

## السياقة التهورية وحوادث المرور: قراءة في الأسباب النفسية

## Recklessdriving And Trafficaccidents: A Psychological Causes

تاريخ القبول: 2019/03/27

تاريخ الإرسال: 2019/03/04

أكبر نسبة حوادث مرور، ويعود ذلك لعدة أسباب أهمها العنصر البشري، حيث يعتبر المتسبب الأول في هذه الحوادث وذلك نتيجة العديد من الأسباب أهمها تبني سلوكيات الخطر أثناء القيادة، كالإفراط في السرعة وعدم احترام الإشارات والاهتمام بأشياء أخرى أثناء السياقة وغيره. ونسعى في هذه المداخلة إلى توضيح أسباب حوادث المرور ذات السبب البشري وتبيان العوامل التي تؤدي بالفرد إلى انتهاج سلوكيات الخطر أثناء القيادة.

**الكلمات المفتاحية:** السياقة التهورية؛

حوادث المرور؛ الأسباب النفسية.

**Abstract:**

Road accidents are one of the most serious problems at the global and local levels, because of their impact on economic and human fields. The deaths and serious injuries resulting from this phenomenon have become real problems threatening human health.

The number of victims of these accidents is equal to the number of victims of war, while traffic accidents leave many dead,

سامية شينار<sup>(\*)</sup>

جامعة باتنة 1- الجزائر

samiachinar@yahoo.com

**ملخص:**

إن حوادث المرور مشكلة أصبحت تفرض نفسها على الصعيد العالمي والمحلي، نظرا لنتائجها وآثارها الكارثية على الجانب البشري والاقتصادي، فقد أصبحت الوفيات والإصابات الخطيرة الناتجة عن تلك الظاهرة من المشكلات الرئيسية التي تهدد الإنسان في صحته ووجوده.

وتخلف الحوادث عددا من الضحايا يضاهاى عدد ضحايا الحروب والصراعات المسلحة، فإضافة إلى عدد الوفيات والمصابين جسديا لاختلاف درجة الإصابة من إصابات خفيفة إلى إصابات شديدة وحتى إعاقات وفقدان أعضاء، مضيف حصيلة المصدمين نفسيا. والمجتمع الجزائري كغيره من المجتمعات يعاني وبكثرة من مشكلة حوادث المرور خاصة وأنه مصنف في المراتب الأولى عالميا وعربيا ضمن أكثر الدول بها

(\*)- المؤلف المراسل.

*The purpose of this intervention is to explain the causes of these human-caused accidents and to identify the factors that lead the individual to adopt risk behaviors while driving.*

**Key Words:**

*Reckless driving; Traffic Accidents; Psychological Causes.*

*wounded, disabled and amputees; as well as psychologically traumatized.*

*Algeria suffers from this problem and ranks first in the world*

*with a large number of accidents for several reasons, including the humanitarian factor through risky behavior while driving, such as excessive speed, lack of respect for signs and lack of concentration while driving.*

**مقدمة:**

لقد أثبتت كثير من الدراسات أن الحوادث إنما لا تقع نتيجة الصدفة إنما هي متعمدة لاشعوريا ويقول فرانز الكسندر Franz Alexander في هذا المجال "إن التقصي العلمي أظهر أن غالبية الحوادث لا ترجع لبعض الصفات الإنسانية البسيطة، فبعض الأفراد يقومون بالعديد من الحوادث أكبر عدد من الحوادث التي يقوم بها غيرهم، وليس هذا لكونهم يخطؤون أو شاردي الذهن، ولكن يرجع ذلك إلى التكوين الكلي لشخصياتهم، فهي العامل الهام في وضعهم هذا وليس سمة منفردة مثل بطء الاستجابة أو انحطاط الذكاء"، ويقول أيزنك Eysenck "إن الحوادث يقوم بها بعض الأفراد الذين لديهم استعداد فطري لذلك". إذن فالحوادث تستبعد أن تقع نتيجة الصدفة البحتة وإنما العامل الإنساني هو المحرك لها وإن أخذت صورة الخطأ غير المقصود.<sup>(1)</sup>

كما تؤكد بعض الدراسات أن الإنسان المتمثل في قائد المركبة له الدور الأكبر في وقوع الحوادث المرورية بنسبة 83% بينما العوامل الأخرى من طريق ومركبة تشكل النسبة الباقية أي حوالي 17%.<sup>(2)</sup> وأن أكثر من 62% من الحوادث المرورية ترتكب من قبل سائقين تتراوح أعمارهم بين 18-39 سنة وتعتبر هذه النسبة عالية خاصة إذا قورنت بفئة السائقين الذين تزيد أعمارهم عن 40 سنة والتي تتجاوز نسبتهم عن 30% أما أعمار السائقين الذين اشتركوا في حوادث المرور وأعمارهم دون 18 سنة يمثلون 8%.

كما يؤكد بعض الباحثين أن المسبب الرئيسي للحوادث المرورية هو الإنسان وأن الأسباب الأخرى لا تمثل أسباب رئيسية لهذه الحوادث.<sup>(3)</sup> كما تشير دراسات أخرى إلى أن سلوك السائق والذي يستمد من ثقافته لها علاقة وطيدة بنمط قيادته للمركبة.<sup>(4)</sup> وأشارت أيضا بعض الدراسات إلى أن عدم التفكير الجدي والوعي الكامل ولا سيما لدى المراهقين هو السبب في ارتفاع نسبة الحوادث بين تلك الفئة من فئات المجتمع.<sup>(5)</sup> لذلك فالعديد من الدراسات تهتم بالسائق وسلوكاته وشخصيته باعتباره المسؤول الأول عن السياقة كسلوك آمن أو تهور.

### المحور الأول: أنماط شخصية السائقين ودورها في حوادث المرور

يقسم الباحثون أنماط سائقي السيارات من حيث علاقتهم بالحوادث المرورية إلى أربع فئات:

#### أولا- سائق السيارة العادي:

وهو غالبا ما يتحاشى الوقوع في الحوادث، عادة تتقنه الخبرة الفنية في القيادة، ينتشر هذا النمط بصورة لا بأس بها بين مختلف سائقي السيارات، لكنه يفتقد التكيف الكامل والتأقلم في مجتمع مروري منتظم.

#### ثانيا- السائق الذي يحاول إثبات ذاته:

وهذه الفئة تشكل أقل نسبة بين كل الفئات، وقد يكون أفرادها من نمط أصحاب المكنة الاقتصادية أو ذوي الأعمال الذين تضطروهم أعمالهم للسفر لمسافات طويلة، وفي اعتقادهم أن سر نجاحهم يرجع إلى السرعة في أعمالهم وقراراتهم والحفاظ على مواعيدهم، فيعممون أفكارهم هذه حتى على سلوك القيادة، وغالبا ما ينخرطون في رعونة القيادة والسرعة الزائدة عن الحد المسموح به، والتجاوز بسياراتهم في الأماكن الممنوعة، والشروع الذهني مما يكون سببا من أسباب وقوع الحوادث المرورية على الطرق.

#### ثالثا- السائق فاقد الثقة بقدراته:

وتشكل هذه الفئة حوالي 10 إلى 20 بالمئة من مجموع السائقين في مختلف المجتمعات، وتتراوح معدلات أعمارهم بين 16 و24 سنة، ويتسببون تقريبا في الثلث من

عدد الضحايا أو الوفيات الناجمة عم الحوادث، وغالبا ما يتصفون بعدم الاتزان أو الاستقرار النفسي والجسمي.

#### رابعاً- السائق المتزن:

وهذه الفئة تضم سائقي السيارات الذين يتصفون بالاعتدال والاستقامة السلوكية والأخلاقية والدينية، كما يتسمون بتقديرهم الموضوعي للمسؤولية عند تعاملهم مع الطريق أثناء القيادة، كما أنهم متمسكون بالتقاليد الاجتماعية الأصلية في عملهم، إلا أن البعض منهم قد يصاب بحالة انفعالية مؤقتة كالقلق أو التوتر نتيجة الانشغال في أمر ما، وبالتالي يتعرضون للحوادث المرورية، لكن سرعان ما تزول هذه الاضطرابات ويعودون إلى حالتهم الطبيعية.<sup>(6)</sup>

#### المحور الثاني: سلوك السياقة المتهور وأسلوب المخاطرة

إن السياقة كسلوك إنساني هي ظاهرة معقدة، تنتقل أسسه للفرد من خلال ثقافة المجتمع وقيم الأسرة ومؤسسات التعليم وحتى ما تتداوله وسائل الإعلام، وقد ذهب جيمس ليون (1997) James Leon في دراسته عن سيكولوجية المرور بأن هناك اتجاهين يساعدان في فهم سلوك الأفراد كسائقين، أحدهما يتعلق بمجموعة من العوامل الخارجية التي تشمل ظروف الطريق والسيارات التي تستخدمه والمعلومات المتعلقة بذلك تأتي من الأجهزة والمقاييس وتقييم الملاحظين، والآخر خاص بمجموعة العوامل الداخلية التي تهتم برأي ووجهة نظر السائقين أنفسهم، أي المتعلقة بأحاسيسهم ومشاعرهم وانفعالاتهم ومدركاتهم، وأفكارهم وآرائهم، وكل المعلومات الهامة والتي لا يمكن الحصول عليها من الأجهزة والملاحظين.<sup>(7)</sup>

كما أن درجة المخاطرة غالبا ما ترتفع لدى فئة الشباب ممن يمارسون قيادة السيارات خاصة عن إتباعهم نمط القيادة المقهورة والمندفعة، كالسرعة المفرطة أو الميل إلى القيادة الاستعراضية أمام الآخرين مع عدم الاكتراث بالقواعد والنظم المرورية المتبعة على الطرق، أيضا أظهرت النتائج الخاصة بدراسة دليزل وجوب أن الأفراد المرتفعين على سلوك المخاطرة في القيادة مرتفعون أيضا على مؤشر التعرض لحالة من الغفوة أو النوم الخفيف أثناء القيادة وهو مؤشر لمقدار الإجهاد العصبي الذي يعاني منه سائقي السيارات، كما ارتبطت درجة المخاطرة بمقدار القيادة المقهورة

نتيجة السرعة المفرطة على الطريق، وبالتالي يمكن أن نستخلص من هذه النتائج أن مرتفعي الميل لحوادث السيارات يرتفعون مع إفراطهم في سرعة القيادة<sup>(8)</sup>.

### المحور الثالث: جوانب الخلل النفسي في سلوك القيادة

إن قيادة المركبات تعتمد على ثلاث جوانب أساسية هي الجانب الوجداني والمعرفي والحسي الحركي وأي تشوه على مستوى هذه المكونات يؤدي إلى سلوكيات قيادة متهورة:

#### أولاً- التشوه على المستوى الوجداني: ويتمثل في:

- 1- إعطاء قيمة وتقدير للسيارة، والسيطرة عليها والتنافس كأسلوب مرغوب فيه في قيادة السيارة.
- 2- عدم القدرة على التحمل أو التغاضي عن تفوق السائقين الآخرين في الكفاءة والدوافع.

3- دعم الرغبة في تفرغ وتوجيه العدوان نحو الآخرين والملاحظ أنها تحمل الكثير من المعايير السلبية والضد اجتماعية، ولضبطها وتعديلها لا بد من تطبيق الطرق السوية ثقافياً واجتماعياً من أجل تعزيز الجوانب الإيجابية من تعاون بين السائقين وخفض الجوانب العدوانية.

#### ثانياً- التشوه على المستوى المعرفي: ويتمثل في:

- 1- عدم الدقة في تقدير الخطر.
- 2- التعصب والذاتية في فهم مواقف القيادة.
- 3- الافتقار إلى الذكاء الانفعالي لدى السائق.
- 4- انخفاض الوازع الخلقي.

وبالتالي فإن التشوه في الإدراك المعرفي للسائق حول موضوع القيادة يحد من كفاءته، لذلك لا بد من تعليم السائق طرق التدريب الذاتي ورفع كفاءة الذات حتى يتمكن من معالجة الخطر وتناوله بموضوعية.

#### ثالثاً- التشوه على المستوى الحسي الحركي: ويتمثل في:

- 1- العادات الآلية المبرمجة (Programmé)
- 2- أخطاء الإدراك في المسافة والسرعة والأداء الخاطئ.

3- التدهور في أداء الفرد أو انتباهه نتيجة التعب أو النوم أو الملل أو تأثير الكحول أو المخدرات أو الأدوية، أو الإعداد والتدريب غير الكفاء.  
والمؤشرات السابقة تدل على أن الجوانب الحسية الحركية غير الناضجة تحتاج إلى صقل، ولذا فإن التدريب لمدة طويلة دون انقطاع للسائق يكون ضروريا للوصول به إلى عادات تحقق له الكفاءة في القيادة.<sup>(9)</sup>

#### **المحور الرابع: العوامل النفسية المساهمة في سلوك السياقة المتهور**

إن سلوك السياقة المتهور يعد واحدا من أكثر سلوكيات المخاطرة انتشارا وسلبية، وهذا السلوك تؤثر فيه مجموعة عوامل معرفية وسلوكية نذكرها فيما يلي:

##### **أولا- العوامل المعرفية:**

إن السائق المتهور يمتاز بأنه ذو قدرة محدودة على الفهم، كما أنه لا يعي أن المواقف أكثر تعقيدا من أن تتيح له الاختيار ببساطة من بدائل كلها غير آمنة، ثم إن احتمالات النتائج المترتبة على كل اختيار غير مضمونة أو غير مؤكدة، وتأخذ هذه النماذج المعرفية في الاعتبار تأثير المعلومات على المخاطرة، إذ يشكل نقص المعلومات سببا مهما من أسباب المخاطرة، وذلك بإتيان السلوكيات المرفوضة اجتماعيا كمخالفة القواعد والنظم مما يزيد في درجة المخاطرة وبالتالي ارتفاع مؤشر السلوك المضاد لنظم المجتمع.

كما أن طريقة تقديم المعلومات والتي اتضح من دراسات متعددة أن لها تأثيرا على قرار الفرد، سواء في القرارات العامة فيما يتعلق بالمخاطرة في مجال الصحة أو حماية الذات من مصادر التهديد كوقوع الحوادث مثلا أو غير ذلك، وبالتالي تؤدي الثقة الزائدة في إمكان تدارك الخطر في آخر لحظة إلى التهاون في اتخاذ الاحتياطات اللازمة لحماية الذات وبالتالي يسعى الشخص أحيانا إلى ترتيب معلوماته بطريقة تقلل من الخطر المتوقع من سلوك معين فيما اسماه كاهنيمانوتفيسسكي 1984 بالتأكيد الزائف كما يؤدي سوء تقدير الزمن إلى قرارات غير صحيحة.

## ثانيا- العوامل السلوكية :

### 1-المخاطرة كسمة شخصية:

يعد كاتل من ابرز علماء الشخصية الذين توصلوا إلى أن أحد عوامل الشخصية هو المخاطرة والإقدام مقابل الخجل والحرص ، كما وجد العلماء دورا مهما للوراثة في هذه السمة.

### 2- العوامل الديمغرافية:

أكدت معظم الدراسات ارتباط السياقة كسلوك مخاطرة بعدد من المتغيرات الديمغرافية وأهمها السن، حيث اتفقت على أن المخاطر تزيد عند الأقل من ثلاثين سنة، بالمقارنة بمن هم اكبر منهم، وتؤكد الدراسات أن الصورة النمطية عن الفرد كبير السن من الراشدين هي انه أكثر حذرا من صغير السن، وقد اتفقت دراسات عدة على تقسيم فئات العمر حسب المخاطرة إلى اقل من 20 عام كما ارتبطت المخاطرة بالنوع من حيث ارتفع الذكور على المخاطرة أكثر من الإناث.<sup>(10)</sup>

### 3- الاعتقاد في الحظ الجيد:

تعد إدراكات الحظ جزءا مهما يرتبط بتوقعات النجاح والضبط، وهذا ما جاءت به كل من نظرية روتر (1966) ووينر (1972) والتي تفترض أن الحظ أمر عشوائي وغير قابل للضبط وذو تأثير محدود على توقعات المستقبل، فاعتبره روتر أحد مصادر التعزيز لوجهة الضبط الخارجية والتي أطلق عليها هيدر (1958) بالجبرية أو الحتمية القدرية مما يشير إلى العلاقة العكسية بين الضبط المدرك والاعتقاد في الحظ .

وفي تفسيرهم لمنشأ الاعتقاد في الضبط يري وينر وزملاءه (1982) أن توقعات المستقبل تكون مؤسسة على تفسيرات علمية في ضوء نتائج الماضي، وحددوا أربع علل أولية لتفسير النجاح أو الفشل هي: القدرة والجهد وصعوبة المهمة والحظ، وفق محكين أساسين هما الثبات أي الاستمرارية عبر المواقف والزمن. ويقرر وينر وزملاءه أن الثبات هو العامل الحاسم في تحديد ادراكات الضبط، وأن الضبط يكون منخفضا عندما تبدو عوامل كالحظ وكأنها مسؤولة، وهو ما أشار إليه اندرسون من أن كلا من الثبات المتزايد والداخلية المتزايدة يؤديان إلى ادراكات الضبط ومن ثم يعد الحظ تأويلا خارجيا وغير ثابت، وبالرغم من ذلك هنالك اتجاه حديث بشأن علاقة

الاعتقاد في الحظ بالنجاح أشار إليه دارك وفريدمان من أن هناك أناسا يعتقدون بأن حظهم الجيد يؤدي بهم على نحو مستمر على النجاح المؤكد في مختلف أمور حياتهم. وتشير تقييماتهم تلك إلى نظرهم للحظ بوصفه خاصية ذاتية ثابتة بمرور الزمن، فيحتفظون باعتقادات لا عقلانية أو وهمية ومن ثم يتكافأ الحظ الشخصي على نحو تجريدي كمصدر لتوقعات المستقبل الموجبة مع المهارة الشخصية، مادام أي منهما قد أدرك من قبل الشخص مصدرا للنجاح وعلى هذا النحو يميل الأشخاص الذين يعتقدون في الحظ الجيد تطوير توهم بسيطرتهم على الأحداث مما يزودهم بمشاعر الثقة بالنفس، الأمر الذي يسأهم في فهم بعض جوانب سلوك الإقدام على المخاطرة في حياتنا اليومية.<sup>(11)</sup>

#### 4- الثقة الزائدة:

تشير الثقة الزائدة إلى تقدير مبالغ فيه من قبل الأفراد لنجاحهم في اتخاذ القرار والاعتقاد بان أحكامهم أكثر دقة وكفاءة عما هم عليه في الواقع، وأنه من الأسهل تذكر القرارات والأحكام الناجحة مقارنة بالقرارات الفاشلة، وحتى نحفظ بالمشجعات المتاحة فإننا نميل للمبالغة في تقييم النجاح في مثل تلك المهام، ولقد كشفت دراسة سلانجرورودستام عن أن الثقة بالنفس تعد العامل الحاسم في إقدام الفرد على سلوك المخاطرة.

لذلك فسلوك القيادة المتهورة يعد نمط للاستجابة يتم تحت تأثير التفكير اللاعقلاني، كما أنه ينطوي على مغامرة رغم ما تحمله من مكاسب هائلة فإنها قد تقوده إلى خسائر فادحة، فعلى السائق أن يعطي تقييمات ايجابية واقعية والتي من شأنها أن تزيل كلا من الشعور بالخوف أثناء السياقة والإقرار المعرفي بوجود خطر حقيقي ما .

#### المحور الخامس: خصائص السياقة الآمنة الوقائية

يجب أن تتوفر لدى السائق بعض الصفات المحبذة للسياسة الجيدة ولتفادي وقوع الحوادث التي تقع يوميا في الطرقات فمن بين الصفات التي يجب أن تتوفر في السائق هي الخبرة والمهارة والتي تأتي مع مرور الزمن لكن هناك صفات يجب أن تتوفر لديه منذ البداية والتي تتمثل فيما يلي:

### أولا- المسؤولية:

يجب على السائق أن لا يأخذ بعين الاعتبار مسألة أمنه وأمن الركاب الموجودين معه بسيارته فحسب، بل عليه أن يأخذ بعين الاعتبار أمن كل مستعملي الطريق بما في ذلك الراجلين، ولا يستطيع القيام بذلك إلا إذا أبدى انتباها دقيقا لحالات حركة المرور المتغيرة، وتابع تطورها وعلى هذا الأساس يمكنه أن يخطط ردود أفعاله مسبقا بحيث لا يتسبب في خطر مضايقة للآخرين.

### ثانيا- التركيز:

إن الإحساس بالمسؤولية لدى السائق عادة ما ترافقه عملية تركيز على مهمة السياقة، حيث يجب عليه أن يركز كل الوقت إذا أراد التعامل مع حركة المرور في هذا العصر والتي عادة ما تكون كثيفة وسريعة التحرك، هذا بالإضافة إلى أن هناك أخطار يمكن أن تظهر من مصادر مختلفة، فإذا ترك فكره في حالة شرود حتى ولو للحظة فإن احتمال ارتكاب الأخطاء يزداد بشكل ملحوظ، وبطبيعة الحال الأخطاء قد تؤدي بدورها إلى حوادث، وهكذا فإن السائق في حالة تعب أو إحباط أو قلق أو ملل، أو حتى إن كان مشغولا فإنه يستغرق وقتا أطول ليستجيب وبالتالي فإنه من المستحسن أن يتخلى عن مهمة قيادة السيارة في كل هذه الظروف وإذا كان عليه القيام بذلك عليه فيجب أن يأخذ احتياطات خاصة لهذا الغرض.

### ثالثا- التوقع:

أن عملية التركيز لدى السائق تساعد على توقع الأشياء، فالتوقع في مهمة السياقة يعني إصدار رد فعل مناسب ليتناسب مع ما يقوم به بقية مستعملي الطريق بالإضافة إلى استعدادة للقيام بأي تعديل كلما تطلب الأمر ذلك، وهكذا فإن التجربة والتوقع معا يجعلان السائق يسلك طريقة شبه أوتوماتيكية أو آلية تمكنه من تحاشي الخطر الممكن لكي لا يصبح خطرا حقيقيا.

### رابعا- الصبر:

من السهل جدا أن ينفعل السائق بسرعة عندما يرتكب الآخرون نوعا من الأخطاء أو عندما يدخل إلى مكان فيه ازدحام حركة المرور، لكنه إذا فعل هذا فهو قريب

من ارتكاب حادث لذلك يجب ألا يقود السيارة تحت مزاج ملؤه الانتقام أو التنافس، فإذا ضايقه السلوك التنافسي أو العادات السيئة للسائقين الآخرين فعليه أن لا يغضب حتى وإن كان على حق، بل يجب عليه أن يظهر بمستوى عال من التعقل أو الترفع عن النزول إلى سلوك شخص غاضب، محأولا بذلك إعطاء درس للطرف الآخر والظهور أمامه كمثال أعلى ونموذج للسلوك الجيد الذي يجب أن يتصف به السائق.

#### خامسا- الثقة بالنفس:

تعد درجة الثقة في النفس لدى السائق عند التعامل مع سيارته كجزء من موقفه نحو مهنة السياقة، وبطبيعة الحال فإن السائقين الجدد يكونون غير متأكدين من أنفسهم في شيء معين، وتتمو الثقة في النفس مع اكتساب الخبرة، لكن السائق الجيد هو الذي لا يترك نفسه يشعر بثقة النفس الزائدة عن اللزوم لأنها تؤدي إلى اللامبالاة والمجازفة والتي بدورها قد تنتهي بحادث .

#### سادسا- التدريب المنظم:

إن كل الصفات التي ذكرناها من قبل تعتمد على نوعية التدريب الذي يتلقاه الفرد منذ البداية، فعادة ما يبدأ السائقون تعلمهم عن طريق أهلهم وأقاربهم وأصدقائهم وهذا ما يساعد على إجراء الكثير من التمارين التطبيقية بتكاليف منخفضة، لكن على الرغم من أن بعض المعلمين غير المختصين يمكنهم شرح الكثير من التفاصيل حول سير السيارة أو أسلوب القيادة في ظرف مدة زمنية معقولة، فإن الكثير من السائقين المهرة لا يصلحون كمدرسين حيث يمكنهم تحطيم مستوى الثقة بالنفس لدى المبتدئين بدفعهم للقيام ببعض التمرينات الصعبة والغير منظمة، وهكذا فإن التدريب المنظم والمخطط الهادف يعتبر حدا أساسيا لتعلم مهنة السياقة بل ويجب أن تخطط كل حصة تعليمية لتناسب مدى تقدم المتعلم.

#### سابعا- المعرفة الميكانيكية:

معرفة السائق لكيفية عمل الأجزاء المختلفة للسيارة وماذا يحدث لها عند استعمال المتحكمات يعتبر ضرورة، لأنه سوف يكتشف إحساسا بالرفق على السيارة وهذا سوف لن يجعل منه سائقا جيدا فحسب، بل يزيد من مستوى اهتمامه بمهمة السياقة،

كما يمدد في حياة سيارته، وعلى العموم فإن السائق الجيد سوف يتعلم استعمال المتحكمات بسرعة أكثر إذا كان يفهم كيفية عملها مع بعضها البعض.<sup>(12)</sup>

### خاتمة:

لا شك أن السائق هو المحرك للمركبة لهذا فهو أهم العناصر المتسببة في الحوادث المرورية، وقد أثبتت التقارير في عدد من الدول وخاصة الولايات المتحدة الأمريكية أن دور العنصر البشري وعلاقته بالحدث كبير جدا فهو المسؤول الأول عن الحوادث المرورية، ووجد انه يشكل 85 % من مجموعة أسباب حوادث المرور على الطرق، وذلك ناتج عن السلوك البشري الذي ربما يتأثر بعدة عناصر أهمها عمر الفرد وثقافته وخبرته في القيادة وحالته الاجتماعية. كما أثبتت بعض الدراسات أن عمر الفرد يلعب دورا أساسيا في سلوكاته وتصرفاته كسائق، حيث وجد أن السائقين في عمر الشباب تزيد مخالقاتهم لقواعد وأنظمة المرور مما ينتج عنه نسبة عالية من الحوادث باختلاف من هم اكبر منهم سنا.

ويجب التأكيد على أن عدم معرفة وعدم الخبرة بالسياقة يعتبران عاملين أساسيين في وقوع الكثير من الحوادث، فيجب أن يكون لديه الخبرة والقدرة على القيادة الصحيحة وأن يتمكن من التعامل السليم مع كافة المواقف والظروف المختلفة، بمعنى آخر انه يجب التشديد على المتقدمين للحصول على رخصة السياقة واختبارهم اختبارا دقيقا يراعى فيه كل متطلبات السلامة والتأكد التام من الذين يشتركون في عدد كبير من الحوادث.

### الهوامش والمراجع:

(1)- الزبيدي، طلال، سيكولوجية الحوادث، مقال منشور بتاريخ ماي 2010 في موقع أكاديمية علم النفس:

(2)- عبد الله، الصقر، مشكلة حوادث المرور في المملكة العربية السعودية من واقع الإحصاءات الرسمية، ورقة علمية قدمت في المؤتمر الوطني الأول للملاحة المرورية، الرياض، 1997، ص 36.

(3)- عبد الجليل، السيف وآخرون، بحث دراسة أسباب ارتفاع نسبة إصابات حوادث المرور في كل من منطقة مكة المكرمة والمنطقة الشرقية ووسائل تلافيتها، مدينة الملك عبد العزيز للعلوم والتقنية، الرياض، 1990، ص 25.

- (4)- Lauer A.R. "The Psychology of driving", Thomas publishing Co, U.S.A.1972.P10
- (5)- Beamish, J. and Malfetti, " A psychological Comparison of Violator and non-violator automobile drivers in 16 to 19 yearsage group, Traffic researchReview, 1962.
- (6)- النابلسي، محمد: علاقة حوادث السير بتشويه الدفاعات النفسية، ورقة مقدمة إلى مؤتمر حوادث السير في دول الخليج، 2002، ص113
- (7)- يخلف، عثمان، علم النفس الصحة، دار الثقافة للطباعة، قطر، ط1، 2001، ص19.
- (8)- درويش، عبد الفتاح سيد، بعض محددات الميل إلى الحوادث المرورية، دار النشر الأقصى، لبنان، ط1، 2005، ص429
- (9)- بوطبال، سعد الدين، دور التناؤل غير الواقعي في ارتكاب الحوادث المرورية لدى السائقين الشباب، مخبر تطوير الممارسات النفسية والتربوية، مجلة دراسات نفسية وتربوية، جامعة قاصدي مرياح، ورقلة، 2012
- (10)- درويش، عبد الفتاح سيد، مرجع سابق، ص427.
- (11)- هريدي، عادل محمد، علاقة الإقدام على المخاطرة باللاموضوعية، دار النخبة للنشر، القاهرة، 2002، ص75.
- (12)- بوظريفة حمو وآخرون، دراسة عن أسباب حوادث المرور في الجزائر، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1991.