

[٧]

الازدحام المروري وتأثيره على الحالة النفسية
لدى الشباب الكويتي

إعداد

د. أميرة أحمد سليمان

مدرس بوزارة التربية

دولة الكويت

د. سميرة علي المذكوري

أستاذ مشارك قسم علم النفس

كلية التربية الأساسية

دولة الكويت

الازدحام المروري وتأثيره على الحالة النفسية لدى الشباب الكويتي

د. سميرة علي المذكوري*، د. أميرة أحمد سليمان**

المخلص:

تسعى هذه الدراسة إلى معرفة تأثير الازدحام المروري على الحالة النفسية لدى الشباب الكويتي، فقد أصبح للازدحام المروري تأثير كبير على سلوك السائقين والحالة النفسية بالطريق، فالسائق الذي يمضي ساعات ليست بقليلة بالازدحام المروري وتحت تأثير التفكير بالوقت المهدر والانتباه على الطريق المزدهم، كل تلك الأمور مجتمعة كفيلة بأن تشعره بالانفعال والغضب والضيق والتوتر العصبي، فيحتاج بذلك على الأقل لساعة من الاسترخاء حتى يعود إلى حالته الطبيعية وكل ذلك على حساب العمل
(John A. Groeger., Amanda N. Stephens (2011).

فالازدحام المروري سبباً رئيسياً للانفعال أثناء القيادة، ومع تزايد أعداد المركبات بشكل مستمر ومتلاحق، بحيث يتجاوز السعة الحقيقية للطرق المتوافرة والذي يمثل سبباً رئيسياً للضغط والازدحام المروري تتزايد معه احتمالات ارتفاع حالات التوتر ولا سيما في أوقات الذروة وأثناء توجه الموظفين إلى أعمالهم والطلاب إلى مدارسهم أو عند عودتهم إلى بيوتهم، كل ذلك أدى إلى التأثير بصورة سلبية على الحالة النفسية لدى الشباب الكويتي، فهذه المثيرات السلبية تدفع السائقين إلى التوتر والعصبية و فقدان التركيز، ولنفاذي ذلك يجب الابتعاد عن هذه السلوكيات والتوعية بخطورة هذا السلوك الانفعالي والعصبي المؤدي إلى قلة التركيز والانتباه بالطريق وخاصة في فئة الشباب والتقيد التام في تعليمات المرور والتخلي بالصبر والاخلاق الحسنة لتحسين الحالة النفسية، Kenneth H. Beck, Stacey B. Daughters, Bina Ali (2013).

* أستاذ مشارك قسم علم النفس - كلية التربية الأساسية - دولة الكويت.

** مدرس بوزارة التربية.

المقدمة:

يعد الازدحام المروري مشكلة كبيرة عالمياً ومحلياً ولها مردودات سلبية كثيرة على الصحة الجسدية والنفسية وعلى سلوك الشخص بالعمل ومع العائلة أيضاً، فيجعله شديد الغضب مما يتسبب في فقدان التركيز وزيادة التوتر والشجار، إن الأمر يزداد حدة يوماً بعد يوم، فالكل متضرر سواء السائقين أو الراجلين أو حتى شرطة المرور، فإن الجلوس داخل السيارة لساعات طوال في حال الازدحام الشديد حيث قد يمتد المكوث لساعتين أو ثلاثة، هذه الفترة التي يقضيها الشخص ثابتاً غير قادر على الحركة كفيلة أن تسبب له نوعاً من الضغط النفسي والقلق لرغبة في الذهاب إلى العمل في الوقت المحدد، وعند الخروج من الازدحام يشعر السائق بالتعب والانفعال العصبي والخوف من حدوث أعطال في السيارة نتيجة الانتظار لساعات طويلة مما يصيب الشخص بالنرفزة ويجعله حاد

الطباع (Judith C.Conger (2012) Sundé M. Nesbit .

فكثيراً ما يسبب الانفعال تغيرات فسيولوجية كارتفاع ضغط الدم وسرعة التنفس وارتفاع مستوى السكر بالدم وبالتالي ينعكس ذلك على قدرة السائق على القيادة السليمة والتركيز والصفاء الذهني.

إن من أبرز العوامل التي تعمل على زيادة التوتر والانفعال والإنهاك النفسي و الشعور بالغضب في أوساط السائقين هو الازدحام والاختناق المروري ولا سيما بين الشباب، فالقيادة وسط هذه الكم الهائل من السيارات المترصة التي تتدافع في الشوارع بشكل يفوق المتوقع يجعل جميع مرتادي الطرقات في حالات عصبية منذ الصباح حتى المساء في محاولة يائسة للخلاص من عذاب الانتظار والجلوس لفترات طويلة داخل السيارات ما يسبب الإجهاد البدني والتوتر والانفعال وكذلك

له مردوده السلبي على مزاج الإنسان وصحته العامة، خاصة وإن ذلك يحدث بشكل يومي والذي من أبرز نتائجه هي إهدار الوقت وتدني مستوى أداء وإنتاجية الفرد بشكل عام Hu Lei, Xinping . Yan, Chaozhong Wu, Hui Zhang.(2011).

مشكلة الدراسة:

يؤدي الازدحام المروري إلى الانفعال وتغيرات في الحالة النفسية لسائقي المركبات ويهدد السلامة المرورية، ويؤثر الانفعال سلباً على العمليات العقلية مثل تشتت الانتباه الانسيابي ويبعد الفرد ذهنياً عن البيئة والمسرح المروري الحيوي ويركز الانتباه قسرياً وحصرياً على الموضوع المثير ويؤدي إلى الحوادث المرورية، كما أنه يضعف الإدراك والتركيز والتعرف ويعيق التفكير العقلاني المنظم للحركة المرورية والتواصل الإيجابي فيها. وتشكل هذه السلوكيات حالة نفسية تؤثر على مهارات السائق الذهنية والحركية وتؤدي محاولات قمع الانفعال وعدم القدرة على ضبطه إيجاباً إلى حدوث اضطرابات نفسية وأمراض جسيمة نفسية المنشأ مزمنة تؤثر على سياقه المركبات Tingru Zhang .Alan H.S., Chan(2015).

فالانفعال في الطريق هو طريق مختصر لحدوث مشكلة مرورية، لذلك قامت الباحثين في هذه الدراسة بالبحث في تأثير الازدحام المروري على الحالة النفسية لدى الشباب الكويتي.

أهداف الدراسة:

تهدف هذه الدراسة إلى معرفة تأثير الازدحام المروري وما يخلفه من آثار سلبية على الحالة النفسية لدى الشباب الكويتي، والقيام

بتوعيتهم بخطورة هذا السلوك الانفعالي والعصبي وما يؤديه من آثار وخيمة على جميع الأصعدة النفسية والاجتماعية وكذلك المادية، كذلك تهدف هذه الدراسة إلى بذل جهد متواضع لخدمة المجتمع وقضاياه المعاصرة عن طريق القنوات الاعلامية وذلك باستخلاص بعض الارشادات التوعوية في مجالات ادارة الغضب والتوتر، ونشر ثقافة ضبط النفس والحث على الصبر والحكمة وابرار فضائل التسامح والتعاون والمحبة بين أفراد المجتمع.

الاطار النظري:

الازدحام المروري وأثره على الشباب:

يعد ازدحام السير الخانق الذي يسببه السيل اللامتناهي للسيارات والشاحنات والباصات وسائر وسائل النقل هو مشكلة كبيرة عالمياً ومحلياً ولها مردودات سلبية كثيرة على الصحة الجسدية والنفسية وعلى السلوك والعائلة أيضاً، حيث أنّ الزحمة الخانقة اليومية التي تُصادف المرء في معظم تجولاته، من شأنها أن تعكّر صفو باله، وتفضّ مضجعه، وتضايق إنسياب يومه بكلّ راحة وقد تشكل خطراً في حالات الطوارئ مثل حالات الحمل والولادة وأمراض القلب والحوادث، كما أن الانتظار لوقت طويل يتعدّى الساعة أحياناً، في خضمّ زحمة السيارات وأصوات الأبواق الغاضبة وصراخ السائقين الحائقين والإهانات المتطايّرة وسواها من الإزعاجات المتكرّرة، تؤدّي إلى الشعور بالإحباط والحنق يومياً، كما تولّد جواً من التوتر يؤثّر في بقية النهار ويُعرقّل الراحة النفسية للمرء مما ينعكس على أدائه وفعاليّته، Mark J.M. Sullman, Amanda N. Stephens، (2013) فضلاً عما يسببه من تلوث للبيئة بسبب عوادم السيارات وآثارها على الصحة. وبسبب ازدحام السير والخوف من

التعرض له أيضاً تقل التنقلات والتواصل الاجتماعي والخوف من التعرض له، مما يؤثر في النشاطات العملية والاجتماعية والمناسبات الأسرية. وكذلك يدفع الشباب إلى التهور في الطرقات للهروب منه، أما النساء فيصبن بالقلق والاكتئاب الذي يعتبر خطراً على الحامل وعلى صحة جنينها بسبب جلوسها لفترة طويلة في الازدحام المروري مما يؤدي كذلك إلى تعرضها للتلوث الهوائي الناتج من عوادم السيارات الذي يشكل ضرراً كبيراً على الغلاف الجوي والجهاز التنفسي ويسبب أمراضاً عديدة مثل التهاب الجيوب الأنفية (ندوة علمية حول: "حجم حوادث المرور في الوطن العربي وسبل معالجتها، ٢٠٠٥).

إن الانتظار من دون حراك يصيب بعض السائقين بالنعاس الذي يؤدي بدوره إلى عدم الاتزان والتركيز مما يجعلهم أكثر عرضة للحوادث المرورية. إلى جانب ذلك فإن الازدحام المروري يتسبب في إهدار الوقت.

ومن المؤكد أنه من الصعب أن يصل الموظف لمكتبه وهو في حالة نفسية وعصبية تسمح له بأداء عمله بشكل طبيعي فهو إلى بحاجة إلى وقت حتى يهدأ ويتخلص من ضغوط الزحام التي تعرض لها في الطريق، وإن بعض الموظفين يسيطر عليهم التفكير في زحمة العودة من العمل، مما يجعل بعضهم ينصرف قبل وقت الانصراف بسبب الوقت الذي سيهدره في طريق العودة.

كل ذلك قد يؤدي إلى مردوداً سلبياً على إنتاجية الفرد، نظراً للضغوط التي يواجهها أثناء قدومه لعمله (محسن العجمي بن عيسى وآخرون، ٢٠٠٦م).

الآثار النفسية للازدحام:

إن الآثار النفسية للازدحام المروري كبيرة على الشباب، فإن من يتواجد في الأماكن المزدحمة تصيبه حالة من القلق والتوتر، فإن رغبة الشباب في الذهاب إلى العمل في الوقت المحدد يشكل قلقاً مسبقاً، وقد يشعر السائق بالتعب والغضب والتوتر والانفعال العصبي والخوف من حدوث أعطال في السيارة نتيجة الانتظار لساعات طويلة David (2015).Herrero-Fernández.

إن التوتر والقلق الناتجين عن الازدحام يزيدان من إفراز الأدرينالين الذي يؤدي إلى زيادة مؤقتة في معدل ضغط الدم وينتج عنه انقباض في أوعية القلب، وكل هذا يهيئ للتعرض إلى نوبات قلبية للسائقين. إنَّ جوَّ التوتر الذي يسببه ازدحام السير لا مفرَّ منه. فمهما كان الشخص بطبعه هادئاً ومرتاحاً، يفقد هذا التوازن في مرحلة معينة، ولكن ليس بالتوتر والنمط نفسيهما كالأخرين. فلكلِّ شخص قدرة احتمال معينة، تختلف ما بين الناس بفعل العوامل الشخصية والعوامل الخارجية. ذلك أنه قد يحتمل البعض أكثر من سواهم بفعل طباعهم أو نفسيّتهم وحالتهم الصحية أو وضعهم العام، فيما يثور الآخرون على الفور. مؤتمر الطب والسلامة المرورية- الدوحة، (٢٠١٥). لكن يبقى أنّ الأمر الجامع بين الناس كافة هو معاناتهم بشكل أساسي من مشكلة التوتر Stress والضغط النفسي إثر «حبسهم» في زحمة السير بين كلِّ أنواع السيارات والروائح المنبعثة منها وأصوات منبهات السيارات.

فالتوتر أو ال Stress هو حالة نفسية شائعة للغاية في مجتمعاتنا التي تكثُر فيها الضغوط الخارجية كالإقتصادية والإجتماعية والبيئية.

وهو مجهود يتكَيّف به الجسم مع العوامل الدخلية مثل الانفعال النفسي، حزن أو غضب أو حتى فرح مفاجئ، أو مع العوامل الخارجية مثل حادث سير أو مرض أو وفاة. فالتوتر إذاً نافع، به نتجاوز صعاب الحياة من فشل ومشاكل وتنافس (محسن العجمي بن عيسى وآخرون، ٢٠٠٦).

يمرّ التوتر بمراحل ثلاث: أولاًها مرحلة التريّص والتأهب، تليها مرحلة المقاومة ومن ثمّ مرحلة الإرهاق. خلال مرحلة التريّص والتأهب يزيد الجسم طاقته لمواجهة الإعتداء الخارجي عبر إفراز هرموني التوتر الكورتيزون والأدرينالين. وأمّا في مرحلة المقاومة فيستمرّ الإعتداء الخارجيّ المسبّب للتوتر وبغية النجاح في تجاوز الاعتداء يجب الحفاظ على وفرة طاقات المرحلة الأولى التي تقتصر على سرعة النظم القلبي وارتفاع ضغط الدم وسرعة التنفس. وفي المرحلة الأخيرة، تحصل صعوبة اجتياز الإعتداء الخارجيّ وتظهر العوارض والمشاكل الجسدية والنفسية على الإنسان. عندما يتوتّر الشخص، تصيبه حالات من العصبية والغضب والسخط والقلق وعدم القدرة على السيطرة على الإنفعالات، وقد يشعر السائق في الازدحام المروري بأنّ الضغط النفسيّ أكبر من أن يسيطر عليه فيرى أنه لا سبيل للخلاص، فتزداد حدّة التوتر أكثر! لكن كلّ ما في الأمر، أنه يجب أن يتعلّم كلّ إنسان كيفية السيطرة على زمام الأمور والتأقلم مع العوامل المختلفة لمواجهة التوتر. فلا يجوز مطلقاً أن يحوّل المرء توتره نحو الأشخاص الذين يركبون السيارة معه. ولا يجوز أن يُحيل سخطه على الأطفال مثلاً، لأنهم على غراره متوترون وإن لم يعرفوا التعبير عن ذلك. يجب قدر المستطاع محاولة إلغاء عامل

التوتر من دون العدائية. وإنما يجب التعبير عن ذلك والتكلم في الموضوع للتنفيس عن الغضب Mark J.M. Sullman, Amanda .N. Stephens, Michelle Yon (2015).

الآثار الجسدية للازدحام:

إن الآثار السلبية الجسدية المتأتية من جراء الإنتظار في زحمة السير وما تسببه من مشاكل وأمراض كثيرة. ومن جراء ذلك، فإن السائق يحاول قدر المستطاع أن يتحمّل الوضع ويتحمّل حرارة الشمس القويّة خاصة في فصل الصيف، ويجاهد للحفاظ على هدوئه... لكنه يفشل بعد تكرار المحاولات عبثاً، ليتوتّر ويغضب ويثور أحياناً، وينعكس ذلك على طباعه ونفسيّته وحتى على حالته الجسدية وصحّته. (إصدارات جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، ١٤٣٠هـ).

فالتعرّض المستمرّ لعوامل التوتر، مهما كان سببها، من شأنها أن تتسبّب بإنعكاسات صحيّة سلبية، من أبرزها الآلام في مختلف الأعضاء، الأرق ومشاكل في النوم، الإضطرابات هضميّة، الصداع، الإنتقاص في المناعة، المشاكل الجلديّة مثل الكزيما، البدانة المفرطة، الإكتئاب، وحالات الربو والمشاكل في الرئتين إرتفاع ضغط الدم، وزيادة إحتمال الإصابة بجلطة دماغية أو بذبحة قلبية، Jiaoyan Yang, Feng Du, Weina Qu, Zhun Gong, Xianghong Sun. (2013) كذلك ما هو مرتبط بحالات القرحة وإضطرابات الأمعاء ومشاكل الهضم، ويؤثر في صحّة القلب عموماً من ناحية التعرّض لذبحات، ويسبّب دقات قلب غير منتظمة، كما ينعكس سلباً على الشرايين وإرتفاع ضغط الدم وحتى على الصحة الإنجابية. إضافة إلى غثيان ودوخة وصداع وتشنّج في الرقبة والكتفين ألم في الظهر وأوجاع

في الصدر ودقات قلب سريعة وتعرق». وكلّ هذه العوارض ليست سوى نتيجة التوتر المستمر الذي يشكّل إزدحام السير أحد أبرز أسبابه اليومية المتكررة. مؤتمر المرور الدولي الذي يقام تحت شعار (الازدحام المروري... حلول، ٢٠١٢).

وعلى المدى الطويل، يسبب التوتر أمراضاً إضافية تطال كل أعضاء الجسم دون أن يعرف المرء أنّ الضغط النفسي هو ما سبّب له ذلك أصلاً. كما أن الازدحام يحد من اللجوء السريع إلى المستشفيات في الحالات المرضية. Amanda N. Stephens, Keis Ohtsuka. (2014) أما بالنسبة للأطفال فعند انتظارهم بالمركبة لساعات طويلة بالازدحام المروري وما يترتب عليه من عوادم سيارات وأتربة قد يتسبب في إيذاء الأطفال، خاصة المصابين بالربو.

كما أن الحر الشديد الذي يصاحب الازدحام في فترة الظهيرة يؤثر في الأطفال بشكل كبير مثل التعرض لضربات الشمس، والتواجد فترات طويلة في مكان مغلق يجعل تصرفات الطفل عنيفة ويغير من سلوكهم، فإنهم يشعرون بالملل الذي تنتج عنه انفعالات ويبدأون بالصياح، إضافة إلى أن الأصوات العالية لأبواق السيارات تؤثر بشكل رئيسي في الرضع. كل ذلك قد يسهم ذلك في شد الأعصاب ومحاولة التهرب من الازدحام وقد تنتج عنه حوادث مثل التصادم نتيجة عدم التركيز (ورقة عمل مقدمة إلى ندوة النقل العام- السعودية، ٢٠٠٦).

فقد يؤثر الازدحام على كبار السن من حيث إنهم سرّيعو التوتر، وكذلك يشكل خطراً جسيماً عليهم خاصة من يعانون منهم تضخماً في البروستاتا ويحتاجون إلى التبول بصورة مستمرة، لأن احتباس البول بدوره

يشكل خطراً على الكلى ومجرى البول. إن الازدحام المروري يسبب توتراً في الأعصاب مما يتسبب في تضخم بعضلة القلب، وقد يسهم الازدحام المروري أيضاً في ارتفاع ضغط الدم بشكل خطر، وقد يؤدي إلى حدوث أزمات قلبية، فالجلوس في السيارة لفترة طويلة والضغط المستمر على الأوردة الدموية قد يؤدي إلى حدوث جلطات بالساق خاصة لمرضى دوالي الساقين، فضلاً عن العواقب الوخيمة على من يعانون زيادة في الوزن وقلة السيولة بالدم Janick Naveteur, Stéphanie Cœugnet, Camilo Charron (2013). أما إذا كان السائق يعاني هبوطاً في القلب فإن التوتر الشديد والقلق الناتج عن الانتظار لساعات طويلة سوف يزيدان من ضربات القلب التي بدورها تكون سبباً رئيسياً إلى نوبة قلبية حادة، وجدير بالذكر أيضاً إن مرضى التوتر العصبي الذي يصيبهم الازدحام بهياج عصبي وانفعالات حادة.

إن الازدحام وما يصاحبه في أغلب الأحيان من الأثرية وعوادم السيارات المحيطة قد تؤدي إلى حدوث حساسية تضر بشكل رئيسي مرضى الربو، وقد يؤدي استنشاق أول أكسيد الكربون المصاحب للعدم لحدوث التهابات صدرية وأيضاً رئوية تصيب المدخنين أكثر من غيرهم، فضلاً عن مرضى القلب وما يصاحبه من احتقان بالرئة مما يقلل من كفاءتها.

وفي استطلاع أجرته مجلة "مواطن" عبر صفحاتها على مواقع التواصل الاجتماعي أظهرت نتائجه أن ما يقارب من ثلاثة أرباع المستطلع أراؤهم (٧٣%) يتعرضون للازدحام بصورة يومية على الرغم من أن ما يقارب من نصف المشاركين في الاستطلاع (٤٩%) لا يبعد

مقر دراستهم أو عملهم أكثر من ٥٠ كم، تضمن الاستطلاع عدة تساؤلات حول مدى تأثير الازدحام على حياتهم اليومية، ومدى تأثير المشروعات الجديدة على حل مشاكل الطرق الحالية، وأظهرت نتائجه أن ما يزيد عن ثلث المشاركين (٣٩%) يتأخرون عن موعد عملهم أو مقصدهم بمدة تتراوح بين ربع إلى نصف ساعة، وأن ٤٩% يشعرون بآلام الظهر بسبب الازدحام المروري وضجيج الشوارع وازدحام الجسور بالمركبات المتدافعة من هنا وهناك وأن ٤٥% قد تصيبهم بالتعب والغضب والتوتر والانفعال العصبي (استطلاع أجرته مجلة "مواطن" ٢٠١٣).

الآثار السلوكية للازدحام:

إن إهدار الساعات في اليوم بالطريق والحرص على الحضور للعمل في الوقت المحدد، وعرقلة الازدحام لمروري أمر يدعو للإحباط، وأن لذلك انعكاسات نفسية تبعث على التوتر والإنهاك النفسي، وتمثل ضغطاً كبيراً ينعكس على صحة السائق ومزاجه العام مما ينعكس على سلوكياته في الطريق ويمتد تأثيرها السلبي على العلاقات الاجتماعية بين الناس في الطريق وما بعد الوصول والخروج من الازدحام، فقد يشعر البعض برغبة كبيرة في إصدار منبه السيارة عند شعوره بالغضب أثناء الازدحام، وهناك من يتشاجر مع الآخرين ولا يستطيع التمييز بين كبير أو صغير ولا يراعي كبار السن في الطريق بسبب عرقلة السير، فيقوم بمخالفة قوانين المرور ليتفادى التأخير على العمل، Thad Strom, Jennie Leskela, Elizabeth Possis, Paul Thuras (2013) وكذلك من يفقد قدرته على التفكير والتركيز ويصاب بحالة من فقدان

السيطرة التامة علي نفسه أثناء الغضب بسبب التأخير في الشارع في تلفظ بألفاظ سلبية سيئة، فتتغير أنماط سلوكهم عندما يكونوا تحت تأثير ضغط الازدحام المروري فيقوموا بالتركيز على الجوانب السلبية بالازدحام بدلاً من التركيز على الجوانب الإيجابية. فبعض السائقين يتوتر فيقوم بتدخين السجائر بشراهه (بشكل كبير) بسبب الازدحام.

الدراسات السابقة:

هناك كثير من الدراسات، التي أجريت فيما يتعلق بالازدحام وتأثيره النفسي، والجسمي، مما يشكل على الكائن الحي، لوناً من الضغوط البيئية الناتجة عن الازدحام. ففي دراسة أجراها كل من ليفي، جوناثان وجون Buonocorelevy@bu.edu، جوناثان فون Stackelberg، كاثرين، ونشرت في مجلة الصحة البيئية: وصول المصدر العالمي للعلوم. (2010)، المجلد. ٩، 12P، 76-65. p عن تقييم الآثار الصحية العامة من الازدحام المروري وتقييم المخاطر الصحية، فقد ذكرت أن الاختناقات المرورية هي مسألة هامة في المناطق الحضرية في الولايات المتحدة وحول العالم. وقد قدرت التكاليف الاقتصادية للازدحام، المتعلقة بالوقود والوقت الضائع، ولكن القليل منها كميًا الآثار الصحية العامة أوتحديد كيفية مقارنة هذه التأثيرات في التأثير السلبي على الحالة النفسية، فتبين أن هناك وجود علاقة طردة بين الازدحام، وعصبية الأطفال. وهناك أدلة بحثية عديدة، تظهر العلاقة بين الازدحام، ومجموعة من التغيرات النفسية. مثل التفكير في الانتحار والعوانية والاكتئاب والقلق وعصية الأطفال، نقص القدرة على التخطيط، ضعف الأداء العقلي للصغار والكبار، ضعف الحالة العقلية، ضعف العلاقات الاجتماعية المنزلية، قلة اهتمام الأمهات بصغارها، اضطراب

الحالة الانفعالية العامة، العنف لدى الأطفال، ضعف التحصيل الدراسي، ويوجد تفاوتاً كبيراً في جميع أنحاء المناطق الحضرية المناطق بالولايات المتحدة وحول العالم، على حسب البنية التحتية للطرق، والكثافة السكانية.

وقد أجرى فينكاتيش، بوشبا عن تأثير الازدحام المروري على الصحة العقلية والنفسية، ونشرت في مجلة التطور الطبي وعلوم طب الأسنان (2014)، المجلد. ٣، العدد ٤٢، سبتمبر ٨، الصفحة: ١٠٤٩٠-١٠٤٩٣، دوى: ١٠.١٤٢٦٠ / 2014/3369 / jemds، فقد اهتمت هذه الدراسة بمعرفة الحالات العاطفية وصحتهم النفسية من التوتر والقلق والاكتئاب لدى سائقي حافلات المدينة في وقت الذروة وفي وقت الازدحام ومقارنة النتائج مع غير السائقين من بيئة عمل مشابهة، فتمت دراسة موازية لمقارنة ذلك مع ٣٠ من الذكور سائقي الحافلات و ٣٠ من الذكور مع غير السائقين في الفئة العمرية من ٢٠-٦٠ سنة. ودراسة مجموعة ساعات العمل والوضع الاقتصادي الاجتماعي. وتم رفعه معايير الإقصاء وأخذ الموافقة المسبقة. الاكتئاب والقلق والتوتر نطاق (DASS)، كانت تدار استبيان ٤٢ البند تقييم الاكتئاب والقلق والتوتر على كل المواضيع. نتائج هذه الدراسة تم تجميعها وتحليلها إحصائياً. فاتضح أن أكثر السائقين تشدد ومصابون بالاكتئاب والقلق والتوتر مقارنة هم سائقي الحافلات، وأن غير السائقين كانوا أقل عرضة للاكتئاب والقلق والتوتر، الذين يعملون في نفس البيئة والتي كانت ذات دلالة إحصائية (ف > ٠.٠١)، في حين القلق والاكتئاب عشرات، لذلك لا بد من التأكيد على اتخاذ التدابير الجادة لمكافحة الإجهاد.

كما ذكرت دراسة (2000) LaMarsh أجرتها جامعة يورك، تورونتو، كندا عن تأثير الازدحام المروري يوميا على الإزعاج النفسي والإجهاد السلوك العدواني لدى السائق، وذلك بقسم علم النفس ومركز البحوث حول العنف وحل النزاعات، فقد أجريت مقابلات مع السائقين على الهواتف الخليوية في ظروف العالية والمنخفضة الازدحام خلال تخفيف واحد. خلال كل مقابلة، تم الحصول على تدابير حالة إجهاد السائق والسلوكيات سائق. ثم تم تقسيم الاستجابات السلوك إلى ست فئات: العدوانية، والبحث عن المعلومات، والتخطيط، وتقنيات بسيطة التدمير الذاتي، الهاء، والقلق والاسترخاء. وكانت درجة كل من حالة الإجهاد للسائق والعدوان والعنف أكبر مما كانت عليه في ظروف الازدحام منخفضة. وقد تم تصميم مقياس القيادة السلوك الجرد جنرال- الأطراف (DBI جنرال) لتقييم التصرف العام، أو سمة سوس-ceptibility، للإجهاد السائق. وDBI جنرال باستخدام الاختلاف في الاستبيان القيادة السلوك DriverStress، وكانت العينة مؤلفة من من ٦٠ عضوا من قطاع الأعمال نورث يورك والطلاب YorkUniversity والموظفين، وتراوحت أعمارهم ٢١-٦٠ عاما، ويتكون المقياس من ١٦ مادة، مثل "أشعر التجاوز tensewhen المركبات الأخرى"، "أنا انزعج من قبل القيادة خلف مركبة أخرى"، و"أنا مانع أن تتفوق".

وتوصلت الدراسة أن عامل الوقت والاستعجال وإجهاد السائق كلها ترفع حالة التوتر والقلق وعدم التخطيط الجيد، في حين توقعت أن العدوان لدى السائق في حالة الازدحام تكون بنسب عالية. فيجب تعزيز استخدام اساليب الضبط والقيادة والسلوك الحسن في ظروف الازدحام

العالية، يمكن أن ينظر إليها باعتبارها مصدر متكرر للتهيج في السلوك، ولها تأثير سلبي على سلوك السائق في ظروف الازدحام الشديدة فتزيد القلق، فمن المتوقع أن القيادة العدوانية ستكون أكبر في ارتفاع. أيضا، لأن هناك ربط العدوان مع الإجهاد وإحباط السائق في ظروف الازدحام العالية عما يكون عليه سلوك السائق في ظروف الازدحام المنخفضة.

وفي دراسة أجراها جيفري أندروود، بيتر تشابمان، شارون رايت، ديفيد (2001) Crundall كلية علم النفس في جامعة نوتنغهام، جامعة بارك، نوتنغهام NG7 2RD، المملكة المتحدة عن الغضب أثناء القيادة، وذلك بقسم علم النفس في مجلة علم نفس السلوك المجلد ٢، العدد ١، مارس ٢٠٠١، الصفحات ٥٥-٦٨، بحثت هذه الدراسة العوامل المسببة والمرتبطة بالغضب أثناء القيادة والعواقب المحتملة لهذا الغضب على سلوك القيادة. وأبقت السائقين يوميا على مدى أسبوعين تحت الملاحظة وسجلت تفاصيل الأحداث التي تحدث خلال كل رحلة في ذلك الوقت، مع ملاحظات على الأحداث مثل حوادث القريب وعلى مشاعر الغضب. وتناولت الدراسة يوميات ١٠٠ السائقين الذين نشروا ما مجموعه ٢٩٣ حوادث القريب و ٣٨٣ مناسبات عندما شهدت الغضب. وقيدت على السائقين أيضا استبيانات بها عدد من الفروق الفردية مثل الميل نحو الانحراف الاجتماعي خفيف ونحو ارتكاب المخالفات المرورية. فكان بعض السائقين بالرحلات كانوا أكثر تعرضا للغضب عندما كان الازدحام المروري كبير، فوجدت الدراسة علاقة قوية بين الازدحام المروري الشديد والغضب وأن الخبرات الشخص أثناء القيادة لها تأثير لضبط وإخفاء مشاعر الغضب، خصوصا إذا كان السائق يشعر

بأنهم ليسوا سبباً في هذا الازدحام. ومع ذلك كان هناك أيضاً ارتباط بين خبرة الغضب الانحراف الاجتماعي المعتدل وارتكاب انتهاكات القيادة وإلقاء اللوم على الآخرين في بعض الحالات بالازدحام الشديد في بعض الحالات.

وكذلك أجرى دراسة كل من باكستر ودينوففتش Bater & Deanovich (2013) عن صفات الازدحام غير المناسب التي تستشير القلق تجربة على مجموعة من المتطوعات في ظروف الازدحام. وأجرى على المفحوصات، اختبار، إعداد قصة عن الصورة Make A Picture Story Test يتكون من ٨ مواقف. يحتوى كل موقف على عروستين. وقصة كثيرة تصف تفاصيل المشهد. وطلب من المفحوصات، تقدير مقدار القلق الذي تشعر به، كل من العروستين في المواقف المختلفة. وأوضحت النتائج، أن المفحوصات، في ظرف الازدحام، عكساً قلقاً، في تقديرهن للمناظر، أكبر من المفحوصات، في الظروف التي لا تتسم بالزحام، وأصبح هذا التأثير أكثر وضوحاً في الجزء الثاني، أو النصف الثاني، من الفترة التجريبية.

لقد وجد ينز (1984) Wenz أن الازدحام يرتبط بظهور فكرة الانتحار لدى الأفراد. لقد درس (1970) Laster العلاقة بين زيادة الانتحار، وظروف الازدحام السكاني، في مدينتين هما أدنبرة باسكتلندا، وافلور في نيويورك، ووجد أن الانتحار، أكثر تزايداً وتوتراً في المناطق المزدهمة في أدنبرة. الأمر الذي لا وجود له، في بافلور. وهذا يرجع إلى وجود عوامل غير الزحام قد تلعب دوراً في النتائج. وقد يعود ذلك إلى التفاوت الثقافي، بين المدينتين، على الرغم من أن جميع الثقافات تراعى حاجة الناس للخصوصية.

فروض الدراسة:

من خلال الإطار النظري والدراسات السابقة تصوغ الباحثين
فروض الدراسة على النحو التالي:

- ١- درجة تأثر الطلبة بالازدحام المروري نفسياً وسلوكياً وصحياً هي درجة عالية.
- ٢- توجد فروق ذات دلالة إحصائية في متوسط درجات الطلبة في الأبعاد الثلاثة تُعزى لمتغير الجنس.
- ٣- توجد فروق ذات دلالة إحصائية في متوسط درجات الطلبة في الأبعاد الثلاثة تُعزى لمتغير الفرقة الدراسية.

منهج الدراسة:

تعتبر هذه الدراسة من الدراسات الوصفية التي تستهدف دراسة الواقع أو الظاهرة كما توجد في الواقع وتهتم بوصفها وصفاً دقيقاً وتعبر عنها تعبيراً كيفياً أو تعبيراً كمياً، فالتعبير الكيفي يصف لنا الظاهرة ويوضح خصائصها، أما التعبير الكمي فيعطينا وصفاً رقمياً يوضح مقدار هذه الظاهرة أو حجمها ودرجات ارتباطها مع الظواهر المختلفة الأخرى، لذلك سوف تعتمد الدراسة المنهج الوصفي التحليلي.

عينة الدراسة:

التوزيع التكراري لأفراد عينة الدراسة بحسب المتغيرات الديموغرافية:

١- الجنس:

يوضح الجدول رقم (٣) التالي توزيع عينة الدراسة بحسب

الجنس.

جدول رقم (١)

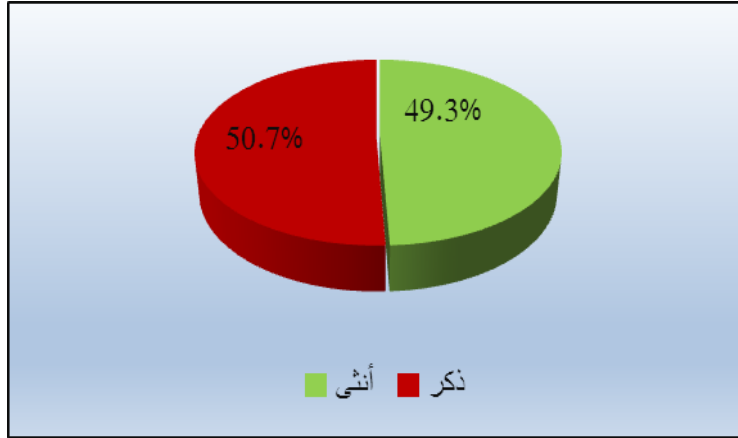
توزيع عينة الدراسة بحسب الجنس

النسبة المئوية	التكرار	الجنس
٥٠.٧%	١٥٢	ذكر
٤٩.٣%	١٤٨	أنثى
١٠٠%	٣٠٠	المجموع

يظهر من الجدول أعلاه أن ٥٢% من عينة الدراسة هم من الذكور من الشباب، مقابل ٤٨% للإناث من الشباب. ان توزيع عينة الدراسة بحسب الجنس يمكن من اجراء اختبار (ت) للتعرف على الاختلافات الإحصائية في رؤية عينة الدراسة لمثيرات الغضب وكذلك المشاعر المصاحبة ومعرفة الحالة النفسية.

شكل رقم (١)

توزيع عينة الدراسة بحسب الجنس



٢- السنة الدراسية:

يوضح الجدول رقم (٤) التالي توزيع عينة الدراسة بحسب السنة

الدراسية.

جدول رقم (٢)

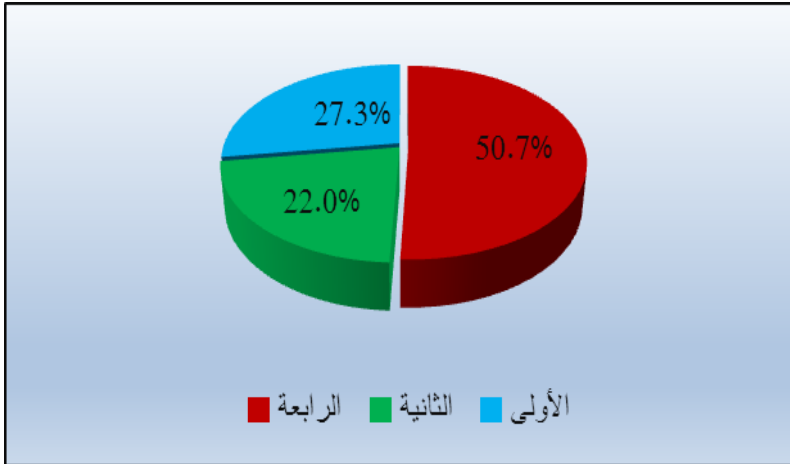
التوزيع النسبي لعينة الدراسة بحسب السنة الدراسية

السنة الدراسية	التكرار	النسبة المئوية
الأولى	٨٢	٢٧.٣%
الثانية	٦٦	٢٢.٠%
الرابعة	١٥٢	٥٠.٧%
المجموع	٣٠٠	١٠٠%

يشاهد من التوزيع أعلاه أن أكثر من ٥٠% بقليل من عينة الدراسة يمثلون السنة الرابعة، بينما طلبة الفرقتين الأولى والثانية ما نسبته ٤٩.٣% من المشاركين في الدراسة، مما يعكس إيجابياً على الدراسة الحالية التي تتطلب استقصاء آراء طلاب ذوي معرفة وخبرة جيدة في كيفية التعامل مع الازدحام المروري؛ إذ تُساهم تلك النسبة المرتفعة من طلاب السنة الرابعة في تقديم بيانات تتمتع بمستوى عالٍ من المصداقية.

شكل رقم (٢)

التوزيع النسبي لعينة الدراسة بحسب السنة الدراسية



أداة الدراسة:

بعد الاطلاع على أدبيات البحث التربوي ذات الصلة بموضوع الدراسة قامت الباحثتين بتصميم أداة الدراسة وهي استبانة من تدرج ثلاثي بهدف جمع المعلومات من أفراد العينه؛ وذلك لقياس أثر الازدحام المروري على الحالة النفسية لدى الشباب الكويتي، فتم تحديد الأبعاد الأساسية التي تقيس الجوانب الثلاثة وهي: الجانب النفسي والجانب السلوكي والجانب الصحي، واحتوت الاستبانة على ٤٠ مفردة موزعة على الأبعاد الثلاثة.

جدول (٣)

محاوِر الإِسْتِبَانَة وَعَدَد المَفْرَدَات الَّتِي تُتَدْرَج تَحْتِهَا

م	المحور	عدد المفردات
١	الجانب النفسي	١٦
٢	الجانب السلوكي	١٣
٣	الجانب الصحي	١١
	مجموع المفردات	٤٠

تعتمد طريقة التصحيح على طريقة مقياس ليكرت الثلاثي لتحديد

درجة استجابته أفراد العينه على النحو الآتي:

- بحيث أعطيت درجة (٣) لاستجابة (أوافق)،
- ودرجة (٢) لاستجابة (محايد)،
- ودرجة (١) لاستجابة (لا أوافق).

- المؤشرات السيكومترية:

للتعرف والحكم على المؤشرات السيكومترية للاستبانة تم حساب

معاملات الصدق والثبات على النحو الآتي:

وفيما يأتي إجراءات التحقق من صدقها وثباتها.

الصدق والثبات:

يقصد بصدق الاستبانة أن تقيس الاستبانة ما وضعت لقياسه، أي أن تصلح الاستبانة لقياس الجانب الذي تقصده الباحثتان ولا تقيس جانباً سواه.

أما ثبات الاستبانة فمقصود به أن تعطي الاستبانة التي طبقت على فرد أو على مجموعة من الأفراد عدة مرات نفس النتائج أو التقديرات، ولا يحدث تغيير جوهري في الدرجات بتكرار تطبيق الاستبانة.

وفي هذه الحالة نصف الاستبانة بأنها تتميز بالثبات، والثبات يعني الاستقرار والموضوعية؛ فعندما تكون الاستبانة ثابتة فإن أي فاحص يحصل على نفس النتائج ولا يختلف عليها اثنان (حمزة محمد دودين، ٢٠١٣).

ولقياس درجة الصدق والثبات التي تتمتع بها استبانة الدراسة قامت الباحثتان بتوزيع الاستبانة على عينة أولية مكونة من (٥٠ طالباً).

معامل الثبات لاستبانة الدراسة : Reliability

قامت الباحثتان باستخدام معامل (ألفا كرونباخ) للتأكد من ثبات أداة الدراسة، حيث تم حساب معامل ثبات (ألفا كرونباخ) باستخدام برنامج SPSS الاصدار رقم (٢٠) الذي من خلاله تم حساب معامل الثبات لكل محور من محاور الدراسة الثلاثة وهي البعد النفسي، البعد السلوكي، والبعد الصحي، بالإضافة الى ثبات الأداة ككل، وتحصلت على النتائج التالية.

جدول رقم (٤)

معاملات الثبات بطريقة ألفا كرونباخ لكل محور من محاور الدراسة
والاستبانة ككل

معامل الثبات	عدد العبارات	البعد
٠.٧٥	١٦	النفسي
٠.٦٧	١٣	السلوكي
٠.٨٠	١١	الصحي
٠.٨٧	٤٠	الاستبانة ككل

يتضح من الجدول أعلاه أن قيم معاملات الثبات بطريقة ألفا كرونباخ لجميع محاور استبانة الدراسة تراوحت ما بين (٠.٦٧-٠.٧٩) حيث يصنف معامل الثبات للمحور النفسي بأنه (جيد)، بينما يصنف معامل الثبات للمحور السلوكي بأنه (مقبول)، في حين يصنف معامل الثبات للمحور الصحي بأنه (جيد جداً)، مما يؤكد أن الفقرات تتسق في قياس ما تقيسه تلك الأبعاد (أو المحاور) الثلاثة.

وأخيراً كانت قيمة معامل الثبات لاستبانة الدراسة المشتملة على (٤٠ سؤالاً) هي (٠.٨٧) وهي قيمة عالية مما يجعلنا أن نصف الثبات الكلي بأنه (جيد جداً) وبالتالي فإن أداة الدراسة المستخدمة تعطي النتائج نفسها إذا أعيدت تطبيقها على نفس العينة في نفس الظروف.

كما قامت الباحثتان بقياس الثبات عن طريق حساب معامل ارتباط بيرسون بين المجموع الكلي لدرجات كل محور والمجموع الكلي لدرجات جميع العبارات في أداة الدراسة، وتحصلت على النتائج التالية.

جدول رقم (٥)

معامل ارتباط بيرسون بين المجموع الكلي لدرجات كل محور والمجموع الكلي لدرجات جميع العبارات في أداة الدراسة

معامل الارتباط	البعد
٠.٨٣٠**	النفسي
٠.٨٥٨**	السلوكي
٠.٨٢٧**	الصحي

يتضح من الجدول رقم (٢) أعلاه وجود ارتباط موجب ودال احصائياً عند مستوى دلالة (١%) بين درجات كل محور من المحاور الثلاثة والدرجة الكلية للعبارات التي اشتملت عليها أداة الدراسة وعددها (٤٠ عبارة)، وقد جاءت معاملات الارتباط محصورة بين قيمة (0.827) للمحور الصحي وقيمة (٠.٨٥٨) للمحور السلوكي وهذه النتائج تشير بوضوح إلى ارتفاع درجة الاتساق الداخلي بين محاور الاستبانة ومقدرتها على قياس الحالة النفسية لدى السائقين في الازدحام المروري، وبذلك تكون الباحثتان قد تأكدت من ثبات فقرات الاستبانة.

معامل الصدق لاستبانة الدراسة **Validity**:

١- صدق المحكمين:

حيث قامت الباحثتان بعرض أداة الدراسة في صورتها الأولية على عدد من المحكمين بلغ عددهم (إثنين) محكمًا من ذوي الخبرة والاختصاص من أعضاء هيئة التدريس من جامعة الكويت، وذلك في مجال علم النفس، وأعدت الباحثتان استمارة خاصة لاستطلاع آراء المحكمين والتفضل بإبداء آرائهم حول: مدى وضوح عبارات الاستبانة،

ومدى ملائمة الفقرات للمحور الذي تندرج تحته، ومدى دقة الصياغة اللغوية، والإشارة بالحذف أو الإضافة أو التعديل للفقرات في أي محور من محاور الاستبانة.

وبناءً على آراء المحكمين حول مدى مناسبة الاستبانة لأهداف الدراسة، ووفقاً لتوجيهاتهم ومقترحاتهم، تم تعديل صياغة بعض العبارات لغوياً، وإضافة بعض العبارات، وحذف بعضها، ليصبح عدد العبارات في الاستبانة (٤٠) عبارة موزعة على ثلاثة محاور.

٢- صدق الإتساق الداخلي:

والذي يقاس بمعاملات الارتباط بين كل مفرده والمجموع الكلي للمحور الذي تنتمي إليه المفرده، وكذا معاملات الارتباط بين كل محور والمجموع الكلي للاستبانة.

لإيجاد معامل الصدق للاختبار نستخدم العلاقة التقريبية التالية:

$$\text{معامل الصدق} = \sqrt{\frac{2r}{1+r}}$$

حيث ٢ هو معامل الارتباط بين نصفي المقياس (النبهان، ٢٠٠٤).

باستخدام برنامج SPSS في تحليل البيانات وحيث أن عدد عبارات الاستبانة هو ٤٠ كان معامل الارتباط باستخدام طريقة سبيرمان- براون = 0.675، وبالتطبيق على المعادلة السابقة نحصل على:

$$\text{معامل الصدق} = \sqrt{\frac{2r}{1+r}} = \sqrt{\frac{2(0.675)}{1+(0.675)}} = \sqrt{0.806} \cong 0.90$$

وهي قيمة عالية مما يدل على أن الاستبانة المصممة بواسطة الباحثان تقيس ما وضعت لقياسه، أي أنها صالحة لقياس الجانب

المقصود ولا تقيس جانباً سواه. وبالتالي تكون الباحثتان قد تأكدت من صدق فقرات الاستبانة، واستناداً إلى هذه النتيجة والنتيجة السابقة تكون الاستبانة صالحة للتطبيق على عينة الدراسة الأساسية.

تحليل النتائج:

تحليل نتائج البعد النفسي:

يوضح الجدول رقم (٦) التالي التوزيع التكراري والنسبي لاستجابات عينة الدراسة في البعد النفسي وقيمة الدلالة الإحصائية باستخدام اختبار مربع كاي.

جدول رقم (٦)

التوزيع التكراري والنسبي للاستجابات في البعد النفسي وقيمة الدلالة الإحصائية باستخدام اختبار مربع كاي

قيمة مربع كاي	موافق	محايد	لا أوافق	العبارة
**٢٤.٦	١٣٤	١٠٢	٦٤	ك أشعر بالقلق والتوتر عند الازدحام
	%٤٥	%٣٤	%٢١	%
**١١٣.٥	١٧٩	٩٢	٢٩	ك أشعر بالغضب لعدم قدرتي على الوصول بالموعد المحدد
	%٦٠	%٣١	%١٠	%
**٢٠١.٧	٢١٢	٧٠	١٨	ك أشعر بالإحباط عندما أفقد موعد مهم مع شخص مهم
	%٧١	%٢٣	%٦	%
**٥٨.٣	١٥٤	١٠٠	٤٦	ك ينتابني شعور بالضيق عندما أغضب.
	%٥١	%٣٣	%١٥	%
**٥١.٩	٥٩	٨٤	١٥٧	ك أشعر بميول عدائية تجاه من هم أمامي بسبب التأخير في الازدحام
	%٢٠	%٢٨	%٥٢	%

قيمة مربع كاي	موافق	محايد	لا أوافق	العبارة
٠.٥٦	١٠٤	٩٤	١٠٢	ك
	%٣٥	%٣١	%٣٤	%
**٤٧.٠	١٥٢	٩٢	٥٦	ك
	%٥١	%٣١	%١٩	%
**١٦٠.٨	١٩٩	٨٥	١٦	ك
	%٦٦	%٢٨	%٥	%
**١٢٣.٨	١٨٤	٨٨	٢٨	ك
	%٦١	%٢٩	%٩	%
**٣١.٤	١٣٥	١٠٨	٥٧	ك
	%٤٥	%٣٦	%١٩	%
**٢٨.٥	١٤٢	٨٩	٦٩	ك
	%٤٧	%٣٠	%٢٣	%
٤.٨	٨٥	٩٩	١١٦	ك
	%٢٨	%٣٣	%٣٩	%
**٧١.٨	١٥٣	١١٢	٣٥	ك
	%٥١	%٣٧	%١٢	%
**٦٨.٧	١٦٦	٨٠	٥٤	ك
	%٥٥	%٢٧	%١٨	%
**٢٧.٤	١٣٦	١٠٢	٦٢	ك
	%٤٥	%٣٤	%٢١	%
**١٤٣.١	١٩٤	٧٦	٣٠	ك
	%٦٥	%٢٥	%١٠	%

** دالة احصائياً عند مستوى ٠.٠٠١.

ويتضح من الجدول السابق رقم (٦) أن قيمة مربع كاي دالة إحصائياً لجميع العبارات عند مستوى معنوية ٠.٠٠١ وهذا يُشير إلى أن التكرارات التجريبية في خلايا المقياس تشبه التكرارات المتوقعة في مجتمع الدراسة العام، ما عدا العبارتين (أتضايق لكوني سريع الانفعال والغضب أثناء الازدحام المروري) و(أغضب عندما يكون قائد المركبة التي أمامي رجل طاعن بالسن ومسبب للازدحام) حيث كان مستوى الدلالة الإحصائية لهما أكبر من ٠.٠٠٥، بما يشير إلى أن آراء عينة الدراسة متماثلة تجاه الموافقة أو عدم الموافقة. وبشكل عام تفاوتت نسبة الموافقة على ما جاء بعبارات البعد النفسي ما بين (٢٠% - ٧١%).

يشير الجدول التالي رقم (٧) إلى قيمة الوسط الحسابي، والانحراف المعياري، والترتيب، لكل عبارة من عبارات البعد النفسي.

جدول رقم (٧)

الوسط الحسابي، والانحراف المعياري، والترتيب

لكل عبارة من عبارات البعد النفسي

الترتيب	ع	م	العبارة
١٣	٠.٧٨	٢.٢٣	أشعر بالقلق والتوتر عند الازدحام
٥	٠.٦٧	٢.٥٠	أشعر بالغضب لعدم قدرتي على الوصول بالموعد المحدد
١	٠.٥٩	٢.٦٤	أشعر بالإحباط عندما أفقد موعد مهم مع شخص مهم
٨	٠.٧٣	٢.٣٦	ينتابني شعور بالضيق عندما أغضب.
١٦	٠.٧٩	١.٦٧	أشعر بميول عدائية تجاه من هم أمامي بسبب التأخير في الازدحام
١٤	٠.٨٣	٢.٠١	أتضايق لكوني سريع الانفعال والغضب أثناء الازدحام المروري

الترتيب	ع	م	العبارة
٩	٠.٧٧	٢.٣٢	ألوم نفسي عند عدم إنجازي للأعمال في الوقت المحدد بسبب الازدحام
٢	٠.٥٩	٢.٦١	أشعر بالإحباط عندما أصل متأخراً للعمل أو للاجتماعات المهمة
٤	٠.٦٦	٢.٥٢	أشعر بالتوتر عند خروجي من المنزل متأخراً
١٠	٠.٧٦	٢.٢٦	أشعر بعقدة الذنب إذا وصلت متأخر بسبب الازدحام
١٢	٠.٨٠	٢.٢٤	يغضبني قاندي المركبات الذين يسلكون طريق الأمان ويتجاوزن قانون المرور
١٥	٠.٨١	١.٩٠	أغضب عندما يكون قائد المركبة التي أمامي رجل طاعن بالسن ومسبب للازدحام
٦	٠.٦٩	٢.٣٩	أغضب كثيراً عندما يُهدر مني قدراً كبيراً من الوقت
٧	٠.٧٧	٢.٣٧	أغضب كثيراً عندما أجد أن سيارة الشرطة هي من تسببت بزيادة الازدحام
١١	٠.٧٨	٢.٢٤	أشعر بالغضب عندما أعلم أن سبب الازدحام المروري هي مركبة قديمة تسير ببطء
٣	٠.٦٧	٢.٥٤	يغضبني عندما أسير خلف شاحنة كبيرة وأنا لا أستطيع أن أرى بوضوح

م = المتوسط الحسابي، ع = الانحراف المعياري.

جاءت العبارة (أشعر بالإحباط عندما أفقد موعد مهم مع شخص مهم) في المرتبة الأولى من حيث درجة الأهمية بوسط حسابي (٢.٦٤) وانحراف معياري (٠.٥٩) وبنسبة موافقة (٧١%)، تليها العبارة (أشعر بالإحباط عندما أصل متأخراً للعمل أو للاجتماعات المهمة) بوسط حسابي (٢.٦١) وانحراف معياري (٠.٥٩) وبنسبة موافقة (٦٦%)، بينما جاءت العبارة (أغضب عندما يكون قائد المركبة التي أمامي رجل

طاعن بالسن ومسبب للازدحام) في المرتبة قبل الأخيرة من حيث درجة الأهمية بوسط حسابي (١.٩٠) وانحراف معياري (٠.٨١) وبنسبة موافقة (٢٨%)، وجاءت العبارة (أشعر بميول عدائية تجاه من هم أمامي بسبب التأخير في الازدحام) في المرتبة الأخيرة من حيث درجة الأهمية بوسط حسابي (١.٦٧) وانحراف معياري (٠.٧٩) وبنسبة موافقة (٢٠%).

ويوضح الجدول رقم (٨) التالي التوزيع النسبي لاستجابات عينة الدراسة على البعد النفسي ككل.

جدول رقم (٨)

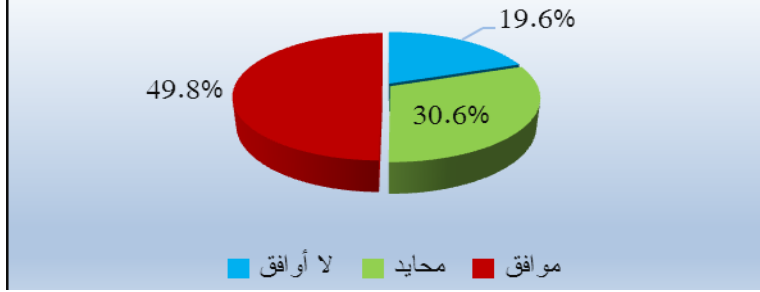
التوزيع النسبي لاستجابات عينة الدراسة على البعد النفسي ككل

النسبة المئوية	الاستجابات
١٩.٦%	لأوافق
٣٠.٦%	محايد
٤٩.٨%	موافق
١٠٠%	المجموع

يتضح من الجدول أعلاه أن النسبة المئوية للموافقين على عبارات البعد النفسي كانت أكبر من نسبة غير الموافقين (٤٩.٨% مقابل ١٩.٦%)، وبوسط حسابي (٢.٣٠) وانحراف معياري (٠.٨٥) مما يدل على أن مستوى الضغط النفسي للطلبة الناتج عن الازدحام المروري هو مستوى (مرتفع)، وأن نسبة هذا الارتفاع مرتين ونصف مقارنة بمجموعة الطلبة الذين لديهم مستوى منخفض من الضغط النفسي.

شكل رقم (٣)

التوزيع النسبي لاستجابات عينة الدراسة على البعد النفسي ككل



تحليل نتائج البعد السلوكي:

يوضح الجدول رقم (٩) التالي التوزيع التكراري والنسبي لاستجابات عينة الدراسة في البعد السلوكي وقيمة الدلالة الإحصائية باستخدام اختبار مربع كاي.

جدول رقم (٩)

التوزيع التكراري والنسبي للاستجابات في البعد السلوكي وقيمة الدلالة الإحصائية باستخدام اختبار مربع كاي

قيمة مربع كاي	موافق	محايد	لا أوافق	العبارة
١.٠٤	١٠٦	٩٢	١٠٢	ك أشعر برغبة كبيرة في إصدار منبه السيارة عند شعوري بالغضب أثناء الازدحام
	%٣٥	%٣١	%٣٤	%
**١٠.٦٤	١٢٢	١٠٢	٧٦	ك أتشاجر مع الآخرين عند الشعور بالغضب
	%٤١	%٣٤	%٢٥	%
**٣٩.٢٦	١٥١	٧٨	٧١	ك عندما اغضب لا أستطيع التمييز بين كبير وصغير.
	%٥٠	%٢٦	%٢٤	%
**٥٩.٦٦	١٦٢	٧٩	٥٩	ك أصاب بحالة من فقدان السيطرة التامة على نفسي أثناء الغضب
	%٥٤	%٢٦	%٢٠	%

قيمة مربع كاي	موافق	محايد	لا أوافق	العبارة	
*٥.٧٨	١١٧	١٠٠	٨٣	ك	بسبب التأخير في الشارع، أخالف قوانين المرور عند شعوري بالغضب بسبب التأخير
	%٣٩	%٣٣	%٢٨	%	
٠.٤٢	١٠١	١٠٤	٩٥	ك	أفقد قدرتي على التفكير والتركيز عند شعوري بالغضب أثناء الازدحام
	%٣٤	%٣٥	%٣٢	%	
**٢٥.٦٢	١٢٥	١١٦	٥٩	ك	أستطيع إخفاء مظاهر غضبي عندما أغضب.
	%٤٢	%٣٩	%٢٠	%	
٣.٢٦	١١١	١٠٣	٨٦	ك	أتلظظ بألفاظ سلبية عند شعوري بالغضب بسبب الازدحام
	%٣٧	%٣٤	%٢٩	%	
٤.٤٦	٨٩	١١٧	٩٤	ك	ألاحظ تغيرات سلبية في أنماط سلوكي عندما أكون تحت تأثير ضغط الازدحام المروري
	%٣٠	%٣٩	%٣١	%	
**١١.٥٨	٩٨	١٢٥	٧٧	ك	أركز على الجوانب السلبية بالازدحام بدلاً من التركيز على الجوانب الإيجابية
	%٣٣	%٤٢	%٢٦	%	
**٢٣٤.٩٨	٢٢٥	٣٢	٤٣	ك	أدخن السجائر بشراهة (بشكل كبير) عند شعوري بالغضب بسبب الازدحام.
	%٧٥	%١١	%١٤	%	
**٢٨.٣٤	٧٣	٨٤	١٤٣	ك	أقوم بتشغيل برامج الراديو عندما أكون تحت تأثير ضغوط الازدحام المروري
	%٢٤	%٢٨	%٤٨	%	
*٨.٤٢	١٢٠	١٠١	٧٩	ك	عندما أغضب بالازدحام فإنني لا أستطيع القيام بأي عمل على الإطلاق
	%٤٠	%٣٤	%٢٦	%	

** دالة احصائياً عند مستوى ٠.٠٠١، * دالة احصائياً عند مستوى ٠.٠٥٠.

ويتضح من الجدول السابق رقم (٩) أن قيمة مربع كاي دالة إحصائياً لمعظم العبارات عند مستوى معنوية ٠.٠٠١، ٠.٠٥ وهذا يُشير إلى أن التكرارات التجريبية في خلايا المقياس تشبه التكرارات المتوقعة في مجتمع الدراسة العام، ما عدا العبارات (أشعر برغبة كبيرة في إصدار منبه السيارة عند شعوري بالغضب أثناء الازدحام)، و(أفقد قدرتي على التفكير والتركيز عند شعوري بالغضب أثناء الازدحام) و(أتلظظ بألفاظ سلبية عند شعوري بالغضب بسبب الازدحام) و(ألاحظ تغيرات سلبية في أنماط سلوكي عندما أكون تحت تأثير ضغط الازدحام المروري) حيث كان مستوى الدلالة الإحصائية لهذه العبارات أكبر من ٠.٠٥، بما يشير إلى أن آراء عينة الدراسة متماثلة تجاه الموافقة أو عدم الموافقة في هذه العبارات. وبشكل عام تفاوتت نسبة الموافقة على ما جاء بعبارات البعد السلوكي ما بين (٢٤%-٧٥%). ويشير الجدول التالي رقم (١٠) إلى قيمة الوسط الحسابي، والانحراف المعياري، والترتيب، لكل عبارة من عبارات البعد السلوكي.

جدول رقم (١٠)

الوسط الحسابي، والانحراف المعياري، والترتيب

لكل عبارة من عبارات البعد السلوكي

الترتيب	ع	م	العبارة
١١	٠.٨٣	٢.٠١	أشعر برغبة كبيرة في إصدار منبه السيارة عند شعوري بالغضب أثناء الازدحام
٥	٠.٨٠	٢.١٥	أشجار مع الآخرين عند الشعور بالغضب
٣	٠.٨٢	٢.٢٧	عندما اغضب لا أستطيع التمييز بين كبير وصغير.
٢	٠.٧٩	٢.٣٤	أصاب بحالة من فقدان السيطرة التامة على نفسي اثناء الغضب
٧	٠.٨١	٢.١١	بسبب التأخير في الشارع. أخالف قوانين المرور عند شعوري بالغضب

الترتيب	ع	م	العبرة
			بسبب التأخير
١٠	٠.٨١	٢.٠٢	أفقد قدرتي على التفكير والتركيز عند شعوري بالغضب أثناء الازدحام
٤	٠.٧٥	٢.٢٢	أستطيع إخفاء مظاهر غضبي عندما أغضب.
٨	٠.٨١	٢.٠٨	أتلطف بألفاظ سلبية عند شعوري بالغضب بسبب الازدحام
١٢	٠.٧٨	١.٩٨	ألاحظ تغيرات سلبية في أنماط سلوكي عندما أكون تحت تأثير ضغط الازدحام المروري
٩	٠.٧٦	٢.٠٧	أركز على الجوانب السلبية بالازدحام بدلاً من التركيز على الجوانب الإيجابية
١	٠.٧٣	٢.٦١	أدخن السجائر بشراهة (بشكل كبير) عند شعوري بالغضب بسبب الازدحام.
١٣	٠.٨٢	١.٧٧	أقوم بتشغيل برامج الراديو عندما أكون تحت تأثير ضغوط الازدحام المروري
٦	٠.٨٠	٢.١٤	عندما أغضب بالازدحام فإنني لا أستطيع القيام بأي عمل على الإطلاق

م = المتوسط الحسابي، ع = الانحراف المعياري.

جاءت العبارة (أدخن السجائر بشراهة (بشكل كبير) عند شعوري بالغضب بسبب الازدحام) في المرتبة الأولى من حيث درجة الأهمية بوسط حسابي (٢.٦١) وانحراف معياري (٠.٧٣) وبنسبة موافقة (٧٥%)، تليها العبارة (أصاب بحالة من فقدان السيطرة التامة على نفسي اثناء الغضب) بوسط حسابي (٢.٣٤) وانحراف معياري (٠.٧٩) وبنسبة موافقة (٥٤%).

بينما جاءت العبارة (ألاحظ تغيرات سلبية في أنماط سلوكي عندما أكون تحت تأثير ضغط الازدحام المروري) في المرتبة قبل الأخيرة من حيث درجة الأهمية بوسط حسابي (١.٩٨) وانحراف معياري (٠.٧٨)

وبنسبة موافقة (٣٠%)، وجاءت العبارة (أقوم بتشغيل برامج الراديو عندما أكون تحت تأثير ضغوط الازدحام المروري) في المرتبة الأخيرة من حيث درجة الأهمية بوسط حسابي (١.٧٧) وانحراف معياري (٠.٨٢) وبنسبة موافقة (٢٤%).

ويوضح الجدول رقم (١١) التالي التوزيع النسبي لاستجابات عينة الدراسة على البعد السلوكي ككل.

جدول رقم (١١)

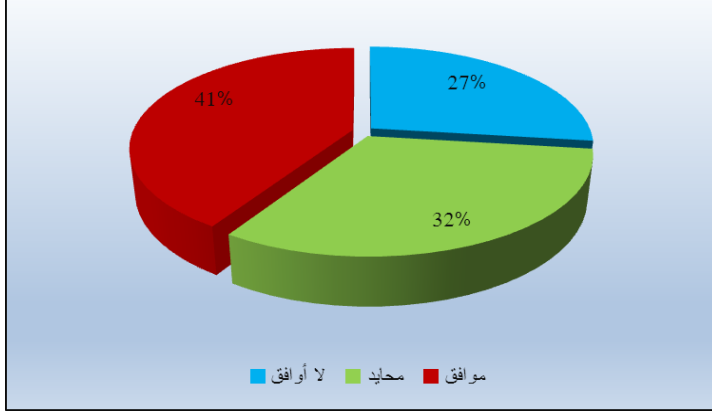
التوزيع النسبي لاستجابات عينة الدراسة على البعد السلوكي ككل

النسبة المئوية	الاستجابات
٢٧%	لأوافق
٣٢%	محايد
٤١%	موافق
١٠٠%	المجموع

يتضح من الجدول أعلاه أن النسبة المئوية للموافقين على عبارات البعد السلوكي كانت أكبر من نسبة غير الموافقين (٤١% مقابل ٢٧%)، وبوسط حسابي (٢.١٤) وانحراف معياري (٠.٧٩) مما يدل على أن مستوى مثيرات الغضب للطلبة الناتج عن الازدحام المروري هو مستوى (مرتفع)، وأن نسبة هذا الارتفاع مرة ونصف مقارنة بمجموعة الطلبة الذين لديهم مستوى تحكم في غضبهم عند الازدحام المروري.

شكل رقم (٤)

التوزيع النسبي لاستجابات عينة الدراسة على البعد السلوكي ككل



تحليل نتائج البعد الصحي:

يوضح الجدول رقم (١٢) التالي التوزيع التكراري والنسبي لاستجابات عينة الدراسة في البعد الصحي بقيمة الدلالة الإحصائية باستخدام اختبار مربع كاي.

جدول رقم (١٢)

التوزيع التكراري والنسبي للاستجابات في البعد الصحي
وقيمة الدلالة الإحصائية باستخدام اختبار مربع كاي

قيمة مربع كاي	موافق	محايد	لا أوافق	ك	العبارة
**٨٨.٦٤	٥٢	٧٢	١٧٦	ك	أجد صعوبة في التنفس كلما غضبت بسبب الازدحام
	%١٧	%٢٤	%٥٩	%	
**١٢١,٤٦	٤٤	٦٧	١٨٩	ك	أشعر بالألم في صدري عندما أغضب وأنا داخل السيارة
	%١٥	%٢٢	%٦٣	%	
**١٤.٠٦	٩٩	٧٤	١٢٧	ك	يرتفع ضغط الدم كلما غضبت
	%٣٣	%٢٥	%٤٢	%	

قيمة مربع كاي	العبارة			ك	لا أوافق	محايد	موافق
	بالغضب بسبب الازدحام.	أضغط على أسناني عند شعوري	أشعر بآلام المعدة عند شعوري				
**١٤١.٥٤	٤٧	٥٦	١٩٧	%	%٦٦	%١٩	%١٦
**٨٠.١٨	٦٠	٦٧	١٧٣	%	%٥٨	%٢٢	%٢٠
**١٥٣.٠٦	٥١	٤٨	٢٠١	%	%٦٧	%١٦	%١٧
١.٨٢	١٠٩	٩٠	١٠١	%	%٣٤	%٣٠	%٣٦
**٥٠.٩٦	٥٨	٨٦	١٥٦	%	%٥٢	%٢٩	%١٩
**٥٠.٦٤	٦٨	٧٤	١٥٨	%	%٥٣	%٢٥	%٢٣
**٤٨.٨٦	٧٤	٦٩	١٥٧	%	%٥٢	%٢٣	%٢٥
**١٢.٠٢	٧٥	١٠١	١٢٤	%	%٤١	%٣٤	%٢٥

** دالة احصائياً عند مستوى ٠.٠٠١.

ويتضح من الجدول السابق رقم (١٢) أن قيمة مربع كاي دالة إحصائياً لجميع العبارات عند مستوى معنوية ٠.٠٠١ وهذا يُشير إلى أن التكرارات التجريبية في خلايا المقياس تشبه التكرارات المتوقعة في

مجتمع الدراسة العام، ما عدا العبارة (تزداد سرعة ضربات قلبي كلما غضبت) حيث كان مستوى الدلالة الإحصائية لها أكبر من ٠.٠٥، بما يشير إلى أن آراء عينة الدراسة متماثلة تجاه الموافقة أو عدم الموافقة في هذه العبارة. وبشكل عام تفاوتت نسبة الموافقة على ما جاء بعبارات البعد الصحي ما بين (٣٤%-٦٧%).

يشير الجدول التالي رقم (١٣) إلى قيمة الوسط الحسابي، والانحراف المعياري، والترتيب، لكل عبارة من عبارات البعد الصحي.

جدول رقم (١٣)

الوسط الحسابي، والانحراف المعياري، والترتيب

لكل عبارة من عبارات البعد الصحي

الترتيب	ع	م	العبارة
٩	٠.٧٧	١.٥٩	أجد صعوبة في التنفس كلما غضبت بسبب الازدحام المروري
٩	٠.٧٤	١.٥٢	أشعر بالألم في صدري عندما اغضب وأنا داخل السيارة
٢	٠.٨٦	١.٩١	يرتفع ضغط الدم كلما غضبت
١٠	٠.٧٥	١.٥٠	أؤذي ذاتي عند الشعور بالغضب بسبب الازدحام المروري.
٧	٠.٨٠	١.٦٢	أضغط على اسناني عند شعوري بالغضب أثناء الازدحام المروري
١١	٠.٧٧	١.٥٠	أشعر بآلام المعدة عند شعوري بالغضب أثناء الازدحام المروري
١	٠.٨٤	٢.٠٣	تزداد سرعة ضربات قلبي كلما غضبت
٦	٠.٧٨	١.٦٧	أشعر بصداع حاد أثناء انفعالي بالغضب بسبب الازدحام المروري
٥	٠.٨٢	١.٧٠	أشعر بالغثيان عند شعوري بالغضب بسبب الازدحام المروري
٤	٠.٨٣	١.٧٢	عندما يتناوبني الغضب بسبب الازدحام فإبني أفقد شهيتي للطعام
٣	٠.٨٠	١.٨٤	تتناوبني زغلة بالعين بسبب الازدحام المروري

م = المتوسط الحسابي، ع = الانحراف المعياري.

جاءت العبارة (تزداد سرعة ضربات قلبي كلما غضبت) في المرتبة الأولى من حيث درجة الأهمية بوسط حسابي (٢.٠٣) وانحراف معياري (٠.٨٤) وبنسبة موافقة (٣٦%)، تليها العبارة (يرتفع ضغط الدم كلما غضبت) بوسط حسابي (١.٩١) وانحراف معياري (٠.٨٦) وبنسبة موافقة (٣٣%)، بينما جاءت العبارة (أؤذي ذاتي عند الشعور بالغضب بسبب الازدحام) في المرتبة قبل الأخيرة من حيث درجة الأهمية بوسط حسابي (١.٥٠) وانحراف معياري (٠.٧٥) وبنسبة موافقة (١٦%)، وجاءت العبارة (أشعر بآلام المعدة عند شعوري بالغضب أثناء الازدحام) في المرتبة الأخيرة من حيث درجة الأهمية بوسط حسابي (١.٥٠) وانحراف معياري (٠.٧٧) وبنسبة موافقة (١٧%).

ويوضح الجدول رقم (١٤) التالي التوزيع النسبي لاستجابات عينة الدراسة على البعد الصحي ككل.

جدول رقم (١٤)

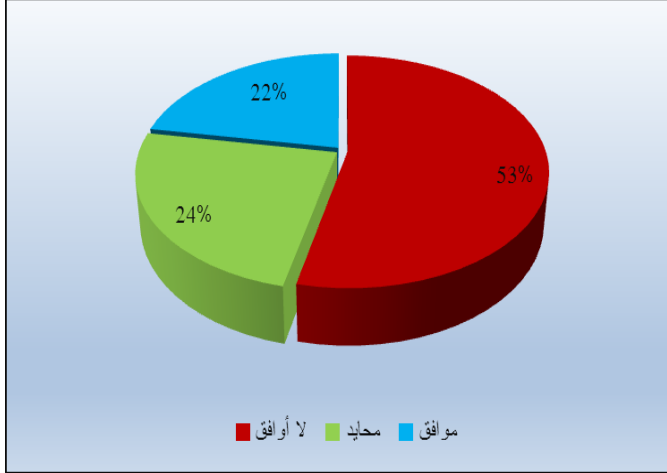
التوزيع النسبي لاستجابات عينة الدراسة على البعد الصحي ككل

النسبة المئوية	الاستجابات
٥٣%	لاوافق
٢٤%	محايد
٢٢%	موافق
١٠٠%	المجموع

يتضح من الجدول أعلاه أن النسبة المئوية لغير الموافقين على عبارات البعد الصحي كانت أكبر من نسبة الموافقين (٥٣% مقابل ٢٢%)، وبوسط حسابي (١.٦٩) وانحراف معياري (٠.٧٩) مما يدل على أن مستوى تأثر الصحة بسبب الازدحام المروري هو مستوى (مرتفع إلى حد ما).

شكل رقم (٥)

التوزيع النسبي لاستجابات عينة الدراسة على البعد الصحي ككل



اختبار (ت) للفروق في المتوسطات في الأبعاد الثلاثة وفقاً لمتغير الجنس:

يوضح الجدول رقم (١٥) التالي قيم اختبار (ت) لدلالة الفرق في متوسط درجات الطلبة في الأبعاد الثلاثة: النفسي، السلوكي، الصحيين الذكور والإناث والدلالة الإحصائية للفرق.

جدول رقم (١٥)

اختبار (ت) لدلالة الفرق متوسط درجات الطلبة

في الأبعاد الثلاثة: النفسي، السلوكي، الصحي بين الذكور والإناث والدلالة الإحصائية للفرق

البعد	اختبار (ت) للعينات المستقلة		
	متوسط درجات الذكور	متوسط درجات الإناث	قيمة ت
النفسي	٣٦.٠٨	٣٧.٦٠	٢.٤٦-
السلوكي	٢٨.٨٩	٢٦.٦٤	٤.١٠
الصحي	١٦.٥٨	٢٠.٦٦	٧.٧٠-

يظهر من تحليل النتائج باستخدام اختبار (ت) النتائج التالية:

• وجود فرق ذو دلالة إحصائية يعزى إلى متغير الجنس عند مستوى الدلالة ٠.٠٥ في متوسط درجات الطلبة في البعد النفسي وذلك لصالح الإناث أي أن الإناث الأكثر تأثراً نفسياً بسبب الازدحام المروري.

• وجود فرق ذو دلالة إحصائية عالية يعزى إلى متغير الجنس عند مستوى الدلالة ٠.٠١ في متوسط درجات الطلبة في البعد السلوكي لصالح الذكور أي أن الذكور الأكثر تأثراً سلوكياً بسبب الازدحام المروري.

• وجود فرق ذو دلالة إحصائية عالية يعزى إلى متغير الجنس عند مستوى الدلالة ٠.٠١ في متوسط درجات الطلبة في البعد الصحي لصالح الإناث أي أن الإناث الأكثر تأثراً صحياً بسبب الازدحام المروري.

اختبار تحليل التباين (ت) للفرق في المتوسطات في الأبعاد الثلاثة وفقاً لمتغير السنة الدراسية:

يوضح الجدول رقم (١٥) التالي تحليل التباين ANOVA باستخدام اختبار (ف) لدلالة الفرق في متوسط درجات الطلبة في الأبعاد الثلاثة:

النفسي، السلوكي، الصحي وفقاً لمتغير السنة الدراسية والدلالة الإحصائية للفرق.

جدول رقم (١٦)

اختبار تحليل التباين ANOVA لدلالة الفرق متوسط درجات الطلبة
في الأبعاد الثلاثة: النفسي، السلوكي، الصحي وفقاً لمتغير السنة
الدراسية والدلالة الإحصائية للفرق

البعد النفسي					
مصدر التباين	مجموع المربعات	درجات الحرية	متوسط المربعات	قيمة ف	الدلالة الاحصائية
بين المجموعات	١٨٠٠.٢	٢	٩٠٠.١	٣.١٢	٠.٤٦
داخل المجموعات	٨٥٨٨.١	٢٩٧	٢٨.٩		
المجموع	٨٧٦٨.٣	٢٩٩			
البعد السلوكي					
مصدر التباين	مجموع المربعات	درجات الحرية	متوسط المربعات	قيمة ف	الدلالة الاحصائية
بين المجموعات	٤٤٧.٢	٢	٢٢٣.٦	٩.٩٥	٠.٠٠٠
داخل المجموعات	٦٦٧١.٧	٢٩٧	٢٢.٥		
المجموع	٧١١٨.٩	٢٩٩			
البعد الصحي					
مصدر التباين	مجموع المربعات	درجات الحرية	متوسط المربعات	قيمة ف	الدلالة الاحصائية
بين المجموعات	١٣٨١.٥	٢	٦٩٠.٨	٢٣.٣٧	٠.٠٠٠
داخل المجموعات	٦١٤٨.٨	٢٩٧	٢٠.٧		
المجموع	٧٥٣٠.٣	٢٩٩			

يظهر من تحليل النتائج باستخدام اختبار التحليل التباين النتائج التالية:

- وجود فروق ذات دلالة إحصائية تعزى إلى متغير السنة الدراسية عند مستوى الدلالة ٠.٠٥ في متوسط درجات الطلبة في البعد النفسي، وبإجراء الاختبار البعدي دلت النتائج على وجود فروق في متوسط درجات الطلبة في البعد النفسي بين الفرقتين الثانية والرابعة لصالح الفرقة الثانية حيث يميل طلبة الفرقة الثانية لأن يكونوا الأكثر تأثراً نفسياً بسبب الازدحام المروري.

- وجود فروق ذات دلالة إحصائية عالية تعزى إلى متغير السنة الدراسية عند مستوى الدلالة ٠.٠١ في متوسط درجات الطلبة في البعد السلوكي، وبإجراء الاختبار البعدي دلت النتائج على وجود فروق في متوسط درجات الطلبة في البعد السلوكي بين الفرقتين الثانية والرابعة لصالح الفرقة الرابعة؛ حيث يميل طلبة الفرقة الرابعة لأن يكونوا الأكثر تأثراً سلوكياً بسبب الازدحام المروري، كما توجد فروق دالة إحصائية عند مستوى ٥% بين الفرقتين الأولى والثانية لصالح الفرقة الأولى، حيث يميل طلبة الفرقة الأولى لأن يكونوا الأكثر تأثراً سلوكياً بسبب الازدحام المروري عن طلبة الفرقة الثانية، ووجود فروق دالة إحصائية عند مستوى ٥% في متوسط درجات الطلبة في البعد السلوكي بين الفرقتين الأولى والرابعة لصالح الفرقة الرابعة؛ حيث يميل طلبة الفرقة الرابعة لأن يكونوا الأكثر تأثراً سلوكياً بسبب الازدحام المروري.

- وجود فروق ذات دلالة إحصائية عالية تعزى إلى متغير السنة الدراسية عند مستوى الدلالة ٠.٠١ في متوسط درجات الطلبة في البعد الصحي، وبإجراء الاختبار البعدي دلت النتائج على وجود فروق في متوسط درجات الطلبة في البعد الصحي بين الفرقتين الأولى والرابعة

لصالح الفرقة الأولى؛ حيث يميل طلبة الفرقة الأولى لأن يكونوا الأكثر تأثراً صحياً بسبب الازدحام المروري، كما توجد فروق دالة احصائياً عند مستوى ٥% بين الفرقتين الأولى والثانية لصالح الفرقة الثانية، حيث يميل طلبة الفرقة الثانية لأن يكونوا الأكثر تأثراً صحياً بسبب الازدحام المروري عن طلبة الفرقة الأولى، ووجود فروق ذات دلالة إحصائية عالية عند مستوى ١% في متوسط درجات الطلبة في البعد الصحي بين الفرقتين الثانية والرابعة لصالح الفرقة الثانية؛ حيث يميل طلبة الفرقة الثانية لأن يكونوا الأكثر تأثراً صحياً بسبب الازدحام المروري عن طلبة الفرقة الرابعة.

التوصيات:

بناءً على ما توصلت إليه الدراسة من نتائج، يمكن صياغة التوصيات التالية:

- يجب على السائق أن يعي أن الكثير من قاندي المركبات غير مؤهلين لا عملياً ولا علمياً لقيادة السيارة بصورة آمنة وسليمة وذلك لأنهم تدرّبوا بصورة بدائية، فهذا يساعدك على أن تكون على دراية بمختلف مستويات مستخدمي الطريق.
- عليك أن تغادر منزلك قبل الوقت المحدد بكثير لتفادي الازدحام.
- إذا حدث وحضرت في الازدحام يمكنك محاولة تشتيت إنتباهك ومحاولة عدم الإنفعال بالإستماع إلي الراديو مثلاً فهو يساعد على تهدئة الأعصاب.

- إغلاق نوافذ السيارة لتقليل من شدة الضوضاء.
- حاول أن تمارس تمارين التنفس للتغلب علي التوتر والعصبية.
- إن غياب التوعية بخطورة هذا السلوك الانفعالي والعصبي وخاصة في فئة الشباب تتوجب علينا أن:
- إعداد برامج توعوية في مجالات ادارة الغضب والتوتر، والحث على الصبر والحكمة والتسامح والموعظة الحسنة وإبراز فضائل التسامح.
- التركيز على التعاون والتكاتف والمحبة بين أفراد المجتمع، وذلك عن طريق القنوات الاعلامية.
- نشر الوعي المروري عند المواطنين والمقيمين وفرض الانضباط في الشارع للقضاء على أزمة الازدحام المروري.
- إنشاء إذاعة خاصة تعنى بأحوال المرور، وتقوم بتوجيه قائدي المركبات بالأماكن غير المزدحمة، وتوجههم وتحد من توترهم إن وقعوا بالزحمة.
- إلزام مدارس تعليم القيادة بتدريس مادة كيفية ضبط السلوك في حالات الازدحام المروري.
- دعوة إتحاد إذاعات الدول العربية، وتلفزيون الخليج، وإتحاد الصحافيين العرب، وإتحاد الصحافة الخليجية، إلى تطوير العمل العربي المشترك في مجال الإعلام المروري السمعي والبصري، فيما يتعلق بالسلامة المرورية وكيفية ضبط السلوك في حالات الازدحام المروري وعمل برامج توعوية في مجالات ادارة الغضب والتوتر، والحث على الصبر والحكمة والتسامح وتمارين التنفس للتغلب علي التوتر والعصبية وجعلها أولوية قصوى، لتكون محاور ثابتة في المسابقات التي تنظمها هذه الإتحادات المهنية بصفة دورية بين أعضائها، وذلك بالتعاون مع

الأمانة العامة لمجلس وزراء الداخلية العرب والمنظمة العربية للسلامة المرورية.

- عمل حملة وطنية ليوم واحد كل شهر لنشر ثقافة ضبط النفس والحد من التوتر بالازدحام المروري اليومي وإحياء خلق الإيثار بين مرتادي الطريق مع الاسترشاد بالأحاديث الدينية.
- عمل برامج تربط بين ضبط النفس والتسامح بالازدحام وبين حب الوطن والارتقاء به نحو مفهوم وطن مثالي يحتوي الجميع.
- الاستفادة من علم النفس البيئي في تعديل سلوكيات مرتادي الطريق.

المراجع:

- استطلاع أجرته مجلة "مواطن" العمانية عبر صفحاتها على مواقع التواصل الاجتماعي، حول مدى تأثير الازدحام على حياتهم اليومية. (٢٠١٣م).
- بادويلان (٢٠٠٧). "السلامة المرورية في لبنان". صدر عن جمعية "الياز".
- جمال عبد المحسن عبد العال وآخرون (١٩٩٨). أساليب ووسائل الحد من حوادث المرور. إصدارات جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية.
- حجم حوادث المرور ومؤشرات خطورتها في دول مجلس التعاون لدول الخليج العربية وإستراتيجية مقترحة لرفع مستوى السلامة المرورية (٢٠٠٩). جائزة مجلس التعاون للبحوث الأمنية.
- الحركة المرورية ودور النقل العام بالحافلات في مدن المملكة العربية السعودية (٢٠٠٦هـ/٢٠٠٦). ورقة عمل مقدمة إلى ندوة النقل العام داخل المدن في المملكة العربية السعودية، معهد الإدارة العامة، الرياض.
- حمزة محمد دودين (٢٠١٣). التحليل الاحصائي المتقدم للبيانات باستخدام SPSS. عمان- الأردن: دار المسيرة للنشر والتوزيع والطباعة.
- حوادث المرور في المدينة المنورة (١٤٣٠هـ). خطورتها ومؤشراتها وإستراتيجية لتحسين مستوى السلامة المرورية، إصدارات جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية.
- ربحي مصطفى وآخرون (٢٠٠٨). أساليب البحث العلمي وتطبيقاته في التخطيط والإدارة، الأردن- عمان: دار صفاء للنشر والتوزيع.

- عبيدات ذوقان وعبد الرحمن عدس وكايد عبد الحق (٢٠٠٤). البحث العلمي مفهومة أدواته أساليبه. عمان-الأردن: دار الفكر.
- علي بن ضبيان الرشيد (٢٠٠٥). ندوة علمية حول: "حجم حوادث المرور في الوطن العربي وسبل معالجتها". جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، المملكة العربية السعودية. الرياض.
- مؤتمر الطب والسلامة المرورية- الدوحة في (٦ نوفمبر ٢٠١٥). وذلك تحت شعار "الطب المروري وسلامة الطريق في الدول سريعة النمو".
- مؤتمر المرور الدولي الذي يقام تحت شعار "الازدحام المروري... حلول" (٢٠١٢). الذي يسلط الضوء فيه على الاختناق المروري الحاد وذلك لعرض بعض الحلول على الجهات المسؤولة عن الازدحام المروري بالكويت.
- محسن العجمي بن عيسى وآخرون (٢٠٠٦). حجم حوادث المرور في الوطن العربي وسبل معالجتها، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية.
- موسى النبهان (٢٠٠٤). أساسيات القياس في العلوم السلوكية. ط. عمان-الأردن: دار الشروق للنشر.
- A study conducted by both Levy, Jonathan and John levy@bu.edu Buonocore, Jonathan von Stackelberg, Catherine, and published in the journal Environmental Health: the arrival of the global source of Sciences (2010). Vol. 9, p65-76. 12P. On the assessment of the public health effects of traffic congestion and health risk assessment.
- A study conducted by Jeffrey Underwood, Peter Chapman, Sharon Wright, David Crundall (2001). School of Psycho-logy at the University

of Nottingham, University Park, Nottingham NG7 2RD, United Kingdom anger while driving, and that the Department of Psychology in the Journal of Psychology Volume 2 behavior, No. 1, March 2001, pp. 55-68.

- Amanda N. Stephens, John A. Groeger. (2011). Anger-congruent behaviour transfers across driving situations. *Cognition & Emotion* 25, 1423-1438. Online publication date: 1-Dec-2011.
- Amanda N. Stephens, Keis Ohtsuka. (2014). Cognitive biases in aggressive drivers: Does illusion of control drive us off the road?. *Personality and Individual Differences* 68, 124-129. Online publication date: 1-Oct-2014.
- David Herrero-Fernández. (2015). Psychophysiological, subjective and behavioral differences between high and low anger drivers in a simulation task. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*. Online publication date: 1-Jan-2015.
- 20- Ergonomics study Venkatesh, Pushpa about the impact of traffic congestion on the mental and psychological health, and published in the *Journal of Medical Sciences and the evolution of Dentistry* (2014), Vol. 3, No. 42, September 8, Page: 10490-10493, doi: 10.14260 / jemds / 2014/3369.
- Gabriel Dorantes Argandar, Francisco Tortosa Gil, Javier Ferrero Berlanga. (2015). Measuring situations that stress Mexicans while driving. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour* 37, 154-161. Online publication date: 1-Feb-2015.
- Hu Lei, Xiping Yan, Chaozhong Wu, Hui Zhang. (2011). A Study on Chinese Motorists' Operational Behavior in Angry Driving. *ICTIS 2011*,

1905-1911.

- Jiaoyan Yang, Feng Du, Weina Qu, Zhun Gong, Xianghong Sun. (2013). Effects of Personality on Risky Driving Behavior and Accident Involvement for Chinese Drivers. *Traffic Injury Prevention* 14, 565-571. Online publication date: 18-Aug-2013.
- Janick Naveteur, Stéphanie Cœugnet, Camilo Charron, Lisa Dorn, Françoise Anceaux. (2013). Impatience and time pressure: Subjective reactions of drivers in situations forcing them to stop their car in the road. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour* 18, 58-71. Online publication date: 1-May-2013.
- Kenneth H. Beck, Stacey B. Daughters, Bina Ali. (2013). Hurried driving: Relationship to distress tolerance, driver anger, aggressive and risky driving in college students. *Accident Analysis & Prevention* 51, 51-55. Online publication date: 1-Mar.
- Mark J.M. Sullman, Amanda N. Stephens. (2013). A comparison of the Driving Anger Scale and the Propensity for Angry Driving Scale. *Accident Analysis & Prevention* 58, 88-96. Online publication date: 1-Sep-2013.
- Mark J.M. Sullman, Amanda N. Stephens, Michelle Yong. (2015). Anger, aggression and road rage behaviour in Malaysian drivers. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour* 29, 70-82. Online publication date: 1-Feb-2015.
- Study LaMarsh (2000). conducted by York University, Toronto, Canada about the impact of traffic congestion daily on the psychological stress and inconvenience aggressive behavior of the driver, so the Department of Psychology and the Centre for Research on Violence and

Conflict Resolution.

- Study all of Baxter and Denovvch Bater & Deanovich (2013). for recipes congestion is appropriate that consult experience anxiety on a group of volunteers in congestion conditions.
- Sundé M. Nesbit, Judith C. Conger. (2012). Predicting aggressive driving behavior from anger and negative cognitions. Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour 15, 710-718. Online publication date: 1-Nov-2012.
- Thad Strom, Jennie Leskela, Elizabeth Possis, Paul Thuras, Melanie E. Leuty, Bridget M. Doane, Kathryn Wilder-Schaaf, Lisa Rosenzweig. (2013). Cognitive-Behavioral Group Treatment for Driving-Related Anger, Aggression, and Risky Driving in Combat Veterans: A Pilot Study. Journal of Traumatic Stress26:10.1002/jts.20 13.26.issue-3, 405-408. Online publication date: 1-Jun-2013.
- Tingru Zhang, Alan H.S. Chan. (2015). The association between driving anger and driving outcomes: A meta-analysis of evidence from the past twenty years. Accident Analysis & Prevention 90, 50-62. Online publication date: 1-May-2015.