

سيكولوجية السائق وحوادث المرور The driver's psychology and traffic accidents



الأستاذ
الأستاذ جمال بلبكاي

محمد نور الدين بوطي

قسم علم النفس وعلوم التربية



قسم علم النفس وعلوم
التربية

جامعة سعد دحلب البليدة، (الجزائر)

bouti-noure@hotmail.fr

djamelbalbakay@yahoo.fr

مقدمة :

الحوادث ظاهرة ملازمة للمجتمعات قديمها وحديثها ، وإن كان هناك فرق بين حوادث كل منهم من حيث الكم والكيف، وقد أضحت حوادث المرور اليوم في العالم، وما ينجر عنها من خسائر بشرية ومادية، من أوضح المعضلات التي تعيق نمو المجتمعات، وواحدة من المشكلات التي تؤرق وتستنزف المجتمع في مقوماته ومكوناته الفاعلة ، وتنبين هذه المشكلة بشكل ملموس وحاد في بلدان العالم الثالث ، مع أن أعداد السيارات بالنسبة للسكان تتباين بين المجتمعات الصناعية والسائرة في طريق النمو.

ولقد أشار مختبر أبحاث الطرق في بريطانيا، إلى أن معدلات الوفيات في الدول النامية عندما نقارنها بحجم السيارات تصل إلى حوالي 30 ضعفاً للمعدلات السائدة في الدول الأوروبية.

وعلى كل فمشكلة حوادث المرور ليست مشكلة محلية تعاني منها دولة دون أخرى، ولكنها مشكلة عالمية تعاني منها دول العالم جميعها، على خلاف بينها في نسبة الحوادث، وفي تداعياتها السلبية على المجتمع، حيث تكلف هذه الحوادث خسائر بالغة في الأموال والأرواح، وقد يصل عمق تأثيرها إلى جوانب نفسية، يصعب التنبؤ بحجم الضرر الذي تسببه عندما يتحول هذا الضرر إلى تدهور الحالة الصحية للأفراد.

1- تعريف حوادث المرور:

عرفت هيئة الصحة العالمية " حادث المرور " بأنه: " واقعة غير معتمدة ينتج عنها إصابة ظاهرة " (1).

ويعيب هذا التعريف التعميم، حيث لم يفرق بين حادث المرور، وغيره من الحوادث، كما أنه لم يستوعب جميع عناصر حادث المرور. أما اللجنة الاقتصادية لأوروبا التابعة لهيئة الأمم المتحدة فقد عرفت حادث المرور بأنه: "الحادث الذي تتوافر فيه الأركان التالية:

- أن يحدث في طريق مفتوح للمرور العام.
- أن ينتج عنه إصابة أو وفاة أو خسائر.
- أن تشترك فيه إحدى المركبات المتحركة على الأقل.(2).

كما عرفها البعض بأنها : "جميع الحوادث التي ينتج عنها إزهاق للأرواح أو إصابات في الأجسام أو خسائر في الأموال، أو جميع ذلك، من جراء استعمال المركبة".(3).

وحادث المرور أيضاً هو : " الحادث الذي يقع بدون سابق معرفة أو توقع، وقد ينتج عنه أضرار تصيب الشخص أو الآخرين، أو الممتلكات والمعدات أو كذلك أو بعضه".(4).

وبالنظر إلى التعريفات السابقة يمكن أن نصوغ تعريفاً للحادث المروري، بأنه: " الواقعة التي تتسبب فيها المركبة المتحركة في إحداث خسائر في الأرواح أو خسائر في الممتلكات، دون قصد أو تدبير سابق من أي طرف من الأطراف المشتركة في الحادث".

2- أقسام حوادث المرور :

ثمة تقسيمات كثيرة لحوادث المرور، تختلف باختلاف الأساس الذي تقوم عليه، إذ يمكن تقسيمها باعتبار وقت الحادث، أو كيفية وقوعه، أو جسامته الأضرار المترتبة عليه، أو باعتبار التعمد والخطأ، أو الانفراد بالحادث أو الاشتراك.

2-1- تقسيم حوادث المرور باعتبار الأضرار الناتجة عن الحادث :

أ- حادث الوفاة (إزهاق الأرواح) :

ويمكن تعريفه بأنه : "حادث المرور الذي ينتج عنه وفاة شخص أو أكثر". ولا جدال في أن هذا النوع يعد أهم أنواع حوادث المرور، وأعظمها إيلافا للنفس، كما أنه يوجد بين دول العالم خلاف في تحديد تعريف حادث الوفاة وتعيين صفاته.

ومثال ذلك فإن بعض الدول تحدد حادث الوفاة بأنه : "الحادث الذي يترتب عليه إصابة تؤدي إلى الوفاة في موقع الحادث".

فإذا تم نقل المصاب من موقع الحادث، وتوفي في المستشفى يعتبر حادث إصابة

وعلى نحو آخر فإن من الدول -مثل أمريكا - تعتبر الحادث حادث وفاة، إذا حدثت الوفاة خلال سنة من تاريخ الحادث.

وفي إنجلترا يعد الحادث حادث وفاة، إذا تمت الوفاة خلال شهر من تاريخ الحادث بشرط وجود علاقة السببية بين الحادث والوفاة.

ب- حادث الإصابة:

هو: " الحادث الذي يترتب عليه إصابة شخص أو أكثر، في صورة جرح أو كسر أو تهتك في الأنسجة، سواء أكانت الإصابة ظاهرة أم خفية، خطيرة أم طفيفة".

وعلى ذلك، فإن حادث الإصابة يمكن تعريفه بأنه: "حادث المرور الذي يصيب جسم الإنسان بأذى ما، غير أنه لا يؤدي إلى الوفاة خلال شهر من تاريخ الحادث". (5).

ج- حادث الخسائر:

يمكن تعريفه بأنه: "حادث المرور الذي لا يترتب عليه وفاة أو إصابة أحد الأشخاص، وإنما ينتج عنه خسائر فقط، سواء أكانت هذه الخسائر في مركبة من المركبات المشتركة في الحادث، أم في الممتلكات العامة أو الخاصة". (6).

2-2- تقسيم حوادث المرور باعتبار التعمد والخطأ:

يمكن تقسيم حوادث المرور من حيث التعمد والخطأ إلى قسمين أساسيين، هما:

أ- حوادث المرور بطريق العمد:

يقصد بحوادث المرور التعمدية: " تلك الحوادث التي يرتكبها بعض الأفراد باستخدام المركبات، قاصدين إلحاق الضرر بأشخاص آخرين أو بممتلكاتهم، وهو ما يعني توافر صفة القصد الجنائي في مثل هذه الحوادث".

وفي ضوء ذلك، نستطيع القول بأن السيارات ونحوها تعد من آلات القتل الحديثة المتطورة، على أن حوادث المرور المتعمدة، تخرج عن اختصاص رجال التحقيق في حوادث المرور، حيث يتوفر على التحقيق فيها المحققون الجنائيون، وذلك لأن حوادث المرور يشترط فيها أن تقع بطريق الخطأ. (7).

ب- حوادث المرور بطريق الخطأ:

حوادث المرور الخطأ هي: " تلك الحوادث التي لا يتوافر فيها صفة التعمد والقصد، حيث تقع بطريق الخطأ، دون إرادة أي طرف من الأطراف المشاركين فيها، سواء ترتب عليها حالات قتل ووفاة، أم إصابات و خسائر في الممتلكات. ويمكن القول بأن جميع حوادث المرور لا بد من أجل تصنيفها على هذا الأساس، أن تنتفي عنها صفة القصد والتعمد.(8). ولذا فإن تعريف اللجنة الاقتصادية التابعة لهيئة الأمم المتحدة للحدث المروري، بأنه: " الحادث الذي يقع في الطريق العام، وتشترك فيه إحدى المركبات على الأقل " تعريف غير دقيق، لأنه أهمل ركنا أساسيا من أركان الحادث المروري، وهو أنه حادث غير متعمد.

2-3- تقسيم حوادث المرور باعتبار المباشرة والتسبب:

يمكن تقسيم حوادث المرور من حيث التسبب والمباشرة لقسمين أساسيين، هما:

أ- حوادث المرور من حيث المباشرة:

من أمثلة المباشرة في حوادث المرور أن يتجاوز قائد مركبة السرعة القانونية المقررة، فيصدم أحد المارة، أو يتلف شيئا في الطريق العام، ومنها كذلك أن يسير قائد المركبة عكس الاتجاه المحدد للسير، فيصدم مركبة أخرى.(9).

ب حوادث المرور من حيث التسبب:

من أمثلة التسبب في حوادث المرور يحاول قائد إحدى المركبات التخطي أو الدوران بطريقة خاطئة، فيحاول قائد مركبة أخرى أن يتفاداه، فيصدم بعض المارة، أو يقوم بإتلاف بعض الممتلكات أو المنشآت. وفي هذا المثال، فإن تصرف قائد المركبة الأولى، لم يحدث هو نفسه الحادثة المرورية، ولكنه تسبب في وقوع تلك الحادثة. وتجدر الإشارة إلى أن السبب يشترط فيه أن يكون مفضيا - في العادة - للإتلاف، أي أن الضرر الذي حصل، يكون نتيجة عادية منتظرة من ذلك الفعل، فعلى سبيل المثال قيادة مركبة عكس اتجاه السير، من شأنه أن يفضي عادة إلى وقوع حوادث مرورية، ومثله - كذلك تجاوز الإشارة المرورية.(10).

3- العوامل المتسببة في حوادث المرور :

3-1- العوامل الذاتية (الداخلية):

ويقصد بها كل سلوك يصدره السائق بمحض إرادته أو غير ذلك، كما أنه سلوك يتمحور حول حركة منتظمة داخل شخصية السائق، وتشتمل على نظامه الانفعالي، المعرفي والنفس حركي.

أ- العوامل الانفعالية (الوجدانية):

وهي السمات والخصائص النفسية التي يصدرها السائق نظراً لوجود متغيرات متصارعة تؤدي على تصرفات سواء مقبولة أو غير مقبولة، ولكنها تؤثر على العملية النفسية للسياسة مثل (الاكتئاب، التوتر، العدوانية، القلق...).
فعندما يسيطر القلق على السائق يختل التوازن الذهني لديه أولاً، ويصاب بحالة من العصاب النفسي الذي يظهر بصورة انفعال شديد يضغط عليه، مما يؤدي إلى أن تسوء عنده جزئياً ظروف استمرار تفاعله الصحي والموضوعي مع البيئة المحيطة به، حيث يشعر وكأن خطراً داهماً يكاد أن يقع، ويبقى الشعور لديه موزعاً وغير معين، ليظهر بالتالي الهلع وكأنه كابوس يحاصره ويضغط عليه، وهنا يصبح السائق شديد الحساسية والتوتر، الأمر الذي يقوده في بعض الحالات إلى مواجهة نوبات حادة يصبح فيها اضطرابه شديداً وتصبح الأعراض الفيزيولوجية مسيطرة ومتحكمة، كما أنه يصاب بخوف ملحوظ ويعترف هو بمثل هذا الخوف لكنه لا يعرف بصورة محددة دوافع هذا الخوف، في الوقت الذي يشعر بضيق عندما يقترب موعد نوبة القلق لديه، كما أنه يشعر بأن أمراً سيئاً سيقع، من هنا فإنه كلما ازداد شعوره بالخطر ضعفت لديه آلية ضبطه لحالة قلقه، وهكذا تتسارع ضربات قلبه ويزداد ارتجافه ويصبح غير قادر على التماسك والهدوء والاطمئنان، كما أنه يصبح غير قادر على تركيز انتباهه حول أمر معين بما في ذلك الطريق الذي يسلكه أو المركبات التي تتقدمه أو تتبعه ولا حتى الراجلين، وقد يشعر أنه وحده في العالم ولا مساعد له بينما تهدد ظروف الحياة كلها، وبالتالي تكون قلة النوم مرافقة دائمة له ويسيطر عليه النعاس وعدم التركيز واللامبالاة بشكل دائم (11).

وجميعنا يعرف نتيجة أفعال شخص تسيطر عليه مثل هذه الحالة، فكيف بسائق المركبة الذي يقوم كل عمله على الدقة والتركيز والوعي الثاقب والإدراك التام بما حوله.

ب- العوامل المعرفية :

وهي القدرة على تحويل معطيات الحس والذاكرة والتفاعلات الوجدانية والسيكولوجية إلى حصيلة معرفية، متعلقة بالعمليات العقلية العليا للدماغ مثل (التذكر، التعلم، الذكاء...).

ج- العوامل النفس حركية:

وهو كل فعل يقوم به السائق أساسه نفسي أو حسي، وهو متعلق بالجانب المعرفي مثل (زمن الرجوع، التآزر الحركي، سرعة اليدين، سرعة الأصابع، ...). (12).

3-2- العوامل الموضوعية (الخارجية):

وهي العوامل الخارجة عن النطاق الشخصي للإنسان، فهي عبارة عن سلوك يكتسبه من خلال التفاعل مع بيئته، سواء كانت بيئة اجتماعية، طبيعية أو تنظيمية، ويتألف العامل الخارجي من عنصرين أساسيين وهما:

السلوكيات اللاوقائية والعوامل الاجتماعية :

وهو كل تصرف يصدر من طرف عنصر من عناصر عملية السياقة (السائق، المركبة، الطريق)، ولا يهم هذا التصرف أن يكون قصدي أو عفوي، ويجب أن يكون مؤثراً بصفة سلبية على عملية السياقة.

و أما **العوامل الاجتماعية** فهي عبارة عن مجموعة مواقف يتلقاها السائق من طرف المجتمع وتؤثر في سلوكه ثم على عملية السياقة، نظراً لتفاعل بين الأدوار الاجتماعية، القيم، العادات، والتقاليد، الأعراف، القانون أو سياسات الدولة.

العوامل المتعلقة بالظروف الفيزيائية :

وهي كل العوامل التي لا يتدخل فيها الإنسان، إذ تحدث بصفة فجائية غير متوقعة، كالأحوال الجوية.(13).

4- السمات المميزة لمرتكبي حوادث المرور " سيكولوجية السائقين " :

4-1- السمات المزاجية :

تعد السمات المزاجية للشخصية أكثر ارتباطاً بالحوادث المرورية، وأن حالة الفرد الانفعالية أكثر الظروف التي تهيئه للتورط في حادثة، وأكثرها أيضاً لتقليل فرص هذا التوتر، وأهم هذه السمات التي نالت اهتماماً مبكراً **العدوان**، حيث أشارت الدراسات أن مخالفتي المرور ومرتكبي الحوادث المرورية أكثر عدواناً من غيرهم.(14).

ومن السمات المزاجية المميزة لمرتكبي الحوادث الاندفاعية و الميل للمخاطرة، حيث تساهمان في إصدار ضروب سلوك لم يتم تقويم مترتباتها أو الخصائص السابقة المؤدية إليها، هذا فضلاً عن العلاقة القائمة أصلاً بين العدوان من ناحية وكذا الاندفاعية والمخاطرة من ناحية أخرى.(15).

- قيادة السيارة والسلوكات العدوانية :

دفع الاهتمام بالعوامل النفسية لحوادث المرور مختلف المؤسسات الحكومية و الخاصة إلى تمويل دراسات و أبحاث ميدانية، من أجل معرفة وتحليل و فهم أسباب العنف المسجل عند سائقي العربات و الانعكاسات السلبية و الخطيرة التي تكلف خسائر بشرية و مادية، كما أصبحت عائقاً أمام تحقيق برامج النمو الاجتماعي وتوفير الأمن لأفراد المجتمع.

وقد ركزت أغلب هذه الأبحاث على معرفة الأسباب و الدوافع البيولوجية و الفيزيولوجية، بالإضافة إلى الأسباب الاجتماعية و الثقافية. و قد توصلت أغلب هذه الدراسات إلى تأكيد ارتفاع مستويات العدوانية بأشكالها المختلفة عند الذكور مقارنة بسلوكات الإناث في الظروف المشابهة.

ومن أشهر الدراسات التي تؤكد هذه النتيجة دراسة الباحثة Rita 1991 Simon، التي عالجت نسب و مستويات جرائم العنف المختلفة في 31 دولة خلال 18 سنة، ولم تتوصل هذه الدراسة في أي فترة زمنية وفي أي دولة إلى تسجيل اقتراب مستويات عنف الإناث من مستويات عنف الذكور.

وقد توصل **Baker 1992**، إلى نتائج تشير إلى ارتفاع معدلات العنف عند الذكور التي تفوق معدلات العنف عند الإناث بـ 5 إلى 10 مرات ، بجانب ملاحظة تنوع ووفرة في الدراسات التي تعنى بمعدلات العدوانية عند الذكور و الإناث.

ومما يلاحظ أن هناك نقص في الدراسات التي تهتم بمقارنة مستويات العنف أثناء قيادة السيارات عند الرجال و النساء، وفي هذا الصدد يمكن الإشارة إلى دراسة **Doobe Gross 1989**، و التي اعتمدت على دراسات المبالغة في استعمال منبهات السيارات كوسيلة غير مباشرة لقياس العدوانية . وتؤكد هذه الدراسات أن الرجال يستعملون منبهاتهم بمعدل ثلاث مرات أكثر من الإناث عندما لا يستجيب السائق الموجود أمامهم بسرعة عند تحول الإشارة المرور إلى الأخضر، وما يمكن ملاحظته من خلال هذه الدراسات كذلك هو أن السلوك العدواني يقل و يضعف مع تقدم السن، إلا أن مستوياته عند الرجال تفوق دائما مستويات العنف عند الإناث.

ولعل أهم التفسيرات النفسية التي تشرح هذه السلوكات العدوانية نجدها في دراسة **Marsh Collett 1986**، التي تشير إلى وجود الشعور بضرورة الدفاع عن المجال الحيوي الذي يربط بسلوك دفاعي عدواني، وهو ما يفسر وجود مستوى عال من العنف عند السائقين الرجال، حيث يعتبرون السيارة امتداد لحدود ممارسة سلطتهم الجسدية وكأن السيارة عضو من أعضاء الجسم، وعندما تتعرض هذه الحدود إلى مضايقات في الطريق العمومي مثلا تنطلق آليات الدفاع عن المجال الحيوي بعنف و قوة ، و بالضبط في مثل الدفاع عن حدود القبيلة عند تعرضها إلى غزو أو إغارة مثلما هو ملاحظ عند المجتمعات البشرية على مر العصور ورغم اختلاف الثقافات والتقاليد.

ومن الشائع أنثروبولوجيا أن يكون الدفاع عن الإقليم أو الحيز الجغرافي من مهام الذكور في القديم، إلا أننا نلاحظ أن الذكور الشباب هم الأكثر ميلا إلى استعمال و اعتماد السيارة كسلاح دفاعي، وذلك لكونها الملكية الشخصية الوحيدة التي يتصرف فيها الشاب بحرية كاملة.

وفي المجتمعات التقليدية و المحافظة كالمجتمعات العربية و الإسلامية، يعتبر امتلاك السيارة خاصة من الفرد خطوة جد مهمة في طريق التحرر والاستقلالية، مقارنة مع البيت العائلي الذي يخضع إلى سيطرة الأولياء، ويمكن اعتبارها من هذا المنظور جزء من ذات الفرد ، وبالتالي فإن درجة الاستعداد للدفاع عنها تبقى مرتفعة جدا، ولا تنخفض هذه الدرجة إلا مع تقدم السن و النضج الذي يتحقق بعد أن يحصل الفرد على ملكيات أخرى، مثل المنزل و المكتب و المتجر وغيرها...

وعليه فإن ارتباط السيارة بالحيز الجغرافي و المجال الحيوي لحياة الذكور يساعدنا في فهم أسباب ارتفاع نسب حوادث المرور التي يتسببون فيها.(16).

• ومن السمات الأخرى المميزة لمرتكبي حوادث المرور البحث عن الإثارة والثقة بالنفس والانبساط و العصابية في مركز التحكم في التدعيم، وبوجه عام اقترنت حوادث السيارات بسمات سوء التوافق النفسي والاجتماعي ،أو بالسمات السلبية للشخصية.(17).

- دوافع الإثارة و المغامرة:

توجد العديد من الدراسات العلمية و المخبرية التي تناولت ظاهرة حب الإثارة و ركوب المخاطر و المغامرة عند الذكور، و تؤكد غالبية نتائجها أن الذكور الشباب أكثر من غيرهم ميلا إلى هذه الممارسات المثيرة ،التي تتم من خلال أنواع عديدة من السلوكات الاجتماعية بما في ذلك سباق السيارات.

إن الدوافع التي تكمن وراء حب الإثارة تبرز بشكل أكثر وضوحًا عند أشخاص يمتازون بصفات خاصة و محددة، حسب ما توصلت إليه دراسة **zekermen 1996**، حيث يرى أنها تتطابق بشكل كبير و عميق مع أشكال مختلفة من السلوكات المنحرفة،و التي تتناقض مع القيم السائدة في المجتمع،وهي أفعال سلوكية يغلب عليها اللون السلبي، ويعجز أصحابها عن إدراك إمكانية تحقيق التفوق و النجاح إلا من خلال سلوكات المغامرة والمبالغة.

وقد تمت دراسة دوافع هذه السلوكات من عدة جانب مختلفة،اجتماعية ونفسية و اقتصادية خاصة دراسات **1993 Mc Cort** و **1998 Oetting**، و **1999 Fromme**، وركزت هذه الدراسات بصفة خاصة على سلوكات السائقين وميولهم نحو المغامرة و الإثارة ،حيث توصلت نتائجها إلى الميل إلى اعتماد التفسيرات البيوجتماعية لحب الإثارة وروح المغامرة .

وفي هذا الصدد عالجت دراسة **1978 Daitzman** ،العلاقة بين حب المخاطرة و المغامرة و مستويات الهرمونات الذكرية (**Testosterone**) ،حيث توصل إلى نتائج تؤكد وجود علاقة إيجابية بين الميل إلى حب المغامرة و مستويات هرمون التستوستيرون مقدما بذلك تفسيراً بسيطاً لإشكالية اندفاع السائقين الذكور نحو تلك السلوكات.(18).

4-2- العوامل المعرفية :

نشير هنا إلى فئتين من العوامل المعرفية، الأولى تشمل الذكاء العام، بينما الفئة الثانية القدرات النوعية، وفيما يلي نعرض علاقة كل فئة منهما بحوادث المرور:

أ- الذكاء :

تضاربت النتائج التي توصل إليها الباحثون فيما يتصل بالعلاقة بين الذكاء والحوادث،حيث أشارت بعض النتائج إلى وجود ارتباط سلبي بين المتغيرين ،بمعنى أنه كلما ارتفع مستوى الذكاء قل عدد الحوادث،والعكس صحيح،في حين أشارت نتائج بحوث أخرى إلى أنه لا يوجد ارتباط بين الذكاء وحوادث السيارات،كما تبين لباحثين آخرين أن هناك ارتباطاً موجباً بين الحوادث و الذكاء.

وقد أرجع عزت راجح سبب هذا التضارب بين نتائج الباحثين فيما يتصل بهذه العلاقة إلى سببين:

الأول هو اختلاف الباحثين في تحديد مفهوم الذكاء ،والسبب الثاني هو إغفالهم لبعض العوامل التي تؤدي إلى الحوادث ،وعلى ذلك فمن الراجح أن نقص الذكاء ربما أدى إلى وقوع في الحوادث ،ولكن زيادته لا يقلل منها.(19).

ب- القدرات النوعية:

تتطلب قيادة السيارة مجموعة من القدرات كالانتباه والمرونة الإدراكية والسرعة النفسية الحركية وتقدير المسافات أو الزمن وغيرها ،وقد أشارت نتائج الدراسات إلى ارتباط هذه القدرات النوعية ارتباطات دالة بالوقوع في الحوادث.

فقد توصل Loo 1992 ،إلى أن الأشخاص المعتمدين على المجال في إدراكهم يتسمون بإنجاز سيء فيما يتعلق بمهام قيادة السيارات وبسجلهم المروري.

كما توصل محمد الحربي 1998 ، إلى أن الأفراد الذين وقعت لهم حوادث مرورية كانوا أكثر تشتتاً للانتباه من أقرانه آخرين الذين لهم تقع لهم حوادث مرور.(20).

خاتمة:

تفرض الحياة في المجتمعات العصرية سلوكات خاصة على الأفراد ،ويظهر ذلك بوضوح على مستوى الأشخاص الذين ترتبط وظائفهم ونشاطاتهم بالمركبات الميكانيكية ،سواء بسبب بعد مكان الإقامة عن العمل أو بسبب ضرورة الانتقال بين أكثر من مكان ،ويتفق الجميع على الشعور بالحاجة إلى سرعة أكثر في الطرقات ،بحيث أن هناك دائماً أشخاص يسارعون إلى مواعيد مستعجلة وإنجاز مهمات متواصلة وفي سياق دائم مع الزمن.

بالإضافة إلى إصرار الشباب على البحث عن إنجازات خارقة في الطرقات يدفع سياراتهم القوية إلى أقصى طاقاتها، في تحد صارخ لتجاوز حدود قانون المرور، وهو ما يفسر بوضوح سبب احتلال فئة الشباب أعلى نسب حوادث المرور في أغلب الدول المتطورة و السائرة في طريق النمو على حد سواء.

وتوجد أبحاث و دراسات عديدة و غنية تبحث في الأسباب التي تكمن خلف هذه السلوكات، و تقدم نتائج توضح وتفسر ظاهرة ارتفاع معدلات الحوادث بصفة عامة ، في حين تناولت الدراسة الحالية بالشرح العوامل النفسية مثل الإفراط في الثقة و الانحياز تقييم المخاطر و أسلوب الحياة (أي السمات الشخصية)،بمعنى سيكولوجية السائق التي تلعب دوراً مهماً في بروز السلوكات التي تؤدي إلى ارتكاب حوادث المرور.

هوامش المقال :

- 1- مقدم، يوسف أحمد طعيمة،(1990)، بحث في تحليل حوادث السيارات بالطريق السريع، عواملها، وسائل الحد منها، أكاديمية الشرطة ،جمهورية مصر العربية، ص7.
- 2- مجموعة من الباحثين الضباط، (2002)، مشكلة حوادث المرور على الطرق السريعة وسبل مواجهتها، أكاديمية الشرطة، جمهورية مصر العربية، ص2.
- 3- عبد الجليل السيف، (1984)، تطور وأساليب تنظيم المرور، الطبعة الثانية، الرياض، المملكة العربية السعودية، مطابع الإشعاع، ص133.
- 4- ياسين محجر ،(2011)، الاستهداف في بعض ولايات الجنوب الشرقي للجزائر، أطروحة مقدمة استكمالاً لمتطلبات نيل شهادة الدكتوراه في علم النفس العمل و التنظيم، جامعة منتوري قسنطينة ،الجزائر، ص18.
- 5- نايف بن ناشي بن عمير الذراعي الظفيري،(2005)، الآثار الشرعية المترتبة على حوادث السير، دراسة فقهية مقارنة بنظام الحوادث بالمملكة العربية السعودية، رسالة مقدمة استكمالاً لمتطلبات الحصول على درجة الماجستير في الفقه وأصوله، الجامعة الأردنية، ص18.
- 6- عقاب صقر، (1989)، حوادث المرور، ماهيتها وطرق التحقيق فيها، ط1، المملكة العربية السعودية، ص34.
- 7- نايف بن ناشي بن عمير الذراعي الظفيري،(2005)، مرجع سابق، ص19.
- 8- مجموعة من الباحثين الضباط، 2002، مرجع سابق، ص1-2.
- 9- نايف بن ناشي بن عمير الذراعي الظفيري،(2005)، مرجع سابق، ص21.
- 10- نايف بن ناشي بن عمير الذراعي الظفيري،(2005)، مرجع سابق، ص22-23.
- 11- فائز حداد ،(2006)، القيادة فن وذوق وأخلاق - حوادث السير وعلاقتها بالحالة النفسية للسائق اليومية الوحدة ،اللاذقية ،سوريا ،مؤسسة الوحدة للطباعة والنشر والتوزيع، ص2.
- 12- ياسين محجر ، (2011)، مرجع سابق، ص20.
- 13- ياسين محجر ، (2011)، مرجع سابق، ص19-20.
- 14- عبد الله النافع ،خالد السيف ،(1988)، تحليل الخصائص النفسية والاجتماعية المتعلقة بسلوك قيادة السيارات بالمملكة ،مدينة الملك عبد العزيز للعلوم والتقنية ،الرياض ،المملكة العربية السعودية، ص67.
- 15- ياسين محجر ، (2011)، مرجع سابق، ص128.
- 16- (صالح العبودي،(2009)، العوامل النفسية لحوادث المرور ، الندوة العلمية : التجارب العربية و الدولية في تنظيم المرور، مركز الدراسات و البحوث ،الجزائر، ص3-2.

- 17-(عبد الله النافع ،خالد السيف ،(1988)،مرجع سابق ،ص 240.
- 18-(صالح العبودي،(2009)،مرجع سابق ،ص 3-4.
- 19-ياسين محجر ، (2011)، مرجع سابق ،ص 129.
- 20-ياسين محجر ، (2011)، مرجع سابق ،ص 129- 130.