ISSN: 2253-0347
مجلـة علوم الإنسان والمجتمع
Journal of Human and Society Sciences
EISSN: 2602-781X
المجلد: 13 / العدد: 03 / السنة: 2024/ ص ص: 251 - 270

السياقة الخطرة لدى الشباب: أسبابها وطرق الردع والوقاية

Dangerous Driving for young people: Deterrence and prevention methods

تاريخ الإرسال: 2024/05/01 تاريخ القبول: 2024/09/09 تاريخ النشر: 2024/10/31

عبد الكريم حبرو [1]، سامية شينار [2]

[1] مخبر سيكولوجية مستعمل الطريق، جامعة باتنة 1، الجزائر،
EMAIL :abdelkarim.haberrou@univ-batna.dz
[2] جامعة باتنة 1، الجزائر، EMAIL :samia.chinar@univ-batna.dz

الملخص:

تهدف هذه الورقة البحثية إلى تسليط الضوء على احد أسباب حوادث المرور ألا وهي السياقة الخطرة عند الشباب وطرق الردع والوقاية، في محاولة للوصول إلى استنتاجات أو حلول يمكن أن تحد أو حتى تخفف من حدة حوادث المرور وعدد الضحايا التي تعرف ارتفاعا كبيرا في الآونة الأخيرة، فمن خلال هذه الورقة البحثية تم التطرق إلى مفهوم السياقة الخطرة وسلوك المخاطرة مظاهر السياقة الخطرة، تعريف السائق المخاطر، الجوانب والأسس المرتبطة بسياقة السائق للمركبة وكذا أسباب السياقة الخطرة ولما هي مرتبطة بالشباب، وأخيرا طرق الردع والوقاية.

الكلمات المفتاحية: السياقة الخطرة ; سلوك المخاطرة ; الشباب ; حوادث المرور.

المؤلف المرسل: عبد الكريم حبرو ، **الإيميل:** abdelkarim.haberrou@univ-batna.dz

Abstract:

This study aims to analyze the most important causes of road accidents, the first of which is dangerous driving among young people, while addressing methods of deterrence and prevention, in order to reach conclusions or solutions that can contribute to reduce road accidents and the number of victims, which we know is increasing considerably, Through this study, all the following themes were addressed the notion of dangerous driving and risky behavior, the manifestations of dangerous driving, the definition of risks by the driver, the behavioral aspects linked to driving a vehicle by the driver, as well as the causes of dangerous driving and what affects young people, and finally the methods of deterrence and prevention.

Key words: Dangerous driving; Risky behaviour; Youth; Road accidents

1. مقدمة:

تعتبر قضية حوادث المرور من اكبر معضلات العصر التي تعيق تطور المجتمعات وتنميتهم اقتصاديا واجتماعيا، لأنها تمس بالإنسان بالدرجة الأولى ونتائجها جد مكلفة تثقل كاهل الدول، حيث صنفت منظمة الصحة العالمية حوادث السير كسبب من بين أسباب الوفيات العشر الأكثر شيوعا في العالم واحتلت هذه المشكلة المرتبة الأولى لدى وفيات الشباب، وأصبحت من بين اكبر تحديات العصر الحديث، والملاحظ في حوادث المرور غالبا أن الفئة الأكثر تعرضا للحوادث هي الشباب، وهي الفئة التي عليها يبنى الاقتصاد والعلم والتنمية الاجتماعية، وبها يقاس مدى تقدم الشعوب ونموها وتطورها.

الجزائر ليست بمنأى عن خطر هذه الحوادث وما تسجله الإحصائيات بشكل مرعب ينذر بإرتفاع النسب والأرقام الكارثية حول حوادث السير، حيث تشير إحصائيات

المندوبية الوطنية للأمن في الطرق بالجزائر، أن العامل البشري يمثل ما نسبته 96,81 % في مجمل حوادث المرور حيث احتلت الإفراط في السرعة الترتيب الأول من بين أكثر الأسباب لحوادث المرور بنسبة 15,23 (محي الدين، 2021)

تعد الإصابات والوفيات بين السائقين الشباب مشكلة حقيقية في البلدان وهذا ما يؤكد الحاجة الملحة لجهود الوقاية بين هذه الفئة من مستخدمي الطريق (لكحل، 2019،ص45.)

وهنا الإشكال الحقيقي الذي دفعنا للبحث حول الموضوع وهو لماذا الفئة الشبانية هي الفئة الأكثر تعرضا للإصابات والوفيات في حوادث السير؟ قد يأتي أي إنسان فيجيب ان هذا منطقي بحكم أن اغلب السائقين من الشباب، ولكن لماذا الفئة العمرية من الكهول لا تحتل مثل هذه النسب والإحصائيات ؟ وهل توجد أسباب تخص فئة الشباب دون الأخرى؟

كما وحددت منظمة الصحة العالمية في تقريرها حول حوادث المرور الفئات التي تكون أكثر ممارسة لسلوك السياقة الخطرة، وذلك بالرجوع إلى مخلفاته، حيث ذكرت انه يمثل من الشباب الذين تتراوح أعمارهم بين 15 و45 عاما نحو59 %من أولائك الذين يموتون أو يصابون في حوادث المرور.(حربوش، 2020، ص 40)

إن البحث في مجال السياقة و حوادث المرور يكون ضمن ثلاثة عناصر مرتبطة فيما بينها وهي المركبة والطريق والسائق، استنادا إلى تلك العناصر انتظم عمل الباحثين باختلاف انتماءاتهم العلمية (هندسية، قانونية،إدارية، أمنية، طبية) وبدرجة اقل سيكولوجية على الرغم من وضوح هذا الجانب في حوادث المرور وهو ما يبرر عدم الوصول إلى نتائج، من شانها أن تكبح معدلات حوادث المرور(سبع، زعتر، 2014، ص 100)

تخصص علم النفس ومهام الأخصائي النفساني مغيب دوره تماما في مجال السلامة المرورية، والبحث في أسباب حوادث المرور، حتى وإن وجدت بعض الدراسات التي يقوم بها الباحثون، إلا إن الجهات المسؤولة لم تلقي لها بالا ولا تطبق نتائجها في الميدان.

من خلال ما تم طرحه من تساؤلات وعلى ضوء هذه الإحصائيات والحقائق المؤلمة التي سجلتها حوادث المرور جاءت هذه الدراسة التي تهدف إلى تسليط الضوء على هذه الظاهرة من خلال التطرق إلى موضوع السياقة الخطرة ولما هي مرتبطة بالشباب، مع إبراز دور وأهمية علم النفس والأخصائي النفساني في هذا المجال، لإيجاد الحلول الممكنة ومعالجة المشكل، وذلك بالإجابة على ما يلي:

- ما هو سلوك المخاطرة؟
- ما هي السياقة الخطرة وما هي أبعادها؟
- ما هي مظاهر السياقة الخطرة؟ و من هو السائق المخاطر؟
-ما هي الجوانب والأسس المرتبطة بسياقة السائق للمركبة؟
- ما هي أسباب السياقة الخطرة؟ ولما هي مرتبطة بالشباب ؟
- كيف يمكن ردع السياقة الخطرة عند الشباب والوقاية منها؟

وعليه تم تقسيم هذه الدراسة إلى مجموعة محاور وهي على النحو الآتي:

2. **المحور الأول: سلوك المخاطرة:**

تعددت التعريفات الخاصة بمصطلح المخاطرة بإختلاف النظريات التي فسرت هذا المصطلح وسوف نوجز لها تعريفا حسب متطلبات الدراسة الحالية.

المخاطرة في معناها الإجمالي تعني المجازفة وهي تشمل كل من السلوكيات المقصودة وغير المقصودة، فهي صفة شخصية مميزة، يتميز بها بعض الأفراد وترتبط بأنماط عديدة من السلوك الاجتماعي كالتهور.(بن عياش ، 2008، د ص)

والمخاطرة عملية إدراكية في المقام الأول لأنها عملية تقدير الاحتمالات فالشخص يتخذ قراراته تبعا لما يدرك وهناك عوامل ذاتية تتدخل في إدراك الفرد، فالفرد لديه بناء من المعتقدات والقيم والاتجاهات وهو نفسه نتاج لتنشئة اجتماعية معينة وخبرات سابقة ويمتلك سمات وخصائص شخصية تميزه عن غيره وبناء نفسيا متفردا.
(صفوت،1992 ، ص 36)

وعليه يمكن اعتبار سلوك المخاطرة كل سلوك متعمد أو غير متعمد يقوم به الفرد بعد اتخاذ القرار بناء على مدركاته، مع احتمالية تحقيق أهداف القيام بالسلوك أو الفشل فيه.

3.المحور الثاني: تعريف السياقة الخطرة:

هي جملة من السلوكيات التي يقوم بها السائق وقد تؤدي إلى نتائج غير مرغوب فيها، من حوادث تنتج عنها أضرار مادية أو جسمية أو نفسية للسائق أو لبقية مستعملي الطريق.(بن منصور، بن علي، 2020 ، ص 207.)

وتعرف السياقة الخطرة بأنها السلوك الذي يقوم به السائق وهو الأمر الذي يزيد من احتمال تورطه في حوادث السيارات ، ويمكن تحديد ثلاثة أبعاد للسياقة الخطرة وهي: الأفعال المتعددة من العدوان تجاه الآخرين وقد تكون جسدية أو لفظية، التعرض للانفعالات السلبية أثناء القيادة كالإحباط القلق والغضب، وأخيرا المجازفة. (قريشي،2014، د ص)

وعليه فإن السياقة الخطرة هي عكس السياقة الآمنة، فإذا كانت السياقة الآمنة هي مجموع السلوكات التي يقوم بها السائق من اجل ضمان حمايته وحماية الآخرين أثناء السير في الطريق، فإن السياقة الخطرة هي بإختصار عدم الإكتراث لمبادئ السياقة الآمنة بالإضافة الى انتهاج سلوكات سلبية ، سوف نتطرق إليها بنوع من التفصيل في العنصر الموالي، يحتمل أن تؤدي بالفرد للهلاك كأقصة تقدير، أو إصابات جسمية خطيرة وصدمات نفسية تترك أثرا على المدى الطويل، كأقل تقدير لنتائجها على الفرد.

04. المحور الثالث: مظاهر السياقة الخطرة:

مظاهر وصور السياقة الخطرة يمكن ملاحظتها وتمييزها من طرف أي إنسان عاقل لدى عامة الناس، فيمكن لأي فرد عادي عند سؤاله أن يجيب عن ذلك بوصف مجموعة من المظاهر بشكل عام، ولكن أي موضوع يحتاج إلى متخصصين في المجال من اجل تحديده بدقة، وسوف نقوم بتحديد مظاهر سلوك السياقة الخطرة حسب ما تم تناوله

من طرف باحثين متخصصين في مختلف الدراسات النفسية والاجتماعية، وهي مجموعة في النقاط التالية:

4-1- العدوانية في السياقة:

يعرف السلوك العدواني في السياقة انه أسلوب تصرف مقصود يدل على عدم المبالاة على سلامة وراحة الآخرين حتى ولو لم يقصد من هذا التصرف الضرر الجسمي المباشر ويكون الدافع من هذا السلوك هو قلة الصبر، وسرعة الانزعاج، أو الرغبة في تحدي الآخرين، أو محاولة توفير الوقت، وتظهر مظاهر هذا السلوك في الاستعمال المتكرر لمنبه السيارة، الألفاظ العدوانية تحدي الآخرين في الطريق، إبقاء الرجل على مكابح السرعة...

4-2- شرب الكحول والمؤثرات العقلية:

تؤكد اغلب الدراسات المخبرية التي تقيس مهارات السائقين أن مستوى هذه المهارات يتأثر سلبا وبشكل ملحوظ عند تسجيل نسبة كحول في الدم 0,2 غ/ل ويتضاعف احتمال وقوع الحوادث كلما زاد مستوى الكحول في الدم، وفي دراسة طبية لضحايا حوادث السيارات تبين أن نسبة كبيرة من المصابين هم من الذين يستخدمون مختلف أصناف الأدوية المهدئة.

4-3- التهور في السياقة (السرعة المفرطة):

السرعة الزائدة والسرعة غير الملائمة قياسا بالظروف التي تحيط بالسائق والمركبة والطريق وحالة الطقس تعتبران العاملين الرئيسين في حوادث المرور من حيث العدد والخطورة.

4-4- عدم استعمال حزام الأمان:

يعتبر إهمال وضع حزام الأمان من العوامل الرئيسية لوفيات وإصابات الركاب في حوادث المرور، ويعتبر حزام الأمان من احد الإجراءات الأكثر فعالية لحماية الركاب من

التعرض للإصابة خلال التصادم، وقد برهنت أحزمة الأمان بالمركبات عن فعاليتها في إنقاذ الأرواح وتخفيض حدة الإصابات الى 65 % إذا ما تم استعماله بشكل صحيح.

4-5- استعمال الهاتف النقال:

هناك العديد من الأبحاث التي أظهرت تغيرات مهمة وسلبية في طريقة القيادة لدى الأشخاص الذين يستخدمون الهاتف أثناء القيادة، مثل بطء الانعكاسات العصبية والبطء في ردة الفعل عند استخدام المكابح وكذلك البطء في ردة الفعل والإنتباه للتغيرات في إشارات المرور وكذلك البطء في استخدام الرؤية السليمة من خلال الزجاج او الأجهزة والعدادات داخل السيارة.(رحال غربي ،2014، ص 77-80.)

تعددت مظاهر السياقة الخطرة لكن تم الإشارة إلى الأكثر أهمية والتي وتؤدي إلى حوادث السير بشكل متكرر حسب نسب الإحصائيات في عدد وأسباب حوادث المرور.

5. المحور الرابع : تعريف السائق المخاطر:

السائق المخاطر هو الذي يقصد خرق قوانين السير عن إدراك تام بذلك ، فهو لا يأبه بأنظمة الطرقات،أناني وصدامي يسير دون تفكير، انفعالي وينتهك معظم قوانين السير لا يراعي حرمة الآخرين ، ولامبالاة تجاه حقوق الآخرين بما فيها سلامتهم، ويمكن تقسيم السائقين الخطرين إلى مجموعة من الفئات وذلك حسب السلوكات التي يقومون بها على النحو الآتي:

- فئة السائقين حكام الطريق: يعتقدون ان لهم الحق في السيطرة على الطريق، وان الطرقات انشأت خصيصا لهم وأن القوانين سنت لصالحهم فقط.

- فئة السائقين المتجولين الباحثين عن المتعة:يطلبون الإثارة والسرعة المتهورة، وهي بالنسبة إليهم متعة الترويح عن النفس.

- فئة السائقين مخربي الشوارع: يستعملون سياراتهم لمضايقة الآخرين وإلحاق الأذى بهم، كأنها آلة يستخدمونها كوسيلة للتعبير عن غضبهم وعدوانهم في حالة الغضب.

- السائقين أصحاب نوبات غضب الطريق: يعاني هؤلاء من نوبات غضب الطريق وهي أكثر أشكال القيادة تطرفا وعدوانية، يقومون بأفعال إجرامية وغير قانونية ينكب فيها السائق مع علمه وإصراره التام على إزعاج الآخرين وإيذائهم وإلحاق الضرر الجسماني بهم.

- السائقين المدمنين: بعض الآخر يمزجون ما يتناولونه من مسكرات والمسكنات أو العقاقير المخدرة مع قيادتهم للسيارة والذي ينتج عنه خطورة القتل. (وافي، 2022، ص 41-42.)

لما سبق يمكن القول أن السائق المخاطر هو بإختصار السائق الذي ينتهج سلوكات السياقة الخطرة بمختلف مظاهرها، ويصنف إلى أنواع بحسب السلوك الخطر الذي يكرر القيام به أثناء السياقة، ولفهم أكثر لهذا السائق سنحاول معرفة الجوانب والأسس المرتبطة بسلوك السياقة في العنصر الموالي.

06 المحور الخامس: الجوانب والأسس المرتبطة بسياقة السائق للمركبة:

سلوك سياقة السيارة سلوك متعلم، معقد لأنه ينتج من خلال عمليات معرفية عقلية وعمليات حركية جسمية، تتخللها انفعالات ومشاعر، بحيث يعتمد على عدة جوانب يمكن توضحيها بشكل مفصل على النحو الآتي:

أولا/ الأسس الوجدانية وتتمثل في:

قد تكون الأسس الوجدانية ايجابية من خلال انفعالات الفرح ومشاعر الغبطة والسرور أثناء السياقة بإعتبارها متعة يحب ممارستها الكثير من السائقين، خاصة عند اقترانها بمناسبات وأفراح، فكثيرا ما نرى التعبير عن فرح الفوز والنجاح بسياقة السيارات واستعمال المنبهات الصوتية، أو حتى في ابسط المواقف اليومية عند سماع الموسيقى.

وقد تكون سلبية مضادة للمجتمع بإعطاء قيمة وتقدير زائد للسيارة والسيطرة عليها والتنافس في قيادة السيارة ، عدم القدرة على التحمل وعلى التغاضي عن تفوق السائقين الآخرين في الكفاءة والدوافع، الرغبة في توجيه العدوان للآخرين، ولذا لابد من تطبيق الطرق السوية الثقافية الاجتماعية التي من شانها خفض هذه العدوانية وزيادة الجوانب الايجابية من تعاون بين السائقين.

ثانيا/ الأسس المعرفية وتتمثل في:

تتمثل في درجة الدقة في تقدير الخطر، التمييز والذاتية في فهم مواقف القيادة، الافتقار إلى الذكاء الانفعالي لدى السائق وانخفاض الوازع الخلقي.

لابد من تعليم السائق طرق التدريب الذاتي ورفع الكفاءة الذاتية حتى يتمكن من معالجة الخطر وتناوله بكفاءة.

ثالثا/ الأسس الحسية الحركية وتتمثل في: العادات الآلية وأخطاء الإدراك (المسافة، السرعة، الأداء الخطأ)، تدهور في أداء الفرد أو انتباهه نتيجة التعب، النوم، المخدر، الملل أو الإعداد والتدريب غير الكفء.

وعليه فإن التدريب الطويل المستمر للسائق يكون ضروريا للوصول به للعادات الكفء في القيادة.

رابعا/ المعاييروالأسس الاجتماعية الثقافية:

تعتمد قيادة السيارة على المعايير والأساليب الاجتماعية الثقافية والتي تلعب دورا مساعدا في تغيير عادات السائقين، فقوى ديناميكيات الجماعة عامل مؤثر وقوي يمكن بواسطتها التغلب على المقاومة، فقيادة السيارة نشاط شبه شعوري لأن كثيرا منه يعتمد على العادات الآلية المكتسبة من الثقافة والخبرة.(رجيل،2015، ص 26-27.)

من خلال هذا الطرح يتبين لنا أن سلوك السياقة يمكن اعتباره سلوكا مركبا متكون من عدة جوانب بحيث تدخل في تركيبه جوانب وجدانية (متمثلة في المشاعر والانفعالات)، معرفية(تتمثل في مجموع العمليات المعرفية والعقلية التي تحدث أثناء السياقة)، حسية حركية(تتمثل في مجموع الحركات الإرادية واللاإرادية التي يقوم بها السائق) وإجتماعية (تتمثل في العادات والتقاليد والتمثلات الاجتماعية التي تتحكم وتؤثر على الفرد في سياقته للمركبة وينتهج سلوكات حسب ما هو معتاد عليه ومتعارف في ذلك المجتمع)، هذا ما يجعل من سلوك السياقة سلوكا معقدا، يتطلب الدراسة والتقصي من قبل الباحثين من اجل فهمه أكثر وتفسير بعض سلوكات المخاطرة المرتبطة به، وفي العنصر الموالي سوف نبحث أكثر في أسباب هذا السلوك حينما يكون محفوفا بالمخاطر، وهو سلوك السياقة الخطرة ولما هي مرتبط بفئة الشباب.

7. المحور السادس : أسباب السياقة الخطرة ولما هي مرتبطة بالشباب:

7-1- أسباب السياقة الخطرة:

إن اخطر حوادث المرور التي تكون ناتجة عن السرعة المقترنة بالطيش والتهور ويذهب ضحيتها العديد من الشباب في مقتبل العمر او قد يصابون بعجز، وهناك عوامل عديدة تفسر قيادة السائقين خاصة الشباب منهم بطيش وتهور ومن هذه الأسباب حب الظهور والتباهي واثبات الذات بعمل يخالف القانون العام والنظام ولاشك ان غياب الرقابة الاجتماعية والرعاية الأسرية احد أهم الأسباب الفعلية لهذه الظاهرة.(قريشي، مرجع سابق.)

ويمكن ان نقسم أسباب السياقة الخطرة الى أسباب داخلية وأسباب خارجية نوضحها فيما يلي:

أ/الأسباب الداخلية المؤدية لسلوك السياقة الخطرة:

- **الأسباب الجسمية**: مثل النشاط الزائد الناتج عن اختلاف في الإفرازات لبعض الغدد كالغدة الدرقية او الغدة النخامية مع مستوى منخفض من الذكاء مما لا يمكن الفرد من تصريف نشاطه الزائد في أوجه مفيدة فيوجهها في سلوكات خطرة.

- **الأسباب الوراثية والبيولوجية** وهي كل ما تعلق بالتكوين الوراثي والعضوي للفرد، ويلعب عامل الوراثة دورا مهما في نشوء السلوك الخطر، خصوصا حين يتفاعل مع الأسباب البيئية وترتبط بعض حالات السلوك الخطر بإصابة الفرد بأمراض عصبية ونفسية وراثية ارتباطا وثيقا.(يخلف، 2005 ، ص 32.)

- **أسباب نفسية** ترتبط بسلوكات السياقة الخطرة مثل شدة نزعات السيطرة او الخضوع او إثبات الذات والتقليد والقابلية للاستهواء وحب التملك والشذوذ الجنسي.

- **أسباب تعود للذات** مؤدية لسلوك السياقة الخطرة مثل الشعور المتزايد بالإحباط، ضعف الثقة،الاضطرابات الانفعالية والنفسية وضعف الاستجابة للمعايير الاجتماعية وعدم القدرة على مواجهة المشكلات التي يعاني منها الفرد (نفس المرجع، ص 108)

التفاؤلية الدفاعية: وهي اعتقاد الشخص ان الأشياء السيئة والأخطار تصيب الآخرين ولا تصيبه هو شخصيا مما يحمله على المخاطرة بجرأة غير عادية تضاعف احتمالات تعرضه للأخطار.(رحال غربي ، مرجع سابق، ص77-82.)

ب/ الأسباب الخارجية المؤدية لسلوك السياقة الخطرة:

سرعة المركبات: ازدادت مع الزمن لان السرعة القصوى للسيارات الحديثة قد أصبحت في كثير من الأحيان ضعف السرعة القصوى في السيارات القديمة، وتتمتع كثير من السيارات الحديثة بالقدرة على تحقيق سرعات كبيرة، الأمر الذي يؤدي بالسائق إلى السياقة بشكل خطر .

التطور التكنولوجي وظهور وسائل التواصل الاجتماعي وذلك باستعمال الهاتف النقال بحيث أصبح اغلب شبابنا لا يستغنون عنه في جميع الأوقات حتى أثناء السياقة، حيث يؤدي هذا التصرف عادة إلى ضعف التحكم بمقود المركبة وبقية أجزائها، وانخفاض التركيز وتشتيت انتباه السائق لما يدور حوله في بيئة الطريق.

القيم: نظرا لان سلوك السائق تتحكم فيه مجموعة من العوامل النفسية والاجتماعية، فإنه أصبح من الضروري التطرق الى معرفة أهم القيم التي يعتمد عليها أثناء مهمة السياقة، لأنه بمعرفة القيم نستطيع التنبؤ ببعض السلوكيات وتجنب الوقوع في الأخطار.(نفس المرجع، ص 77-82.)

7-2-الشباب وسلوك قيادة السيارات:

تعطي المركبة للفرد مكانة اجتماعية خاصة، لذلك يعتقد الأفراد أن نوع المركبة وطرازها له أهميته في قلوب الناس ومن خلالها يتم الحكم على صاحبها، فالمركبة في منظور البعض تمثل برهانا على نجاح اجتماعي ورقي الفرد في السلم الاجتماعي والاقتصادي، والسيارة بالنسبة للشباب ما هي إلا وسيلة لجلب الإعجاب والتقدير من الآخرين واثبات الذات في الواقع الاجتماعي، وكثيرا ما يتباهى الشباب بقيادتهم الخطيرة والجريئة ذات السرعة العالية واعتبار ذلك دليلا واضحا على التحكم في فن قيادة السيارات، لهذا يوصف بالجبن وجهل فن السياقة، ونقص الشجاعة من يقود مركبته بتأن، فالإفراط في السرعة عند هؤلاء يعد معيارا أساسيا للحكم على قدرة الفرد في إتقان فن قيادة السيارات.(بوطبال، 2012، ص 114-115)

حيث أظهرت دراسة لكلارك (2005) حول حوادث السائقين الشباب ان حوادث الشباب جراء السرعة المفرطة تكون مرتبطة بشكل اكبر بالمخاطرة الطوعية (عن قصد) أكثر من تلك المتعلقة بنقص المعرفة.(بهلول، 2019، ص 41)

كما يمكن الاستدلال على ذلك بدراسة لـ Arnett & al (1997) بعنوان: القيادة المتهورة في فترة المراهقة: السمة والحالة كعوامل" ، حيث هدفت الدراسة إلى البحث عن العلاقة بين السياقة المتهورة مع كل من سمة البحث عن المتعة وسمة العدوانية لدى عينة تكون من 139 سائقا، منهم 72 أنثى تتراوح أعمارهم بين 17 و 18 سنة وخلصت الدراسة الى أنه:

توجد علاقة موجبة بين السياقة المتهورة والبحث عن المتعة، وتوجد علاقة موجبة بين السياقة المتهورة والعدوانية، كما ان الذكور أكثر بحثا عن المتعة من الإناث. (بن منصور، 2023، ص 29.)

كما أشارت دراسة لريمة حمدي وسيف الإسلام شوية، حول سلوك المخاطرة وعلاقته بحوادث المرور لدى السائقين،على ان فئة الشباب الأقل من 30 سنة تحصلت على درجات عالية من الخطورة فالشباب يتميزون عموما بإتباعهم نمط القيادة المتهورة والمندفعة كالسرعة المفرطة او الميل الى القيادة الاستعراضية أمام الآخرين مع عدم الاكتراث بالقواعد والنظم المرورية وهو مابينته دراسات أخرى مثل، دراسة بن الشيخ عياش 2008، دراسة برغوتي توفيق وأبركان الصالح 2013، التي أشارت إلى معدل للمخاطرة أعلى وتعرض للحوادث اكبر بين الشباب من السائقين، فالشباب في هذه المرحلة يبحث عن انجازات خارقة لتأكيد ذاته وإبرازها بدفع سيارته بأقصى طاقتها متحديا قانون المرور وهو ما يفسر احتلال الشباب أعلى نسب حوادث المرور في العالم.(حمدي، شوية،2017، ص 137.)

وفي نفس السياق قامت ماك كلور وتونر (2003) بدراسة حول سلوك المخاطرة لدى الشباب، حيث أوضحا أن سلوك المخاطرة يمكن أن يفسر العواقب المرتفعة لحوادث المركبات الخاصة بالسائقين الذكور من الشباب، وقد وجد الباحثان أن السائقين من الفئة العمرية 17 إلى 29 سنة والذين صرحوا بوقوعهم في حادث واحد هم

ضعف الأشخاص من ذوي العمر الذي يفوق 50 سنة، وعليه فالتحدي الموضوع للمجتمع حسب الباحثان هو إيجاد استراتيجيات لتغيير سلوك المخاطرة لدى السائقين الشباب.(بوظريفة وآخرون، 2010، ص 12.)

كما يمكن الإشارة إلى دراسة(2015) Rhodes & al ، بعنوان : "السياقة الخطرة بين السائقين الشباب :تأثيرات الحالة المزاجية والركاب"، هدفت هذه الدراسة التجريبية إلى البحث عن تأثير انفعالات الفرح والحزن والرفاق على السائق في سلوك السياقة الخطرة، تمت الدراسة على 204 سائق ذكر تتراوح أعمارهم بين 16 و 18سنة في جهاز محاكاة السياقة، للتعرف على سلوكيات السياقة الخطرة، وخلصت الدراسة الى أن: السياقة مع الرفاق تزيد من سلوك المخاطرة، وتأثير انفعال الفرح أكبر من انفعال الحزن في السياقة الخطرة.

ولعل من أهم الدراسات الحديثة التي يمكن الاستشهاد بها والتي تناولت المخاطرة لدى الشباب هي دراسة بن منصور(2023) بعنوان "المحددات المعرفية والانفعالية لدى السائق الشاب المخاطر" حيث طبقت الدراسة على عينة قوامها 43 سائقا شابا مخاطرا من مختلف الولايات الجزائرية بمتوسط عمر 28.89 سنة و323 سائقا شابا غير مخاطر، بمتوسط عمر 29.55 سنة، نتائج الدراسة توصلت إلى أن السائق الشاب المخاطر يتسم معرفيا بالتصلب ونقص التخطيط، أما انفعاليا فيتسم بالغضب والحزن والازدراء، كما توصلت الى انه يمكن التنبؤ بنسبة 14.8 % بسلوك السياقة الخطرة لدى الشباب وهذا بالاعتماد على سمات الازدراء والفرح والأسلوب المعرفي المتصلب والمبتكر. (بن منصور ، مرجع سابق، ص 34.)

وللإجابة على التساؤل الذي تم طرحه في هذه الورقة العلمية وهو لماذا السياقة الخطرة مرتبطة بالشباب؟ فيمكن القول من خلال تحليل الدراسات السابقة التي سبق ذكرها أن:

الشباب لديهم زيادة في مستوى الثقة بالنفس وهم أكثر بحثا عن المتعة والمركبة تعطي لهم مكانة اجتماعية خاصة، وهي بالنسبة لهم وسيلة لجلب الإعجاب والتقدير من الآخرين واثبات ذاتهم في المجتمع،كما أن اعتقادهم بأن التحكم في قيادة

السيارات والإفراط في السرعة يعد معيارا أساسيا على إتقان السياقة، وهذا كله جعل السياقة الخطرة مرتبطة بفئة الشباب دون باقي الفئات.

كا أن المخاطرة والسياقة الخطرة تحقق للشاب أهدافا نفسية وإجتماعية من خلال:

- تأكيد الذات والتشبه بالراشدين وأنهم على قدر من المسؤولية والاستقلالية.

-التجربة ووهم التحكم في المركبة لإشباع حاجاتهم في السيطرة، كما يسعى الشاب الى اختبار واثبات قدراته الشخصية من خلال اختبار قوة محرك السيارة والسرعة القصوى.

- المنافسة بين الأقران بهدف تحقيق الذات الاجتماعية والتقبل بين مجموعة الأقران يدفعه الى الانخراط في سلوكات المخاطرة في السياقة.

- الإحساس بالشباب عن طريق المخاطرة ورفض التقدم في السن.

- استراتيجيات للتأقلم أو للهروب، بحيث تعتبر السياقة الخطرة متنفسا للإنفعالات السلبية والطاقة المكبوتة، الذي يفرضه الصراع بين أفكار الشباب وقواعد الوسط الأسري والمجتمع.

-المتعة ومشاركة الانفعالات مع الرفاق، فالمخاطرة في السياقة تكون مصدرا لتلك الانفعالات الممتعة.

- السياقة الخطرة بإعتبارها وسيلة لربح الوقت إذا كان الشاب تحت ضغط الزمن أو العمل، وهذا كله قد أكده بن منصور (2023) في دراسته التي سبق ذكرها.

08. المحور السابع: طرق الردع والوقاية:

مشكلة السياقة الخطرة وحوادث المرور، مشكلة عالمية كل الدول تعاني منها، إلا أن ذلك لا يعني عدم التمكن من إيجاد حلول لها، فبعض الدول تمكنت بالفعل من خفض مستوى الحوادث وحسنت من سلوكات مواطنيها من خلال رؤية مستقبلية تبنتها ، وصلت جرائها إلى نتائج مبهرة جعلتها تصنف من بين أفضل الدول في مجال السلامة المرورية كدولة السويد، بريطانيا ، سانغافورة وكندا...

وإذا أردنا التحدث عن موضوع الردع والوقاية فلا يمكن أن لا نشير إلى إحدى أهم التجارب التي نجحت في التقليل من حوادث المرور والوفيات، وهي التجربة الفرنسية حيث

كان عدد القتلى سنة 2000 بسبب حوادث المرور بفرنسا 8000 قتيل، لتقوم الحكومة الفرنسية بتشديد المراقبة وتفعيل التنظيم وإعطاء أهمية اكبر للمختصين في السلوك البشري (الأخصائيين النفسانيين)، حيث انخفض عدد القتلى الى 3260 سنة 2012 هذا النجاح جعل فرنسا أحسن الدول الأوروبية في مجال السلامة المرورية، وأكثرهم تحسينا لأرقامها، وهذا النجاح مبني على المواءمة بين الردع والبيداغوجيا وإعطاء علم النفس مكانة هامة.(خليفي، 2015، د ص)

ومن الآليات المقترحة للعمل على التقليل من انتشار السياقة الخطرة مايلي:

- إعادة تفعيل دور مدارس تعليم السياقة وهذا بتقديم تعليم نوعي .

- الردع القانوني بتكاثف الجهود من اجل تطبيق الأنظمة التي تحافظ على السلامة المرورية للأفراد.

- الاهتمام بالجانب التحسيسي من خلال نشر الثقافة والسلامة المرورية وترسيخها في طريقة تفكير الأفراد من طرف وسائل الإعلام أو من طرف الجهات المعنية كتوسيع دور الأخصائي الاجتماعي العائلي، الأخصائي النفساني. (خليفاوي، 2020، ص 162- 170)

– على الدول التي تسجل أرقام عالية في عدد الوفيات جراء حوادث المرور ، أن تحذو حذو الدول التي تمكنت من خفض عدد حوادث المرور والوفيات، والاقتداء بها، مثل التجربة الفرنسية التي سبق الإشارة إليها.

- الاعتماد على نموذج (سائق، سيارة ، بنية تحتية، تنظيم)، بحيث يعتبر هذا النموذج ان البلدان التي يكون فيها عنصر التنظيم ضعيف او متعثر على الرغم من ان السيارات في حالة جيدة والطرقات في حالة جيدة أيضا، فان ذلك لا يعطي أي نتيجة ايجابية لان السائق الذي يجد ظروف مثالية (طريق جيد وسيارة جيدة) فانه ينحو غالبا الى السير بسرعة مفرطة لانعدام الشعور بالخطر، هنا يأتي دور عنصر التنظيم والاهتمام بالعامل البشري بدراسة سلوك الإنسان أثناء السياقة. (خليفي، مرجع سابق، د ص)

- وضع وإنشاء مضامير خاصة بسباقات السرعة للسيارات او الدراجات مثل التي نراها في الدول المتقدمة من أجل الشباب الهاوي للرياضات الميكانيكة ومحبي السرعة، هذا لإحتوائهم وايجاد مكان لممارسة مايحبون وكذا لتفريغ الانفعالات السلبية في مكان

خاص محمي وتحت متابعة صحية من طرف فرق طبية وعناصر الحماية المدنية، لكي لا يلجأون إلى الطرقات العامة ويتسببون في حوادث مرور مميتة، مثل هذه الفئة موجودة في بلادنا، ولكن غياب من يسمعهم ويفهمهم.

- إعادة النظر في تصميم الحملات التحسيسية، كونها لا تختار المادة الإعلامية المناسبة للشريحة المستهدفة في الحملة، أو اللغة المناسبة، ورغم القناعة الراسخة بأهمية محوري التعريف والتخويف، إلا انه ينبغي إرفاقه بثالث وهو دينامية تحويل كل من المعرفة والخوف من مستوى النية الى مستوى القرار آو ما يعرف بلغة السيكولوجيا الاجتماعية بطور الدافع وطور الإرادة، ففي طور الدافع يحصل الاختيار نتيجة صراع داخلي بين السلوك المروري السليم والرغبة وإغراءات السلوك المعاكس، بينما يتضمن طور الإرادة تحويل النوايا إلى أفعال، ويمكن إدراك هذه الدينامية من خلال ثالوث السيرورة المعرفية للقيادة الوقائية (إدراك الخطر، توقع الكفاءة، توقع النتائج). (سبع، زعتر ، مرجع سابق ، ص 108-109)

- إعادة النظر في قوانين المرور وصياغته بشكل يتماشى ومتطلبات العصر الحديث بسبب ما يصحبه من تطورات تكنولوجية، مع الاستعانة بهذه التكنولوجية خاصة ما إرتبط بالمركبات والتقنيات الحديثة التي تزود بها، أو في المحيط مثل كاميرات المراقبة في كامل الشوارع والطرقات.

- تتفق معظم الدراسات في مجال السلامة المرورية على تفسير حوادث المرور بمجموعة عوامل مابعد الحادث وماقبله، هذه الأخيرة تتفاوت بين العامل البشري ممثلا في سائق المركبة، هندسة الطرق والبيئة والوعي والثقافة العامة والتخطيط المروري والحضري، وما يأتي بعد الحادث من تحقيق مروري وطوارئ وخدمات طبية.(الجناحي، 2006، ص 164)

وإذا ما سلمنا بهذا الطرح يتبين لنا ان كل جزئية من هذه العوامل تحتاج الى بحث مستقل من شانه ان يساعد في تجنب الحادث المروري او تخفيف حدته، ولا يمكن لأي جهة علمية منفردة ان تدعي إمكانية حصر مفردات وأبعاد السلامة المرورية، فهي موضوع محوري للهندسة بأنواعها وعلم الإحصاء، علوم الفيزياء، العلوم الأمنية والقانونية، وهو ما

يدل على ان موضوع السلامة المرورية يدخل ضمن إطار يأخذ بفكرة العوامل المتعددة ونبذ فكرة السببية الأحادية البعد. (سبع، زعتر، مرجع سابق، ص 100)

يظهر لنا جليا أهمية الردع في قانون المرور ودوره في التخفيف من حوادث المرور، وكذا إعطاء أهمية للحملات التحسيسية مع إعادة النظر فيها بالاستعانة بباحثين في مجال علم النفس لبناء حملات تحسيسية بطريقة ممنهجة ومدروسة تستهدف الفئات المعنية، وهنا لا يمكن الإغفال عن دور علم النفس والباحثين في هذا المجال، إذ يمكن ان يقدموا إضافة بالدراسات التي يقومون بها في مجال السلامة المرورية، من خلال توظيف أخصائيين نفسانيين بمراكز اجتياز امتحانات السياقة من أجل عرض الممتحنين عليهم للقيام بإستشارات وفحوص نفسية، وكذا علاجا نفسيا للحالات التي تستدعي ذلك، كما أن إيجاد واستحداث مناصب متخصصة بمديريات النقل أو على مستوى لجان ومصالح الولايات كمكلفين بالدراسات النفسية في مجال السلامة المرورية، أمر مهم سيكون له الأثر الكبير بالاعتماد على نتائج الدراسات التي يقومون بها، وتطبيقها خاصة ماكان منها مجموعة إجراءات ميدانية تحقق نتائج فورية وايجابية، كما ندعوا من هذا المنبر العلمي من المسؤولين توجيه أنظارهم إلى خريجي تخصص علم النفس خاصة علم النفس المرور وعلم النفس المخاطرة في متخلف درجاتهم العلمية، الذين يقومون بأبحاث جد مهمة ومتخصصة في مجال السلامة المرورية، من أجل توظيفهم للإستفادة من خبراتهم ومعارفهم واستغلال طاقتاهم للنهوض بهذا البلد إلى الرقي وتحسين من جودة حياة مجتمعاتنا.

كما يمكن الخروج بمجموعة من التوصيات المهمة يمكن تلخيصها فيما يلي:

- القيام بإجراءات ميدانية من الجهات المعنية تكون كفيلة للخروج بنتائج ايجابية للتقليل من حوادث المرور وآثارها السلبية على كافة الأصعدة.

- إعطاء أهمية لعلم النفس والاخصائيين النفسانيين في هذا المجال، كما أن التحدي الكبير للمسؤولين على السلامة المرورية هو العمل على إيجاد استراتيجيات لتغيير سلوك المخاطرة لدى السائقين الشباب.

- كما يجب ألا تبقى الدراسات والبحوث التي تجرى في الجامعات ومخابر البحث حبيسة رفوف المكتبات والمواقع الالكترونية بل تجسيدها في مشاريع ميدانية عند سن وتشريع القوانين والنظم في مجال السلامة المرورية.

9. خاتمة:

في الأخير وكخاتمة لما تم تناوله في هذه الدراسة وفي ظل المعطيات والمعلومات التي تم عرضها حول الظاهرة يمكن ان نستنتج أن سلوك السياقة الخطرة مرتبط بالشباب ومنتشر في اوساطهم بكثرة لعدة أسباب مهمة، وإضافة الى أهمية طرق الردع والوقاية من هذه الظاهرة، فقد تم ابراز مكانة علم النفس والأخصائيين النفسانيين في هذا المجال وهذا لأهمية الجانب النفسي في تحليل ودراسة سلوك السائقين من أجل وضع حد لحوادث المرور التي لاتزال تحصد ارواح الناس الى اليوم.

9. قائمة المراجع:

1. المؤلفات:

1. عثمان يخلف، (2005)، **علم نفس الصحة، ط1، دار الطبع والنشر، قطر .**
2.رحال غربي محمد الهادي (2014)، علم النفس المرور بحوث ودراسات ميدانية من انجاز الأساتذة الباحثين بمخبر سيكولوجية مستعملي الطريق، جامعة باتنة 01 الجزائر.

2. الاطروحات:

3. بن عياش الشيخ، (2008)، **المسؤولية الاجتماعية وعلاقتها بسلوك الخطر لدى السائقين، مذكرة ماجستير**، جامعة بوزريعة الجزائر.

4. بن منصور نصر الدين، (2023)، **المحددات المعرفية والانفعالية لدى السائق الشاب المخاطر، أطروحة دكتوراه**، جامعة باتنة 01 الجزائر.

5. بوطبال سعد الدين ،(2012)، **دور التفاؤل غير الو اقعي في ارتكاب الحوادث المرورية لدى السائقين الشباب، شهادة ماجستير**، المركز الجامعي غليزان الجزائر.

6. بهلول سارة أشواق ، (2019)، **دور المعتقدات الصحية والاتجاهات نحو السلامة المرورية في التنبؤ بسلوك القيادة الخطرة للسيارات، أطروحة دكتوراه**، جامعة باتنة 01 الجزائر .

7. رجيل منال ،(2015) ، **التفاؤل غير الو اقعي وعلاقته بسلوك السياقة الخطر لدى السائقين، مذكرة ماستر علم النفس العيادي**، جامعة ام البواقي الجزائر.

8. لكحل رفيقة ، (2019)، **فعالية برنامج تربية صحية لتغيير السلوك الخطر لدى الطفل مستعمل الطريق، أطروحة الدكتوراه**، جامعة باتنة 01 الجزائر.

9. وافي شيماء ،(2022) ، **الإجهاد النفسي وعلاقته بالسياقة الخطرة عند الشباب – دراسة عيادية- مذكرة ماستر في علم النفس المرور**، جامعة باتنة 01 الجزائر

3. المقالات:

10. الجناحي عبد الرحمان عقيل ،(2006)، **البحث العلمي ودوره الاستر اتيجي في معالجة حوادث المرور**، ورقة مركز الدراسات والبحوث، أكاديمية نايف للعلوم الأمنية المملكة العربية السعودية.

11. بن منصور نصر الدين ، بن علي راجية ، (2020)، **علاقة الانفعالات الفارقية بسلوك الخطر**، مجلة العلوم الاجتماعية والإنسانية جامعة باتنة 01، مجلد 22، عدد1.

EISSN: 2602-781X————————ISSN: 2253-0347

12. بوظريفة حمو وآخرون، (2010)، **مستوى سلوك الإقدام على المخاطرة لدى السائقين وعلاقته ببعض الخصائص الشخصية الفردية**، جامعة بوزريعة الجزائر.

13. حربوش سمية ، (2020)، **عوامل الخطر المرتبطة بالسياقة لدى المراهقين –مؤشرات وإحصائيات-** مجلة ضياء للبحوث النفسية والتربوية، مجلد 1/عدد1.

14. حمدي ريمة و شوية سيف الإسلام ، (2017)، **سلوك المخاطرة وعلاقته بحوادث المرورلدى السائقين**، مجلة العلوم الاجتماعية، عدد 26.

15. خليفاوي فاطمة،(2020)، **دور الردع القانوني في الوقاية من حوادث المرور، مجلة الأسرة والمجتمع**، مجلد 8 العدد الاول .

16. خليفي طاهر ،(2015)، **علم نفس السياقة ودوره في الحد من حوادث المرور- التجربة الفرنسية كمثال** Jornal of local and global health science , A Qatar foundation academic jornal .

17. سبع محمد ، زعتر نور الدين ، (2014)، **حوادث المرور في الجزائر – مقاربة سيكواجتماعية- اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية**، مجلة انسنة للبحوث والدراسات، عدد 11.

18. صفوت ابراهيم عبد الحميد،(1992)، **العلاقة بين اتجاه المخاطرة وحوادث المرورلدى طلاب جامعة الملك سعود بالرياض**، رابطة الأخصائيين المصرية.

19. قريشي فيصل ، (2014)، **أساليب المواجهة وعلاقتها بسلوك السياقة**، المجلة الأردنية للعلوم الاجتماعية، عدد7/25.

20. محي الدين احلام ، (2021)، مقال بجريدة المساء- **حوار مع المكلفة بمديرية الاتصال والوقاية بالمندوبية الوطنية لأمن الطرق/ فاطمة خلاف**، بتاريخ 2021/10/07.