

المتغيرات النفسية والبيئية المرتبطة بحوادث الطرق

لدى سائقي النقل الثقيل

دراسة ميدانية على عينة من سائقي النقل بمحافظة الفيوم

[٧]

مصطفى إبراهيم عوض^(١) - جمال شفيق أحمد^(٢) - عوض فتحي عبد المحسن عبد الحميد
(١) معهد الدراسات والبحوث البيئية، جامعة عين شمس ٢) معهد الدراسات العليا للطفولة،
جامعة عين شمس

المستخلص

تسعى هذه الدراسة الى التعرف على أهم المتغيرات النفسية والاجتماعية مثل (المشكلات الأسرية - شعور السائق بالرضا عن نفسه وعمله - ظروف العمل السيئة - وقدرة السائق على التركيز أثناء القيادة بسبب الحالة النفسية - الحالة المزاجية للسائق - والإنطواء والانعزال عن الناس - وعلاقة السائق مع أصحابه - المشكلات مع الإصحاب) التي تؤثر على سائقي النقل الثقيل والتي تؤدي الى حوادث الطرق وكذلك تحديد أثر العوامل البيئية مثل (الانسان - المركبة - الطريق - العوامل الطبيعية مثل العواصف والرياح والأمطار والضباب) التي تؤثر أيضا على سائقي النقل الثقيل مما يؤدي الى حوادث الطرق.

وقد استخدم الباحث الأسلوب الوصفي التحليلي كما استعان بالإستبيان كأداة لجمع البيانات وتم تطبيق أداة الإستبيان على عينة عشوائية قوامها ٣٢٨ من سائقي النقل الثقيل بمحافظة الفيوم.

وتوصلت الدراسة الى عدد من النتائج منها:

- توضح البيانات الميدانية ارتفاع من يروا عدم وجود مشكلات أسرية لتصل الى ٤٦,٣٤% مقابل ٥٣,٦٦%.
- ارتفاع نسبة من يروا أن الشعور بالرضا عن النفس لتصل الى ٩٤,٣١% .
- ارتفاع نسبة من يروا أن ظروف العمل السيئة لها تأثير عاى النفس لتصل الى ٨٣,٧٤%.
- ارتفاع نسبة المدخنين لتصل الى ٩٣,٥٠% .
- ارتفاع نسبة من يروا التعرض لمضايقات من سائقي السيارات الأخرى لتصل الى ٩٥,٥٣% .
- ارتفاع نسبة من يروا مراعاة علامات وإشارات الطريق أثناء السير لتصل الى ٩٦,٧٥% .

- ارتفاع نسبة من يروا أن اهم العلامات والاشارات التي يهتم السائق بمراعاتها هي الزلقان.
- ارتفاع نسبة من يروا أن رجل المرور له دور مهم في تنظيم المرور لتصل الى ٩٥,٥٣%.
- ارتفاع نسبة من يروا أن رجل المرور يفرق في المعاملة بين السائقين لتصل الى ٩٢,٢٨%.
- ارتفاع نسبة من يروا أن عينة الدراسة يتعاطون نوع من المخدرات لتصل الى ٧٠,٧٣%.
- تتخضع نسبة من يروا فقد القدرة على التركيز أثناء قيادة السيارة بسبب الحالة النفسية لتصل الى ٤٧,١٥%.

وقد أوصت الدراسة:

- بتوعية سائقي النقل الثقيل بأهمية التمسك بالقيم الدينية والاجتماعية الأصيلة والتي تميز المجتمع المصري عن غيره من المجتمعات الأخرى فيما يخص تناول بعض العقاقير والأدوية أثناء القيادة.
- يجب تنمية الوعي بالثقافة المرورية لدى سائقي النقل الثقيل من خلال وسائل الإعلام المختلفة.
- لابد من تفعيل دور النقابات الخاصة بسائق النقل الثقيل توعيتهم بضرورة الالتزام بالإشارات والإرشادات المرورية المختلفة.
- عمل ندوات محفزة للسائقين داخل إدارات المرور والنقابات للعمل على إطلاعهم المستمر بإرشادات المرور وقوانينه وما يستجد منها .
- عمل كتيبات مصورة تعليمية ومفسرة لإرشادات وقوانين المرور والطرق توزع على السائقين أثناء الترخيص.
- أهمية إضافة مادة لقواعد وآداب المرور في مناهج التعليم في مصر .
- سلوك الافراد له تأثير سلبي على مشكلة حوادث الطرق.
- الانفلات الاخلاقي له تأثير سلبي على مشكلة حوادث الطرق.
- أن السلوك القويم الذي يراعي فيه الانسان حق الطريق وحق الآخرين من مستخدميهم هو مقياس التقدم والحضارة في الدول.
- عدم توفير وسيلة آمنة لعبور المشاة خاصة على المحاور السريعة.

مقدمة

أصبحت حوادث الطرق من أهم الظواهر الحيوية التي ترتبط ارتباطا وثيقا بحياة البشر، سواء من حيث تهديدها لسلامتهم؛ او من حيث اضرارها بالأقتصاد الوطني الذي يعدعصب الحياة لوطننا الحبيب.

حيث تنامت حركة المرور في طرق مصر بشكل ثابت بمعدل يبلغ ٣% كل عام علي مدى الأعوام العشرين الأخيرة، حيث أعلن الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء عن زيادة عدد المركبات المرخصة بأقاليم الجمهورية بنسبة ٨,٩% حيث يبلغ عددها ٦,٣٧ مليون مركبة نهائية عام ٢٠١١ مقابل ٥,٨٥ مليون مركبة في نهاية ٢٠١٠ بنسبة ٧,٨%. كما أشار إليه الجهاز المركزي للتعبئة والإحصاء ، النشرة السنوية لحوادث السيارات عام ٢٠١٠ ، تقرير صادر خلال عام ٢٠١١ ، ص ٣ . ولقد زاد من خطورة المشكلة تنامي أعداد السكان والمركبات بالإضافة إلي زيادة الحراك المتمثل في التنقل من مكان وآخر داخل المدن أو خارجها للأفراد والبضائع . وعلاوة علي ذلك فإن حوادث الطرق التي تترك إصابات واعاقات تحدث خلا أسريا واجتماعيا ونفسيا كبيرا، فمشكلة حوادث الطرق تعد أبرز المشاكل التي تواجهها معظم الدول نتيجة الزيادة المطردة في عدد الحوادث والإصابات، كما أشارت اليه دراسة جمال عبد المحسن: العناصر الرئيسة المؤثرة في الحوادث المرورية، دراسة تحليلية عن حوادث المرور بمدينة جدة، مجلة البحوث الأمنية، كلية الملك فهد ١٤٢٦هـ، ص ١٩٥.

مشكلة الدراسة

لقد أصبحت المشكلات الناتجة عن حوادث الطرق في مختلف العالم من المشكلات البيئية المعاصرة التي تستدعي قلق مختلف الأجهزة الأمنية والدوائر الصحية والاقتصادية في جميع الدول وتعانى الدول العربية من هذه المشكلة كغيرها من دول العالم ، بل وتشير الإحصائيات إلى أن بعض الدول العربية - ومنها مصر - وأن حوادث الطرق تقتل سنويا ما يزيد علي ١٨٠٠٠٠ طفل تحت ١٥ سنة، مكونة بذلك السبب الأول لموت الأطفال في هذه الفئة العمرية سابقة الأسباب الأخرى كالغرق والحرائق والوقوع والتسمم، ومعدل الوفيات للأطفال في مصر بسبب حوادث الطرق في ٢٠٠٢ يتراوح ما بين ١٠ إلي ١٩,٩ لكل ١٠٠٠٠٠ شخص وهو معدل مرتفع نسبيا. (عصام شرف، ٢٠٠٣)

وقد تزايد حجم هذه المشاكل مع زيادة عدد المركبات المستعملة في الطريق حتى أصبحت من المشاكل الرئيسية في الوقت الحاضر فقد أشارت منظمة الصحة العالمية في تقرير أصدرته عن "حالة السلامة علي الطرق" أن حوادث الطرق تؤدي بحياة ١,٢٤ مليون شخص سنويا علي مستوي العالم، وجاء في هذا التقرير أن ١٠% من الوفيات العالمية الناجمة عن حوادث الطرق في اقليم شرق المتوسط حيث بلغ معدل الوفيات فيه ٢١,٣ لكل مائة ألف نسمة، وأشار إلي ٥٩% من ضحايا حوادث الطرق تتراوح أعمارهم بين ١٥ - ٤٤ عاماً، وأن ٧٧% منهم من الذكور. كما أشار التقرير السنوي لأهم الأزمات والكوارث والأحداث الطارئة، مجلس الوزراء، مركز المعلومات ودعم من الاصابات الناجمة عن حوادث المرور. (www.sabanews.net/ar/news302096.htm.14/3/2013.،٢٠١٢).

وتشير الإحصائيات إلي أن ٦% من مجموع ضحايا حوادث الطرق في العالم تتركز في دول الشرق الأوسط وشمال أفريقيا خاصة في مصر والمملكة العربية السعودية، ويقدر عدد قتلي الحروب سنويا بحوالي ٠,٦ مليون شخص أي حوالي نصف عدد قتلي حوادث الطرق في العالم.

كما تقدر الخسائر السنوية لحوادث الطرق علي مستوي العالم بنحو ٥١٨ مليار دولار سنويا منها حوالي ٦٥ مليار دولار في الدول منخفضة ومتوسطة الدخل، وهو ما يفوق مخصصات الدول النامية من المساعدات الإنمائية التي تحصل عليها. كما أشار التقرير السنوي لأهم الأزمات والكوارث والأحداث الطارئة، مجلس الوزراء، مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار، ٢٠٠٧، ص ٣٤

وفقاً لبيانات وزارة النقل فإن الخسائر البشرية الناجمة عن حوادث الطرق سنويا في مصر تصل إلي حوالي ٦٠٠٠ قتيل، وحوالي ٣٠ ألف مصاب، وتقدر الخسائر المادية بنحو ٣ مليارات جنيه مصري (أي ما يعادل حوالي ٣% من إجمالي الناتج الإجمالي المصري).
ويبين الجدول رقم (١) إحصائيات حوادث الطرق ونتائجها في مصر خلال الفترة من عام ٢٠٠٨ - ٢٠١٢. كما اشارت اليه تقرير الادارة العامة للمرور، وزارة الداخلية، ٢٠٠٣ .

جدول رقم (١):

عدد الحوادث	السنوات/ البيان
٢٠٩٣٨	٢٠٠٨
٢٢٧٩٣	٢٠٠٩
٢٤٣٧١	٢٠١٠
١٦٨٣٠	٢٠١١
١٥٥١٦	٢٠١٢

ويتضح من الجدول السابق أن معدل عدد الحوادث كبير للغاية ويتزايد خطورته عاما بعد آخر، فقد ارتفع بشكل ملحوظ خلال عامي ٢٠٠٩، ٢٠١٠ بنسبة ٧,٨%، ١٦,٤%، ١٦%.

علي التوالي.

كما أشار إليه تقرير النشرة السنوية لحوادث السيارات والقطارات، الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء، يونيو ٢٠١٣، ص ٩.

وفي عام ٢٠٠٧ صدر عن مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار بمجلس الوزراء المصري دراسة حذرت من تزايد الخسائر الفادحة التي يتعرض لها الاقتصاد المصري سنويا بسبب ارتفاع معدلات حوادث الطرق بمصر التي زادت خلال عام ٢٠٠٦ بنسبة ٢٠٠%، وتذكرت الدراسة أن عدد القتلي سنويا يزيد علي ٥ آلاف قتيل يكبدون الاقتصاد المصري أي ما يزيد علي ٤ مليارات جنيه سنويا. كما أشارت دراسة هشام بشير، مشكلة حوادث الطرق في مصر، مركز الأهرام للدراسات السياسية والاستراتيجية، مؤسسة الأهرام، القاهرة، العدد ١٩، ١٢ أكتوبر ٢٠٠٨.

<http://acpss.ahram.org/ahram%5C2008%5C10%5C1255CCAIRO.HTM>.

تساؤلات البحث

تحاول الدراسة الإجابة على تساؤلين رئيسيين هما:

- ١- ما أثر الحالة النفسية لسائقي النقل الثقيل والتي تؤدي إلى حوادث الطرق ؟
- ٢- ما أثر العوامل البيئية لسائقي النقل الثقيل والتي تؤدي إلى حوادث الطرق ؟

أهمية البحث

إن تحديد المتغيرات النفسية مثل (المشكلات الأسرية - علاقة السائق مع أصحابه - قدرة السائق على التركيز أثناء قيادته للسيارة بسبب الحالة النفسية - المشكلات مع الأصدقاء - والأنطواء والأنعزال عن الناس - ظروف العمل السيئة - الحالة العصبية للسائق - شعور السائق بالرضا عن نفسه وعمله) وكذلك العوامل البيئية مثل (الأنسان - المركبة - الطريق - العوامل الطبيعية مثل العواصف والرياح والضباب والأمطار) المرتبطة بعلاقة حوادث الطرق ومدى تأثيرها على سائقي النقل الثقيل مما يعرضهم للمخاطر والحوادث الجسيمة فوفقاً لبيانات وزارة النقل فإن الخسائر البشرية الناجمة عن حوادث الطرق سنوياً في مصر تصل إلي حوالي ٦٠٠٠ قتيل، وحوالي ٣٠ ألف مصاب، وتقدر الخسائر المادية بنحو ٣ مليارات جنيه مصري (أي ما يعادل حوالي ٣% من إجمالي الناتج الإجمالي المصري). وهذا ما أكدته بيانات الإدارة العامة للمرور، ووزارة الداخلية، ٢٠٠٣. ويمكن الاستفادة من هذا البحث في العديد من الجهات منها وزارة النقل والمواصلات ونقابة النقل البري وإدارة المرور والهيئة العامة للطرق والكباري.

أهداف البحث

تسعى الدراسة الحالية إلى تحقيق هدفين رئيسيين هما:

الهدف الرئيسي الأول: (دراسة المتغيرات النفسية مثل (المشكلات الأسرية - علاقة السائق مع أصحابه - قدرة السائق على التركيز أثناء قيادته للسيارة بسبب الحالة النفسية - المشكلات مع الأصدقاء - والأنطواء والأنعزال عن الناس - ظروف العمل السيئة - الحالة العصبية للسائق - شعور السائق بالرضا عن نفسه وعمله) التي تؤدي الى حوادث الطرق لدى سائقي النقل الثقيل).

الهدف الرئيسي الثاني: (دراسة أثر العوامل البيئية مثل (الأنسان - المركبة - الطريق - العوامل الطبيعية مثل العواصف والرياح والضباب والأمطار) التي تؤدي الى حوادث الطرق لدي سائقي النقل الثقيل) .

منهج البحث

تعتمد هذه الدراسة على منهج المسح الاجتماعي بالعينة باعتباره احد المناهج الرئيسية التي تستخدم في الدراسات الوصفية. وتمشيا مع نوع الدراسة الحالية واتساقا مع أهدافها فقد استخدم الباحث منهج المسح الاجتماعي بالعينة لسائقي النقل الثقيل بالنقابة سائقي النقل الثقيل بمحافظة الفيوم. تمشياً مع أهداف الدراسة وجد الباحث ضرورة الإستعانة بمنهج المسح الاجتماعي بالعينة

الدراسات السابقة

أولاً: الدراسات العربية:

سامي أمين عامر - ١٩٩٣ بعنوان: التوزيع الأمثل لاستخدام الأراضي لتأمين السلامة المرورية والحد من حوادث الطرق : مشكلة الدراسة: تسعى هذه الدراسة إلي تخطيط الطرق بشكل عام وتأمينها للحد من حوادث الطرق. أهداف الدراسة: تهدف الدراسة إلي التعرف علي دراسات النقل والطرق واستخدامات الأراضي. المنهج المستخدم: منهج المسح الاجتماعي عينة الدراسة: تم اختيار مجموعة من المدن المصرية وهي (الفيوم وسوهاج وشبين الكوم وبنها وطنطا ودمنهور".

نتائج الدراسة:

- ١- أوضحت نتائج الدراسة أن من أهم أسباب المشكلات المرورية بمدينة ثمل مدينة بنها هي خصائص شبكة الطرق حيث لوحظ أن شبكة الطرق في هذه المدينة تتسم بعدم وضوح النمط التخطيطي للشبكة وضيق قطاعات الطرق.
- ٢- أن المرور يزدحم بشكل واضح عند العقد المرورية في المدينة.
- ٣- ليس هناك تدرج في شبكة الطرق مما يتسبب عنه ارتباط شديد لحركة المرور داخل المدينة حيث تتداخل الشوارع السكنية مع شرايين الحركة الرئيسية.
- ٤- هناك مشاكل مرورية مرتبطة باستخدامات الأراضي بالمدينة.
- ٥- قدمت الدراسة رؤية تخطيطية للطرق تهدف إلي الحد من حوادث الطرق في هذه المدن بشكل خاص والمدن العربية بشكل عام من خلال إعادة توزيع استخدام الأراضي ومحاولة الحد من الهجرة الريفية إلي المدينة وإعادة توزيع الخدمات ومراكز العمل في المدينة.

عبد الرحمن عسيرة (١٩٩٨) بعنوان: الجوانب الاجتماعية للمخالفات المرورية:

مشكلة الدراسة: لقاء مزيد من الضوء علي حوادث الطرق بين الشباب من حيث الأسباب والدوافع.

أهداف الدراسة: التعرف علي الخصائص الاجتماعية لمرتكبي الخالفات المرورية.

منهج الدراسة: مسح اجتماعي

أداة الدراسة: مقياس المخالفات المرورية - استبيان الخصال النفسية والاجتماعية

عينة الدراسة: ١٢٧ طالبا من قسم الاجتماع بجامعة الإمام حمد بن مسعود الاسلامية بالرياض.

نتائج الدراسة:

- ١- كشفت نتائج الدراسة عن وجود فروق جوهرية بين الطلاب القادمين من البادية وأقرانهم الذين يعيشون في الحضر في ارتكاب المخالفات المرورية.
- ٢- اتضح أن أبناء ذوي المستويات التعليمية المرتفعة أقل ارتكابا للمخالفات من أبناء ذوي المستويات التعليمية المنخفضة.

أُتضح وجود ارتباط دال بين عمر الطالب وارتكاب المخالفات، فكلما زاد عمر الطالب (من ٢٥ سنة فأكثر) كان أقل ارتكاباً للمخالفات

جلال بن مصطفى الصياد وآخرون (٢٠٠٠): بعنوان "علاقة الحوادث المرورية بنوع المركبة :

مشكلة الدراسة: دراسة توافر وسائل الأمان بالمركبة وتأثيرها علي نسبة الحوادث والقيادة الآمنة للسائق.

أهداف الدراسة: هدفت الدراسة إلي التعرف علي علاقة حوادث الطرق بنوع المركبة.

منهج الدراسة: منهج المسح الاجتماعي

عينة الدراسة: قاموا بدراسة عينة حجمها ٦٥٥٣ حادثاً مرورياً في بعض المناطق بالمملكة العربية السعودية (مكة المكرمة - الرياض - المدينة - القصيم - بحران - تبوك - الرشقية - حائل) وهي المناطق الإدارية التي تمارس فيها إدارة أمن الطرق بالمملكة مهامها ومسئولياتها. **أداة الدراسة:** تم اختيار هذه العينة من تلك الحوادث من واقع السجلات الأصلية لهذه الحوادث في استمارة تم تصميمها لهذا الغرض.

نتائج الدراسة:

١- توصلت الدراسة إلي أن عدد المركبات التي اشتركت في حوادث الطرق بالعينة هو ١٠٦١٥ مركبة.

٢- أن ٩٤% من هذه المركبات تنحصر في ١٩ نوعاً فقط تأتي في مقدمتها تويوتا - نيسان صالون - شيفروليه - فورد - مرسيدس - هيونداي - مازدا - متسوبيشي - شاحنة.

٣- تبين وجود فروق جوهرية بين متوسطات أعداد مصابي الحوادث التي اشتركت فيها الأنواع المختلفة فقد تبين أن أعلى متوسط أعداد المصابين يكون في حوادث السيارات من نوع "كرايسلر" و"أفلاها السيارة" "الدورج" و"الدابو"

٤- استخدام الباحث أسلوب تحليل التباين في دراسة العلاقة بين أنواع المركبات المشتركة في حوادث الطرق داخل وخارج المدن وعدد الوفيات حيث تبين وجود فروق جوهرية مما يؤكد وجود علاقة بين نوع المركبة ومتوسط عدد المتوفين في الحوادث المرورية.

علي بن سعيد الغامدي وآخرون (٢٠٠٣): بعنوان "تأثير الضباب علي السلامة المرورية"

مشكلة الدراسة : تسعى الدراسة للتعرف علي مدى انخفاض مستوي الرؤية علي الطرق بسبب الظروف الجوية الرديئة والتي ينتج عنها عدم قدرة السائقين علي رؤية الخطوط الأرضية والمركبات الأخرى.

أهداف الدراسة: تهدف الدراسة إلي التعرف علي تأثير الضباب علي السلامة المرورية.

منهج الدراسة: منهج الوصف التحليلي.

نوع الدراسة: دراسة استكشافية.

أداة الدراسة: تم تجريب نظام تحذيري باستخدام تقنية كشف الضباب.

نتائج الدراسة:

١- أكدت نتائج الدراسة أن السائقين لا يهتمون بالسرعة التحذيرية المنصوص بها من خلال النظام التحذيري.

٢- كشفت أن نسبة المركبات التي تتقاطر بزمن أقل من ٢ ثانية أثناء الضباب الحرج تتضاعف مرة ونصف المرة عن نظيراتها أثناء الرؤية الطبيعية.

٣- أتضح من الدراسة مدى الكفاءة التشغيلية التي أبدتها نظام التحذير .
ضرورة الاستعانة بمنهج المسح الاجتماعي بالعينة .

ثانيا: الدراسات الأجنبية:

دراسة الخليله علي يحيي **Khalauleh, Yahia Ali**، دكتوراه / جامعة ساو
تهامبتون (المملكة المتحدة)، ١٩٩٩ بعنوان: احتمالات التقليل من الحوادث في البلدان
النامية مع إشارة للأردن:

مشكلة الدراسة: تعتبر الوفيات والإصابات معدلات آخذة في التناقص في البلدان المتقدمة
بينما تتزايد باستمرار في البلدان النامية، كما نجد أن معدلات الإصابة في السيارة المرخصة
في بعض البلدان المتقدمة، ونجد أن الوضع المتدهور للسلامة علي الطرق في الأردن خلال
العقد الماضي لذا من الضروري دراسة مشاكل السلامة علي الطرق من ذوي الخبرة في البلدان

النامية مع إشارة خاصة إلى الأردن، حيث تمثل استعراض لمشاكل حادث السير في البلدان النامية، وتقديم التدابير العلاجية المناسبة لهذه البلدان.

أهداف الدراسة: تهدف الدراسة إلى استعراض مشاكل حادث السير في البلدان النامية والأسباب الرئيسية لارتكاب الحوادث وإقامة التدابير العلاجية المناسبة في البلدان النامية وتأثير الظروف المحلية والسلوك الاجتماعي للأفراد بشأن السلامة علي الطرق.

أداة الدراسة: تم جمع البيانات من إدارة المرور في عمان برنامج الكمبيوتر (الحاسوب الدقيق للحوادث) التي وضعها مختبر بحوث النقل في المملكة المتحدة.

منهج الدراسة: تحليل مضمون والمنهج المقارن بين الحوادث في المناطق الحضرية والريفية، وقد تم الحصول علي البيانات من إدارة المرور في عمان.

نتائج الدراسة : توصلت الدراسة إلي:

- ١- أن سلوك الإنسان والسائق مسئولة عن ٩٤% من الحوادث.
- ٢- أن عدم وجود علامات الطرق وأماكن لعبور المشاة وغيرها من عدم وجود تدابير لمراقبة الحركة علي الطريق كان لها أثر عميق علي سلوك السائق مما أدت إلي ارتفاع بنسبة حوادث الطرق الناجمة عن أخطاء بشرية.
- ٣- أن السرعة من الأسباب الرئيسية لشدة ارتفاع نسبة الحوادث وخاصة في المناطق الريفية.
- ٤- أن المشاة ومستخدمي الطريق أكثر نسبيًا في الحوادث.
- ٥- ٤٠% من الضحايا كانوا أطفالًا و ٦٠% من المشاة.

وأوصت الدراسة بأنه لا بد من توفير التدابير اللازمة للحد من الخسائر الإجمالية في الأردن.

دراسة جولوب وريجان Golob, T.F., & Regan (٢٠٠٥) كاليفورنيا بعنوان :

أحوال المرور وحوادث النقل علي الطرق السريعة بالمدن "ولاية كاليفورنيا":

أهداف الدراسة: تهدف الدراسة إلي تحديد طبيعة الأنماط مختلفة لحوادث الطريق وارتباطها بعوامل السرعة علي الطريق وخصائصه علي الطرق السريعة.

منهج الدراسة: منهج تحليل مضمون.

عينة الدراسة: تضمنت الدراسة ١٩٠٠٠ حادثة وقعت علي مدار سنتين علي ستة طرق سريعة بولاية كاليفورنيا.

أداء الدراسة: السجلات الأصلية للحوادث.

نتائج الدراسة:

- ١- أن المتغيرات المرتبطة بالطرق كانت السبب الرئيسي في وقوع الحادث.
- ٢- يؤثر عدد الحالات الموجودة بالشارع تأثيرا سلبيا في زيادة معدل الحوادث.
- ٣- أن حوالي ٤٢% من الحوادث كانت بسبب محاولة سارتين وأكثر تغيير المسار من حارة إلي أخرى.
- ٤- ثبتت الدراسة أن ٤٥% من الحوادث تحدث عند نهاية الطريق وذلك بسبب التدفق الشديد للسيارات عند نهاية المسار.
- ٥- حدوث الدراسة أسباب الحوادث المرتبطة بالطريق في ثلاثة أسباب هي الانتشاءات أو الميول الموجودة بالطريق وسرعة التدفق ووجود حارات مسدودة.

دراسة أويميت، ماري كليد Ouimet, Marie Claude، كندا دكتوراه بعنوان:
التشريعات المتعلقة بالسرعة :

مشكلة الدراسة: اعتمدت بعض البلدان نهجا متعددة التخصصات في وضع خطة عمل عالمية للتشريعات المتعلقة بالسرعة مبينين الحلول الممكنة، وقد قدمت فرنسا وانجلترا تدابير تربية علاجية للسائقين الذين تم القبض عليهم.

أهداف الدراسة: تهدف الدراسة إلي التعرف الي توجهيات التربية التي تستخدم لتعديل السلوكيات المتعلقة بالسلامة المرورية (السرعة، تدخين السجائر، الإفراط في استهلاك الكحول).

منهج الدراسة : المسح الاجتماعي

أداة الدراسة : تم وضع استبيان عن الدافع للحد من السلوكيات للسرعة المحددة.

عينة الدراسة : تم أخذ ١١٢ م السائقين الذكور من سن (٢٠٠ - ٣٥) سنة.

نتائج الدراسة: وأشارت النتائج إلى أن هناك علاقة بين تغيير السلوكيات الرئيسية المتعلقة بالسلامة المرورية والتدابير التربوية العلاجية للسائقين، حيث تلعب التربية السليمة دورا كبيرا في تغيير سلوكيات السائقين إلى الأفضل ولا يمكن من خلالها الالتزام بقواعد المرور وتجنب المخاطر.

دراسة بهاتاشاريا، سوما Bhattacharya, Soma، دكتوراه، دلهي، الهند، ولاية ماريلاند - جامعة ميريلاند، كليبارك (٢٠٠٦) بعنوان: بعض القيم المترتبة عند الحد من مخاطر الوفاة في دلهي بالهند :

مشكلة الدراسة: حوادث الطرق تقتل قرابة ١,٢ مليون شخص سنويا في جميع أنحاء العالم، الثلثين منهم يعيشون في البلدان النامية، قد تصبح بالفعل حوادث الطرق ثالث سبب رئيسي للوفاة في الدول النامية بحلول عام ٢٠٢٠ للحكومات في البلدان النامية لاتخاذ قرارات واعية حول الاستثمارات في مجال السلامة المرورية.

أهداف الدراسة : هدفت ادراسة نحو تقديم تقديرات لقيمة التلفيات الناتجة عن خطر الوفاة في سياق السلامة المرورية كذلك تقديم قيمة لتقدير قيمة التحسينات للسلامة علي الطريق في دلهي علي أساس استخدام حزام الأمان أو شراء سيارات أكثر أمانا .. الخ.

منهج الدراسة: المسح الاجتماعي

عينة الدراسة: تم اختيار ١٢٠٠ شخصا من السائقين والركاب والمشاة.

أداة الدراسة: استمارة استبيان

نتائج الدراسة : توصلت الدراسة إلي:

١- أنه يجب علي الحكومات في البلدان النامية اتخاذ قرارات واعية حول الاستثمارات في مجال السلامة المرورية.

أنه يجب بذل الجهود وإجراء الدراسات للحد من زيادة الوفيات الناتجة من مخاطر الحوادث .

الإطار النظري

نظرية التفاعلية الرمزية Symbolic Interactions theory : تعد التفاعلية الرمزية إحدى المنظورات السوسيولوجية الأساسية المعاصرة، وينهض هذا المنظور علي أسس فلسفية ونفسية. وتهتم التفاعلية الرمزية بتحليل الأتساق الاجتماعية الصغري فهي تدرس الأفراد في المجتمع ومفهومهم عن المواقف والمعاني والأدوار وأنماط التفاعل وغير ذلك من الوحدات الاجتماعية الصغري. ومن أبرز ممثلي التفاعلية الرمزية تشارلز كولي C.H.Cooley وجورج هربرت ميد G.H.Mead وهربرت بلومر H.Blumer. تشير هذه النظرية إلي أن التفاعل مع الآخرين هو أكثر العوامل أهمية في تحديد السلوك الإنساني من حيث أفكاره وعواطفه وعلاقته بالوسط الاجتماعي، وغالبا ما تركز هذه النظرية علي الجماعات الصغيرة وعلي العلاقات الاجتماعية الوثيقة التي تحدث بينهم . ويحدث التفاعل الاجتماعي من خلال اتصال المعاني بعضها ببعض عن طريق اللغة واستخدام الرموز وهذا ما يسمى التفاعل الرمزي الذي يعتمد علي ان الناس يتعاملون مع الأشياء علي أساس معانيها بالنسبة لهم وقد تكون هذه الأشياء أفرادا أو نظما اجتماعية أو مثلا عليا أو أنشطة تتصل بالآخرين، علي أن المعاني تنشأ من خلال التفاعل الاجتماعي الذي يمارسه الفرد من خلال تفاعله مع الآخرين أي أن المعني ينبثق من خلال عملية التفاعل بين الأفراد فإنه يكون نتاجا اجتماعيا.

المراجع:

- طلعت إبراهيم لطفي، كمال عبد الحميد الزيات: النظرية المعاصرة في علم الاجتماع، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، ٢٠٠٥م، ص ١١٩ - ١٢٠.
- سمير نعيم أحمد: النظرية في علم الاجتماع، دراسة نقدية، دار المعارف، القاهرة، ٢٠٠٣م، ص ٢٥٧.

النظرية التبادلية السلوكية: تعد تلك النظرية إحدى النظريات السوسيولوجية المعاصرة التي ظهرت كإحدى البدائل النظرية في علم الاجتماع الغربي، وتقوم تلك النظرية علي دراسة التفاعل بين الناس المشاركين في أي عملية تبادلية للمكسب والخسارة سواء كان ذلك التبادل مادي أو غير مادي (رمزي) لاسيما أن التبادل لا يتم فقط من خلال النقود والأشياء المادية

فقط بل يتناول أيضا الخدمات الاجتماعية والعواطف والأمن والنفوذ والمعلومات، كما أن هذا التفاعل يستمر عندما يكون هناك تبادل للمكاسب ويتوقف هذا التفاعل عندما يكون خسارة لأحد طرفي التفاعل أو كليهما . وفيما يتعلق برؤية تلك النظرية لطبيعة المجتمع وكيفية أدائه لوظائفه، فيري أصحابها أن الحقيقة يجب أن نبحث عنها في الفرد وليس في المجتمع، وتتخذ هذه التبادلات بمرور الوقت شكل التنظيمات الاجتماعية المعقدة الجامعات والشركات، إذ أنه علي الرغم من أن الفرد هو وحدة التحليل الأساسية إلا أنه بمرور الوقت تنتقل إلي الجماعات ومحاولة فهمها فتنقل من الوحدات الصغرى للوحدات الكبرى. أما عن ممثلي تلك النظرية في الوقت الراهن فمنهم جورج هومانز وبيتر بلاو وكذلك ثيبوت وكيلي، أما عن جورج هومانز فهو عالم اجتماع مفتون بالنزعة النفسية، حاول التركيز علي الناس وسلوكهم ،حيث انصب اهتمامه علي أنماط التدعيم وتاريخ المكسب والخسارة التي تؤدي بالناس إلي أن يتصرفوا علي النحو الذي هم عليه، كما ذهب في كتابه عن السلوك الاجتماعي، وتفسيره له إلي أنه كلما كانت نتيجة الفعل ذات قيمة بالنسبة للفرد زادت احتمالات أدائه له. وعن بيتر بلاو Batebloor فقد اهتم بالتبادل الاجتماعي علي مستوي البناء الاجتماعي دون الاهتمام فقط بالجوانب النفسية الفردية، إذ حاول أن يجمع بين التحليل علي مستوي الوحدات الكبرى والتحليل علي مستوي الوحدات الصغرى، كما كان التبادل والقوة في الحياة الاجتماعية من القضايا التي أثارها بلاو والتي أطلق عليها البنائية التبادلية وتحدث من خلالها عن أشكال التبادل والقوة الاجتماعية باعتبارها ميكانيزمات تكفل ضبط السلوك من خلال فرض بعض الجزاءات السلبية، كما أشار إلي مفهوم القيم والاتفاق عليها والتي تؤدي حتما لإحداث التكامل والتضامن بين أفراد المجتمع. أما فيما يخص الطبيعة الإنسانية فيري "بلاو" أن الإنسان دائما يتصرف بشكل منطقي وعقلاني لاسيما وأن كل إنسان يضع أمامه مجموعة من الأهداف ويحدد لنفسه أكثر الوسائل كفاءة لبلوغ تلك الاهداف، كما يضع في اعتباره أعضاء المجتمع المحيطين به لاسيما وأنهم غالبا ما يتحكمون في عملية سعي الإنسان لتحقيق أهدافه ويصبح للسلوك معني اجتماعي وبالتالي يتنوع وفقا لبدائل بنائية، كما يري "بلاو" أنه بمجرد حدوث عملية التبادل للموارد أو المصادر يحدث التمايز والاختلاف بين الأفراد في المكانة والقوة

وربما الصراع وغالبا ما يحدث ذلك عندما لا تتضمن التبادلات الاجتماعية مكافأة متساوية بالنسبة لطرفي التبادل وبالتالي يمتلك أحد الطرفين المصادر والموارد والذي يمكنه من اكتساب المكانة والقوة والقدرة علي السيطرة علي الآخرين، بينما يتطلب الموقف منا لطرف الآخر الخضوع والامتثال لرغبات الطرف الآخر الذي يمتلك المكانة أو القوة . (محمد عاطف غيث، ص ٧١، ٢٠٠٠)، (أحمد زايد، ٢٠٠١، ص ٤٥٦).

- **النظريات الأساسية المفسرة للضبط الاجتماعي:** هناك العديد من النظريات التي قامت بتفسير الضبط الاجتماعي وإبراز ضرورته وفعالته ووسائله في المجتمعات الإنسانية، فقد أكد ابن خلدون علي أهمية الضبط في حفظ النظام الاجتماعي أذ أنه عن طريق الضبط يمكن التحكم في نوازع الصراع والظلم بين أفراد وفئات المجتمع، كما يمكن علاج الانحرافات الاجتماعية وإعادة الاستقرار والتوازن إلي مكونات البناء الاجتماعي لنضمن سلامة الأداء الوظيفي في مؤسساته ومنظّماته وهيئاته. ويعتمد "تالكوت بارسونز T. Parsons" إلي حد كبير علي نظرية العقل الاجتماعي وقد حدد "بارسونز" خمسة أساليب للضبط الاجتماعي أهمها التنشئة الاجتماعية وطبقا لذلك فإن هدف الضبط الاجتماعي هو تغيير دوافع الانحراف لدي الفرد مما يعيده مرة ثانية إلي تأييد النظام الاجتماعي .

ومن خلال تطبيق معطيات هذه النظرية علي موضوع الدراسة يمكن القول أن:

١. الأنظمة المرورية التي يضعها المجتمع عن طريق المؤسسات المعنية بالضبط المروري والأجهزة التي تمثلها وهي "المرور أو الشرطة" لتحقيق الأمن والاستقرار الاجتماعي داخل المجتمع.
٢. هناك تفاعل وتساند بين مؤسسات الضبط الاجتماعي الرسمية متمثلة في الدولة فيما تضعه من أنظمة مرورية ومؤسسات الضبط الاجتماعي غير الرسمية كالأسرة والأصدقاء والمسجد والتي تعمل علي خلق الوعي المروري لدي الأفراد من خلال عملية التفاعل الاجتماعي.
٣. التنشئة الاجتماعية التي سواء من المؤسسات الرسمية أو غير الرسمية تساهم في تنمية الوعي المروري لدي الأفراد من خلال المعايير الاجتماعية ومن خلال احترام الأنظمة

المرورية وتشكيل خبرات تراكمية للفرد علي مختلف مراحل التنشئة التي يمر بها الفرد مما يساهم بشكل أو بآخر في رفع مستوى الوعي المروري لدي الفرد حتى لا يحاول تجاوز هذه الأنظمة والتمرد عليها.

٤. تعتبر التنشئة الاجتماعية السوية من أهم أساليب الضبط الاجتماعي للفرد لما لديها من القدرة علي تغيير وتوجيه دوافع الانحراف عن الأنظمة عامة والمرورية خاصة. (محمد سلامة محمد، ٢٠٠٤، ص ١٨٥ - ١٨٧)، (سلوى علي سليم، ٢٠٠٣، ص ٢٧ - ٣٣).

نظرية الدور Role theory: تسعى نظرية الدور عند "رالف ريتز" R - Lionton لتمثل منظورا ملائما لفهم التفاعل الاجتماعي وفهم العلاقة بين الشخصية والمجتمع من خلال الأدوار الاجتماعية التي يقوم بها أو يمارسها الأفراد في المجتمع. كما تم عرضها من قبل دراسة (Lionton Ralph: Status and role in loser and rosenbery (eds) - sociological theory, London, Macmillan, 1980, P. 345 - 347. و دراسة - السيد علي شتا: النظرية المعاصرة لعلم الاجتماع، مطبعة الإشعاع الفنية، الإسكندرية، د.ت، ص ١٣.

والدور عبارة عن نمط منظم من المعايير فيما يختص بسلوك فرد يقوم بوظيفة معينة في الجماعة، هذا وتتعدد الأدوار الاجتماعية للفرد بسبب الجماعات المختلفة التي يلتحق به الفرد، ويتعلم الفرد من خلال عملية التنشئة الاجتماعية أدوارا متعددة متتالية، دوره كطفل ثم كشاب ثم كراشد وكزوج .. الخ، هكذا نجد أن الفرد يتعلم الأدوار الاجتماعية التي يقوم بها في الجماعات المختلفة التي يشترك فيها أي إنه يكتسبها من خلال تمثله للمعايير الاجتماعية عن طريق عملية التنشئة الاجتماعية وتمتاز الأدوار الاجتماعية للفرد لتسهم في تكوين مفهوم الذات لديه، ويحكم هذه العمليات ما يسمى بالدور (الحقوق والواجبات) المتبادلة بين الأفراد الذين يقومون بالأدوار المكتملة للدور الذي يقوم به الفرد ويحاول الأفراد الآخريين الذين يتفاعلون معه من خلال قيامهم بأدوارهم الاجتماعية تحقيق هذه التوقعات.

علاقة نظرية الدور بموضوع البحث: ووفقا لهذه النظرية نجد أن الدور الذي يشغله الفرد هو الذي يحدد سلوكه اليومي وهو الذي يحدد علاقته مع الآخرين، أي أن سلوك الفرد يمكن التنبؤ به وتوقعه كمعرفة دوره الاجتماعي من خلال مؤسسات المجتمع المختلفة، فإذا حدث تناقض بين الأدوار ينتج عنها حالة منا لفوضي وعدم الاستقرار، التي يترتب عليها العقوبات والجزاءات، فالمعرفة تساهم في الحد من الحوادث المرورية وتجنبها لمعرفة الفرد بالقواعد التي تنص عليها هذه القوانين ومعرفته بالعقوبات التي تترتب علي تجاوز هذه القوانين أو خرقها مما يجعله يخشي التعرض للعقاب الذي تمارسه مؤسسات الضبط الرسمية في المجتمع .
(Lionton Ralph,2004, P. 345 – 347)، (السيد على شتا، بدون سنة نشر، ص ١٣)،

إجراءات الدراسة

١ - عينة البحث: تم إختيار العينة من عدد من سائقي النقل الثقيل الذين يترددوا على نقابة السائقين بمحافظة الفيوم ويتراوح عددهم ما بين ٣٢٣٠ الى ٣٢٨٠ سائق . ويرى العديد من المتخصصين في مجال البحث العلمي أن النسبة الملائمة للعينة في ضوء مجتمع البحث الكلي تتراوح بين ١٠% إلي ١٥% من حجم المجتمع الأصلي وقد طبقت استمارة الاستبارعلى عدد ٣٢٨ سائق نقل ثقيل .

خصائص عينة الدراسة: تقوم هذه الدراسة على عدد من المتغيرات المتعلقة بالخصائص الشخصية والوظيفية لأفراد عينة الدراسة، وفي ضوء هذه المتغيرات يمكن تحديد خصائص أفراد عينة الدراسة كالتالي :

- وفقاً لمتغير الحالة الاجتماعية، حيث يتبين أن (٢٨) من أفراد عينة الدراسة بنسبة (٨,٥٤%) من إجمالي أفراد عينة الدراسة من العزاب، في حين من المتزوجين عددهم (٢٦٨) بنسبة (٨١,٧١ %)، في حين من المطلقين عدد (٨) بنسبة (٢,٤٤%)، والارمل عددهم (٢٤) بنسبة (٧,٣٢%).

- وفقاً لمتغير الحالة التعليمية، حيث يتبين أن (١٢٨) من أفراد عينة الدراسة بنسبة (٣٩,٠٢%) من إجمالي أفراد عينة الدراسة من الاميين، في حين من يقرأ ويكتب عددهم (٢٤) بنسبة (٧,٣٢%)،

ومن الحاصلين على المرحلة الابتدائية عددهم (٤٤) بنسبة (١٣,٤١ %)، ومن الحاصلين على المرحلة الاعدادية عددهم (٥٢) بنسبة (١٥,٨٥ %)، ومن الحاصلين على المرحلة الثانوية / دبلوم عددهم (٦٤) بنسبة (١٩,٥١ %)، ومن الحاصلين على المرحلة الجامعية عددهم (١٦) بنسبة (٤,٨٨ %).

- وفقاً لمتغير المهنة، حيث يتبين أن (١٢) من أفراد عينة الدراسة بنسبة (٣,٦٦ %) من إجمالي أفراد عينة الدراسة من يعمل سائق عمل اضافي، في حين من يعمل سائق اساسا عددهم (٢٩٢) بنسبة (٨٩,٠٢ %)، ومن عمالة فنية مهرة عددهم (٨) بنسبة (٢,٤٤ %)، ومن اخرى عددهم (١٦) بنسبة (٤,٨٨ %).

- ووفقاً لمتغير الدخل الشهري ، حيث يتبين أن (٩٦) من أفراد عينة الدراسة بنسبة (٢٩,٢٧ %) من إجمالي أفراد عينة الدراسة دخلهم أقل من ١٠٠٠ جنية، في حين من دخلهم (من ١٠٠٠ جنية لأقل من ٢٠٠٠) عددهم (١٦٠) بنسبة (٤٨,٧٨ %)، و من دخلهم (من ٢٠٠٠ جنية لأقل من ٢٥٠٠) عددهم (٥٢) بنسبة (١٥,٨٥ %)، من دخلهم (من ٢٥٠٠ جنية فأكثر) عددهم (٢٠) بنسبة (٦,١٠ %).

- أن عينة الدراسة وافق عدد (٨٤) بنسبة (٢٥,٦٠ %) على امتلاكهم السيارة التي يعملون عليها في حين أن عدد (٢٤٤) بنسبة (٧٤,٤٠ %) لا يمتلكون السيارة التي يعملون عليها

٢- أداة البحث:

- صحيفة الإستبار: ويقوم الإستبار في الدراسة الراهنة من خلال (٥٦) سؤال على محورين أساسيين هما:

- دراسة المتغيرات النفسية التي تؤدي الى حوادث الطرق لدى سائقي النقل الثقيل.
- دراسة أثر العوامل البيئية التي تؤدي الى حوادث الطرق لدى سائقي النقل الثقيل
- ويهدف كل منهما الحصول على معلومات وبيانات تخدم غرضاً أو أكثر من الاهداف البحثية للدراسة وتتكون الأستمارة من البيانات التالية.
- البيانات الأولية.
- دراسة المتغيرات النفسية التي تؤدي إلى حوادث الطرق لدى سائقي النقل الثقيل .

- دراسة أثر العوامل البيئية التي تؤدي إلى حوادث الطرق لدي سائقي النقل الثقيل .
صدق محتوى أداة البحث: معنى صدق محتوى أداة البحث مدى تمثيل بنود الأداة للمحتوى المراد قياسه. وللتحقق من صدق محتوى أداة الدراسة تم حساب معامل الارتباط بيرسون للعلاقة بين أبعاد الاستبانة ببعضها البعض وارتباطها بالمجموع الكلي، وكذلك حساب معامل الارتباط بيرسون للعلاقة بين درجة كل عبارة والدرجة الكلية للمحور الذي تنتمي إليه، والعلاقة بين درجة كل محور والدرجة الكلية للأداة.

جدول رقم (٢): يوضح المصفوفة الارتباطية بين ابعاد الاستبانة والمجموع الكلي

المجموع الكلي	الابعاد
** ٠,٦٧	دراسة المتغيرات النفسية على سائقي النقل الثقيل والتي تؤدي إلى حوادث الطرق
** ٠,٩٠	دراسة أثر المتغيرات البيئية على سائقي النقل الثقيل والتي تؤدي إلى حوادث الطرق

** تدل على أن معامل الارتباط دال عند مستوى (٠,٠١)

يتضح من الجدول السابق ارتباط أبعاد الاستبانة ببعضها البعض بمستوى دلالة (٠,٠١) وهذا يؤكد أن الاستبانة تتمتع بدرجة عالية من الصدق.
ثبتت الأداة: تم استخدام معادلة ألفا كرونباخ للتأكد من الاتساق الداخلي لفقرات الأداة، حيث تم استخراج معامل الثبات على مستوى الأداة بالكامل وعلى مستوى المحاور، والجدول التالي يبين معامل الثبات لأداة الدراسة ومحاورها:

جدول رقم (٣): معاملات الثبات للابعاد وللأداة ككل

معامل الثبات	الابعاد
٠,٧٨	دراسة أثر المتغيرات النفسية على سائقي النقل الثقيل والتي تؤدي إلى حوادث الطرق
٠,٧٦	دراسة أثر المتغيرات البيئية على سائقي النقل الثقيل والتي تؤدي إلى حوادث الطرق
٠,٧٧	المقياس ككل

وبالنظر إلى النتائج الموجودة بالجدول السابق يتضح أن معامل ثبات بالنسبة لمحاور الاستبانة والمجموع الكلي مرتفعة. وبناء على هذه النتيجة فإن مستوى الثبات لمحتوى الأداة يعد ملائماً من وجهة نظر البحث العلمي.

- ٣- **مجالات البحث:** تتضمن مجالات البحث ثلاثة مجالات وهي:
- (أ) **المجال البشري للدراسة:** تم إجراء الدراسة على عينة من (سائقي النقل الثقيل) بحافظة الفيوم.
- (ب) **المجال المكاني:** نقابة سائقي النقل الثقيل بمحافظة الفيوم قوامها ٣٢٨ سائقاً
- (ج) **المجال الزمني:** تم إجراء الدراسة الميدانية في الفترة من أول مارس ٢٠١٦ إلى نهاية مايو ٢٠١٦.

نتائج البحث

ومن تحليل الجداول الإحصائية تبين ما يلي:

أولاً: بالنسبة للمتغيرات النفسية على سائقي النقل الثقيل والتي تؤدي الى حوادث الطرق.

- هل تقدر أسرتك ظروف عملك؟

جدول (٤): يوضح استجابات عينة الدراسة حول تقدير الاسرة ظروف العمل

الدلالة	كا ^٢	النسبة النسبية المئوية (%)	المتوسط الحسابي	لا		إحيانا		نعم		العبرة
				%	ك	%	ك	%	ك	
- هل تقدر أسرتك ظروف عملك ؟	١٦٦,٦٣	٨٥,٣٧	٢,٥٦	٩,٧٦	٣٢	٢٤,٣٩	٨٠	٦٥,٨٥	٢١٦	

يتضح من الجدول السابق أن غالبية عينة الدراسة تقدر أسرهم ظروف عملهم حيث جاء بلغ المتوسط الحسابي (٢,٥٦) بنسبة مئوية (٨٥,٣٧)%. كما يتضح من الجدول السابق ان قيمة كا^٢ بلغت (١٦٦,٦٣) وهي دالة عند مستوى دلالة (٠,٠١)، وهذا يدل على أن عينة الدراسة تتوافق حول الموافقة على العبارة المطروحة .

- هل تشعر بالضيق وعدم الراحة عندما تكون في المنزل؟

جدول (٥): يوضح استجابات عينة الدراسة حول الشعور بالضيق وعدم الراحة عندما تكون في المنزل

العبارة	نعم		إحيانا		لا		المتوسط الحسابي	النسبة المئوية (%)	كا	الدلالة
	ك	%	ك	%	ك	%				
- هل تشعر بالضيق وعدم الراحة عندما تكون في المنزل؟	٤٨	١٤,٦٣	٧٢	٢١,٩٥	٢٠٨	٦٣,٤١	١,٥١	٥٠,٤١	١٣٦,٢٠	٠,٠١

يتضح من الجدول السابق أن عينة الدراسة يوافقون بشكل متوسط على الشعور بالضيق وعدم الراحة عندما تكون في المنزل حيث جاء بلغ المتوسط الحسابي (١,٥١) بنسبة مئوية (٥٠,٤١)%. كما يتضح من الجدول السابق ان قيمة كا^٢ بلغت (١٣٦,٢٠) وهي دالة عند مستوى دلالة (٠,٠١)، وهذا يدل على أن عينة الدراسة تتوافق حول الموافقة على العبارة المطروحة.

- هل تعاني من مشكلات أسرية؟

جدول (٦): يوضح استجابات عينة الدراسة حول المعاناة من مشكلات أسرية

العبارة	نعم		إحيانا		لا		المتوسط الحسابي	النسبة المئوية (%)	كا	الدلالة
	ك	%	ك	%	ك	%				
- هل تعاني من مشكلات أسرية؟	٥٢	١٥,٨٥	٢٤	٧,٣٢	٢٥٢	٧٦,٨٣	١,٣٩	٤٦,٣٤	٢٨٢,٨٣	٠,٠١

يتضح من الجدول السابق أن عينة الدراسة يوافقون بشكل قليل على المعاناة من مشكلات أسرية حيث جاء بلغ المتوسط الحسابي (١,٣٩) بنسبة مئوية (٤٦,٣٤)%. كما يتضح من الجدول السابق ان قيمة كا^٢ بلغت (٢٨٢,٨٣) وهي دالة عند مستوى دلالة (٠,٠١)، وهذا يدل على أن عينة الدراسة تتوافق حول عدم الموافقة على العبارة المطروحة.

جدول (٧): يوضح استجابات عينة الدراسة حول المشكلات مع الأصحاب تزيد من مشكلات العمل

العبارة	نعم		إحيانا		لا		المتوسط الحسابي	النسبة المئوية (%)	كا	الدلالة
	ك	%	ك	%	ك	%				
هل المشكلات مع الأصحاب تزيد من مشكلات العمل؟	٢٨	٨,٥٤	١٠٤	٣١,٧١	١٩٦	٥٩,٧٦	١,٤٩	٤٩,٥٩	١٢٩,٤٦	٠,٠١

يتضح من الجدول السابق أن عينة الدراسة يوافقون بشكل قليل على أن المشكلات مع الأصحاب تزيد من مشكلات العمل حيث جاء بلغ المتوسط الحسابي (١,٤٩) بنسبة مئوية (٤٩,٥٩) .

كما يتضح من الجدول السابق ان قيمة كا^٢ بلغت (١٢٩,٤٦) وهي دالة عند مستوى دلالة (٠,٠١)، وهذا يدل على أن عينة الدراسة تتوافق حول عدم الموافقة على العبارة المطروحة .

- هل تفقد القدرة على التركيز أثناء قيادتكم للسيارة بسبب الحالة النفسية؟

جدول (٨): يوضح استجابات عينة الدراسة حول تفقد القدرة على التركيز أثناء قيادتكم للسيارة بسبب الحالة النفسية

العبارة	نعم		إحيانا		لا		المتوسط الحسابي	النسبة المئوية (%)	كا	الدلالة
	ك	%	ك	%	ك	%				
هل تفقد القدرة على التركيز أثناء قيادتكم للسيارة بسبب الحالة النفسية؟	٢٨	٨,٥٤	٨٠	٢٤,٣٩	٢٢٠	٦٧,٠٧	١,٤١	٤٧,١٥	١٨٠,٣٩	٠,٠١

يتضح من الجدول السابق أن عينة الدراسة يوافقون بشكل قليلة على أنه تفقد القدرة على التركيز أثناء قيادتكم للسيارة بسبب الحالة النفسية حيث جاء بلغ المتوسط الحسابي (١,٤١) بنسبة مئوية (٤٧,١٥) .

كما يتضح من الجدول السابق ان قيمة كا^٢ بلغت (١٨٠,٣٩) وهي دالة عند مستوى دلالة (٠,٠١)، وهذا يدل على أن عينة الدراسة تتوافق حول عدم الموافقة على العبارة المطروحة

ثانياً: بالنسبة لآثار المتغيرات البيئية على سائقي النقل الثقيل والتي تؤدي إلى حوادث الطرق

- هل تراعي علامات وإشارات الطريق أثناء سيرك بالسيارة؟

جدول (٩): يوضح استجابات عينة الدراسة حول مراعاة علامات وإشارات الطريق أثناء سيرك بالسيارة

العبارة	نعم		إحياناً		لا		المتوسط الحسابي	النسبة المئوية (%)	كا	الدلالة
	%	ك	%	ك	%	ك				
- هل تراعي علامات وإشارات الطريق أثناء سيرك بالسيارة؟	٩٠,٢٤	٣٢	٩,٧٦	٠	٠,٠٠	٠	٢,٩٠	٩٦,٧٥	٢١٢,٤٩	٠,٠١

يتضح من الجدول السابق أن عينة الدراسة يوافقون بشكل كبيرة على أنه يراعي علامات وإشارات الطريق أثناء سيرك بالسيارة حيث جاء بلغ المتوسط الحسابي (٢,٩٠) بنسبة مئوية (٩٦,٧٥%).

كما يتضح من الجدول السابق ان قيمة كا^٢ بلغت (٢١٢,٤٩) وهي دالة عند مستوى دلالة (٠,٠١)، وهذا يدل على أن عينة الدراسة تتوافق حول الموافقة على العبارة المطروحة .

- ما اهم العلامات والإشارات التي تهتم بمراعاتها؟

جدول (١٠): يوضح استجابات عينة الدراسة حول اهم العلامات والإشارات التي تهتم بمراعاتها

الترتيب	النسبة المئوية (%)	التكرار	- ما أهم العلامات والإشارات التي تهتم بمراعاتها
٢	٣٧,٨٠	١٢٤	المنحنى
١	٥٧,٣٢	١٨٨	المزلقان
٥	١٣,٤١	٤٤	المستشفيات
٥	١٣,٤١	٤٤	المدارس
٥	١٣,٤١	٤٤	عبور المشاة
٤	١٩,٥١	٦٤	التقاطع
٣	٢٤,٣٩	٨٠	المطبات الصناعية
٦	٨,٥٤	٢٨	أخرى

يتضح من الجدول السابق أن عينة الدراسة يرون أنه أهم العلامات والإشارات التي تهتم بمراعاتها هي المزلقان، يليها المنحنى، ثم المطبات الصناعية، ثم التقاطع، يليها المستشفيات والمدارس وعبور المشاة .

- ما هي أكثر الأمور التي تلتزم بها أثناء القيادة ؟

جدول(١١): يوضح استجابات عينة الدراسة حول أكثر الأمور التي تلتزم بها أثناء القيادة

الترتيب	النسبة المئوية (%)	التكرار	- ما هي أكثر الأمور التي تلتزم بها أثناء القيادة ؟
١	٥١,٢٢	١٦٨	عدم استخدام التليفون المحمول
٦	١,٢٢	٤	عدم التحدث مع المرافقين
٢	٣٠,٤٩	١٠٠	التركيز وعدم الانشغال بغير الطريق
٣	١٣,٤١	٤٤	الالتزام بالسرعة المقررة
٤	١٢,٢٠	٤٠	الالتزام بكل ما سبق
٥	٢,٤٤	٨	أخرى

يتضح من الجدول السابق أن عينة الدراسة يرون أنه أكثر الأمور التي تلتزم بها أثناء القيادة هي عدم استخدام التليفون المحمول، يليها التركيز وعدم الانشغال بغير الطريق، ثم الالتزام بالسرعة المقررة، ثم الالتزام بكل ما سبق، ثم أخرى ثم عدم التحدث مع المرافقين .

- هل تهتم بالكشف عن حالة سيارتك وسلامتها في حالة السفر لعمليات نقل البضائع ؟

جدول(١٢): يوضح استجابات عينة الدراسة حول مراعاة علامات وإشارات الطريق أثناء سيرك بالسيارة

الدالة	كا	النسبة المئوية (%)	المتوسط الحسابي	لا		إحيانا		نعم		العبارة
				%	ك	%	ك	%	ك	
٠,٠١	١٤٢,٤٤	٩٤,٣١	٢,٨٣	٠,٠٠	٠	١٧,٠٧	٥٦	٨٢,٩٣	٢٧٢	- هل تهتم بالكشف عن حالة سيارتك وسلامتها في حالة السفر لعمليات نقل البضائع ؟

يتضح من الجدول السابق أن عينة الدراسة يوافقون بشكل كبيرة على أنه يهتم بالكشف عن حالة سيارتك وسلامتها في حالة السفر لعمليات نقل البضائع حيث جاء بلغ المتوسط الحسابي (٢,٨٣) بنسبة مئوية (٩٤,٣١) % . كما يتضح من الجدول السابق ان قيمة كا^٢ بلغت (١٤٢,٤٤) وهي دالة عند مستوى دلالة (٠,٠١)، وهذا يدل على أن عينة الدراسة تتوافق حول الموافقة على العبارة المطروحة.

- في رأيك أكثر السائقين مخالفة لقواعد المرور؟

جدول (١٣): يوضح استجابات عينة الدراسة حول أكثر السائقين مخالفة لقواعد المرور

الترتيب	النسبة المئوية (%)	التكرار	- في رأيك أكثر السائقين مخالفة لقواعد المرور؟
٦	١,٥٢	٥	سائقو النقل الثقيل
٥	٣,٦٦	١٢	سائقو النقل العام
٢	٩,٧٦	٣٢	سائقو الملاكى
٤	٤,٨٨	١٦	سائقو التاكسى
١	٨٤,١٥	٢٧٦	سائقو الميكروباص
٣	٨,٥٤	٢٨	جميع ما سبق

يتضح من الجدول السابق أن عينة الدراسة يرون أنه أكثر السائقين مخالفة لقواعد المرور هم سائقو الميكروباص، يليها سائقو الملاكى، ثم جميع ما سبق، ثم سائقو التاكسى، ويليهما سائقو النقل العام، ثم سائقو النقل الثقيل .

- في رأيك ما أكثر عيوب السيارة التي تسبب وقوع الحوادث ؟

جدول (١٤): يوضح استجابات عينة الدراسة حول أكثر عيوب السيارة التي تسبب وقوع

الحوادث

الترتيب	النسبة المئوية (%)	التكرار	- في رأيك ما أكثر عيوب السيارة التي تسبب وقوع الحوادث؟
١	٧٩,٢٧	٢٦٠	عدم سلامة الفرامل
٤	١٠,٩٨	٣٦	عدم وجود اضاءة
٤	١٠,٩٨	٣٦	عدم وجود اشارات
٣	١٢,٢٠	٤٠	عدم وجود مرايات
٢	٣٢,٩٣	١٠٨	عدم سلامة الاطارات
٦	١,٢٢	٤	عدم وجود طفاية الحريق
٥	٣,٦٦	١٢	اخرى

يتضح من الجدول السابق أن عينة الدراسة يرون أنه أكثر عيوب السيارة التي تسبب وقوع الحوادث هي عدم سلامة الفرامل، يليها عدم سلامة الاطارات، ثم عدم وجود مرايات، ثم عدم وجود اضاءة وعدم وجود اشارات، ثم اخرى، ثم عدم وجود طفاية الحريق.

- فى رأيك كيف تتسبب حمولة السيارة فى وقوع الحوادث؟

جدول (١٥): يوضح استجابات عينة الدراسة حول كيف تتسبب حمولة السيارة فى وقوع الحوادث

الترتيب	النسبة المئوية (%)	التكرار	- فى رأيك كيف تتسبب حمولة السيارة فى وقوع الحوادث؟
٥	١,٢٢	٤	ارتفاع الحمولة عن سطح السيارة
٣	١٤,٦٣	٤٨	تحميل السيارة بأشياء غير معدة لحملتها
١	٥٧,٣٢	١٨٨	عدم تماسك الحمولة فوق السيارة
٢	٣٠,٤٩	١٠٠	إذا زادت عن المقرر للسيارة
٤	٣,٦٦	١٢	اخرى

يتضح من الجدول السابق أن عينة الدراسة يرون أنه كيف تتسبب حمولة السيارة فى وقوع الحوادث هي عدم تماسك الحمولة فوق السيارة، يليها إذا زادت عن المقرر للسيارة، ثم تحميل السيارة بأشياء غير معدة لحملتها، ثم اخرى، ثم ارتفاع الحمولة عن سطح السيارة .

- فى رأيك ماهى حالات الجو التي تتسبب فى وقوع حوادث؟

جدول (١٦): يوضح استجابات عينة الدراسة حول حالات الجو التي تتسبب فى وقوع حوادث

الترتيب	النسبة المئوية (%)	التكرار	- فى رأيك ماهى حالات الجو التي تتسبب فى وقوع حوادث؟
٣	٦,١٠	٢٠	الأمطار
١	٨٢,٩٣	٢٧٢	الضباب
٢	٢٠,٧٣	٦٨	العاصفة الترابية
٤	٢,٤٤	٨	اخرى

يتضح من الجدول السابق أن عينة الدراسة يرون أنه أكثر حالات الجو التي تتسبب فى وقوع حوادث هي الضباب ثم العاصفة الترابية يليها الأمطار .
يتضح من الجدول السابق أن عينة الدراسة يرون أنه أهم الأسباب التي تسبب وقوع حوادث عادة هي السائق ثم حالة الجو ثم المشاة ويليها السيارة.

أهم نتائج البحث

١- الحسابي (٢) أن غالبية عينة الدراسة تقدر أسرهم ظروف عملهم حيث جاء بلغ المتوسط. (٥٦) بنسبة مئوية (٨٥,٣٧%). وهذا يعطي دلالة إحصائية على أن معظم الأسر لديهم وعى بظروف عمل أزواجهم حيث بلغت النسبة المئوية (٨٥,٣٧%) وهذا يتفق مع نظرية الدور.

٢- أن عينة الدراسة يوافقون بشكل كبيرة على أنه الإضاءة غير الكافية على الطريق يمكن أن تسبب لك مشكلة أثناء سيرك بالسيارة حيث جاء بلغ المتوسط الحسابي (٢,٩١) بنسبة مئوية (٩٧,١٥)%. وهذا يعطي دلالة إحصائية على سوء الخدمات والانارة على الطريق والتي تؤدي إلى حوادث الطرق حيث بلغت نسبتهم (٩٧,١٥)%. وهذا يتفق مع دراسة كرستيان ١٩٨٨ .

٢- أن عينة الدراسة يوافقون بشكل متوسط على أن الشعور أن عمالك سبب حرمانك من إعطاء العطف والحنان لأولادك حيث جاء بلغ المتوسط الحسابي (١,٦٢) بنسبة مئوية (٥٤,٠٧)%. وهذا يعطي دلالة إحصائية على أن نسبة من عينة الدراسة لديها الشعور بالذنب اتجاه

الاولاد نتيجة غيابه عن المنزل اثناء فترة العمل حيث بلغت نسبتهم (٥٤,٠٧)%. وهذا يتفق مع نظرية علم النفس التجريبي.

٣- أن عينة الدراسة يوافقون بشكل قليل على المعاناة من مشكلات أسرية حيث جاء بلغ المتوسط الحسابي (١,٣٩) بنسبة مئوية (٤٦,٣٤)%. وهذا يعطي دلالة إحصائية على أن عينة الدراسة ذات استقرار اسري حيث بلغت نسبتهم

(٤٦,٣٤)%. وهذا يتفق مع النظرية البنائية الوظيفية ودراسة عماد الدين سلطان.

٤- أن عينة الدراسة يوافقون بشكل قليل على أن المشكلات مع الأصحاب تزيد من مشكلات العمل حيث جاء بلغ المتوسط الحسابي (١,٤٩) بنسبة مئوية (٤٩,٥٩)%. وهذا يعطي دلالة إحصائية على أن عينة الدراسة ذات علاقات اجتماعية حميمة مع

الاصحاب حيث بلغت نسبتهم (٤٩,٥٩)%. وهذا يتفق النظرية التفاعلية الرمزية.

٥- أن عينة الدراسة يوافقون بشكل قليلة على أنه تفقد القدرة على التركيز أثناء قيادتك للسيارة بسبب الحالة النفسية حيث جاء بلغ المتوسط الحسابي (١,٤١) بنسبة مئوية (٤٧,١٥)%. وهذا يعطي دلالة إحصائية على أن الحالة النفسية مستقرة لدى عينة الدراسة أثناء

التركيز في قيادة العربة حيث بلغت نسبتهم (٤٧,١٥)%. وهذا يتفق مع دراسة أويميت، ماري كلير ou imiet, marieclaudé كندا.

- ٦- أن عينة الدراسة يرون أنه أكثر عيوب السيارة التي تسبب وقوع الحوادث هي عدم سلامة الفرامل، يليها عدم سلامة الاطارات، ثم عدم وجود مرايات، ثم عدم وجود اضاءة وعدم وجود اشارات، ثم اخرى، ثم عدم وجود طفاية الحريق.
- وهذا يعطي دلالة على أن عينة الدراسة لديهم خبرة بمكونات السيارة والأكثر خطورة وهذا يتفق مع دراسة جلال بن مصطفى الصياد وآخرون -٢٠٠٠م .
- ٧- أن عينة الدراسة يرون أنه اهم العلامات والإشارات التي تهتم بمراعاتها هي المزلقان، يليها المنحنى، ثم المطبات الصناعية، ثم التقاطع، يليها المستشفيات والمدارس وعبور المشاة . وهذا يعطي دلالة إلى أن عينة الدراسة لديهم وعى مروري بمعرفة أهم العلامات والاشارات وهذا يتفق مع دراسة خالد عبد الباقي محمد الخطيب - ٢٠٠٤م .
- ٨- أن عينة الدراسة يرون أنه كيف تتسبب حمولة السيارة في وقوع الحوادث هي عدم تماسك الحمولة فوق السيارة، يليها إذا زادت عن المقرر للسيارة، ثم تحميل السيارة بأشياء غير معدة لحمولتها، ثم اخرى، ثم ارتفاع الحمولة عن سطح السيارة . وهذا يعطي دلالة على مدى معرفة عينة الدراسة بخطورة الحمولة الزائدة على العربة وعدم تماسكها والتي قد تؤدي الى حوادث الطرق .
- ٩- أن عينة الدراسة يرون أنه أكثر حالات الجو التي تتسبب في وقوع حوادث هي الضباب ثم العاصفة الترابية يليها الأمطار . وهذا يعطي دلالة إلى مدى خطورة الضباب وآثره في وقوع الحوادث ثم العاصفة الترابية يليها الأمطار وهذا يتفق مع دراسة على بن سعيد الغامدي وآخرون - ٢٠٠٣م .
- ١٠- أن عينة الدراسة يرون أنه أهم الأسباب التي تسبب وقوع حوادث عادة هي السائق ثم حالة الجو ثم المشاة ويليها السيارة . وهذا يعطي دلالة الي مدى وعى معظم عينة الدراسة بمهنة قيادة العربات ثم سوء الاحوال الجوية ثم المشاة ويليها السيارة وهذا يتفق مع دراسة جمال عبد العال - ٢٠٠٥ . ودراسة فرج عبد القادر طه - ١٩٧٩م .

توصيات البحث

وفي ضوء ما توصلت إليه نتائج الدراسة الراهنة يقترح الباحث ما يلي:

- ١- توعية سائقي النقل الثقيل بأهمية التمسك بالقيم الدينية والاجتماعية الأصيلة والتي تميز المجتمع المصري عن غيره من المجتمعات الاخرى فيما يخص تناول بعض العقاقير والأدوية اثناء القيادة.
- ٢- يجب تنمية الوعي بالثقافة المرورية لدى سائقي النقل الثقيل من خلال وسائل الإعلام المختلفة.
- ٣- لا بد من تفعيل دور النقابات الخاصة بسائقي النقل الثقيل توعيتهم بضرورة الإلتزام بالإشارات والإرشادات المرورية المختلفة.
- ٤- ضرورة القيام بمزيد من الدراسات حول منظومة الطرق والإطلاع على أحدث الإرشادات المرورية للطرق على المستوى العالمي.
- ٥- عمل كتيبات مصورة تعليمية ومفسرة لإرشادات وقوانين المرور والطرق توزيعها على السائقين أثناء الترخيص.
- ٦- أهمية إضافة مادة لقواعد وآداب المرور في مناهج التعليم في مصر.
- ٧- سلوك الأفراد له تأثير سلبي على مشكلة حوادث الطرق.
- ٨- الانفلات الأخلاقي له تأثير سلبي على مشكلة حوادث الطرق.
- ٩- عدم توفير وسيلة آمنة لعبور المشاة خاصة على المحاور السريعة.
- ١٠- التشريع الرادع لمحاسبة المخالفين للقوانين والتشريعات المرورية عن عمد.

المراجع

- الجهاز المركزي للتعبئة والإحصاء، النشرة السنوية لحوادث السيارات عام ٢٠١٠، تقرير صادر خلال عام ٢٠١١، ص ٣
- التقرير السنوي لأهم الأزمات والكوارث والأحداث الطارئة، مجلس الوزراء، مركز المعلومات ودعم من الاصابات الناجمة عن حوادث المرور، ٢٠١٢
- التقرير السنوي لأهم الأزمات والكوارث والأحداث الطارئة، مجلس الوزراء، مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار، ٢٠٠٧، ص ٣٤

هشام بشير: مشكلة حوادث الطرق في مصر، مركز الأهرام للدراسات السياسية والاستراتيجية، مؤسسة الأهرام، القاهرة، (أكتوبر ٢٠٠٨) العدد ١٩، ١٢.

عصام شرف: حق الحياة قبل الحقوق الاجتماعية ، حقوق المواطن في الشارع وأداء البيروقراطية (حالة حوادث الطرق) : بحث مقدم لمؤتمر المواطنة المصرية ومستقبل الديمقراطية ، رؤى جديدة لعالم متغير ، مركز البحوث للدراسات السياسية بكلية الاقتصاد والعلوم السياسية ، جامعة القاهرة من ٢١-٢٣ (ديسمبر ٢٠٠٣)

تقرير الادارة العامة للمرور، وزارة الداخلية، ٢٠٠٣ .

جلال بن مصطفى الصياد وآخرون(٢٠٠٠): دراسة علاقة الحوادث المرورية بنوع المركبة، جدة، جامعة الملك عبد العزيز، مدينة الملك عبد العزيز للعلوم والتقنية.

طلعت إبراهيم لطفي، كمال عبد الحميد الزيات(٢٠٠٥م): النظرية المعاصرة في علم الاجتماع، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، ص ١١٩ - ١٢٠.

سمير نعيم أحمد(٢٠٠٣): النظرية في علم الاجتماع، دراسة نقدية، دار المعارف، القاهرة، ص ٢٥٧.

محمد عاطف غيث(٢٠٠٠): مجالات علم الاجتماع المعاصر، أسس نظرية ودراسات واقعية، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، م، ص ٧١.

أحمد زايد(٢٠٠١م): علم الاجتماع بين الاتجاهات الكلاسيكية والنقدية، دار المعارف، ص ٤٥٦.

محمد سلامة محمد غباري(٢٠٠٤م): الانحراف الاجتماعي ورعاية المنحرفين ودور الخدمة الاجتماعية معهم، المكتب الجامعي الحديث، طبعة ١، الإسكندرية، ص ١٨٥ - ١٨٧.

سلوى علي سليم(٢٠٠٣): الإسلام والضبط الاجتماعي، مكتبة وهبه، القاهرة، ص ٢٧ - ٣٣.

محمد عبد السميع(٢٠٠٠): مناهج البحث الاجتماعي، (القاهرة ، دار ابو المجد للطباعة الهرم، ص ٢٠١.

راضي عبد المعطي السيد(٢٠٠٨م): الآثار الاقتصادية لحوادث المرور، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، مركز الدراسات والبحوث، الرياض، ١٤٢٩هـ.

جمال عبد المحسن عبد العال(٢٠٠٥م): العناصر الرئيسية المؤثرة في الحوادث المرورية، دراسة تحليلية علي مدينة جدة، مجلة البحوث الأمنية، مركز البحوث والدراسات بكلية الملك فهد الأمنية، ١٤٢٦هـ، ص ١٩٥.

السيد علي شتا: النظرية المعاصرة لعلم الاجتماع، مطبعة الإشعاع الفنية، الإسكندرية، د.ت، ص ١٣.

قاسم أحمد عامر: حوادث السير والمرور والضحايا الناجمة عنها (إمارة الشارقة) ٢٠٠٤، الفكر الشرطي، الإمارات العربية المتحدة، الشارقة، مجلد الرابع عشر، العدد الثاني، (يوليو ٢٠٠٥) ص ١٧٧ - ١٧٩.

علي بن سعيد الغامدي وآخرون(٢٠٠٣): تأثير الضباب علي السلامة المرورية، المملكة العربية السعودية، مدينة الملك عبد العزيز للعلوم والتقنية، الإدارة العامة لبرامج المنح

عبد الرحمن عسيري(١٩٩٨م): الجوانب الاجتماعية للمخالفات المرورية، دراسة تطبيقية علي الطلبة الجامعيين، المؤتمر الوطني الأول للسلامة المرورية، الرياض

Bhattacharya, Soma, the value of mortality risk reductions in Delhi, India, proguest Dissertations and theses 2006, section 0117, part 0501 207 pages (PH.D dissertation United States – Maryland: University of Maryland, Colege park. 2006. publication Number: AAT 3241517.

Broughton jermy, The Benefit of improved Car secondary safety , Accident, Analysis & prevention, Volume 35, issue4, July 2003, pp. 527 – 535.

Golob, T.F. & Regan, A.C., Traffic Conditions and truck Accident of Urban free ways submitted for presentation at the 2005 Annual Meeteing of transportation University of California, 1005.

<http://acpss.ahram.org/ahram%5C2008%5C10%5C1255CCAIRO.HT>.

Khalayleh, Yahia Ali: The potential for accident reduction in developing countries with particular reference to Jordan proquest Dissertations and Theses 1999. Section 5036, part 0543 (PH.D disseratation) England: University of Southampton (United Kingdom) 1999. publication Number: AAT c801555.

Lionton Ralph: Status and role in loser and rosenbery (eds) sociological theory, London, Macmillan, 2004 , P. 345 – 347.

Ouimet, Marie (Claude prevention speed on the road. Legistation disposition, Canda University of Montreal (Canda) 2005 . publication Numer AATNR09358.

**PSYCHOLOGICAL AND ENVIRONMENTAL
VARIABLES ASSOCIATED ROAD ACCIDENT WITH
HEAVY TRANSPORT DRIVERS
FIELD STUDY ON A SAMPLE OF TRANSPORT
DRIVERS IN FAYOUM GOVERNORATE**

[7]

Awad, M. I.⁽¹⁾; Shafiq, G. A.⁽²⁾ and Abdul Hamid, A. F. A.

1) Institute of Environmental Studies and Research, Ain Shams University 2) Institute of Postgraduate Childhood Studies, Ain Shams University.

ABSTRACT

This study seeks to identify the most important psychological and social variables (such as family problems -haouralsaiq Balarzaan himself and his work - poor working conditions - and the ability of the driver to Turkazotina leadership because of the psychological state - the mood of Lycia Iq- and Introversion and isolation from people -uallaqh

driver with his companions - problems with mates) that affect heavy transport drivers that lead to road accidents, as well as determine the effect of environmental factors such as (human - vehicle - road - natural factors such as storms, wind and Alomtarwalillab), which also affect heavy transport drivers, leading to road accidents.

The researcher used the descriptive analytical method Balastbar also used as a tool for data collection was applied Alastbar tool on a random sample of 328 of the heavy transport drivers in Fayoum Governorate.

The study found a number of findings, including:

- describes the field data from the height of see the lack of fractional problems for up to 46.34% versus 53.66%.
- the high proportion of see that complacency to reach 94.31%.
- the high proportion of see that poor working conditions have an impact Ai breath for up to 83.74%.
- the high proportion of smokers up to 93.50%.
- high rate of exposure to see the harassment of the other motorists to reach 95.53%.
- the high proportion of mind see signs and road signs while walking to reach 96.75%.
- the high proportion of see that the most important signs and signals that the driver is interested in observing is Zleghan.
- the high rate of traffic see that man has an important role in organizing the traffic to reach 95.53%.
- the high proportion of see that man Beverq traffic in the treatment of drivers for up to 92.28%.
- the high proportion of see that the study sample taking some kind of drug for up to 70.73%.
- proportion of the decline has seen the ability to concentrate while driving due to the psychological state of up to 47.15%.

The study recommended:

- Educating heavy transport drivers of the importance of adhering to the religious and social values that distinguish authentic Egyptian

society from others from other communities with regard to taking certain drugs and medicines while driving.

- Must develop an awareness of traffic culture among drivers of heavy transport through various media.
- Has to be activating the role of trade unions driver for heavy transport sensitize them to abide by the various signals and traffic instructions.
- Work stimulating seminars for drivers within the trade unions and traffic departments to work on the continuous update them with guidance and traffic laws and new ones.
- Worked booklets illustrated educational and explained to the guidance and traffic laws and roads are distributed to drivers during license.
- The importance of adding substance to the rules and ethics of the traffic in the education curricula in Egypt.
- The behavior of individuals has a negative impact on the problem of road accidents.
- Moral chaos has a negative impact on the problem of road accidents.
- That good conduct, which takes into account the human right of way and the right of others from its users is a measure of progress and civilization in the states.
- Failure to provide a safe way to cross the infantry private on fast axes.