الغضب، القلق، العدائية، الاندفاع، عدم الاستقرار الانفعالي. كل هذه السمات تميز السائقين ذوو المستوى العالي في العصابية، حيث تحدث فيهم تغيرات سلبية على المستويين الفيزيولوجي والسلوكي بالشكل الذي يجعلهم لا يسيطرون على أفعالهم بما تقتضيه أصول القيادة الآمنة، فيتورطون بذلك في ارتكاب عدة مخالفات مرورية، حيث يمكن للسائقين الذين يعانون من الخصائص السابقة ألا يحترموا قواعد المرور ولا يلتزمون بمدلولاتها، والتي تهدف إلى حمايتهم أصلاً، كما أنهم يتميزون بعدائية ظاهرة؛ سواء في قيادة المركبة أو مع جميع مستخدمي الطريق بشكل يجعلهم يشكلون خطراً على أنفسهم وغيرهم، وذلك من خلال الخرق المتواصل لنظام المرور وارتكاب مخالفات تجعل قيادتهم للسيارة أكثر خطورة.

الجدول رقم (7) : أثر الانفتاح على الخبرة في ارتكاب المخالفات المرورية لدى السائقين باستخدام اختبار كآي تربيع .

الانفتاح على الخبرة	انفتاح منخفض	انفتاح عالي	المجموع	قيمة كآي تربيع	درجة الحرية	مستوى الدلالة
نادرًا	488	525	1013	1.33	2	0.51 غير دال
أحيانا	191	231	422			
كثيرا	89	108	197			
المجموع	768	864	1632			

عند استخدام اختبار كآي تربيع لدراسة العلاقة بين بُعد الانفتاح على الخبرة وارتكاب المخالفات المرورية لدى السائقين من أفراد عينة البحث، وجد أنّ هناك استقلالية وعدم تأثير ذو دلالة إحصائية بين المتغيرين؛ حيث كانت قيمة كآي تربيع المحسوبة تساوي (1.33) في حين كانت قيمة كآي تربيع الجدولة تساوي (5.99) وذلك عند مستوى دلالة (0.05) .

وتعني هذه النتيجة أنّ بعد الإنفتاح على الخبرة والمتكوّن من خصائص تعني النضج الانفعالي والاهتمام بالثقافة، والخيال والابتكار والميل إلى الفنّ، لم يظهر لها تأثير على ارتكاب سلوكيات مخالفة لقواعد المرور لدى عينة البحث من السائقين، ربما أنّ هذه الخصائص ليس لها تأثيرا مباشرا على سلوكيات قيادة السيارات بنفس الدرجة التي ظهر بها التأثير في بعض الجداول السابقة.

الجدول رقم (8) : أثر ارتكاب المخالفات المرورية في عدد الحوادث المرورية المرتكبة لدى السائقين (تمّ استخدام اختبار تحليل التباين الأحادي)

المتغير	مصدر التباين	درجة الحرية	متوسط المربعات	قيمة (ف)	مستوى الدلالة
ارتكاب الحوادث المرورية	بين المجموعات	2	129.724	46.773	0.01 دال
	داخل المجموعات	1629	2.773		
	المجموع	1631			

عند استخدام اختبار تحليل التباين الأحادي لدراسة أثر ارتكاب مخالفات الحوادث المرورية على عدد الحوادث المرورية المرتكبة لدى أفراد عينة البحث من السائقين، وذلك بعد التأكد من شرط التجانس، تبين أنه يوجد أثر ذو دلالة إحصائية بين المتغيرين؛ حيث كانت قيمة (ف) تساوي (46.773) وذلك عند مستوى دلالة (0.01) .

وتفسر هذه النتيجة بأنّ الحوادث المرورية تنجم في معظمها من مخالفات مرورية يرتكبها بعض قادة السيارات، ويتأذى بها فرد أو مجموعة من أفراد المجتمع. ويبدو من الناحية العملية والمنطقية صحة التأثير بين عدد المخالفات المرورية وعدد الحوادث المرتكبة. حيث إنّ كثرة المخالفات المرورية تكون ناجمة من تفاعل سمات الشخصية واتجاهات السائقين نحو قيادة السيارات، وهذا ما قد يترتب عليه كثرة وقوع الحوادث المرورية، حيث أنّ الزيادة في بعض سمات الشخصية المؤثرة سلبا على التوازن النفسي والفيزيولوجي للإنسان كالقلق والغضب والعدائية... إلخ، تؤدي إلى عدم الاستجابة الفاعلة لمتطلبات الطريق والقيادة الآمنة للسيارة من جهة، وتجاهل مضامين إشارات المرور المثبتة على حواف الطرق من جهة أخرى، وبالتالي يؤدي هذا الوضع إلى زيادة المخالفات المرورية التي تنجم عنها غالبا وقوع الحوادث المرورية، وهكذا يستمر تأثير هذه الدائرة من الأحداث (سمات شخصية، مخالفات مرورية، حوادث مرورية) بشكل يساهم في تفاقم مشكلة الحوادث المرورية، ومنه يعتبر منطقيا وعمليا أنّ سمات الشخصية لا تؤثر مباشرة في وقوع الحادث المروري، وإنّما تتسبب في تجسيد سلوكيات مخالفة لقواعد المرور، وباعتبار هذه القواعد ما هي إلا إجراءات وقائية للسائقين وجميع مستخدمي الطريق، فإنّ عدم الالتزام بها من طرف السائقين يوقعهم في ارتكاب أخطار متعددة تنعكس على شكل حوادث مرورية. ويمكن أن نضيف في هذا المجال أنّه كلما زادت المخالفات والحوادث المرورية زادت مشاعر القلق والغضب التوتر،... إلخ، لدى السائقين جراء الخوف من الآخر (السائق و كيفية تصرفاته في الطريق)، مما يجعل دائرة التأثير بين المتغيرات السالفة الذكر تكون متبادلة بشكل يزيد من تعقيد ظاهرة الحوادث المرورية.

7-2- مناقشة و تفسير النتائج:

لقد صيغت فرضية الدراسة الراهنة على النحو الآتي: تؤدي بعض سمات الشخصية المتضمنة في الأبعاد الآتية: المقبولية، الضمير الحي، الانبساطية، العصابية، الانفتاح على الخبرة، إلى ارتكاب المخالفات المرورية والتي بدورها تؤدي إلى ارتكاب حوادث مرورية لدى السائقين .

بينت النتائج الإحصائية بأنّ لسمات بعد المقبولية أثرا على ارتكاب المخالفات المرورية لدى السائقين، من خلال عدم إدعانهم وقبولهم والتزامهم بقواعد المرور، كما أنّهم لا يتسمون بالحرص والمحافظة أثناء قيادتهم للسيارة، فسلوكاتهم يطغى عليها اللامبالاة، لأنّ القيادة الآمنة تتطلب حرصا على تطبيق السلوكات المرورية الآمنة لدى السائقين، و محافظتهم على قواعد المرور والإذعان لها طواعية وعن قناعة، ومنه يمكننا أن نقول بأنّ سمة المقبولية قد تؤثر في ارتكاب بعض المخالفات المرورية لدى السائقين. فالافتقار إلى

المهارات الاجتماعية في " القبولية" تبين أنه ملازم لخرق قوانين السير وكثرة حوادث الاصطدامات حسب ما أشار إليه " سيلار ونيلسون، Cellar & Neslson" (15).

كما أظهرت النتائج أنّ السمات المكونة لبعد الضمير الحي يؤثر على ارتكاب المخالفات المرورية، حيث وجد أنّ هناك عدم استقلالية وتأثير ذو دلالة إحصائية بين المتغيرين. ويمكن القول بأنّ تميز السائقين بخصائص شخصية مثل: الحذر والتركيز، التأني والروية والتسامح والتعاطف، ضبط الذات، يمكنها أن تنعكس إيجاباً على سلوكيات السائقين باعتبارها تدخل في إطار متطلبات القيادة الآمنة، أما ضعف مستوياتها لديهم قد يكون لها تأثير بصفة خاصة على ارتكاب المخالفات المرورية، بحيث لا تكون لهم القدرة على ضبط سلوكياتهم بما تملّيه عليهم إشارات المرور، ولا يتسامحون مع السائقين الآخرين، بعبارة أدق لا يبدون ضميراً حياً في تعاملهم مع مبدأ الأمان أثناء القيادة، مما يجعلهم يرتكبون مخالفات مختلفة وبصفة دورية.

فلقد أظهرت دراسة على سائقين تورطوا في اصطدامات و آخري لم يتورطوا فيها بأنّ المجموعة الأخيرة يستمتعون جداً في توقع ما يصبون إليه أكثر من الإثارة الآتية التي يستمتع بها المتورطون في اصطدامات. وقد تبين كذلك أنّهم في سلوكهم يحجمون كثيراً عن الإقدام على المخاطر، وأنهم منتظمون، ويميلون أكثر إلى تجنب الدخول في إثارات مستجدة (16).

أما فيما يتعلق ببعد العصابية فقد أثبتت النتائج العلاقة بين بعد العصابية وارتكاب المخالفات المرورية لدى أفراد عينة البحث من السائقين، حيث وجد أنّ هناك ارتباطاً وتأثيراً ذي دلالة إحصائية بين المتغيرين؛ ومن الجدير الإشارة إليه أنّ بعد العصابية يتركب من عدة سمات تساهم بشكل لافت في ارتكاب السائقين لمخالفات مرورية متعددة ومتفاوتة الخطورة ومن أهمها: الاكتئاب، الغضب، القلق، العدائية، الاندفاع، عدم الاستقرار الانفعالي. حيث أنّ هذه السمات قد تكون متعلقة في بعض الأحيان بحالات القيادة والطرق، أو تكون امتداداً لخصائص ثابتة نسبياً لدى عدد من السائقين، إذ تكون مجمل تفاعلاتهم في الحياة الاجتماعية تطبعها هذه السمات، والحقيقة أنّه في كل الحالات سينعكس ذلك سلباً على سلوكيات السائقين أثناء القيادة، فيلاحظ عليهم تغيرات سلوكية وانفعالات فيزيولوجية مصاحبة لها، تجعلها من خصائص قيادتهم ارتكاب المخالفات المرورية على نطاق واسع بشكل يجعلهم يشكلون خطراً على أنفسهم و يرهقهم من مستخدمي الطريق. حيث بينت بعض الدراسات على وجود « علاقة وطيدة بين سرعة الغضب وكل من عدد مخالفات السير وعدد احتمال مخالفة سير» (17). تبين كذلك أنّ السائقين ذوي السجل الأكبر في الاصطدامات و مخالفة قوانين السير هم أيضاً يسجلون أكبر قدر من العدوانية و الاعتداءات (18).

يبدى السائقون سريعو الغضب نوبات غضب حاد ويظهرون ميلا إلى الاعتداءات والسلوك الخطر في ممارسة قيادتهم اليومية ... و مخالفات قيادة⁽¹⁹⁾. في حين أثبتت دراسات عديدة أنّ العناصر الشخصية لها دور رئيس مساعد للقيادة المتهورة⁽²⁰⁾.

أما فيما يخص أثر ارتكاب المخالفات المرورية على عدد الحوادث المرورية المرتكبة فقد بينت النتائج الإحصائية عند استخدام اختبار تحليل التباين الأحادي لدراسة أثر ارتكاب المخالفات الحوادث المرورية على عدد الحوادث المرورية المرتكبة لدى أفراد عينة البحث من السائقين، وذلك بعد التأكد من شرط التجانس، حيث تبين أنه يوجد أثر ذو دلالة إحصائية بين المتغيرين.

حيث توجد هناك علاقة مستديمة بين الاصطدامات ومخالفات قوانين السير، وانتهاك قواعد ممارسة القيادة التعاونية المأمونة⁽²¹⁾. كثير من السائقين لديهم اقتناع بأنّ سلوك القيادة المخاطرة أو غير القانونية لا ينتج عنه بالضرورة اصطدامات⁽²²⁾. الاصطدامات التي تحصل بين سائقي سيارتين خصوصيتين تكون على الأرجح الأعم نتيجة خرق القوانين، وليس جراً خطأ أو هفوة⁽²⁾. تجاهل أنظمة السير من أهمّ العلامات المنذرة باحتمال حدوث اصطدامات⁽²³⁾.

وتفسر هذه النتيجة بأنّ الحوادث المرورية تنجم في معظمها من مخالفات مرورية يرتكبها بعض السائقين، ويتأذى بها فرد أو مجموعة من أفراد المجتمع. ويبدو من الناحية العملية والمنطقية صحة التأثير بين عدد المخالفات المرورية وعدد الحوادث المرورية المرتكبة. فمن خلال إحصائيات حوادث المرور يتبين لنا أنّ هناك تأثيراً بين المخالفات المرورية المرتكبة وعدد الحوادث المرورية المرتكبة، وعدد الجرحى والوفيات، وبالتالي يمكن التأكيد على أنّ كثرة المخالفات المرورية تكون ناجمة عن تأثير سمات الشخصية واتجاهات السائقين نحو قيادة السيارات، وهذا ما قد يترتب عليه كثرة وقوع الحوادث المرورية. بالفعل فسمات الشخصية لا تؤثر مباشرة في وقوع الحوادث، وإنما تؤثر في ارتكاب المخالفات المرورية، والتي بدورها تكون سبباً رئيسياً في وقوع حوادث.

فمن خلال البحث الحالي اتضح لنا أنّ السمات الشخصية باعتبارها قوى ضابطة وموجهة للسلوك المروري لدى السائقين تعمل على تهيئة الأرضية لتجسيد سلوكات معينة، فإذا كانت هذه السمات تتميز بالمخاطرة كانت سلوكات السائق خطيرة، مما يجعل من نمط قيادته غير آمن، ولا يراعي إجراءات السلامة المرورية لنفسه ولغيره من مستعملي الطريق، فسمات شخصية السائق تؤدي دوراً مساعداً رئيسياً في ارتكاب سلوكات مخالفة لما ينص عليه قانون المرور، حيث تؤدي هذه الأخيرة إلى وقوع حوادث و اصطدامات مرورية متفاوتة الخطورة.

وعليه فالعمل يجب أن يكون متكاملًا في مختلف مؤسسات التنشئة الاجتماعية قصد تفعيل المبادئ السليمة والأمانة في استعمال الطريق، زيادة على الاهتمام بالإعداد النفسي الاجتماعي للأفراد الذين يتقدمون للتكوين على قيادة السيارات، أو تقديم إرشاد نفسي اجتماعي مروري لأولئك السائقين الذين يتورطون في ارتكاب مخالفات وحوادث مرورية بكثرة، وذلك بغية تفعيل السلامة المرورية في الحياة الاجتماعية اليومية.

- خلاصة:

تبين لنا من خلال نتائج الدراسة الراهنة أنّ السمات الشخصية باعتبارها قوى ضابطة وموجهة للسلوك المروري لدى السائقين تعمل على تهيئة الأرضية لتجسيد سلوكات معينة، فإذا كانت هذه السمات تتميز بالمخاطرة كانت سلوكات السائق خطيرة، مما يجعل من نمط قيادته غير آمن، ولا يراعي إجراءات السلامة المرورية لنفسه ولغيره من مستعملي الطريق، فسمات شخصية السائق تؤدي دورًا مساعدًا رئيسيًا في ارتكاب سلوكات مخالفة لما ينص عليه قانون المرور، حيث تؤدي هذه الأخيرة إلى وقوع حوادث و اصطدامات مرورية متفاوتة الخطورة.

وعليه فالعمل يجب أن يكون متكاملًا في مختلف مؤسسات التنشئة الاجتماعية قصد تفعيل المبادئ السليمة والأمانة في استعمال الطريق، زيادة على الاهتمام بالإعداد النفسي الاجتماعي للأفراد الذين يتقدمون للتكوين على قيادة السيارات، أو تقديم إرشاد نفسي اجتماعي مروري لأولئك السائقين الذين يتورطون في ارتكاب مخالفات وحوادث مرورية بكثرة، وذلك بغية تفعيل السلامة المرورية في الحياة الاجتماعية اليومية.

❖ من خلال البحث الحالي يظهر أنّ سمات الشخصية تقوم بتوجيه وضبط سلوكات السائقين وفقًا لها أثناء قيادتهم للسيارات، وهو ما يجعلنا نؤكد على دور سمات شخصية السائقين في تجسيد سلوكات مخالفة لقانون المرور أثناء القيادة.

❖ تبين لنا من خلال هذا البحث أنّ المقبولية تؤثر في ارتكاب المخالفات المرورية لدى السائقين، حيث أنّ الدرجات المنخفضة في بعد المقبولية، والتي تعني الافتقار للإذعان والقبول بقواعد السير زيادة على التعاون والتعاطف والحرص والمحافظة على أمنهم و سلامة جميع مستعملي الطريق يمكن أن يجرهم إلى ارتكاب مخالفات مرورية. كما أنّ الضمير الحي يؤثر في ارتكاب المخالفات المرورية لدى السائقين، حيث تشير الدرجات المنخفضة في بعد الضمير الحي إلى انخفاض مستوى الحفاظ على أداء الواجبات في الطريق، الحذر والتركيز، التأني والروية والتسامح أثناء القيادة، كما لا يتميزون بقدرة على ضبط ذواتهم بما يحقق لهم الأمان ولغيرهم من السائقين، الشيء الذي ربما يورطهم في ارتكاب مخالفات مرورية واصطدامات. في حين تؤثر العصابية على ارتكاب المخالفات المرورية لدى السائقين؛ إذ أنّ الدرجات المرتفعة في بعد العصابية

يمكن ملاحظتها من الناحية العملية لدى السائقين؛ خاصة أولئك الذين تظهر عليهم انفعالات الغضب والقلق والعدائية، الاندفاعية، عدم القدرة على تحكم الضغوط، والتي تؤثر جميعها على زعزعة التوازن النفسي والسلوكي للسائقين مما يجعلهم يرتكبون سلوكيات مخالفة لقانون المرور وقواعد السلامة المرورية.

❖ خلاصنا من خلال الدراسة الحالية إلى أن المخالفات المرورية هي التي تؤدي إلى ارتكاب حوادث واصطدامات مرورية، حيث أن سمات الشخصية والاتجاهات نحو قيادة السيارات تؤثر في ارتكاب المخالفات المرورية، وتؤثر هذه الأخيرة في وقوع حوادث مرورية لدى السائقين.

من خلال الدراسة الراهنة تم التوصل إلى إبراز الدور الهام لسمات الشخصية في ارتكاب مخالفات وحوادث مرورية لدى السائقين، حيث يمكن أن نثبت بأنها عامل مهم يساهم في تفاقم مشكلة الحوادث المرورية وأعدادها المتزايدة في بلادنا

الهوامش

(1) لتفاصيل أكثر أنظر: وزارة النقل، دراسة إحصائية لحوادث المرور في الجزائر، الجزائر: المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، خلال السنوات 2003 – 2011.

(2) روس، روبرت و أنتونويتش، دانيال. سائقو عجلات الموت، ترجمة: عيد مراد، أحمد، بيروت: الدار العربية للعلوم، 2007، ص 67.

(3) (Watson, 1997) في: روس، روبرت و أنتونويتش، دانيال. مرجع سبق ذكره، ص 104.

(4) (Kotongiannis, 2002) في: روس، روبرت و أنتونويتش، دانيال. مرجع سبق ذكره، ص 30.

(5) (Norris et al, 2000) في: روس، روبرت؛ أنتونويتش. سائقو عجلات الموت، مرجع سبق ذكره، ص 30.

(6) (Iverson & Rundmo, 2000) في: روس، روبرت و أنتونويتش، دانيال. مرجع سبق ذكره، ص 65.

(7) (Lancaster & Word, 2002) في: روس، روبرت و أنتونويتش، دانيال. مرجع سبق ذكره، ص 66.

(1) CASTANIER, Carole et Le SCANFF, christine. Influence de la personnalité et des dispositions émotionnelles sur les conduites sportives à risques : une revue de littérature, Science et motricité, France, 2/2009 (n° 67), p. 39-78.

(8) الحارثي، زايد بن عجبر و الغامدي، حسين عبد الفتاح. الخصائص النفسية لمرتكبي المخالفات المرورية، المؤتمر الوطني الثاني للسلامة المرورية، مكة المكرمة : 4 – 7 شعبان، 1425 هـ ، ص 638 – 639 .

(9) (محمد أحمد النابلسي، 2002) في: بيان، محمد سعد الدين. التربية المرورية، مطابع جامعة نايف العربية، ط 1، الرياض، 2010، ص 41 .

(10) عبد الخالق، أحمد. الأبعاد الأساسية للشخصية، دار المعرفة الجامعية، الاسكندرية (مصر) ، 1983، ص 42 .

(11) أبو هاشم، محمد. المكونات الأساسية للشخصية في نموذج كل من كاتل و أيزنك و جولديبرغ، العدد 70، جامعة بنها (مصر) ، 2007، ص 211 – 274 .

(12) المطير، بن ناصر عامر. حوادث المرور في الوطن العربي، الرياض: جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، ط 1، 2006، ص 14 .

(13) للإطلاع على تفاصيل أكثر أنظر: أبو هاشم، محمد. المكونات الأساسية للشخصية في نموذج كل من كاتل و أيزنك و جولديبرغ، العدد 70، جامعة بنها (مصر) ، 2007، ص 211 – 274 .

(14) (Cellar & Nelson, 2009) في: روس، روبرت و أنتونويتش، دانيال. مرجع سبق ذكره، ص 114.

(15) (Trimpop & Kirkclady, 1997) في: روس، روبرت و أنتونويتش، دانيال. مرجع سبق ذكره، ص 98.

(16) (Iverson & Rundmo, 2000) في: روس، روبرت و أنتونويتش، دانيال. مرجع سبق ذكره، ص 65.

(17) (Lancaster & Word, 2002) في: روس، روبرت و أنتونويتش، دانيال. مرجع سبق ذكره، ص 66.

(18) (Deffenbacher & Lynch & Richards, 2002) في: روس، روبرت و أنتونويتش، دانيال. مرجع سبق ذكره، ص 66.

(19) (Richman, 1985) و (Stacey, 1985) في: روس، روبرت و أنتونويتش، دانيال. مرجع سبق ذكره، ص 74.

(20) روس، روبرت و أنتونويتش، دانيال. مرجع سبق ذكره، ص 67.

(21) (Watson, 1997) في: روس، روبرت و أنتونويتش، دانيال. مرجع سبق ذكره، ص 104.

(22) (Kotongiannis, 2002) في: روس، روبرت و أنتونويتش، دانيال. مرجع سبق ذكره، ص 30.

(23) (Norris et al, 2000) في: روس، روبرت؛ أنتونويتش. سائقو عجلات الموت، مرجع سبق ذكره، ص 30.