

الخصائص السيكومترية لقياس اتجاهات السائقين بمحافظة الوادي

الجديد نحو السلامة المرورية

د. رشا حسن مكرم الله^١

ملخص :

يتطلب البحث العلمي النفسي أدوات لقياس المتغيرات وتقنين اختبارات ومقاييس نفسية بما يحقق درجة عالية من الدقة والموضوعية ما يمتلكه الفرد من اتجاهات وقدرات وسمات في ظل التطورات الهائلة التي يشهدها عالمنا اليوم، حيث تشير عملية جمع المعلومات إلى مفهوم القياس، نظراً لأن الاتجاهات والظواهر السلوكية تتميز بالتعقيد وتعدد المتغيرات والتشابك فإن قياس الاتجاهات والسمات يتطلب ابتكار طرق وأساليب وأدوات قياس متنوعة تتميز بخصائص محددة، ويتطلب قياس الاتجاهات معرفة طبيعة هذه الاتجاهات ومستويات قياسها والقواعد والإجراءات التي تكشف عنها : ولذلك تختبر الدراسة الحالية تصوراً نظرياً، مؤداه : أن اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية له عدد من الأبعاد الفرعية والتي تُعدُّ بمثابة مؤشرات لاتجاهات السلامة المرورية لدى سائقي الوادي الجديد. وتكونت عينة الدراسة من (٢٠٠) من سائقي الوادي الجديد، من سائقي الوادي الجديد، وبينت نتائج تكوين اختبار اتجاهات السلامة وثباته على عينة الدراسة أن الاختبار نتائج متحررة من الخطأ. كما بينت نتائج التحليل العامل الاستكشافي أن اختبار اتجاهات السلامة يقيس خمسة أبعاد، وهي الاتجاه نحو الوعي بالسلوك المروري السليم والاتجاه نحو قواعد ونظم المرور والاتجاه نحو قواعد السياقة السليمة والاتجاه نحو الوعي بواجبات السائق أثناء السياقة والاتجاه نحو الوعي بأساسيات السلامة للسياسة.

الكلمات المفتاحية: اتجاهات السلامة المرورية- الخصائص السيكومترية- السائقين.

The psychometric characteristics of the drivers' attitude scale in the New Valley Governorate towards traffic safety

Abstract

Psychological scientific research requires tools for measuring variables and codifying psychological tests and measures in order to achieve a high degree of accuracy and objectivity. And the multiplicity of variables intertwined, so measuring trends and features requires the

(*) مدرس علم النفس بكلية الآداب جامعة الوادي الجديد

creation of various methods, methods and tools of measurement characterized by specific characteristics Measuring trends requires knowing the nature of these trends, the levels of their measurement, and the rules and procedures that reveal them. Therefore, the current study tests a theoretical perception, according to which: that drivers' attitudes towards traffic safety has a number of sub-dimensions, which are considered indicators of traffic safety trends for New Valley drivers. The study sample consisted of (٢٠٠) new valley drivers, and the results of the safety trends test and its stability on the study sample showed that the test results are free from error. The results of the exploratory factor analysis also showed that the safety trends test measures five dimensions, It is the trend towards awareness of proper traffic behavior, the trend towards traffic rules and regulations, the trend towards proper driving rules, the trend towards awareness of the driver's duties while driving, and the trend toward awareness of the basics of safety for driving.

Keywords: traffic safety trends - psychometric characteristics - drivers.

المقدمة:

تُعدُّ الحوادث المرورية أحد أبرز الكوارث التي تهدد حياة المجتمعات وأمنها واقتصادياتها، فقد أصبحت تشكل خطراً من نوع جديد على مقدرات هذه المجتمعات. لذلك فهي تعد من أهم الأسباب لاستنزاف الموارد البشرية والمادية للدولة ، حيث تم تصنيفها من قبل منظمة الصحة العالمية كأحد أهم الأوبئة الفتاكة في العقود الأخيرة ، وقد أكدت الدراسات العلاقة الوثيقة بين النمو الاقتصادي للدولة وكفاءة شبكات الطرق ، لذا تنبّهت الدول المتقدمة واتخذت إجراءات حاسمة لخفض الحوادث المرورية وما ينتج عنها من قتلي وجرحي ، لكن الوضع يتدهور في الدول النامية لارتفاع عدد ضحايا الحوادث المرورية لتصبح مشكلة من أهم الأسباب المعوقة للتنمية ، ولتصبح المواجهة الحاسمة لهذه المعضلة أمراً حتمياً يتعلق بأمن الدول وأمانها(الحمدان، ٢٠٠٦ : ص ٢) إذ تُعدُّ ظاهرة الحوادث المرورية من أكثر الظواهر السلبية داخل المجتمع ، نظراً لكونها تهدد عملية الأمان الاجتماعي وسلامة الأفراد حيث ترتفع نسبة الوفيات على مدار العام . يشكل النقل عنصراً مهماً في الحياة المعاصرة ، ويعد أحد المطالب الأساسية للمجتمعات بتنوع شرائحها الاجتماعية ، والثابت إنه لم يعد في وسع إنسان هذا العصر الاستغناء عن وسائل النقل المختلفة وبالخصوص منها السيارة ، ومع توسع المدن وسرعة إيقاع الحياة بات الطلب على السيارات يعرف تزايداً مطرداً ، الأمر الذي كان وراء العديد من المشكلات كالازدحام المروري وما يصاحبه من حوادث المرور التي يروح ضحيتها نحو مليون ومائتي ألف شخص وإصابة أكثر من أربعين مليون

سنويا بإعاقات مستديمة في أنحاء العالم المختلفة (السيد، ٢٠٠٨: ص٦) كما يفيد تقرير نشرته منظمة الصحة العالمية بأن حوادث المرور تمثل أهم مسببات الوفيات في أوساط الشباب الذين تتراوح أعمارهم بين ١٠ سنوات و ٢٤ سنة ويشير إلى أن حوادث المرور تتسبب سنويا في هلاك ٤٠٠,٠٠٠ من الشباب الذين تقل أعمارهم عن ٢٥ عاما وفي إصابة الملايين من الشباب الآخرين أو إعاقته وتحدث الغالبية الكبرى من تلك الوفيات والإصابات في البلدان المنخفضة الدخل ومتوسطة الدخل وتسجل أكبر المعدلات في أفريقيا والشرق الأوسط (منظمة الصحة العالمية، ٢٠٠٧). وقد أشار كومان في أسبوع المرور العربي الذي عقد في القاهرة إلى أن الإحصاءات الحديثة تكشف أن الحوادث المرورية تخلف على المستوى العالمي أكثر من ٢,١ مليون قتيل سنويا وأن هذا العدد قابل للزيادة بنسبة ٢٠ % عام ٢٠٢٠ م (كومان، ٢٠٠٥). وهناك دراسة عن الوعي بالسلامة المرورية بين السائقين في الهند حاولت هذه الدراسة تسليط الضوء على مستوى انتشار الوعي بين السائقين بقواعد الأمان والسلامة أثناء القيادة كاستخدام حزام الأمان والتوقف عند الطوارئ والأماكن الآمنة لركن السيارة والوعي بإشارات المرور وعلامات الطريق وغيرها ، كما هدفت الدراسة إلى عقد مقارنة بين مجموعتين مختلفتين في مستوى الوعي بهذه القواعد المرورية ، وأجريت هذه الدراسة على (١٠٢) سائقا بغرض التأكد من معرفتهم لقواعد الطريق وإشارات المرور ، وانقسمت العينة إلى (٧٦) سائقا من الحرس الخاص للرجال الشرطة و (٤٩) من سائقي السيارات الأجرة وكان جميع افراد المجموعتين ينتمون الى نفس مستوى التعليم والظروف الاقتصادية ، وطبق عليهم اسنبيان الوعي بالسلامة المرورية ، وأظهرت النتائج عدم وجود فروق بين المجموعتين في مستوى الوعي بالسلامة المرورية ، كما أظهر السائقون مستوى وعي أعلى من المتوسط تراوح بين ٥٢% إلى ٧٧% (Neelima, et al, ٢٠١٣). وقد أصبحت السلامة المرورية على الطرقات هدفا رئيسا للحكومات والشعوب العربية في معظم دول العالم . من أجل ذلك تتحدد السلامة المرورية على أنها موضوع ضمن حلقات ثلاث يأخذ بعضها ضمن بعض . وهي المركبة ، الطريق والسائق واستنادا إلى هذه الحلقات الثلاث استند إلى عمل المقياس في اتجاه السلامة المرورية .

مشكلة الدراسة وتساؤلاتها:

يُعدُّ الأمان المروري لدى السائقين قضية سلوكية في جوانب عديدة، مما يدفعنا إلى التركيز علي حل العناصر والقوى الموجهة والضابطة للسلوك الإنساني بصفة عامة، فالاتجاهات النفسية ترتبط بالسلوك العام للأفراد والسلوك المروري بشكل خاص ، فالاتجاهات السائقين نحو ارتكاب

المخالفات المرورية، والإفراط في السرعة . وهناك اتجاهات سلبية نحو سلوك قيادة السيارات عموماً والقيادة الخطرة خصوصاً، وتتأثر هذه السلوكيات بالخصائص النفسية والثقافية والاجتماعية للمجتمع. ففي دراسة دور الاتجاهات نحو قيادة السيارات في ارتكاب الحوادث المرورية لدى السائقين أظهرت النتائج أن اتجاهات السائقين نحو القيادة الخطرة للسيارات، والتي تفرق بين مرتكبي الحوادث المرورية وغيرهم من السائقين في اختراق حدود السرعة، وتشتت الانتباه والتركيز أثناء القيادة، واختراق قواعد السير، تساهم في توريث السائقين في حوادث مرورية خطيرة .(بوطبال، ٢٠١١).

وانبثقت مشكلة الدراسة من خلال عمل الباحثة مدرس بجامعة الوادي الجديد وبالتالي من خلال الذهاب والعودة للجامعة وجدت الباحثة مدى خطورة الطريق والسفر، هذا علاوة على ما اطلعت عليه الباحثة من تراث نظري يتعلق بموضوع البحث. فقد أظهرت دراسة " يلماز" التي كانت حول الاتجاهات الخطرة لدى السائقين الأتراك، إلى وجود علاقة ارتباطية سالبة بين اتجاهات القيادة الخطرة لدى السائقين والامتثال لقواعد المرور، كذلك وجود علاقة موجبة بين اتجاهات القيادة الخطرة والميل إلى الحوادث المرورية، وتوصلاً إلى وجود علاقة ارتباطية موجبة بين اتجاهات القيادة الخطرة ومخالفة قواعد المرور أثناء القيادة (Yilmaz, et al, ٢٠٠٦, p١٣٣). كان هذا سبباً في تصميم مقياس لمعرفة اتجاهات سائقي الوادي الجديد نحو السلامة المرورية تتحدد مشكلة الدراسة في الكشف عن الخصائص السيكومترية لمقياس اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية

- ما دلالة صدق مقياس اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية ؟
- ما طبيعة البناء العاملي لمقياس اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية ؟
- ما دلالة ثبات مقياس اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية ؟

أهداف الدراسة:

تهدف الدراسة الحالية إلى :

- الوصول إلى الخصائص السيكومترية لمقياس اتجاهات السائقين السلامة المرورية .
- التأكد من مؤشرات الصدق لمقياس اتجاهات السائقين السلامة المرورية .
- الوصول إلى البناء العاملي لمقياس اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية.

- التأكد من مؤشرات ثبات مقياس اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية .

أهمية الدراسة:

١- حاجة الثقافة العربية وبخاصة المجتمع المصري إلى إعداد وتقنين بعض المقاييس لتقييم الوظائف التنفيذية محل الاهتمام في الدراسة الحالية؛ حتى يمكن إجراء مزيد من الدراسات المتعلقة بهذا المجال الخصب.

٢- توفير أداة قياس علمية تتحقق فيها الشروط العلمية اللازمة لقياس اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية بما يتفق مع ثقافتنا العربية، وإثراء المكتبة العربية بأدوات لقياس هذه المفاهيم، حيث يمكن الاستفادة منها في إجراء المزيد من البحوث المستقبلية لدى عينات متباينة في البيئة العربية .

٣- يتناول البحث مهنة مهمة من مهام الأفراد حيث السياقة وظيفة مهمة تعرض حياة الفرد للخطر ولذلك لابد من الاهتمام بهذه الفئة.

٤- تعد السلامة المرورية متغيرا ايجابيا يستحق مزيدا من البحث والدراسة حيث يُعدُّ أحد الحاجات المهمة للأفراد .

٥- وجود محك مرجعي مجتمعي للتربويين والباحثين النفسيين في البيئة المصرية.

٦- إثراء المجال السيكمترى .

مفاهيم الدراسة:

أولا : الخصائص السيكمترية:

هي دلالة إحصائية عن مدى جودة ودقة المقياس وبنوده . فهي تعد من أهم المؤشرات لكي أتأكد من صلاحية الأدوات في القياس النفسي وذلك من خلال حساب صدقها وثباتها وبالتالي فإن الصدق والثبات من الخصائص السيكمترية الواجب توافرها في الاختبارات والمقاييس النفسية .

يعني مصطلح سيكمترى Psychometric

سيكو Psycho وهي مأخوذة من الكلمة Psychic تعني نفسي أي تشمل كل ما يخص الظواهر النفسية وكل ما يتصل بموضوع أو مادة علم النفس وبالذات أو العقل أو الشخص . قياسي Metric القياس المعتمد من وحدات المتر . (محمد، ٢٠١٨).

عرف الحمداني الخصائص السيكمترية بأنها المؤشرات الإحصائية المستخرجة والمشتقة من إخضاع مقياس معين للإجراءات الإحصائية التجريبية لتكشف عن جوانب الضعف والقوة في بنود المقياس وأهدافه (الحمداني، ٢٠١٣).

لقد صنف زكري الخصائص السيكمترية للاختبار إلى ثلاثة أقسام :

١- الخصائص السيكومترية التي تقدر من خلال الدرجة الكلية للاختبار وهي التي نتعرف عليها من خلال درجات الطلاب الكلية تشتمل هذه الخصائص على مقاييس النزعة المركزية والتماثل ، والاعتدالية والتشتت .

٢- الخصائص السيكومترية المشتركة والتي يتم تقديرها من خلال درجة كل فقرة اختبارية ، أو الدرجة الكلية للاختبار، أو الاثنتين معا، وهما الصدق والثبات وما يجب التركيز عليهما لأنهم من أهم الخصائص السيكومترية .

الصدق : فهو من أهم الشروط الواجب توفرها في أي اختبار، فالصدق هو مدى صحة الاختبار في القياس وصلاحيته، فالصدق أشمل من الثبات وكل اختبار صادق ثابت .

الثبات : يعدُّ الثبات من الخصائص السيكومترية المهمة للمقاييس النفسية علي الرغم من أن الصدق أهم منه لأن المقياس الصادق يعد ثابتا في حيث أن المقياس الثابت لا يكون صادقا . (زكري، ٢٠٠٨).

ثانيا : تعريف الاتجاه :

ويعرف " ألبورت " الاتجاه هو " حالة استعداد عقلي وعصبي ينشأ من خلال التجربة ويؤثر تأثيرا ديناميا على استجابات الفرد إزاء جميع الموضوعات، والمواقف التي يتصل بها " (عيد، ٢٠٠٥: ص ٧٤)

ويعرفه " بوغاردس " الاتجاه بأنه ميل الفرد الذي ينحي سلوكه اتجاه بعض عناصر البيئة أو بعيدا عنها متأثرا في ذلك بالمعايير الموجبة والسالبة تبعا لقربه من هذه أو بعده عنها. (العتوم، ٢٠٠٩ : ص ١٩٥)

ويعرف " ثرستون " الاتجاه بأنه درجة الشعور الإيجابي أو السلبي المرتبط ببعض الموضوعات السيكلوجية (دويدار ، ٢٠٠٦ : ص ١٥٧) والاتجاه هنا ذو صبغة سيكلوجية مرتبطة أساسا بوعي الفرد ، لأحد المواضيع بطريقة إيجابية أو سلبية

يعرفه " محمود أبو النيل " الاتجاه بأنه استعداد نفسي تظهر محصلته في وجهة نظر الشخص حول موضوع من الموضوعات سواء أكان اجتماعيا أو اقتصاديا أو سياسيا ، أو حول قيمة من القيم ، كالقيمة الدينية أو الجمالية أو النظرية الاجتماعية ، أو حول جماعة من الجماعات كجماعة النادي أو المدرسة أو المصنع ، ويعبر عن هذا الاتجاه تعبيراً لفظيا بالموافقة عليه أو عدم الموافقة أو المحايدة ، ويمكن قياس الاتجاه بإعطاء درجة للموافقة أو المعارضة أو المحايدة (أبو النيل ، ٢٠٠٩ : ص ٣٥٤) .

ثانيا : تعريف السائق :

السائق كل شخص مؤهل لقيادة المركبة بصفة قانونية وفق ما ينص عليه قانون المرور ومن الناحية الإجرائية يشترط ممارسته للقيادة فعلا خلال السنتين الأخيرتين على الأقل (بوطبال ، ٢٠١١ : ص١٢٥).

السائق من الناحية الاصطلاحية هو كل شخص يتولى قيادة مركبة بما فيها الدراجات ، والدراجات النارية أو يسوق حيوانات الجر والحمل والركوب والقطعان عبر الطريق أو يتحكم فعلا في ذلك (سبع ، ٢٠١٤ : ص١٠٣).

وقد عرفت الباحثة من الناحية الإجرائية السائق على أنه " الشخص الحاصل على رخصة قيادة مستوفية الشروط القانونية ، والتي تسمح لصاحبها بقيادة مركبة سواء ميكروباس أو أتوبيس أو تاكسي .

ثالثا : السلامة المرورية :

ارتبطت نشأة مفهوم السلامة المرورية مع البحوث التي أجراها الباحث الأمريكي وليم هادن ، الذي أسندت له مهمة تكوين برنامج وطني لخفض عدد الحوادث على الطرقات الأمريكية ، فقدم ما سمي فيما بعد مصفوفة هادن التي اشتملت على العناصر الرئيسية المرتبطة بوقوع حوادث المرور ، وقد تبنت وزارة النقل والمواصلات الأمريكية هذه المصفوفة كأساس لبرنامج الأنظمة ومواصفات السلامة التي تضعها منذ سنة (١٩٨٦) والتي تركز أساسا على العناصر التي أوردها هادن في مصفوفته وهي الطريق ، المركبة ، السائق (سبع ، ٢٠١٤ : ص١٠٣) وعرفت ضد السلامة المرورية بمفهومها الواسع بأنها مجموعة من النظم والبرامج والخطط واللوائح المرورية والإجراءات الوقائية للحد من حوادث الطرق أو حتى التقليل من خطورتها عند حدوثها وذلك ضمانا لسلامة الإنسان وممتلكاته وحفاظا على أمن البلاد ومقوماته البشرية والاقتصادية. أيضا هي الوقاية والحد من وقوع الحوادث المرورية ضمانا لسلامة الإنسان وممتلكاته وحفاظا على أمن البلاد ومقوماته البشرية والاقتصادية. وهي محور السلامة المرورية يتمثل في ثلاثة عناصر هي المركبة، الطريق، العنصر البشري (ضهد، ٢٠١٥: ص٦٤٤). وعرف منصور السلامة المرورية بأنها الوقاية والحد من وقوع الحوادث المرورية ضمانا لسلامة الإنسان وممتلكاته وحفاظا على أمن البلاد ومقوماته البشرية والاقتصادية (منصور، ٢٠٠٧ : ص ١٢٨).السلامة المرورية بمفهومها الواسع تعني "

تبنى كافة الخطط والبرامج واللوائح المرورية والإجراءات الوقائية للحد من أو منع وقوع الحوادث المرورية ضمانا لسلامة الإنسان وممتلكاته وحفاظا على أمن البلاد ومقوماتها البشرية الاقتصادية. كما يمكن تعريفه إجرائيا: بأنه الاستجابة الثابتة نسبيا نحو مثيرات تتعلق بالسلامة المرورية على الطريق من خلال الإجابة على البنود المتضمنة في المقياس فكلما ارتفعت الدرجة على المقياس كلما زاد الاتجاه نحو السلامة المرورية .

النظريات المفسرة لحوادث المرور

الحوادث عموما ظاهرة ملازمة للمجتمعات القديمة منها والحديثة وإن اختلف من حيث طبيعتها كما وكيفا ، ولأن سلامة الأفراد محط اهتمام معظم فروع المعرفة بلوغه فقد شكل موضوع الحوادث مجالا خصبا للمشتغلين في مجال علم النفس ، وهو ما أفرز مجموعة من النظريات التي حاولنا تكييف محتواها على حوادث المرور بوصفها أحدث أبرز المباحث في هذا التخصص السيكولوجي الذي يسميه أبو النيل سيكولوجية المرور (أبو النيل، ٢٠٠٩ : ص ٤٦٥).

النظرية القدرية:

ترى هذه النظرية أن الناس نوعان، نوع يحظى بالسعادة والهناء، ونوع يحظى بالكأبة والبؤس الدائم وبالتالي فمنهم من لديه حصانة ضد الحوادث ومنهم من يفنق هذه الحصانة وبالتالي فإن إمكانية التعرض والوقوع للحوادث أثناء السياقة تكون كبيرة وهناك من يتعرض للحوادث بصفة مستمرة، ويفسر أصحاب هذه النظرية وقوع الأفراد بشكل متواصل في حوادث المرور إلى القدر ويغفلون أثر الإنسان وإلى الصدفة وسوء الحظ وتنفي على أن الإنسان هو عبارة عن شخصية واعية، تتكون من مجموعة من القدرات العقلية والجسدية، ويفكر ويتماشى مع المواقف المختلفة التي تعترض حياته. إذا فهو ليس مرتبطا بالصدفة أو الحظ إضافة إلى هذا فإنها تنفي الجانب المادي لوقوع الحوادث (عبد القادر، ٢٠١٦ : ص ٣١).

النظرية الطبية:

يرى أصحاب النظرية الطبية أن الذي يتكرر تورطه في الحوادث إنما يعاني خلا جسديا وعصبيا وأن هذا الخلل هو السبب في وقوع الأفراد في حوادث المرور يكمن في أن الفرد ليس دائم الإصابة وإنما يعاني من مرض جسدي أو عصبي. وأن هذا الخلل هو المحرك الرئيس والسبب

المباشر لوقوع الحادث وتؤكد هذه النظرية أسباب الحوادث على أساسها الطبي (الخلل السمعي، البصري...)، وهناك عوامل بيئية خارجية تساعد في وقوع الحوادث (سبع، ٢٠١٤ : ص ٦٠) .

نظرية التحليل النفسي :

قدم فرويد (Freud) من خلال مدرسة التحليل النفسي نظرية عامة في ارتقاء الشخصية وطبقها في مجالات عديدة لتفسير السلوك الإنساني ، وافترض أن الارتقاء عملية دينامية تتضمن صراعا بين الرغبات الغريزية للفرد ، ومطالب المجتمع كما افترض أن هناك ثلاثة أبنية للشخصية الهو، الأنا ، الأنا الأعلى ، ويمثل الهو البناء البدائي للشخصية ومستودع الرغبات الغريزية للفرد والذي يتكون مباشرة مع ولادة الفرد ، ويسعى إلى الإشباع الفوري للحاجات والرغبات ، لكن المجتمع لا يرضى عن ذلك ويقوم الوالدان في البداية بدور الضبط الذي لا يملكه الفرد المولود حديثا ، ومع تشكل الأنا تنمو لدى الطفل وسائل الضبط الذاتي ، وفي البداية يتعامل الناس مع الصراع بين مطالب الهو ومطالب الوالدين والمجتمع ونماذج السلطة ، فيحاول إيجاد الحلول لإرضاء الهو ، في نفس الوقت عدم الخروج عن نواهي الوالدين ، ويستعين في سبيل ذلك بالآليات الدفاعية التي تضبط مطالب الهو من أجل إرضاء رغباته بسبل وتكيفات مقبولة اجتماعيا ، ويشمل البناء الثالث الأنا الأعلى القيم والنواهي الخلقية ويقترّب من مفهوم الضمير ، ويحول الأنا الأعلى إلى الذات الكثير من وظائف الضبط الوالدية والمجتمعية ، فيصبح اتباع قواعد المجتمع نتيجة لرغبة في تجنب الشعور بالذنب أكثر من أن تكون نتيجة الخوف من عقاب خارجي ، وقد اعتقد فرويد أن ارتقاء هذه المكونات للشخصية ينتظم بواسطة توقيت داخلي نتيجة لتغيرات بيولوجية في أجزاء الجسم التي تعمل كمصادر أولية للإشباع الجنسي ، وأكد فرويد أن العوامل اللاشعورية هي التي لها الإسهام الأكبر في ارتقاء الشخصية ، فضمن هذا الإطار العام قدم Freud من خلال مدرسة التحليل النفسي نظريته للحوادث ، ومنها أن الحوادث المرورية هي أفعال متعمدة لاشعوريا كتعبير عن عدوان موجه نحو الذات ، وأن عقاب الذات هو أحد المركبات التي تستند إليها سببية الحوادث والتي تعتمد بالدرجة الأولى على الدافعية اللاشعورية (سيف، ١٩٩٩ : ص ٢٦-٣٣). ومثال ذلك الصراع الذي حدث بين سائق إحدى المركبات وزوجته ، فلقد صدم السائق الصخرة المحاذية للطريق كرمز لزوجته التي يريد أن يرغب في التخلص منها ويعتقد أصحاب المدرسة التحليلية أن

الوقوع في حوادث سير يقف وراءه إحساس بالذنب والغيظ والحقد على نماذج السلطة وكل ما يمثل موضوع الصراع بين الأبنية التي تشكل في تكاملها الجهاز النفسي للشخصية .

نظرية علم النفس التجريبي:

تقدم النظرية التجريبية طرحاً مفاداً أن للحوادث أسباباً كثيرة وعديدة ، فالسائق غالباً ما يكون تحت تأثير متغيرات عديدة ، فالمركبات والمارة وقواعد المرور كلها مؤثرات لها فعلها وأثرها على الوظائف النفسية للسائق (الإدراك الحسي والذاكرة والتفكير) ومثله مثل العامل الذي يكون تحت تأثيرات (ظروف العمل، العلاقات). ويمتد هذا التأثير ليشمل الوظائف النفسية للفرد كما ترى أيضاً أن هناك دوافع متعددة، فقد يكون الدافع للحوادث هو الرغبة في الحصول على تعويضات مالية (الضمانات الاجتماعية) أو تعويضات معنوية (زيارة الأهل إذا كانوا بعيداً عن مكان العمل أو الرغبة في جلب الاهتمام من طرف الأفراد الآخرين أو لأجل التخفيف من المسؤولية)، ويعني هذا أن هناك أسباباً خارجية وداخلية إلا أنها لم تبين ما هو الجانب الذي له القدر الكبير في التأثير في وقوع الحادثة (سيف، ١٩٩٩ : ص٩٩). ويشير (التويجري، ٢٠٠١ :ص٦٢) إلى أن هذه النظرية تتسم بالمعالجة الجزئية لظاهرة الحوادث ، فلا يوجد خلفها أساس نظري يميزها عن غيرها من النظريات الأخرى ، فأى نظرية من النظريات لابد أن تقترض عوامل سببية محددة تقف خلف الظاهرة موضوع البحث ، فضلاً عن أن بعض الباحثين مثل دارت وماكنزي الذين انتقد إمكانية تفسير الحوادث على أساس أسباب مستقلة عن بعضها البعض حيث لابد من الوقوف والتفاعل بين هذه الأسباب .

نظرية الضغط والتكيف:

ترى هذه النظرية أن وقوع الفرد في الحوادث في عمله راجع للضغوط والتهديدات المختلفة والمتغيرة كعامل مباشر ورئيس. وتركز هذه النظرية على الظروف المادية المحيطة كالإضاءة، الضوضاء الحرارة... الخ ولابد من توفير المناخ المهني المطلوب وتحسين النوعية الفيزيائية، لأن هذا يساعد على تكيف العامل وسلامته من الوقوع أو التعرض للحوادث أثناء العمل. ولتطبيق هذه النظرية على حوادث السيارات أمر ممكن جداً ، فأية ضغوط وتوترات يتعرض لها قائد السيارة من شأنها أن تؤثر عليه تأثيراً سلبياً ، مما يؤدي به إلى التورط في الحوادث بمختلف أشكالها رغم ذلك يبقى الفرض الرئيس للنظرية يتسم بقدر من الاتساع والعمومية وعدم التخصيص .

نظرية الاستهداف للحوادث: تفترض هذه النظرية أن عبارة عن سلوك عملي رديء ، أي أنها تنتج عن بعض أشكال السلوك الإنساني السيء الذي يحدث في بيئة سيكولوجية غير مواتية وغير مشجعة ، وقد ركز أصحاب هذه النظرية الكثير من جهودهم على بيئة العمل السيكولوجية ، لذا فإن معظم تحليلاتهم انصبحت في مجال علم النفس الصناعي إلا إنه يمكن إسقاط مثل تلك الظروف المتسببة في الحوادث المهنية على حوادث المرور ، فالسائق في الطريق كالعامل في المصنع ، فالمناخ السيكولوجي الصحي الذي يوفر للعامل المكافأة والجزاء على ما يبذله من جهد يجب أن يوفر للعامل فرصة وضع الأهداف وتحقيقها ، ومثل هذه الظروف تسهم في تكوين عامل اليقظة وجودة الإنتاج والانتباه وعدم الوقوع في المخاطر وبالمثل لو أسقطنا مثل هذه الظروف على البيئة السيكولوجية للسائق فإننا نتوقع استنادا إلى دلائل واقعية تكشفها العديد من الدراسات زيادة عامل اليقظة والقيادة الوقائية لدى السائق (سبع، ٢٠١٤ : ص ٦٣) .

دراسات سابقة:

هدفت دراسة (الشهراني، ٢٠٠٣) التي كانت عن اتجاهات الشباب نحو مشكلة المرور حيث أظهرت أن الاتجاهات نحو مشكلة المرور لا تتأثر بالمستوى الاقتصادي ونوع التعليم ولا كيفية قيادة السيارات وتبين أن الكثير من السلوكيات المرورية يمكن تفسيرها بالالتزام بالفروض الدينية والآداب العامة. وهدفت دراسة (درويش، ٢٠٠٥ : ص ٤٤٨) إلى دراسة بعض محددات الميل إلى الحوادث المرورية، بأن هناك عددا من المحددات تؤثر في خفض أو رفع الميل إلى الحوادث المرورية حيث أنتجت ارتفاع في درجات لدى المجموعة أصحاب الميل إلى الحوادث ، في نفس الوقت ارتفاع درجات المسؤولية الاجتماعية والتي تعني الفرد بالقوانين والقواعد والنظم السائدة داخل الجماعة من حيث المحافظة علي التقاليد وتحمل الواجبات المكلف بتأديتها داخل المجتمع لدى منخفضي الميل إلى الحوادث. قد أظهرت دراسة يلماز (Yilmaz,v,&celike,٢٠٠٦,p١٣٣) التي كانت حول الاتجاهات الخطرة لدى السائقين الأتراك، إلى وجود علاقة ارتباطية سالبة بين اتجاهات القيادة الخطرة لدى السائقين والامتثال لقواعد المرور، كذلك وجود علاقة موجبة بين اتجاهات القيادة الخطرة والميل إلى الحوادث المرورية، وتوصلا إلى وجود علاقة ارتباطية موجبة بين اتجاهات القيادة الخطرة ومخالفة قواعد المرور أثناء القيادة. وهدفت دراسة (بوطبال، ٢٠١١ : ص ١٠٥) إلى محاولة التعرف على دور الاتجاهات النفسية في ارتكاب الحوادث المرورية لدى السائقين، حيث تمحورت هذه الدراسة اساسا حول الفروق الموجودة في بعض الاتجاهات نحو القيادة الخطرة للسيارات بين السائقين مرتكبي الحوادث المرورية بكثرة ونظرائهم الذين لم يرتكبوا حوادث، وذلك انطلاقا من إعداد مقياس اتجاهات القيادة الخطرة للسيارات حيث طبق على عينة

قدرها (١٦٣٢) سائق، تضم من مرتكبي الحوادث المرورية (٦٧٢) سائق، إضافة إلى (٦٢٤) سائق من الذين لم يرتكبوا حوادث مرورية خلال السنتين الماضيتين، وبصفة عامة تتلخص اتجاهات السائقين نحو القيادة الخطرة للسيارات والتي تفرق بين مرتكبي الحوادث المرورية وغيرهم من السائقين في اختراق حدود السرعة، التجاوز الخطر، تشتت التركيز والانتباه أثناء القيادة، الميل إلى المخاطرة، اختراق قواعد السير ، وتساهم كلها مجتمعة أو منفردة إلي توريط السائقين في حوادث واصطدامات مرورية خطيرة. هدفت دراسة ألبرتو (Alberto, Cesare & Valeria, ٢٠١٢) الى تحديد العلاقة بين السلامة المرورية والعوامل البشرية المتمثلة في سمات شخصية السائق واتجاهاته وقدراته والتحقق من سيكولوجية السائق والتأكد من استعداده لقيادة آمنة لضمان سلامته المرورية ، لذلك حاولت الدراسة تحديد أثر بعض المتغيرات النفسية على السلامة المرورية لسائقي السيارات واشتملت تلك المتغيرات النفسية على : الإدراك ، التعلم ، الذاكرة ، السلوكيات والدوافع ، السلوك الاجتماعي ، وانتهت الدراسة إلى ضرورة وجود طبيب وأخصائي نفسي يقوم بفحص سائقي المركبات قبل قيادة السيارة وتقديم ملف طبي شامل لكل سائق للجهات المعنية . هدفت دراسة نيليما (Neelima, et al, ٢٠١٣) عن الوعي بالسلامة المرورية لدي السائقين تسليط الضوء على مستوى انتشار الوعي بين السائقين بقواعد الأمان والسلامة أثناء القيادة كاستخدام حزام الأمان والتوقف عند الطوارئ والأماكن الآمنة لركن السيارة والوعي بإشارات المرور وعلامات الطريق وغيرها ، كما هدفت الدراسة إلى عقد مقارنة بين مجموعتين مختلفتين في مستوى الوعي بهذه القواعد المرورية ، وأجريت هذه الدراسة على (١٠٢) سائقا بغرض التأكد من معرفتهم لقواعد الطريق وإشارات المرور ، وانقسمت العينة إلى (٧٦) سائقا من الحرس الخاص للرجال الشرطة و (٤٩) من سائقي السيارات الأجرة وكان جميع أفراد المجموعتين ينتمون الى نفس مستوى التعليم والظروف الاقتصادية ، وطبق عليهم استبيان الوعي بالسلامة المرورية ، وأظهرت النتائج عدم وجود فروق بين المجموعتين في مستوى الوعي بالسلامة المرورية ، كما أظهر السائقون مستوى وعي أعلى من المتوسط تراوح بين ٥٢% إلى ٧٧% . هدفت دراسة الناصر (Alnaser, et al, ٢٠١٣) عن سمات و سلوكيات السائق المرتبطة بالسلامة المرورية تحديد وقياس الأشكال المختلفة للسلوك السلبي للسائقين في دولة الإمارات العربية المتحدة ، وفهم العوامل الكامنة وراء السلوك السلبي، وتقييم فعالية اللوائح والقوانين المرتبطة بالقيادة، والتعرف على اتجاهات و آراء السائقين أو خبراء القيادة على أكثر الوسائل فعالية في الحد من السلوك السلبي للسائقين، استخدمت هذه الدراسة منهج المراحل المتعددة لتحديد سلوكيات السائق المتعلقة بالسلامة المرورية ففي المرحلة الأولى تم تحديد المخالفات المرورية وسجلات الحوادث لتحديد أنواع وأشكال سلوكيات القيادة غير

الآمنة الأكثر شيوعاً، وفي المرحلة الثانية أجريت مقابلات مع خبراء في السلامة المرورية وتنفيذ لتأكيد نتائج المرحلة الأولى وتحديد الاجراءات المناسبة للحد من هذه السلوكيات غير الآمنة، وانطوت المرحلة الثالثة من الدراسة على دراسة سلوكيات القيادة غير الآمنة من منظور نفسي وأخيراً تم تطبيق بعض الاستبيانات على السائقين للحصول على تقييمهم الخاص للمواقف والسلوكيات التي تؤثر على السلامة المرورية. وبلغ عدد أفراد عينة الدراسة (٥٠٠) خبيراً في قيادة السيارات وروعي عند اختيارها أن تكون ممثلة لكل إمارة على حدة ، وأظهرت النتائج الخاصة باتجاهات السائقين أن استخدام الهاتف المحمول أثناء القيادة هو السلوك الأكثر شيوعاً (حوالي ١٥%). ثم يليه تجاوز الحد الأقصى للسرعة (١٢%) كما أوضحت النتائج أن سمة الاستعجال هي السمة الأكثر ارتباطاً بمخالفات القيادة المسببة لحوادث الطرق بوجه عام وتجاوز الحد الأقصى للسرعة بشكل خاص. بينما هدفت دراسة تروناد و تروبيجورن (Trond,& Torbjørn, ٢٠١٣) إلى تحديد سمات الشخصية لدى السائقين ودراسة الاختلافات في معتقدات السلامة المرورية، وسلوكيات السائق، وبعض المتغيرات الديموجرافية، فقد تم إجراء مسح مكون من عدة استبيانات ورقية يجاب عنها عن طريق التقرير الذاتي على عينة عشوائية من السائقين النرويجيين، وقد أوضحت نتائج التحليل العاملي وجود أربع عوامل فرعية تمثل أربعة مجموعات من الشخصية للسائقين، تكونت المجموعة الأولى من سائقين ليس لديهم شعور بالحساسية ولا يعانون من القلق، وكانت المجموعة الثانية لذوى الدرجات المرتفعة على جميع السمات المقاسة، في حين أن المجموعة الثالثة كان لديها درجات منخفضة على جميع الصفات، بينما أبلغت المجموعة الرابعة عن قلقها المنخفض لكن كان لديها زيادة في درجة العنف وفرط الحساسية، كما أوضحت نتائج الدراسة أن أفراد المجموعة الرابعة كان لديهم معتقدات أفضل نحو السلامة المرورية على الطرق وكانت لديهم سلوكيات أفضل للقيادة، وكان معظمهم من الذكور وينتمون إلى فئة المراهقين، وأظهرت النتائج أن الأشخاص الذين يعانون من القلق الشديد و انعدام العواطف والمشاعر كانت لديهم أكثر المعتقدات والسلوكيات أماناً ، وكانت هذه المجموعة تحتوي بشكل رئيسي على الإناث والأفراد الأكبر سناً .

تعقيب علي الدراسات السابقة:

اهتمت معظم الدراسات التي تناولت المشكلة المرورية ببعض اتجاهات الشباب نحو مشكلة المرور وبعض محددات الميل إلى الحوادث المرورية وتحديد السلوك السلبي للسائقين وتحديد السمات الشخصية للسائقين ومعتقداتهم نحو السلامة المرورية إلا أنه لا يوجد مقياس خاص باتجاهات السلامة المرورية لدى السائقين بمصر، ولا تزال هناك حاجة لوضع مقياس.

منهج الدراسة وإجراءاتها:**أولاً : منهج الدراسة**

تتبع الدراسة المنهج الوصفي الاستكشافي حيث تسعى إلى التحقق من الخصائص السيكومترية لاختبار اتجاهات السلامة المرورية، والكشف عن أبعاد اتجاهات السلامة المرورية لدى السائقين .

ثانياً : إجراءات الدراسة

تشمل الإجراءات المنهجية للدراسة ما يلي :

عينة الدراسة ومواصفاتها:**أولاً: عينة التقنين:****أ - العينة الاستطلاعية:**

قامت الباحثة بإجراء تجربة الفهم على عينة بلغ عددها (٥٠) سائقاً لتحديد الكلمات الغامضة والعبارات غير المفهومة، وبناء عليه قامت الباحثة باستبدال بعض الكلمات الغامضة بأخرى مفهومة، كما قامت بإعادة صياغة بعض العبارات التي لم تكن مفهومة من قبل أفراد عينة التقنين.

ب - عينة التقنين الأساسية:

تم تطبيق المقياس على مجموعة من السائقين من محافظة الوادي الجديد وكان عددهم (٢٠٠) سائق وتوزع العينة وفقاً لمجموعة من الخصائص يمكن توضيحها كما في الجدول (١).

جدول (١): عينة التقنين

الانحراف المعياري	المتوسط	حجم العينة	المواصفات
٨, ٢٦٤	١, ٩٩٨	٧٠	مستوي التعليم إعدادي
١٣, ٧٠٢	١, ٩٩٨	٧٠	متوسط جامعي
٨, ٥٠٣	٢, ٠٠٩	٦٠	المجموع
١٠, ٥٢٣	١, ٩٩٩	٢٠٠	
١٥, ٦١٠	٢, ٠٠٤	٥١	الحالة الاجتماعية أعزب
١٠, ٠٣٠	١, ٩٧٢	٦٤	متزوج مطلق
٥, ١٩٥	٢, ٠٢	٤٥	أرمل
٦, ٣٩٩	٢, ٠١١	٤٠	المجموع

مجلة كلية الآداب بالوادي الجديد- مجلة علمية محكمة- العدد الخامس عشر

١٠, ٥٢٣	١, ٩٩٩	٢٠٠	
٨, ٤٥٥	١, ٩٨٤	٦٩	نوع المركبة
٩, ٤٨٦	٢, ٠٠٣	٦٣	أتوبيس
١٢, ٥٤٦	٢, ٠٠٧	٧٨	مكروباص
١٠, ٥٢٣	١, ٩٩٩	٢٠٠	تاكسي
١٢, ٨٦٧	١, ٩٧٥	١٠٧	المجموع
٥, ٩٢٩	٢, ٠٢٦	٩٣	المهنة أو الوظيفة
١٠, ٥٢٣	١, ٩٩٩	٢٠٠	سائق أجرة
١٠, ٤٣٦	٢, ٠٠٨	٩٨	موظف
١٠, ٥٨٨	١, ٩٩	١٠٢	المجموع
١٠, ٥٢٣	١, ٩٩٩	٢٠٠	التعرض لحادث
			نعم
			لا
			المجموع

خطوات إعداد المقياس وخصائصه السيكمترية:

أولاً-خطوات إعداد المقياس:

قد مر إعداد المقياس بالخطوات التالية:

- قامت الباحثة باستعراض عدد من المقاييس المختلفة التي استخدمت في قياس المجالات القريبة من اتجاهات السلامة المرورية في مجالات الحياة اليومية، وكذا عدد من الدراسات السابقة الخاصة بهذا المجال. اطلعت الباحثة على عدد من المقاييس المختلفة التي استخدمت في قياس المجالات القريبة من اتجاهات السلامة المرورية في مجالات الحياة اليومية، وكذا عدد من الدراسات السابقة الخاصة بهذا المجال. فوجدت أن هناك بعض المقاييس ومنها، مقياس الضغوط النفسية والحياتية للسائقين (السنان وآخرون، ٢٠٠٢)، واستبيان الثقافة المرورية ، وأتضح من هذه المقاييس أن بعضها لا تتناسب مع طبيعة عينة الدراسة الحالية ، وبعضها لا يتناسب مع البيئة المصرية ولكن استفادت الباحثة من هذه المقاييس في وضع

- الأبعاد الرئيسية للمقياس وكذلك صياغة العبارات، لذلك فقد رأت الباحثة أهمية القيام بإعداد مقياس جديد يمكن استخدامه في قياس اتجاهات السلامة المرورية لدى سائقي الوادي الجديد.
- قامت الباحثة بتوجيه بعض الأسئلة المفتوحة لدى عينة من مدربين في مدرسة القيادة (ن = ٢٠)؛ بخصوص ما يتعلق بقواعد ونظم المرور، واجبات السائق، أساسيات السلامة للقيادة وسلوكيات السائق، وبعد جمع الاستجابات تم تحليل مضمونها، وإعادة صياغتها في صورة عبارات.
- بلغ عدد عبارات المقياس بصورته الأولية في هذه الخطوة (٥٠) عبارة تم توزيعها على ثلاثة مقاييس فرعية .
- **المقياس الفرعي الأول:** اشتمل هذا المقياس على (٢٢) عبارة توضح المعرفة والإلمام بالمعلومات التي يحتاجها السائق أثناء السير في الطريق .
 - **المقياس الفرعي الثاني:** اشتمل هذا المقياس على (١٣) عبارة كل ما تحتاجه السيارة للسير في الطريق والذي يساعدها علي السير بشكل صحيح بدون مخالفات أو حوادث
 - **المقياس الفرعي الثالث :** اشتمل هذا المقياس على (١٥) عبارة كل ما يحتاج معرفته السائق نحو قواعد ونظم المرور تساعده علي السير بدون مخالفات.
- حددت الباحثة فئات الاستجابة على عبارات المقياس في خمس فئات هي (معارض تماما - معارض - غير متأكد - موافق - موافق تماما).
- **هذا وتعريف الباحثة اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية بأنها :** (تقدير ذاتي يقوم به السائق يعكس استجابة ثابتة نسبيا نحو مثيرات تتعلق بالسلامة المرورية علي الطريق من خلال الإجابة على البنود المتضمنة في المقياس. ويتفرع من هذا التعريف الأبعاد التالية:
- ١- **الاتجاه نحو الوعي بالسلوك المروري السليم:** (١ إلى ٢٢)
- المعرفة والإلمام بالمعلومات التي يحتاجها السائق أثناء السير في الطريق وتقيسه البنود
- رقم (٢٢ - ١) م
- ٢- **الاتجاه نحو الاهتمام بسلامة السيارة:** (٢٣ إلى ٣٥)
- كل ما تحتاجه السيارة للسير في الطريق والذي يساعدها على السير بشكل صحيح بدون مخالفات أو حوادث وتقيسه البنود رقم (٢٣ - ٣٥).
- ٣- **الاتجاه نحو قواعد ونظم المرور :** (٣٦ - ٥٠)
- كل ما يحتاج معرفته السائق نحو قواعد ونظم المرور تساعده على السير بدون مخالفات .وتقيسه البنود رقم (٣٦ - ٥٠) .

ثانياً- وصف المقياس:

لقد تكون المقياس في صورته الأولية من (٤٨) عبارة، وكل عبارة لها خمسة بدائل، وذلك وفقاً لثلاثة أبعاد وهي (الاتجاه نحو الوعي بالسلوك المروري المروري السليم - الاتجاه نحو الاهتمام بسلامة السيارة- الاتجاه نحو قواعد ونظم المرور) ، وجميع عبارات المقياس موجبة، وبالتالي فإن الدرجة المرتفعة على المقياس تشير إلى أن السائق لديه اتجاهات سلامة مرورية، ويمكن من خلال المقياس الحصول على درجة كلية لاتجاهات السلامة المرورية، وهي عبارة عن مجموع درجاته على جميع عبارات المقياس، كذلك يمكن الحصول على درجة على كل مقياس من المقاييس الفرعية.

ثالثاً- تصحيح المقياس:

استخدمت طريقة ليكرت Likert- Method وهي من الطرق المعتمدة في تصميم المقاييس النفسية والاستبيانات لتقدير درجات المقياس بوضع درجة لكل عبارة تتراوح من ١: ٥ وذلك كالتالي: موافق تماماً= ٥، موافق = ٤، غير متأكد= ٣، معارض = ٢، معارض تماماً= ١، وكانت طريقة الإجابة هي وضع علامة (√) أمام العبارات المناسبة، حيث تشير الدرجة المرتفعة إلى أن السائق لديه اتجاهات سلامة مرورية، بينما تشير الدرجة المنخفضة إلى قلة اتجاهات السلامة المرورية لدى السائق .

جدول (٢) لتوضيح طريقة استخدام المقياس وفقاً لطريقة ليكرت

مستويات					العبارات	رقم العبارة
معارض تماماً	معارض	غير متأكد	موافق	موافق تماماً		
			√		الالتزام برخصة القيادة المناسبة لنوع المركبة	

وجميع عبارات المقياس موجبة وبالتالي الدرجة المرتفعة على المقياس تشير إلى أن السائق لديه اتجاهات سلامة مرورية، ويمكن من خلال المقياس الحصول على درجة كلية لاتجاهات السلامة المرورية، وهي عبارة عن مجموع درجاته على جميع عبارات المقياس - كذلك يمكن الحصول على درجة على كل مقياس من المقاييس الفرعية الثلاثة وهي (الاتجاه نحو الوعي بالسلوك المروري المروري السليم - الاتجاه نحو الاهتمام بسلامة السيارة- الاتجاه نحو قواعد ونظم المرور)، والدرجة المنخفضة تشير إلى قلة اتجاهات السلامة المرورية لدى السائق ونسخة

الاختبار هي خاصة بالسائقين.

تقنين المقياس (الخصائص السيكومترية للمقياس):

ثانياً: صدق المقياس:

وقد استخدمت الباحثة لحساب صدق مقياس اتجاهات السلامة المرورية لدي سائقي

الوادي الجديد طريقتين هما الصدق الظاهري، والصدق العاملي:

١- الصدق المنطقي (الظاهري) لمقياس اتجاهات السلامة المرورية لدي سائقي الوادي

الجديد:

تم عرض المقياس على السادة المحكمين المتخصصين في مجال علم النفس^١؛ وذلك لإبداء آرائهم حول مدى مناسبة العبارات لما وضعت لقياسه. وأسفرت تلك الخطوة عن تعديل وحذف بعض العبارات، وحذف العبارات التي نالت أقل من (٦٠ %) من إتفاق المحكمين، وقد بلغ عدد المفردات التي نالت من (٨٠ % إلى ١٠٠ %) من إتفاق المحكمين (٤٨) مفردة.

٢- الصدق العاملي لمقياس اتجاهات السلامة المرورية لدي سائقي الوادي الجديد

:Factorial Validity

يعتمد هذا النوع من الصدق على التحليل العاملي للاختبار ولموازينه التي تنسب إليه، وتقوم فكرة التحليل العاملي على حساب معاملات ارتباط الاختبار، ثم تحليل هذه الارتباطات إلى العوامل التي أدت لظهورها (أبو حطب، صادق، ١٩٩١). وللتأكد من كفاءة التعيين تم حساب اختبار (KMO) Kaiser-Mayer-Olkin Measure of Sampling Adequacy وفقاً لمحك كاييز يجب أن تكون القيمة أعلى من ٠,٥٠ مما يعطي دلالة على أن الارتباطات عموماً في المستوى المطلوب، ومن خلال نتائج اختبار KMO بلغت قيمته (٠,٧٨٤) مما يعطي مؤشراً جيداً لصلاحيّة العينة الحالية لحساب التحليل العاملي، ومن ناحية ثانية ينبغي أن يكون اختبار برتيليت Bartlett's Test of Sphericity دالاً إحصائياً وعندما تكون دالة فهي تعني أن المصفوفة الارتباطية تتوفر على الحد الأدنى من العلاقات، وبلغ مستوى دلالة اختبار برتيليت ٠,٠٠١ وبهذا فهي مصفوفة مقبولة للتحليل العاملي (تيغزة، ٢٠١٢ : ص ٣٨).

١ - تتقدم الباحثة بخالص الشكر إلى السادة المحكمين: أ.د.م/ أحمد محمود موسي، أستاذ علم النفس المساعد بكلية الآداب، جامعة سوهاج، أ.د/ بدرية كمال شرابية، أستاذ علم النفس بكلية الآداب، جامعة المنصورة، أ.د/ خضر مخيمر أبو زيد، أستاذ علم النفس بكلية التربية، جامعة أسيوط، أ.د/ خيرى حافظ، أستاذ علم النفس بكلية الآداب، جامعة عين شمس أ.د/ صمويل تامر بشري، أستاذ علم النفس بكلية التربية، جامعة أسيوط، أ.د / طه أحمد المستكاوي، أستاذ علم النفس بكلية الآداب، جامعة أسيوط، أ.د.م/ عبد الله السيد، أستاذ علم النفس المساعد بكلية الآداب، جامعة أسيوط، أ.د / عماد أحمد حسن، أستاذ علم النفس بكلية التربية، جامعة أسيوط، أ.د / نهلة عبد الرازق عبد المجيد، أستاذ علم النفس بكلية التربية، جامعة أسيوط.

استخدمت الباحثة أسلوب التحليل العملي الاستكشافي للتأكد من صدق مقياس الاتجاه نحو السلامة المرورية ، حيث تم إدخال درجات عينة بلغت (ن = ٢٠٠) في دراسة عاملية، وتم استخدام طريقة المكونات الرئيسية **component principle** لهوتلينج وهي الطريقة التي تسمح باستخراج عوامل المصفوفة العاملية إذا وصل الجذر الكامن للعامل الواحد الصحيح على الأقل، وبعد استخراج المصفوفة العاملية بهذه الطريقة تم تدوير العوامل تدويرًا متعامدًا باستخدام أسلوب الفاريمكس، وقد تم استخراج (سبع) عوامل بالمصفوفة العاملية بعد التدوير المتعامد بالفاريمكس لوحدات مقياس الاتجاه نحو السلامة المرورية ، وبعد الاطلاع على هذه المصفوفة العاملية تم الاستقرار على خمسة عوامل رئيسية؛ لأن هذه العوامل حصلت على أكبر تباين باستخدام محك جيلفورد وهو القيمة (٠.٣) كحد أدنى لجوهريّة التشعبات، وحذف عاملين ؛ وذلك لوجود فقرة واحدة أو اثنتين تشبعت عليه، فقد تم حذف العبارة رقم ٣، ١٩، ٤٢ ؛ حيث لم يصل تشعبات أي منهما لمستوى الدلالة الإحصائية، ومع ذلك اشتمل المقياس بالصورة النهائية على (٤٦) عبارة حيث تشعب على العامل الأول عدد (١٦) عبارة امتدت تشعباتها من (٠.٦١٨ - ٠.٨٥٦) وتشعب على العامل الثاني عدد (١١) عبارة امتدت تشعباتها من (٠، ٥٨٨ - ٠،٨١٣)، وتشعب على العامل الثالث عدد (٨) امتدت تشعباتها من (٦٠٥ ، - ٠،٨٤٥) وتشعب على العامل الرابع عدد (٦) عبارات امتدت تشعباتها من (٠،٥١٩ - ٠،٨٥٦) وتشعب على العامل الخامس عدد (٥) عبارات امتدت تشعباتها من (٠،٥٥٧ - ٠،٨٠٨) والجدول (٣) يوضح هذه التشعبات مرتبة ترتيبًا تنازليًا وفقًا لحجم التشعب على كل عامل :

جدول(٣) مصفوفة العوامل بعد التدوير المتعامد بطريقة الفاريمكس وحذف التشعبات الأقل من ٠,٣ لعبارات مقياس اتجاهات السائقين بمحافظة الوادي الجديد نحو السلامة المرورية (ن = ٢٠٠)

م	العبارات	العامل الأول	العامل الثاني	العامل الثالث	العامل الرابع	العامل الخامس	قيم الشيوخ
١	الالتزام برخصة القيادة المناسبة لنوع المركبة		٠,٧٥٧				٠,٤٦٧
٢	الحفاظ على الحد الأدنى للمسافة بين سيارتين أثناء القيادة			٠,٧٦٧			٠,٧٩٥
٣	معرفة مخاطر تناول العقاقير المنبهة أو المخدرات أثناء قيادة السيارة.					٠,٨٠٨	٠,٣٧٦

٠,٤٥٧				٠,٨١٣		٤	التحكم في السيارة أثناء القيادة علي طريق به جبال ومرتفعات أو منحدرات.
٠,٤٦٦		٠,٨١٩				٥	التزام الحذر الشديد أثناء القيادة في حالة سقوط أمطار أو وجود شبورة.
٠,٥٧٨					٠,٦٩٠	٦	الوعي بالأوقات والأماكن المناسبة لاستخدام الكلاكس.
٠,٥١٠		٠,٧٧١				٧	تقليل السرعة عند الهبوط من المنحدرات.
٠,٤٣٨		٠,٦٤٦				٨	عدم التهاون في تطبيق القانون من قبل رجل المرور
٠,٦٤٧		٠,٦٨٠				٩	تقديم المساعدة للسائق الذي يحتاج للمساعدة.
٠,٥٠٠		٠,٨٥٦				١٠	الالتزام بعدم القيام بالمخالفات المرورية
٠,٣٨٦				٠,٧٩٤		١١	متابعة البرامج الخاصة بالمرور في وسائل الاعلام
٠,٧٤٠					٠,٦٥٤	١٢	اتجنب الطرق والشوارع التي بها لجان مرورية.
٠,٧٣٩					٠,٦٥٦	١٣	أنادي بضرورة التوعية المرورية من قبل دائرة المرور العامة في المحافظة
٠,٧٥٩					٠,٧٥٤	١٤	أشعر بالتقدير عندما يطلب من رجل المرور الاطلاع علي رخصة القيادة ورخصة السيارة.
٠,٧١٣	٠,٧٤٨					١٥	التزم بتهدئة السرعة في حالة إزدحام الطريق بالسيارات.
٠,٧٧٤					٠,٦٨٣	١٦	أهتم بالتأكد من سلامة السيارة قبل قيادتها.
٠,٥٣٤					٠,٦٩١	١٧	أشعر بالرضا عن سلوك رجل المرور عندما يقوم بتسجيل

مجلة كلية الآداب بالوادي الجديد- مجلة علمية محكمة- العدد الخامس عشر

						مخالفة مرورية لأحد السائقين إذا خالف تعليمات المرور.	
٠,٧٠١					٠,٦٨٩	أشعر بالرضا من قيام رجال المرور بالكشف الدوري علي سلامة عدادات سرعة التاكسيات.	١٨
٠,٥٥٩	٠,٥٥٧					فحص السيارة كاملة قبل السفر	١٩
٠,٧٥٧		٠,٧٦٩				التحقق من سلامة العجلة الاحتياطي وأدوات الفك والتركيب	٢٠
٠,٦١٤	٠,٨٠٤					توفير وسلامة المرايا العاكسة للكشف عن الطريق	٢١
٠,٧٠٦	٠,٦٨١					توفير حقيبة الإسعافات الأولية	٢٢
٠,٦٦٠					٠,٧٥٨	توفير أنظمة انغلاق الأبواب في حالة الانقلاب	٢٣
٠,٧٧٣					٠,٧١٠	توفير وسلامة طفاية الحريق داخل السيارة	٢٤
٠,٦١٢			٠,٦٠٥			التحقق من سلامة فرامل السيارة قبل قيادتها.	٢٥
٠,٣٤٧					٠,٨٠٠	فحص وتنظيف المصابيح الامامية	٢٦
٠,٥٥٤			٠,٧٢٥			توفير الادوات الخاصة بصيانة السيارة	٢٧
٠,٤٥٩					٠,٦٤٨	سلامة بطارية السيارة	٢٨
٠,٤٠٥					٠,٦١٨	عدم المرور بالسيارة إلا عندما يسمح لك من قبل الشرطي	٢٩
٠,٤٥٥				٠,٦٥١		إفساح الطريق لسيارة الإسعاف بمجرد سماع صوتها أو رؤيتها خلفي.	٣٠
٠,٤٧٧				٠,٨٠٥		الإلمام بمعلومات بقدر الإمكان عن ميكانيكا السيارة.	٣١
٠,٧٨١					٠,٨٣٣	استخدام حزام الأمان	٣٢

٠, ٥٨١				٠, ٦١٩		العلامات واللوحات التي توضح وجود مطب صناعي أو إنحدار في الطريق.	٣٣
٠, ٥٧٢				٠, ٦٩١		الوعي بإرشادات السير من جهة اليسار علي الطريق	٣٤
٠, ٥١٦				٠, ٧٧٦		الالتزام بقواعد السير أثناء ازدحام حركة المرور	٣٥
٠, ٦٤٠				٠, ٧٤٣		الالتزام بالمسار الأيمن في حالات الطوارئ	٣٦
٠, ٤٥٥				٠, ٥٨٨		الوعي باستخدام مثلث الخطر الضوئي في حالة توقف السيارة على الطريق.	٣٧
٠, ٥٩١					٠, ٨٥٦	عدم استخدام الهاتف المحمول اثناء القيادة أو عند الوقوف بمحطة الوقود.	٣٨
٠, ٥٧٢				٠, ٦٩٧		لافتة (الطريق الرئيسي إلي الامام)	٣٩
٠, ٥٥١			٠, ٨٣٥			اللافتات التي تشير إلي وجود مطلع أو منحدر على الطريق.	٤٠
٠, ٧٩٦			٠, ٨٣٢			علامات الطوارئ التي تعبر عن ضرورة افساح الطريق	٤١
٠, ٦٩٧			٠, ٦٥٩			الالتزام بالسرعة المحددة للسيارة في الطريق	٤٢
٠, ٧٣٤			٠, ٧٦٩			التحكم بسجل المخالفين مثل وضع المخالفات الكترونيا علي رخصة القيادة	٤٣
٠, ٧٤٦					٠, ٦٨٦	تصعب عملية خرق قواعد السير	٤٤
٠, ٥٣٢					٠, ٧٢٦	الرقابة الخارجية والتقنية لحركة السير ومراقبة السرعة	٤٥
قيم الشيوخ	العامل الخامس	العامل الرابع	العامل الثالث	العامل الثاني	العامل الأول	العبارات	م

٤٦	الرقابة الخارجية والتقنية					
	لحركة السير ومراقبة السرعة		٠.٨٤٥			٠, ٤٦٩
	الجذر الكامن	٧.٣٧	٥.٧٨٢	٤.٦٠٩	٣.٤٦٩	٢.٦٣٢
	نسبة التباين الارتباطي %	%١٦.٠٢١	%١٢.٥٦٩	%١٠.٠١٩	%٧.٥٤١	%٥.٧٢١
	نسبة التباين العملي %	٣٠.٨٨٦	٢٤.٢٣١	١٩.٣١٥	١٤.٥٣٨	١١.٠٣٠

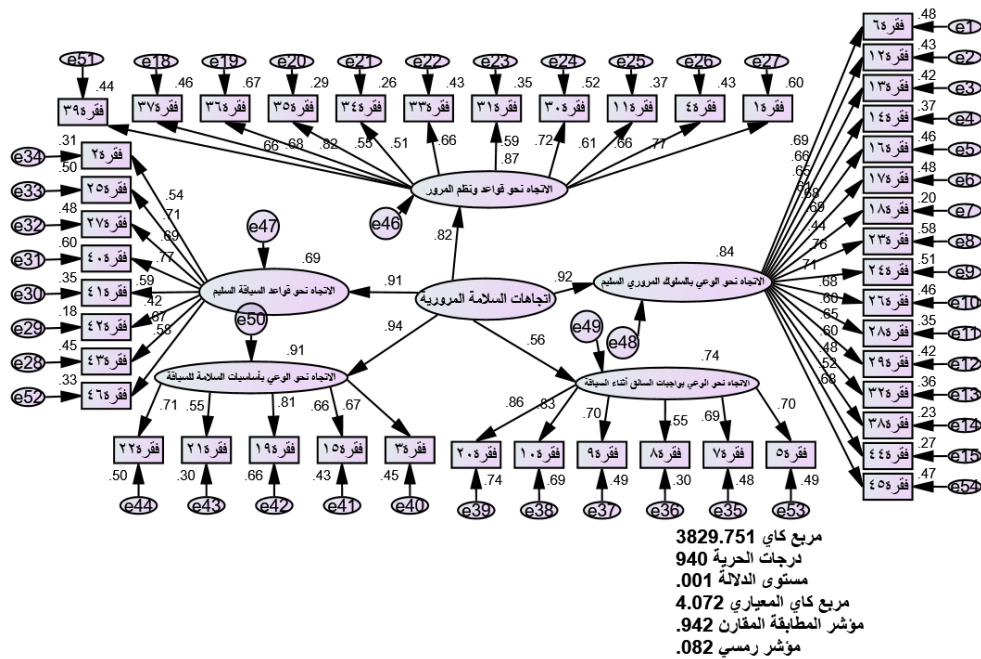
من جدول (٣) يتضح أن جميع عبارات مقياس الاتجاه نحو السلامة المرورية قد تشبعت بقيم أكبر من ٠.٣ ، الأمر الذي يؤكد أن المقياس في صورته النهائية مشتملا على (٤٦) عبارة ، ويمكن ملاحظة أن المصفوفة العملية قد انتجت خمسة عوامل، استحوذت على نسبة تباين كلي (ارتباط) قدره ٥١.٨٧١% وبلغ جملة الجذور الكامنة الخمسة (٢٣.٨٦٢) وبعد التدوير المتعامد بالفاروماكس بلغ حجم الجذر الكامن للعامل الأول (٧.٣٧) واستحوذ على نسبة تباين ارتباطي قدره (١٦.٠٢١%) ونسبة تباين عملي قدره (٣٠.٨٨٦%) وذلك في (٦، ١٢، ١٣، ١٤، ١٦،) عبارة ، والمستقرئ لها يتضح له أنها تتمحور أعلى تشبعتها حول المعرفة والالمام بالمعلومات التي يحتاجها السائق أثناء السير في الطريق ، ولهذا يمكن تسمية هذا العامل ب " الاتجاه نحو الوعي بالسلوك المروري السليم" ، في حين بلغ حجم الجذر الكامن للعامل الثاني (٥.٧٨٢) واستحوذ على نسبة تباين ارتباطي قدره (١٢.٥٦٩%) ونسبة تباين عملي قدره (٢٤.٢٣١) وذلك في (١، ٤، ١١، ٣٠،) عبارة ، ومن خلال فحص تلك العبارات يلاحظ أن جميعها مرتبط بكل ما يحتاج معرفته السائق نحو قواعد ونظم المرور تساعد علي السير بدون مخالفات ولذلك يمكن تسمية هذا العامل "الاتجاه نحو قواعد ونظم المرور" ، كما بلغ حجم الجذر الكامن للعامل الثالث (٤.٦٠٩) واستحوذ على نسبة تباين ارتباطي قدره (١٠.٠١٩%) ونسبة تباين عملي قدره (١٩,٣١٥%) وذلك في (٢، ٢٥، ٢٧، ٤٠، ٤١،) عبارة ، ومن خلال فحص تلك العبارات يلاحظ أن جميعها مرتبط بكل ما تحتاج معرفته للسياقه السليمه ولذلك يمكن تسمية هذا العامل "الاتجاه نحو الوعي بقواعد السياقه السليم" ، كما بلغ حجم الجذر الكامن للعامل الرابع (٣.٤٦٩) واستحوذ علي نسبة تباين ارتباطي قدره (٧, ٥٤١%) ونسبة تباين عملي قدره (٥٣٨, ١٤%) وذلك في (٥، ٧، ٨، ٩، ١٠، ٢٠) عبارة ومن خلال فحص تلك العبارات يلاحظ أن جميعها مرتبط بالوعي بما يجب أن يقوم به السائق أثناء السياقه لذلك سمي هذا العامل " الاتجاه نحو الوعي بواجبات السائق أثناء السياقه" ، كما بلغ حجم الجذر الكامن للعامل الخامس (

٢,٦٣٢) واستحوذ على نسبة تباين ارتباطي قدره (٥.٧٢١%) ونسبة تباين عاملي قدره (٠.٣٠). ١١%) وذلك في (٣، ١٥، ١٩، ٢١، ٢٢) عبارة، ومن خلال فحص تلك العبارات يلاحظ أن جميعها مرتبط بكل ما يكون أساسياً أثناء السياقة ولذلك تم تسمية هذا العامل " بالاتجاه نحو الوعي بأسياسات السلامة للسياقة " ويعد ذلك مؤشراً على صدق البناء لمقياس الاتجاه نحو السلامة المرورية وأبعاده المكونه له.

وللتحقق من الصدق التوكيدي للمقياس الحالي . لدى السائقين أمكن للباحثة التأكد من النموذج

القياسي باستخدام التحليل العاملي للمرونة كما هو موضح بشكل (١)

شكل(١). نموذج التحليل العاملي التوكيدي لمقياس اتجاهات السلامة المرورية لدى(ن=٢٠٠).



جدول(٤). معاملات الانحدار المعيارية واللامعيارية ودلالاتها الإحصائية لتشبعات الفقرات على العوامل

الكامنة لمقياس اتجاهات السلامة المرورية.

العامل	الفقرة	معاملات الانحدار المعيارية	معاملات الانحدار اللامعيارية	الخطأ المعياري	النسبة الحرجة	مستوى الدلالة
الاتجاه نحو الوعي بالسلوك المروري السليم	فقرة ٦	٠.٦٩	١,٠٠٠	-	-	-
الاتجاه نحو الوعي بالسلوك المروري السليم	فقرة ١٢	٠.٦٦	٠,٧٤	٠,٠٨	٨,٦٩	٠,٠٠١
الاتجاه نحو الوعي بالسلوك المروري السليم	فقرة ١٣	٠.٦٦	٠,٧٥	٠,٠٨	٨,٦٣	٠,٠٠١

مجلة كلية الآداب بالوادي الجديد- مجلة علمية محكمة- العدد الخامس عشر

٠,٠٠١	٨,٠٨	٠,١٠	٠,٨١	٠.٨٦	فقرة ١٤	<---	الاتجاه نحو الوعي بالسلوك المروري السليم
٠,٠٠١	٨,٩٩	٠,٠٨	٠,٨٠	٠.٦٨	فقرة ١٦	<---	الاتجاه نحو الوعي بالسلوك المروري السليم
٠,٠٠١	٩,٠٢	٠,٠٩	٠,٨٥	٠.٤٤	فقرة ١٧	<---	الاتجاه نحو الوعي بالسلوك المروري السليم
٠,٠٠١	٦,٠٢	٠,٠٩	٠,٥٩	٠.٧٦	فقرة ١٨	<---	الاتجاه نحو الوعي بالسلوك المروري السليم
٠,٠٠١	٩,٩٨	٠,٠٨	٠,٨٨	٠.٧١	فقرة ٢٣	<---	الاتجاه نحو الوعي بالسلوك المروري السليم
٠,٠٠١	٩,٣٧	٠,٠٩	٠,٨٠	٠.٦٨	فقرة ٢٤	<---	الاتجاه نحو الوعي بالسلوك المروري السليم
٠,٠٠١	٨,٩٢	٠,٠٩	٠,٨٠	٠.٦٠	فقرة ٢٦	<---	الاتجاه نحو الوعي بالسلوك المروري السليم
٠,٠٠١	٧,٨٥	٠,٠٩	٠,٧٠	٠.٦٥	فقرة ٢٨	<---	الاتجاه نحو الوعي بالسلوك المروري السليم
٠,٠٠١	٨,٥٧	٠.١٢	٠,٨٢	٠.٦٠	فقرة ٢٩	<---	الاتجاه نحو الوعي بالسلوك المروري السليم
٠,٠٠١	٨,١٠	٠,٠٩	٠,٩٧	٠.٤٨	فقرة ٣٢	<---	الاتجاه نحو الوعي بالسلوك المروري السليم
٠,٠٠١	٦,٤٨	٠,٠٨	٠,٦٢	٠.٥٢	فقرة ٣٨	<---	الاتجاه نحو الوعي بالسلوك المروري السليم
٠,٠٠١	٦,٩٤	٠,٠٨	٠,٥٨	٠.٦٨	فقرة ٤٤	<---	الاتجاه نحو الوعي بالسلوك المروري السليم
٠,٠٠١	٨,٧٩	٠,٢٧	٢,٣٦	٠,٦٥	فقرة ٤٥	<---	الاتجاه نحو الوعي بالسلوك المروري السليم
٠,٠٠١	٩,٢٦	٠,٢٨	٢,٦٤	٠.٦٠	فقرة ١	<---	الاتجاه نحو قواعد ونظم المرور
-	-	-	١,٠٠٠	٠.٧٧	فقرة ٤	<---	الاتجاه نحو قواعد ونظم المرور
٠,٠٠١	٩,٤٤	٠,٠٩	٠,٨٥	٠.٦٦	فقرة ١١	<---	الاتجاه نحو قواعد ونظم المرور
٠,٠٠١	٣,٧٩	٠.٣٣	١.٢٥	٠.٦١	فقرة ٣٠	<---	الاتجاه نحو قواعد ونظم المرور
٠,٠٠١	٥,٤٣	٠.٢١	١.١٤	٠.٥٩	فقرة ٣١	<---	الاتجاه نحو قواعد ونظم المرور
٠,٠٠١	١٣,٤٢	٠.٠٧	٠.٩٤	٠.٦٦	فقرة ٣٣	<---	الاتجاه نحو قواعد ونظم المرور
٠,٠٠١	٩,٥١	٠,٠٨	٠.٧٦	٠,٥٩	فقرة ٣٤	<---	الاتجاه نحو قواعد ونظم المرور
٠,٠٠١	٤,٤٢	٠,٢١	٠.٩٣	٠.٧٢	فقرة ٣٥	<---	الاتجاه نحو قواعد ونظم المرور
٠,٠٠١	٣,٦١	٠,٤١	١.٤٨	٠.٨٢	فقرة ٣٦	<---	الاتجاه نحو قواعد ونظم المرور

مجلة كلية الآداب بالوادي الجديد- مجلة علمية محكمة- العدد الخامس عشر

٠,٠٠١	٤,٨٤	٠,١٩	٠,٩٢	٠,٦٨	فقرة ٣٧	<---	الاتجاه نحو قواعد ونظم المرور
٠,٠٠١	٣,٣٥	٠,٢٩	٠,٩٧	٠,٦٦	فقرة ٣٩	<---	الاتجاه نحو قواعد ونظم المرور
-	-	-	١,٠٠٠	٠,٥٤	فقرة ٢	<---	الاتجاه نحو قواعد السياقه السليم
٠,٠٠١	٤,٧٤	٠,٠٦	٠,٢٦	٠,٧١	فقرة ٢٥	<---	الاتجاه نحو قواعد السياقه السليم
٠,٠٠١	٧,٦٧	٠,١٢	٠,٩٢	٠,٦٩	فقرة ٢٧	<---	الاتجاه نحو قواعد السياقه السليم
٠,٠٠١	٤,٢٤	٠,٢١	٠,٨٩	٠,٧٧	فقرة ٤٠	<---	الاتجاه نحو قواعد السياقه السليم
٠,٠٠١	٧,٠٩	٠,١١	٠,٧٨	٠,٥٩	فقرة ٤١	<---	الاتجاه نحو قواعد السياقه السليم
٠,٠٠١	٥,٧١	٠,٠٧	٠,٤٠	٠,٤٢	فقرة ٤٢	<---	الاتجاه نحو قواعد السياقه السليم
٠,٠٠١	٦,٩٧	٠,١٧	١,٢٢	٠,٦٧	فقرة ٤٣	<---	الاتجاه نحو قواعد السياقه السليم
٠,٠٠١	٦,٥٧	٠,١٤	١,١١	٠,٥٨	فقرة ٤٦	<---	الاتجاه نحو قواعد السياقه السليم
-	-	-	١,٠٠٠	٠,٧٠	فقرة ٥	<---	الاتجاه نحو الوعي بواجبات السائق أثناء السياقه
٠,٠٠١	٧,٧٥	٠,٠٨	٠,٦٢	٠,٦٩	فقرة ٧	<---	الاتجاه نحو الوعي بواجبات السائق أثناء السياقه
٠,٠٠١	٤,٦٧	٠,٢١	٠,٩٨	٠,٥٥	فقرة ٨	<---	الاتجاه نحو الوعي بواجبات السائق أثناء السياقه
٠,٠٠١	٤,٣٠	٠,٢٣	٠,٩٩	٠,٧٠	فقرة ٩	<---	الاتجاه نحو الوعي بواجبات السائق أثناء السياقه
٠,٠٠١	٧,٨٣	٠,١٢	٠,٩٤	٠,٨٣	فقرة ١٠	<---	الاتجاه نحو الوعي بواجبات السائق أثناء السياقه
-	-	-	١,٠٠٠	٠,٨٦	فقرة ٢٠	<---	الاتجاه نحو الوعي بواجبات السائق أثناء السياقه
٠,٠٠١	٤,٤٥	٠,٢٢	٠,٩٨	٠,٦٧	فقرة ٣	<---	الاتجاه نحو الوعي بأساسيات السلامة للسياقه
٠,٠٠١	٥,٨٥	٠,٢١	١,٢٣	٠,٦٦	فقرة ١٥	<---	الاتجاه نحو الوعي

مجلة كلية الآداب بالوادي الجديد- مجلة علمية محكمة- العدد الخامس عشر

							بأساسيات السلامة للسياقه
٠,٠٠١	٣,٢٦	٠,٣٢	١,٠٤	٠,٨١	فقرة ١٩	<---	الاتجاه نحو الوعي بأساسيات السلامة للسياقه
٠,٠٠١	٣,٣١	٠,٢٩	٠,٩٦	٠,٥٥	فقرة ٢١	<---	الاتجاه نحو الوعي بأساسيات السلامة للسياقه
٠,٠٠١	٧,٧٥	٠,١٢	٠,٩٣	٠,٧١	فقرة ٢٢	<---	الاتجاه نحو الوعي بأساسيات السلامة للسياقه

جدول (٥). مؤشرات حسن المطابقة لنموذج مقياس اتجاهات السلامة المرورية لدى (ن=٢٠٠).

المدى المثالي للمؤشرات	القيمة والتفسير	مؤشرات حسن المطابقة
أن تكون قيمة كا ^٢ غير دالة، وأحياناً تكون دالة؛ ويرجع ذلك إلى حجم العينة.	٣٨٢٩.٧٥ دالة ٠,٠٠١	الاختبار الإحصائي كا ^٢ مستوى دلالة كا ^٢
-	٩٤٠	درجة الحرية DF
صفر إلى أقل من ٥	٤,٠٧ (ممتاز)	النسبة بين كا إلى درجة حريتها (df/كا ^٢)
من ٠,٩٠ إلى ١	٠,٩٤ (ممتاز)	مؤشر المطابقة المقارن (CFI)
من صفر إلى أقل من ٠,١	٠,٠٨ (ممتاز)	مؤشر جذر متوسط مربع خطأ الاقتراب (RMSEA)
من ٠,٩٠ إلى ١	٠,٩٥ (ممتاز)	مؤشر المطابقة التزايدى (IFI)
من ٠,٩٠ إلى ١	٠,٩٣ (ممتاز)	مؤشر تاكر - لويس (TLI)
من ٠,٩٠ إلى ١	٠,٩١ (ممتاز)	مؤشر جودة المطابقة (GFI)

يتضح من خلال جدول (٥) أن نتائج التحليل العاملي التوكيدي من الدرجة الثانية تشير إلى أن المقياس يتمتع بنموذج قياسي ممتاز، وهذا ما أكدته مؤشرات حسن المطابقة، والتي كانت في مداها المثالي، كما أن جميع الفقرات تشبعت بالعوامل الكامنة، كما كانت جميع التشبعات دالة إحصائياً؛ مما يجعلنا نطمئن إلى مدى صلاحية وملاءمة النموذج الحالي في قياس اتجاهات السلامة المرورية لدى .

جدول (٦) الصورة النهائية لمقياس اتجاهات السلامة المرورية لدى سائقي الوادي الجديد

الرقم	البعيد	عدد العبارات	ارقام العبارات
١	الاتجاه نحو الوعي بالسلوك المروري السليم	١٦	٦، ١٢، ١٣، ١٤، ١٦، ١٧، ١٨، ٢٣، ٢٤، ٢٦، ٢٨، ٢٩، ٣٢، ٣٨، ٤٤، ٤٥
٢	الاتجاه نحو قواعد ونظم المرور	١١	١، ٤، ١١، ٣٠، ٣١، ٣٣، ٣٤، ٣٥، ٣٦، ٣٧، ٣٩
٣	الاتجاه نحو قواعد السياقه السليم	٨	٢، ٢٥، ٢٧، ٤٠، ٤١، ٤٢، ٤٣، ٤٦

٤	الاتجاه نحو الوعي بواجبات السائق أثناء السياقة	٦	٢٠، ١٠، ٩، ٨، ٧، ٥
٥	الاتجاه نحو الوعي بأساسيات السلامة للسياقه	٥	٢٢، ٢١، ١٩، ١٥، ٣
٦	اتجاهات السلامة المرورية ككل	٤٦	مجموع عبارات مياس اتجاهات السلامة المرورية

ثبات مقياس اتجاهات السائقين بمحافظة الوادي الجديد نحو السلامة المرورية:

أمكن حساب ثبات مقياس اتجاهات السائقين بمحافظة الوادي الجديد نحو السلامة المرورية بعدة طرق هي: طريقة إعادة التطبيق، وطريقة الاتساق الداخلي، وطريقة التجزئة النصفية، وأيضا ألفا كرونباخ.

١- طريقة إعادة التطبيق: Test retest method

تم استخدام طريقة إعادة تطبيق الاختبار، حيث تم تطبيق المقياس ثم إعادة تطبيقه بفاصل زمني بين التطبيق الأول والتطبيق الثاني قدره أسبوعين وهي فترة زمنية مناسبة، ويوضح الجدول (٧) معاملات الثبات للأبعاد الفرعية لمقياس اتجاهات السلامة المرورية لدى سائقي الوادي الجديد وللدرجة الكلية للمقياس.

جدول (٧) معاملات ثبات الأبعاد الفرعية، والدرجة الكلية لمقياس اتجاهات السلامة المرورية لدى سائقي الوادي الجديد بطريقة إعادة التطبيق (ن = ٥٠)

معامل الثبات	أبعاد مقياس اتجاهات السلامة المرورية لدى سائقي الوادي الجديد
٠, ٩٣٦	الاتجاه نحو الوعي بالسلوك المروري السليم
٠, ٩٠١	الاتجاه نحو قواعد ونظم المرور
٠, ٧٧٦	الاتجاه نحو قواعد السياقه السليم
٠, ٨٦٦	الاتجاه نحو الوعي بواجبات السائق أثناء السياقة
٠, ٤٨٠	الاتجاه نحو الوعي بأساسيات السلامة للسياقه
٠, ٩٤٥	الدرجة الكلية

يتضح من جدول (٧) أن جميع معاملات الارتباط دالة عند مستوى ٠, ٠١، مما يشير إلى توافر شرط الثبات بالنسبة للمقياس.

٢- الاتساق الداخلي للمقياس Internal Consistency

وقد حسبت معاملات الارتباط بين كل فقرة من فقرات مقياس اتجاهات السائقين بمحافظة الوادي الجديد نحو السلامة المرورية والدرجة الكلية للمقياس وأيضا معاملات الارتباط بين الدرجة على البعد والدرجة على المقياس ككل لدى عينة مكونة من (٢٠٠) سائق والجدول التالي يوضح الاتساق الداخلي.

جدول (٨) الاتساق بين الفقرة والدرجة الكلية لمقياس اتجاهات السائقين بمحافظة الوادي الجديد نحو السلامة

المرورية (ن = ٢٠٠)

الارتباط	الفقرة	الارتباط	الفقرة	الارتباط	الفقرة
٠,٢٢٦**	٣٣	٠,٣٥٨**	١٧	٠,٢٨٨**	١
٠,٣٢٨**	٣٤	٠,٢٧٧**	١٨	٠,٣٩٠**	٢
٠,٣٧٧**	٣٥	٠,٣٩٨**	١٩	٠,٣٦٠**	٣
٠,٣٤٣**	٣٦	٠,٤٣٤**	٢٠	٠,٢١٧**	٤
٠,٣٢١**	٣٧	٠,٤٠٣**	٢١	٠,٤٠٦**	٥
٠,٣٩٤**	٣٨	٠,٣٩٩**	٢٢	٠,٢٣١**	٦
٠,٢٧٨**	٣٩	٠,٤٣٤**	٢٣	٠,٣٧٤**	٧
٠,٢٨٦**	٤٠	٠,٤٤٠**	٢٤	٠,٣٢١**	٨
٠,٤٤٦**	٤١	٠,٣٩٠**	٢٥	٠,٤٠٠**	٩
٠,٢٧٤**	٤٢	٠,٣١٣**	٢٦	٠,٢٥٨**	١٠
٠,٢٨٢**	٤٣	٠,٣٧٧**	٢٧	٠,٤٢٨**	١١
٠,٢٤٣**	٤٤	٠,٤١٣**	٢٨	٠,٢٢١**	١٢
٠,٣٠١**	٤٥	٠,٣٩٢**	٢٩	٠,٤٣٥**	١٣
٠,٤٠١**	٤٦	٠,٤١٩**	٣٠	٠,٣١٨**	١٤
		٠,٣٢٠**	٣١	٠,٣٣٨**	١٥
		٠,٤٢٦**	٣٢	٠,٣١١**	١٦

جميع معاملات الارتباط دالة إحصائياً عند مستوى (٠,٠١) وتظهر نتائج الجدول (٨) أن جميع معاملات الارتباط بين كل فقرة وبين الدرجة الكلية كانت مرتفعة ودالة إحصائياً مما يشير إلى أن هناك اتساقاً داخلياً لجميع فقرات المقياس. كما تم حساب الاتساق الداخلي بين البعد والدرجة الكلية والجدول (٩) يوضح هذه النتائج.

جدول (٩) المصفوفة الارتباطية لأبعاد المقياس والدرجة الكلية (ن = ٢٠٠)

المتغيرات	اتجاهات السلامة المرورية لدي	البعد الأول	البعد الثاني	البعد الثالث	البعد الرابع	البعد الخامس

						سائقي الوادي الجديد	
						١	١
				١	٠,٤٢٧**	٠,٣٩٧**	٢
			١	٠,٤٧٥**	٠,٣٣٤**	٠,٤٥٦**	٣
		١	٠,٤٢٩**	٠,٣٠٤**	٠,٣٠١**	٠,٣١٤**	٤
	١	٠,٢٨٨*	٠,٣٠٢**	٠,٥٨٩**	٠,٨١٥**	٠,٥٦٦**	٥
١	٠,٥٦٦**	٠,٣١٤**	٠,٥٣٨**	٠,٥٨٩**	٠,٨١٥**	٠,٥٦٦**	اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية ككل

ومن الجدول (٩) يمكن ملاحظة أن جميع الأبعاد ترتبط ارتباطا دالا إحصائيا عند مستوى (٠,٠١) مع بعضها البعض، وأيضا يرتبط كل بعد مع الدرجة الكلية للمقياس ككل (اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية)، وكانت أكثر الأبعاد ارتباطا باتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية الاتجاه نحو الوعي بالسلوك المروري السليم يليه الاتجاه نحو قواعد ونظم المرور ثم البعد الثالث الاتجاه نحو قواعد السياقة السليم ثم البعد الرابع الاتجاه نحو الوعي بواجبات السائق أثناء السياقة ثم البعد الخامس الاتجاه نحو الوعي بأساسيات السلامة للسياسة .

٣- الثبات باستخدام التجزئة النصفية Spilt half method

قامت الباحثة بتقسيم المقياس إلى نصف أول ونصف ثان، وقامت بحساب معامل الارتباط بين نصفي المقياس ووصل معامل الارتباط بين نصفي مقياس اتجاهات السلامة المرورية (٠,٥١٩) وبعد التعويض في معادلة سبيرمان - براون وصل المعامل إلى (٠,٧٣١) وهو معامل ثبات مرتفع ويشير إلى أن مقياس اتجاهات السلامة المرورية لدى سائقي الوادي الجديد يتمتع بقدر مرتفع من الثبات.

٤- الثبات بطريقة ألفا كرونباخ Alpha - Coefficient

حيث تم استخدام أسلوب كرونباخ في التحقق من ثبات المقياس لدى أفراد عينة التقنين وكان معامل الثبات مرتفع (٠,٨٢١) مما يشير إلى أن المقياس يتمتع بقدر طيب من الثبات.

معايير المقياس:

تم حساب المعايير على عينة قوامها (١٥٠) حيث كان المتوسط الحسابي = ٧٤,٧٩ والانحراف المعياري = ٨٢, ٩ ويتم حساب المعايير باستخدام المعادلات التالية:

الدرجة المعيارية =

الدرجة الخام - المتوسط

الدرجة النهائية (المعيارية المغلالة) = $\frac{\text{الدرجة الخام} - \text{المتوسط}}{\text{الانحراف المعياري}} \times ١٠$

جدول (١٠): يوضح الدرجات التائية لدى السائقين بمحافظة الوادي الجديد على مقياس اتجاهات السلامة المرورية

الدرجة التائية	الدرجة الخام	الدرجة التائية	الدرجة الخام	الدرجة التائية	الدرجة الخام
١٥٢, ٠٤	١٧٥	٨٥, ٨٥	١١٠	١٩, ٦٧	٤٥
١٥٧, ١٣	١٨٠	٩٠, ٩٤	١١٥	٢٤, ٨	٥٠
١٦٢, ٢٣	١٨٥	٩٦, ٠٣	١٢٠	٢٩, ٩	٥٥
١٦٧, ٣٢	١٩٠	١٠١, ١٣	١٢٥	٣٤, ٩	٦٠
١٧٢, ٤١	١٩٥	١٠٦, ٢٢	١٣٠	٣٩, ٩	٦٥
١٧٧, ٥	٢٠٠	١١١, ٣١	١٣٥	٤٥, ١٣	٧٠
١٨٢, ٥٩	٢٠٥	١١٦, ٤	١٤٠	٥٠, ٢١	٧٥
١٨٧, ٦٨	٢١٠	١٢١, ٤٩	١٤٥	٥٥, ٣	٨٠
١٩٢, ٧٨	٢١٥	١٢٦, ٥٨	١٥٠	٦٠, ٣٩	٨٥
١٩٧, ٨٧	٢٢٠	١٣١, ٦٨	١٥٥	٦٥, ٤٨	٩٠
٢٠٢, ٩٦	٢٢٥	١٣٦, ٧٧	١٦٠	٧٠, ٥٨	٩٥
٢٠٨, ٠٥	٢٣٠	١٤١, ٨٦	١٦٥	٧٥, ٧٦	١٠٠
		١٤٦, ٩٥	١٧٠	٨٠, ٧٦	١٠٥

مناقشة نتائج البحث:

اسفرت النتائج عن ارتباطات متبادلة دالة احصائيا بين البنود الخمسة لمقياس اتجاهات السلامة المرورية، واتفقت هذه النتيجة مع تفاعل معامل ثبات ألفا من وضع "كرونباخ" إشارة إلي الاتساق الداخلي لبنود المقياس. وعند إجراء تحليل عاملي بطريقة المكونات الأساسية لمعاملات الارتباط بين بنود المقياس، استخرج خمس عوامل ، تشبعت جميع البنود موجبة،

لدي عينة السائقين. وأكدت النتائج صدق محتوى اختبار اتجاهات السلامة المرورية لدي السائقين، بحيث يمكن تعميم نتائجه بقدر من الثقة. وأن مفهوم السلامة المرورية ينطوي على عدد من الأبعاد الفرعية ، وهي الاتجاه نحو الوعي بالسلوك المروري السليم، الاتجاه نحو قواعد ونظم المرور، الاتجاه نحو قواعد السياقة السليم، الاتجاه نحو الوعي بواجبات السائق أثناء السياقة، الاتجاه نحو الوعي بأساسيات السلامة للسياقة .

التوصيات والبحوث المقترحة :

- ١- إجراء دراسة ارتباطية، لبيان العلاقة بين مقياس السلامة المرورية والمتغيرات الديموجرافية
- ٢- إجراء دراسة لبيان العلاقة بين اتجاهات السلامة المرورية وبعض المتغيرات النفسية.
- ٣- إجراء دراسة عن اتجاهات السلامة المرورية لدي عينات من مناطق مختلفة .
- ٤- ضرورة عقد مجموعة من الدورات والندوات الإرشادية للسائقين بأساسيات السلامة المرورية
- ٥- عمل برامج تساعد في تنمية اتجاهات السلامة المرورية لدى السائقين .
- ٦- عمل برامج وندوات تساعد علي توعية الطلاب بالمدارس والجامعات بالسلامة المرورية.

مجلة كلية الآداب بالوادي الجديد- مجلة علمية محكمة- العدد الخامس عشر

قائمة المراجع

- أبو النيل ، محمود السيد.(٢٠٠٩). علم النفس الاجتماعي عربيا وعالمي. ط١. مكتبة الأنجلو المصرية . القاهرة.
- أبو حطب، فؤاد، أمال، صادق.(١٩٩١). مناهج البحث وطرق التحليل الإحصائي في العلوم النفسية والتربوية والاجتماعية. مكتبة الأنجلو المصرية . القاهرة.
- بوطبال، سعد الدين.(٢٠١١). دور الاتجاهات نحو قيادة السيارات في ارتكاب الحوادث المرورية لدى السائقين. مجلة أبحاث نفسية وتربوية. (٤)، ١٠٥-١٣٦.
- التويجري، محمد عبد المحسن.(٢٠٠١). الحوادث والمخالفات المرورية لدى صغار السن والخصائص الشخصية والاجتماعية لمرتكبيها. التقرير النهائي المقدم للجنة الوطنية لسلامة المرور مدينة الملك عبد العزيز للعلوم والتقنية ، الرياض ، المملكة العربية السعودية .
- تيفزة، محمد بوزيان.(٢٠١٢). التحليل العاملي الاستكشافي والتوكيدي : مفاهيمها ومنهجيتها بتوظيف حزمة SPSS ولينزل LISRL . دار المسيرة . الأردن.
- الحميدان، عايد علي.(٢٠٠٦). الآثار الاجتماعية للحوادث المرورية ، مركز الدراسات والبحوث (قسم الندوات واللقاءات العلمية) ، جامعة نايف للعلوم العربية للعلوم الامنية ، الرياض .
- الحميداني، عبد الباري مايح.(٢٠١٣). بعض الخصائص السيكومترية لمعايير اتحاد الجامعات العربية كمقياس لاستخراج المؤشرات الجودة الشاملة. مجلة جامعة دي قار نموذج. العراق.
- درويش، عبد الفتاح السيد.(٢٠٠٥). بعض محددات الميل إلي الحوادث المرورية . مجلة دراسات نفسية، ١٥ (٣٤)، ٤٤٨ - ٤٧٥، مصر .
- دويدار، عبد الفتاح محمد.(٢٠٠٦). علم النفس الاجتماعي أصوله ومبادئه. دار المعرفة الجامعية. الإسكندرية .
- زكري، علي بن محمد عبد الله.(٢٠٠٨). الخصائص السيكومترية لاختبار أوتيس - لينون للقدرة العقلية مقدره وفق القياس الكلاسيكي ونموذج راش لدي طلبة المرحلة المتوسطة بمحافظة صبيا. رسالة دكتوراه . جامعة أم القرى . السعودية.
- سبع، محمد.(٢٠١٤). حوادث المرور في الجزائر مقارنة سيكو اجتماعية اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية. مجلة أنسنت للبحوث والدراسات - كلية العلوم الاجتماعية والانسانية- جامعة زيان عاشور بالجلفة الجزائر ، (١١) ، ٩٩ - ١١١ .

السنان، شكري حسن وآخرون.(٢٠٠٢). المخالفات المرورية واسبابها والحد منها في المنطقة الشرقية . التقرير النهائي المقدم إلي اللجنة الوطنية للسلامة المرورية . مدينة الملك عبد العزيز للعلوم والتقنية ، الرياض، المملكة العربية السعودية .

السيد، راضي عبد المعطي.(٢٠٠٨). الآثار الاقتصادية لحوادث المرور . مركز الدراسات والبحوث جامعة نايف للعلوم الأمنية ، الرياض المملكة العربية السعودية .

السيف، عبد الجليل.(١٩٩٩). بحث دراسة أسباب ارتفاع نسبة إصابات حوادث المرور في كل من منطقة مكة المكرمة والمنطقة الشرقية ووسائل تلافئها ، مدينة الملك عبد العزيز ، للعلوم والتقنية ، الرياض .

شاعة، بيران.(٢٠١٨).مستوى وعي تلاميذ المرحلة الابتدائية بقواعد السلامة المرورية دراسة ميدانية لعينة من تلاميذ المدرسة الابتدائية عيسى عزوز بالأغواط. مجلة الباحث في العلوم الإنسانية والاجتماعية،(٣٢)، الجزائر .

الشهراني، سعد بن علي بن محمد.(٢٠٠٣). اتجاهات الشباب نحو مشكلة المرور دراسة مسحية علي طلاب التعليم الثانوي بالرياض. المجلة العربية للدراسات الأمنية، ١٨(٣٥)، ٣٠١ - ٣٥٤، جامعة نايف.

ضهد، صبيحة نعمة.(٢٠١٥). دراسة استطلاعية حول ظاهرة الحوادث المرورية في محافظة ذي قار - الأسباب والحلول. مجلة كلية التربية للعلوم التربوية والإنسانية، (٢٠)، ٦٣٩ - ٦٦١ ، جامعة بابل .

عبد القادر، بوقادم.(٢٠١٦). أسباب حوادث المرور حسب رأي مستعملي الطرقات في ولاية البواقي. رسالة ماجستير. كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية ، جامعة العربي بن مهدي بالجزائر . العتوم، عدنان يوسف.(٢٠٠٩). علم النفس الاجتماعي. إثراء للنشر والتوزيع .

عيد ، محمد إبراهيم.(٢٠٠٥). مدخل إلي علم النفس الاجتماعي. مكتبة الأنجلو المصرية . مصر . كومان. محمد بن علي.(٢٠٠٥). أسبوع المرور العربي . ٤ - ١٠ مايو. القاهرة.

محمد، زياني.(٢٠١٨). الخصائص السيكومترية لمقياس قلق الامتحان لسارسون لدي عينة من تلاميذ المرحلة الثانوية. رسالة ماجستير. جامعة مستعانم، الجزائر .

منصور، محمد حسين.(٢٠٠٧). المسؤولية عن حوادث السيارات . الجامعة الجديدة. الإسكندرية. منظمة الصحة العالمية.(٢٠٠٧). أسبوع الأمم المتحدة العالمي الأول للسلامة على الطرق، من ٢٣ - ٢٩ أبريل ، جنيف .

- Al Naser ., N.B, Hawas.,Y.E , & Maraqa.,M.A, (٢٠١٣).
Characterizing Driver Behaviors Relevant To Traffic Safety: A
Multistage Approach, *Journal Of Transportation Safety &
.Security*, ٥, ٢٨٥-٣١٣
- Alberto.,B , Cesare .,S & Valeria.,V.(٢٠١٢). Traffic Psychology
and Driver Behavior, *Procedia - Social and Behavioral Sciences*,
.٥٣, ٩٧٣ - ٩٨٠
- Brieler , Paul ,chehadi , Omar; Minge, Michael (٢٠١٥) ,Medical
psychological assessment of fitness to drive in Germany *Journal
.of local and Global Health Science* ,٦٣
- Neelima.,C, Kamini ., G & Ankit .,B,(٢٠١٣). A Survey on
Awareness of Traffic Safety among Drivers in Delhi, India, *The
Standard International Journals*, ١ (٢), ١٠٦ - ١١٠
- Trond .,N,& Torbjørn.,R.(٢٠١٣). Road Traffic Safety Beliefs And
Driver Behaviors Among Personality Subtypes Of Drivers In The
Norwegian Population, *Traffic Injury Prevention*,٧ (١٤), ٦٩٠-٦٩٦
- Yilmaz, V & Celik, H, Risky driving attitudes and self-reported
traffic violations among Turkish drivers : the case of
Eskisehir,*Dagus Universitesi Dergisi, Turkey*, ٧ (١), ٢٠٠٦