

## التفسير السببي لحوادث السير وسلوكات استعمال الطريق لدى الراجلين

يوسف يعقوبي

youssef.yaakoubi@ced.uca.ma

كلية الآداب والعلوم الإنسانية جامعة القاضي عياض، مراكش، المغرب

### ملخص

هدفت هذه الدراسة إلى الكشف عن العلاقة بين أنواع العزو السببي وتقييم المخاطر لدى عينة من الراجلين، استنادا إلى المنهج الوصفي التحليلي. وقد اعتمدنا على النظرية الكلاسيكية للعزو السببي لصاحبها فريترز هايدر (1958) في تفسير حوادث السير على الطرقات داخل المجال الحضري، وقد اشتملت عينة الدراسة على 64 رجلا من الذكور والإناث تتراوح أعمارهم ما بين 19 و66 سنة، وتم تقييهم إلى ثلاث مجموعات فرعية: مجموعة الموظفين والمتقاعدين (15 فردا)، ومجموعة العمال وربات البيوت (16 فردا)، ثم مجموعة الطلبة (33 فردا). أما فيما يخص جمع البيانات، فقد اعتمدنا على مقياسين؛ مقياس العزو السببي ومقياس تقييم المخاطر، وتمت معالجتها باستخدام المتوسطات والانحرافات المعيارية الخاصة بالدرجات المحصل عليها من لدن أفراد كل مجموعة فرعية من المجموعات الثلاث المشكلة لعينة دراستنا. وأظهرت النتائج وجود علاقة ارتباطية بين العزو السببي وتقييم المخاطر، حيث اتضح أن الأفراد ذوو العزو السببي الداخلي هم الأكثر ميلا لتجنب المخاطر واحترام معايير السلامة الطرقية مقارنة بالأفراد ذوو العزو السببي الخارجي.

**الكلمات المفتاحية:** العزو السببي؛ العزو السببي الداخلي؛ العزو السببي الخارجي؛ الراجلين.

## Causal interpretation of traffic accidents and road use behaviors among pedestrians

Youssef Yaakoubi

youssef.yaakoubi@ced.uca.ma

Faculty of Letters and Human Sciences, Cadi Ayyad University, Marrakech, Morocco

### Abstract

This study aims at exploring the relationship between the types of the causal attribution and risk evaluation by employing a descriptive method on a Moroccan sample. According to a psycho-sociological, descriptive analytical study, we have applied the classical theory of the causal attribution of Fritz Hyder (1958) to explain the car accidents on roads in the urban area. The study sample included 64 male and female pedestrians aged between 19 and 66 who were classified into 3 sub-groups: the group of employees and retired people (15 individuals), the group of workers and housewives (16 individuals) and the group of students (33 individuals). Concerning the data collection, the study used two scales; the scale of the causal attribution and the scale of risk evaluation. The data collection was treated by using the means and the standard deviations related to the scores of individuals of each sub-group of the study sample. Results showed a correlation between causal attribution and risk evaluation as it was noticed that individuals with internal causation are more inclined to avoid risks and respect the standards of road safety in comparison to individuals with external causation.

**Keywords:** causal attribution; internal causation; external causation; pedestrians.

عرفت حوادث السير بالمغرب تزايدا مرتفعا على مر السنوات (مدونة السير على الطريق من سنة 2010 إلى سنة 2015)، خلفت على إثرها ضحايا أكثر من القتل والجرح، وتسببت في إعاقات دائمة لدى فئات منهم وهذا كان له وقع سلبي على المجتمع ونموه بشكل طبيعي وسليم، لأن هؤلاء الضحايا يشكلون عبئا كبيرا على الدولة ونفقاتها في توفير الرعاية الصحية لهم. لهذا كان من اللازم إجراء بحوث ميدانية لمعرفة أسباب حوادث الطرقات وإيجاد حلول علمية لتفادي هذه الأفة، ورغم أن الدولة والجهات المعنية قامت بوضع برامج توعوية وترسانة قانونية ذات طابع جزري بالنسبة لكل مخالف لها، إلا أننا لا نزال نشاهد باستمرار حصد الأرواح على الطريق يوميا. ولهذا ارتأينا أن نقوم في هذه الدراسة الميدانية بتشخيص مكامن الخلل في هذه الظاهرة وأسبابها وتأثيراتها على المجتمع من الناحية (النفس-اجتماعية) والطول العملية للتقليل منها، وذلك وفق دراسة سيكوسوسبولوجية. دراستنا الحالية ستعرض نتائج البحث الميداني الذي أجريناه بخصوص موضوع " التمثلات حول أسباب الحوادث وسلوكات الراجلين اتجاه المخاطر "، حيث سنحاول أولا تسليط الضوء على هذا الموضوع، علما أن هناك قلة وندرة الدراسات والأبحاث التي تناولت الظاهرة خصوصا في حدود ما أتاحت لنا فرصة الاطلاع عليه، ثم ثانيا سنعمل على تدعيم هذه الدراسة بنظرية العزو السببي التي تساعدنا في تحديد السلوك المستقبلي للفرد والتعرف على أنماطها التي يستخدمها الراجل في تفسير سلوكه.

### أهمية الدراسة

تكمن أهمية هذه الدراسة في معرفة أنماط العزو التي يستعملها الراجلين عند تعرضهم لحوادث السير، وكذا مقارنة فئات الدراسة وتحديد أيهم لديه عزو سببي داخلي أثناء تعرضه وجها لوجه مع الحادثة.

### أهداف الدراسة

تتلخص أهداف الدراسة في الجوانب التالية:

- التعرف على طبيعة العلاقة بين العزو السببي وتقييم المخاطر لدى الراجلين؛
- التعرف على الفروق بين المجموعات الفرعية المكونة لعينة الدراسة.

### مفاهيم البحث

- العزو السببي: يقصد به طريقة ميل فكر الفرد لتفسير نجاحه أو فشله في مهمة ما. وينقسم إلى قسمين:
  - العزو السببي الداخلي: نقصد به عندما يعزو أو ينسب الفرد مسؤولية أفعاله لنفسه وليس إلى أي جهة أخرى.
  - العزو السببي الخارجي: وهو عكس العزو الداخلي؛ أي عندما ينسب الفرد أفعاله وسلوكه إلى الآخر أو إلى ما هو خارج عن ذاته.
- الراجلون: يقصد بهم مجموع الأفراد المشاة على الطريق وغير مستعملي وسائل النقل.

### 1. الإطار النظري

قبل عرض الاتجاهات النظرية المفسرة للعزو السببي، يتعين تقديم تعريف لغوي اصطلاحى لهذا المفهوم، وعلى هذا الأساس سنعمل على تعريفه قبل عرض كل ما يتصل بالنظريات المفسرة له.

#### 1.1 تعاريف العزو السببي

أ. تعريف العزو السببي:

يعد مفهوم العزو السببي مفهوما من مفاهيم المعرفة الاجتماعية، وسنتناول في هذا الصدد بعض التعريفات التي قدمت لهذا المفهوم.

- يعرفه طريف شوقي (2003) " على أنه بمثابة محاولات الفرد لفهم وتفسير أسباب سلوك الآخرين كمقدمة ضرورية للتنبؤ بدرجات متفاوتة من الدقة به بالإضافة إلى امكانية التحكم النسبي فيه".

- وعرفه Rotter (1966): " بأنه إدراك الفرد بأن أفعاله وتصرفاته تأتي نتيجة عوامل خارجية مثل الحظ والصدفة والقدر أو نتيجة تأثير الآخرين أو داخلية كالجهد والقدرة". " (مجنح، 2020).
- العزو السببي في علم النفس يفيد أن لدى كل فرد ميل فطري لتفسير نجاحه وفشله في مهمة ما، إذ هو يعزو ويسند النجاح أو الفشل في موقف من مواقف الحياة المختلفة إلى أسباب مختلفة ويفسره بها.
- العزو السببي إذن، هو نوع من الاسنادات التبريرية والتفسيرية لوضعية نجاح أو فشل يعيها الفرد، غير أن هذه الاسنادات قد يتم ربطها بأسباب داخلية أو خارجية، كأن نُسند أو نعزو حادثة سير وقعت لنا على الطريق لعدم انتباه السائق بدل (ربطه بعدم) وجوب احترامنا لقوانين السير.

#### ب. نظرية العزو السببي لـ فرتز هايدر (1958) Fritz Heider

توضح نظرية " العزو السببي"، أن الفرد في حياته اليومية يحاول تفسير أي سلوك يصدر منه أو من غيره، في ضوء ما هو متوفر لديه من معلومات. ويؤدي العزو دورا جوهريا في حياة الفرد الاجتماعية والنفسية، من خلال ما يقوم به من تأثير على تقليل الظواهر، وإدراك أسبابها، وطريقة التفاعل مع البيئة الخارجية. كما هو معلوم، فهذا البحث يهدف بالأساس إلى التحقق من تأثير التمثلات والمعتقدات في تسبب الحوادث المرورية وتقييم مخاطر الراجلين، والكشف عن هذه العلاقة يجد له أسسا ضمن أسس نظرية الإسناد السببي لـ هايدر (1958) F.Heider الذي يعد المؤسس الأول لهذه النظرية، إلا أن هناك مجموعة من الباحثين الذين اشتغلوا على جوانب أخرى لهذه النظرية، من قبيل "إدوارد جونيز وكيت ديفز" (1965) حول نموذج نظرية الإسناد المتطابق، ونظرية كيلي (1967) Kelley حول نموذج نظرية التباين المشترك والخطأ البيئية، ونموذج نظرية عزو الإنجاز المدرسي. (بلحاج، 2010).

وقد توصل هايدر إلى نتيجة مفادها أن هناك بعدان أساسيان يلعبان دورا في تطور العزو، فالأول داخلي والآخر خارجي. ويعتبر هايدر عزو الفرد لسلوك الآخر، محط إدراك الفرد للقوى الخارجية أو الداخلية، في حين هناك دافعين وراء التفسيرات السببية التي يقدمها الأفراد وهي:

- ❖ الدافع الأول: يتمثل في الحاجة إلى تكوين فهم متنسق ومتربط عن العالم المحيط.
  - ❖ الدافع الثاني: حاجة الفرد للتحكم والسيطرة على البيئة والتنبؤ بالعالم المحيط به.
- تقوم نظرية العزو السببي أيضا على عنصر أساس وهو الإدراك perception، وعندما يتم سؤال الأفراد عن السبب الذي يعزون إليه نجاحهم أو فشلهم، فإننا في حقيقة الأمر نسألهم عن إدراكهم (kouabanen, 2000). ويرى هايدر Heider أن الخطوة الأولى التي نخطوها في تحليلنا السببي لما نواجهه من أحداث ونتائج، هي أولا: تحديد موقع السبب الذي قادنا إلى الحادثة أو السلوك، فيما إذا كان يتعلق بالفرد نفسه ويسمى (داخليا)، أو بعوامل محيطية بالإنسان وتسمى (خارجية)، ثانيا: نضيف هذه الأسباب الداخلية والخارجية إلى عوامل خاضعة لإرادة الفرد، أو غير خاضعة لإرادته (غباري، أبو شندي، أبو شعيرة، و جرادات، 2018).
- وتقوم نظرية العزو السببي على افتراضات عدة منها:
- ❖ أننا نحاول تحديد أسباب سلوكنا وسلوك الآخرين، وذلك لأننا مدفوعين للبحث عن معلومات تساعدنا في تحديد العلاقة بين السبب والنتيجة؛
  - ❖ إن الأسباب التي نقدمها لتفسير سلوكنا ليست عشوائية، بل إن هذا الأخير يعزى إلى مجموعة من القواعد والضوابط؛
  - ❖ تؤثر الأسباب التي نحددها لنتائج سلوكنا في السلوك الانفعالي وغير الانفعالي على المدى البعيد مكونة بذلك نهجا لدى الفرد والمجتمع.

#### ت. تقييم المخاطر عند الراجلين:

تشكل الحوادث إبطا للأفراد الذين هم في أمس الحاجة للراحة، ولهذا تعتبر الوقاية من الحوادث وتفسير أسباب وقوعها، الهاجس الأكبر للمتخصصين في السلامة والعمال (الذين يواجهون المخاطر) على حد سواء. إن الدراسة والوقاية من حوادث السير، لا يفرضها وضع اقتصادي فقط، وإنما هي ضرورة إنسانية واجتماعية أيضا، كما أنها انعكاس لظروف الأمن المتدهورة، أو التفاعل الخاطي بين الراجل والحادث وجها لوجه. وفي الكثير من الأحيان تؤدي الحادثة إلى الأسوأ كونها مادية واجتماعية وأكثر أو أقل أهمية نفسية. ويتم تقسيم نسبة الحوادث في أماكن الحادث من خلال معدل الوفيات والإصابات بالأمراض وأيضا من خلال التكاليف النفسية (kouabanen, 2000).

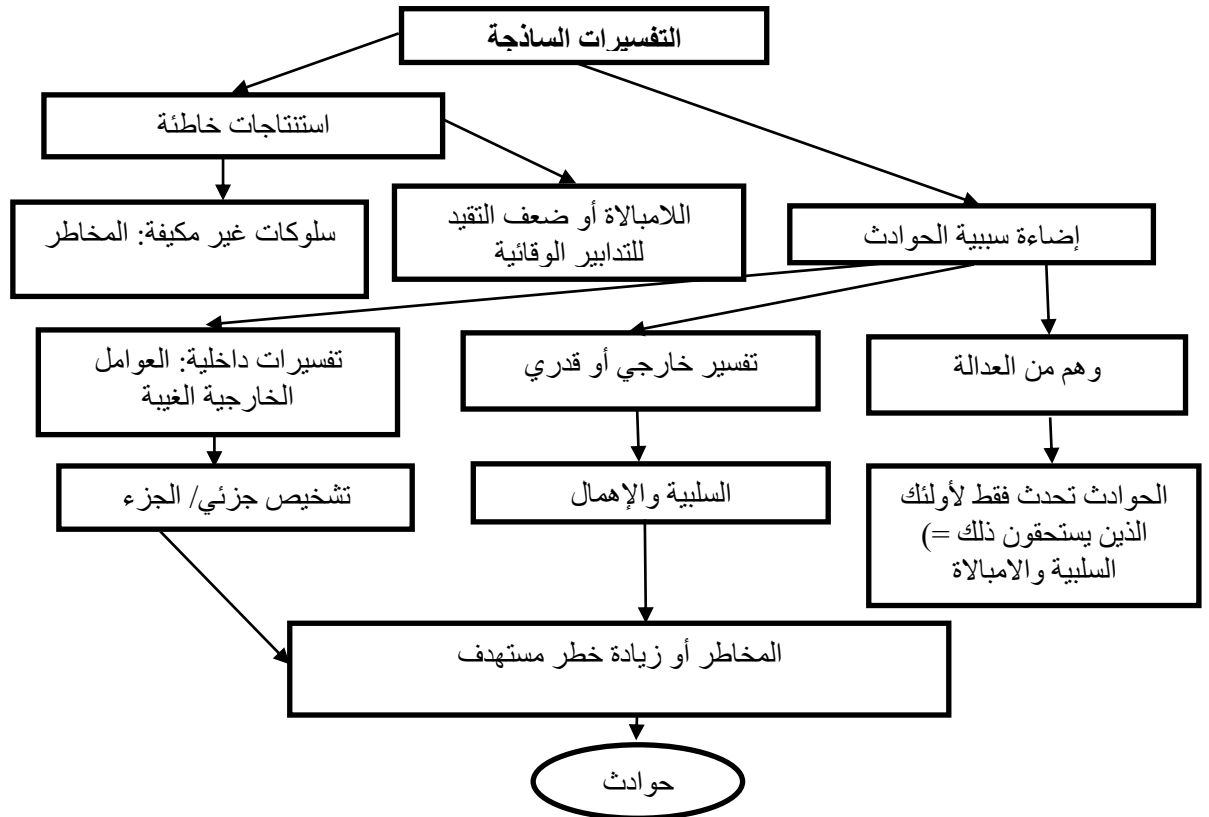
## ❖ التفسيرات الساذجة وتشخيص السلامة:

يلاحظ أن سلوكيات الأفراد تميل وفقا لاستنتاجات السببية التي يقدمونها، ويؤثر المستوى الهرمي داخل المنظومة على تأثير سلوك الأفراد، حيث نلاحظ أن الأشخاص الذين يشغلون مناصبا رفيعا في الهرم التنظيمي لا يفسرون وقوع الحادث بنفس طريقة الناس الذين هم في الجزء السفلي من التسلسل الهرمي. وتميل الفئة الأولى إلى أن تنسب الحادث إلى العوامل التي تنطوي خصوصا على الغفلة وعدم إتباع تدابير السلامة وقلة الخبرة وما إلى ذلك، في حين الفئة الثانية تميل إلى العوامل الخارجية كضغط الوقت، وقلة المعدات أو سونه (Kouabenen, 2006). وبشكل عام غالبا ما تكون التفسيرات دفاعية؛ من أجل حماية الذات وبقدر ما تتصل بالعوامل الخارجية بسبب تدخل الآخرين أو سوء الحظ وخصوصا عندما يقول أحدهم إن الحادث هو تشارك بطريقة أو بأخرى، وغالبا تؤدي التفسيرات الساذجة (مثلها مثل التفسيرات القدرية) إلى إهمال إجراءات السلامة، كما نعتبر أن الحادث نتج عن الآخرين أو أنه يرجع إلى ظروف خارجة عن سيطرتنا.

## ❖ العلاقة بين إدراك المخاطر وسلوك الوقاية:

لدراسة العلاقة بين إدراك المخاطر وسلوك الوقاية، لابد من الإجابة على مجموعة من التساؤلات منها؛ هل إدراك أو تصور المخاطر يؤدي تلقائيا لحماية الذات؟ هل الأشخاص الذين يتعرضون إلى المخاطر هم الذين لا ينتبهون؟ ما الرابط الذي يمكن أن يكون بين تصور المخاطر، والسلوك، والرغبة في الحماية؟ للإجابة عن هذه التساؤلات، أجريت عدد من الدراسات في محاولة للربط بين إدراك المخاطر والسلوك الوقائي الذاتي. وقد خلصت بعض الدراسات إلى وجود تأثير إيجابي لتصور المخاطر على السلوك الوقائي، في حين خلصت دراسة Van der (1996) إلى العكس، أي إلى علاقة سلبية بين إدراك المخاطر والسلوك الوقائي (Kouabenen, 2006). وبذلك يمكن أن نذهب إلى أن الرغبة في المخاطرة تنتج عن الجهل أو التقييم الخاطئ للمخاطر. لكن، يمكن أن نواجه حالات ترغب في المخاطرة (واعية) وهذا يعني أن هذه الحالات يكون فيها الأفراد أكثر إدراكا للمخاطر، ومع ذلك يقدمون عليها، وفي بعض الأحيان يسعون إليها، على سبيل المثال (أعمال البناء والتشييد، السيارات الرياضية، الطريق السيار... وما إلى ذلك).

شكل 1. خطأة توضح نموذج التفسيرات الساذجة (Kouabenen, 2006, p. 248)



توضح الخطأ أعلاه التفسيرات الساذجة؛ فإذا كانت هذه الأخيرة ذات استنتاجات خاطئة، فهي تؤدي إلى اللامبالاة ومنه انخفاض تدابير الوقاية، أو تؤدي إلى سلوكات غير قادرة على التأقلم. أما إذا كانت التفسيرات الساذجة ذات إضاعة سببية للحوادث، فهي إما تفسيرات داخلية أو خارجية أو قدرية وهاتان الأخيرتان تؤديان إلى السلبية والإهمال وبالتالي وقوع الحادث.

## 2.1 متوسط إحصائيات حوادث السير الجسمانية ما بين 2010 – 2015 بالمغرب

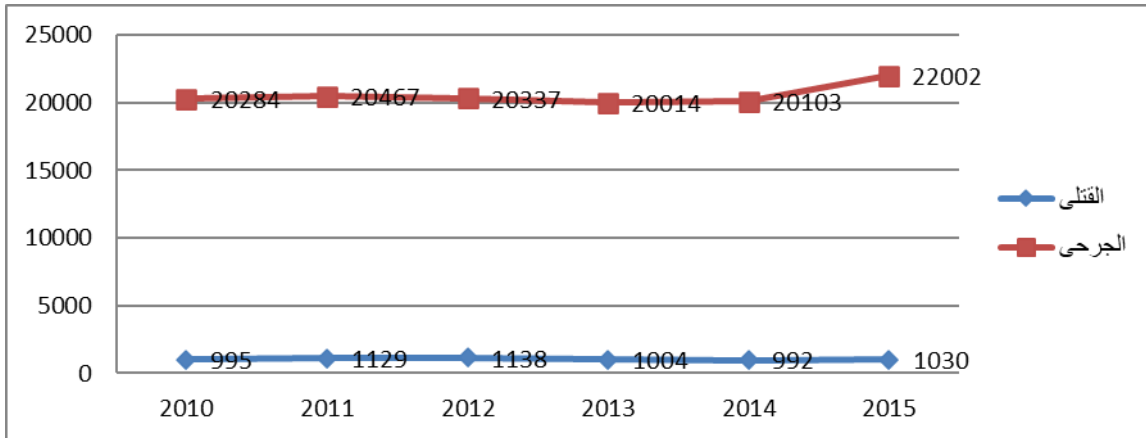
تم إدراج متوسط إحصائيات حوادث السير الجسمانية من سنة 2010 إلى سنة 2015 لمعرفة مؤشرات الحوادث وعدد القتلى الراجلين الناتجة عن حوادث السير.

❖ عدد الجرحى والقتلى الراجلين بالمغرب ما بين 2010 – 2015

جدول 1. يوضح عدد الجرحى والقتلى الراجلين ضحايا حوادث السير بالمغرب (مدونة السير على الطريق)

السنوات	عدد جرحى الراجلين	عدد قتلى الراجلين
2010	20284	995
2011	20467	1129
2012	20377	1138
2013	20014	1004
2014	20103	992
2015	22002	1030
المجموع	123247	6288

## مبيان 1. تغيرات حوادث السير الجسمانية بالمغرب ما بين 2010-2015



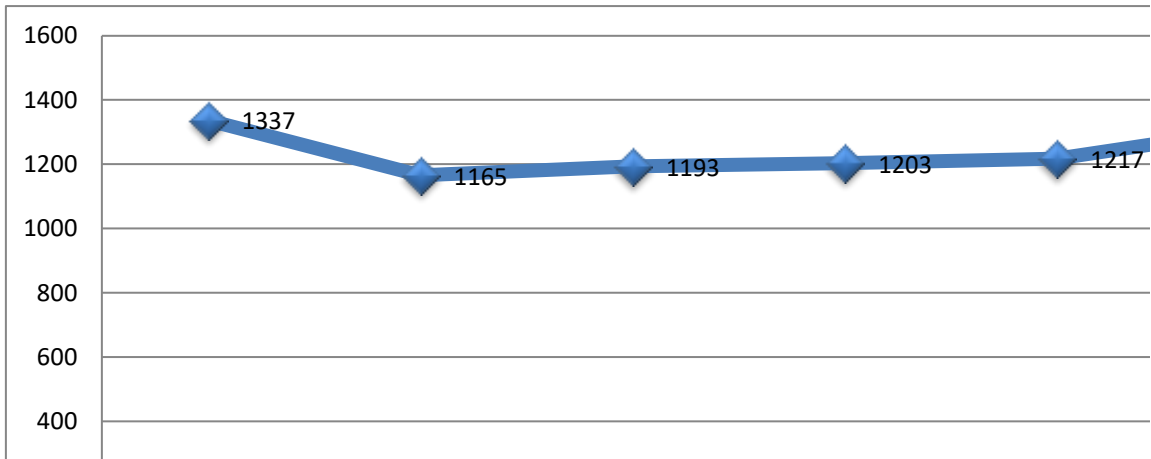
من خلال معطيات الجدول رقم (1) والمبيان رقم (1) نلاحظ أن عدد جرحى الراجلين بالمغرب سنة 2010 حوالي 20284 جريح فيما يقابله 995 قتيل، وفي سنة 2011 ارتفاع عدد الجرحى من 20284 إلى 2467 فيما يقابله ارتفاع أيضا في عدد ضحايا القتلى من 995 سنة 2010 إلى 1129 قتيل سنة 2011. في حين في سنة 2012 انخفض عدد الجرحى إلى 20377 عكس ذلك في عدد القتلى حيث ارتفع من 1129 إلى 1138 سنة 2012. أما بالنسبة لسنة 2013 تم انخفاض الجرحى إلى 20014 فيما قابله انخفاض في عدد القتلى إلى 1004، وتمت ملاحظة ارتفاع الجرحى في سنة 2014 من 20014 إلى 20103 جريح، حيث يقابله العكس من ذلك بالنسبة للقتلى أي ملاحظة انخفاض عدد القتلى من 1004 إلى 992 قتيل، وفيما يخص سنة 2015 تم ارتفاع ملحوظ في عدد الجرحى إلى 22002 وارتفاع عدد القتلى إلى 1030 قتيل.

❖ متوسط إحصائيات الجرحى والقتلى الراجلين بمدينة فاس ما بين 2010 – 2015

## جدول 2. عدد جرحى وقاتلى حوادث السير بمدينة فاس (مدزنة السير على الطريق)

السنوات	عدد الجرحى الراجلين	عدد القتلى الراجلين
2010	1337	26
2011	1165	46
2012	1193	29
2013	1203	34
2014	1217	38
2015	1316	35
المجموع	7431	208

## مبيان 2. تغيرات عدد الجرحى والقتلى بمدينة فاس ما بين 2010- 2015



من خلال معطيات الجدول رقم (2) والمبيان رقم (2) نلاحظ أن عدد جرحى الراجلين بمدينة فاس في سنة 2010 وصلت نسبتهم حوالي 1337 جريح فيما يقابله 26 قتيل، وفي سنة 2011 انخفض عدد الجرحى من 1337 إلى 1165 في حين ارتفع عدد القتلى من 26 قتيل إلى 46 قتيل، أما بالنسبة لسنة 2012 فتم ارتفاع عدد الجرحى من 1165 إلى 1193 وعلى العكس من ذلك لوحظ انخفاض عدد القتلى من 46 إلى 29 قتيل. وفي سنة 2013 لاحظنا أيضا ارتفاع عدد الجرحى من 1193 إلى 1203 جريح في حين قابله أيضا ارتفاع عدد القتلى من 29 إلى 34 قتيل. أما بالنسبة 2014 ارتفاع عدد الجرحى حيث وصل إلى 1217 جريح وارتفاع عدد القتلى من 34 قتيل إلى 38 قتيل، أما سنة 2015 فنلاحظ ارتفاع عدد الجرحى إذ ارتفع من 1217 إلى 1316 جريحا، فيما يقابله العكس من ذلك انخفاض عدد القتلى من 38 قتيل إلى 35 قتيل.

## استنتاجات

من خلال ما قدمته المعطيات السابقة حول تقديم إحصائيات حوادث السير بالمغرب وبمدينة فاس على وجه الخصوص لاحظنا منذ بداية سنة 2010 إلى حدود سنة 2015 تزايد في عدد الجرحى والقتلى الراجلين، الشيء الذي تزامن مع إنشاء " مدونة السير على الطريق " الصادرة سنة 2010؛ والتي تفرض عقوبات مالية وسجنية لكل من خالف قوانين السير على الطريق، ومنه نستنتج أن هذا المشكل راجع إلى انسياق الأفراد ولا سيما الراجلين إلى هذه البرامج والقوانين الوضعية التي تنظم السير على الطرقات.

## 2. منهجية الدراسة

تعتمد هذه الدراسة على المنهج الوصفي وذلك من خلال معرفة أنواع العزو السببي (داخلي – خارجي)، التي يستعملها المشاركون في الدراسة أثناء تعرضهم لحوادث السير على الطرق.

## إشكالية الدراسة

عرف الإنسان عبر مر التاريخ عدد كبير من الحوادث والكوارث الطبيعية التي هددت حياته بصفة دائمة ومستمرة سواء داخل العمل (مصانع، مناجم، مؤسسات، إدارات...) أو داخل الوسط الاجتماعي (الطبيعة، الشارع...). ومن هنا قامت السلطات المختصة بوضع ترسانة قانونية من أجل تنظيم مستعملي الطرق (الراجل - السائق)، وكذا توفير بنية تحتية تهدف إلى تسهيل استعمال الطريق بشكل سلس تباديا لأية مخاطر. ورغم كل هذه الإجراءات التي تم وضعها من طرف الدولة، لوحظ ارتفاع على مستوى الحوادث المرورية، وبالتالي عدد ضحايا حوادث السير، حيث ارتفع عدد قتلى الراجلين ما بين سنة 2010 وسنة 2015 من 995 قتيل إلى 1030 على التوالي. هذا الإشكال أحالنا إلى طرح مجموعة من التساؤلات حول أسباب هذه الحوادث وأين يكمن الخلل، الشيء الذي أدى بنا إلى النزول إلى الشارع من أجل إجراء بحث ميداني لمعرفة الأسباب الحقيقية والموضوعية لهذه الظاهرة وإيجاد حلول علمية وعملية تضمن سلامة الأفراد والحفاظ على حياتهم.

إذن ما هو سبب عدم انسياق الراجلين لهذه البرامج والقوانين التي تنظم السير وتقلل منه؟

## أسئلة الدراسة

- هل الأشخاص الذين لديهم عزو سببي داخلي أكثر تجنباً لمخاطر الطريق؟
- هل الأشخاص الذين لديهم عزو سببي خارجي هم أكثر عرضة لمخاطر الطريق؟

## الفرضية العامة للدراسة

يعزى عدم انسياق الراجلين لهذه البرامج والقوانين التي تنظم السير إلى عدم إدراكهم للمخاطر.

## الفرضيات الفرعية

- الراجلين كمستعملي الطريق ذوي العزو السببي الداخلي لحوادث السير، هم أكثر ميلاً إلى احترام قوانين السير ومعايير السلامة الطرقيّة.
- الراجلين كمستعملي الطريق ذوي العزو السببي الخارجي يقللون من خطورة مختلف استعمالات الطريق التي لا تتماشى مع قواعد السلامة الطرقيّة.

## أدوات الدراسة

يتوقف اختيار الأداة والوسيلة على موضوع الدراسة وطبيعة الموضوع، ونوعية مجتمع الدراسة والظروف والملازمات المحيطة بالموضوع. وفي ضوء أهداف الدراسة الحالية والتساؤلات التي تم استعراضها، فقد تم استخدام الأدوات الآتية:

- مقياس العزو " مقياس ليكرت"؛
- استمارة لتقييم درجة المخاطر.

## عينة الدراسة

يتكون مجتمع الدراسة من (64) فرداً رجلاً ذكوراً وإناثاً، موزعين على ثلاث فئات؛ (33) فرداً من التلاميذ وطلبة الجامعة و(16) من فئة العمال وربات البيوت، وفي الأخير (15) فرداً من فئة الموظفين والمتقاعدين، تتراوح أعمارهم ما بين 19 و66 سنة ينتمون إلى مدينة فاس - المغرب.

## الحدود الزمانية والمكانية

أجريت هذه الدراسة سنة (2017) على فئة من الراجلين كمستعملي الطريق، يتقاسمون نفس اللغة والتقاليد وينتمون إلى مدينة فاس - المغرب.

## جدول 3. يوضح توزيع فئات الدراسة

المجموع	تلاميذ وطالبة الجامعة	عمال وربات البيت	موظفين ومتقاعدين	السن
	ما بين 16 و40 سنة	ما بين 29 و55 سنة	ما بين 27 و66 سنة	
64 فردا رجلا	33	16	15	العدد

## 3. نتائج الدراسة

بعد تمرير الاستمارة المتعلقة بالعرز السببي على أفراد الدراسة تم الحصول على مجموع (3199)، وبعد تمرير استمارة تقييم المخاطر على نفس أفراد الدراسة تم الحصول على مجموع (2372). سنقوم بحساب المتوسط والانحراف المعياري؛ وذلك من أجل حساب معامل الارتباط لمعرفة مدى الارتباط بين متغير العزو السببي وتقييم المخاطر.

## جدول 4. مجموع ومتوسط كل من متغير العزو السببي ومتغير تقييم المخاطر لدى الرجالين

عدد أفراد الدراسة	مجموع النقط المحصل عليها	فوق المتوسط	المتوسط	تحت المتوسط
64	3199	64	37.5	0
64	2372	62	25	2

من خلال معطيات الجدول أعلاه، يتضح أن نسبة المساهمين تصل إلى (64) من أصل (64) رجلا فوق المتوسط بخصوص متغير العزو السببي، مما يدل على أن الأفراد لديهم عزو سببي داخلي، أما بخصوص متغير تقييم المخاطر نلاحظ أن هناك (62) رجلا من أصل (64) فوق المتوسط؛ مما يدل أيضا على أن أفراد الدراسة لديهم تقييم كبير للمخاطر على الطريق. ومنه نستنتج أن هذه المعطيات تسير في اتجاه الفرضية الأولى، والتي تنص على أن الرجالين كمستعملي الطريق ذوو العزو السببي الداخلي لحوادث السير، هم أكثر ميلا إلى احترام قوانين السير ومعايير السلامة الطرقية.

## جدول 5. متوسط كل من متغير العزو السببي ومتغير تقييم المخاطر وانحرافهما المعياري

عدد أفراد الدراسة	مجموع النقط	المتوسط	الانحراف المعياري
64	3199	37.5	13.52
64	2372	25	13.83

بالنظر إلى العدد المتساوي وباستحضار معطيات الجدول رقم (5)، نلاحظ أن المتوسط الحسابي بالنسبة للعزو السببي هو (37.5) وهو أكبر من المتوسط الحسابي لتقييم المخاطر (25)، وبذلك فالأفراد الرجالين لديهم عزو سببي داخلي لتقييم المخاطر. ونلاحظ أن الانحراف المعياري لمتغير العزو السببي يساوي (13.52) أصغر تشتت من الانحراف المعياري لتقييم المخاطر (13.83).

بتطبيق معامل الارتباط على المتغيرين الذين بين أيدينا، أي مدى ارتباط العزو السببي الداخلي لدى الرجالين بتقييم المخاطر على الطريق. ومن خلال تحليلنا لنتائج معامل الارتباط، حصلنا على معامل ارتباط يساوي ( $r = 0.85$ ) وهو ارتباط طردي قوي، مما يدل على أنه كلما عزا مستعملو الطريق أسباب الحوادث إلى ما هو داخلي، كلما احترم الرجالون قوانين السير ومعايير السلامة الطرقية. وبالتالي تحقق الفرضية الأولى التي مفادها أن الرجالين كمستعملي الطريق ذوو العزو السببي الداخلي لحوادث السير، هم أكثر ميلا إلى احترام قوانين السير ومعايير السلامة الطرقية.

ومنه دحض الفرضية الثانية التي مفادها أن الرجالين كمستعملي الطريق ذوو العزو السببي الخارجي يقللون من خطورة مختلف استعمالات الطريق التي لا تتماشى مع قواعد السلامة الطرقية.

## خلاصة

يتضح إذن، أن العزو السببي يعد أهم العوامل المعرفية المؤثرة في السلوك الصحي في حياة الفرد، نظرا لما يحدثه من تشوه معرفي يجعل صاحبه يعتقد بأنه محصن ضد المخاطر. ولذلك اهتم الباحثون في مجالات علم النفس التطبيقي وعلم النفس الاجتماعي، بالبحث في طبيعة العلاقة بين العزو السببي وجملة من السلوكات المؤثرة على



حياة الفرد. كما جاء في دراسات (Kouabenen, 1999, 2000, 2006) ودراسة (Ettouzani, 2015)، وكما جاء في دراستنا الحالية التي هدفنا من خلالها إلى معرفة طبيعية العلاقة بين العزو الداخلي لحوادث السير واحترام الراجلين لقوانين السير ومعايير السلامة الطريقة. كما أن الأفراد يعملون على فهم ما يدور حولهم في العالم الخارجي وتفسيره والتنبؤ به، حيث تنشط لديهم أنشطة سوسيو معرفية تنتج من خلال ادراكاتهم وتمثلاتهم واعتقاداتهم للواقع الذي يعيشون فيه، وهو ما خلصت إليه نتائج دراستنا هذه التي أظهرت وجود علاقة ارتباطية طردية قوية بين متغيرات الدراسة الميدانية، بمعنى أن الراجلين كمستعملي الطريق ذوو العزو الداخلي لحوادث السير هم أكثر ميلا إلى احترام قوانين السير ومعايير السلامة الطرقية.

## توصيات

- ارتباطا بخصوصيات الموضوع الذي تناولناه بالدراسة في هذا المقال، يمكن إثارة مجموعة من التوصيات:
- ضرورة تنظيم دورات تكوينية يوظفها متخصصين نفسانيين داخل المؤسسات التربوية رفعا من منسوب الوعي بمخاطر حوادث السير.
  - جعل الإعلام في خدمة قضية التوعية والتحسيس بمخاطر الطريق، وذلك من خلال برامج متلفزة تستضيف أهل التخصص.
  - الاهتمام بالبحث عن منهج جديد للوقاية من حوادث السير، من أجل استثمارها في الوقاية من الحوادث الطرقية.
  - إجراء مزيد من الدراسات التجريبية حول الخصوصيات والمتغيرات الأخرى المرتبطة بتقييم المخاطر للكشف عن مدى تأثيرها على سلوك الفرد.

## المراجع

- بلحاج، عبدالكريم (2010). *التفسير الاجتماعي لسببية السلوك مدخل إلى المعرفة الاجتماعية*. الرباط، المغرب: دار أبي رقرق للطباعة والنشر.
- ثائر غباري، يوسف أبو شندي، خالد أبو شعيرة، ونادر جرادات (2018). أنماط العزو السببي للنجاح والفشل لدى الطلبة الجامعيين في ضوء متغيري الجنس وحرية اختيار التخصص.
- ملية، مجنح (2020). *العزو السببي التحصيلي وعلاقته بتوجيهات الهدف لدى تلاميذ المرحلة الثانوية - دراسة ميدانية على عينة من تلاميذ ثانوية مكي من بسكرة*. رسالة ماستر، جامعة محمد خيضر-بسكرة.
- وزارة التجهيز والنقل. (2010). *منصف احصائيات حوادث السير الجسمانية*. المملكة المغربية: اصدارات مركز الدراسات والأبحاث الجنائية بديرية الشؤون والعفو سلسلة نصوص قانونية، العدد 7، 30-31.
- وزارة التجهيز والنقل. (2011). *منصف احصائيات حوادث السير الجسمانية*. المملكة المغربية: اصدارات مركز الدراسات والأبحاث الجنائية بديرية الشؤون والعفو سلسلة نصوص قانونية، العدد 7، 10-11.
- وزارة التجهيز والنقل. (2012). *منصف احصائيات حوادث السير الجسمانية*. المملكة المغربية: اصدارات مركز الدراسات والأبحاث الجنائية بديرية الشؤون والعفو سلسلة نصوص قانونية. العدد 7، 22-23.
- وزارة التجهيز والنقل. (2013). *منصف احصائيات حوادث السير الجسمانية*. المملكة المغربية: اصدارات مركز الدراسات والأبحاث الجنائية بديرية الشؤون والعفو سلسلة نصوص قانونية. العدد 7، 21-24.
- وزارة التجهيز والنقل. (2014). *منصف احصائيات حوادث السير الجسمانية*. المملكة المغربية: اصدارات مركز الدراسات والأبحاث الجنائية بديرية الشؤون والعفو سلسلة نصوص قانونية. العدد 7، 19-21.
- وزارة التجهيز والنقل. (2015). *منصف احصائيات حوادث السير الجسمانية*. المملكة المغربية: اصدارات مركز الدراسات والأبحاث الجنائية بديرية الشؤون والعفو سلسلة نصوص قانونية. العدد 7، 19-23.
- Ettouzani, A. (2015). Raisonement causal et prévention des risque chez les professionnels de la conduite routière. Cahiers Du Laboratoire de Recherches et d'Etudes Psychologique et Sociologiques. 8, 29-46.
- Kouabanen, D. R. (2006). Psychologie du risque. Identifier, évaluer, prévenir. De Boeck.
- Malle, B. F. (2008). Fritz Heider's legacy: Celebrated insights, many of them misunderstood. *Social Psychology*, 39(3), 163-173.