

جامعة مولود معمري - تيزي وزو
كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية
قسم علم النفس



اتجاهات السائقين نحو الإفراط في السرعة أثناء القيادة
دراسة ميدانية على عينة من سائقي ولاية تيزي وزو

مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماستر في علم النفس العمل والتنظيم وتسيير الموارد البشرية

إشراف: _____
أ.د. ناهي _____
م.راد _____

إعداد الطالبين: _____
حنو فروجة _____
ديداني مونير _____

السنة الجامعية: 2025/2024

شكر وتقدير

جزيل الشكر

لكل من ساهم في إعداد هذه الدراسة خاصة:

البروفيسور ناهي مراد؛

الذي سهر على مرافقتنا.

جميع الأساتذة الذين تداولوا على تدريسنا خلال

المشوار الجامعي.

أفراد عائلتي الكريمتين.

الباحثان:

ديداني مونيير؛

حنو فروجة.

ملخص الدراسة:

تدخل هذه الدراسة في إطار التحضير لنيل شهادة الماستر في علم النفس، تخصص عمل وتنظيم وتسيير الموارد البشرية، وهي تحت عنوان: 'اتجاهات السائقين نحو الإفراط في السرعة، دراسة ميدانية على عينة من ولاية تيزي وزو.

والهدف من هذه الدراسة تتجلى في:

- التعرف على الاتجاهات النفسية والسلوكية التي تدفع السائقين للإفراط في السرعة.
- دراسة الفروق في الاتجاهات حسب متغيرات مثل: السن، الجنس، والخبرة في السياقة.

ويمكن حصر أهم النتائج المتوصل إليها هي:

- تعزيز التربية المرورية.
 - تصميم حملات توعية مستهدفة
 - تطوير برامج إعادة التأهيل النفسي للسائقين المتهورين.
 - تشديد نظام الردع والعقوبات.
 - تحسين البنية التحتية المرورية.
 - إعادة النظر في برامج تكوين السائقين.
- الكلمات المفتاحية: الاتجاهات، السائقين، الإفراط في السرعة، ولاية تيزي وزو.

Résumé

Cette étude s'inscrit dans le cadre de la préparation à l'obtention de **Master en Psychologie du travail et d'organisation et de la Gestion des Ressources Humaines** sous le thème "**Les attitudes des Conducteurs vis-à-vis de l'excès de Vitesse**" au volant (étude de terrain sur un échantillon de la Wilaya de Tizi-Ouzou).

Les Objectifs de l'étude sont :

- Identifier les **tendances psychologiques et comportementales** qui poussent les Conducteurs à dépasser les limites de Vitesse.
- Étudier les **différences dans ces tendances** en fonction de variables telles que l'âge, le sexe et l'expérience de Conduite.

Recommandations :

À la lumière de nos constatations, nous avons proposé les recommandations suivantes :

- Renforcement de l'éducation routière.
- Conception de Campagnes de sensibilisation ciblées.
- Développement de programmes de réhabilitation psychologique pour les Conducteurs imprudents.
- Renforcement du Système de Sanctions.
- Encouragement de la recherche scientifique sur les Comportements routiers.
- Révision des programmes de formation des Conducteurs.

Mots clés : Attitudes, Conducteurs, excès de Vitesse, Wilaya de Tizi Ouzou

فهرس الجداول

الصفحة	موضوع الجدول	رقم
62	الخصائص الديموغرافية والاجتماعية للعيينة	1
73	مدى ممارسة الافراط في السرعة	2
74	ارتكاب حادث	3
75	ارتكاب حادث بسبب الغير	4
76	مشاهدة حادث بسبب السرعة	5
77	السرعة القصوى بعد 80كم	6
79	السرعة المحددة 120 كم سرعتك	7
81	فهم الافراط في السرعة	8
82	شبه منعدم	9
83	فارغة من حيث المضمون	10
85	قديمة الطرح والشكل	11
86	عدم تحقيق الاهداف المنشودة	12
87	الإقناع	13
88	الترغيب	14
89	التحذير	15
90	الترهيب	16
91	نتائج اختبار t فروق ذات دلالة إحصائية في اتجاهات السائقين نحو الإفراط في السرعة أثناء السياقة	17
95	مدى معرفة القانون و تطبيقه	18
96	تفادي العقوبات بالمال	19
98	تفادي العقوبات بالوساطة	20
99	تلقي تربية خاصة في هذا المجال	21
101	مدى التكوين الكافي في السياقة	22
103	مواقع الإشارات غير مدروسة	23
104	مطبق القانون لا يحترم القانون	24
106	رؤية اصحاب النفوذ لا يحترموا قانون المرور	25
108	لا يوجد شيء اسمه قانون المرور	26
109	إشارات المرور غير واضحة	27
111	الحصول على الخبرة في السياقة	28

112	الإختلاف في التعامل معه ومع غيره عن نفس المخالفة	29
114	الإقتناع على أنة غير مستهدف لحوادث المرور	30
116	أثناء التدرب على السياقة	31
117	سياقة دون حيازة رخصة	32
118	الإستعمال اليدوي للهاتف النقال او التنصت الإيذاغي	33
119	الساقفة في حالة سكر أو تحت تأثير مخدر	34
120	جنحة الفرار	35
122	إنعدام إشارات المرور	36
124	عامل الجنس	37
125	الخبرة	38
126	عامل التعب والإرهاق	39
128	عامل العدوانية	40
129	عامل القلق	41
130	التكوين على القيادة	42
132	الخوف من الحوادث	43
134	عامل حالة الطرقات	44
136	الحالة الاجتماعية	45
137	السلطة	46
139	الثراء	47
140	طابع المنطقة حضري او ريفي	48
141	نتائج اختبار t 'توجد فروق ذات دلالة إحصائية في إتجاهات السائقين نحو مظاهر الإفراط في السرعة أثناء السياقة	49
146	مدى سلوكه الخطير	50
148	السلوك البدائي الطفولي	51
149	مدى سلوك التمرد	52
150	مدى سلوكه الفوضوي	53
152	الموسيقى الصاخبة	54
154	نثر الاتربة	55
155	مدى التفحيط	56
157	مدى تغيير السرعات دون إنتظام	57
158	التبويق	58
159	التموج	59
160	نتائج اختبار t للفروق في اتجاهات السائقين نحو اسباب الإفراط في السرعة أثناء ا	60

164	إعتبار أن فئة السائقين المهنية تلعب دور في دفعه لممارسة الإفراط في السرعة	61
167	إعتبار ان الفئة التعليمية تلعب دور في دفعه لممارسة الإفراط في السرعة	62
169	إعتبار ان المستوى الإقتصادي يلعب دور لدفعه لممارسة الإفراط في السرعة	63
171	إعتبار ان خبرة السائق تلعب دور في دفعه لممارسة الافراط في السرعة	64
173	إعتبار حجم المركبة تلعب دور في دفعه لممارسة الافراط في السرعة	65
175	إعتبار صفة المركبة تلعب دور في دفعه لممارسة الإفراط في السرعة	66
178	اعتبار سائقي الحافلات النقل الجامعي يمارسون الافراط في السرعة	67
180	اعتبار سائقي مركبات الاجرة يمارسون الافراط في السرعة	68
182	اعتبار سائقي الشاحنات يمارسون الافراط في السرعة	69
184	اعتبار سائقي الدرجات النارية يمارسون الافراط في السرعة	70
186	اعتبار سائقي المركبات الرئاسية يمارسون الافراط في السرعة	71
190	اعتبار سائقي مركبات الشرطة يمارسون الافراط في السرعة	72
192	اعتبار سائقي مركبات الدرك يمارسون الافراط في السرعة	73
193	اعتبار سائقي مركبات السفارات يمارسون الافراط في السرعة	74
195	اعتبار ان سائقي مركبات الوزراء يمارسون الافراط في السرعة	75
198	اعتبار ان سائقي مركبات الجيش يمارسون الافراط في السرعة	76
199	اعتبار ان سائقي الأجانب يمارسون الافراط في السرعة	77
200	نتائج اختبار t للفروق في اتجاهات السائقين نحو الفئات الأكثر إفراط في السرعة أثناء السياقة	78
205	الاسرة	79
207	المسجد	80
210	المدرسة	81
212	الامن والدرك	82
214	التخطيط	83
215	الصحة	84
217	هيئات المجتمع المدني	85
219	النقل	86
220	الاعلام السمعي البصري	87

223	الإعلام السمعي	88
225	الإعلام المقروء	89
226	الإقناع	90
228	الترغيب	91
230	التحذير	92
232	الترهيب	93
234	هندسة الطرقات	94
235	صيانة الطرقات	95
237	تطبيق القانون	96
239	توعية العنصر البشري	97
240	هندسة وصيانة المركبات	98
242	تكوين العنصر البشري	99
242	نتائج اختبار t للفروق في اتجاهات السائقين نحو آفاق الحد من الإفراط في السرعة أثناء السياقة	100
260	نتائج اختبار t للفروق في اتجاهات السائقين نحو الإفراط في السرعة أثناء السياقة	101

فهرس المحتويات

أ
ب
ث
خ
ز

شكر وتقدير

ملخص الدراسة

ملخص الدراسة بالغة الفرنسية

فهرس المحتويات

فهرس الجداول

مقدمة.....

الفصل الأول: تحديد الدراسة

- 1.1. إشكالية الدراسة.....12
- 2.1. فرضيات الدراسة.....18
- 3.1. أسباب اختيار الموضوع الدراسة.....18
- 4.1. أهمية الدراسة.....19
- 5.1. أهداف الدراسة.....19
- 6.1. تحديد المصطلحات.....19
- 7.1. دراسات سابقة.....20

الفصل الثاني: الاتجاهات

- تمهيد.....27
- 1.2. مفاهيم.....28
- 2.2. خصائص الاتجاهات.....28
- 3.2. مكونات الاتجاهات.....29
- 4.2. شروط تكوين الاتجاهات.....31
- 5.2. أنواع الاتجاهات.....32
- 6.2. وظائف الاتجاهات.....34
- 7.2. نظريات تفسير تكوين الاتجاهات.....35
- 8.2. طرق قياس الاتجاهات.....38
- 9.2. تعديل الاتجاهات وتغيرها.....42
- خلاصة.....45

الفصل الثالث: الإفراط في السرعة

47	تمهيد
48	1.3 مفهوم السرعة
48	2.3 أركان السرعة
50	3.3 أسباب السرعة
51	4.3 عوامل السرعة
53	5.3 استراتيجيات السرعة
55	6.3 البنية التحتية التي يتركز عليها السائق أثناء القيادة
56	7.3 الظروف البيئية التي يتركز عليها السائق أثناء القيادة
59	خلاصة

الفصل الرابع: الإطار المنهجي للدراسة

61	تمهيد
62	1.4 الدراسة الاستطلاعية
62	2.4 منهج الدراسة
62	3.4 ميدان الدراسة
62	4.4 عينة الدراسة
64	5.4 أدوات جمع بيانات الدراسة
68	6.4 الأساليب الإحصائية المستعملة في الدراسة
68	7.4 صعوبات الدراسة
70	خلاصة

الفصل الخامس: مناقشة وتفسير نتائج الدراسة

72	1.5 عرض وتحليل بيانات الفرضيات
72	1.1.5 عرض وتحليل بيانات الفرضية الجزئية الأولى
94	2.1.5 عرض وتحليل بيانات الفرضية الجزئية الثانية
145	3.1.5 عرض وتحليل بيانات الفرضية الجزئية الثالثة
163	4.1.5 عرض و تحليل بيانات الفرضية الجزئية الرابعة
204	5.1.5 عرض و تحليل بيانات الفرضية الجزئية الخامسة
249	2.5 مناقشة وتفسير بيانات الفرضية
249	1.2.5 مناقشة وتفسير نتائج الفرضية الأولى

251.....	2.2.5. مناقشة وتفسير نتائج الفرضية الثانية
253.....	3.2.5. مناقشة وتفسير نتائج الفرضية الثالثة
255.....	4.2.5. مناقشة و تفسير نتائج الفرضية الرابعة
257.....	5.2.5. مناقشة و تفسير نتائج الفرضية الخامسة

260.....	3.5. مناقشة وتفسير بيانات الفرضية العامة
----------	--

263.....	خلاصة
----------	-------

264.....	استنتاج عام:
----------	--------------

توصيات

265.....	الدراسة
----------	---------

269.....	قائمة المراجع
----------	---------------

قائمة الملاحق.

مقدمة:

لقد أصبحت المركبة من أهم مظاهر المدينة، وواحد منجزات العصر حيث وفرت للفرد التنقل السريع و السهل ، و ساهمت مباشرة في رفع مستوى المعيشي ،إلا أنها سببت في كوارث نتيجة سوء الاستعمال ، و أصبحت مشكلة تعاني منها البشرية جمعاء ، و المتمثلة في حوادث المرور ، و التي في غالبا ما تكون نتيجة سلوكات لا وقائية تصدر ع مستعملي الطريق ،أو بالأحرى تعتبر عن نقص التربية و الثقافة المرورية ،لذا تسعى الدراسات العلمية للسلوك أي اكتشاف الأنماط و الاتجاهات التي يمكن أن تشرح و تفسر عوامل و دوافع مختلفة أنماط السلوك الإنساني ،فعلى سبيل المثال توصلت بعض الدراسات إلى شيوع سلوك المخاطرة لدى فئة الشباب بصورة مرتفعة مقارنة بالفئات العمرية الأخرى ،الأمر الذي يترتب عليه ميل البعض إلى ممارسة بعض السلوكيات ، مثل قيادة المركبات بصورة متهوره كالسرعة المفرطة ،دون اعتبار للنظم و القواعد المرورية السائدة و عدم الاكتراث أثناء السير بالإشارات أو العلامات الضوئية الخاصة بحفظ نظام سير المركبات ،وهو ما يعرض حياة السائق و الاخرين لمزيد من الأخطار.

تزيد السرعة من مخاطر الحوادث لعدة أسباب حيث يزداد احتمال أن يفقد السائق السيطرة على المركبة وأن يخفف في توقع المخاطر الوشيكة في الوقت المناسب وأن يتسبب في سوء تقدير معين عند السير بسرعات أعلى وبالنتيجة تزداد كذلك المسافة المقطوعة ريثما يقوم سائق المركبة أو راكب الدراجة برد الفعل اللازم على خطر، وشيك مائل أمامه، علاوة على أن المسافة اللازمة للتوقف في حالة السرعات الأعلى تكون أطول بعد أن ينتبه السائق ويستخدم المكابح.

السرعة الزائدة والغير الملائمة هي المشكلة الأكبر بالنسبة للسلامة على الطرق في الكثير من البلدان صحيح أن تحديد العوامل المساهمة في حوادث المرور يخضع لاعتبارات ذاتية، ولكن التقارير والدراسات تبين أن الزائدة هي السبب في ما يزيد عن ثلث الحوادث المؤدية إلى الوفاة.

و لهذا ارتأينا دراسة هذا الموضوع اتجاهات نحو الإفراط في السرعة أثناء لدى السائقين "للقوف على طبيعة هذه طبيعة الأخيرة في الواقع و الأعراض و الاثار التي تنجم عنها ، و محاولة تقديم بعض الحلول التي من شأنها المساهمة في التقليل من هذه السلوكيات لأنها تؤثر على السائق و الاخرين.

و تناولنا في الدراسة ثلاث فصول: خصص الفصل الأول لتحديد الإطار العام للدراسة من حيث عرض إشكالية الدراسة، طرح التساؤلات، صياغة الفرضيات والأهداف، الأهمية والمفاهيم الأساسية لمصطلحات الدراسة.

أما الفصل الثاني تناول الاتجاهات من حيث المفهوم الخصائص، المكونات، الشروط والأنواع، الوظائف، نظريات تفسر تكوين الاتجاهات، تعديل الاتجاهات وغيرها. أما الفصل الثالث تم تخصيصه لعرض السرعة لدى السائقين من حيث مفهومها، أركانها، أسبابها، عواملها، استراتيجياتها، البنية التحتية التي يتركز عليها السائق أثناء القيادة، الظروف البيئية والمرورية وتأثيرها على سلامة السائق.

أما بالنسبة للجانب التطبيقي فقد احتوى فصلين، الفصل الأول لتناول الإجراءات المنهجية احتوى على الدراسة الاستطلاعية ثم منهج الدراسة ووصف ميدان الدراسة، عينة الدراسة وكيفية اختيارها، ومن ثم أدوات جمع البيانات والأساليب الإحصائية المستعملة إلى حدود الدراسة. أما بالنسبة للفصل الثاني الجانب التطبيقي فتم تخصيصه لعرض و تفسير النتائج الدراسة من خلال عرض و تفسير النتائج المتوصل إليها لنهني الفصل بوضع استنتاج عام و خاتمة.

و عندما تم عرض الجانبين النظري و التطبيقي نتوصل إلى وضع مجموعة من الاقتراحات ومن ثمة قائمة المراجع التي تم الاستعانة بها لإنجاز هذه الدراسة.

الفصل الأول: تحديد الدراسة

1-1. إشكالية الدراسة:

يشكل النقل ركيزة هامة في حياة الإنسان، ويعتبر مطلب أساسي في المجتمع باختلاف مستوياته الاجتماعية، والمتفق عليه أنه لا يسمح للإنسان الاستغناء عن مختلف وسائل النقل (الجوية، البحرية، البرية) وبالأخص المركبة منها، ومع التوسع السريع للمدن الكبرى والصغرى أصبح الطلب على المركبات يشهد تزايد مستمر، الذي انبثق من وراء الكثير من المشاكل كالازدحام والإفراط في السرعة التي تهدد السلامة العامة وانطلاقاً منه تشير عدة دراسات إلى أن هذه الظاهرة تتداخل فيها العوامل النفسية والسلوكية والاجتماعية مما تشكل اتجاهات تؤدي إلى تجاوز السرعة المحددة التي يتأثر بها السائقون أثناء القيادة مثل: التوتر، الرغبة في الوصول بسرعة إلى وجهاتهم .

يعتبر سلوك القيادة بمثابة مرآة لشخصية أي فرد، حيث أصبحت اليوم من أكبر المخاطر التي تواجه العالم، حيث تعددت أصناف الآلات (المركبات) وتنوعت في الأسواق بشكل واسع، استعملت أنواعاً مشتريها للتمتع بمغارات ومخاطر، فالسائق الذي تهويه الحياة واشتياقه لامتلاك سيارة من أصناف مختلفة والذي يتولى القيادة يكون ملتزماً بتطبيق قواعد المرور أثناء استخدامه للطريق، لكن اختلفت الرؤى اليوم وأصبح السائق يعتبر الآن المشكلة الرئيسية في عرقلة نظام المرور بتصرفاته المنافية لقواعد السلامة، كان لزاماً عليه أن يكون باتباعه قواعد السير واحترام قانون المرور وعدم مخالفته، إلا أن الواقع الاجتماعي يثبت لنا العكس، حيث يبين لنا أن بعض السائقين يخالفون قانون المرور بطريقة متعمدة إلى ارتكاب سلوكيات خطيرة تؤدي في النهاية إلى وقوع حوادث مرورية. (رجيل منال، 2015، 3)

يوجد كذلك تفاعل اجتماعي بين الأشخاص أثناء استخدامهم الطريق، حيث تمثل الإشارات المرورية وسيلة اتصال في ما بين السائقين التي تساهم في فهم السلوك المتبادل

بين مستخدمي الطريق، وعليه فإن الإشارات المرورية تشكل نظاما متكامل تحكمه العلاقة بين المتفاعلين في الطريق ويتأثر هذا التفاعل بالسياق الاجتماعي التفاعلي الذي يعيشه الأشخاص .

من مؤشرات الاتجاهات نحو سلوك قيادة المركبات عموما و القيادة الخطرة خصوصا نجد: الاتجاه السلبي نحو حزام الأمان ودوره في وقاية السائق من إصابات جسمية، الشعور بالتقييد للحرية أثناء الالتزام بقواعد المرور، الاتجاه نحو تطبيق قانون المرور إلخ، كل هذه السلوكيات هي بدورها متأثرة بالخصائص النفسية الاجتماعية و الثقافية للمجتمع .

بينما أكدت دراسة سعد الدين بوطبال حينما يكون الشخص وعي بخطورة ما يفعله كالسرعة الزائدة أو قطع الإشارة أو التجاوز غير النظامي، فإن إقدامه على ارتكاب هذه المخالفات يعتبر أحد عناصر الاتجاه نحو المخاطرة، أي الرغبة في المخاطرة رغم الوعي بالنتائج التي قد تترتب عليها، وهناك جوانب أخرى للاتجاه نحو المخاطرة رغم الوعي بالنتائج التي قد تترتب عليها، وهناك جوانب أخرى للاتجاه نحو المخاطرة في قيادة السيارات مثل: الاتجاه السلبي نحو حزام الأمان، أو الشعور بالتقييد للحرية عند الاتزان بقواعد أو تعليمات المرور، وقد تكررت هذه التصرفات كأحد أهم أسباب الحوادث.

كما وضحت دراسة (النافع و السيف) في تحليلها لأنماط القيادة غير السليمة أن هناك نمطا مستهدفا للحوادث المرورية، ويشمل قطع الإشارة الحمراء، الوقوف المفاجئ، تغيير المسار بدون استعمال الإشارات، التجاوز في المنحنيات .حيث تعتبر هذه السلوكيات عن الاتجاه نحو المخاطرة والذي يضم السلوكيات الإرادية .كما بينت الدراسة وجود نمطا اخر، يسمى بالقيادة غير المنضبطة و تظهر في الإسراع المفاجئ بعبور الإشارة قبل غلقها الانطلاق بمجرد إغلاق الإشارة للمعاكسة، التوقف بالسيارة للفرجة على حادث في الطريق.

(سعد الدين بوطبال ،2011،103)

وهناك من الكثير الأسئلة التي يمكن طرحها عندما يتعلق الأمر بالسرعة على الطرق، فهل تمثل السرعة مشكلة أمنية على الطريق؟، وهل هناك علاقة بين سرعة المركبة وشدة الإصابة؟، وأي فئات السواق، هي الأكثر انجذابا نحو الإفراط في السرعة؟، وهل تحديد السرعة على الطريق، أمر مهم ولا بد من الالتزام به؟، وهل يلتزم به السواق فعلاً؟، وكيف يتم تحديد السرعة؟؛ إن أول ما يتبادر إلى الذهن هو أن السرعة تشكل معضلة مرورية، من خلال خطورتها على مستخدمي الطريق، رغم أنها عامل فعال في خفض زمن الرحلة، وزيادة عدد المركبات المتدفقة في زمن ما على أي طريق، إلا أنه "هناك حوادث قاتلة يقف وراءها العابثون بسلامة الناس و سلامة أنفسهم...، نراهم يقودون سياراتهم بسرعة جنونية، يلحقون الأذى بأنفسهم وبغيرهم...، يتسببون بحوادث، إن لم تؤد إلى الموت، فإنها تؤدي إلى عاهات جسدية مستديمة. (عرسان عبد اللطيف المشاقي، 2011، 70)

يعد الإفراط في السرعة من أهم أسباب وقوع حوادث المرور المسببة للوفاة لكل من السائق والماشي على حد سواء، وهي المخالفة الأكثر تكرارا وشيوعا بالنسبة لمسببات حوادث المرور في الجزائر وفي كل المجتمعات، كما أنها لا تلاحظ في الطرق السريعة فقط، بل وسط المدن والأرياف، و"سرعة السائق الزائدة وغير المتنبهة تشكل بحد ذاتها احتمال وقوع الحوادث وتجعل من هذا الاحتمال... أمرا مرجحا بحيث يكون الحادث الناتج عن هذه القيادة نتيجة طبيعية لها، تنبئ عنه، ويجد مبرره فيها . (نزيه نعيم شلالا، 2002، 79)

وتمثل السرعة أحد أهم أسباب حوادث المرور، وأن كثيرا من السائقين لا يدركون بأن السرعة المفرطة تمثل سلوكا خطيرا، كما أنها تعد أحد سلوكيات العنف الاجتماعي.

(CHARBIT Claire, 1996, 75)

يرتبط الإفراط في السرعة بعوامل مختلفة، منها ما يتعلق بقوة المركبة، ومنها ما يتعلق بخصوصيات الطريق، ومنها ما يتعلق بخصائص السائق، وهو يعبر على نوع من الانحراف، إذ يَعتَبَرُ بعض السائقين، الإفراط في السرعة، كدليل على التفنن في السياقة وعلى أنه قيمة اجتماعية، إلى حد أنه أصبح سلوكا عاديا بالنسبة لعدد منهم، وتكمن خطورة هذه المخالفة، في أنها تعمل على تقليص زمن الاستجابة المتاح للسائق أو رد الفعل، عندما يتطلب الأمر القيام بعمليات تعديل للسيارة نتيجة ظهور خطر مفاجئ على الطريق، كمرور حيوان بري، أو خروج مركبة من طريق فرعي، أو تواجد حاجز يحجب الرؤية، أو عبور طفل صغير مندفعاً، أو عندما يُواجَهُ السائق ليلاً بأنوار مركبة تسير في الاتجاه المعاكس، ما يؤدي في غالباً الأحيان إلى عدم قدرته على تفادي هذه الأمور نتيجة السرعة الزائدة، ونتيجة قصر الوقت المتاح أمامه لتحديد الخطر.

و"تعرف فترة رد الفعل بأنها الوقت المستغرق منذ إدراك الخطر إلى البدء في التحكم بالمركبة، وطول هذه الفترة تعتمد على سهولة أو تعقيد القرار الذي يُتَّخَذُ واضطرارية الموقف... وسرعة رد الفعل هامة ومطلوبة، ولكن الأكثر أهمية من ذلك هذا ملائمة للموقف، فليس هناك ميزة للوقوف فجأة إذا كان الأفضل من ذلك الانحراف (عمرو صلاح العدين مجموعم، 2003، 22)، ويستحيل تقريبا التحكم في السيارة ذات السرعة العالية بعد انفجار إطاراتها، أو بعد الاستيقاظ من نوبات النوم المفاجئ، كما أنها تزيد من خطر الانزلاق والانقلاب في المنحنيات ومن عنف الارتطام، وفي هذا الخصوص فإن "قوة ارتطام جسمين بعضهما ببعض تكون أكبر في حالة السرعة العالية منها في حالة السير بسرعة منخفضة، فمثلا تكون احتمالات الوفاة أكبر بأربع مرات عند سرعة 100 كم/سا منها عند السياقة بسرعة 50 كلم/سا. (____، 2006، 37)

وتزداد خطورة مخالفة الإفراط في السرعة عندما تُرتكَبُ في المناطق المأهولة بالسكان ونقاط التجمعات كالأسواق، المساجد والمؤسسات التربوية، وغالبا ما يكون مرتكبو هذه

المخالفة من فئة الشباب، وتؤكد إحدى الدراسات "أن زيادة السرعة أو خفضها يلعب دوراً هاماً في زيادة حوادث المرور أو نقصها، فزيادة السرعة من 100 إلى 120 كلم/سا على الطرق الرئيسية يزيد أعداد الوفيات إلى الضعف" (راضي عبد المعطي السيد 2008، 73)

ولا يقتصر تأثير السرعة العالية عند وقوع الحادث على السائق والراكب فحسب، وإنما يشمل أيضاً مستخدمي الطريق الآخرين خصوصاً المشاة، فمجلس سلامة النقل الأوروبي أشار إلى "أن 5% من المشاة يلقون نحبهم عند صدمهم بواسطة مركبة تسير بسرعة 32 كلم/سا، لكن هذه النسبة ترتفع إلى 45% عند الصدم بسرعة 48 كلم/سا، وترتفع إلى 85% عند سرعة 65 كلم/سا". (فهمي الباز الشوربجي وعلي بن سعيد الغامدي ،2006، 34)

وفي دراسة أخرى، فقد تبين من نتائجها أن أهم أسباب السرعة هي: الاستهانة بالحياة بـ 88.1%، الاستهانة بحياة الآخرين بـ 87.6%، الشعور بالوحدة بـ 85.3%، الانشغال بأشياء أخرى بـ 83.4%، الاستهانة بالسيارة بـ 82.3%، الانشغال بالأغاني بـ 81.4%، الرغبة في الوصول إلى الهدف بسرعة بـ 81.4%، عدم الخوف من مراقبة الدوريات بـ 80.4%، عدم الوعي بحوادث المرور بـ 80.4%، عدم وجود دوريات في الطريق بـ 77.8%. (محمد فهمي الباز الشوربجي و علي بن سعيد الغامدي ،2006، 35)

وتوضح دراسة أخرى أنه عندما تنخفض سرعة السيارة بنسبة 1% فقط، تنخفض الحوادث بنسبة 5%، إضافة إلى ذلك، فإن الاختلافات البسيطة في سرعة السيارة، تُحدث اختلافات كبيرة... في احتمالات وفاة المصاب، فالطفل الذي تصدمه سيارة تسير بسرعة عشرين ميلاً في الساعة تكون هناك فرصة بنسبة 95% في نجاته، وقد يصاب فقط بإصابات طفيفة، ولكن إذا كانت سرعة السيارة أربعين ميلاً في الساعة تنخفض احتمالات

النجاة إلى 15%، وبأسلوب آخر فإن السيارة التي تسير بسرعة أربعين ميلاً في الساعة تزيد احتمالات اصطدامها بطفل وقتله سبعة عشر ضعفاً أكثر من السيارة التي تسير بعشرين ميلاً في الساعة . (ماهر بن سعيد الجديد، 2008، 53)

تقوم الجهات المسؤولة عن التحكم المروري في أي بلد كان، بتحديد السرعة القانونية على الطريق، وعلى السائقين التقيد بها، بما يحقق سلامتهم حتى لا يقعوا تحت طائلة العقوبة، وهناك حقيقة يجب الإشارة إليها، هي أن طريقة تصميم بعض الطرق، يشجع بعض السواق على تجاوز حدود السرعة المسموح بها، ويختلف تحديد السرعة من طريق لآخر حسب نوع الطريق، وغالبا ما يقود السائق مركبته حسب ما تمليه عليه ظروف الطريق وطبيعته، وارتياحه هو، ذلك أننا نجد منهم من يفسر السرعة المحددة، على أنها السرعة التي ينصح السير ضمنها وليست السرعة القصوى التي يجب التقيد بها، لذا يجب تجهيز الطرق بإحدى أدوات تخفيض السرعة، كالممهلّات في الطرق العادية، والرادارات على مستوى الطرق السريعة، وفي هذا الشأن "استطاعت فرنسا تخفيض عدد الحوادث المرورية القاتلة... بنسبة 32 % خلال الأعوام... (2008، 2007، 2006) فيما انخفضت أعداد المصابين بنسبة 30 % خلال الفترة نفسها" (راضي عبد المعطي السيد، 2008، 53).

لكن، ورغم كل هذا، يتوجب أحيانا اللجوء إلى السرعة أثناء السياقة خصوصا عندما يتعلق الأمر بإنقاذ حياة الأفراد، لذلك توجب "على قاندي مركبات الطوارئ...، الشرطة... والإسعاف... أثناء اتجاهها لمكان القيام بالخدمة الطارئة عدم التقيد... بقواعد المرور... فيجوز لها تجاوز الحد الأقصى للسرعة القانونية للطريق". (محمود فهمي الباز الشوربجي و علي سعيد الغامدي، 2006، 34)

ومن خلال كل ما سبق والتباين في نتائج الدراسات السابقة فيما يخص موضوع الإفراط في السرعة، ارتأينا إلى إعداد دراسة تحت عنوان: ما هي اتجاهات السائقين نحو الإفراط في السرعة أثناء السياقة ؟

والتي تفرعت عنه التساؤلات الجزئية التالية:

1. ما هو واقع الإفراط في السرعة أثناء السياقة ؟
2. ما هي اتجاهات السائقين نحو مظاهر السرعة أثناء السياقة ؟
3. ما هي أسباب الإفراط في السرعة أثناء السياقة ؟
4. ما هي فئات السائقين الأكثر إفراط في السرعة أثناء السياقة ؟
5. ما هي أفاق (سبل ووسائل) الحد من الإفراط في السرعة أثناء السياقة؟

2.1. فرضيات الدراسة:

للإجابة على تساؤل الدراسة الرئيسي فقد قمنا بصياغة الفرضية العامة التالية: توجد فروق ذات دلالة إحصائية في اتجاهات السائقين نحو الإفراط في السرعة أثناء السياقة. والتي تفرعت بدورها إلى ثلاث فرضيات جزئية كما يلي:

الفرضية الجزئية الأولى: توجد فروق ذات دلالة إحصائية في اتجاهات السائقين نحو الإفراط في السرعة أثناء السياقة.

الفرضية الجزئية الثانية: توجد فروق ذات دلالة إحصائية في اتجاهات السائقين نحو مظاهر الإفراط في السرعة أثناء السياقة.

الفرضية الجزئية الثالثة: توجد فروق ذات دلالة إحصائية في اتجاهات السائقين نحو أسباب الإفراط في السرعة أثناء السياقة.

الفرضية الجزئية الرابعة : توجد فروق ذات دلالة إحصائية في اتجاهات السائقين نحو أكثر الفئات إفراطا في السرعة .

الفرضية الجزئية الخامسة : توجد فروق ذات دلالة إحصائية في اتجاهات السائقين نحو أفاق الحد من الإفراط في السرعة أثناء السياقة .

3.1. أسباب اختيار الموضوع للدراسة:

هناك عدة أسباب دفعتنا إلى اختيار هذا الموضوع للدراسة وهي:

- زيادة حوادث السير الناتجة عن الإفراط في السرعة .

- تأثير السرعة على قدرة السائق في التحكم على المركبات.
- تأثير السرعة على سلامة السائقين والمشاة.
- دور التوعية في تغيير سلوكيات السائقين.

4.1. أهمية الدراسة:

تتجلى أهمية الدراسة في:

- تسليط الضوء على أحد أسباب حوادث المرور والتمثل في الإفراط في السرعة.
- فهم العوامل النفسية والاجتماعية المؤثرة في سلوك السائقين تجاه السرعة.
- المساهمة في تطوير برامج توعية و تدخلات فعالة للحد من الظاهرة .
- توفير معطيات علمية يمكن أن تفيد الجهات المختصة في إعداد سياسات مرورية أكثر فاعلية .

5.1. أهداف الدراسة:

أما أهداف الدراسة فتتجلى في:

- التعرف على الاتجاهات النفسية و السلوكية التي تدفع السائقين للإفراط في السرعة.
- دراسة الفروق في الاتجاهات حسب متغيرات مثل: السن، الجنس، والخبرة في القيادة.
- تحليل العلاقة بين الإفراط في السرعة و الشعور بالتحكم أو التهور أثناء القيادة .

6.1. تحديد المصطلحات:

1.6.1. الاتجاهات:

لغة: مأخوذة من وجه واتجه، الجهة والواجهة جميع الموضع الذي تتوجه إليه وتقصده، واتجه له رأي أي سمح. (لسان العرب، مجلد، 2010، 161)

اصطلاحاً: استعداد نفسي أو تهيوؤ عقلي عصبي قابل للاستجابة الموجبة أو السالبة نحو أشخاص، أو موضوعات، أو مواقف، أو رموز في البيئة التي تستثير هذه الاستجابة. (سمارة والعديلي، 2008، 23)

إجراءيا: الاتجاهات عبارة عن استجابة لكل الظروف التي تواجه الفرد و الذي يقوم على تأييد الموضوع أو المعارضة، يشمل الاتجاه عادة مكونات معرفية، عاطفية، سلوكية.

2.6.1. السائقين:

لغة: من الفعل سوق وساق الإبل وغيرها يسوقها سوقا وسياقا، وهو سائق وسواق، شدد المبالغة، والسياسة جمع سائق وهم الذين يسوقون الغزاة ويكونون من ورائه يحفظون ويقودونه (محمد بن مكرم، 2014، 188)

إصطلاحا: الجريدة الرسمية: السائق هو كل شخص يتولى قيادة مركبة بما فيه الدراجات، منها الدراجات النارية أو يسوق حيوانات الجر، الجمل والركوب والقطعان عبر الطريق أو يتحكم في ذلك السائق هو الشخص الحاصل على رخصة قيادة مستوى الشروط القانونية سواء كانت اختبارية مؤقتة دائمة والتي تسمح لصاحبها بقيادة مركبة بمختلف أحجامها. (محمد بن مكرم، 2014، 188)

إجراءيا: هم الأشخاص الذين لديهم رخصة السياقة في ولاية تيزي وزو، ويتحمل هؤلاء السائقون مسؤولية احترام قوانين المرور وسلامة الركاب.

3.6.1. السرعة :

لغة: معنى سرعات، مصدر: سرع، السير السريع بالسيارة. (صفوت عبد الحميد، 1992، 53)

اصطلاحا: هي الإشارة إلى التحرك بسرعة الزائدة عن الحد، بحيث تكون خارجة عن السيطرة. (صفوت عبد الحميد 1992، 53)

إجراءيا: هي القدرة على الانتقال من نقطة إلى النقطة في وقت وجيز، تشمل عناصر مثل، القوة العضلية، الليونة، والتنسيق الحركي وهي عنصر هام.

7.1. دراسات سابقة:**1.7.1. الدراسة الأولى:**

بها الباحثان قام فورار سارة وبورليطن سميير سنة (2023)، تحت عنوان الفروق في أنماط السياقة وفق المتغيرات الديمغرافية (الجنس، السن، المستوى التعليمي، الخبرة) اعتمدت الدراسة على المنهج الوصفي لكونها يبحثان عن الفروق. وتكونت العينة من 80 سائق اختبروا بأسلوب المعاينة القصدية ولجمع البيانات تم استخدام أداة بحثية هي: مقياس متعددة الأبعاد لأنماط السياقة ولمعالجتها تم استخدام الإحصاء الوصفي والاستدلالي من خلال برنامج الحزمة الإحصائية للعلوم الاجتماعية.

و توصل الباحثان فورار سارة وبورليطن سميير إلى النتائج التالية بالتالي لا توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين السائقين في أنماط السياقة تعزى الجنس وتوجد فروق ذات دلالة إحصائية بين السائقين في أنماط السياقة تعزى لسنوات الخبرة وكذلك توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين السائقين في أنماط السياقة تعزى للمستوى التعليمي .

1.8.1. الدراسة الثانية:

قام بها الباحثان سحنون مونية و شينار سمية سنة (2023) تحت عنوان "المعتقدات الصحية المتعلقة بالسياقة و علاقتها بسلوك السرعة المفرطة أثناء القيادة "فكانت إشكالية الدراسة الكشف عن طبيعة العلاقة بين كل من المعتقدات الصحية المتعلقة بالسياقة والمتمثلة في الشدة المدركة، الحواجز المدركة و الفوائد المدركة و بين السرعة المفرطة أثناء السياقة لدى السائقين، وقد تكونت عينة الدراسة من 193 سائقا 95 ذكورا و 44 إناثا بولاية باتنة تم اختيارهم بطريقة قصدية.

ولتحقيق الهدف من الدراسة تم الاعتماد على المنهج الوصفي الإرتباطي وهذا لملائمته لطبيعة الدراسة، كذلك تم تطبيق مقياسين هما: مقياس المعتقدات المتعلقة بالسياقة ومقياس سلوكيات السرعة المفرطة وبعد المعالجة الإحصائية باستخدام البرنامج (spss) النسخة . 2023

توصل الباحثان سحنون مونية و شينار سمية إلى النتائج التالية:

وجود علاقة ارتباطية بين المعتقدات المتعلقة بالسياقة و سلوك السرعة المفرطة كما كشفت عن عدم وجود علاقة ارتباطية بين الشدة المدركة بين و بين السرعة المفرطة ، كذلك توصلت هذه الدراسة إلى وجود علاقة ارتباطية بين الحواجز المدركة و السرعة المفرطة . وخلصت الدراسة في الأخير إلى جملة من التوصيات و الاقتراحات و كانت أهمها توجيه أنظار المسؤولين للاهتمام بهذه الظاهرة الخطيرة و دراستها دراسة دقيقة.

وكذا الخبراء والمختصين في مجال علم النفس المرور في إعداد برامج إرشادية ووقائية للتقليل من حوادث المرور في إعداد برامج إرشادية ووقائية للتقليل من حوادث المرور، كذلك الاستفادة من نتائج الدراسة الحالية في مجالات السلامة المرورية من خلال محاولة فهم سلوك السرعة المفرطة لدى السائقين بعيدا عن التفسيرات الإحصائية المادية، وذلك عن طريق فهم السلوك المؤدي له وبالتالي المساهمة في إيجاد حلول ناجحة قد تساهم في التقليل من الظاهرة وتفسيرها بطرق مختلفة .

1-9-1 الدراسة الثالثة:

قام بها الباحثان راجية و بن منصور نصر الدين سنة (2021) تحت عنوان "علاقة الانفعالات الفارقية بسلوك السياقة الخطر" تتمحور على إيجاد طرق ووسائل قد تساعد المختصين في المجال المروري بالتعرف على الأفراد الذين قد يكونون من السائقين الخطرين، ولقد استعان هذان الباحثان بالمنهج الوصفي الارتباطي للتقصي عن العلاقة بين الانفعالات الفارقية من جهة و التي تم قياسها بمقياس الانفعالات الفارقية النسخة الرابعة (الاهتمام، الفرح، الحزن، نحو الذات) وبين أبعاد مقياس دولا للسياقة الخطرة (بعد الانفعالات والأفكار السلبية أثناء السياقة، بعد السياقة العدوانية وبعد المخاطرة أثناء السياقة)، وقد تم تطبيق المقياس على عينة تتكون من 76 فردا.

توصل الباحثان راجية بن علي و بن منصور نصر الدين إلى النتائج التالية، إلى أنه يمكن التعرف على السائق من خلال ارتباطه للعديد من الانفعالات القاعدية خاصة السلبية بأبعاد مقياس دولا للسياسة الخطرة .

1.10.1 الدراسة الرابعة:

قام فريق من الباحثين سنة 2021 بدراسة بعنوان: "العوامل المعدلة لاحتمالية سلوكيات الإفراط في السرعة بناءً على بيانات القيادة الطبيعية"، وتهدف هذه الدراسة إلى فهم العوامل التي تؤثر في سلوكيات السرعة المفرطة لدى السائقين، من خلال تتبع واقعي لسلوكهم أثناء القيادة اليومية.

المنهجية:

اعتمدت الدراسة على بيانات من برنامج الدراسة الطبيعية الثانية للقيادة (SHRP 2) (NDS)، حيث تمّ تجهيز عدد من المركبات بأنظمة مراقبة تشمل كاميرات، حساسات للسرعة، ونظام تحديد المواقع GPS، ما سمح برصد سلوك القيادة كما يحدث فعلياً على الطريق.

تمّ تسجيل حالات الإفراط في السرعة، وتصنيفها حسب مدة ونسبة تجاوز السرعة القانونية، كما تم تحليل هذه السلوكيات في سياق الرحلات اليومية لكل سائق.

العينة:

شملت العينة سائقين من مختلف الأعمار والفئات، ومن جنسيات متعددة، كما تم جمع بيانات تتعلق بخصائصهم الشخصية (العمر، الجنس...)، بالإضافة إلى استبيانات تقيس تصوراتهم الذاتية تجاه السرعة ومخاطرها.

أظهرت نتائج الدراسة مجموعة من المعطيات الهامة المتعلقة بالعوامل المؤثرة في سلوك الإفراط في السرعة أثناء القيادة. من حيث العمر والجنس، تبين أن السائقين الشباب الذين تتراوح أعمارهم بين 16 و24 سنة هم الأكثر ميلاً لممارسة السرعة المفرطة، إذ يرتفع احتمال قيامهم بذلك بمعدل مرة أكثر مقارنةً بالسائقين الذين تزيد أعمارهم عن 80 سنة. كما كشفت النتائج عن فروقات واضحة بين الجنسين، حيث يميل الذكور إلى السرعة أكثر من الإناث بنسبة تُقدّر بحوالي 10%، مما يعكس تأثير العوامل البيولوجية والاجتماعية المرتبطة بالذكرورة والبحث عن الإثارة والمخاطرة.

أما بالنسبة إلى حدود السرعة ونوع المنطقة، فقد أظهرت البيانات أن احتمال الإفراط في السرعة يرتفع بشكل ملحوظ، إذ يكون أعلى بـ9.5 مرات في المناطق ذات السرعات القصوى المنخفضة (بين 10 و20 ميلاً في الساعة)، مقارنةً بالطرق السريعة التي تتجاوز فيها السرعة 60 ميلاً في الساعة. ويعكس هذا الميل ضعف الوعي بمخاطر السرعة في المناطق الحساسة مثل الأحياء السكنية ومحيط المدارس، حيث تكون الحاجة إلى الحذر والانتباه أكبر.

وفيما يخص التصورات الذاتية والمواقف النفسية، كشفت الدراسة عن دور كبير للعوامل الذهنية في تشكيل سلوك السائق، حيث تبين أن ثقة السائق الزائدة في قدرته على التحكم بالمركبة، إلى جانب الاعتقاد بعدم وجود خطر كبير عند تجاوز السرعة، تُعد من أبرز المحفزات التي تدفع نحو هذا السلوك الخطير. تؤكد هذه النتائج أهمية العوامل النفسية في صياغة سلوك القيادة، ما يدعو إلى إدماجها بشكل أوسع في برامج التوعية والتكوين للسائقين.

1.11.1 الدراسة الخامسة:

اتّبعَت الدراسة المنهج الطبيعي (Naturalistic Driving Study)، حيث شارك 79 راكب دراجة نارية من ست مدن إندونيسية في ظروف انسياب تدريجي لمسافة إجمالية بلغت 1036 كم.

زُوِدَت الدراجات بنظام مراقبة مثبت على المرآة الجانبية الخلفية، لتسجيل الفيديوهات وتحليل أنماط السلوك في الطريق. اعتمدت الدراسة على عينة مكونة من 79 مشاركاً من مختلف الأعمار والخبرات المرورية، ينتمون إلى ست مدن رئيسة في إندونيسيا، حيث جرى تحليل سلوكهم أثناء القيادة من خلال تسجيلات واقعية ومقابلات مع محللين مدربين. وقد أظهرت النتائج أن عدد الحوادث الخطيرة لم يختلف بشكل معنوي بين المدن، غير أن أسباب هذه الحوادث تنوعت باختلاف البيئة وطبيعة الطرق.

كما تبين أن جزءاً كبيراً من المخاطر ناتج عن سلوك مستخدمي آخرين للطريق، مثل حالات الاقتراب الخطير والتجاوز بين الحارات المتقابلة. وسجلت الدراسة أيضاً انتهاكات متكررة، منها تجاهل الإشارات، وعدم الانتباه لتغيرات المسار، السير على الأرصفة، ورفض ارتداء الخوذة، خصوصاً لدى راكبي الدراجات النارية.

وتشير النتائج إلى أن السائق لا يتحمل وحده مسؤولية هذه المخاطر، بل تشارك فيها أيضاً عوامل محيطية، مثل تصميم الطرق، وسلوك الآخرين، والعادات المحلية في استخدام الطريق.

وبناء على هذه المعطيات، أوصت الدراسة بضرورة تعزيز التعليم المروري، خاصة لراكبي الدراجات، وتحسين البنية التحتية والإشارات في المناطق ذات الكثافة المرورية العالية، إلى جانب اعتماد أنظمة وقائية متقدمة كأنظمة تجنّب التصادم، وتشديد الرقابة على المخالفات الشائعة مثل تغيير المسار المفاجئ، والسير على الأرصفة، وعدم ارتداء الخوذة، وذلك في إطار استراتيجية شاملة لتحسين السلامة المرورية.

تمهيد:

يكتسب الفرد من خلال حياته مجموعة من المواقف، والاستعدادات تجعله يقيم بالاجاب أو السلب مواضيع في بيئته ومحيطه، سواء كانت هذه المواضيع أفرادا أو أفكارا أو أشياء، حيث يدركها ويتعرف عليها بأفكاره وانفعالاته وسلوكه، مما يجعله في الأخير يرفضها أو يقبلها، ويسمى علماء النفس ذلك بالاتجاهات، فهذه الأخيرة تعد من المواضيع الأساسية في علم النفس، والتي تسعى للكشف عن مدى موافقة الأفراد والجماعات أو معارضتهم لموضوع من هذه المواضيع.

ويسمح موضوع الاتجاهات للباحثين بمعرفة الكثير حول اختيارات الأفراد والجماعات داخل المجتمع، مما يساعد ذلك في تسليط الضوء حول السلوكات الضمنية لهؤلاء الأفراد ومدى إدراكهم للبيئة المحيطة بهم، وبالتالي معرفة كيفية التعامل مع شرائح اجتماعية معينة في ظل فهم خلفياتهم واتجاهاتهم، وهذا ما سيتوضح من خلال هذا الفصل.

1.2. مفاهيم الاتجاهات:**تعريف ألپورت G.W. Allport:**

الاتجاه هو حالة استعداد عقلي وعصبي ينشأ من خلال التجربة، ويؤثر تأثيراً دينامياً على استجابات الفرد إزاء جميع الموضوعات، والمواقف التي يتصل بها، ولقد ركز ألپورت في تعريفه هذا على أن الاتجاه حالة فيسولوجية تركز على الاستعداد للاستجابة، وأن الاتجاه مكتسب وليس فطرياً حيث يكتسبه الفرد من خلال تجاربه وخبراته.

(فاطمة الكنانى، 34، 2000)

تعريف بوغرادس Bogrades:

هو ميول الفرد الذي ينحو سلوكه اتجاه بعض عناصر البيئة أو بعيداً عنها، متأثراً في ذلك بالمعايير الموجبة أو السالبة تبعاً لقربه من هذه، أو بعدها عنها.

(عدنان، 195، 2009)

2.2. خصائص الاتجاهات:

يمكن تحديد خصائص الاتجاهات فيما يلي:

- أنه مكتسب، متعلم، خبري وليس فطرياً؛ (مدحت عبد الحميد أبو زيد، 13، 2011)
- قابلة للقياس والتقويم من خلال السلوك الملاحظ؛
- تتكون وترتبط بمثيرات ومواقف اجتماعية ويشترك عدد من الأفراد أو الجماعات فيها؛
- يمكن التعبير عنها بعبارات تشير إلى نزعات انفعالية؛
- نزعة فردية لا تشكل جزءاً من ثقافة المجتمع؛
- تتفاوت في وضوحها وجلالتها فمنها ما هو واضح المعالم ومنها ما هو غامض؛
- يصعب التعبير عنها باعتبارها نزعات إنسانية وردود الفعل العاطفية للشخص نحو الأشياء والأشخاص؛

- قد تكون محدودة أو عامة (معممة)؛
- تتشكل من بعدين رئيسيين هما: بعد معرفي وآخر انفعالي؛
- (سامي محمد ملحم، 319، 2006)
- الاتجاه ليس موقفاً عابراً، إذ يمثل علاقة مستقرة بين الذات وموضوعات محددة؛
- (عبد الحلیم محمود السيد وآخرون، 48، 2004)
- الاتجاهات عادة ما تكون تقييمية، بمعنى أنها أدوات نحكم من خلالها على الأشياء بطريقة إيجابية أو سلبية وبدرجات متفاوتة؛ (أحمد يحيى الزق، 274، 2006)
- تغلب عليه الذاتية أكثر من الموضوعية من حيث محتواه ومضمونه المعرفي.
- (العنوم عدنان يوسف، 155، 2009)
- قابل للتغيير رغم تميزه بالثبات النسبي، نتيجة تعرض الفرد لظروف جديدة أو بيئة أخرى أو أفكار جديدة ومختلفة عن معاهده، فالإتجاه فعل متحرك ديناميكي، مع أنه يستغرق وقتاً طويلاً للتشكل. (عكاشة محمود فتحي وزكي محمد شفيق، 111، 2000)

3.2. مكونات الاتجاهات:

توصل العلماء حديثاً إلى أن للاتجاهات ثلاثة مكونات أساسية، تتفاعل فيما بينها تتمثل في المكون المعرفي، الوجداني والسلوكي، حيث تتأثر هذه المكونات بالسياق الاجتماعي والثقافي الذي يعيش فيه الفرد، وسنتطرق لهذه المكونات.

1.3.2. المكون المعرفي:

ويتضمن كل ما لدى الفرد من عمليات إدراكية ومعتقدات وأفكار تتعلق بموضوع الإتجاه، كما تشمل ما لديه من حجج تقف وراء تقبله لموضوع الإتجاه، فقد يتبنى الشخص المتعصب نحو موضوع ما رأياً يفسر به تعصبه أو يستخدمه كحجة ضد من يناهضونه الإتجاه، وقد يأخذ هذا الإتجاه التعصبي صورة التعميم اللفظي الجامد.

(محمود السيد أبو النيل، 354-355، 2009)

وهو الجانب الذي يشمل معتقدات الفرد عن الشيء المتجه إليه، فالمكون المعرفي يشمل كل تلك الأفكار والمعتقدات، والمفاهيم والإدراك والحجج والبراهين، كما هو مجموعة من المعلومات والخبرات والمعارف المتنقلة عن طريق التلقين أو الممارسة المباشرة.

(سمية فيلالي ومريم قديد، 114، 2006)

2.3.2. المكون الوجداني :

هو شعور عام يؤثر في استجابة القبول أو الرفض لموضوع الاتجاه، ويشير إلى ما يتعلق بالشيء أو الموضوع من نواحي عاطفية وجدانية تظهر في سلوك الإنسان، بمعنى هل هذا الموضوع يجعل الإنسان إذا تعامل معه مسرورا أو غير مسرور؟، وهل هذا الشيء يعتبر مكروها أم محبوبا له بصفة خاصة؟، وعلى ذلك فإن الإنسان يتحرك في سلوكه وتعبيره طبقا لذلك مع هذا الاتجاه. (مجدي عزيز إبراهيم، 22-23، 2009)

3.3.2. المكون السلوكي:

يعبر عن مجموعة العمليات الجسمية التي تعد الفرد للتصرف بطريقة ما، فالمكون السلوكي هو الجانب النزوعي، بمعنى الاستجابات الواضحة التي يقمها الفرد بعد إدراكه ومعرفته وانفعالاته.

ويتمثل المكون السلوكي في استجابة الفرد اتجاه موضوع الاتجاه، قد تكون سلبية أو إيجابية، وهذا يعود إلى ضوابط التنشئة الاجتماعية التي مر بها هذا الفرد، وتتباين هذه المكونات، من حيث درجة قوتها وشدة شيوعتها، واستقلاليتها، فقد يكون لدى الفرد معلومات وحقائق كافية عن مسألة ما (المكون المعرفي) لكنه لا يشعُر برغبة أو ميل عاطفي تجاهها

(المكون الانفعالي) تؤدي به إلى اتخاذ أي عمل حيالها (المكون السلوكي)، وفي الوجه المعاكس، ربما يكون هناك تفان عاطفي تجاه موضوع ما (المكون الانفعالي) على الرغم من أنه لا يملك معلومات كافية عن هذا الموضوع (المكون المعرفي).

(نشواتي عبد المجيد، 472، 1983)

فالاتجاهات موجّهات لسلوك الفرد، فهي تدفعه إما للتصرف على نحو إيجابي نحو موضوع ما أو إلى التصرف على نحو سلبي. (محمد شحاتة ربيع، 198، 2004)

بمعنى آخر هو مجموعة الأفعال والسلوكيات التي يقوم بها الشخص ليشير إلى اتجاه معين نحو شيء ما ويمكن معرفته وقياسه بالملاحظة. (عبد الحافظ سلامة، 63، 2007)

4.2. شروط تكوين الاتجاهات:

1.4.2. **تكامل الخبرة:** أي تشابه الخبرات التي يمر بها الفرد حول موضوع الاتجاه حتى يتمكن من تعميم اتجاهه وإصدار الأحكام التقييمية.

2.4.2. **تكرار الخبرة:** وذلك حتى ترسخ في ذهن الفرد.

3.4.2. **حدة الخبرة:** لكون أن الحدة تساهم في غرس الرأي في نفسية الفرد بطريقة كبيرة.

4.4.2. **تمارين الخبرة:** أي أن تكون الخبرة التي يمر بها الفرد محددة المعالم في تصوره وإدراكه، حتى تسهل عملية ربطها بما يمثلها من خبرات.

5.4.2. **انتقال أثر الخبرة:** ويتم ذلك عن طريق التصور أو التخيل والتفكير قصد التعميم.

(محمد خير الله والكناني، 246، 1996)

5.2. أنواع الاتجاهات:

يمكن تصنيف الاتجاهات على أساس متعددة ومختلفة سنذكرها باختصار كما يلي:

1.5.2. من حيث الشمول:

- اتجاهات جماعية: وتظهر من خلال اتجاه عدد كبير من الأفراد نحو موضوع ما كالاختيار السياسي (الانتخاب).

- اتجاهات فردية: وهنا تخص الأفراد والأشخاص، فلكل فرد اتجاه يختلف عن غيره كالتفضيل الجمالي مثلا.

2.5.2. من حيث الموضوع:

اتجاهات عامة: وهي اتجاهات معممة نحو موضوعات معينة، كالاتجاه نحو جنسيات معينة من الأجانب.

- اتجاهات خاصة: وتكون محدودة وأقل استقرار نحو موضوع نوعي.

(محمد خير الله والكناني، 247، 1996)

3.5.2. من حيث الوضوح:

- اتجاهات علنية: إظهار الفرد لاتجاه معين من خلال سلوكه دون خوف أو حرج، له علاقة بالفرد نفسه و بالمجتمع الذي يعيش فيه.

- اتجاهات سرية: وهو اتجاه عكس الأول حيث يخفي الفرد سلوكه ويستتر عليه.

(صالح ابوجادو، 215، 1998)

4.5.2. من حيث القوة:

- **اتجاهات قوية:** وهو اتجاه يعبر عن العزم والتصميم، ويكون صعب التغيير وهو يستند على المعتقدات لدينية والعادات والقيم والمبادئ التي يتمسك بها الفرد ويعتز بها.

- **اتجاهات ضعيفة:** وهي الاتجاهات التي تتمثل في الموقف الضعيف والمتهاون والذي يلجأ إليه الفرد حول موقف معين، ويتصف هذا النوع من الاتجاهات بسهولة تعديله وتغييره.

5.5.2. من حيث الهدف:

- **اتجاه موجب:** حيث يعبر عنه بصيغة القبول والتأييد باعتبار هذه الاتجاهات تشبع حاجاته ورغباته.

- **اتجاه سالب:** هذا يعبر عن الرفض والمعارضة من الفرد باعتبار الاتجاهات لا تشبع حاجاته ورغباته. (محمود العميان، 92، 2005)

6.2. وظائف الاتجاهات:

يشير كاتز إلى أن الاتجاه يجب أن يخدم وظيفة واحدة، أو عدة وظائف، وهذا ما يبرر وجود أسس دافعية مختلفة لتكوين الاتجاهات، مثل الرغبة في المعرفة، والرغبة في التكيف، والرغبة في التعبير، ولحماية الذات والأسرة والمجتمع، وهذا ما يجعلنا أمام مجموعة من الوظائف أهمها:

- يحدد طريق السلوك ويفسره، حيث تظهر الاتجاهات من خلال أفعال وأقوال الفرد وانفعالاته؛

- يساعد على التكيف مع الجماعة، حيث تكون الاتجاهات مشابهة لاتجاهات الجماعة التي نعيش فيها؛ (محمود العميان، 91، 2005)

- تنتج الفرصة أمام الفرد للتعبير عن ذاته، وتحديد هويته ومكانته في المجتمع الذي يعيش فيه، فالاتجاهات وسيلة للاستجابة للمثيرات البيئية المختلفة، الأمر الذي يجنبه حالة الانعزال واللامبالاة؛
 - تلعب الاتجاهات دورا مهما في التعلم والأداء، فالاتجاهات الطلبة مثلا نحو مادة دراسية، أو نشاطات مدرسية أو نحو معلمهم أثر في قدرتهم على إنجاز المهام التعليمية المرغوبة؛
 - بما أن للاتجاه وظيفة معرفية تتمثل في دفع الشخص للحصول على المعرفة المطلوبة، لمواجهة المتغيرات الكثيرة في عماله، ليتوافق معه؛
 - تساعد الاتجاهات في تنظيم العمليات الدافعية والانفعالية، وتسهل عملية اتخاذ القرارات؛
 - كما توضح العلاقة بين الفرد والآخرين، أو بين الفرد ومفردات بيئته.
- (فاروق فليته وأحمد الذكي، 46، 2004)

1.6.2. وظائف الاتجاهات:

- **الوظيفة التكيفية:** (التأقلم والتوافق) تساعد الفرد على إنشاء علاقات تكيفية في وسطه، مع الأفراد والجماعات داخل وخارج المجتمع، حيث تتكون لديه اتجاهات ايجابية نحو ما يساعد على إشباع حاجاته، وأخرى سلبية نحو ما يتعرض سبيل تحقيق أهدافه.
- **الوظيفة الدفاعية:** كثيرا ما يعكس الاتجاه ناحية عدوانية، قد تنشأ عن إحباطات وصراعات، وإحساسه بالفشل لذلك فهو بحاجة لإبداء تصرفاته مكونا بذلك اتجاهات، مثلا الرجل الأبيض الأمريكي الذي يحس بكرهية الزنوج، يساعده هذا الاتجاه في الاعتداء عليهم.
- **وظيفة تحقيق الذات:** أن الاتجاه يساعد الفرد على التعبير عن ذاته، وتحديد هوايته ومكانته الاجتماعية، وتدفعه للاستجابة بقوة وفعالية للمثيرات البيئية المختلفة، مما يساعد الفرد على تحقيق أهدافه، ومن ثم تحقيق ذاته. (سلامة عبد الحافظ، 60، 2007)

- **الوظيفة التنظيمية:** تمثل في اتساق سلوك الفرد في شكل منتظم اتجاه الموضوعات والمواقف الاجتماعية، وثبات هذا السلوك نسبيا في المواقف المختلفة، حيث تتكون لدى الفرد من خلال الاتجاهات نزعة لتحسين الإدراك والمعتقدات، حيث أكدت هذه الفكرة، المدرسة الجشطلنتية فيركز 'كاتز' على أن تغيير الاتجاهات يتطلب أسلوب يتجانس مع نوع الوظيفة التي يؤديها الاتجاه. (الزبيدي علوان، 118، 2003)

7.2. نظريات تفسير تكوين الاتجاهات:

هناك مجموعة من النظريات حاولت أن تفسر كيفية تكون الاتجاهات النفسية، وتتمثل أبرز هذه الأطر المرجعية المفسرة لها في:

- **نظرية التحليل النفسي:** تؤكد هذه النظرية على أن لاتجاهات الفرد دورا حيويا، في تكوين الأنا، وهذه الأخيرة تمر بمراحل متغيرة منذ الطفولة، وتمتد لمرحلة البلوغ، وتتأثر في ذلك بمحصلة الاتجاهات التي يكونها الفرد، نتيجة لخفض توتراته، أو عدم خفضها، وأن الاتجاه نحو الأشياء والموضوعات يتحدد انطلاقا من دور هذه الأشياء في خفض التوتر الناشئ عن الصراع الداخلي، بين متطلبات الهو الغريزية، وبين الأعراف والمعايير، والقيم الاجتماعية (الأنا الأعلى) فيحاول الفرد قمع مشاعر الكراهية ضد جماعته ويبلور مشاعر الانتماء لها، فيما سماه بالروابط الليبيدية مع جماعته، مما يجعله يكون اتجاها سلبيا نحو جماعات أخرى يؤخذ على نظرية التحليل النفسي تركيزها المبالغ، واهتمامها الشديد بخبرات الطفولة والحياة اللاشعورية، ودورها في تكوين الاتجاهات وكذا تعديلها، وهذا ما يترجم صعوبة تغيير الاتجاهات. (احمد وحيد، 51، 2001)

- **النظرية السلوكية:** تفسر هذه الأخيرة تكوين الاتجاهات وحتى تغييرها، من خلال المبادئ المستمدة من نظريات التعلم، سواء نظريات الارتباط الشرطي، أو نظريات التعزيز، فالاتجاهات هي عادات متعلمة من البيئة وفق قوانين الارتباط وإشباع الحاجات، وقد استخلص 'روزنو' من تجارب اشتراطية، أن الاتجاه يمكن تكوينه، وتعديله باستخدام التعزيز اللفظي، وقد أكد 'سكينر' أن تعلم الاتجاهات يعتمد أساساً على مبدأ التعزيز، وبذلك فإن الاتجاهات التي يتم تعزيزها، يزيد احتمال حدوثها، أكثر من الاتجاهات التي لا يتم تعزيزها.

ولذلك يتطلب تغيير هذا الاتجاه السلبي إلى اتجاه إيجابي، نحو بعض الموضوعات بحذف المعززات التي أدت إلى تكوينه، واستبدالها بمعززات هادفة، ومنه يظهر لنا أن الاتجاه الإيجابي أو السلبي عبارة عن خبرة متعلمة نتيجة ربطها بمثير مفرح أو محزن أو مغضب، ومنه يتم تعلم الاتجاهات من خلال هذا المنحنى، لقد ركزت النظرية السلوكية في تعلم الاتجاهات على المثير والاستجابة، وبذلك أهملت إحدى أهم المكونات الأساسية في الاتجاه، وهو الجانب المعرفي، لأن الخبرات السابقة والمعارف، قد تساعدنا في تكوين بعض الاتجاهات، ولا يقتصر ذلك على التعزيز أو العقاب، أو الاقتران بمثيرات متكررة.

(الزبيدي علوان، 124، 2003)

- **وجهة النظر المعرفية:** نظرية الاتساق المعرفي لـ 'روزنبرج' و'إيسلون' تذهب إلى أن الاتجاه حالة وجدانية مع أو ضد موضوع أو فئة من الموضوعات، ذات بنية نفسية منطقية، وأنه إذا حدث تغيير في أحد المكونات أو العناصر فإن ذلك سيؤدي بالضرورة إلى التغيير في الآخر، وعليه فالتغيير في المكون الوجداني سيؤدي إلى التغيير في المكون المعرفي، والعكس صحيح، فهذا الاتساق الموجود بين هذين المكونين هو أساس ثبات الاتجاه وأي خلل سيؤدي إلى تغييره بسهولة.

وعند إعادة تنظيم معلومة حول موضوع الاتجاه، وإعادة تنظيم البنى المعرفية المرتبطة به، في ضوء المعلومات المستجدة حوله، يمكن تغيير الاتجاه بعد ذلك، ويسير تكوين الاتجاه حسب هذه النظرية، ضمن مراحل، بداية بتحديد الاتجاهات المراد تكوينها أو تعديلها، ثم تزويد الأفراد بالتغذية الراجعة حول الاتجاه المستهدف، ثم إبراز التناقض حول محاسن الاتجاه المرغوب فيه، مساوئ الاتجاه غير المرغوب فيه، من خلال الأسئلة والمناقشة، وأخيرا التعزيز للاتجاه المرغوب فيه.

ومنه فإن اتجاهات الفرد عبارة عن صورة ذهنية مخزونة لدى الفرد على شكل خبرات مدمجة في بنائه المعرفي، وبذلك فإن الاتجاهات أبنية معرفية مخزونة في ذاكرة الفرد، فالاتجاهات السلبية نحو شيء قد تكون اتجاهات خاطئة طورها الفرد بصورة خاطئة.

إذن الاتجاه حسب هذه النظرية، عبارة عن معلومات مخزنة سابقا، ضمن بناء معرفي معين، وهذا النظام يتميز بالمرونة، فإذا اكتسب الفرد معلومات جديدة، وحدث عدم الاتساق أعاد تنظيمها، مما يجعله يعدل أو يغير اتجاهها، أو يكون اتجاهها جديدا.

(زين العابدين درويش، 103، 2005)

- نظرية التعلم الاجتماعي: يؤكد علماء هذا الاتجاه ومنهم 'باندورا' و'والترز' على أن الاتجاهات متعلمة، وأن تعلمها هذا يتم من خلال نموذج اجتماعي، ومن المحاكاة، فالطفل يحاكي سلوك والديه، ويعتبرهما النموذج الذي يتوحد معه في مراحل العمر المبكرة.

وقد فسر 'ألبرت باندورا' عملية تكوين الاتجاهات، وفقا لعملية التعلم بالملاحظة، فعند ملاحظة شخص يثاب على سلوكه، فمن المحتمل جدا أن نكرر سلوكه، أما إذا عوقب على سلوكه، فإن الاحتمال الأكبر أن لا يقوم بتكراره أو تقليده، كما ويركز 'باندورا' على دور

الأسرة وجماعة الأقران ووسائل الإعلام في تكوين الاتجاهات من خلال ما تقدمه من مواقف اجتماعية، ويعتبر تعليم الاتجاهات عن طريق القدوة والمحاكاة والتقليد من أهم الاستراتيجيات المستخدمة في تكوين وتعديل وتغيير الاتجاهات.

يظهر لنا من خلال هذه النظرية أن تكوين الاتجاهات يخضع لشروط التعلم الاجتماعي من خلال عملية التقليد والمحاكاة، حيث لا يمكننا أن ننكر بأي حال من الأحوال أهمية النموذج الاجتماعي سواء تمثل في الوالدين أو الأقران أو وسائل الإعلام وغيرها في تعليمنا بالكثير من الاتجاهات في حياتنا، وتبقى هناك عوامل أخرى قد تتدخل بقوة في تكوين اتجاهاتنا، مثل عملية التكرار لنفس المواقف، وتعرضنا لصدمات نفسية انفعالية، وغيرها من العوامل التي تتفاعل فيما بينها لتكون اتجاهات قد نختلف فيها.

(سلامة عبد الحافظ، 73، 2007)

8.2. طرق قياس الاتجاهات:

هناك أساليب متعددة لقياس الاتجاهات، ابتكرها وطورها علماء النفس الاجتماعي، وفيما يلي نستعرض بعض الطرق الممكنة لقياس الاتجاهات النفسية:

1.8.2. طريقة ثرستون:

اقترح 'ثرستون' طريقة لقياس اتجاهات الناس نحو موضوعات متعددة من خلال عدد من المقاييس المتساوية في البعد والظهور، أي متساوي المسافات بين البنود أو عبارات مقياس الاتجاه معتمداً بذلك على تجاربه في مجال عم النفس الفيزيائي، بهدف الوصول لمقاييس ذات وحدات متساوية لقياس خصائص الأفراد، كالوزن والطول، فكلما كان الفرق بين طول شخصين قليلاً، كان عدد الأفراد المميزين لهذا الفرق ضئيلاً، وإذا كان هذا الفرق كبيراً كان عدد من يميزونه كبيراً، وكانت بذلك هذه مسلمة بالنسبة لـ 'ثرستون' وعند

تطويره لمقياسه توصل إلى طريقة الفئات المتساوية ظاهريا حيث تتلخص في جمع عدد كبير من البنود التي تقيس اتجاهها ما، ويتم عرضها على مجموعة من المبحوثين حيث يطلب منهم تصنيف البطاقات في الفئات من حيث (1) يمثل الاتفاق الكامل و(11) الرفض الكامل، أي يقوم الحكم بقراءة العبارة ثم وضعها تحت الرقم المناسب بغض النظر عن رأي الشخص لو بالنسبة لكل بند، ولكي يتم التصنيف حسب محتوى العبارة توضع علامة بالاتجاه المراد قياسه. (سلاطنية والجيلاني، 40، 2012)

2.8.2. مقياس جوتمان Gutmann:

تأثر هذا الأخير عند اقتراحه لهذا النوع من المقاييس بفكرة التدرج التراكمي أو التدرج المتجمع للاستجابات، وهو شبيه بالمقياس المستخدم للكشف عن قوة الإبصار لدى الشخص الذي رأى صفا فإنه يستطيع أن يري الصفوف التي قبله، أي أن الفرد إذا وافق على عبارة معينة في هذا المقياس، فلا بد أن يوافق على كل العبارات السابقة، ويرفض التي تلحقها، والمثال التالي يوضح طريقة جوتمان لقياس اتجاه الأفراد نحو القسط الذي ينبغي الحصول عليه من الثقافة.

- نهاية المستوى الجامعي لا يعتبر كافيا لتثقيف الفرد (نعم) (لا).
- نهاية المستوى الثانوي لا يعتبر كافيا لتثقيف الفرد (نعم) (لا).
- نهاية المستوى الإعدادي لا يعتبر كافيا لتثقيف الفرد (نعم) (لا).
- نهاية المستوى الابتدائي لا يعتبر كافيا لتثقيف الفرد (نعم) (لا).
- ينبغي أن تزيد ثقافة عن الفرد عن مجرد القراءة والكتابة (نعم) (لا).

يلاحظ من خلا هذا المقياس أنه يصلح فقط لقياس الاتجاهات التي يمكن فيها وضع العبارات القابلة لمتدرج، وهذا ما يجعل منه محدد الاستعمال.

(خليل المعاينة، 183، 2000)

3.8.2. مقياس التباعد النفسي الاجتماعي لبوجاردس social distance scale:

وهو من أوائل الطرق التي ابتكرت لقياس الاتجاهات، وقد أطلق عليه 'بوجاردس' قياس البعد الاجتماعي أو المسافة الاجتماعية، وكان بوجاردس مهتما بقياس درجة تقبل الأمريكيين أو نبذها للجنسيات أو للعناصر أو القوميات المختلفة، وقد اختار أن يقيس درجات التقبل أو النبذ في صور التباعد الذي يريد المستجيب أن يحتفظ به بينه وبين أفراد هذه الجنسيات أو العناصر أو القوميات، فكلما زاج التقبل كلما قلت درجة التباعد.

(مروان أبو حويج، 195، 2006)

4.8.2. مقياس ليكرت likert:

انه الأسلوب الثاني لبناء موازين الاتجاهات، يسمى أسلوب التقدير الجمعي أو أسلوب ليكرت وهذا الأسلوب يتطلب جهدا ووقتا أقل مما يتطلبه أسلوب ثيرستون، ويؤدي إلى نتائج متماثلة، حيث أنه يعتمد على تقييم المحكمين، لذلك يعد من الأساليب الشائعة الاستخدام في القياس والبحوث التربوية والنفسية والاجتماعية، ويعتمد هذا الأسلوب على القياس الرتبي للاتجاهات. (صلاح الدين محمود علام، 539-540، 2000)

وتقدم طريقة ليكرت جمل محايدة مختارة على أساس قبلي وتقدم للفرد بدائل خمسة للإجابة يفترض تعبيرها عن متصل لشدة الاتجاه هي 'أوفق بشدة'، 'أوافق'، 'لم أقرر'، لا أوافق'، 'لا أوافق بالمرّة'، وتوضع أوزان تقديرية من 1 إلى 5 لهذه البدائل ودرجة الشخص هي مجموعة تقديرية على كل البنود. (صفوت فرج، 797، 2012)

ابتكر ليكرت سنة (1932) طريقة جديدة لقياس الاتجاهات نحو مختلف الموضوعات مثل المرأة والتقدم والزواج، فهذا المقياس هو نوع من أنواع التدرج إذ يعتمد على تدرج

العبارة الواحدة بدلا من استخدام العبارات المتدرجة، وهو من المقاييس الكثيرة الاستخدام في مجال قياس الاتجاهات النفسية لأنه لا يستهلك الجهد والوقت، كما هو الحال بالنسبة لمقياس 'ثرستون'، فطريقة 'ليكرت' بسيطة تنحصر في اختيار عدد من العبارات التي تقيس موضوع الاتجاه، حيث يوضح المبحوث استجابته باختيار واحدة من خمسة بدائل تتمثل في الموافقة بشدة، أو الموافقة، أو أن المبحوث متردد، أو لا يوافق، أو لا يوافق بشدة، وعلى هذا فالدرجة المرتفعة تدل على الاتجاه الموجب، والدرجة المنخفضة تدل على الاتجاه السالب.

- ويمكن تحديد الخطوات التي تستخدم في إعداد هذا النوع من المقاييس، بما يأتي:
- تحديد الموضوع المراد قياسه، وتحديد عناصره، ووضع تعريف محدد لو، فإن كنا بصدد قياس اتجاهات طلبة الجامعة نحو ممارسة المرأة لمعمل خارج البيت مثال، يجب تعريف محدد لعمل المرأة خارج البيت.
- توجيه استبيان لطلبة الجامعة يطلب منهم الإجابة عن سؤالين أحدهما تبيان الجوانب الايجابية لعمل المرأة، والأخر تبيان الجوانب السلبية له.
- تحمل هذه الاستجابات وتوضع في صورة فقرات محددة وواضحة المعنى، وقصيرة وتكون إما إيجابية أو سلبية، على حسب السؤالين ويضاف لهذه الفقرات فقرات أخرى يتم الحصول عليها من أدبيات الدراسة.
- تقدم هذه المجموعة من الفقرات إلى مجموعة من المختصين بالقياس، للحكم على كل فقرة في مدى صلاحها لموضوع القياس.
- يتم الاحتفاظ بالفقرة المتحصلة على الموافقة بالإجماع، أو استخدام 2k (كاي مربع) لكل فقرة لاستخراج الفرق بين الموافقة عليها أو عدم الموافقة، فإن كان هناك فرقا بينهم، أي النتيجة ذات دلالة معنوية، تبقى الفقرة في المقياس، وان لم تكن لها دلالة معنوية نستبعدها من المقياس، كما وتعديل صياغة بعض الفقرات بناء على رأي الخبراء.

- ترتب العبارات عشوائيا، وتوضع تعليمات الإجابة على فقرات الاستبيان، ثم يوزع على عينة عشوائية من مجتمع البحث، كالطلبة الجامعيين، ثم يسجل الوقت المستغرق في الإجابة، لاستخراج معدل الوقت للإجابة.

- أما عند التصحيح، تعطى للعبارات الايجابية أوزان تتراوح من (1,5) وتعكس في العبارات السلبية من (1,5). (صالح أبو جادو، 227، 1998)

5.8.2. الاختبارات الإسقاطية:

هناك بعض الحالات التي يتعذر فيها على المفحوص نفسه، أن يعبر لفظيا عن اتجاهه الحقيقي، لأن هذا الاتجاه قد يكون على مستوى لا شعوري، والاختبارات الإسقاطية واحدة من أهم الطرائق التفسيرية في قياس الاتجاهات التي تسمح للفرد أن يكون استجاباته بنفسه على مثيرات أعدت لموضوع القياس، ثم تعطى الدرجات لهذه الاستجابات، وتنقسم هذه الاختبارات الإسقاطية إلى قسمين رئيسيين هما المنبهات الإسقاطية، والسلوك التعبيري.

(جبارة كنزة، 44، 2014)

1.9.2. تعديل الاتجاهات و تغييرها:

- **تغيير الفرد للجماعة المرجعية:** إن للجماعة أثر في تحديد اتجاهات الفرد وتكوينها، ومن الطبيعي أن تتغير اتجاهاته بتغيير انتمائه من جماعة إلى أخرى.

(صالح علي أبو جادو، 227، 1998)

- **تغيير المواقف:** تتغير اتجاهات الفرد بتغيير المواقف التي يمر بها، ومن ذلك انتقال الفرد إلى مستوى اقتصادي اجتماعي أعلى من الذي كان عليه مما يؤثر في اتجاهاته ويغيرها ومن الأمثلة اتجاهات الطالب تتغير حينما يصبح مدرسا. (خليل المعاينة، 173، 2000)

- **تغيير الإطار المرجعي:** يعرف الإطار المرجعي بأنه الإطار الذي يشمل على معايير الفرد، قيمه، عاداته، تقاليده، معتقداته. (عبد الفتاح دويدار، 181، 2009)

- **الاتصال المباشر بموضوع الاتجاه:** قد يؤدي الاتصال بموضوع الاتجاه إلى تغيير اتجاه الفرد نحوه من خلال اكتشاف جوانب أو معارف جديدة تؤثر على الفرد وبالتالي اتجاهاته، وقد يكون التغيير إلى الأفضل كما قد يكون نحو الأسوء. (أحمد وحيد، 50، 2001)

- **التغيير القسري للسلوك:** قد يضطر الفرد أحيانا إلى تغيير اتجاهاته نتيجة لتغيير بعض الظروف الحياتية التي تطرأ عليه كظروف الوظيفة أو السكن.
(خليل المعاينة، 173، 2000)

- **تأثير وسائل الإعلام:** تلعب وسائل الإعلام دورا كبيرا في عملية تغيير الاتجاهات للأفراد حيث تقوم بتقديم المعلومات، الأخبار، الحقائق، الأفكار، الآراء والصور حول موضوع الاتجاه هذا ما يساعد بطريقة مباشرة على تغيير الاتجاه إما نحو الجانب ايجابي أو الجانب السلبي. (أحمد وحيد، 50، 2001)

- **الألفة والخبرة المباشرة:** إن اكتساب الفرد للخبرة حول موضوع معين يكون نحوه ضعيفا نسبيا إذ تسهل عملية تغييره، شرط أن تكون الخبرة مع موضوع الاتجاه إما سارة، فيزداد التغيير نحو الإيجاب أو غير سارة فيحدث العكس كما أن المثيرات الاجتماعية تؤثر تأثيرا كبيرا في تغيير الاتجاهات إذا كانت واضحة وتتضمن خبرة واتصالا مباشرا فلا شك أن الذين يعانون من ويلات الحرب بأنفسهم أكثر ميلا من أولئك الذين يسمعون عن الحرب أو يقرؤون عنها في الكتب. (صالح أبو جادو، 201، 1998)

- المناقشة والقرار الجماعي: تلعب المناقشة في المجتمع الديمقراطي دورا كبيرا في اتخاذ القرارات الجماعية لما في ذلك من أهمية في تغيير الاتجاهات، ويصدق هذا ابتداء من جماعة الأسرة عبر المنظمات الاجتماعية وصولا إلى المنظمات الحكومية.

(حامد الزهران، 109، 2003)

خلاصة:

في ختام هذا الفصل تبيّن أن الاتجاهات، لها من القيمة ما يجعل منها وسيلة تكشف عن الحياة المعرفية والانفعالية والسلوكية للأفراد في نفس الوقت، وهذا ما توضح من خلال المكونات الثلاثة للاتجاهات، فالفرد يقوم بسلوك معين اتجاه مؤثر من مؤثرات بيئته المحيطة، ويعبر عن كل ذلك بقوله أوافق أو أعارض، فيساعده ذلك في تحقيق هويته والاستجابة بفعالية للمثيرات البيئية المختلفة المحيطة به، كما يدفعه لمواجهة التغيرات الحاصلة في عالمه، من أجل التوافق والتكيف أكثر، فكلما توضحت معالم الاتجاهات عند الأفراد زاد ذلك من التعمد في علاقة الفرد.

بعد التطرق إلى العناصر المكونة لهذا الفصل بالتفصيل الذي تكلمنا عنه وهو موضوع الاتجاهات، والتي سمحت لنا بتحديد دراستنا بشكل دقيق، يأتي الدور التطرق إلى المفاهيم والنظريات الموضوعية الخاصة بمتغيرات دراستنا، ويبرر دور هذه الخطوة عندما تقوم هذه الأخيرة بدعم أو نفي ما وضعناه كفروض للدراسة، وهو ما سنتطرق إليه في الفصل الموالي المخصص لأحد متغيرات الدراسة ألا وهو المؤسسة.

الفصل الثالث

الإفراط في السرعة

تمهيد:

يعد الإفراط في السرعة سلوكا غير مسؤول يعكس تجاهلا للأنظمة والقوانين المنظمة لحركة السير. فاحترام السرعة المحددة لا يظهر فقط التزام السائق بالنظام، بل يدل أيضا على وعيه بمسؤوليته تجاه نفسه وتجاه الآخرين. ويعتبر التحكم في السرعة من العلامات الأساسية على القيادة الامنة والمتزنة وهذا ما نراه في هذا الفصل.

1.1. مفهوم السرعة :

تعرف السرعة أثناء القيادة على أنها معدل تغير المسافة التي تقطعها السيارة بالنسبة للزمن، أي مقدار المسافة المقطوعة خلال فترة زمنية معينة. تقاس السرعة عادة بوحدات مثل الكيلومتر في الساعة (كم/س) أو المتر في الثانية (م/ث).

ويمكن حسابها بقسمة المسافة على الزمن المستغرق لقطع هذه المسافة، مثل تسير السيارة 60 كم خلال ساعة فتكون 60 كم /س.

السرعة أثناء القيادة ليست مجرد رقم، بل هي عامل مهم يؤثر على سلامة السائق والركاب والمشاة، حيث أن السرعة الزائدة تزيد من خطر فقدان السيطرة على المركبة،

وتطيل المسافة اللازمة لإيقاف المركبة بأمان، مما يزيد من احتمالية وقوع الحوادث والإصابات الخطيرة أو الوفاة.
و تتعدد مفاهيمها فيما يلي :

السرعة هي معدل تغير الإزاحة بالنسبة للزمن عند نقطة معينة ،وهي تعتبر عن سرعة و اتجاه الجسم في تلك اللحظة. (Halliday,2013,60)

السرعة هي كمية متجهة تعرف بأنها معدل تغير الإزاحة مع الزمن ،و تمثل اتجاه و سرعة حركة الجسم . (serway,2014,50)

السرعة هي معدل تغير المسافة المقطوعة في وحدة الزمن ،و هي تعكس مدى سرعة الجسم في التحرك خلال فترة زمنية معينة . (Tait,p,B,2010, 32)

السرعة هي كمية فيزيائية تعتبر عن معدل تغير موقع الجسم بالنسبة للزمن ،وهي متجهة لأنها تحدد مقداراً و اتجاهها للحركة . (Patel ,S,K,2015,45)

2. أركان السرعة أثناء السياقة لدى السائقين:

1. السرعة المناسبة:

هذا الركن يرتبط ضرورة الإلتزام بالسرعة التي تتناسب مع نوع الطريق وظروفه المختلفة، وهو جزء من السلوك القيادة الامنة الذي يؤكد عليه سعد الدين بوطبال في دراسته التي تناولت سلوكيات القيادة الخطرة وأرها على الحوادث المرورية، حيث يوضح أن الإفراط فس السرعة يعد من أبرز مظاهر السلوك الخطير. (سعد الدين بوطبال ،2011، 64،

2. تقدير السائق للسرعة:

قدرة السائق على تقدير وضبط السرعة بشكل دقيق ترتبط بالوعي النفسي والاجتماعي للسائق، وهو ما تناوله في دراسة "اتجاهات السائقين الشباب نحو سلوك المخاطرة في السياقة" التي أظهرت أن السائقين الشباب لديهم اتجاهات إيجابية نحو المخاطرة رغم وعيهم بخطورة السرعة الزائدة. (دراسة ،2017، 8)

3. الإلتزام بقوانين السرعة:

الإلتزام بالحدود القانونية للسرعة من أهم أركان السلامة المرورية والتي أشار إليها سعد الدين بوطبال في تحليله الاجتماعي لسلوكيات السائقين. (سعد الدين بوطبال،2009، 264)

4. الوعي بسلوك القيادة الامن:

يشمل تجنب السلوكيات الخطرة مثل الإفراط في السرعة والتجاوز غير القانوني، وقد بينت دراسة اتجاهات السائقين الشباب أن الوعي بخطورة هذه السلوكيات لا يمنع بعضهم من المخاطرة، مما يعكس أهمية تعزيز الوعي والتثقيف المروري. (دراسة ،2017، 8)

5. الظروف النفسية والاجتماعية للسائق:

تؤثر الحالة النفسية والاجتماعية على سرعة السائق وسلوكه، حيث تناولت دراسات عدة هذا الجانب، منها تحليل نفسي اجتماعي لسلوك القيادة الخطرة الذي أشار إلى أن العوامل النفسية والاجتماعية تلعب دوراً رئيسياً في السلوكيات الخطرة أثناء القيادة. (سعد الدين بوطبال، 2011، 64)

6. التحكم في سرعة المركبة حسب الموقف:

ضرورة تعديل السرعة حسب الموقف مثل: المنعطفات والإزدحام، وهو ما يتفق مع توصيات الدراسات التي تؤكد على أهمية ضبط السرعة لتفادي الحوادث، كما وردت في دراسات تحليل سلوك القيادة الخطرة وسبل الوقاية منها. (سعد الدين بوطبال، 2011، 64)

أركان السرعة أثناء السياقة لدى السائقين تتمثل في الإلتزام بالسرعة المحددة قانونياً، المحافظة على المسافة أمان كافية مع المركبة الأمامية، والتحكم في السرعة بما يتناسب مع ظروف الطريق و حالة الطقس.

كما يجب على السائق أن يكون مركزاً ومتيقظاً لتغيير السرعة في الوقت المناسب، خاصة عند المنعطفات أو المنحدرات، لتفادي الحوادث وضمان قيادة آمنة.

3. أسباب السرعة:

لا تزال حوادث الطرق جزاء السرعة تشكل مشكلة كبيرة وسبباً رئيسياً من أسباب إزهاق الأرواح وأملا في زرع روح التآني في النفوس لذلك سندكر بعض الإحصائيات في هذا المجال، ففي العراق أعدت إحصائيات رسمية أن الحوادث في العراق تسببت بقتل العراقيين بستة أضعاف ما يذهب من العراقيين من التفجيرات وغيرها وهذا ما أكد مدير عام دائرة العمليات والخدمات في وزارة الصحة، وفي السعودية أظهرت إحصائيات تبين خطر الحوادث المرورية و أغلبها جزاء السرعة و عدم الإحتياط فبلغ خلال العشرة أعوام الماضية أكثر من ثلاثين ألف قتيل، وعن حجم الخسائر المالية ذكرت دراسة أنها تقدر ب 21 ملياراً ريال سعودي أي ما يعادل 2 مليارات ونصف دولار تقريباً يعني أن السعودية تفقد 3 من النتائج المحلي لهذه الحوادث وأحد أسباب هذه الخسائر بل أكثرها جزاء السرعة وعدم التآني في السرعة المفرطة التي يقودها السائق، والسبب في زيادة الحوادث والوفيات يعود إلى سببين رئيسيين :

1.3. يعود إلى السلطة وتقصيرها تجاه عدم الإعتناء في طرق المواصلات المرورية وهي:

1. عدم الإعتناء بتوسيع الطرق الضيقة واستوائها وتعرجها ومنعطفها.
2. عدم وجود علامات مرورية إرشادية أو تحذيرية لتنبية السائق .
3. التصميم والتخطيط الهندسي الخاطئ فالخطأ الواحد يجعل هناك حوادث لا تحمد عقبها.
4. عدم وضع حواجز في الطرق العامة لمنع ما يعترض السائق في أثناء سيره.

3.2. أسباب تعود إلى السائق وهي:

1. عدم احترام السائق النظام المروري بقواعد السير و الخضوع لأوامر السلطة الشرعية.
2. صحة الإنسان و أهمها ما يؤثر على قدراته و تركيز و انتباهه و توازنه و صحته النفسية فالإنسان الذي لديه مشكلة تراه مسرعا سرعة فائقة لكي يصل المكان بأقصى سرعة
3. عدم التركيز في أثناء قيادته للمركبة و انشغاله عن الإنتباه كالنقل والدخان والأكل والشرب أو الإنشغال مع الآخرين.
4. القيادة في حالة بدنية متعبة كالقيادة مع شعور النعاس.
5. السرعة الفائقة التي يقود بها كثير من السائقين بسياراتهم.

فالحفاظ على الأرواح أعلى المطالب والنفس ليست ملكا لأحد من الناس ولا لصاحبها وإنما هي ملك الله وحده وقد جاءت الشريعة محافظة على هذه الأنفس وهذا هو مقصدها وفي ذلك قال الإمام الغزالي: "ومقصود الشرع من الخلق خمسة هو أن يحفظ عليهم دينهم ونفسهم ومالهم فكل ما يتضمن حفظ هذه الأصول الخمسة فهو مصلحة وكل ما يفوت هذه الأصول الخمسة فهو مصلحة وكل ما يفوت هذه الأصول فهو مفسدة". (المستصفي، 2010، 174)

4. العوامل التي تساهم في الزيادة في السرعة:

تقف عوامل كثيرة وراء القيادة بسرعة الزائدة، فالسير بسرعات عالية يقدم فائدة فورية هي: اختصار زمن المرحلة (من الناحية الحسية على الأقل مالم يكن من الناحية العملية). ويتعزز الشعور بهذد المكافأة كلما سافر السائق بسرعة تجاوز الحد دون أن يتعرض لأية عواقب سيئة.

من الجدير بالإهتمام أنه رغم أن السرعة الزائدة تساهم في ارتفاع معدل حوادث المرو المميتة بدرجة كبيرة، فإن احتمال التعرض لحدث خطير بسبب السرعة القصوى يبقى ضئيلا من وجهة نظر السائق، ولذلك يبقى خوف السائقين من وقوع حوادث بسبب السرعة أقل من خوفهم من دفع غرامة مخالفة السرعة.

تؤثر الظروف المحددة لكل رحلة على خيارات السرعة لدى السائقين. مثلا: إذا كانت المركبة عائدة لرب العمل فقد يغري ذلك السائق بالقيادة بسرعة عالية، وقد يشعر الشخص المعرض للضغط بالحاجة إلى الإندفاع و القيادة بسرعات خطيرة.

وفي بعض الأحيان يمارس السائقون وراكبوا الدراجات القيادة السريعة لمجرد المتعة. غالبا ما يدعى السائقون عدم معرفتهم بحدود السرعة القصوى، ولهذا السبب تنشأ الحاجة لوجود شاخصات كافية، مع أن الجهل لا يعتبر حجة.

والجدير بالذكر أن بعض الباحثين يعتقد أن الناس يميلون لتقليل مستوى الخطر باختيار القيادة السريعة على الطرقات "الأكثر أمانا" خصوصا إذا اقتنعوا بتدني احتمال أن يتلقوا مخالفة. ويجد اخرون (21) أن القيادة السريعة تمنح الإحساس بالإثارة أو بالإنجاز. (السيف عبد الجليل، 1999، 86)

ويرى معظم السائقين أنهم فوق المعدل المتوسط من ناحية المهارة.

وتشير دراسات عديدة أجريت في بلدان مختلفة حول العالم (21)، أن حوالي 90 من السائقين يعتقدون أنهم فوق المعدل المتوسط و أنهم قليلي التعرض للخطر. ولهذا السبب، فهم يعتقدون بقدرتهم على تجاوز السرعة القصوى دون تعريض أنفسهم لمخاطر عالية، وينظر الكثيرون إلى تحديد السرعة على أنه إجراء اعتباطي و لا يدركون بصورة كافية المخاطر الكبيرة المرتبطة بزيادة حتى بنسب ضئيلة. (البيلي مصطفى 1986، 7)

ومن العوامل الهامة أيضا الضغط الذي يمارسه مدراء وأرباب عمل شركات النقل في الكثير من البلدان لتحقيق المزيد من الإنتاجية (أي القيادة الأسرع)، بينما يجاهد عمال النقل والسائقون أنفسهم تحت الضغط لمتابعة تحدي الالتزام بجدول المواعيد، وحتى التسابق لالتقاط المسافرين والبضائع

5. استراتيجيات لتحسين السلامة و التركيز للسائقين على السرعة أثناء القيادة:

السرعة الزائدة تزيد من خطورة الحوادث بشكل كبير، حيث تؤدي إلى تصادمات أكثر شدة وإصابات خطيرة. الالتزام بالحدود القانونية للسرعة يساهم في تقليل حوادث المرور وحماية الأرواح.

كما أظهر برنامج "مهارات القيادة لحياة امنة" من فورد أن إدارة السرعة بشكل صحيح هي من المهارات الأساسية التي تساعد في تجنب الحوادث، ويدرب السائقون الجدد علي كيفية التحكم في السرعة بصرامة من خلال كاميرات المراقبة والشرطة يردع السائقين عن التجاوز، مما يقلل من الحوادث المرتبطة بالسرعة الزائدة.

تعزيز التركيز وتجنب التشتت أثناء القيادة تشتت الإنتباه أثناء القيادة، خاصة بسبب استخدام الهاتف المحمول، يعد من أهم أسباب الحوادث المرورية.

برامج فورد يركز على توعية السائقين الجدد بخطورة استخدام الهاتف اثناء القيادة، حيث يزيد من احتمالية وقوع الحوادث بشكل كبير.

من الأفكار الإضافية التي يمكن تطبيقها هي حملات توعية مستمرة في المدارس والجامعات، وتطوير تقنيات ذكية داخل السيارات لتنبيه السائق عند التشتت أو استخدام الهاتف، مما يعزز السلامة بشكل فعال.

المحافظة على مسافة أمان كافية ترك مسافة امنة بين المركبات يمنح السائق وقتا كافيا للتصرف في الحالات الطارئة مثل: توقف السيارة الأمامية فجأة، مما يقلل من حوادث التصادم الخلفي.

توجيهات التوعية المرورية في عدة دول تؤكد على أهمية هذه المسافة كجزء من الثقافة المرورية التي تقلل من الحوادث.

بالإضافة إلى ذلك، يمكن استخدام أنظمة مساعدة السائق الحديثة التي تنبه عند الإقتراب الخطير من المركبة الأمامية.

تحسين صيانة المركبة بانتظام الصيانة الدورية للسيارة، خصوصاً فحص الفرامل والإطارات والأضواء، تضمن سلامة المركبة وتقلل من احتمالية وقوع الحوادث الناجمة عن الأعطال الفنية. برنامج "مهارات القيادة لحياة آمنة" يذكر أهمية تجهيز السيارة بشكل صحيح لضمان قيادة آمنة، مثل: ضبط المرايا ومقعد السائق.

إضافة إلى ذلك، تشجيع السائقين في الفحص الدوري والإهتمام بالأعطال الصغيرة قبل أن تتسبب في مشاكل كبيرة. (مهدي عربي، 2025، 89)

توعية السائقين الشباب بسلوكيات القيادة الآمنة هم الأكثر عرضة للحوادث بسبب قلة الخبرة و الميل إلى القيادة المتهوره. مبادرات مثل: برنامج فوردي تقدم تدريبات عملية تركز على مهارات القيادة الأساسية والتعامل مع المخاطر، مما يعزز من وعيهم وثقتهم. يمكن تعزيز هذه الجهود عبر إدخال برامج توعية في المدارس والجامعات، بالإضافة إلى حملات إعلامية مستمرة تركز على مخاطر السرعة والتشتت.

تطبيق قوانين المرور وإنفاذها بصرامة إنفاذ القوانين بشكل صارم، مثل: مراقبة السرعة واستخدام حزام الأمان، يساهم في ردع السائقين عن المخالفات الخطرة. مديريات المرور تنظم محاضرات توعية مستمرة لتعريف السائقين بأخطاء القيادة الشائعة وأهمية الالتزام بالقوانين.

كما أن وجود رقابة مستمرة على الطرق يرفع من مستوى الالتزام ويقلل من الحوادث. توخي الحذر في الظروف الجوية السيئة و فيها تكون القيادة بحذر في ظروف الطقس السيئ مثل: الأمطار أو الضباب ضرورية لتقليل مخاطر فقدان السيطرة على المركبة. التدريب العلمي في برامج السلامة يشمل تعليم السائقين كيفية التعامل مع هذه الظروف، مثل: تقليل السرعة وزيادة مسافة الأمان.

يمكن تعزيز ذلك من خلال نشر تنبيهات الطقس عبر التطبيقات و اللوحات الإلكترونية على الطرق.

6. البنية التحتية التي يتركز عليها السائقون أثناء القيادة :

تعتبر حالة الطرق أحد العوامل الأساسية التي تؤثر على سلامة السائقين، حيث إن الطرق غير المستوية أو المليئة بالحفر و المنحدرات تضع السائقين في مواقف خطيرة تزيد من احتمالات وقوع الحوادث.

تؤدي جودة الأسطح و الإنعطافات الحادة و أعمال الصيانة إلى زيادة المخاطر المرتبطة بقيادة المركبات الثقيلة، مما يستدعي تحسين جودة الطرق و تهيئة بيئة قيادة آمنة مع تدريب السائقين على الإستجابة للظروف الصعبة.

(محمود عبد الرحمن إبراهيم، 2024، 1110)

تؤثر الظواهر المناخية مثل الأمطار و الثلوج على حالة الطرق مما يزيد من مخاطر الإنزلاق و فقدان السيطرة على المركبات .

يمكن أن تؤدي الأمطار الغزيرة إلى تكون برك مياه على الطرق ، مما يزيد من خطر الإنزلاق ، كما أن الثلوج و الجليد تقللان من التماسك بين الإطارات و سطح الطريق ، مما يرفع احتمالية الحوادث .

لذلك ، يجب على السائقين أن يكونوا أكثر حذرا و يتكيفوا مع حالة الطريق في مثل هذه الظروف . (محمود عبد الرحمن إبراهيم، 2024، 1119)

تؤثر حالة الطرق بشكل مباشر على سلوك السائقين حيث يميل السائقون إلى القيادة بشكل أكثر أمانا على الطرق ذات الحالة الجيدة ، مما يقلل من السلوكيات المتهورة مثل :السرعة الزائدة .

بالمقابل ، فإن الطرق المتضررة أو غير المعبدة قد تؤدي إلى فقدان السيطرة على المركبات و ارتفاع معدلات الحوادث ، لذا فإن تحسين حالة الطرق يعزز من سلوك القيادة الامنة و يقلل من الحوادث . (محمود عبد الرحمن إبراهيم، 2024، 1120)

تسهم هندسة الطرق في تحسين السلامة المرورية من خلال تصميم الطرق بما يتناسب مع حجم المرور و أنواع المركبات ، مما يقلل من احتمالية وقوع الحوادث .

يشمل التصميم دراسة الموقع و الظروف البيئية و الجغرافية و الاجتماعية لتحديد المعايير الهندسية المناسبة مثل :عرض الطريق ، المنحنيات ، و مستوى السلامة ، مع مراعاة تحمل الأحمال و استخدام المواد المناسبة .

كما يجب دمج الجوانب الجمالية و البيئية لتحسين جودة الطرق و دعم التنمية المستدامة .

يشمل تحسين البنية التحتية تطوير الأرصفة ، ممرات المشاة ، و الإضاءة العامة لتعزيز السلامة و تقليل الحوادث ، خصوصا في المناطق الحضرية المكتظة .

يبدأ التحسين بتقييم شامل للبنية التحتية الحالية باستخدام تقنيات متقدمة للفحص ، مع التركيز على تحسين تدفق حركة المرور و تقليل الازدحام . (جونز رابح، 2017، 33)

7. الظروف البيئية والمرورية وتأثيرها على سلامة السائق:

تعتبر الظروف البيئية والمرورية من العوامل الأساسية التي تؤثر بشكل مباشر على سرعة السائق أثناء القيادة، حيث تشكل بيئة القيادة المتغيرة تحديات مستمرة للسائقين تتطلب منهم تعديل سرعتهم بما يتناسب مع هذه التغيرات للحفاظ على سلامة وتقليل مخاطر الحوادث.

1.7. الظروف البيئية و تأثيرها على سرعة السائق:

تشمل الظروف البيئية عوامل مثل: الطقس، حالة الطريق، والإضاءة، التي تؤثر على قدرة السائق على الرؤية والتحكم بالمركبة.

الطقس السيء كالأمتار الغزيرة والضباب يقلل من مدى الرؤية ويزيد من انزلاق المركبة، مما يدفع السائق إلى تقليل سرعته لتفادي الحوادث. (عبد الرحمن محمود، 2024،

درجات الحرارة مرتفعة تؤثر سلبا على تركيز السائق وحالة المركبة ، حيث تؤدي الحرارة الشديدة إلى إرهاق السائق و تقليل قدرته على التحكم، كما يمكن أن تسبب تلفا في الأسفلت مما يزيد من خطر الإنزلاق. (الخبير الدولي محمد كواش، 2024)

حالة الطرق مثل: وجود الحفر، الإنعطافات الحادة، أو الطرق الوعرة تؤثر على استقرار المركبة، كالشاحنات والقابلات، مما يستدعي تخفيض السرعة للحفاظ على السلامة. (عبد الرحمن ، 2024 ، 113)

2.7 الظروف المرورية وتأثيرها على السائق:

تعتمد سرعة السائق أيضا على عوامل مرورية مثل: كثافة حركة المرور، وجود الحوادث، تصميم الطريق.

الإزدحام المروري يزيد من توتر السائقين وضغطهم النفسي، مما قد يدفع البعض إلى تجاوز السرعة أو التوقف المفاجئ ، و هما سلوكان يزيدان من خطر الحوادث. (الشطي، عدي سليمان، 2024 ، 18)

تجاوز السرعة المحددة حتى بمقدار 5-10 كم/ساعة يزيد بشكل كبير من خطر وقوع الحوادث، حيث يطيل مسافة التوقف ويزيد من قوة التصادم في حال وقوع حادث. (الشطي، 2024 ، 30)

تصميم الطرق والمنحنيات مرتبط بسرعة التصميم التي يجب ألا تتجاوزها المركبة لتجنب الانقلاب أو الإنزلاق، ويجب على السائقين الإلتزام بهذه السرعة خاصة في المناطق ذات المنعطفات الحادة. (مهدي عونك، 2024 ، 20)

الظروف البيئية والمرورية تشكل معا منظومة متكاملة تؤثر على سرعة السائق وأسلوب قيادته.

فالسائق الذكي هو الذي يراعي هذه الظروف ويعدل سرعته وفقا لها، معتمدا على إدراكه لحالة الطقس، جودة الطريق، وكثافة المرور.

كما أن تحسين البنية التحتية للطرق وتوفير معلومات انية عن حالة الطقس وحركة المرور يمكن أن يساعد السائقين على اتخاذ قرارات أكثر أمانا.

علاوة على ذلك، فإن الإلتزام بالسرعة القانونية وعدم تجاوزها يحمي السائقين والمشاة على حد سواء، ويقلل من حدة الإصابات في الحوادث.

خاتمة:

وفي الختام يمكن القول بأن الإفراط في السرعة يبقى هاجس ومشكل كبير تعاني منه الطرقات الجزائرية، إذ لا يزال يحصد العديد من الأرواح ويخلف مئات الجرحى و هذا بسبب التوتر، القلق وقلة الوعي لدى السائقين، كل ذلك راجع لعدم تطبيق قواعد المرور تطبيقا سليما وصحيحا، حيث نشهد في الأونة الأخيرة ظاهرة جديدة لدى السائقين المخالفين لأنظمة المرور والمتمثلة في إمكانية السائق المخالف من استرجاع رخصة سياقته بالرغم من حفظها من قبل العون الذي عاين المخالفة، وهذا بفضل معرفته واتصاله بعون اخر الذي يلعب دور الوسيط ويتدخل لمصلحته من أجل تمكينه.

الفصل الرابع: الإطار المنهجي للدراسة

تمهيد:

يتطلب تناول بعض الظواهر التي تلاحظُ في مجتمع ما، اللجوء إلى الميدان عينه، تسجيل وتحليل مظاهر تلك الظاهرة، من الأجل الإمام بأكثر قدر ممكن من خصائصها والإحاطة بها من كل الجوانب، وعدم إغفال أي جانب منها، من أجل تقديم تصور علمي يسعى الباحث من خلاله إلى إيجاد حلول لها، وتنطوي دراستنا هذه، على مجموعة من الخطوات المنهجية، تتمثل في: الدراسة الاستطلاعية التي مكنتنا من التعرف على مجتمع الدراسة وأخذ فكرة عن العينة التي ستأخذُ منه مستقبلاً، وجعلتنا نتأقلم مع ميدان الدراسة وحضرتنا لتكون مرتاحين أثناء مباشرتنا للدراسة الأساسية؛ عينة الدراسة التي تعتبر خزان للمعلومات التي نسعى إلى افثكاكها؛ أدوات جمع البيانات، بحيث يمكن الاعتماد على أكثر من أداة لجمع المعلومات بغية الحصول على دلائل أكثر لتدعيم ما افترضناه، والتي يجب أن تكون على درجة عالية من المقبولية، الموثوقية والمصدقية في نتائجها وملاءمتها لطبيعة الدراسة وخصوصياتها، وهي كذلك المرحلة التي قمنا لأجلها بإعداد استبيان أولي؛ الأساليب الإحصائية المستعملة التي تعمل على إضفاء الموضوعية على النتائج التي نخلص إليها؛ وفي الأخير الصعوبات المواجهة في تناول الدراسة؛ وهي في رأينا، عناصر مترابطة ومنسجمة فيما بينها، وهو ما قمنا به في هذا الفصل.

1.5. الدراسة الاستطلاعية:

أجريت الدراسة الاستطلاعية على مستوى ولاية تيزي وزو، خلال شهري أفريل 2025، وقد اُخْتِيرَت هذه الولاية نظرا لتلائمها مع متطلبات موضوع الدراسة، كانت أهدافها محاولة أخذ فكرة أولية عن الموضوع والمنحى الذي سيتخذه بعد ذلك، اعتمدنا كتقنية بحث فيها على استبيان أعد سلفا كما تمت الاستعانة بجهاز تسجيل رقمي لتسجيل استجابات المفحوصين الذين وافقوا على ذلك، وعلى كناش وقلم رصاص لتسجيل استجابات من رفض التسجيل الصوتي، وكان ثبات الاختبار بعد تعديله لمرات عديدة مساويا لـ 0. وهو قيمة عالية جدا ما يثبت مدى ثباته.

2.5. منهج الدراسة:

اعتمدنا على المنهج الوصفي التحليلي وهو الأنسب بالنسبة للدراسات الاستقصائية وهو ما مكنا من الإحاطة بالظاهرة المدروسة وإقامة علاقات بين عناصرها.

3.5. ميدان الدراسة:

أجريت دراستنا في ولاية تيزي وزو، باعتبارها مكان الدراسة، الأمر الذي مكنا منذ حوالي 9 أشهر من تسجيل بعض الآراء المتعلقة باتجاهات السائقين نحو الإفراط في السرعة اثناء السياقة

4.5. عينة الدراسة:

ينكون المجتمع الأصلي للدراسة من سائق وسائقة من ولاية تيزي وزو، اخترنا منهم بطريقة عشوائية بسيطة دون شرط مسبق، 100 فرد كعينة للدراسة.

يتناول الجدول رقم (1) الخصائص الديموغرافية والاجتماعية لعينة مكونة من 100 سائق وسائقة من ولاية تيزي وزو تم اختيارهم عشوائياً. أولاً، من حيث الفئة العمرية، يشكل الشباب الذين تتراوح أعمارهم بين 18 و 35 سنة النسبة الأكبر بـ 53%، مما يدل على أن الفئة العمرية الغالبة ضمن العينة هي شابة.

تليها الفئة المتوسطة (36-55 سنة) بنسبة 39%، ثم الفئة الأكبر سناً (56 فما فوق) بنسبة 8% فقط.

بالنسبة للجنس، يُلاحظ أن الذكور يشكلون الأغلبية بنسبة 58%، بينما تمثل الإناث 42%. أما من حيث الحالة العائلية، فالنسبة متقاربة، حيث أن 52% متزوجون مقابل 48% غير متزوجين، مع الإشارة إلى أن 54% من الأفراد لديهم أبناء.

وفيما يتعلق بالمستوى التعليمي، نجد أن 48% من العينة غير متعلمين، وهي نسبة مرتفعة، في حين أن 31% حاصلون على تعليم غير جامعي، و 21% فقط من الجامعيين. هذه المعطيات تُبرز تدني المستوى التعليمي لدى غالبية السائقين في هذه العينة.

أما بخصوص الوضعية المهنية، فقد توزعت بنسب متقاربة بين الطلبة (28%)، العاطلين عن العمل (20%)، الموظفين (22%)، والعاملين في أعمال حرة (30%).

جغرافياً، جميع الأفراد من ولاية تيزي وزو، ويتوزعون بين المناطق الريفية (56%) والحضرية (44%)، ما يشير إلى غلبة الطابع الريفي في مكان الإقامة.

أما عن رخص السياقة الإضافية إلى صنف "ب"، فقد أفاد 54% أنهم يمتلكون رخصاً إضافية، مقابل 46% لا يمتلكون سوى الرخصة الأساسية.

أخيراً، من حيث سنوات الخبرة في السياقة، فإن 37% يُعدّون حديثي العهد (0-5 سنوات)، و45% لديهم خبرة متوسطة (6-10 سنوات)، بينما 18% فقط لديهم خبرة طويلة تفوق 11 سنة.

يمكن القول إن العينة المدروسة يغلب عليها الطابع الشبابي والذكوري، مع مستوى تعليمي منخفض نسبياً، وتوزيع متقارب من حيث الحالة العائلية والوضعية المهنية، كما أن أغلبها من خلفيات ريفية وتملك خبرات سياقة متوسطة أو قليلة، وهو ما يجب أخذه بعين الاعتبار في تحليل النتائج اللاحقة للدراسة.

5.5. أدوات جمع بيانات الدراسة:

نظراً لطبيعة الموضوع وتشعب جوانبه، ارتأينا ضرورة استخدام كل ما يمكّننا من الإلمام بالموضوع من جوانبه المختلفة، لذلك اعتمدنا في هذه الدراسة على وسيلتين منهجيتين لجمع البيانات، هي الاستبيان والتسجيل الصوتي.

1.5.5. الاستبيان:

- يهدف الاستبيان الحالي إلى اكتشاف اتجاهات السائقين نحو الإفراط في السرعة
- واقع الإفراط في السرعة أثناء السياقة .
 - اتجاهات السائقين نحو الإفراط في السرعة أثناء السياقة .
 - أسباب الإفراط في السرعة أثناء السياقة .
 - فئات السائقين الأكثر إفراط في السرعة اثناء السياقة .
 - آفاق (سبل ووسائل) الحد من الإفراط في السرعة اثناء السياقة .

تم تصميم الاستبيان بناء على ما اطلعنا عليه من دراسات حول علاقة اتجاهات السائقين نحو الافراط في السرعة أثناء السياقة .

- أسئلة مغلقة، يتضمن كل واحد منها إجابتين فقط، يطلب من المفحوص الإجابة عليها حسب حالته؛

- أسئلة مغلقة، يتضمن كل واحد منها ثلاث إجابات أو أكثر، يطلب من المفحوص اختيار واحدة فقط؛

- أسئلة مغلقة، يتضمن كل واحد منها خمسة مستويات للإجابة، تتدرج من الإيجابي الكلي إلى السلبي الكلي، ويطلب من المستجوب اختيار إمكانية واحدة منها فقط، هذا الفئة من الأسئلة هو الذي يندرج ضمن ما يعرف بمقياس "ليكرت"، وهو أكثر المقاييس شيوعاً، حيث يطلب فيه من المبحوث أن يحدد درجة موافقته أو عدم موافقته على خيارات محددة، وهذا المقياس مكون غالباً من خمسة خيارات متدرجة يشير المبحوث إلى اختيار واحد منها على النحو التالي: موافق جداً، موافق، محايد، معارض، معارض جداً، وحي نتمكن من قياس اتجاهات ال فإننا نقوم بإعطاء نقاط أو درجات إلى هذه الاختيارات تتدرج من 5 إلى 1 بحيث تعطى الدرجة 5 إلى إجابة "موافق جداً" في حالة العبارات المواتية لاتجاه موضوع الدراسة، وتعطى الدرجة 1 إلى الإجابة "معارض جداً".

وقد تم اللجوء إلى الأسئلة المغلقة لـ:

- التغلب على مشكل التعبير اللغوي لدى المستجوب؛

- أنها لا تستغرق وقتاً طويلاً في الإجابة؛

- أنها لا تحتاج وقتاً طويلاً للتحليل.

وكان الاستبيان في شكله النهائي كما يلي:

- الديباجة الخاصة بالتعريف بمن نحن، وما نقوم به، وما المطلوب من المفحوص القيام به وكيف .
- أسئلة تتعلق ببيانات الفرد ذاته، خصوصا السن، الجنس، الحالة المدنية، طور التكوين، الرتبة والخبرة المهنية .
- أسئلة تتعلق بواقع اتجاهات السائقين نحو الإفراط في السرعة .
- أسئلة تتعلق باتجاهات السائقين نحو مظاهر الإفراط في السرعة أثناء السياقة .
- أسئلة تتعلق بأسباب الإفراط في السرعة أثناء السياقة .
- أسئلة تتعلق بفئات السائقين الأكثر افراط في السرعة اثناء السياقة .
- أسئلة تتعلق بالحد من الإفراط في السرعة اثناء السياقة .

ولقد قمنا بعرض هذا الأخير في صورته المبدئية على مجموعة من المحكمين، بلغ عددهم 5، تم اختيارهم من أساتذة ميدان العلوم الإنسانية والاجتماعية من جامعات مختلفة للتأكد من صدق أداة الدراسة، إذ طلب منهم إبداء آرائهم حول وضوح عبارات الاستبيان، ملائمتها للمحاور التي تنتمي إليها وأهميتها في قياس ما وضعت من أجل قياسه، بالإضافة إلى إدخال أي تعديلات على صياغة تلك العبارات أو الإضافة إليها أو أية ملاحظات يمكن أن تسهم في تطوير أداة الدراسة، وفي ضوء التوجيهات التي أبدوها قمنا بإجراء التعديلات التي أشاروا إليها، وعليه يمكننا اعتبار أنه صادق ظاهريا من حيث الأبعاد والبنود المكونة له، وأصبح يحتوي على 94 فقرة موزعة بين سؤال وبنود، على 6 محاور والجدول التالي يوضح بشكل أدق توزيع الأسئلة والبنود تبعا لكل محور.

جدول رقم (2): توزيع بنود استبيان الدراسة حسب المحاور

المحور	موضوع المحور	البنود
التمهيدي	البيانات الشخصية	أ، ب، ج، د، هـ، و، ز، ح، ط، ي
الأول	توجد فروق ذات دلالة إحصائية في اتجاهات السائقين نحو الإفراط في السرعة أثناء القيادة .	1، 2، 3، 4، 5، 6، 7، 8، 9، 10، 11، 12، 13، 14، 15
الثانية	توجد فروق ذات دلالة إحصائية في اتجاهات السائقين نحو مظاهر الإفراط في السرعة أثناء القيادة .	16، 17، 18، 19، 20، 21، 22، 23، 24، 25، 26، 27، 28، 29، 30، 31، 32، 33، 34، 35، 36، 37، 38، 39، 40، 41، 42، 43، 44، 45، 46
الثالثة	توجد فروق ذات دلالة إحصائية في اتجاهات السائقين نحو أسباب الإفراط في السرعة أثناء القيادة .	47، 48، 49، 50، 51، 52، 53، 54، 55، 56
الرابعة	توجد فروق ذات دلالة إحصائية في اتجاهات السائقين نحو أكثر الفئات إفراطاً في السرعة أثناء القيادة .	57، 58، 59، 60، 61، 62، 63، 64، 65، 66، 67، 68، 69، 70، 71، 72، 73
الخامسة	توجد فروق ذات دلالة إحصائية في اتجاهات السائقين نحو أفاق الحد من الإفراط في السرعة أثناء القيادة.	57، 58، 59، 60، 61، 62، 63، 64، 65، 66، 67، 68، 69، 70، 71، 72، 73

وللتحقق من ثبات الاستبيان فقد استعنا بمعادلة ألفا كرومباخ فكان معامل الثبات الكلي مساوياً لـ 0,65 (أنظر الملحق رقم 2) وهي قيمة عالية تعبر عن ثبات المقياس وإمكانية الوثوق في نتائجه، هذا وقامنا بتوزيع 120 نسخة من الاستبيان، منها ما استرجع ومنها من لم يسترجع.

2.5.5. التسجيل الصوتي:

قمنا به عن طريق المسجل الصوتي، فبعد أخذ موافقة المستجوبين فسرنا لهم طريقة التسجيل والهدف منها، وبدأنا العملية بطرح بنود الاستبيان واحدا تلو الآخر وتسجيل إجاباتهم تبعاً لذلك، وكان الهدف من العملية التغلب على النقائص المسجلة في التعامل مع الاستبيان، كسوء فهم وترجمة البنود، بعدها وبالاعتماد على المنهج الكمي والكيفي قمنا بترتيب المعطيات المتشابهة وحدها والمختلفة وحدها وقمنا بتحليلها.

6.4. الأساليب الإحصائية المستعملة:

قمنا بحساب النسب المئوية، المتوسطات الحسابية، الانحرافات المعيارية، اختبار t للتحقق من مختلف الفرضيات، وذلك باستعمال البرنامج الإحصائي المعروف باسم الحزم الإحصائية للعلوم الاجتماعية (SPSS)، الإخراج 25.

7.4. صعوبات الدراسة:

واجهت هذه الدراسة المتعلقة باتجاهات السائقين نحو الإفراط في السرعة أثناء السياقة عدة عراقيل تعكس الإشكاليات البنوية التي يعاني منها البحث العلمي في الجزائر. فقد اصطدمنا منذ البداية بعدم تجاوب الإدارات المعنية بالشكل المطلوب، حيث تميزت عملية الاستجابة بطول المدة وبضعف في جودة الاستقبال والتفاعل، ما أدى إلى تأخير مراحل جمع المعطيات.

من جهة أخرى، لم تحظى هذه المبادرة البحثية بالدعم والتشجيع الكافيين من طرف بعض الأساتذة والأطراف الأكاديمية، حيث قوبلت أحياناً بالتشكيك في جدواها أو مصداقيتها، بل رفض البعض المشاركة فيها أو اشترط إدخال تعديلات على أدوات البحث مثل الاستبيان، إما بحذف بعض الأسئلة أو بإضافة أخرى.

واقترح بعضهم نشر الاستبيان إلكترونياً لتقليل الجهد، في حين أبدت نسبة ضئيلة من الأساتذة حماساً حقيقياً، حيث شجعونا وقدموا لنا تسهيلات ملموسة، بل وأبدوا رغبة في الاطلاع على نتائج الدراسة بعد اكتمالها.

ورغم هذه التحديات، فإن إيماننا بأهمية الموضوع وعزيمتنا في الوصول إلى نتائج علمية موثوقة لم تتراجع، بل كانت هذه العقبات حافزاً لنا للمضي قدماً، في وقت كنا نأمل فيه أن تحظى نشاطات البحث العلمي بدعم وتقدير أكبر من مختلف الأطراف الفاعلة في الميدان.

خلاصة:

منذ أن تم اختيار موضوع "اتجاهات السائقين نحو الإفراط في السرعة أثناء القيادة" كإطار عام للدراسة، وتحديد "السائقين" كعينة بحث، و"ولاية تيزي وزو" كمجال تطبيقي، اعتمدنا على المنهج الوصفي التحليلي كإطار منهجي.

واستخدمنا كل من المقابلة والاستبيان كأدوات أساسية لجمع البيانات الميدانية.

وقد تمكنا، من خلال هذه الأدوات، من جمع معطيات كمية ونوعية هامة ستخضع لاحقاً للتحليل الإحصائي باستخدام الأساليب المناسبة، قصد تفسيرها وفهم العوامل المؤثرة في سلوك السائقين، وتحديد مستوى اتجاهاتهم نحو الإفراط في السرعة أثناء القيادة.

وسيتم تقديم نتائج هذا التحليل وتفسيرها بشكل مفصل في الفصل الموالي من هذه الدراسة.

الفصل الخامس:

عرض ومناقشة بيانات الدراسة

1.1.5. عرض وتحليل بيانات الفرضية الجزئية الأولى:

تشير نتائج السؤال الأول الذي يهدف إلى معرفة مدى ممارسة الإفراط في السرعة لدى السائقين إلى أن 58% من السائقين أفادوا بأنهم يمارسون الإفراط في السرعة، بينما أشار 42% إلى عدم ممارستهم له.

ويُعزى لجوء نسبة كبيرة من السائقين إلى الإفراط في السرعة إلى مجموعة من العوامل النفسية والسلوكية والاجتماعية، أبرزها الشعور بالقلق والتوتر الناتج عن ضغوط الحياة اليومية، والحاجة الملحة للوصول السريع إلى الوجهات، خاصة في ظل ازدحام المواعيد أو ضيق الوقت.

كما أن بعض السائقين، لا سيما أصحاب المركبات الحديثة والفاخرة، يطورون ثقة مفرطة في قدراتهم على التحكم في السيارة، ما يجعلهم يبررون لأنفسهم الإفراط في السرعة باعتباره سلوكًا مسيطرًا عليه.

إضافة إلى ذلك، فإن بعض الأفراد يتأثرون بالمحيط الاجتماعي أو يرغبون في إثبات الذات من خلال القيادة بسرعة، خصوصًا بين فئة الشباب، حيث يرتبط الإفراط في السرعة لديهم بالشعور بالقوة والتميز.

في المقابل، فإن السائقين الذين لا يمارسون الإفراط في السرعة يتصرفون بدافع الخوف على حياتهم وسلامة أسرهم، ونتيجة لوعيهم العميق بخطورة هذا السلوك وما قد يترتب عنه من حوادث مميتة أو إصابات خطيرة.

كما أن بعضهم قد مرّ بتجارب شخصية أو شهد حوادث مؤلمة جعلتهم أكثر حرصًا على الالتزام بالسرعة القانونية.

من هنا، يتضح أن الإفراط في السرعة لا ينجم فقط عن رغبة في الوصول السريع، بل هو نتاج لعوامل مركبة تتطلب تدخلات توعوية وقانونية متكاملة للحد من انتشاره وحماية الأرواح على الطرقات.

جدول 02: مدى ممارسة الإفراط في السرعة

البند الأول	نعم	لا
النسبة المئوية	42%	58%
المجموع	42	58

من خلال نتائج السؤال الثاني المتعلق بارتكاب الحوادث بسبب الإفراط في السرعة، يظهر ذلك في الجدول رقم 2، يتبين أن 64% من السائقين أكدوا عدم ارتكابهم للحوادث، وهو ما يعكس وعيهم بخطورة الإفراط في السرعة وحرصهم على الالتزام بالقوانين والإجراءات الوقائية أثناء القيادة بالمقابل، أشار 36% من السائقين إلى أنهم ارتكبوا حوادث بسبب السرعة المفرطة.

ما يعكس وجود شريحة غير مهتمة أو غير ملتزمة بالإجراءات الوقائية أثناء القيادة، وهو مؤشر مقلق يشير إلى استمرار تأثير العوامل النفسية والسلوكية والاجتماعية التي تدفع بعض السائقين إلى تجاهل المخاطر الناتجة عن السرعة الزائدة.

وتعكس هذه النسبة الحاجة إلى تدخلات فورية وفعالة تهدف إلى الحد من الإفراط في السرعة عبر تكثيف برامج التوعية، وتطبيق العقوبات القانونية بصرامة، إلى جانب تعزيز التربية المرورية في مختلف الوسائط، خصوصاً في أوساط السائقين الشباب الذين يمثلون الفئة الأكثر عرضة لمثل هذه الانزلاقات السلوكية.

فالإفراط في السرعة لا يهدد فقط مرتكبها، بل يشكّل خطراً مباشراً على حياة الآخرين، ويُعدّ من أبرز الأسباب المؤدية إلى الحوادث القاتلة، ما يستوجب من جميع الفاعلين في المجال المروري والاجتماعي مضاعفة الجهود للحد من انتشاره وتعزيز ثقافة القيادة الآمنة.

جدول 03 : ارتكاب حادث

البند الثاني	نعم	لا
النسبة	%36	%64
المجموع	36	64

تشير نتائج السؤال الرابع حول ارتكاب الحوادث بسبب الغير إلى وجود تباين طفيف بين الفئتين، حيث أفاد 51% من السائقين بأنهم ارتكبوا حوادث بسبب سلوكيات الغير، في حين أكد 49% منهم أنهم يتحملون مسؤولية الحوادث التي تسببوا فيها.

تعكس هذه المعطيات تفاوتاً في إدراك المسؤولية بين السائقين، إذ تميل فئة منهم إلى تحميل الآخرين مسؤولية الحوادث، ربما تبريراً لسلوكياتها أو تنصلاً من تبعات تصرفاتها أثناء القيادة، وهو ما قد يُعزى إلى ضعف الوعي بأهمية الاعتراف بالدور الفردي في ضمان السلامة المرورية.

بالمقابل، فإن إقرار ما يقارب نصف المستجوبين بمسؤوليتهم عن الحوادث يشير إلى وجود درجة من الوعي بأثر الإفراط في السرعة، وسلوكيات القيادة الخطرة الأخرى، على حدوث الاصطدامات، وهو ما يعكس استعداداً لدى هذه الفئة لتحمل نتائج أفعالهم والعمل على تصحيحها.

وتبرز هذه النتائج الحاجة إلى مواصلة الجهود التوعوية والتركيز على أهمية تحمّل كل سائق لمسؤوليته، لا سيما في ما يتعلق بالإفراط في السرعة، الذي يُعد أحد أبرز أسباب الحوادث، سواء ارتكب من طرف السائق ذاته أو من قبل الآخرين.

إن تعزيز ثقافة الاعتراف بالمسؤولية الفردية يُعد خطوة ضرورية نحو تغيير السلوكيات السلبية وتحسين مستوى الانضباط على الطرق، مما يسهم في تقليل الحوادث والرفع من مؤشرات السلامة المرورية.

جدول 04: ارتكاب حادث بسبب الغير

البند الثالث	نعم	لا
النسبة	51%	51%
المجموع	51	49

تكشف نتائج السؤال الرابع الذي تم طرحه للتعرف على الأفراد الذين سبق لهم مشاهدة حادث بسبب الإفراط في السرعة، أن هناك توازناً نسبياً بين الفئتين، إذ أن 51 % من المشاركين في الدراسة أفادوا بأنهم سبق لهم مشاهدة حادث ناتج عن السرعة الزائدة، مقابل 49 % ممن لم يشهدوا مثل هذه الحوادث.

وتُبرز هذه المعطيات أن هناك نسبة هامة من السائقين لديهم تجربة مباشرة أو واقعية مع عواقب الإفراط في السرعة، وهو ما من شأنه أن يعزز وعيهم بخطورة هذا السلوك ويدفعهم إلى احترام السرعة القانونية أثناء القيادة.

فالمشاهدة المباشرة لحادث بسبب السرعة الزائدة قد تترك أثراً نفسياً قوياً لدى الفرد، يجعله أكثر حرصاً وتيقظاً، ويقلل من احتمالية تورطه في سلوكيات مشابهة.

في المقابل، فإن نسبة السائقين الذين لم يشاهدوا حوادث ناتجة عن الإفراط في السرعة تُبرز ضرورة توسيع جهود التوعية المرورية، بحيث لا تقتصر على من عاشوا التجربة

فعلياً، بل تشمل كافة السائقين عبر حملات إرشادية مستمرة ومؤثرة، تُظهر مخاطر الإفراط في السرعة بالاعتماد على قصص حقيقية، وإحصائيات دقيقة، وشهادات من أرض الواقع. فالتجربة غير المباشرة، حين تكون مدعّمة بوسائل بيداغوجية فعالة، قد تكون بدورها حافزاً مهماً لتغيير السلوكيات وتعزيز ثقافة القيادة الآمنة لدى جميع فئات السائقين.

جدول 05: مشاهدة حادث بسبب السرعة

البند الرابع	نعم	لا
النسبة	51%	49%
المجموع	51	49

تشير نتائج السؤال المتعلق بالسرعة القصوى بعد تجاوز 80 كم إلى تفاوت واضح في السرعات التي يستخدمها السائقون على الطريق. حيث تتوزع النسب بين سرعات منخفضة نسبياً مثل 90 كم/س بنسبة 4%، و100 كم/س بنسبة 14%، و110 كم/س بنسبة 13%، وصولاً إلى سرعات أعلى مثل 120 كم/س بنسبة 22% و150 كم/س بنسبة 15%. كما سجلت سرعات بين 130 و140 كم/س نسباً متساوية تقريباً بلغت 11% لكل منهما، بينما كانت نسبة السائقين الذين يسيرون بسرعات فائقة مثل 160 و170 كم/س منخفضة، حيث بلغت 8% و2% على التوالي.

وتُظهر هذه النتائج ميلاً عاماً لدى العديد من السائقين لتجاوز السرعة القانونية بشكل ملحوظ، ما يُعد مؤشراً على تفشي ظاهرة الإفراط في السرعة، التي تُعد أحد الأسباب الرئيسية لوقوع الحوادث المرورية.

يعود هذا الميل إلى جملة من العوامل، من أبرزها الشعور بالثقة الزائدة في المهارات الشخصية في القيادة، خاصة لدى السائقين الشباب، إلى جانب امتلاك سيارات ذات قدرات عالية تُغري باستخدام السرعة دون إدراك كافٍ لمخاطرها.

كما يلعب عامل الضغط الزمني دورًا مهمًا، حيث يدفع البعض إلى الإسراع من أجل الوصول في الوقت المحدد، وهو ما يرتبط بسلوكيات مستعجلة وغير محسوبة.

علاوة على ذلك، يساهم ضعف الوعي بمخاطر الإفراط في السرعة، والافتقار إلى الرقابة المرورية الصارمة في بعض المناطق، في تشجيع السائقين على تجاهل القوانين دون خوف من العقوبة.

بناءً على هذه المعطيات، تبرز الحاجة إلى تعزيز برامج التوعية المرورية التي تُظهر بوضوح العواقب الوخيمة للإفراط في السرعة، إضافة إلى ضرورة تحسين الرقابة على الطرق وتفعيل آليات الردع القانوني من خلال الرادارات والعقوبات الصارمة.

كما أن دمج مفاهيم السلامة المرورية ضمن الثقافة العامة والتكوين المبكر للسائقين يمكن أن يُسهم في الحد من هذه الظاهرة الخطيرة والحفاظ على أرواح السائقين والمارة على حد سواء.

جدول 06 : السرعة القصوى بعد 80كم

النسبة	التكرار	البند الخامس
4%	4	90
14%	14	100
13%	13	110
22%	22	120
11%	11	130
11%	11	140
15%	15	150
8%	8	160

170	2	%2
-----	---	----

تشير نتائج السؤال السادس المتعلقة بسرعة محددة تبلغ 120 كم/س إلى أن جميع أفراد العينة قد مارسوا الإفراط في السرعة، حيث لوحظت سرعات تتجاوز الحد المسموح به بشكل واضح.

فقد كانت النسبة الأكبر للسائقين تسير بسرعة 140 كم/س بنسبة 36%، تليها سرعات 150 كم/س و130 كم/س بنسبة 19% و16% على التوالي، بينما بلغت نسبة السائقين الذين تجاوزوا السرعات العالية مثل 160 كم/س 16%، و170 كم/س 7%، و180 كم/س 5%، وأخيراً نسبة ضئيلة جداً بلغت 1% وصلت سرعتهم إلى 200 كم/س.

ويعكس هذا الميل الجماعي نحو الإفراط في السرعة ضعفاً واضحاً في الالتزام بقوانين المرور، وهو ما يمثل تهديداً مباشراً للسلامة المرورية.

ويمكن تفسير هذا السلوك بعدة عوامل، أبرزها أن أغلب السائقين ضمن العينة هم من فئة الشباب، وهي فئة غالباً ما ترتبط بسلوكيات متهورة ورغبة في التحدي والإثبات، خصوصاً إذا كانوا يقودون سيارات قوية الأداء أو فارهة، ما يمنحهم ثقة مفرطة في قدرتهم على التحكم، رغم أن الواقع يُثبت أن الإفراط في السرعة يزيد بشكل كبير من احتمالية وقوع الحوادث المميتة.

كما تسهم في تفشي هذا السلوك عوامل أخرى مثل ضعف الرقابة على الطرق، والتساهل أحياناً في تطبيق العقوبات الرادعة، بالإضافة إلى نقص التكوين الوقائي والثقافة المرورية لدى بعض السائقين.

وتشير هذه المعطيات إلى حالة من اللامبالاة أو الاستهتار بقواعد السلامة من قبل عدد من السائقين، الأمر الذي يتطلب تدخلاً عاجلاً من الجهات المعنية، سواء من خلال تشديد الرقابة وتفعيل الردع القانوني، أو عبر حملات توعية هادفة ومستمرة تُركّز على خطورة الإفراط في السرعة وآثاره الكارثية على الأفراد والمجتمع.

فمواجهة هذا النوع من السلوكيات لا يمكن أن يتم إلا بمقاربة شاملة تشمل التوعية، الردع، والتكوين السليم لقادة المركبات.

جدول 07: السرعة المحددة 120 كم سرعتك

النسبة	التكرار	البند السادس السرعة
16%	16	130
36%	36	140
19%	19	150
16%	16	160
7%	7	170
5%	5	180
1%	1	200

قمنا بعدها بطرح السؤال السابع للتعرف على مدى فهم السائقين للإفراط في السرعة، وكانت النتائج كما هي موضحة في الجدول رقم 08.

نلاحظ أن النسبة الأكبر 57% هي لفئة الموافقة 26% موافق و31% موافق جداً، بينما المعارضون يمثلون 30% فقط، والنسبة المتبقية 13% تمثل الحياد.

وتُشير هذه المعطيات إلى أن جزءًا كبيرًا من السائقين لا يُدرك خطورة الإفراط في السرعة باعتباره مخالفة مرورية تهدد السلامة، بل يرونه سلوكًا مفهومًا وربما مقبولًا ضمن ظروف معيّنة.

هذا الفهم أو القبول قد يكون ناتجًا عن عوامل عدة، أبرزها الضغوط الزمنية التي تُجبر بعض السائقين على تقليص وقت التنقل، أو انتشار الثقافة المجتمعية التي تعتبر السرعة مهارة، بل وأحيانًا دليلاً على الكفاءة أو "الاحتراف" في القيادة، خصوصًا بين فئة الشباب.

كما أن من يرى أن الإفراط في السرعة "مقبول" قد يكون مدفوعًا بنزعة للمخاطرة أو قناعة بأن فوائده كالوصول السريع تفوق مخاطره، مما يُشكل انحرافًا في تقدير المخاطر الفعلية الناتجة عن تجاوز السرعة القانونية.

يُضاف إلى ذلك تأثير بنية الطرق في هذا التصور؛ فالطرق الواسعة، المعبّدة جيدًا، والخالية من الانحدارات أو الانعطافات قد توهم السائق بأنها آمنة للسرعة، مما يعزز هذا السلوك.

بناءً على هذه النتائج، فإن هذا القبول المتزايد لمفهوم الإفراط في السرعة يتطلب تكثيف جهود التوعية، ليس فقط حول المخاطر المادية والمباشرة، بل حول البُعد الثقافي والنفسي الذي يجعل بعض السائقين يرون هذا السلوك عاديًا أو مبررًا.

إن تصحيح هذا الفهم الخاطئ يجب أن يكون هدفًا أساسيًا في الاستراتيجيات المرورية، من خلال حملات إعلامية مدروسة، إدماج الثقافة المرورية في المؤسسات التربوية، وتفعيل قوانين ردية تُعيد الاعتبار للقواعد القانونية كخط أحمر لا يجوز تجاوزه.

جدول 08: فهم الإفراط في السرعة

البند السابع	موافق جدا	موافق	محايد	معارض	معارض جدا
النسبة المئوية	31%	26	13%	13%	17%
المجموع	57%		13%	30%	

بعدها قمنا بطرح السؤال الثامن للتعرف على مدى فهم الإفراط في السرعة شبه منعدم وكانت النتائج كما هي موضحة في الجدول رقم 09، نلاحظ أن فئة الموافقة موافق جدًا 14% و موافق 33% تمثل ما مجموعه 47% من المشاركين، بينما المعارضون معارض جدًا 7% و معارض 28% يشكلون 35%، وتبقى نسبة المحايدين عند 18%.

تُظهر هذه النتائج أن ما يقارب نصف المشاركين 47% يميلون إلى الموافقة على عبارة "شبه منعدم" في هذا السياق، وهو ما يعكس نوعًا من التقبل أو الاعتراف بأن الظاهرة أو السلوك المعني شبه منعدم فعلاً.

وهو ما يُشير إلى وجود شريحة ترى بأن الإفراط في السرعة لا يزال حاضرًا ومقلًا. أما نسبة التي اختارت الحياد، فقد تعكس حالة من التردد أو الغموض في تقييم انتشار الظاهرة، وربما تدل على نقص في المعلومات أو قلة الوعي الكافي بالمحيط المروري.

من منظور علم الاجتماع، فإن هذه النتائج يمكن تفسيرها بارتباط تصورات الأفراد بالواقع المحلي الذي يعيشونه؛ فالسائق الذي لا يلاحظ كثيرًا من الحالات الخطرة أو الذي يتحرك ضمن بيئات منضبطة مروريًا، قد يُكوّن انطباعًا بأن الإفراط في السرعة أصبح نادرًا أو "شبه منعدم".

في المقابل، فإن من يتنقل في محاور مرورية تشهد اختراقات متكررة للسرعة القانونية، يُكوّن تصورًا مغايرًا وأكثر تشددًا تجاه انتشار الظاهرة.

ويُبرز علم النفس الاجتماعي أن المواقف المحايدة، كما في حالة من المشاركين، كثيراً ما تنجم عن غياب موقف معرفي واضح، أو صعوبة في تفسير الظاهرة بدقة، خاصةً عندما تكون اللغة المستخدمة مثل "شبه منعدم" محملة بطابع تقديري شخصي، وليس قياسياً.

كما أن البنية التحتية بدورها تلعب دوراً غير مباشر في تشكيل هذا التصور؛ فعلى سبيل المثال، الطرق المجهزة جيداً والمزوّدة بإشارات واضحة ورادارات مراقبة قد توحى بانخفاض وتيرة الإفراط في السرعة، حتى لو كانت السلوكيات الفعلية لا تعكس ذلك دائماً.

بالتالي، تُظهر هذه النتائج أهمية إدراج مفاهيم دقيقة ومحددة عند قياس تصورات الأفراد حول السلوكيات المرورية، وتُبرز ضرورة التركيز على التوعية الواقعية المبنية على معطيات إحصائية فعلية، بدلاً من الاكتفاء بالتصورات الشخصية، التي قد تكون مضللة أو غير دقيقة في تقييم حجم المخاطر المتعلقة بالإفراط في السرعة.

جدول 09: شبه منعدم

البند الثامن	موافق جداً	موافق	محايد	معارض	معارض جداً
النسبة المئوية	14%	33%	18%	28%	7%
المجموع	47%		18%	35%	

بعدها قمنا بطرح السؤال التاسع بالتعرف على مدى فراغة من حيث المضمون ، وكانت النتائج كما هي موضحة في الجدول رقم 10 ، نلاحظ أن فئة الموافقة موافق جداً 16 % و موافق 21% تمثل 37% من إجمالي المشاركين، بينما فئة المعارضين معارض 26% و معارض جداً 14% تمثل نسبة 40%.

من جهة أخرى، تمثل نسبة المحايدين 23%. يُظهر هذا التوزيع أن نسبة المعارضين لهذا البند تتفوق بشكل طفيف على نسبة الموافقين، مع وجود نسبة معتبرة من المشاركين المترددين أو المحايدين.

يعكس هذا التباين انقسامًا داخليًا في العينة يعود إلى اختلاف الخبرات الشخصية والمواقف الفردية، حيث قد يرى البعض أن الإفراط في السرعة لا يحمل مضمونًا واضحًا أو قيمة فعلية قد تُبرر انتشاره أو قبوله، في حين ينظر آخرون إلى هذا السلوك كمشكلة حقيقية ومهددة للسلامة، وبالتالي يعتبرون عبارة "فارغ من المضمون" غير دقيقة أو غير ملائمة.

هذا الانقسام قد يكون ناجمًا أيضًا عن غموض العبارة المطروحة أو ضعف ارتباطها بالواقع المروري الذي يعيشه الأفراد، ما يصعب معه الوصول إلى تقييم موحد بين المشاركين.

من جهة أخرى، تؤثر جودة التوعية المرورية وفعالية البنية التحتية بشكل كبير على كيفية فهم السائقين للسلوكيات الخطرة مثل الإفراط في السرعة، ما يؤدي إلى اختلاف التفسيرات والتصورات بين فئات العينة.

عليه، تبرز أهمية صياغة مفاهيم واضحة ودقيقة عند دراسة مثل هذه الظواهر، بالإضافة إلى ضرورة تطوير برامج توعية تُبرز الأبعاد الخطيرة للإفراط في السرعة، وتوضح مآلاتها على السلامة الفردية والجماعية، كي يتمكن السائقون من تبني فهم مشترك يُسهّم في تقليل الممارسات الخطرة على الطرق.

جدول 10: فارغة من حيث المضمون

البند التاسع	موافق جدا	موافق	محايد	معارض	معارض جدا
النسبة المئوية	16%	21%	23%	26%	14%
المجموع	37%		23%	40%	

ثم قمنا بطرح السؤال العاشر للتعرف على مدى شكل الطرح ، وقد كانت النتائج كما هي موضحة بالجدول رقم 11، نلاحظ أن نسبة الموافقين موافق جدًا 20% و موافق

26% تبلغ 46%، في حين تبلغ نسبة المعارضين معارض 28% و معارض جداً 12% حوالي 40%. أما النسبة المتبقية 14% فتخص فئة المحايدون.

وفقاً لما يوضحه الباحثون في علم النفس الاجتماعي، يمكن أن يعزى ارتفاع نسبة الموافقة على هذه العبارة إلى النزعة المحافظة التي تتمتع بها بعض الفئات، حيث يفضلون التمسك بالمألوف والتقليدي، حتى وإن كان من نمط "قديم الطرح والشكل".

كما أن الخبراء في مجال القيادة والسلامة المرورية يرون أن هذا التوجه قد ينشأ من التباين في الخبرات والتوقعات بين الأجيال المختلفة؛ فبعض السائقين يميلون إلى الاحتفاظ بأساليب تقليدية في التعامل مع قواعد المرور، بينما يطالب آخرون بالتحديث والتجديد في الفكر والسلوك.

علاوة على ذلك، توضح الدراسات في السلوك الاجتماعي أن استمرار بعض المفاهيم والتوجهات القديمة يعود في كثير من الأحيان إلى الثقافة المجتمعية السائدة، بالإضافة إلى محدودية التطورات في البنية التحتية والخدمات المتعلقة بالمرور والسلامة، مما يعزز التشبث بالطرائق التقليدية في إدارة السلوك المروري.

بالتالي، تظهر الحاجة إلى تحديث الطرح والتوعية بأساليب جديدة ومتطورة تتناسب مع التغيرات المجتمعية والتكنولوجية، لضمان تحسين فهم السائقين وخفض معدلات الإفراط في السرعة وحوادث المرور.

جدول 11: قديمة الطرح والشكل

البند العاشر	موافق جدا	موافق	محايد	معارض	معارض جدا
النسبة المئوية	20%	26%	14%	28%	12%
المجموع	46%		14%	40%	

ثم قمنا بطرح السؤال الحادي عشر للتعرف على مدى عدم تحقيق الأهداف المنشودة، وقد كانت النتائج كما هي موضحة بالجدول رقم 12، يتبين أن نسبة الموافقين موافق جدًا 19% و موافق 22% تمثل 41% من المشاركين، في حين تبلغ نسبة المعارضين معارض 21% ومعارض جدًا 16% حوالي 28%.

اللافت هنا هو ارتفاع نسبة المحايدين 31%، ما يعكس ترددًا ملحوظًا أو ربما غموضًا في إدراك مضمون العبارة.

يرجح أن هذه النسبة المرتفعة من الحياد تعود إلى عدم وضوح العبارة بالنسبة للبعض أو إلى قلة خبرتهم المباشرة مع مفهوم "عدم تحقيق الأهداف المنشودة" المرتبط بالسلوكيات المرورية مثل الإفراط في السرعة.

كما أن سلوك السائقين يُظهر أن قبول فكرة عدم تحقيق الأهداف قد يتأثر بشكل كبير بالتجارب السابقة في القيادة أو بتوقعاتهم الشخصية التي قد تكون غير واقعية.

علاوة على ذلك، تؤكد أبحاث إدارة السلامة المرورية أن البيئة المحيطة، بما في ذلك جودة البنية التحتية للطرق ومدى توفر عوامل السلامة، تلعب دورًا غير مباشر في تشكيل إدراك السائقين لأهداف القيادة الآمنة وإمكانية تحقيقها.

ضعف هذه العوامل قد يؤدي إلى شعور بالإحباط أو عدم تحقيق الأهداف، مما ينعكس على المواقف تجاه الالتزام بالسرعة القانونية.

بالتالي، يشير هذا التوزيع إلى الحاجة إلى توضيح أكبر وتعزيز الوعي حول أهداف السلامة المرورية، مع التركيز على تحسين بيئة الطرق والبنية التحتية لتسهيل تحقيق هذه الأهداف وتعزيز السلوكيات الإيجابية لدى السائقين.

جدول 12: عدم تحقيق الاهداف المنشودة

البند الاحادي عشر	موافق جدا	موافق	محايد	معارض	معارض جدا
النسبة المئوية	19%	22	31%	12%	16%
المجموع	41%		31%	28%	

أظهرت نتائج السؤال الثاني عشر، الذي يهدف إلى قياس درجة الإقناع، ما ورد في جدول 13، حيث بلغت نسبة الموافقين "موافق جداً" 25% و"موافق" 31%، أي ما مجموعه 56% من المشاركين، مما يعكس غالبية مؤيدة.

في المقابل، شكّل الراضون نسبة 19% (معارض 13%، معارض جداً 6%)، في حين جاءت نسبة المحايدين مرتفعة نسبياً، حيث بلغت 25%.

يمكن تفسير هذه النتائج من خلال منظور علم النفس الاجتماعي الذي يرى أن الإقناع عملية معقدة تتأثر بعوامل مثل التجارب الشخصية والمواقف السابقة، بالإضافة إلى وضوح الرسائل التي تم تقديمها وموثوقية الظروف المحيطة بها، مما يعزز من تقبل الرسائل المقنعة لدى المشاركين.

كما أن النسبة المرتفعة للمحايدين قد تعكس تردداً أو غموضاً في فهم مفهوم الإقناع أو تفاوتاً في درجة التعرض للمحتوى المقنع.

أما انخفاض نسبة الراضين، فيشير إلى أن غالبية الأفراد لا يعارضون فكرة الإقناع كأداة للتأثير، بل ينظرون إليها إيجابياً، خاصة إذا كانت مرتبطة بتحسين السلوكيات أو زيادة الوعي. بناءً عليه، تُبرز هذه النتائج أهمية توجيه حملات التوعية بأسلوب مقنع وواضح لضمان وصول الرسائل إلى أكبر عدد ممكن من المستهدفين وتحقيق التأثير المرغوب.

جدول 13: الإقناع

البند الثاني عشر	موافق جداً	موافق	محايد	معارض	معارض جداً
النسبة المئوية	25%	31%	25%	13%	6%
المجموع	56%		25%	19%	

أظهرت نتائج السؤال الثالث عشر المتعلقة بقياس فعالية "الترغيب" أن نسبة الموافقين بلغت 50% من العينة، حيث صرح 20% بأنهم "موافقون جداً" و30% بأنهم "موافقون".

في المقابل، بلغت نسبة المعارضين 21%، توزعت بين 14% "معارضين" و7% "معارضين جداً"، بينما شكّلت فئة المحايدين نسبة معتبرة وصلت إلى 29%.

تعكس هذه الأرقام ميل غالبية المشاركين إلى تبني موقف إيجابي تجاه أسلوب الترغيب، ما يشير إلى قناعة نسبية بفعاليتها كوسيلة تحفيزية، خاصة في السياقات التي تتضمن حوافز واضحة وظروف مشجعة.

هذا يتماشى مع ما توصلت إليه دراسات في علم النفس التربوي والاجتماعي، والتي تؤكد أن الترغيب يسهم في رفع الدافعية وتعزيز الانخراط في السلوك المرغوب.

من جهة أخرى، فإن ارتفاع نسبة المحايدين قد يعكس حالة من الغموض أو التردد في الموقف تجاه مفهوم الترغيب، وقد يكون ناتجاً عن اختلاف التجارب الفردية أو ضعف وضوح المفهوم لدى بعض المشاركين.

أما نسبة المعارضة، فقد تُعزى إلى مواقف مبدئية ترفض الاعتماد على الحوافز الخارجية، إيماناً بأهمية الدافع الذاتي، وهو ما تدعمه بعض الأدبيات التي تربط بين الاعتراض على الترغيب وارتفاع قيمة الاستقلالية والمبادرة الذاتية لدى الأفراد.

جدول 14: الترغيب

البند الثالث عشر	موافق جداً	موافق	محايد	معارض	معارض جداً
النسبة المئوية	20%	30%	29%	14%	7%
المجموع	50%		29%	21%	

بعدها قمنا بطرح السؤال الرابع عشر بالتعرف على مدى الرغيب، وكانت النتائج كما هي موضحة في الجدول رقم يُظهر جدول 15 نتائج البند المتعلق بـ "التحذير"، حيث تُشكل فئة الموافقين موافق جداً 31% و موافق 37% ما مجموعه 68%، وهي نسبة مرتفعة جداً، ما يعكس اتفاقاً واسعاً بين المستجوبين حول أهمية التحذير.

في المقابل، نجد نسبة معارضة منخفضة معارض 9% و معارض جداً 4% يساوي 13%، فيما بقيت نسبة المحايدين عند 19%.

تُشير هذه النسب إلى إدراك قوي وأهمية كبيرة يوليها المشاركون للتحذير، خاصة في سياق القيادة والسلامة المرورية.

يُبرز هذا الاتفاق الواسع أن التحذيرات تلعب دوراً فعالاً في تعزيز الامتثال لقواعد السير وتقليل المخاطر المحتملة على الطرق.

ويرى خبراء السلامة المرورية أن التحذيرات المباشرة والصريحة من جهات موثوقة، مثل السلطات المختصة، تساعد في زيادة وعي السائقين وتحفيزهم على الالتزام بالإرشادات الوقائية.

كما يفسر علماء النفس الاجتماعي ارتفاع نسبة الموافقة بوجود ثقة في المصادر التي تصدر هذه التحذيرات، مما يجعلها أكثر قبولاً وتأثيراً.

من جهة أخرى، قد تكون هذه النتائج انعكاساً لتجارب سابقة للسائقين مع مواقف خطيرة أو حوادث، مما يجعلهم أكثر حساسية لأهمية التحذير في الحفاظ على السلامة العامة.

وبالتالي، تعكس هذه النتائج دعمًا واضحًا لاستمرار وتعزيز استخدام أساليب التحذير كجزء أساسي من السياسات المرورية للحد من الحوادث.

جدول 15: التحذير

البند الرابع عشر	موافق جدا	موافق	محايد	معارض	معارض جدا
النسبة المئوية	31%	37%	19%	9%	4%
المجموع	68%		19%	13%	

بعدها قمنا بطرح السؤال الرابع الخامس عشر بالتعرف على مدى الترهيب، وكانت النتائج كما هي موضحة في الجدول رقم 16، حيث تُشكّل فئة الموافقين موافق جدًا 20 % وموافق 32 % ما نسبته 52 % من المشاركين، مقابل 28 % معارضين معارض 21 % ومعارض جدًا 7 % النسبة المتبقية 20 % هي لفئة المحايدين.

يُشير هذا التوزيع إلى أن أكثر من نصف المستجوبين يعتبرون التهيب مقبولاً أو مبرراً في سياقات معينة، وهو ما تدعمه بعض الدراسات التي تربط التهيب بالإدارة الصارمة أو الحفاظ على الانضباط، لا سيما في البيئات التي تتطلب الحزم.

من ناحية أخرى، تعكس نسبة المحايدين درجة من الغموض أو الحيرة تجاه جدوى التهيب، كما تظهرها الدراسات النفسية حين تكون المواقف تجاه السيطرة شديدة التعقيد.

في المقابل، تُظهر نسبة المعارضين وجود وعي قوي بمخاطر التهيب، وهو ما يتفق مع دراسات السلامة والتواصل التي تبين أنّ التهيب قد يؤدي إلى مقاومة سلبية بدلاً من الامتثال.

بشكل عام، توضح النتائج أن التهيب يُنظر إليه من قبل العديد من المشاركين كأداة مقبولة أحياناً، لكن يظل هناك وعي بمعارضته لدى نسبة معتبرة من المستجوبين.

جدول 16: التهيب

البند الخامس عشر	موافق جداً	موافق	محايد	معارض	معارض جداً
النسبة المئوية	20%	32%	20%	21%	7%
المجموع	52%		20%	28%	

وللتحقق من صدق الفرضية الجزئية الأولى التي مفادها توجد فروق ذات دلالة إحصائية في اتجاهات السائقين نحو الإفراط في السرعة أثناء السياقة، قمنا بحساب اختبار t ، وكانت النتائج كما هي مبينة في الجدول رقم 17، إذ بلغ المتوسط الحسابي 30.06، قيمة t 61.34، بانحراف معياري قدره 4.73، ودرجة حرية بـ 99، عند مستوى دلالة معتمدة بـ 0.05، وكانت مستوى الدلالة المحسوبة بـ 0.00 وبالتالي توجد فروق ذات دلالة إحصائية في اتجاهات السائقين نحو الإفراط في السرعة أثناء السياقة، أي تحقق الفرضية الجزئية الأولى.

جدول رقم 17: نتائج اختبار t فروق ذات دلالة إحصائية في اتجاهات السائقين نحو الإفراط في السرعة أثناء السياقة

المتغير	العينة	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	درجة الحرية	T	الدلالة المحسوبة	الدلالة المعتمدة
فروق ذات دلالة إحصائية في اتجاهات السائقين نحو الإفراط في السرعة أثناء السياقة	100	30.06	4.73	99	61.34	0.00	0.05

اتجاهات السائقين نحو الإفراط في السرعة أثناء السياقة، إلى أن هذه الظاهرة لا يمكن فهمها إلا من خلال تحليل متعدد الأبعاد يأخذ بعين الاعتبار السياقات النفسية، والاجتماعية، والديموغرافية، والبيئية التي تحيط بالسائق.

فقد بينت المعطيات المستخلصة من العينة أن السائقين لا يتبنون سلوك الإفراط في السرعة بنفس الشكل أو لنفس الأسباب، وإنما هناك تباينات واضحة تشير إلى ضرورة توجيه التدخلات وفق خصائص الفئات المستهدفة.

وفي هذا الإطار، جاءت نتائج هذه الدراسة لتؤكد ما توصلت إليه دراسة فورار سارة وبورليطن سميير (2023) التي كانت بعنوان "الفروق في أنماط السياقة وفق المتغيرات الديموغرافية (الجنس، السن، المستوى التعليمي، الخبرة)"، حيث أشارت إلى أن أنماط القيادة، خصوصاً ما يتعلق منها بالسلوكيات المحفوفة بالمخاطر كالسرعة الزائدة، تختلف باختلاف السمات الشخصية والخبرات السابقة.

هذه الدراسة المرجعية أكدت أن الذكور من الفئة العمرية الشابة، ومن ذوي الخبرة المحدودة، هم الأكثر عرضة لممارسة الإفراط في السرعة، مقارنةً بالفئات الأخرى.

من خلال تحليل الإجابات، تبين أن العوامل النفسية تلعب دورًا أساسيًا في تشكيل هذا السلوك.

فمشاعر التوتر، والقلق، وضيق الوقت، أو حتى الرغبة في التنفيس عن الغضب، كلها تمثل محفزات قوية تدفع بعض الأفراد إلى تجاوز السرعة المسموح بها، أملًا في الوصول بسرعة أو استعادة نوع من التحكم في حياتهم اليومية.

ويزداد هذا السلوك في البيئات الحضرية المزدحمة، حيث يُنظر إلى السرعة كحل لتجاوز الضغط اليومي.

أما من الناحية السلوكية، فقد لوحظ أن بعض السائقين يرتبط لديهم الإفراط في السرعة بشعور بالقوة والثقة، أو حتى بالرغبة في التحدي والاستعراض.

فحب القيادة السريعة، والرغبة في التجريب، أو الشعور بامتلاك مهارات خاصة في التحكم بالمركبة، كلها عناصر تدفع إلى تبني هذا السلوك دون تقدير كافٍ لعواقبه.

ويتقاطع هذا مع ما تشير إليه الأدبيات النفسية من أن الإفراط في السرعة يمكن أن يكون مظهرًا من مظاهر البحث عن الإثارة أو محاولة إثبات الذات.

وعلى الصعيد الاجتماعي، تكشف المعطيات أن مظهر السيارة، والوضع الاجتماعي للسائق، وتأثير المجموعة (مثل تقليد الأصدقاء)، كلها عوامل تلعب دورًا مهمًا في تشجيع أو تثبيط هذا السلوك.

بعض السائقين يتبنون الإفراط في السرعة كوسيلة لإظهار التفوق أو التميز، خصوصاً أمام الآخرين، وهو ما يجعل هذا السلوك أكثر انتشاراً في الفئات العمرية الشابة.

المقابل، توجد فئة من السائقين تتبنى مواقف مضادة تمامًا لهذا السلوك، مدفوعة بإحساس عالٍ بالمسؤولية الفردية والمجتمعية، ووعي تام بالمخاطر المترتبة على تجاوز السرعة القانونية.

هؤلاء السائقون يتميزون عادة بخبرة طويلة في القيادة، ومستوى تعليمي أعلى، وقد يكونون قد تعرضوا أو شهدوا حوادث مرور خطيرة، ما شكل لديهم وعياً وقائياً دائماً.

وتكشف النتائج أن هذا التنوع في الاتجاهات ينعكس أيضاً في فهم السائقين لمفهوم "الإفراط في السرعة"، حيث تتباين التصورات من مجرد تجاوز طفيف للحد الأقصى، إلى اعتبار ذلك سلوكاً خطيراً لا يمكن تبريره.

فيما أعربت مجموعة أخرى عن نوع من اللامبالاة، معتبرين أن الحدود المفروضة على السرعة غير مناسبة دائماً، أو أن تطبيقها غير واقعي.

كما تُظهر الدراسة أن الحملات التوعوية المتعلقة بالإفراط في السرعة تُقيّم بشكل متباين من قبل السائقين.

البعض يرى أنها غير فعالة لأنها تعتمد على رسائل تقليدية لا تُخاطب دوافعهم الحقيقية، بينما يرى آخرون أنها تفتقر إلى التأثير المستدام لعدم اقترانها بتطبيق صارم للقانون أو بعناصر تحفيزية.

وهذا يدعو إلى إعادة التفكير في تصميم هذه الحملات لتكون أكثر تخصيصاً وفاعلية.

وقد تبين أيضاً أن تجربة السائقين مع الحوادث تلعب دوراً حاسماً في تشكيل مواقفهم تجاه السرعة المفرطة.

فالسائقون الذين مروا بتجارب سلبية يميلون إلى الحذر والالتزام، بعكس أولئك الذين لم يتعرضوا لحوادث أو لم يشعروا بخطورة سلوكهم بعد.

ومن هذا المنظور، يصبح من الضروري اعتماد سياسة شاملة لمكافحة الإفراط في السرعة، لا تقتصر على العقوبات أو التحذير، بل تمتد إلى التربية المرورية المبكرة، والتكوين المستمر، والدعم النفسي، والتحفيز، والردع، وتحسين البنية التحتية للطرق.

وبناء على كل ما سبق، يمكن التأكيد على صحة الفرضية الأولى، مع ضرورة العمل على توجيه السياسات والبرامج بطريقة تلائم التباينات في دوافع وسلوكيات السائقين.

كما تفتح هذه النتائج المجال لتطوير تدخلات مخصصة تأخذ في الاعتبار الخصائص النفسية والاجتماعية والديموغرافية للمستهدفين، بما يضمن أكبر قدر من الفعالية في تقليص ظاهرة الإفراط في السرعة وتحسين مؤشرات السلامة المرورية بشكل عام.

2.1.5. عرض وتحليل بيانات الفرضية الجزئية الثانية:

بعدها قمنا بطرح السؤال السادس عشر للتعرف على مدى معرفة القانون و تطبيقه وكانت النتائج كما هي موضحة في الجدول رقم 18، إذ نلاحظ أن غالبية المستجيبين 59% مجموع "موافق جداً" و"موافق" يدركون معرفة القانون ويحرصون على تطبيقه أثناء السياقة، وهو ما يعكس وعياً عاماً بأهمية قواعد المرور.

بينما 24% من المستجيبين كانوا في موقف حيادي، مما قد يعكس تردداً أو ضعفاً في الالتزام بتطبيق القانون، ونسبة المعارضين 17% .

يمكن تفسير هذه النتائج بعدة عوامل، أهمها ارتفاع وعي بعض السائقين نتيجة الحملات التوعوية المتكررة وتجاربهم السابقة مع مخالفات المرور، مما يعزز التزامهم بالقانون ورغبتهم في القيادة الآمنة.

بالمقابل، قد تعكس نسبة الحياديين ضعف فعالية الرقابة أو عدم وجود نظام ردع قوي على الطرق، مما يترك بعض السائقين في موقف غير حاسم تجاه الالتزام بالقانون.

أما المعارضون فيمكن أن يكون لديهم قناعة بعدم جدوى القوانين أو لم يواجهوا تجارب سلبية مباشرة مرتبطة بالسرعة الزائدة، مما يقلل من احترامهم لها.

تدل هذه النتائج على أهمية مواصلة ودعم حملات التوعية المرورية، بالإضافة إلى تكثيف الرقابة وتفعيل إجراءات الردع لضمان التزام أكبر من قبل السائقين، ما يسهم في تعزيز السلامة على الطرق وتقليل الحوادث المرورية.

جدول 18: مدى معرفة القانون وتطبيقه

البند السادس عشر	موافق جدا	موافق	محايد	معارض	معارض جدا
النسبة المئوية	27%	32%	24%	11%	6%
المجموع	59%		24%	17%	

بعدها قمنا بطرح السؤال السابع عشر للتعرف على، وكانت النتائج كما هي موضحة في الجدول رقم 19، إذ نلاحظ أن نسبة كبيرة من المستجيبين 52% مجموع "موافق جداً" و"موافق" يرون أن بالإمكان تفادي العقوبات المرورية بالمال، وهو ما يعكس وجود قناعة لدى شريحة كبيرة بأن المال وسيلة لتجاوز القوانين.

بينما كانت نسبة المحايدين 26% متوسطة، مما يدل على حالة من التردد أو عدم الوضوح في مواقفهم. أما نسبة المعارضين 22% مجموع "معارض" و"معارض جداً"، فتبدو أقلية، ما يشير إلى أنهم لا يعتقدون بإمكانية تفادي العقوبات المالية أو يرفضون هذه الفكرة مبدئياً

يمكن تفسير هذه النتائج بعدة أسباب، هناك اعتقاد شائع بضعف تطبيق القوانين أو وجود ثغرات تسمح لبعض السائقين بنفاذي العقوبات عبر دفع مبالغ مالية، وهو ما قد يعكس تجارب سابقة أو حوادث متكررة في المجتمع تؤكد وجود هذه الممارسات.

موقف المحايدين قد ينبع من قلة اطلاعهم على آليات تطبيق الغرامات، أو من شكوك متعلقة بفعالية النظام القانوني في فرض العقوبات بشكل صارم.

أما الأقلية المعارضة، فقد يكونون أكثر التزاماً أخلاقياً أو على دراية بأن النظام القانوني يطبق العقوبات بشكل عادل وأن تجاوزها ليس ممكناً فعلياً.

هذه الأسباب تؤكد أهمية تعزيز الشفافية في تطبيق العقوبات المرورية، وزيادة حملات التوعية حول مخاطر التساهل المالي، وذلك لضمان احترام القوانين ورفع مستوى الالتزام بها من جميع السائقين، وبالتالي تعزيز السلامة المرورية.

جدول 19: تفادي العقوبات بالمال

البند السابع عشر	موافق جدا	موافق	محايد	معارض	معارض جدا
النسبة المئوية	20%	32%	26%	17%	5%
المجموع	52%		26%	22%	

بعدها قمنا بطرح السؤال الثامن عشر للتعرف على مدى تفادي العقوبات بالوساطة ، وكانت النتائج كما هي موضحة في الجدول رقم 20، إذ نلاحظ أن ما يقارب نصف المستجيبين 49% مجموع "موافق جداً" و"موافق" يرون أن بإمكانهم تفادي العقوبات عبر الوساطة، وهو ما يعكس وجود تصورات راسخة بأن الوساطة أو "المعرفة" الشخصية يمكن أن تساعد على الإفلات من القانون.

نسبة المحايدين 22% تُظهر بعض التردد أو الحذر في إبداء الرأي. أما نسبة المعارضين 29% مجموع "معارض" و"معارض جداً" فهي تمثل شريحة مهمة، تدل على وجود وعي لدى جزء من المستجيبين بأن الوساطة ليست وسيلة فعالة أو مقبولة قانونيًا وأخلاقيًا

يمكن تفسير هذه النتائج بعدة أسباب ، الثقافة السائدة في بعض المجتمعات التي تعتبر الوساطة جزءًا من التعاملات اليومية، مما ينعكس على توقعات السائقين بخصوص إمكانية تجاوز القانون من خلال علاقات شخصية أو وساطات.

موقف المحايدين قد يشير إلى عدم تجربتهم الشخصية لمثل هذه الممارسات أو إلى ترددهم في تأكيد فعاليتها.

تعكس نسبة المعارضين المرتفعة وعيًا قانونيًا وأخلاقيًا متينًا لدى شريحة من السائقين، الذين يدركون أن الوساطة تُضعف من مبادئ العدالة وتضر بالنظام القانوني.

بناءً على هذه النتائج، تظهر الحاجة الملحة إلى تكثيف حملات التوعية التي تؤكد على أهمية تطبيق القانون بشكل عادل ومتساوٍ، وتسلط الضوء على مخاطر الفساد والوساطة في السياقات المرورية، بهدف تعزيز نزاهة النظام وتحقيق السلامة على الطرق.

جدول 20 : تفادي العقوبات بالوساطة

البند الثامن عشر	موافق جدا	موافق	محايد	معارض	معارض جدا
النسبة المئوية	%22	%27	%22	%16	%13
المجموع	%49		%22	%29	

بعدها قمنا بطرح السؤال التاسع عشر للتعرف على مدى تلقي التربية الخاصة في هذا المجال، وكانت النتائج كما هي موضحة في الجدول رقم 21 ، نلاحظ أن نسبة كبيرة من المستجيبين %54 مجموع "موافق جداً" و"موافق" يقرون بتلقيهم تربية خاصة في مجال السلامة المرورية، وهو ما يعكس أهمية هذا الجانب في تكوين وعيهم وسلوكهم أثناء القيادة.

نسبة المحايدين %22 تُظهر بعض التردد أو ربما عدم تأكدهم من مدى استفادتهم من هذه التربية الخاصة، بينما تمثل نسبة المعارضين %24 مجموع "معارض" و"معارض جداً" شريحة ترى أن التربية الخاصة في هذا المجال إما غير متوفرة لهم أو لم تكن فعالة بما يكفي .

قد يكون السبب في ذلك هو ضعف وجود هذه البرامج في بعض المناطق أو فئات المجتمع، خصوصاً في المناطق الريفية أو بين الفئات العمرية الأكبر سناً، حيث تقل فرص الوصول إلى التربية الخاصة.

كما أن بعض هؤلاء المستجيبين قد يكون لديهم تجربة سلبية مع البرامج التدريبية، أو يرونها شكلية وغير فعالة، مما يضعف من إيمانهم بأهميتها. هذه النسبة تشير أيضاً إلى احتمال وجود قصور في الموارد المخصصة لهذه البرامج، سواء من حيث عدد المدربين المؤهلين أو المحتوى المقدم أو طرق التقييم والمتابعة.

بالإضافة إلى ذلك، قد تتداخل عوامل أخرى تؤثر على قبول التربية الخاصة مثل الثقافة المجتمعية التي قد تقلل من أهمية التوعية أو تتجاهل السلامة المرورية كمجال أولوي.

كما أن بعض السائقين قد يعانون من مشاكل في فهم أو تطبيق التعليمات المقدمة بسبب مستويات تعليمية متباينة أو ضعف في مهارات التواصل والتعليم.

بناءً على ذلك، فإن هذه النتائج تبرز الحاجة إلى تطوير برامج التربية المرورية بشكل شامل، بحيث تكون أكثر شمولية وتفاعلاً مع المستفيدين، مع اعتماد أساليب تعليمية حديثة تركز على التفاعل العملي والتدريب الواقعي.

كما يجب توسيع نطاق هذه البرامج لتشمل جميع فئات السائقين، مع تخصيص محتوى يتناسب مع اختلاف خلفياتهم ومستوياتهم التعليمية والثقافية.

وأخيراً، لا بد من دمج هذه التربية ضمن منظومة متكاملة تشمل حملات توعية مستمرة، وتشديد الرقابة على الطرق، بالإضافة إلى إشراك المجتمع المحلي والجهات المعنية لضمان نجاح وتأثير هذه البرامج على المدى الطويل، وبالتالي تعزيز ثقافة السلامة المرورية وتقليل الحوادث.

جدول 21: تلقي تربية خاصة في هذا المجال

معارض جدا	معارض	محايد	موافق	موافق جدا	البند التاسع عشر
8%	16%	22%	34%	20%	النسبة المئوية
	24%	22%		54%	المجموع

بعدها قمنا بطرح السؤال العشرين للتعرف على مدى التكوين الكافي في السياقة، وكانت النتائج كما هي موضحة في الجدول رقم 20، إذ نلاحظ أن أغلبية المستجيبين 56%

مجموع "موافق جداً" و"موافق" يرون أن التعليم باستخدام الإعلام الآلي التعليم الإلكتروني أو الوسائط الرقمية مفيد في مجال السياحة، وهو ما يعكس إدراكاً متزايداً لأهمية هذه الوسائط التكنولوجية الحديثة في تعزيز التكوين والتوعية المرورية.

نسبة المحايدين 24% تُظهر بعض التردد أو ربما عدم الاطلاع الكافي على هذه الوسائل الرقمية. أما نسبة المعارضين 30% مجموع "معارض" و"معارض جداً"، فهي تمثل شريحة ترى أن التعليم الرقمي غير كافٍ أو أنه لا يحل محل التعليم التقليدي العملي.

يمكن تفسير هذه النتائج بعدة أسباب متشابكة تعكس تبايناً في تجارب وتصورات المستجوبين حول فعالية التعليم الرقمي في مجال التكوين على قواعد السلامة المرورية ومخاطر الإفراط في السرعة.

وأيلاً، فئة الموافقين قد يكونون قد خضعوا لتجارب تعليمية رقمية متطورة، سواء عبر تطبيقات الهاتف، أو المنصات الإلكترونية التي تعتمد أساليب بيداغوجية تفاعلية، مثل المحاكاة المرئية، والاختبارات الفورية، والفيديوهات التوضيحية، وهو ما أسهم في تعزيز وعيهم المروري وساعدهم على فهم أفضل للمخاطر المرتبطة بالسلوكيات الخطرة مثل الإفراط في السرعة.

إن هذا النوع من التكوين الرقمي يوفر مرونة في التعلم ويُمكن من الوصول إلى محتوى تربوي بصري ومبسط قد لا توفره الطرق التقليدية.

ثانياً، فئة المحايدين قد تعكس شريحة من المستجيبين لم تتح لهم الفرصة الكافية لتجربة هذا النوع من التعليم، أو أنهم لم يتعرضوا لمحتوى رقمي عالي الجودة، مما يجعلهم غير قادرين على تحديد موقف واضح من فعاليته.

في بعض الحالات، قد يرجع هذا التردد إلى عدم الثقة في التكنولوجيا أو إلى الفجوة الرقمية التي لا تزال تؤثر على بعض فئات السائقين.

أما ثالثاً، فالمعارضون يمثلون تياراً يرى أن التكوين الفعّال في مجال السياقة والسلامة المرورية يجب أن يكون بالدرجة الأولى عملياً، يستند إلى التدريب الميداني المباشر، ومواجهة المواقف الحقيقية في السياقة، لأن التعلم بالتجربة يُعتبر أكثر رسوخاً من المحتوى الافتراضي.

كما قد تُعزى آراؤهم إلى التشكيك في موثوقية المحتوى الرقمي المتوفر، سواء من حيث دقته أو حداته، أو إلى قناعة بأن هذه البرامج لا تعالج فعلياً المشكلات السلوكية مثل الإفراط في السرعة.

جدول 22: مدى التكوين الكافي في السياقة

البند العشرين	موافق جداً	موافق	محايد	معارض	معارض جداً
النسبة المئوية	18%	28%	24%	20%	10%
المجموع	56%		24%	30%	

بعدها قمنا بطرح السؤال الواحد و العشرين للتعرف على مدى ان مواقع إشارات غير مدروس ، وكانت النتائج كما هي موضحة في الجدول رقم 21، إذ نلاحظ أن 40% من المستجيبين مجموع "موافق جداً" و"موافق" يرون أن مواقع الإشارات غير مدروسة بشكل جيد، وهو ما يعكس وجود شريحة من السائقين تعتقد أن توزيع الإشارات المرورية في الطرقات قد يكون غير منطقي أو غير ملائم للظروف المرورية.

في المقابل، نسبة المحايدين 17% تُظهر حالة من التردد أو عدم الانتباه الكافي لهذه المسألة، بينما تبلغ نسبة المعارضين 43% مجموع "معارض" و"معارض جداً" شريحة كبيرة تعتقد أن مواقع الإشارات مناسبة ومدروسة جيداً

يمكن تفسير هذه النتائج بعدة أسباب تتعلق بتجارب وتصورات السائقين حول توزيع الإشارات المرورية وتأثيرها على السلامة أثناء القيادة، خاصة فيما يخص الإفراط في السرعة.

أولاً، قد يكون الموافقون قد واجهوا بالفعل مشاكل في التوجيه أو في وضوح الإشارات المرورية، مثل وجود إشارات متضاربة أو غير واضحة، مما أدى إلى شعورهم بوجود خلل في توزيع هذه الإشارات وتأثيرها السلبي على قدرتهم على الالتزام بالسرعة القانونية.

هذه التجارب الحقيقية تبرز أهمية الإشارات في ضبط سلوك السائقين والحد من الإفراط في السرعة.

ثانياً، بالنسبة للمحايدين، قد يكون عدم اهتمامهم أو غياب التجارب المباشرة مع مشاكل توزيع الإشارات هو السبب وراء موقفهم غير الحاسم، فهم ربما لا يلاحظون تأثير هذه الإشارات بشكل مباشر في حياتهم اليومية، أو لا يعطونها الأولوية اللازمة، مما يجعل تقييمهم للمسألة متذبذباً وغير واضح.

أما ثالثاً، فتُعتبر نسبة المعارضين المرتفعة عن وجود شريحة من السائقين الذين يشعرون بالرضا عن الوضع الحالي لتوزيع الإشارات، أو يثقون بأن الجهات المسؤولة عن السلامة المرورية تقوم بدراسة وتخطيط هذا الجانب بشكل جيد وفعال.

قد يكون لديهم قناعة بأن تحسينات إضافية غير ضرورية أو أن المشكلات التي تواجهها الشريحة الأخرى متعلقة بأمور أخرى غير توزيع الإشارات.

من هنا، يمكن القول إن هذه النتائج تشير إلى ضرورة إعادة تقييم وتحديث توزيع الإشارات المرورية في بعض المناطق، خاصة حيث تظهر معطيات تشير إلى وجود مشاكل واضحة، وذلك لضمان توفير بيئة مرورية أكثر أماناً، والحد من ظاهرة الإفراط في السرعة التي تُعد من الأسباب الرئيسية للحوادث.

جدول 23: مواقع الإشارات غير مدروسة

البند الواحد و العشرين	موافق جداً	موافق	محايد	معارض	معارض جداً
النسبة المئوية	20%	20%	17%	28%	15%
المجموع	40%		17%	43%	

بعدها قمنا بطرح السؤال الثاني و العشرين للتعرف على مدى مطبق القانون لا يحترم القانون، وكانت النتائج كما هي موضحة في الجدول رقم 24، إذ نلاحظ أن 38% من المستجيبين مجموع "موافق جداً" و"موافق" يعتقدون أن مطبق القانون نفسه مثل شرطة المرور لا يحترم القوانين، وهو ما يعكس انطباعاً بعدم المساواة في تطبيق القواعد أو ربما وجود ممارسات غير قانونية من قبل الجهات المسؤولة.

نسبة المحايدين 23% قد تدل على تردد في إبداء الرأي أو عدم تأكد من تجاربهم الشخصية.

أما نسبة المعارضين 39% مجموع "معارض" و"معارض جداً"، فهي تمثل شريحة تعتقد أن مطبق القانون ملتزم بالقوانين فعلياً

يمكن تفسير هذه النتائج بعدة أسباب تتعلق بتصورات وتجارب السائقين مع سلوكيات مطبقي القانون في مجال المرور، وخاصة في ما يخص الإفراط في السرعة.

أولاً، قد يكون لدى الموافقين تجارب مباشرة أو غير مباشرة مع حالات من التساهل أو التمييز من قبل رجال الأمن أو الجهات المسؤولة عن تطبيق القانون، حيث ربما شهدوا أو سمعوا عن ممارسات غير عادلة مثل إعفاء بعض المخالفين من العقوبات أو تفاوت في تطبيق الغرامات، مما يدفعهم إلى الاعتقاد بوجود خلل في النظام الرقابي ويؤثر على التزام السائقين بالقوانين.

ثانياً، تمثل نسبة المحايدون فئة قد تكون أقل اهتماماً أو تفتقر إلى الخبرة المباشرة مع هذه السلوكيات، لذلك يبقى موقفهم محايداً دون تأكيد أو نفي وجود مثل هذه التصرفات. قد يعود ذلك أيضاً إلى ضعف المعلومات المتوفرة لديهم حول كيفية تطبيق القانون وسلوكيات الجهات المختصة.

ثالثاً، تعكس نسبة المعارضين وجود شريحة معتبرة من المواطنين الذين يثقون بمدى التزام رجال الأمن والجهات المسؤولة بالقواعد القانونية، ويؤمنون بأن تطبيق العقوبات يتم بشكل عادل ومنصف، مما يعزز احترام القانون ويحد من الإفراط في السرعة.

من هنا، تظهر أهمية تعزيز الرقابة الداخلية على الجهات المكلفة بتطبيق القانون لضمان الشفافية والنزاهة، إلى جانب رفع مستوى الوعي لدى الجمهور حول أهمية الالتزام بالقوانين والرقابة المستمرة على ممارسات رجال الأمن، الأمر الذي يسهم بشكل فعال في الحد من ظاهرة الإفراط في السرعة وتحسين السلامة المرورية بشكل عام.

جدول 24: مطبق القانون لا يحترم القانون

البند الثاني و العشرين	موافق جدا	موافق	محايد	معارض	معارض جدا
النسبة المئوية	18%	20%	23%	29%	10%
المجموع	38%		23%	39%	

بعدها قمنا بطرح السؤال الثالث و العشرين للتعرف على مدى رؤية اصحاب النفوذ لا يحترموا قانون المرور، وكانت تشير نتائج الجدول رقم 24 إلى أن 38% من المستجيبين مجموع "موافق جداً" و"موافق" يرون أن أصحاب النفوذ، مثل الشخصيات البارزة أو المسؤولين لا يحترمون قانون المرور، وهو ما يعكس وجود تصور لدى شريحة من المجتمع بأن القوانين لا تُطبق بالتساوي على الجميع.

نسبة المحايدين 32% تمثل شريحة كبيرة، ما يدل على تردد أو عدم تأكدهم من صحة هذا التصور، أما نسبة المعارضين 30% مجموع "معارض" و"معارض جداً" ، فهي تشير إلى وجود شريحة ترى أن أصحاب النفوذ يحترمون القانون مثل بقية السائقين.

يمكن تفسير هذه النتائج بعدة أسباب تتعلق بتجارب وتصورات السائقين تجاه سلوكيات أصحاب النفوذ فيما يخص الإفراط في السرعة ومخالفة قوانين المرور.

أولاً، قد يكون لدى الموافقين تجارب شخصية أو ملاحظات متكررة لسلوكيات غير قانونية من قبل أصحاب النفوذ، مثل تجاوز الإشارات الضوئية أو السير في الاتجاه الممنوع دون تعرضهم لأي عقاب أو رادع، مما يعزز لديهم شعورًا بضعف تطبيق القانون على الجميع بشكل متساوٍ. هذا النوع من السلوكيات يشكل مصدر إحباط لدى كثير من السائقين ويؤثر سلبيًا على احترامهم للقواعد المرورية.

ثانيًا، تعكس نسبة المحايدين الكبيرة احتمال وجود انعدام للشفافية أو نقص في المعلومات حول كيفية تعامل أصحاب النفوذ مع القوانين المرورية، إذ قد لا يكون لدى هؤلاء الأشخاص معرفة دقيقة أو واضحة بممارسات أصحاب النفوذ، ما يدفعهم إلى موقف غير محدد تجاه هذه الظاهرة.

كما أن غياب التواصل أو التقارير الرسمية الواضحة يترك مجالًا للشك وعدم اليقين.

ثالثاً، تشير نسبة المعارضين إلى وجود شريحة من المجتمع لديها ثقة نسبية في التزام أصحاب النفوذ بالقوانين المرورية، أو على الأقل لم تلاحظ هذه الشريحة وجود مخالفات واضحة من قبلهم.

قد يكون هذا نابغاً من قناعتهم بأن هناك نظاماً ورقابة فعالة تضمن تطبيق القانون على الجميع، أو من عدم تعرضهم شخصياً لمواقف سلبية تتعلق بتجاوزات أصحاب النفوذ.

من هنا، تظهر الحاجة إلى تعزيز الشفافية والرقابة على سلوكيات أصحاب النفوذ في مجال المرور، بالإضافة إلى نشر الوعي العام حول أهمية تطبيق القانون بشكل عادل دون استثناءات، وذلك للحد من ظاهرة الإفراط في السرعة وتحسين مستوى السلامة المرورية في المجتمع.

جدول 25: رؤية اصحاب النفوذ لا يحترموا قانون المرور

البند الثالث و العشرين	موافق جدا	موافق	محايد	معارض	معارض جدا
النسبة المئوية	18%	20%	32%	22%	8%
المجموع	38%		32%	30%	

بعدها قمنا بطرح السؤال الرابع و العشرين للتعرف على مدى وجود شيء اسمه قانون المرور، تشير نتائج الجدول رقم 26 إلى أن 46% من المستجيبين مجموع "موافق جداً" و"موافق" يرون أنه لا يوجد شيء اسمه "قانون المرور"، ما يعكس وجود حالة من الإحباط أو عدم الثقة في فعالية القانون المروري وتطبيقه..

نسبة المحايدون 27% تُظهر بعض التردد، ربما نتيجة لعدم وضوح المفهوم لديهم أو عدم رغبتهم في التعبير الصريح عن موقفهم.

أما نسبة المعارضين 27% مجموع "معارض" و"معارض جداً"، فهي تمثل شريحة ترى أن قانون المرور موجود فعلاً ويتم تطبيقه.

يمكن تفسير هذه النتائج بعدة أسباب ترتبط بتجارب وآراء المشاركين تجاه فعالية تطبيق قوانين المرور، لا سيما في مجال مكافحة الإفراط في السرعة.

أولاً، يمكن أن يكون الموافقون قد تعرضوا لمواقف متكررة شهدوا فيها تجاهلاً واضحاً من قبل بعض السائقين أو حتى الجهات المكلفة بتطبيق القانون، مما يخلق لديهم شعوراً بأن القوانين ليست سوى حبر على ورق ولا يتم تطبيقها بحزم أو بانتظام.

هذا الإحساس قد ينجم عن ضعف الرقابة، أو وجود فساد، أو تراخي في متابعة المخالفات، ما ينعكس سلباً على مستوى الالتزام بالقواعد المرورية ويعزز من انتشار الإفراط في السرعة.

ثانياً، قد يكون المحايدون من الفئة التي تفتقر إلى اطلاع كافٍ على التشريعات المرورية أو لم تتأثر شخصياً بنتائج تطبيق هذه القوانين، لذلك يرون أن المسألة ليست ذات أهمية قصوى أو ليست ضمن أولوياتهم، ما يجعل موقفهم غير حاسم تجاه فعالية القانون وتطبيقه.

ثالثاً، تعكس نسبة المعارضين وجود شريحة من المجتمع تتمسك بثقتها في وجود قوانين مرور فعالة وقوية، وتؤمن بأن هذه القوانين تطبق بشكل فعلي ومستمر، مما يعكس لديهم نوعاً من التفاؤل أو القناعة بأن النظام المروري يخضع للرقابة والتنفيذ بشكل يحد من الإفراط في السرعة ويحقق سلامة الطرق.

بالتالي، تؤكد هذه النتائج على أهمية تعزيز جهود تطبيق القانون، تحسين الشفافية في الإجراءات، وزيادة الوعي المجتمعي بأهمية احترام القوانين للحد من مظاهر الإفراط في السرعة والحفاظ على السلامة المرورية.

جدول 26: لا يوجد شيء اسمه قانون المرور

البند الرابع و العشرين	موافق جدا	موافق	محايد	معارض	معارض جدا
النسبة المئوية	15%	31%	27%	18%	9%
المجموع	46%		27%	27%	

بعدها قمنا بطرح السؤال الخامس و العشرين للتعرف على مدى إشارات المرور غير واضحة، تشير نتائج الجدول رقم 27 إلى أن 41% من المستجيبين مجموع "موافق جداً" و"موافق" يرون أن إشارات المرور غير واضحة، ما يعكس انطباقاً بوجود مشاكل في تصميم أو توزيع الإشارات المرورية أو صيانتها، مما قد يؤدي إلى التباس في تفسيرها أثناء القيادة. نسبة المحايدين 31% تُظهر تردداً أو ربما عدم ملاحظة مباشرة لهذه المشكلة.

أما نسبة المعارضين 28% مجموع "معارض" و"معارض جداً" ، فهي تشير إلى شريحة ترى أن إشارات المرور واضحة وتفي بالغرض

يمكن تفسير هذه النتائج بعدة أسباب ترتبط بتجارب وآراء السائقين تجاه وضوح الإشارات المرورية وأثرها على تنظيم حركة المرور ومكافحة الإفراط في السرعة.

أولاً، قد يكون الموافقون قد تعرضوا لصعوبات فعلية أثناء القيادة بسبب وجود إشارات مرورية غير واضحة أو قديمة أو حتى غير مرئية في بعض المناطق، مما يزيد من خطر الإفراط في السرعة أو ارتكاب المخالفات نتيجة عدم وضوح التعليمات المرورية.

هذه الإشكالية قد تعود إلى ضعف الصيانة أو عدم تحديث الإشارات بما يتناسب مع تغييرات الطرق وحركة المرور.

ثانيًا، تعكس نسبة المحايدين موقفًا قد ينتج عن قلة الانتباه أو قلة التجارب الشخصية المباشرة مع مشاكل الإشارات المرورية، ما يجعل تقييمهم غير محدد أو متردد، وربما لا يرون أن هذا الموضوع يؤثر بشكل كبير على سلوكهم أو على سلامة المرور.

ثالثًا، تشير نسبة المعارضين إلى وجود شريحة من السائقين الذين يعتقدون أن الإشارات المرورية المتوفرة واضحة ومنظمة، وأنها تلعب دورًا فعالًا في تنظيم حركة المرور ومنع ظاهرة الإفراط في السرعة، مما يعكس رضاهم عن حالة البنية التحتية المرورية في مناطقهم.

بالتالي، توضح هذه النتائج الحاجة إلى مراجعة دورية وصيانة مستمرة للإشارات المرورية، بالإضافة إلى توعية السائقين بأهمية الالتزام بها كجزء من جهود الحد من الإفراط في السرعة وتحسين السلامة على الطرق.

جدول 27: إشارات المرور غير واضحة

البند الخامس و العشرين	موافق جدا	موافق	محايد	معارض	معارض جدا
النسبة المئوية	16%	25%	31%	15%	13%
المجموع	41%		31%	28%	

بعدها قمنا بطرح السؤال السادس و العشرين للتعرف على مدى الحصول على الخبرة في السياقة، تشير نتائج الجدول رقم 27 إلى أن 59% من المستجيبين مجموع "موافق جداً"

و"موافق" يرون أنهم تمكنوا من الحصول على خبرة جيدة في السياقة، ما يعكس ثقة كبيرة لدى السائقين في مهاراتهم المكتسبة وممارساتهم اليومية على الطرقات.

نسبة المحايدين 21% تُظهر بعض التردد أو عدم التأكد من مستوى خبرتهم، ربما نتيجة لعدم خوضهم تجارب كافية أو عدم تقييمهم الذاتي لقدراتهم.

أما نسبة المعارضين 20% مجموع "معارض" و"معارض جداً"، فهي تمثل شريحة تعتقد أنهم لم يكتسبوا خبرة كافية أو أنهم ما زالوا في طور التعلم.

يمكن تفسير هذه النتائج بعدة أسباب تتعلق بتجارب السائقين ومستوى ممارستهم للسياسة في بيئات مختلفة وتأثير ذلك على تطوير خبراتهم.

أولاً، قد يكون الموافقون هم سائقون يقودون بانتظام في ظروف متنوعة تشمل الطرق المزدحمة داخل المدن والطرقات الريفية أو السريعة، مما يمنحهم فرصاً مستمرة لاكتساب مهارات متعددة وتجارب عملية تعزز من قدرتهم على التعامل مع مواقف سياقة معقدة مثل التحكم بالسرعة والانتباه لإشارات المرور، وهو ما ينعكس إيجابياً على وعيهم بخطورة الإفراط في السرعة.

ثانياً، نسبة المحايدين قد تعكس قلة ممارستهم للسياسة أو محدودية تعرضهم لظروف سياقة متنوعة، مما يجعل تجربتهم أقل عمقاً ولا تمكنهم من تكوين تقييم واضح حول مدى كفاية خبرتهم في السياقة، إذ قد يقودون في أماكن محدودة أو لفترات قصيرة دون مواجهة مواقف تتطلب مهارات متقدمة.

ثالثاً، تشير نسبة المعارضين إلى وجود فئة من السائقين ترى أنهم بحاجة إلى مزيد من التدريب والممارسة العملية، سواء من خلال الالتحاق بمدارس تعليم السياقة التي توفر برامج منهجية متكاملة، أو عبر المشاركة في دورات تدريبية متخصصة تركز على تعزيز

المهارات العملية والتعامل مع الحالات الطارئة، وهذا يعكس وعيهم بضرورة تحسين مستوى التكوين للحد من حوادث الإفراط في السرعة وتعزيز السلامة على الطرق.

من هنا يتضح أن تطوير خبرات السائقين يتطلب توفير فرص متعددة للتدريب العملي في بيئات مختلفة، مع دعم التعليم النظري لتعزيز الفهم الكامل لمخاطر الإفراط في السرعة وأهمية الالتزام بالقوانين المرورية.

جدول 28: الحصول على الخبرة في السياقة

البند السادس العشرين	موافق جداً	موافق	محايد	معارض	معارض جداً
النسبة المئوية	24%	35%	21%	11%	9%
المجموع	59%		21%	20%	

بعدها قمنا بطرح السؤال السابع و العشرين للتعرف على مدى الإختلاف في التعامل معه ومع غيره عن نفس المخالفة ، تشير نتائج الجدول رقم 29 إلى أن 56% من المستجيبين مجموع "موافق جداً" و"موافق" يرون أن هناك اختلافاً في كيفية التعامل مع السائقين في حال ارتكاب نفس المخالفة، ما يعكس انطباعاً بوجود تمييز أو تفاوت في تطبيق القانون بين الأشخاص.

نسبة المحايدين 28% تمثل شريحة مترددة أو غير متأكدة من صحة هذا الرأي أو ربما لم تواجه حالات مشابهة. أما نسبة المعارضين 16% مجموع "معارض" و"معارض جداً" ، فهي تشير إلى وجود شريحة تعتقد أن تطبيق القانون يتم بشكل عادل ودون تمييز.

يمكن تفسير هذه النتائج بعدة أسباب تتعلق بتجارب السائقين ووجهات نظرهم حول تطبيق قوانين المرور.

أولاً، قد يكون الموافقون قد شهدوا أو تعرضوا لحالات تمييز واضحة في تطبيق القوانين، مثل التساهل مع بعض السائقين أو تفاوت في فرض الغرامات على مخالفات مماثلة، مما يولد لديهم شعوراً بعدم المساواة وعدم العدالة في تنفيذ القانون، وهذا ينعكس سلباً على التزامهم بالقواعد، وخاصة فيما يتعلق بمخاطر الإفراط في السرعة.

ثانياً، نسبة المحايدين قد تعكس عدم توفر خبرة كافية لديهم للتعرف على هذه الظاهرة، أو غياب وعيهم الكامل بكيفية تطبيق القوانين وكيفية التعامل مع المخالفات، ما يجعلهم في موقف غير محدد تجاه مسألة العدالة في تطبيق العقوبات.

ثالثاً، نسبة المعارضين تشير إلى وجود شريحة من السائقين يثقون بأن القانون يُطبق بشكل عادل ومتساوٍ على الجميع، وأن الجهات المختصة تلتزم بالشفافية والنزاهة في فرض العقوبات، مما يعزز لديهم شعور الاطمئنان تجاه النظام المروري.

هذه النتائج الحاجة الملحة لتعزيز شفافية تطبيق القوانين وتعزيز آليات الرقابة لضمان العدالة، إلى جانب رفع مستوى التوعية حول أهمية المساواة في تطبيق القوانين من أجل الحد من ظاهرة الإفراط في السرعة وتحقيق سلامة الطرق.

جدول 29: الإختلاف في التعامل معه ومع غيره عن نفس المخالفة

البند السابع والعشرين	موافق جداً	موافق	محايد	معارض	معارض جداً
النسبة المئوية	22%	34%	28%	11%	5%
المجموع	56%		28%	16%	

بعدها قمنا بطرح السؤال الثامن و العشرين للتعرف على مدى الإقتناع على أنه غير مستهدف لحوادث المرور ، تشير نتائج الجدول رقم 30 إلى أن 53% من المستجيبين

مجموع "موافق جداً" و"موافق" يعتقدون أنهم غير مستهدفين بحوادث المرور، ما يعكس نوعاً من الثقة الزائدة في قدراتهم أو شعور بالأمان الذاتي أثناء القيادة.

نسبة المحايدون 29% توضح ترددهم في التعبير عن هذه القناعة أو عدم اليقين بشأنها. أما نسبة المعارضين 18% مجموع "معارض" و"معارض جداً"، فهي تشير إلى شريحة تعتقد أنهم بالفعل عرضة للحوادث المرورية مهما كانت مهاراتهم.

يمكن تفسير هذه النتائج بعدة أسباب تتعلق بتجارب السائقين ووعيهم بمخاطر الإفراط في السرعة.

أولاً، قد يعتمد الموافقون على خبراتهم الطويلة في القيادة، حيث يشعرون بالثقة في قدرتهم على التحكم في السيارة وتجنب الأخطاء أو التصرف السليم في المواقف الطارئة، مما يجعلهم يعتقدون أن خبرتهم تمنحهم حماية نسبية من الحوادث الناتجة عن الإفراط في السرعة.

هذه الثقة قد تدفعهم أحياناً إلى التقليل من المخاطر المرتبطة بالسرعة الزائدة.

ثانياً، تعكس نسبة المحايدون احتمال وجود قلة في الخبرة أو عدم تعرضهم لمواقف خطيرة ناجمة عن الإفراط في السرعة حتى الآن، مما يجعلهم في موقف غير محدد تجاه مدى خطورة هذه الظاهرة، حيث قد يفتقرون إلى التجارب الشخصية التي تؤثر على تقييمهم.

ثالثاً، تعكس نسبة المعارضين وعياً عميقاً بمخاطر الإفراط في السرعة، حيث يدركون أن الحوادث قد تحدث حتى للسائقين ذوي الخبرة، وأن السرعة الزائدة تزيد من احتمال وقوع حوادث خطيرة ومميتة، مما يحثهم على احترام القوانين والالتزام بالقيادة الآمنة.

توضح هذه التفسيرات أهمية تعزيز التوعية المستمرة لجميع فئات السائقين، والتركيز على أن الخبرة لا تعني بالضرورة حماية من مخاطر الإفراط في السرعة، بل يجب تعزيز ثقافة السلامة والالتزام بقوانين المرور.

جدول 30: الإقتناع على أنه غير مستهدف لحوادث المرور

البند الثامن والعشرين	موافق جدا	موافق	محايد	معارض	معارض جدا
النسبة المئوية	21%	32%	29%	18%	00%
المجموع	53%		29%	18%	

بعدها قمنا بطرح السؤال التاسع و العشرين للتعرف على أثناء التدريب على السياقة ، تشير نتائج الجدول رقم 31 إلى أن 45% من المستجيبين مجموع "موافق جداً" و"موافق" يعتقدون أنهم لم يكونوا مستهدفين أثناء التدريب على السياقة، مما يعكس شعوراً بالراحة أو الثقة بأن التدريب لم يكن مرتبطاً بخطر حوادث مرورية.

نسبة المحايدين 23% توضح ترددهم في التعبير عن هذه القناعة أو ربما قلة ملاحظتهم لحوادث أو مواقف خطيرة خلال فترة التدريب.

أما نسبة المعارضين 32% مجموع "معارض" و"معارض جداً" ، فهي تُظهر وجود شريحة ترى أن هناك مخاطرة فعلية حتى أثناء التدريب، ربما بسبب غياب بعض الإجراءات الوقائية أو ضعف التكوين.

يمكن تفسير هذه النتائج بعدة أسباب تتعلق بتجارب السائقين في مجال التدريب على السياقة.

أولاً، قد يكون الموافقون قد خاضوا تجارب تدريبية منظمة وآمنة في مدارس سياقة معتمدة، حيث يتم التركيز على توفير تعليم متكامل يشمل الجوانب النظرية والعملية ضمن بيئة تدريب خالية من المخاطر.

هذا النوع من التدريب يسهم في بناء ثقة السائقين بمهاراتهم ويعزز التزامهم بقواعد السلامة، مما يجعلهم يقدرون أهمية هذا التكوين في تحسين ممارساتهم وتقليل الإفراط في السرعة.

ثانياً، تعكس نسبة المحايدين احتمال عدم تعرضهم لتجارب تدريبية كافية أو مواقف خطيرة خلال التدريب، أو قد يكونون أقل اهتماماً بتفاصيل السلامة المرورية أثناء التكوين.

هذا الموقف يعكس حالة من عدم اليقين أو عدم التقييم الواضح لأهمية التدريب في تحسين مهارات القيادة والتقليل من المخاطر المرتبطة بالإفراط في السرعة.

ثالثاً، تشير نسبة المعارضين إلى وجود شريحة من السائقين ترى أن التدريب على السياقة قد يكون محفوفاً بالمخاطر، خاصة إذا كانت بيئة التدريب غير مناسبة أو تفتقر إلى المعايير اللازمة لتطبيق قواعد السلامة بشكل صارم.

قد تكون هناك حالات تدريب غير مهنية أو نقص في الرقابة على جودة التكوين، مما يؤدي إلى شعور هؤلاء السائقين بأن التدريب لا يوفر الحماية الكافية أو لا يساهم بشكل فعال في الوقاية من الإفراط في السرعة والحوادث المرتبطة بها.

تسلط هذه التفسيرات الضوء على أهمية تحسين جودة برامج التدريب على السياقة، مع التركيز على ضمان بيئة تدريب آمنة وشاملة تجمع بين التعليم النظري والتدريب العملي الفعال، لضمان تقليل ظاهرة الإفراط في السرعة وتعزيز السلامة المرورية.

جدول 31: أثناء التدريب على السياقة

البند التاسع والعشرون	موافق جداً	موافق	محايد	معارض	معارض جداً
النسبة المئوية	%28	%17	%23	%26	%6
المجموع	%45		%23	%32	

بعدها قمنا بطرح السؤال الثلاثين للتعرف على مدى سياقة دون حيازة رخصة، تشير نتائج الجدول رقم 32 إلى أن 56% من المستجيبين مجموع "موافق جداً" و "موافق" أقرروا بقيادة السيارة دون حيازة رخصة سياقة، ما يعكس ظاهرة مقلقة قد تُسهم في زيادة الحوادث المرورية بسبب غياب التأهيل الرسمي. نسبة المحايدين 16% تُظهر بعض التردد أو ربما عدم وضوح الفكرة لديهم.

أما نسبة المعارضين 28% مجموع "معارض" و "معارض جداً"، فهي تمثل شريحة تعتقد بعدم ممارسة السياقة دون ترخيص وتحرص على الالتزام بالقوانين.

يمكن تفسير هذه النتائج بعدة أسباب: أولاً، الموافقون ربما اضطروا للقيادة لأسباب عملية أو اقتصادية، مثل التنقل للعمل أو للضرورة، أو نتيجة لثقافة محلية ترى في الرخصة مجرد إجراء شكلي.

ثانياً، نسبة المحايدين قد تعكس غموضاً في تجاربهم أو عدم اهتمام كافٍ بالتصريح.

ثالثاً، نسبة المعارضين تعكس وعياً قانونياً أكبر بخطورة القيادة دون رخصة وما تمثله من تهديد لسلامة الطرق.

جدول 32: سيافة دون حيازة رخصة

البند الثلاثين	موافق جدا	موافق	محايد	معارض	معارض جدا
النسبة المئوية	25%	31%	16%	18%	10%
المجموع	56%		16%	28%	

بعدها قمنا بطرح السؤال الواحد الثلاثين للتعرف على مدى الإستعمال اليدوي للهاتف النقل او التنصت الإذاعي ، تشير نتائج الجدول رقم 33 إلى أن 54% من المستجيبين مجموع "موافق جداً" و"موافق" يعترفون باستخدام الهاتف النقل يدوياً أو التنصت الإذاعي أثناء القيادة، ما يعكس سلوكاً غير آمن يُعد من أهم أسباب تشتيت الانتباه ووقوع الحوادث. نسبة المحايدين 20% قد تعكس عدم وضوح المواقف أو صعوبة التمييز بين ما إذا كان السلوك مقبولاً أم لا.

أما نسبة المعارضين 26% مجموع "معارض" و"معارض جداً" ، فهي تشير إلى شريحة حذرة تتجنب هذه الممارسات وتدرك مخاطرها .

يمكن تفسير هذه النتائج بعدة أسباب: أولاً، الموافقون ربما يعتقدون أن استخدام الهاتف المحمول أو التنصت الإذاعي خلال القيادة لا يمثل خطراً كبيراً، أو أنهم يستخفون بالتشتيت الذي يسببه.

ثانياً، نسبة المحايدين قد تعكس عدم الوعي الكامل بالمخاطر أو التردد في الإقرار باستخدام الهاتف أثناء القيادة.

ثالثاً، نسبة المعارضين تُظهر وجود وعي لدى بعض السائقين بأهمية تجنب أي مصدر للتشتيت أثناء القيادة.

جدول 33: الإستعمال اليديوي للهاتف النقال او التنصت الإيذاغي

البند الواحد و الثلاثين	موافق جدا	موافق	محايد	معارض	معارض جدا
النسبة المئوية	%22	%32	%20	%15	%11
المجموع	%54		%20	%26	

بعدها قمنا بطرح السؤال الثاني و الثلاثين للتعرف على مدى الساقفة في حالة سكر أو تحت تأثير مخدر ، أظهرت نتائج جدول 34 أن 52 % من المستجيبين مجموع "موافق جداً" و "موافق" أقروا بقيادتهم في مثل هذه الحالة، بينما كان 21 % محايدين، و 27 % فقط عارضوا أو عارضوا بشدة هذا السلوك.

تعكس هذه النتائج وجود نسبة كبيرة من السائقين الذين يعرضون أنفسهم والآخرين لمخاطر كبيرة جراء القيادة تحت تأثير الكحول أو المخدرات، وهي من العوامل المؤثرة بشكل مباشر في زيادة احتمالية الإفراط في السرعة و حدوث الحوادث المرورية.

يعود هذا السلوك إلى عدة أسباب متشابكة، أولها الثقة الزائدة بالنفس التي تدفع بعض السائقين إلى التقليل من خطورة تأثير المواد المخدرة على قدرتهم في التحكم بالمركبة.

كما تساهم سهولة الوصول إلى هذه المواد في زيادة انتشار هذه الظاهرة، خاصة في ظل غياب الرقابة الكافية.

إلى جانب ذلك، يعزز شعور بعض السائقين بالإفلات من العقاب نتيجة ضعف تطبيق القوانين وانتشار الرشوة، مما يشجعهم على الاستمرار في القيادة تحت تأثير الكحول أو المخدرات.

تشير منظمة الصحة العالمية إلى أن القيادة في هذه الظروف تشكل تهديدًا كبيرًا على السلامة المرورية، وتعد من الأسباب الرئيسية لارتفاع معدلات الإصابات والوفيات على الطرق.

لذا، من الضروري تكثيف جهود الرقابة من خلال حملات تفتيش ميدانية وزيادة مراقبة سلوك السائقين، إضافة إلى تعزيز حملات التوعية التي توضح مخاطر القيادة تحت تأثير هذه المواد على السائقين والمجتمع ككل.

كما يجب العمل على تحسين نظام تطبيق القانون لمكافحة الفساد وضمان فرض العقوبات الرادعة على المخالفين، من أجل الحد من ظاهرة الإفراط في السرعة المرتبطة بالقيادة تحت تأثير الكحول أو المخدرات.

جدول 34: الساقفة في حالة سكر أو تحت تأثير مخدر

البند الثاني والثلاثين	موافق جدا	موافق	محايد	معارض	معارض جدا
النسبة المئوية	%22	%30	%21	%21	%6
المجموع	%52		%21	%27	

بعدها قمنا بطرح السؤال الثالث و الثلاثين للتعرف على مدى جنحة الفرار ، أن 51 % من المستجيبين مجموع "موافق جداً" و"موافق" أقرؤا بممارستهم أو معرفتهم بحالات فرار السائقين من مكان الحادث، بينما كان 25 % محايدين، و 24 % عارضوا أو عارضوا بشدة هذا السلوك.

تعكس هذه النتائج انتشار ظاهرة الفرار التي تمثل تهديدًا خطيرًا للسلامة المرورية، حيث يلجأ بعض السائقين إلى الهروب من مكان الحادث لتجنب العقوبات القانونية أو المسؤولية المباشرة عن الأضرار التي تسببوا بها.

يعود تفشي هذه الظاهرة إلى عدة عوامل، منها ضعف الرقابة المرورية التي تسمح ببقاء بعض المخالفين دون محاسبة، إضافة إلى شعور بعض السائقين بأنهم يستطيعون التهرب من المسؤولية بسهولة دون عواقب قانونية حقيقية.

كما تلعب العوامل الاجتماعية والثقافية دورًا في تقليل حس الالتزام بالقانون لدى بعض الأفراد، مما يعزز من انتشار هذه السلوكيات الخطرة.

إن ظاهرة الفرار لا تؤدي فقط إلى تفاقم الأضرار الناجمة عن الحوادث، بل تزيد من تعقيد عمليات التحقيق المروري، مما يصعب من تحديد المسؤوليات ويساهم في تعطيل الإجراءات القانونية اللازمة لمعالجة الحوادث بشكل فعال.

لذلك، بات من الضروري تعزيز التشريعات المرورية وتفعيل العقوبات الرادعة التي تردع السائقين عن الهروب من مكان الحادث، بالإضافة إلى تطوير آليات الرقابة والمراقبة الميدانية التي تكشف هذه التصرفات سريعًا.

كما يجب العمل على رفع الوعي المجتمعي بأهمية الالتزام بالقانون وتحمل المسؤولية، لضمان سلامة الطرق وحماية حياة جميع مستخدميها.

جدول 35: جنحة الفرار

البند الثالث و الثلاثين	موافق جدا	موافق	محايد	معارض	معارض جدا
النسبة المئوية	20	31	25	17	7
المجموع	51		25	24	

بعدها قمنا بطرح السؤال الرابع و الثلاثين للتعرف على إنعدام إشارات المرور ، أظهرت نتائج جدول 36 أن 55 % من المستجيبين مجموع "موافق جداً" و"موافق" أكدوا

وجود نقص أو انعدام إشارات المرور في بعض المناطق، بينما كان 30 % محايدين، و15 % عارضوا أو عارضوا بشدة وجود هذه المشكلة.

تعكس هذه النتائج وجود خلل واضح في البنية التحتية المرورية، مما يساهم بشكل كبير في توجه عدد من السائقين نحو الإفراط في السرعة بسبب عدم وضوح الإشارات المرورية أو غيابها في بعض المناطق الحيوية.

يرجع هذا الخلل إلى عدة أسباب، أبرزها ضعف التخطيط العمراني الذي لم يأخذ بعين الاعتبار متطلبات السلامة المرورية، بالإضافة إلى نقص الموارد المالية المخصصة لتطوير وصيانة شبكات الطرق والإشارات، فضلاً عن التقصير في عمليات الصيانة الدورية والتحديث المستمر للبنية التحتية بما يتوافق مع النمو المتسارع لحركة المرور.

تؤكد الدراسات العلمية أن وجود إشارات مرور واضحة وموضوعة في مواقع استراتيجية يساهم بشكل فعال في تنظيم حركة السير، حيث تعمل هذه الإشارات على ضبط سرعة السائقين وتنبههم إلى حدود السرعة القانونية، ما يقلل من المخاطر المرتبطة بالإفراط في السرعة وحوادث المرور.

علاوة على ذلك، فإن تحسين البنية التحتية المرورية يعزز من وعي السائقين بأهمية الالتزام بالقوانين ويحد من السلوكيات الخطرة التي تؤدي إلى وقوع الحوادث.

من ثم، تصبح الحاجة ملحة لوضع خطط تطويرية شاملة تستهدف تحسين التخطيط العمراني، زيادة تمويل مشاريع البنية التحتية، والالتزام بصيانة وتحديث الشبكات المرورية بانتظام لضمان توفير بيئة آمنة للسائقين والمشاة على حد سواء.

جدول 36: إنعدام إشارات المرور

البند الرابع و الثلاثين	موافق جدا	موافق	محايد	معارض	معارض جدا
النسبة المئوية	22%	33%	30%	6%	9%
المجموع	55%		30%	15%	

بعدها قمنا بطرح السؤال الخمس و الثلاثين للتعرف على مدى تأثير عامل الجنس، أظهرت نتائج جدول 37 أن 59% من المستجيبين مجموع "موافق جداً" و "موافق" يرون أن الجنس له تأثير ملحوظ على سلوكيات القيادة، بينما كان 21% محايدين، و 20% عارضوا أو عارضوا بشدة هذا التأثير.

تعكس هذه النتائج اعتقاد غالبية المشاركين بوجود فروق واضحة بين الذكور والإناث في الميل إلى الإفراط في السرعة أثناء القيادة، حيث تميل الفئات الذكورية، وخاصة الشبان منهم، إلى ممارسة هذه السلوكيات بشكل أكبر مقارنة بالإناث.

ويرجع ذلك إلى مجموعة من العوامل النفسية والاجتماعية التي تؤثر في طريقة تعاطي كل جنس مع القيادة والضغط المصاحبة لها.

فالذكور، غالبًا ما يكون لديهم ميل أكبر نحو المخاطرة والتحدي، ويبحثون عن إثبات الذات، سواء أمام أقرانهم أو في أجواء القيادة بشكل عام، ما يدفعهم إلى اتخاذ قرارات أكثر جرأة وخطورة، مثل زيادة السرعة بشكل مفرط. في المقابل، تميل الإناث إلى التزام حذر وحذر أكبر أثناء القيادة، والاهتمام بالسلامة والاحتياط أكثر من الذكور، وهو ما ينعكس على سلوكهم المروري الأقل خطورة.

هذه الفروقات ليست فقط نتيجة لعوامل بيولوجية أو فطرية، بل تتشكل أيضاً من خلال التنشئة الاجتماعية التي تفرض أدواراً وسلوكيات معينة على كل جنس، فالشباب الذكور يتعرضون في مجتمعات كثيرة إلى ضغوط تعزز من روح التحدي والمغامرة، بينما يُشجع الإناث على التروي والحذر.

كما أن التأثيرات الثقافية والإعلامية تلعب دوراً في ترسيخ هذه القوالب النمطية التي تؤثر بدورها على السلوكيات اليومية، بما في ذلك سلوك القيادة. علاوة على ذلك، قد تسهم بعض الظروف النفسية مثل الرغبة في إثبات القدرة أو التغلب على الخوف في دفع الذكور نحو الإفراط في السرعة، خصوصاً في الفترات العمرية التي تتسم بالتمرد والاستكشاف.

فهم هذه الفروق بين الجنسين أمر حيوي لنجاح برامج التوعية المرورية، إذ لا يمكن اعتماد أسلوب موحد للجميع، بل يجب تصميم حملات موجهة تأخذ بعين الاعتبار الخصائص النفسية والاجتماعية لكل فئة.

مثل هذه الاستراتيجيات تساعد في استهداف السائقين الذكور الشباب بشكل خاص برسائل توعوية تحفزهم على تبني سلوكيات أكثر أماناً، بينما تدعم الإناث في تعزيز الحذر والالتزام.

بالتالي، فإن التعامل مع ظاهرة الإفراط في السرعة من منظور النوع الاجتماعي يعزز من فرص خفض الحوادث المرورية وتحسين السلامة العامة على الطرق

جدول 37: عامل الجنس

البند الخامس و الثلاثين	موافق جدا	موافق	محايد	معارض	معارض جدا
النسبة المئوية	26%	33%	21%	13%	7%
المجموع	59%		21%	20%	

بعدها قمنا بطرح السؤال السادس و الثلاثين للتعرف على مدى تأثير عامل الخبرة، أظهرت نتائج جدول 38 أن 64 % من المستجيبين مجموع "موافق جداً" و "موافق" يرون أن الخبرة تلعب دوراً مهماً في سلوكيات القيادة، بينما كان 16 % محايدين، و 20 % عارضوا أو عارضوا بشدة هذا التأثير.

تعكس هذه النتائج اعتقاد غالبية المشاركين بأن السائقين ذوي الخبرة يميلون إلى الإفراط في السرعة بدرجة متفاوتة، قد يكون ذلك بسبب شعورهم بالثقة الزائدة في مهاراتهم القيادية، مما يدفعهم إلى اتخاذ مخاطر أكبر على الطريق.

من ناحية أخرى، قد تساهم الخبرة في تحسين القدرة على التحكم في السيارة، لكن الثقة المفرطة قد تؤدي إلى تجاوز حدود السرعة القانونية.

لذا فإن تقييم تأثير الخبرة مهم لفهم ديناميكيات السلوك المروري وتصميم برامج تدريبية تهدف إلى تعزيز القيادة الآمنة وتقليل السلوكيات الخطرة المرتبطة بالسرعة.

جدول 38: الخبرة

البند السادس و الثلاثين	موافق جدا	موافق	محايد	معارض	معارض جدا
النسبة المئوية	30%	34%	16%	12%	8%
المجموع	64%		16%	20%	

بعدها قمنا بطرح السؤال السابع و الثلاثين للتعرف على مدى تأثير عامل التعب و الإرهاق، على اتجاهات السائقين نحو الإفراط في السرعة، أظهرت نتائج جدول 39 أن 59% من المستجيبين مجموع "موافق جداً" و"موافق" يرون أن التعب والإرهاق يؤثران بشكل مباشر على قرارات السائقين، بينما كان 22% محايدين، و19% عارضوا أو عارضوا بشدة هذا التأثير.

توضح هذه النتائج إدراكاً واسعاً بين المشاركين بأن الإرهاق الجسدي والذهني يُعد من العوامل الرئيسية التي تؤثر سلباً على أداء السائقين وقدرتهم على القيادة الآمنة.

فعندما يكون السائق مرهقاً، يتراجع مستوى التركيز والانتباه، ويختل تقديره للمسافات والسرعة، مما يزيد من احتمال اتخاذ قرارات غير صائبة أثناء القيادة.

وفي بعض الحالات، قد يحاول السائق المرهق التعجيل بالوصول إلى وجهته، فيلجأ إلى الإفراط في السرعة كوسيلة لتقليل وقت الرحلة والتخلص من شعور التعب بأسرع وقت ممكن.

كما أن الإرهاق يُضعف القدرة على التحكم في السلوكيات الانفعالية، مثل التهور أو التسرع، مما يعزز احتمالية ارتكاب مخالفات مرورية خطيرة.

ويتجلى من ذلك أن التعب لا يؤثر فقط على الجانب الجسدي للسائق، بل يمتد أيضًا إلى اتخاذ قرارات محفوفة بالمخاطر.

وانطلاقًا من هذه النتائج، فإن التوعية بأهمية الراحة الجسدية والذهنية قبل القيادة تُعد ضرورية، إلى جانب تشجيع السائقين على تجنب القيادة الطويلة دون فترات استراحة.

كما ينبغي التأكيد على أن الإفراط في السرعة تحت تأثير الإرهاق لا يقل خطورة عن القيادة تحت تأثير الكحول أو المخدرات، ويجب أن يحظى بنفس المستوى من الاهتمام في حملات التوعية المرورية.

جدول 39: عامل التعب والإرهاق

البند السابع والثلاثين	موافق جدا	موافق	محايد	معارض	معارض جدا
النسبة المئوية	21%	38%	22%	14%	5%
المجموع	59%		22%	19%	

بعدها قمنا بطرح السؤال الثامن و الثلاثين للتعرف على مدى تأثير عامل العدوانية، على اتجاهات السائقين نحو الإفراط في السرعة، أظهرت نتائج جدول 40 أن 53% من المستجيبين مجموع "موافق جداً" و"موافق" يرون أن العدوانية تلعب دورًا بارزًا في دفع السائقين إلى تجاوز حدود السرعة، بينما كان 27% محايدين، و20% عارضوا أو عارضوا بشدة هذا التأثير.

تعكس هذه النتائج إدراكًا شائعًا بين المشاركين بأن السلوك العدواني لدى بعض السائقين يُعد من الدوافع الأساسية التي تُسهم في الإفراط في السرعة.

ويتجلى هذا السلوك العدواني في صور متعددة، مثل المنافسة غير المبررة مع سائقين آخرين، التجاوزات الخطرة، محاولة إثبات السيطرة أو التفوق على الطريق، أو حتى الرد على استفزازات الآخرين بطريقة متهورة.

وغالبًا ما تقترن هذه التصرفات بنزعة للقيادة بسرعة مفرطة، دون مراعاة لمخاطر الطريق أو سلامة مستخدميه.

ويُعتبر هذا النمط من القيادة انعكاسًا لحالة نفسية يغلب عليها التوتر، الغضب، أو حتى الرغبة في التفريغ الانفعالي، ما يجعل صاحبه أكثر عرضة لارتكاب مخالفات مرورية قد تكون مميتة.

فالسائق العدواني لا يرى في الطريق فضاءً مشتركًا يتطلب الاحترام المتبادل، بل ساحةً للصراع وإثبات الذات، ما يؤدي غالبًا إلى سلوكيات خطيرة تتضمن الإفراط في السرعة بوصفها أداة تعبير أو تحدٍ.

وبالنظر إلى تأثير هذه السلوكيات على السلامة المرورية، تبرز الحاجة الماسة إلى إدماج التربية المرورية السلوكية في برامج تدريب السائقين، إلى جانب حملات توعية تستهدف الحد من العدوانية على الطرقات، وتعزيز مفاهيم القيادة الدفاعية واحترام الآخر.

فمواجهة هذه الظاهرة لا تتطلب فقط تطبيق القانون، بل كذلك العمل على المستوى النفسي والاجتماعي لفهم مسببات العدوانية والتعامل معها بفعالية.

جدول 40: عامل العدوانية

البند الثامن والثلاثين	موافق جدا	موافق	محايد	معارض	معارض جدا
النسبة المئوية	25%	28%	27%	12%	8%
المجموع	53%		27%	20%	

بعدها قمنا بطرح السؤال التاسع و الثلاثين للتعرف على مدى تأثير عامل القلق، على اتجاهات السائقين نحو الإفراط في السرعة ، أظهرت نتائج جدول 41 أن 55% من المستجيبين مجموع "موافق جداً" و"موافق" يعتقدون أن القلق يؤثر على سلوك السائقين ويدفعهم أحياناً إلى تجاوز حدود السرعة القانونية، بينما كان 24% محايدين، و21% عارضوا أو عارضوا بشدة هذا التأثير.

تشير هذه النتائج إلى وعي واضح لدى المشاركين بأن القلق والتوتر النفسي يلعبان دوراً بارزاً في التأثير على سلوك السائقين، لا سيما فيما يتعلق بظاهرة الإفراط في السرعة.

ففي حالات القلق، يعاني السائق من تشتت ذهني وضعف في التركيز، ما قد يؤدي إلى تقديرات خاطئة للسرعة والمسافة، أو إلى سلوكيات غير محسوبة تهدف إلى تقليص وقت التواجد على الطريق، وكأن الإسراع يوفّر مخرجاً نفسياً من حالة الضغط.

وغالباً ما يرتبط هذا السلوك بما يُعرف في علم النفس المروري بمحاولات "الهروب السلوكي"، حيث يستخدم السائق السرعة كوسيلة للتنفيس أو التعويض عن مشاعر داخلية سلبية مثل التوتر، الخوف، أو الضيق النفسي.

كما أن بعض السائقين في حالات القلق قد يبالغون في ردة الفعل، فيفقدون بسرعة مفرطة نتيجة فقدان القدرة على التقييم الهادئ والموضوعي للمواقف.

وتبرز أهمية هذه النتائج في التأكيد على أن الإفراط في السرعة لا ينبع فقط من عوامل تقنية أو مهارية، بل من خلفيات نفسية يجب التعامل معها بجديّة.

لذا فإن تعزيز برامج التوعية حول إدارة الضغط النفسي عند القيادة، وتقديم أدوات عملية للسيطرة على القلق مثل تمارين التنفس، أو أخذ استراحة عند الشعور بالتوتر، يعدّ عنصرًا أساسيًا في أي سياسة تهدف إلى تحسين السلامة المرورية والحد من السلوكيات الخطرة على الطريق.

جدول 41: عامل القلق

البند التاسع و ثلاثين	موافق جدا	موافق	محايد	معارض	معارض جدا
النسبة المئوية	%24	%31	%24	%12	%9
المجموع	%55		%24	%21	

بعدها قمنا بطرح السؤال الرابعين للتعرف على مدى تأثير عامل التكوين على القيادة ، على اتجاهات السائقين نحو الإفراط في السرعة ، أظهرت نتائج جدول 42 أن 55 % من المستجيبين مجموع "موافق جداً" و"موافق" يعتبرون أن نقص التكوين والتدريب الكافي يمكن أن يكون عاملاً مؤثراً في التوجه إلى السرعة الزائدة، بينما كان 24 % محايدين، و 21 % عارضوا أو عارضوا بشدة هذا الرأي.

هذه النتائج تُبرز إدراكًا واسعًا لدى المشاركين بأن نقص التكوين على القيادة يُعد من العوامل الجوهرية المساهمة في الإفراط في السرعة، حيث يُنظر إليه كسبب مباشر لضعف تقدير مخاطر الطريق، وانخفاض القدرة على التحكم في المركبة خصوصًا في المواقف الحرجة أو الطارئة.

فالسائق غير المكوّن تكوينًا جيدًا غالبًا ما يفتقر إلى المهارات الأساسية في القيادة الدفاعية، ولا يملك أدوات تقييم سليمة للمسافات أو السرعة الملائمة في مختلف البيئات المرورية.

ويرى الكثير من المستجوبين أن التكوين السطحي أو التقليدي لا يُعدّ السائقين لمواجهة التحديات الواقعية على الطرق، بل يتركهم عرضة للانفداع أو اتخاذ قرارات متهورة مثل تجاوز السرعة القانونية.

كما أن غياب التكوين العملي القائم على محاكاة المواقف الخطرة أو تعليم مبادئ إدارة الخطر يجعل السائق أكثر عرضة للوقوع في الإفراط في السرعة دون وعي حقيقي بعواقبه.

وعليه، فإن هذه النتائج تؤكد ضرورة إعادة النظر في مناهج التكوين المروري، والتركيز على إدماج برامج تدريبية حديثة تجمع بين المعرفة النظرية والمهارات التطبيقية، مع تعزيز التربية على السلوك المروري السليم منذ المراحل الأولى من التعلم.

فكلما ارتفع مستوى التكوين، كلما تراجع احتمال السلوكيات الخطرة، وعلى رأسها الإفراط في السرعة، بما يسهم في تحسين السلامة العامة على الطرق.

جدول 42: التكوين على القيادة

البند الأربعين	موافق جدا	موافق	محايد	معارض	معارض جدا
النسبة المئوية	19%	36%	24%	14%	7%
المجموع	55%		24%	21%	

بعدها قمنا بطرح السؤال الواحد والأربعين للتعرف على مدى تأثير عامل الخوف من الحوادث، على اتجاهات السائقين نحو الإفراط في السرعة، أظهرت نتائج جدول 43 أن

42 % من المستجيبين مجموع "موافق جداً" و"موافق" يعتبرون أن الخوف من التعرض لحوادث الطرق يشكل عاملاً مهماً في الحد من الرغبة في السرعة المفرطة. وفي المقابل، أبدى 28 % موقفاً محايداً، بينما عارض أو عارض بشدة هذا الرأي 30 % من المشاركين.

تُبرز هذه النتائج أن شريحة معتبرة من السائقين تُدرك فعلياً المخاطر الكبيرة المرتبطة بالحوادث الناتجة عن الإفراط في السرعة، إذ يرون أن مثل هذه السلوكيات قد تؤدي إلى نتائج وخيمة تمسّ سلامتهم وسلامة الآخرين، سواء من حيث الإصابات الجسدية البليغة أو الوفاة أو حتى الخسائر النفسية والمادية التي ترافق الحادث.

هذا الإدراك يمكن أن يكون دافعاً مهماً لدى البعض لاحترام حدود السرعة القانونية والتقيّد بقواعد المرور، انطلاقاً من قناعة داخلية بضرورة حماية النفس والمجتمع.

ومع ذلك، فإن وجود نسبة من المحايدين والمعارضين يكشف عن خلل في وعي بعض السائقين بخطورة هذه الظاهرة، حيث لا يُعدّ الخوف من العواقب كافياً دائماً لتعديل السلوك المروري.

فقد أظهرت العديد من الدراسات النفسية أن السائق الذي يُفرط في السرعة لا يفعل ذلك بالضرورة لغياب الوعي، بل قد يكون مدفوعاً بجملة من العوامل النفسية والاجتماعية، مثل الإحساس بالمنافسة على الطريق، والرغبة في الوصول بسرعة، أو حتى التفاخر بالقيادة "الاحترافية" عند بعض الفئات، لا سيما الشباب.

كما تلعب الثقة المفرطة في القدرات الذاتية دوراً كبيراً في تعزيز هذا السلوك، إذ يعتقد بعض السائقين أنهم قادرون على التحكم في المركبة مهما بلغت سرعتها، متجاهلين أن لحظة واحدة من عدم التركيز قد تُفضي إلى كارثة.

إضافة إلى ذلك، فإن تأثير الضغط الاجتماعي من طرف الأصدقاء أو المحيط قد يدفع بعض الأفراد إلى تجاهل القواعد، خوفاً من السخرية أو رغبة في إثبات الذات.

ومن جهة أخرى، يُساهم ضعف تطبيق القانون، سواء بسبب نقص الدوريات أو التراخي في فرض الغرامات والعقوبات، في تشجيع بعض السائقين على تجاوز السرعة دون خوف من العواقب القانونية. ويُضاف إلى ذلك أن الحملات التوعوية، رغم أهميتها، قد لا تصل إلى جميع الفئات أو قد تكون غير كافية من حيث الشكل والمحتوى لإحداث تغيير فعلي في السلوك.

بناءً على ما سبق، يتضح أن الحد من الإفراط في السرعة لا يمكن أن يتحقق فقط من خلال إثارة الخوف من الحوادث، بل يجب أن يُرافق ذلك تدخل متكامل يشمل التوعية النفسية والاجتماعية، وإعادة تصميم برامج التدريب على السياقة لتشمل جوانب تتعلق بضبط النفس والسلوك، فضلاً عن تعزيز الرقابة القانونية وتفعيل العقوبات بصرامة.

فقط من خلال هذه الرؤية الشاملة يمكن تقليص هذه الظاهرة والحد من تبعاتها الكارثية على الأفراد والمجتمع ككل.

جدول 43: الخوف من الحوادث

البند الواحد والأربعين	موافق جداً	موافق	محايد	معارض	معارض جداً
النسبة المئوية	15%	27%	28%	18%	12%
المجموع	42%		28%	30%	

بعدها قمنا بطرح السؤال الثاني والأربعين للتعرف على مدى تأثير عامل حالة الطرقات، على اتجاهات السائقين نحو الإفراط في السرعة، أظهرت نتائج جدول 44 أن 51% من المستجيبين مجموع "موافق جداً" و"موافق" يرون أن حالة الطرقات لها تأثير مهم على قراراتهم المتعلقة بالسرعة الزائدة.

بينما بقي 22% في موقف محايد، وأعرب 27% عن معارضة أو معارضة شديدة لهذه الفكرة.

يشير ذلك إلى أن حالة الطرقات، بما في ذلك جودة التبديد، وضوح الإشارات المرورية، وجودة تصميم المنحنيات والانحدارات، تُعدّ من العوامل المهمة التي تؤثر مباشرة في سلوك السائقين، خصوصاً فيما يتعلق بالإفراط في السرعة.

فحين تكون الطرقات حديثة ومعبّدة بشكل جيد، ومستقيمة، وتفتقر إلى المطبات أو الحفر، يشعر السائق براحة وثقة أكبر أثناء القيادة، وهو ما قد يدفعه لا شعورياً إلى تجاوز حدود السرعة القانونية، معتقداً أن الطريق يسمح بذلك دون مخاطر كبيرة.

وهذا الشعور الزائف بالأمان يمكن أن يكون سبباً رئيسياً في ارتفاع معدلات السرعة في بعض المناطق، خصوصاً الطرق السريعة أو الجديدة.

في المقابل، عندما تكون حالة الطرقات سيئة، سواء من حيث الرداءة في التبديد، كثرة الحفر، غياب أو تلف الإشارات المرورية، أو وجود منعطفات خطيرة ومنحدرات شديدة، فإن ذلك غالباً ما يدفع السائقين إلى توخي الحذر وتخفيف السرعة خوفاً من التعرض لحوادث أو الإضرار بمركباتهم.

وهذا التأثير السلبي للبنية التحتية قد يكون رادعاً مؤقتاً، لكنه لا يعالج جوهر المشكلة

المرتبطة بسلوك الإفراط في السرعة.

من هذا المنطلق، فإن تحسين البنية التحتية للطرق يجب أن يترافق مع آليات رقابة صارمة، مثل كاميرات المراقبة وتكثيف الدوريات، إلى جانب حملات توعية مستمرة لتذكير السائقين بأن جودة الطريق لا تعني بالضرورة إمكانية القيادة بسرعات مفرطة، بل تعني قيادة آمنة ضمن حدود السرعة القانونية.

كما أن تصميم الطرق يجب أن يراعي عناصر التهذئة المرورية، كاستخدام المطبات الصناعية، وتحديد السرعة بوضوح، وتوزيع الإشارات بطريقة مدروسة، بما يساهم في تقليص سلوكيات الإفراط في السرعة وتحقيق السلامة المرورية بشكل متكامل.

جدول 44: عامل حالة الطرقات

البند الثاني والأربعين	موافق جدا	موافق	محايد	معارض	معارض جدا
النسبة المئوية	25%	26%	22%	23%	4%
المجموع	51%		22%	27%	

بعدها قمنا بطرح السؤال الثالث والأربعين للتعرف على مدى تأثير عامل الحالة الاجتماعية، على اتجاهات السائقين نحو الإفراط في السرعة، أظهرت نتائج جدول 45 أن 45% من المستجيبين مجموع "موافق جداً" و"موافق" يعتبرون أن وضعهم الاجتماعي له تأثير على سلوكهم في السرعة أثناء القيادة.

بينما بقي 29% في موقف محايد، في حين عبر 26% عن معارضة أو معارضة شديدة لفكرة ارتباط الحالة الاجتماعية بالإفراط في السرعة.

تشير هذه النتائج إلى أن الفئة المؤيدة ترى في الحالة الاجتماعية عاملاً مؤثراً يسهم في دفع بعض السائقين إلى الإفراط في السرعة، حيث تلعب الضغوط الاقتصادية والاجتماعية دوراً بارزاً في هذا السلوك.

فالسائقون الذين ينتمون إلى فئات اجتماعية مرتفعة قد يشعرون بثقة زائدة أو رغبة في إثبات مكانتهم عبر القيادة بسرعة مفرطة كنوع من التميز أو التفرد، بينما قد يلجأ آخرون من فئات اجتماعية أقل حظاً إلى استخدام السرعة المفرطة كوسيلة تعويض نفسي أو تعبير عن حالة التوتر والضغط التي يعانون منها، مما يجعلهم أكثر ميلاً إلى المخاطرة على الطرقات.

في المقابل، تميل الفئة المحايدة والمعارضة إلى تقليل أهمية التأثير الاجتماعي، معتبرين أن المهارة الشخصية للسائق وظروف الطريق والعوامل البيئية هي المحركات الأساسية لسلوك الإفراط في السرعة.

هؤلاء يرون أن الربط بين الحالة الاجتماعية والسرعة المفرطة قد يختزل الظاهرة في جانب واحد ويتجاهل تعقيد الأسباب التي تؤدي إلى هذا السلوك.

تعكس هذه التباينات في الرأي اختلافاً جوهرياً في فهم ظاهرة الإفراط في السرعة، مما يؤكد الحاجة إلى دراسة شاملة تأخذ في الاعتبار الجوانب الاجتماعية، النفسية، والبيئية على حد سواء.

إذ أن تناول الظاهرة من زوايا متعددة يساعد على وضع استراتيجيات وقائية أكثر فعالية تستهدف الأسباب الحقيقية المتنوعة، بدلاً من التركيز على عامل واحد فقط، مما يساهم في تقليل حوادث السير المرتبطة بالإفراط في السرعة وتحسين السلامة المرورية بشكل عام.

جدول 45: الحالة الإجتماعية

البند الثالث و الأربعين	موافق جدا	موافق	محايد	معارض	معارض جدا
النسبة المئوية	%25	%20	%29	%18	8%
المجموع	%45		%29	%26	

بعدها قمنا بطرح السؤال الرابع والأربعين للتعرف على مدى تأثير عامل السلطة، على اتجاهات السائقين نحو الإفراط في السرعة، أظهرت نتائج جدول 46 أن 48% من المشاركين مجموع "موافق جدا" و"موافق" يرون أن شعورهم بالسلطة أو النفوذ له تأثير واضح على ميلهم إلى تجاوز السرعة القانونية أثناء القيادة.

في المقابل، عبر 27% من المشاركين عن موقف محايد، في حين عارض 25% هذا الارتباط بين السلطة والقيادة بسرعة مفرطة.

تعكس هذه النتائج تصورات متعددة حول تأثير الشعور بالسلطة على سلوك الإفراط في السرعة.

فمن جهة، يرى بعض المشاركين أن امتلاك مكانة اجتماعية مرموقة أو انتماء مهني قوي يمنح السائقين شعورًا بالنفوذ أو الحصانة، مما يدفعهم أحيانًا إلى التصرف بجرأة مفرطة على الطرقات، خاصة في تجاوز حدود السرعة القانونية.

فالسائقون الذين ينتمون إلى طبقات اجتماعية عليا، أو ممن لديهم علاقات نافذة أو مناصب كبيرة، قد يعتقدون أنهم محميون من العقاب أو الملاحقة القانونية، وهذا ما يجعلهم يميلون إلى استسهال ممارسات مثل الإفراط في السرعة دون خوف من العواقب.

في المقابل، تؤكد فئة المعارضين والمحايدين أن الشعور بالسلطة ليس هو العامل الحاسم في ظاهرة الإفراط في السرعة، بل يشيرون إلى عوامل نفسية وشخصية مثل التهور، قلة الخبرة، أو حتى ظروف الطريق والبيئة القانونية كأسباب أكثر تأثيراً، بالنسبة لهم، لا يمكن حصر سلوك الإفراط في السرعة ضمن عامل واحد، بل هو نتاج تفاعل معقد بين عدة عوامل فردية واجتماعية وبيئية.

وبالتالي، تكشف هذه النتائج عن التنوع والتعدد في الأسباب التي تدفع بعض السائقين إلى الإفراط في السرعة، مما يؤكد على ضرورة تبني منظور شامل ومتعدد الأبعاد عند دراسة هذه الظاهرة، بحيث تشمل العوامل النفسية والاجتماعية والبيئية، وذلك لتطوير استراتيجيات فعالة للحد من السلوكيات الخطرة وتحسين السلامة على الطرق.

جدول 46: السلطة

البند الرابع و الأربعين	موافق جداً	موافق	محايد	معارض	معارض جداً
النسبة المئوية	26%	22%	27%	18%	7%
المجموع	48%		27%	25%	

بعدها قمنا بطرح السؤال الخامس والأربعين للتعرف على مدى تأثير عامل الثراء، على اتجاهات السائقين نحو الإفراط في السرعة، أظهرت نتائج جدول 47 أن 51% من المشاركين مجموع "موافق جداً" و"موافق" يعتقدون أن الوضع المادي الجيد أو الثراء يمكن أن يشجع على الإفراط في السرعة أثناء القيادة.

في المقابل، كانت نسبة المحايدين 16%، فيما عارض 33% هذه الفكرة مجموع "معارض" و"معارض جدا".

تشير هذه النتائج إلى أن أكثر من نصف المشاركين يربطون بين الثراء والإفراط في السرعة، حيث يرون أن الإمكانيات المالية الكبيرة التي يتمتع بها الأثرياء، مثل امتلاك سيارات ذات أداء عالي أو رغبتهم في التباهي أمام الآخرين، قد تدفع بعضهم إلى استسهال تجاوز حدود السرعة القانونية، مع تقليل الاهتمام بالعواقب القانونية المحتملة.

وقد ينبع هذا السلوك أيضاً من شعورهم بالثقة الزائدة أو الحصانة، إذ يعتقدون أنهم قادرون على دفع الغرامات بسهولة أو تجنب تبعات المخالفات عبر علاقاتهم أو مواردهم المالية.

في المقابل، يعبر جزء مهم من المشاركين عن رأي مختلف، حيث يرون أن الثراء لا يشكل عاملاً حاسماً في السلوكيات المرتبطة بالإفراط في السرعة، ويفضلون التركيز على العوامل الشخصية الأخرى مثل القيم الأخلاقية، مستوى الوعي المروري، والحالة النفسية والاجتماعية للسائق.

هذا التنوع في الآراء يعكس تعقيد ظاهرة الإفراط في السرعة ويبرز أن تحليلها لا يمكن اختزاله في عامل واحد فقط.

وبالتالي، تؤكد هذه النتائج على ضرورة اعتماد مقاربة شاملة ومتعددة الأبعاد تأخذ في الاعتبار الظروف الاجتماعية والاقتصادية للفرد، بالإضافة إلى العوامل النفسية والبيئية، لفهم أسباب الإفراط في السرعة بشكل أدق، وبالتالي تصميم برامج توعية وسياسات مرورية أكثر فاعلية تستهدف مختلف فئات السائقين بناءً على خصائصهم المتنوعة.

جدول 47: الثراء

البند الخامس و الأربعين	موافق جدا	موافق	محايد	معارض	معارض جدا
النسبة المئوية	20%	31%	16%	21%	12%
المجموع	51%		16%	33%	

بعدها قمنا بطرح السؤال الخامس والأربعين للتعرف على مدى تأثير طابع المنطقة حضري أو ريفي، على اتجاهات السائقين نحو الإفراط في السرعة، أظهرت نتائج جدول 48 أن 45% من المشاركين مجموع "موافق جدا" و"موافق" يعتقدون بأن طابع المنطقة يلعب دورًا في تشجيع الإفراط في السرعة أثناء القيادة.

في المقابل، كانت نسبة المحايدين 28%، بينما عارض 27% الفكرة مجموع "معارض" و"معارض جدا".

تبرز هذه النتائج أهمية السياق الجغرافي والاجتماعي، سواء كان حضريًا أو ريفيًا، في التأثير على سلوك السائقين فيما يتعلق بالإفراط في السرعة.

ففي المناطق الريفية، غالبًا ما تشجع الطرق الواسعة والمفتوحة وقلة الرقابة الأمنية على القيادة بسرعة زائدة، حيث يشعر السائقون بحرية أكبر وقلة وجود عوامل ردع، مما يزيد من احتمالية ارتكابهم لمخالفات السرعة.

أما في المناطق الحضرية، فتؤدي الزحمة المرورية، وجود العديد من إشارات المرور، وكثافة الرقابة الشرطية إلى تقليل معدلات الإفراط في السرعة، حيث يكون السائقون أكثر حذرًا نتيجة لكثرة العوائق والمخاطر المحيطة.

ومع ذلك، يعبر جزء كبير من المشاركين عن رأي معارض يؤكد أن عوامل أخرى تلعب دورًا أكثر تأثيرًا، مثل الثقافة المرورية المتجذرة لدى السائقين ومستوى وعيهم الذاتي بخطورة الإفراط في السرعة، بغض النظر عن طبيعة المنطقة الجغرافية التي يقودون فيها.

هذا التباين في وجهات النظر يعكس تعقيد الظاهرة ويشير إلى أن البُعد الجغرافي ليس العامل الوحيد المحدد لسلوك السائق.

لذلك، يُبرز هذا التباين أهمية تعزيز ثقافة الوعي المروري لدى جميع السائقين، إلى جانب ضرورة تكيف السياسات والبرامج المرورية بشكل يتناسب مع خصوصيات المناطق المختلفة، مع التركيز على الأولويات المتعلقة بالسلامة الطرقية في كل بيئة. هذا النهج المتكامل يساعد على الحد من الإفراط في السرعة بشكل فعال ويعزز السلامة العامة على الطرقات.

جدول 48: طابع المنطقة حضري او ريفي

البند السادس و الأربعين	موافق جدا	موافق	محايد	معارض	معارض جدا
النسبة المئوية	11%	34%	28%	21%	6%
المجموع	45%		28%	27%	

وللتحقق من صدق الفرضية الجزئية الثانية التي مفادها 'توجد فروق ذات دلالة إحصائية في اتجاهات السائقين نحو مظاهر الإفراط في السرعة أثناء السياقة' قمنا بحساب اختبار t للفروق، وكانت النتائج كما هي مبينة في الجدول رقم 49 أدناه، إذ بلغ المتوسط الحسابي

105.01، قيمة t 90.90، بانحراف معياري 11.44، ودرجة حرية بـ 99، عند مستوى دلالة معتمدة بـ 0.05، وكانت مستوى الدلالة المحسوبة بـ 0.00 'توجد فروق ذات دلالة إحصائية في اتجاهات السائقين نحو مظاهر الإفراط في السرعة أثناء السياقة " تحقق الفرضية الجزئية الثانية.

جدول رقم 49: نتائج اختبار t 'توجد فروق ذات دلالة إحصائية في اتجاهات السائقين نحو مظاهر الإفراط في السرعة أثناء السياقة "

المتغير	العينة	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	درجة الحرية	t	الدلالة المحسوبة	الدلالة المعتمدة
اتجاهات السائقين نحو مظاهر الإفراط في السرعة أثناء السياقة "	100	105.01	11.44	99	90.90	0.00	0.05

وللتحقق من صدق الفرضية الجزئية الثانية التي تنص على وجود فروق ذات دلالة إحصائية في اتجاهات السائقين نحو مظاهر الإفراط في السرعة أثناء السياقة، تم إجراء تحليل دقيق وشامل للمعطيات الإحصائية والنتائج الميدانية.

وأظهرت هذه المعطيات بشكل واضح أن الفروق التي تم رصدها ليست مجرد اختلافات عشوائية، بل هي مرتبطة ارتباطاً وثيقاً بجملة من العوامل المتشابكة والمتباينة بين السائقين.

فالخلفيات النفسية والاجتماعية، ومستويات الوعي المروري، بالإضافة إلى السياق القانوني والثقافي المحيط، تلعب جميعها أدوارًا حاسمة في تشكيل تصورات السائقين وسلوكياتهم تجاه الإفراط في السرعة.

ولتوضيح هذه العلاقة وتعزيز الفهم العلمي لها، يمكننا الاستئناس بالدراسة التي أنجزتها الباحثتان سحنون مونية وشينار سمية سنة 2023 تحت عنوان: "المعتقدات الصحية المتعلقة بالسياقة وعلاقتها بسلوك السرعة المفرطة أثناء القيادة"، والتي تمثل مرجعًا حيويًا في هذا المجال، لما تناولته من أبعاد متعددة ومتكاملة تُفسر ظاهرة السرعة الزائدة بشكل دقيق.

تشير نتائج هذه الدراسة إلى أن الإفراط في السرعة لا يعتبر مجرد سلوك فردي أو طارئ، بل هو ظاهرة اجتماعية معقدة تتقاطع فيها مجموعة من المؤثرات النفسية والاجتماعية والاقتصادية والثقافية، بحيث يُصبح هذا السلوك انعكاسًا لمجموعة من المعتقدات والقيم الشخصية والاجتماعية.

فمن أبرز هذه المعتقدات، تصور الأفراد للخطر الصحي والسلامة أثناء القيادة؛ فالسائق الذي يقلل من أهمية خطر السرعة الزائدة، أو يعتقد بأنه يمتلك القدرة الكافية على التحكم بالمركبة مهما كانت الظروف، يكون أكثر عرضة للانخراط في هذا السلوك مقارنة بمن يتحلى بحذر ووعي واقعي.

وفي هذا السياق، تتقاطع نتائج هذه الدراسة مع ما توصل إليه تحليلنا الحالي، إذ برزت مجموعة من العوامل التي تفسر الفروق الإحصائية في اتجاهات السائقين، منها مستوى التكوين والتعليم المروري، مدى الالتزام بالقوانين المرورية، الخصائص الاجتماعية والاقتصادية للبيئة المحيطة، طبيعة البنية التحتية للطرق، مدى توافر الرقابة المرورية، وفاعلية أنظمة الردع القانونية.

كما أظهرت الدراسة أن انتشار ظواهر الفساد، كالرشوة والمحسوبية داخل أجهزة تنفيذ القانون، يضعف من فعالية الردع ويعزز شعور الإفلات من العقاب لدى بعض السائقين، وهو ما تؤكدُه أيضًا نتائج الدراسة الحالية من خلال الشهادات والملاحظات الميدانية.

ولم تقتصر الدراسة على الجوانب القانونية والإدارية فقط، بل تناولت كذلك المحددات النفسية التي تلعب دورًا محوريًا في دفع السائقين إلى الإفراط في السرعة. فقد ثبت أن العدوانية والقلق والتوتر النفسي، بالإضافة إلى الاستهتار والثقة الزائدة بالنفس، ترتبط ارتباطًا وثيقًا بزيادة الميل إلى تجاوز حدود السرعة القانونية.

ويظهر ذلك جليًا عند السائقين الذين يعانون من ضغوط نفسية أو يتبنون أنماطًا سلوكية عدوانية، والذين يكونون أكثر استعدادًا للقيادة بسرعة مفرطة بدوافع عدة منها الرغبة في فرض السيطرة على الطريق، التباهي أمام الآخرين، أو محاولة تصريف التوتر.

بالإضافة إلى ذلك، سلطت الدراسة الضوء على عوامل عملية أخرى مثل الاستخدام المكثف للهاتف المحمول أثناء القيادة، ممارسة القيادة بدون رخصة قانونية، والتعرض للإرهاق البدني والذهني، إضافة إلى عدم احترام فترات الراحة الموصى بها للسائقين، حيث تعد هذه العوامل من أبرز الأسباب التي تؤدي إلى ارتفاع معدلات السرعة المفرطة، وهو ما يتطابق مع البيانات الإحصائية التي جمعتها دراستنا الحالية.

ويبرز هذا التقاطع الحاجة الملحة إلى تعزيز برامج التكوين والتدريب المهني التي تركز على رفع مستوى وعي السائقين بمخاطر السرعة ونتائجها الخطيرة.

أما من ناحية التأثيرات الديمغرافية، فقد بينت الدراسة أن هناك فروقًا واضحة بين الجنسين والفئات العمرية؛ فالذكور يميلون أكثر من الإناث إلى الانخراط في ممارسات السرعة الزائدة، كما تميل الفئات العمرية الشبابية إلى المجازفة والمغامرة بدرجة أكبر مقارنة بالكبار في السن.

ومن جهة أخرى، أثبتت الدراسة أن السياق الجغرافي له أثر بالغ في هذا السلوك، إذ تعتبر الطرق الريفية، التي تقل فيها المراقبة المرورية وتتميز باتساع المساحات، بيئة محفزة على تجاوز السرعة القانونية، على عكس المناطق الحضرية التي تشهد ضغطاً مرورياً أكبر ورقابة أكثر صرامة.

وبناءً على هذه المعطيات، قدمت دراسة سحنون وشينار توصيات عملية تهدف إلى الحد من هذه الظاهرة الخطيرة عبر تبني مقاربة شاملة ومتعددة المستويات، تشمل:

تكثيف حملات التوعية والتحسيس المستمرة لتغيير المعتقدات والسلوكيات المرتبطة بالسرعة؛

إصلاح وتحسين البنية التحتية للطرق، وخاصة في المناطق التي تشهد ارتفاعاً في الحوادث؛

مكافحة الفساد والرشوة داخل الأجهزة المختصة، لضمان تطبيق القانون بعدالة وفعالية؛

تطوير برامج تدريبية متخصصة تركز على الجوانب النفسية والسلوكية للسائقين؛

تطبيق القانون بحزم دون تمييز أو استثناء؛

الاهتمام بالصحة النفسية والجسدية للسائقين، وتشجيع الالتزام بفترات الراحة والابتعاد عن الإرهاق.

كل هذه التوصيات تعكس استنتاجاً رئيساً يتقاسمه كل من تحليلنا الحالي ودراسة سحنون وشينار، وهو أن الاختلافات في اتجاهات السائقين نحو مظاهر الإفراط في السرعة ليست نتيجة لعامل واحد أو ظرف مؤقت، بل هي ناتجة عن تراكمات سلوكية واجتماعية وثقافية متعددة، تتطلب من الجهات المعنية تبني استراتيجيات متكاملة ومستمرة.

كما تؤكد هذه النتائج على أهمية دمج المقاربات النفسية والاجتماعية مع الجوانب القانونية والتقنية، لتحقيق تأثير إيجابي وملمووس في الحد من هذه الظاهرة التي تمثل أحد أبرز مسببات الحوادث المرورية المميتة في الجزائر وعدد من الدول الأخرى.

3.1.5. عرض وتحليل بيانات الفرضية الجزئية الثالثة:

بعد ذلك قمنا بطرح السؤال السابع والرابعين لمعرفة مدى تأثير السلوك الخطير في اتجاهات السائقين نحو الإفراط في السرعة أثناء السياقة، أظهرت نتائج جدول 50 أن 51% من المشاركين مجموع "موافق جدا" و"موافق" يرون أن السلوك الخطير يلعب دورًا مهمًا في زيادة الإفراط في السرعة.

في المقابل، أبدى 26% من المشاركين موقفًا حياديًا، بينما عارض 23% هذه الفكرة مجموع "معارض" و"معارض جدا".

تشير هذه النتائج إلى أن شريحة واسعة من السائقين تدرك بوضوح العلاقة الوثيقة بين السلوك الخطير والإفراط في السرعة، مما يعكس وجود وعي عام بأهمية التحكم في السلوكيات أثناء القيادة للحد من المخاطر المرورية.

إذ يفهم هؤلاء السائقون أن التصرفات غير المنضبطة، مثل التهور والاندفاع، تسهم بشكل مباشر في زيادة احتمالية وقوع الحوادث المرورية المرتبطة بالسرعة الزائدة.

ومع ذلك، تظهر النتائج أيضًا وجود انقسام نسبي بين المشاركين، حيث يعتقد البعض أن هناك عوامل أخرى قد تلعب دورًا مهمًا في دفع السائقين إلى الإفراط في السرعة، مثل ضغوط الوقت الملحة التي تحتم عليهم الإسراع، أو طبيعة الطريق التي قد تشجع على السرعة، مثل الطرق المستقيمة والواسعة، بدلًا من أن تكون السرعة المفرطة نتيجة لسلوكيات متهورة فقط.

هذا التباين في وجهات النظر يشير إلى تعقيد ظاهرة الإفراط في السرعة ويؤكد الحاجة إلى دراسة شاملة تأخذ في الاعتبار العوامل السلوكية والبيئية والاجتماعية التي تؤثر في سلوك السائقين.

جدول 50: مدى سلوكه الخطير

البند السابع واللأربعين	موافق جدا	موافق	محايد	معارض	معارض جدا
النسبة المئوية	21%	30%	26%	16%	7%
المجموع	51%		26%	23%	

بعد ذلك قمنا بطرح السؤال الثامن والأربعين لمعرفة مدى تأثير السلوك البدائي الطفولي في إتجاهات السائقين نحو الإفراط في السرعة أثناء القيادة، أظهرت نتائج جدول 51 أن غالبية المشاركين 55%، مجموع "موافق جدا" و"موافق" يرون أن هذا السلوك يسهم بشكل مباشر في زيادة السرعة المفرطة. بالمقابل، أعرب 22% عن موقف حيادي، بينما رفض 23% هذه العلاقة مجموع "معارض" و"معارض جدا".

تعكس هذه النتائج إدراكًا واسعًا لدى أكثر من نصف السائقين بأن التصرفات الصبيانية وغير الناضجة، مثل التباهي والتهور، تعد من الأسباب الجوهرية والمباشرة للإفراط في السرعة أثناء القيادة.

يعود هذا الوعي إلى تراكم الخبرات الشخصية والمشاهدات المتكررة على الطرقات، حيث يلاحظ السائقون أن الشباب بشكل خاص يميلون إلى ممارسة السرعة الزائدة كنوع من التحدي أو لإثبات الذات أمام أقرانهم، مما يجعلهم أكثر عرضة للحوادث المرورية الناتجة عن هذه السلوكيات الطفولية.

كما أن هذه التصرفات تتبع من نقص في النضج النفسي والاجتماعي لدى بعض السائقين، حيث تكون الرغبة في جذب الانتباه أو الشعور بالقوة والسيطرة على الطريق دافعاً قوياً لتجاوز الحدود القانونية للسرعة.

ولا يقتصر الأمر فقط على الفئات الشابة، بل يمكن أن يمتد إلى بعض السائقين الذين يفتقرون إلى الوعي الكافي بأهمية السلامة المرورية والتقيّد بالقوانين.

في المقابل، يشير الانقسام في آراء باقي المشاركين إلى أن هناك عوامل أخرى معقدة تساهم في ظاهرة الإفراط في السرعة، مثل ضعف الرقابة المرورية وعدم كفاية حملات التوعية، إضافة إلى تأثير الضغوط النفسية والاجتماعية التي قد تدفع بعض السائقين إلى الاستعجال وتجاهل قواعد السلامة.

لذا فإن مشكلة الإفراط في السرعة لا تقتصر فقط على السلوكيات الفردية الطفولية، بل تتداخل معها عوامل بيئية واجتماعية ونفسية أخرى يجب التعامل معها بشكل متكامل.

لذلك، من الضروري أن تتضمن برامج التوعية المرورية والمبادرات الوقائية استراتيجيات خاصة تعالج هذه الأبعاد السلوكية، عبر توجيه الرسائل التربوية بشكل يركز على أهمية النضج والانضباط والالتزام بالقوانين، مع تسليط الضوء على العواقب الوخيمة للسلوكيات الطفولية على السلامة العامة.

كما ينبغي دعم هذه الحملات بسياسات رقابية صارمة وتوفير بيئة مرورية آمنة تشجع على القيادة المسؤولة، مما يساهم في الحد من الإفراط في السرعة وتقليل الحوادث المرتبطة بها بشكل فعال ومستدام.

جدول 51: السلوك البدائي الطفولي

البند الثامن و الاربعين	موافق جدا	موافق	محايد	معارض	معارض جدا
النسبة المئوية	16%	39%	22%	16%	7%
المجموع	55%		22%	23%	

بعد ذلك قمنا بطرح السؤال التاسع والاربعين لمعرفة مدى تأثير السلوك التمردى في اتجاهات السائقين نحو الإفراط في السرعة أثناء السياقة، أظهرت نتائج جدول 52 أن أغلبية المشاركين 52%، مجموع "موافق جدا" و"موافق" أقروا بأن هذا السلوك يؤثر بشكل ملحوظ في الإفراط في السرعة. في المقابل، أعرب 26% عن موقف حيادي، بينما رفض 22% هذه العلاقة مجموع "معارض" و"معارض جدا".

تعكس هذه النتائج إدراكًا واسعًا لدى غالبية السائقين لدور السلوك التمردى في دفع بعضهم نحو الإفراط في السرعة أثناء القيادة.

إذ يرتبط هذا السلوك في كثير من الأحيان برغبة السائق في تحدي القوانين ورفض الانصياع للسلطة، مما يعكس حالة من التهور وعدم الالتزام بالقواعد المرورية التي تهدف إلى الحفاظ على السلامة على الطرقات.

يعد السلوك التمردى تعبيرًا عن محاولة إثبات الذات أو مقاومة القيود المفروضة، وهو ما يفاقم من خطر الإفراط في السرعة ويزيد من احتمالية وقوع الحوادث المرورية.

في المقابل، يظهر انقسام في الآراء بين المشاركين، حيث تعكس نسبة مهمة من المحايدون احتمالية وجود خبرات محدودة أو تقييمات متنوعة حول مدى تأثير السلوك

التمردى على ظاهرة الإفراط في السرعة، ما يشير إلى تعقيد العلاقة بين العوامل النفسية والسلوكية وتأثيرها على ممارسات القيادة.

لذا، تؤكد هذه النتائج على ضرورة توجيه الجهود التوعوية بشكل مركز لمعالجة جذور السلوك التمردى من خلال تسليط الضوء على المخاطر الكبيرة التي يسببها، وضرورة تعزيز احترام القوانين المرورية كجزء لا يتجزأ من ثقافة القيادة الآمنة.

كما يستدعي الأمر تصميم برامج تربوية تهدف إلى تعديل السلوك وتعزيز الانضباط، مع التركيز على التوعية المستمرة بأهمية الالتزام بالسرعة القانونية للحد من حوادث الإفراط في السرعة وتحسين السلامة على الطرق بشكل عام.

جدول 52: مدى سلوك التمردى

البند التاسع و الاربعين	موافق جدا	موافق	محايد	معارض	معارض جدا
النسبة المئوية	22%	30%	26%	13%	9%
المجموع	52%		26%	22%	

بعد ذلك قمنا بطرح السؤال الخمسين لمعرفة مدى تأثير السلوك الفوضوي في اتجاهات السائقين نحو الإفراط في السرعة أثناء السياقة ، أظهرت نتائج جدول 53 أن 56% من المستجيبين مجموع "موافق جدا" و"موافق" أقروا بتأثير هذا السلوك على ميولهم للإفراط في السرعة، في حين بقي 20% منهم في موقف حيادي، و26% مجموع "معارض" و"معارض جدا" رفضوا هذا التأثير .

تشير هذه النتائج إلى وجود توافق واضح بين غالبية السائقين على أن السلوك الفوضوي أثناء القيادة، والذي يتجلى في الافتقار إلى التخطيط والتنظيم، يعد أحد العوامل التي تسهم بشكل كبير في الإفراط في السرعة.

يعكس هذا النمط من السلوك حالة من العشوائية وقلة الانضباط، مما قد ينبع من نقص في الوعي المروري أو عدم الالتزام الصارم بقواعد السير، وهو ما يؤدي إلى زيادة المخاطر المرتبطة بالقيادة بسرعة مفرطة.

من جهة أخرى، تعكس نسبة الحياديين وجود شريحة من السائقين الذين لا يرون ارتباطاً واضحاً بين الفوضوية والسرعة الزائدة، ربما بسبب اختلاف وجهات النظر أو خبرات متنوعة في القيادة، مما يدل على أن تقييم السلوك الفوضوي وتأثيره قد يتغير تبعاً للظروف الشخصية والمعرفية لكل سائق.

أما الفئة التي رفضت وجود تأثير للسلوك الفوضوي فقد تمثل السائقين الذين يتمتعون بمستوى أعلى من الالتزام بالقوانين والحذر أثناء القيادة.

تسلط هذه النتائج الضوء على أهمية تكثيف الجهود في مجال التوعية والتدريب، حيث ينبغي أن تركز برامج السلامة المرورية على توضيح المخاطر المباشرة للسلوك الفوضوي وتأثيره في زيادة احتمالية وقوع الحوادث بسبب الإفراط في السرعة.

كما يبرز الحاجة إلى تعزيز مهارات التنظيم والتخطيط لدى السائقين، الأمر الذي من شأنه أن يحد من تصرفات العشوائية التي تضر بسلامتهم وسلامة الآخرين على الطرقات.

جدول 53: مدى سلوكه الفوضوي

البند الخمسين	موافق جدا	موافق	محايد	معارض	معارض جدا
النسبة المئوية	24%	32%	20%	16%	8%

المجموع	%56	%20	%26
---------	-----	-----	-----

بعد ذلك قمنا بطرح السؤال الواحد و الخمسين لمعرفة مدى تأثير الموسيقى الصاخبة في اتجاهات السائقين نحو الإفراط في السرعة أثناء السياقة ، أظهرت نتائج جدول 54 أن 51% من المستجيبين مجموع "موافق جدا" و "موافق" يرون أن الموسيقى الصاخبة تدفعهم للإفراط في السرعة، بينما بقي 25% منهم في موقف حيادي، و 24% مجموع "معارض" و "معارض جدا" لم يوافقوا على هذا التأثير.

تشير هذه النتائج إلى أن الموسيقى الصاخبة تُعتبر عاملاً محفزاً للإفراط في السرعة لدى أكثر من نصف السائقين، حيث تسهم في رفع مستوى الحماس والانفعال أثناء القيادة، مما يدفع البعض منهم إلى زيادة سرعتهم بشكل يفوق الحدود القانونية.

تؤثر الموسيقى الصاخبة أيضاً على تركيز السائق، وقد تؤدي إلى تشتيت انتباهه أو تقليل قدرته على تقييم المخاطر بشكل دقيق، وهو أمر يتماشى مع نتائج دراسات حديثة تبين كيف تؤثر المثيرات الحسية مثل الصوت العالي على سلوكيات القيادة وقرارات السائقين.

أما نسبة الحيايين، فقد أظهرت تردداً أو عدم وعي واضح بتأثير الموسيقى الصاخبة على الإفراط في السرعة، مما يدل على وجود فجوة معرفية تحتاج إلى سدّها من خلال حملات توعية متخصصة تبرز المخاطر المرتبطة بهذا السلوك.

وفي المقابل، أظهرت نسبة المعارضين التزاماً أكبر بقواعد السلامة، مما يعكس تفاوتاً في مدى تقدير السائقين لأهمية الحفاظ على هدوء وتركيز أثناء القيادة، وعليه فإن هؤلاء قد يكونون أكثر وعياً بخطورة التأثير السلبي للموسيقى الصاخبة.

بشكل عام، تؤكد هذه النتائج على ضرورة التركيز في برامج التوعية المرورية على مخاطرة الاستماع إلى الموسيقى الصاخبة أثناء القيادة، مع التشديد على أهمية الحد من أي

عادات تزيد من تشتت السائق أو ترفع من مستوى مخاطره، إذ أن الحفاظ على تركيز السائق وانضباطه من العوامل الأساسية للحد من ظاهرة الإفراط في السرعة وتحسين السلامة على الطرقات.

جدول 54: الموسيقى الصاخبة

البند والخمسين والواحد	موافق جدا	موافق	محايد	معارض	معارض جدا
النسبة المئوية	23%	28%	25%	20%	4%
المجموع	51%		25%	24%	

بعد ذلك قمنا بطرح السؤال الثاني و الخمسين لمعرفة مدى تأثير نثر الاتربة في إتجاهات السائقين نحو الإفراط في السرعة أثناء السياقة ، أظهرت نتائج جدول 55 أن 47% من المشاركين مجموع "موافق جدا" و "موافق" يعتقدون أن نثر الأتربة يدفع السائقين للإفراط في السرعة، بينما بقي 27% منهم في موقف حيادي، و36% مجموع "معارض" و "معارض جدا" لم يوافقوا على هذا التأثير.

تشير هذه النتائج إلى أن نثر الأتربة على الطرق يُمثل عاملاً بيئياً مهماً يؤثر بشكل مباشر وغير مباشر على توجهات السائقين نحو الإفراط في السرعة.

ففي ظل وجود أتربة تغطي سطح الطريق، قد يزداد شعور بعض السائقين بعدم وضوح الرؤية وصعوبة التحكم بالمركبة، مما يدفعهم في بعض الأحيان إلى التسريع بهدف اجتياز هذه المناطق بسرعة أكبر والحد من الوقت الذي يقضونه في ظروف قيادة غير مريحة أو محفوفة بالمخاطر.

هذا السلوك يعكس نوعاً من الاستعجال أو القلق من التوقف لفترات طويلة في مثل هذه الظروف، مما قد يفاقم من احتمالية ارتكاب مخالفات تتعلق بالإفراط في السرعة.

من ناحية أخرى، يدرك عدد من السائقين المخاطر الكبيرة المرتبطة بالقيادة في ظل وجود الأتربة، إذ يعتبرون أن مثل هذه الظروف تتطلب تخفيض السرعة بشكل ملحوظ للتمكن من السيطرة الجيدة على السيارة، وتقليل خطر الانزلاق أو فقدان التحكم، مما ينعكس إيجاباً على السلامة المرورية.

هذا الوعي قد ينبع من خبرة سابقة أو من إدراك عميق لخطورة البيئة المحيطة وتأثيرها على أداء السيارة واستقرارها.

التباين في مواقف السائقين تجاه تأثير نثر الأتربة يعكس تفاوت مستويات الوعي والخبرة، إذ يمكن أن يكون هناك فرق واضح بين السائقين الجدد ومن يملكون خبرة طويلة في التعامل مع ظروف الطرق المختلفة.

كما قد تلعب العوامل النفسية دوراً في هذا السلوك؛ فبعض السائقين قد يميلون إلى المخاطرة في مواجهة الظروف الصعبة، بينما يختار آخرون الحذر والقيادة بوتيرة أبطأ لتفادي الحوادث.

من هذا المنطلق، يبرز الدور الحيوي لبرامج التوعية المرورية التي يجب أن تسلط الضوء على تأثير الظروف البيئية مثل وجود الأتربة والغبار على الطريق، مع التركيز على أهمية تعديل السلوك القيادي وفقاً لتلك الظروف.

كما أن تطوير حملات إعلامية تستهدف زيادة الوعي بخطورة الإفراط في السرعة في مثل هذه الحالات، يمكن أن يساهم بشكل فعال في تعزيز السلامة المرورية، خاصة في المناطق الريفية أو القروية التي قد تشهد انتشاراً أكبر لهذه الظاهرة.

بالإضافة إلى ذلك، فإن تحسين البنية التحتية وصيانة الطرق لتقليل تراكم الأتربة والغبار يمكن أن يكون له أثر إيجابي في تقليل المخاطر المرتبطة بهذه الظاهرة، إذ تساعد الطرق النظيفة والمعبدة جيداً على توفير بيئة أكثر أماناً للسائقين، مما يحد من حالات الإفراط في السرعة الناجمة عن محاولات تجاوز المناطق غير الآمنة بسرعة.

بالتالي، فإن التعامل الشامل مع هذا العامل البيئي يتطلب تعاوناً بين الجهات المسؤولة عن السلامة المرورية، والتخطيط العمراني، والتوعية المجتمعية لضمان بيئة مرورية آمنة ومستقرة.

جدول 55: نشر الاتربة

البند الثاني و الخمسين	موافق جدا	موافق	محايد	معارض	معارض جدا
النسبة المئوية	17%	30%	27%	17%	9%
المجموع	47%		27%	36%	

بعد ذلك قمنا بطرح السؤال الثالث و الخمسين لمعرفة مدى تأثير التفحيط في إتجاهات السائقين نحو الإفراط في السرعة أثناء السياقة، أظهرت نتائج جدول 56 أن 51% من المشاركين مجموع "موافق جدا" و "موافق" يرون أن التفحيط عامل مؤثر على الإفراط في السرعة أثناء القيادة، في حين أن 28% كانوا حياديين، و 31% مجموع "معارض" و "معارض جدا" لا يرون أن للتفحيط تأثيراً كبيراً في هذه الاتجاهات.

تشير هذه النتائج إلى أن غالبية السائقين يدركون أن ظاهرة التفحيط تُعتبر محفزاً قوياً للسلوكيات المتهورة على الطرق، حيث تشجع على التهور ودفع العديد منهم إلى تجاوز حدود السرعة القانونية بشكل واضح.

هذا الوعي يعكس ما توصلت إليه العديد من الدراسات المرورية التي أكدت العلاقة الوثيقة بين التفحيط وزيادة معدلات الإفراط في السرعة، إذ يُعد التفحيط أحد أشكال القيادة الخطرة التي تعبر عن رغبة في إثبات الذات أو استعراض المهارات، لكنها في الوقت نفسه ترفع من مخاطر وقوع الحوادث.

من جهة أخرى، تظهر نسبة من المعارضين لهذه الرؤية، ما يدل على وجود وعي متباين بين السائقين حول مخاطر التفحيط، حيث يرى البعض أن هذا السلوك يُعد حالة معزولة لا تعكس واقع القيادة اليومية للسائقين، أو ربما يكون لديهم نظرة نقدية تُقلل من تأثير التفحيط على السلوك العام في الطرقات.

من المهم أيضاً الإشارة إلى أن التفحيط غالباً ما يمارس في بيئات حضرية، خاصة في المناطق التي تشهد تجمعات شبابية، ما يجعل التحكم في هذه الظاهرة تحدياً كبيراً للجهات المسؤولة عن السلامة المرورية.

هذه الممارسات لا تؤثر فقط على السائقين المشاركين فيها، بل تضع أيضاً باقي مستخدمي الطريق في خطر متزايد، مما يستدعي وضع استراتيجيات متكاملة تجمع بين التشديد القانوني، التوعية المستمرة، وتوفير بدائل إيجابية للشباب، مثل الفعاليات الرياضية أو الأماكن المخصصة للقيادة الآمنة.

بالتالي، فإن مكافحة ظاهرة التفحيط تتطلب نهجاً شاملاً يتضمن تعزيز الوعي المجتمعي بمخاطر القيادة المتهورية، وتفعيل الرقابة المرورية، بالإضافة إلى توفير برامج توجيهية تستهدف الشباب للحد من انتشار هذه الممارسات الخطرة، بما يساهم في تحسين السلامة على الطرق وتقليل الحوادث الناتجة عن الإفراط في السرعة والسلوكيات الخطرة المرتبطة بها.

جدول 56: مدى التفحيط

البند الثالث و الخمسين	موافق جدا	موافق	محايد	معارض	معارض جدا
النسبة المئوية	22%	29%	28%	14%	7%
المجموع	51%		28%	31%	

بعد ذلك قمنا بطرح السؤال الرابع و الخمسين لمعرفة مدى تغيير السرعات دون إنتظام في إتجاهات السائقين نحو الإفراط في السرعة أثناء السياقة ، أظهرت نتائج جدول 57 أن 56% من المشاركين مجموع "موافق جدا" و "موافق" يعتقدون أن هذا السلوك يزيد من احتمالية الإفراط في السرعة، بينما بقي 20% محايدين، و 24% مجموع "معارض" و "معارض جدا" لا يرون لتغيير السرعات تأثيرًا مهمًا على سلوك السرعة .

تشير هذه النتائج إلى أن تغيير السرعات بشكل غير منتظم، مثل التسارع والتباطؤ المفاجئ، يُعتبر عاملاً محفزاً للإفراط في السرعة.

فالسائقون الذين يتسمون بهذا النمط من القيادة غالبًا ما يعبرون عن نزعة متهورة ورغبة في تجاوز حدود السرعة القانونية، مما يزيد من احتمالية حدوث مخاطر على الطريق.

فالقيادة غير المستقرة وغير المتسقة تؤدي إلى فقدان السيطرة، وتزيد من فرص الحوادث المرتبطة بالسرعة المفرطة.

من ناحية أخرى، يرى بعض السائقين أن تغيير السرعات قد يكون رد فعل طبيعي لمتغيرات الطريق، مثل وجود إشارات مرورية أو ازدحام، وليس بالضرورة تعبيرًا عن سلوك متهور أو رغبة في السرعة الزائدة.

هذا التباين في وجهات النظر يشير إلى أن سلوكيات القيادة لا تعتمد فقط على نوايا السائق، بل تتأثر أيضًا بالبيئة المحيطة وظروف الطريق.

لذلك، من المهم التركيز على برامج تدريبية تهدف إلى تعزيز مهارات القيادة السلسلة والمتزنة، التي تقلل من التسارع والتباطؤ المفاجئ. يساعد التدريب السليم السائقين على التحكم بشكل أفضل في مركباتهم والالتزام بسرعة منتظمة، مما يقلل من مخاطر الإفراط في السرعة ويعزز السلامة على الطرق.

كما ينبغي التوعية بأهمية التكيف مع ظروف الطريق بشكل آمن دون اللجوء إلى سلوكيات قد تعرض السائقين والآخرين للخطر.

جدول 57: مدى تغيير السرعات دون إنتظام

البند والخمسین	الرابع	موافق جدا	موافق	محايد	معارض	معارض جدا
النسبة المئوية	%24	%32	%20	%16	%8	
المجموع	%56		%20	%24		

بعد ذلك قمنا بطرح السؤال الخامس و الخمسين لمعرفة مدى تأثير التبويق في إتجاهات السائقين نحو الإفراط في السرعة أثناء السياقة، أظهرت نتائج جدول 58 أن 52% من المشاركين مجموع "موافق جدا" و"موافق" يرون أن التبويق مرتبط بسلوك الإفراط في السرعة. في المقابل، 30% من المشاركين محايدون تجاه هذه العلاقة، بينما اعتبر 18% مجموع "معارض" و"معارض جدا" أن التبويق لا يؤدي إلى الإفراط في السرعة.

تعكس هذه النتائج توجهاً عاماً لدى السائقين نحو ربط التبويق بالقيادة العدوانية أو التنافسية، وهي سلوكيات غالباً ما ترتبط بالإفراط في السرعة.

فالإستخدام المتكرر والمبالغ فيه للمنبه الصوتي يعكس حالة من التوتر والضغط النفسي، ويعد مؤشرًا على سلوك عدواني يرافقه غالبًا تجاوز للسرعات القانونية وقيادة متهوره تهدد سلامة الجميع على الطريق.

مع ذلك، يرى المحايدون والمعارضون أن التبويق ليس دائمًا سلوكًا عدوانيًا أو مرتبطًا بالسرعة المفرطة، فقد يكون ضروريًا في مواقف معينة لتنبيه السائقين الآخرين أو لتحذيرهم من مخاطر محدقة، مما يبرر استخدامه في بعض الحالات للحفاظ على السلامة.

تؤكد هذه النتائج على أهمية تعزيز الوعي بين السائقين حول أثر السلوك العدواني مثل الإفراط في التبويق على السلامة المرورية، والحاجة إلى تطوير استراتيجيات توعوية وتربوية للحد من هذه السلوكيات.

فالتقليل من التوتر والعدوانية على الطرق يمكن أن يساهم بشكل كبير في تقليل حوادث الإفراط في السرعة وتحسين بيئة القيادة بشكل عام.

جدول 58: التبويق

البند الخامس و الخمسين	موافق جدا	موافق	محايد	معارض	معارض جدا
النسبة المئوية	20%	32%	30%	15%	3%
المجموع	52%		30%	18%	

بعد ذلك قمنا بطرح السؤال السادس و الخمسين لمعرفة مدى تأثير التموج في إتجاهات السائقين نحو الإفراط في السرعة أثناء السياقة ، أظهرت نتائج جدول 59 أن 33% من المشاركين مجموع "موافق جدا" و"موافق" يرون أن التموج مرتبط بسلوك الإفراط في

السرعة. في المقابل، أبدى 33% من المشاركين موقفاً محايداً تجاه هذا العامل، بينما رأى 24% مجموع "معارض" و"معارض جداً" أنه لا يرتبط بسلوك الإفراط في السرعة.

تشير هذه النتائج إلى وجود انقسام واضح في وجهات نظر السائقين حول ظاهرة التموج في السرعات أثناء القيادة.

فبعضهم يربط هذا السلوك بضعف في السيطرة والتحكم بالمركبة، مما قد يؤدي إلى الإفراط في السرعة خاصة في الظروف التي تكون فيها الطريق سهلة وميسرة، حيث قد يغري الانطلاق بسرعة أكبر دون الانتباه لمخاطر التغيرات المفاجئة في السرعة.

أما الآخرون فيرون أن التموج في السرعات ليس بالضرورة تعبيراً عن رغبة في زيادة السرعة، بل قد يكون مجرد رد فعل طبيعي لتغيرات مفاجئة في ظروف الطريق أو حركة المرور المتغيرة، مثل وجود سيارات أمامهم أو تغير في حالة الطريق.

تسلط هذه الآراء المتباينة الضوء على أهمية تعزيز فهم ديناميكيات السرعة عند السائقين، وضرورة توفير التدريب العملي والنظري الذي يركز على كيفية الحفاظ على سرعة ثابتة وأمنة أثناء القيادة، مع القدرة على التكيف مع تغيرات الطريق وحركة المرور بشكل سلس ومنظم.

وهذا بدوره يقلل من المخاطر المرتبطة بالتموج غير المنتظم في السرعة، ويساهم في تقليل حالات الإفراط في السرعة التي قد تنجم عن عدم التحكم الجيد في السرعة.

جدول 59: التموج

معارض جداً	معارض	محايد	موافق	موافق جداً	البند السادس و الخمسين
------------	-------	-------	-------	------------	------------------------

النسبة المئوية	%19	%24	%33	%19	%5
المجموع	%33	%24	%33		

وللتحقق من صدق الفرضية الجزئية الثالثة التي مفادها 'توجد فروق ذات دلالة إحصائية في اتجاهات للفروق في اتجاهات السائقين نحو أسباب الإفراط في السرعة أثناء السياقة ، قمنا بحساب اختبار t، وكانت النتائج كما هي مبينة في الجدول رقم 60 أدناه، إذ بلغ المتوسط الحسابي 34.26، قيمة t 65.64 ، بانحراف معياري 5.06، ودرجة حرية بـ 99، عند مستوى دلالة معتمدة بـ 0.05، وكانت مستوى الدلالة المحسوبة بـ 0.00 وبالتالي توجد فروق ذات دلالة إحصائية في آفاق (سبل ووسائل) نحو أسباب الإفراط في السرعة أثناء السياقة ، أي تحقق الفرضية الجزئية الثالثة.

جدول رقم 60: نتائج اختبار t للفروق في اتجاهات السائقين نحو أسباب الإفراط في السرعة أثناء السياقة

المتغير	العينة	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	درجة الحرية	t	الدلالة المحسوبة	الدلالة المعتمدة
اتجاهات السائقين نحو أسباب الإفراط في السرعة أثناء السياقة	100	34.26	5.06	99	65.64	0.00	0.05

أنت نتائج الدراسة لتؤكد الفرضية الجزئية الثالثة التي مفادها بوجود فروق ذات دلالة إحصائية في اتجاهات السائقين نحو أسباب الإفراط في السرعة أثناء السياقة، حيث تظهر النتائج تفاوتاً واضحاً في مواقف السائقين تجاه هذه الأسباب، مما يدل على أن الإفراط في

السرعة ليس ناتجاً عن سبب واحد فقط، بل عن مجموعة متنوعة من العوامل النفسية، الاجتماعية، والسلوكية.

فقد أبدى غالبية السائقين موافقتهم على أن بعض السلوكيات الفردية كالتنمر، وحب التحدي، والاندفاع غير المبرر تمثل دافعاً رئيسياً للإفراط في السرعة، وهو ما يدل على وجود نزعة ذاتية للمخاطرة لدى بعض السائقين، خصوصاً الشباب، الذين تميل نفسياتهم إلى البحث عن الإثارة والتجربة، مما يجعلهم أكثر عرضة للقيادة المتهورة والسرعة الزائدة.

وتدعم هذه النتائج الدراسة التي قام بها الباحثان راجية وبن منصور نصر الدين سنة (2021) تحت عنوان "علاقة الانفعالات الفارقية بسلوك السياقة الخطر"، والتي أبرزت الدور الحاسم للانفعالات النفسية، مثل الغضب والتوتر والقلق، في دفع السائقين إلى اتخاذ قرارات متهورة، وزيادة احتمالية تجاوز السرعة المقررة، خاصة حين يصاحب هذه الانفعالات ضعف السيطرة الذاتية وعدم القدرة على تنظيم الانفعالات.

وأشارت الدراسة كذلك إلى أن حالات التعب الجسدي والضغط النفسي تساهم في ضعف قدرة السائقين على اتخاذ قرارات سليمة، مما يرفع من احتمالية السلوكيات الخطرة مثل الإفراط في السرعة. كما أن استخدام الهاتف المحمول أثناء القيادة، والقيادة بدون رخصة، وعدم احترام فترات الراحة المنتظمة، كلها عوامل تسهم في زيادة حوادث السرعة المفرطة، مما يتطلب التركيز على جوانب الصحة النفسية والبدنية للسائقين في برامج التوعية والتدريب.

ومن جانب آخر، أكد السائقون في الدراسة على وجود أسباب بنيوية وبيئية تؤثر في سلوكهم، من بينها ضعف الرقابة المرورية، رداءة حالة الطرق، غياب علامات تحديد السرعة، وانتشار ممارسات الرشوة والوساطة، التي تقلل من جدوى تطبيق القانون وتضعف الردع، مما يشجع البعض على مخالفة القواعد دون خوف من العقاب.

هذه الملاحظات تتقاطع مع نتائج دراسات أخرى تشير إلى أن ضعف النظام القانوني وغياب المراقبة الفعالة يزيدان من انتشار سلوكيات السرعة الزائدة.

كما أبرزت الدراسة الأثر الواضح للمحيط الاجتماعي على سلوك القيادة، حيث يؤثر وجود أصدقاء أو ركاب داخل السيارة، وكذلك نوع الموسيقى ومستوى صوتها، في تصعيد حالة الانفعال والاندفاع لدى السائقين، مما يزيد من احتمالية ممارسة السرعة المفرطة.

هذا البعد الاجتماعي يسلط الضوء على أهمية الاهتمام بالعوامل النفسية والاجتماعية في تصميم استراتيجيات الحد من المخاطر المرورية.

وعلاوة على ذلك، كشفت الدراسة عن فروق واضحة بين الجنسين، حيث تميل فئة الذكور إلى الإفراط في السرعة أكثر من الإناث، وكذلك بين الفئات العمرية، حيث يظهر الشباب ميلاً أكبر للمغامرة والسرعة المفرطة مقارنة بكبار السن، وذلك بسبب عوامل نفسية واجتماعية مرتبطة بالسن ومستوى النضج والخبرة.

ومن الناحية الجغرافية، تبين أن الطرق الريفية، بسبب ضعف الرقابة وقلة الإشارات المرورية والمساحات المفتوحة، تشجع على السرعة الزائدة أكثر من المناطق الحضرية، التي تتميز بكثافة مرورية ومراقبة أكبر، مما يبرز الحاجة إلى تكييف السياسات والبرامج الوقائية حسب الخصائص المحلية.

في ضوء هذه المعطيات، توصي الدراسة بتبني مقاربة شاملة ومتعددة الأبعاد لمكافحة ظاهرة الإفراط في السرعة، تشمل:

تعزيز حملات التوعية المستمرة التي تراعي الخصائص النفسية والاجتماعية للمجموعات المستهدفة.

تحسين البنية التحتية للطرق لتوفير بيئة قيادة أكثر أماناً.

مكافحة الفساد والرشوة في أجهزة الرقابة المرورية لضمان تطبيق عادل وفعال للقانون.

تطوير برامج تدريبية شاملة تدمج بين المهارات التقنية وإدارة الانفعالات والتوعية الاجتماعية.

الاهتمام بالصحة النفسية والجسدية للسائقين، من خلال فرض فترات راحة منتظمة وضبط ظروف العمل.

تطبيق العقوبات بشكل صارم ومنصف لضمان الردع الفعال.

إن معالجة ظاهرة الإفراط في السرعة تتطلب فهماً عميقاً للدوافع المتنوعة والمتداخلة، والعمل على تصميم استراتيجيات وقائية تراعي الجوانب النفسية والاجتماعية والبيئية، وليس الاقتصار على الإجراءات العقابية فقط.

فالتعامل مع هذه الظاهرة وفق رؤية شاملة ومتعددة المستويات يضمن تحقيق نتائج أفضل في الحد من حوادث السير وحماية الأرواح على الطرق.

4.1.5. عرض وتحليل بيانات الفرضية الجزئية الرابعة:

بعد ذلك قمنا بطرح الوال السابع والخمسين لمعرفة مدى إعتبار أن فئة السائقين المهنية تلعب دور في دفعه لممارسة الإفراط في السرعة في إتجاهات السائقين نحو الإفراط في السرعة أثناء السياقة ، أظهرت نتائج جدول 61 أن نسبة كبيرة من المشاركين 60% مجموع "موافق جدا" و"موافق" ترى بالفعل أن هناك علاقة بين هذه الفئة من السائقين وبين الإفراط في السرعة.

في المقابل، أبدى 17% من المستجوبين موقفاً محايداً، بينما رأى 23% مجموع "معارض" و"معارض جداً" أن هذه الفئة المهنية لا تلعب دوراً كبيراً في هذا السلوك.

تشير هذه النتائج إلى وجود ارتباط محتمل بين طبيعة المهنة وسلوك الإفراط في السرعة، حيث يُحتمل أن يواجه السائقون المهنيون ضغوطاً كبيرة في العمل مثل الالتزام بمواعيد تسليم صارمة أو تحقيق أهداف مالية، مما قد يدفعهم إلى تجاوز السرعة القانونية لتلبية هذه المتطلبات.

فهذه الضغوط يمكن أن تؤدي إلى اتخاذ قرارات متهورة على الطريق، تعكس محاولة موازنة بين متطلبات العمل وسلامة القيادة.

مع ذلك، يرى قسم من المشاركين أن الإفراط في السرعة يعكس سلوكاً شخصياً وفردياً أكثر منه مرتبطاً بطبيعة المهنة، معتبرين أن العوامل النفسية والوعي المروري والتجربة الشخصية تلعب دوراً أكبر في تحديد سرعة السائق.

هذا التباين في الآراء يبرز أهمية الحاجة إلى توجيه برامج توعية مخصصة للسائقين المهنيين، تتناول مخاطر السرعة الزائدة بشكل خاص، بالإضافة إلى تطوير سياسات وإجراءات عمل تراعي سلامة السائقين وتقلل من الضغوط التي قد تدفعهم إلى القيادة بسرعة مفرطة، بما يضمن سلامتهم وسلامة مستخدمي الطريق الآخرين.

جدول 61: إعتبار أن فئة السائقين المهنية تلعب دور في دفعه لممارسة الإفراط في السرعة

البند	السابع	موافق جداً	موافق	محايد	معارض	معارض جداً
-------	--------	------------	-------	-------	-------	------------

					والخمسين
	%5	%18	%17	%35	النسبة المئوية
		%23	%17	%60	المجموع

بعد ذلك قمنا بطرح السؤال الثامن و الخمسين لمعرفة مدى إعتبار ان الفئة التعليمية تلعب دور في دفعه لممارسة الإفراط في السرعة في إتجاهات السائقين نحو الإفراط في السرعة أثناء السياقة ، أظهرت نتائج جدول 62 أن 58% من المشاركين في فئة موافق جدا وموافق يعتبرون أن المستوى التعليمي للسائق قد يساهم في الإفراط في السرعة.

بينما أبدى 26% موقفاً محايداً، في حين رفض 16% هذه الفكرة في فئة معارض ومعارض جدا .

توضح هذه النتائج بشكل موسع أن مستوى التعليم يلعب دوراً جوهرياً في تشكيل سلوك السائقين تجاه الإفراط في السرعة، حيث يُعتبر التعليم عاملاً رئيسياً في زيادة الوعي بالمخاطر التي تنجم عن القيادة بسرعة مفرطة.

فالأشخاص الذين يمتلكون مستويات تعليمية منخفضة قد يفتقرون إلى المعلومات الكافية حول عواقب السرعة الزائدة، سواء من حيث السلامة الشخصية أو التأثيرات المجتمعية مثل الحوادث المرورية والخسائر البشرية والمادية.

بالإضافة إلى ذلك، قد يكون نقص التدريب المتخصص في مجال القيادة عاملاً مهماً، إذ إن برامج التكوين التي ترتبط بالمستوى التعليمي تساهم في ترسيخ قواعد السلامة المرورية، وتعزز مهارات القيادة الدفاعية التي تساعد على التعامل مع مختلف الظروف الطرقية بشكل أكثر حكمة واحترافية.

من جهة أخرى، يشير بعض المشاركين إلى أن الإفراط في السرعة لا يمكن اختزاله فقط في مستوى التعليم، بل يتداخل مع عوامل شخصية ونفسية متعددة، مثل طبيعة شخصية السائق، مدى انفعاله، ومستوى تحكمه في انفعالاته، فضلاً عن الظروف البيئية المحيطة، كضغط العمل، الاستعجال، حالة الطريق، أو حتى تأثير الزملاء والمجتمع المحيط. فهذه العوامل المتشابكة تؤثر بدورها على اتخاذ القرار أثناء القيادة، ما يجعل عملية الحد من الإفراط في السرعة تتطلب مقاربة شمولية تراعي جوانب معرفية ونفسية وسلوكية.

علاوة على ذلك، يمكن أن يؤثر مستوى التعليم على قدرة السائق على استيعاب الحملات التوعوية والإرشادات المرورية، حيث يُظهر المتعلمون قدرة أفضل على فهم وتطبيق قواعد السلامة، بينما قد يحتاج الأشخاص ذوو المستويات التعليمية الأقل إلى أساليب توعية أكثر تفاعلية ومبسطة.

ولهذا، يجب أن تكون برامج التوعية مصممة بحيث تلبي احتياجات الفئات المختلفة من حيث اللغة، المحتوى، وطريقة الإيصال، لضمان وصول الرسائل التأثيرية بفعالية.

كما أن دور التعليم لا يقتصر فقط على تقديم المعلومات، بل يمتد إلى بناء ثقافة مرورية مسؤولة تعزز القيم الاجتماعية المرتبطة بالاحترام المتبادل على الطريق، والالتزام بالقوانين، والشعور بالمسؤولية الفردية تجاه السلامة العامة.

لذلك، لا بد من دمج هذه المبادئ في المناهج التعليمية وفي برامج تدريب السائقين المهنيين والهواة على حد سواء، مع تكثيف جهود الإعلام والتوعية المستمرة.

في النهاية، تؤكد هذه النتائج على ضرورة اعتماد استراتيجيات متكاملة تجمع بين التعليم، التوعية، التشريع، والرقابة الفعالة، مع مراعاة الخصائص الاجتماعية والثقافية

للسائقين، لضمان تحقيق تأثير ملموس في الحد من السلوكيات الخطرة المرتبطة بالإفراط في السرعة، وتحسين السلامة على الطرق بشكل عام.

جدول 62: إعتبار ان الفئة التعليمية تلعب دور في دفعه لممارسة الإفراط في السرعة

البند الثامن والخمسين	موافق جدا	موافق	محايد	معارض	معارض جدا
النسبة المئوية	26%	32%	26%	10%	6%
المجموع	58%		26%	16%	

بعد ذلك قمنا بطرح السؤال التاسع و الخمسين لمعرفة مدى إعتبار ان المستوى الإقتصادي يلعب دور لدفعه لممارسة الإفراط في السرعة في إتجاهات السائقين نحو الإفراط في السرعة أثناء السياقة ، أظهرت نتائج جدول 63 أن 53% من المشاركين في فئة موافق جدا وموافق يعتقدون بأن الوضع الاقتصادي يؤثر في سلوك الإفراط في السرعة.

بينما أبدى 23% موقفاً محايداً، في حين رفض 24% هذه الفكرة في فئة معارض ومعارض جدا.

توضح هذه النتائج بشكل أوسع أن العلاقة بين مستوى الدخل والظروف الاقتصادية وسلوك الإفراط في السرعة ليست علاقة بسيطة أو مباشرة، بل تتسم بتعقيد يجمع بين عدة عوامل نفسية واجتماعية وسلوكية.

فمن جهة، يمكن أن يؤدي توفر دخل مرتفع إلى امتلاك سيارات ذات قدرات عالية تسمح بالسرعات الكبيرة، بالإضافة إلى شعور السائق بثقة زائدة أو حتى نوع من الحصانة الاجتماعية التي قد تجعله يميل إلى المجازفة بالسرعة، مع اعتقاده بأنه قادر على تحمل العواقب المالية في حال وقوع مخالفة أو حادث.

في نفس الوقت، تلعب الضغوط الاقتصادية دورًا مهمًا في دفع بعض السائقين إلى الإفراط في السرعة، خصوصًا أولئك الذين يعانون من ضيق الوقت أو يحاولون تعويض نقص الموارد بالسرعة لتحقيق أهداف مهنية أو شخصية، مثل الالتزام بالمواعيد أو إنجاز المهام بسرعة أكبر.

وهذا يعكس جانبًا من التوتر النفسي والاجتماعي الذي يمكن أن يؤثر على سلوك القيادة ويزيد من احتمالية اتخاذ قرارات محفوفة بالمخاطر.

على الجانب الآخر، يعبر قسم من المشاركين عن موقف معارض يرى أن الإفراط في السرعة ليس مرتبطًا فقط بالوضع الاقتصادي، بل إن هناك عوامل أخرى تلعب دورًا كبيرًا مثل الصفات الشخصية للسائق، مدى تحمله للمخاطر، مستوى الوعي المروري، والعادات المكتسبة في القيادة.

كما أن بيئة القيادة نفسها سواء كانت حضرية أو ريفية، مراقبة أو غير ذلك تؤثر بشكل ملحوظ على سلوك السائقين بغض النظر عن حالتهم الاقتصادية.

هذه النتائج تبرز الحاجة إلى تبني نهج شامل عند تصميم برامج التوعية والحملات

المرورية، يأخذ بعين الاعتبار الفروقات الاقتصادية والاجتماعية والثقافية، إضافة إلى الخصائص النفسية والسلوكية للفرد.

إذ يجب ألا تقتصر الاستراتيجيات على الجانب المالي فقط، بل يجب أن تتوسع لتشمل تعزيز الوعي المروري، تحسين ثقافة السلامة، ودعم السائقين للتعامل مع الضغوط المختلفة التي تواجههم، مما يساهم في تقليل ظاهرة الإفراط في السرعة وحوادث الطرق بشكل عام.

جدول 63: إعتبار ان المستوى الإقتصادي يلعب دور لدفعه لممارسة الإفراط في السرعة

البند التاسع و الخمسين	موافق جدا	موافق	محايد	معارض	معارض جدا
النسبة المئوية	20	33	23	19	5
المجموع	53		23	24	

بعد ذلك قمنا بطرح السؤال السستين لمعرفة مدى إعتبار ان خبرة السائق تلعب دور في دفعه لممارسة الافراط في السرعة في إتجاهات السائقين نحو الإفراط في السرعة أثناء السياقة ، فقد أعرب 24 % عن موافقتهم الشديدة و 26 % عن موافقتهم، ما يعكس قناعة واسعة بأن الخبرة تمنح السائقين ثقة قد تدفعهم لتجاوز حدود السرعة.

بينما أبدى 25 % من المستجوبين موقفاً حيادياً، وهو ما يمكن تفسيره بعدم وضوح الرؤية لديهم أو عدم امتلاكهم لتجارب كافية تربط بين الخبرة والسرعة.

من جهة أخرى، رفض 22 % هذه الفكرة وأعرب 3 % عن معارضتهم الشديدة، ما يدل على أن هناك أيضاً شريحة من السائقين لا ترى في الخبرة عاملاً أساسياً وراء الإفراط في السرعة.

يرجع هذا الاختلاف في وجهات النظر إلى تعدد العوامل النفسية والاجتماعية التي تؤثر في تصورات السائقين حول دور الخبرة في سلوك القيادة، خاصة فيما يتعلق بالإفراط في السرعة.

فمن جهة، يرى بعض السائقين أن تراكم سنوات القيادة والخبرة على الطرق يمنحهم ثقة زائدة في قدراتهم على التحكم بالسيارة، والتعامل مع الظروف الطارئة، مما يدفعهم أحياناً إلى اتخاذ مخاطر أكبر مثل تجاوز السرعات القانونية.

هذه الثقة قد تكون ناجمة عن شعورهم بالتمكن والمهارة، لكن في نفس الوقت قد تؤدي إلى تهور أو تقليل من تقدير مخاطر السرعة الزائدة، مما يزيد من احتمالية وقوع الحوادث.

من جهة أخرى، يعبر بعض السائقين عن وعي أكبر بأن الخبرة وحدها لا تكفي لضمان السلامة، وأنها لا تلغي الحاجة إلى الانضباط والالتزام بقواعد المرور.

هؤلاء قد يكون لديهم فهم أعمق بأن الخبرة يجب أن تصاحبها مسؤولية ومراعاة للعوامل المحيطة والظروف البيئية، خاصة في الطرقات الخطرة أو في حالات الطقس السيئة، حيث يمكن أن يؤدي الإفراط في الثقة إلى نتائج كارثية.

بالإضافة إلى ذلك، يرى قسم من السائقين أن الخبرة ليست العامل الوحيد المؤثر، بل هناك عوامل أخرى متعددة مثل الشخصية، الثقافة المرورية، مدى الوعي بالمخاطر، وضغط الزملاء أو الظروف الاجتماعية التي تؤثر في طريقة القيادة بشكل عام. فبعض

الأشخاص رغم خبرتهم الطويلة قد يستمرون في تبني سلوكيات خطيرة بسبب الميل إلى المخاطرة أو ضعف ضبط النفس.

هذا التنوع في الآراء يدل على أن الخبرة في القيادة هي عامل معقد ومتعدد الأوجه؛ فهي قد تكون عاملاً إيجابياً يعزز السلامة عند بعض السائقين، لكنها قد تتحول إلى عامل محفز على السرعة الزائدة وعدم الالتزام عند آخرين.

لذلك، فإن برامج التدريب والتوعية المرورية تحتاج إلى التركيز ليس فقط على زيادة المهارات التقنية للقيادة، بل أيضاً على بناء وعي نفسي وسلوكي متوازن يعزز احترام القوانين والقيادة الآمنة بغض النظر عن مدى الخبرة السابقة.

جدول 64: إعتبار ان خبرة السائق تلعب دور في دفعه لممارسة الافراط في السرعة

البند الستين	موافق جداً	موافق	محايد	معارض	معارض جداً
النسبة المئوية	24%	26%	25%	22%	3%
المجموع	50%		25%	25%	

بعد ذلك قمنا بطرح السؤال الواحد و الستين لمعرفة مدى إعتبار حجم المركبة تلعب دور في دفعه لممارسة الافراط في السرعة في إتجاهات السائقين نحو الإفراط في السرعة أثناء السياقة، فقد أبدى 18 % موافقتهم الشديدة و 29 % موافقتهم، وهو ما يشير إلى أن بعض السائقين يرون في المركبات الكبيرة رمزاً للقوة والسيطرة، مما يشجعهم على تجاوز السرعة المحددة. من ناحية أخرى، بقي 16 % في موقف حيادي، ربما بسبب عدم وضوح العلاقة بين حجم المركبة والسرعة الزائدة لديهم.

أما المعارضون، فقد شكلوا 25 % من المستجيبين، في حين عبر 12 % عن معارضتهم الشديدة، ما يعكس أن هناك أيضاً فئة من السائقين تعتبر أن حجم المركبة لا يرتبط بشكل مباشر بممارسات الإفراط في السرعة.

تُبرز هذه النتائج بوضوح أن حجم المركبة يمكن أن يؤثر بشكل كبير على سلوك السائقين، ويشكل عاملاً نفسياً مهماً يؤثر في قرارات القيادة.

فقيادة مركبة كبيرة أو ثقيلة قد تمنح السائق شعوراً متزايداً بالسيطرة والقوة، وهذا الشعور قد يترجم إلى ثقة مفرطة بالنفس. من هنا، قد يعتقد بعض السائقين أنهم قادرون على التعامل مع سرعات أعلى بأمان، مما يدفعهم إلى الإفراط في السرعة وتجاهل حدود السرعة القانونية.

هذا التصرف قد ينجم عن إحساس خاطئ بالأمان مبني على حجم المركبة، مما يزيد من احتمالية الوقوع في حوادث سير خطيرة، خاصة في الحالات التي تتطلب ردود فعل سريعة أو في ظروف طريق معقدة.

من ناحية أخرى، يعكس بعض السائقين وعياً أكبر بمخاطر القيادة السريعة باستخدام مركبات كبيرة، حيث يعتبرون أن الوزن الكبير للمركبة وسرعتها قد يعقدان السيطرة عليها، وبالتالي يستلزمان قيادة أكثر حذراً وانضباطاً.

بالنسبة لهؤلاء، يشكل حجم المركبة حافزاً إضافياً للحفاظ على السرعة القانونية لتفادي وقوع حوادث أو خسائر مادية وبشرية.

كما يشير بعض السائقين إلى أن حجم السيارة لا يحدد بالضرورة سرعة القيادة، بل تتوقف هذه الأخيرة على عوامل أخرى مثل مدى الوعي المروري، الشخصية، الخبرة،

والالتزام بالقوانين.

هذا يبرز أهمية التوعية المركزة التي تأخذ بعين الاعتبار الفروق الفردية بين السائقين وتعزز من مفهوم القيادة المسؤولة بغض النظر عن نوع أو حجم المركبة.

بناءً على ذلك، فإن معالجة ظاهرة الإفراط في السرعة المرتبطة بحجم المركبة تتطلب استراتيجية شاملة تشمل حملات توعية توضح المخاطر الحقيقية للقيادة بسرعات عالية، وتقديم برامج تدريبية تركز على تعزيز مهارات التحكم في المركبة، سواء كانت صغيرة أو كبيرة، بالإضافة إلى تشديد الرقابة المرورية وتطبيق العقوبات الرادعة.

إن فهم الأبعاد النفسية والاجتماعية لهذا السلوك يمكن أن يسهم بشكل كبير في تحسين السلامة على الطرق، والحد من الحوادث المرتبطة بالسرعة الزائدة، خاصة لدى سائقي المركبات الكبيرة الذين قد يظنون أنهم بمنأى عن المخاطر بسبب حجم مركباتهم.

جدول 65: إعتبار حجم المركبة تلعب دور في دفعه لممارسة الإفراط في السرعة

البند الواحد و الستين	موافق جدا	موافق	محايد	معارض	معارض جدا
النسبة المئوية	18%	29%	16%	25%	12%
المجموع	47%		16%	37%	

بعد ذلك قمنا بطرح السؤال الثاني و الستين لمعرفة مدى إعتبار صفة المركبة تلعب

دور في دفعه لممارسة الإفراط في السرعة في إتجاهات السائقين نحو الإفراط في السرعة أثناء القيادة، فقد عبر 20 % عن موافقتهم الشديدة و24 % عن موافقتهم، ما يعكس إيماناً لدى شريحة واسعة بأن سمات السيارة مثل التصميم الرياضي أو القدرات الميكانيكية قد تشجع السائقين على تجاوز السرعة القانونية.

في المقابل، أبدى 27 % حيادهم حيال هذا الأمر، ربما نتيجة عدم امتلاكهم لسيارات ذات مواصفات خاصة أو عدم ملاحظتهم علاقة مباشرة بين صفات المركبة وسرعة القيادة.

بينما عبر 22 % عن رفضهم و7 % عن رفضهم الشديد، ما يبرز وجود فئة تعتقد أن سلوك السائق هو المحدد الرئيسي للسرعة المفرطة بغض النظر عن صفة السيارة.

تُبرز هذه النتائج مدى تعقيد العلاقة بين جاذبية السيارة وقوتها وسلوك السائقين على الطرقات، حيث لا يقتصر تأثير خصائص المركبة على الأبعاد المادية فحسب، بل يمتد إلى التأثيرات النفسية والسلوكية التي تُسهم في تشكيل أنماط القيادة.

فامتلاك سيارة ذات مظهر جذاب وقوة ميكانيكية عالية يعزز لدى العديد من السائقين إحساساً متزايداً بالسيطرة والثقة بالنفس، مما قد يخلق لديهم شعوراً زائفاً بأنهم يمتلكون قدرات استثنائية على التحكم بالمركبة في مختلف الظروف.

هذا الشعور، رغم ما قد يبدو إيجابياً في بعض الحالات، إلا أنه يُعتبر محفزاً قوياً للإفراط في السرعة، إذ يدفع البعض إلى تخطي الحدود القانونية والقيادة بسرعات عالية دون تقدير دقيق للمخاطر المحتملة.

من ناحية أخرى، يرفض عدد من السائقين هذا الربط بين قوة السيارة وسلوكيات القيادة المتهورة، مؤكدين على أن الالتزام بقوانين المرور والقيادة المسؤولة لا يرتبط بخصائص

السيارة، وإنما يركز على وعي وثقافة السائق نفسه.

هؤلاء السائقون يُظهرون حرصًا على القيادة بأمان، ويعتبرون أن مهارات القيادة والتقدير السليم للمخاطر هي الأساس، بغض النظر عن نوع أو قوة السيارة التي يقودونها.

إن هذا التباين في المواقف يُشير إلى الحاجة الملحة لتوجيه حملات توعية تستهدف تغيير التصورات الخاطئة المتعلقة بالقوة الميكانيكية للسيارة ودورها في توفير أمان زائد، مع التركيز على أهمية الثقافة المرورية والسلوك المسؤول.

كما يستدعي الأمر تطوير برامج تدريبية تركز على تعزيز مهارات التحكم والتقييم الصحيح للسرعة حسب الظروف الفعلية للطريق وحجم السيارة.

بالإضافة إلى ذلك، يمكن أن تلعب القوانين المرورية دورًا أكبر في مراقبة وضبط السرعات بما يتناسب مع نوع المركبة، مع فرض عقوبات رادعة تساهم في الحد من ظاهرة الإفراط في السرعة.

علاوة على ذلك، ينبغي مراعاة أن بعض السائقين قد يستخدمون قوة السيارة وجاذبيتها كوسيلة للتعبير عن مكانتهم الاجتماعية أو لإثبات الذات، مما يعزز من ميلهم للسلوكيات الخطرة على الطريق.

لذلك، لا تقتصر الاستراتيجية على الجوانب التقنية فقط، بل يجب أن تشمل أيضًا الأبعاد النفسية والاجتماعية من خلال برامج توعوية تستهدف تغيير السلوكيات وتحفيز قيم المسؤولية والسلامة لدى جميع فئات السائقين.

بهذا الشكل، يمكن تحقيق توازن بين الاستمتاع بقيادة السيارات القوية والحفاظ على السلامة المرورية، مما يساهم في تقليل الحوادث المرتبطة بالسرعة الزائدة.

جدول 66: إعتبار صفة المركبة تلعب دور في دفعه لممارسة الإفراط في السرعة

البند الثاني و الستين	موافق جدا	موافق	محايد	معارض	معارض جدا
النسبة المئوية	20%	24%	27%	22%	7%
المجموع	44%		27%	29%	

بعد ذلك قمنا بطرح السؤال الثالث و الستين لمعرفة مدى إعتبار سائقي الحافلات النقل الجامعي يمارسون الإفراط في السرعة في إتجاهات السائقين نحو الإفراط في السرعة أثناء السياقة ، إذ عبر 19% عن موافقتهم الشديدة و31% عن موافقتهم، ما يعكس قناعة لدى شريحة كبيرة بوجود علاقة واضحة بين سائقي هذه الحافلات وممارسة السرعة المفرطة.

من جهة أخرى، بقي 22% على الحياد، ربما نتيجة عدم امتلاكهم تجارب مباشرة مع سائقي حافلات النقل الجامعي أو عدم ملاحظتهم لهذا السلوك بشكل واضح.

أما المعارضون فقد شكلوا 21% من المشاركين، في حين عبر 7% عن معارضتهم الشديدة، ما يشير إلى وجود فئة ترى أن سائقي هذه الحافلات ملتزمون بقواعد السرعة القانونية أو أن ظروف عملهم تحد من قدرتهم على تجاوزها.

تعكس هذه النتائج تنوعاً واضحاً في وجهات نظر السائقين تجاه سائقي الحافلات الجامعية فيما يتعلق بسلوكياتهم على الطرق، وخاصة فيما يخص الإفراط في السرعة.

فمن جهة، يرى بعض السائقين أن سائقي الحافلات الجامعية غالباً ما يكونون عرضة

لضغوطات زمنية كبيرة، إذ يتوجب عليهم الالتزام بجدول زمني محدد لنقل الطلاب بين الحرم الجامعي والمناطق السكنية أو أماكن الدراسة، مما قد يخلق لدى البعض شعوراً بالعجلة والحاجة إلى تعجيل القيادة.

هذا الشعور بالضغط يمكن أن ينعكس على أسلوب القيادة، حيث يلجأ السائقون أحياناً إلى تجاوز السرعات القانونية كمحاولة لتعويض الوقت أو لتلبية توقعات الركاب، وهذا قد يؤدي إلى سلوكيات متهورة تزيد من مخاطر الحوادث.

كما يُعتقد أن بعض سائقي الحافلات الجامعية قد يشعرون بثقة زائدة نتيجة خبرتهم في القيادة أو لأنهم يعملون في بيئة تُشعرهم بالأمان النسبي، مما قد يدفعهم إلى اتخاذ قرارات متهورة، مثل زيادة السرعة أو التجاوزات الخطرة، خاصة في الطرق التي يعرفونها جيداً.

هذا الأمر يعكس جانباً من الطبيعة البشرية حيث يمكن أن تؤدي الثقة الزائدة إلى تقليل الحذر، حتى لدى السائقين المحترفين.

من ناحية أخرى، يعارض قسم آخر من المشاركين هذا التصور، مشيرين إلى أن سائقي الحافلات الجامعية غالباً ما يتمتعون بسلوك قيادة متزن ومحترف، نظراً لأن عملهم يتطلب مستوى عالٍ من المسؤولية والحرص على سلامة الركاب، الذين يشكلون جزءاً من جمهور حساس.

ويبرز هؤلاء المشاركون أن هذه المسؤولية تدفع السائقين إلى الالتزام بالقوانين المرورية والسرعة المحددة، حتى لو كان ذلك على حساب الجدول الزمني، لأن سلامة الركاب تعتبر أولوية قصوى.

هذا التباين في الآراء يدل على الحاجة إلى دراسة أكثر شمولاً لسلوك سائقي الحافلات الجامعية، حيث يمكن أن تلعب عوامل متعددة دوراً في تحديد ممارساتهم على الطريق، مثل

بيئة العمل، الضغوط المهنية، التدريب الذي يتلقونه، ونوعية الرقابة المرورية المفروضة عليهم.

كما يشير إلى أهمية توفير برامج تدريبية مستمرة تهدف إلى تعزيز السلامة المرورية والتعامل مع الضغوط المهنية بطريقة إيجابية، بحيث لا تؤثر على سلوك القيادة بشكل سلبي.

علاوة على ذلك، فإن هذه النتائج تفتح الباب أمام التفكير في تحسين ظروف العمل لهؤلاء السائقين، كتنظيم جداول زمنية مرنة تسمح بتقليل الضغط والتوتر، مما قد ينعكس إيجابياً على سلوكهم في القيادة.

كذلك، من المهم تعزيز الوعي المروري لدى الطلبة والركاب حول مخاطر الإسراع والتشجيع على احترام قوانين السير، مما يخلق بيئة آمنة للجميع.

باختصار، تشير هذه النتائج إلى أن سلوك سائقي الحافلات الجامعية تجاه السرعة ليس ظاهرة أحادية الجانب، بل هو نتاج تفاعل معقد بين الضغوط المهنية، المسؤولية الاجتماعية، والخبرة الشخصية، مما يستدعي التعامل معه من منظور متعدد الجوانب لضمان سلامة الطرق وحماية الركاب.

جدول 67: إعتبار سائقي الحافلات النقل الجامعي يمارسون الافراط في السرعة

البند الثالث و الستين	موافق جدا	موافق	محايد	معارض	معارض جدا
النسبة المئوية	19%	31%	22%	21%	7%
المجموع	50%		22%	28%	

بعد ذلك قمنا بطرح السؤال الرابع و الستين لمعرفة مدى إعتبار سائقي مركبات الاجرة

يمارسون الإفراط في السرعة في إتجاهات السائقين نحو الإفراط في السرعة أثناء القيادة حيث عبّر 24 % عن موافقتهم الشديدة و26 % عن موافقتهم، ما يعكس انطباعاً سائداً بأن ضغوط العمل أو الحاجة لكسب الوقت قد تدفع سائقي الأجرة لتجاوز حدود السرعة. في المقابل، أبدى 27 % موقفاً حيادياً، ربما بسبب عدم ملاحظتهم المستمرة لهذا السلوك أو اختلاف تجاربهم الشخصية. من ناحية أخرى، عبر 20 % عن معارضتهم للفكرة، و3% عن معارضتهم الشديدة، ما يشير إلى أن هناك فئة ترى أن سائقي مركبات الأجرة ملتزمون بقواعد السرعة أو لا يعتبرونها سمة عامة.

تعكس هذه النتائج وجود انقسام واضح في وجهات نظر السائقين حول سلوك سائقي الأجرة فيما يتعلق بالإفراط في السرعة.

فمن جانب، يعتقد بعض المشاركين أن سائقي الأجرة غالباً ما يميلون إلى القيادة بسرعة زائدة بهدف زيادة عدد الرحلات التي يقومون بها يومياً، وبالتالي زيادة دخلهم المالي.

فهم يرون أن ضغط المنافسة بين سائقي الأجرة والحاجة إلى تحقيق أرباح يومية قد يدفع البعض إلى تجاوز حدود السرعة القانونية من أجل الوصول إلى الوجهات بأسرع وقت ممكن، وهذا السلوك يمكن أن يزيد من مخاطر الحوادث ويهدد السلامة العامة على الطرق.

ومن جهة أخرى، يعبر قسم من السائقين عن رأي مختلف، حيث يؤكدون أن هذا السلوك ليس قاعدة عامة ولا ينطبق على جميع سائقي الأجرة.

إذ يرون أن هناك عوامل فردية وشخصية تلعب دوراً كبيراً في تحديد طريقة القيادة، مثل مستوى الوعي المروري، الالتزام بالقوانين، الخبرة، وضغوط الحياة المختلفة التي

يواجهها السائق.

كما يشير هؤلاء إلى أن بعض سائقي الأجرة يتحلون بالصبر والحذر، ويفضلون القيادة بطريقة آمنة للحفاظ على سلامتهم وسلامة الركاب.

هذا التباين في الآراء يدل على تعقيد العوامل التي تؤثر على سلوك سائقي الأجرة، ويبرز الحاجة إلى النظر في الجوانب المهنية والاجتماعية والنفسية التي تحيط بهم.

فالعوامل الاقتصادية قد تلعب دورًا مهمًا، لكن لا يمكن إغفال تأثير الثقافة المرورية، والتعليم، ونوعية التدريب، والرقابة المرورية التي قد تحد من ممارسات السرعة الزائدة.

لذلك، من المهم تصميم برامج توعية مستهدفة لسائقي الأجرة تتناول هذه الجوانب بشكل شامل، مع توفير الدعم اللازم لهم لتطوير مهارات القيادة الآمنة وتقليل الضغوطات الاقتصادية التي قد تدفعهم للسرعة المفرطة.

كما يجب تعزيز الرقابة المرورية وتطبيق العقوبات الرادعة لضمان التزام جميع السائقين، بما في ذلك سائقي الأجرة، بالقوانين المرورية، مما يسهم في تحسين السلامة المرورية على الطرق بشكل عام.

بالتالي، تشير هذه النتائج إلى أن فهم سلوك سائقي الأجرة تجاه السرعة يتطلب مقاربة متكاملة تراعي الفروق الفردية والضغوط المهنية، مع تعزيز آليات الدعم والرقابة لضمان سلامة الجميع على الطرقات.

جدول 68: إعتبار سائقي مركبات الاجرة يمارسون الافراط في السرعة

معارض جدا	معارض	محايد	موافق	موافق جدا	البند الرابع و الستين
-----------	-------	-------	-------	-----------	--------------------------

النسبة المئوية	%24	%26	%27	%20	%3
المجموع	%50		%27	%23	

بعد ذلك قمنا بطرح السؤال الخامس و الستين لمعرفة مدى إعتبار سائقي الشاحنات يمارسون الإفراط في السرعة في اتجاهات السائقين نحو الإفراط في السرعة أثناء السياقة حيث عبر 20 % عن موافقتهم الشديدة و 37 % عن موافقتهم، ما يدل على انتشار فكرة مفادها أن سائقي الشاحنات يتجاوزون السرعة القانونية ربما بسبب ضغوط العمل أو متطلبات التسليم في الوقت المحدد.

بينما أبدى 20 % موقفاً حيادياً، وهو ما قد يعكس عدم وضوح الرؤية لديهم أو تباين تجاربهم مع سائقي الشاحنات.

أما المعارضون، فقد شكلوا 20 %، في حين عبر 3 % عن معارضتهم الشديدة، ما يكشف عن وجود فئة ترى أن سائقي الشاحنات يلتزمون غالباً بالقوانين المرورية ولا يفرطون في السرعة بشكل ملحوظ.

تعكس هذه النتائج وجود توافق عام بين غالبية السائقين على أن سائقي الشاحنات يميلون أحياناً إلى الإفراط في السرعة، وهو سلوك يمكن تفسيره بعدة عوامل متشابهة.

فعادةً ما تتطلب طبيعة عمل سائقي الشاحنات الالتزام بجداول زمنية صارمة لتسليم البضائع، مما قد يدفعهم إلى الإفراط في السرعة أحياناً لتلبية هذه المتطلبات.

كما أن ضغوط العمل، والتنافس في سوق النقل، قد تساهم في تحفيز هذا السلوك، خاصةً إذا كانت سياسات بعض الشركات تشجع أو لا تراقب بدقة مدى التزام السائقين بالإفراط في

السرعة.

في المقابل، هناك شريحة من السائقين والمشاركين في الدراسة الذين يرون أن الإفراط في السرعة بين سائقي الشاحنات ليس سلوكًا واسع الانتشار، ويرجعون ذلك إلى وعي بعض السائقين بأهمية القيادة الآمنة، وكذلك تأثير إجراءات السلامة الصارمة التي تعتمدها بعض الشركات.

بالإضافة إلى ذلك، يمكن أن تكون ظروف الطريق، مثل ازدحام المرور أو طبيعة الطريق الوعرة، عوامل تحد من الميل إلى الإفراط في السرعة.

يبرز هذا التباين في الآراء أهمية النظر إلى سلوك سائقي الشاحنات من منظور شامل يأخذ في الاعتبار العوامل المهنية والبيئية والتنظيمية، وليس مجرد النظرة السطحية.

كما تؤكد النتائج على ضرورة تعزيز برامج التدريب والسلامة الخاصة بسائقي الشاحنات، مع فرض رقابة فعالة على الالتزام بعدم الإفراط في السرعة، وتطبيق سياسات واضحة من قبل شركات النقل لضمان سلامة السائقين والمركبات وباقي مستخدمي الطريق.

في النهاية، تشير هذه النتائج إلى أن الإفراط في السرعة بين سائقي الشاحنات هو ظاهرة موجودة ولكنها متباينة التأثير حسب السياقات والظروف المختلفة، مما يستوجب اعتماد حلول مرورية متكاملة تشمل التوعية، التنظيم، والمراقبة لضمان بيئة قيادة أكثر أمانًا وخالية من المخاطر المرتبطة بالإفراط في السرعة.

جدول 69: إعتبار سائقي الشاحنات يمارسون الإفراط في السرعة

البند الخامس و	موافق جدا	موافق	محايد	معارض	معارض جدا
----------------	-----------	-------	-------	-------	-----------

					الستين
	3%	20%	20%	37%	النسبة المئوية
		23%	20%	57%	المجموع

بعد ذلك قمنا بطرح السؤال السادس و الستين لمعرفة مدى إعتبار سائقي الدرجات النارية يمارسون الإفراط في السرعة في إتجاهات السائقين نحو الإفراط في السرعة أثناء السياقة فقد أبدى 18 % موافقتهم الشديدة و 42 % موافقتهم، وهو ما يعكس انطباعاً سائداً بأن طبيعة الدرجات النارية، وخفة حركتها، وقدرتها على المناورة قد تدفع سائقيها إلى تجاوز حدود السرعة المقررة.

في المقابل، بقي 23 % في موقف الحياد، ما قد يشير إلى عدم وضوح الرؤية لديهم أو اختلاف تجاربهم الشخصية مع سائقي الدرجات النارية.

أما المعارضون، فقد بلغت نسبتهم 13 %، في حين عبر 4 % عن معارضتهم الشديدة، ما يكشف عن وجود فئة ترى أن سلوك سائقي الدرجات النارية لا يختلف كثيراً عن باقي فئات السائقين وأنه ليس مرتبطاً دائماً بالإفراط في السرعة.

تشير هذه النتائج إلى وجود اتفاق واسع بين السائقين على أن سائقي الدرجات النارية يميلون إلى الإفراط في السرعة بشكل ملحوظ، ويُعزى ذلك إلى عوامل عدة ذات طبيعة نفسية واجتماعية وفنية.

فالدراجات النارية، بطبيعتها، تتميز بصغر حجمها وخفة وزنها، ما يمنح السائق إحساساً أكبر بالتحكم والحرية في التنقل، الأمر الذي قد يؤدي إلى الثقة الزائدة والدفع نحو

القيادة بسرعة مفرطة تتجاوز الحدود القانونية المسموح بها.

علاوة على ذلك، تلعب عوامل نفسية دورًا هامًا في دفع سائقي الدراجات النارية إلى الإفراط في السرعة، مثل الرغبة في إثبات الذات، أو التحدي، أو حتى البحث عن الإثارة والمتعة التي تأتي مع السرعة العالية.

وفي بعض الأحيان، يُنظر إلى القيادة المتهورة على الدراجة النارية كرمز للجرأة والتميز في الثقافة المرورية، مما يعزز السلوكيات المرتبطة بالإفراط في السرعة.

من الناحية الاجتماعية، قد يواجه سائقي الدراجات النارية ضغوطًا من أقرانهم أو من المجتمع المحيط الذي قد يشجع على نوع من السلوك العدواني أو التنافسي على الطرقات، مما يزيد من احتمالية الإفراط في السرعة كوسيلة لفرض السيطرة أو التميز.

بالمقابل، هناك نسبة من السائقين يرون أن ظاهرة الإفراط في السرعة ليست عامة بين سائقي الدراجات النارية، ويؤكدون وجود سلوكيات مسؤولة والتزام بالقوانين من قبل فئة مهمة منهم.

قد يكون هذا مرتبطًا بتجارب شخصية أو بنوعية الاستخدام، حيث قد يستخدم بعض السائقين دراجاتهم لأغراض التنقل اليومي أو النقل الآمن، مما يقلل من ميلهم للإفراط في السرعة.

يُشير هذا التباين في الرأي إلى أن الإفراط في السرعة بين سائقي الدراجات النارية لا يمكن تعميمه بشكل مطلق، بل يجب التعامل معه من خلال فهم عميق للعوامل المؤثرة المتنوعة، سواء كانت نفسية أو اجتماعية أو فنية.

وعليه، فإن معالجة هذه الظاهرة تتطلب تبني استراتيجيات شاملة، تشمل حملات توعوية مستهدفة تُبرز مخاطر الإفراط في السرعة وتأثيرها السلبي على السلامة الشخصية والجماعية، بالإضافة إلى تعزيز الرقابة المرورية وتطبيق القوانين بصرامة على المخالفين.

كما يُمكن العمل على تحسين البنية التحتية للطرق وتوفير مسارات آمنة مخصصة للدراجات النارية، مما قد يقلل من الحوادث المرتبطة بالإفراط في السرعة.

في الختام، تؤكد هذه النتائج على ضرورة التوازن بين الحرية في القيادة والالتزام بقواعد المرور، خصوصًا لدى سائقي الدراجات النارية، حيث يمثل الإفراط في السرعة تحديًا كبيرًا يتطلب تكاتف الجهود التوعوية والرقابية لضمان سلامة الجميع على الطرق.

جدول 70: إعتبار سائقي الدرجات النارية يمارسون الإفراط في السرعة

البند السادس و الستين	موافق جدا	موافق	محايد	معارض	معارض جدا
النسبة المئوية	18%	42%	23%	13%	4%
المجموع	60%		23%	17%	

بعد ذلك قمنا بطرح السؤال السابع والستين لمعرفة مدى إعتبار سائقي المركبات النارية يمارسون الإفراط في السرعة في اتجاهات السائقين نحو الإفراط في السرعة أثناء القيادة حيث أبدى 27% موافقتهم الشديدة و41% موافقتهم، مما يعكس اعتقادًا واسع الانتشار بأن سائقي هذه المركبات يميلون إلى تجاوز حدود السرعة ربما نتيجة الشعور بامتيازات خاصة أو الحاجة إلى سرعة التنقل في مهامهم الرسمية.

من جهة أخرى، عبر 18% عن موقف حيادي، مما قد يعكس عدم خبرتهم المباشرة

مع سائقي المركبات الرسمية أو عدم وضوح الرأي لديهم.

أما المعارضون فقد شكلوا نسبة قليلة حيث بلغت 9% معارضين و5% معارضين بشدة، ما يدل على وجود فئة ترى التزام سائقي المركبات الرسمية بقواعد المرور وعدم ممارستهم للسرعة المفرطة بشكل مستمر.

تعكس هذه النتائج وجود تصور عام لدى كثير من السائقين يفيد بأن المركبات الرسمية تميل إلى الإفراط في السرعة أكثر من غيرها من الفئات الأخرى من المركبات.

يُنظر إلى هذه المركبات، سواء كانت تابعة للدولة أو للهيئات الأمنية، على أنها تتمتع بامتيازات معينة تتيح لها تجاوز القيود المفروضة على السرعة القانونية، وهو ما يُترجم إلى شعور بأن سائقيها يمارسون الإفراط في السرعة بشكل متكرر.

هذا التصور قد ينبع من المواقف اليومية التي يشهدها السائقون على الطرق، حيث يلاحظون تحرك هذه المركبات بسرعة عالية، خصوصاً في الحالات الطارئة أو أثناء أداء المهام الرسمية، مما يعزز الانطباع بأن الإفراط في السرعة مرتبط بشكل وثيق بهذه الفئة.

ومع ذلك، يظل هناك تفاوت في الآراء بين السائقين، حيث يؤكد بعضهم أن هذه الظاهرة لا تنطبق على جميع المركبات الرسمية، معتبرين أن هناك التزاماً من قبل بعض السائقين الذين يتبعون القواعد المرورية بشكل صارم حتى أثناء تأدية مهامهم.

بالإضافة إلى ذلك، قد تتفاوت التجارب الشخصية والانطباعات حسب السياقات المختلفة، فبينما يرى بعض السائقين أن الإفراط في السرعة من قبل المركبات الرسمية يشكل مصدر قلق وتهديداً للسلامة المرورية، يرى آخرون أن هذه الحالات محدودة ومبررة

أحياناً بأسباب عملية تتطلب سرعة في الاستجابة.

من جهة أخرى، تعكس هذه النتائج أهمية تعزيز الوعي لدى سائقي المركبات الرسمية حول مخاطر الإفراط في السرعة، لما له من تأثير مباشر على السلامة المرورية لجميع مستخدمي الطريق. كذلك، يتطلب الأمر تطوير آليات رقابة فعالة لضمان احترام القوانين، مع توفير التدريب المستمر للسائقين على القيادة الآمنة والمسؤولية، حتى في ظل الضغوط المهنية.

في المجمل، تشير هذه النتائج إلى ضرورة تحقيق توازن دقيق بين متطلبات أداء المهام الرسمية بسرعة وكفاءة، وبين الالتزام بالسلامة المرورية والحد من سلوكيات الإفراط في السرعة التي قد تعرض الجميع للخطر.

جدول 71: إعتبار سائقي المركبات الناسية يمارسون الإفراط في السرعة

البند السابع و الستين	موافق جداً	موافق	محايد	معارض	معارض جداً
النسبة المئوية	27%	41%	18%	9%	5%
المجموع	68%		18%	14%	

بعد ذلك قمنا بطرح السؤال الثامن والستين لمعرفة مدى إعتبار سائقي مركبات الشرطة يمارسون الإفراط في السرعة في اتجاهات السائقين نحو الإفراط في السرعة أثناء القيادة حيث أبدى 21% موافقتهم الشديدة و 28% موافقتهم، مما يعكس تصوراً قائماً بأن مهام الشرطة تستلزم أحياناً تجاوز حدود السرعة لتلبية متطلبات العمل أو الاستجابة السريعة للحوادث.

في المقابل، بقي 24 % في موقف الحياد، وهو ما قد يعكس عدم وضوح الرؤية لديهم أو عدم ملاحظتهم المباشرة لسلوك سائقي مركبات الشرطة.

أما المعارضون فقد شكلوا نسبة 21 % معارضين و6 % معارضين بشدة، ما يشير إلى وجود فئة تعتقد أن سائقي الشرطة يلتزمون بقواعد السرعة إلا في الحالات الطارئة، أو يرون أن الإفراط في السرعة ليس سلوكاً شائعاً بينهم.

تعكس هذه النتائج وجود انقسام واضح ومتعمق في وجهات نظر السائقين حول العلاقة بين مهام الشرطة وسلوك الإفراط في السرعة أثناء القيادة، مما يعكس واقعاً مركباً ومتعدد الأبعاد يتداخل فيه الإدراك الاجتماعي مع التجارب الشخصية والسياسات التنظيمية.

فمن جهة، يرى قسم من السائقين أن أفراد الشرطة في بعض الحالات يمارسون الإفراط في السرعة كجزء من أداء مهامهم الأمنية، خاصة في مواقف الطوارئ أو عمليات الملاحقة التي تستوجب استجابة سريعة، وهو أمر قد يبرره البعض باعتباره ضرورياً لتحقيق الأمن والحفاظ على النظام العام.

هذا الموقف يعكس فهماً عملياً وديناميكياً تتطلبها طبيعة عمل الشرطة، حيث قد يكون من غير الواقعي توقع التزام تام بقوانين السرعة في جميع الظروف أثناء تأدية المهام العاجلة.

ولكن من جهة أخرى، يظهر في وجهة نظر فئة أخرى من السائقين قلق واضح إزاء ما يرونه إفراطاً غير مبرر في السرعة من قبل بعض أفراد الشرطة، والذي قد يشكل خطراً

على سلامة الطريق ومستخدميه.

هؤلاء يرون أن هناك ضرورة للالتزام بضوابط مرورية أكثر صرامة، حتى من قبل القوات الأمنية، بهدف تقليل الحوادث المرورية الناجمة عن السرعة الزائدة وحماية الأرواح والممتلكات.

هذا الموقف ينبع غالباً من تجارب سلبية أو من قلق مجتمعي عام تجاه سلوكيات القيادة المتهورة التي قد تصدر عن أي سائق، بغض النظر عن مكانته أو مهمته.

هذا الانقسام في وجهات النظر لا يعكس فقط اختلافاً في الإدراك، بل يؤثر أيضاً على الثقة بين الجمهور والشرطة، وهي ثقة ضرورية لتعزيز التعاون المشترك في تطبيق قوانين السير وتحقيق السلامة المرورية.

ففي المجتمعات التي تسود فيها الشكوك تجاه السلوكيات المرورية للشرطة، قد يقل الالتزام بالقوانين من قبل السائقين العاديين، مما يؤدي إلى تفاقم ظاهرة الإفراط في السرعة وتآزيم الوضع المروري.

علاوة على ذلك، فإن هذا الانقسام يسלט الضوء على تحديات إدارة السلامة المرورية في بيئات العمل التي تتطلب استجابات عاجلة، حيث يجب الموازنة بين سرعة التدخل الأمني والالتزام بمعايير السلامة العامة.

ولهذا، تبرز الحاجة إلى تطوير سياسات مرورية متخصصة تتضمن ضوابط واضحة حول متى وكيف يمكن لأفراد الشرطة استخدام الإفراط في السرعة بشكل مشروع وآمن، مع وجود آليات رقابة فعالة لضمان عدم إساءة استخدام هذه الصلاحيات.

من ناحية أخرى، تشكل هذه النتائج دعوة لتعزيز التدريب المستمر لأفراد الشرطة على

مهارات القيادة الآمنة، مع التركيز على تقنيات القيادة الدفاعية التي تسمح لهم بالاستجابة السريعة دون تعريض أنفسهم أو الآخرين للخطر، وهو أمر حيوي لتقليل الحوادث التي قد تحدث أثناء عمليات الطوارئ.

كما أن التواصل الفعال مع المجتمع المدني عبر حملات توعية وورش عمل يمكن أن يساهم في توضيح الأطر القانونية والسلوكية التي تحكم قيادة الشرطة، مما يعزز الفهم المتبادل ويبني جسور الثقة.

ويمكن أن تشمل هذه المبادرات شرحاً مفصلاً عن الحالات التي يسمح فيها بالسرعة الزائدة، وكيفية التمييز بين الإفراط المبرر وغير المبرر، إلى جانب أهمية احترام قواعد السير من الجميع.

في النهاية، تؤكد هذه النتائج على أن التعامل مع ظاهرة الإفراط في السرعة لدى أفراد الشرطة ليس قضية فردية أو فنية فقط، بل هو موضوع اجتماعي وسياسي يتطلب تضافر الجهود بين الجهات الأمنية، الهيئات التشريعية، والمجتمع المدني لضمان بيئة مرورية أكثر أماناً لجميع المستخدمين.

جدول 72: إعتبار سائقي مركبات الشرطة يمارسون الإفراط في السرعة

البند الثامن و الستين	موافق جداً	موافق	محايد	معارض	معارض جداً
النسبة المئوية	21%	28%	24%	21%	6%
المجموع	49%		24%	27%	

بعد ذلك قمنا بطرح السؤال التاسع و الستين لمعرفة مدى إعتبار سائقي مركبات الدرك يمارسون الإفراط في السرعة في إتجاهات السائقين نحو الإفراط في السرعة أثناء السياقة إذ عبر 19% عن موافقتهم الشديدة و29% عن موافقتهم، ما يعكس انطباعاً سائداً بأن سائقي مركبات الدرك قد يلجؤون أحياناً لتجاوز السرعة القانونية نظراً لمهامهم الأمنية.

في المقابل، عبر 23% عن حيادهم، ربما بسبب عدم الاحتكاك المباشر مع هذه المركبات أو غياب التجارب التي تؤكد أو تنفي هذه السلوكيات.

أما المعارضون، فقد شكّلوا 22% من المعارضين و7% من المعارضين بشدة، مما يعكس وجود شريحة ترى أن سائقي مركبات الدرك يلتزمون بالسرعة القانونية في غالب الأحيان أو لا يعتبرون السرعة الزائدة جزءاً من سلوكهم المعتاد.

تعكس هذه النتائج تبايناً واضحاً في آراء السائقين بشأن التزام سائقي مركبات الدرك بالقوانين المرورية، حيث يظهر انقسام بين من يرون أن هؤلاء السائقين غالباً ما يلتزمون الصارم بالقواعد المرورية، وبين من يعتقدون أنهم قد يلجؤون إلى الإفراط في السرعة في حالات أو سياقات معينة تستدعي تدخلاً سريعاً أو عمليات طارئة.

يرى القسم الأول من السائقين أن سائقي مركبات الدرك يتمتعون بوعي ومسؤولية عالية تجاه تطبيق قوانين السير، مما يعكس تدريباً جيداً ومستوى انضباط يضمن احترامهم لقواعد السلامة على الطرق. هذا التصور يعزز الثقة في دور الدرك كجهة قانونية تحافظ على النظام وتحمي مستخدمي الطريق.

في المقابل، يعتقد جزء آخر من السائقين أن الظروف العملية، مثل الحاجة إلى الاستجابة السريعة لحالات الطوارئ أو ملاحقة المخالفين، قد تدفع سائقي الدرك إلى تجاوز حدود

السرعة القانونية، مما يُفسر تكرار مواقف الإفراط في السرعة في سياقات مهنية معينة. ويعكس هذا الرأي فهماً واقعياً لطبيعة عمل الدرك، التي تتطلب أحياناً تجاوزاً مؤقتاً للقيود المرورية لأداء المهام الأمنية.

هذا التباين في الآراء يدل على ضرورة تعزيز التواصل بين الدرك والمجتمع عبر حملات توعية تشرح سياسات السرعة والضوابط التي يخضع لها سائقو المركبات الأمنية، بالإضافة إلى تأكيد أهمية القيادة الآمنة حتى في الظروف الطارئة.

كما يمكن أن تسهم آليات الرقابة والمحاسبة في بناء ثقة أكبر بين الجمهور وسائقي مركبات الدرك، بما يدعم الالتزام بالقوانين ويساعد على تقليل الحوادث المرتبطة بالإفراط في السرعة.

في النهاية، يظهر من هذه النتائج أن التعامل مع سلوكيات القيادة لدى سائقي مركبات الدرك يتطلب توازناً دقيقاً بين احترام القواعد المرورية والمرونة التي تتيح لهم أداء مهامهم بفعالية وأمان، مع الحرص على تعزيز السلامة المرورية وحماية جميع مستخدمي الطريق.

جدول 73: إعتبار سائقي مركبات الدرك يمارسون الإفراط في السرعة

البند التاسع و الستين	موافق جداً	موافق	محايد	معارض	معارض جداً
النسبة المئوية	19%	29%	23%	22%	7%
المجموع	48%		23%	29%	

بعد ذلك قمنا بطرح السؤال السبعين لمعرفة مدى إعتبار سائقي مركبات السفارات يمارسون الإفراط في السرعة في اتجاهات السائقين نحو الإفراط في السرعة حيث عبّر 20% عن موافقتهم الشديدة و28% عن موافقتهم، ما يعكس اعتقاداً لدى شريحة واسعة بأن سائقي هذه المركبات قد يستفيدون من امتيازاتهم الدبلوماسية أو من شعورهم بالحصانة النسبية لتجاوز السرعة المحددة.

في المقابل، بقي 24% من السائقين في موقف الحياد، ما قد يعكس غياب التجارب الشخصية أو عدم وضوح الرؤية لديهم حيال هذه الفئة من المركبات.

أما المعارضون، فقد شكّلوا 19% من المعارضين و9% من المعارضين الشديدين، ما يعكس وجود شريحة ترى أن سائقي مركبات السفارات ملتزمون بالقواعد المرورية في الغالب ولا يعتبرون الإفراط في السرعة سلوكاً منتشرًا بينهم.

توضح هذه النتائج وجود انقسام واضح في آراء السائقين بشأن علاقة صفات سائقي مركبات السفارات بسلوك الإفراط في السرعة.

فبينما يميل جزء كبير من المستجيبين إلى الاعتقاد بأن سائقي هذه المركبات قد يتجاوزون السرعة المحددة أحياناً، مستندين في ذلك إلى عوامل متعلقة بوضعهم الدبلوماسي مثل الحصانة أو الحاجة إلى التنقل السريع في بعض الحالات، يرى قسم آخر من السائقين أن هؤلاء السائقين يلتزمون في الغالب بالقوانين المرورية ويحترمون قواعد السلامة على الطرق.

يشير هذا الانقسام إلى تفاوت التجارب والانطباعات المرتبطة بسائقي مركبات السفارات، حيث يؤخذ في الاعتبار أن طبيعة عملهم الدبلوماسي قد تفرض عليهم أحياناً

تجاوز بعض القواعد المرورية، ولكن ذلك لا يعني بالضرورة وجود نمط مستمر للإفراط في السرعة.

وفي الوقت نفسه، يعكس الطرف الآخر من الآراء ثقة في احترام هؤلاء السائقين للضوابط المرورية، مما يدل على وجود سلوكيات متوازنة ومسؤولة في فئات معينة منهم.

هذا التباين في الرأي يعكس الحاجة إلى فهم أعمق لطبيعة مهام سائقي مركبات السفارات وكيفية تعاملهم مع القوانين المرورية، وكذلك أهمية تعزيز التوعية بالسلامة المرورية في جميع الفئات، دون استثناء.

كما يؤكد على ضرورة مراقبة هذه السلوكيات بشكل متوازن، لضمان سلامة جميع مستخدمي الطرق مع احترام الحقوق والخصوصيات المرتبطة بالوضع الدبلوماسي.

جدول 74: إعتبار سائقي مركبات السفارات يمارسون الإفراط في السرعة

البند السبعين	موافق جدا	موافق	محايد	معارض	معارض جدا
النسبة المئوية	20%	28%	24%	19%	9%
المجموع	48%		24%	28%	

بعد ذلك قمنا بطرح السؤال الواحد و السبعين المعرفة مدى إعتبار ان سائقي مركبات الوزراء يمارسون الافراط في السرعة في إتجاهات السائقين نحو الإفراط في السرعة أثناء السياقة حيث أبدى 15 % موافقتهم الشديدة و 34 % موافقتهم، ما يعكس تصورا شائعا بأن سائقي هذه الفئة من المركبات قد يتجاوزون السرعة القانونية بسبب الشعور بأهمية من ينقلونهم أو لضغوط متعلقة بالمواعيد الرسمية.

في المقابل، عبر 21 % عن حيادهم، ربما بسبب غياب تجارب مباشرة مع هذه المركبات أو عدم وضوح الرؤية لديهم.

أما المعارضون، فقد شكلوا 20 % من المعارضين و10 % من المعارضين الشديدين، ما يعكس وجود شريحة ترى أن سائقي مركبات الوزراء يلتزمون في معظم الأحيان بالسرعة القانونية ولا يعمدون إلى الإفراط في السرعة إلا في ظروف محددة.

توضح هذه النتائج وجود تباين ملحوظ في وجهات نظر السائقين حول سلوك سائقي مركبات الوزراء فيما يتعلق بالإفراط في السرعة. حيث يميل جزء كبير من المستجيبين إلى الاعتقاد بأن سائقي هذه المركبات قد يلجأون أحياناً إلى تجاوز السرعة القانونية، خاصة في مواقف تستدعي السرعة أو تحت ضغوط العمل والمواعيد الرسمية، مما يعكس انطباعاً بأن هناك حالات متكررة لهذا السلوك في بعض السياقات.

في المقابل، يعبر قسم آخر من السائقين عن إيمانهم بأن الإفراط في السرعة ليس سمة عامة أو دائمة لدى سائقي مركبات الوزراء، معتبرين أن العديد منهم يحترمون القوانين المرورية ويلتزمون بمعايير السلامة أثناء القيادة، بغض النظر عن طبيعة مهامهم أو الضغوط المصاحبة لها.

هذا التباين في الآراء يعكس تعددية التجارب والانطباعات الشخصية لدى السائقين، كما يشير إلى أن سلوك القيادة لسائقي الوزراء قد يتأثر بعوامل مختلفة تتعلق بالظروف المحيطة والمواقف الخاصة، وليس بالضرورة أن يكون نمطاً سلوكياً موحدًا.

لذا، تؤكد هذه النتائج على أهمية عدم تعميم الأحكام على فئة معينة دون دراسة متعمقة للسلوك الفردي والجماعي، وكذلك على الحاجة إلى تعزيز الرقابة والتوعية لضمان الالتزام

بقواعد السلامة المرورية في كل الظروف.

جدول 75: إعتبار ان سائقي مركبات الوزراء يمارسون الإفراط في السرعة

البند الواحد و السبعين	موافق جدا	موافق	محايد	معارض	معارض جدا
النسبة المئوية	15%	34%	21%	20%	10%
المجموع	49%		21%	30%	

بعد ذلك قمنا بطرح السؤال الثاني و السبعين لمعرفة مدى إعتبار ان سائقي مركبات الجيش يمارسون الإفراط في السرعة في إتجاهات السائقين نحو الإفراط في السرعة أثناء القيادة حيث أبدى 20 % موافقتهم الشديدة و 28 % موافقتهم، ما يعكس انطبعا سائدا بأن سائقي هذه الفئة قد يتجاوزون السرعة القانونية نتيجة شعورهم بالأهمية أو بسبب ظروف العمل الخاصة.

في المقابل، بقي 24 % في موقف الحياد، ربما بسبب غياب التجارب المباشرة لديهم أو عدم وضوح الرؤية.

أما المعارضون، فقد شكلوا 19 % من المعارضين و 9 % من المعارضين الشديدين، ما يعكس وجود شريحة ترى أن سائقي مركبات الوزراء يلتزمون غالبا بقواعد المرور ولا يعتبر الإفراط في السرعة جزءا من سلوكهم المعتاد.

توضح هذه النتائج وجود تباين ملحوظ في وجهات نظر السائقين حول سلوك سائقي مركبات الوزراء فيما يتعلق بالإفراط في السرعة، وهو موضوع يعكس تعقيدات وظروفًا خاصة تختلف عن السائقين العاديين.

فبينما يرى جزء كبير من المشاركين أن سائقي هذه المركبات قد يفرطون في السرعة أحيانًا، ويرجعون ذلك إلى عدة أسباب، من أبرزها خصوصية مهامهم التي تستلزم أحيانًا سرعة في التنقل بين المواقع الرسمية أو الطوارئ، مما يضعهم تحت ضغط زمني يجعلهم يتجاوزون الحدود القانونية للسرعة.

بالإضافة إلى ذلك، يعتقد البعض أن الشعور بالحصانة أو الامتيازات التي قد ترافق عملهم تساهم في هذا السلوك، حيث قد يشعر بعض السائقين بعدم وجود رقابة صارمة أو عواقب حقيقية على مخالفة قوانين السير، وهو ما يزيد من فرص الإفراط في السرعة لديهم.

من ناحية أخرى، يعبر قسم آخر من المستجيبين عن وجهة نظر مختلفة، مؤكدين أن أغلب سائقي مركبات الوزراء يحترمون قواعد المرور ويلتزمون بالسرعة المحددة، ويرون أن التصرفات المتهورة ليست قاعدة عامة في صفوفهم، بل ربما تكون حالات فردية نادرة لا تمثل السلوك العام.

كما يشير هؤلاء إلى أن هناك وعيًا متزايدًا بأهمية السلامة المرورية، وأن السلطات المعنية تفرض رقابة دقيقة على سائقي المركبات الرسمية، مما يحد من المخالفات ويوفر بيئة قيادة أكثر أمانًا.

هذا التباين في الرأي يدل على وجود عوامل متداخلة تؤثر في سلوك سائقي مركبات

الوزراء، تشمل طبيعة الوظيفة، مستوى الرقابة والإشراف، والوعي بالمسؤولية الاجتماعية والأخلاقية تجاه السلامة على الطرق.

من هنا، تظهر الحاجة إلى تعزيز آليات الرقابة والمتابعة المستمرة لسلوك هؤلاء السائقين، بالإضافة إلى تكثيف برامج التوعية والتدريب التي تركز على السلامة والالتزام بالقوانين، بغض النظر عن مكانة السائق أو طبيعة المركبة.

كما أن تطبيق قوانين صارمة ومحاسبة فعالة على المخالفات تعد من الوسائل الضرورية لضمان احترام الجميع للحدود القانونية للسرعة، وهو ما ينعكس إيجابًا على خفض معدلات الحوادث المرورية وحماية حياة مستخدمي الطرق بشكل عام.

في النهاية، فإن الحفاظ على السلامة المرورية يتطلب جهدًا جماعيًا يشمل جميع الفئات، بمن فيهم سائقي المركبات الرسمية، مع ضرورة تأكيد أن المسؤولية لا تتحملها جهة واحدة، بل هي التزام مشترك بين السائقين، الجهات المختصة، والمجتمع بأسره.

جدول 76: إعتبار ان سائقي مركبات الجيش يمارسون الافراط في السرعة

البند الثاني و السبعين	موافق جدا	موافق	محايد	معارض	معارض جدا
النسبة المئوية	20%	28%	24%	19%	9%
المجموع	48%		24%	28%	

بعد ذلك قمنا بطرح السؤال الثالث و السبعين لمعرفة مدى إعتبار ان سائقي الأجانب يمارسون الإفراط في السرعة في إتجاهات السائقين نحو الإفراط في السرعة أثناء السياقة حيث أبدى 19 % موافقتهم الشديدة و36 % موافقتهم، ما يعكس تصوراً واسع الانتشار بأن سائقي هذه المركبات قد يتجاوزون السرعة القانونية أحياناً نظراً لمهامهم العسكرية وظروف التنقل الخاصة بهم.

في المقابل، بقي 24 % من المشاركين في موقف الحياد، وهو ما قد يعكس عدم الاحتكاك المباشر مع هذه المركبات أو عدم وجود ملاحظات كافية لديهم حول هذا السلوك. أما المعارضون، فقد شكّلوا 19 % من المعارضين و2 % من المعارضين الشديدين، ما يعكس وجود شريحة تعتبر أن سائقي مركبات الجيش يلتزمون عادة بقواعد السرعة ولا يعتبر الإفراط في السرعة جزءاً من سلوكهم المعتاد.

توضح هذه النتائج وجود انقسام نسبي في وجهات نظر السائقين حول سلوك سائقي مركبات الجيش فيما يتعلق بالإفراط في السرعة، حيث يظهر ميل عام لدى عدد كبير منهم للاعتقاد بأن هؤلاء السائقين قد يضطرون أحياناً إلى القيادة بسرعة مفرطة نتيجة لطبيعة مهامهم التي تتطلب سرعة في التنقل أو تنفيذ أوامر عاجلة.

فقد تستدعي الظروف العملية والمهام الأمنية التي ينفذونها تحركات سريعة قد تتجاوز السرعة القانونية، مما يجعل هذا السلوك مبرراً من منظورهم الوظيفي.

في المقابل، يعبر جزء آخر من المشاركين عن رأي مختلف، مؤكداً أن سائقي مركبات الجيش يلتزمون غالباً بالسرعة القانونية، ويحترمون قوانين المرور ما لم تقتض الضرورة الاستثنائية خلاف ذلك.

هؤلاء يرون أن الانضباط العسكري يشمل أيضاً الالتزام بالقوانين المرورية حرصاً على السلامة العامة، وأن القيادة السريعة غير المبررة لا تعكس سلوك السائقين العسكريين بشكل عام.

يعكس هذا الانقسام في الآراء الفهم المعقد لطبيعة عمل سائقي الجيش، حيث تتداخل المسؤوليات الأمنية والوظيفية مع متطلبات السلامة المرورية.

ومن هنا تنبع أهمية إيجاد توازن بين تحقيق المهام العسكرية بكفاءة والحفاظ على السلامة على الطرق، من خلال تنظيم دقيق للمهام وتوفير تدريب متخصص للسائقين العسكريين حول كيفية التعامل مع السرعة والالتزام بالقوانين في المواقف المختلفة.

كما يشير هذا إلى ضرورة وجود رقابة مستمرة وتقييم لسلوك هؤلاء السائقين لضمان تحقيق السلامة المرورية دون الإضرار بكفاءة أداء مهامهم الأمنية.

جدول 77: إعتبار ان سائقي الأجانب يمارسون الإفراط في السرعة

البند الثالث و السبعين	موافق جدا	موافق	محايد	معارض	معارض جدا
النسبة المئوية	19%	36%	24%	19%	2%
المجموع	55%		24%	21%	

وللتحقق من صدق الفرضية الجزئية الرابعة التي مفادها 'توجد فروق ذات دلالة إحصائية في اتجاهات أكثر فيئات السائقين إفراط في السرعة أثناء السياقة ، قمنا بحساب اختبار t، وكانت النتائج كما هي مبينة في الجدول رقم 78 أدناه، إذ بلغ المتوسط الحسابي 58.22، قيمة t 72.22 ، بانحراف معياري 7.92، ودرجة حرية ب 99، عند مستوى دلالة معتمدة ب 0.05، وكانت مستوى الدلالة المحسوبة ب 0.00 وبالتالي توجد فروق ذات

دلالة إحصائية في أكثر فئات السائقين إفراط في السرعة أثناء القيادة ، أي تحقق الفرضية الجزئية الرابعة.

جدول رقم 78: نتائج اختبار t للفروق في اتجاهات السائقين نحو الفئات الأكثر إفراط في السرعة أثناء القيادة

المتغير	العينة	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	درجة الحرية	T	الدلالة المحسوبة	الدلالة المعتمدة
في اتجاهات السائقين نحو الفئات الأكثر إفراط في السرعة أثناء القيادة	100	58.22	7.92	99	72.22	0.00	0.05

أنت نتائج الدراسة الحالية لتؤكد الفرضية الجزئية الرابعة التي تنص على وجود فروق ذات دلالة إحصائية في سلوك الإفراط في السرعة بين مختلف فئات السائقين. إذ تكشف المعطيات المحصلة من بيانات القيادة الطبيعية عن أن هذا السلوك لا ينبع من عامل واحد معزول، بل هو نتيجة لتفاعل عدة متغيرات اجتماعية، مهنية، نفسية، واقتصادية، مما يبرز تعقيد ظاهرة السرعة الزائدة على الطرقات.

فقد أظهرت النتائج أن طبيعة المهنة تؤثر بدرجة ملحوظة، حيث تبرز فئات مهنية بعينها، مثل سائقي التوصيل، سائقي سيارات الأجرة، وسائقي النقل الجماعي، على أنهم

أكثر ميلاً للإفراط في السرعة، بسبب ضغوط الالتزام بالمواعيد الزمنية المحددة، أو رغبة في تحقيق أداء أفضل أو دخل أكبر.

هذا ما يعكس تأثيراً واضحاً لضغوط العمل على سلوك القيادة، حيث يصبح الالتزام بالقوانين المرورية ثانوياً أمام ضرورات الوقت والربح. بالمقابل، عبّر عدد من السائقين عن قناعة بأن السرعة سلوك فردي لا يرتبط بالضرورة بالمهنة، مما يشير إلى تنوع كبير في التمثلات الاجتماعية لهذا السلوك ويؤكد أهمية مراعاة الخصوصية النفسية لكل فئة.

أما من حيث المستوى التعليمي، فقد أجمعت آراء عديدة على أن السائقين ذوي المستويات التعليمية المتدنية قد يكونون أقل وعياً بمخاطر السرعة، أو لم يتحصلوا على التكوين المناسب في الثقافة المرورية، مما يجعلهم أكثر عرضة للوقوع في سلوكيات متهورة.

ومع ذلك، فإن بعض المواقف تشير إلى أن العوامل النفسية والاجتماعية (مثل الحاجة إلى الشعور بالقوة أو التحدي أو التباهي) قد تلعب دوراً أكبر من العامل التعليمي وحده.

من جهة أخرى، تتضح العلاقة المعقدة بين مستوى الدخل وسلوك السرعة؛ فالسائقون من ذوي الدخل المرتفعة قد يتوفرون على سيارات ذات أداء عالٍ تمكنهم من القيادة بسرعة أكبر، ويشعرون بثقة زائدة أو حتى شعور ضمني بالحصانة من العقاب، في حين أن بعض السائقين من ذوي الدخل المنخفض قد يسرعون بدافع تقليص الوقت أو رفع وتيرة الإنتاج اليومي.

غير أن هذه التفسيرات الاقتصادية لا تحظى بالإجماع، إذ يرى عدد من المشاركين أن العوامل الذاتية مثل الانضباط الذاتي ونمط الحياة الشخصي أقوى تأثيراً من العوامل الاقتصادية الصرفة.

ولم تغفل النتائج أهمية الخبرة في القيادة؛ فبينما يرى بعض السائقين أن ازدياد سنوات الخبرة تمنحهم ثقة زائدة قد تدفعهم إلى تجاوز السرعة القانونية، يعتبر آخرون أن هذه الخبرة تزرع الحذر والانضباط.

أما فيما يخص نوع المركبة، فقد برزت قناعة لدى البعض بأن المركبات القوية، الكبيرة، أو الحديثة تعزز شعور السائق بالتحكم والهيمنة، مما قد يشجعه على السرعة، خاصة بدافع التباهي أو استعراض القدرات، بينما هناك من يلتزم بالسرعة القانونية بغض النظر عن قدرات مركبته.

وقد رُصدت اختلافات واضحة في التصورات المرتبطة بأنواع معينة من السائقين؛ حيث يُنظر إلى سائقي الشاحنات والدراجات النارية على أنهم من الفئات الأكثر ميلاً للإفراط في السرعة، إما بسبب ضغط العمل أو الثقة المفرطة في القيادة، كما ظهرت انطباعات متباينة بخصوص سائقي المركبات الدبلوماسية والعسكرية، الذين يرى البعض أنهم يشعرون بالاستثناء من القانون، بينما يرى آخرون أنهم أكثر التزاماً لما تمليه مهنتهم من انضباط.

وتتوافق هذه الملاحظات مع ما توصلت إليه دراسة حديثة نُشرت سنة 2021 في مجلة *Accident Analysis & Prevention*، والتي اعتمدت على بيانات القيادة الطبيعية ضمن مشروع SHRP2 في الولايات المتحدة، بهدف استكشاف العوامل التي تزيد من احتمالية سلوكيات السرعة. أظهرت هذه الدراسة أن السائقين الشباب (من 16 إلى 24 سنة) هم الفئة الأكثر عرضة للإفراط في السرعة بنسبة تفوق 1.5 مرة مقارنة بكبار السن، كما تبين أن الذكور أكثر ميلاً لهذا السلوك مقارنة بالإناث.

وأشارت الدراسة كذلك إلى أن احتمالية التجاوز كانت أعلى بكثير في المناطق التي تكون فيها السرعة القصوى منخفضة (10-20 ميل/ساعة)، مما يطرح تساؤلات حول مدى التفاعل النفسي بين تقدير السائق للحد القانوني وإحساسه الشخصي بالسرعة المناسبة.

هذه النتائج تؤكد أهمية إدراج متغيرات متعددة في تفسير سلوك السرعة، وعدم الاعتماد فقط على العمر أو الجنس أو الخلفية الاقتصادية، بل فهم السلوك ضمن سياقه الشامل الذي يشمل الضغط المهني، نمط الحياة، نوع المركبة، البيئة المرورية، وحتى البناء الثقافي المتعلق بالسرعة.

بناءً على ما سبق، فإن سلوك الإفراط في السرعة هو نتاج شبكة معقدة من المؤثرات، وهو ما يستدعي تبني مقاربة متعددة الأبعاد تشمل التوعية الموجهة حسب الفئة، التكوين المهني الخاص بالسائقين في القطاعات الحساسة، والتشديد في الرقابة على الفئات والمناطق الأكثر خطورة.

كما يجب ألا تُغفل هذه المقاربات الأبعاد النفسية والاجتماعية التي تدفع بعض الأفراد إلى تجاوز القانون، بما في ذلك الشعور بالحصانة، أو الرغبة في التميز، أو مقاومة السلطة. فقط من خلال فهم معمق لمحددات هذا السلوك يمكن تقليص مخاطره وتعزيز ثقافة السلامة المرورية.

5.1.5. عرض وتحليل بيانات الفرضية الجزئية الخامسة:

لقد قمنا بطرح السؤال الرابع و السبعين لمعرفة مدى تأثير الأسرة في اتجاهات السائقين نحو الإفراط في السرعة أثناء السياقة. يعكس الجدول 79 المتعلق بالأسرة نظرة السائقين نحو تأثير الأسرة في سلوكهم أثناء القيادة، خاصة في موضوع الإفراط في السرعة. النسبة الأكبر من المستجوبين 27% موافق جداً و33% موافق تؤكد بشكل قوي أن الأسرة تلعب دوراً مهماً في توجيه سلوكهم وراء عجلة القيادة.

هذا يشير إلى أن الأسرة قد تكون مصدرًا للتشجيع على الالتزام بقواعد المرور أو، في بعض الحالات، مصدرًا للضغط أو الحث على السرعة.

في المقابل، هناك نسبة لا بأس بها 19% من السائقين الذين يلتزمون موقفًا حياديًا، ما يعكس حالة من التردد أو عدم اليقين حول حقيقة هذا التأثير، وقد يُعزى هذا إلى تنوع تجاربهم الأسرية أو إلى كون بعض الأسر لا تتدخل في سلوكيات القيادة.

أما المعارضون، فيمثلون نسبة أقل 15% معارض و6% معارض جدًا ويبدو أنهم يرون الأسرة كعامل غير مؤثر أو غير ذي صلة بالسلوك أثناء .

يعكس هذا التباين في الآراء الدور المعقد والمتعدد الأبعاد الذي تلعبه الأسرة كمؤسسة اجتماعية في تشكيل سلوك السائقين تجاه الإفراط في السرعة.

من جهة، تعتبر الأسرة بيئة أولية للضبط الاجتماعي، حيث تساهم القيم والتوجيهات الأسرية في ترسيخ ممارسات القيادة الآمنة والالتزام بقوانين المرور.

إذ يمكن للأسرة أن تعمل كعامل وقائي مهم من خلال نقل ثقافة السلامة، وتوفير الدعم النفسي والاجتماعي الذي يساعد السائقين، وخاصة الشباب، على مقاومة الضغوط الخارجية التي قد تدفعهم للقيادة المتهوره.

من جهة أخرى، قد تمارس الأسرة أحيانًا ضغوطًا نفسية أو اجتماعية غير مباشرة تؤثر سلبيًا على سلوك السائق، مثل التوتر الناتج عن مشاكل أسرية أو توقعات اجتماعية زائدة، مما قد يدفع بعض الأفراد إلى التصرف بشكل متهور أو الإفراط في السرعة كرد فعل على تلك الضغوط.

كذلك، يمكن أن تكون هناك حالات من التنافس أو الإلحاح على السائقين للوصول في وقت أسرع بسبب ضيق الوقت أو التزامات عائلية، مما يساهم في زيادة الميل نحو السرعة الزائدة.

وبناءً على هذه المعطيات، تؤكد نتائج الدراسة على ضرورة تضمين البُعد الأسري في تصميم حملات التوعية المرورية، بحيث تستهدف هذه الحملات ليس فقط السائقين أنفسهم، بل وتمتد إلى أفراد الأسرة الذين لهم تأثير مباشر أو غير مباشر على سلوكهم.

من خلال تعزيز الوعي الأسري بأهمية الالتزام بقواعد المرور ودور الأسرة في دعم القيادة الآمنة، يمكن تحقيق تأثير إيجابي مستدام يقلل من ظاهرة الإفراط في السرعة، ويعزز السلامة المرورية على الطرق بشكل عام.

جدول 79: الاسرة

البند الرابع و السبعين	موافق جدا	موافق	محايد	معارض	معارض جدا
النسبة المئوية	27%	33%	19%	15%	6%
المجموع	60%		19%	21%	

لقد قمنا بطرح السؤال الخامس و السبعين لمعرفة مدى تأثير المسجد في اتجاهات السائقين نحو الإفراط في السرعة أثناء السياقة. يعكس الجدول 80 المتعلق بدور المسجد تصورات السائقين حول مدى تأثير هذا المكان المقدس في سلوكهم أثناء القيادة، خاصة في مسألة الإفراط في السرعة.

تُظهر النتائج أن نسبة كبيرة من المشاركين 63% تقريبًا يعتقدون أن للمسجد تأثيرًا إيجابيًا على سلوكهم، وهو ما يعكس أن القيم والمواظب الدينية قد تساهم في تعزيز الالتزام بقواعد المرور وتشجيع السائقين على تجنب السرعة الزائدة

من جهة أخرى، نجد أن نسبة 16% من المستجوبين يتبنون موقفًا حياديًا، مما يوحي بعدم اليقين أو ربما بعدم التفاعل المباشر مع الرسائل الدينية المتعلقة بأخلاقيات القيادة. وفي المقابل، تبلغ نسبة المعارضين (15% معارض و6% معارض جدًا) حوالي 21% من العينة، ما يدل على وجود شريحة من السائقين ترى أن المسجد لا يؤثر فعليًا في سلوكياتهم على الطريق

تُبرز هذه النتائج الدور المحوري الذي يلعبه البُعد الديني في تشكيل سلوكيات السائقين، حيث يُعتبر المسجد ومنابر الوعظ والتوجيه الديني من أهم المصادر التي تساهم في غرس القيم الأخلاقية والإنسانية المتعلقة بالالتزام بالسلامة على الطرق.

فالتوجيه الديني لا يقتصر فقط على الجوانب الروحية، بل يمتد ليشمل حتّ الأفراد على التحلي بالحذر والمسؤولية أثناء القيادة، والامتناع عن السلوكيات الخطرة مثل الإفراط في السرعة التي قد تعرض حياتهم وحياة الآخرين للخطر.

يشكل المسجد فضاءً اجتماعيًا يتلقى فيه الأفراد رسائل توعوية تؤثر على مواقفهم وسلوكياتهم، مما يعزز من قوة التأثير الأخلاقي والديني في توجيه السائقين نحو ممارسات قيادة آمنة.

ويمكن اعتبار هذا البُعد أداة فاعلة يمكن توظيفها بشكل استراتيجي من قبل الجهات المختصة وصناع القرار في تصميم حملات التوعية المرورية، عبر دمج الخطاب الديني الهادف الذي يربط بين القيم الدينية وأهمية الالتزام بقوانين المرور، والابتعاد عن الإفراط في السرعة.

كما أن استثمار هذا الجانب يمكن أن يحقق تواصلًا أعمق وأشمل مع فئات المجتمع المختلفة، خصوصًا في المجتمعات التي تلعب فيها القيم الدينية دورًا بارزًا في الحياة

اليومية، مما يزيد من فرص تقبل الرسائل التوعوية وتحقيق تأثير إيجابي ملموس في تقليل حوادث السير الناتجة عن الإفراط في السرعة.

بالتالي، يمثل البعد الديني ركيزة أساسية ينبغي إدماجها ضمن سياسات السلامة المرورية لتعزيز ثقافة القيادة الواعية والمسؤولة.

جدول 80: المسجد

البند الخامس و السبعين	موافق جدا	موافق	محايد	معارض	معارض جدا
النسبة المئوية	23%	40%	16%	15%	6%
المجموع	63%		16%	21%	

لقد قمنا بطرح السؤال السادس و السبعين لمعرفة مدى تأثير المدرسة في اتجاهات السائقين نحو الإفراط في السرعة أثناء السياقة.

تُظهر النتائج أن نسبة معتبرة من المشاركين 54% تقريباً يوافقون أو يوافقون جداً على أن المدرسة تلعب دوراً في توجيه سلوكهم.

هذه النسبة تدلّ على أن للتربية المدرسية والتوعية في المؤسسات التعليمية تأثيراً ملموساً في بناء وعي مروري إيجابي، سواء من خلال المواد الدراسية ذات الصلة أو عبر الأنشطة التوعوية والتثقيفية.

بالمقابل، نجد أن نسبة 29% من المشاركين يتخذون موقفًا حياديًا، ما قد يعكس وجود فجوة في دور المدرسة بالنسبة لهم، أو ربما عدم اقتناع كافٍ بأن المدرسة تؤثر مباشرة في سلوكهم كسائقين بعد سنوات من التخرّج.

أما المعارضون 13% معارض و4% معارض جدًا، فيمثلون شريحة أقل ترى أن المدرسة ليست ذات تأثير واضح على توجهاتهم وسلوكهم في موضوع السرعة الزائدة

تشير هذه النتائج إلى الدور المحوري والهام الذي تلعبه المؤسسات التعليمية في غرس وتطوير الوعي المروري لدى الطلاب منذ المراحل التعليمية الأولى.

إذ تعتبر المدارس والجامعات منصات تعليمية واجتماعية أساسية يمكن من خلالها بناء سلوكيات مرورية مسؤولة تستهدف الحد من ظاهرة الإفراط في السرعة التي تمثل أحد أبرز عوامل الحوادث المرورية والوفيات المرتبطة بها.

إن تضمين مفاهيم السلامة المرورية ضمن المناهج الدراسية بشكل منهجي ومستمر، يعزز قدرة الطلاب على فهم المخاطر المترتبة على الإفراط في السرعة، ويدفعهم إلى تبني ممارسات قيادة آمنة ومراعاة القوانين المرورية.

هذا بالإضافة إلى أهمية الأنشطة اللامنهجية مثل ورش العمل، والمحاضرات التفاعلية، والندوات التي تركز على تبصير الطلاب بخطورة السرعة الزائدة، وتشجيعهم على اتخاذ مواقف إيجابية في مواجهة هذه الظاهرة.

كما يمكن للمدارس أن تلعب دورًا فاعلاً في إشراك الأسرة والمجتمع المحلي في هذه العملية التربوية، من خلال تنظيم حملات توعوية مشتركة تستهدف جميع فئات المجتمع، مما يساعد على تعزيز التأثير التوعوي ويخلق بيئة مجتمعية داعمة لتقليل الإفراط في السرعة.

فالأسرة، كونها الوحدة الاجتماعية الأولى، يمكنها بدورها أن ترسخ هذه القيم في نفوس أبنائها، خاصة إذا كان هناك تعاون وتنسيق بين المدرسة والمنزل.

ويجدر التنويه إلى أن الاستثمار في التوعية المرورية المبكرة داخل المؤسسات التعليمية لا يعود بالفائدة فقط على مستوى الفرد، بل ينعكس إيجابًا على السلامة العامة ويُسهّم في تقليل معدلات الحوادث التي تنتج عن الإفراط في السرعة.

إذ يتحول الوعي المكتسب إلى سلوكيات يومية تمارس بحذر ومسؤولية، مما يحد من تبعات السرعة الزائدة على حياة السائقين والمشاة على حد سواء.

ولهذا، ينبغي أن يحظى هذا الجانب التوعوي بدعم متواصل من الجهات المختصة، سواء من حيث توفير الموارد اللازمة أو تدريب المعلمين والمختصين على أحدث الأساليب التربوية والتوعوية التي تركز على مكافحة ظاهرة الإفراط في السرعة

إضافة إلى ضرورة تطوير برامج تعليمية متجددة تأخذ بعين الاعتبار التطورات التكنولوجية والاجتماعية لتكون أكثر فاعلية في التأثير على السلوكيات المرورية لدى الأجيال الجديدة.

في الختام، يمكن القول إن المؤسسات التعليمية تمثل حجر الزاوية في بناء مجتمع مروري واعٍ ومتحضر، حيث تلعب دورًا استباقيًا في مواجهة تحديات الإفراط في السرعة، من خلال تنشئة سائقين مسؤولين قادرين على اتخاذ القرارات الصائبة التي تضمن سلامتهم وسلامة الآخرين على الطرق.

وهذا يتطلب رؤية استراتيجية شاملة تستثمر في التعليم والتوعية المستمرة لتحقيق بيئة مرورية أكثر أمانًا ووعيًا.

جدول 81: المدرسة

البند السادس و السبعين	موافق جدا	موافق	محايد	معارض	معارض جدا
النسبة المئوية	21%	33%	29%	13%	4%
المجموع	54%		29%	17%	

لقد قمنا بطرح السؤال السابع و السبعين لمعرفة مدى تأثير الامن و الدرك في اتجاهات السائقين نحو الافراط في السرعة أثناء السياقة.

تُظهر البيانات أن 51% تقريباً من المشاركين يعتقدون بأن وجود الأمن والدرك يساهم في توجيه سلوكهم وتقليل السرعة الزائدة، وهو ما يشير إلى وعي نسبي بأهمية الرقابة الأمنية وردعها المحتمل.

من جهة أخرى، نجد أن نسبة 19% من المشاركين التزموا موقفاً حيادياً، ما يمكن تفسيره بعدم اقتناعهم الكامل بدور الأمن أو ربما بوجود تفاوت في تجاربهم الشخصية مع هذه الجهات. في المقابل، نجد نسبة لا يُستهان بها من المعارضين 21% معارض و9% معارض جداً ما يمثل حوالي 30% من المشاركين.

تشير هذه النتائج إلى وجود شريحة من السائقين ترى أن الإجراءات الأمنية المتبعة حالياً، رغم وجودها الملموس، ليست كافية أو لا تؤدي إلى تأثير واضح وملموس في الحد من ظاهرة الإفراط في السرعة.

قد يعود ذلك إلى شعور بعض السائقين بعدم فعالية تطبيق القوانين المرورية، أو ضعف الرقابة الميدانية التي تسمح بمرور حالات التهور دون عقاب.

تُبرز هذه النتائج أهمية إعادة النظر في العلاقة القائمة بين السائقين والجهات الأمنية المختصة، كالشرطة والدرك، بحيث يتم بناء علاقة ثقة متبادلة تعزز من قبول السائقين لهذه الجهات كشركاء أساسيين في تحقيق السلامة المرورية.

يتطلب ذلك استخدام أساليب رقابية أكثر تطوراً وتفاعلاً، مثل تعزيز وجود نقاط مراقبة ثابتة ومتحركة، وتوظيف التكنولوجيا الحديثة كالأنظمة الذكية لمراقبة السرعة، إلى جانب حملات توعوية مستمرة تركز على التوعية بأهمية الالتزام بالسرعة القانونية.

كما يُظهر التفاوت في الآراء بين السائقين الحاجة الماسة إلى تكثيف الحملات التوعوية التي توضح العقوبات الصارمة والعواقب القانونية المترتبة على الإفراط في السرعة، وذلك لتفعيل دور الجهات الأمنية بشكل رادع ووقائي.

فالتوعية القانونية لا تقتصر فقط على فرض العقوبات، بل تشمل أيضاً تعزيز الوعي بمخاطر الإفراط في السرعة على السلامة الشخصية والعامّة، مما يساهم في تغيير السلوكيات المتهورة.

بالتالي، من المهم أن تتكامل الجهود بين الجهات الأمنية، الإعلام، والمجتمع المدني لتطوير استراتيجيات شاملة ومتنوعة تركز على الحد من الإفراط في السرعة، من خلال المراقبة الفعالة والتوعية المستمرة.

هذه الاستراتيجيات ينبغي أن تستهدف جميع فئات السائقين، مع التركيز على بناء ثقافة احترام القوانين وتعزيز السلوكيات الآمنة، بهدف خفض معدلات الحوادث المرورية المرتبطة بالإفراط في السرعة وتحقيق بيئة طرقية أكثر أماناً للجميع.

جدول 82: الامن والدرك

البند السابع و السبعين	موافق جدا	موافق	محايد	معارض	معارض جدا
النسبة المئوية	19%	32%	19%	21%	9%
المجموع	51%		19%	30%	

لقد قمنا بطرح السؤال الثامن و السبعين لمعرفة مدى تأثير التخطيط في اتجاهات السائقين نحو الافراط في السرعة أثناء السياقة.

تكشف النتائج أن حوالي 60% من المشاركين 18% موافق جدًا و 42% موافق يرون أن التخطيط له دور مهم في توجيه سلوكهم المروري.

هذا يؤكد على أن التخطيط الجيد للبنية التحتية والطرق، بما في ذلك إشارات المرور وتصميم الشوارع، يمكن أن يحدث فرقًا ملموسًا في الحد من ظاهرة السرعة الزائدة.

في المقابل، أظهر 18% من المشاركين موقفًا حياديًا، ما يشير إلى أن هذه الفئة لم تُكوّن رأيًا واضحًا بعد حول مدى فعالية التخطيط في التأثير على سلوكها أثناء القيادة.

بينما ترى نسبة 22% 14% معارض و 8% معارض جدًا أن التخطيط لا يلعب دورًا ملحوظًا أو فعالًا في الحد من السرعة الزائدة، وهو ما قد يعكس ضعف ثقتهم بالتخطيط الحضري القائم أو نقص وعيهم بأهمية هذا البُعد.

تشير هذه النتائج إلى وجود وعي واسع بين السائقين بأهمية التخطيط الجيد للطرق والبنية التحتية في التأثير الإيجابي على السلوكيات المرورية، وخاصة في الحد من ظاهرة الإفراط في السرعة.

فالتصميم السليم للطرق، من حيث عرضها، الإشارات المرورية، وجودة الأسفلت، وترتيب التقاطعات، يسهم بشكل فعال في تقليل عوامل الخطورة التي قد تدفع السائقين إلى التسارع غير الآمن.

علاوة على ذلك، فإن البنية التحتية المهيأة بشكل جيد تدعم التنظيم السلس لحركة المرور وتوفر بيئة تقلل من فرص التعرض للحوادث الناتجة عن السرعة الزائدة.

من هذا المنطلق، يدرك السائقون أن تحسين هذه الجوانب لا يقتصر فقط على الجانب التقني، بل يمتد إلى تعزيز السلامة والراحة أثناء القيادة، ما يؤدي بدوره إلى سلوكيات أكثر التزامًا بقواعد السير.

بناءً على هذه المعطيات، يمكن للسلطات المختصة استثمار هذا الإدراك في توجيه سياساتها نحو تطوير تخطيط مروري متكامل يراعي عوامل السلامة أولاً، مع التركيز على تحديث وصيانة الطرق بشكل دوري، إضافة إلى تطبيق معايير عالمية في تصميم البنية التحتية.

كما يجب أن تتزامن هذه الجهود مع حملات توعية مستمرة تستهدف مختلف شرائح السائقين لتبيان مدى تأثير التخطيط الجيد على تقليل الإفراط في السرعة والحوادث المرورية.

في النهاية، تعزيز التخطيط المروري والبنية التحتية لا يقتصر فقط على تقليل حوادث السير، بل يسهم أيضاً في خلق بيئة مرورية متوازنة تدعم حركة مرور آمنة ومنظمة، وتقلل من الأعباء الاقتصادية والاجتماعية التي تنتج عن الحوادث الناتجة عن الإفراط في السرعة. لذا، فإن دمج هذه الرؤية ضمن استراتيجيات السلامة المرورية يمثل خطوة ضرورية لتحقيق أهداف التنمية المستدامة في مجال النقل والسلامة العامة.

جدول 83: التخطيط

البند الثامن و السبعين	موافق جدا	موافق	محايد	معارض	معارض جدا
النسبة المئوية	18%	42%	18%	14%	8%
المجموع	60%		18%	22%	

لقد قمنا بطرح السؤال التاسع والسبعين لمعرفة مدى تأثير الصحة في اتجاهات السائقين نحو الإفراط في السرعة أثناء القيادة.

تُظهر النتائج أن نسبة كبيرة من المشاركين 63% تقريباً يوافقون على أن حالتهم الصحية أو المخاوف الصحية تؤثر في سلوكهم على الطريق، ما يعكس إدراكاً متزايداً بأن الصحة الجيدة الجسدية والنفسية تسهم في الالتزام بسلوكيات قيادة آمنة.

من جهة أخرى، نجد أن نسبة 18% من المشاركين تلتزم موقفاً حيادياً، ما قد يعكس حالة من التردد أو عدم الوعي الكامل بأهمية الصحة كسلوك وقائي ضد الإفراط في السرعة. وفي المقابل، نجد أن حوالي 19% من المشاركين 12% معارض و7% معارض جداً يرون أن الصحة لا تؤثر كثيراً في قراراتهم المتعلقة بسرعة القيادة، وهو ما قد يعكس

تجاهلاً لعلاقة الصحة بالسلوك المروري أو اعتقادهم بأن الصحة ليست ذات صلة بهذا الجانب .

تشير هذه البيانات إلى أن الاهتمام بالصحة الجسدية والعقلية للسائقين يعد عاملاً مؤثراً وأساسياً في تقليل السلوكيات الخطرة على الطرق، ولا سيما ظاهرة الإفراط في السرعة.

فالصحة الجيدة تساهم في رفع مستوى الانتباه والتركيز أثناء القيادة، وتقلل من احتمالية وقوع أخطاء ناتجة عن التعب، التوتر، أو الضغوط النفسية التي قد تدفع السائق إلى اتخاذ قرارات متهورة.

علاوة على ذلك، فإن الصحة العقلية المستقرة تساعد في ضبط الانفعالات والسيطرة على الميول العدوانية التي قد تظهر على الطريق، مما يعزز من الالتزام بقواعد السير والسرعة القانونية.

لذا، يصبح من الضروري دمج مفاهيم الصحة النفسية والجسدية ضمن برامج التوعية المرورية، من خلال توجيه الرسائل التي تشجع السائقين على الاهتمام بأنماط حياة صحية ومتوازنة، مثل النوم الكافي، التغذية السليمة، وممارسة الرياضة.

كما يمكن أن تشمل هذه الحملات التوعوية توفير الدعم النفسي والمشورة للمدمنين على السرعة أو السلوكيات الخطرة، مما يساعدهم على تعديل سلوكياتهم وتبني أساليب قيادة أكثر أماناً وانضباطاً.

وبهذا، يصبح الاهتمام بالصحة كجزء من السلامة المرورية أداة فعالة في الحد من الإفراط في السرعة، وتحسين السلامة العامة على الطرق، مما ينعكس إيجاباً على تقليل الحوادث والإصابات المرتبطة بها.

جدول 84: الصحة

البند التاسع و السبعين	موافق جدا	موافق	محايد	معارض	معارض جدا
النسبة المئوية	27%	36%	18%	12%	7%
المجموع	63%		18%	19%	

لقد قمنا بطرح السؤال الثمانين لمعرفة مدى تأثير هيئات المجتمع المدني في اتجاهات السائقين نحو الإفراط في السرعة أثناء السياقة.

تُظهر النتائج أن حوالي 54% من المشاركين 27% موافق جدًا و 27% موافق يرون أن الجمعيات المدنية والمنظمات غير الحكومية تساهم في توجيه سلوكهم نحو الحد من السرعة الزائدة، ما يعكس إيمانهم بدور المجتمع المدني في تعزيز ثقافة القيادة الآمنة من خلال حملات التوعية والتثقيف .

في المقابل، نجد أن 23% من المشاركين يتخذون موقفًا حياديًا، ما قد يعكس حالة من التردد أو ربما عدم إدراك كافٍ لنشاط هذه الهيئات وتأثيرها المباشر على سلوكهم المروري. أما نسبة المعارضين (14% معارض و 9% معارض جدًا) فتمثل حوالي 23% من العينة، ما يشير إلى وجود شريحة ترى أن هيئات المجتمع المدني لا تؤثر بشكل ملموس في تقليل الإفراط في السرعة .

تشير هذه البيانات إلى الدور الحيوي الذي تلعبه هيئات المجتمع المدني في تعزيز الوعي المروري والالتزام بقواعد السير، خاصة فيما يتعلق بالحد من ظاهرة الإفراط في السرعة.

فهذه الهيئات تمثل جسراً هاماً بين الجهات الرسمية والمواطنين، حيث تقوم بنشر الثقافة المرورية من خلال حملات توعوية مستمرة، وورش عمل، وأنشطة تثقيفية تستهدف مختلف فئات السائقين والمشاة.

ويكمن أثر هذه الجهود في تحفيز السائقين على تبني سلوكيات قيادة آمنة ومسؤولة، وتقليل الميل إلى السرعة الزائدة التي تعد أحد الأسباب الرئيسية للحوادث المرورية الخطيرة.

كما تسهم أنشطة المجتمع المدني في بناء شبكة دعم مجتمعية تشجع على احترام القانون وتعزيز روح المسؤولية الجماعية تجاه السلامة على الطرق.

من هنا، يصبح من الضروري دعم وتمكين هذه الهيئات وتوفير الموارد اللازمة لها، بالإضافة إلى تعزيز التعاون بينها وبين السلطات المختصة لتطوير برامج توعوية مستهدفة وفعالة.

وهذا الدعم يسهم بشكل مباشر في خفض معدلات الإفراط في السرعة والحوادث المرتبطة بها، مما يؤدي إلى بيئة مرورية أكثر أماناً تستفيد منها جميع فئات المجتمع.

جدول 85: هيئات المجتمع المدني

البند الثمانين	موافق جدا	موافق	محايد	معارض	معارض جدا
النسبة المئوية	27%	27%	23%	14%	9%
المجموع	54%		23%	23%	

لقد قمنا بطرح السؤال الواحد و الثمانين لمعرفة مدى تأثير النقل في اتجاهات السائقين نحو الإفراط في السرعة أثناء السياقة.

تُظهر النتائج أن حوالي 48% من المشاركين 21% موافق جدًا و 27% موافقون أن قطاع النقل يلعب دورًا في سلوكياتهم على الطريق، ما يشير إلى إدراك نسبي بأن تحسين النقل العام والبنية التحتية قد يسهم في تخفيف الإفراط في السرعة.

في المقابل، نجد أن 26% من المشاركين أبدوا موقفًا حياديًا، ما قد يعكس عدم وضوح الدور المباشر للنقل في توجهاتهم المرورية أو ربما عدم استفادتهم المباشرة من خدمات النقل العام.

أما نسبة المعارضين 19% معارض و 7% معارض جدًا فتمثل حوالي 26% من المشاركين، ما يُظهر وجود شريحة ترى أن النقل، سواء العام أو الخاص، ليس له تأثير ملموس على سلوكهم المتعلق بالسرعة .

تعكس هذه النتائج أهمية التركيز على تطوير خدمات النقل العام والبنية التحتية للطرق كوسائل استراتيجية لتقليل ظاهرة الإفراط في السرعة بين السائقين.

إذ إن تحسين جودة وكفاءة وسائل النقل العام يوفر بديلاً عملياً ومريحاً للسائقين، مما يقلل اعتمادهم على السيارات الخاصة ويخفف من الضغط الناتج عن الرغبة في الوصول السريع إلى الوجهات.

علاوة على ذلك، يسهم توفير بنية تحتية مرورية متطورة ومهيأة بشكل جيد في تقليل المشكلات المرتبطة بالازدحام المروري والتأخير، مما يخفف من التوتر والقلق لدى السائقين الذين قد يلجؤون إلى السرعة المفرطة كوسيلة لتعويض الوقت الضائع.

وبالتالي، فإن بيئة نقل عامة أكثر أمانًا وكفاءة تعزز من الالتزام بقوانين السرعة وتحد من السلوكيات الخطرة على الطريق.

من هذا المنطلق، يعد الاستثمار في تحسين خدمات النقل العام، وتحديث الطرق، وتوفير وسائل نقل بديلة آمنة وفعالة، ركيزة أساسية في الاستراتيجيات الوطنية للسلامة المرورية.

كما أن هذه الجهود تساهم في بناء مجتمع أكثر وعيًا وتحضرًا، يعزز السلامة ويحمي أرواح مستخدمي الطريق كافة.

جدول 86: النقل

البند الوحد و الثمانين	موافق جدا	موافق	محايد	معارض	معارض جدا
النسبة المئوية	21%	27%	26%	19%	7%
المجموع	48%		26%	26%	

لقد قمنا بطرح السؤال الثاني و ثمانين لمعرفة مدى تأثير الاعلام السمعي البصري في اتجاهات السائقين نحو الافراط في السرعة أثناء السياقة. يعكس الجدول 87 الإعلام السمعي البصري آراء السائقين حول مدى تأثير وسائل الإعلام مثل التلفزيون والراديو والإنترنت في توجيه سلوكهم تجاه الإفراط في السرعة أثناء القيادة.

تبين النتائج أن حوالي 49% من المشاركين 19% موافق جدًا و30% موافق يرون أن الإعلام السمعي البصري يلعب دورًا إيجابيًا في توجيههم نحو القيادة الآمنة والحد من السرعة الزائدة، مما يعكس فعالية بعض الرسائل التوعوية التي تبثها هذه الوسائل.

في المقابل، يتخذ 27% من المشاركين موقفًا حياديًا، ما يدل على وجود شريحة غير متأثرة بشكل واضح أو ربما غير مهتمة بمحتوى الإعلام المروري.

أما نسبة المعارضين 11% معارض و5% معارض جدًا فتشكل حوالي 16% من العينة، مما يشير إلى وجود فئة تعتبر أن الإعلام السمعي البصري ليس له تأثير ملموس على توجهاتهم في القيادة وخاصة فيما يتعلق بالسرعة.

تعكس هذه النتائج أهمية الاستمرار في تطوير برامج التوعية الإعلامية وجعلها أكثر جاذبية وتأثيرًا في مختلف شرائح المجتمع.

إذ لا يكفي مجرد بث الرسائل التوعوية بشكل تقليدي، بل يجب تصميم محتوى تفاعلي ومتنوع يراعي الفروق الثقافية والاجتماعية والاقتصادية بين الفئات المستهدفة.

يتطلب ذلك استخدام وسائل حديثة ومتعددة مثل الوسائط الرقمية، ووسائل التواصل الاجتماعي، والفيديوهات التثقيفية، إلى جانب الحملات الميدانية، بحيث تصل الرسائل إلى أكبر عدد ممكن من السائقين وتؤثر في سلوكياتهم بشكل إيجابي.

التركيز على سرد قصص واقعية، والاستعانة بشهادات مؤثرة، وتوظيف لغة مبسطة وسهلة الفهم، يعزز من فعالية هذه الحملات في تعزيز الوعي المروري.

بالإضافة إلى ذلك، يجب أن تتضمن هذه البرامج التوعوية بمخاطر الإفراط في السرعة وأثرها على السلامة العامة، مع التركيز على أهمية احترام قوانين السير والالتزام بالسرعات المحددة.

كما يمكن دمج عناصر تحفيزية تشجع السائقين على اعتماد سلوكيات قيادة أكثر أماناً، مما يسهم في خلق بيئة مرورية أكثر أماناً للجميع.

جدول 87: الاعلام السمعي البصري

البند الثاني و الثمانين	موافق جدا	موافق	محايد	معارض	معارض جدا
النسبة المئوية	19%	30%	27%	11%	5%
المجموع	49%		27%	16%	

لقد قمنا بطرح السؤال الثالث و ثمانين لمعرفة مدى تأثير الاعلام السمعي في اتجاهات السائقين نحو الإفراط في السرعة أثناء السياقة.

يعكس الجدول 88 الإعلام السمعي آراء السائقين حول مدى تأثير وسائل الإعلام السمعية، مثل الراديو والبودكاست، في تشكيل توجهاتهم نحو الإفراط في السرعة أثناء القيادة. تظهر النتائج أن حوالي 45% من المشاركين 19% موافق جداً و 26% موافق يعتقدون أن الإعلام السمعي يلعب دوراً في توجيه سلوكهم نحو القيادة الآمنة، ما يشير إلى أن الرسائل التوعوية المذاعة عبر هذه الوسائل تؤثر بشكل إيجابي على بعض السائقين.

ومع ذلك، هناك نسبة كبيرة نسبياً 33% من المشاركين يتخذون موقفاً حيادياً، ما قد يدل على عدم تفاعلهم الكافي مع محتوى الإعلام السمعي أو ربما عدم انتباههم للرسائل المتعلقة بالسلامة المرورية.

بالإضافة إلى ذلك، يعارض حوالي 22% من السائقين 17% معارض و5% معارض جدًا فكرة تأثير الإعلام السمعي على سلوكهم في القيادة، ما يعكس وجود شريحة ترى أن هذه الوسائل لا تؤثر بشكل ملموس على قراراتهم بشأن السرعة .

تؤكد هذه النتائج بشكل واضح على أهمية الاستثمار المستمر والمتجدد في تطوير محتوى إعلامي سمعي ومرئي يتميز بالجاذبية والفعالية، مع التركيز على استخدام أساليب مبتكرة وغير تقليدية لجذب انتباه السائقين وتحفيزهم على تغيير سلوكهم.

من خلال سرد القصص الواقعية المؤثرة التي تعكس نتائج وخيمة لممارسات الإفراط في السرعة، يمكن إيصال رسالة توعوية قوية تترك أثرًا نفسيًا يدفع السائقين لإعادة التفكير في تصرفاتهم على الطريق.

علاوة على ذلك، يمكن استخدام تقنيات حديثة مثل الواقع الافتراضي والواقع المعزز لتجربة مواقف خطيرة تحدث بسبب الإفراط في السرعة، مما يجعل الرسالة أكثر تفاعلية وقربًا من واقع السائقين.

وهذا النوع من المحتوى لا يقتصر فقط على جذب انتباه الجمهور، بل يعزز أيضًا الوعي العاطفي والمعرفي تجاه مخاطر الإفراط في السرعة.

كما أن دمج هذه الرسائل التوعوية عبر منصات التواصل الاجتماعي، وتطبيقات الهواتف الذكية، والإعلانات الرقمية يضمن وصولها إلى فئات عمرية مختلفة، لا سيما الشباب الذين يشكلون نسبة كبيرة من مرتكبي الإفراط في السرعة.

يجب أن يكون المحتوى مصممًا بحيث يتناسب مع اهتماماتهم وثقافتهم الرقمية، مع استخدام لغة بسيطة وواضحة ورسائل مختصرة لكنها قوية.

علاوة على ذلك، يمكن التعاون مع مؤثرين على وسائل التواصل الاجتماعي وشخصيات معروفة لتوصيل الرسائل التوعوية حول الإفراط في السرعة، مما يعزز من تأثير الحملات ويوسع نطاقها.

بالإضافة إلى ذلك، يجب أن تترافق هذه الجهود الإعلامية مع حملات توعية ميدانية وبرامج تدريبية للسائقين لتعزيز المعرفة بالقوانين وأهمية الالتزام بها.

في النهاية، فإن تطوير محتوى إعلامي سمعي ومرئي عالي الجودة وفعال يعد ركيزة أساسية في الاستراتيجية الوطنية للحد من الإفراط في السرعة، حيث يساهم في بناء ثقافة مرورية إيجابية تدعم السلامة على الطرق وتقليل الحوادث المرورية التي تنتج عن هذا السلوك الخطر.

جدول 88: الاعلام السمعي

البند الثالث و الثمانين	موافق جدا	موافق	محايد	معارض	معارض جدا
النسبة المئوية	19%	26%	33%	17%	5%
المجموع	45%		33%	22%	

لقد قمنا بطرح السؤال الرابع و ثمانين لمعرفة مدى تأثير الاعلام المقروء في اتجاهات السائقين نحو الافراط في السرعة أثناء السياقة.

يعكس الجدول 89 الإعلام المقروء آراء السائقين حول مدى تأثير وسائل الإعلام المقروءة مثل الصحف، المجلات، والإنترنت المكتوب في توجيه سلوكهم تجاه الإفراط في السرعة أثناء القيادة.

تبين النتائج أن حوالي 51% من المشاركين 21% موافق جدًا و30% موافق يرون أن الإعلام المقروء يلعب دورًا إيجابيًا في توجيههم نحو القيادة الآمنة والحد من السرعة الزائدة، مما يشير إلى أن المعلومات المكتوبة تسهم في زيادة الوعي المروري لدى هذه الفئة ومع ذلك، نجد أن 22% من المشاركين يتخذون موقفًا حياديًا، مما يعكس احتمالية عدم تأثرهم الكامل أو عدم اهتمامهم الكافي بمحتوى الإعلام المقروء فيما يتعلق بالسلامة المرورية. أما نسبة المعارضين 14% معارض و13% معارض جدًا فتشكل حوالي 27% من العينة، وهي نسبة مرتفعة نسبيًا مقارنة بالإعلام السمعي والبصري، مما يشير إلى وجود فئة تعتبر أن الإعلام المقروء لا يؤثر بشكل ملموس على توجهاتهم وسلوكهم في القيادة، وخاصة في موضوع السرعة الزائدة .

تشير هذه النتائج إلى أن الإعلام المقروء، رغم مكانته وأهميته في نشر الوعي المروري، يواجه تحديات في جذب انتباه السائقين وتأثيرهم بشكل فعال على سلوكياتهم، خاصة فيما يتعلق بالإفراط في السرعة.

فطرق تقديم المحتوى المكتوب التقليدية غالبًا ما تكون جامدة أو معقدة، مما قد يبعد القارئ عن استيعاب الرسائل الأساسية أو يجعلها أقل قدرة على إحداث تغيير حقيقي في السلوك.

لذلك، يصبح من الضروري تطوير أساليب تقديم الإعلام المقروء من خلال تبسيط اللغة المستخدمة، واستخدام عناوين جذابة، وصياغة نصوص قصيرة ومباشرة تركز على إبراز المخاطر الحقيقية للإفراط في السرعة.

يمكن أيضاً توظيف القصص الواقعية، والإحصاءات المؤثرة، والحالات الدراسية التي تعكس نتائج سلبية للإفراط في السرعة لتقريب المفهوم من القارئ وجعله أكثر وعياً بالخطورة.

علاوة على ذلك، يجب الاهتمام بتنسيق المحتوى بشكل يسهل القراءة، مثل استخدام النقاط، والعناوين الفرعية، والرسوم البيانية، والصور التوضيحية التي تعزز الرسائل المكتوبة وتساعد على تثبيتها في ذهن القارئ.

هذه الأساليب تجعل الإعلام المقروء أكثر جاذبية وفعالية، مما يزيد من احتمال التزام السائقين بالقوانين المرورية ويقلل من السلوكيات الخطرة مثل الإفراط في السرعة.

باختصار، إن تحسين جودة الإعلام المقروء وجعله أكثر تشويقاً وتأثيراً يُعدّ خطوة ضرورية في استراتيجيات التوعية المرورية التي تهدف إلى الحد من الإفراط في السرعة وتعزيز السلامة على الطرق.

جدول 89: الاعلام المقروء

البند الرابع و الثمانين	موافق جدا	موافق	محايد	معارض	معارض جدا
النسبة المئوية	21%	30%	22%	14%	13%
المجموع	51%		22%	27%	

لقد قمنا بطرح السؤال الخامس وثمانين لمعرفة مدى تأثير الإقناع في اتجاهات السائقين نحو الإفراط في السرعة أثناء السياقة.

يعكس الجدول 90 الإقناع تصورات السائقين حول مدى تأثير أساليب الإقناع المختلفة في توجيههم نحو الحد من الإفراط في السرعة أثناء القيادة. تشير النتائج إلى أن حوالي 55% من المشاركين 27% موافق جدًا و28% موافق يؤكدون أن الإقناع يلعب دورًا مهمًا في تعديل سلوكهم المروري، ما يعكس فعالية الرسائل الإقناعية سواء كانت عبر الحملات التوعوية، التوجيه المباشر، أو الوسائل الإعلامية المختلفة في تغيير الاتجاهات والسلوكيات المتعلقة بالسرعة.

من جهة أخرى، نجد أن 23% من المشاركين يتخذون موقفًا حياديًا، مما قد يعكس حالة من عدم التأكد أو التأثير المعتدل بأساليب الإقناع المستخدمة. أما نسبة المعارضين 15% معارض و7% معارض جدًا فتشكل حوالي 22%، وهي نسبة تعكس وجود شريحة لا تتأثر بسهولة بوسائل الإقناع أو ربما لديها مقاومة نفسية لتغيير سلوكياتها المتعلقة بالسرعة.

تعكس هذه النتائج أهمية تصميم حملات توعية مرورية إقناعية وفعالة تأخذ بعين الاعتبار الفروق الفردية بين السائقين، سواء من حيث العمر، الخلفية الثقافية، مستوى التعليم، أو الخبرة في القيادة.

فالاستجابة لحملات التوعية لا تكون موحدة بين جميع السائقين، لذا فإن استخدام أساليب متعددة ومتنوعة في توصيل الرسائل المرورية يجعل التأثير أعمق وأشمل.

من بين الأساليب التي يمكن توظيفها لتحقيق ذلك، نجد التنوع بين الوسائل الإعلامية التقليدية كالمصقات والمنشورات، والوسائل الحديثة مثل الفيديوهات التفاعلية، الرسائل النصية، والتطبيقات الذكية التي تقدم نصائح شخصية ومباشرة.

كما يُمكن تصميم محتوى خاص يركز على الحالات التي تهم فئات معينة، مثل الشباب الذين يميلون أكثر إلى الإفراط في السرعة، أو السائقين المهنيين الذين قد يواجهون ضغوطات زمنية تدفعهم إلى تجاوز السرعة القانونية.

إضافة إلى ذلك، يُنصح بإشراك مؤثرين محليين وشخصيات معروفة في المجتمع لنشر هذه الرسائل بطريقة تحمل مصداقية وتصل بفاعلية إلى الجمهور المستهدف.

كذلك، يمكن الاعتماد على قصص واقعية وحوادث معبرة تبرز عواقب الإفراط في السرعة، مما يزيد من وعي السائقين ويحفزهم على تغيير سلوكياتهم.

باختصار، إن حملات التوعية المرورية التي تراعي التنوع بين السائقين وتستخدم أساليب متعددة تتناسب مع حاجاتهم واهتماماتهم، تلعب دورًا محوريًا في الحد من الإفراط في السرعة، وتقليل الحوادث، وتعزيز السلامة على الطرق.

جدول 90: الاقناع

البند الخامس و الثمانين	موافق جدا	موافق	محايد	معارض	معارض جدا
النسبة المئوية	27%	28%	23%	15%	7%
المجموع	55%		23%	22%	

لقد قمنا بطرح السؤال السادس و ثمانين لمعرفة مدى تأثير الترغيب في اتجاهات السائقين نحو الإفراط في السرعة أثناء السياقة. تظهر النتائج أن نسبة كبيرة من المشاركين، حوالي 63% ما بين 13% موافق جدًا و 50% موافق، تؤمن بأن الترغيب له تأثير إيجابي

وفعّال في تعديل سلوكهم المروري. هذا يعكس أهمية استخدام الحوافز كمحفز قوي لتشجيع السائقين على الالتزام بالسرعة القانونية والسلوك الآمن على الطرق.

من ناحية أخرى، هناك 20% من المشاركين يتبنون موقفًا حياديًا، مما قد يدل على عدم وضوح فعالية هذه الطريقة بالنسبة لهم أو عدم تجربتهم الكافية معها. أما نسبة المعارضين 15% معارض و2% معارض جدًا فتشكل حوالي 17% من العينة، وهي نسبة قليلة نسبيًا، ما يشير إلى أن عددًا محدودًا من السائقين لا يثقون أو لا يتأثرون بأساليب الترغيب في تعديل سلوكهم.

تشير هذه النتائج إلى أن إدخال برامج ترغيب وحوافز مستمرة يمكن أن يشكل استراتيجية فعّالة وواعدة لتعزيز القيادة الآمنة والحد من ظاهرة الإفراط في السرعة.

فهذه البرامج، عندما تُصمم بشكل مدروس يأخذ في الاعتبار التنوع الكبير في دوافع واحتياجات السائقين، تستطيع أن تلعب دورًا تحفيزيًا قويًا يدفع الأفراد إلى الالتزام بقواعد المرور والقيادة بمسؤولية.

فعلى سبيل المثال، يمكن أن تشمل الحوافز تقديم تخفيضات على التأمينات، منح مكافآت مالية أو نقاط ولاء للسائقين الذين يلتزمون بالسرعات القانونية، أو حتى الاعتراف العلني بالسائقين المثاليين عبر منصات إعلامية أو مجتمعية.

كما يمكن تخصيص برامج تدريبية تفاعلية تجمع بين التعلم والترفيه مع تقديم شهادات أو امتيازات تشجع على المشاركة المستمرة.

إن الاهتمام بتنوع احتياجات السائقين يعني أيضًا مراعاة اختلاف الخلفيات الثقافية والاجتماعية، والفروق العمرية، بالإضافة إلى نوع المركبة واستخداماتها.

على سبيل المثال، قد تستهدف بعض البرامج السائقين الشباب الذين يشكلون شريحة عالية الخطورة فيما يتعلق بالإفراط في السرعة، بينما تستهدف برامج أخرى السائقين المهنيين أو كبار السن.

بالتالي، تعتمد فعالية هذه البرامج على استمراريتها وتحديثها بشكل دوري، فضلاً عن تقييم الأثر لضمان تحقيق الأهداف المرجوة، وهي تقليل حوادث السير الناتجة عن الإفراط في السرعة وتحسين السلامة العامة على الطرق.

جدول 91: الترغيب

البند السادس و الثمانين	موافق جداً	موافق	محايد	معارض	معارض جداً
النسبة المئوية	13%	50%	20%	15%	2%
المجموع	63%		20%	17%	

لقد قمنا بطرح السؤال السابع و ثمانين لمعرفة مدى تأثير التحذير في اتجاهات السائقين نحو الإفراط في السرعة أثناء السياقة.

تُظهر النتائج أن حوالي 52% من المشاركين 17% موافق جداً و 35% موافق يرون أن التحذير له تأثير إيجابي على سلوكهم، مما يدل على إدراكهم لدور التحذيرات المباشرة في توجيه السلوك وتعزيز الالتزام بقواعد المرور.

في المقابل، هناك نسبة 26% من المشاركين تبنا موقفاً حيادياً، مما قد يعكس حالة من عدم الاكتراث أحياناً أو محدودية تأثير الرسائل التحذيرية عليهم.

أما نسبة المعارضين 15% معارض و7% معارض جدًا فتشكل حوالي 22% من العينة، وهو ما يشير إلى وجود شريحة لا تتأثر بأساليب التحذير المباشر وربما تفتقد الثقة في هذه الوسائل أو ترى أنها لا تحقق نتائج ملموسة في تعديل سلوكهم.

تعكس هذه النتائج أهمية تطوير وسائل التحذير المرورية لتصبح أكثر وضوحًا وفاعلية في توصيل رسائلها إلى السائقين، بهدف الحد من ظاهرة الإفراط في السرعة وتعزيز السلامة على الطرق.

فمن الضروري أن تتجاوز هذه الوسائل الطرق التقليدية في التنبيه، مثل اللافتات الثابتة، إلى استخدام تقنيات مبتكرة تتيح إيصال التحذيرات بشكل أسرع وأكثر جذبًا للانتباه.

يمكن أن يشمل ذلك استخدام إشارات مرورية ذكية تعتمد على التكنولوجيا الحديثة، مثل لوحات الإشارات الرقمية التي تعرض رسائل متغيرة تتناسب مع حالة الطريق والظروف الجوية، بالإضافة إلى أنظمة الإنذار الصوتي أو الضوئي داخل المركبات التي تنبه السائقين عند تجاوز السرعة القانونية أو الاقتراب من مناطق خطرة.

كما يجب تصميم هذه الرسائل التحذيرية بأسلوب بسيط وجذاب، مع استخدام رموز وألوان واضحة تساعد في الفهم السريع وتقلل من التشويش أثناء القيادة.

بالإضافة إلى ذلك، يمكن دمج حملات توعية مصاحبة لهذه الوسائل لتعزيز الوعي بأهمية الالتزام بالسرعة المحددة وفهم المخاطر المرتبطة بالإفراط في السرعة.

من خلال تطوير وسائل التحذير بهذه الطريقة، يمكن خلق بيئة مرورية أكثر أمانًا تساهم في تقليل الحوادث المرتبطة بالسرعة الزائدة، كما تعزز ثقافة القيادة الآمنة بين جميع فئات السائقين، مما ينعكس إيجابًا على السلامة العامة وتقليل الأضرار المادية والبشرية على الطرقات.

جدول 92: التحذير

البند السابع و الثمانين	موافق جدا	موافق	محايد	معارض	معارض جدا
النسبة المئوية	17%	35%	26%	15%	7%
المجموع	52%		26%	22%	

لقد قمنا بطرح السؤال الثامن و ثمانين لمعرفة مدى تأثير التهيب في اتجاهات السائقين نحو الإفراط في السرعة أثناء السياقة.

تُظهر النتائج أن حوالي 61% من المشاركين 25% موافق جدًا و 36% موافق يعتقدون أن التهيب وسيلة فعالة في تغيير سلوكهم، مما يعكس اقتناع شريحة كبيرة بقدرة العقوبات الصارمة أو التهديدات المباشرة على كبح الإفراط في السرعة .

من ناحية أخرى، نجد أن حوالي 21% من المشاركين يتخذون موقفًا حياديًا، مما قد يشير إلى عدم وضوح مدى تأثير هذه الوسائل عليهم أو ربما تجاهلهم لتلك الرسائل.

أما نسبة المعارضين 11% معارض و 7% معارض جدًا فتشكل حوالي 18%، وهو ما يعكس وجود شريحة ترى أن أساليب التهيب ليست فعالة في تعديل سلوكياتهم، وربما يعتقدون أن التهديد وحده غير كافٍ إذا لم يكن مدعومًا ببرامج توعية وتنقيفية شاملة.

تشير هذه النتائج إلى أن النجاح في الحد من ظاهرة الإفراط في السرعة لا يمكن تحقيقه من خلال استخدام أسلوب واحد فقط، بل يتطلب مزجًا متكاملًا بين أساليب التهيب، التوعية، والتحفيز، لتطوير حملات توعية شاملة وفعالة.

فالترهيب من خلال فرض عقوبات قانونية صارمة وواضحة يُعد عاملاً رادعاً قوياً إذا ما تم تطبيقه بصرامة وبشفافية، بحيث يشعر السائقون أن مخالفة السرعة الزائدة لن تمر دون عقاب، مما يخلق حالة من الانضباط والاحترام للقوانين المرورية.

في الوقت نفسه، يجب أن تدمج هذه الحملات جهود التوعية المستمرة التي تركز على توضيح المخاطر الحقيقية المرتبطة بالإفراط في السرعة، سواء من حيث الأضرار الجسدية أو الاجتماعية والاقتصادية، عبر وسائل إعلامية متعددة تلائم مختلف الفئات العمرية والثقافية.

فالتوعية تُسهم في بناء وعي ذاتي لدى السائقين وتحفيزهم على اتخاذ قرارات قيادة آمنة.

إلى جانب ذلك، يمكن تعزيز هذه الحملات باستخدام أساليب التحفيز التي تكافئ السائقين الملتزمين بالقوانين، مثل برامج الحوافز والترغيب التي تشجع على القيادة الآمنة وتحفز السلوكيات الإيجابية، مما يخلق دافعاً إضافياً للالتزام بالسرعة القانونية.

من هنا، تؤكد النتائج على ضرورة تطبيق هذه الاستراتيجيات بشكل متكامل ومتوازن، مع مراقبة مستمرة لفاعليتها وتعديلها وفقاً للظروف المحلية وسلوكيات السائقين، لضمان تحقيق نتائج ملموسة في تقليل معدلات الإفراط في السرعة وتحسين السلامة المرورية بشكل عام.

جدول 93: الترهيب

البند الثامن و الثمانين	موافق جدا	موافق	محايد	معارض	معارض جدا
النسبة المئوية	25%	36%	21%	11%	7%

المجموع	%61	%21	%18
---------	-----	-----	-----

لقد قمنا بطرح السؤال التاسع وثمانين لمعرفة مدى تأثير هندسة الطرقات في اتجاهات السائقين نحو الإفراط في السرعة أثناء السياقة.

تُظهر النتائج أن حوالي 55% من المشاركين 32% موافق جدًا و23% موافق يرون أن هندسة الطرقات تؤثر بشكل ملحوظ على سلوكهم، ما يعكس أهمية دور تصميم الطريق في تشجيع الالتزام بالسرعة القانونية وتعزيز السلامة المرورية.

في المقابل، هناك نسبة 21% من المشاركين اتخذوا موقفًا حياديًا، مما قد يشير إلى عدم إدراكهم الكامل لتأثير هندسة الطرقات أو إلى تأثرهم بعوامل أخرى تتعلق بقيادتهم.

أما نسبة المعارضين 13% معارض و11% معارض جدًا فتشكل حوالي 24%، مما يشير إلى وجود شريحة ترى أن هندسة الطرقات ليست عاملاً حاسماً في سلوكهم المروري، وقد يعكس ذلك تركيزهم على عوامل أخرى مثل التعليمات القانونية أو الإقناع.

تُبرز هذه النتائج الدور الحيوي لهندسة الطرقات في الحد من ظاهرة الإفراط في السرعة، حيث تؤكد على أن تحسين تصميم البنية التحتية للطرق يلعب دورًا فاعلاً في تعديل سلوك السائقين وجعل القيادة أكثر أمانًا.

فمثلاً، تحسين الإشارات المرورية يجعل من السهل على السائقين فهم قواعد الطريق والالتزام بها، مما يقلل من الارتباك أو عدم الانتباه الذي قد يؤدي إلى القيادة بسرعة مفرطة.

كما أن الحد من المنحنيات الخطرة وتحسين انسيابية المسارات يساعد في تقليل مخاطر فقدان السيطرة التي قد تحدث نتيجة الإفراط في السرعة.

إضافة إلى ذلك، الصيانة الدورية للبنية التحتية تضمن سلامة الطرق، وتمنع حدوث حوادث ناجمة عن ظروف الطريق السيئة التي قد تدفع السائقين إلى ردود فعل متسارعة تزيد من السرعة المفرطة.

لذلك، ينبغي أن يكون تحسين هندسة الطرق جزءًا لا يتجزأ من استراتيجية شاملة تشمل أيضًا برامج التوعية المرورية المستمرة التي تركز على تعزيز الوعي بخطورة الإفراط في السرعة.

كما يجب أن تتكامل هذه الجهود مع تطبيق تشريعات صارمة تحفز على الالتزام بالسرعة القانونية، مما يخلق بيئة مرورية آمنة ومتوازنة.

إن التضافر بين الهندسة المرورية والتوعية والتشريع هو الأساس لتحقيق الحد الفعّال من حوادث السير المرتبطة بالإفراط في السرعة، وتحقيق السلامة المرورية المستدامة.

جدول 94: هندسة الطرق

البند التاسع و الثمانين	موافق جدا	موافق	محايد	معارض	معارض جدا
النسبة المئوية	32%	23%	21%	13%	11%
المجموع	55%		21%	24%	

لقد قمنا بطرح السؤال التسعين لمعرفة مدى تأثير صيانة الطرق في اتجاهات السائقين نحو الإفراط في السرعة أثناء السياقة.

تُظهر النتائج أن حوالي 58% من المشاركين 19% موافق جدًا و39% موافقون أن صيانة الطرقات تلعب دورًا مهمًا في توجيههم نحو التزام السرعة القانونية، ما يشير إلى أهمية البنية التحتية الجيدة في تحفيز السائقين على القيادة الآمنة.

من جهة أخرى، هناك نسبة 23% من المشاركين تبنا موقفًا حياديًا، وهو ما قد يعكس حالة من عدم اليقين أو اعتبارهم لعوامل أخرى أكثر تأثيرًا في سلوكهم المروري.

أما نسبة المعارضين 13% معارض و6% معارض جدًا فتشكل حوالي 19%، مما يشير إلى وجود شريحة من السائقين لا يرون صيانة الطرقات كعامل رئيسي في تغيير سلوكهم.

تعكس هذه النتائج أهمية دمج جهود صيانة الطرق بشكل مستمر مع حملات التوعية والسلامة المرورية لضمان بيئة مرورية آمنة ومستقرة.

فوجود طرقات مصانة بشكل جيد يقلل من العوامل المادية التي قد تؤدي إلى انحرافات مفاجئة أو حوادث ناتجة عن ظروف الطريق السيئة، مما يشجع السائقين على الالتزام بالسرعة القانونية ويقلل من ميلهم للإفراط في السرعة تعويضًا عن عدم استقرار الطريق.

علاوة على ذلك، توفر الطرقات الآمنة شعورًا أكبر بالثقة للسائقين، مما يقلل من السلوكيات المتهورة، ويسهم في الحد من الحوادث المرورية المرتبطة بالإفراط في السرعة.

ومن هنا، تصبح صيانة البنية التحتية للطرق ركيزة أساسية في استراتيجية السلامة المرورية، ينبغي أن تتكامل مع حملات التوعية التي تركز على مخاطر الإفراط في السرعة وكيفية التعامل مع ظروف الطريق المختلفة بحذر.

كما أن الجمع بين الجوانب الفنية المتعلقة بالطرق والإجراءات التوعوية يخلق تأثيراً مضاعفاً، إذ تساهم الطرقات الآمنة في تخفيف المخاطر المادية، بينما تعزز التوعية المرورية من الوعي السلوكي للسائقين، مما يؤدي إلى تقليل معدلات الإفراط في السرعة وتحسين السلامة العامة على الطرقات.

بالتالي، يتضح أن الاستراتيجية الشاملة التي تجمع بين صيانة الطرق وحملات التوعية تمثل أحد العوامل الحاسمة لتحقيق بيئة مرورية أكثر أماناً.

جدول 95: صيانة الطرقات

البند التسعين	موافق جداً	موافق	محايد	معارض	معارض جداً
النسبة المئوية	19%	39%	23%	13%	6%
المجموع	58%		23%	19%	

لقد قمنا بطرح السؤال الوحد و التسعين لمعرفة مدى تأثير تطبيق القانون في اتجاهات السائقين نحو الإفراط في السرعة أثناء القيادة.

تظهر النتائج أن حوالي 62% من المشاركين 32% موافق جداً و 30% موافقعتقدون أن تطبيق القانون بشكل صارم يعد من العوامل الأساسية للحد من هذه الظاهرة، ما يؤكد أهمية الدور الرقابي والتطبيقي لأجهزة المرور في تحقيق السلامة على الطرق.

في المقابل، نجد أن 21% من المشاركين عبروا عن موقف حيادي، مما قد يعكس وجود شريحة من السائقين غير متأكدة من فعالية تطبيق القانون وحده في ردع الإفراط في السرعة، أو ربما ترى أنه يجب دمجها بأساليب أخرى مثل التوعية والإقناع.

أما نسبة المعارضين 14% معارض و3% معارض جدًا فتشكل حوالي 17%، مما يشير إلى وجود فئة من السائقين التي ربما ترى أن القوانين المرورية لا تطبق بشكل كافٍ أو ليس لها التأثير الكافي على سلوكهم.

تشير هذه النتائج إلى أن تحقيق أفضل النتائج في الحد من الإفراط في السرعة لا يقتصر فقط على تطبيق القانون بصرامة، بل يحتاج إلى نهج متكامل يجمع بين عدة عناصر أساسية.

فعالية تطبيق القانون من خلال فرض العقوبات الصارمة والمراقبة المستمرة تلعب دورًا حيويًا في ردع السائقين عن تجاوز السرعة القانونية.

ومع ذلك، لا يكفي الاعتماد على العقوبات فقط، إذ يجب دعمها بحملات توعية مستمرة توضح مخاطر الإفراط في السرعة وتأثيرها السلبي على السلامة المرورية، مما يعزز فهم السائقين لأهمية الالتزام بالسرعة القانونية.

إضافة إلى ذلك، تلعب الحوافز دورًا مهمًا في تحفيز السائقين على تبني سلوك القيادة الآمنة والالتزام بالسرعة المحددة.

فبرامج المكافآت أو التشجيع على القيادة الآمنة تساهم في تعزيز الدوافع الإيجابية لدى السائقين، خاصة أولئك الذين يستجيبون أكثر للتحفيز الإيجابي من العقاب.

إن الجمع بين هذه العناصر تطبيق القانون، التوعية، والتحفيز يشكل استراتيجية شاملة وفعالة يمكن أن تؤدي إلى زيادة معدلات الامتثال للسرعة القانونية، وبالتالي تقليل الحوادث المرورية الناتجة عن الإفراط في السرعة.

وهذا النهج المتكامل يضمن معالجة الظاهرة من جوانب متعددة، مما يعزز السلامة المرورية ويحافظ على الأرواح والممتلكات.

جدول 96: تطبيق القانون

البند الواحد و التسعين	موافق جدا	موافق	محايد	معارض	معارض جدا
النسبة المئوية	32%	30%	21%	14%	3%
المجموع	62%		21%	17%	

لقد قمنا بطرح السؤال الثاني و التسعين لمعرفة مدى تأثير توعية العنصر البشري في اتجاهات السائقين نحو الافراط في السرعة أثناء السياقة.

تُظهر النتائج أن حوالي 48% من المشاركين 20% موافق جداً و 28% موافق يرون أن توعية السائقين عامل مهم في تعديل سلوكياتهم والحد من السرعة المفرطة، ما يؤكد على أهمية تعزيز الوعي والمعرفة لدى السائقين فيما يتعلق بمخاطر السرعة الزائدة.

من جهة أخرى، نجد أن 27% من المشاركين تبنا موقفاً حيادياً، مما قد يعكس محدودية حملات التوعية الحالية أو غياب تأثيرها المباشر عليهم.

أما نسبة المعارضين 19% معارض و 6% معارض جداً فتشكل حوالي 25%، مما يشير إلى وجود شريحة ترى أن التوعية وحدها ليست كافية أو أنها لم تُنفذ بالشكل المناسب الذي يؤدي إلى تغيير السلوك.

توضح هذه النتائج أن حملات التوعية والتثقيف المروري تُعد من الركائز الأساسية للحد من ظاهرة الإفراط في السرعة، حيث تلعب دوراً حيوياً في زيادة وعي السائقين بمخاطر القيادة بسرعة مفرطة وأثرها السلبي على السلامة العامة.

ومع ذلك، تبقى هذه الحملات بحاجة إلى تطوير مستمر في أساليبها ومحتواها لتواكب تطور السلوكيات المرورية والتقنيات الحديثة في وسائل الإعلام والتواصل، بما يجعل رسائلها أكثر جذباً وتأثيراً على الجمهور.

إضافة إلى ذلك، تؤكد النتائج على ضرورة ربط هذه الحملات بأساليب أخرى مكملتها مثل تطبيق القانون بصرامة، والذي يشكل عاملاً رادعاً قوياً للسائقين المتجاوزين، بالإضافة إلى اعتماد أنظمة تحفيزية تشجع على القيادة الآمنة والالتزام بالسرعة القانونية.

هذا التكامل بين التوعية، الإنفاذ، والتحفيز يرفع من فعالية الجهود المبذولة في تقليل الإفراط في السرعة، ويعزز ثقافة السلامة المرورية بشكل مستدام.

بالتالي، فإن الاستمرار في تطوير حملات التوعية وربطها بآليات تطبيق فعالة وتحفيزية يشكل استراتيجية متكاملة تساهم بشكل كبير في تحسين سلوك السائقين وضمان بيئة مرورية أكثر أماناً للجميع.

جدول 97: توعية العنصر البشري

البند الثاني و التسعين	موافق جدا	موافق	محايد	معارض	معارض جدا
النسبة المئوية	20%	28%	27%	19%	6%
المجموع	48%		27%	25%	

لقد قمنا بطرح السؤال الثالث و التسعين لمعرفة مدى تأثير هندسة و صيانة المركبات في اتجاهات السائقين نحو الإفراط في السرعة أثناء السياقة.

تظهر النتائج أن حوالي 49% من المشاركين 15% موافق جدًا و 34% موافق يرون أن تصميم المركبة وصيانتها يؤثر بشكل واضح على ميولهم للإفراط في السرعة. هذا يبرز أهمية صيانة المركبات الدورية وضمان جاهزيتها لتفادي الإفراط في السرعة والحد من المخاطر.

في المقابل، نجد أن حوالي 25% من المشاركين اتخذوا موقفًا حياديًا، مما قد يعكس عدم اهتمامهم بالعلاقة بين صيانة المركبة والسرعة أو اعتبارهم لعوامل أخرى أكثر تأثيرًا. أما نسبة المعارضين 20% معارض و 6% معارض جدًا فتشكل حوالي 26%، ما يعكس وجود شريحة ترى أن صيانة السيارة ليست العامل الأساسي المؤثر على سلوكهم .

تشير هذه النتائج إلى أهمية دمج حملات التوعية التي تركز على ضرورة صيانة المركبات بشكل منتظم مع القوانين المرورية الصارمة وأساليب الإقناع الفعّالة، وذلك بهدف الحد من ظاهرة الإفراط في السرعة وتعزيز السلامة المرورية.

فالاهتمام بصيانة المركبة يساهم في تقليل الأعطال المفاجئة التي قد تدفع السائقين إلى اتخاذ قرارات متهورة مثل زيادة السرعة لتجاوز عطل أو نقص في أداء المركبة، كما أن المركبات الجيدة الصيانة تكون أكثر استجابة وتحكمًا، مما يقلل من مخاطر القيادة بسرعة زائدة.

إلى جانب ذلك، تعمل حملات التوعية على تعزيز وعي السائقين بأهمية الحالة الفنية للمركبة ودورها في سلامة القيادة، بينما يضمن التطبيق الصارم للقوانين ووجود آليات إقناع وعقاب مناسبين الالتزام الفعلي بهذه المعايير.

وهذا التكامل بين التوعية، التشريع، والتحفيز يخلق بيئة مرورية أكثر أمانًا ويقلل من وقوع الحوادث المرتبطة بالإفراط في السرعة، وبالتالي يساهم في حماية الأرواح والممتلكات على الطرق.

جدول 98: هندسة و صيانة المركبات

البند الثالث و التسعين	موافق جدا	موافق	محايد	معارض	معارض جدا
النسبة المئوية	15%	34%	25%	20%	6%
المجموع	49%		25%	26%	

لقد قمنا بطرح السؤال الرابع و التسعين لمعرفة مدى تأثير تكوين العنصر البشري في اتجاهات السائقين نحو الإفراط في السرعة أثناء السياقة.

تُظهر النتائج أن حوالي 52% من المشاركين 25% موافق جدًا و 27% موافقون أن تكوينهم وتدريبهم يلعبان دورًا مهمًا في تعديل سلوكياتهم وتخفيف ميولهم إلى السرعة المفرطة.

يشير هذا إلى أهمية الاستثمار في تدريب السائقين بشكل مهني لتعزيز الثقافة المرورية لديهم.

في المقابل، تبني 22% من المشاركين موقفًا حياديًا، مما قد يعكس محدودية فعالية البرامج التدريبية الحالية أو عدم كفاية محتواها العملي في نظرهم.

أما نسبة المعارضين 20% معارض و6% معارض جدًا فتشكل حوالي 26%، ما يشير إلى وجود شريحة ترى أن التدريب وحده لا يكفي أو أنهم لم يتعرضوا لتجارب تكوينية فعالة بما يكفي لتغيير سلوكهم .

تشير هذه النتائج إلى أهمية تطوير برامج التكوين المستمر للسائقين بحيث تكون أكثر تفاعلية وملائمة لاحتياجاتهم المتنوعة، مع التركيز على دمج هذه البرامج بشكل متكامل مع حملات التوعية المرورية وتطبيق صارم للقوانين المتعلقة بالإفراط في السرعة.

إذ أن التكوين المستمر لا يقتصر فقط على نقل المعلومات، بل يجب أن يشمل أساليب تعليمية مبتكرة تحفز السائقين على تبني ممارسات قيادة آمنة وفعالة، مما يسهم في تغيير السلوكيات بشكل مستدام.

علاوة على ذلك، يؤكد التنسيق بين التكوين، التوعية، والتطبيق القانوني على ضرورة خلق بيئة داعمة تتيح للسائقين الفهم العميق لمخاطر الإفراط في السرعة، وتزيد من فرص الالتزام بالقوانين المرورية.

وهذا التوجه يتوافق مع توصيات الدراسات العلمية المتخصصة في السلامة المرورية، التي تؤكد أن برامج التكوين المتواصلة والمندمجة مع السياسات الوقائية تعد من أكثر الوسائل فاعلية للحد من الحوادث الناتجة عن السرعة المفرطة، وتحقيق بيئة مرورية أكثر أمانًا للجميع.

جدول 99: تكوين العنصر البشري

البند الرابع و	موافق جدا	موافق	محايد	معارض	معارض جدا
----------------	-----------	-------	-------	-------	-----------

					التسعين
	20%	22%	27%	25%	النسبة المئوية
	26%	22%		52%	المجموع

وللتحقق من صدق الفرضية الجزئية الخامسة التي مفادها 'توجد فروق ذات دلالة إحصائية في اتجاهات للفروق في اتجاهات السائقين نحو آفاق الحد من الإفراط في السرعة أثناء القيادة ، قمنا بحساب اختبار t ، وكانت النتائج كما هي مبينة في الجدول رقم 100 أدناه، إذ بلغ المتوسط الحسابي 73.04، قيمة t 82.53 ، بانحراف معياري 8.72، ودرجة حرية ب 99، عند مستوى دلالة معتمدة ب 0.05، وكانت مستوى الدلالة المحسوبة ب 0.00 وبالتالي توجد فروق ذات دلالة إحصائية نحو آفاق الحد من الإفراط في السرعة أثناء القيادة ، أي تحقق الفرضية الجزئية الخامسة.

جدول رقم 100: نتائج اختبار t للفروق في اتجاهات السائقين نحو آفاق الحد من الإفراط في السرعة أثناء القيادة

المتغير	العينة	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	درجة الحرية	t	الدلالة المحسوبة	الدلالة المعتمدة
اتجاهات السائقين نحو آفاق الحد من الإفراط في السرعة أثناء القيادة	100	73.04	8.72	99	82.53	0.00	0.05

أنت نتائج الدراسة لتؤكد الفرضية الجزئية الخامسة، التي مفادها وجود فروق ذات دلالة إحصائية في اتجاهات السائقين نحو الحد من الإفراط في السرعة، حيث تتضح عدة أبعاد مهمة تمثل مداخل حقيقية لمعالجة هذا السلوك ضمن استراتيجية شاملة للسلامة المرورية.

فمن ناحية العوامل الأسرية، أظهرت النتائج أن الأسرة تلعب دورًا مؤثرًا في ترسيخ قيم الالتزام بقوانين السير، وأن إشراكها في الحملات التوعوية يعزز من تأثير الرسائل ويخلق بيئة داعمة للقيادة الآمنة.

كما أكدت الدراسة أهمية البعد الديني، حيث يمثل المسجد بيئة أخلاقية يمكن توظيفها في نشر ثقافة احترام القوانين والابتعاد عن السلوكيات الخطرة، نظراً للتأثير القوي للخطاب الروحي على الضمير والسلوك الفردي .

وعلى مستوى المؤسسات التربوية، تبين أن المدارس تعد مؤسسات محورية في تعزيز الوعي المروري من خلال المناهج والأنشطة اللامنهجية، ما يساعد على بناء ثقافة مرورية منذ الطفولة.

ومن زاوية العلاقة بين السائقين والجهات الأمنية، تشير النتائج إلى ضرورة تعزيز الثقة المتبادلة، عبر تبني أساليب تربوية وافقية إلى جانب الردع القانوني، مع تكثيف التوعية حول العقوبات وتأثيرها في تعزيز الالتزام.

كما تؤكد الدراسة أهمية التخطيط الحضري وهندسة الطرق (بما في ذلك الإشارات الواضحة وتصميم الطرق الهادفة)، كجزء أساسي من الاستراتيجية؛ ذلك أن الطرق المصممة بشكل جيد تساهم بشكل فعال في تقليل السرعة الزائدة.

وللجانب الصحي والنفسي، أشارت النتائج إلى أن الحالة الصحية والنفسية للسائق تؤثر بدورها على التزامه بالسرعة القانونية، مما يدعم فكرة تنظيم حملات توعوية تركز على أهمية الصحة النفسية وأساليب الحياة المتوازنة في قيادة آمنة.

كذلك برز دور المجتمع المدني والإعلام كأدوات فاعلة، حيث يمكن للجمعيات والمؤسسات الإعلامية صياغة رسائل مرورية مبسطة وجذابة تراعي اختلاف الفئات العمرية والثقافية.

وشملت النتائج أيضاً أهمية تحسين وسائل النقل العام، كبديل يُقلل من الحاجة لاستخدام المركبات الخاصة ما يساهم في خفض معدلات الإفراط في السرعة.

واقترحت الدراسة تقديم برامج تحفيزية للسائقين الملتزمين، واعتماد توازن بين أساليب الردع والتحفيز، بحيث تكون العقوبات القانونية صارمة وواقعية، وفي الوقت ذاته توجد أدوات تحفيزية ملموسة.

كما أوصت بدمج شوي بين برامج صيانة المركبات الدورية وبرامج التكوين المستمر التفاعلي للسائقين، مما يعزز من جاهزيتهم ويعزز احترامهم للقوانين.

ولتدعيم المقترحات، أضيف نتيجة من دراسة حديثة لعام 2025 (في السياق الأندونيسي)، تناولت دور الأسرة وبيئتها المناخية في تعزيز التزام السائقين بحدود السرعة، بواسطة تطوير التحكم الذاتي لدى السائقين عبر تحسين المناخ الأسري، ما أثبت فعاليته في تحسين احترام السرعة القانونية لدى السائقين الشباب .

تُبرز الفرضية الجزئية الخامسة العلاقات المتشابكة بين الأبعاد العائلية، الدينية، التربوية، الهندسية، النفسية، الإعلامية، الاقتصادية، والتنظيمية في توجيه سلوك السائقين نحو تقييد الإفراط في السرعة.

وتؤكد الحاجة إلى مقارنة شاملة ومندمجة تجمع التوعية المجتمعية، التكوين المهني، تحسين البنية التحتية، والإجراءات القانونية المتوازنة والفعالة لتحقيق السلامة المرورية.

أنت نتائج الدراسة لتؤكد الفرضية الجزئية الخامسة التي مفادها وجود فروق ذات دلالة إحصائية في اتجاهات السائقين نحو الحد من الإفراط في السرعة أثناء السياقة، حيث كشفت البيانات عن أبعاد متعددة تؤثر بشكل مباشر في هذا السلوك، وتشكل مداخل حقيقية لمعالجته ضمن إطار استراتيجية شاملة للسلامة المرورية.

فقد أظهرت النتائج أن العوامل الأسرية تلعب دورًا جوهريًا في تشكيل سلوك السائق، حيث يمكن للأسرة أن تكون عنصر دعم إيجابي يعزز الالتزام بقواعد السير، خاصة إذا تم إشراكها في حملات التوعية التي تركز على خلق بيئة مشجعة على القيادة الآمنة.

كما أبرزت النتائج أهمية البعد الديني، حيث يمثل المسجد مصدرًا أخلاقيًا وروحيًا مؤثرًا يمكن توظيفه في نشر ثقافة احترام القانون، وذلك من خلال خطب الجمعة والأنشطة الدينية التي تدعو إلى الالتزام بقيم السلامة.

وفي نفس السياق، تدعم دراسة ميدانية حديثة أجريت عام 2021 في إندونيسيا تحت عنوان *“Family Function and Driving Behavior: The Mediating Role of Self-Control”* (Purwanti et al. 2021) هذه النتائج، حيث أثبتت أن للعوامل الأسرية والمناخ الأسري الإيجابي دوراً فاعلاً في تعزيز ضبط النفس لدى السائقين، خاصة الشباب، مما يقلل من احتمالية ارتكابهم لسلوكيات القيادة الخطرة مثل الإفراط في السرعة.

وأكدت الدراسة أن السائقين الذين نشأوا في أسر داعمة يتصرفون بتحكم ذاتي أعلى، وهو ما ينعكس في التزامهم بالقوانين المرورية وتجنبهم للسلوكيات المتهورة.

كما أظهرت نتائج دراستنا أهمية المؤسسات التربوية، حيث تلعب المدارس دورًا محوريًا في ترسيخ القيم المرورية، من خلال المناهج الدراسية والأنشطة اللامنهجية التي تساهم في تنشئة جيل أكثر وعيًا بخطورة السرعة الزائدة.

وتوضح النتائج أيضًا ضرورة تعزيز العلاقة بين السائقين وأجهزة الأمن، بما يعزز الثقة المتبادلة ويثبج على تطبيق القانون بروح وقائية وتربوية، لا تقتصر على الردع فقط، بل تمتد إلى التوعية المستمرة.

من جهة أخرى، تؤكد الدراسة أهمية التخطيط الحضري الجيد، وهندسة الطرق، والإشارات الواضحة، التي تساهم في تقليل محفزات السرعة، ما يستدعي إشراك المهندسين ضمن فرق السلامة الطرقية.

أما من الناحية الصحية، فقد تم التوصل إلى أن الحالة النفسية والجسدية للسائق تؤثر بشكل كبير على سلوك القيادة، وهو ما يستدعي إدراج التوازن النفسي والجسدي ضمن حملات التوعية.

كما برز دور الإعلام والمجتمع المدني كفاعلين أساسيين في توجيه السلوك العام نحو مزيد من الوعي المروري، خاصة إذا ما تم اعتماد رسائل مرئية ومسموعة مبسطة ومتكيفة مع مختلف الفئات العمرية والثقافية.

وتشير النتائج أيضًا إلى أهمية تحسين النقل العمومي كبديل آمن يقلل من استعمال السيارات الخاصة، وبالتالي من احتمالات الإفراط في السرعة.

إضافة إلى ذلك، توصي الدراسة ببرامج تحفيزية للسائقين الملتزمين، وتطوير أدوات تحذير فعالة وواضحة، واعتماد عقوبات صارمة وواقعية تُرسخ ثقافة احترام القانون.

وأخيراً، شددت النتائج على ضرورة إدراج برامج تكوين مستمر وصيانة دورية للمركبات، بما يضمن جهوزية السائق والمركبة معاً للالتزام بقواعد السير، مما يستدعي مقاربة شاملة ومندمجة تأخذ بعين الاعتبار الجوانب النفسية، التربوية، القانونية، التقنية، والاجتماعية، لتحقيق هدف الحد من الإفراط في السرعة وتعزيز السلامة الطرقية بشكل فعال.

1.2.5. مناقشة وتفسير بيانات الفرضية الجزئية الأولى:

تشير نتائج تحليل الفرضية الأولى، التي تنص على وجود فروق ذات دلالة إحصائية في اتجاهات السائقين نحو الإفراط في السرعة أثناء السياقة، إلى أن هذا السلوك لا يُمارس بشكل موحد لدى جميع السائقين، بل يتأثر بعدة عوامل شخصية واجتماعية تختلف من فرد لآخر.

فقد أظهرت إجابات المشاركين في الدراسة أن هناك تبايناً واضحاً في المواقف والدوافع المتعلقة بممارسة السرعة المفرطة، حيث أشار عدد من السائقين إلى أنهم يقودون بسرعة زائدة بدافع التسرع، خصوصاً عند التأخر عن المواعيد، أو رغبة في الوصول السريع إلى وجهاتهم.

كما عبّر البعض الآخر عن أن السرعة تمنحهم شعوراً بالمتعة أو التحدي، وهو ما يُعبر عن بعد نفسي محقّر لهذا النوع من السلوك.

في المقابل، أشار عدد من السائقين إلى التزامهم بالسرعة القانونية، معتبرين أن احترام قوانين المرور ضرورة لحماية أنفسهم والآخرين، كما أن وعيهم بالمخاطر المحتملة، أو تجربة سابقة مع حوادث السير، جعلتهم أكثر حرصاً أثناء القيادة.

وتبيّن من خلال تحليل المعطيات أن هناك عوامل مؤثرة بوضوح في هذا السلوك، أبرزها السن، حيث يميل السائقون الشباب إلى السرعة أكثر من كبار السن، إما بسبب قلة الخبرة أو الرغبة في المغامرة، إضافة إلى تأثير الخبرة المرورية، إذ أظهر السائقون الأكثر خبرة مستوى أعلى من الانضباط.

كما تلعب الحالة النفسية والاجتماعية دوراً مهماً، إذ إن التوتر أو القلق أو الظروف الاجتماعية الطارئة قد تؤدي إلى زيادة احتمالية القيادة السريعة.

وفي هذا الإطار، تدعم نتائج هذه الدراسة ما توصل إليه الباحثان فورار سارة وبوليطمن سميير في دراستهما التي أجريت سنة 2023 تحت عنوان (الجنس، السن، المستوى التعليمي، الخبرة).

وقد اعتمد الباحثان المنهج الوصفي باعتباره الأنسب لدراسة الفروق بين الأفراد، وتم تطبيق الدراسة على عينة مكونة من 80 سائقاً تم اختيارهم بأسلوب المعاينة القصدية.

ولجمع البيانات، استُخدم مقياس متعدد الأبعاد لأنماط السياقة، وتم تحليل النتائج باستخدام أدوات الإحصاء الوصفي والاستدلالي من خلال برنامج SPSS.

وقد خلصت الدراسة إلى عدة نتائج مهمة، أبرزها أنه لا توجد فروق ذات دلالة إحصائية تعزى للجنس، مما يعني أن الذكور والإناث يظهران أنماطاً متشابهة من حيث السلوكيات المرورية.

لكن، في المقابل، تم تسجيل فروق ذات دلالة تعزى إلى سنوات الخبرة في القيادة، حيث كلما زادت خبرة السائق، قلّ ميله للسلوكيات الخطرة.

كما وُجدت فروق تعزى إلى المستوى التعليمي، إذ يميل السائقون ذوو التعليم العالي إلى الالتزام أكثر واحترام قواعد السير، مقارنة بمن لديهم مستوى تعليمي أقل.

انطلاقاً من هذه المعطيات، يمكن القول إن سلوك الإفراط في السرعة لا يمكن معالجته بحلول موحّدة، بل يستلزم مقارنة شاملة ومتعددة الأبعاد، تأخذ بعين الاعتبار الخصائص الفردية لكل سائق، وظروفه النفسية والاجتماعية، وخبرته، ومستواه التعليمي.

وهذا يفرض على الجهات المعنية بالسلامة المرورية تطوير برامج توعوية وتكوينية متنوعة، تعزز الوعي المروري، وتستهدف فئات محددة بشكل دقيق، مع العمل على تطوير آليات للردع، وتوفير الدعم النفسي والاجتماعي لمن يُظهرون ميلاً للسلوكيات الخطرة، بما يساهم في تقليل حوادث السير والحد من السلوكيات المتهورة على الطرقات.

2.2.5. مناقشة وتفسير بيانات الفرضية الجزئية الثانية :

اعتماداً على نتائج الدراسة وتحليل إجابات المشاركين، يمكن القول إن الفرضية الجزئية الثانية التي تنص على وجود فروق في اتجاهات السائقين نحو مظاهر الإفراط في السرعة أثناء السياقة قد تأكدت.

فقد تبين أن كثيراً من السائقين يمارسون هذا السلوك بدرجات مختلفة، ويتأثرون بعدة عوامل نفسية واجتماعية وسلوكية. فمن الناحية النفسية، أظهرت بعض الإجابات أن مشاعر مثل التوتر، والاندفاع، وحب المغامرة تكون دافعاً لدى بعض السائقين للقيادة بسرعة مفرطة، وكأنهم يبحثون عن نوع من التفريغ أو إثبات الذات.

وهذا يتماشى مع ما تقوله بعض دراسات علم النفس المروري، التي تربط بين الشخصيات المتهورة وسلوكيات القيادة الخطرة.

من الجانب الاجتماعي، أشار بعض السائقين إلى أن سلوكهم في السرعة قد يكون مرتبطاً بالبيئة الاجتماعية التي يعيشون فيها، سواء في محاولة لتقليد الآخرين، أو بسبب ضغط الوقت والالتزامات المهنية، أو حتى بدافع التفاخر، خاصة لدى الشباب.

كما أن هناك سائقين لا يدركون تمامًا خطورة السرعة أو لا يربطونها مباشرة بالحوادث، وقد أوضح البعض أن ضعف التوعية أو غياب رسائل تحذيرية فعالة يجعلهم يستهينون بالأمر، مما يساهم في استمرار هذا النوع من السلوك الخاطئ.

وتتوافق هذه الملاحظات مع ما جاء في دراسة ميدانية قامت بها الباحثتان سحنون مونية وشينار سمية سنة 2023 تحت عنوان "المعتقدات الصحية المتعلقة بالسياقة و علاقتها بسلوك السرعة المفرطة أثناء القيادة" حيث هدفت إلى معرفة العلاقة بين بعض المعتقدات مثل الشدة المدركة، الحواجز المدركة، والفوائد المدركة، وبين سلوك السرعة لدى السائقين.

وشملت الدراسة 193 سائقًا (95 من الذكور و44 من الإناث) من ولاية باتنة، تم اختيارهم بطريقة قصدية.

واستخدمت الباحثتان المنهج الوصفي الارتباطي، بالإضافة إلى مقياسين لقياس المعتقدات وسلوكيات السرعة، وتم تحليل النتائج باستخدام برنامج SPSS.

وقد توصلت الدراسة إلى أن هناك علاقة بين بعض هذه المعتقدات وسلوك السرعة، حيث وُجد ارتباط بين الحواجز المدركة (أي الصعوبات أو الأسباب التي تعيق الالتزام بالسرعة القانونية) وبين الإفراط في السرعة، بينما لم يظهر ارتباط واضح بين الشدة المدركة (أي مدى إحساس السائق بخطورة السرعة) وسلوك القيادة.

كما أوصت الدراسة بضرورة اهتمام الجهات المختصة بهذه الظاهرة، وإشراك المتخصصين في علم النفس المروري من أجل إعداد برامج توعية وإرشاد فعالة، تساعد في تقليل هذا السلوك من خلال فهم أعمق لدوافعه وليس فقط من خلال فرض العقوبات.

من خلال هذه النتائج، يتضح أن الإفراط في السرعة سلوك معقد يتأثر بعدة جوانب، وليس ناتجاً عن عامل واحد.

ولهذا السبب، فإن معالجته تتطلب حلولاً متنوعة وشاملة، تراعي الخصائص النفسية والاجتماعية والثقافية للسائقين، وتقوم على التوعية الفعالة، والدعم النفسي، والتشديد على خطورة هذا السلوك بهدف تحسين السلامة المرورية وتقليل حوادث الطرق.

3.2.5. مناقشة وتفسير بيانات الفرضية الجزئية الثالثة:

تؤكد نتائج الدراسة صحة الفرضية الجزئية الثالثة التي تنص على وجود فروق ذات دلالة إحصائية في اتجاهات السائقين نحو أسباب الإفراط في السرعة أثناء القيادة، حيث كشفت التحليلات عن تباين ملحوظ في مواقف السائقين وتفسيراتهم لهذا السلوك، ما يدل على أنه لا ينتج عن سبب واحد، بل هو نتيجة تفاعل عدة عوامل نفسية، اجتماعية وسلوكية.

فقد عبّر عدد كبير من السائقين، خاصة من فئة الشباب، عن أن دوافع داخلية مثل الاندفاع، حب التحدي، والتمرد على القواعد تلعب دوراً كبيراً في دفعهم نحو السرعة الزائدة، مما يعكس ميولاً واضحة نحو المخاطرة والانفعال اللحظي.

في نفس الوقت، أظهرت بعض المعطيات أن هناك إدراكاً لوجود أسباب خارجية، مثل رداءة البنية التحتية، غياب الإشارات أو الرقابة المرورية، إضافة إلى مؤثرات اجتماعية كتشجيع الأصدقاء أو التأثر بالموسيقى العالية أثناء القيادة. كما لفت بعض المشاركين إلى

غياب ثقافة القيادة الوقائية وضعف التكوين المسبق لدى السائقين الجدد، باعتبارها من العوامل التي تسهم في تكريس هذا النوع من السلوك الخطر.

وتتفق هذه النتائج مع ما توصلت إليه دراسة قام بها الباحثان راجية بن علي وبن منصور نصر الدين سنة 2021 تحت عنوان "علاقة الانفعالات الفارقية بسلوك السياقة الخطر" حيث هدفت هذه الدراسة إلى مساعدة المختصين في المجال المروري على التعرف على السائقين الذين قد يُصنفون كخطرين، من خلال تحليل طبيعة الانفعالات الفارقية لديهم، مثل (الاهتمام، الفرح، الحزن، مشاعر نحو الذات)، وربطها بأبعاد سلوك القيادة الخطرة مثل الانفعالات السلبية أثناء القيادة، السياقة العدوانية، والمخاطرة.

اعتمد الباحثان في ذلك على المنهج الوصفي الارتباطي، وطُبّق المقياس على عينة من 76 فردًا .

وقد أظهرت النتائج وجود ارتباط بين الانفعالات القاعدية السلبية وبعض أنماط القيادة الخطرة، مما يعني أن الحالة الانفعالية للسائق، خاصة إذا كانت سلبية، تؤثر بشكل مباشر في سلوكه أثناء القيادة.

وبناءً على هذه المعطيات، يمكن القول إن أسباب الإفراط في السرعة تتعدد وتتداخل، ولا يمكن معالجتها من خلال حلول بسيطة أو إجراءات عقابية فقط.

بل يجب أن تقوم أي استراتيجية تهدف إلى الحد من هذه الظاهرة على رؤية شاملة تأخذ في الاعتبار العوامل النفسية (مثل الانفعالات والانديفاع)، والاجتماعية (مثل ضغط المجموعة)، والبيئية (مثل ظروف الطريق)، مع ضرورة الدمج بين التوعية، التربية المرورية، والتدخلات التنظيمية والرقابية، بما يحقق تأثيرًا فعّالًا ومستدامًا في الحد من السلوكيات المرورية الخطرة.

4.2.5. مناقشة وتفسير بيانات الفرضية الجزئية الرابعة:

تؤكد نتائج الدراسة صحة الفرضية الجزئية الرابعة التي تنص على وجود فروق ذات دلالة إحصائية في اتجاهات السائقين نحو الإفراط في السرعة أثناء السياقة بحسب فئاتهم المختلفة.

فقد أظهرت المعطيات أن طبيعة المهنة تؤثر بشكل مباشر على هذا السلوك، خصوصاً في المهن التي تتطلب تنقلاً مستمراً أو احتراماً صارماً للمواعيد، مثل النقل الجماعي أو خدمات التوصيل.

ففي مثل هذه الحالات، يكون السائق تحت ضغط الزمن والأداء، مما يدفعه أحياناً إلى تجاوز حدود السرعة القانونية لتحقيق الأهداف المهنية.

وفي المقابل، عبّر بعض السائقين عن قناعتهم بأن المهنة لا ترتبط بالضرورة بالقيادة المتهورة، مما يعكس اختلافاً في التصورات الفردية.

أما بالنسبة لمستوى التعليم، فقد لاحظت الدراسة أن العديد من الآراء تربط بين انخفاض المستوى التعليمي وضعف الوعي بمخاطر السرعة، بينما يرى آخرون أن العوامل النفسية والاجتماعية والبيئية قد تكون أكثر تأثيراً من التعليم وحده.

وبخصوص مستوى الدخل، أظهرت بعض الإجابات أن أصحاب الدخل المرتفعة قد يشعرون بثقة زائدة نتيجة امتلاكهم لمركبات حديثة ومتطورة، بينما يسعى السائقون ذوو الدخل المحدود إلى كسب الوقت اختصاراً للتكاليف أو بسبب ضغوط الحياة اليومية.

كما أن الخبرة في القيادة تمثل عاملاً آخر مؤثراً، إذ يرى البعض أن السائقين الأكثر خبرة يكتسبون ثقة قد تتحول أحياناً إلى نوع من التهاون في الالتزام بالسرعة المقررة.

ومن العوامل اللافتة أيضاً، تأثير نوع المركبة، حيث أشار بعض السائقين إلى أن امتلاك مركبة كبيرة أو فاخرة قد يمنح شعوراً بالقوة والسيطرة، وهو ما يشجع على القيادة السريعة، خاصة إذا كان تصميم المركبة يوفّر الراحة والهدوء عند السرعات العالية.

كما أظهرت آراء أفراد العينة تصورات متفاوتة تجاه فئات معينة من السائقين، مثل سائقي الحافلات، الشاحنات، الدراجات النارية، والمركبات الرسمية، إذ تم ربط بعضهم بسلوكيات مفرطة في السرعة لأسباب متعلقة بالثقة الزائدة، ضغط المهام، أو الشعور بالاستثناء من القوانين.

كما انقسمت الآراء بخصوص التزام رجال الشرطة والدرك بقوانين المرور، ما يعكس صورة متباينة حول مدى القدوة في القيادة.

وتتوافق هذه النتائج مع ما توصل إليه فريق من الباحثين سنة 2021 في دراسة بعنوان: "العوامل المعدلة لاحتمالية سلوكيات الإفراط في السرعة بناءً على بيانات القيادة الطبيعية" وقد هدفت هذه الدراسة إلى فهم العوامل المؤثرة في سلوك السرعة الزائدة من خلال تتبع فعلي لحركة السائقين اليومية، حيث تم تزويد عدد من المركبات بكاميرات، حساسات للسرعة، ونظام GPS، ضمن برنامج الدراسة الطبيعية الثانية للقيادة (SHRP 2 NDS)، ما أتاح رصد السلوكيات كما تحدث فعلاً على الطريق.

وشملت العينة سائقين من فئات عمرية وجنسية مختلفة، كما تم جمع معلومات شخصية عنهم إلى جانب استبيانات حول تصوراتهم الذاتية بشأن مخاطر السرعة.

وقد كشفت النتائج أن السائقين الشباب (بين 16 و 24 سنة) هم الأكثر ميلاً للإفراط في السرعة، مقارنة ب كبار السن، إلى جانب أن الذكور أكثر ميلاً لذلك من الإناث بنسبة تقارب 10%.

كما تبين أن احتمال تجاوز السرعة يكون أعلى بكثير في المناطق التي تُحدد فيها السرعة القصوى عند 10 إلى 20 ميلاً في الساعة، أي في الأحياء السكنية أو بالقرب من المدارس، مقارنة بالطرق السريعة.

وبيّنت الدراسة كذلك أن التصورات الذاتية تلعب دورًا رئيسيًا، حيث تبين أن الثقة الزائدة في القدرة على السيطرة على السيارة، إلى جانب التقليل من خطورة السرعة الزائدة، تُعد من المحفزات الأساسية للسلوك الخطر.

بناءً على كل هذه المعطيات، تبرز الحاجة إلى تطوير برامج تدخلية شاملة تأخذ بعين الاعتبار فئة السائق (مهنته، خبرته، دخله، نوع مركبته)، إلى جانب خصائصه النفسية والاجتماعية، من أجل بناء استراتيجيات فعالة للحد من الإفراط في السرعة.

ويجب أن تركز هذه الاستراتيجيات على الجمع بين التربية المرورية، التوعية الإعلامية، والتدخلات التنظيمية التي تُراعي الواقع الاجتماعي والمهني للسائق، بما يساهم في ترسيخ ثقافة السلامة المرورية وتخفيض حوادث الطريق.

5.2.5. مناقشة وتفسير بيانات الفرضية الجزئية الخامسة:

أكدت نتائج الدراسة صحة الفرضية الجزئية الخامسة التي تنص على وجود فروق ذات دلالة إحصائية في اتجاهات السائقين نحو آفاق الحد من الإفراط في السرعة أثناء السياقة، حيث بيّنت التحليلات أن مواقف السائقين تجاه طرق الحد من هذه الظاهرة تختلف باختلاف خلفياتهم وتجاربهم.

أظهرت النتائج أبعادًا متعددة يمكن أن تشكل مداخل فعّالة لمعالجة السلوك المتهور في القيادة، من أبرزها دور الأسرة كعامل داعم رئيسي يشجع السائقين على احترام قوانين المرور، مما يبرز أهمية إشراك العائلة في حملات التوعية المرورية.

كما أشار البحث إلى التأثير الإيجابي المحتمل للبعد الديني، خاصة من خلال توظيف خطب المساجد لنشر ثقافة القيادة الآمنة، إلى جانب الدور التربوي للمؤسسات التعليمية في غرس قيم السلامة منذ الصغر.

وعلى صعيد العلاقة بين السائقين والسلطات الأمنية، لاحظت الدراسة أن بناء الثقة وتطبيق القانون بأساليب تربوية ووقائية قد يكون أكثر فاعلية من مجرد الردع والعقوبات الصارمة.

إضافة إلى ذلك، أكدت النتائج على أهمية البنية التحتية، حيث يلعب تصميم الطرق وهندستها، ووضوح الإشارات المرورية دورًا هامًا في الحد من سرعة السائقين.

كما لم يُغفل الجانب الصحي، إذ تؤثر الحالة النفسية والجسدية للسائق بشكل مباشر على سلوكه، مما يفتح المجال لحملات توعية تشجع على نمط حياة متوازن وصحي.

وأشارت الدراسة أيضًا إلى الدور المحوري للإعلام والمجتمع المدني في توصيل رسائل توعوية تراعي التنوع الثقافي والعمرى، بالإضافة إلى الدعوة لتحسين خدمات النقل العمومي لتكون بديلاً آمنًا وفعالاً.

كما ظهرت الحاجة إلى تطوير برامج تحفيزية للسائقين الملتزمين، وتحسين وسائل التحذير المروري لتصبح أكثر تأثيرًا، مع اعتماد توازن مدروس بين أساليب الترهيب والتحفيز.

وأخيرًا، شددت النتائج على أهمية إدماج صيانة المركبات والتكوين المستمر للسائقين ضمن استراتيجية شاملة للسلامة المرورية.

وقد اتبعت هذه الدراسة المنهج الطبيعي (Naturalistic Driving Study) ، حيث شارك 79 راكب دراجة نارية من ست مدن رئيسة في إندونيسيا في ظروف قيادة انسيابية، بلغت المسافة المقطوعة خلالها 1036 كيلومترًا.

وُزودت الدراجات بنظام مراقبة مثبت على المرآة الجانبية الخلفية، لتسجيل الفيديوهات وتحليل أنماط السلوك على الطريق.

استندت الدراسة على عينة متنوعة من المشاركين من مختلف الأعمار والخبرات المرورية، حيث جرى تحليل سلوكهم من خلال التسجيلات الواقعية والمقابلات مع محللين مدربين.

وأظهرت النتائج أن عدد الحوادث الخطيرة لم يختلف بشكل كبير بين المدن، إلا أن أسباب الحوادث تنوعت حسب البيئة وطبيعة الطرق.

كما تبين أن جزءًا كبيرًا من المخاطر ناتج عن سلوك مستخدمي آخرين للطريق، مثل الاقتراب الخطير والتجاوز بين الحارات المتقابلة.

كما سجلت الدراسة انتهاكات متكررة شملت تجاهل الإشارات، عدم الانتباه لتغيرات المسار، السير على الأرصفة، ورفض ارتداء الخوذة، خصوصًا بين راكبي الدراجات النارية.

وترى الدراسة أن مسؤولية هذه المخاطر لا تقع على السائق وحده، بل تشارك فيها عوامل محيطية مثل تصميم الطرق، وسلوك الآخرين، والعادات المحلية في استخدام الطريق.

وبناءً على هذه المعطيات، أوصت الدراسة بضرورة تعزيز التعليم المروري لراكبي الدراجات، تحسين البنية التحتية والإشارات المرورية في المناطق ذات الكثافة العالية، اعتماد أنظمة وقائية متقدمة كأنظمة تجنب التصادم، وتشديد الرقابة على مخالفات مثل تغيير المسار المفاجئ، السير على الأرصفة، وعدم ارتداء الخوذة، ضمن استراتيجية شاملة تهدف إلى تحسين السلامة المرورية وتقليل حوادث السير.

3.5. مناقشة وتفسير بيانات الفرضية العامة:

أنت نتائج الدراسة لتأكد تحقق الفرضيات الجزئية الخمسة وبالتالي تحقق الفرضية العامة التي مفادها 'وجود اتجاهات ذات دلالة إحصائية في اتجاهات سائقي ولاية تيزي وزو نحو الإفراط في السرعة أثناء القيادة'.

أوضحت النتائج وجود فروق ذات دلالة إحصائية واضحة في مواقف السائقين تجاه الإفراط في السرعة، مما يعكس تباين التصورات والاتجاهات بين الأفراد بناءً على عوامل متعددة منها المهنة، المستوى التعليمي، الدخل، الخبرة في القيادة، ونوع المركبة المستخدمة.

كما كشفت الدراسة أن أسباب الإفراط في السرعة ليست نتيجة عامل واحد، بل هي نتيجة تشابك عوامل نفسية مثل الاندفاع وحب المخاطرة، وعوامل اجتماعية كالتأثيرات المحيطة والضغط المهنية، إلى جانب عوامل بيئية مثل جودة البنية التحتية وفعالية الرقابة المرورية.

من جهة أخرى، أبرزت الدراسة أهمية العوامل الوقائية في الحد من هذه الظاهرة، حيث أظهرت النتائج أن هناك اختلافات واضحة في اتجاهات السائقين نحو آفاق الحد من الإفراط في السرعة، إذ يلعب البعد الأسري دورًا جوهريًا في تشجيع السلوك الآمن، ما يعزز أهمية دمج الأسرة في برامج التوعية المرورية.

كذلك، تبين أن البعد الديني يمكن أن يكون أداة فعالة من خلال توظيف المساجد والخطابات الدينية لنشر ثقافة احترام قوانين السير، بالإضافة إلى دور المؤسسات التعليمية في ترسيخ قيم السلامة المرورية منذ المراحل الأولى للتعليم.

كما بينت النتائج أن العلاقة بين السائقين والجهات الأمنية تحتاج إلى تعزيز مبني على الثقة والتطبيق التربوي للقانون، بدلاً من الاعتماد فقط على العقوبات الصارمة، حيث تسهم هذه العلاقة في رفع الوعي والالتزام.

علاوة على ذلك، تبرز أهمية تحسين البنية التحتية للطرق، حيث تسهم هندسة الطرق المناسبة، والإشارات المرورية الواضحة، وصيانة الطرق في تقليل المخاطر المرتبطة بالسرعة المفرطة.

ومن جانب آخر، يلعب الجانب الصحي للسائق دوراً هاماً في سلوك القيادة، حيث أظهرت الدراسة أن الحالة النفسية والجسدية تؤثر على اتخاذ القرارات أثناء القيادة، مما يشير إلى ضرورة التوعية بأهمية نمط الحياة المتوازن للحفاظ على سلامة السائقين.

كما بينت الدراسة الدور المحوري للإعلام والمجتمع المدني في نشر رسائل توعية تراعي اختلاف الفئات العمرية والثقافية، إضافة إلى الدعوة لتطوير وسائل النقل العمومي كبديل آمن يقلل الاعتماد على المركبات الخاصة ذات السرعات العالية.

ولا يمكن إغفال أهمية تقديم برامج تحفيزية للسائقين الملتزمين بالسرعة القانونية، إلى جانب تحسين وتطوير وسائل التحذير والإشارات المرورية لتكون أكثر جاذبية ووضوحاً، مع اعتماد توازن بين الردع والترغيب لتحقيق أفضل النتائج في تعديل السلوك.

وأخيراً، أكدت الدراسة على ضرورة إدماج برامج صيانة المركبات والتكوين المستمر للسائقين ضمن الاستراتيجيات الشاملة للسلامة المرورية، حيث يساهم هذا التكامل بين

التوعية، التكوين، البنية التحتية، والرقابة القانونية في الحد من ظاهرة الإفراط في السرعة وتعزيز السلامة على الطرق بشكل مستدام.

وقد دعمت نتائج اختبار T الإحصائي هذه الاستنتاجات، إذ أظهرت فروقاً ذات دلالة إحصائية مهمة بين اتجاهات السائقين، مما يؤكد أن التعامل مع هذه الظاهرة يتطلب مقاربة متكاملة تأخذ بعين الاعتبار كل هذه العوامل النفسية والاجتماعية والبيئية لضمان فعالية الإجراءات الوقائية.

وللتحقق من صدق الفرضية العامة التي مفادها توجد فروق ذات دلالة إحصائية في اتجاهات السائقين نحو الإفراط في السرعة أثناء السياقة، قمنا بحساب اختبار t، وكانت النتائج كما هي مبينة في الجدول رقم 101 أدناه، إذ بلغ المتوسط الحسابي 300.59، قيمة t 118.64، بانحراف معياري 25.25، ودرجة حرية ب 102، عند مستوى دلالة معتمدة ب 0.05، وكانت مستوى الدلالة المحسوبة ب 0.00 وبالتالي توجد فروق ذات دلالة إحصائية نحو الإفراط في السرعة أثناء السياقة، أي تحقق الفرضية العامة.

جدول رقم 101: نتائج اختبار t للفروق في اتجاهات السائقين نحو الإفراط في السرعة أثناء السياقة

المتغير	العينة	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	درجة الحرية	T	الدلالة المحسوبة	الدلالة المعتمدة
أفاق تحسين التحكم في تكنولوجيا الإعلام والاتصال الحديثة.	100	300,59	25,25	99	118,64	0,00	0,05

خلاصة:

إن ما حصلنا عليه من معطيات من الميدان وبعد تحليلها، أعطى لنا فكرة عن اتجاهات السائقين نحو الإفراط في السرعة أثناء السياقة، خلصت الدراسة إلى أن الإفراط في السرعة ناتج عن عوامل نفسية واجتماعية وبيئية متشابكة، ويتطلب الحد منه استراتيجيات شاملة تشمل التوعية، تحسين البنية التحتية، تعزيز العلاقة مع السلطات، والتكوين المستمر للسائقين، مع دمج الردع والتحفيز لتحقيق سلامة مرورية فعّالة.

استنتاج عام:

تُظهر نتائج الدراسة المتعلقة باتجاهات السائقين نحو الإفراط في السرعة أثناء السياقة، أن السلوك المروري لدى السائقين ليس موحدًا، بل يتفاوت بشكل ملحوظ حسب مجموعة من المتغيرات المرتبطة بالعمر، والجنس، والخبرة، والوضعية الاجتماعية والاقتصادية.

فقد كشفت البيانات المستخلصة أن بعض الفئات تميل بشكل واضح نحو تبرير أو ممارسة السرعة الزائدة، لا سيما فئة الشباب والذكور وأصحاب الخبرة المتوسطة في القيادة، فيما تظهر فئات أخرى ككبار السن والنساء والسائقين المخضرمين تحفظًا أكبر، وانضباطًا أوضح في احترام قواعد السرعة.

هذه الفروقات السلوكية لا يمكن قراءتها بمعزل عن العوامل النفسية والاجتماعية والثقافية التي تحيط بالسائق.

فمثلًا، يتأثر العديد من السائقين بعوامل داخلية كالثقة المفرطة بالنفس، والاندفاعية، وحب المغامرة، وهو ما يتجلى في سلوكيات القيادة الخطرة وأن الاتجاهات الفردية، والإدراك الشخصي للسيطرة، وضغوط المحيط تؤثر مجتمعة على نوايا الفرد وسلوكياته، بما في ذلك الإفراط في السرعة.

كما أن للضغط الاجتماعي دورًا غير مباشر في تشكيل هذه السلوكيات، حيث يمكن أن يشعر السائق، لا سيما الشاب، بضرورة إثبات ذاته أمام الآخرين عبر التصرف بجرأة أو تهور في الطريق، مما يخلق مناخًا تنافسيًا يدفع إلى كسر قواعد المرور.

وفي هذا السياق، تلعب الثقافة المجتمعية دورًا حساسًا؛ ففي بعض البيئات، يُنظر إلى السرعة على أنها رمز للمهارة أو الشجاعة، وهو ما يعزّز النزعة إلى تجاهل القوانين.

ومن ناحية أخرى، يُمكن ربط الاتجاهات المتباينة أيضًا بمستوى الوعي المروري، حيث أن العديد من السائقين لم يتلقوا تكوينًا كافيًا في مجال السلامة، سواء أثناء التدريب على الحصول على رخصة القيادة أو بعد ذلك.

هذا النقص في التكوين النظري والعملية ينعكس في التصورات الخاطئة عن أهمية احترام السرعة، إذ يعتبر البعض أن القيادة بسرعة ما دامت لا تؤدي لحادث أن فهي مقبولة.

كما تبرز ظروف الحياة اليومية كأحد المحددات في هذا السياق، حيث أن الوضع الاقتصادي، وضغط المواعيد، والرغبة في الوصول السريع إلى وجهات معينة، كلها عوامل تشجع السائقين على زيادة السرعة، حتى على حساب السلامة.

ومن زاوية أخرى، يتأثر الاتجاه نحو الإفراط في السرعة بعدم كفاءة أنظمة الردع والمراقبة في بعض المناطق، حيث لا توجد كاميرات أو رادارات كافية، ما يجعل السائق يشعر بالإفلات من العقاب، ويقود بثقة زائفة في غياب الرقابة.

ومن جهة ثانية، لوحظ أن بعض السائقين، خاصة الذين سبق لهم التعرض لحوادث، يطورون وعياً مرورياً تدريجياً يدفعهم لتغيير سلوكهم، بينما لا يدرك الآخرون الخطر إلا بعد فوات الأوان.

كما أن للتجربة الشخصية والخبرة دوراً بارزاً، حيث تميل الفئة العمرية بين 20 و35 سنة إلى المغامرة بسبب شعورهم بالقدرة على التحكم، في حين يتصف كبار السن بالحذر الناتج عن الخبرة الطويلة وربما تأثرهم سلباً بحوادث سابقة.

كما تبرز مشكلة غياب برامج فعالة للتربية المرورية، سواء في النظام التعليمي أو عبر وسائل الإعلام، حيث تُقدّم بعض الرسائل بطرق تقليدية لا تتماشى مع تطلعات الفئات المستهدفة.

وقد أكد العديد من المستجوبين أن الإعلانات التحذيرية لا تؤثر فيهم، مما يدل على ضرورة تجديد الخطاب الإعلامي والتوعوي، بإشراك مؤثرين وشخصيات شبابية.

ومن المهم الإشارة إلى أن القانون وحده لا يكفي لتعديل السلوك، حيث أن كثيراً من السائقين يمثلون للسرعة المسموح بها فقط خوفاً من الغرامة، وليس عن قناعة، ما يعني أن الردع القانوني ينبغي أن يُكَمَّل بالتربية والتحسيس.

كما أن بعض الغرامات، مهما بلغت، لا تشكل رادعًا للفئات الميسورة، مما يستدعي التفكير في عقوبات بديلة، مثل تعليق رخص القيادة، أو إلزام المخالفين بحضور ورشات توعوية، أو إدراج نظام النقاط في رخصة القيادة.

وفي هذا السياق، لا بد من الإشارة إلى التأثير الخفي لوسائل الإعلام والأفلام، حيث يُقدّم السائق السريع كبطل، وهو ما يخلق صورًا ذهنية إيجابية عن سلوك في الأصل خطير.

ويمكن في المقابل توظيف التكنولوجيا بذكاء، عبر استخدام تطبيقات ذكية تُنبّه السائق إلى تجاوزه السرعة، أو اعتماد نظم مراقبة رقمية في المركبات الحديثة.

أما من حيث التربية الأسرية، فقد تبين أن النموذج الأسري يؤثر بعمق في سلوك الأفراد، فالأب الذي يقود بسرعة أمام أطفاله ينقل إليهم - دون وعي - رسالة مفادها أن ذلك مقبول، مما يخلق دائرة مغلقة من التكرار السلوكي عبر الأجيال.

ولذلك فإن أي مقارنة جادة لتغيير اتجاهات السائقين يجب أن تبدأ من البيت، وتُستكمل في المدرسة، وتُدعم بالشارع ووسائل الإعلام.

وللتقليل من هذه الفروقات السلوكية، توصي الدراسة بضرورة اعتماد استراتيجية متعددة الأبعاد تشمل إدراج التوعية المرورية في المقررات الدراسية، وتحسين البنية التحتية للطرق، واعتماد الرقمنة في مراقبة الحركة، إضافة إلى تعزيز العقوبات الموجهة، وتفعيل دور المجتمع المدني والجمعيات في المرافقة النفسية للسائقين الشباب والمتهورين.

كما توصي بضرورة تطوير حملات توعية مرنة، تستهدف كل فئة وفق خصوصياتها، وتحويل رسالة "احترم السرعة" من مجرد شعار إلى سلوك مجتمعي قائم على الإقناع، والانتماء إلى قيم المواطنة والسلامة.

وفي الختام، فإن الفروق الإحصائية التي أظهرتها الدراسة لا تمثل فقط اختلافًا عدديًا، بل تبرز قصورًا في البنية التربوية والثقافية والقانونية المحيطة بالمنظومة المرورية، وتدعونا إلى تبني نظرة شمولية تعالج السلوك المروري من جذوره، وتستثمر في الإنسان

باعتباره العنصر الأهم في معادلة الطريق، باعتبار أن تغيير السلوكيات يبدأ من تغيير القناعات.

توصيات الدراسة:

في ضوء نتائج الدراسة نقدم التوصيات التالية:

- تعزيز التربية المرورية: ضرورة إدماج مفاهيم السلامة المرورية ضمن المناهج التعليمية في مختلف المراحل الدراسية، بدءًا من التعليم الابتدائي، بهدف غرس ثقافة احترام قوانين السير منذ سن مبكرة.

- تصميم حملات توعية مستهدفة: إطلاق حملات إعلامية وتوعوية موجهة بشكل خاص إلى الفئات الأكثر عرضة للإفراط في السرعة (مثل الشباب والذكور)، على أن تتنوع الوسائط المستعملة وتشمل منصات التواصل الاجتماعي، والإذاعة، والتلفزيون، والملصقات الطرقيّة، ويُفضل أن تتضمن هذه الحملات شهادات واقعية لأشخاص تضرروا من حوادث السرعة.

- تطوير برامج إعادة التأهيل النفسي للسائقين المتهورين: اقتراح برامج إلزامية للتكوين السلوكي والنفسي للسائقين الذين تكررت مخالفاتهم، وذلك بإشراك مختصين في علم النفس المروري.

- تشديد نظام الردع والعقوبات: مراجعة نظام الغرامات والعقوبات لتصبح أكثر صرامة وفعالية، مع اعتماد نظام النقاط في رخص القيادة، وربط العقوبات بتكرار المخالفات، وليس فقط بتجاوز السرعة لمرة واحدة.

- تفعيل الرقابة الذكية: توسيع نطاق استخدام التكنولوجيا الحديثة في مراقبة السرعة، مثل الرادارات الذكية، والكاميرات المتطورة، والتطبيقات الرقمية التي تُرسل تنبيهات فورية للسائق عند تجاوز السرعة المسموحة.

- تحسين البنية التحتية المرورية: العمل على صيانة وتطوير الطرقات، وتحسين الإشارات والعلامات المرورية، بما يقلل من احتمالات القيادة المتهورة أو المفرطة في السرعة، خاصة في المناطق ذات الكثافة السكانية العالية.
- تشجيع البحث العلمي في السلوك المروري: دعم البحوث الأكاديمية التي تدرس السلوكيات المرورية من زوايا مختلفة (نفسية، اجتماعية، قانونية، هندسية)، لتكوين قاعدة معرفية تُسهم في تطوير السياسات العامة المرورية.
- إشراك الأسرة والمجتمع المدني: دعم الجمعيات والمنظمات غير الحكومية التي تعمل في مجال السلامة الطرقيّة، وإشراك الأسر في حملات التوعية باعتبارها النواة الأولى في بناء سلوك الفرد.
- إعادة النظر في برامج تكوين السائقين: تحديث برامج التدريب للحصول على رخصة السياقة لتشمل محاور نفسية وتربوية، مع التركيز على مخاطر السرعة الزائدة، وتأثيراتها القانونية والاجتماعية والإنسانية.
- اعتماد مقاربة تشاركية: التنسيق بين مختلف الجهات المعنية بالمرور (الشرطة، وزارة النقل، وزارة التربية، وسائل الإعلام، الجمعيات، الباحثين) لتوحيد الجهود وتنفيذ استراتيجية وطنية متكاملة لمكافحة الإفراط في السرعة.

قائمة المراجع

الكتب:

1. عرسان عبد اللطيف المشاقي ،المرور السري و الحضور الأمني ،2011،مجلة الأمن والحياة.
- 2.نزيه نعيم شلالا،2002، دعاوى حوادث السير ،دراسة مقارنة من خلال الفقه والإجتهد و النصوص القانونية ،منشورات الحلبي الحقوقية ،بيروت.
3. عمرو صلاح الدين جمجوم،2023 ،التحقيق في حوادث المرور و مراحل الوقوع وجمع المعلومات بمسرح الحادث ،مجلة الإمن و الحياة .
4. احتمالات الوفاة 4 مرات أكبر عند سرعة 100 كلم،2006 ،مجلة مرور الرياض .
- 5.راضي عبد المعطي السيد، 2008، الاثار الاقتصادية لحوادث المرور ،جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية ،الرياض.
- 7.محمود فهمي الباز الشوربجي و علي بن سعيد الغامدي ،2006 ، تقرير عن تحسين مستوى السلامة المرورية على الطرق ، الرياض ،جامعة الملك سعود .
- 8.ماهر بن سعيد الجديد ، ضحايا الحوادث المرورية من الطلاب ،2008، مجلة الأمن والحياة.
- 9.راضي عبد المعطي السيد ، 2008 ، المسؤولية الاجتماعية و علاقتها بسلوك الخطر لدى السائقين .شهادة ماجستير ، جامعة بوزريعة . الجزائر .
- 10.محمد بن مكرم،(د.ت)،لسان العرب، القاهرة :دار المعارف .
- 11.صفوت عبد الحميد ،1992، الإتجاه نحو المخاطرة وسلوك التدخين، القاهرة :الدار المصرية للنشر والتوزيع .
- 12.شطي ،2024، تحليل الظروف البيئية و المرورية على أداء وسلامة سائقي الحافلات المتوسطة في البلدية ، السعودية : جامعة الملك سعود .

13. سعد الدين بوطبال ،2009،دراسة اتجاهات السائقين الشباب نحو سلوك المخاطرة في السياقة ،الجزائر .
14. البيلي مصطفى،1986، المرور و مشكلاته و تحقيق حوادثه ،كلية الشرطة ، مصر .
15. سيف عبد الجليل ،1999،تحليل الخصائص النفسية و الاجتماعية المتعلقة بسلوك القيادة ،السعودية :مدينة الملك عبد العزيز للعلوم التقنية .
- 16.خبير الدولي محمد كواش ،2024، علم الصحة (ط1)قطر :دار الطبع و النشر .
- 17.عبد الرحمن ،2024، فن قيادة السيارة بين القيادة و التطبيق ،مطابع الإشعاع التجارية ، الرياض .
- 20.مستصفي ،2010، بعض محددات الميل إلى الحوادث المرورية ، دار النشر الأقصى ، الطبعة 1 ، لبنان .
- 21.مروان حويج ،2006، المدخل إلى عالم النفس العام ،دار اليازوري العلمية للنشر و التوزيع و الطباعة ، عمان .
- 22.صلاح الدين محمود علام ،2000، القياس و التقويم التربوي و النفسي و أساسيته و تطبيقاته و توجيهاته المعاصرة ، الطبعة 1، دار الفكر العربي للنشر و التوزيع و الطباعة ، القاهرة .
- 23.صفوت فرج ،2012، القياس النفسي ،الطبعة السابعة ،المكتبة الأنجلو، مصرية، القاهرة .
- 24.مجدي عزيز إبراهيم ،2009، معجم المصطلحات و مفاهيم التعليم و التعلم ، الطبعة 1، عالم الكتب للنشر و التوزيع و الطباعة ، عمان .
- 25.عبد الحافظ سلامة ، 2007، علم النفس الاجتماعي ،دار اليازوري للنشر و التوزيع ، عمان .
- 26.سامي محمد محلم ،2016، القياس و التقويم في التربية و علم النفس الطبعة السادسة، دار المسير للنشر و التوزيع، مصر.

27. عبد الحليم محمود واخرون، 2004، علم النفس الاجتماعي المعاصر، الطبعة 2، إيتراك للنشر و التوزيع، مصر .
28. أحمد يحيى الزق، 2006، علم النفس، دار وائل للنشر و التوزيع و الطباعة، عمان .
29. محمود السيد أبو النيل، 2009، علم النفس الاجتماعي عربيا و علميا مكتبة الأنجور المعرفية، مصر .
30. بوديابة رابح، (2013)، حوادث المرور في الوطن العربي بين العوامل والآثار، الجزائر نموذجا الوقاية والأرغوميا، المجلد 7.

المجلات:

1. يعقوبي فتيحة، (2021)، حوادث المرور تأثيرها على الأشخاص، دراسة سوسيوقانونية، المجلة الشاملة للحقوق، المجلد 1، العدد 3.
2. راضي السيد، (2008)، إشكالية الحوادث المرورية وآثارها الاقتصادية، جامعة نايف، الرياض. في هذه الدراسة نسبة كبيرة من العينة (74%) أرجعوا سبب الحوادث إلى التهور والسرعة الزائدة.
3. السالم، على بن أحمد، (2017)، "السرعة سبب الحوادث المرورية" رسالة الجامعة في مقالة تعليقية على موقع الرسالة الجامعة، يشير الكاتب إلى إحصائيات المرور وكون السرعة الزائدة السبب الأول للحوادث في السعودية.
4. الكومي، (أو بحث موقع)، (2024) التحليل المكاني لحوادث المرور باستخدام نظم المعلومات الجغرافية (GIS) في مدينة طرابلس، ليبيا، مجلة البحوث الهندسية (جامعة طرابلس) العدد 28، نوفمبر 2024.

الرسائل والمذكرات:

1. رجيل منال، 2015، التفاؤل غير الواقعي و علاقته بسلوك السياقة الخطر لدى السائقين، شادة الماستر، جامعة العربي بن مهدي او البواقي -الجزائر -
2. سعد الدين بوطبال، 2012، دور التفاؤل غير الواقعي في ارتكاب الحوادث المرورية لدى السائقين الشباب، شهادة ماجيستير، المركز الجامعي غليزان. الجزائر .

قائمة المراجع باللغة الفرنسية:

- 1- Claire Charbit, 1997, les facteurs humains dans les accidents des circulations, maif, fondation, paris.
- 2- Holliday, 2013, la vitesse un danger à prendre en compte.
- 3- Serway, 2014, vitesse e vitesse excessive, paris.
- 4- Tait, P.B, 2010, la gestion de la vitesse, paris.
- 5- Patel, S, K, 2015, les conséquences de la vitesse.
- 6- Speed manganent report. Paris, OECD/ ECMT Transport and Transport French Research pesear Contre, 2006 (available in English.
- 7- Australian Transport Council. National Road Safety Action Plan, 2007-2008. ARRB Transport Research Ltd, 2006 (http://10.w.rustcouncil/10.wrestconcpil.gov.au/document/mrss-action_plan_0708).
- 8- Australian Transport Council. National Road Safety Action Plan 2005-2006. ARRB transport Research Ltd, 2004 v0.10.10. alisb gov.au/road niss/ Fildes B et al. Blave between harm reduction and mobility in setting speed limites a feasibility study. Sydney for Australia, Austroads publication A-P R/05, 2005. and Hoban C. VLIMITS= LIMITS = An escpert system
- 9- Jarvis and determination in Victor Vermont south, Australia, ARRB Report, 1988. -
- 10- Donovan R et al. Executing effective road Safety are big production budgets necessary? Accident Analysis and Prevention, 1999.
- 11- Christie, R. The effectiveness of driver baining as a road measure: safety Australia, Royal Automobile Club of Victorir (RACK

الملحق 1 إمتيانه الدراسة

أخي السائق المحترم، أختي السائقة المحترمة، نحن طلبة الماستر، علم النفس العمل والتنظيم وتسيير الموارد البشرية، بصدد إعداد دراسة حول: اتجاهات السواق نحو الإفراط في السرعة أثناء القيادة، دراسة ميدانية على عينة من السائقين الجزائريين، نود أن نطلع على رأيكم، في هذا الموضوع، لذا نرجو منكم الإجابة على بنود هذا الإمتيانه بكل موضوعية، وذلك بوضع علامة X في الخانة المناسبة، بعد ملأ البيانات الخاصة بكم، علما أنه لا توجد إجابة صحيحة وأخرى خاطئة، ونحيطكم علما أن المعلومات التي ستدلون بها ستكون سرية ولن تستخدم إلا لغرض علمي بحت، مع فائق التقدير والاحترام.

أ. السن		سنة.	
ب. الجنس		() ذكر	() أنثى
ج. الحالة العائلية		() أعزب / عزباء	() متزوج (ة)
د. لديك أبناء		() نعم	() لا
هـ. المستوى التعليمي		() غير متعلم	() متعلم غير جامعي
و. الوظيفة الحالية		() طالب (ة)	() بطل (ة)
ز. ولاية الإقامة		() حضرية	() ريفية
ح. طبيعة مكان الإقامة		() نعم	() لا
ط. رخصة قيادة أخرى إضافة إلى صنف ب		() حديث	() معتبر 11 فما فوق
ي. سنوات الخبرة في القيادة		5/0	10/6
1. أنت من النوع الذي يمارس الإفراط في السرعة أثناء القيادة ؟			
() نعم		() لا	
2. حدث وأن ارتكبت حادث مرور لأنك كنت تمارس الإفراط في السرعة أثناء القيادة ؟			
() نعم		() لا	
3. حدث وأن ارتكبت حادث مرور لأن غيرك كان يمارس الإفراط في السرعة أثناء القيادة ؟			
() نعم		() لا	
4. حدث وأن كنت شاهدا على حادث مرور بسبب الإفراط في السرعة أثناء القيادة ؟			
() نعم		() لا	
5. عندما كانت السرعة المحدد ب 80 كلم/سا ما هي أقصى سرعة وصلت إليها ؟			
() 90	() 100	() 110	() 120
() 130	() 140	() 150	() 160
() 170	() 180	() 190	() 200 فما فوق
6. عندما كانت السرعة المحدد ب 120 كلم/سا ما هي أقصى سرعة وصلت إليها ؟			
() 130	() 140	() 150	() 160
() 170	() 180	() 190	() 200 فما فوق
7. عادة ما يفهم ويترجم المواطن الإفراط في السرعة بشكله الصحيح ؟			
() معارض	() معار	() محايد	() موافق
() موافق جدا			

جدا	ض				
برامج التوعية بمخاطر الإفراط في السرعة الحالية:					
معارض جدا	معار ض	محايد	موافق	موافق جدا	8. شبه منعدمة ؟
معارض جدا	معار ض	محايد	موافق	موافق جدا	9. فارغة من حيث المضمون ؟
معارض جدا	معار ض	محايد	موافق	موافق جدا	10. قديمة الشكل والطرح ؟
معارض جدا	معار ض	محايد	موافق	موافق جدا	11. لا تحقق الهدف المنشود ؟
تتميز برامج التوعية بمخاطر الإفراط في السرعة الحالية بـ:					
معارض جدا	معار ض	محايد	موافق	موافق جدا	12. الإقناع ؟
معارض جدا	معار ض	محايد	موافق	موافق جدا	13. الترغيب ؟
معارض جدا	معار ض	محايد	موافق	موافق جدا	14. التحذير ؟
معارض جدا	معار ض	محايد	موافق	موافق جدا	15. الترهيب ؟
عادة ما يرتكب السائق مخالفة الإفراط في السرعة أثناء السياقة لأنه:					
معارض جدا	معار ض	محايد	موافق	موافق جدا	16. يعرف أن القانون لا يطبق على الجميع بنفس الطريقة ؟
معارض جدا	معار ض	محايد	موافق	موافق جدا	17. يمكن تفادي العقوبة بواسطة المال ؟
معارض جدا	معار ض	محايد	موافق	موافق جدا	18. يمكن تفادي العقوبة بواسطة العلاقات الشخصية ؟
معارض جدا	معار ض	محايد	موافق	موافق جدا	19. لم يتلقى تربية خاصة في هذا المجال ؟
معارض جدا	معار ض	محايد	موافق	موافق جدا	20. لم يتلقى تكويناً كافياً على السياقة ؟
معارض جدا	معار ض	محايد	موافق	موافق جدا	21. يرى أن مواقع إشارات المرور غير مدروسة ؟

معارض جدا	معار ض	محايد	موافق	موافق جدا	22. يرى أن الذي يطبق القانون لا يحترم قانون المرور ؟
معارض جدا	معار ض	محايد	موافق	موافق جدا	23. يرى أن أصحاب النفوذ لا يحترمون قانون المرور ؟
معارض جدا	معار ض	محايد	موافق	موافق جدا	24. لا يوجد شيء اسمه قانون المرور ؟
معارض جدا	معار ض	محايد	موافق	موافق جدا	25. يرى أن إشارات المرور غير واضحة ؟
ينشأ سلوك الإفراط في السرعة عند السائق:					
معارض جدا	معار ض	محايد	موافق	موافق جدا	26. بعد حصوله على خبرة في القيادة ؟
معارض جدا	معار ض	محايد	موافق	موافق جدا	27. بعد الاختلاف في التعامل معه ومع غيره عن نفس المخالفة ؟
معارض جدا	معار ض	محايد	موافق	موافق جدا	28. بعد اقتناعه أنه غير مستهدف لحوادث المرور ؟
معارض جدا	معار ض	محايد	موافق	موافق جدا	29. أثناء التدريب على القيادة ؟
أكثر أسباب الإفراط في السرعة القيادة هي:					
معارض جدا	معار ض	محايد	موافق	موافق جدا	30. قيادة دون حيازة رخصة ؟
معارض جدا	معار ض	محايد	موافق	موافق جدا	31. الاستعمال اليدوي للهاتف النقال أو التصنت الإذاعي ؟
معارض جدا	معار ض	محايد	موافق	موافق جدا	32. قيادة في حالة سكر أو تحت تأثير مخدر ؟
معارض جدا	معار ض	محايد	موافق	موافق جدا	33. جنحة الفرار ؟
معارض جدا	معار ض	محايد	موافق	موافق جدا	34. انعدام إشارات المرور ؟
معارض جدا	معار ض	محايد	موافق	موافق جدا	35. عامل الجنس ؟
معارض جدا	معار ض	محايد	موافق	موافق جدا	36. الخيرة ؟

معارض جدا	معار ض	محايد	موافق	موافق جدا	37. التعب والإرهاق ؟
معارض جدا	معار ض	محايد	موافق	موافق جدا	38. العدوانية ؟
معارض جدا	معار ض	محايد	موافق	موافق جدا	39. القلق ؟
معارض جدا	معار ض	محايد	موافق	موافق جدا	40. التكوين على القيادة ؟
معارض جدا	معار ض	محايد	موافق	موافق جدا	41. الخوف من الحوادث ؟
معارض جدا	معار ض	محايد	موافق	موافق جدا	42. حالة الطرقات ؟
معارض جدا	معار ض	محايد	موافق	موافق جدا	43. المكانة الاجتماعية ؟
معارض جدا	معار ض	محايد	موافق	موافق جدا	44. السلطة ؟
معارض جدا	معار ض	محايد	موافق	موافق جدا	45. الثراء ؟
معارض جدا	معار ض	محايد	موافق	موافق جدا	46. طابع المنطقة حضري أو ريفي ؟
عادة ما يعبر السائق الذي يمارس الإفراط في السرعة أثناء السياقة عن:					
معارض جدا	معار ض	محايد	موافق	موافق جدا	47. سلوكه الخطير ؟
معارض جدا	معار ض	محايد	موافق	موافق جدا	48. سلوكه البدائي الطفولي ؟
معارض جدا	معار ض	محايد	موافق	موافق جدا	49. سلوكه التمردى ؟
معارض جدا	معار ض	محايد	موافق	موافق جدا	50. سلوكه الفوضوي ؟
عادة ما يصاحب الإفراط في السرعة:					
معارض جدا	معار ض	محايد	موافق	موافق جدا	51. الموسيقى الصاخبة ؟

معارض جدا	معار ض	محايد	موافق	موافق جدا	52. نثر الأتربة ؟
معارض جدا	معار ض	محايد	موافق	موافق جدا	53. التفحيط ؟
معارض جدا	معار ض	محايد	موافق	موافق جدا	54. تغيير السرعات دون انتظام ؟
معارض جدا	معار ض	محايد	موافق	موافق جدا	55. التبويق ؟
معارض جدا	معار ض	محايد	موافق	موافق جدا	56. التموج ؟
معارض جدا	معار ض	محايد	موافق	موافق جدا	57. تعتبر أن فئة السائق المهنية (منفذ / متحكم / إطار) تلعب دورا في دفعه لممارسة الإفراط في السرعة أثناء السباق ؟
معارض جدا	معار ض	محايد	موافق	موافق جدا	58. تعتبر أن فئة السائق التعليمية (غير متعلم / متعلم) تلعب دورا في دفعه لممارسة الإفراط في السرعة أثناء السباق ؟
معارض جدا	معار ض	محايد	موافق	موافق جدا	59. تعتبر أن المستوى الاقتصادي للسائق (متدني / متوسط / مرتفع) يلعب دورا في دفعه لممارسة الإفراط في السرعة أثناء السباق ؟
معارض جدا	معار ض	محايد	موافق	موافق جدا	60. تعتبر أن خبرة السائق في السباق (حديث / متوسط / معتبر) تلعب دورا في دفعه لممارسة الإفراط في السرعة أثناء السباق ؟
معارض جدا	معار ض	محايد	موافق	موافق جدا	61. تعتبر أن حجم المركبة (صغيرة / متوسطة / كبيرة) يلعب دورا في دفع السائق للممارسة الإفراط في السرعة أثناء السباق ؟
معارض جدا	معار ض	محايد	موافق	موافق جدا	62. تعتبر أن صفة المركبة (متواضعة / فخمة) تلعب دورا في دفع السائق للممارسة الإفراط في السرعة أثناء السباق ؟
معارض جدا	معار ض	محايد	موافق	موافق جدا	63. تعتبر أن سائقي حافلات النقل الجماعي يمارسون الإفراط في السرعة أثناء السباق ؟
معارض جدا	معار ض	محايد	موافق	موافق جدا	64. تعتبر أن سائقي مركبات الأجرة يمارسون الإفراط في السرعة أثناء السباق ؟
معارض جدا	معار ض	محايد	موافق	موافق جدا	65. تعتبر أن سائقي الشاحنات يمارسون الإفراط في السرعة أثناء السباق ؟
معارض جدا	معار ض	محايد	موافق	موافق جدا	66. تعتبر أن سائقي الدراجات النارية يمارسون الإفراط في السرعة أثناء السباق ؟
معارض جدا	معار ض	محايد	موافق	موافق جدا	67. تعتبر أن سائقي مركبات الرئاسة يمارسون الإفراط في السرعة أثناء السباق ؟

معارض جدا	معار ض	محايد	موافق	موافق جدا	68. سائقي مركبات الشرطة يمارسون الإفراط في السرعة أثناء القيادة ؟
معارض جدا	معار ض	محايد	موافق	موافق جدا	69. تعتبر أن سائقي مركبات الدرك يمارسون الإفراط في السرعة أثناء القيادة ؟
معارض جدا	معار ض	محايد	موافق	موافق جدا	70. تعتبر أن سائقي مركبات السفارات يمارسون الإفراط في السرعة أثناء القيادة ؟
معارض جدا	معار ض	محايد	موافق	موافق جدا	71. تعتبر أن سائقي مركبات الوزارات يمارسون الإفراط في السرعة أثناء القيادة ؟
معارض جدا	معار ض	محايد	موافق	موافق جدا	72. تعتبر أن مركبات الجيش يمارسون الإفراط في السرعة أثناء القيادة ؟
معارض جدا	معار ض	محايد	موافق	موافق جدا	73. تعتبر أن السائقين الأجانب يمارسون الإفراط في السرعة أثناء القيادة ؟
تعتقد أن الهيئة المسؤولة مستقبلا عن توعية السائق لتفادي مخالفة الإفراط في السرعة هي:					
معارض جدا	معار ض	محايد	موافق	موافق جدا	74. الأسرة ؟
معارض جدا	معار ض	محايد	موافق	موافق جدا	75. المسجد ؟
معارض جدا	معار ض	محايد	موافق	موافق جدا	76. المدرسة ؟
معارض جدا	معار ض	محايد	موافق	موافق جدا	77. الأمن، الدرك ؟
معارض جدا	معار ض	محايد	موافق	موافق جدا	78. التخطيط ؟
معارض جدا	معار ض	محايد	موافق	موافق جدا	79. الصحة ؟
معارض جدا	معار ض	محايد	موافق	موافق جدا	80. هيئات المجتمع المدني ؟
معارض جدا	معار ض	محايد	موافق	موافق جدا	81. النقل ؟
تعتقد أن قطاع الإعلام المسؤول مستقبلا عن توعية السائق بمخاطر مخالفة الإفراط في السرعة هو:					
معارض جدا	معار ض	محايد	موافق	موافق جدا	82. الإعلام السمعي البصري ؟

معارض جدا	معار ض	محايد	موافق	موافق جدا	83. الإعلام السعي ؟
معارض جدا	معار ض	محايد	موافق	موافق جدا	84. الإعلام المقروء ؟
تعتقد أن الأسلوب الإعلامي الذي تفضله في البرامج التوعوية المستقبلية هو:					
معارض جدا	معار ض	محايد	موافق	موافق جدا	85. الإقناع ؟
معارض جدا	معار ض	محايد	موافق	موافق جدا	86. الترغيب ؟
معارض جدا	معار ض	محايد	موافق	موافق جدا	87. التحذير ؟
معارض جدا	معار ض	محايد	موافق	موافق جدا	88. الترهيب ؟
تعتقد أن النشاط المسؤول مستقبلا عن تجسيد الوقاية من مخالفة الإفراط في السرعة أثناء القيادة هو:					
معارض جدا	معار ض	محايد	موافق	موافق جدا	89. هندسة الطرقات ؟
معارض جدا	معار ض	محايد	موافق	موافق جدا	90. صيانة الطرقات ؟
معارض جدا	معار ض	محايد	موافق	موافق جدا	91. تطبيق القانون ؟
معارض جدا	معار ض	محايد	موافق	موافق جدا	92. توعية العنصر البشري ؟
معارض جدا	معار ض	محايد	موافق	موافق جدا	93. هندسة وصيانة المركبات ؟
معارض جدا	معار ض	محايد	موافق	موافق جدا	94. تكوين العنصر البشري ؟

استبيان

أخي السائق المحترم، أختي السانقة المحترمة، نحن طالبة الماجستير، علم النفس والعمل والتنظيم وتسيير الموارد البشرية، بصدد إعداد دراسة حول: اتجاهات السواق نحو الإفراط في السرعة أثناء السياقة، دراسة ميدانية على عينة من السائقين الجزائريين، نود أن نطلع على رأيكم، في هذا الموضوع، لذا نرجو منكم الإجابة على بنود هذا الاستبيان بكل موضوعية، وذلك بوضع علامة X في الخانة المناسبة، بعد ملأ البيانات الخاصة بكم، علما أنه لا توجد إجابة صحيحة وأخرى خاطئة، ونحيطكم علما أن المعلومات التي ستدلوون بها ستكون سرية ولن تستخدم إلا لغرض علمي بحث، مع فائق التقدير والاحترام.

أ. السن		سنة.	
ب. الجنس	() ذكر	() أنثى	
ج. الحالة العائلية	() أعزب / عزباء	() متزوج (ة)	
د. لديك أبناء	() نعم	() لا	
هـ. المستوى التعليمي	() غير متعلم	() متعلم غير جامعي	() جامعي
و. الوظيفة الحالية	() طالب (ة)	() بطل (ة)	() موظف (ة)
ز. ولاية الإقامة			
ح. طبيعة مكان الإقامة	() حضري	() ريفي	
ط. رخصة سياقة أخرى إضافة إلى صنف ب	() نعم	() لا	
ي. سنوات الخبرة في السياقة	() حديث 5/0	() متوسط 10/6	() معتبر 11 فما فوق
1. أنت من النوع الذي يمارس الإفراط في السرعة أثناء السياقة ؟			
2. حدث وأن ارتكبت حادث مرور لأنك كنت تمارس الإفراط في السرعة أثناء السياقة ؟	() نعم	() لا	
3. حدث وأن ارتكبت حادث مرور لأن غيرك كان يمارس الإفراط في السرعة أثناء السياقة ؟	() نعم	() لا	
4. حدث وأن كنت شاهدا على حادث مرور بسبب الإفراط في السرعة أثناء السياقة ؟	() نعم	() لا	
5. عندما كانت السرعة المحدد ب 80 كلم/سا ما هي أقصى سرعة وصلت إليها ؟	() 90	() 100	() 110
	() 120	() 130	() 140
	() 150	() 160	() 170
	() 180	() 190	() 200 فما فوق
6. عندما كانت السرعة المحدد ب 120 كلم/سا ما هي أقصى سرعة وصلت إليها ؟	() 130	() 140	() 150
	() 160	() 170	() 180
	() 190	() 200 فما فوق	
7. عادة ما يفهم ويترجم المواطن الإفراط في السرعة بشكله الصحيح ؟	موافق جدا	موافق	محايد
	معارض	معارض جدا	
برامج التوعية بمخاطر الإفراط في السرعة الحالية:			
8. شبه منعدمة ؟	موافق جدا	موافق	محايد
	معارض	معارض جدا	
9. فارغة من حيث المضمون ؟	موافق جدا	موافق	محايد
	معارض	معارض جدا	
10. قديمة الشكل والطرح ؟	موافق جدا	موافق	محايد
	معارض	معارض جدا	
11. لا تحقق الهدف المنشود ؟	موافق جدا	موافق	محايد
	معارض	معارض جدا	
تتميز برامج التوعية بمخاطر الإفراط في السرعة الحالية ب:			
12. الإقناع ؟	موافق جدا	موافق	محايد
	معارض	معارض جدا	
13. الترغيب ؟	موافق جدا	موافق	محايد
	معارض	معارض جدا	

				موافق جدا	14. التحذير ؟
				موافق جدا	15. الترهيب ؟
عادة ما يرتكب السائق مخالفة الإفراط في السرعة أثناء السياقة لأنه:					
				موافق جدا	16. يعرف أن القانون لا يطبق على الجميع بنفس الطريقة ؟
				موافق جدا	17. يمكن تفادي العقوبة بواسطة المال ؟
				موافق جدا	18. يمكن تفادي العقوبة بواسطة العلاقات الشخصية ؟
				موافق جدا	19. لم يتلقى تربية خاصة في هذا المجال ؟
				موافق جدا	20. لم يتلقى تكويناً كافياً على السياقة ؟
				موافق جدا	21. يرى أن مواقع إشارات المرور غير مدروسة ؟
				موافق جدا	22. يرى أن الذي يطبق القانون لا يحترم قانون المرور ؟
				موافق جدا	23. يرى أن أصحاب النفوذ لا يحترمون قانون المرور ؟
				موافق جدا	24. لا يوجد شيء اسمه قانون المرور ؟
				موافق جدا	25. يرى أن إشارات المرور غير واضحة ؟
ينشأ سلوك الإفراط في السرعة عند السائق:					
				موافق جدا	26. بعد حصوله على خبرة في السياقة ؟
				موافق جدا	27. بعد الاختلاف في التعامل معه ومع غيره عن نفس المخالفة ؟
				موافق جدا	28. بعد اقتناعه أنه غير مستهدف لحوادث المرور ؟
				موافق جدا	29. أثناء التدريب على السياقة ؟
أكثر أسباب الإفراط في السرعة السياقة هي:					
				موافق جدا	30. سياقة دون حيازة رخصة ؟
				موافق جدا	31. الاستعمال اليدوي للهاتف النقال أو التصنت الإذاعي ؟
				موافق جدا	32. سياقة في حالة سكر أو تحت تأثير مخدر ؟
				موافق جدا	33. جنحة الفرار ؟
				موافق جدا	34. انعدام إشارات المرور ؟
				موافق جدا	35. عامل الجنس ؟
				موافق جدا	36. الخبرة ؟
				موافق جدا	37. التعب والإرهاق ؟
				موافق جدا	38. العدوانية ؟
				موافق جدا	39. القلق ؟
				موافق جدا	40. التكوين على القيادة ؟
				موافق جدا	41. الخوف من الحوادث ؟
				موافق جدا	42. حالة الطرقات ؟
				موافق جدا	43. المكانة الاجتماعية ؟
				موافق جدا	44. السلطة ؟
				موافق جدا	45. الثراء ؟
				موافق جدا	46. طابع المنطقة حضري أو ريفي ؟

عادة ما يعبر السائق الذي يمارس الإفراط في السرعة أثناء القيادة عن:

معارض جدا	معارض	محايد	موافق	موافق جدا	47. سلوكه الخطير ؟
معارض جدا	معارض	محايد	موافق	موافق جدا	48. سلوكه البدائي الطفولي ؟
معارض جدا	معارض	محايد	موافق	موافق جدا	49. سلوكه التمردى ؟
معارض جدا	معارض	محايد	موافق	موافق جدا	50. سلوكه الفوضوي ؟
عادة ما يصاحب الإفراط في السرعة:					
معارض جدا	معارض	محايد	موافق	موافق جدا	51. الموسيقى الصاخبة ؟
معارض جدا	معارض	محايد	موافق	موافق جدا	52. نثر الأتربة ؟
معارض جدا	معارض	محايد	موافق	موافق جدا	53. التفحيط ؟
معارض جدا	معارض	محايد	موافق	موافق جدا	54. تغيير السرعات دون انتظام ؟
معارض جدا	معارض	محايد	موافق	موافق جدا	55. التبويق ؟
معارض جدا	معارض	محايد	موافق	موافق جدا	56. التموج ؟
معارض جدا	معارض	محايد	موافق	موافق جدا	57. تعتبر أن فئة السائق المهنية (منفذ / متحكم / إطار) تلعب دورا في دفعه لممارسة الإفراط في السرعة أثناء القيادة ؟
معارض جدا	معارض	محايد	موافق	موافق جدا	58. تعتبر أن فئة السائق التعليمية (غير متعلم / متعلم) تلعب دورا في دفعه لممارسة الإفراط في السرعة أثناء القيادة ؟
معارض جدا	معارض	محايد	موافق	موافق جدا	59. تعتبر أن المستوى الاقتصادي للسائق (متدني / متوسط / مرتفع) يلعب دورا في دفعه لممارسة الإفراط في السرعة أثناء القيادة ؟
معارض جدا	معارض	محايد	موافق	موافق جدا	60. تعتبر أن خبرة السائق في القيادة (حديث / متوسط / معتبر) تلعب دورا في دفعه لممارسة الإفراط في السرعة أثناء القيادة ؟
معارض جدا	معارض	محايد	موافق	موافق جدا	61. تعتبر أن حجم المركبة (صغيرة / متوسطة / كبيرة) يلعب دورا في دفع السائق للممارسة الإفراط في السرعة أثناء القيادة ؟
معارض جدا	معارض	محايد	موافق	موافق جدا	62. تعتبر أن صفة المركبة (متواضعة / فخمة) تلعب دورا في دفع السائق للممارسة الإفراط في السرعة أثناء القيادة ؟
معارض جدا	معارض	محايد	موافق	موافق جدا	63. تعتبر أن سائقي حافلات النقل الجماعي يمارسون الإفراط في السرعة أثناء القيادة ؟
معارض جدا	معارض	محايد	موافق	موافق جدا	64. تعتبر أن سائقي مركبات الأجرة يمارسون الإفراط في السرعة أثناء القيادة ؟
معارض جدا	معارض	محايد	موافق	موافق جدا	65. تعتبر أن سائقي الشاحنات يمارسون الإفراط في السرعة أثناء القيادة ؟
معارض جدا	معارض	محايد	موافق	موافق جدا	66. تعتبر أن سائقي الدراجات النارية يمارسون الإفراط في السرعة أثناء القيادة ؟
معارض جدا	معارض	محايد	موافق	موافق جدا	67. تعتبر أن سائقي مركبات الرئاسة يمارسون الإفراط في السرعة أثناء القيادة ؟
معارض جدا	معارض	محايد	موافق	موافق جدا	68. سائقي مركبات الشرطة يمارسون الإفراط في السرعة أثناء القيادة ؟
معارض جدا	معارض	محايد	موافق	موافق جدا	69. تعتبر أن سائقي مركبات الدرك يمارسون الإفراط في السرعة أثناء القيادة ؟
معارض جدا	معارض	محايد	موافق	موافق جدا	70. تعتبر أن سائقي مركبات السفارات يمارسون الإفراط في السرعة أثناء القيادة ؟
معارض جدا	معارض	محايد	موافق	موافق جدا	71. تعتبر أن سائقي مركبات الوزارات يمارسون الإفراط في السرعة أثناء القيادة ؟
معارض جدا	معارض	محايد	موافق	موافق جدا	72. تعتبر أن مركبات الجيش يمارسون الإفراط في السرعة أثناء القيادة ؟
معارض جدا	معارض	محايد	موافق	موافق جدا	73. تعتبر أن السائقين الأجانب يمارسون الإفراط في السرعة أثناء القيادة ؟
تعتقد أن الهيئة المسؤولة مستقبلا عن توعية السائق لتفادي مخالفة الإفراط في السرعة هي:					
معارض جدا	معارض	محايد	موافق	موافق جدا	74. الأسرة ؟
معارض جدا	معارض	محايد	موافق	موافق جدا	75. المسجد ؟
معارض جدا	معارض	محايد	موافق	موافق جدا	76. المدرسة ؟
معارض جدا	معارض	محايد	موافق	موافق جدا	77. الأمن، الدرك ؟
معارض جدا	معارض	محايد	موافق	موافق جدا	78. التخطيط ؟
معارض جدا	معارض	محايد	موافق	موافق جدا	79. الصحة ؟

معارض جدا	معارض	محايد	موافق	موافق جدا	80. هيئات المجتمع المدني؟
معارض جدا	معارض	محايد	موافق	موافق جدا	81. النقل؟
تعتقد أن قطاع الإعلام المسؤول مستقبلا عن توعية السائق بمخاطر مخالفة الإفراط في السرعة هو:					
معارض جدا	معارض	محايد	موافق	موافق جدا	82. الإعلام السمعي البصري؟
معارض جدا	معارض	محايد	موافق	موافق جدا	83. الإعلام السمعي؟
معارض جدا	معارض	محايد	موافق	موافق جدا	84. الإعلام المقروء؟
تعتقد أن الأسلوب الإعلامي الذي تفضله في البرامج التوعوية المستقبلية هو:					
معارض جدا	معارض	محايد	موافق	موافق جدا	85. الإقناع؟
معارض جدا	معارض	محايد	موافق	موافق جدا	86. الترغيب؟
معارض جدا	معارض	محايد	موافق	موافق جدا	87. التحذير؟
معارض جدا	معارض	محايد	موافق	موافق جدا	88. الترهيب؟
تعتقد أن النشاط المسؤول مستقبلا عن تجسيد الوقاية من مخالفة الإفراط في السرعة أثناء القيادة هو:					
معارض جدا	معارض	محايد	موافق	موافق جدا	89. هندسة الطرقات؟
معارض جدا	معارض	محايد	موافق	موافق جدا	90. صيانة الطرقات؟
معارض جدا	معارض	محايد	موافق	موافق جدا	91. تطبيق القانون؟
معارض جدا	معارض	محايد	موافق	موافق جدا	92. توعية العنصر البشري؟
معارض جدا	معارض	محايد	موافق	موافق جدا	93. هندسة وصيانة المركبات؟
معارض جدا	معارض	محايد	موافق	موافق جدا	94. تكوين العنصر البشري؟