

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة غرداية



كلية العلوم الاجتماعية والإنسانية

قسم علم النفس وعلوم التربية والأرطوفونيا

## المسؤولية الاجتماعية وعلاقتها بارتكاب حوادث المرور لدى أساتذة جامعة ورقلة

مذكرة مقدمة لاستكمال متطلبات نيل شهادة الماستر في علم النفس

تخصص : علم النفس العمل والتنظيم وتسيير الموارد البشرية

إشراف الأستاذ (ة)

د . حمزة معمري

إعداد الطالب (ة) :

• زنو عبد القادر

الموسم الجامعي: 2019 - 2020

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

﴿ وَلَقَدْ مَكَّنَّاكُمْ فِي الْأَرْضِ وَجَعَلْنَا لَكُمْ

فِيهَا مَعْيِشًا ۗ قَلِيلًا مَّا تَشْكُرُونَ ﴾

سورة الأعراف الآية 10

قال رسول الله صلى الله عليه وسلم


إن الله يحب إذا عمل أحدكم عملاً أن يتقنه

# الإهداء

﴿ربي اشرح لي صدري # ويسر لي أمري # واحلل عقدة

من لساني # يفقهوا قولي﴾ سورة طه (25-28)

إلى الشعلة التي تحترق لغيرها  التي لا أرى تعبير أبلغ وأحوط من أن أقول عنها " **حقاً أمي** " .

والإهداء الخاص إلى  الذي مازال يضيء من أجلي بكل ما أتني من قوة كي أصل إلى أعلا مراتب العلمية أو العملية ، أطال الله في عمرهما - أمين - فالهم اجعلني صدقة جارية لهما - أمين -

إلى من تتفاسم معي الحر والبرد وسهر الليل شريكة حياتي ورفيقة دربي

" **زوجتي الحبيبة** " إلى قرة عيني وكل عمري ابنتي " **شفاء** " جعلها الله ثمرة خير لي ولي زوجتي - أمين - .

إلى جدتي التي تفرح لفرحي وتعزن لحزني، أطال الله في عمرها - أمين إلى كل أفراد أسرتي كل واحد باسمه ، اللهم أرزقهم التوفيق لما تحبه وترضاه في الدنيا والآخرة - أمين -

وإلى كل عائلة " **زنو** " في (الشرق والغرب ، الشمال والجنوب) وإلى كل من يعرفني من قريب أو بعيد ، وإلى جميع من علمني حرفاً أو تعلم مني آخر .

زنو عبد القادر

# تَشْكُرَات

أول شكر هو لله عز وجل الذي رزقنا العقل ووفقنا لإتمام هذا العمل المتواضع ، كما أتقدم بالشكر الجزيل إلى المشرف الفاضل الدكتور " حمزة معمرى " على كل ما قدمه من نصائح وإرشادات وتوجيهات وصبره معي طيلة مدة الانجاز هذا العمل .

كما أتقدم بالشكر الجزيل إلى محافظ الشرطة " فضلاوي عبد الرؤوف " الذي سهل لي مواصلة الدراسة في هذه الظروف الصعبة بين العمل والدراسة .

كما أشكر واحتراماتي لكل من أعانني على إنجاز هذا العمل من مؤطرين ومسؤولين بمؤسسة الأمن الوطني لولاية ورقلة والحماية المدنية لولاية ورقلة

وكل الأساتذة والأصدقاء والزملاء في قسم علم النفس تخصص العمل والتنظيم وتسيير الموارد البشرية بجامعة غرداية الذين مد يد العون لي

شكرا

زنو عبد القادر

هدفت الدراسة إلى معرفة العلاقة بين المسؤولية الاجتماعية وارتكاب حوادث المرور لدى أساتذة جامعة ورقلة، وقامت الدراسة على تساؤل محوري وثلاث أسئلة فرعية، وتم الاعتماد على المنهج الوصفي ودراسة العلاقات و الفروق .  
بلغ عدد أفراد عينة الدراسة (100) أستاذ جامعي من جامعة قاصدي مرباح ورقلة .  
وقد طبق استبيان لسلوك المخاطرة و المسؤولية الاجتماعية والذين هم معدين سابقا .  
أما البيانات فقد عولجت باستخدام برنامج الحزمة الإحصائية (SPSS) للمعالجة الإحصائية والمتمثلة في حساب معامل لارتباط والمتوسطات بالنسبة للتساؤل العام واختبار (ت) لدلالة الفروق بين السائقين و السائقات الأساتذة بالنسبة لارتكاب حوادث المرور .

و قد توصلت الدراسة إلى النتائج التالية :

- توجد علاقة ارتباطيه دالة بين المسؤولية الاجتماعية و ارتكاب حوادث المرور لدى أساتذة الجامعة وذلك من خلال الأبعاد التالية : الإفراط في السرعة وتششت التركيز و الانتباه وإهمال إشارات و قانون المرور .
- توجد فروق ذات دلالة إحصائية في وجهة نظر أساتذة جامعة ورقلة وفقا لمتغير الجنس (ذكور - إناث) .
- توجد علاقة ارتباطيه دالة في وجهة نظر أساتذة جامعة ورقلة وفقا لمتغير الخبرة في السياقة
- هنالك علاقة للسن بارتكاب حوادث المرور في وجهة نظر أساتذة جامعة ورقلة .

الفهرس	
البسمة	
الإهداء	
الشكر	
الملخص	
فهرس المحتويات	
فهرس الجداول	
فهرس الأشكال البيانية	
فهرس الملاحق	
قائمة المصادر والمراجع	
01	المقدمة :
02	القسم الأول : الجانب النظري للدراسة
03	الفصل الأول : مدخل الدراسة
06-05-04	01 إشكالية الدراسة
07	02 فرضيات الدراسة
08-07	03 المفاهيم الإجرائية
08	04 حدود الدراسة
09	الفصل الثاني : المسؤولية الاجتماعية
10	تمهيد
11-10	01 مفهوم المسؤولية الاجتماعية
14-13-12	02 المسؤولية الاجتماعية في الإسلام
15-14	03 أهمية المسؤولية الاجتماعية
16-15	04 أركان المسؤولية الاجتماعية
18-17-16	05 عناصر المسؤولية الاجتماعية
21-20-19	06 مظاهر المسؤولية الاجتماعية
23-22	07 تربية المسؤولية الاجتماعية
23	الخلاصة

24	الفصل الثالث : حوادث المرور	
25	تمهيد	
27-26-25	مفهوم حوادث المرور	01
38..28-27	أسباب حوادث المرور	02
43..40-39	أبعاد حوادث المرور	03
45..42-43	النظريات المفسرة لحوادث المرور	04
62...45	المؤشرات الإحصائية لخطورة حوادث المرور	05
63	خلاصة	
64	القسم الثاني الجانب الميداني للدراسة	
65	الفصل الرابع : الإطار المنهجي للدراسة	
66	تمهيد	
66	المنهج المتبع	01
66	مجتمع (عينة) الدراسة	02
69-68-67	أدوات الدراسة	03
71-70-69	صدق و ثبات الاستبيان	04
73-72-71	مجتمع الدراسة	05
74	خلاصة	
75	الفصل الخامس: عرض و تحليل النتائج ومناقشتها	
76	تمهيد	
76	عرض نتائج الدراسة	01
78-77-76	عرض و تحليل نتائج التساؤل العام للدراسة	02
80-79-78	عرض و تحليل نتائج التساؤل الفرعي الأول للدراسة	03
81-80	عرض و تحليل نتائج التساؤل الفرعي الثاني للدراسة	04
82-81	عرض و تحليل نتائج التساؤل الفرعي الثالث للدراسة	05
83	الاستنتاج العام	06
85-84	الخاتمة	07
88-87-86	قائمة المصادر والمراجع	

93...89	الملاحق
---------	---------

الصفحة	فهرس الأشكال البيانية	رقم الجدول
47	تمثيل بياني يمثل حصيلة حوادث المرور لسنة 2019	01
48	تمثيل بياني يمثل ضحايا حوادث المرور حسب أنواع الحوادث لسنة 2019	02
48	تمثيل بياني يمثل عدد الجرحى لحوادث المرور لسنة 2019	03
50	تمثيل بياني يمثل لعدد الوفيات لحوادث المرور لسنة 2019	04
51	تمثيل بياني يمثل الخسائر المادية لحوادث المرور لسنة 2019	05
52	تمثيل بياني يمثل حصيلة الحوادث المرور حسب نوع الطريق لسنة 2019	06
53	تمثيل بياني يمثل تصنيف الحوادث حسب التوقيت الزمني و أيام الأسبوع	07
54	تمثيل بياني يمثل عدد الحوادث حسب أيام الأسبوع لسنة 2019	08
55	تمثيل بياني يمثل الولايات الأكثر تعرض لحوادث المرور لسنة 2019	09
56	تمثيل بياني يمثل حصيلة خلال العشر سنوات الأخيرة	10
60	تمثيل بياني يمثل عدد حوادث المرور خلال العشر سنوات الماضية لولاية ورقلة ابتداء من سنة 2010 إلى غاية سنة 2019	11
61	تمثيل بياني يمثل عدد الخسائر البشرية في حوادث المرور لولاية ورقلة حسب السن لسنة 2019	12

الصفحة	فهرس الملاحق	الرقم
	الاستبيان	01



تعتبر حوادث المرور من ابرز المشكلات المعاصرة التي تقف عائقا أمام تطور وتنمية المجتمعات لما يترتب عنها من خسائر بشرية واقتصادية ، وتوضح هذه الظاهرة بشكل حاد وملموس في مجتمعات الدول النامية ، سواء كان فيما يتعلق بالعدد الجمالي لحوادث المرور أو الإصابات الجسمية أو المادية أو الأكثر منها عدد الوفيات التي تخلفها حوادث المرور ، وبما أن حوادث المرور ظاهرة اجتماعية أي هي لديها علاقة بالسلوك الاجتماعي فإن سياقة السيارات تنطوي على احترام القواعد المرورية ، ويبدو من المعقول الافتراض بأنه إذا لم يحترم الشخص قواعد المرور زاد احتمال الوقوع في حوادث المرور .

ويبدو أن لخصوصية ارتكاب حوادث المرور عدة أبعاد تطرق لها مجموعة من الباحثين منها دراسة (KASS.1964) وهي علاقة المخاطرة بالنوع (الجنس) حيث أشار إلى إقدام الذكور على المخاطرة بدرجة أكبر من الإناث ، فالذكور يخاطرون عندما تكون المخاطرة غير مرغوب فيها ، بينما الإناث لا يخاطرن حتى في مواقف المخاطرة .

وقد تطرقت كذلك دراسة (عبد الحميد صفوت 1992) بأنه لا توجد فروق دالة في المخاطرة في فئات العمر غير أنها أشارت إلى تفاعل العمر مع مستويات السلوك المخاطر على نحو يؤيد ارتباط مستويات المخاطرة الكلية بين الراشدين من عموم المخاطرين .

وتعد المسؤولية الاجتماعية إحدى المتغيرات الاجتماعية و النفسية التي تأثر على ارتكاب حوادث المرور وهي إحدى دعائم الحياة المجتمعية المهمة و وسيلة للتقدم الفردي و الجماعي ، وتقاس قيمة الفرد في مجتمعه بمدى تحملته للمسؤولية تجاه نفسه و تجاه الآخرين ، وكذلك ظهور نوع من الوعي على المستويات الرسمية وغير الرسمية لمجابهة خطر نتائج ظاهرة حوادث المرور وذلك بإجراء إصلاحات في القوانين التي تمس السير عبر الطرقات وكذلك اتخاذ تدابير وقائية في مجال السلامة المرورية.

**القسم الأول:**  
**الجاني النظري للدراسة**

## الفصل الأول: مدخل الدراسة

- 1- إشكالية الدراسة
- 2- فرضيات الدراسة
- 3- أهمية الدراسة
- 4- أهداف الدراسة
- 5- المفاهيم الإجرائية
- 6- حدود الدراسة

### ● إشكالية الدراسة:

تميزت حياة الإنسان وتفرعت من خلال التطورات السريعة في جوانب الحياة حيث أصبحت اشد تعقيدا من ذي قبل ، وهذا راجع للتطلعات المستقبلية بما سيحدث ومن بين المشاكل التي توجه حياة لإنسان المشكلة المرورية و هي إحدى أهم القضايا التي يعاني منها المجتمع الجزائري، وأصبح في الآونة الأخيرة يتداول بشكل كبير في حياتهم اليومية والعادية أي في تجمع خاص أو عام ، حيث تضح بشكل ملموس في الجزائر والأرقام والإحصائيات تثبت أن هذه الظاهرة لم تعرف تحسنا حيث تقع المسؤولية بنسبة كبيرة على السائق أي العنصر البشري ، وذلك أن نسبة 89.42٪ من حوادث المرور سببها العنصر البشري و هذا استنادا من الدراسة التي أعطت وصف شامل لظاهرة حوادث المرور في الجزائر خلال الفترة الممتدة من 2005 إلى غاية 2010 .

ويذكر وزير التعليم العالي في 14 أفريل 2009 نقلا عن تقديرات وزارة النقل أن الحوادث المرورية بالجزائر تؤدي إلى مقتل 15 شخصا وإصابة نحو 200 شخصا يوميا ، و أن تكلفة حوادث المرور في الجزائر تجاوزت 75 مليار دينار جزائري ، وهو ما يعادل 750 مليون أور ، و تظهر الإحصائيات بان حوادث المرور تمثل السبب الرئيسي للوفيات و خاصة عند فئة الشباب ما بين 18- 25 سنة ، من ناحية أخرى فإن الفئة العاملة من السكان هي الفئة المتحركة و المرتبطة بالتنقل من مكان عملهم والعودة و التسوق و الإجازات و التي تمثل الفئة الأكثر تعرض لخطر حوادث المرور عبر رحلاتهم المتكررة عبر الطرق ، و طالما الجزائر تربع على مساحة واسعة فإن التنقل فيها يكون نشطا من الناحية الاقتصادية و الاجتماعية مهما ، حيث يكون التنقل في وسط جغرافي متنوع (حضري و شبه حضري ) وعلى سبيل المثال في ولاية ورقلة يحصي مركز الشرطة (المكتب المتخصص في حوادث المرور) لسنة 2018 ما يقدر بـ 273 حادث مرور جسماني تتوزع حسب المناطق الحضرية و ينتج منها العديد من ضحايا الوفاة ، فعدد القتلى جراء هذه الحوادث يقدر بـ 15 قتيل بين الذكور والإناث و 305

جريح وتنسب هذه الحوادث إلى ثلاث عناصر أساسية : المركبة 07% و المحيط (مناخ الطريق) يمثل بنسبة 05% أما العنصر البشري هو السبب الرئيسي لهذه الحوادث حيث تقدر النسبة بـ 88% ، من الملاحظ ان العنصر البشري (السائق ، الراجلين) يتحمل نسبة كبيرة في وقوع الحوادث المرور ، و من هنا حيث نبه بعض الخبراء على الغياب النسبي للجانب الاجتماعي ومنهم " جانرسون Gunnar sson " والذي أشار بوضوح إلى تجاهل جانب المجتمع على أهمية وبما فيه من جوانب اجتماعية وثقافية يقول : يمكن وصف نسق المرور على طريقة اعتباره نسق رجل — ألـه — بيئة مع مجموعة من العوامل المتداخلة فهناك ثلاث مكونات أساسية متفاعلة معا هي السائق والعربة و الطريق ، أما المكونات المحيط بهذه المكونات الأساسية ، فهي البيئة التي بها حركة المرور و البيئة النفسية و الاجتماعية للسائق و البيئة المادية ، و بالرغم من ذلك فغالبا ما يتم تجاهل مكون آخر هو المجتمع بنسقه الاجتماعي — الثقافي ، وما يتضمن من قوانين ونظم و مستوى تعلم و نسق اقتصادي مما يشكل في مجمله الروح العامة و أنماط المعيشة والطلب على وسائل النقل و ملكية السيارات و استخدامها وحجم المخاطر وسلوك السائقين ، ويمكن القول أن حركة المرور و بيئة المرور إنما هي مرآة المجتمع .

وقد تطرقت بعض الدراسات حول المسؤولية الاجتماعية و علاقتها بحوادث المرور ومن بين هذه الدراسة دراسة الجزائرية لـ " بن الشيخ عياش سنة 2008 م " التي هي بعنوان " المسؤولية الاجتماعية و علاقتها بسلوك المخاطرة لدى السائقين " حيث تهدف إلى التعرف على أهم أسباب المخاطرة لدى السائقين و علاقتها بالمسؤولية الاجتماعية البحث عن أسباب تورط السائقين في سلوكات مرورية الخطيرة التي قد تفضي إلى حوادث مرورية ، التأكد من وجود أو نفي العلاقة بين المسؤولية الاجتماعية وسلوك المخاطرة لدى السائقين ، خلصت الدراسة إلى الربط بين المسؤولية الاجتماعية بسلوك المخاطرة لدى السائقين و ما أكد ذلك أن السائقين عديمي الخبرة هم أقل تركيز من ذي خبرة ، وبالتالي فإن السائقين الأقل خبرة هم الأكثر مخاطرة و الأقل تمحلا للمسؤولية في السياقة مما يجعل منهم أكثر عرضة للتسبب في حوادث المرور .

ومن بين الدراسات العربية التي أجراها " التسيجري و أحرون " سنة 2000 م التي موضوعها كالتالي " الحوادث و المخالفات المرورية لدى صغار السن و الخصائص الشخصية والاجتماعية لمرتكبيها " حيث هدفت هذه الدراسة إلى معرفة أهم الخصائص الشخصية والاجتماعية لصغار السن التي تؤدي إلى ارتكابهم للمخالفات ووقوعهم في الحوادث المرورية ، وانتهكات لقواعد المرورية في المملكة العربية السعودية و تحديد في مدن الرياض وأبها وحائل .

وخلصت الدراسة إلى معرفة الخصائص الشخصية والاجتماعية لصغار السن التي تدفع بهم إلى مخالفات مرورية و التي تؤدي إلى وقوع حوادث المرور ، حيث قدمت هذه الدراسة بعض المخالفات المرورية لدى صغار السن أثناء القيادة ، لكن هناك أسباب أخرى تدفع بالسائقين صغار السن إلى مخالفة القوانين المرورية ربما أكثر أهمية لم تتطرق إليها .

و من بين الدراسات الأجنبية دراسة " ماثيوس و آحرون " سنة 1991م والتي كان موضوعها حول " الشخصية الغير السوية للسائق " ، حيث تهدف إلى التعرف على السمات الشخصية للأفراد و ما يرتكبونه من مخالفات مرورية ، وتوصلت هذه الدراسة على وجود علاقة بين العوامل الشخصية والاجتماعية وبين الحوادث المرورية المرتكبة سواء من صغار السن أو من كبار السن ، ومن هذه العوامل المخاطرة والسلوك المنحرف للسائق والاندفاعية و التي تنتج عنها حوادث المرور .

ونظرا لجسامة المشكلة و تناميها المستمر يمكننا طرح التساؤلات التالية :

1- هل توجد علاقة بين المسؤولية الاجتماعية و ارتكاب حوادث المرور لدى أساتذة الجامعة ؟

2- هل هنالك فروق في ارتكاب حوادث المرور بين الجنسين لدى أساتذة الجامعة ؟

3- هل توجد علاقة بين الخبرة في القيادة و ارتكاب حوادث المرور لدى أساتذة الجامعة؟

4- ما علاقة السن بارتكاب حوادث المرور لدى أساتذة الجامعة ؟

### ● فرضيات الدراسة :

1. توجد علاقة ارتباطيه دالة بين المسؤولية الاجتماعية وبارتكاب حوادث المرور لدى أساتذة الجامعة .

2. توجد فروق ذات دلالة في ارتكاب حوادث المرور بين الجنسين لدى أساتذة الجامعة.

3. توجد علاقة ارتباطيه دالة بين الخبرة في القيادة وارتكاب حوادث المرور لدى أساتذة الجامعة

4. هنالك علاقة للسن بارتكاب حوادث المرور لدى أساتذة الجامعة .

### ● المفاهيم الإجرائية:

من خلال موضوع البحث والفرضيات توصلت إلى مجموعة من المفاهيم المرتبطة بموضوع الدراسة وتتمثل فيما يلي :

- المسؤولية الاجتماعية .

- حوادث المرور .

- السائقين .

- قانون المرور .

- المسؤولية الاجتماعية :

هي الالتزام السائق بتحقيق أهدافه الفردية و الجماعية بعيدا عن ارتكاب حوادث المرور التي تعود بالضرر على أسرته و الآخرين و وطنه ، و تقاس المسؤولية الاجتماعية و علاقتها بارتكاب حوادث المرور بمجموع الدرجات التي يتحصل عليها المستجوب السائق (ة) في الاستبيان المصمم للدراسة .

- حوادث المرور :

هو كل ما يحدث جراء استخدام المركبة و ينتج عنه إصابات ، أو إزهاق للأرواح ، أو خسائر في الممتلكات و المعدات و يتورط فيها الأفراد (السائق) دون توقع أو معرفة مسبقة.

- السائقين:

هم الأشخاص الذين يتولون قيادة المركبات سواء كانت سيارات ، أو درجات نارية أو عادية أو حافلة أو شاحنة برخصة سياقة ممنوحة من طرف مدرسة تعليم السياقة، بموافقة الأمين العام لدائرة الولاية .

- قانون المرور:

هو مجموعة من القوانين واللوائح واللائحات التي تنظم حركة المرور الخاصة بالمركبات والسائقين الراجلين وجميع مستعملي الطريق .

● حدود الدراسة :

تحدد الدراسة بالمحددات التالية:

- الحد المكاني: تم تطبيق الدراسة في جامعة قاصدي مرباح ورقلة.
- الحد الزمني: تم إجراء الدراسة.
- الحد البشري: تم تطبيق الاستبيان على العينة الفعلية و تشمل أساتذة جامعة قاصدي مرباح ولاية ورقلة.



## الفصل الثاني : المسؤولية الاجتماعية

### تمهيد

- 1- مفهوم المسؤولية الاجتماعية
- 2- المسؤولية الاجتماعية في الإسلام
- 3- أهمية المسؤولية الاجتماعية
- 4- أركان المسؤولية الاجتماعية
- 5- عناصر المسؤولية الاجتماعية
- 6- مظاهر المسؤولية الاجتماعية
- 7- الفرق بين المسؤولية الاجتماعية و العمل التطوعي أو الخيري
- 8- تربية المسؤولية الاجتماعية

تمهيد :

إن المسؤولية الاجتماعية عملية شاملة و متكاملة تساهم في تماسك بنيان المجتمع وتحقيق التوازن فيه ، وتعمل على توظيف جميع الطاقات و القدرات المجتمع بما يضمن مشاركة جميع أفراد و ما يشعروهم بقيمتهم و بمكانتهم الاجتماعية ، و تفيد دراسة المسؤولية الاجتماعية في زيادة فهمنا وتوسيع نظرتنا إلى الشخصية ، فقد أكدت التطورات الحديثة في علم النفس أن الدراسة الصحيحة للشخصية لا تكون إلا في إطارها الاجتماعي ، كما تفيد دراسة المسؤولية الاجتماعية القائمين على الشؤون العامة وبعض الأجهزة و المؤسسات بطريقة مباشرة أو غير مباشرة في تنمية الإحساس بالمسؤولية عند الأفراد .

وهكذا فدراسة المسؤولية الاجتماعية لها أهمية بالغة و مغزى بالنسبة للتحويل والتغير الاجتماعي الذي تمر به المجتمعات و أثره على الشخصية و فهمها أنها مسؤولة عنه.

فمن خلال هذا الفصل سأحاول تسليط الضوء على المسؤولية الاجتماعية وتطرق إلى العناصر التالية : مفهوم المسؤولية الاجتماعية و أهميتها وأركان وعناصر المسؤولية الاجتماعية ومظاهرها ، وكذلك الفرق بين المسؤولية الاجتماعية والعمل التطوعي أو الخيري و في الأخير تربية المسؤولية الاجتماعية .

**مفهوم المسؤولية الاجتماعية :**

**مفهوم المسؤولية لغويًا :** يشير معجم الوسيط إلى أن المسؤولية (بوجه عام) حال أو صفة من يسأل عن أمر تقع عليه تبعته ، يقال أن برئ من مسؤولية هذا العمل ، وتطلق (أخلاقيا) على : التزام الشخص بما يصر عنه قولاً أو عملاً و تطلق (قانوناً) على التزام بإصلاح الخطأ الواقع على الغير طبقاً للقانون (معجم اللغة العربية، 2008:

( 427 ) .

وفي قاموس المنجد تعرف المسؤولية بأنها ما يكون به الإنسان مسئولا و مطالباً عن أمور أو أفعال أتاها (معلوف ، 2001 : 640)

**مفهوم المسؤولية الاجتماعية اصطلاحاً :** " هي مسؤولية الفرد عن نفسه و مسؤوليته نحو أسرته و أصدقائه و نحو دينه ووطنه من خلال فهمه لدوره في تحقيق أهدافه و اهتمامه بالآخرين من خلال علاقاته الايجابية و مشاركته في حل مشكلات المجتمع و تحقيق الأهداف العامة " .

(قاسم ، 2008، ص 02)

وهي "مسؤولية الفرد الذاتية أمام نفسه وأمام الجماعة وأمام الله ، وهي الشعور بالواجب الاجتماعي و القدرة على تحمله و القيام به "

(زهرا ، 2003 ، ص 286).

كما تعرف بأنها " مفهوم يعبر عن مدى اهتمام الفرد وإدراكه لدوره الاجتماعي اتجاه نفسه واتجاه المحيط الذي يعيش فيه ، وتحمله لما يترتب على هذا الدور من تبعات والذي يدفعه لمشاركة الآخرين فيما يقومون به من عمل و المساهمة في حل مشكلاتهم " .

(المومني وهياجنة، 2011 ، ص 210)

وتعرف المسؤولية الاجتماعية بأنها " شعور الفرد بالالتزام تجاه الجماعة وإدراك للمنفعة المتبادلة مع الآخرين و السعي لتحقيق المصلحة العامة " .

(Hamilton & Flanagan,2007,p445)

ومن خلال هذه التعريفات السابقة يلاحظ أن تعريف المسؤولية الاجتماعية يشمل على العديد من المبادئ منها الأخلاق و الالتزام و القيم و الانتماء ، والتي تنعكس في سلوك الفرد ومدى فهمه للمجتمع الذي يعيش فيه ، وعليه يمكن أن نعرف

المسؤولية الاجتماعية بأنها " الالتزام الذاتي للفرد وإدراكه لسلوكه ووعيه لذاته وتحمله المسؤولية تجاه نفسه و مجتمعه ، والالتزام الفرد (السائق) اتجاه المؤسسات الاجتماعية والمعدات و الممتلكات و أفراد مجتمعه و وطنه ودينه ، و إحساس الفرد بالانتماء لمجتمعه وحرصه عليه " .

### المسؤولية الاجتماعية في الإسلام :

تعد المسؤولية من المبادئ الإنسانية التي نشأت مع الإنسان منذ أن خلقه الله تعالى وقد أقرتها الشريعة الإسلامية ، كما أن المجتمعات البشرية على اختلاف عقائدها وسلوكها ، أجمعت على إقرار المسؤولية وهي عامة شاملة لكل أفراد المجتمع .

المسؤولية الاجتماعية للشخصية المسلمة ذات طبيعة خلقية، اجتماعية، ودينية فذات طبيعة خلقية، لأنها إلزام أخلاقي، إلزام يفرضه الفرد من نفسه على نفسه وإلزام ذاتي من رقيب داخلي وذات طبيعة اجتماعية ، لأن هذا الإلزام نحو الجماعة أو نحوى فعل اجتماعي ، وذات طبيعة دينية ، لأن ما يفرضه الفرد على نفسه من إلزام ذاتي يكون المرجع فيه والمستهدي به تقوى الله والإحسان.

(عثمان، سيد أحمد، 1986، ص62)

واهتم الإسلام منذ ظهوره بمفهوم المسؤولية الاجتماعية بشقيه ، سواء المسؤولية عن نفع المجتمع أو المسؤولية عن منع الأضرار، ويتضح ذلك جليا في النصوص القرآنية والسنة النبوية وأحكام المعاملات الإسلامية ، إذ تستهدف المسؤولية الاجتماعية في القرآن والسنة غرس مبادئ الطاعة لله ورسوله والقيام بشرائع الإسلام، وتكوين الضمير الإيماني الذي يواجهه السلوك الإنسان في الحياة بشقيها العام والخاص ، مستخدمة في ذلك التوجيه والإرشاد والقدوة والموعظة ، والقيام على مصالح الأمة وتحقيق مبدأ النصح والتعاون.

(أبو غزالة، 2011، ص14)

ويعد الشعور بالمسؤولية من أنجح الوسائل ، و أفضل الأساليب في تقويم حياة الإنسان و بناء شخصيته ، بناء يتركز على الإيمان بالله عز وجل فقد قال تعالى :  
(فؤادك لنساءلهم أجمعين ، مما كانوا يعملون).

(الحجر، الآيتان : 92-93)

وقال تعالى: (و كل إنسان ألزمناه طائره في عنقه و نخرج له يوم القيامة كتابا يلقاه منشورا، اقرأ كتابك كفى بنفسك اليوم عليك حسيبا).

(الإسراء، الآيتان: 13-14)

وكما ذكرت السنة النبوية في الجانب الاجتماعي من مسؤولية الفرد عن ابن عمر رضي الله عنهما قال : سمعت رسول الله صلى الله عليه وسلم يقول " **ألا فتاكم راعي رعيته، وفتاكم مسئول عن رعيته، فالإمام الذي على الناس راعي وهو مسئول عن رعيته، والرجل راعي عن أهل بيته وهو مسئول عن رعيته ، والمرأة راعية على أهل بيته زوجها وولده وهي مسئولة عنهم ، وعبد الرجل راعي على مال سيده وهو مسئول عنه، ألا فتاكم راعي وفتاكم مسئول عن رعيته "**

(الألباني، 1996، ص 64)

وقد وجه الإسلام أبناءه إلى ضرورة الانتماء للجماعة بحيث يشعر الفرد بأنه جزء من الجماعة و تحقق الجماعة للفرد مطالب نفسية و اجتماعية لا تتحقق إلا من خلال الجماعة، وهي حاجة النفسية للمحبة و التقدير ، و حاجته إلى معونة و المساعدة في معظم شؤون حياته، كما حث الإسلام على الاهتمام بالمسؤولية الشاملة المتكاملة المتوازنة ، حيث تتناول الفرد و الجماعة ، فالفرد مسئول عن نفسه وعن الجماعة و الجماعة مسئولة عن نفسها ككل وعن أعضائها كأفراد في جميع الأمور والأحوال.

(زهرا، 2003، ص 286)

وقد أمر الله عز وجل المؤمنين بالوحدة والاعتصام بجبل الله جميعا ، وعدم التفرق ، فقال تعالى: (واحتصموا بجبل الله جميعا ولا تفرقوا واذكروا نعمة الله عليكم إذ كنتم أعداء فألفه بين قلوبكم فأصبحتكم بنعمته إخوانا وكنتم على شفا حفرة من النار فأنقذكم منها كذلك يبين الله لكم آياته لعلكم تهتدون).

(آل عمران، أية: 103)

كما أمر الإسلام المسلمين بالتعاون وتكوين مجتمع موحد متكامل متعاقد، فقال تعالى :

(وتعاونوا على البر والتقوى ولا تعاونوا على الإثم والعدوان وتقوا الله إن الله شديد العقاب) .

(المائدة،أية: 02)

وهناك الكثير من الآداب التي أمر بها الإسلام ، و تساهم في تحقيق الترابط الاجتماعي والتعاون مثل : إفشاء السلام ، وبر الوالدين ، و الأخوة ، و التزاور ، و الإصلاح بين الناس ، والتواضع ، والنصح للمسلمين ، وحرمة الإسلام لما لها من اثر سيئ في تفكك المجتمع وتنافره واخلاله مثل : قطع الرحم ، عقوق الوالدين ، والاعتداء على الآخرين ، و الغش ، والكذب ، والخيانة ، وشهادة الزور ، والظلم ، إلى آخر هذه الأمور المنهي عنها في كتاب الله وسنة رسوله.

(مشرف ، 2009،ص127)

ومن هنا نجدان للمسؤولية الاجتماعية جذور وإشارات قوية في الدين الإسلامي من خلال التعاليم التي نادى بها الشريعة الغراء والاهتمام بتنمية المسؤولية لدى الفرد والجماعة ، فالمؤمنون هم حملة أمانة التكليف وعلى عاتقهم تقع مسؤولية القيام بحق الله وحقوق العباد يحققونها في أنفسهم ويعدون غيرهم إلى القيام بها والحفاظ عليها ، وهذا يعني امتثالهم لأمر الله و نواهيه ، ومسؤولية كل فرد عن نفسه مسؤولية كاملة أمام الله .

والمسؤولية الاجتماعية ركيزة أساسية من ركائز التربية الإسلامية تتحدد في كون الفرد الصالح هو أساس المجتمع ، فإذا صلح الأفراد صلحت المجتمعات وتطورت واستطاعت أن تواجه التحديات و الصعوبات و باتت قادرة على حل مشكلاتها .

### أهمية المسؤولية الاجتماعية :

تفيد دراسة المسؤولية الاجتماعية في تحقيق التوازن بين التحولات و التغييرات السريعة التي تجري في المجتمعات و بين تغيير شخصية الفرد في المجتمع ، بحيث يحس الفرد إن هذه التحولات و التغييرات منه له ، وأنه مسؤول عنها .

تفيد دراسة المسؤولية الاجتماعية في زيادة فهمنا و توسيع نظرتنا إلى الشخصية فقد أكدت التطورات الحديث في علم النفس أن الدراسة الصحيحة للشخصية لا تكون إلا في إطارها الاجتماعي يمثل بالنسبة لها التربية التي تفجرها و التي بدونها لا تظهر في الإنسان صفة الإنسان .

كما تفيد دراسة المسؤولية الاجتماعية القائمين على شؤون التربية وأجهزتها ومؤسساتها والمشتغلين بها بطريقة مباشرة أو غير مباشرة في تنمية الإحساس بالمسؤولية عند الأفراد .

وهكذا فدراسة المسؤولية الاجتماعية لها أهمية و مغزى بالنسبة إلى الشخصية وفهمها بالنسبة إلى التحول و التغيير الاجتماعي الذي تمر به المجتمعات العالمية و العربية والمجتمع الجزائري بصفة خاصة .

### أركان المسؤولية الاجتماعية :

للمسؤولية الاجتماعية ثلاث أركان أو ثلاث مرتكزات تقوم عليها وهي :

أ. **الرعاية** : وتتوزع مسؤولية الرعاية في الجماعات بلا استثناء لكل عضو من أعضائها نصيبه منها مهما كان وضعه الاجتماعي ، وإذا كانت المساواة في إعطاء الحقوق تكريماً للإنسان فإن المساواة في المسؤولية تكريم أكبر لأن الاضطلاع بالمسؤولية

وتحمل تبعاتها قدرة أعلى من أخذ الحقوق ، و تتضمن الرعاية الاهتمام بالآخرين من خلال التراحم و التكافل الاجتماعي .

(عثمان ، 1986 ، ص52)

ب. الهداية : وتتضمن مسؤولية الهداية الدعوة و النصح للجماعة نحو القيم الاجتماعية السليمة والمثل الأعلى في السلوك وذلك في إصرار و صبر و مثابرة و أمل ، و ليكن في هداية الأنبياء و الرسل و المصلحين مثلا يحتذي في حياتنا فندعو للخير و نأمر بالمعروف و ننهى عن المنكر ، و يتبع عنصر الهداية عنصر الفهم .

ت. الإتيقان : و تتجلى مسؤولية الإتيقان في أن الله سبحانه و تعالى يحب إذا عمل أحدنا عملا أن يتقنه و أن يحسنه في كافة أنشطة الحياة عبادة ، عملا ، تعلمنا ، و يتطلب الإتيقان النظام و الانتظام و بذل أقصى جهد ممكن ، و يرتبط الإتيقان بعنصر المشاركة (زهرا ن ، 2003 ، ص289)

و عليه فهذه الأركان (الرعاية ، الهداية ، الإتيقان) للمسؤولية الاجتماعية تعد بمثابة البنية المتحركة و القوة الفاعلة المؤثرة في حياة المجتمع .

### عناصر المسؤولية الاجتماعية :

المسؤولية الاجتماعية تتكون من ثلاث عناصر هي: الاهتمام ، والفهم والمشاركة و فيما يلي إيضاح لهذه العناصر الثلاث :

#### 1. الاهتمام :

يقصد به الارتباط العاطفي بالجماعة التي ينتمي إليها الفرد ، سواء كانت صغيرة أو كبيرة مع الحرص على استمرار الجماعة و تماسكها و بلوغ أهدافها ، والخوف من أن تصاب بأي عوامل أو الظروف تؤدي إلى ضعفها و تفككها ، و يندرج تحت عنصر الاهتمام أربعة مستويات و هي :



- **المستوى الأول: الانفعال مع الجماعة :** وهو ابسط صور الاهتمام بالجماعة وأقلها تقدما و يقصد بها مسايرة الفرد انفعاليا بما يحدث في الجماعة بما يحدث في الجماعة بد ونقصد أو اختيار أو إدراك ذاتي من جانب هؤلاء الأفراد ، فالفرد في هذا المستوى يساير الجماعة انفعاليا و بصورة لاإرادية .
- **المستوى الثاني : الانفعال بالجماعة :** يعتبر هذا المستوى أفضل من المستوى السابق و يقصد به التعاطف مع الجماعة و يختلف هذا المستوى عن المستوى السابق في أن الفرد يدرك ذاته أثناء انفعاله بالجماعة ، فهي ليست مسايرة تتم بطريقة آلية و بدون إدراك ذاتي كما في المستوى السابق .
- **المستوى الثالث : التوحد مع الجماعة :** ويقصد ب هان يشعر الفرد انه والجماعة شيء واحد ، و أن خيرها خيره وشرها شره ، أي وحدة الوجود ووحدة المصير مع الجماعة التي ينتمي إليها.

(عثمان ، 1986 ، ص271)

- **المستوى الرابع : تعقل الجماعة :** و يقصد به معنيان :
  - **الأول:** استبطان الجماعة و يقصد به أن الجماعة تصبح في فكر و عقل الفرد ، أي تنطبع الجماعة في فكر الفرد و تصوره العقلي سواء كانت ضعيفة أو قوية أو متماسكة أو متفككة فالفرد في هذا المستوى يستطيع أن يدرك الجماعة و يجعلها موضوع نظر وتفكر و تأمل
  - **الثاني :** الاهتمام المتفكر بالجماعة أي الاهتمام المتزن بمشكلات الجماعة و مصيرها و درجة التناسب بين أنشطتها وأهدافها و نظمها ، و هذا المستوى أعلى مستويات الاهتمام بالجماعة .

(فحجان ، سامي محمد 2010 ، ص42)

2. الفهم:

وينقسم الفهم إلي قسمين : يتمثل الأول في فهم الفرد للجماعة و يقصد به فهم الفرد للجماعة في حالتها الحاضرة من ناحية مؤسساتها و نظمها و عاداتها وتاريخها و قيمها ، وكذلك فهم العوامل والظروف التي تؤثر في حاضر هذه الجماعة ، وأيضا فهم تاريخها الذي بدونه لا نستطيع فهم حاضر الجماعة و لا تصور مستقبلها ، وليس المقصود بفهم الجماعة هو أن يكون كل فرد من أفراد الجماعة على فهم دقيق و شامل لهذه الجوانب و إنما المقصود هو أن يكون درجة مناسبة من العلم بهذه الجوانب.

(العمرى ،منى سعد ،2007،ص44)

ويتمثل القسم الثاني :في فهم الفرد للمغزى الاجتماعي لأفعاله أي إدراك الفرد لأثار أفعاله و تصرفاته و قراراته على الجماعة ، حيث يفهم الفرد القيمة الاجتماعية لأفعاله الصادرة منه .

(زهران،2003،ص287)

3. المشاركة:

وتعني اشتراك الفرد مع الآخرين في الأعمال التي تساعد الجماعة على اشبع حاجاتها وحل مشكلاتها والوصول إلى أهدافها و المحافظة على استمرارها ، ويندرج تحت هذا العنصر ثلاث جوانب هي :

أ- **التقبل**: أي تقبل الفرد لدوره أو أدواره الاجتماعية وما يرتبط بها من توقعات وسلوكيات ، ويعتد هذا التقبل ضروري حتى لا يشعر الفرد بأنه واقع تحت تأثير الصراع نتيجة عدم تقبله لدور معين أو شعوره بعدم ملائمة الدور له .

ب- **المشاركة المنفذة**: أي العمل الفعلي المشترك مع الجماعة لتنفيذ و إنجاز ما تتفق عليه الجماعة .

(مشرف ،ميسون محمد ،2009 ، ص 116)

ت- المشاركة المقومة: وهي مشاركة موجهة تهدف إلى تقويم أعمال و إنجازات الجماعة و الفرد هنا يقوم بدورين : فهو قد يكون منفذا و مقوما في وقت واحد وأن سلامة الجماعة محتاجة إلى كلا النوعين من المشاركة فهي محتاجة للمشاركة المنفذة كدالك المشاركة المقومة بل إن نمو المسؤولية الاجتماعية لا يتم بين أفراد الجماعة إلا إذا توفر لأفرادها هذين النوعين من المشاركة .

(زهرا ن ، 2003 ، ص 288)

الملاحظ أن عناصر المسؤولية الاجتماعية (الاهتمام ، الفهم ، المشاركة) هي عناصر مترابطة و متكاملة ، فهي مترابطة لأن كل عنصر منها ينمي الآخر و يقويه فنجد مثلا أن الاهتمام يدفع الفرد إلى فهم الجماعة ، و كلما زاد فهم الفرد للجماعة كلما زاد اهتمامه بها ، كما نجد أن الاهتمام و الفهم معا ضروريا للمشاركة بنوعيهما ، و أن المشاركة تزيد الاهتمام و تعمق الفهم ، وهكذا تترابط عناصر المسؤولية الاجتماعية وهي متكاملة بحيث لا يمكن أن تتحقق صورة المسؤولية الاجتماعية عند الفرد إلا بتوفر هذه العناصر الثلاث .

#### مظاهر المسؤولية الاجتماعية :

يذكر حامد زهران عددا من المظاهر المسؤولية الاجتماعية :

- المسؤولية القانونية و احترام القانون و الانضباط و المحافظة على النظام و احترام العهود و الوعود .
- مسؤولية الزكاة حيث يؤدي الفرد حق الجماعة .
- مسؤولية الخدمة العامة ، و الاشتراك في الجمعيات الخيرية لدعمها في رعاية المحتاجين لها و لنطلق عليها مسؤولية الخدمة الاجتماعية .
- تحمل الفرد مسؤولية آرائه و سلوكه .
- المسؤولية الأخلاقية المتمثلة في الأيمان و العفة ، و الإيثار و التعاون و الأمر بالمعروف و النهي عن المنكر .

- الاهتمام بمشكلات مجتمعه و المساعدة في حلها ، و تنمية المجتمع و تطويره .
- مسؤولية الحفاظ على سمعة الجماعة و ممتلكاتها و الدفاع عنها .

وقد يشكل عدم الاهتمام الأفراد بأداء واجباتهم بكفاءة وعدم الاهتمام بمشاعر الآخرين و مساعدتهم ، وعدم المحافظة على الممتلكات العامة ، و عدم ارتباط أهدافهم الخاصة بأهداف المجتمع و شعورهم بالسلبية نحو المشاركة في الحياة الاجتماعية - خطر على المجتمع ، إذ تؤدي السلبية إلى إعاقة حركة التنمية التي يتطلبها المجتمع للخروج من مشكلاته الاقتصادية و الاجتماعية ، و يمكن أن تعزى هذه السلبية إلى ضعف في سلوكيات الأفراد الناتج عن عدم الإحساس بالمسؤولية الاجتماعية نحو مجتمعه .

إن تهاون الأفراد في تحمل المسؤولية يؤدي إلى اتساع الفجوة في العلاقات الإنسانية ويمزق الروابط الاجتماعية ، فالجهل بالمسؤولية و النقص فيها و ضعف نموها يمثل خطرا شديدا على المجتمع ، ويعد نوعا من التخلف النفسي.

(زهرا ن ، حامد عبد السلام ، 2003 ، ص290)

وهناك عدة مظاهر توضح مدى تدني المسؤولية الاجتماعية في المجتمع ، ومنها :

1. **التهاون** : وهو فتور في هممة العمل على غير الوجه الذي ينبغي أن يكون عليه من الدقة و التمام و الإتقان ، وهو دليل على وهن البنيان النفسي الأخلاقي في الشخصية برمتها .
2. **اللامبالاة** : وهي برود يعتري الجهاز التوقعي التحسبي عند الإنسان كما يصيب سائر الأجهزة النفسية بما يشبه التجمد.

(فحجان ، 2012 ، ص49)

3. **العزلة** : ويقصد بها العزلة النفسية وهي أن يكون الفرد الجماعة ، حاضر فيها معدودا من أعضائها و لكنه غائب عنها ، انه في عزلة من صنعه و اختياره وهي تعبير عن ضعف الثقة بالجماعة وضعف الرجاء في حاضرها و مستقبلها ، وهي موقف لا انتماء إلى الجماعة واغتراب عن معاييرها و فهمها .

(عثمان ، 1986 ، ص93)

4. **التفكك الاجتماعي** : و يظهر فيما يقع بين الأفراد من تدابر أو تفرق أو تنازع وترايط متكلف ، و هذا التفكك مظهر بالغ الوضوح لو هن وضعف المشاركة القائمة على الفهم و الاهتمام .

(قاسم ، 2008 ، ص35)

ومن هذا نلاحظ أن هناك نسبة من السائقين أصبح يحمل صفات تشوبها الغرابة في السياقة و صارت معظم الأفعال الصادرة عنهم يغلب عليها طابع الجرأة على ابسط شيء من مبادئ السياقة ، فقد غلفت عقولهم الكثير من القيم السلبية المتمثلة في التمرد و التضليل و التشويش و السطحية و اللامبالاة و الأنانية .  
وهناك مجموعة من الأسباب التي قد تؤدي إلى تدني مستوى المسؤولية الاجتماعية منها ما يلي :

1. **اضطراب المعيار الاجتماعي** : ويؤدي اضطراب هذا المعيار إلى أثار واسعة في أنحاء الوجود النفسي و الاجتماعي للفرد و الجماعة على حد سواء ، فهو يؤدي إلى انهيار الفهم و تشوش الاختيار و تعطل الالتزام ، كما يؤدي إلى اهتزاز في ثقة الفرد وطمأنينته وبذلك تصف المسؤولية الاجتماعية.

(قاسم، 2008، ص38)

2. **التناقض بين تطلعات و البيئة المحيطة به** ، و القيود الاجتماعية و السياسية والتي أبعده عن المشاركة في صنع واقعة و مستقبله .

(المجيدل و آخرون، 2012، ص100)

3. **ضعف الوازع الديني و التشكك في قيمة الدين** و في قدرته على تنظيم حركة الحياة و معالجة مشكلاته ، و عدم التطبيق العملي لتعاليم الدين و شعائره و الاكتفاء ببعض المظاهر أو أداء بعض الفروض ، مما أدى إلى تحليل الأخلاق وفساد السلوك و نقص المسؤولية لدى أفراد المجتمع .

(بدر الدين، 2007، ص 122)

وهناك عدد من السباب قد تؤدي إلى تدني مستوى المسؤولية الاجتماعية وهي :

- الشعور بالحرمان و النظرة التشاؤمية للمستقبل و الشعور بالفراغ و الدونية و فقدان الثقة بالنفس .
- الغزو الثقافي و الاستقطاب الفكري و السياسي و التغيرات السريعة التي تمر بها المجتمعات المعاصرة و التي أحدثت العديد من المشكلات الاجتماعية .
- عدم الرضا عن الحياة و تدني مستوى الطموح للايجابية .

### تربية المسؤولية الاجتماعية :

إذا كانت التربية هي الجهد الإنساني المنظم و المنظم لحركة المجتمع نحوى تصور الشخصية الأمثل .

(سيد عثمان ، 1983 ، ص58)

فإن تربية المسؤولية تقوم على عدة أصول هي :

- **الأصل الأول :** إن المسؤولية الاجتماعية ذات طبيعة خلقية ، اجتماعية دينية فهي إزام خلقي يضعه الفرد على نفسه يكون فيه هذا الإلزام نحوى الجماعة ، هذا الإلزام يكون المرجع فيه و المستهدى به هو تقوى الله .
- **الأصل الثاني :** إن تنمية المسؤولية الاجتماعية هي تنمية للجانب الخلقي الاجتماعي في شخصية الفرد و تنمية هذا الجانب الخلقي الاجتماعي ليس منفصلا عن تنمية الشخصية كلها بل متكامل معها .
- **الأصل الثالث :** إن تنمية المسؤولية الاجتماعية حاجة اجتماعية بقدر ما هي حاجة فردية ، فالمجتمع بأسره في حاجة إلى الفرد المسؤول اجتماعيا و هي كذلك حاجة فردية فما من فرد تفتح شخصيته و تكامل إلا و هو مرتبط بالجماعة ، و منتمي إليها و متوحد معها .
- **الأصل الرابع :** إن المدرسة هي المؤسسة الاجتماعية المسؤولة اجتماعيا عن تربية المسؤولية ، فالمدرسة هي المسؤولة أساسا عن تأصيل و تمكين و تنمية و رعاية المسؤولية الاجتماعية عند أبنائها ولا يمكن أن تكون المدرسة محايدة إزاء المسؤولية

الاجتماعية لأن تنميتها جزء من المسؤولية المدرسة تجاه المجتمع عامة و أبنائه من الناشئين الذين تشارك في تكوينهم .

- **الأصل الخامس :** إن توكيد مسؤولية المدرسة في تكوين الأفراد لا يعني الإقلاق من دور سائر المؤسسات العامل المؤثرة في هذا التكوين في المجتمع ولا الإقلاق من شأنها فهي جميعا مؤثرة بلا ريب سواء كانت الأسرة أو جماعات الأقران أو وسائل الإعلام أو أية منظمات أخرى يعينها هذا التأثير في تكوين الأفراد في بناء المجتمع .
- **الأصل السادس :** إن في فطرة الإنسان استعداد لحاسة أخلاقية و تلك الحاسة الأخلاقية مغروسة في صميم جليبه الإنسان وفطرته والجهد التربوي الأخلاقي الذي يوجه إلى تنمية المسؤولية الاجتماعية لدى الناشيء ، لا بد مستند إلى هذا الاستعداد للحاسة الأخلاقية في الفطرة .
- **الأصل السابع :** إن تربية المسؤولية الاجتماعية ، مثل التربية في عمومها ، إنما في وسط بعمليات فلا تؤتي العمليات الإنمائية ثمارها إلا إذا تحركت في وسط تربوي مناسب .

خلاصة :

إذا على السائق أن يتصف بالممارسة السلوكية وهي العامل الرئيسي الذي يظهر المسؤولية الاجتماعية في خبرات ملائمة، متمثلة في تعبير المحبة المودة والتفاعل الاجتماعي ويجب تشجيع الممارسة التعاونية والتفاعل والعمل المنظم مع الجماعة كما على الفرد أن يتزود بمهارات القيادة والمعرفة الكاملة لقانون المرور فهو يحتاج بذلك إلى التدريب و العمليات التعليمية والتدريبية التي تؤدي إلى سلامة السائق وسلامة مستعملي طريق الآخرين ، هذا ما سنبينه من خلال الفصل القادم حول حوادث المرور .



## الفصل الثالث : حوادث المرور

### تمهيد

1- مفهوم حوادث المرور

2- أسباب حوادث المرور

3- أبعاد حوادث المرور

4- النظريات المفسرة لحوادث المرور

5- المؤشرات الإحصائية لخطورة حوادث

المرور في ولاية ورقلة

خلاصة

تمهيد :

يعتبر السائق هو المسبب الأول لمعظم الحوادث و في استطاعته أن يمنع ذلك إذا هو اعتمد على التصرف السليم عند وجوده خلف المقود ، " و قد رأى بعض الخبراء النفسانيين أن سائقي السيارات يتصرفون وهم في مقعد السائق بطرق معينة تفصح عن بعض مكبوتاتهم النفسانية التي لا تظهر بوضوح في تصرفاتهم العادية "

(جوزيف ناكوزي، أمن المرور ، 1995 ، ص 34)

### 1 - تعريف حوادث المرور :

الحادث المرور يعرف على انه " الفعل الخاطئ الذي يصدر دون قصد سابق أو عمدا وينجم عنه ضرر سواء كان وفاة أو إصابة أو خسارة للممتلكات العامة أو الخاصة بسبب استخدام المركبة أو حملتها أثناء سيرها في الطريق العام "

(بوضيفة هو، دراسة عن أساليب حوادث المرور في الجزائر ، 1991 ، ص 02)

كما يعرف أيضا بأنه " حدث اعتراضي يحدث بدون تخطيط مسبق من قبل سيارة (مركبة) واحدة أو أكثر مع سيارات (مركبات) أخرى أو مشاة أو حيوانات أو أجسام على الطريق عام أو خاص ، و عادة ما ينتج عن الحادث المرور أضرار طفيفة بالممتلكات والمركبات إلى جسيمة تؤدي إلى الوفاة أو الإعاقة المستديمة ."

ويعرف الحادث كذلك بأنه " يقع للفرد ، أو يتورط فيه دون معرفة أو توقع ينتج عنها أضرار تصيب الفرد أو الآخرين أو المعدات أو الممتلكات "

(عبد القادر فرج طه ، 1996 ، ص 22)

ومن خلال التعريف السابقة يمكن تعرف حوادث المرور على انه حادث غير متوقع وغير مخطط له يسبب خسائر بالأرواح و ينجم عنه إصابات وأيضاً خسائر مادية بسبب المركبات، و العنصر البشري (السائق) أو العوامل التي تعترض المركبة في الطريق .

### 2- مصطلحات متعلقة بحوادث المرور

لا يمكننا الخوض في أي ميدان بحث بدون تحديد بعض المفاهيم و المصطلحات الضرورية ، و هو ما ينطبق على ظاهرة غياب الأمن المروري التي تستوجب تحديد بعض

المفاهيم و المصطلحات المرتبطة بها خاصة و أنها ظاهرة تتميز بالتعقيد وترتبط بأسباب متعددة ، وهنا نفرق بين نوعين من التعاريف .

تعريف حسب المنظمة العالمية للصحة (تعريف دولي) وتعريف حسب دليل التعليمات العامة للنظام الوطني لإحصاءات حوادث المرور (خاص بالجزائر) .

### أ- حسب المنظمة العالمية للصحة (OMS) :

- **الحادث** : هو حدث مستقل خارج عن نطاق إدارة الإنسان ، سببته قوة خارجية سريعة ويتجلى في خسائر جسدية و عقلية .
- **القتلى** : كل شخص قتل فور وقوع الحادث أو توفي متأثر بجروح من جرائه في فترة لا تتعدى ثلاثون يوم من وقوع الحادث .
- **جروح بسيطة** : جروح ثانوية مثل التواء المفاصل أو الورم في العظم من أثر الصدمة .
- **جروح خطيرة** : كسر ، صدمة خطيرة ، جروح داخلية ، خلل ، تمزق و تقطع العضلات ، صدمة عامة خطيرة تسلتزم المتابعة طيبة و كل اختلالات أخرى تتطلب الدخول إلى المستشفى .

### 3- أنواع و تصنيف حوادث المرور :

#### 3-1 أنواع حوادث المرور : الحوادث المرورية تنقسم إلى :

أ- **حادث الصدم** : هو الذي يحدث نتيجة تصادم مركبة مع مركبة أخرى أو مع جسم صلب ثابت (جدار - عمود - أشجار ... أشياء أخرى) أو متحرك و يتم أثناء سير المركبة وينتج عنه أضرار مادية و جسمانية .

ب- **حادث التدهور** : هو ينتج عن اختلال توازن المركبة و خروجها عن خط سيرها و انقلابها سواء كان الشارع عاما أو فرعيا أو ترابيا و في أغلب الأحيان ينتج عنه أضرار جسمانية .

ج- **حادث الدهس** : وهو الذي ينشأ نتيجة اصطدام مركبة متحركة بجسم لين (إنسان ، حيوان ) و ينتج عنه إصابة بدنية أو وفاة .

د- حوادث الهروب من كان الحادث : وهي تقع نتيجة اصطدام المركبة بجسم صلب أو لين متحرك كان أو ثابت أو انقلاب المركبة و قوم السائق بالهروب من مكان الحادث يحاول الإفلات من المسؤولية وتوقيع العقاب عليه من الجهة المختصة و ينتج عن الحادث إصابات مادية أو جسمانية فلهروب السائق أسباب منها :

- أن يكون السائق غير مرخص للقيادة
- أن يكون في حالة تناول مشروبات كحولية أو مخدرات و غيرها
- عوامل نفسية (استهتار - خوف - مرض ... إلخ)

### 2-3 تصنيف الحوادث المرورية :

أ- الحوادث البسيطة : هي حوادث الصدم أو التدهور أو الدهس و التي ينتج عنها حوادث أضرار مادية بسيطة بالمركبات أو الأملاك الخاصة و التي عنها إصابات بدنية .

ب- الحوادث المتوسطة : هي حوادث الصدم أو التدهور أو الدهس و ينتج عنها أضرار مادية متوسطة و إصابات جسمانية و يعالج لأشخاص في المستشفى و يغادروها في الحال بعد تلقي العلاج اللازم .

ت- الحوادث البليغة : و هي حوادث الصدم أو التدهور أو الدهس و ينتج عنها حدوث وفيات أو إصابات جسمانية بليغة قد تلحق بسائق المركبة أو مرافقيه أو المارة و قد يحدث عنها أضرار مادية في المركبات أو الأملاك العامة أو الخاصة .

### 2- أسباب حوادث المرور :

عند التمعن في إحصائيات و واقع حوادث المرور نجد أن الأسباب مقسمة إلى

قسمين :

إذ تناول التزات العلمي أسباب الحوادث المرورية في ضوء عدد من المتغيرات و تحدد في اسباب مباشرة " السائق " أو قائد المركبة و غير مباشرة " الطريق - السيارة " .

### 1- الأسباب المباشرة : العامل الإنساني: (السائق)

أكدت الإحصائيات أن الأخطاء البشرية التي يتسبب في وقوعها قائدوا السيارات تتمثل قرابة (85٪) و هذه الأخطاء كثيرة و متعددة ، منها ما يرتبط بالأسباب المباشرة و منها ما له صلة بالحوادث أو ما يسمى بالأسباب غير مباشرة و على الرغم من تعدد العناصر المتعلقة بقائدي السيارات إلا انه يمكن تحديدها في الآتي :

1-1 **عدم المبالاة** : أشارت نتائج الدراسات إلى وجود ارتباط بين التكوين النفسي لشخصية الفرد و نظرتة للحياة ، و عدد الحوادث التي يمكن أن يسببها كما أفادت دراسات أخرى أن حوالي (85٪) من حوادث السيارات يرجع السبب فيها إلى الأفراد الذين ثبت من تتبع المستوى الاقتصادي والاجتماعي لهم أنهم يمثلون مجموعة متناقضة و غير مستقرة إنفعاليا خاصة على مستوى تفاعلهم الاسري وانعكاس ذلك على حالتهم النفسية و شعورهم بعدم التوافق أو التكي.

2-1 **ضعف المعرفة و قلة الاطلاع** : القيادة أصبحت علما و فنا ، و تعد من العلوم النافعة و الضرورية ، و التي تدرس بالمعهد و المدارس و المؤسسات المتخصصة وقد أكدت بعض الدراسات على وجود علاقة بين أنظمة و لوائح المرور واقتراف حوادث السيارات على الطرق. بمعنى أن كلما زادت معرفة قائدي السيارات بأنظمة المرور ولوائحهم ، كلما قلت نسبة الحوادث لذلك أصبح من الضروري على قائدي السيارات تطوير معارفهم و معلوماتهم في كل ما يستجد بأمر السير و لوائحهم ، أو أي معلومات مستحدثة في هذا الموضوع الحيوي بالنسبة لأفراد المجتمع .

(عبد الجليل السيف، 1999 ، ص 84-86)

3-1 **عدم الخبرة** : لاشك أن التطور الذي حظي به الكثير من المجتمعات على مستوى العالم ساعد على تطوير الطرق ، و بناء الجسور و المسارات و الإشارات الضوئية المتنوعة ، و هذه المستجدات التي طرأت تتطلب من قائدي السيارات إكتساب الخبرة الضرورية للتعامل معها بصورة إيجابية ، خاصة عند قيادتهم على الطرق .

4-1 **ضعف اللياقة البدنية** : يعد عامل اللياقة البدنية أو الحالة الصحية ذا تأثير كبير على قائدي السيارات ، حيث كلما كانت الحالة الصحية جيدة ، ساهم ذلك في الشعور قائدي السيارات بالأمان و الثقة بالنسبة لتقديراتهم أثناء القيادة كما يجب مراعاة أن عامل الإجهاد له دور سلبي على ضعف درجة التركيز الذهني أثناء قيادتهم .

### (Jop 1997,palamara–stexenson,2002 Dalziel)

هكذا يبدو بأن هناك ثلاث مجالات للبحث في موضوع العامل الإنساني و دوره في ارتكاب الحوادث و التي لا يمكن حصرها في المجالات الآتية :

- محدودية الإنسان .
- العوامل النفسية .
- أ- **محدودية الإنسان :**

إن الإنسان محدود في قدراته و بالتالي فهو معرض لارتكاب الأخطاء ، خاصة عندما يحاول أداء مهمته تحت ضغط أو ظروف معينة ، و هذه الأخطاء من الممكن تؤدي إلى حوادث ، أو بمعنى أصح إلى إصابات ، سواء للسائق نفسه ، أو غيره من مستعملي الطريق ، أو إلحاق أضرار بسيارته أو بالسيارات الأخرى ، و غيرها من الخسائر المادية ، أو حتى مجرد إزعاج أو تعطيل بسيط في الطريق للسائق نفسه أو لحركة المرور ككل ، إن مظاهر بعض هذه الأخطاء يمكن التخفيف منها بتطبيق مبادئ أرغونومية ، تتعلق بإمكانيات و قدرات و محدودية الإنسان ، سواء من الناحية السيكلوجية أو التركيبية .

### (جمو بوظريفة و آخرون، 1991،ص19 )

و نذكر فيما يلي بعض العوامل التي يمكن أن تؤدي إلى تخفيض الأخطاء و الحوادث عن تم أخذها بعين الاعتبار عند تصميم السيارة و الطريق ، أو تنظيم حركة المرور بصفة عامة .

■ **الذاكرة قصيرة المدى** : ليس من السهل الاعتماد على ذاكرة الإنسان ، حيث أنه من الممكن أن ينسى السائق أين وصل في عملية ذات مراحل متتالية ، خاصة إذا قطعه شيء آخر في وسط العملية أو انه قد أدى مهمة عندما يكون قد فعل ذلك و قد بينت البحوث بأن هذه التجربة من الحياة اليومية العادية ترجع إلى المحدودية تصبح أكثر وضوحا مع تقدم السن .

إن الحوادث التي تحدث عن طريق النسيان يمكن الوقاية منها بتصميم نسق للتذكير داخل السيارة ، فمثلا هناك مؤشر يذكر السائق في حالة ما إذا نسي نزع الفرامل اليدوية قبل الانطلاق بالسيارة ، هذا بالإضافة إلى المؤشرات الأخرى مثل المؤشر الذي يدل على كمية البنزين المتبقية ، أو المؤشر الذي ينذر السائق بوشك انتهاء كمية البنزين .

و نفس الشيء يقال عن تصميم الطريق و تنظيم حركة المرور بصفة عامة ، حيث تعطي تعليمات إشارات مرور أحيانا و متكررة أحيانا أخرى لتذكير السائق بخطره أو ملتقى طرق أو تأكيد طريق بعد اجتياز هذا الملتقى .

■ **التوقع** : إن الناس هم صانعوا العادات ، حيث يتوقعون أن بعض الأشياء تحدث من بعض الأفعال وبالتالي يستجوبون فعليا ألياً لبعض الإشارات و لهذا السبب فإنه من المستحسن جدا استعمال مبدأ التوحيد القياسي للمبينات و المتحكمات خاصة الموجودة على نفس السيارات أو نفس الطرق أو نفس الإشارات فمثلا إذا كان هناك سائق قد تعود على سيطرة سيارة ذات متحكمات مرتبطة بطريقة معينة ، ثم حول هذا السائق لقيادة سيارة مماثلة ، لكن ترتيب المتحكمات بها يختلف عن السيارة السابقة فإنه سوف يجد صعوبة في السيطرة ، وربما يرتكب بعض الأخطاء و نفس الأمثلة يمكن أخذها من عملية التصميم الطريق و تنظيم حركة المرور .

■ **الكفاءة في معالجة المعلومات** : إن قدرة السائق على معالجة كمية من المعلومات في وقت واحد لها حدود لا يستطيع تجاوزها ، خاصة عندما تكون هذه المعلومات غير عادية أو في ظروف طارئة .

■ **تقدير الخطر** : من المحتمل جد أن تكون الحوادث ، عندما يعتقد السائقون بأن هناك خطر ضئيل لوقوع حادثة ، و غالبا ما يغامرون لاقتصاد الوقت و الجهد انطلاقا من فرضية مفادها أن الحوادث لناس آخرين دونهم .

و على العموم يجب تصم الأجهزة الوقائية من الحوادث الخطيرة التي تنتج عن عدم احترام الناس للتعليمات الخاصة باستعمالها ، فعلى سبيل المثال ، لو صمم ميكانيزم داخل السيارة ، بحيث إذا حملت أكثر من وزنها أدى إلى توقف محركها فإنه يمكن تفادي الكثير من الحوادث التي قد يكون سببها الحمولة الزائدة من قدرتها .

(حمو بوظريفة و آخرون ، 1991،ص22)

يمكن إذا أن يكون لتصميم السيارة أثر كبير فيما يتعلق بالإصابات الناجمة عن حوادث المرور ، فمساهمة التصميم في وقوع الحوادث من خلال العيوب التي تتسم بها السيارة تتراوح بوجه عام بين 03% و 05% من أسباب وقوع الحوادث ، وقد جاء في تقرير أصدرته المفوضية الأوروبية أنه إذا صممت جميع السيارات في الاتحاد الأوروبي لتكون متساوية في مستواها مع أفضل السيارات المتاحة في كل فئة من فئات السيارات فإنه يمكن توقيف ما يقدر بـ 50% من الإصابات المميتة أو التي تصيب ضحيتها من بالعجز في حين أن الكثير من البلدان المنخفضة الدخل والمتوسطة الدخل لا تضع ولا تنفذ معايير عالية كالمعايير التي يضعها و ينفذها الاتحاد الأوروبي .

(منظمة الصحة العالمية،2004،ص26)

■ **الإخفاق في الحكم** : إن الكثير من الحوادث ، يكون سببها الأخطاء المرتكبة في الحكم على الأشياء ، إلا انه في الكثير من الحالات نجد أن تصميم الميينات التي تزود السائق بالمعلومات التي يعتمد عليها في حكمه لا يساعد أو يسهل له هذه المهمة .

(حمو بوظريفة و آخرون ، 1991،ص23)

■ **محدودية الإدراك** : إن مصطلح الإدراك يتعلق بتلقى السائق لمعلومات تخص مهمته سواء من الطريق او من خلال العدادات أو الإشارات السمعية أو البصرية وغيرها .



إن كون السائقين لا يستطيعون رؤية الأشياء عند الزوايا و الحواجز ، إلا إذا زدوا بوسائل اصطناعية مساعدة ، ربما لا تبدو كمشكل لإعاقة السائق عند القيام بمهمته ، إلا أن الحوادث تقع بالفعل نتيجة هذا السبب ، فالكثير من الشاحنات الضخمة ، بل و حتى السيارات الصغيرة يرتكبون هذه الحوادث عند الرجوع إلى للسوراء من أجل التوقف عند أماكن تفريغ البضائع .

■ **السن و الخبرة :** كثيرا ما يجد السائق المسن صعوبة في عملية رد الفعل السريع أثناء ظهور الخطر ، نتيجة لضعف التآزر الحسي الحركي الذي يقل مع تقدم الفرد في السن و نفس الشيء بالنسبة لصغار السن ، إذ أن المميزات الرئيسية لديهم هي اللامبالاة و عدم احترام قوانين المرور .

في عام 2002 ، مثل الأشخاص تتراوح أعمارهم بين 15 و 44 عاما أكثر من نصف جميع الوفيات بسبب حوادث المرور في العالم ، كما شكلوا نسبة 60٪ من جميع خسائر السنوات العمر المعدلة حسب العجز في العالم بسبب الإصابات الناجمة عن حوادث المرور ، و في البلدان المرتفعة الدخل ، يشكل الشباب الذين تتراوح أعمارهم بين 15 و 29 عاما أعلى معدلات الوفاة لكل 100000 من السكان ، لكن في بلدان منخفضة الدخل و البلدان المتوسطة الدخل ، يمثل الأشخاص الذين يبلغ عمرهم 60 عاما و أكثر أعلى المعدلات و تزيد معدلات الوفيات الأطفال بسبب حوادث المرور في البلدان المنخفضة الدخل و البلدان المتوسطة الدخل بنسب أعلى بكثير منها في البلدان المرتفعة الدخل .

في عام 2002 قضى 193000 شخص يبلغون من العمر 60 عاما أو أكثر نحبهم بسبب حوادث المرور على الطريق ، فهم أكثر عرضة من الشباب للوفاة أو الإصابة بعجز خطير لأن بنية المسنين تكون عامة أقل مرونة و قدرة من بنية الشباب على استعادة حالتها و حيويتها الطبيعية .

(منظمة الصحة العالمية ، 2004 ، 14)

■ تعتبر الخبرة إحدى العوامل الإنسانية المساعدة على تجنب الحوادث ، نظرا للماهرة التي يكون قد اكتسبها الأفراد نتيجة تعاملهم الطويل مع سيارتهم ، و مع السائقين

الآخرين و مع الطرقات و حالات الجو المختلفة (ضباب ، أمطار ، رياح) كما أن التدريب الجيد على الممارسة المتواصلة تجعل السائق يكتسب خبرة سليمة في التكيف مع الموقف الخارجي مثل اجتياز الصعوبات و المخاطر .

و لقد دلت بعض الدراسات التي أجريت في كل من إنجلترا و الولايات المتحدة على أن للخبرة دور كبير في الحوادث ، و أن تواتر الحوادث يقل بزيادة الخبرة على عكس عامل السن فقد دلت دراسة شركة كليفلاند لسكك الحديدية على أن الحوادث التي ارتكبتها السائقون ممن تقل خبرتهم عن 05 سنوات تزيد بمقدار 36 ٪ عن الحوادث التي وقع فيها من تراوح خبرتهم بين 15 أو 10 سنوات .

■ **الرؤية** : تعتبر الرؤية من المتطلبات الرئيسية للقيام بمهمة القيادة ، وهو ما أكده الباحثين في ميدان الحوادث ، ذلك أن الحدة البصر من العوامل الأساسية في إدراك الموقف الخارجي على مدى متسع ، يسمح للفرد من تجنب المخاطر و على وجود " T I F F I N " الطوارئ في الوقت المناسب و قد أكد الباحث " تيفين " علاقة بين الحوادث و الرؤية ، و يرى أن الأفراد الذين لديهم عتبة رؤية جيدة هم أقل و قوعا في الحوادث من الذين لديهم عتبة الرؤية أضعف .

و بصفة عامة من بين عوامل الرؤية المؤثرة في القيادة تأتي بالدرجة الأولى حدة الرؤية الديناميكية التي تعتبر أكبر مساهم في التنبؤ ، تليها حدة الرؤية الثانية ، ثم وقت الاسترجاع من بهر العين و بعدها المجال البصري .

و هناك عوامل أخرى تؤثر بدورها على حدة الرؤية وعلى التأزر الحسي حركي مثل أكسيد الكربون ، الخمر و المهدئات ، حيث أن المقبلين على التدخين بكثرة توجد لديهم مستويات أو نسب عالية من أكسيد الكربون في الدم ، و هذا ما يؤدي إلى وجود أعراض بصرية لديهم أكثر من الأشخاص الذين ليسوا عرضة لأكسيد الكربون ، و من هذه الأعراض " B i r o c u l a r v i s i o n " ، ازدواجية الرؤية كما أن الآثار المضرة لأكسيد الكربون على القيادة يمكن أن تزيد شدتها مع الكحول و الظلام ، و التعب .

ولقد عمل مصممو السيارات من جهتهم على تحسين الرؤية من خلال ما أدخلوه من تعديلات في تصميم زجاج السيارة و نسق الإشارات الضوئية ، و غيرها من التعديلات الأخرى .

■ **عامل الذكاء : يرى لاور " Lawr "** بأن هناك علاقة وطيدة بين بين مستوى ذكاء الفرد و حوادث المرور ، إذ تبين في إحدى دراساته التي أجراها على سائقي السيارات بان الأشخاص الذين يبلغ مستوى ذكائهم اقل من 75 درجة يكونون أكثر عرضة للحوادث .

■ **التأزر الحسي حركي** : تلعب القدرات الحسية دورا كبيرا في عملية القيادة و في تكييف السائق مع مختلف منبهات الموقف الخارجي ، و هو ما يؤكد الباحثان : " دراك و بريك " بإشارتهما إلى أن سرعة الإدراك الحسي الحركي لها أهميتها في القيادة فالسائقين الذين يستغرقون وقتا طويلا مع سرعة الحركات هم أكثر تعرضا للحوادث من السائقين الذين يبطئون الحركة في نفس الوقت و بأكثر سرعة كما انه إذا نقصت الاستجابة الإدراكية و الاستجابة الحركية تتأثر بذلك عملية القيادة ويكون ذلك سببا في الحوادث .

(هو بوظيفة و آخرون ، 1991، ص 28)

لقد وجد (محمود أبو النيل ، 2005 ) في دراسة له ، أن عامل التأزر أثبتت فعالية و تميزا إلا عند مستوى 0.05 بين السائقين المستهدفين للحوادث و مجموعة السائقين الذين يقعون في حوادث المرور .

■ **الجنس** :لقد أجريت دراسة من طرف مركز للنقل البري سنة 1977 حول الفروق بين الجنسين في مهمة القيادة ، و قد وجد أن ليس هناك اختلاف يذكر بينهما من ناحية القيادة ، لكن الإناث كجنس أكثر احتزاما لقواعد المرور كذلك وجد أنهن اقل سرعة في قيادة السيارة ، وبينما وجد أن الرجال أكثر منهم في تناول الخمر و المخدرات أثناء عملية القيادة .

ويرى بعض الباحثين أن عامل الجنس يلعب دورا هاما في الحوادث و أن الذكور أكثر عرضة للحوادث من الإناث ونظرا لكون أكمالهم تتسم بالخطورة ، بإضافة إلى أن الإناث يملن نوع ما لارتكاب الحوادث أكثر من الذكور في حالة ما تعرض لنفس الظروف ، ففي بحث قامت به شركة فيلاديلفيا للنقل بالولايات المتحدة ، قورن فيه نسبة حوادث 03 آلاف سائق مع مثيلتها عند 40 سائق مع العلم أن كل مجموعة كانت تعمل في نفس الشروط ، و كانت نسبة حوادث السائقين الذكور 0.257 حادثة في كل ألف ميل سيطرة خلال 11 شهرا ، بينما كانت هذه نسبة عند السائقات 0.722 لكل ألف ميل سيطرة ، أي ثلاث أمثال نسبة الذكور .

(حمو بوظريفة و آخرون ، 1991 ، ص 29)

■ **التعب :** لقد وجد اهتمام كبير لدراسة تعب السائقين أثناء حركة المرور ، لأنه من المعقول الافتراض بأن التعب يعتبر كعامل مهم في ارتكاب الأخطاء و الحوادث إذ تبين من دراسة أجريت مؤخرا في نيويورك 2003 ، انه يمكن خفض معدل حوادث المرور بنسبة تصل إلى 29% ، إذا لم يقم السائقون بقيادة سياراتهم وهم :

- يشعرون بالنعاس .
- ناموا أقل من 05 ساعات خلال الساعات الأربع والعشرين السابقة .
- إذا قادوا سياراتهم بين الساعة الثانية صباحا و الخامسة صباحا .

و قد حددت دراسة سابقة أجريت في الولاية المتحدة 2003 ، ثلاث فئات من السائقين الذين يتعرضون لمخاطر كبيرة من حوادث التصادم بسبب تعبهم وهم :

- السائقون الشباب و خصوصا الرجال بين 16 إلى 29 سنة .
- عمال الورديات الذين يعملون ليلا ساعات عمل مطولة وغير منتظمة .
- الأشخاص الذين لا يتلقون علاج لانقطاع النفس .

و حددت دراسة أخرى 2003 جميع هذه العوامل و أضافت عوامل أخرى تساهم في التعب المقضي إلى وقوع حوادث التصادم ، بما في ذلك القيادة المسافات الطويلة تحت الضغط أو الطرق الرتيبة المرأى ، أو غير المألوفة أو بعد تعاطي الكحول ، أو عند تردي

الأحوال الجوية ، أو أثناء الساعات المخصصة عادة للنوم أو بعد نوم متقطع غير عميق أثناء النهار (مثل النوم بعد الظهر) عندما يشعر السائق عادة بالنعاس .

و تشير البحوث التي أجريت إلى القوانين ينبغي أن تسترشد بالاعتبارات التالية :

مخاطر وقوع حوادث تصادم مزدوجة بعد القيادة لمدة 11 ساعة المخاطر المحتملة لحوادث المرور الناجمة عن التعب اكبر بمقدار 10 مرات ليلا عنها نهارا ، ينبغي توفير ما يكفي من الوقت و المرافق لإتاحة الفرصة للسائقين للتوقف أخذ قسط من الراحة أو تناول الوجبات أو قضاء القيلولة .

(منظمة الصحة العالمية ، 2004 ، ص 34)

#### ب - العوامل النفسية :

- **العدوانية** : و هي عبارة عن السلوك الحاقد و العدائي لفرد غير متكيف و تظهر من خلال القابلية للهجوم التي نجدها عند الأفراد في حالة عداوة أو تصرف عدواني نشيط و تتميز في ميدان السياقة بديناميكية مبالغ فيها من طرف السائق الذي يريد تأكيد ذاته أمام صعوبات حركة المرور كما أنها قد ترتبط بصفة ضيقة بالإحباط الراجع للحساسية المعنوية الزائدة و النشاط و المظاهر القلقية .
- **الضغط** : إذا انطلقنا من مسلمة مفادها أن أغلبية السائقين لهم ضرورة ملحة لبلوغ أهدافهم بدون عائق و أن هناك ضغطا نفسيا كبيرا ، فالموانع و الحواجز و معرقلات السير كالأضواء و الانحرافات مثلا ، تؤدي إلى تشكل سلوك مضاد تحكمه الحاجة إلى الوصول
- **الأنانية** : تظهر هذه السمة في السياقة على شكل عدم القدرة للتفتح لدى السائق فيكون هذا الأخير غير قادر على أن يضع نفسه في مكان الآخرين و يتم ذلك عن طريق النظر إلى المشاكل المطروحة عليه في حركة المرور تبعا لمتغيرات شخصيته فقط ، مما يؤدي إلى أفعال منعزلة ، شاذة و تجاوزات خطيرة أثناء السير .

■ **القلق** : يعد القلق عاملا مهددا للسياقة الآمنة ، فهو يؤثر على اتزان السائقين و ردود أفعالهم و انفعالاتهم ، فالسائق القلق لا يتسم بالصبر على بعض العوائق المصادفة في الطريق و التي تتطلب رزانة وصبرا ، الشيء الذي يدفعه إلى ارتكاب المخاطر أثناء القيادة .

■ **شُرود الذهن** : تتميز هذه الخاصة بانتقال الانتباه إلى شيء مخالف لما وجه إليه في البداية ، و يمكن أن يكون في السياقة راجعا للتعب أو إلى غياب الاهتمام الناتج عن الملل خاصة عند قطع مسافة طويلة جد مثلا .

وقد يكون الشرود في بعض الأحيان ناتج عن دفاع اللاشعور ضد وضعية متبعة (حركة المرور المملة ، طريق ممل ، السياقة في الليل ... ) و من سلوكات السائق الثانوية (إشعال سيجارة ، التحدث مع الركاب ) .

■ **الانفعالية الشديدة** : و يقصد بها شدة الحساسية لدى السائق ، و من مظاهرها الهيجان ، التوتر ، القلق ، الانفعال ...، لذا يؤكد الباحثون على أهمية استخدام نظام الاختيارات في اختيار السائقين .

كما يجب التمييز بين الانفعالية العادية التي تعتبر كعامل مؤدي للحوادث و الانفعالية الشديدة التي تكون مصدرا لمختلف الاضطرابات السلوكية و تعتبر الانفعالية كقدرة الاستجابة أمام مواقف معينة بتوليد الانفعالية العادية عندما يؤدي ذلك إلى سلوك متكيف للوضعية أو الموقف .

الأسباب غير المباشرة : و هما " الطرق " و " المركبة "

**1-2 الطرق** : يشير بعض الباحثين إلى أن الطريق من أسباب الوقوع الحوادث حيث أن عدم متابعة أعمال الصيانة للطرق ، يؤثر بصورة سلبية على حركة المرور ، و بالتالي قد يؤدي بدوره إلى وقوع الحوادث ، لذا على قائدي السيارات ضرورة الانتباه و إتباع الإرشادات السليمة للقيادة و مراعاة عدم القيادة في الأماكن أو الاتجاهات الممنوعة حتى لا يفقد السيطرة و يؤدي هذا إلى الحوادث المرورية .

(عبد الجليل سيف ، 1999 ، 86)

ففي جميع البلدان ، تخطط شبكات الطرق و تصمم معظم الطرق إلى حد كبير ، مراعاة لمصالح مستخدمي السيارات أما فيما يتعلق بالمتزلجين وراكبي الدرجات فإن الجميع بينهم و بين السيارات القادرة على السير بسرعات عالية يمثل أهم مشكلة فيما يتعلق بالسلامة على الطريق ، و لا تتحقق سلامة المتزلجين وراكبي السيارات نسبيا إلا على الطرق التي تسير فيها السيارات بسرقة تقل 30 كيلومتر في الساعة ، و حتى هناك لا تتحقق هذه السلامة إلا إذا فصل المتزلجون عن السيارات عن طرق الأرصفة و المجازات و الممرات الخاصة بالمشاة .

وينبغي أن يتوافر في الطرق التي تسير فيها السيارات بسرعة عالية ( طرق السيارات العامة ، و طرق السيارات السريعة ، طرق السيارات العامة المقسمة المتعددة الممرات) ما يلي:

تقيّد حرية النفاذ إليها ، توافر الطرق المنحنية الأفقية و الرأسية في المناطق الدائرية الواسعة ، و عوائق قوية لتلقى الصدمات و حواجز في وسط الطريق ، و مفارق الطرق ذات مراحل منفصلة ، و معابر منحدرية لدخول الطريق و الخروج منه ، إذا توافرت هذه السمات في الطرق تصبح هي أكثر الطرق أمانا ، كذلك ينبغي أن يكون لدى بلدان كثيرة ، منخفضة الدخل و متوسطة الدخل ممرات منفصلة خاصة بالدرجات النارية .

(منظمة الصحة العالمية ، 2004 ، ص23)

**2-2 المركبة :** يؤكد البعض عدم إجراء الصيانة الأولية و الدورية على أجزاء صيانة السيارات قد يؤدي إلى الوقوع في مشكلات عديدة أثناء القيادة و من ثم اقراف الحوادث ، لدى ينصح قائد السيارة بضرورة إجراء الفحص الشامل على السيارة بصورة منتظمة لتحقيق السلامة الشخصية و للآخرين أيضا داخل المجتمع .

(Levrson-Rundmo,2002 :1255 ;Coster,2002 :87)

فيمكن أن يكون لتصميم السيارة اثر كبير فيما يتعلق بالإصابات الناجمة عن حوادث المرور ، فمساهمة التصميم في وقوع الحوادث من خلال العيوب التي تتسم بها السيارة تتراوح بوجه عام ، بين 3% و 5% من أسباب وقوع الحوادث ، وقد جاء في التقرير أصدرته المفوضية الأوروبية مؤخرا انه إذا صممت جميع السيارات لتكون متساوية في مستواها مع أفضل السيارات فإنه يمكن توقي ما يقدر بـ 50% جميع الإصابات المميتة ، أو التي تصيب ضحيتها بالعجز في حين أن كثير من البلدان المنخفضة الدخل و المتوسطة الدخل لا تضع و لا تنفذ معايير عالية كالمعايير التي يضعها و ينفذها الاتحاد الأوروبي .

## 2- أبعاد حوادث المرور :

إن تقدير التكاليف المترتبة على حوادث المرور على الطرق ، و الإصابات الناجمة عنها يمكن أن يساعد البلدان على فهم خطورة المشكلة التي تمثلها هذه الحوادث و الإصابات الناجمة عنها ، كما يساعدها على فهم فوائد الاستثمار في الإجراءات التي تتخذ للوقاية من وقوع التصادمات على الطرق و مما تسببه من إصابات ، و ينبغي أن تتضمن التكاليف المباشرة تكاليف توفير الرعاية الصحية و تأهيل المصابين ، و أن تتضمن التكاليف غير المباشرة قيمة خسائر الخدمات الأسرية و الخسائر في إيرادات الباقين على قيد الحياة بعد الحوادث و مقدمي الرعاية الصحية و الأسر .

يمكننا أن نحدد أبعاد حوادث المرور في بعدها الصحي و الاجتماعي ، و النفسي ، و الاقتصادي .

## 1- البعد النفسي :

اتفقت أغلب الدراسات في أسباب الحوادث على وجود قابلية للحوادث **accident proneness** هو الذي يدفع بصاحبه للوقوع في

الحوادث ، و كانت الشواهد على وجود هذا الاستعداد نحوى التالي :

• ارتبطت حوادث السيارات بإدمان الكحوليات ، فقد كان الإدمان و خصوصا

إدمان الكحوليات من أهم السمات كما أو وضحت النتائج التي جمعها في التحليل

حوادث ولاية لويزيانا ، **Dart Mkcenzi (1972)** و تتفق هذه

النتيجة مع ما توصلت إليه دراسات عديدة مثل دراسة جدعان في الكويت (**جدعان**



، 1983) دراسة كرم الله علي عبد الرحمان (عبد الرحمان، د . ت) في تحليله الإحصاءات المرور في السعودية عام 1401هـ (1971) حيث كان تعاطي المسكرات هي السبب الرابع من أسباب الحوادث و تصل النافع و السيف في تحليلهما لأسباب حوادث المرور عام 1405هـ على أن تأثير المخدر أو المسكر كان سبب في 0.8% من حوادث هذا العام ، أما التحليل دراسة الحالية لإحصاءات عام 1990 أن تأثير هذا العامل كان بنسبة مقدرها 5.6% من إجمالي أسباب الحوادث ، و أن هذه النسبة قد زادت بدرجة كبيرة في هذا العام المذكور بالمقارنة بما سبقه من أعوام .

(وزارة الداخلية، 1990، ص144)

• ارتبطت الحوادث باضطرابات نفسية معينة ، إذ أوضحت بعض الدراسات أن الاضطرابات النفسية دورا في ميول الانتحارية التي قد تدفع إلى تعمد الوقوع في الحوادث ، فقد إتضح لماكدونالد أن سبعة من ثلاثين مرضا سيكوباتيا حاولوا الانتحار عن طريق حوادث السيارات كذلك اتضح لسيلزروويين أن هناك فروقا بين أصحاب الميول لانتحارية و غيرهم في متوسط حوادث السيارات .

أكدت صدق النتائج السابقة دراسة كرانسر - كرونج حيث اتضح لهما في دراسة على 483 سائق بين عامين 1964-1965 أن السائقين ذوي الميول الانتحاري ارتكبوا فعلا حوادث مرور أكثر من غيرهم بمقدار 81% ، بالإضافة إلى أن نسبة مخالفاتهم المرورية كانت 146% بالمقارنة بالمجموعة السوية .

## 2- البعد الاجتماعي :

يشمل هذا الجانب صور المعاناة التي يتعرض لها المصاب ذاته ، و كذلك أسرة المصاب داخل المجتمع مثل الحالات التالية :

- المعاناة والآلام الشديدة الناجمة عن الحادث المروري .
- الاضطرابات النفسية نتيجة الإعاقة أو التشوه الناتج عن الحادث .
- تدني المستوى الاقتصادي نتيجة الانقطاع عن العمل .

- اضطراب العلاقات الاجتماعية للمصابين مع أسرهم و المحيطين بهم .
- المعانات في التكيف مع المجتمع و في قبول المجتمع للمعاق .
- فقد المورد الاقتصادي بعد إصابة العائل اضطراب الأحوال المادية .
- انحراف بعض الأبناء و التسرب من نظام التعليمي .
- المعاناة النفسية للأبناء لغياب رب الأسرة (في حالة الوفاة) .

تفقد قرابة 200 000 أسرة جديدة أما و أبأ أو ولذا بسبب الوفاة في حوادث المرور أو إصابة أحد أفرادها بالعجز ، و تدبير أمور عضو الأسرة العاجزة يتطلب غالباً أن يفرغ أحد أفراد الأسرة نفسه على الأقل ، من بعض أنشطته أخرى بما في ذلك عمله من أجل مساعدة الضحية ، و بذلك تفقد الأسرة دخله ، فقد خلصت احد الدراسات التي أجريت في عام 1993 إلى أن 90٪ من أسرى يقضون نحبهم في حوادث المرور على الطرق 85٪ من أسر الناجين من الموت الذين أصيبوا بالعجز نتيجة لهذه الحوادث أبلغت عن حدوث تدن كبير في نوعية معيشتها .

ويعاني كثير من الباقين على قيد الحياة بعد الحوادث و أفراد أسرهم من الصداغ و مشاكل في النوم و مشاكل صحية عامة و كوابيس ، كما أبلغت هذه الأسر انه لم يحدث تحسن هام في هذه الأحوال بعد ثلاث سنوات من وقوع حادث المرور .

بالإضافة إلى ذلك خلصت دراسة لمتابعة أحوال الناجين من حوادث المرور و أسرهم إلى أنهم غير راضين عن المحاكمات الجنائية و المطالبات من شركات التأمين و الشركات المدنية و المعلومات و الدعم الذي تلقوه للمساعدة على حل مشكلاتهم .

(التقرير العالمي للمنظمة العالمية للصحة، 2004، ص17)

### 3- البعد الصحي :

تظهر البيانات المستمدة من الدراسة التي أعدتها منظمة الصحة العالمية عن العبئ العالمي للمرضى في عام 2002 انه من بين من أصيبوا بإصابات خطيرة تتطلب توفى العناية بهم في مرفق صحي كان ربع المصابين تقريباً يعانون من الإصابة بالارتجاج في المخ ، و كان

عشرهم يعاني من جراح مفتوحة ، و يتمثل معظم الإصابات الأخرى في كسور العظام و تبين دراسات أن التصادمات على الطرق هي السبب الرئيسي للإصابة بالارتجاج في المخ في البلدان المرتفعة الدخل ، و البلدان المنخفضة الدخل والبلدان المتوسطة الدخل على السواء .

و قد تبين من عملية استقصاء شاملة من دراسات عديدة ، أن الإصابات الناجمة عن حوادث المرور على الطرق أسهمت بنسب تتراوح بين 30% و 86% ممن دخلوا المستشفيات بسبب إصابتهم برضوض في بعض البلدان المنخفضة الدخل .

بالإضافة إلى تكاليف الرعاية الصحية و التأهيل ، يتحمل المصابون تكاليف أخرى فالعجز الدائم مثل الكساحية أي الشلل الذي يصيب النصف السفلي من الجسم و شلل الأطراف لأربعة و فقدان البصر أو تلف الدماغ يمكن أن تحرم الفرد من القدرة على إتيان حتى أبسط الأعمال و يمكن أن تقضي إلى اعتماده على الآخرين من أجل دعمه مالياً أو توفير الرعاية الصحية الروتينية له و يمكن أن تفضي الإصابات الأقل خطراً إلى ألم بدني مزمن و أن تقيّد النشاط البدني للمصاب لفترات مطولة و يمكن أن تؤدي الحروق الخطيرة أو الرضوض أو التمزقات إلى حالات نفسية مرضية تعترف بالتشوه البدني الدائم الذي يلحق بالمصاب .

### البعد الاقتصادي :

أشارت الإحصائيات إلى أن الخسائر المادية تقدر بحوالي 05 ملايين دولار يومياً على مستوى العالم و تشمل هذه الخسائر التكاليف لإدارية لإخلاء الطرق و تكاليف العلاج بالإضافة على فاقد الإنتاج المصابين المعوقين سنوياً معاً ، مما يؤدي إلى التأثير السلبي على تنمية المجتمع بمجالاته مختلفة .

(عبد الفتاح سيد درويش ، 2005 ، ص 449)

فحص مختبر بحوث النقل البيانات المتعلقة بالإصابات الناجمة عن حوادث المرور و الواردة من 21 بلداً من البلدان المنخفضة الدخل والمتوسطة الدخل و المرتفعة الدخل و

توصلت إلى تقديرات تقريبية مؤداها أن متوسط التكاليف التي تتكبدها البلدان المنخفضة الدخل بسبب الإصابات الناجمة عن حوادث المرور يمثل 1٪ من ناتجها القومي الإجمالي مقابل 1.5٪ في بلدان متوسطة الدخل و 2٪ في البلدان المرتفعة الدخل .

#### 4- النظريات المفسرة لحوادث المرور :

للحوادث أسباب كثيرة و متداخلة ، منها أسباب خارجية لا ترجع إلى الإنسان ، ومنها أسباب ترجع إليه و هناك مجموعة من النظريات الأساسية حول وقوع حوادث المرور .

##### أ- النظرية القدرية :

يرى أصحاب هذه النظرية أن الناس ينقسمون إلى من لديه حصانة ضد الحوادث (سعيد الحظ)، و من يفتقد الحصانة (تعيس الحظ) و يكون أكثر قابلية للحوادث و يصاب بها بصفة مستمرة و يعزو وقوعه المستمر في الحوادث إلى القدر ، و قد واجهت هذه النظرية كثيرا من النقد و الرفض .

(السيف و آخرون ، 1990 ، ص 53)

##### ب- النظرية الطبية :

وتشير هذه النظرية إلى أن الشخص دائم الإصابة إما أنه يعاني من خلل جسدي أو عصبي و أن هذا الخلل هو السبب في وقوعه في الحوادث ، و ليس هناك شك في ذلك ، إلا أن هذا ليس هو السبب القوي الفعال في الحوادث المتكررة فقد أثبتت الدراسات إلى أن الأسباب الصحية خلف وقوع الحوادث و الإصابات الناجمة عنها محدودة ، و لا يمكن أن تفسر النسب الكبيرة للحوادث و الإصابات .

(المعاريبي ، 1984 ، ص 24)

##### ج- نظرية التحليل النفسي :

تعتمد هذه النظرية في تفسيراتها على الأفعال المتعمدة لاشعوريا و يعتقد أفراد هذه النظرية أن الإصابة الجسدية الناجمة عن الحادث إنما هي عدوان لاشعوري موجه للذات و أن معظم الحوادث تعبير عن صراعات عصابية ، و أن عقاب الذات هو إحدى

المركبات التي تستند عليها سببية الحوادث التي تعتمد بالدرجة الأولى على الدافعية اللاشعورية .

#### د- النظرية التجريبية :

و هذه النظرية قد وجدت قبولا سهلا لدى خبراء النقل المواصلات و تشير النظرية إلى أن الحوادث أسباب متعددة و كثيرة ، فالسائق مثلا يكون تحت تأثيرات متغيرة و عديدة فالمركبات و المارة وقواعد المرور كلها مؤشرات لها فعلها و أثرها على الوظائف النفسية و الفسيولوجية للسائق مثلا الإدراك الحسي و الذاكرة و التفكير و بالتالي هذه النظرية تعتمد في تفسيراتها على العوامل الداخلية للإنسان و الخارجة عن نطاقه و حدوده وذلك كي تفسر الحوادث و ما ينتج عنها من إصابات .

(السيف وآخرون ، 1990،ص33 )

#### ه- نظرية الميل أو النزوع إلى استهداف الحوادث :

تعتبر هذه النظرية من أقدم النظريات السيكولوجية التي وضعت لتفسير مشكلات حوادث المرور ، فنزعة الحوادث التي تقوم عليها هذه النظرية بقصد منها الميل التكويني الثابت في الكائن الحي لان يتعاطى أو ينهمك في سلوك خطير أو غير آمن في حدود احد مجالات النشاطات المهنية المعنية أو المحددة ، ويعتقد أصحاب هذه النظرية أن الميل المؤقت لارتكاب الحوادث المرورية لا يصنف على أنه نزوع إلى ارتكاب الحوادث و إنما هو احتمال حدوث أو مسؤولية قانونية فقط ، و خلاصة هذه النظرية هو أن فئة معينة من الناس لها قابلية التعرض للحوادث و ارتكابها أكثر من غيرها و سبب ذلك هو أن هناك صفات تكوينية أي صفات وراثية خاصة تجعلهم أكثر نزوعا أو ميلا لارتكاب الحوادث من غيرهم ممن ليس لديهم هذه الصفات .

تنص هذه النظرية على انه لكي نقلل من وقوع حوادث المرور في مكن ما ، فلا بد من قياس صفات أولئك الذين ارتكبوا عددا من الحوادث

#### و- نظرية العزو :

قدمت نظرية العز تفسيرات لكيفية عزو المسؤولية في حوادث المرور ، و قد أثارت هذه التفسيرات العديد من البحوث في هذا المجال ، و يمكن تفسير قيام الأفراد بتقييم أخلاقي لحادث ما من خلال تركيزهم على مفهوم الواجبات و تعدد الواجبات معايير غير شخصية تشير إلى تحديد السلوك المناسب في موقف ما ، و لكي يتم ذلك لابد من تحقيق شرطين هما :

1- أن يدرك الأفراد على اختلافهم نفس معايير الواجبات (مشاركة الفهم في المجتمع) في موقف ما .

2- ظهور معايير الواجبات خلال المواقف المتعددة (الاتساق العرضي) .

يرى أتباع هذه النظرية أن درجة التحمل الفرد للمسؤولية ترتبط عكسيا مع درجة إدراك العناصر الخارجية كمحددات لذلك السلوك (بمقدار ما تكون أسباب السلوك خارجية بمقدار ما يقل تحمل الفرد للمسؤولية .

4- المؤشرات الإحصائية لخطورة حوادث المرور :

كشف رئيس المركز الوطني للأمن و الوقاية عبر الطرق أحمد نايت الحسين عن تسجيل 22507 حادث مرور جسامني خلال 2019 تسبب في هلاك 3275 شخصا وإصابة نحوى 31010 بجروح متفاوتة .

أوضح احمد نايت الحسين ، خلال نزوله ضيفا على الإذاعة الوطنية ، أنه تم تسجيل تراجع طفيف مقارنة بسنة 2018 يقدر بـ 02 بالمئة في عدد الحوادث و 01 بالمئة في عدد القتلى و 04 بالمئة للجرحى .

و اعتبر الحصيلة الاحسن خلال العقدين الاخيرين مبرزا في سنة 2015 تم تسجيل 4610 قتيلا ما يعني أن نحوى 1400 شخصا نجو من الهلاك على الطرقات الجزائرية خلال سنة 2019

و أكد نايت الحسين الذي استضيف في إطار اليوم مفتوح تنظمه القناة الأولى للتحسيس بمخاطر حوادث المرور أن الحصيلة ، و رغم كل شيء تبقى غير مرضية لأن الفتورة ثقيلة

جدا، وهو ما يدفعنا لبدل جهود مضاعفة لمواجهة العنف المروري و بشأن المخلفات المادية لهذه الحوادث ، أو ضح المتحدث أن دراسة أجزها المركز الوطني للأمن و الوقاية عبر الطرقات مع جامعة باتنة توصلت إلى تحديد معدل الخسائر المادية لحوادث المرور في الدول النامية تمثل بين 1 و 3 بالمئة من الدخل الإجمالي .

وارجع المتحدث أسباب الحوادث إلى العامل البشري بـ 96 بالمئة مؤكداً أن هناك ما يدعم هذه الأرقام رغم التشكيك فيها من قبل البعض .

وابرز في ذات السياق أن نصف ضحايا هذه الحوادث في المناطق الحضرية مشاة 55 بالمئة من الجرحى فيها مشاة أيضا فضلا عن أن الإفراط في السرعة يمثل 17 بالمئة من أسباب الحوادث ، و عدم انتباه السواق 15 بالمئة، و عدم أخذ الحيطة من طرف المشاة 06 بالمئة ، فهذه العوامل الثلاثة من العنصر البشري - يقول تشكل 40 بالمئة من نسبة الحوادث .

ولمعالجة تنامي الظاهرة ، استحسن نايت الحسين الاقتراحات التي بادرت بها وزارة الداخلية وتعلق بإنشاء مجلس وزاري تشاوري تحت سلطة الوزير الأول لتحديد التوجهات العامة للسياسة الحكومية الإلزامية على القرارات المتخذة على مستواها ، ثم تنصيب هيئة لتنفيذ هذه السياسة و هي المندوبية الوطنية للسلامة المرورية المسؤولة على ملف السلامة المرورية بالتنسيق مع مختلف القطاعات .

(<https://www.eldjazaironline.net/Accueil/2019>.)

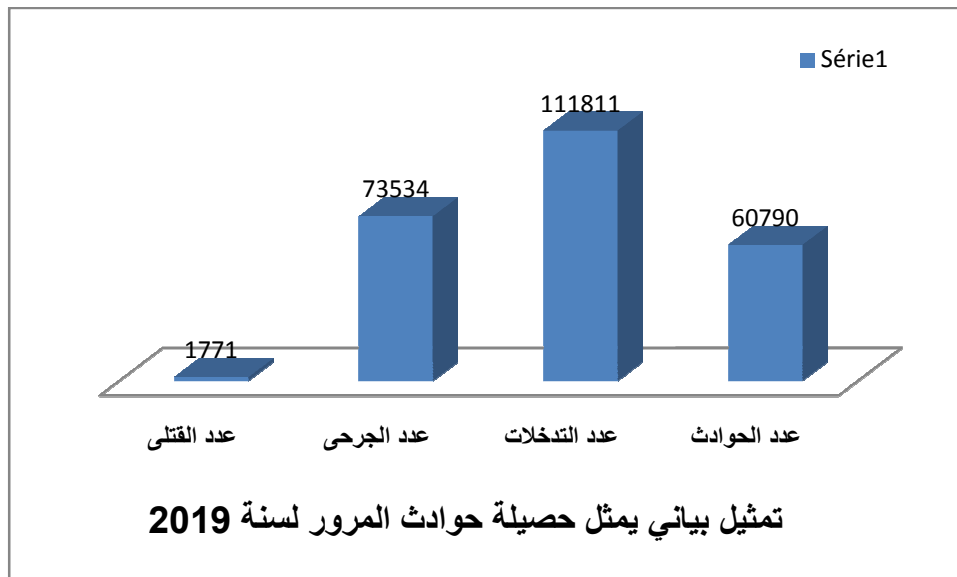
5-1 حصيلة حوادث المرور على المستوى الوطني لسنة 2019 :

لقد بلغ عدد حوادث المرور في الجزائر لسنة 2019 ، 60790 حادثا في حين بلغ عدد التدخلات 111811 تدخلا و 73534 جريحا .

كما بلغ عدد القتلى 1771 قتيلا بمعدل 5 وفيات يوميا وهذا راجع لعدة أسباب منها عدم احترام قانون المرور و الإفراط في السرعة ، استعمال الهاتف النقال ، عدم استعمال حزام الأمن أثناء القيادة ... الخ

جدول رقم (01) يبين حصيلة حوادث المرور على المستوى الوطني لسنة 2019 :

عدد القتلى	عدد التدخلات	عدد الجرحى	عدد الحوادث
1771	111811	73534	60790

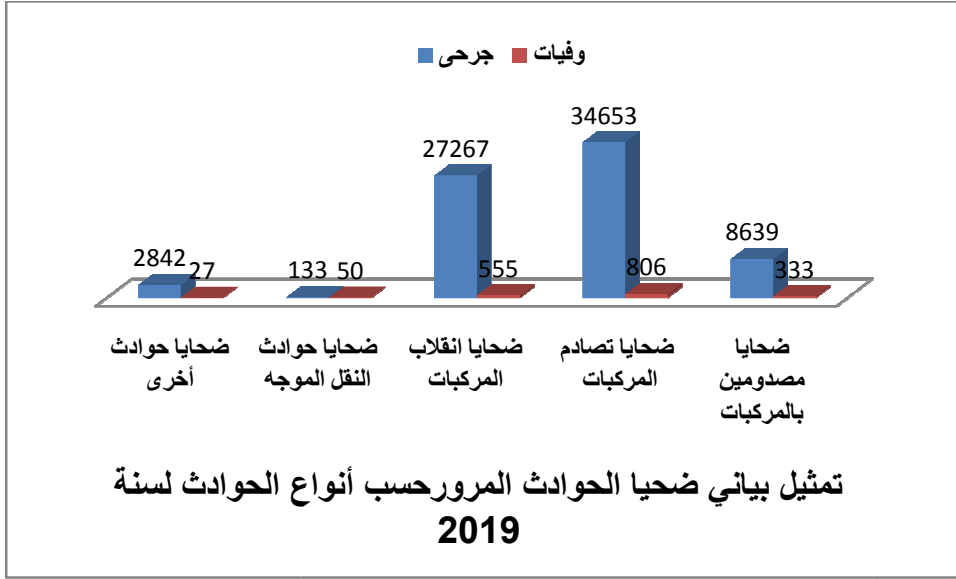


2-5 جدول رقم (02) يوضح تصنيف ضحايا الحوادث المرور حسب أنواع الحوادث لسنة 2019:

ضحايا حوادث أخرى	ضحايا حوادث النقل الموجه	ضحايا انقلاب المركبات	ضحايا تصادم المركبات	ضحايا مصدومين بالمركبات	
2842	133	27267	34653	8639	جرحى
27	50	555	806	333	وفيات

من خلال الجدول نلاحظ أن أكبر عدد من الضحايا تتمثل في ضحايا تصادم المركبات بالنسبة للقتلى و الجرحى .



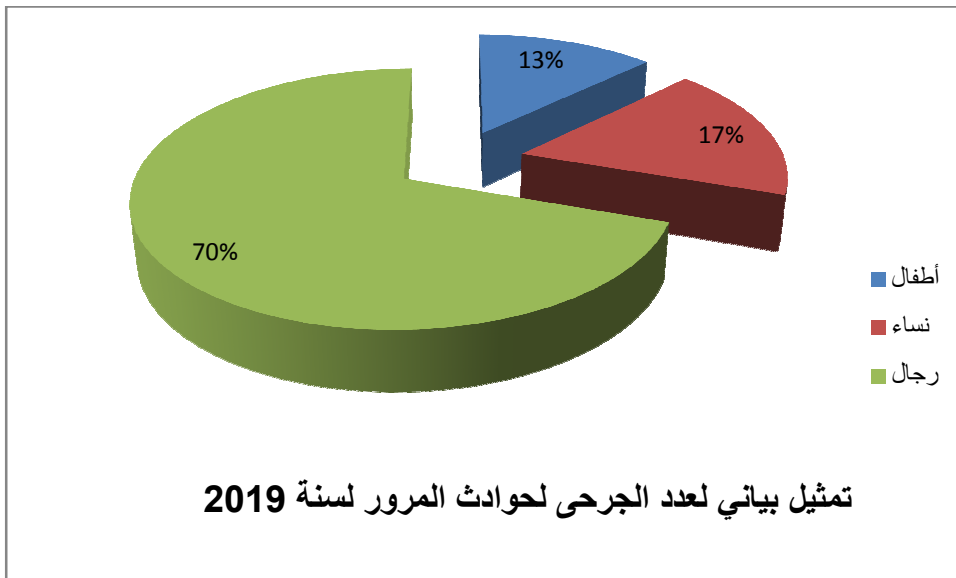


www.protectioncivile.dz .26/12/2019

3-5 جدول رقم (03) يوضح تصنيف عدد الجرحى لحوادث المرور لسنة 2019:

الجرحي	أطفال	نساء	رجال
العدد	9407	12853	51260

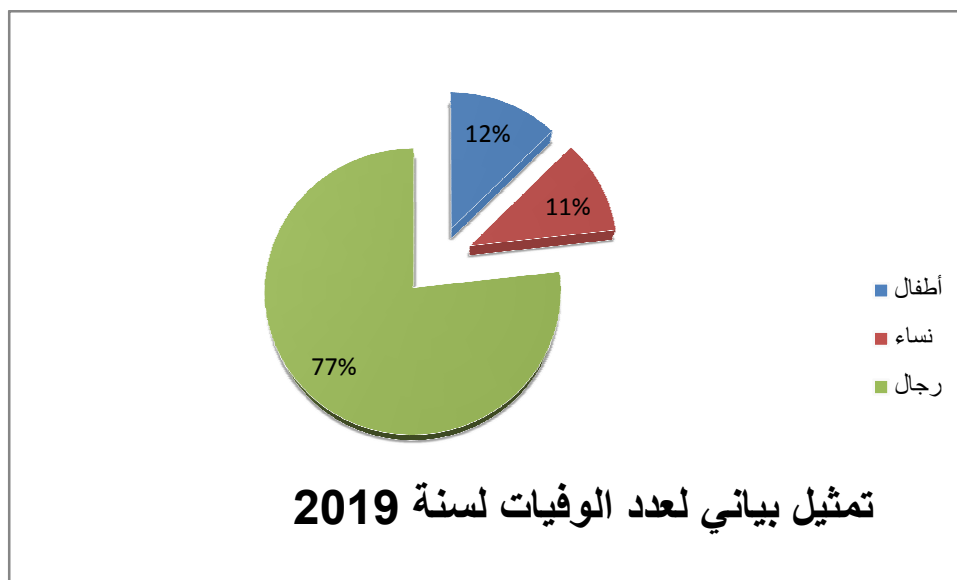
من خلال الجدول نلاحظ أن عدد الجرحى يكمن في 51260 رجال ، 12853 نساء ، و 9407 أطفال .



4-5 جدول رقم (04) يوضح تصنيف عدد الوفيات لحوادث المرور لسنة 2019:

الوفيات	أطفال	نساء	رجال
العدد	220	191	1360

من خلال الجدول نلاحظ أن عدد الوفيات يكمن 1360 رجال و 191 نساء و 220 طفلا .

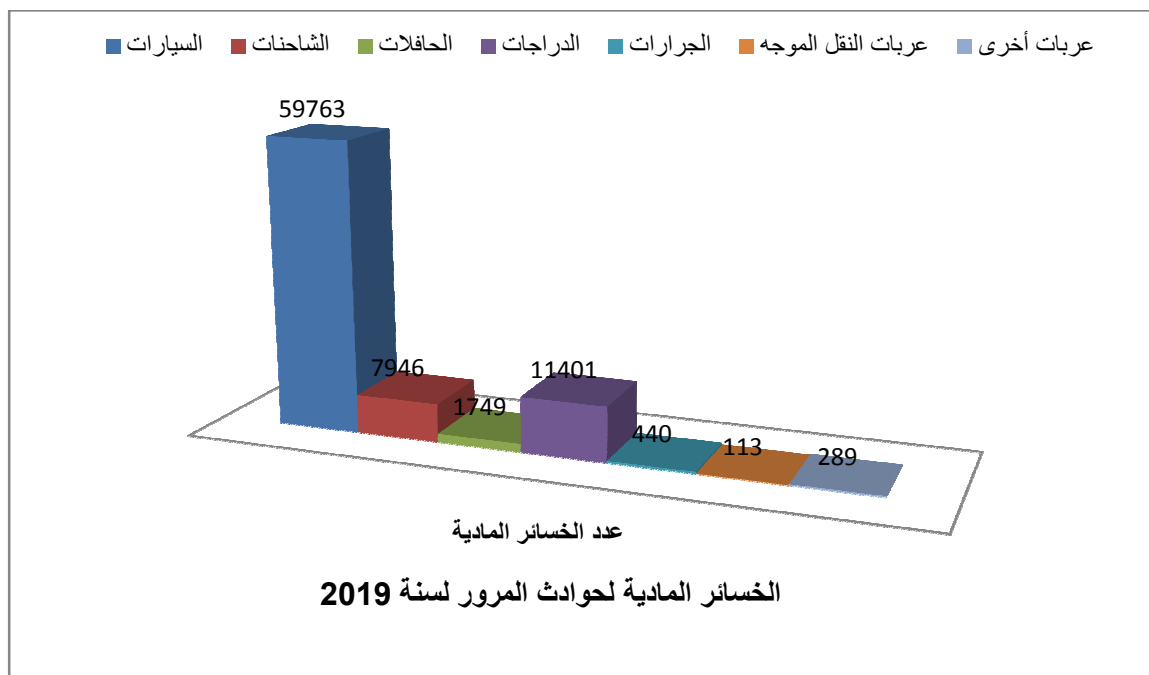


(نفس المرجع)

5-5 جدول رقم (05) يوضح الخسائر المادية لحوادث المرور لسنة 2019:

الخسائر المادية	السيارات	الشاحنات	الحافلات	الدراجات	الجرارات	عربات النقل الموجه	عربات أخرى
عدد الخسائر المادية	59763	7946	1749	11401	440	113	289

من خلال الجدول نلاحظ ان حوادث المرور مست كافة أنواع المركبات بلغت 59763 سيارة و 7946 شاحنة، فضلا عن 1749 حافلة و 11401 دراجة هوائية وناربية في حين بلغ عدد الجرارات 440 و 133 تمثلت في عربات النقل الموجه في حين بلغ عدد العربات الأخرى 289 عربة .



5-6 جدول رقم (06) يوضح حصيلة الحوادث المرور حسب نوع الطريق لسنة 2019 :

طريق سيار	طريق وطني	طريق ولائي	طريق بلدي	طريق اخر	
6195	26935	7807	11917	7789	عدد الحوادث
8275	34314	9149	13397	8531	عدد الجرحى
199	954	230	241	188	عدد الوفيات

من خلال الجدول نلاحظ ان الحصيلة تكمن في كل من عدد الحوادث و عدد الجرحى و عدد القتلى حسب جميع أنواع الطرق .

**القسم الثاني :**  
**الجاني الميداني للدراسة**

## الفصل الرابع : الإطار المنهجي للدراسة

تمهيد :

- 1- المنهج المتبع
- 2- مجتمع (عينة) الدراسة
- 3- أدوات الدراسة
- 4- الأساليب الإحصائية
- 5- صدق و ثبات الاستبيان

تمهيد:

بعد استعراضنا للجانب النظري وهذا بالتعرض إلى مشكلة البحث والموروث النظري في المتغيرات التي اعتمدنا عليها خلال دراستنا ، سيتم في هذا الفصل عرض الإجراءات المنهجية المتبعة في الدراسة ، وتوضيح أهم الأساليب المستعملة للحصول على النتائج من خلال تحديد المنهج المتبع في الدراسة ، والأدوات المستخدمة في جمع المعلومات ، والأساليب الإحصائية .

**المنهج المتبع :** باعتبار المنهج هو المرشد والبديل الذي يقود الباحث قصد الوصول إلى نتائج موضوعية وقد تختلف المناهج باختلاف مواضيع البحث ، حيث اعتمدنا في دراستنا هذه على المنهج الوصفي لمناسبته خصوصيات مشكلة الدراسة ، التي تهدف إلى دراسة العلاقات والفروق .

إن البحث الوصفي كما يبدو في التسمية لا يقف عند حدود وصف الظاهرة موضوع البحث ولكنه يذهب إلى أبعد من ذلك ، فيحلل و يفسر و يقارن ، و يقيم أملا في التوصل إلى التعميمات ذات معنى يزيد بها رصيد معارفنا عن تلك الظاهرة .

(رايح توكي ، 1984 ، ص 129)

**الدراسة الاستطلاعية:** الدراسة الاستطلاعية تعتبر أساسا جوهريا لبناء البحث كله وإهمال الكتابة عن الدراسة الاستطلاعية في البحث ينقصه احد العناصر الأساسية فيه ويسقط عن الباحث جهدا كبيرا كان قد بذله فعلا في المرحلة التمهيديّة للبحث.

(مختار ، 1995 ، ص 47)

وبما ان الدراسة الاستطلاعية ضرورية بالنسبة لأي باحث فإنه من خلال الدراسة الحالية تم تحديد الأهداف التي سعت الطالب الباحث إلى تحقيقها من خلالها إذ أن رسم تلك الأهداف من شأنها تيسير سير الدراسة .

### أهداف الدراسة الاستطلاعية :

- معرفة المشكلات التي يمكن أن تواجه أثناء تطبيق الدراسة الأساسية.
  - إعادة النظر في التساؤلات الدراسة أو الفرضيات وصياغتها بشكل دقيق.
  - تحديد ميدان الدراسة والتعرف على مجتمع وعينة الدراسة ومدى التجاوب مع الأداة المستخدمة في الدراسة .
  - التحقق من صلاحية أداة البحث ، من خلال اختبار الخصائص السيكومترية لها .
- عينة الدراسة الاستطلاعية :** حيث تم أخذ العينة من مجتمع الدراسة و الذي يضم أساتذة جامعة قاصدي مرباح ولاية ورقلة و قد تكونت من (30) أستاذ الذين يمارسون نشاطهم في مختلف الأقطاب و الكليات بالجامعة .
- أدوات الدراسة :** انطلاقا من الدراسات السابقة حول الموضوع و التي تمت الإشارة إليها في الجانب النظري و كذا طبيعة الموضوع و نوع الدراسة .
- استبيان المخاطرة في السياقة :** حيث قام الباحث " بن الشيخ عياش " بناء على نتائج المقابلة و الدراسات السابقة تم تصميم الاستبيان في صورته الأولى باللغة العربية و قد اشتمل على 40 عبارة ، بحيث تمثل كل عبارة جانبا من جوانب المخاطرة لدى السائقين كما أجرى دراسة استطلاعية بهدف اختبار مدى مصداقية و صلاحية الاستبيان الذي يشكل الأداة بتحديد أهم مؤشرات المخاطرة لدى السائقين ، من تهيئة الأرضية المناسبة لإجراء الدراسة النهائية حيث تم التعرف على أهم صعوبات البحث سواء من حيث كيفية جمع البيانات أو من ناحية تحليلها .

(بن الشيخ عياش ، 2008 ، ص84)

**تصميم الاستبيان :** اعتمد الباحث في تنقيط العبارات على طريقة ليكرت ( Likert ) حيث يطلب من المفحوص اختيار درجة موافقة او عدمها على مدى سلم تنقيط يتكون من خمسة مستويات تتراوح ما بين الموافقة القصوى إلى المعارضة الشديدة ، و تنقط إجابات المفحوص على كل عبارة و فق سلم نقاط ينحصر بين 1 و5 وفقا لموقفه المفحوص أو معارضته لكل عبارة و تحسب في الأخير درجة سلوك

المخاطرة العام لدى السائق يجمع مختلف المقادير التي حصل عليها مقابل كل عبارة من عبارات المقياس .

ويتم الحصول على الشكل النهائي للمقياس عن طريق الاحتفاظ بالعبارات التي لها علاقة ارتباط قوي بالدرجة الكلية لمجموع العبارات أو بالأحرى بالمقياس ، و تحذف باقي العبارات ، و هذا انطلاقاً من أنه كلما زادت درجة الارتباط كلما دل ذلك على تجانس العبارات المكونة للمقياس من جهة ، وقياس العبارة الواحدة لنفس البعد الذي تقيسه باقي عبارات المقياس من جهة أخرى ونورد فيما يلي مثالين يحتوى الأول على عبارة سلبية والثاني على عبارة ايجابية :

- السياقة بسرعة نشاط ممتع .

موافق جد - موافق - محايد - معارض - معارض بشدة.

- أحترم إشارات المرور طواعية .

موافق جد - موافق - محايد - معارض - معارض بشدة.

و لجدير بالذكر هنا أن تنقيط العبارة الأولى السلبية تكون على النحو التالي :

- موافق جد = 1 ، موافق = 2 ، محايد = 3 ، معارض = 4 ، معارض بشدة = 5 .

بينما يتم تنقيط العبارة الثانية الايجابية على النحو التالي :

- موافق جد = 5 ، موافق = 4 ، محايد = 3 ، معارض = 2 ، معارض بشدة = 1 .

كما سبقت الإشارة إليه ، فإن تصميم الاستبيان الأولي بعد نتائج المقابلة أسفر عن (36) عبارة بالإضافة إلى مجموعة من الأسئلة تدور حول المعلومات الشخصية للمستجوب.

وقد الباحث في بتصميم المقياس بعد القيام بعدة إجراءات من أهمها :

- رصد ثم مراجعة مختلف الدراسات الميدانية المتعلقة بموضوع سلوك المخاطرة لدى السائقين.

- مقابلة بعض العاملين والمختصين والأساتذة من أجل مراجعة سلوكيات المخاطرة المتوصل إليها من خلال المراجعة الأولية للدراسات السابقة.



- صياغات العبارات النهائية المكونة لمقياس سلوك المخاطرة و التي تم توزيعها حسب محاور أساسية و التي سيتم التطرق إليها .

**وصف الاستبيان :** أما بالنسبة للمحاور أو الأبعاد التي غطتها العبارات و الأسئلة الشخصية فتوزعت كالتالي :

1. محور المعلومات العامة ، حيث بلغ عدد الأسئلة المكونة لهذا البعد (15 عبارة) حول الخصائص الفردية لأفراد العينة و مختلف المعلومات الخاصة بحياتهم المهنية .
2. محور الإفراط في السرعة و المكون من العبارات (1 إلى غاية 13 عبارة) .
3. محور تجاهل إشارات وقانون المرور و المكون من العبارات (14 إلى غاية 26 عبارة)
4. محور تشتت الانتباه و التركيز أمام مقود المركبة و المكون من العبارات (27 إلى غاية 36 عبارة) .

(نفس المرجع ، 2008، ص 85-86)

**الخصائص السيكومترية للإستبيان :**

**الصدق:** تم الاعتماد على صدق المحكمين، و هو يعني مدى قياس محتوى استبيان للشيء المطلوب.

(قاسم على الصراف ، 2002 ، ص 200 )

للتأكد على أن المقياس المصمم يقيس فعلا الخصائص التي أعد لقياسها ، ولأجل هذا الغرض قمت بتوزيع الاستبيان على الأساتذة في علم النفس و علوم التربية ليقوم بتحكيم الاستبيان و كان عددهم 07 أساتذة و تم استرجاع 05 فقط نظرا لتأخر في التصحيح و التقدير من قبل الأساتذة ، و بعد الحصول على نتائج تحكيم الأساتذة لاحظت أن هناك اتفاق كبير بينهم حول بنود الاستبيان وسلامة تركيبها اللغوي و أنها تقيس فعلا الغرض الذي أعدت لقياسه و هذا دليل على أن الاستبيان معد و محكم سابقا من طرف المحكمين .

طريقة المقارنة الطرفية (الصدق التمييزي) :

يتم استخدام الصدق التمييزي اعتمده على طريقة المقارنة الطرفية ، و يتم ذلك بعد القيام بالترتيب التنازلي لعينة الدراسة ، و قد أخذت نسبة 27 % من درجات المقياس أعلى توزيع و 27 % من درجات المقياس أدنى التوزيع ، ثم نقارن بين أداء المجموعتين ، وذلك لعينة تتكون من (30) أستاذ من جامعة قاصدي مرباح ورقلة وذلك لغرض التأكد من الخصائص السيكومترية للأداة ، حيث نأخذ 08 أفراد من المجموعة الدنيا ، و 08 أفراد من المجموعة العليا ، و يتم حساب المتوسط الحسابي والانحراف المعياري لكل مجموعة ، وحساب قيمة (ت) لاختبار دلالة الفروق بينهما والجدول رقم (15) يبين النتائج :

مستوى الدلالة	درجة الحرية	قيمة "ت" الجدولة	قيمة "ت" المحسوبة	الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي	المجموعات
0.01	14	2.97	7.4	22.4	129	المجموعة العليا
				152	94	المجموعة الدنيا

من خلال الجدول رقم (15) و المعطيات المقدمة يتضح أن معامل الصدق التمييزي بدرجة عالية عند مستوى الدلالة (0.01) ، و هذا يثبت مدى الوثوق بالأداة التي تم بناؤها و مدى مصداقيتها و إمكانية العمل بها من خلال قدرتها على إبراز الفروق بين أفراد العينة من كلا المجموعتين .

**النتائج :** معني الثبات هو أن الاختبار إذا أعيد تطبيقه مري أخرى يعطى نفس النتائج ويعرفه نستازي ( Nast azi ) بأنه الاتساق و الدقة في الحصول على نفس النتائج عند تكرار التجربة على نفس الافراد في نفس الظروف .

(عبد اللطيف خليفة و عبد المنعم شحاته ، 2000 ، ص 76)

وحساب ثبات المقياس تم الاعتماد على طريقة حساب " ألفا كرونباخ " حيث كان معامل الثبات ممثل في  $\alpha = 0.90$  و هذا يدل على الآن الأداة ثابتة.

**مجتمع الدراسة :** يمثل مجتمع الدراسة أساتذة جامعة قاصدي مرباح ورقلة ، حيث قام البحث بتوزيع (160) استبياناً بطريقة عشوائية على بعض أساتذة جامعة قاصدي مرباح ورقلة في مختلف الكليات ، حيث تم استرجاع (125) ومن خلال مراجعة وفحص الاستبيان تبين أن (25) منها غير صالح لعدم اكتمال الإجابة على باقي البنود حيث أصبح حجم العينة الصالحة للدراسة النهائية (100) فرد ، و العينة هي مجموعة من الأفراد مأخوذة من المجتمع الذي ينوي الباحث دراسته بحيث يكون لكل فرد فيه نفس الفرصة المتاحة لغيره لكي يصبح عضواً في هذه العينة .

(فاخر عاقل ، 1988 ، ص 222)

**مقياس المسؤولية الاجتماعية :** المقياس من إعداد هاريس ج بن (Harri son. Ggough) من جامعة كاليفورنيا و هربرت مكلوسكي وبول ميهل من جامعة مينوسوتا (mi nnesot a) ، ومن تعريب الأستاذ صلاح الدين أبوناهاية ، الجامعة الإسلامية بغزة ، و الأستاذ / رشاد عبد لعزیز موسى جامعة الأزهر ، عام 1987 .

يتكون هذا المقياس من (56) عبارة ، الأربعة و العشرون العبارة الأولى هي من تصميم جف و زملاؤه بينما العبارات من (35 - 56) أخذت أساساً من مقياس الشخصية المتعدد الأوجه ( MMP.I ) ، (قائمة جاكسون للشخصية) .

**الخصائص السيكومترية للمقياس :**

**صدق مقياس المسؤولية الاجتماعية :** استخدم الباحث صدق المحكمين ، وذلك بعرضه على مجموعة من الدكاترة في علم النفس وعلوم التربية فإكانو جميعاً على إتفاق بأن المقياس صادق ، أي يقيس فعلاً السمة التي أعد لقياسها .

**ثبات مقياس المسؤولية الاجتماعية :**

**الثبات بطريقة التجزئة النصفية :** تم تطبيق مقياس المسؤولية الاجتماعية على عينة مكونة من (30) طالبا بكلية العلوم الاجتماعية بجامعة الجزائر ، بغرض التحقق من ثباته بطريقة التجزئة النصفية ، حيث قسمت بنود المقياس إلى عبارات ذات أرقام فردية

وأخرى زوجية ، و بعدما تم حساب معامل الارتباط بين نصفي المقياس ، فبلغت معاملات الارتباط بين العبارات الزوجية و العبارات الفردية (0.81) و بعد التصحيح معادلة سيرمان – وبراون و وصل معامل الارتباط إلى (0.89) و هي قيمة تجعلنا نقول بأن المقياس ثابت.

(بن الشيخ عياش، 2008، ص88)

خصائص عينة الدراسة : يمكن وصف الخصائص العامة لعينة حسب متغيرات التالية :

جدول رقم (16) توزيع أفراد العينة حسب عدد الاستبيانات الموزعة و المسترجعة .

أفراد عينة لدراسة	عدد الاستبيانات الموزعة	عدد الاستبيانات المسترجعة	الاستبيانات الصالحة للدراسة
الأساتذة	160	102	100

من خلال الجدول رقم (16) يتضح أنه تم توزيع 160 استمارة و تم استرجاع

102 منها 100 استبيان صالح للدراسة و هي عينة الدراسة .

جدول رقم (17) توزيع أفراد عينة الدراسة حسب متغير الجنس :

المتغير / الجنس	التكرار	النسبة المئوية
ذكور	56	56 %
إناث	44	44 %
المجموع	100	100 %

يبين الجدول رقم (17) أن (56 %) من أفراد العينة كانوا ذكورا ، بالمقابل نجد

ما نسبة (44 %) من الإناث و هذا ما يبين أن نسبة السائقين و السائقات متقاربة ، و

هذا ما يسمح لنا بإجراء مقارنة في بعض الخصائص بين الجنسين من السائقين .

جدول رقم (18) توزيع أفراد عينة الدراسة حسب متغير الخبرة في القيادة :

المتغير /الخبرة في السياقة	التكرار	النسبة المئوية
01-05 سنوات	18	18%
06-10 سنوات	46	46%
11 فما فوق	36	36%
المجموع	100	100%

يبين الجدول رقم (18) أن سنوات الخبرة في السياقة لأفراد العينة التي تتراوح ما بين (01-05 سنوات) حوالي (18%) ، و أن حوالي (46%) من أفراد العينة تتراوح خبرتهم في السياقة ما بين (06-10 سنوات) ، و أن حوالي (36%) من أفراد العينة تتراوح خبرتهم في السياقة من 11 سنة فما فوق ، وهي نسب يمكن الوثوق في المعلومات التي يقدمونها على أساس أنهم على علم و على دراية بطبيعة حركة المرور عندنا .

جدول رقم (19) توزيع أفراد عينة الدراسة حسب متغير السن :

المتغير / السن	التكرار	النسبة المئوية
أقل من 30 سنة	9	9%
من 30 إلى 40 سنة	29	29%
من 41 إلى 50 سنة	39	39%
أكثر من 50 سنة	23	23%
المجموع	100	100%

يتضح من خلال الجدول رقم (19) أن ما نسبة (39%) من أفراد عينة الدراسة تتراوح أعمارهم ما بين (من 41 إلى 50 سنة) ، تليها الفئة العمرية (من 30 إلى 40 سنة) حيث يشكلون نسبة (29%) من عينة الدراسة ، و تليها الفئة العمرية (أكثر من 50 سنة) حيث يشكلون نسبة (37%) من عينة الدراسة ، أما النسبة المتبقية و المقدرة بـ (9%) فقد تراوحت أعمارهم أقل من 30 سنة ، ويلاحظ

على أفراد عينة الدراسة أن الأكثرية أعمارهم في مرحلة الكهولة ، وهي المرحلة يثق الباحث في إجاباتهم على الاستبيان .

**كيفية الحصول على الدرجات :** مثل ما ذكرنا سابقا لقد وزع الاستبيان في ظروف صعبة يسودها الحذر من جراء الوضع الحالي ، حيث كانت ظروف صعبة جدا و في الاسترجاع استعنت بجميع الوسائل الاتصال المتاحة (الهاتف ، الفايبر ، التنقل إلى المكان ، الأصدقاء ، مواقع الجيميل ...)

حيث تم استرجاع (125) استبيان من أصل (160) و إن كدة أن اعجز في توزيعها كلها لولا الاستعانة بالأصدقاء من أساتذة و إداريين في الجامعة .

وبعد استرجاع الاستبيانات ، تم تفرغها في الحاسوب و قد أعتمد على تحليل المعطيات و فقالتساؤلات الدراسة بالاستعمال البرنامج الإحصائي للعلوم الاجتماعية (SPSS) للفروق الإحصائية و سنعمد إلى بيان كل ما يتصل بذلك شرحها بالتفصيل في الفصل الخاص بعرض النتائج و مناقشتها .

الخلاصة :

تطرقنا في هذا الفصل إلى الجانب الميداني للدراسة حيث استعرضنا إجراءات الدراسة الاستطلاعية و التقنيات الإحصائية المستعملة في الدراسة الأساسية منها : المتوسط الحسابي ، الانحراف المعياري ، معامل الارتباط ، اختبار (ت) . و تم الاستعانة ببرنامج (spss) لإجراء هذه الاختبارات الإحصائية

- **النسبة المئوية** : تستعمل للدلالة على نسبة تكرار شيء معين و شيعه لدى عينة الدراسة
- **معامل ارتباط** : يقصد به درجات الارتباط بين المتغيرين ، يحسب بواسطة معادلة ارتباط بيرسون وهذا ما استعملناه في دراستنا لأجل قياس مختلف الارتباطات بين مختلف متغيرات الدراسة .
- **اختبار T للفروق** : يستعمل هذا اختبار لقياس الفروق بين مجموعتين في بعض الخصائص ، و هو ما اعتمدنا عليه في اختبار الفروق في سلوكيات السائقين من عينة الدراسة .

الفصل الخامس : عرض و تحليل النتائج و  
مناقشتها

- تمهيد :

1. عرض نتائج الدراسة .
2. عرض و تحليل نتائج التساؤل العام للدراسة
3. عرض و تحليل نتائج التساؤل الفرعي الأول  
للدراسة .
4. عرض و تحليل نتائج التساؤل الفرعي الثاني  
للدراسة .
5. عرض و تحليل نتائج التساؤل الفرعي الثالث  
للدراسة .



تمهيد :

بعد عرض أهم الخطوات المنهجية المتبعة في الدراسة ، سنقوم في هذا الفصل بعرض أهم النتائج المتوصل إليها و مناقشتها ، وذلك انطلاقاً من تساؤلات الدراسة وعلى ضوء ما تقدمه الدراسات السابقة و ما يتضمنه الإطار النظري للدراسة في التفسير النتائج ، وذلك بالكشف على العلاقة بين المسؤولية الاجتماعية وارتكاب حوادث المرور .

عرض و تحليل نتائج :

عرض و تحليل التساؤل العام للدراسة : نص التساؤل الرئيسي للدراسة على ما يلي :

هل توجد علاقة بين المسؤولية الاجتماعية و ارتكاب حوادث المرور لدى أساتذة الجامعة؟

وصيغة الفرضية كالتالي : توجد علاقة ارتباطيه دالة بين المسؤولية الاجتماعية وبارتكاب حوادث المرور لدى أساتذة الجامعة ، و للتأكد من صحة الفرضية قمنا بتطبيق معامل الارتباط بيرسون بين المتغيرين .

حيث نتائج معامل الارتباط بيرسون بين الإفراط في السرعة و ارتكاب حوادث المرور لدى الأساتذة السائقين كانت كما موضح في الجدول رقم (20) :

جدول رقم (20) :

العلاقة بين المتغيرين	معامل الارتباط بيرسون	مستوى الدلالة
الإفراط في السرعة / المسؤولية الاجتماعية	- 0,425	0,01

من خلال الجدول رقم (20) نلاحظ أن معامل الارتباط بيرسون يقدر بـ (- 0,425) و هو ارتباط دال و سالب عند مستوى الخطأ (0,01) ، و عليه نقول أنه كلما زاد الإحساس بالمسؤولية الاجتماعية قل الإفراط في السرعة ، و من هذا المنطلق يتبين لنا وجود علاقة عكسية بين المسؤولية الاجتماعية و الإفراط في السرعة باعتباره سلوك مضادا و غير متوافق مع الجماعة .

## الفصل الخامس :

### عرض وتحليل النتائج ومناقشتها

جدول رقم(21) يبين نتائج معامل الارتباط بيرسون بين تشتت الانتباه أثناء القيادة و ارتكاب حوادث المرور لدى الأساتذة (السائقين) .

العلاقة بين متغيرين	معامل الارتباط بيرسون	مستوى الدلالة
تشتت لانتباه / المسؤولية الاجتماعية	- 0,270	0,01

من خلال الجدول رقم (21) نلاحظ أن معامل الارتباط بيرسون يقدر بـ (- 0,270) وهو ارتباط دال إحصائياً وسالب عند مستوى الخطأ (0,01) ، وهذا يدل على وجود علاقة عكسية بين المسؤولية الاجتماعية والتشتت والانتباه لدى السائقين الأساتذة ، و عليه فالسائق الذي يدرك دوره في استعمال الطريق يجب عليه أن لا يخرج أن يتحلى بالقواعد المعروفة في استعمال الطريق وذلك لحماية نفسه والآخرين فهو شعور بالمسؤولية الاجتماعية أثناء القيادة يصاحبه التركيز و الانتباه وعدم التشتت .

جدول رقم(22) يبين نتائج معامل الارتباط بيرسون بين إهمال إشارات المرور و قانون المرور أثناء القيادة و ارتكاب حوادث المرور لدى الأساتذة (السائقين) .

العلاقة بين متغيرين	معامل الارتباط بيرسون	مستوى الدلالة
إهمال إشارات المرور و قانون المرور / المسؤولية الاجتماعية	- 0,321	0,01

من خلال الجدول رقم (22) نلاحظ أن معامل الارتباط بيرسون يقدر بـ (- 0,321) وهو ارتباط دال إحصائياً وسالب عند مستوى الخطأ (0,01) ، وهذا يدل على وجود علاقة عكسية بين المسؤولية الاجتماعية و إهمال إشارات المرور و قانون المرور لدى السائقين الأساتذة ، و عليه هذه الدلالات تعبر على مدى الشعور بالمسؤولية تجاه الآخرين أثناء القيادة ، و العكس إن تجاهل إشارات المرور و قواعد قانون المرور ينجر عنه حوادث المرور و تفريط السائق في المسؤولية الاجتماعية كإفرد واع بالمسؤولية الاجتماعية تجاه الآخرين .

جدول رقم (23) يبين نتائج معامل الارتباط بيرسون بين المسؤولية الاجتماعية و ارتكاب حوادث المرور لدى الأساتذة (السائقين) .

العلاقة بين متغيرين	معامل الارتباط بيرسون	مستوى الدلالة
ارتكاب حوادث المرور / المسؤولية الاجتماعية	- 0,465	0,01

من خلال الجدول رقم (23) نلاحظ أن معامل لارتباط بيرسون يقدر بـ (- 0,465) وهو ارتباط دال إحصائيا و سالب عند مستوى الخطأ (0,01) ، و هي الدرجة الكلية في ارتكاب حوادث المرور (الإفراط في السرعة ، تشتت لانتباه ، إهمال إشارات المرور و قانون المرور) و بين المسؤولية الاجتماعية ، و عليه فالشعور بالمسؤولية الاجتماعية المتمثل في الالتزام بإشارات المرور و قواعد الطريق ، و التحلي باليقظة و الحضور الذهني الممارس أثناء القيادة يقلل من ارتكاب حوادث المرور ومن مظاهر هذا الخير القيادة بتهور و الاندفاع بسرعة و عدم الاكترث إلى قواعد الطريق و إشارات المرور المعروفة اجتماعيا ، ومنه مما سبق ذكره يمكننا القول بان الفرضية العامة و هي كالتالي :

"توجد علاقة ارتباطيه دالة بين المسؤولية الاجتماعية و ارتكاب حوادث المرور لدى أساتذة الجامعة "

قد تحققت .

عرض و تحليل نتائج التساؤل الفرعي الأول للدراسة : نص التساؤل كان كالآتي :

هل هنالك فروق في ارتكاب حوادث المرور بين الجنسين لدى أساتذة الجامعة ؟

وصيغت الفرضية كالتالي : توجد فروق ذات دلالة في ارتكاب حوادث المرور بين الجنسين لدى أساتذة الجامعة ، و للتأكد من صحة الفرضية قمنا باختبار (ت) لدلالة الفروق بين الجنسين من الأساتذة السائقين و النتائج موضحة في الجدول رقم (24) :

## الفصل الخامس :

### عرض وتحليل النتائج ومناقشتها

جدول رقم (24) نتائج اختبار (ت) لدلالة الفروق بين السائقين و السائقات الأساتذة بالنسبة لارتكاب حوادث المرور .

مستوى الدلالة	قيمة ت	السائقات=44		السائقين=56		المتغيرات
		الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي	
0.15	1.822	10.030	41.800	6.266	45.327	الإفراط في السرعة
0.21	1.961	7.040	33.200	9.135	36.163	تشتت الانتباه
0.01	4.396	9.060	30.444	7.322	34.950	إهمال إشارات وقانون المرور
0.05	2.636	26.13	105.444	22.723	116.44	الدرجة الكلية

من خلال الجدول رقم (24) يتضح ما يلي :

- لا توجد فروق ذات دلالة في الإفراط في السرعة بين الجنسين ، و هذا يدل على عدم احترام حدود السرعة القانونية منتشرا كدالك عند الإناث .
- لا توجد فروق دالة فيما يخص التشتت و التركيز و لانتباه أثناء القيادة ، و يظهر ذلك في في الالتفات يمينا و يسارا و التحدث مع الركاب و المارة ، و تبادل التحيا و سلوكيات أخرى شائعة بين الجنسين .
- و يوضح كدالك أن هناك فروقا دالة إحصائيا عند مستوى الخطأ (0.01) بين الجنسين فيما يخص إهمال إشارات و قواعد المرور ، و هذا راجع لحساسية الإناث نحو المجازفة و ارتكاب المخاطر ، و أضيف إلى ذلك أن جل السائقات في العينة من الطبقة العلمية و التي لديها وعى و إدراك بمغزى إشارات و قواعد المرور و ما يترتب على مخالفتها .

أما فيما يخص الدرجة الكلية ، فنستنتج أن مستوى الخطأ في رفض الفرضية الصفرية يقدر بـ (0.05) ، أي يمكن القول بوجود فروق جوهرية في ارتكاب حوادث المرور بين الجنسين ، و هذا الفرق لصالح الذكور ، أي أن السائقين الذكور هم الأكثر ارتكاب لحوادث المرور من السائقات الإناث ، و من خلال واقعنا في حركة المرور

عندنا يتبين لنا أن السياقة مازلت ذكورية فهي الفئة التي تمثل الغالبية ، و كذلك هناك من يعتبر السياقة دليلا على شجاعة صاحبها ، و كذلك يعتبرها الأخر مجال للتنافس والتنافس بين السائقين الذكور ، و عليه يمكن القول أن الفرضية قد تحققت .

عرض و تحليل نتائج التساؤل الفرعي الثاني للدراسة : نص التساؤل كان كالتالي :

هل توجد علاقة بين الخبرة في القيادة و ارتكاب حوادث المرور لدى أساتذة الجامعة؟

وصيغت الفرضية كالتالي : توجد علاقة ارتباطيه دالة بين الخبرة في القيادة و ارتكاب حوادث المرور لدى أساتذة الجامعة ، و لاختبار صحة هذه الفرضية قمنا بتطبيق معامل ارتباط بيرسون بين الخبرة في السياقة و ارتكاب حوادث المرور .

جدول رقم (25) يوضح نتائج معامل الارتباط في الخبرة في السياقة و ارتكاب حوادث المرور لدى أساتذة الجامعة .

العلاقة بين المتغيرين	معامل الارتباط بيرسون	مستوى الدلالة
الإفراط في السرعة/الخبرة في السياقة	- 0.213	0.05
تشتت الانتباه/ الخبرة في السياقة	- 0.297	0.01
إهمال إشارات و قانون المرور/ الخبرة في السياقة	0.141	0.12
الدرجة الكلية	- 0.259	0.01

من خلال الجدول رقم (25) يتضح ما يلي :

- الارتباط بين الإفراط في السرعة و الخبرة في السياقة يقدر بـ (- 0.213) و هو ارتباط دال عند مستوى الخطأ (0.05) وهي علاقة سالبة بين المتغيرين ، ويدل على أن حديثي السياقة هم يفرطون أكثر في السرعة ، لأنه يعتر السياقة نشاط ممتع بالنسبة لهم و انهم كلما مارس الفرد هذا النشاط زادت رغبته في ممارسة النشاط و خبرته في التعامل مع خصوصية السيارة و خاصة ما يتعلق في الإفراط في السرعة .
- الارتباط سالب بين الخبرة في السياقة و تشتت الانتباه أثناء السياقة حيث يقدر بـ (- 0.297) وهو الارتباط دال عند مستوى الخطأ (0.01) و هذا كدالكراجع الى ان السائقين حديثي العهد تنقصهم المهارة و التركيز أمام المقود و خصوصية الطريق و ان السائق المرتكب لحوادث المرور غالبا ما يتجاهل قضايا التركيز و الحذر أثناء السياقة .

- كما يوضح الجدول أن الارتباط للدرجة الكلية بين ارتكاب حوادث المرور والخبرة في القيادة قدر بـ (0.259 -) وهو دال عند مستوى الخطأ (0.01) ، وهذا يدل على أن زيادة في الخبرة في القيادة تكسب الفرد معلومات حقيقية كيفية تجنب الوقوع في ارتكاب حوادث المرور ، و تساهم في تعديل سلوك السائقين لسائقين قليلي الخبرة ، على عكس حديثي العهد بالقيادة فيكون لديهم نقص في كيفية التعامل مع الوضعيات المختلفة المصادفة في الطريق و عليه يمكن القول أن الفرضية قد تحققت .

عرض و تحليل نتائج التساؤل الفرعي الثالث للدراسة : نص التساؤل كان كالتالي :

ما علاقة السن بارتكاب حوادث المرور لدى أساتذة الجامعة ؟

وصيغت الفرضية كالتالي : هنالك علاقة للسن بارتكاب حوادث المرور لدى أساتذة الجامعة و للتأكد من صحة الفرضية اعتمدنا تطبيق معامل الارتباط بيرسون بين السن و ارتكاب حوادث المرور فكانت النتائج كالتالي :

جدول رقم (26)

العلاقة بين المتغيرين	معامل الارتباط بيرسون	مستوى الدلالة
الإفراط في السرعة / السن	- 0.227	0.01
التشتت و الانتباه / السن	- 0.284	0.01
إهمال إشارات و قانون المرور / السن	- 0.211	0.05
الدرجة الكلية	- 0.253	0.01

يوضح الجدول رقم (26) مايلي :

- هناك ارتباط سالب بين السن و الإفراط في السرعة يقدر بـ (-0.227) و هو دال عند مستوى الخطأ (0.01) أي أنه كلما كان السن السائق صغير كلما ارتبط ذلك في تجاوز السرعة المحددة قانونيا و هذا يفسر سلوك السائقين حادثي العهد بالقيادة .

- كما نجد أن السن يرتبط سلبيا مع التشتت التركيز و الانتباه يقدر بـ (- 0.284) و هنا يتضح أن حديثي العهد بالقيادة لا يقودون مركباتهم بالقدرات الذهنية والجسمية

لممارسة هذا النشاط بأمان لأن السياقة نشاط غير آلي يستدعي توظيف جميع تلك القدرات بطريقة سليمة .

- كما نجد أن السن يرتبط سلبيا يقدر بـ (0.211 -) بخاصية إهمال إشارات و قواعد المرور وهذا الارتباط دال عند مستوى الخطأ (0.05) أي أن السائقين لحديثي العهد بالسياقة تنقصهم كيفية الملائمة بين التركيز على سياقة المركبة و خصوصيات الطريق من إشارات و قواعد مرورية و ظروف الطريق الأخرى .

- أما فيما يخص الدرجة الكلية لارتكاب حوادث المرور و جدنا أن هناك ارتباط سالب يقدر بـ (0.253 -) ودال عند مستوى الخطأ (0.01) بين المتغيرين السن و ارتكاب حوادث المرور لدى عينة الدراسة ، و عليه نقول أن كلما تقدم السائق في السنوات العمرية في السياقة كلما اكتسب نضجا و وعيا بخصوصيات سلوك السياقة ، ودالك بتجنب الإفراط في السرعة و لامبالاة و التشتت و عدم التركيز أثناء السياقة و الموائمة بين المركبة و خصوصيات الطريق ، إلى احترام إشارات و قواعد المرور و اجتناب السلوكيات الخطيرة للسائقين و التحلي بالنضج المروري للتأقلم مع خصوصيات الطريق و عليه يمكن القول أن الفرضية قد تحققت .

### الاستنتاج العام :

في ظل ما سبق ذكره عن طريق المعلومات المتحصل عليها من الدراسة الميدانية و النتائج الإحصائية و مقارنتها بالدراسات السابقة نستنتج من خلالها النتائج التالية :

- أن حوادث المرور من أخطر المشاكل التي تهدد حياة المجتمعات بصفة عامة، والمجتمع الجزائري بصفة خاصة من ناحية الاضرار الناتجة عنها ، هذا لأن سلوكيات الفرد (السائق) تتزابط مباشرة بارتكاب الحوادث أو تجنب الحوادث لأن هذه الدراسة بينت أن هناك ارتباط سالب بين المسؤولية الاجتماعية و الإفراط في السرعة الذي قدر بـ (0.425 -) أي أنه كلما زاد الاحساس بالمسؤولية الاجتماعية قلت لديهم سلوكيات التهور و إنخفضت درجة الوقوع في حوادث المرور .

- كما أظهرت نتائج الدراسة أن المسؤولية الاجتماعية ترتبط عكسيا بتشتت الانتباه والتركيز لدى السائقين أثناء السياقة يقدر بـ (0.270 -) ، فالالتزام السائق بمقود

- السيارة و التركيز الكلي عليه و كذلك الالتزام بقواعد ونظم الطريق من جهة وخصوصية ميدان السياقة يجعلها أكثر أمانا من ارتكاب الحوادث المرورية .
- كما أظهرت نتائج الدراسة كذلك و جود علاقة عكسية بين المسؤولية الاجتماعية واهمال إشارات و قواعد المرور يقدر بـ(0.312 -) فإهمال القواعد التي تنظم استعمال الطريق من طرف السائقين يزيد في احتمالات تعرضهم لحادث مرور .
- و توصلنا في هذه الدراسة إلى أن الارتباط الكلي ارتباط عكسي بين المسؤولية الاجتماعية و ارتكاب حوادث المرور المقدر بـ (0.465 -) أي كلما زاد الالتزام بقواعد المسؤولية الاجتماعية من تصرفات و سلوكيات الصادرة عن السائق كلما قل لديه سلوكيات ارتكاب حوادث المرور .



إن هذه الدراسة كانت تهدف إلى الكشف عن العلاقة بين المسؤولية الاجتماعية وارتكاب حوادث المرور لدى أساتذة الجامعة ، و كدى الكشف عن الفروق بين الجنسين و ذوي الخبرة في السياقة و الفارق في السن في ارتكاب حوادث المرور و ذلك وفقا للأبعاد التالية (الافراط في السرعة ، تشتت التركيز و الانتباه أثناء السياقة ، إهمال إشارات و قواعد المرور ) ، فعملية التوعية و التحسيس هي مسؤولية الجميع ، حتى وإن كان هناك نوع من التفاوت بين الجنسين و السائقين في مستوى احترام و الالتزام بإشارات و قواعد المرور و في تحمل المسؤولية ، فالعملية جماعية تعد جماعية فكل إهمال أو تهاون من طرف السائقين أو العاملين في القطاع المروري قد يؤدي إلى هدر مجهودات باقي الاطراف .

كما نبين بأنه علينا أن لا نتقنع أو نختفي لمجرد تسجيل انخفاض بسيط في نسبة حوادث المرور أو عدد القتلى رغم ضرورة تثمين الجهود في هذا المجال ذلك أن الامر قد يعود لمجرد التراخي من جديد ، كما أن لأصحب مدارس التكوين في السياقة دورا هاما في إرساء السلوكات الصحيحة عن طريق التكوين الجاد و التدريب على السياقة سواء ماتعلق بالجانب النظري أو التطبيق الميداني ، لأن المتكون يجعل من مكونه قدوة له فيأخذ منه كل ما يرى ، سواء كان سلوك المكون مطابق أو مخالف لقانون المرور .

لذا يجب التركيز على التوصيات التالية :

- إجراء حملات تكوينية و إعلامية متعلقة بكيفية تجنب السلوكات المؤدية إلى ارتكاب حوادث المرور .
- على السائقين الالتزام بالحيطه و الحذر و تجنب السياقة المتهورة و التجاوزات الخطيرة .
- تدخل الشرطة في كل التجاوزات سواء مع السائقين أو المشاة .
- توحيد طريقة واحدة في جمع و تحليل المعطيات الخاصة بظروف وقوع حوادث المرور .
- يجب أن تساهم وسائل الاعلام و بصورة دائمة في توعية المواطنين و السائقي المركبات بأهمية السلامة المرورية و كيفية التقيد بأنظمة و قوانين المرور .

- تجديد الإجراءات العقابية بقانون المرور مثل : الغرامات و سحب الرخص وتوجيه المركبات إلى المحشر .
- سن قانون لدى المكونين أن يكون المتكون في سن من 25 سنة فما فوق لتجنب السلوكات المتهورة و اللامبالاة و التشتت و التركيز أثناء السياقة .

## قائمة المراجع

1. زهران ، حامد عبد السلام ،(2003)،علم النفس الاجتماعي ، ط01 ، القاهرة ، عالم الكتب .
2. خالد حامد،(2003)، منهج البحث العلمي ، دار ريجانة للنشر و التوزيع طبعة 1،الجزائر .
3. سيد عثمان (1983)،المسؤولية الاجتماعية ، دراسة نفسية اجتماعية ، المكتبة الانجلو مصرية ، طبعة 1 ، القاهرة .
4. السيف عبد الجليل (1999)، فن قيادة السيارة بين القيادة و التطبيق ، مطابع الاشعاع التجارية ، الرياض .
5. عثمان ، سيد أحمد(1986)،المسؤولية و الشخصية المسلمة ، القاهرة ، مكتبة الانجلو المصرية .
6. المطيري ، عقاب ،(1992) حوادث المرور ، ط 02 ، مطابع دار الثقافة العربية ، الرياض .
7. فاخر عاقل ،(1988)، أسس البحث العلمي في العلوم السلوكية ، دار العلم للملايين ، طبعة الثانية لبنان .
8. عبد الفتاح سيد درويش ،(2005)، بعض المحددات الميل إلى حوادث المرورية ، دار النشر الأقصى ، الطبعة 01 ، لبنان .
9. فرج عبد القادر طه ، (1992)، علم النفس الصناعي و التنظيم ، ط2، دار المعارف ، مصر .
10. المختار محي الدين،(1995)،محاضرات في علم النفس الاجتماعي ، الجزائر ، ديوان المطبوعات الجامعية الجزائر .
11. بوحفص عبد الكريم ،(2005) الإحصاء المطبق في العلوم الاجتماعية و الإنسانية ، ديوان المطبوعات الجامعية ، الجزائر .

## قائمة المراجع

12. معلوف ، لويس (2001) ، المنجد في اللغة ، ط 19 ، بيروت ، المطبعة الكاثوليكية .

13. سلاطية بلقاسم ، حسان الجيلالي (2007) ، محاضرات في المنهج و البحث العلمي ، ديوان المطبوعات الجامعية ، طبعة 1 ، الجزائر .

### المذكرات والمجلات :

1- بن الشيخ عياش ، (2008) ، المسؤولية الاجتماعية و علاقتها بسلوك المخاطرة في الجزائر ، مذكرة ماجستير ، الجزائر .

2- بدر الدين ، محمد بهاء (2007) ، المشكلات الاجتماعية و الأخلاقية لشباب الجامعة كما يراها الشباب و الربون ، مجلة دراسات الخدمة الاجتماعية و العلوم السياسية ، جامعة حلوان ، مصر ، مجلد (1) ، ع (22) ، 148 .

3- المحيدل ، عبد الله ، و آخرون ، (2012) ، صورة المستقبل لدى الشباب من وجهة نظر طلبة الجامعة ، مجلة إتحاد الجامعات العربية للتربية و علم النفس ، مصر ، مجلد (10) ، عدد (04) .

4- مشرف ، ميسون محمد ، (2009) ، التفكير الأخلاقي و علاقته بالمسؤولية الاجتماعية و بعض المتغيرات لدى طلبة الجامعة الإسلامية ، رسالة ماجستير ، الجامعة الإسلامية ، غزة .

5- العمري ، منى سعد ، (2007) ، الأسلوب المعرفي و علاقته بالمسؤولية الاجتماعية لدى طالبات كلية التربية محافظة جدة ، رسالة ماجستير ، جامعة طيبة ، المدينة المنورة .

6- قاسم ، جميل محمد (2008) ، فعالية برنامج إرشادي لتنمية المسؤولية الاجتماعية لدى طلاب المرحلة الثانوية ، رسالة ماجستير ، الجامعة الإسلامية ، غزة .

## قائمة المراجع

---

7- المومني ، حازم هياجنة ، وليد ، (2011)، المسؤولية الاجتماعية لدى طلبة كلية الحصن الجامعية وعلاقتها بدافعية الانجاز، مجلة اربد للبحوث و الدراسات ، جامعة اربد ، الأردن ، مجلد (15)، ع(02).

مواقع الانترنت:

01- [www.protectioncivile.dz](http://www.protectioncivile.dz) .26/12/2019

<https://www.eldjazaironline.net/Accueil/2019>

- [www.asjp.cerist.dz](http://www.asjp.cerist.dz)المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرقات الجزائر

## جامعة غرداية

إشراف الأستاذ (ة): د. حمزة

الطالب : زنوعبد القادر

معمرى

### استبيان

**التعليمات :** يشرفنى أن أتقدم إلى سيادتكم المحترمة بهذه الاستمارة التي تدخل ضمن متطلبات إنجاز بحث لنيل شهادة ماستر في علم النفس تخصص العمل و التنظيم و تسيير الموارد البشرية الموسومة " المسؤولية الاجتماعية و علاقتها بارتكاب حوادث المرور لدى أساتذة جامعة ورقلة " ، و أعلمكم أن الإجابات المقدمة من طرفكم سوف تحظى بالأهمية البالغة لدينا و بالسرية التامة و ذلك بوضع علامة (x) أمام العبارة ، تحت كلمة نعم ، و إذا كانت لا توافق على العبارة أو ترى أنها لا تطابق رأيك ، فضع علامة (x) أمام العبارة تحت كلمة لا ، تذكر أن المطلوب منك هو أن تعبر عن فكرتك الشخصية عن نفسك ، لا تترك أي سؤال دون إجابة إذا أمكنك هذا .

#### معلومات عامة :

العمر: (.....)

الجنس : (.....)

سنة الحصول على رخصة السياقة :

الحالة الاجتماعية : (.....)

(.....)

الكلية : (.....)

الرتبة : (.....)

نوع رخصة السياقة : (.....)

الأقدمية في السياقة : (.....)

مقياس المسؤولية الاجتماعية :

الرقم	البند	نعم	لا
01	يجب على الناس أن ينظفوا الأرصفة أمام منازلهم مساهمة منهم في نظافة مدينتهم		
02	لا أد أن أتسلل إلى السينما حتى إذا استطعت ذلك دون أن يمسكني أحد .		
03	عندما أعمل في اللجنة أحب أن أتولى مهام كل شيء .		
04	ربما يساء معاملة بعض الجماعات الأقلية ، ولكن هذا لا يهمني .		
05	يجب على كل مواطن أن يهتم بالشؤون القومية ، حتى إذا كان هذا يعني التخلي عن بعض المصالح الشخصية .		
06	ينبغي أن نقلق على بلادنا و نترك الآخرين يهتمون ببلادهم .		
07	من الأفضل أن تعرف الناس في مراكزهم الصحيحة حتى يمكنك أن تقدرهم قدرهم الحقيقي و أن تعاملهم المعاملة المناسب .		
08	من الصعب على أن أبدو طبيعيا وسط مجموعة من الناس		
09	لا داعي للانفعال بالشؤون العامة ، ما دمت لا أستطيع عمل أي شيء نحوها بأية حال .		
10	يشكو المدرسون كثيرا من قلة أجورهم ، لكن يبدو لي أنهم يحصلون على ما يستحقونه .		
11	لا فائدة من تقديم خدمات للناس ، إذ أنهم يسيئون إليك بعد ذلك .		
12	عندما يزور شخص في إقرار ضريبة دخله ليتهرب من بعض الضرائب المفروضة عليه ، فإن هذا أمر يساوي في مساوئه سرقة أموال الحكومة .		
13	ينبغي أن نزيد من مكافآت الأشخاص المنتجين أكثر مما يحصلون عليه الآن .		
14	الشخص الذي لا يدلي بصوته في الانتخابات هو في الحقيقة مواطن غير صالح .		
15	اغضب عندما أسمع أن شخصا ما قد منع من استخدام حقه الانتخابي بدون وجه حق .		
16	إذا أعطيت كثيرا جدا من الفكه (العملة الصغيرة) في محل تجاري ، فإني دائما أردھا .		
17	ما دام الفرد يدلي بصوته في الانتخابات كل أربع سنوات فإنه يكون قد أدى واجبه كمواطن		
18	ينبغي أن تتميز سيارات البوليس بعلامات خاصة حتى يمكن التنبيه لها أثناء السير		
19	ينبغي أن ندع البلاد العربية تخرج من محتتها و عليها أن تتقبل نتائج أعمالها		
20	يجب أن أعتزف أنني أحاول معرفة ما يفكر فيه الآخرون قبل أن أتخذ موقفا .		
21	عندما ترتفع الأسعار ، لا يمكن أن تلوم شخصا يشترى كل ما يريد ، مادام دخله مناسباً .		
22	يمكنني أن أقول بأمانة أنني لا أتهرب من دفع الضرائب لأنني أعتقد أن هذا واجب مقابل ما يقدمه لي المجتمع .		
23	على المرء واجب حتمي في العناية بوالديه الكبار في السن ، حتى إذا أدى هذا إلى بذل تضحيات كبيرة .		

		ينبغي أن أحجل إن لم أستخدم حقي الانتخابي .	24
		أحب أن أقرأ المقالات المتعلقة بالجرائم .	25
		عندما يخطئ شخص ما في حقي ، يجب أن أurd إساءته إن استطعت بمثلها .	26
		مررت بخبرات في منتهى العجب و الغرابة .	27
		عندما كنت صغيرا فصلت من المدرسة مرة أو أكثر بسبب تعيبي	28
		كل شيء يحدث وفقا لما ذكره الأنبياء و الرسل	29
		لم أقدم مطلقا على أداء أي عمل خطر لمجرد الإثارة .	30
		يزداد إستمتاعي بالمسابقات أو المباريات عندما أراهن عليها .	31
		كنت أحول إلى الناظر أحيانا بسبب تعيبي عن المدرسة .	32
		أشعر بأنني كثيرا ما عوقبت دون سبب .	33
		أحب المدرسة .	34
		قلما حدث أن أصبت بدوخة .	35
		أحب العلوم .	36
		أحب الصيد كثيرا جدا .	37
		كثيرا ما اعترض والداي على نوع الأشخاص الذين أرافقهم .	38
		كنت متأخر في دراستي .	39
		لم يحدث قط اصطدمت بالقانون .	40
		كنت أجد أن من الصعب على أن أتحدث أمام الفصل في المدرسة .	41
		لا أخاف من زيارة الطبيب للكشف على حالة المريض أو الإصابة .	42
		كثيرا ما لعبت كرة القدم في المدرسة عندما كنت صغيرا .	43
		أحب أن اشترك في سباق السيارات .	44
		لا بأس من الاحتيال على القانون ما دمت لا تخالفه بالفعل .	45
		كثيرا ما وجدت الناس يغارون من أفكارى الجديدة لمجرد أنهم لم يسبقوني في الوصول إليها .	46
		كانت درجات سلوكي بالمدرسة رديئة باستمرار .	47
		أحب مشاهدة النار .	48
		أقوم عادة بتصريف أموري بنفسى دون الالتجاء إلى أحد .	49
		عندما يتتابني السأم أو الملل فإنني أميل إلى إحداث بعض الإثارة .	50
		أحب قراءة موضوعات العلوم .	51
		عدد كبير من الناس مذنبون بسبب الاتصال الجنسي المشين .	52
		غالبا ما أكون أسفا لأننى غاضب و متذمر إلى هذا الحد .	53
		أحب أن أرتدي ملابس غالية .	54
		أخاف عندما أجد نفسى وحيدا في مكان متسع غير محدد .	55
		أشعر أحيانا برغبة في السب	56



سلوك المخاطرة أثناء السياقة :

الرقم	العبارات	موافق جدا	موافق	محايد	معارض	معارض جدا
01	أشعر بالرغبة في السياقة بسرعة ملفتة للانتباه .					
02	إشارات تحديد السرعة غالبا ما تكون غير مناسبة .					
03	السرعة أثناء السياقة تساهم في ربح الوقت .					
04	أحيانا أقود المركبة بسرعة مفرطة .					
05	السياقة بسرعة نشاط مفرط .					
06	السواق المهرة يقودون مركباتهم بسرعة ملفتة للانتباه					
07	السرعة نادرا ما تتسبب في حوادث المرورية .					
08	تحديد السرعة على الطريق السريع أمر غير ضروري .					
09	دائما أحترم مسافة الأمان (7 أمتار) بيني وبين المركبة الأمامية					
10	غالبا ما يسير السواق أمامي ببطء .					
11	ينتابني إحساس بالنشوة أثناء السياقة بسرعة .					
12	أقوم بعملية التجاوز في الخطوط الأرضية المستمرة و في المنعطفات .					
13	حينما أكون مستعجلا أقود مركبتي بسرعة .					
14	إشارات المرور لا تلفت انتباهي أثناء السياقة .					
15	أتقيد بقواعد المرور حتى في غياب شروط المرور .					
16	السياقة دون استعمال حزام الأمان لا تجلب المخاطر .					
17	حزام الأمان يمثل عائقا أمام إنقاذ السائق في حالة وقوع حادث مروري .					
18	أقود المركبة و أنا متعب بعد ساعات العمل .					
19	أقود المركبة بعد تناول الكحول أو مواد مخدرة .					
20	احترم دائما ممرات الراجلين .					
21	أسير في اتجاه معاكس أحيانا .					
22	أركن مركبتي في الأماكن الممنوعة .					
23	احترم من له الأولوية في المرور .					
24	احترم إشارات المرور طوعية .					
25	احترم إشارات المرور الضوئية و خاصة إشارة (قف) .					
26	اشبع برغبة ملحة للتقيد بإجراءات قانون المرور أثناء السياقة .					
27	بالنسبة لي السياقة نشاط ألي يكتسب بكمرة ممارسة السياقة .					

					28	أُتبادل التحيا مع السائقين الآخرين و الراجلين الذين أعرفهم حينما أراهم
					29	الحديث مع المرافق شيء مسل .
					30	أقوم بتشغيل الراديو أثناء السياقة .
					31	أقوم باتصالات و استقبلها أثناء السياقة .
					32	أركز نظري على الطريق أثناء السياقة .
					33	عادة أمسك مقود المركبة بكلتا يدي .
					34	تجلب انتباهي الأحدث التي تقع على الرصيف و حافة الطريق أثناء السياقة .
					35	استعمل خوذة التنصت لاستعمال الهاتف النقال أثناء السياقة
					36	عادة ما يذهب ذهني بعيدا في التفكير أثناء السياقة .