

تحليل نفسي اجتماعي لسلوكات القيادة الخطرة لدى السائقين وسبل الوقاية منها

أ/ سعد الدين بوطبال

أستاذ مساعد بقسم علم النفس - معهد العلوم الإنسانية والاجتماعية -

المركز الجامعي غليزان

ملخص:

هدفت هذه المقالة إلى محاولة الوقوف عند ظاهرة خطيرة تهدد الصحة العمومية للمجتمع الجزائري، ألا وهي الحوادث المرورية التي تخلف سنويا الآلاف من القتلى والمقعدين بسبب العاهات والتشوهات التي تسببها. هناك قناعة عامة بأن السواق هم المتسببون الرئيسيون في وقوع الحوادث المرورية وهذا ما أثبتته الإحصائيات عبر السنوات المتتالية. ويظهر ذلك جليا من خلال السلوكات الخطرة التي يجسدها السواق في تفاعلاتهم المرورية اليومية؛ حيث تلاحظ في تصرفاتهم المخاطرة أثناء القيادة التي تتجلى في عدة صور وأشكال منها: الإفراط في السرعة، التجاوز الخطر، تشتت الانتباه، تناول الكحول، التعب أثناء القيادة... الخ. كل هذه المظاهر وغيرها تجعل قيادة معظم السائقين لسياراتهم غير آمنة، وبالتالي وجب على المؤسسات الاجتماعية أن تعتمد على سياسة وقائية قائمة على أسس علمية قصد التقليل من المخاطرة أثناء القيادة ومنه التقليل من الحوادث المرورية والتي تؤدي بدورها إلى حفظ أرواح بشرية وطاقات حيوية يمكن الاستفادة منها في تحريك عناصر التنمية الشاملة التي تصبو إليها المجتمعات ومن بينها المجتمع الجزائري.

مقدمة:

تمثل الإصابات الناجمة عن حوادث المرور في الجزائر تحديًا كبيرًا للصحة العامة، نظرا لما تخلفه من آثار مأسويّة على الفرد والمجتمع. وإن كان الإنسان الضحية الأولى لهذه الحوادث، فهو المتسبب الرئيس فيها. وقد دلّت المتابعة اليوميّة للحياة الاجتماعية في ميدان حركة المرور على أنّ السائق غالبا ما يقوم بتصرفات تتنافى ومتطلبات الأمان المروري، بل يُصبر على المخاطرة في

الطريق وتجاهل المبادئ السلوكية للسلامة المرورية، وهذا ما يؤدي بنا إلى أن نبحث عن الآليات النفسية والاجتماعية المساعدة على تفعيل الوقاية المرورية المستدامة.

تشير الإحصائيات المتوالية عبر السنوات إلى أن الإنسان هو المتسبب الرئيس في حوادث المرور، إذ يتحمل السائق نسبة كبيرة منها. والسائق هو الشخص الذي يتولى قيادة إحدى المركبات في الطريق العام. من المفروض أن يكون ملتزماً بتطبيق قواعد المرور أثناء استخدامه للطريق، لكنَّ السائق يعتبر المشكلة الرئيسة في عرقلة نظام المرور بتصرفاته المنافية لقواعد السلامة المرورية، سواء كان ذلك عن قصد أم عن غير قصد، وبذلك يكون قد أخلَّ بالنظام الذي يجب أن يراعى عند استعمال الطريق، ما دام السائق قد أُعطي له حق استعمال الطريق كان لزاماً عليه أن يكون أهلاً لهذه الثقة باتباعه قواعد السير واحترام قانون المرور وعدم مخالفته، إلا أن الواقع يثبت لنا العكس، حيث يبين لنا أن بعض السائقين يخالفون قانون المرور بطريقة مُتعمَّدة ويعمدون إلى ارتكاب سلوكيات خطيرة تؤدي في النهاية إلى وقوع حوادث مرورية، والخطأ البسيط في استخدام الطريق قد يكفِّ حياة فرد من أفراد المجتمع.

إنَّ المخالفات المرورية للسائقين أثناء القيادة هي أخطاء شائعة توجد في كل زمان ومكان، وبشكل متكرر مما يجعلها نمطاً شائعاً لدى الجزائريين، يتعلمها الفرد ويقلد فيها الآخرين دون إدراك لمخاطرها، وبذلك تصبح جزءاً من سلوكه اليومي الذي يقوم به للتوافق مع العادات السلوكية الشائعة، حتى وإن كانت هذه العادات تختلف مع قناعاته ويعتبرها عادات خاطئة.

قد تقضي المخالفات المرورية في بعض الحالات إلى وقوع حوادث مرورية مميتة فيمكن أن تُعدَّ عاملاً مهدداً لحياة الأفراد بفعل إهمال المبادئ الوقائية، سواء كان ذلك بسبب الجهل الوقائي أم التهور والمخاطرة أثناء مواجهة الأخطار عند استخدام الطريق. إن ما يميِّز سلوك السائقين الجزائريين هو التهور والمخاطرة أثناء القيادة، وعدم الالتزام بمبادئ الوقاية المرورية رغم خطورة استعمال الطريق، كونها في كثير من الحالات تمثل خطراً مميتاً على السائقين إن هم أهملوا الإجراءات الوقائية واحترام قانون المرور.

1. تعريف حوادث المرور:

لقد صدرت تعاريف عديدة للحوادث المرورية، ومن بينها نذكر ما يلي:

أ: يعرف حادث المرور حسب السيد عبد الجليل على أنه « جميع الحوادث التي ينتج عنها إزهاق للأرواح أو إصابات في الأجسام أو خسائر في الأموال أو جميع ذلك من جراء استعمال المركبة » (بن محسن عبد العزيز، 1998، ص 28).

ب: يقول المطيري « الحادث المروري هو كل ما يحدث للمركبة أو فيها أثناء سيرها بسبب توافر ظروف معينة، ودون توقع أو تدبير سابق من أي طرف من الأطراف المشاركة في الحادث، وينتج عنه إزهاق للأرواح أو خسارة في الممتلكات أو إصابة في الأجسام» (بن محسن عبد العزيز، 1998، ص 29)

ج: يعرف فرج طه عبد القادر (1986) الحادثة بأنها «...تقع (الحادثة) للفرد أو يتورط فيها دون معرفة أو توقع مسبق ينتج عنها أضرار تصيب الفرد أو الآخرين أو المعدات أو الممتلكات» (بوظيفة حمو وآخرون، 1991، ص2).

إنّ تعريف الحادث ضروري للتناول العلمي لحوادث المرور. لقد صدرت تعاريف عديدة لباحثين مختلفين، تتفق على أنّ الحوادث المرورية مُفاجئة، وأن الأفراد يتورطون فيها بدون دراية أو توقع مسبق، وعليه نُعرّف حوادث المرور بأنها كل الإصابات الناجمة عن استخدام المركبة أثناء سيرها تحت ظروف معينة وينتج عنها آثار مدمرة للأرواح و/أو الممتلكات.

2. أسباب حوادث المرور في الجزائر:

تتقسم أسباب حوادث المرور في الجزائر إلى مباشرة وأخرى غير مباشرة، والتي سنعرضها على النحو التالي:

2. 1. الأسباب المباشرة: الأسباب المباشرة هي الأسباب المتعلقة أساسا بالعنصر البشري، وحسب الإحصائيات المتوفرة* يتحمل السائق نسبة 93.65% من حوادث المرور، والعنصر البشري يتكون من صنفين:

. أولا، المشاة: المشاة هم الأفراد أو الجماعات الذين يستعملون الطرق والشوارع سيرا على الأقدام، إنهم يتحملون نسبة من حوادث المرور، إذ لا يحترمون قواعد المرور عند قطع الطريق مهملين القضايا التابعة للحذر والانتباه.

. ثانيا، السائق: السائق هو من يتولى قيادة المركبة في الطريق، فيكون إما سببا أو ضحية لحوادث المرور إثر سلوك من السلوكات الآتية:

الإفراط في السرعة، عدم التزام السائقين الجدد بالسرعة القانونية، عدم مراعاة شروط التجاوز وكيفياته، السياقة بدون رخصة، السياقة في حالة سكر أو تحت تأثير مخدر.

2. 2. الأسباب غير المباشرة: وهي الأسباب المتعلقة أساسا بالمركبة والطريق والمحيط وخصائصه. حيث تمثل نسبة 06.35% من إجمالي عدد حوادث المرور وتوزع على النحو التالي:

* Voir: http://www.dgsn.dz/ar/statistiques_de_securite_publique.

المركبة: تعتبر المركبة عنصرا استراتيجيا، فبواسطتها يتم تنقل الأفراد من مكان إلى آخر، ولأجلها تُشيد الطُرق وتهيأ بطريقة ملائمة، لتسمح بالسَّير السَّليم للمركبة، وعليه فحالة الطريق مهمة جداً أثناء استعمالها، فأى تهاون في هذا الجانب قد يؤدي بأرواح بشرية بريئة.

وتتسبب المركبة في حوادث المرور إثر الأسباب التالية:

اختلال في التجهيزات الضوئية، انعدام الفرامل، انعدام الأضواء، عدم صلاحية العجلات، الحمولة الزائدة، سوء ربط وترتيب الحمولة... الخ.

الطريق: يمثل الطريق بشقيه وسط الطريق والرصيف البيئة المرورية، وحتى تستخدم بسلام وأمان يجب أن تُراعى المبادئ العلمية في هندسة الطرق عند التصميم والإنجاز، لكن الحقيقة هي أن الطريق عندنا في حالة يرثى لها، إذ نجد في طرفنا حفرا هنا وهناك، تشوهات تعيق حركة المرور، انعدام الرصيف في بعض الطرق، حفرا في الرصيف... الخ.

ظروف المحيط: إضافة إلى ما سبق، هناك أسباب أخرى متعلقة أساسا بالمحيط وحالته، مثل: الأمطار، الثلوج، الجليد، الضباب الكثيف، عبور الحيوانات... الخ، حيث تتسبب هذه العناصر في العديد من حوادث المرور بالجزائر.

3. أبعاد مشكلة حوادث المرور:

تشكل حوادث المرور وما ينجم عنها من وفيات وإصابات جسدية ومادية إحدى أهم مشكلات العصر الحديث. تتصدر الحوادث المرورية قائمة أسباب الوفيات والإصابات الخطيرة في بعض دول العالم، وبشكل خاص الجزائر. ولهذه الحوادث تَوَابع اجتماعية وصحية واقتصادية، وهي متسلسلة ومترابطة بطريقة تُثقل سياق النمو الحضري وتقدم المجتمع، خصوصا أن عددا كبيرا ممن يتحمل عبء هذه الحوادث هم شباب، أي الطاقة الفعالة في المجتمع التي تُبنى عليها الآمال والاستراتيجيات.

3.1. البعد النفسي والاجتماعي: تمثل الحوادث المرورية ظاهرة اجتماعية معاصرة، ما فتئت تتسبب في ازدياد عدد النساء الأرمال، إضافة إلى تنامي عدد الأشخاص ذوي العاهات والإعاقات التي قد تكون في بعض الأحيان دائمة، والتي تجعل الاندماج الاجتماعي للفرد عملية صعبة، إذ أن الفرد حينها يكون دائما بحاجة إلى مساعدة الآخرين، ثم إن الفرد المعاق يمثل عبئا ثقيلا على أسرته جرّاء مَشَقَّة التكفل به وبمصاريف علاجه، خاصة في بلادنا أين يكون سعر الأدوية مرتفعا جدا وفي بعض الأحيان تكون نادرة، دون أن ننسى فئة الأطفال والتي تجد نفسها في الغالب في دائرة الأيتام والحرمان من الرعاية الأبوية، حيث إن أغلب الأسر الجزائرية يُعولها الآباء، وبرحيلهم تنقلب حياة الأسرة رأسا على عقب، مما يفتح الباب على مصراعيه للدخول في مشاكل مالية ومعيشية صعبة، وهذا ما يدفع كثيرا من الأطفال إلى التخلي عن المقاعد

الدراسية والتوجه نحو الآفات الاجتماعية كانحراف الأحداث، السرقة، المخدرات، الكحول... الخ. إلى جانب المخلفات النفسية للحادث المروري على الأفراد، فمنهم من يبقى يعايش تلك الصدمة مدة طويلة بالشكل الذي يعيقه عن التفاعل المروري الآمن. تبرز الآثار النفسية للعيان عند أولئك الأفراد الذين أصيبوا بعاهاات وإعاقات مستديمة تجعلهم دوماً في حاجة إلى مساندة الآخر، هذه الوضعية ترفع من احتمالات ظهور أمراض عضوية ذات منشأ نفسي (بسيكوسوماتية) وتزيد في المعاناة النفسية للفرد بصفة عامة.

3.2. البعد الصحي: لقد أصبحت حوادث المرور تمثل بحق هاجسا للصحة العامة؛ حيث تعد من بين الأسباب العشرة الأولى المهدة لحياة الأفراد، فعلى سبيل المثال تخلف حوادث المرور في بلادنا سنويا آلاف المعاقين حركيا إعاقة دائمة، هذا يضاف حتما إلى ما خلفته حوادث المرور في الأعوام السابقة وبالتالي يزداد الضغط على القطاع الصحي عاما بعد عام، والإعاقة قد تكون في بعض الأحيان أقسى من الموت على صاحبها، حيث تسبب له اضطرابات جسمية ونفسية أخرى تزيد من معاناته اليومية، ثم إن هذه الحالة تثقل كاهل القطاع الصحي بأكمله وتشكل عائقا حقيقيا في التكفل بالأمراض الخطيرة الأخرى التي تهدد المجتمع برمته، فحوادث المرور تمثل عائقا في تنمية الصحة بصفة عامة في البلاد.

3.3. البعد الاقتصادي: تحتاج المجتمعات إلى تظافر كل طاقاتها البشرية لإحداث التنمية الشاملة التي يسعى إليها كل مجتمع، ونحن الجزائريين يحق لنا مثل غيرنا أن نطمح إلى التقدم والرقي في جميع مجالات الحياة، لكن الأمر يبدو صعبا للغاية، لأن الرقي في بلادنا لا يمكن أن يقوم دون أن يسهر عليه جزائريون، خاصة أننا نعلم أن حوادث المرور تستهدف بشكل كبير فئة الشباب، التي تعتبر قوة إنتاجية ضرورية ومحرك التنمية الاقتصادية.

هكذا تُخلف حوادث المرور في الجزائر خسائر مادية معتبرة تقدر بالمليارات، إنه رقم ضخم يعكس بصدق آثار حوادث المرور على الجانب الاقتصادي للبلاد، زيادة على تكاليف المالية المعوضة من طرف شركات التأمين، إضافة إلى مصاريف الاستشفاء وأيام العطل المرضية التي تُمنح للأفراد، ومصاريف إصلاح المنشآت المتضررة في البيئة المرورية.

وعليه، يمكننا أن نثبت بما لا يدع مجالاً للشك أن حوادث المرور أصبحت تثقل كاهل الدولة وأفراد المجتمع اقتصاديا، بسبب النتائج الوخيمة التي تترتب عليها، والتي تتطلب مبالغ مالية ضخمة خاصة إذا علمنا أن الجزائر تسعى لترشيد نفقاتها واستغلالها بشكل فعال، أي استثمارها في عدة ميادين تعود إيجابا على المجتمع بأكمله.

وبالتالي، يمكن أن نثبت أن هناك علاقة متبادلة بين الأمن المروري والنمو الاقتصادي والاجتماعي، لذلك يجب علينا التفكير بجدية في وضع الخطط والإجراءات والاحتياطات التي تهدف إلى رفع مستوى السلامة المرورية، والحد من خسائرها الاقتصادية والبشرية

والتخفيف من أضرارها وآثارها، والتي تشمل أعمال التحسينات الهندسية للطرق، ومعالجة مواقع الحوادث الخطرة، والتوعية والتعليم وغيرها في سبيل إيجاد بيئة مرورية واجتماعية تساعد على تجسيد الأمن المروري على أرض الواقع.

1. إدراك خطر المركبة والقيادة:

1.1. إدراك خطر المركبة وسلوكيات القيادة الخطيرة: يمكن تعريف الخطر إيجازا على أنه القدرة على تنفيذ أفعال غير مرغوب فيها، ذات نتائج سلبية، ويمكننا تمثيلها في موضوع الوقاية المرورية، باحتمال مصادفة الحادث. (Cabayashi , 1994) بالفعل لا تعتبر قيادة المركبة دائما كتنشيط خطير، بل إهمال خطورتها هو المتسبب الرئيس في السلوكيات المنافية للأمان المروري، وهذا ما يثبت بوظيفة حمو وآخرون حين يقولون: «من المحتمل جدا أن تكون الحوادث عندما يعتقد السائقون بأن هناك خطرا ضئيلا لوقوع حادثة، وغالبا ما يغامرون للاقتصاد في الوقت والجهد، انطلاقا من فرضية مفادها أن الحوادث تحدث لأناس آخرين دونهم، ونفس الشيء يمكن قوله على المشاة الذين يمكن رؤيتهم في حركة مراوغة السيارات أثناء حركة المرور، فنادرا ما يستعملون الجسور أو أنفاق المشاة». (بوظيفة حمو وآخرون، 1991، ص. 22)

إن الإدراك هو الترجمة الذهنية للمعلومات الحسية المنتقاة بواسطة الحواس من العالم الخارجي، والتي تسمح لنا باختيار سلوك ما أو قرار معين، وذلك حسب توقعاتنا ومعارفنا وخبراتنا السابقة. (Bagot (J. d), 1999, p 14)

زيادة على هذا تجدر بنا الإشارة إلى نوعين من الأخطار: يتمثل النوع الأول في الأخطار الموضوعية، أي الأخطار التي يمكن تحديد أسباب وقوعها بواسطة مؤشرات متعلقة بميزات الوضعية التي قام فيها الخطر، وعليه فالخطر الموضوعي هو الحساب الذهني الذي يقوم به الفرد قصد التنبؤ باحتمال وقوع حادث مرور لفرد أو جماعة من الأفراد في مكان معين بناء على خصائص واقعية وموضوعية.

أمّا النوع الثاني من الأخطار فهو متعلق بالأخطار الذاتية، أي الأخطار المتوقعة من طرف الأفراد الذين يتخوفون من ميزات وضعيات معينة في الطريق أو يهملونها، وهذا ما يوضحه المثالان التاليان:

المثال الأول: يتجاوز بعض السواق السرعة المحددة في الطرقات نتيجة اعتقادهم بأن وضعية الطريق تسمح بالإفراط في السرعة دون الوقوع في حوادث، فبنظرة موضوعية تحديد السرعة دليل على أن تجاوزها يعد خطرا، لكن التقديرات الذاتية لبعض السواق تستبعد هذا الخطر الموضوعي.

المثال الثاني: نرى في بعض الأحيان سواقا يقودون مركباتهم ببطء في الطرقات السريعة بسبب خوفهم الشديد من اعتماد سرعة عالية نسبيًا، والتي تتطلبها خصوصية الطرقات السريعة، هذا الاعتقاد الذاتي لبعض السواق يجعل القيادة في هذه الأوضاع خطيرة بالنسبة لجميع السواق. وبكلمة أدق تقوم الأخطار الذاتية تحت شكلين رئيسين:

- **أولاً:** لا يتصور السائق أنه قد يكون ضحية لحادث مرور، أي أنه يستبعد وقوع حادث قد يعاني منه شخصيا، في الوقت الذي توجد فيه مؤشرات حقيقية تدل على الخطر.

- **ثانياً:** قد يأخذ السائق الغرور بنفسه، لما يعتبر أنّ مهاراته سوف تبعده عن جميع أخطار الطريق فيقوم مركبته حسب أهوائه واستعداداته الفردية، بل نجد أكثر من هذا، إذ تدفع هذه التصورات الذاتية ببعض إلى ارتكاب تجاوزات مختلفة، مثل الإفراط في السرعة في بعض الأوضاع، التجاوز في المنعطفات، استعمال مركبة مهترئة في الطريق العمومي... الخ، متجاهلين الأخطار التي قد يتسببون فيها، وبذلك يتورطون في ارتكاب حوادث مرورية، وهي ناتجة عن تقدير ناقص وغير موضوعي لأخطار الطريق.

1.2. القيادة الخطرة والوقاية المرورية: تمثل القيادة الخطرة الرغبة في المخاطرة أثناء القيادة رغم الوعي بالنتائج التي قد تترتب عليها، وهناك جوانب أخرى للمخاطرة في قيادة السيارات مثل: الإفراط في السرعة، التجاوز الخطر، عدم التركيز والانتباه... الخ من المظاهر التي سنتطرق إليها تباعا فيما يأتي.

1.2.1. مفهوم الوقاية: لا يمكن معالجة حوادث المرور، بدون تناول مفهوم الوقاية، لأنّ أبعاده العلمية متعددة ويمكن تقديمها في شكل أنواع مختلفة، نذكر منها:

الوقاية الأولية: تنحصر الوقاية الأولية في جل الاحتياطات التي تؤخذ قبل وقوع الحادث، وهي تهدف إلى إبعاد عوامل الخطر، بالاعتماد على تربية وإرشاد الأفراد، إذ تركز هذه الوقاية على تجنب وقوع الحوادث.

الوقاية الثانوية: تأتي مباشرة بعد وقوع الحادث وتشمل جميع الإجراءات المتخذة منذ الإنذار بوقوع حادث إلى غاية وصول المصاب إلى المشفى، من أجل حماية أفضل للضحية، فهي تركز على تقليص الآثار والتوابع المترتبة عليها.

الوقاية النشطة: تتضمن وتتطلب تدخلا إنسانيا، أي الضحية إنسان، ويتطلب ذلك تدخل أفراد آخرين لإسعافه وإنقاذه.

الوقاية الخاملة: تتمثل في صيانة المركبات وبنية البيئة المرورية بصفة عامة، مثل الطريق، إشارات المرور... الخ.

الوقاية المطلقة: تركز على الحدّ من التعرض للخطر، أي العمل على عدم وقوع حوادث.
الوقاية النسبيّة: تترجم تكيّف الفرد لمواجهة الخطر، أي ما هي السلوكات الواجب القيام بها عند التعرض لخطر محتمل؟

وعليه يمكن الاعتماد على هذه الأصناف المختلفة لتعريف الوقاية المرورية كمجموع الجهود المبذولة في سبيل حفظ سلامة وأمن كل مستعملي الطريق وكذا ممتلكاتهم. ولما نتمتع في الأمر نجد أن الوقاية المرورية تستلزم مراعاة عوامل يمكن توزيعها إلى نوعين:

عوامل متعلقة بالفرد: وهي التي يصعب تحديدها لأنها متعلقة بالجانب النفسي والاجتماعي.

عوامل متفرقة: وهي متعلقة بالمحيط المادي مثل: الطريق، الإشارات... الخ، ويمكن تحديدها بسهولة.

إنّ الوقاية الفاعلة هي تلك التي تأخذ هذين العاملين بقدر كبير من الأهمية، والعمل عليهما باستمرار وانتظام بغرض الحدّ من تفاقم مشكلة حوادث المرور.

1.2.2. العوامل النفسية والاجتماعية المساهمة في الوقاية المرورية: ترتبط فعالية أي برنامج

وقائي بتجديد العوامل النفسية والاجتماعية للأفراد، إذ أنّ دورها مهم في ديمومة السلوكات الوقائية. إنّ الوقاية باب من أبواب الصحة العمومية يجب ربطها بالسلوكات وخصائصها الاجتماعية، إذ هي ناجمة بدرجة واسعة عن السياق الاجتماعي التفاعلي الذي يعيش فيه الفرد، وهذا الاعتماد ضروري لكل سياسة وقائية تنوي الترسخ الاجتماعي للسلوكات الوقائية دون جبر أو إكراه.

إنّ الاهتمام بالدوافع الداخلية للأفراد مطلوب بغرض حثهم على استعمال تجهيزات الأمان طواعية مثل: خوذة الأمان، واقي الركبة... الخ. ويستحسن كذلك مراعاة الاتجاهات لما لها من علاقة وطيدة بالسلوك الفعلي في الحياة الاجتماعية، وهي قد تقسح المجال للتعبد بما يقوم به الفرد، كما تحدده دراسة (Carty et Pacham, 1993) حيث أثبتت هذه الدراسة أنّ الأفراد يميلون إلى تطبيق السلوكات التي يعتقدونها أكثر فاعلية في الجانب الوقائي أي التي لديهم اتجاهات إيجابية نحوها.

يجدر بنا الاعتماد على المعطيات السالفة الذكر، لأنه غالباً ما يميل السواق إلى السلوكات التي لا تشعرهم بسلب حريتهم في التصرف، بعبارة أخرى التي لا تمثل لهم كلفة ذاتية، وهذا ما توصلت إليه دراسة (Summala et Pihlman, 1993). وإذا أخذت جميع هذه العوامل بعين الاعتبار فلا يمكن تجاهل أثر التقليد، حيث يلعب هذا الأخير دوراً مهماً في الوقاية المرورية سواء سلباً أم إيجاباً، فالسائقون مثلاً يتأثرون بسلوكات بعضهم ويسعون

لتقليدهم في بعض الأنماط السلوكية، إذا كانت هذه الأنماط سلبية فالتقليد يكون سلبيا وإذا كانت إيجابية فيكون التقليد إيجابيا، والملاحظ في واقعنا الاجتماعي انتشار التقليد السلبي بشكل خطير، فنجد بعض الأفراد يقلدون الآخرين في قطع الطريق السريع رغم وجود الممرات العلوية، قطع الطريق بين المركبات وهي في حالة سير، خروج بعض السائقين من سلسلة المركبات أثناء الازدحام المروري تقليدا للذي يخرج أولا، اختراق طريق ممنوع بمجرد ملاحظة مرور مركبة في ذلك الاتجاه، عدم احترام الإشارات الضوئية تقليدا للأول الذي لم يحترمها إلى غير ذلك من السلوكيات المرورية المنافية لقواعد السلامة المرورية وتعاليم قانون المرور التي تطبع الحياة اليومية للسائق للجزائري.

1. 2.3. **فعالية مختلف الوسائل الوقائية:** تهدف الوقاية المرورية إلى تضييق وتقليل وقوع حوادث مرورية، والعمل على تخفيض عدد الضحايا بجميع الوسائل المتاحة وتخفيف الإصابات الناجمة عن التصادم، لهذا لا بد من اتخاذ إجراءات عملية منها:

○ أن تكون الوسائل الوقائية فعالة وناجعة بترجمتها على أرض الواقع كإجراءات ملموسة وإيجابية.

○ أن تراعى الخصائص النفسية والاجتماعية للأفراد أو تغيير اتجاهاتهم نحو مميزات الخطر المروري عند الحاجة دون إغفال العوامل الشخصية أو الذاتية للأفراد.

يُدمج توظيف العوامل السابقة الذكر، بالاعتماد على المراقبة الأمنية المستمرة والدائمة والفعالية التي يمكن أن تكون لها فاعلية لفرض احترام قانون المرور، إضافة إلى نظام العقوبات المالية وسحب رخصة السياقة.

كما ترفق هذه الخطة بتوظيف وسائل الإعلام من أجل بثّ المعارف والمعلومات المتعلقة بالوقاية المرورية ونشرها على نطاق واسع، وعلى سبيل المثال يمكن توظيف جهاز التلفاز من أجل بث نماذج سلوكية مرورية آمنة من خلال برامج إعلامية مدروسة وهادفة، سواء توجه إلى الناشئة أو إلى الراشدين.

مهما كانت الوسائل المستعملة فإنّ تهيئة الوقاية المرورية لا تكتمل بدون تنظيم برامج تكوينية جادة في قيادة المركبات؛ حيث يجب أن يكون هذا التكوين قائما على أسس علمية، وبتحسين إمكانات تعلم كيفية التعامل مع الوضعيات الحقيقية المصادفة في استعمال الطريق. وأخرى تخصص لمرتكبي الحوادث المرورية بكثرة، قصد تعديل سلوكياتهم في القيادة، والذين يحتاجون في الغالب إلى تكفل نفسي وإعادة تأهيلهم لاستعمال الطريق بصفة آمنة لهم ولغيرهم من مستعملي الطريق.

2. مظاهر القيادة الخطرة والوقاية منها:

2. 1. الإفراط في السرعة: يعد الإفراط في السرعة المخالفة الأكثر شيوعا لدى السائقين، فهي تتسبب في كثير من الحوادث المرورية، وتتفاوت خطورتها من حادث لآخر.

2. 1. 1. الإفراط في السرعة وخطورة الحادث: يُعد الإفراط في السرعة المخالفة الأكثر تكرارا وشيوعا بالنسبة لمسببات حوادث المرور في الجزائر. غير أن هذا الأمر شائع في جميع المجتمعات، وفي هذا الصدد يجب الانتباه إلى أمرين:

- **أولا:** إن الإفراط في السرعة لا يلاحظ في الطرقات السريعة فحسب، بل يتم كذلك في المدن وعبر الأرياف على حد سواء.

- **ثانيا:** ترتبط خطورة الحوادث المرورية حسب (Bowie, 1991) بالإفراط في السرعة، فالسائق الذي يعتمد سرعة عالية حينما يتورط في حادث مروري ستكون نتائجه خطيرة وذلك راجع لقوة الاصطدام الناتج عن السرعة العالية.

2. 1. 2. محددات السرعة المعتمدة من طرف السائقين: إن الإفراط في السرعة يتعلق بعوامل مختلفة، منها ما ذكرها (Nouguchi, 1990) حيث بين أن السرعة عند السائقين تتعلق بقوة المركبة؛ حيث إن المركبة الحديثة التي تمتاز بقوتها وحدود سرعتها تجعل السائق يفرض في السرعة، اعتقادا منه أن مركبته قوية ويمكن التحكم فيها بسهولة. خصوصيات الطريق؛ حيث إن الطريق المعبدة والتي تمتد على طول معتبر تجذب السائق لاعتماد سرعة عالية أثناء السياقة. أثر المحيط، التكلفة؛ حيث إن الإفراط في السرعة يعني لدى بعض السواق الاقتصاد في الوقت، وهنا يصبح سلوك الإفراط في السرعة سلوكا محببا. إدراك سلوكات الوقاية؛ فالسائق الذي يقتنع بأن الالتزام بالسلوكات المرورية الآمنة التي يبينها قانون المرور هو السبيل الوحيد لتجنب الوقوع في حوادث مرورية يكون ملتزما بحدود السرعة القانونية، أما السائق الذي يدرك إمكانية تجنبه لحوادث المرور بفضل مهاراته الذاتية دون الحاجة إلى الالتزام بقواعد المرور يمكن أن يتورط في سلوكات مرورية لاوقائية تؤدي به في النهاية إلى ارتكاب حوادث مرور. دافعية التنقل؛ فالسائق الذي يتنقل لأمر مستعجل تجده لا يهتم بالحدود القانونية للسرعة، ولا يهيمه سوى الوصول في الوقت المناسب لقضاء مصالحه. زيادة على ما سبق ذكره نجد الخصائص الشخصية بالنسبة للسائق، سلوكات السائقين الآخرين، إضافة إلى حدود السرعة المبينة على الطرقات، الاتجاه نحو ربح الوقت، إدراك القوانين والتتظيمات، حضور رجال المرور عن طريق الدوريات والحواجز. كل هذه العوامل يمكن أخذها بعين الاعتبار عند تناول مشكلة الإفراط في السرعة لدى السواق.

وبصفة موازية لكل هذه العوامل، يجب الالتفات إلى ما أثبتته (Roche, 1980) عندما يؤكد أنّ السائق عند استعماله الطريق لا يبحث عن الوقاية المثلى، بل يقوم بإجراء تقديرات للأخطار المحتملة الوقوع، ويسلك سلوكا معينا قد يكون عاملا مهماً في اختيار السرعة أثناء القيادة.

في هذا الإطار هناك دراسة قام بها (Simon et Corbett, 1992) أدت بهما إلى وضع صنفين من السائقين الذين يتجاوزون السرعة المحددة:

أولاً: السائقون الذين يتجاوزون السرعة المحددة بسبب الإهمال واللامبالاة، أي إهمال حدود السرعة أثناء سيرهم عند توقيفهم: أي لا يوجد لديهم قصد في اختراق حدود السرعة.

ثانياً: السائقون الذين يتجاوزون السرعة المحددة بصفة مقصودة، إذ يعتبرون أنها لا تمثل خطراً عليهم.

خلاصة لما تمّ ذكره، يمكن إثبات أنّ السائق هو المسؤول المباشر عن مخالفات السرعة التي قد تؤدي إلى حوادث مرورية متفاوتة الخطورة، ويضيف (Steensberg, 1993) في هذا الصدد: أنّ الإدراك الضعيف للتضحية من خلال المخاطر، أي هذه التفاؤلية تفسّر سلوك المخاطرة لدى السائقين الشباب، فهم يعتقدون أنه بإمكانهم تجنب أخطار الطريق.

3.2.1. السرعة كمنصر من عناصر الانحراف الاجتماعي: يعتبر بعض السائقين الإفراط في

السرعة أثناء القيادة كبرهان على إتقان القيادة والتحكم فيها، وبالتالي تصبح السرعة في نظر هؤلاء كقيمة اجتماعية، وتبدو هذه القيمة قائمة في مجتمعنا إذ هناك مقولات شعبية تمجّد الإفراط في السرعة وإهمال المبادئ الوقائية اللازمة، مثل المقولة التي مفادها أنّ قضاء ساعة كاملة في المشفى بسبب حادث مروري أفضل من التأخر عن موعد ما بدقيقة واحدة فقط، هذا المبدأ إن صحّ التعبير يسري في أذهان الأفراد، منهم من يصرح به علانية ومنهم من يجسده في سلوكاته أثناء القيادة، بمعنى أنّ بعض السائقين يفضلون التضحية الجسدية والتورط في حوادث مرورية على التأخر بدقيقة واحدة فقط. إنّ هذه المقولة تحمل في طياتها مغزى خطيراً، مفاده أنّ الإفراط في السرعة يساوي ربح الوقت والمحافظة على المواعيد. كذلك نجد في ثقافتنا الشعبية مقولة لا تقل خطورة عن الأولى، مفادها: «نفوت وإلا نموت» وكأنها تعني أنّه لا يوجد شيء يمكنه الوقوف أمام الإفراط في السرعة والتجاوز الخطير ولو كلف الأمر حياة السائق ومن بجنبه، ويطبق سائقون هذه المقولة بطريقة شعورية أو غير شعورية، حيث يعتبرون أنهم في حاجة ماسة لأن يكونوا في مكان آخر وبأقصر وقت ممكن.

كما أنّ القيادة في بعض المرات تعتبر كحرب ضد الساعة أو ما يسمى بالسباق ضد الساعة، أي أنّه تحت غطاء ربح الوقت واستغلاله بفعالية يميل بعض السائقين إلى الإفراط في

السّرعَة واعتبار أنفسهم في صراع مع الزمن، فيجب مجاراته وبأية وسيلة، إنّه الإفراط في السّرعَة لا غير، ممّا قد يعرض بعض السائقين لارتكاب حوادث مرورية تؤدي بحياتهم وحياة أناس أبرياء.

2.1.4. وسائل الوقاية من الإفراط في السرعة: من الأهمية القصوى أن نحاول جاهدين

الإنقاص من الإفراط في السّرعَة أثناء القيادة، التي تؤدي غالباً إلى حوادث مرورية مأساوية، ومن أجل ذلك يجب الأخذ ببعض الوسائل والإجراءات الهادفة إلى تعديل سلوك السائقين نحو احترام السّرعَة القانونية أثناء استعمال الطريق، ومن هذه الوسائل على سبيل المثال لا الحصر نجد ما يلي:

○ تدبير إجراءات تغيير اعتقادات واتجاهات الأفراد نحو الإفراط في السّرعَة، بإبراز أخطارها والآثار السّلبية الناجمة عنها.

○ تحسين البيئة المرورية ونخص بالذكر هنا الطريق لعلاقتها الوطيدة بسير المركبات وسائر مستعمليها، فيجب تهيتها وهندستها بطريقة علمية دقيقة لجعلها ميداناً آمناً يتفاعل فيه جميع مستخدميها بأمن وسلام.

○ تطبيق العقوبات المالية الصّارمة على المخالفين دون استثناء أو انتقاء.

○ مضاعفة المراقبة الأمنية وتشيدها باتباع سياسة عملية ناجعة.

○ استعمال الرادارات وبشتى أنواعها لضبط المخالفين وتسييل العقوبات الصّارمة عليهم مع أهمية استعمال الرادارات المتقلة.

○ العمل على أثر الهالة الزماني والمكاني؛ أي أن الحواجز الأمنية المعنية بأمن الطرقات يجب أن تغير باستمرار أماكن تواجدتها وزمن نشاطها، حتى لا يتعود السواق عليها ويتظاهرون باحترام قانون المرور أمامهم فقط، ونفس الشيء يمكن تطبيقه على رادارات قياس سرعة المركبات في الطريق.

○ استعمال المهلات من شأنه أن يقلل من السّرعَة، لكن بشرط أن توضع عن طريق دراسات علمية دقيقة، وبشكل منظم في سبيل تحقيق الوقاية المرورية ويجب تفادي وضعها بطريقة عشوائية ودون دراية، حتى لا تتحول من دورها الوقائي إلى دور معيق لحركة المرور.

○ العمل على الخصائص النفسية والاجتماعية للسائقين والعمل على تنمية إدراكهم الصحيح للوضعية الخطيرة قصد تجنبها، دون إغفال عوامل أخرى قد تؤثر على سلوكات السواق.

2.2. القيادة تحت تأثير الكحول: قد يفضي الإفراط في تناول الكحول أثناء قيادة

المركبات إلى ارتكاب مخالفات مرورية خطيرة، نتيجة ضعف القدرات العقلية والجسمية للسائق، الشيء الذي يعيق تحكمه في قيادة المركبة.

1.2.2. خصائص القيادة تحت تأثير الكحول: يزيد تعاطي الكحول، خصوصاً ليلاً، من احتمالات وقوع حوادث مرورية أثناء السياقة، حوادث قد تتسبب في إصابات جسمية تؤدي بدورها إلى إعاقات ووفيات. هذا لأنّ تصرف السائق في الطريق قد يكون مذبذباً بعدما يتناول قدراً من الكحول، بالفعل إنّه يرتكب في هذه الحالة أخطاءً في إدراك الوضعيات الخطيرة واتخاذ القرارات المناسبة، زيادة على هذا قد يفرض في السرعة رغم أنّه لا يستطيع أن يتحكم في مركبته، وهذا ما يدفعه إلى إهمال الحذر المطلوب وفق قانون المرور.

2. 2. الوسائل الوقائية من القيادة تحت تأثير الكحول: في البداية تجدر الإشارة إلى أنّ عقد المقارنات فيما يخصّ السياقة تحت تأثير الكحول أمر صعب، بسبب اختلاف الحدود القانونية الموضوعية لنسب تركيز الكحول في الدم بين البلدان، رغم هذا يجب اتخاذ تدابير وقائية قصد التقليل من الآثار السلبية لهذا السلوك على السياقة بصفة خاصة ومن هذه التدابير على سبيل المثال:

○ لا بد من أخذ هذه الشريحة من المجتمع بعين الاعتبار وإعداد برامج وقائية علمية تستهدفها، لتوضيح أخطار سلوكياتهم على أنفسهم وعلى الآخرين من مستخدمي الطريق، والحرص على توعيتهم لما يقومون به بصفة دائمة ومستمرة.

○ مضاعفة دوريات الأمن على الطرقات ذات الحوادث المرورية المتكررة بسبب القيادة تحت تأثير الكحول، بصفة متكررة وعشوائية.

○ العمل على تغيير الاتجاهات المتعلقة بالسياقة تحت تأثير الكحول.

○ وضع سياسة اجتماعية لمكافحة الكحول بصفة عامة لما له من آثار سلبية على سلوكيات الفرد ومهاراته في السياقة.

○ معالجة المدمنين على الكحول بدل معاقبتهم.

○ مضاعفة التشريعات والقوانين ضد هذا السلوك والتطبيق الصارم لها، ذلك لأنّ التنفيذ الصّارم للقوانين هو أكثر الوسائل فعالية في خفض تواتر القيادة مع تجاوز نسبة الكحول المحددة قانوناً في الدم.

○ تنوع طرق الكشف عن نسبة الكحول في الدم واعتماد الكشف العشوائي والفجائي للسائقين، خاصة في الليل وفي الحالات المشبوهة. وفي هذا الصدد تجدر الإشارة إلى وجود أجهزة اختبار التنفس التي توفر قرينة موضوعية على نسبة تركيز الكحول في الدم، وينبغي أن لا يتنبأ أحد بتوقيت الكشف ولا بمكانه، حتى لا يتمكن السائقون من تفادي الاختبار.

○ اعتماد العقوبات المالية الصّارمة، خاصة الأشخاص الذين يكررون المخالفة.

○ سحب رخصة السّياقة، كوسيلة للوقاية من السّياقة تحت تأثير الكحول، سواء بشكل مؤقت أم نهائي، حسب طبيعة الحادث المرتكب.

○ اعتماد برامج وقائية وتحسيسية متكررة لمرتكبي هذه المخالفات، وكذلك إعطاء الأهمية للأسباب النفسية الاجتماعية المؤدية إلى السّياقة تحت تأثير الكحول.

إنّ تنفيذ الوسائل الوقائية اللازمة بشكل فعّال ودائم من شأنه أن يؤدي بالأفراد إلى الالتزام بالحدّ القانوني لنسبة تركيز الكحول في الدم أثناء السّياقة، وبالتالي التقليل من الحوادث المرورية الناجمة عن القيادة تحت تأثير الكحول.

2. 3. أثر نقص الانتباه أثناء القيادة: يعتبر تشتيت الانتباه أثناء قيادة المركبة من العوامل المهددة للقيادة الآمنة، فهذه الأخيرة تتطلب تجميع استئثار كافة الحواس وتركيزها على خصوصية الطريق بما يمكن السائق من الاستجابة الفاعلة للظروف الطارئة على الطريق.

1.3.2. عوامل نقص الانتباه في القيادة: عند قيادة المركبة يجب ألاّ نشغل عن خصوصيات الطريق ومحيط السّياقة إضافة إلى مقود المركبة، لأنّ الانشغال عن هذه العوامل قد يؤدي إلى وقوع حوادث مرورية متفاوتة الخطورة. إنّ نقص الانتباه قد يكون ناتجا عن عوامل عديدة منها، التعب، الإرهاق، الكحول، التبغ والكافيين، بعض الأدوية المنومة، المخدرات، إشعال سيجارة أو ارتشاف قهوة أو قراءة جريدة أثناء السّياقة، السّياقة في الليل، التحدث مع الركاب أو المارة، استعمال الهاتف النقال... الخ.

2. 3. هل يمكن اعتبار قيادة المركبات كنشاط آلي؟ كثيرا ما يتردّد لدى بعض السواق أنّ السّياقة ما هي إلاّ نشاط آلي أو توماتيكي لا يحتاج إلى درجة عالية من التركيز والانتباه، وعليه نساءل: هل تكتسي السّياقة هذه الميزة؟ هل فعلا لا يحتاج السائق إلى تركيز الانتباه بشكل تام وكامل؟ ما يمكن تأكيده في هذا الجانب هو أنّ قدرة السائق على معالجة كمية المعلومات الضرورية لقيادة آمنة في وقت واحد لها حدود لا يستطيع تجاوزها، خاصة عندما تكون هذه المعلومات غير عادية أو تابعة لظروف طارئة. (بوظريفة حمو وآخرون، 1991)

تتعقد هذه الصعوبة عندما يكون السائق مشغولا بمتابعة مكالمات هاتفية، أو بما يبثّه جهاز الراديو، وهذا ما أثبتته باحثون مختلفون، اهتموا بجوانب مختلفة من كلا النمطين من السلوك، من بينهم (Stein, 1987) حيث بين أنه يحدث إنقاص في قدرة السائق على التحكم في المركبة في مسارها السليم أثناء القيام بمكالمة هاتفية، في حين أثبت (Zwahlen, 1988) أنّ كمية المعلومات البصرية المعالجة من طرف السائق تنقص حين يقوم باتصال هاتفي، كما أكد (Brown, 1969)

أن إدراك المسافة يكون محدودا عند استعمال هاتف السيارة، وأثبت (Alm, 1995) أن زمن الانفعال بطيء وطويل للسائقين في الوضعيات الخطيرة نظرا لأن الانتباه مركّز على فعل ثانوي، وبالتالي سيرورة الاستجابة لأخطار الطريق ليست آلية بل تتطلب تركيزا على خصائص الطريق. زيادة على ذلك فقد بين كل من (Rolls et Hall, 1991) الآثار السلبية لتشغيل جهاز الراديو على تركيز الانتباه على القيادة.

ولا يفوتنا أن نذكر أن عددا من السائقين الشباب يحبذون الاستماع لموسيقى صاخبة أثناء القيادة، مما يجعلهم يندفعون في السرعة، ويمثلون حينئذ خطرا بالنسبة إليهم وللآخرين من مستعملي الطريق، إذ ينقص إدراكهم لأخطار الطريق وتتسم ردود أفعالهم بالخطورة.

وبالتالي، فالقيادة لا تعتبر نشاطا آليا، إذ تستوجب تركيز الانتباه بشكل كامل ومتواصل قصد الإدراك السليم للأخطار والتعامل معها بالشكل والوقت المناسبين، لأن أي شيء يقلل من انتباه السائق ويشد تركيزه قد يؤدي به إلى ارتكاب حوادث مرورية أليمة، وهذا نتيجة سوء التعامل مع الوضعيات الخطيرة.

3.2.3. وسائل الوقاية من نقص الانتباه أثناء القيادة: من بين الوسائل التي يمكن العمل

بها من أجل الاحتفاظ بانتباه مستمر أثناء القيادة، نذكر ما يلي:

○ تفادي القيادة في حالة تعب أو إرهاق.

○ تفادي الحديث مع المارة أو السائقين الآخرين أثناء القيادة، وتجنّب إجراء مكالمات هاتفية أو استقبالها، كما يجب عدم تشغيل الراديو والانفعال مع الموسيقى .

○ عدم القيام بنشاط ثانوي أثناء القيادة مثل إشعال سيجارة، ارتشاف قهوة، قراءة جريدة... الخ.

○ عدم القيادة بعد تناول أدوية تؤثر على انتباه الفرد.

4.2. تأثير الضغط النفسي على اتزان السواق: تؤثر الخصائص النفسية والانفعالية للسائق

على أسلوب قيادته للمركبة؛ لأن الحالة النفسية تظهر على شكل سلوكيات واستجابات تفاعلية لدى السائق وعليه، فالسائق الذي يمر بحالة نفسية غير مستقرة قد يكون أسلوب قيادته غير آمن.

4.2.1. الضغط النفسي والقيادة الخطيرة: يكفي أن نستند إلى (يخلف عثمان، 2001)، لكي

ندرك أن الضغط النفسي هو استجابة الفرد النفسية والفسيولوجية والسلوكية للأحداث التي يتعرض لها في حياته اليومية سواء أكانت أحداثا عادية أم أحداثا رئيسية وتتمثل الاستجابة النفسية للأحداث الضاغطة في الإجهاد الذهني والإحساس بالقلق والاكتئاب والشعور

بالشدة، أما الاستجابة الفسيولوجية فتتسم بإفرازات لبعض الهرمونات المنشطة للوظائف الفسيولوجية الضرورية لمواجهة الأخطار التي قد يتعرض لها الإنسان مثل هرموني الأدرينالين والهدروكورتزون، ونتيجة لهذه الإفرازات المتكررة يزداد نشاط الوظائف الفسيولوجية العادية كالتنفس مثلاً أو دقات القلب فتخرج عن وضعها الطبيعي متسببة في اختلال الأنسجة وأعراض مرضية مختلفة. ولا يقتصر الضغط النفسي على الحدث الضاغط في حد ذاته، بل يضم توقعاتنا السلبية لما يمثله الحدث من خطر وتهديد على حياتنا من جهة، واستجاباتنا غير المناسبة له من جهة ثانية.

إنّ السائق الذي يعيش تحت وطأة الضغط النفسي قد يخترق قانون المرور، ولا يعطي الأهمية الكافية لإشارات المرور، ويتعامل مع السياقة بعنف... الخ، وهذا ما يؤدي به إلى ارتكاب حوادث مرورية.

لكن كيف لا يعاني السواق من الضغط النفسي لما تتكرر الأحداث الضاغطة بشكل يومي، مثل ما هو عليه الحال أثناء الازدحام المروري المتتالي الذي تعيشه بعض مدننا، والذي يشل حركة المرور؟

2.4.2. استراتيجيات للتغلب على الضغط النفسي: ينجم الضغط النفسي عن أحداث متنوعة ومتعددة مثل (أزمة مالية، وفاة شخص محبوب، نزاع مع أفراد آخرين، مرض، أوضاع مهنية واقتصادية واجتماعية سيئة، ازدحام مروري وتعقده... الخ). وحتى يتجنبه السواق يستحب مراعاة الإجراءات التالية:

- إبعاد كل أسباب الضغط عن السواق، كحل مشكل الازدحام المروري المتواصل عبر المدن.
 - امتناع الناس عن التورط في برامج تفوق طاقتهم.
 - تخصيص أوقات يومية للراحة والهدوء والتمارين الرياضية.
 - الابتعاد عن المواد المسببة للضغط مثل: النيكوتين، الكافيين، الكحول، المخدرات... الخ.
- يمكن أن نعتبر أن هذه الإجراءات ضرورية لما نرى أنّ الضغط النفسي قد يكون مرتبطاً بعامل التعب المتعدد الأطراف.

2.5. التّعب: يمكن للتعب أن يجعل قيادة السائق خطيرة، باعتبار أن قيادة المركبات تتطلب قوى جسدية معينة لممارسة مختلف جوانب هذا النشاط.

1.5.2. خطر القيادة أثناء التعب: يعد التعب من العوامل المهددة للسياقة الآمنة، بل أكثر من هذا يعتبر عاملاً رئيساً في وقوع حوادث مرورية في بعض الأحيان. وقد يتزايد مع كثافة

حركة المرور، مدة السياقة، القيادة في الطرق الرتبية المرأى أو غير المألوفة، أو في الأوقات المخصصة للنوم. زيادة على ما سبق فإن التعب قد يتضاعف لما يكون السائق في حالة صحية متدهورة أو بعد الإفراط في الجهد من خلال عمل مكثف.

يأخذ التعب عدة مظاهر مثل، آلام العضلات وتشنجاتها، دوار وغثيان واضطرابات في الرؤية، النعاس، نقص قدرات التنسيق في الحركة، قلق، نقص الانتباه، ضعف ردود الأفعال... الخ، ولهذا يُعدُّ التعب من العوامل المهددة للقيادة الآمنة.

إنَّ السَّيَّاقَةَ تحت تأثير التعب تتزايد كثيرا عند سائقي الشاحنات، لأنَّهم غالبا ما يسيرون لمسافات طويلة دون توقف أو تناوب على القيادة، وأمام عامل الوقت يضطر سائق الشاحنة إلى القيادة بسرعة لمسافات طويلة دون أخذ قسط من الراحة، الشيء الذي ينعكس سلبا على القيادة بسبب التَّعب وإنهاك القدرات الجسمية، ثم إنَّ التعب لا يقتصر على سائقي الشاحنات فقط، بل نجده عند عامة السائقيين مثل سائقي مركبات نقل الأشخاص، سائقي مركبات الأجرة... الخ، لذا لا يمكن إغفال هذا العامل كعنصر مسبب لحوادث المرور، مما يضطرنا إلى وضع استراتيجيات عملية للوقاية من القيادة في حالة تعب.

2.5.2. الوسائل الوقائية من التعب في القيادة:

- ينبغي أن يكون الفرد واعيا بسلوكاته في السَّيَّاقَةَ، وألاَّ يُقدم على ممارستها وهو في حالة تعب لأنَّ ذلك يعد خطرا عليه وعلى مستعملي الطريق عموما.
- ينبغي توفير المرافق اللازمة في الطرق لإتاحة الفرصة للسائقيين للتوقف من أجل أخذ قسط من الراحة أو تناول الوجبات أو قضاء القيلولة.
- يجب عدم الاستمرار في السَّيَّاقَةَ لمدة طويلة.
- يجب الاستعانة بشخص آخر أي مرافق يحسن القيادة للتداول عليها عند السَّيَّاقَةَ لمسافات طويلة.
- عند الشعور بالنعاس يجب إيقاف المركبة والخلود إلى النوم لأنَّ الجسم في حاجة ماسَّة للراحة، والنوم أفضل وسيلة لذلك.
- التوقف لأخذ قسط من الراحة والنزول من المركبة والتمشي قليلا خاصة عند السَّيَّاقَةَ لمسافات طويلة.
- تفادي السَّيَّاقَةَ بعد تعاطي بعض الأدوية المنومة أو المؤثرة في درجة نعاس الفرد.
- تفادي قيادة المركبة في حالة سوء الأحوال الجويَّة، لأنَّ ذلك يفرض تركيزا كبيرا قصد التحكم في المركبة.

إضافة إلى ما سبق وفي كل الأحوال يجب على السائق أن يحترم شرطا قد يقيه من توابع حوادث مرورية: ارتداء حزام الأمان.

2.6. حزام الأمان: يعد الالتزام بالوسائل الوقائية أثناء قيادة السيارات من العوامل المساهمة في خفض معدلات ارتكاب الحوادث المرورية، فالوقاية المرورية تتطلب الالتزام الطوعي بالسلوكيات الوقائية.

2.6.1. حزام الأمان وقاية من خطورة الحادث: إن حزام الأمان وسيلة أمنية هامة بالنسبة لمستعملي المركبات، ويجب أن يكون استعماله طواعية يعكس إدراكا إيجابيا لفوائده وحرصا على الأمان الشخصي للفرد، يمكن أن نبين هذه الأهمية عندما نعلم أن استعمال حزام الأمان يُخفّض من مخاطر الإصابات المحتملة، خاصة تلك المتعلقة بالإصابات الجسمية عند حوادث التصادم الجبهية، والتي غالبا ما تفضي إلى إصابات في الرأس كالارتطامات بالواقى الزجاجي الأمامي مثلا.

لكن الواقع الاجتماعي يبين استعدادا معاكسا لحزام الأمان، إذ يتجنبه سائقون، ويرتديه البعض الآخر مباشرة عند الوصول إلى الحواجز الأمنية، ويرفض آخرون استعماله ليلا بداعي نقص المراقبة الأمنية.

2.6.2. الوسائل الوقائية من عدم استعمال حزام الأمان:

○ القيام بحملات توعوية وتربوية مستمرة وهادفة، قصد إبراز مخاطر عدم استعمال حزام الأمان من جهة، وإبراز إيجابيات ارتدائه من جهة أخرى.

○ التطبيق الصّارم للقوانين والتشريعات الخاصة بحزام الأمان.

○ العمل على تغيير إدراك الأفراد نحو حزام الأمان من السلبية إلى الإيجابية ومحاربة الأفكار الخاطئة في هذا الشأن.

○ القيام بحملات إشهارية تلفزيونية قصد الحثّ على ارتداء حزام الأمان لما له من تأثير كبير على سلوكيات الأفراد.

3. مظاهر أخرى للقيادة الخطرة لدى السائقين:

لا تقتصر القيادة الخطرة للمركبات على المظاهر السالفة الذكر فقط، بل هناك مظاهر أخرى لا تقل خطورة عن سابقتها.

3.1. التجاوز غير القانوني: إن المتتبع لخصائص حركة المرور في حياتنا الاجتماعية يدرك بسهولة أن بعض السواق يخرقون الحد الذي يرمز إليه الخط الأرضي المستمر، ويقومون في

نفس الوقت بتجاوزات خطيرة بالنسبة إليهم وللآخرين، فنجدهم يتجاوزون مركبات في المنعطفات. و يقومون بتجاوزات في وسط المدينة، ويتجاوزون مركبات على اليمين وفي الجزء غير المعبد من الطريق، ويتجاوزون مركبات تكون في حالة تجاوز، ويتجاوزون الواحد تلو الآخر مركبات متوقفة إثر ازدحام مروري. ويقومون بتجاوزات متتالية على شكل مناورة غير مبالين بما قد يحدث لهم ولغيرهم من أخطار.

2.3. عدم احترام مسافة الأمان: يظهر جليا عندنا أنّ كثيرا من السواق لا يحترمون مسافة الأمان، بل ويتعمدون الالتصاق بالمركبات أثناء السير بسرعة، فالسائق في هذه الحالة لا يفكر إطلاقا في إمكانية تعرضه لحادث مروري يؤدي به إلى تشوهات جسدية أو حتى مفارقة الحياة، رغم أنّ هذا الاحتمال وارد بسبب خطورة السلوك، إلا أنّ السائق ونتيجة لتقديراته الذاتية وغير الواقعية يقتنع أنّه بعيد عن الخطر، وأنّه سينجو من هذه المخاطرة، بل أكثر من هذا يعتبر نفسه قادرا على تحدي الخطر في هذا الطرف.

3.3. عكس اتجاه السير: إن عكس اتجاه السير في الطرقات من طرف بعض السائقين سلوك شائع، ويهدد أمن سائقين آخرين إضافة إلى المشاة من مستعملي الطريق. حقيقة، إن هذا السلوك نابع من عدم الوعي بما قد يترتب عليه من أخطار، وعدم التخوف مما قد يترتب عليه من حوادث متوقعة، وعدم التحكم في السلوك الاجتماعي الآمن بصفة عامة.

4.3. عدم احترام إشارات التوقف: حقيقة لا يمكن أن نتغاضى عن عدم قدرة سائقينا في التحكم في سلوكهم، إذ يعلمون أنّ إشارات التوقف إجبارية، ومن شأنها تنظيم المرور بطريقة تجعله آمنا بالنسبة لجميع مستعملي الطريق، فهم يعتقدون أنّ إشارات التوقف تمنعهم من تصرف لا يمثل أي خطر على حياتهم، بل بالعكس لا يفكرون إطلاقا في إمكانية تعرضهم لحادث مروري مميت، مما يدفعهم إلى إهمال الوسائل الوقائية التي يفرضها قانون المرور.

5.3. استعمال الهاتف النقال أثناء القيادة: يتعمد بعض السواق استعمال الهاتف النقال أثناء السياقة، ويصرّون على تجاهل مخاطر هذا السلوك على حياتهم عن وعي وإدراك، إذ يعتبرون أنّه من غير الممكن أن يقعوا ضحية حادث مروري قد يكون مميتا، ثم إنّ السواق بهذا السلوك يعتبرون أنّ السياقة نشاط آلي لا تستدعي تركيزا كبيرا، متجاهلين فجائية أخطار الطريق ودرجة خطورتها المحتملة. إذ يمكن أن تثبت هنا أنّ استعمال الهاتف النقال ينقص من درجة تركيز السائق على وضعية الطريق ويجعل ردود أفعاله بطيئة وغير مناسبة، الشيء الذي يورطه في حوادث مرورية خطيرة. وأكثر من هذا يتسبب بعض السواق في تهديد أمن كل مستعملي الطريق.

6.3. الإيقاف غير القانوني للمركبات: إنَّ المتتبع لحركة المرور عندنا لا يجد عناء في اكتشاف سلوك خطير يتمثل في الإيقاف غير القانوني للمركبات، فنلاحظ بكل سهولة توقيف المركبات على الرصيف، وبالتالي التعدي على حق المشاة في استعمال الطريق، ضف إلى ذلك التوقفات المفاجئة للسواق، والتي قد تكون حتى في وسط الطريق، ولهذا السلوك دلالات نفسية اجتماعية تتجلى في عدم تأقلم بعض السواق مع شروط استخدام الطريق، فهم غالبا ما يستعملونها حسب أهوائهم ويستبعدون أخطار الطريق عن أنفسهم حيث يعتبرون أنفسهم في مأمن منها، أما قانون المرور وأمن مستعملي الطريق عموما فهو آخر ما يفكر فيه بعض السواق.

7.3. سوء استعمال الإنارة في الليل: أثناء القيادة ليلا يعتمد بعض السائقين إلى استعمال أضواء المركبة بشكل يُصعّب عملية الرؤية أثناء السياقة؛ حيث نشاهد في طرقاتنا وشوارعنا سلوكا خطيرا ومنتشرا لدى السواق في استعمال الإنارة الليلية؛ إذ يعتمد بعض السواق استعمال الإنارة بشكل قوي متجاهلين الأثر الخطير الذي تخلفه على السواق في الاتجاه المعاكس، حيث لا يهتمهم أمن السواق الآخرين، فالسائق هنا يشعر بأنه شخصا بعيد عن الخطر، فالآخر ليس من اهتماماته، ثم إنَّ السائق يتجاهل واجباته في استعمال الطريق.

8.3. عدم احترام الأولوية في المرور: إنَّ المتمعن في سيرورة حركة المرور لا يجد أي صعوبة في اكتشاف أنَّ الأولوية في المرور لا تحترم من طرف السواق بشكل عفوي، إذ غالبا ما تتشأ ملابسات وصراعات حولها، وأهم ما يميز هذه الصراعات أنَّ كل فرد يعطي الأحقية لنفسه. إنَّ هذا السلوك ينم عن جهل السواق بقانون المرور، وفي بعض الأحيان تجاهله عن قصد وإصرار، فالسائق لا يدرك معنى تنظيم حركة المرور فيبدو له أنَّ الطريق وكأنها شُيِّدت خصيصا له، ويتجاهل كل احتمالات التصادم عند عدم التزامه بقواعد الأولوية في المرور.

9.3. مخالفة الترخيص بالسياقة: إنَّ المتتبع لسيرورة حركة المرور يشاهد بعض الأفراد القاصرين يقودون مركبات وفي بعض الأحيان بمباركة من الآباء بدعوى التدريب على السياقة، فهم يعتبرون أنَّ السياقة هي القدرة على تحريك المركبة والتنقل بها لا غير، وقد نجد في بعض الأحيان من يقود مركبة مخالفة لصفة رخصة سياقته، فهو يتجاهل عن قصد خصوصيات كل نوع من المركبات والمهارات اللازمة لقيادتها.

10.3. مخالفات سائقي الدراجات النارية: إن استعمال الدراجات النارية لا ينتشر خارج المدن فقط بل نجده في كل الأماكن وحتى في الطرقات السريعة، فغالبا ما يظهر سواق الدراجات النارية غير مبالين بأخطار الطريق، فنراهم يقتحمون الطرقات السريعة متجاهلين خطورة المركبات عليهم، كما نجدهم يستعملون وسط المدن ويقومون بالتجاوزات من أي مكان وفي أي

اتجاه، ولعلّ أهم ما يميز هؤلاء عدم استعمالهم لخوذة الأمان التي تقيهم من الإصابات الرأسية، وهذا راجع لتقليلهم من احتمالات تعرضهم للحوادث، وبالتالي ما الجدوى من الالتزام بإجراءات وقائية طالما أنهم مقتنعون أنهم لن يتعرضوا لحادث مروري؟ إنّ التقدير غير الواقعي للأخطار يمكنه أن يكون عاملا مهماً في توريث السواق في حوادث مرورية خطيرة.

11.3. مخالفات سائقي الحافلات (وسائل المواصلات): إذا تمعنا في حركة المرور عندنا سرعان ما ندرك نوعا متميزا من السواق ألا وهم سائقو الحافلات إذ غالبا ما يجتهدون في مخالفة قانون المرور والمخاطرة في استعمال الطريق، بل أكثر من هذا يظهر غير مبالين بمسؤوليتهم عن الركاب، فما يهم هؤلاء سوى تحقيق الربح، وأما قانون المرور وسلامة مستعملي الطريق فذاك شيء ثانوي عندهم. وهذا ما ينطبق على سلوك سائقي الشاحنات أثناء سيرهم في الطريق.

12.3. مخالفات سائقي الشاحنات: إذا تمعنا في حركة المرور نجد نمطا من السواق مختلفا عن بقية السواق الآخرين، ألا وهم سائقو الشاحنات إذ غالبا ما يتميزون بالتهور وعدم الاكترات ببقية مستعملي الطريق وخاصة أصحاب المركبات السياحية، وهذا التهور مبرر بشعورهم بالحصانة من الحوادث طالما أنّ الشاحنات تمتلك القوة والصلابة بالمقارنة مع المركبات السياحية، فسائق الشاحنة يعتقد أنه حتى وإن وقع حادث مروري فهو شخصا لن يصاب بأي أذى، وأن احتمالات تعرضه لإصابات ضئيلة جدا بالمقارنة مع أصحاب المركبات الأخرى، ثم إنّ الحرص على سلامة جميع مستعملي الطريق لا يهيمه، فهو غير مستعد لاستعمال الطريق وفق متطلباته العصرية، وبالتالي لا يتمكن من ضبط سلوكه وفق متطلبات قانون المرور.

خاتمة:

إنّ المركبة أصبحت تؤثر تأثيرا مباشرا على حياة الإنسان وحركته، بل أصبحت تأخذ جلّ وقته في تنقلاته اليومية، وأصبحت مظهرا من مظاهر الحياة، وتعدّت ذلك لتكون ضرورة من ضروريات الحياة، لكنها تخلف في نفس الوقت آثارا خطيرة على الفرد والمجتمع عندما تستخدم بشكل غير آمن من طرف بعض السواق. لذلك يجب الحرص على متابعة السلوكات المرورية للسواق والعمل على ضبطها وبناء استراتيجيات قائمة على أسس علمية من أجل إرساء وقاية مرورية مستدامة في المجتمع الجزائري.

هناك فئاعة تامة لدى الجميع بأنّ العنصر البشري يعدّ أهمّ العناصر المسببة لحوادث المرور في الجزائر. إنّ كثيرا من أخطاء العنصر البشري ترجع أساسا إلى عادات سلوكية خاطئة وغير سليمة في السياقة أو في استعمال الطريق عموما، لذلك لا بد من إعداد برامج علمية محددة للتوعية المرورية تهدف إلى تغيير تلك العادات السلوكية السلبية ونشر الوعي العام

السليم، ولا يتأتى ذلك إلا من خلال الاعتماد على التربية والتوعية المرورية وإدخالها ضمن مناهج التعليم، مع تدعيم ذلك بالحملات الإعلامية المنظمة والقائمة على أسس علمية قصد التأثير على نفسية الأفراد وتغيير إدراكهم لبعض الأنماط من السلوكيات المرورية التي تتسم بالمخاطرة والجرأة في استعمال الطريق، والعمل على تنمية الإدراك الموضوعي والحقيقي لأخطار الطريق والعمل على تجنبها، وذلك بدافع تحقيق السلوك الاجتماعي الذي يتسم بالسّلامة المرورية والاستعمال الآمن للطريق.

قائمة المراجع:

المراجع باللغة العربية:

1. بوظريفة (حمو) وآخرون: دراسة عن: أسباب حوادث المرور في الجزائر، مركز الطباعة الجامعية، الجزائر، 1991.
2. يخلف (عثمان): علم نفس الصحة (الأسس النفسية والسلوكية للصحة)، دار الثقافة، قطر، الطبعة الأولى، 2001.
3. المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق: دراسة تحليلية لحوادث المرور، الجزائر 2005.
4. بوطبال (سعد الدين): تناول نفسي اجتماعي لحوادث المرور في الجزائر، مذكرة ماجستير، جامعة الجزائر، 2007.

. Références:

1. BAGOT(j-d.): **Information ,sensation et perception** ,Armound Colin Paris , 1999.
2. BARTOLT(r.): **Les transports routiers** , P.U.F , Paris ,1992.
3. COQUAND (r.): **Routes – trace – construction**, édition eyrolles , Paris , 1985.
4. CHARBIT(c.), **les facteurs humains dans les accidents de la circulation: un potentiel important pour des actions de prévention** , MAF fondation, Paris ,1997.
5. DEKKAR(n.) et BEZZAUCHA(a.): **Les accidents de la circulation en Algérie**, S.N.E.D , Alger , 1985.
6. ROCHE(m.): **La conduite des automobiles**, P.U.F, première édition, Paris , 1980.

. Internet:

- . http://www.dgsn.dz/ar/statistiques_de_securite_publicue.php