

العوامل المسهمة في الوقوع في حوادث المرور كدالة لبعض متغيرات الشخصية

د. محمد السيد منصور
قسم علم النفس - كلية التربية
جامعة البحرين

العوامل المسهمة في الوقوع في حوادث المرور كدالة لبعض متغيرات الشخصية

د. محمد السيد منصور
قسم علم النفس - كلية التربية
جامعة البحرين

الملخص

هدفت الدراسة إلى الوقوف على العلاقة بين بعض العوامل المسهمة في حوادث المرور، وبعض متغيرات الشخصية في المجتمع البحريني. تكونت عينة البحث من (٨٥) طالبا من الذكور من مختلف كليات جامعة البحرين، الذين سبق لهم الوقوع في الحوادث المرورية. لقياس العوامل المسهمة في الوقوع في الحوادث، استخدمت قائمة أسباب التعرض للحوادث. ولقياس متغيرات الشخصية استخدم اختبار ايزنك ويلسون للشخصية، واختبار مركز الضبط، ومقياس سرعة الغضب، وسهولة الاستثارة، ومقياس الاتجاه نحو المخاطرة السلوكية. استخدم المنهج الوصفي الارتباطي، كما تم تحليل البيانات بواسطة البرنامج الإحصائي (SPSS) لحساب مصفوفة معاملات الارتباط بين متغيرات الدراسة، وتحليل الانحدار المتعدد التتابعي. توصلت الدراسة إلى إمكانية التنبؤ بالعوامل المسهمة في الوقوع في حوادث المرور (تقدير الفرد لحالته الصحية، والإجهاد النفسي، وتشتت الانتباه، والسرعة في الأداء) لدى أفراد العينة بناء على متغيرات الشخصية (مركز الضبط، وسرعة الغضب وسهولة الاستثارة، والعدوانية). قام الباحث بمناقشة نتائج الدراسة في ضوء الدراسات السابقة. تبين من نتائج الدراسة إمكانية توظيف بعض متغيرات الشخصية في التعرف على المعرضين للوقوع في حوادث المرور، ومن ثمّ يمكن توظيفها في الحملات الوقائية والإرشادية، للتقليل من أخطار تلك الحوادث.

الكلمات المفتاحية: العوامل المسهمة في الوقوع في الحوادث، مركز الضبط، سرعة الغضب وسهولة الاستثارة، العدوانية.

Road Traffic Accident's Factors as a Function of Personality Traits

Dr. Mohammed E. Mansour

Dept. of Psychology - College of Education
University of Bahrain

Abstract

The aim of the study was to examine the relationships between some psychological traits and some factors that contribute to traffic accidents. The Sample of the study consisted of (85) students in (UOB) male aged 20 – 24, who responded to traffic accidents Inventory, and personality tests, (locus of control, anger, aggressiveness and risk taking test). Using (SPSS), multiple regression analysis was carried out. Results showed that some of personality variables (locus of control, anger and aggressiveness) predicted some of traffic accidents factors. Results were discussed in light of the findings of previous research and theoretical frame of the research.

Key words: road traffic accidents, locus of control, anger, aggressiveness.

العوامل المسهمة في الوقوع في حوادث المرور كدالة لبعض متغيرات الشخصية

د. محمد السيد منصور

قسم علم النفس - كلية التربية

جامعة البحرين

المقدمة

للحوادث المرورية نتائج مختلفة، ويذهب ضحيتها سنويا آلاف الأشخاص من جميع الأعمار، كما أنها من أخطر مشكلات العصر، التي تعرض الإنسان للموت، أو الإعاقة، أو العجز، واليوم يتجاوز ضحاياها ضحايا الحروب، والأمراض المجتمعية. كما أصبحت هذه الحوادث من أهم المشكلات التي تعوق حركة التنمية الاقتصادية، والتواصل الاجتماعي، حيث تؤثر سلباً على مسار الحياة الاجتماعية للأفراد، إلى جانب الآثار النفسية، كالاضطرابات السلوكية، والخوف، والضغط، وصعوبة العلاج فيما بعد. ويذكر التقرير العالمي للوقاية من الإصابات الناجمة عن حوادث المرور، الصادر عن منظمة الصحة العالمية لعام ٢٠٠٤ - أنّ حوادث الطرق هي السبب التاسع للوفيات في العالم. وتتوقع المنظمة أنّ بحلول عام ٢٠٢٠ ستكون حوادث الطرق السبب الثالث للوفيات في العالم بعد أمراض القلب والاكتئاب، حيث سيزداد عدد الوفيات من ضحايا حوادث الطرق بنسبة ٦٠٪ إلى حوالي ٤٨ مليون حالة وفاة سنوياً. ويقع أكثر من نصف حوادث الطرق في الأعمار ما بين ١٥ - ٤٤ عاماً (عبد اللطيف، ٢٠٠٧). وتتركز الخسائر البشرية في فئة الشباب، إذ يصل المفقود في هذه الفئة إلى حوالي ٤٠٪ (عثمان، ١٩٩٩).

وطبقاً لإحصائيات الأمانة العامة لمجلس وزراء الداخلية العرب، يفقد العالم العربي حوالي ٢١ ألف شخص بسبب حوادث المرور، كما يبلغ عدد المصابين ٢١٠٠٠٠٠ مصاباً، بالإضافة إلى الأضرار التي تسبب فيها الحوادث. إنّ عدد الحوادث السنوية يزيد عن نصف مليون حادث وإنّ ٨٥٪ من الحوادث يكون بسبب العنصر البشري، في حين يتسبب خلل السيارة، وعيوب الطريق في حوالي ١٤٪، وترجع النسبة الباقية إلى عوامل الطقس، وعوامل أخرى (عياد، ٢٠٠٧). وأشارت الإحصاءات إلى ارتفاع نسب حوادث المرور في دول الخليج العربي، إذ تبلغ هذه النسبة لكل مائة ألف مواطن حوالي ١٢٢٤ في السعودية، و١٧٩٩ في الكويت، و١٩٥٩ في قطر، و٩٦١ في الإمارات (عثمان، ١٩٩٩). وعلى المستوى البحريني وجد أن من مظاهر مشكلة حوادث المرور كثرة عدد الإصابات من مختلف الجنسيات والأعمار التي يستقبلها قسم الطوارئ بمستشفى السلمانية. ومن الخصائص

الديموجرافية لأصحاب هذه الإصابات أن التوزيع العمري يمثل الأطفال دون ١٥ عاماً ١٩٪ ومن ١٥ - ٤٤ عاماً يمثل ٦١٪ وتصل نسبة الذكور منهم إلى حوالي ٨١,٦٪ (خضر، ٢٠٠٦).

يرى السلوكيون أن الحوادث قد ترجع إلى الرغبة في الحصول على التعويضات المادية، أو الرغبة في جذب الانتباه، أو تخفيف المسؤولية عن النفس، والإجهاد النفسي، والضغط الحياتية. أما وجهة نظر الإجهاد النفسي فتري أن العوامل العضوية، أو النفسية تؤدي إلى خفض كفاءة أداء الفرد في أي مجال من المجالات، مما يسهم في وقوع الحوادث التي قد تؤدي إلى الإصابة، أو الوفاة. وتعزو النظرية القدرية وقوع الحوادث إلى القدر، وسوء الحظ، لا إلى الشخص ذاته (رضوان، ٢٠٠٤).

كما أن وظائف المخ الإنساني تبدو أكثر كفاءة، وفعالية، وأكثر طاقة، وقدرة على العمل عندما تأخذ وقتاً من الراحة، مما يزيد من الطاقة، وتحسن الصحة العقلية، والنفسية، والمزاجية مما قد يقلل من العوامل المسهمة في الوقوع في الحوادث (Terry, 1989). كما تفسر نظرية الغزو السببي مفهوم مركز الضبط من خلال سعى الأفراد لفهم العالم المحيط بهم، ومحاولتهم تحقيق تطور الذات، والحفاظ عليها، والتمكن من السيطرة على البيئة. ولا تبحث نظرية الغزو في طبيعة الفعل في حد ذاته، بل توجه عنايتها إلى النظرة الذاتية لما وراءه من عوامل مسببة للفعل، تلك التي أدت لوقوعه (محمود، ٢٠٠٥). من خلال ما سبق يتوقع الباحث أن ذوي مركز الضبط الخارجي - ربما يتصفون بارتفاع مستوى القلق، والضغط النفسية، وعدم تحمل المسؤولية، والنظر إلى الأحداث البيئية المحيطة بهم على أنها هي المسؤولة عما يقع لهم من أخطاء - وربما يكونون أكثر احتمالاً للوقوع في حوادث مرورية عن ذوي مركز الضبط الداخلي. ويرى "إسبينجر، سيرمان" أن الغضب حالة نفسية بيولوجية، تتكون من مشاعر ذاتية بالغضب متفاوتة الدرجات. فقد تكون بدرجات منخفضة من الاستثارة، أو الضيق البسيط، وقد تكون بدرجات شديدة من الغضب، وهو حالة مؤقتة تختلف من شخص لآخر، ويستثيرها عادة إدراك الشخص للإهانة، أو الظلم، أو الإحباط (الأنصاري، ٢٠٠٢). مما سبق يتضح ارتباط السلوك العدواني بارتفاع مستوى التوتر، وعدم القدرة على التحكم فيما يصدر عن الفرد من تصرفات، ومن ثم تزداد احتمالية تعرضه للحوادث المرورية. في حين نجد أن الذين يحصلون على درجة مرتفعة على بعد الاندفاعية / التروي يتصفون بالتسرع في الأداء، ولا يدققون في جميع عناصر الموقف، مما يتسبب في وقوعهم في أخطاء كثيرة، واتخاذ قرارات متعجلة، كما يتميزون بسرعة الانفعال في المواقف الصعبة، أو الحرجة، وغالباً ما تتأثر استجاباتهم بحالتهم الانفعالية (الزغول، ٢٠٠٣). ويرتبط كل من مفهوم المخاطرة والاندفاعية بعامل الثقة بالنفس، والميل للمخاطرة، والمغامرة غير المحسوبة، ذات النتائج غير المتوقعة، كما يميلون إلى سرعة الاستجابة، وغالباً ما تكون استجاباتهم غير

صحيحة؛ لعدم دقة تناول البدائل المؤدية لحل الموقف (الشرقاوي، ٢٠٠٣). مما سبق يتضح تزايد معدل الحوادث المرورية، وتعدد أضرارها النفسية والاجتماعية والاقتصادية الجسيمة. ويتضح ذلك من خلال الدراسات التي تناولت العلاقة بين الوقوع في حوادث المرور، وبعض المتغيرات النفسية، مثل تشتت الانتباه، حيث استهدفت دراسة سنشيز، أنجيليس ٢٠٠٥ الوقوف على العلاقة بين بعض الخصائص المعرفية، والشخصية لدى السائقين المتقدمين للحصول على رخصة قيادة، وعدد الحوادث المرورية التي تعرضوا لها وبخاصة في السنوات الأولى من قيادة السيارة. بينت الدراسة وجود علاقة بين بعض اضطرابات الانتباه والتعرض لحوادث المرور (Sanchez & Angeles, 2005). وأشارت نتائج دراسة بيورسي ٢٠٠٥ حول حوادث المرور، وبعض الصعوبات لدى السائقين الأتراك إلى وجود علاقة بين اضطرابات الانتباه، وحوادث المرور لدى هؤلاء السائقين (Burcu, 2005).

واتضح من دراسة كاريون، مورالس، باروسو ٢٠٠٥ التي اهتمت بقياس الأسس النيورولوجية والقانونية المطلوبة لقيادة السيارة أنه توجد علاقة بين حوادث المرور، وبعض اضطرابات الانتباه الناتجة عن إصابة المخ الحادة (Carrion, Morales & Barroso, 2005). وفي نفس السياق، بينت دراسة ماكيننا، هورسويل (Mckenna & Horswill, 2006) أن الحديث مع قائد السيارة أثناء السير، أو الحديث في الهاتف الخليوي يزيد من الأخطاء، ويقلل الاستجابات السليمة أثناء قيادة السيارة، لأن مثل هذه الأمور تصرف الانتباه عن معالجة المعلومات الضرورية، اللازمة لقيادة السيارة بأمان، مثل (كبح الفرامل، والنظر في المرآة قبل التحول، أو الانحراف على جانبي الطريق، أو ملاحظة إشارات المرور، أو الحفاظ على السرعة المقررة، أو ربط أحزمة الأمان) (Mckenna & Horswill, 2006). وأوضحت دراسة نانسي وأندريا (Nancy & Andrea, 2006) وجود علاقة سلبية بين ارتفاع الوعي، والتعرض لحوادث المرور، مما يوضح أن قيادة السيارة مهارة، تحتاج إلى قدر كبير من اليقظة، وارتفاع مستوى الوعي والانتباه وترى دراسة ماركوتى وآخرين (Marcotte, et al, 2006) التي اهتمت باضطرابات الانتباه البصري، المصاحبة لحوادث المرور، أنه توجد علاقة ارتباطية إيجابية دالة بين اضطرابات الانتباه وحوادث المرور. في حين كشفت دراسة دافيدس (Davids, 2006) التي اهتمت باضطراب النوم أثناء قيادة السيارة، والضغط والمجاعة لدى سائقي الأوتوبيسات في هونج كونج أنه توجد علاقة بين اضطراب بعض الوظائف المعرفية، ومنها عامل تشتت الانتباه، وحوادث المرور.

كما بينت دراسة راغيرام، لاكشمينارayanan (Raghuram & Lakshminarayanan, 2006) حول بعض مهام الانتباه، وعلاقتها بصعوبات قيادة السيارة وجود علاقة بين التعرض للحوادث، واضطرابات الانتباه للأشياء المتحركة على الطريق أثناء السير. وهناك دراسات

تناولت العلاقة بين الغضب والعدوان، والوقوع في الحوادث، فقد قامت دراسة ديفينباشر، اوتينج، لينش (Diefenbaker, Outing & Lynch, 1994) بوضع مقياس للتعرف إلى الغضب والاندفاعية أثناء قيادة السيارة. اشتملت عينة الدراسة على (٨٠٤) من الإناث و(٧٢٤) من الذكور طبق عليهم اختبار لتحديد المواقف، التي تؤدي لإثارة انفعال الغضب أثناء قيادة السيارة. أوضحت النتائج أن من بين المواقف التي تثير انفعال الغضب، بشكل كبير لدى الذكور، وجود شخص يقود سيارته ببطء على الطريق السريع. واهتمت دراسة لوينستين (Lowenstien, 1997) ببحث العوامل التي تؤدي إلى إثارة العدوان أثناء قيادة السيارة. توصلت النتائج إلى وجود علاقة بين بعض سمات الشخصية، وما يسمى بالسلوك العدواني أثناء قيادة السيارة. من هذه السمات نمط الشخصية (A)، وضغوط العمل، و سهولة الاستثارة، وسرعة رد الفعل، والميل للسلوك الهمجي، أو العشوائي. كما انتهت دراسة كل من ديفينباشر، فيلتي، ريتشارديس، لينش (Diefenbaker, Filtti, Richards & Lynch, 2003) إلى أن السائقين الذين يقودون سياراتهم، وهم في حالة انفعال وغضب، يتصفون بأن لديهم أفكارا عدائية، مثل إهانة السائقين الآخرين على الطريق وسبهم بألفاظ نابية، ولديهم ميل للمخاطرة، مثل تخطي الآخرين، وتجاوز السرعة المقررة على الطريق، والتنقل بين حارات الطريق بسرعة عالية، وكسر الإشارات في التقاطعات، كما يرتكبون مخالفات كثيرة، وهم أكثر تعرضا لحوادث الطريق. وبينت نادين، كرستيان (& Nadeen Christian, 2005) وجود علاقة بين مستوى التوتر المرتفع أثناء الغضب وحوادث المرور. كما كشفت دراسة نوهيرو، جين (Naohiro & Jun 2006) عن وجود علاقة إيجابية بين الحالة الانفعالية والمزاجية، وحوادث المرور. كما تناولت دراسات أخرى العلاقة بين كل من الضغوط والإجهاد النفسي والوقوع في حوادث المرور، أمثال دراسة نيتيجال، وليامز (Nightingal & Williams, 2000) حول الاتجاه نحو التعبير الانفعالي، ودوره في التنبؤ بالاضطرابات التالية للصدمة، وبينت الدراسة أن الذين تعرضوا لحوادث المرور عانوا من الاضطرابات التالية للصدمة، كما حصلوا على درجات مرتفعة في بعض المشاعر السلبية والسيطرة. وفي السياق نفسه، أثبتت دراسة ديفينباشر، ريتشارديس (& Diefenbaker Richards, 2002) أن انشغال عقل السائق وتفكيره بشكل زائد نتيجة الضغوط اليومية التي يواجهها تؤدي إلى انخفاض قدرته على الرؤية الجيدة للسيارات التي تسير على الطريق، وكذلك تنخفض قدرته على الاستجابة السليمة أثناء القيادة.

وتوصلت دراسة استالارد، سالتر، فيلمان (Stallard, Salter & Velleman, 2004) أن الأفراد الذين تعرضوا لحوادث مرور كانوا يعانون بشكل واضح من القلق. أما الدراسات التي تناولت العلاقة بين حوادث المرور، ومركز الضبط فقد أظهرت وجود علاقة بين مركز الضبط والشعور بالإجهاد الانفعالي، وكثرة التعرض للحوادث لدى الذكور (Mcintyre).

(1984). وأجرت إيلي (Elie, 1986) دراسة على عينة مكونة من (٣٦) فرداً أقرؤا بأنهم تعرضوا لحوادث. وقد أظهرت النتائج وجود علاقة إيجابية بين التعرض للحوادث وضغوط العمل، حيث ذكر هؤلاء الأفراد أن هذه الحوادث كانت بسبب طول ساعات العمل، والأعباء الوظيفية، (مركز ضبط خارجي). يتضح من العرض السابق أن أعباء العمل، أو طول ساعات العمل تزيد من مستوى الضغوط الواقعة على أصحاب مركز الضبط الخارجي. وربما يؤدي ذلك إلى زيادة احتمال تعرضهم لحوادث المرور أثناء الذهاب للمنزل بعد نهاية العمل أكثر من غيرهم. واتضح ذلك من خلال دراسة روبرت، كرستين (Robert & Kristen, 1986) أن ذوي مركز الضبط الداخلي لديهم درجة مرتفعة من الشعور بالكفاءة الذاتية، وانخفاض الضغوط والتعرض للحوادث.

ويرى الباحث أن ارتفاع مستوى المشقة، أو الضغوط لدى أصحاب مركز الضبط الخارجي ربما يؤهلهم أكثر من غيرهم للوقوع في الحوادث بشكل عام، وحوادث المرور بشكل خاص. كما أظهرت نتائج دراسة هيرجوفيتش، أندريس، سومر، بوجنر (Heroic, Arenas, Summer, & Bogner, 2007) أن أصحاب مركز الضبط الداخلي، الذين لم يتعرضوا لحوادث مرورية كان لديهم توقع أكبر للمخاطر أثناء قيادة السيارة ومستويات عالية من تحمل المسؤولية بعكس الذين تعرضوا لحوادث المرور، فقد كانوا لا يقدرّون عامل المخاطرة أثناء قيادة السيارة. واهتمت دراسة ماكارثي، لينش، بيدرسون (Macarthy, Lynch & Pederson, 2007) بالعلاقة بين الوقوع في الحوادث المرورية الناتجة عن قيادة السيارة، وتناول المخدرات، والسكر. أجريت الدراسة على طلاب الجامعة. وباستخدام تحليل الانحدار توصلت الدراسة إلى أن الأفراد الذين لديهم وجهة ضبط داخلي يدرّكون عوامل الخطر الناجمة عن قيادة السيارة أثناء حالة السكر، أو تناول المخدرات مما يشير إلى قدرتهم على تحمل المسؤولية، وعدم المجازفة.

في حين أجرى هارت، هانكس، بوجنر، ميليس، إيسيلمان (Hart, Hanks, Bogner, Millis & Esselman, 2007) دراسة حول إصابات المخ، وعلاقتها بالحالة الانفعالية، والشخصية المسؤولة عن التعرض للحوادث. أثبتت الدراسة وجود علاقات إيجابية بين القلق، والكتابة، والمخاوف، وعدم الرضا عن الحياة، والضغوط النفسية الحادة، والتعرض للحوادث. وتنطبق هذه النتيجة على الأشخاص الذين يدرّكون أن الأحداث البيئية هي السبب في ظهور تلك المشاعر، في حين كانت أقل لدى أصحاب الضبط الداخلي. كما كشفت دراسة ميسر وآخرين (Meiser, Dalgleish, Smith & William 2007) حول العلاقة بين الخصائص الديموجرافية، وبعض المتغيرات المعرفية، والضغوط لدى الأطفال والشباب، أن أفراد العينة الذين تعرضوا لحوادث أو اعتداءات كان توجههم خارجياً نحو الأسباب البيئية التي أدت إلى تورطهم في الحوادث.

أما الدراسات التي تناولت العلاقة بين الوقوع في حوادث المرور، والمخاطرة توصلت دراسة يانج، كيم (Yang & Kim, 2004) التي بينت وجود علاقة بين المحافظة على الصحة العامة، وجودة الحياة وكل من سلوك المخاطرة، والاستهداف للحوادث. كما أشارت دراسة ريتا وآخرين (Rita, et al, 2005) حول حوادث الطرق وإصابات المخ الخطيرة، أنه توجد علاقة بين الإصابات الحادة للمخ، وسلوك المخاطرة، والاستهداف لحوادث المرور. وتناولت دراسة هيرمان وآخرين (Herman, et al, 2005). العلاقة بين نمط السلوك (A) وسلوك المخاطرة والاستهداف لحوادث المرور، وبينت النتائج وجود علاقة بين سلوك المخاطرة والتعرض للحوادث المرورية، واهتمت دراسة ونج، توم، لينج (Wong, Tom & Leung, 2007) بالصحة النفسية، وسلوك المخاطرة لدى السائقين. أوضحت نتائج الدراسة أن حوالي ٥٠٪ من أفراد العينة الذين تعرضوا لحوادث حصلوا على درجات عالية على كل من سمة المخاطرة، والقلق، والاكتئاب.

من العرض السابق يستخلص الباحث الحالي النقاط الآتية: وجود عدة عوامل تسهم في تشتيت انتباه قائد السيارة على الطريق، منها التحدث في التليفون الخليوي، أو مع الشخص الجالس بجانبه، وانخفاض مستوى اليقظة والوعي بسبب الإجهاد البدني أو الذهني، والإصابات الحادة في المخ. وجهت النتائج المشار إليها الباحث لاعتبار مفهوم تشتت الانتباه أحد العوامل المسهمة في الوقوع في حوادث المرور. طرحت نتائج الدراسات السابقة مفهوما حديثا نسبيا على هذا النوع من الدراسات في بيئتنا العربية وهو "سلوك قيادة السيارة العدائي" ومن مظاهره عدم احترام قواعد المرور مثل ربط أحزمة الأمان، كسر الإشارة في التقاطعات، وتخطى السيارات الأخرى، وتجاوز السرعة المقررة على الطريق، والانحراف على جانبي الطريق بشكل مفاجئ، دون إعطاء إشارة، والتعدي على السائقين الآخرين بالسب، والضرب تحت عنوان (العدوانية). أشارت نتائج الدراسات إلى أن الضغوط النفسية، أو الإجهاد النفسي لدى السائق يؤدي إلى انخفاض الاستجابة السليمة أثناء قيادة السيارة، مثل كبح فرامل السيارة في الوقت المناسب، قبل الاصطدام بالسيارات الأخرى، الانفعالات السلبية مثل القلق والتوتر، مما يعطي مبررا لدراسة متغير الإجهاد النفسي ضمن متغيرات الدراسة الحالية. اتفقت نتائج الدراسات السابقة على أهمية متغير مركز الضبط، في علاقته بارتفاع مستوى الضغوط، وعدم تحمل المسؤولية، والإهمال، والتهور، من جهة والتعرض للحوادث بشكل عام من جهة أخرى، لذلك رأى الباحث الحالي الوقوف على علاقة هذا المتغير ببعض العوامل المسهمة في التعرض لحوادث المرور، وخصوصاً في بيئتنا العربية. أوضحت الدراسات السابقة أن نسبة الذين وقعوا في الحوادث المرورية من الذكور تتراوح أعمارهم بين ١٥ - ٤٥ أعلى من الإناث، مما ساهم في تحديد خصائص عينة الدراسة الحالية وهي مجموعة من طلاب الجامعة من الذكور.

مشكلة الدراسة

تشير نتائج الدراسات إلى تعدد العوامل النفسية، والفيزيائية المسهمة في الوقوع في الحوادث المرورية. ومنها دراسة "بانين" (Pannain, 1995) التي أشارت إلى أن من أهم الخصائص النفسية، والانفعالية للأفراد، الذين يتعرضون لحوادث مرور سرعة الغضب، والانفعال، والاضطرابات المزاجية، والسيكوباتية، والإدمان، وفقدان المودة. ويرى الصياد (1995) أن من أهم العوامل المسهمة في حوادث المرور تجاوز السرعة، ونقص الانتباه، ونقص كفاءة السائق والسيارة، وقيادة السيارة في ظروف مناخية غير مناسبة، ومخالفة قوانين المرور، وقيادة السيارة في ظروف نفسية وانفعالية حادة. كما أشارت دراسة هيرمان (Herman, 2005) إلى وجود علاقة بين نمط السلوك (A) (التسرع، ولفاذ الصبر، والعدوانية، والمخاطرة) وبين التعرض لحوادث الطرق الخطيرة. وفي السياق نفسه، بينت دراسة نديم، كرستين (Nadeem & Christian, 2005) وجود علاقة بين مستوى التوتر، والإجهاد، وقلة النوم، وحوادث المرور. وبينت دراسة ميغيل، لويس (Miguel & Luis, 2005) أن استخدام الهاتف الخليوي، وسماعات الأذن، وكذلك وجود شخص جالس بجانب السائق من أهم العوامل التي تؤدي إلى تشتيت الانتباه أثناء قيادة السيارة. وكان مرتكب الحادث المروري يعطل ذلك بعد وقوع الحادث بقوله "لم أكن أتوقع ذلك، لقد رأيته متأخرا جدا".

كما بينت دراسة وي، يانج، ودابنج (Wei, Yang & Da-peng, 2006) وجود علاقة بين عامل السرعة الفائقة، وحمولة السيارة، وعدم احترام قواعد المرور، والتعرض لحوادث السيارات. وقد توصل المتخصصون في هذا المجال إلى أن ارتطام الجسم البشري بداخل سيارة نتيجة للسرعة، يوازي السقوط من ارتفاع. إن تصادم سيارة بسرعة 50 كم في الساعة يعادل السقوط من ارتفاع عشرة أمتار، وتؤدي قوة الارتطام بسرعة 75 كم في الساعة تأثيرا على الجسم يعادل السقوط من عشرة طوابق، أي حوالي 28 مترا. وكلما زادت السرعة زادت مسافة ارتفاع السقوط ليصبح كأنه انتحار من ناطحة سحاب. (خضر، 2006). وركزت دراسة ملادينو، كنيزيك، جاجاك (Mladineo, Knezic & Jajac, 2007) على دراسة كفاءة شبكة المعلومات، والاتصالات المتعلقة بالطريق السريع وعلاقتها بالنظام الآلي للطوارئ داخل الإتحاد الأوروبي. أشارت نتائج الدراسة إلى ضرورة إنشاء نظام آلي لإدارة خدمات الطوارئ على الطرق السريعة، بإدخال خدمة النداء الآلي. يرى الباحث أن الدراسات التي سبق عرضها أجريت في مواقف مصطنعة، صممت لقياس التعرض للحوادث المرورية بواسطة أجهزة الكمبيوتر، وهي مواقف غير طبيعية، ومن الصعب تعميم نتائجها على الأفراد في البيئة الطبيعية. إن هذا يدعو إلى إجراء مزيد من البحوث الميدانية الواقعية التي تفيد في التوصل إلى نتائج، يمكن تعميمها، أو الاستفادة منها في حل مشكلة التعرض لحوادث المرور داخل مجتمعاتنا، مما يستوجب تضافر جهود العاملين في مجال العلوم الإنسانية بشكل عام، وعلم النفس بشكل خاص لتوظيف هذه

المؤثرات النفسية في التنبؤ بإمكانية الوقوع في حوادث المرور.

أهداف الدراسة

تهدف الدراسة الحالية إلى الوقوف على إمكانية التنبؤ ببعض العوامل المؤدية للتعرض لحوادث المرور (تقدير الفرد لدور كل من سوء الحالة الصحية، الإجهاد النفسي، تشتت الانتباه، السرعة في الأداء في التعرض للإصابة بالحوادث المرورية) باستخدام بعض متغيرات الشخصية موضوع اهتمام الدراسة (مركز الضبط - سرعة الغضب وسهولة الاستشارة - العدوانية - المخاطرة).

تساؤل الدراسة

في ضوء ما تقدم يمكن بلورة مشكلة البحث الراهن في محاولة الإجابة عن التساؤل الآتي: هل يمكن لبعض متغيرات الشخصية موضع اهتمام الدراسة (مركز الضبط - سرعة الغضب وسهولة الاستشارة - العدوانية - الاتجاه نحو المخاطرة السلوكية) أن تنبئ ببعض العوامل المسهمة في الوقوع في حوادث المرور (تقدير الفرد لدور كل من: عامل الطقس - عامل الحالة الصحية - عامل الإجهاد النفسي - عامل تشتت الانتباه - عامل السرعة في الأداء للوقوع في الحوادث)؟

فرض الدراسة

تنبئ بعض متغيرات الشخصية موضع اهتمام الدراسة (مركز الضبط - سرعة الغضب وسهولة الاستشارة - العدوانية - الاتجاه نحو المخاطرة السلوكية) عن بعض العوامل المسهمة في الوقوع في حوادث المرور (تقدير الفرد لدور كل من: عامل الطقس - عامل الحالة الصحية - عامل الإجهاد النفسي - عامل تشتت الانتباه - عامل السرعة في الأداء للوقوع في الحوادث).

أهمية الدراسة

إن حوادث المرور المتكررة يوميا في عالمنا العربي إهدار واضح لحقوق الإنسان. إن انتقال الإنسان على الطريق هو حق من حقوقه الأصيلة، ولا بد من وقفة متوازنة بين حق الإنسان في التنقل على الطريق، وحقه في المحافظة على حياته وأمنه. فعلى المستوى العالمي أوضحت دراسة روشليتز (Rochlitz, 2004) أن بعض المجتمعات الأوروبية والأمريكية تخطت مشكلة العنصر البشري وعلاقته بالتعرض لحوادث المرور، إلى دراسة تأثير هذه الحوادث على بعض التغيرات السلوكية، والانفعالية لدى القاطن التي تعرضت لحوادث سيارات. كما أشارت دراسة يانج (Yang & Kim, 2004) في كوريا الشمالية إلى أثر المكافأة المالية المقدمة

للمواطنين، الذين لم يرتكبوا مخالفات مرورية أثناء بطولة كأس العالم لكرة القدم عام ٢٠٠٠. ويتسق ذلك مع الدراسة الإحصائية التي أجريت في مصر، والتي بينت أنه بالإضافة للخسائر البشرية، فإن الخسائر الاقتصادية باهظة أيضاً، حيث تشكل حوالي من ١٪ - ٢٪ من الناتج القومي لمختلف دول العالم، أي حوالي (٥٠) مليار دولار أمريكي (الغمري، ٢٠٠٧). بناء على ما سبق يتضح وجود فجوة بين طريقة تناول دول غرب أوروبا، وأمريكا لمشكلة حوادث المرور، وتناولها في عالمنا العربي. ففي الوقت الذي تخطت فيه دول غرب أوروبا وأمريكا مشكلة علاقة العنصر البشري بحوادث المرور - من خلال الاهتمام بالبرامج الإرشادية والعلاجية - إلى الحد الذي جعلهم يهتمون بدراسة سلوك القاطن التي تعرضت لحوادث سيارات، نجد أن العالم العربي لا يزال الاهتمام فيه مركزاً على تشييد الطرق، والكباري، وإهمال العنصر البشري. من هنا تتحدد أهمية الدراسة الحالية في: ١ - إلقاء مزيد من الضوء على الخصائص النفسية للعنصر البشري المتسبب في أكثر من ٨٥٪ من حوادث المرور. ٢ - إمكانية توظيف نتائج الدراسة في خدمة الحملات الوقائية، والإرشادية، للتقليل من الأخطار الناتجة عن حوادث المرور في المجتمع البحريني.

محددات الدراسة

تحدد نتائج الدراسة بطبيعة عينتها، وهي مجموعة من الطلاب الذكور بجامعة البحرين من مختلف التخصصات، ممن سبق لهم التعرض لحوادث مرورية، وبالمقاييس المستخدمة لقياس بعض المتغيرات النفسية المنبئة بالتعرض لحوادث المرور.

مصطلحات الدراسة

العوامل المسهمة في الوقوع في الحوادث: تحدد فوقية رضوان أسباب الوقوع في الحوادث في: (عامل الطقس) تقدير الفرد للجو المحيط به، قبل وقوع الحادثة مباشرة، مثل الإضاءة، والرطوبة، والضباب، ودرجة الحرارة العالية. (عامل الحالة الصحية) تقدير الفرد لما يتمتع به من حدة السمع، والبصر، وعدم الإصابة بأي مرض. (عامل الإجهاد النفسي) تقدير الفرد للشعور بالملل، والضيق، والتوتر، والاضطرابات السلوكية، والعصبية (تشتت الانتباه) تقدير الفرد لمدى الانتباه، وعدم التركيز أثناء أو قبل الحادثة مباشرة. (السرعة في الأداء) تقدير الفرد لسوء التصرف، والاندفاع، وعدم التروي أثناء أو وقت الحادث، وكثرة الأعمال في وقت واحد (رضوان، ٢٠٠٤).

متغيرات الشخصية:

١ - **مركز الضبط:** من يحصلون على درجة مرتفعة على هذا المتغير يعتبرون الحياة شكلاً من أشكال لعبة الحظ، ويكون النجاح نتيجة للحظ، وكرم الآخرين، ويتصفون بعدم تحمل

المسئولية والاكثاب (ضبط خارجي)، والذين يحصلون على درجة منخفضة على هذا المتغير، يتصفون بالقدرة على ضبط النفس، وقوة الأنا، وقوة الاحتمال، والشعور بالمسئولية (ضبط داخلي) (الشيخ، ١٩٩٧). ويتحدد مفهوم مركز الضبط إجرائيا بالدرجة التي تشير إلى مركز الضبط الخارجي، أو الداخلي على مقياس مركز الضبط (توفيق، ١٩٩٤).

ب - **سرعة الغضب وسهولة الاستثارة**: تقدير الفرد للاستجابة الانفعالية التي يثيرها أي موقف من مواقف التنبيه، مثل العدوان المادي، أو الإحساس بالإحباط، وخيبة الأمل. ويتميز أصحابها بردود أفعال قوية، وحادة، ولا يستطيعون التحكم في تصرفاتهم.

ج - **العدوانية**: تقدير الفرد لفعل أو سلوك يقوم به، بهدف إيقاع الأذى بشخص، أو جماعة ما، وقد يكون لفظيا أو ماديا.

د - **الميل للمخاطرة السلوكية**: ميل الشخص لقبول المواقف غير المألوفة، وسرعة اتخاذ القرار، والمخاطرة، والتسرع في الأداء دون التدقيق في جميع عناصر الموقف. منهجية الدراسة وإجراءاتها:

تتبع هذه الدراسة المنهج الوصفي الارتباطي، الذي يهدف للكشف عن العلاقات الارتباطية بين متغيرات الدراسة.

منهجية الدراسة وإجراءاتها:

عينة الدراسة

تكونت عينة الدراسة من ٨٥ طالبا من الذكور في المرحلة الجامعية من الكليات المختلفة بجامعة البحرين، بمتوسط عمري ٢١,٢، و انحراف معياري ١,٢، والذين اقرؤا أنهم تعرضوا لحوادث مرورية من قبل.

أدوات الدراسة

يمكن تصنيف أدوات الدراسة الحالية في فئتين على النحو الآتي:

(١) - أدوات تقيس المتغيرات التابعة

قائمة أسباب التعرض للحوادث: من إعداد فوقية رضوان، وتتكون القائمة من ٢٥ عبارة، تقيس خمسة أبعاد، تعبر عن تقدير الفرد لدرجة إسهام بعض العوامل للوقوع في الحوادث، هي (تقدير الفرد لدور عامل الطقس - عامل الحالة الصحية - عامل الإجهاد النفسي - عامل تشتت الانتباه - عامل السرعة في الأداء للوقوع في الحوادث). ويطلب من الشخص الذي تعرض للحوادث أن يجيب عنها باختيار إحدى الإجابتين (نعم - لا). بالنسبة لصدق القائمة اكتفى الباحث بمعامل الصدق الذي وضعته المعدة الأصلية للقائمة، حيث قامت بحساب صدق القائمة عن طريق حساب الارتباط الثنائي للمفردات. أشارت معاملات

الارتباط إلى أن القائمة تتمتع بالصدق في قياس الظاهرة المراد قياسها (رضوان، ٢٠٠٤). واكتفى الباحث الحالي بذلك، نظراً لأن القائمة حديثة نسبياً، وأيضاً بسبب التماثل بين عينة التقنين وعينة الدراسة الحالية، حيث قننت المعدة الأصلية القائمة على عينة من طلاب كلية التربية بجامعة الزقازيق، ممن سبق لهم التعرض للحوادث. أما الثبات فقد قام الباحث الحالي بحساب الثبات بطريقة إعادة التطبيق، بفواصل زمني قدره عشرة أيام، على عينة مكونة من ٤٥ طالبا، وهي عينة مماثلة لعينة الدراسة الأساسية. كانت قيم معاملات الثبات لتقديرات المستجيبين للعوامل الخمسة على التوالي عامل الطقس ٠,٨٤، عامل الحالة الصحية ٠,٧٧، عامل الإجهاد النفسي ٠,٧٦، عامل تشتت الانتباه ٠,٧٩، عامل السرعة في الأداء ٠,٦٩، وجميعها معاملات ثبات تشير إلى تمتع القائمة بثبات مقبول.

(ب) - أدوات تقيس المتغيرات المستقلة

١ - اختبار مركز الضبط: الاختبار من إعداد عبد السلام الشيخ، ويتكون من ٤٠ بنداً يجاب عنها (نعم-لا) و تشير الدرجة المرتفعة على الاختبار إلى خصائص أصحاب مركز الضبط الخارجي، الذين يعتبرون الحياة شكلاً من أشكال لعبة الحظ، أما أصحاب مركز الضبط الداخلي، فينظرون إلى أنفسهم باعتبارهم مسئولين عن أفعالهم. بالنسبة للصدق، اكتفى الباحث بالصدق الذي وضعه معد الاختبار عن طريق صدق المحتوى، وفيه تم تحليل مواد الاختبار وعناصره تحليلاً منطقياً، لتحديد الوظائف، والجوانب الممثلة فيه، ونسبة كل منها إلى الاختبار بأكمله، كما أن عينة تقنين المقياس مماثلة لعينة الدراسة. أما الثبات فقد قام الباحث الحالي بحساب الثبات بطريقة إعادة التطبيق بفواصل زمني قدره عشرة أيام، على عينة مكونة من ٤٥ طالبا، وهي عينة مماثلة لعينة الدراسة الأساسية. كانت قيمة معامل الثبات ٠,٨٣ وهو معامل ثبات مقبول.

٢ - اختبار العدوانية (أيزنك ويلسون للشخصية): الاختبار من إعداد عبد السلام الشيخ ويتكون من (١٢٠) بنداً، يجاب عنها (نعم - لا - ؟) ويقاس أربعة أبعاد للشخصية، هي (البحث الحسي - تأكيد الذات - العدوانية - التوجه للإنجاز)، واكتفى الباحث الحالي فقط بتطبيق البنود التي تقيس متغير (العدوانية) (الشيخ، ١٩٩٧). بالنسبة للصدق اكتفى الباحث الحالي بصدق المضمون الذي وضعه المعد الأصلي للاختبار، ثم قام الباحث بحساب صدق التكوين الفرضي، الذي يقيس مدى الارتباط الإيجابي بين مفهوم العدوانية، ومقاييس أخرى تقيس مفاهيم مرتبطة به، مثل مفهوم سرعة الغضب (قيمة معامل الارتباط = ٠,٢٢ دال عند مستوى ٠,٠٥). ومفاهيم أخرى ليس بينها وبينه علاقة، مثل مفهوم الطقس، بصفته أحد العوامل المسهمة في حوادث المرور (قيمة معامل الارتباط = ٠,٢٢). أما الثبات فقد قام الباحث الحالي بحسابه بطريقة إعادة التطبيق بفواصل زمني قدره عشرة أيام، على عينة مكونة من ٤٥ طالبا، وهي عينة مماثلة لعينة الدراسة الأساسية. وبلغت قيمة معامل الثبات

٠,٧٨ وهو معامل ثبات مقبول.

٣ - اختبار سرعة الغضب وسهولة الاستثارة: الاختبار من إعداد الباحث الحالي، ويتكون من (١٥) عبارة يجاب عنها بـ (نعم - لا). يتميز الأشخاص الذين يحصلون على درجة مرتفعة على المقياس باستجابة انفعالية حادة، وردود أفعال قوية، واستجابات هجومية سريعة، يستثيرها أقل الأشياء ويشعرون بالضيق والتوتر والغضب الشديد. بالنسبة للصدق قام الباحث الحالي بحساب الصدق التلازمي للمقياس، وفيه تم حساب الارتباط بين درجات الاختبار، ومحك خارجي مستقل. حيث قام الباحث بحساب معامل الارتباط بين المقياس الحالي، وقائمة سمة وحالة الغضب، الصورة الكويتية إعداد بدر الأنصاري، ٢٠٠٢، وتوصل إلى معامل صدق قدره ٠,٧٨ وهو دال عند مستوى ٠,٠٥. أما الثبات فقد قام الباحث الحالي بحساب الثبات للمقياس بعدة طرق على عينة مكونة من ٤٥ طالبا، مماثلة لعينة الدراسة الأساسية. بدأ الباحث هذه الإجراءات باستخدام التجزئة النصفية، مع تصحيح الطول، باستخدام معادلة إسبيرمان برون، وبلغت قيمة معامل الثبات بعد تصحيح الطول ٠,٧٩، كما تم حسب الثبات باستخدام معامل (ألفا كرونباخ) وبلغت قيمته (٨٥) مما يدل على أن المقياس يتمتع بدرجة ثبات مقبولة.

٤ - اختبار المخاطرة السلوكية: من إعداد الباحث، ويتكون الاختبار من (٢٥) عبارة يجاب عنها بـ (أوافق - لا أوافق) تشير الدرجة المرتفعة على الاختبار إلى أن الفرد يتمتع بروح المخاطرة، والإقبال على الدخول في المواقف غير المألوفة. قام الباحث الحالي بحساب الاتساق الداخلي، على عينة مكونة من ٤٥ طالبا، مماثلة لعينة الدراسة الأساسية. حسب معامل الارتباط بين البند والدرجة الكلية على المقياس، بعد حذف درجة العبارة من الدرجة الكلية، وتراوحت معاملات الارتباط بين (٠,٥٣، ٠,٨٠) وجميعها دالة عند مستوى ٠,١، وكما تم قبول معاملات الارتباط المتبادلة بين البنود والدرجة الكلية على المقياس؛ لأنها أكبر من (٠,٣٠) وذلك تبعا لمحك "ميشيل" Mischel, 1968 (في: الأنصاري، ٢٠٠٢) أما الثبات، فقد تمت إجراءات تقدير الثبات للمقياس بعدة طرق، منها التجزئة النصفية مع تصحيح الطول باستخدام معادلة إسبيرمان على عينة مكونة من ٤٥ طالبا، مماثلة لعينة الدراسة الأساسية. بلغت قيمة معامل الثبات بعد تصحيح الطول (٠,٧٤)، كما تم تصحيح الطول مرة ثانية باستخدام طريقة جثمان (٠,٧٧) كما دعم الباحث الحالي هذه الصورة بمؤشر آخر من مؤشرات التجانس الداخلي معامل (ألفا كرونباخ) حيث بلغت قيمته (٠,٨٠) مما يدل على أن المقياس يتمتع بدرجة ثبات مقبولة.

إجراءات التنفيذ:

تمت إجراءات التنفيذ على عدة مراحل كما يأتي:

المرحلة الأولى: طبقت قائمة أسباب الحوادث بصورة جماعية في ست جلسات، كل جلسة ضمت ما بين ١٥ - ٢٠ فرداً، كما تم استبعاد بعض الأفراد، لوجود أخطاء في التطبيق.

المرحلة الثانية: ١- استغرقت خمس جلسات، طبقت فيها الاختبارات الآتية بصورة جماعية (١- ايزنك ويلسون للشخصية ٢ - مركز الضبط ٣ - سرعة الغضب وسهولة الإستشارة ٤- المخاطرة).

عرض النتائج ومناقشتها

تتضمن مشكلة الدراسة الحالية الإجابة عن الفرض التالي: تنبئ بعض متغيرات الشخصية موضوع الدراسة (مركز الضبط - سرعة الغضب وسهولة الاستشارة - العدوانية - الاتجاه نحو المخاطرة السلوكية) عن بعض العوامل المسهمة في التعرض لحوادث المرور (تقدير الفرد لدور عامل الطقس - عامل الحالة الصحية - عامل الإجهاد النفسي - عامل تشتت الانتباه - عامل السرعة في الأداء للوقوع في الحوادث). للتحقق من الفرض السابق قام الباحث بحساب مصفوفة معاملات الارتباط بين متغيرات الدراسة، وتحليل الانحدار باستخدام برنامج الحزمة الإحصائية SPSS على النحو الآتي:

الجدول رقم (١)
معاملات الارتباط بين متغيرات الدراسة ن = (٨٥)

اسم الاختبار	م	المتغيرات	العدوانية	م. الضبط	سرعة الغضب	المخاطرة
الطقس	١		٠,٠٢	-٠,٠٥	٠,٠٧	٠,٠٢
الحالة الصحية	٢		٠,١١	*٠,٢٢	٠,١٦	٠,٠٨
العوامل المسهمة في الوقوع في حوادث المرور	٣	الإجهاد النفسي	٠,١٨	**٠,٤١	*٠,٢٠	٠,١٦
(المتغيرات التابعة)	٤	تشتت الانتباه	٠,٠٧	٠,٠٥	*٠,٢٦	-٠,٠٢
	٥	السرعة في الأداء	*٠,٢١	**٠,٣١	٠,١٥	٠,٠١

(**P<0.05*) (P<0.01)

يتضح من الجدول رقم (١) أن قيم معاملات الارتباط بين بعض العوامل المسهمة في الوقوع في حوادث المرور (الحالة الصحية - الإجهاد النفسي - تشتت الانتباه - السرعة في الأداء) وبعض متغيرات الشخصية (العدوانية - مركز الضبط - سرعة الغضب) لدى أفراد العينة تدل على وجود علاقة ارتباطية دالة، حيث تراوحت هذه القيم بين أدنى قيمة وهي ٠,٢٠ وأعلى قيمة وهي ٠,٤١ مما يزيد من احتمال أهمية متغيرات الشخصية السابقة في إمكانية التنبؤ بالوقوع في حوادث المرور لدى أفراد العينة، لذلك أجري تحليل الانحدار والمبين في الجدول رقم (٢):

الجدول (٢)
تحليل الانحدار المتعدد لمتغيرات الدراسة

الدالة	الدالة	J	معامل الانحدار (B)	الدالة	J	معامل التصحيح	نوع المتغير		
							م. مستقل		م. تابع
							متغيرات الشخصية		
السمات غير المنبئة	السمات المنبئة	أسباب الحوادث المرورية							
دالة	٠,٠٤	٢,١	٠,٢٢	٠,٠١	٤,٣	٠,٠٥	مركز الضبط	عامل تقدير الحالة الصحية	ا
غير دالة	٠,١٤	١,٥	٠,١٦				سرعة الغضب = قيمة الثابت (٠,١٦٠)		
غير دالة	٠,٣	١,٠٢	٠,١١				العدوانية		
غير دالة	٠,٩٢	-٠,٩	-٠,١				المخاطرة		
دالة	٠,٠٠	٤,٦٦	٠,٤١	٠,٠٠١	١٧,٢	٠,١٧	مركز الضبط	عامل تقدير الإجهاد النفسي	ب
دالة	٠,٠٣٤	٢,١٥	٠,٢١	٠,٠٠١	١١,٢٦	٠,٢٢	سرعة الغضب وسهولة الاستئارة = قيمة الثابت (١,٨٢ -)		
غير دالة	٠,١٦	١,٤	٠,١٤				العدوانية		
غير دالة	٠,٧٣	٠,٣٤	٠,٠٤				المخاطرة		
دالة	٠,٠١٦	٢,٤٥	٠,٢٦	٠,٠٠٢	٦,٠٤	٠,٠٧	سرعة الغضب وسهولة الاستئارة	عامل تقدير تشتت الانتباه	ج
غير دالة	٠,٦٩	٠,٣٩	٠,٠٤				مركز الضبط		
غير دالة	٠,٨٢	٠,٢١	٠,٠٢				العدوانية = قيمة الثابت (١,٢٢)		
غير دالة	٠,٤٨	-٦٩,٠	-٠,٨				المخاطرة		
دالة	٠,٠٠٢	٣,٠٤	٠,٢١	٠,٠٠٢	٩,٢	٠,٠٩	مركز الضبط	عامل تقدير السرعة في الأداء	د
دالة	٠,٠٣	٢,١	٠,٢١	٠,٠٠٢	٦,٩	٠,١٤	العدوانية		
غير دالة	٠,٣٦	٠,٩١	٠,٠٩				سرعة الغضب = قيمة الثابت (٠,٢٢٧-)		
غير دالة	٠,٩٧	٠,٠٣	٠,٠٠٢				المخاطرة		

يتضح من الجدول رقم (٢) أن مركز الضبط كان دالاً في تنبؤ عن بعض العوامل المسهمة في الوقوع في حوادث المرور، مثل عامل الحالة الصحية، وعامل الإجهاد النفسي، وعامل السرعة في الأداء، وأن سرعة الغضب، وسهولة الاستئارة كان دالاً في التنبؤ ببعض العوامل المسهمة في الوقوع في حوادث المرور، مثل عامل الإجهاد النفسي، وتشتت الانتباه، وأن العدوانية كانت دالة في التنبؤ بعامل السرعة في الأداء، كأحد العوامل المسهمة في الوقوع في حوادث المرور.

يتناول الباحث تفسير نتائج فرض الدراسة الأساسي على النحو الآتي:

(١) - تنبؤ بعض متغيرات الشخصية بعامل تقدير سوء الحالة الصحية بصفته أحد العوامل المسهمة في الوقوع في حوادث المرور: تبين من الجدول (١) أن معامل ارتباط عامل تقدير سوء الحالة الصحية مع مركز الضبط (٠,٢٢) وهو دال عند مستوى (٠,٠٥) وهو أعلى معامل ارتباط بسيط بين متغيرات الشخصية الأخرى المدروسة (سرعة الغضب وسهولة الاستئارة - العدوانية - المخاطرة)، مما يدل على أن متغير مركز الضبط يسهم في التنبؤ بعامل تقدير سوء الحالة الصحية، بصفته أحد العوامل المسهمة في الوقوع في حوادث المرور.

كما تبين أيضا من الجدول (٢) أن معامل التحديد بين مركز الضبط وسوء الحالة الصحية بلغت قيمته (٠,٠٥) وهذا يعنى أن ٥٪ من تباين المتغير التابع (تقدير سوء الحالة الصحية) يرجع إلى المتغير المستقل (مركز الضبط)، ويتضح ذلك من قيمة معامل الانحدار بين المتغيرين، حيث بلغت قيمة ت (٢,١) دالة عند مستوى (٠,٠٤). إن هذا يدل على أن متغير مركز الضبط يسهم بشكل أكبر من متغيرات الشخصية الأخرى (سرعة الغضب وسهولة الاستشارة - العدوانية - المخاطرة) في التنبؤ بمعامل تقدير سوء الحالة الصحية، بصفته أحد العوامل المسهمة في حوادث المرور، لأنها غير دالة في التنبؤ بمتغير تقدير سوء الحالة الصحية. أو لأن تأثيرها ضعيف، ولا يفسر إلا كمية ضئيلة جدا من التباين الحادث فيه. وتتفق هذه النتيجة مع قيمة معامل الارتباط الخطي البسيط بين هذه المتغيرات، وعامل تقدير سوء الحالة الصحية. وبما يرجع هذا إلى أن التعبير عن بعض المشاعر السلبية كالغضب، والعدوان، وكذلك اتجاه الفرد نحو الدخول في الخبرات الجديدة، أو غير المألوفة، والتي فيها نوع من المخاطرة يحتاج إلى قدر مرتفع من الحالة الصحية، أو القوة البدنية تمكن صاحبها من فعل ذلك. يقصد بتقدير سوء الحالة الصحية طبقا للمقياس تقدير الفرد لعدم تمتعه كقائد للسيارة قبل الحادث وأثناءه بحالة صحية جيدة، إما بسبب مرض جسمي، أو كضعف الإبصار، أو السمع، أو الإجهاد البدني بسبب طول ساعات العمل، أو قلة فترات النوم. وهذا يعنى أن أصحاب مركز الضبط الخارجي من المحتمل أن يكونوا أكثر تعرضا لحوادث مرورية، ويزداد هذا الاحتمال إذا كانوا يقودون سياراتهم، وهم في حالة صحية وبدنية معتلة، فيلعبون الحظ وطول ساعات العمل المرهقة، التي تسببت لهم في التعب والإرهاق، الذي أدى لوقوعهم في حوادث مرورية.

وتتفق هذه النتائج مع دراسة ديفنباشير، ريتشاردز (Diefenbaker & Richards, 2002) والتي ترى أن الضغوط اليومية التي يواجهها الفرد تؤدي إلى انخفاض قدرته على الاستجابة السليمة أثناء قيادة السيارة، مما يزيد احتمال تعرضه للحوادث. وأيدت ذلك دراسة إلي (Elie, 1986) حول العلاقة بين مركز الضبط والضغط النفسية، والتي بينت أن الذين تعرضوا لحوادث كانوا من أصحاب مركز الضبط الخارجي، كما انتهت الدراسة التي أجراها ماكينتر (Mcintyre, 1984) إلى وجود علاقة إيجابية بين مركز الضبط الخارجي، والشعور بالإجهاد البدني، والإنفعالي، والتعرض لحوادث العمل. وفي السياق نفسه، أشارت داود (٢٠٠٤) إلى أن طول المدة الزمنية التي يقضيها السائق خلف عجلة القيادة، يؤدي إلى تدهور مستوى الوظائف، والعمليات الإدراكية، مما يزيد من احتمال التعرض لحوادث. وتوصلت دراسة تيري (Terry, 1989) إلى أن وظائف المخ الإنساني تبدو أكثر كفاءة وفعالية على العمل عندما تأخذ قدرا من الراحة، التي تزيد من طاقة الجسم، وتحسن الحالة الصحية، والنفسية مما قد يقلل من التعرض لحوادث المرور.

(ب) - تنبئ بعض متغيرات الشخصية عن عامل تقدير الإجهاد النفسي بصفته أحد العوامل

المسهمة في الوقوع في حوادث المرور: تبين من الجدول (١) أن معامل ارتباط عامل الإجهاد النفسي بصفته أحد العوامل المسهمة في الاستهداف لحوادث المرور مع كل من مركز الضبط (٠,٤١) وهو دال عند مستوى (٠,٠١) وسرعة الغضب وسهولة الاستشارة (٠,٢٠) وهو دال عند مستوى (٠,٠٥) وهما أعلى معاملي انحدار بسيط، مما يدل على أنهما يلعبان دوراً مهماً في التنبؤ بعامل الإجهاد النفسي. وتبين من الجدول (٢) أن معامل التحديد بين عامل الإجهاد النفسي بوصفه أحد العوامل المسهمة في حوادث المرور، وكل من مركز الضبط ١٧٪ و سرعة الغضب وسهولة الاستشارة يساوي (٠,٢٢) وهذا يعني أن ٢٢٪ من تباين المتغير التابع (الإجهاد النفسي) يرجع إلى التفاعل بين كل من المتغيرين المستقلين (مركز الضبط ١٧٪ - سرعة الغضب ٥٪) مما يوضح أن مركز الضبط أعلى من سرعة الغضب في التنبؤ بعامل الإجهاد النفسي بصفته أحد العوامل المسهمة في حوادث المرور، وتبين ذلك من خلال قيمة (ت) لمعامل الانحدار لتنبؤ مركز الضبط بعامل الإجهاد النفسي (٤,٣) دالة عند مستوى (٠,٠٠١) في حين أن قيمة (ت) لتنبؤ سرعة الغضب بعامل الإجهاد النفسي (٢,٢) دالة عند مستوى (٠,٠٣). في حين أن متغيرات، مثل: العدوانية، والمخاطرة غير دالة في التنبؤ بمتغير الإجهاد النفسي، أي أنه لا يفسر إلا كمية غير دالة من التباين الحادث فيه. ويمكن تفسير ذلك بالنظر إلى متغيرات مركز الضبط الخارجي، ثم سرعة الغضب، وسهولة الاستشارة، كمؤثرات على احتمالية تعرض الفرد لحوادث مرورية بسبب عامل الإجهاد النفسي. أما متغيرات مثل العدوانية، والمخاطرة فلم تستطع التنبؤ بعامل الإجهاد النفسي، بوصفه أحد العوامل المسهمة في حوادث المرور، وتتفق هذه النتائج مع قيمة معامل الارتباط الخطي البسيط، جدول (١). ويفسر ذلك من خلال النظر إلى أن ذوي مركز الضبط الخارجي من المحتمل أن يكونوا أكثر تعرضاً لحوادث المرور؛ بسبب ما يعانونه من ضغوط نفسية، ومن ثم لا يستطيعون التحكم في العوامل المؤدية إلى الوقوع في الحوادث. وتؤيد الدراسات السابقة ذلك التفسير السابق، حيث يرى كل من سالارد، ستالارد، فيليمان (Stallard, Salter, & Velleman, 2004) أن الذين تعرضوا لحوادث مرورية كانوا يعانون بشكل واضح من ارتفاع مستوى القلق والتوتر، كما يشير كل من نيتيجال، وويليامز (& Nightingal, 2000) إلى أن الذين تعرضوا لحوادث مرورية عانوا من الاضطرابات المصاحبة للضغوط، كان لديهم مشاعر سلبية عن غيرهم. وفي نفس السياق، أشارت دراسة نيسر، دالجليش، إسميس، وويليام (Mesier, Dalgleish, Smith & William, 2007) إلى أن الأفراد الذين تعرضوا لحوادث سيارات حصلوا على درجات مرتفعة على اختبار للضغوط النفسية، كما كان توجههم خارجياً نحو الأسباب البيئية، التي أدت إلى تورطهم في حوادث سيارات. كما أظهرت دراسة باربارا (Barbara, 1994) انه توجد علاقة إيجابية بين أعباء العمل الزائد، ومركز الضبط والإجهاد النفسي، والتعرض للحوادث. وبينت دراسة تيري

(Terry, 1989) أن أصحاب مركز الضبط الخارجي كانوا أكثر تعرضاً للحوادث بشكل عام من أصحاب مركز الضبط الداخلي. كما أن الأفراد الذين يحصلون على درجة مرتفعة على متغير سرعة الغضب، وسهولة الاستثارة الانفعالية يزداد احتمال تعرضهم لحوادث مرورية بسبب عامل الإجهاد النفسي، ذلك لأن الحالة الانفعالية السلبية التي يعانها سائق السيارة ربما تصرف انتباهه عن الطريق وتعرضه للحوادث. وأيدت ذلك دراسة بانانين (Pannain, 1995) بأن المتسبين في حوادث المرور يتسمون بخصائص سلبية، منها: سرعة الغضب، والعدوانية، وفقد المودة، والسيكوباتية. وأضافت دراسة لوي نسين (Lowenstien, 1997) أن الضغوط النفسية الناتجة عن أعباء العمل تزيد مما يطلق عليه سلوك قيادة السيارة العدواني. ومن مظاهره: انفعال الغضب، كما يظهر في إطلاق نفير السيارة بصوت مرتفع، والتعدي على السائقين الآخرين بالسب، أو الضرب، وربما تعرضهم لحوادث مرورية. كما توصلت دراسة "ديفنباشير، فيلتي، ريتشاردس، لاينش، اوتينج" (Diefenbaker, Filetti, Richards, Lynch & Otting, 2003) إلى إن الذين يقودون سياراتهم وهم في حالة انفعال شديد، يقودون بشيء من التهور والمخاطرة متجاوزين السرعة المسموح بها على الطريق، ولا يحترمون قواعد المرور، مما قد يعرضهم للحوادث. وكشفت دراسة ديفنباشير (Diefenbaker, 2003) إلى أن الذين يجلسون خلف عجلة القيادة، وهم في حالة توتر وانفعال، ربما يعرضون حياتهم، وحياه من معهم للخطر. كما انتهت نتائج دراسة "ناهرو، جين" (Naohiro & Jun, 2006) إلى وجود علاقة بين الحالة الانفعالية والمزاجية للسائق، والتعرض لحوادث المرور.

(ج) - تنبئ بعض متغيرات الشخصية عن عامل تقدير تشتت الانتباه بصفته أحد العوامل المسهمة في الوقوع في حوادث المرور: تبين من الجدول (١) أن معامل ارتباط عامل تشتت الانتباه بصفته أحد العوامل المسهمة في الوقوع في حوادث المرور بمتغيرات الشخصية سرعة الغضب وسهولة الاستثارة (٠,٢٦) وهو دال عند مستوى (٠,٠٥). وهو أعلى معامل ارتباط بسيط بين متغيرات الشخصية الأخرى، مثل مركز الضبط، والعدوانية، والمخاطرة. مما يدل على أن متغير سرعة الغضب وسهولة الاستثارة يسهم في التنبؤ بعامل تشتت الانتباه بصفته أحد العوامل المسهمة في حوادث المرور. كما تبين من الجدول (٢) أن معامل التحديد بين عامل تشتت الانتباه بصفته أحد العوامل المسهمة في حوادث المرور وسرعة الغضب (٠,٠٧) وهذا يعنى أن نسبة ٧٪ من تباين المتغير التابع (عامل تشتت الانتباه) ترجع إلى المتغير المستقل (سرعة الغضب وسهولة الاستثارة). وأشارت إلى ذلك قيمة دلالة (ت) لمعامل الانحدار (٢,٥) دالة عند مستوى (٠,٠٢) مما يعنى أن متغير سرعة الغضب وسهولة الاستثارة أكثر قدرة على التنبؤ بعامل الإجهاد النفسي بوصفه أحد العوامل المسهمة في حوادث المرور، من باقي متغيرات الشخصية الأخرى مثل مركز الضبط، والعدوانية،

والمخاطرة إذ أن تأثيرها ضعيف أو لا يفسر إلا كمية غير دالة من التباين في عامل تشتت الانتباه كأحد العوامل المسهمة في حوادث المرور. ويمكن تفسير ذلك بأن متغير سرعة الغضب وسهولة الاستشارة ربما يعتبر مقدمة أو احد هو العوامل المسهمة في تعرض الفرد إلى حوادث المرور الناتجة عن تشتت الانتباه. أي أن حالة الغضب التي تتاب قائد السيارة على الطريق ربما تؤدي إلى تشتت انتباهه، ومن ثم تعرضه للوقوع في الحوادث. في حين أن متغيرات مركز الضبط، والعدوانية، والمخاطرة لم تستطع التنبؤ بتقدير الفرد لدور الإجهاد النفسي في التعرض للحوادث. وتتفق النتائج مع قيم الارتباط الخطي البسيط التي جاءت جميعها غير دالة. أي أن النتائج تشير إلى أن ارتفاع سمة الغضب، وسهولة الاستشارة لدى الأفراد تزيد من احتمال تعرضهم لحوادث المرور بسبب عامل تشتت الانتباه. وتفسير ذلك ربما يرجع إلى أن الحالة الانفعالية السلبية من المحتمل أن تصرف انتباه قائد السيارة عن الطريق، وتعرضه للخطر. وتؤيد ذلك دراسة الصياد (1995) التي أشارت إلى أن الحالة النفسية والانفعالية الحادة، وكذلك نقص الانتباه والتركيز الناتج عن العوامل النفسية والعضوية من أهم العوامل المؤدية للحوادث المرورية. وأيدت ذلك أيضا دراسة ميغيل، لويس (Miguel & Louise, 2005) حيث أوضحت النتائج أهمية دور عامل تشتت الانتباه، والضغط النفسية وآثارها السلبية على الأفراد في احتمال تعرضهم للحوادث. وأضافت دراسة كرامز، كيشي، فاندز، بودينمان (Kramer, Caschi, Van der & Bodenman, 2005) أن انشغال ذهن أو عقل السائق بالتفكير في الضغوط اليومية فيما يسمى (تشتت انتباه داخلي) يؤدي إلى الكثير من الأخطاء أثناء قيادة السيارة. فعلى الرغم من أن قائد السيارة ينظر أمامه إلى الطريق، إلا أنه لا يرى بدقة السيارات الأخرى، مما قد يؤدي لتعرضه للحوادث على الطريق. وتوصل كل من ماكينتا، هورسويل (Mckenma & Horswill, 2006) إلى أن قائد السيارة الذي يقود سيارته، وهو في حالة انفعال وغضب يتشتت انتباهه على الطريق، ومن ثم يتعرض للحوادث. إن هذا لا يعني لا مهارة لديه في قيادة السيارة، ولكن تكون مشكلته في عدم رؤية الأشياء على الطريق بالدقة والسرعة التي تقيه من الحوادث. ويرجع ذلك إلى أن الانتباه يكون بعيدا عن معالجة المعلومات اللازمة لقيادة السيارة بأمان، مثل كبح فرامل السيارة، والنظر في المرآة قبل التحول على جانبي الطريق، والحفاظ على السرعة المقررة. وأيدت ذلك دراسة ديفنباشير، فيلتي، ريتشاردس، لاينش، أوتينج (Diefenbaker, Filetti, Richards, Lynch & Otting, 2003) حول سمات الشخصية لدى السائقين سريعين الانفعال والغضب.

(د) - تنبؤ بعض متغيرات الشخصية عن عامل تقدير السرعة في الأداء كأحد العوامل المسهمة في الوقوع في حوادث المرور:
تبين من الجدول (1) أن معامل الارتباط بين تقدير عامل السرعة في الأداء، وكل من مركز

الضبط (٣١) دالة عند مستوى (٠,٠١) والعدوانية (٠,٢١) دالة عند مستوى (٠,٠٥)، مما يدل على أنهما مهمان في التنبؤ بتقدير الفرد لعامل السرعة في الأداء بوصفه أحد العوامل المسهمة في حوادث المرور. كما تبين أن معامل التحديد بين المتغيرات السابقة جدول (٢) يساوي (٠,١٤) وهذا يعني أن نسبة ١٤٪ من التباين في المتغير التابع (السرعة في الأداء) ترجع إلى تأثير التفاعل بين المتغيرين المستقلين (مركز الضبط ٩٪ و العدوانية ٥٪) مما يعني أن متغير مركز الضبط أكثر قدرة على التنبؤ بعامل السرعة في الأداء من متغير العدوانية. ولقد كانت قيمة (ت) لدلالة تنبؤ مركز الضبط بعامل السرعة في الأداء إلى (٣,٠٤) وهي دالة عند مستوى (٠,٠٣)، بينما قيمة (ت) لدلالة تنبؤ العدوانية بعامل السرعة في الأداء إلى (٢,١) دالة عند مستوى (٠,٠٣). أما باقي متغيرات الشخصية الأخرى، مثل سرعة الغضب، والمخاطرة فلم تستطع التنبؤ بعامل السرعة في الأداء، لأن تأثيرها ضعيف، أو لا يفسر إلا كمية غير دالة من التباين في عامل السرعة في الأداء بوصفه أحد العوامل المسهمة في حوادث المرور. إن هذا يدل على أن الذين يحصلون على درجة مرتفعة على مقياس مركز الضبط (ضبط خارجي)، يزداد احتمال تعرضهم لحوادث المرور بسبب عامل التسرع في الأداء أثناء قيادة السيارة على الطريق. ويبدو هذا منطقياً، حيث يتسم أصحاب مركز الضبط الخارجي بعدم تحمل المسؤولية، والإهمال، وعدم تقدير حجم المخاطرة أثناء قيادة السيارة، فقد يميلون لقيادة السيارة بسرعة جنونية قد تؤدي، على أقل تقدير، إلى الإصابة الخطيرة، أو إلى الوفاة، وأيدت دراسة هيرجوفيتش، أرنديسى، سومر، بوجنر (Hergovich, Arenas, Summer & Bogner, 2007) بأن أصحاب مركز الضبط الداخلي، لديهم توقع أكبر للمخاطرة، ومستويات عالية من تحمل المسؤولية بعكس أصحاب مركز الضبط الخارجي. كما انتهت دراسة ماكارثي، لانث، بيدرسون (Ma Carthy, Lynch & Pederson, 2007) إلى أن أصحاب مركز الضبط الداخلي كانوا يدركون خطورة قيادة السيارة وهم في حالة سكر. بعكس أصحاب مركز الضبط الخارجي. وأضافت دراسة روبرت، كريستين (Robert & Kristen, 1986) أن أصحاب مركز الضبط الداخلي لديهم درجة مرتفعة من الشعور بالكفاءة الذاتية، وانخفاض نسبة استهدافهم للحوادث بسبب عامل السرعة، مقارنة بأصحاب مركز الضبط الخارجي. كما أن الأفراد الذين يحصلون على درجة مرتفعة على مقياس العدوانية من المحتمل أن يتعرضوا لحوادث بسبب سوء تصرفهم، واندفاعهم، وعدم ترويضهم قبل الحادث وأثناءه ويدفعهم سلوكهم العدواني إلى تجاوز السرعة على الطريق، وتخطي السيارات المجاورة. ويؤيد ذلك دراسات كل من عثمان (١٩٩٩) إذ يرى أن حوالي (٦٥٪) من حوادث السيارات يرجع إلى السرعة الجنونية على الطريق. ويتفق مع ذلك عبد الله (٢٠٠٢) في أن من بين العوامل المؤدية لحوادث السيارات: الاندفاعية، والعدوانية والضغط النفسية، والاجتماعية، فإن الخطر ليس من السيارة بل من الشخص الذي يسيء

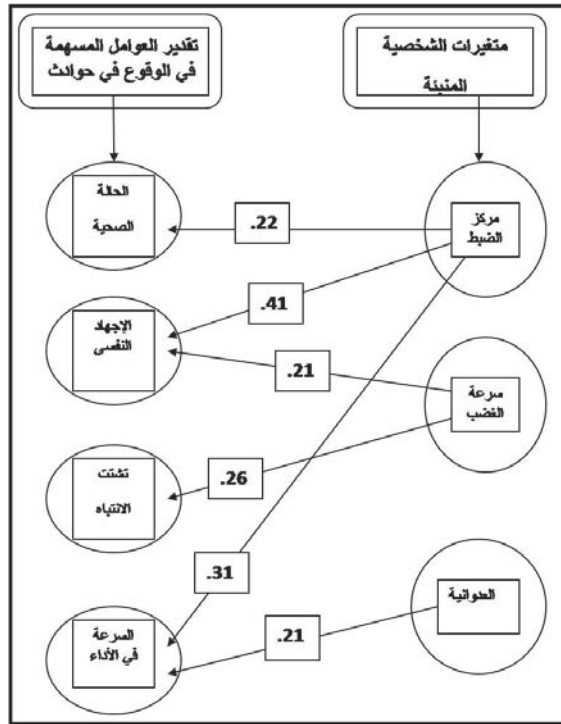
استخدامها بسبب عامل السرعة. وأضافت دراسة "هيرمان وآخرين" (Herman, et al., 2005) أنه توجد علاقة بين نمط السلوك (ا) والوقوع في الحوادث على الطرق الخطيرة، مثل التسرع ونفاذ الصبر، والحفاظ على الوقت، والعدوانية، وسلوك المخاطرة. في حين ترى دراسة ويبي، يانج، دا بينج (Wei, Yang & Da-peng, 2006) أنه توجد علاقة بين عامل السرعة الفائقة، وعدم احترام قواعد المرور، والسلوك العدائي للسائق، ويتفق ذلك مع رأي الدوسري (٢٠٠٦) الذي يرى أنّ حوادث السيارات التي أدت إلى الوفاة كانت بسبب السرعة والإهمال شكلت حوالي (٤٧٪) من إجمالي عدد الوفيات عام (٢٠٠٦). وتوصلت دراسة لوينستين (Lowenstien, 1997) إلى أن برامج التدخل العلاجي السلوكي من خلال التحكم في الانفعالات العدوانية والسلبية أدت إلى خفض عدد حوادث السيارات الناتجة عن عامل السرعة. وأيدت ذلك دراسة ديفنباشير، أوتينج، لاينش (Diefenbaker, Oetting & Lynch, 1994) التي بينت أن الميل للعدوان من بين العوامل المسهمة في حوادث السيارات.

(هـ) - لم تستطع أي من متغيرات الشخصية المدروسة التنبؤ بعامل تقدير الأفراد لدور الطقس بوصفه أحد العوامل المسهمة في الوقوع في حوادث المرور. ويشير عامل الطقس إلى الجو المحيط بالشخص قبل وقوع الحادث مباشرة، مثل الإضاءة السيئة، أو الرطوبة، أو الضباب، أو الظلام، أو درجة الحرارة العالية. ويتضح هذا من نتائج قيمة الارتباط الخطي البسيط، حيث لم توجد علاقة ارتباطية، ذات دلالة إحصائية بين عامل الطقس، وأي من متغيرات الشخصية موضوع اهتمام الدراسة. ويتفق ذلك مع ما أشارت إليه عياد (٢٠٠٧) فإنَّ ٨٥٪ من الحوادث المرورية يكون بسبب العنصر البشري في حين تسبب عوامل الطقس، وعيوب الطريق في أقل من ١٤٪، ويتفق عثمان (١٩٩٩) مع ذلك وإذ يرى أن ٨٤٪ من حوادث المرور بسبب الإنسان، و٦٥٪ بسبب السرعة، وأقل من ٩٪ بسبب عامل الطقس. كما يرى عبدالله (٢٠٠٢) والدوسري (٢٠٠٦) أن الطقس يتسبب في أقل من ٥٪ من حوادث المرور. كما أن دور عامل الطقس بوصفه أحد العوامل المسهمة في الوقوع في حوادث المرور في مجتمع الدراسة ربما يتلاشى، أو يكون تأثيره ضعيفاً مع وجود السيارات الحديثة الفارحة المجهزة بكافة وسائل الراحة، والعناية بتمهيد الطريق وإضاءته.

ملخص النتائج

يوضح الشكل رقم (١) أنه أمكن لمتغير (مركز الضبط) أن يتنبأ بالتعرض لحوادث المرور الناتجة عن سوء الحالة الصحية، والإجهاد النفسي، وعامل السرعة في الأداء - أمكن لمتغير (سرعة الغضب وسهولة الاستشارة) أن يتنبأ بتقدير الفرد لإمكانية التعرض لحوادث المرور، الناتجة عن الإجهاد النفسي، وعامل تشتت الانتباه. مما يدل على أن الأفراد الذين يقودون

سياراتهم، وهم في حالة من الغضب، والانفعال الشديد، ربما ينصرفون أو يتشتت انتباههم بعيداً عن الطريق، وينشغل ذهنهم، ومن ثم يقل تركيزهم على الطريق، وعلى الرغم من أنهم ينظرون أمامهم إلى الطريق إلا أن انتباههم يكون غير مركز على معالجة المعلومات، المتطلبة لقيادة السيارة بأمان، مثل كبح فرامل السيارة في الوقت المناسب، أو النظر في مرآة السيارة قبل التحول يمينا أو يسارا أو عدم تجاوز حد السرعة المقرر، ومثل هؤلاء الأفراد يعللون سبب وقوعهم في الحوادث بقول "لم أكن أتوقع ذلك، لم يكن لدي الوقت الكافي، لقد رأيته متأخراً" - أمكن لمتغير (العدوانية) أن يتنبأ بتقدير الفرد لإمكانية التعرض لحوادث المرور الناتجة عن عامل السرعة في الأداء. مما يدل على أن الأفراد الذين لديهم ما يمكن أن نسميه سلوك قيادة السيارة العدوانية - والذي من مظاهره عدم احترام قواعد المرور، وعدم ارتداء أحزمة الأمان، والتعدي اللفظي والمادي على السائقين الآخرين، وكسر الإشارة، وإطلاق نفيير السيارة بصوت مرتفع، وتخطى السيارات الأخرى على الطريق، وتجاوز حد السرعات على الطريق ربما يكونون أكثر عرضة للوقوع في الحوادث. وأن الذين يحصلون على درجة مرتفعة على متغير العدوانية، ربما يكونون أكثر احتمالاً للتعرض لحوادث المرور.



الشكل رقم (١)

ملخص نتائج تحليل الانحدار بين متغيرات الشخصية المنبئة (المتغير المستقل) والعوامل المسهمة في الوقوع في حوادث المرور (المتغير التابع)

الاستنتاج والتوصيات

إن ما انتهت إليه نتائج هذه الدراسة يوضح الدور الذي ربما تلعبه بعض متغيرات الشخصية في التنبؤ ببعض العوامل المسهمة في حوادث المرور، ولاسيما في مجتمع الدراسة. ولعل هذا يفسر جزءاً من الإشكالية المعروفة بارتفاع عدد ضحايا مثل هذه الحوادث في منطقة الخليج العربي بشكل عام. إلا أن الموضوع مازال بحاجة إلى مزيد من الدراسة والبحث لاكتشاف مزيد من العوامل النفسية الأخرى، التي تسهم في التعرض للحوادث المرورية، من خلال أسلوب إحصائي آخر مثل تحليل المسار، لذا تقترح الدراسة التوصيات الآتية:

- (١) توفير الخدمات الإرشادية النفسية، والاجتماعية داخل مؤسسة المرور.
- (٢) اجتياز الشخص المقبل على استخراج رخصة قيادة لدورة إرشادية حول ما يمكن تسميته "سلوك قيادة السيارة بأمان".
- (٣) تصميم بطارية اختبارات نفسية، تطبق على المقبلين على استخراج رخصة قيادة سيارة، بهدف الكشف المبكر عن المستهدفين لحوادث المرور.

المراجع

- الأنصاري، بدر محمد (٢٠٠٢). المرجع في مقاييس الشخصية تقنين على المجتمع الكويتي. الكويت: دار الكتاب الحديث.
- توفيق، توفيق عبد المنعم (١٩٩٤). سيكولوجية الاغصاب. القاهرة: دار الفكر الجامعي.
- خضر، عثمان (٢٠٠٦). لاتسرع. جريدة الوطن، السعودية، (٣٠ مايو)، ٩.
- داود، ليلي خليل (٢٠٠٤). الشخصية وعملياتها العقلية. دمشق: منشورات جامعة دمشق، كلية الآداب والعلوم الإنسانية.
- الدوسري موسى (٢٠٠٦). أسباب حوادث المرور. جريدة الوطن، السعودية: (٣٠ يوليو)، ٧.
- رضوان، فوقية حسن (٢٠٠٤). قائمة أسباب التعرض للحوادث: كراسة التعليمات والأسئلة. القاهرة: دار الكتاب الحديث.
- الزغول، رافع النصير، الزغول، عماد عبد الرحيم (٢٠٠٣). علم النفس المعرفي. عمان: دار الشروق للنشر والتوزيع.
- الشرقاوي، أنور محمد (٢٠٠٣). علم النفس المعرفي المعاصر. القاهرة: مكتبة الأنجلو المصرية.
- الشيخ، عبد السلام أحمددي (١٩٩٧). التدريبات العملية. قسم علم النفس كلية الآداب جامعة طنطا.
- الصياد، جلال (١٩٩٥). دراسة إحصائية لحوادث المرور في المملكة العربية السعودية. المركز العربي للدراسات الأمنية والتدريب بالرياض السعودية، ٥ (٣)، ٦.

- عبد اللطيف، رشاد أحمد (٢٠٠٧). استراتيجية وطنية للسلامة الوطنية. *جريدة الوطن، السعودية* (١٣ مارس)، ٦.
- عبدالله، معتز سيد (٢٠٠٢). الحوادث المرورية. *النشرة الإعلامية لرابطة الأخصائيين النفسيين المصرية* (رنام)، (٧٣)، ١٨-١٩.
- عثمان، الصالح عبدالله (١٩٩٩). المستجدات والمتغيرات في حوادث المرور في مكة المكرمة. *مجلة الأمن، السعودية*، (٩)، ٣٥.
- عياد، سميرة على (٢٠٠٧). لردع رعونة قيادة السيارة أقصى عقوبة قتل خطأ لسائق أطفیح. *جريدة الأهرام المصرية*، (٤ مايو)، ١.
- الغمري، منال (٢٠٠٧). نزيف الأسفلت متى يتوقف. *جريدة الأهرام المصرية*، (١١ مايو)، ٧.
- محمود، الفرحاتي السيد (٢٠٠٥). سيكولوجية تحصين الأطفال ضد العجز المتعلم "رؤى معرفية". *المنصورة: دار السحاب للنشر والتوزيع*.

Barbara, M. B. (1994). Burnout: testing for the validity, replication and invariance of causal secondary teachers. **American Education Research Journal**, 31 (3), 75-105.

Burcu, E. (2005). Road traffic accidents and disability: A crosssection study from Turkey. **Disability and Rehabilitation**, 27(21), 1333-1338.

Carrion, L. J., Morales, D. R. & Barroso, Y. (2005). Driving with cognitive deficits: Neurorehabilitation and legal measures are needed for driving again after severe traumatic brain injury. **Brain Injury**, 19(3), 213 –219.

Davids, H. C. (2006). Sleep disorders, breathing and continuous positive airway pressure compliance in a group of commercial bus drivers in Hong Kong. **Respirology**, 11(6), 723 – 730.

Diefenbaker, J. L. & Richerds, T. L. (2002). Anger, aggression and risky behaviour: A comparison of high and low anger drivers. **Behaviour Research and Therapy**, 41(6), 701–718.

Diefenbaker, J., Oetting, E. & Lynch, R. (1994). Development of driving anger scale. **Psychological Reports**, 74, 83–91.

Diefenbaker, J., Filetti, L., Richerds, T., Lynch, R. & Oetting, E. (2003). Characteristics of two groups of angry drivers. **Journal of Counseling Psychology**, 50 (3), 123–132.

Elie, G. (1986). Research note: burnout and locus of control. **Public Person Management**, 15(1), 79–83.

Hart, T., Hanks, R., Bogner, J. & Esselman, p. (2007). Blame attribution in international and un international traumatic brain injury: Longitudinal

- changes and impact on subjective well – being. **Psychological Reports**, **91**, 112-121.
- Hergovich, A., Arenas, M., Summer, M. & Bogner, B. (2007). The Vienna risk – taking test – traffic a new measure of road traffic risk – taking. **Journal of Individual Differences**, **28**(4), 198–204.
- Hermann, N., Consoli, M., Chastang, J., Chiron, M., Lafont, S. & Lagarde, E. (2005). Type (A) behaviour pattern, risky driving behaviour, and serious road traffic accidents. **American Journal of Epidemiology**, **161**(9), 864–870.
- Kranner, U., Ceschi, G., Van der, M. & Bodenmann, G. (2005). Individual and dyadic coping strategies in the aftermath of a traumatic experience. **Swiss Journal of Psychology**, **64**(4), 241–248.
- Lowestien, L. F. (1997). Research into causes and manifestations of aggression in car driving. **Police Journal**, **70**(4), 263–270.
- MaCarthy, D., Lynch, A. & Pederson, S. (2007). Driving after use of alcohol and marijuana in college students. **Psychology of Addictive Behaviors**, **21**(3), 425 – 430.
- Marcotte, T., Lazzaretto, D., Cobb, J., Roberts, E., Woods, S. & Letender, S. (2006). Visual attention deficits are associated with driving accidents in cognitive infected individuals. **Journal of Clinical and Experimental Neuropsychology**, **28** (1), 13- 28.
- Mcintyre, C. (1984). The relationship between locus of control and teacher burnout. **British Journal of Educational Psychology**, **54**(7), 235 – 238.
- Mckenna, F. P. & Horswill, M. (2006). Risk taking from the participant, s perspective: the driving and accident risk. **Health Psychology**, **25**(2), 163 – 170.
- Meiser, S., Dagleish, T., Smith, P. & William, G. (2007). Diagnostic, demographic, memory quality and cognitive variables associated with acute stress disorder in children and adolescents. **Journal of Abnormal Psychology**, **116**(1), 65–79.
- Miguel, A. C. & Luis, M. G. (2005). Mental workload while driving Effects on visual search, discrimination and decision-making. **Experimental Psychology**, **9**(2), 102-123.
- Mladineo, N., Knezic, S. & Jajac, N. (2007). Motorway networks into European emergency number 112. **International Journal of Emergency Management**, **4**, 72 – 87.
- Nancy, N. P. & Andrea, P. M. (2006). Assessment of insight and self – awareness in older drivers. **Psychological Reports**, **51**, 34– 42.

- Nadeem, A. & Christian, G. (2005). Obstructive sleep apnea syndrome in the elderly. **Aging Health**, **1**(2), 285- 302.
- Naohiro, Y. & Jun, T. (2006). Multi – driver agent – based traffic simulation systems for evaluating the effects of advanced driver assistance systems on road traffic accidents. **Cognition, Technology & Work**, **8**(18), 283–300.
- Nightingale, J. & Williams, R. (2000). Attitudes to emotional expression and personality in predicting post – traumatic stress disorder. **British Journal of Clinical psychology**, **39**(5), 243–254.
- Pannain, P. (1995). **Criminological problems of traffic accidents**. National Criminal Justice Service. Dpt. F. Rockville.
- Raghuram, A. & Lakshminarayanan, V. (2006). Motion perception tasks as potential correlates to driving difficulty in the elderly. **Journal of Modern Optics**, **53**(99), 1343-1362.
- Rita, F., Bivona, U., Brunelli, S., Giustini, M., Longo, E. & Taggi, F. (2005). A preliminary investigation of road traffic accidents rate after severe brain injury. **Brain Injury**, **19**(3), 159–163.
- Robert F. & Kristen, c. (1986). Burnout and locus of control. **Children Quarterly**, **15**(2), 98–109.
- Rochlitz, I. (2004). The effects of road traffic accidents on domestic cats and their owners. **Animal Welfare**, **13**, 23–44.
- Sanchez, M. F. & Angels, Q. E. (2005). Prevention of traffic accidents: the assessment of perceptual-motor alterations before obtaining driving license. A longitudinal study of the first years of driving. **Brain Injury**, **19** (3), 189–196.
- Stallard, P., Salter, E. & Velleman, R. (2004). Posttraumatic stress disorder following road traffic accidents: A second perspective study. **European Child & Adolescent Psychiatry**, **13**(4), 172–78.
- Terry, H. (1989). Stress busters. **Legal Assistant Today**, **6**(4), 19–3.
- Wei, Z., Yang, W. & Da-peng, Q. (2006). Traffic accidents in a cellular automation model with a speed limit zone. **Journal of Physics A: Mathematical and General**, **39** (29), 9127–37.
- Wong, W., Tam, S. & Leung, P. (2007). Cross- border Turck drivers in Hong Kong : their psychological health, sexual dysfunctions and sexual risk behaviours. **Journal of Travel Medicine**, **14**(1) 103-122.
- Yang, B. & Kim, Y. (2004). Road traffic accidents and policy intervention in Korea. **Injury Control and Safety Promotion**, **10**(1- 2), 89–94.