

مستوى سلوك السياقة الآمنة لدى السائقين وعلاقته ببعض المتغيرات الديمغرافية
دراسة ميدانية في ظل مصفوفة أهداف تعليم السياقة (GDE)

عادل طويل^{1*} حنيفة صالح²

كلية العلوم الانسانية والاجتماعية بجامعة باتنة 1 (الجزائر)، مخبر سيكولوجية مستعمل الطريق (LPUR) سيكولوجية مستعمل الطريق (LPUR).

**Safe driving behavior level for young drivers
And its relationship to some demographic variables
Field study under the Goals of Driver Education Matrix GDE**

Adel Touil^{2,*}

Hanifa Salhi²

adel1touil@gmail.com

hanifa.salhi@univ-batna.dz

University of Batna 1, Faculty of Humanities and Social Sciences (Algeria), Road user Psychology Laboratory (LPUR)

تاريخ الاستلام: 2019/04/02؛ تاريخ القبول: 2020/06/26؛ تاريخ النشر: 2023/02/28

Abstract. The study aimed at revealing the level of safe driving behavior of young drivers and its relationship to some demographic variables (gender, age, experience), among a sample of 214 individuals who were randomly chosen, And for the purpose of data collection, a Safe Driving behavior Scale was designed, according to the levels of the Goals of Driver Educations Model (it included 34 terms distributed over 4 axes), the descriptive analytical approach and the Statistical Package for Social Sciences (SPSS) were adopted in data analysis, the study found out that the level of safe driving behavior is average and there are statistically significant differences among drivers due to both gender variable, age and experience.

Key words. Driving behavior, Safe behavior, safe driving behavior, young drivers, Goals of Driver Education Matrix.

ملخص. هدفت الدراسة للكشف عن مستوى سلوك السياقة الآمنة لدى السائقين الشباب وعلاقته ببعض المتغيرات الديمغرافية (الجنس، السن، الخبرة)، لدى عينة مكونة من 214 فرد تم اختيارهم بطريقة عرضية، ولغرض جمع البيانات تم تطبيق استبيان السياقة الآمنة الذي تم تصميمه من طرف الباحث وفق مستويات نموذج أهداف تعليم السياقة (تضمن 34 عبارة موزعة على 04 محاور)، كما تم اعتماد المنهج الوصفي التحليلي، والحزمة الاحصائية للعلوم الاجتماعية (SPSS) في تحليل البيانات، توصلت الدراسة إلى النتائج التالية: مستوى سلوك السياقة الآمنة متوسط، توجد فروق دالة احصائيا بين السائقين تعزى لكل من متغير الجنس، السن والخبرة. الكلمات المفتاحية. سلوك السياقة، السلوك الآمن، سلوك السياقة الآمنة، السائقين الشباب، مصفوفة أهداف تعليم السياقة.

*corresponding author

1. مقدمة

تعتبر المشكلة المرورية إحدى أهم القضايا المعقدة التي عانت ولا تزال تعاني منها معظم دول العالم، حيث تشير إحصاءات منظمة الصحة العالمية (2019) أن ما يقارب 1.35 مليون شخص يموتون، بينما يتعرض ما بين (20 و 50) مليون شخص لإصابات متفاوتة الخطورة سنويا جراء ذلك، كما تشير ذات الإحصائيات إلى أن معدلات الوفيات في الدول النامية والمتوسطة الدخل تقدر بـ 90% من مجمل الوفيات الناجمة عن حوادث المرور في العالم على الرغم من أنها لا تحظى إلا بنحو 45% من مجمل المركبات، وتوجد أعلى معدلات الوفيات الناجمة عن حوادث المرور في الإقليم الإفريقي، وتعد الجزائر من الدول الإفريقية النامية التي عانت ولا تزال تعاني من جراء هذه المشكلة حيث كشفت المندوبية الوطنية للأمن في الطرق (2020) عن تسجيل 22507 حادث مرور خلال سنة 2019 خلفت 3275 قتيل و31010 جريح، كما أكدت ذات المصادر أن العامل البشري هو المتسبب الرئيسي فيها، والباحث في هذا المجال يجد أن الاهتمام والتعامل مع الظاهرة المرورية بين دول العالم يختلف باختلاف درجة تطورها ووعي شعوبها، إذ لا تزال الدول النامية وعلى رأسها الجزائر لا تولي الأهمية اللازمة لمجال الأمن والسلامة المرورية كما هو الحال بالنسبة للدول المتطورة بصفة عامة والدول الإسكندنافية وعلى رأسها النرويج التي لديها أقل معدل ضحايا حوادث المرور، ونفس الشيء بالنسبة للولايات المتحدة الأمريكية وبعض الدول الأوروبية التي تبنت عدة استراتيجيات للتحكم في هذه الظاهرة.

1.1. إشكالية الدراسة:

أصبحت الحوادث المرورية ظاهرة اجتماعية معقدة تعاني منها البشرية جمعاء، ويعد العنصر البشري حسب جميع الإحصائيات العالمية المتسبب الرئيسي فيها، والتي غالبا ما تكون نتيجة سلوكيات غير آمنة تصدر عن مستعملي الطريق وتعتبر عن نقص الخبرة، قلة الوعي، وغياب الثقافة المرورية، لذا تسعى الدراسات السلوكية الحديثة إلى تحديد الأنماط والاتجاهات التي يمكنها تفسير عوامل ودوافع مختلف أنماط السلوك الانساني، في هذا الإطار كشفت معظم الدراسات عن انخفاض مستوى سلوكيات السياقة الآمنة لدى فئة الشباب مقارنة بالفئات العمرية الأخرى، حيث أظهرت نتائج الدراسة التي أجراها Mac clure and Tuner (2003) حول سلوك المخاطرة لدى الشباب أن معظم السائقين المتعرضين للحوادث المرورية من الفئات العمرية بين 17 و 29 سنة، وأن متوسط نتائج الذكور كان أعلى من الإناث في كل من: العدوانية، البحث عن الأثارة وتقبل المخاطرة بشكل عام، وأن عدد الذكور هو ضعف عدد الإناث الذين تعرضوا لحادث، كما أشار Miller (1999) إلى أن المراهقين يقدمون على سلوك المخاطرة بحثا عن تطوير هويتهم، أفكارهم ومعتقداتهم. وفي نفس السياق أكدت نتائج دراسة لوكرمان و كولمان (Kuhlmann 1996) Luc Kermân and أن الذكور أكثر مخاطرة من الإناث إذ يبحثون دائما عن الإثارة والمتعة في اتباع نمط القيادة المتهورة والمندفعة كالسرعة المفرطة والميل إلى القيادة الاستعراضية أمام الآخرين مع عدم الاكتراث للقواعد المرورية (بوظيفة، عيسى، زناد، وشريفي، 2010، ص ص 11-12)، كما أوضحت نتائج معظم الدراسات أن للخبرة أثر كبير في قدرة السائق على التحكم في المركبة والتخلي بمبادئ الأمن والسلامة المرورية فالمتسببون في الحوادث كثيرا ما كانوا سائقين مبتدئين، حيث توصلت نتائج دراسة كليفلاند أن 36% من الحوادث تسبب فيها سائقون شباب تقل خبرتهم عن 05 سنوات (زعابطة، 2016، ص 124)، وفي ذات السياق خلصت نتائج دراسة بوظيفة وآخرون (1991) إلى أن سبب ارتفاع عدد الحوادث المرورية في الجزائر راجع إلى ضعف تدريب السائقين (قريشي، 2014، ص 49)، وبالتالي إذا سلمنا أن زيادة المخاطرة وانخفاض مستوى سلوك السياقة الآمنة لدى السائقين يعزى إلى كل من: السن، الجنس، الخبرة فإن التحدي الذي ينبغي رفعه هو إيجاد استراتيجيات لتجسيد وترسيخ سلوك السياقة الآمنة لدى السائقين.

وقد تم تطبيق استراتيجيات مختلفة للحد من ظاهرة استهداف السائقين المبتدئين الشباب للحوادث المرورية في كل من الولايات المتحدة الأمريكية وأستراليا ومن أبرز الاستراتيجيات القديمة نجد ما يسمى بنظام الوصول التدريجي للقيادة " (Assailly, 2017, p. 69) وفي أوائل التسعينات من القرن الماضي اقترح مجموعه من الباحثين الأوروبيين نموذجا نظريا جديدا

لسلوك القيادة يعرف باسم "مصفوفة أهداف تعليم السياقة GDE

"(goals of driver éductions) "، وهي عبارة عن استراتيجية بيداغوجية أمنية تهدف الى تحقيق السياقة الآمنة من خلال تعليم وتدريب السائقين ومكافحة اثار نقص الخبرة وعدم النضج لديهم، وتشمل أهداف هذه المصفوفة تطوير ثلاثة أنواع من المهارات: المعارف والمهارات، فهم عوامل تصاعد الخطر التي تؤدي إلى تدهور السلوك، ومهارات التقييم الذاتي، تم دمجهم في علاقة مع الخمسة مستويات المتسلسلة للتقييم الذاتي لسلوك السائق (التحكم في المركبة، فهم سيناريو الطريق، أهداف الحياة، الأهداف الوجودية والتحكم في الذات، الضغوطات الاجتماعية والاقتصادية) هذا ما يجعلنا نتقل من فكرة "السيطرة على السيارة" إلى "السيطرة على الشخص" (Assailly, 2017, pp. 71-72)، ظهور هذا النموذج دفع الباحثين النرويجيين المختصين في مجال الأمن والسلامة المرورية الى القيام بعدة أبحاث ودراسات خلصت سنة 2010 الى تصميم نموذج هرمي جديد يستند الى مصفوفة أهداف تعليم السياقة (GDE)، ويهدف الى تقييم وتطوير أربعة أنواع من المهارات الأساسية: المعرفة بسلوكات السياقة الآمنة وتطبيقها، إتقان المناورات، إتقان وضعيات المرور، التحلي بمبادئ الأمن والسلامة المرورية (Assailly, 2010, pp. 36-37)، بفضل هذا النموذج تمكنت النرويج من التحكم في المشكلة المرورية وخلق جيل جديد من السائقين الذين يتمتعون بالمعرفة والكفاءة اللازمة التي تمكثهم من التحلي بسلوكات السياقة الآمنة بما يضمن أمن السائق وسلامة باقي مستعملي الطريق.

بناء على ما سبق ذكره، يمكن اعتبار القيادة مهمة روتينية بمستويات عالية من التعقيد يواجه فيها السائق مواقف متغيرة باستمرار، وتعتمد قدرة السائق على التعامل مع هذه المواقف على المعرفة والمهارات التي يمتلكها، وإذا سلمنا أن الهدف من تعليم السياقة هو تعليم السائقين وتزويدهم بالمعرفة والمهارات اللازمة للقيادة بكفاءة وفعالية وأمان، فإنه لا يمكننا تحقيق السياقة الآمنة مالم نتمكن من تحديد مستوى المعرفة والمهارات اللازمة، لذا جاءت الدراسة الحالية للبحث في مستوى سلوك السياقة الآمنة لدى السائقين في ظل مصفوفة أهداف تعليم السياقة المعتمدة بدول النرويج، وعلاقته ببعض المتغيرات الديمغرافية (السن، الجنس، الخبرة)، من خلال الاجابة على التساؤلات التالية:

- ما مستوى سلوك السياقة الآمنة لدى السائقين في ظل نموذج أهداف تعليم السياقة الآمنة GDE؟

- هل توجد فروق دالة احصائيا بين السائقين في مستوى سلوك السياقة الآمنة تعزى لمتغير الجنس؟

- هل توجد فروق دالة احصائيا بين السائقين في مستوى سلوك السياقة الآمنة تعزى لمتغير السن؟

- هل توجد فروق دالة احصائيا بين السائقين في مستوى سلوك السياقة الآمنة تعزى لمتغير الخبرة؟

2.1. أهمية الدراسة: تبرز أهمية الدراسة الحالية في محاولة إضفاء ثراث نظري هام يضيف متغيرات حديثة. يمكن اعتمادها

من طرف الباحثين والمختصين في مجال الأمن والسلامة المرورية للتحكم في المشكلة المرورية، خاصة وأن التراث النظري في

الجزائر تندر فيه مثل هذه الدراسات، كما تتيح هذه الدراسة إقحام النماذج العالمية المعتمدة في تكوين وتقييم الأمن

والسلامة المرورية بالبيئة الجزائرية.

3.1. أهداف الدراسة: يهدف البحث الحالي بشكل عام الى الكشف عن مستوى سلوك السياقة الآمنة لدى أفراد عينة

الدراسة، انطلاقا من معرفة مدى كفاءتهم القيادية وقدرتهم على التحلي بسلوكات السياقة الآمنة التي تضمنها نموذج (GDE)

المعتمد بدولة النرويج، وعلاقتها ببعض المتغيرات الديمغرافية (السن، الجنس، الخبرة).

4.1. التعريف الإجرائي لمصطلحات الدراسة:

- سلوك السياقة الآمنة: يعني مدى التزام السائق بالسلوكات السليمة التي من شأنها ضمان أمنه وسلامة باقي مستعملي الطريق، ونقصد به في دراستنا الحالية كل سلوكات السياقة الآمنة التي تندرج ضمن المستويات الأربعة التي بني عليها نموذج أهداف تعليم السياقة الترويجي (المعارف الأساسية، إتقان المناورات، إتقان وضعيات المرور، الأمن والسلامة المرورية).
- السائقون: ونعني بهم في دراستنا جميع السائقين المتحصّلين على رخصة سياقة تجريبية صنف "ب".
- مصفوفة أهداف تعليم السياقة (GDE): عبارة عن استراتيجية بيداغوجية تهدف الى تحقيق السياقة الآمنة من خلال مكافحة آثار نقص الخبرة وعدم النضج لديهم، والتي تم اعتمادها في دراستنا الحالية لتقييم مستوى سلوكات السياقة الآمنة لدى السائقين مع الأخذ بعين الاعتبار المستويات الأربعة المتضمنة في النموذج الترويجي.

5.1. فرضيات الدراسة:

في ضوء مشكلة البحث وأهدافه يمكن صياغة الفرضيات التالية:

- مستوى سلوك السياقة الآمنة لدى السائقين في ظل نموذج أهداف تعليم السياقة الآمنة GDE متوسط.
- توجد فروق دالة إحصائية بين السائقين في مستوى سلوك السياقة الآمنة تعزى لمتغير الجنس.
- توجد فروق دالة إحصائية بين السائقين في مستوى سلوك السياقة الآمنة تعزى لمتغير السن.
- توجد فروق دالة إحصائية بين السائقين في مستوى سلوك السياقة الآمنة تعزى لمتغير الخبرة.

6.1. التناول النظري لمتغيرات الدراسة:

6.1.1. واقع حوادث المرور في الجزائر: نعني بالحوادث المرورية كل الإصابات الناجمة عن اصطدام مركبة بمركبة أخرى أو اصطدامها بالمشاة والحيوانات، أو انحرافها عن الطريق واصطدامها بالرصيف، الأشجار، أو الأعمدة. تحت ظروف معينة، فتتجر عنها خسائر بشرية ومادية، وتعد الجزائر من الدول الإفريقية النامية التي عانت ولا تزال تعاني من جراء هذه المشكلة، حيث كشف المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق (2018) عن تسجيل خلال سنة 2017 لـ 23024 حادث مرور، كبد أكثر من 3310 قتيل و 23570 جريح، كما أكدت ذات المصادر أن حوالي 96% من الحوادث المسجلة ناجمة عن العامل البشري، وأن السائقين الشباب الذين تتراوح أعمارهم ما بين 18 و 29 سنة هم أعلى فئة تسببت في هذه الحوادث، وأن 27% من المتسببين فيها حائزون على رخص سياقة لا تتعدى مدة تسليمها السنتين، كما كشفت المندوبية الوطنية للأمن في الطرق (2020) عن وفاة 3275 شخصا وإصابة 31010 آخرون بجروح في 22507 حادث مرور خلال سنة 2019، العامل البشري هو المتسبب الرئيسي فيها، وأن أغلب المتورطين في هذه الحوادث شباب (أقل من 40 سنة) متحصلون على رخصة سياقة تراوحت مدة الحصول عليها ما بين 02 و 05 سنوات.

ومن جهة أخرى أحصت قيادة الدرك الوطني خلال التسعة أشهر الأولى من سنة 2019: 5588 حادث مرور (خلف 2617 قتيل و 9446 جريح)، بمعدل 20 حادث يوميا (يخلف 7 قتلى و 35 جريح)، ليبقى العامل البشري المتسبب الرئيسي في حوادث المرور بنسبة 92%، نتيجة لعد احترام قواعد السياقة السليمة، أغلبية هذه الحوادث تسبب فيها شباب تراوحت أعمارهم ما بين 18 و 34 سنة بنسبة 48%. من بينهم 35.09% حائزين على رخصة سياقة تجريبية، لتبقى السرعة المفرطة السبب الرئيسي للحوادث المرورية كما هي مبيّنة في الجدول التالي: (قيادة الدرك الوطني، 2019، ص ص 11-14)

الجدول (01): أهم أسباب حوادث المرور المسجلة خلال 9 أشهر (جانفي- سبتمبر) من سنة 2019

النسبة المئوية	عدد الحوادث	الأسباب
37 %	2050	السرعة المفرطة
12 %	645	التجاوز الخطير
08 %	432	السير على اليسار
07 %	403	لا مبالاة المارة
06 %	353	عدم احترام مسافة الأمان
06 %	340	تغيير الاتجاه دون اشارة
5.5 %	310	مناورة خطيرة
05 %	268	عدم احترام اشارات المرور

المصدر: (قيادة الدرك الوطني، 2019، ص ص. 11-14)

وقد كشفت ذات الاحصائيات عن تسجيل انخفاض في عدد الحوادث المرورية خلال الثلاث سنوات الأخيرة، هذا الانخفاض جاء نتيجة لتضافر الجهود المبذولة من قبل جميع الأطراف الفاعلة في مجال الأمن والسلامة المرورية، غير أن الخسائر البشرية والمادية الجسيمة المسجلة تبقى تشكل تحدي يجب رفعه.

2.6.1. مفهوم سلوك السياقة الآمنة: مفهوم واسع و معقد لا يمكن تحديده بدقة إلا بعد التعرّيج على بعض المفاهيم المتعلقة بسلوك السياقة بصف عامة، والتي يمكن تلخيصها كما يلي:

-تعريف السلوك: يعرف السلوك على أنه رد فعل يصدره الفرد في المحيط لمواجهة متغير أو مجموعة من المنبهات الداخلية أو الخارجية. وفق هذا المنظور قدم (N. Silamy) تعريفاً للسلوك على أنه: "نشاط الكائنات الحية وعلاقتها الحسية-الحركية مع محيطها". (بوظيفة وآخرون، 2012، ص 20)

-تعريف سلوك السياقة: ذهب بوظيفة وزملائه في تعريفهم لسلوك السياقة الى أنه "عبارة عن نسق متكامل بين السيارة، السائق والمحيط، وهو متوقف على التغذية الرجعية القادمة من استجابة السيارة والمحيط والتي يحس بها في عدة نقاط من جسمه، فالمعلومات التي ترجع للسائق من سيارته تساعده على معرفة مدى استجابتها لأوامره، وكأن كل أجزاء السيارة هي أجزاء لجسمه" (زعابطة، 2016، ص 76)، في حين عرف Delhomme (2009) سلوك السياقة على أنه مهمة معقدة في بيئة ديناميكية تتطلب من السائق القيام بالسلوك المناسب في الوقت المناسب، ويشترط في ذلك توفر الوعي والتحكم في عوامل الدفاعية، وبالتالي يمكن القول أن سلوك السياقة عملية معقدة تعتمد على ثلاثة جوانب أساسية (وجدانية، معرفية، حسية حركية)، تنتقل أسسه للفرد عن طريق الأسرة، مؤسسات التربية والتعليم، مدارس تعليم السياقة، أجهزة الإعلام.

-تعريف سلوك السياقة غير الآمن: هو مجموعة من السلوكيات السلبية التي يقوم بها الفرد أثناء قيادة السيارة، فتتجر عنها خسائر مادية وبشرية وخيمة (بهلول، 2017، ص 153)، وتزيد خطورتها كلما قلت خبرة السائق (قريشي، 2014، ص 494)، وبالتالي يمكن القول أن سلوك السياقة غير الآمن يعني مجموعة السلوكيات السلبية التي تشكل خطراً على حياة السائق وحياة باقي مستخدمي الطريق.

-تعريف سلوك السياقة الآمنة: يتعلق سلوك السياقة الآمنة بمدى التزام السائق بمراقبة حالة المركبة التي يقودها، ومدى قدرته على التحكم فيها، ومهارته في التعامل مع الوضعيات المرورية الصعبة، ومنها ما يتعلق بوضعه النفسي و صحوه العقلي

في تعامله إزاء محيطه بما يضمن أمنه وسلامة باقي مستعملي الطريق، ولا يمكن تحقيق السياقة الآمنة إلا بتمكين السائق من التحكم في المهارات الضرورية للسياقة والتطبع بطباع السياقة الآمنة والوقائية (بن الشيخ، 2008، ص. 53)

انطلاقاً مما سبق ذكره يمكن القول أن سلوك السياقة الآمنة يعني حرص السائق وبشكل مستمر على القيام بالسلوكات الإيجابية التي من شأنها ضمان أمنه وسلامة محيطه وباقي مستعملي الطريق، وأن يكون مدركاً لمسؤوليته الشخصية اتجاه المنظومة المرورية ككل.

3.6.1. خصائص السياقة الآمنة: يجب أن تتوفر لدى السائق مجموعة من الخصائص أبرزها ما يلي:

-التحلي بروح المسؤولية: يجب على السائق أن لا يأخذ بعين الاعتبار مسألة أمنه وأمن الركاب الموجودين معه بسيارته فحسب، بل عليه أن يأخذ بعين الاعتبار أمن كل مستعملي الطريق.

-التركيز: هناك مصادر مختلفة لصرف انتباه السائق وجعله يستغرق وقتاً أطول ليستجيب مثل: التعب، النعاس، الغضب، لذا فمن المستحسن أن يتخلى السائق عن مهمة قيادة السيارة في مثل الظروف.

-التوقع: إن عملية التركيز لدى السائق تساعد على توقع الأشياء، فالتوقع في مهمة السياقة يعني إصدار رد فعل مناسب ليتناسب مع ما يقوم به بقية مستعملي الطريق.

-الصبر: يجب على السائق تجنب الانفعال والغضب من تصرفات باقي مستعملي الطريق، والظهور بمستوى عالي من التعقل والترفع والظهور أمام باقي مستعملي الطريق كمثل أعلى يقتدى به.

-الثقة بالنفس: السائق الجيد هو الذي يتحكم في مشاعره وعواطفه وأحاسيسه، ويتعد عن الشعور بالثقة الزائدة التي تدفعه للمخاطرة والمجازفة فينتهي به الحال إلى ما لا يحمد عقباه.

-التدريب المنظم: كل الصفات السالفة الذكر تركز على نوعية التدريب الذي تلقاه الفرد منذ بداية تعلم السياقة، لذا فإن التعليم المنظم والمخطط الهادف يعتبر حد أساسي لتحقيق السياقة الآمنة.

-المعرفة الميكانيكية: إن معرفة السائق لكيفية عمل الأجزاء المختلفة و ماذا يحدث لها عند استعمال أجهزة التحكم يكسبه إحساساً بالرفق على السيارة، وهذا لن يجعل منه سائقاً جيداً. (بن الشيخ، 2008، ص. 56-58)

بالإضافة إلى الخصائص السالفة ذكرها توجد مجموعة من السلوكات التي يجب أن يتقيد بها السائق قبل وأثناء مهمة السياقة، والتي يمكن تلخيصها فيما يلي: صيانة السيارة، احترام إشارات المرور، الحفاظ على سرعة آمنة، اتخاذ الاحتياطات الأمنية اللازمة في حالة الأحوال الجوية السيئة، تجنب القيادة تحت تأثير الكحول والمخدرات والأدوية، وضع حزام الأمان، مراعاة الخصائص المعرفية والنفس فيزيولوجية للسائق. (زعابطة، 2016، ص ص 116، 85).

4.6.1. مصفوفة أهداف تعليم السياقة: (Goals of Driver Educations) La Matrice GDE:

ظهرت فكرة مصفوفة أهداف تعليم السياقة في أوائل التسعينيات من القرن الماضي بفنلندا، حيث قام كل من (Keskinen et Hatakka) بتصميم تصور نظري جديد لمهمة السياقة، وتم تبني هذا المشروع في أعمال المنظمة الأوروبية للأمن المروري بفرنسا سنة 1999 (Schulte, 2014, p. 10) كمفهوم شامل للسياقة، وتشمل أهداف هذه المصفوفة تطوير ثلاثة أنواع من المهارات: المعرفة والمهارات، فهم عوامل تصاعد الخطر التي تؤدي إلى تدهور السلوك، ومهارات التقييم الذاتي. هذا ما يجعلنا ننتقل من فكرة "السيطرة على السيارة" إلى "السيطرة على الشخص"، كما هي موضحة في الجدول التالي. (Assailly, 2017, p. 72)

الجدول (01): مصفوفة أهداف تعليم السياقة: la matrice GDE

المصدر: (Assailly, 2017, p. 72)

المستوى الهرمي للسلوك	محتوى تعليم السائق		
	المعارف والمهارات	عوامل تفاقم الخطر	مهارات التقييم الذاتي
الضغوطات الاجتماعية والاقتصادية	V.1	V.2	V.3
الأهداف الوجودية والتحكم في الذات	IV.1	IV.2	IV.3
أهداف الحياة	III.1	III.2	III.3
فهم سيناريو الطريق	II.1	II.2	II.3
التحكم في المركبة	I.1	I.2	I.3

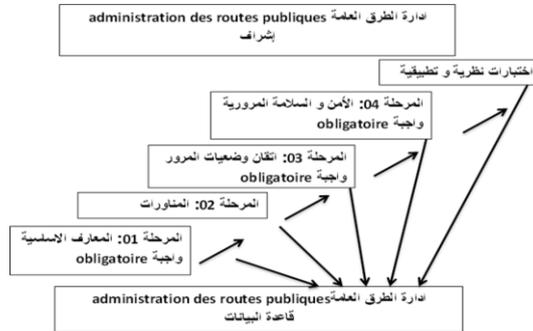
وهي عبارة عن إستراتيجية بيداغوجية أمنية تهدف الى تحقيق السياقة الآمنة من خلال مكافحة اثار نقص الخبرة وعدم النضج لدى السائقين المبتدئين، مكونة من 15 خانة تتضمن محتوى تعليم السائق (المعارف والمهارات، عوامل تفاقم الخطر، مهارات التقييم الذاتي)، تم دمجهم في علاقة مع الخمسة مستويات المتسلسلة للتقييم الذاتي لسلوك السائق (التحكم في المركبة، فهم سيناريو الطريق، أهداف الحياة، الأهداف الوجودية والتحكم في الذات، الضغوطات الاجتماعية والاقتصادية)، بطريقة تمكننا من تقييم مستوى القدرات الضرورية التي تؤهل الفرد ليكون سائق كفو، وبالتالي فإن المقصود من مفهوم "تعليم السائقين" يجب أن يكون أوسع من مفهوم "تدريب السائقين"، إذ يقوم بإدراجه مع إضافة أهداف ومحتوى وأساليب أخرى. (Assailly, 2017, p. 71)

و كان الهدف من تطوير هذا النموذج هو خفض عدد الحوادث وضحايا حوادث المرور إلى النصف خلال الفترة الممتدة ما بين 2010-2020، ولتحقيق ذلك طور الاتحاد الأوروبي سبع استراتيجيات وفق ما يلي:

تحسين تعليم وتدريب مستخدمي الطرق، زيادة إنفاذ قواعد الطريق، تصميم الطرق والمركبات الأكثر أماناً، تشجيع استخدام التكنولوجيا الحديثة، تحسين خدمة الطوارئ وما بعد الإصابات، وحماية مستخدمي الطريق المعرضين للخطر. (Sætren, 2018, p. 1)

Robertsen, Wigum, Bogfjellmo, & Suzen, 2018, p. 1

5.6.1. النرويج مثال لنجاح تطبيق مصفوفة أهداف تعليم السياقة (GDE) في تحقيق السياقة الآمنة: تعد النرويج من الدول التي تقل فيها حوادث المرور والإصابات الناجمة عن الحوادث المرورية في العالم حيث بلغ عدد الحوادث سنة 2006 (266 حادث، خلف 242 قتيل)، ليتراجع عدد الضحايا سنة 2015 إلى 125 قتيل فقط، ويرجع ذلك لطبيعة الشعب النرويجي كأكثر شعوب العالم تقيداً والتزاماً بقواعد المرور، وللجهود الاحترافية في مجال السلامة المرورية من طرف الحكومة النرويجية التي قامت بعدة أبحاث ودراسات حول مصفوفة (GDE) خلصت هذه الأبحاث سنة 2010 إلى تصميم النموذج التالي:



الشكل (02): النموذج النرويجي للتدريب على تطبيق المصفوفة

المصدر: (Assailly, 2010, p. 37)

نموذج هرمي مصمم وفق المستويات المتسلسلة لمصفوفة أهداف تعليم السياقة (GDE)، يتضمن محتوى المصفوفة ويهدف الى تقييم وتطوير أربعة أنواع من المعارف والسلوكيات الأساسية التالية:

- المعارف الأساسية: تعني كل ما يتعلق بسلوك السائق إزاء مركبته، ومدى التزامه وحرصه على تفقد أجهزة المركبة وسلامتها وأمنها (زيت المحرك، ماء التبريد، حالة العجلات، مدى صلاحية الأضواء وغير ذلك).

- إتقان المناورات (التحكم في المركبة): تعني مدى قدرته السائق على التحكم في مركبته مثل: الانطلاق، التوقف، زيادة وتخفيض السرعة، ضبط السرعة وغيرها.

- إتقان وضعيات المرور: نقصد به مدى قدرة السائق على التحكم في مركبته عند الوضعيات المرورية الصعبة ومدى قدرته على التحلي بسلوكات السياقة الآمنة إزاء محيطه وباقي مستعملي الطريق.

- التحلي بمبادئ الأمن والسلامة المرورية: ويعني مدى التزام السائق وحرصه على التحلي بسلوكات السياقة الآمنة التي من شأنها ضمان أمنهم وسلامتهم وسلامة باقي مستعملي الطريق.

و في الأخير يتم إجراء مجموعة من الاختبارات النظرية والتطبيقية، التي تؤكد مدى كفاءة السائق وقدرته على السياقة والتحلي بسلوكات الأمن والسلامة المرورية.

وحتى يتمكن السائق من التحكم في المعارف والسلوكات المتضمنة في النموذج السالف ذكره، تم استنادًا إلى مصفوفة (GDE) تقييم ما هو مهم بالنسبة للسائق وتحديد سبعة مواد على أنها أجزاء ضرورية من تدريب السائقين في جميع مراحل التدريب، وهي كما يلي: التشريعات ونظام حركة المرور، التحكم في المركبة، مهارات اتقان حالات المرور على الطريق، القيادة الاقتصادية والصديقة للبيئة، التخطيط والاستعداد للقيادة، الميول والاتجاهات السلوكية، التقييم الذاتي. Haslie& Erikson, 2007, p. (20)

بفضل هذا النموذج استطاعت الحكومة النرويجية وضع خطة وقائية متطورة انطلقت سنة 2010، بهدف خفض عدد الوفيات والإصابات الخطيرة إلى النصف في عام 2020، إذ يجب أن لا يتجاوز عدد ضحايا حوادث المرور 775 قتيلًا وجريحًا على الطرق النرويجية، أي حوالي شخصين في اليوم في المتوسط الى غاية الرؤية صفر في المستقبل البعيد (Sætren& Al, 2018, p. 1) ضمن مجموعة من المحاور الأساسية التي يمكن إجمالها في ما يلي:

- تصميم طرق أكثر أمنًا، وتشجيع السلوك الأكثر أمانًا من مستخدمي الطرق، وتشجيع تطوير التكنولوجيا لإنتاج مركبات أكثر أمانًا.

- أولت أهمية كبرى لمسألة تكوين السائقين، حيث يعتقد النرويجيون أن السائقين الشباب من المفترض أن يكونوا سائقين جيدين بمجرد اجتيازهم لامتحانات رخصة السياقة وحصولهم على الرخصة، و إلا لماذا نعطيهم التصريح إذا لم يكونوا جيدين بما فيه الكفاية. (Assailly, 2010, p. 38)

- استمدت خططها الوقائية من الدراسات والأبحاث الميدانية والنماذج الحديثة مثل نموذج (GDE).
- عززت السلوك الإيجابي وأطقت السوك السلبي خاصة عند الفئة العمرية ما بين (16-24) سنة.
- رصدت العوامل المسفرة عن الأضرار البشرية للحفاظ على الحياة الإنسانية بالدرجة الأولى.
- اعتمدت في إعداد خططها على المحترفين، وأوكلت مهمة التوعية المرورية للمؤسسات التربوية.
- حثت السائقين على تطبيق الإرشادات المكتوبة الخاصة بإجراءات وتدابير الوقاية المرورية.
- أولت أهمية قصوى لهندسة الطرق (تحسين الطرق، ممرات الراجلين، نقاط العبور)
- شملت خططها الوقائية كل من العنصر البشري، المركبات، البيئة، قوانين وقواعد المرور وما الى ذلك.

- استعانت في مجال الحملات الوقائية بوسائل خاصة احترافية، لنشر المعلومات المرورية.
- كرست التقييم الشامل (القبلي، التشخيصي، البنائي، النهائي) كجزء من الخطة الوقائية.
- اعتماد نظام رخصة السياقة بالنقاط منذ جانفي 2004 وتطبيقه بصرامة.
- ضبط عوامل ومسببات حوادث السير انطلاقا من تحليل معطيات الأبحاث السابقة كتشريح جثث موتى الحوادث المرورية لمعرفة سبب وقوع الحادث وتقديمه مستقبلا. (قريشي، 2014، ص 495)
- اعتماد التقييم كجزء من الخطة، والتقييم يشمل التقييم القبلي (قبل بدأ تنفيذ الخطة)، والتقييم خلال تنفيذ الخطة، و التقييم بعد الانتهاء من الخطة. (طالب، 2009، ص 30)

2. الطريقة والأدوات.

1.2. منهج الدراسة: اختيار المنهج والأدوات المستخدمة في جمع البيانات أمر تحدده طبيعة المشكلة المدروسة، ونظرا لطبيعة الدراسة الحالية فإن المنهج الوصفي هو الأكثر ملائمة لهذه الدراسة.

2.2. الدراسة الاستطلاعية:

1.2.2. حدود الدراسة الاستطلاعية: أجريت الدراسة الاستطلاعية على عينة من سائقي السيارات السياحية الشباب بالمنطقة الحضرية لولاية سطيف، و قدر عددهم بـ 30 فرد تم اختيارهم بطريقة عرضية لصعوبة الاعتماد على التعيين العشوائي ميدانيا، تراوحت أعمارهم ما بين 18 و 40 سنة.

2.2.2. أداة الدراسة وكيفية تطبيقها:

أ- وصف الأداة: لجمع بيانات الدراسة ومعالجتها إحصائيا ومناقشة فرضياتها تم اعتماد استبيان سلوك السياقة الآمنة، الذي تم بناؤه من طرف الباحث اعتمادا على نموذج (GDE) المعتمد بدولة الترونج، احتوى الاستبيان على 34 فقرة (بند) موزعة على أربعة (04) محاور. وقد قام الباحث بتحديد مستويات سلوك السياقة الآمنة لدى السائقين الشباب على النحو التالي:

ب طرح الحد الأعلى لبدائل أداة الدراسة من الحد الأدنى: (5-1=4)، ثم نقسم الفارق بين الحدين على ثلاثة مستويات كما هو موضح في المعادلة التالية: $1.33 = 4/3$ و عليه يكون:

الحد الأدنى: $1.00 + 1.33 = 2.33$ / الحد المتوسط: $1.33 + 2.34 = 3.67$ / الحد الأعلى: 3.68 فأكثر.

ومنه تصبح أوزان العبارات على النحو التالي:

- العبارات التي يتراوح متوسطها الحسابي بين (1.00-2.33): مستوى سلوك السياقة الآمنة فيها منخفض.

- العبارات التي يتراوح متوسطها الحسابي بين (2.34-3.67): مستوى سلوك السياقة الآمنة فيها متوسط.

- العبارات التي يتراوح متوسطها الحسابي بين (3.68-5): مستوى سلوك السياقة الآمنة فيها مرتفع.

ب- الخصائص السيكومترية لأداة القياس :

- دلالات صدق الأداة:

* حساب الصدق الظاهري للاستبيان: لحساب صدق الاستبيان قمنا بتوزيعه على (07) محكمين، وبعد إجراء

التعديلات التي اتفق عليها المحكمون وحسابه وفق معادلة اللوشي. تحصلنا على النتائج التالية:

ص = 0.93، اي: ص = 93%، وهي نسبة مرتفعة تدل على أن أداة الدراسة متمتاز بصدق ظاهري ممتاز، وبالتالي فإن

الاستبيان مقبول ظاهريا للتطبيق.

*حساب صدق الاتساق الداخلي (صدق التكوين): يعتبر من أهم مقاييس الاتساق (معمرية، 2007، ص. 138)، وبالاعتماد على برنامج الحزمة الاحصائية (SPSS19) تحصلنا على النتائج التالية:

جدول (02): معامل الارتباط بين درجة كل عبارة ومجموع درجات المحور الذي تنتمي اليه.

مستوى الدلالة	عبارات الاستبيان	محاور الاستبيان
0.01	رقم: 5(ر=0.048)، 9(ر=0.056)، 17(ر=0.074)، 21(ر=0.064)، 25(ر=0.061)، 29(ر=0.070)، 33(ر=0.072).	المحور الأول: المعارف الأساسية
0.05	1(ر=0.37)	
غير دالة	لا توجد	
0.01	رقم: 10(ر=0.071)، 14(ر=0.051)، 18(ر=0.051)، 22(ر=0.075)، 26(ر=0.078)، 30(ر=0.056)، 34(ر=0.074).	المحور الثاني: إتقان المناورات (التحكم في المركبة)
0.05	6(ر=0.37)	
غير دالة	لا توجد	
0.01	رقم: 3(ر=0.071)، 7(ر=0.068)، 15(ر=0.058)، 19(ر=0.047)، 23(ر=0.076)، 27(ر=0.067)، 31(ر=0.048).	المحور الثالث: إتقان وضعيات المرور
0.05	11(ر=0.28)	
غير دالة	لا توجد	
0.01	رقم: 4(ر=0.049)، 8(ر=0.075)، 13(ر=0.063)، 16(ر=0.060)، 20(ر=0.070)، 24(ر=0.053)، 28(ر=0.064)، 32(ر=0.056)، 35(ر=0.048)، 36(ر=0.074).	المحور الرابع: الأمن والسلامة المرورية
0.05	لا توجد	
غير دالة	لا توجد	

يتضح من الجدول رقم (02): أن جميع عبارات الاستبيان دالة حيث قدر الحد الأدنى لمعاملات الارتباط بـ (0.37) والحد الأعلى (0.78)، مما يثبت صدق الاتساق الداخلي لفقرات المحاور الأربعة، وعليه يمكن القول أن جميع فقرات الاستبيان متسقة داخليا مع الدرجة الكلية للمحور الذي تنتمي اليه.

جدول رقم (03): معامل الارتباط بين مجموع درجات كل بعد والدرجة الكلية للاستبيان

المحور	أبعاد الاستبيان	الارتباط
1	المحور الأول: المعارف الأساسية	معامل ارتباط بيرسون **0.80
		الدلالة المعنوية 0.01
2	المحور الثاني: إتقان المناورات (التحكم في المركبة)	معامل ارتباط بيرسون **0.68
		الدلالة المعنوية 0.01
3	المحور الثالث: إتقان وضعيات المرور	معامل ارتباط بيرسون *0.44
		الدلالة المعنوية 0.05
4	المحور الرابع: الأمن والسلامة المرورية	معامل ارتباط بيرسون **0.65
		الدلالة المعنوية 0.01

يتضح لنا من نتائج الجدول رقم (03): أن جميع محاور الاستبيان دالة (المحاور رقم: 1، 2، 4 عند مستوى الدلالة 0.01، والمحور رقم: 03 عند مستوى الدلالة 0.05) وعليه يمكن القول أن جميع المحاور متسقة داخليا مع الدرجة الكلية للاستبيان، مما يثبت صدق البناء الفرضي لمحاور الأداة.
- دلالات ثبات الأداة:

لقياس ثبات أداة الدراسة استخدم الباحث طريقتين (معامل ألفا كرونباخ و طريقة التجزئة النصفية)، حيث قام بتطبيق الاستبيان على عينة مكونة من 30 فرد، والجدول التالي يوضح معاملات ثبات أداة الدراسة:

جدول (04): قيمة معامل ألفا كرونباخ و سبيرمان براون لجميع أبعاد الاستبيان والدرجة الكلية

الاستبيان	الأبعاد	معامل ألفا كرونباخ	معامل سبيرمان براون
سلوكات السياقة الأمنة	المعارف الأساسية	0.74	0.76
	إتقان المناورات	0.78	0.78
	إتقان وضعيات المرور	0.73	0.65
	الأمّن والسلامة المرورية	0.80	0.79
	الدرجة الكلية	0.84	0.82

يتضح من الجدول رقم (04): أعلاه أن معامل الثبات العام لمحاور الدراسة مرتفع حيث بلغ (0.84) لإجمالي فقرات الاستبيان، فيما تراوح ثبات المحاور ما بين (0.73) كحد أدنى و (0.80) كحد أقصى، و للتأكد من ثبات أداة الدراسة تم حسابها بطريقة التجزئة النصفية، وبعد تصحيح الطول بمعادلة سبيرمان براون تحصلنا على معامل ثبات مرتفع قدر به: (0.82)، كما تراوحت قيمة سبيرمان براون لمحاور الدراسة ما بين (0.65) و (0.79)، وهي قيم دالة عند (0.01) وعليه يمكن القول أن الاستبيان يتمتع بدرجة عالية من الثبات ويمكن الاعتماد عليه في التطبيق الميداني للدراسة بحسب مقياس نانلي الذي اشترط (0.70) كحد أدنى للثبات.

بناء على نتائج الجداول رقم: (03) و (04) و (05) أعلاه نستنتج أن هذه الأداة (استبيان سلوك السياقة الآمنة) تمتاز بدرجات عالية من الصدق والثبات، وهو ما يؤكد صلاحيتها للتطبيق.

3.2.2. أساليب المعالجة الإحصائية:

لتحليل بيانات الدراسة تم اعتماد برنامج الحزم الإحصائية للعلوم الاجتماعية (SPSS19)، حيث تم حساب كل من: التكرارات، النسب المئوية، المتوسطات الحسابية، الانحرافات المعيارية، اختبارات، تحليل التباين الأحادي، بالإضافة إلى كل من معامل بيرسون، ألفا كرونباخ و سبيرمان براون لحساب صدق وثبات الاستبيان.

3.2. الدراسة الأساسية:

1.3.2. عينة الدراسة: تكونت عينة الدراسة من 214 سائق مبتدئ (168 ذكور، 46 إناث)، تراوحت أعمارهم ما بين (18-40 سنة)، من ولاية سطيف، متحصلين على رخصة سياقة تجريبية صنف "ب"، تم اختيارهم بطريقة عرضية لصعوبة الاعتماد على التعيين العشوائي ميدانياً، والجدول التالي يبين خصائص العينة:

جدول رقم (05): توزيع أفراد العينة حسب متغيرات الجنس، السن، الخبرة

الجنس	التكرار	النسبة	السن	التكرار	النسبة	الخبرة	التكرار	النسبة
ذكور	168	78.50	اقل من 30 سنة	126	58.90	اقل من 2 سنة	94	43.90
إناث	46	21.50	30 – 40 سنة	62	12.10	2-10 سنوات	88	41.10
			أكبر من 40 سنة	26		11-20 سنة	32	15
						أكثر من 20 سنة	00	00
الحجم الكلي للعينة								
%100								

3. النتائج ومناقشتها:

عرض و مناقشة نتائج الفرضية الأولى: "مستوى سلوك السياقة الآمنة لدى السائقين في ظل نموذج أهداف تعليم السياقة الآمنة GDE متوسط". وللإجابة على هذه الفرضية تم حساب كل من المتوسط الحسابي والانحراف المعياري لجميع الأبعاد مع الدرجة الكلية لاستبيان سلوك السياقة الآمنة لمعرفة مستوى كل بعد كما يلي

جدول رقم(06): مستوى سلوك السياقة الآمنة لأفراد عينة الدراسة

الأبعاد	عدد العبارات	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	المستوى
المعارف الأساسية	8	2.18	0.45	منخفض
إتقان المناورات	8	3.58	0.76	متوسط
إتقان وضعيات المرور	8	3.45	0.56	متوسط
الأمن والسلامة المرورية	10	3.51	0.65	متوسط
الدرجة الكلية للاستبيان	34	3.18	0.39	متوسط

يلاحظ من خلال الجدول أعلاه أن المتوسط الحسابي لأداة الدراسة قدر بـ (3.18) وانحراف معياري قدره (0.39) وهي قيمة تنحصر في المجال (2.34-3.67)، وبالتالي يمكن القول أن مستوى سلوك السياقة الآمنة لدى السائقين المبتدئين الشباب في ظل نموذج (GDE) متوسط، أما بالنسبة لأبعاد الاستبيان فنلاحظ أن هناك تباين في نتائجها، حيث قدر متوسط البعد الأول (المعارف الأساسية) بـ (2.18) وانحراف معياري قدره (0.45)، وهي قيمة تنحصر في المجال (1.00-2.33) وبالتالي يمكن القول بأن مستوى السائقين في هذا البعد منخفض، ويمكن تفسير هذا الانخفاض بمحدودية المنظومة التكوينية المعتمدة في الجزائر وإهمالها لعدة جوانب، إضافة إلى عدم وعي السائقين بأهمية صيانة المركبة، إذ يجب عليهم مراقبتها بشكل يومي والتأكد من حالة الإطارات، صلاحية الأضواء، المكابح وما إلى ذلك، في حين تراوحت قيمة باقي الأبعاد ما بين (3.45) و (3.58)، وانحراف معياري تراوح ما بين (0.0) و (0.76) وهي قيم تنحصر في المجال (2.34-3.67) وبالتالي يمكن القول أن مستوى سلوك السياقة الآمنة لدى السائقين بالنسبة للبعد الثاني والثالث والرابع متوسط، وذلك راجع بالدرجة الأولى إلى ضعف منظومة تعليم وتكوين السائقين في الجزائر خاصة من الجانب السيكلوجي، وهو ما أكدته نتائج دراسة بوظيفة وآخرون (1991) التي أرجعت سبب ارتفاع سلوك الإقدام على المخاطرة وارتفاع عدد الحوادث المرورية إلى ضعف مستوى تعليم وتدريب السائقين.

وللتأكد من دلالة الفروق بين أفراد العينة قمنا بحساب اختبار "ت" للعينة الواحدة، حيث جاءت النتائج كما هي مبينة في الجدول التالي:

جدول رقم(07): يوضح نتائج اختبار "ت" بين متوسط درجات أفراد العينة

الاستبيان	العينة	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	الفارق	قيمة "ت"	درجة الحرية	القيمة الاحتمالية	الدلالة الاحصائية
س س الآمنة	214	3.18	0.39	0.18	6.84	213	0.000	دالة إحصائية

يتضح من بيانات الجدول رقم (07): أن متوسط درجات أفراد العينة قدر بـ (3.18) وانحراف معياري (0.39)، وبفارق (0.18)، كما جاءت قيمة اختبار "ت" (6.84)، وبقيمة احتمالية (0.000) أصغر من (0.01)، وعليه يمكن القول أنه توجد فروق ذات دلالة إحصائية عند (0.01) بين متوسط درجات عينة الدراسة.

عرض ومناقشة نتائج الفرضية الثانية: "توجد فروق دالة إحصائية بين السائقين في مستوى سلوك السياقة الآمنة تعزى لمتغير الجنس". للإجابة على هذه الفرضية تم تطبيق اختبار "ت" لعينتين مستقلتين وبعد التأكد من فرضيات الاختبار وشروطه كانت النتائج كالتالي:

جدول رقم (08): نتائج اختبار "ت" بين متوسط أفراد العينة تبعا لمتغير الجنس

الجنس	العدد	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	درجة الحرية	قيمة "ت"	القيمة الاحتمالية	الدلالة الإحصائية
ذكور	168	3.14	0.40	212	2.76	0.006	دالة إحصائية
إناث	46	3.32	0.34				

يتضح من بيانات الجدول رقم (08): أن متوسط درجات الذكور قدر بـ(3.14) بانحراف معياري (0.40) وهو أقل من متوسط درجات الإناث المقدر بـ(3.32) بانحراف معياري (0.34)، كما جاءت قيمة اختبار "ت" (-2.76)، بدرجة حرية 212، وبقيمة احتمالية (0.006) أصغر من (0.01)، وعليه نقرر أنه توجد فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى الدلالة (0.01) بين متوسط درجات الذكور ومتوسط درجات الإناث لصالح الإناث، الأمر الذي يعني أن مستوى سلوك السياقة الآمنة لدى الذكور منخفض مقارنة بالإناث، وقد يرجع ذلك إلى كميات إفراز هرمونات الجنس والتي تتجدد جزئياً بالوراثة، وفي هذا السياق أرجع الباحثون هذه الفروق إلى عامل النسق الثقافي الاجتماعي فمن خلال التنشئة الاجتماعية يفرض الآباء قيوداً على الإناث مما يمنح الذكور مزيداً من الثقة ومن ثم الافتقار لاستراتيجيات تصحيح الذات، بالإضافة إلى اختلاف التوقعات والقيم التي يحملها الذكور والإناث (بوظيفة وآخرون، 2010، ص 30)، وتتفق نتائج الدراسة الحالية مع نتائج دراسة Luc Kermân and Kuhlmann أن الذكور غالباً ما يبحثون عن الإثارة والمتعة من خلال اتباع نمط القيادة المتهور كالتسرع المفرط والميل إلى القيادة الاستعراضية أمام الآخرين مع عدم الاكتراث للقواعد المرورية.

عرض و مناقشة نتائج الفرضية الثالثة: "توجد فروق دالة إحصائية بين السائقين في مستوى سلوك السياقة الآمنة تعزى لمتغير السن". وللإجابة على هذه الفرضية تم احتساب المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية لدرجات أفراد العينة على استبيان سلوك السياقة الآمنة وفقاً لمتغير السن، واستخدام تحليل التباين الأحادي (One Way Anova) كما هو مبين في الجدول التالي:

جدول رقم (09): نتائج تحليل التباين الأحادي بين متوسط أفراد العينة تبعا لمتغير السن

السن	العدد	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	الرتبة	درجة الحرية	قيمة "F"	القيمة الاحتمالية	الدلالة الإحصائية
أقل من 30 سنة	94	3.01	0.38	3	211	23.347	0.000	دالة إحصائية
30 - 40 سنة	88	3.26	0.30	2				
أكبر من 40 سنة	32	*3.47	0.41	1				

يتضح من نتائج الجدول رقم (09): أن متوسط أفراد العينة وفق متغير السن تراوح ما بين (3.01) و(3.47) لصالح فئة السائقين الأكبر من 40 سنة بالمقارنة مع السائقين الأقل من 30 سنة، كما قدرت قيمة "ف" بـ (23.34) بدرجة حرية 211، و بقيمة احتمالية (0.000) أصغر من (0.01)، وعليه نقرر أنه توجد فروق دالة إحصائية عند مستوى الدلالة (0.01) في مستوى سلوك السياقة الآمنة وفقاً لمتغير السن لصالح فئة السائقين الأكبر من 40 سنة، الأمر الذي يعني أن مستوى سلوك السياقة الآمنة لدى الشباب منخفض مقارنة بالفئات الأخرى، وقد أرجع Miller (1991) ذلك إلى كون المراهقين يقدمون على سلوك المخاطرة بحثاً عن تطوير هويتهم، أفكارهم ومعتقداتهم. وتتفق نتائج الدراسة الحالية مع نتائج دراسة Mac clure and Tuner (2003) التي أظهرت أن السائقين الشباب (من 17 إلى 29 سنة) المتعرضين للحوادث هم ضعف الفئة الأكبر من 50 سنة، وهو ما

أكدته احصائيات المركز الوطني للوقاية والأمن بخصوص استهداف فئة الشباب الذين تتراوح أعمارهم ما بين (18-29 سنة) للحوادث المرورية بنسبة (27%) من مجموع الحوادث، ومنه يمكن القول أنه كلما زاد سن السائق زاد التزامه بسلوكات السياقة الآمنة والعكس صحيح.

عرض و مناقشة نتائج الفرضية الرابعة: "توجد فروق دالة احصائيا بين السائقين في مستوى سلوك السياقة الآمنة تعزى لمتغير الخبرة". وللإجابة على هذه الفرضية تم احتساب المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية لدرجات أفراد العينة على استبيان سلوك السياقة الآمنة وفقا لمتغير الأقدمية، وتم استخدام تحليل التباين الأحادي (One Way Anova) كما هو موضح في الجدول التالي:

جدول رقم (10): نتائج تحليل التباين الأحادي بين متوسط أفراد العينة تبعا لمتغير الخبرة

الخبرة	العدد	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	الرتبة	درجة الحرية	قيمة "F"	القيمة الاحتمالية	الدلالة الإحصائية
أقل من 2 سنة	126	2.98	0.34	3	211	68.943	0.000	دالة إحصائية
2-10 سنوات	62	3.42	0.24	2				
11-20 سنة	26	*3.59	0.28	1				
أكثر من 20 سنة	00	/	/	/				

يتضح من نتائج الجدول رقم (10): أن متوسط أفراد العينة وفق متغير الخبرة تراوح ما بين (2.98) و (3.59) لصالح فئة السائقين الأكثر خبرة والذين تتراوح مدة السياقة الفعلية لديهم ما بين (11-20 سنة) بالمقارنة مع السائقين الأقل خبرة (أقل من 2 سنة)، كما قدرت قيمة "ف" بـ (68.94) بدرجة حرية 211، وبقيمة احتمالية (0.000) أصغر من (0.01)، وعليه نقرر أنه توجد فروق دالة إحصائية عند مستوى الدلالة (0.01) في مستوى سلوك السياقة الآمنة لدى السائقين وفقا لمتغير الخبرة، وهو ما يعني أنه كلما زادت خبرة السائق زادت قدرته على التحكم في نفسه وبالتالي زادت قدرته على التحلي بسلوكات السياقة الآمنة والعكس صحيح، وتتفق نتائج الدراسة الحالية مع ما توصل اليه كليفلاند حيث كشف أن 36% من الحوادث تسبب فيها سائقون شباب تقل خبرتهم عن 05 سنوات، وهو ما أكدته احصائيات المندوبية الوطنية للأمن في الطرق لسنة 2019 والتي كشفت أن أغلب المتسببين في الحوادث شباب متحصلون على رخصة سياقة لأقل من 05 سنوات، ومنه نستنتج أنه كلما نقصت خبرة السائق قلت قدرته على التحلي بسلوكات السياقة الآمنة.

4. الخلاصة:

يتضح من نتائج الدراسة الحالية أن مستوى سلوك السياقة الآمنة لدى السائقين الجزائريين وخاصة الشباب منهم ينذر بخطر تفاقم الظاهرة المرورية، ويعود ذلك إلى عدة أسباب لعل أبرزها: ضعف منظومة تعليم وتأهيل السائقين، انعدام الوعي المروري والثقافة المرورية، الممارسات اللاأخلاقية وعدم تحلي فئة الشباب خاصة بسلوكات الأمن والسلامة المرورية، ضعف الآليات المعتمدة في عملية تعليم وتدريب السائقين وتطبيق القوانين على المخالفين لقانون المرور. كما أظهرت نتائج الدراسة الحالية عن وجود فروق في مستوى سلوك السياقة الآمنة بين السائقين الشباب تبعا لكل من متغير الجنس، السن، وأقدمية السياقة، لذا يجب العمل ومن الآن على التحكم في هذه الظاهرة الخطيرة التي باتت تهدد حياة الجميع دون استثناء، وذلك لن يتحقق إلا من خلال إعادة النظر في المنظومة المرورية الحالية، وإخضاعها للدراسة المعمقة والتحليل الدقيق، ولما لا تبني الاستراتيجيات الحديثة كما هو الحال بالنسبة للدول الإسكندنافية بصفة عامة ودولة النرويج على وجه الخصوص.

مقترحات الدراسة:

بناء على نتائج الدراسة يمكن تقديم بعض الاقتراحات التي من شأنها المساهمة في إيجاد بعض الحلول للمشكلة المرورية، والرفع من مستوى سلوكيات السياقة الآمنة لدى السائقين بصفة عامة وفئة السائقين المبتدئين على وجه الخصوص وهي كالتالي:

-إعادة النظر في مضمون منظومة تكوين وتأهيل السائقين المتبعة من طرف مدارس تعليم السياقة ومراكز تكوين وتأهيل السائقين، والعمل على تفعيلها بما يلي احتياجاتهم التكوينية، مع ادراج بعض المواد مثل الميكانيك، اسعافات أولية، سلوك السياقة(الآمن والخطير) ، سيكولوجية مستعمل الطريق(السائق والراجل).

-توظيف التكنولوجيا الحديثة في عملية تكوين وتأهيل السائقين مثل أجهزة محاكاة السياقة لغرض تغطية المهارات المعرفية العليا، كما هو الحال بالنسبة لبعض الدول الرائدة في مجال الأمن والسلامة المرورية على غرار الولايات المتحدة الأمريكية و هولندا.

-إخضاع المترشحين لاجتياز امتحانات الحصول على رخصة السياقة لمجموعة من المقاييس والاختبارات النفسية قبل، أثناء وبعد حصولهم على رخصة السياقة.

-إدراج مادة التربية المرورية في المقررات الدراسية بالأطوار الثلاثة (ابتدائي، متوسط، ثانوي)، وتنظيم الحملات التحسيسية، الأيام الدراسية، الملتقيات وغيرها لنشر الوعي المروري.

-تكثيف عمليات التوعية والتحسيس عبر كافة وسائل الاتصال والتواصل (السمعية البصرية، الإلكترونية) لنشر الثقافة المرورية بين السائقين وباقي مستعملي الطريق .

-تطبيق نظام رخصة السياقة بالنقاط باعتبارها دعامة بيداغوجية أمنية للسياقة، تقوم على مبدأ إعادة تكوين وتأهيل السائقين المخالفين لقانون المرور.

- إعادة النظر في مضمون قانون المرور الجزائري والآليات المعتمدة في تطبيقه، والعمل على تفعيلها بالشكل الذي يمكننا من محاربة الممارسات اللاأخلاقية وتهرب السائقين من مسؤولياتهم اتجاه المنظومة المرورية ككل.

الإحالات والمراجع:

بن الشيخ، عياش. (2008). المسؤولية الاجتماعية وعلاقتها بسلوك المخاطرة لدى السائقين(رسالة ماجستير غير منشورة). جامعة أبو القاسم سعد الله، الجزائر.

بهلول، أشواق سارة؛ جبالي، نور الدين. (2017). سلوكيات السياقة الخطرة وعلاقتها بالمعتقدات الصحية التعويضية، مجلة أفاق فكرية، 3 (7)، 152-166.

بوظريفة، حمو؛ بوحفص، عبد الكريم؛ طويل، محمد؛ تابروكية، فاطمة. (2012). عوامل ودوافع السلوكيات اللاواقعية لدى مستعملي الطريق (د.ر). بوزريعة: مخبر الوقاية والأمن.

بوظريفة، حمو؛ عيسى، محمد؛ زناد، دليلة؛ شريفي، هناء. (2010). مستوى سلك الإقدام على المخاطرة لدى السائقين. مجلة الوقاية و الأرغنوميا، 03 بدون رقم عدد، 09-40.

زعباطة، سيرين هاجر. (2016). فاعلية برنامج وقائي مقترح قائم على نظرية دافع الحماية في خفض التفاؤل غير الواقعي وتنمية سلوك السياقة الآمنة لدى السائقين (رسالة دكتوراه غير منشورة). جامعة باتنة1، الجزائر.

طالب، أحسن مبارك. (2009، جوان). سبل ووسائل الوقاية من الحوادث المرورية. ورقة مقدمة الى الندوة العلمية للتجارب العربية والدولية في تنظيم المرور بمركز الدراسات والبحوث لجامعة نايف للعلوم الأمنية، الرياض، السعودية.

قريشي، فيصل. (2014). أساليب المواجهة وعلاقتها بسلوك السياقة الخطرة لدى السائقين الجزائريين، *المجلة الأردنية للعلوم الاجتماعية*، 7 (4)، 488-512.

المركز الوطني للوقاية والامن عبر الطرق.(2017).دراسة إحصائية لحوادث المرور في الجزائر خلال سنة 2017، تم الاسترجاع يوم 2018/03/18 من موقع www.cnprs.org.dz

معمرية، بشير. (2007). القياس النفسي وتصميم أدواته للطلاب والباحثين في علم النفس والتربية. (ط.2). الجزائر: منشورات الحبر. المعهد الوطني للأدلة الجنائية وعلم الإجرام. (2019). واقع الأمن المروري في الجزائر. بوشاوي: قيادة الدرك الوطني.

المنديبية الوطنية للأمن في الطرق. (2020). الأمن في الطرق المشاكل والحلول. الجزائر: خلاف فاطمة.

منظمة الصحة العالمية. (2019). الإصابات الناجمة عن حوادث المرور، تم الاسترجاع يوم 01 جانفي 2020 من موقع <https://www.who.int>

المراجع الأجنبية :

Assailly, J.P. (2010). **Recherches et pratiques éducatives innovantes (matrice GDE) pour l'accès au permis de conduire en Europe** (4). Versailles, France: Institut national de sécurité routière et de recherches.

Assailly, J.P. (2017). Comment appliquer la matrice GDE? Quelles adaptations aux facteurs de risque d'accidents des jeunes conducteurs novices. **Recherche Transports Sécurité**, 32(n/a), 69-80.

Delhomme, P.,Dobbeleer, W., Sonja, F., Simoes, A. (2009). **Manual for designing, implementing, and evaluating road safety communication campaigns**. Brussels, Belgium: Belgian road safetyInstitute (BIVV - IBSR).

Haslie, L.I., Erikson, C. (2007, May). **The Norwegian category B curriculum and driver training**. In: the GDE-Model as guide in driver training and testing conference. Umea University, Sweden.

Sætren, G., Robertsen, R., Wigum, J., & Bogfjellmo, P. (2018). The future of driver training and driver instructor education in Norway with increasing ADAS technology in cars. In S. Haugen , A. Barros, C. Gulijk, T. Kongsvik, & J. Vinnem(Eds.), **Safety and Reliability-safe societies in a changing world** (1433-1440). Trondheim, Norway :CRC Press.

Schulte, K. (2014, June). **Framework for a curriculum (or blueprint) for driver education**. In: the International Commission for Driver Testing. Berlin,Germany.