

# العوامل النفسية لحوادث المرور

أ.د. صالح العبودي



# ١. العوامل النفسية لحوادث المرور

## مقدمة

تفرض الحياة في المجتمعات العصرية سلوكات خاصة على الأفراد؛ نلاحظ بوضوح على المستوى الأشخاص الذين ترتبط وظائفهم ونشاطاتهم بالمركبات الميكانيكية؛ سواء بسبب بعد مكان الإقامة عن العمل أو بسبب ضرورة الانتقال بين أكثر من مكان ويتفق الجميع على الشعور بالحاجة إلى سرعة أكثر في الطرقات بحيث إن هناك دائماً أشخاصاً يسارعون إلى مواعيد مستعجلة وإنجاز مهمات متواصلة وفي سباق دائم مع الزمن.

بالإضافة إلى إصرار الشباب على البحث عن إنجازات خارقة في الطرقات بدفع سياراتهم القوية إلى أقصى طاقتها؛ في تحد صارخ لتجاوز حدود قانون المرور وهو ما يفسر بوضوح سبب احتلال فئة الشباب أعلى نسب حوادث المرور في أغلب الدول المتطورة والسائرة في طريق النمو على حد سواء. (A. H Rafin dadi 2000).

وتوجد أبحاث ودراسات عديدة وغنية تبحث في الأسباب التي تكمن خلف هذه السلوكات وتقدم نتائج توضح وتفسر ظاهرة ارتفاع معدلات الحوادث بصفة عامة (-Vick.malcolm 2003 Alin vernet 2002 Mont go- mery) وتتفق أغلب هذه الدراسات في الإشارة إلى أن السبب الرئيسي يعود أولاً إلى تواضع الخبرة وضعف مهارات قيادة المركبات؛ وهي عوامل لها أهميتها. لكن نعتقد أن العوامل النفسية مثل الإفراط في الثقة والانحياز نحو تقييم الأخطار وأسلوب الحياة؛ والسمات الشخصية تلعب دوراً مهماً في بروز السلوكات التي تؤدي إلى ارتكاب حوادث المرور.

إن هدف كل بحث أو دراسة أو مساهمة علمية هو تقديم وتحديد قاعدة انطلاق علمية نحو تغيير ميول واتجاهات الأفراد. ومن أجل هندسة وبناء مثل هذه القواعد نعتقد أنه من الضروري البحث في فهم الصور الذهنية الخاصة بمعنى التجاوزات الخطيرة أثناء المرور وكذلك معنى وتصور حوادث المرور وانعكاساتها على الآخرين نفسيا واجتماعيا واقتصاديا.

من الصعب تحديد سمات شخصية الأفراد الذين يتسببون في حوادث المرور؛ مثلما يرى الباحث السلوكي (A.Vernet2002) ولكن يمكن التوصل إلى تحديد سمات ومميزات خاصة بممتلكي المركبات بالإضافة إلى إمكانية تحديد المفهوم النفسي للعلاقة الموجودة بين السائق ومركبته؛ التي يبدو أن لها تأثيراً كبيراً في سلوك الفرد داخل مركبته..

وتجدر الإشارة إلى أن معظم الدراسات التي تعنى بعلاقة الفرد بمركبته تؤكد أن هذه العلاقة تختلف اختلافا كبيرا عند الرجل والمرأة (T Brenac 2002).

وفي هذا الصدد يؤكد (A vernet 2002) أن امتلاك السيارة يعد استثمارا نرجسيا يسهم في تكوين وتأكيد صورة الاعتزاز بالذات عند الرجل؛ كوسيلة تفتح له حدودا جديدة وواسعة لتأكيد ذاته الذكورية... وغالبا ما تبلغ هذه المشاعر مستويات تصاحبها سلوكيات تشجع على رفع تحديات تكون نتائجها في الأخير حوادث مرور خطيرة و مجانية...

ستعرض إلى أهم العوامل النفسية لحوادث المرور من خلال حصر الاختلافات بين الذكور والإناث والدوافع الكامنة التي تسبب سلوكيات سلبية أثناء التعامل مع المركبة الميكانيكية.

## ١. ١ قيادة السيارة والسلوكيات العدوانية

دفع الاهتمام بالعوامل النفسية لحوادث المرور مختلف المؤسسات الحكومية والخاصة إلى تمويل دراسات وأبحاث ميدانية من أجل معرفة وتحليل وفهم أسباب العنف المسجل عند سائقي العربات وانعكاساته السلبية والخطرة التي تكلف خسائر بشرية ومادية أصبحت عائقاً أمام تحقيق برامج النمو الاجتماعي. وتوفير الأمن لأفراد المجتمع.

وقد ركزت أغلب هذه الأبحاث على معرفة الأسباب والدوافع البيولوجية والفيزيولوجية بالإضافة إلى الأسباب الاجتماعية والثقافية. وقد توصلت أغلب هذه الدراسات إلى تأكيد ارتفاع مستويات العدوانية بأشكالها المختلفة عند الذكور مقارنة بسلوكيات الإناث في الظروف المشابهة ومن أشهر الدراسات التي تؤكد هذه النتيجة دراسة الباحثة (Rita simon 1991) التي عالجت نسب و مستويات جرائم العنف المختلفة في (٣١ دولة) خلال ١٨ سنة ولم تتوصل هذه الدراسة في أي فترة زمنية وفي أي دولة إلى تسجيل اقتراب مستويات عنف الإناث من مستويات عنف الذكور.

وقد توصل (Baker 1992) إلى نتائج تشير إلى ارتفاع معدلات العنف عند الذكور التي تفوق معدلات العنف عند الإناث بـ ٥-١٠ مرات وتبلغ هذه الاختلافات ذروتها عند مجموعات سن ١٩-١٥ سنة و ٢٠-٣٤ سنة بجانب ملاحظة تنوع ووفرة في الدراسات التي تعنى بمعدلات العدوانية عند الذكور والإناث ويلاحظ أيضاً تواضع إن لم يكن نقص في الدراسات التي تهتم بمقارنة مستويات العنف أثناء قيادة السيارات عند الرجال والنساء وفي هذا الصدد يمكن الإشارة إلى دراسة (Doobe gross 1989). التي اعتمدت على دراسات المبالغة في استعمال منبهات السيارات كوسيلة غير مباشرة

لقياس العدوانية. وتؤكد هذه الدراسات أن الرجال يستعملون منبهاتهم بمعدل ثلاث مرات أكثر من الإناث عندما لا يستجيب السائق الموجود أمامهم بسرعة عند تحول إشارة المرور إلى الأخضر وما يمكن ملاحظته من خلال هذه الدراسات كذلك هو أن السلوك العدواني يقل ويضعف مع تقدم السن إلا أن مستوياته عند الرجال تفوق دائماً مستويات العنف عند الإناث ولعل أهم التفسيرات النفسية التي تشرح هذه السلوكات العدوانية نجدها في دراسة (Marsh collett 1986) التي تشير إلى وجود الشعور بضرورة الدفاع عن المجال الحيوي الذي يربط بسلوك دفاعي عدواني وهو ما يفسر وجود مستوى عال من العنف عند السائقين الرجال، حيث يعدون السيارة امتداداً لحدود ممارسة سلطتهم الجسدية وكأن السيارة عضو من أعضاء الجسم وعندما تتعرض هذه الحدود إلى مضايقات في الطريق العمومي مثلاً تنطلق آليات الدفاع عن المجال الحيوي بعنف وقوة؛ وبالضبط في مثل الدفاع عن حدود القبيلة عند تعرضها إلى غزو أو إغارة مثلما هو ملاحظ عند المجتمعات البشرية على مر العصور ورغم اختلاف الثقافات والتقاليد. وهو تقليد شائع حتى على مستوى الحيوانات.

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

وفي المجتمعات التقليدية والمحافظة كالمجتمعات العربية والإسلامية يعد امتلاك السيارة خاصة من الفرد خطوة جد مهمة في طريق التحرر والاستقلالية؛ مقارنة مع البيت العائلي الذي يخضع إلى سيطرة الأولياء ويمكن اعتبارها من هذا المنظور جزءاً من ذات الفرد. ومن ثم فإن درجة

الاستعداد للدفاع عنها تبقى مرتفعة جدا ولا تنخفض هذه الدرجة إلا مع تقدم السن والنضج الذي يتحقق بعد أن يحصل الفرد على ملكيات أخرى مثل (المنزل والمكتب والمتجر وغيرها...) وعليه فإن ارتباط السيارة بالحيز الجغرافي والمجال الحيوي لحياة الذكور يساعدنا في فهم أسباب ارتفاع نسب حوادث المرور التي يتسبب فيها الشباب الذكور.

## ٢.١ دوافع الإثارة والمغامرة

توجد العديد من الدراسات العلمية والمخبرية التي تناولت ظاهرة حب الإثارة وركوب الأخطار والمغامرة عند الذكور وتؤكد غالبية نتائجها أن الذكور الشباب أكثر من غيرهم ميلا إلى هذه الممارسات المثيرة التي تتم من خلال أنواع عديدة من السلوكيات الاجتماعية بما في ذلك سباقات السيارات. إن الدوافع التي تكمن وراء حب الإثارة تبرز بشكل أكثر وضوحا عند أشخاص يمتازون بصفات خاصة ومحددة حسب ما توصلت إليه دراسة (Zekermen 1996) حيث يرى أنها تتطابق بشكل كبير وعميق مع أشكال مختلفة من السلوكيات المنحرفة التي تتناقض مع القيم السائدة في المجتمع وهي أفعال سلوكية يغلب عليها اللون السلبي ويعجز أصحابها عن إدراك إمكانية تحقيق التفوق والنجاح إلا من خلال السلوكيات المغامرة والمبالغة. وقد تمت دراسة دوافع هذه السلوكيات من عدة جوانب مختلفة؛ اجتماعية ونفسية واقتصادية خاصة دراسات (Fromme 1999) و (Oetting 1998) و (Mc cort 1993) وركزت هذه الدراسات بصفة خاصة على سلوكيات السائقين وميولهم نحو المغامرة والإثارة، حيث توصلت نتائجها إلى الميل إلى اعتماد التفسيرات البيوساجتماعية لحب الإثارة وروح المغامرة وفي هذا الصدد عالجت دراسة (Daitzman 1978) العلاقة بين حب الأخطار

والمغامرة ومستويات الهرمونات الذكورية (Testosterone) حيث توصل إلى نتائج تؤكد وجود علاقة إيجابية بين الميل إلى حب المغامرة ومستويات هرمون التستوستيرون مقداً بذلك تفسيراً بسيطاً لإشكالية اندفاع السائقين الذكور نحو تلك السلوكيات.

إن العلاقة بين مستويات هرمون التستوستيرون وحب الأخطارة والمغامرة تبقى دائماً معقدة وليست بالبساطة التي يشير إليها (Dattzman)، حيث توصلت دراسات (Zuckerman 1991) إلى نتائج أكثر وضوحاً وتفسيراً لهذه السلوكيات حيث يؤكد أن مستوى التستوستيرون تتأثر مباشرة بعوامل خارجية مثل مجابهة الاعتداءات ومواجهة الصراعات المختلفة التي تلعب دور المثير الخارجي.

في نفس السياق يشير (Ridley 1999) إلى أن جسم الأنثى يحتوي على متوسط ٤٠ نانوغرام من هرمون التستوستيرون في كل عشر اللتر من الدم (Décilitre)، بينما تصل متوسط ذلك إلى نسبة ٣٠٠ - ١٠٠٠ نانوغرام من التستوستيرون في نفس كمية الدم عند الرجال وهذا ما يفسر وجود دوافع الإثارة وحب المغامرة وركوب الأخطار عند الرجال خاصة في التعامل مع قيادة السيارة.

## ١ . ٣ الضغط والإجهاد وأداء السائقين

تطلب السياقة مستوى عالياً من الانتباه والتركيز حتى تسمح للسائق من فهم وتحديد التغيرات التي يمكن أن تواجهه بشكل مفاجئ خاصة على مستوى الأفراد الذين يمتنون السياقة كمهنة لكسب العيش وقد يتعرضون لمستويات مختلفة من الضغط والإجهاد بسبب نوعية العربة وطبيعة العمل ودقة المواعيد خاصة عند سائقي قطاع النقل العمومي، بالإضافة إلى



الساعات الطويلة التي يقضونها في السياقة وإذا أخذنا بعين الاعتبار آثار الأزمة الاقتصادية العالمية على قطاعات النقل المختلفة التي قلصت من الاستشارات مما انعكس على تسريح السائقين الأكثر كفاءة. فضلت شركات النقل الاحتفاظ بذوي الخبرة القليلة الذين يقنعون بأجور زهيدة، مما جعل بعض الشركات تبالغ في الضغط على سائقيها لرفع ساعات العمل، وتقليص أوقات الراحة، ومطالبتهم بساعات إضافية لمسافات أطول.

شكل آخر من الضغط أو الإجهاد يمكن ملاحظته على مستوى سائقي الباصات وعربات النقل العمومي الذين يؤديون عملهم بشكل انفرادي أو انعزالي بالإضافة إلى التعامل المستمر مع الزبائن الذين يعبرون عن استيائهم من مستوى الخدمات المقدمة أو التوقفات الطويلة بأساليب غير مؤدبة وقد تصل أحيانا إلى اعتداءات لفظية.

وقد يمتد الضغط المهني إلى حدود الحياة العائلية للسائق بسبب برمجة ساعات العمل في أوقات غير مناسبة، مما يؤدي إلى تذبذب ساعات النوم والشعور المستمر بالإعياء وانعكاس ذلك على الحالة الصحية للسائق، مما يولد لديه شعوراً بحالة نفسية سلبية تشجع على بروز ردود أفعال سلبية وتهيج مفرد وقلق مستمر.

إن استمرار السائق من العمل تحت هذه الظروف والتعرض لمثل هذه المؤثرات يمكن أن يؤدي إلى ضعف التعرف بدقة إلى إشارات المرور وقراءتها بشكل سليم يمهّد لأخطاء قد تكون عواقبها وخيمة إذا لم يتم الانتباه لمعالجة هذه الظروف بشكل يضمن سلامة الجميع... حيث إن التعب والإعياء كانا دوماً من أكثر الأسباب المؤدية لحوادث مرور مروعة.

ويؤكد (Mc cartt 2000) أن ٢٥٪ من مجموع سائقي اللوريات الخاصة

بالمسافات الطويلة، قد تعرضوا لفترات من الشاؤب وحتى النوم أثناء عملهم خلال الاثنى عشر شهرا الأخيرة. ومن أجل استدراك هذه العوامل والعمل على تصحيحها توصي الكثير من الدراسات التي تعنى بالصحة النفسية للسائقين (2001French.sa) باعتماد برامج النشاطات الرياضية والبدنية من أجل العمل على تغيير الاتجاهات والقيم المرتبطة بميدان العمل ومحيطه الاجتماعي والنفسي وتشجيع النشاطات الثقافية والترفيهية. وهي الإجراءات التي من شأنها أن تمتص الضغط والإجهاد والقلق وحتى الإحباط. وهي في مجملها أهم العوامل النفسية التي تؤدي غالبا إلى حوادث المرور.

## ١ . ٤ استهلاك الكحول وسلامة السائقين

تؤكد أغلب الدراسات المخبرية (Muscovite.robinson) التي طبقت من أجل قياس مهارات السائقين أن مستوى هذه الخبرات يتأثر سلبا وبشكل ملحوظ عند تسجيل نسبة ٢, ٠ غرام في اللتر الواحد من الدم ويتضاعف احتمال وقوع الحوادث عندما يبلغ مستوى الكحول في الدم بنسبة ١٠, ٠ في اللتر الواحد من الدم ويتضاعف احتمال وقوع الحوادث بعشرة مرات عند وصول نسبة الكحول في الدم إلى نسبة ١٥, ٠ في اللتر الواحد من الدم وتقدر المنظمة العالمية للصحة أن الكحول يتسبب في وقوع نسبة (٥٠٪) من الحوادث الخطيرة في العالم.

ولا يتوقف خطر الكحول فقط في وقوع الحوادث الخطيرة بل إن درجة خطورتها تقدر بنحو (٢٠٠ مرة) أكثر من خطورة حوادث المرور الأخرى (Laumon.b 2005).

وبالرغم من أن استهلاك الكحول لا يعرف مستويات معتبرة ولا يتم

على نطاق واسع في مجموع الدول العربية إلا أن الإحصائيات التقديرية تشير إلى ارتفاع معدلات حوادث المرور بنسب مختلفة في أغلب الدول العربية وخاصة دول المغرب العربي.

إن السائقين المستهلكين للكحول لا يتسبون في قتل أنفسهم فقط، بل يتسبون في قتل مستعملي الطريق الآخرين أيضا ويبدو أن للكحول تأثيراً خاصاً على فئة الشباب أكثر من غيرهم؛ بحيث يزيد من حماسهم ويرفع شعورهم بالنشاط والخفة وحب التباهي والتفاخر مع ظهور سلوكيات المغامرة والتحدي وتصل هذه السلوكيات إلى حدود الاعتداء على الآخرين وخاصة باستعمال السيارة.

والمبالغة في استهلاك الكحول تؤدي إلى ظهور أعراض بسلوكولوجية تتمثل في القلق الحاد والشعور بالندم وانخفاض في القوى الحيوية؛ والنشاط الوظيفي مع ضعف عام ووهن وحدة في الطبع وحساسية مفرطة.

## ١. ٥ سيكولوجية التطور وحوادث المرور

برز هذا الاتجاه الجديد كفرع من فروع علم النفس سنة ١٩٨٧م، من طرف مجموعة من علماء النفس على رأسهم (Barkow et Cosmides et Tooby) ويهتم بتطور تنظيم الوظائف البيولوجية والعصبية عند الإنسان حسب تأثير المحيط المادي والوظيفي.

حيث يعد هذا الاتجاه السيكولوجي أن مراحل تطور الكائن البشري عرفت واعتمدت على ضرورة الدفاع عن القبيلة ضد المنافسين والمزاحمين الذين يحاولون سببي الحریم من أجل الإنجاب ومن ثم، فالفرد كلما استطاع أن يسبي نساء تفتحت أمامه سبل بعث واستثمار جيناته الوراثية في المستقبل. وعليه فإن مثال ونموذج الاعتداء وحساب المجازفة والأخطارة وحتى

الحيانة الزوجية بين الرجال تعد كنتيجة طبيعية لهذه الحاجة الأساسية. وفي أيامنا المعاصرة هذه لا يزال الذكور المغامرين والأخطارين بحياتهم محل إعجاب الإناث؛ وهذا الإعجاب يفسر على أساس قبول ضمنى للتناسل وإنجاب أطفال منهم مادام شرط الحماية موجوداً وقائماً.

إن تفسير العلاقة بين الذكور والإناث بهذه البساطة يبدو أمراً مثيراً للتساؤل ولكنه أعمق وأعقد من هذا ولكن هذا الاتجاه قد يساعدنا في فهم أسباب اندفاع السائقين الذكور نحو الأخطار بحياتهم في الطرقات والتسبب في حوادث أليمة ومحنة ومكلفة.

إن التطور الاجتماعي عملية متواصلة ومستمرة من البديهي أن غرائزنا ستتطور وستلتحق وتتلاءم مع ظروفنا الآنية عوض الجمود والتوقف عند عادات وتقاليد الماضي السحيق. وعندها سيكون ممكناً لنا أن نرى نوعاً جديداً من السائقين الذكور ولكن المشكل الوحيد هو أن هذا سيأخذ وقتاً طويلاً وطويلاً جداً.

## خلاصة

تكلف حوادث المرور خسائر بالغة في الأموال والأرواح وقد يصل عمق تأثيرها إلى جوانب نفسية يصعب التنبؤ بحجم الضرر الذي تسببه عندما يتحول هذا الضرر إلى تدهور الحالة الصحية للأفراد.

وقد اعتمد هذا البحث على نتائج عدة دراسات مختلفة ومتنوعة من أجل الوصول إلى فرضية رفع مستوى الوعي المعرفي والوجداني بنتائج وانعكاسات حوادث المرور بهدف حث وتحفيز الأفراد على الاهتمام بهذا الموضوع. حيث إن العمل على تفعيل وتحريك هذا الوعي بصفة عامة من

أجل الوصول إلى نقطة أساسية تتمثل في أن حوادث المرور الأليمة يمكن أن يكون ضحاياها من أقرب الناس إلينا وأعزهم لدينا.

والوصول إلى غرس هذا الوعي يمكن أن يرفع من درجة اهتمام السائقين بنتائج وانعكاسات حوادث المرور التي بدورها يمكن أن تؤدي إلى تغيير في اتجاهات وميول السائقين نحو قانون المرور؛ وضرورة احترامه بشكل إيجابي يجعل من الطرقات أماكن آمنة ومن السياقة متعة وطمأنينة....

## المراجع

- Baker, S (1992) The injury fact book. New York Oxford University Press.
- Daitzman. R and Zuckerman, M (1978). Sensation seeking and gonadal hormones, Personality and individual differences. 1.1033110.
- French, SA. (2001) Environmental influence on eating and physical activity in Ann. Rev. Pub Health. USA.
- Marsh.P and Collett. P (1986). Driving passion, the psychology of the car. Cape London.
- Mc Cartt. AT (2000) Factors associated with falling asleep at the wheel, Acc.Anal Prev. Sidney
- Parker, D and Stradling, S.G (1998). Influencing driver attitudes and behaviour. Report to département of enviormment. London.
- Rafindadi, AH (2000) A Review of types of injuries sustained following road trafic accidents Ahmadu Bello University. Nigeria.
- Raggat PT , Morrissey, SA (1997) A field Study of Stress and fatigue in long\_distance bus drivers BEH. MED.
- Ridley.M (1999) Genome the autobiography of species in 23 chaptres. Fourth Estate London.
- Vernet. Alain (2002) comportement. Personnalité. conduite des véhicules automobiles. (INRTS). France.
- Zuckerman, M (1994) Behavioural expression and biosocial bases of sensation seeking Cambridge. Cambridge University Press.