

Irrational thoughts towards driving vehicles of the post Basic Students in the Governorate of Interior in the Sultanate of Oman

Juma Mohammed Hamad Al-Rawahi

Faculty of Science and Arts || University of Nizwa || Sultanate of Oman

Abstract: The aim of the study was to investigate irrational ideas towards driving vehicles among post-primary education students in Al-Dakhliya Governorate in Oman. The study sample consisted of (151) students of post-primary education students who held driving licenses, selected by the available sampling method. The researcher used the irrational scale of ideas to lead the vehicles that he built to collect the study data, which consisted of (42) paragraphs. The results of the study showed that the irrational ideas for driving the vehicles spread in the population of the study at a medium level, with an average of (2.70). The majority of the paragraphs obtained a medium degree on the scale of irrational ideas towards driving the vehicles. Whereas two ideas attained high degrees: one of them was item (28) that indicated accidents happened due to rules violation and the item (36) which represented driving license. It was considered as the basic stone for driving a vehicle. In addition, nine items in the questionnaire obtained low degrees. They were items (24,23,21,20,19,18,12,10 &5). The results of the study showed that there were no statistically significant differences in irrational thoughts towards driving, due to the variable of accident exposure during driving, . And the existence of statistically significant differences due to the variable age for the benefit of those aged between 18 and 17, and the existence of differences of statistical significance due to the variable income of the guardian and was in favor of the level of income between (800-1199).

Keywords: Irrational Ideas, Driving Vehicles, Nizwa University.

الأفكار اللاعقلانية نحو قيادة المركبات لدى طلبة التعليم ما بعد الأساسي بمحافظة الداخلية في سلطنة عمان

جمعة بن محمد بن حمد الرواحي

كلية العلوم والآداب || جامعة نزوى || سلطنة عمان

الملخص: هدفت الدراسة إلى تقصي الأفكار اللاعقلانية نحو قيادة المركبات لدى طلبة التعليم ما بعد الأساسي بمحافظة الداخلية في سلطنة عمان، حيث تكونت عينة الدراسة من (151) طالبا من طلاب التعليم ما بعد الأساسي يحمل رخصة قيادة تم اختيارهم بطريقة العينات المتيسرة، وقد استخدم الباحث مقياس الأفكار اللاعقلانية نحو قيادة المركبات الذي قام ببنائه لجمع بيانات الدراسة، والذي تكون من (42) فقرة. وقد أظهرت نتائج الدراسة أن الأفكار اللاعقلانية نحو قيادة المركبات تنتشر في مجتمع الدراسة بدرجة متوسطة، بمتوسط (2.70) وقد حصلت غالبية الفقرات على درجة متوسطة على مقياس الأفكار اللاعقلانية نحو قيادة المركبات، في حين حصلت فكرتين فقط بدرجة مرتفعة هي: الفكرة (28) الحوادث تقع لعدم التزام الآخرين بقواعد المرور، والفكرة (36) رخصة القيادة هي الحجر الأساسي لقيادة المركبة. وحصلت (9) أفكار على درجة منخفضة للأفكار (5،10،12،18،19،20،21،23،24) كما أظهرت نتائج الدراسة عدم وجود فروق ذات دلالة إحصائية في الأفكار اللاعقلانية نحو قيادة المركبات تعزى لمتغير التعرض لحادث أثناء القيادة، ووجود فروق

ذات دلالة إحصائية تعزى لمتغير العمر لصالح من كانت أعمارهم بين (17-18)، ووجود فروق ذات دلالة إحصائية تعزى لمتغير الدخل لولي الامر وكان لصالح من كان مستوى الدخل لديهم بين (800-1199).
الكلمات المفتاحية: الأفكار اللاعقلانية، قيادة المركبات، جامعة نزوى.

المقدمة وخلفية الدراسة:

ارتبط الوجود الإنساني بقدرته على التفكير، حيث أن العديد من النظريات في مجال العلاج النفسي تقوم في جوهرها على تعديل الفكر الإنساني الذي يلعب دوراً هاماً في تحديد نوع استجابته للمثيرات التي يتعرض لها (العززي، 2010)، حيث أن الإدراك العقلاني والتحكم بالانفعالات يؤدي إلى التكيف و سلوكيات منطقية للإنسان (Spoerrle & Fosterling, 2007).

وتؤثر العمليات المعرفية في فهم وتعديل السلوك الإنساني، وقد أصبح تناول الأفكار والانفعال والسلوك على اعتبار أن كلا منها يؤثر في الآخر وأن العلاقة بينهما هي علاقة تأثير متبادل (محمود، 2007)، وتعد نظرية العلاج العقلاني الانفعالي السلوكي لألبرت إليس (Albert Ellis) في طليعة نظريات الإرشاد النفسي التي فسرت الاضطراب النفسي على أساس أنه خلل في نظام المعتقدات لدى الفرد من خلال النموذج الذي أطلق عليه اسم (ABC) (الكيومي، 2011؛ الحموري، 2009؛ الدحادحة، 2008).

وتسعى الدراسة الحالية إلى بحث مدى الحاجة عند قيادة المركبة إلى الإدراك والتفكير لتحقيق القيادة الآمنة للمركبة. حيث أن المشكلات المرورية على الطريق من أكبر المشكلات التي عانت منها دول العالم على اختلاف مستوياتها، لما تسببه من أضرار مادية واجتماعية (عبده، 1997).

وتشير دراسة كل من (غنيم، 2009؛ الوهيد، 1997؛ الغامدي، 1993) إلى أن المختصين في عالم المرور يحددون ثلاث أبعاد للمشكلات المرورية تتمثل في (المركبة، والسائق، والطريق) باعتبارها عناصر متلازمة. كما أن حركة المرور تتأثر بالزيادة في عدد السكان والمساحة الجغرافية وحجم شبكة الطرق وعدد المركبات المرخصة وعدد المرخصين لقيادة المركبات (البنعلي، 2001). وتؤثر خصائص الفرد في استخدام السيارة وتطبيقه لقواعد وأنظمة المرور، ولعل أبرز المشكلات المرورية تنبع من الهوية الثقافية بين قيم الإنسان وشروط استخدام المركبات (الوهيد، 1997).

ويعد السائق هو المحرك للمركبة لهذا فهو أهم العناصر للمشكلات المرورية، حيث يلعب عمر السائق دوراً أساسياً في تصرفاته وسلوكياته كقائد للمركبة، فالسائقين في عمر الشباب تزيد مخالفتهم لقواعد وأنظمة المرور مما ينتج عنهم نسبة عالية من الحوادث المرورية (عبدالعال، 1997).

وتعد سلطنة عمان من الدول التي تعاني من الحوادث المرورية وما تخلفه من آثار بشرية ومادية، حيث تشير إحصائيات شرطة عمان السلطانية إلى أن الحوادث المرورية في تزايد في الثلاث سنوات الأخيرة حيث بلغت عام 2012 (8209) حادث، مقارنة بـ (7719) حادث عام 2011، و (7571) عام 2010، و (7253) عام 2009 مما يشير إلى أن مشكلة الحوادث المرورية ما زالت مستمرة (شرطة عمان السلطانية، 2013).

وذكر كل من عبده وقستي (2004)؛ والتويجري (2003) إن كثير من المخالفات المرورية التي تترتب عليها الوفيات هي بسبب قطع الإشارة، وزيادة السرعة، التي ترجع المسؤولية عنها إلى السائق، حيث يعد قائد المركبة هو أكثر العوامل أهمية في التسبب في وقوع الحوادث والمشكلات المرورية، يعود ذلك بصورة رئيسية إلى تقصيره وإهماله أو تجاوزه للقوانين المرورية.

ويعد الشباب قيادة المركبة جزءاً من عملية الاستقلال الاجتماعي لهم، لذا فإن الشباب لديهم الرغبة في قيادة المركبة، ولكن دون إدراك لمدى قدرتهم على القيادة الآمنة، حيث أن قيادة المركبة عملية تتضمن مجموعة من المهارات المعرفية، والإدراكية، والحركية، والانفعالية (وزارة التربية والتعليم، 2008).

ويتبنى الشباب في بداية مرحلتهم أفكار غير منطقية قد لا يقبلها المجتمع وذلك لطبيعة المرحلة العمرية نتيجة توسع شبكة العلاقات الاجتماعية (دردير، 2010)، مما يؤثر على مفهوم الفرد لنفسه ولقدراته وعلاقاته مع الآخرين، وينعكس على سلوكياته نحو الأفراد والمجتمع (الانصاري وموسى، 2007)، وتوسى الدراسة الحالية إلى تناول أفكار قائد المركبة من الشباب والذي تقع على عاتقه المسؤولية الكبرى في المشكلات المرورية، وما يحمله من أفكار غير عقلانية عند استخدام المركبة على الطريق.

مشكلة الدراسة:

تنبثق مشكلة الدراسة مما أشارت إليه أسابيع المرور لدول مجلس التعاون الخليجي من تفاقم المشكلات المرورية والخسائر الناتجة عنها مما دعاها إلى أن تولي اهتماماً متزايداً بالسلامة المرورية فعملت بشكل جماعي إدراكاً منها لأهمية هذه المشكلة وما ينتج عنها من أثار سلبية على الصعيدين الاجتماعي والاقتصادي (شرطة عمان السلطانية، 2009).

كما أشارت نتائج دراسة الهاشمي (2010) إلى أن الذين يتميزون بمهارات عالية في إدراك كفاءة المركبة هم أكثر ميلاً للمغامرة أثناء القيادة من الشباب، وما أشارت إليه دراسة ليدبيتر وآخرون (Leadbeater et al, 2008) من ارتباط السلوكيات المحفوفة بمخاطر القيادة بشكل مستقل مع مواقف الشباب الذين كانت خبراتهم مبنية من خلال ركوبهم مع أقرانهم في حين بلغت المخاطر أعلى عند الشباب الذين يمارسون القيادة الخطرة بأنفسهم.

وتؤكد إحصائيات شرطة عمان السلطانية إلى أن السرعة هي المسبب الرئيسي للحوادث المرورية، وأنها أكثر المخالفات المرورية لدى قائدي المركبات وخصوصاً من الشباب، حيث بلغ عددها (2244168) مخالفة؛ لعام (2011) فقط من بين (2529634) مخالفة متنوعة لذات العام (شرطة عمان السلطانية، 2009 ب).

وتأتي هذه الدراسة للكشف عن مدى انتشار الأفكار اللاعقلانية المتعلقة بقيادة المركبات، والتي قد تساهم في توجيه سلوك قائد المركبة، لدى عينة الدراسة من طلبة مرحلة التعليم ما بعد الأساسي، في سلطنة عمان من خلال بناء مقياس للأفكار اللاعقلانية نحو قيادة المركبات وتقصي درجة انتشارها.

وتتلخص مشكلة الدراسة في الإجابة على الأسئلة الآتية:

- 1- ما درجة انتشار الأفكار اللاعقلانية نحو قيادة المركبات لدى طلبة التعليم ما بعد الأساسي بمحافظة الداخلية في سلطنة عمان؟
- 2- هل توجد فروق ذات دلالة إحصائية في متوسط درجات الأفكار اللاعقلانية نحو قيادة المركبات لدى أفراد العينة تعزى لمتغيرات الدراسة (العمر، والتعرض لحادث سير، ومستوى الدخل لولي الامر)؟

أهداف الدراسة:

- بناء أداة لقياس الأفكار اللاعقلانية نحو قيادة المركبات لدى طلبة التعليم ما بعد الأساسي بمحافظة الداخلية في سلطنة عمان.
- التعرف إلى الأفكار اللاعقلانية نحو قيادة المركبات ودرجة انتشارها بين طلبة التعليم ما بعد الأساسي بمحافظة الداخلية في سلطنة عمان.

- الكشف عن الفروق ذات الدلالة الإحصائية في مستوى الأفكار اللاعقلانية لدى طلبة التعليم ما بعد الأساسي بمحافظة الداخلية في سلطنة عمان وفق متغيرات العمر، والتعرض لحادث سير، ومستوى دخل ولي الأمر.

أهمية الدراسة:

تكتسب هذه الدراسة أهميتها من أهمية دراسة الأفكار اللاعقلانية كما تؤكدتها الكثير من الدراسات السابقة أنها على صلة وثيقة بشخصية الفرد وقدراته وصحته وتكامله النفسي بصورة عامة (أحمد والشركسي، 2009). وتتمثل أهميتها النظرية في دراسة الأفكار اللاعقلانية المتعلقة بقيادة المركبات وما لهذه الأفكار من آثار على كثير من الحوادث والمشكلات المرورية، كما أنها تهتم بالفئة العمرية لمرحلة التعليم ما بعد الأساسي التي تزداد فيها الاضطرابات والضغوط النفسية والرغبة في الظهور والمغامرة والاندفاعية لكسب مكانة بين الأخرين، كما يُأمل أن تسهم في إثراء المكتبة العلمية لدراسة الأفكار اللاعقلانية. ومن الجانب العملي فتتمثل أهميتها في بناء مقياس للأفكار اللاعقلانية نحو قيادة المركبات وفيما ستخرج به من نتائج يمكن أن تعين الجهات المعنية بالوعي المروري والحد من المشكلات المرورية لبناء برامج تساهم في خفض نسبة انتشار الأفكار اللاعقلانية المتعلقة بقيادة المركبات، كما يمكن أن تفتح المجال للباحثين لتناول الأفكار المتعلقة بقيادة المركبات في دراسات لاحقة على عينات أخرى.

حدود الدراسة ومحدداتها:

1. الحدود البشرية: اقتصرت هذه الدراسة على طلبة التعليم ما بعد الأساسي بمحافظة الداخلية ممن صُرح لهم بقيادة المركبة وفق قانون المرور بسلطنة عمان.
2. الحدود المكانية: تقتصر هذه الدراسة على مدارس محافظة الداخلية بسلطنة عمان.
3. الحدود الزمنية: تم إجراء هذه الدراسة خلال العام الدراسي 2013/2014م.
4. أداة الدراسة: مقياس الأفكار اللاعقلانية نحو قيادة المركبات الذي قام الباحث ببنائه لأغراض الدراسة، لذا فإن نتائجها تتحدد بالخصائص السيكومترية لهذا المقياس.

مصطلحات الدراسة:

الأفكار اللاعقلانية: هي "تلك الأفكار الخاطئة، وغير المنطقية، التي تتميز بعدم موضوعيتها، والمبنية على توقعات وتعليمات خاطئة، وعلى مزيج من الظن، والتنبؤ، والمبالغة، والتهويل، بدرجة لا تتفق مع الإمكانيات الفعلية للفرد" (القيق، 2008، ص224)

الأفكار اللاعقلانية نحو قيادة المركبات: يعرفها الباحث بأنها تلك الأفكار الخاطئة المتعلقة بقيادة المركبات، والمبنية على توقعات خاطئة يحملها الفرد، وتمثلها الدرجة الكلية التي يحصل عليها أفراد العينة على مقياس الأفكار اللاعقلانية نحو قيادة المركبات المستخدم في الدراسة الحالية.

المركبة: هي كل وسيلة من وسائل النقل أو الجر ذات عجلات أو جنزير تسير بواسطة قوه آلية أو جسمية "إنسان أو حيوان(شرطة عمان السلطانية، 1998).

قائد المركبة: هو كل شخص يتولى قيادة مركبة أو حيوان من حيوانات الجر أو الحمل أو الركوب(شرطة عمان السلطانية، 1998).

قيادة المركبات: يعرفها الباحث إجرائياً بأنها قيادة المركبة من قبل الأفراد المصرح لهم بالقيادة بعد الحصول على الرخصة من الجهة المخولة بمنح رخص قيادة المركبات وفقاً لأحكام وقواعد قانون المرور بسلطنة عمان.

طلبة التعليم ما بعد الأساسي: هم الطلبة الذين يخضعون لنظام مدته سنتان من التعليم يعقب مرحلة التعليم الأساسي التي تستغرق عشر سنوات دراسية، ويهدف إلى تنمية المهارات الأساسية ومهارات العمل والتخطيط المهني لدى الطلاب بما يهيئهم ليكونوا أعضاء فاعلين في المجتمع، قادرين على الاستفادة من فرص التعليم والتدريب والعمل بعد التعليم المدرسي (وزارة التربية والتعليم، 2007).

ويعرف الباحث طلبة التعليم ما بعد الأساسي إجرائياً: بأنهم فئة الطلبة الذين يحملون رخصة قيادة للمركبة مصرح بها وفق قانون المرور بسلطنة عمان والذين مازالوا يخضعون للدراسة النظامية لنظام التعليم ما بعد الأساسي بمدارس محافظة الداخلية في سلطنة عمان.

2. الإطار النظري والدراسات السابقة:

أولاً- الإطار النظري

يشكل التراث الثقافي الذي يحيا فيه الفرد جملة للبنى المعرفية لديه، وذلك من خلال التنشئة الاجتماعية التي يمارسها الوالدان مع أبنائهم، إلى جانب التواصل مع الزملاء والرفاق ممن تكمن معهم علاقات اجتماعية، من هنا تتكون وتنشأ أفكار الفرد ومعتقداته، وقد تكون هذه الأفكار منطقية أو غير منطقية حيث أنها تتدخل لتسبب سعادة الفرد أو شقاءه (دردير، 2010).

وقد ظهر مصطلحي الأفكار العقلانية و اللاعقلانية على يد أليس Ellis في عام (1977) عندما حاول وضع نظريته التي توضح العلاقة بين أفكار الفرد وسلوكه وتصرفاته، وانتهى إلى ما أطلق عليه النسق الفكري أو نظام الأفكار "Ideas Systems"؛ ويعني النسق الفكري كل ما يتبناه الأفراد من وجهات نظر وأفكار ومعتقدات عن أنفسهم وعن الآخرين، والإنسان من وجهة نظر أليس إما أن يكون عقلانياً منطقياً في تفكيره، وإما أن يكون لا عقلانياً وغير منطقياً في تفكيره، وهذا التفكير اللاعقلاني اللامنطقي يؤدي إلى عدد من عناصر سوء التوافق ولوم الذات وعدم القدرة على تحمل الإحباط (الشريبي، 2005).

وتتمثل الأفكار اللاعقلانية بهذه الدراسة في تلك الأفكار الخاطئة وغير منطقية التي يتبناها الشباب في قيادتهم للمركبة على الطريق، بغية الاستحسان والكمال والشعور بالنشوة، في محاوله لاستعراض قدراتهم في القيادة، دون إدراك ووعي لمخاطر تلك الممارسات مما قد ينتج عنها وقوع مشكلات مرورية خطيرة.

أولاً: النظرية العقلانية الانفعالية السلوكية:

تقوم نظرية العلاج العقلاني الانفعالي السلوكي على أن الأفراد لديهم ميل قوي للتفكير بشكل لالعقلاني، كما أن لديهم القدرة على التفكير بشكل ناقد حول سلوكهم، وتصحيح الأنماط غير العقلانية وغير المنطقية في تفكيرهم، كما يمكنهم الحكم على أفكارهم إن كانت واقعية أم لا، كما تعد النظرية الفرد قادر على تجنب الاضطرابات الانفعالية إذا تعلم الارتقاء بتفكيره وتبنيه أفكاراً منطقية، فيما ينخفض تفكيره إلى اللاعقلانية والحد الأدنى منها إذا ما سيطرت عليه وعظمت تلك الأفكار الغير منطقية، لذلك فالعلاج العقلاني يقوم على مهاجمة تلك الأفكار مباشرة واستبدالها بأفكار واتجاهات أخرى عقلانية منطقية (القيسي، 2010).

لذا فإن النظرية العقلانية الانفعالية السلوكية تقوم على أساس أن الكثير من المعاناة الانفعالية تكون بسبب الأساليب اللاتكيفية، التي يدرك بها الأفراد العالم من حولهم وتشكل الإطار المعرفي لديهم، وإلى الأفكار والمعتقدات اللاعقلانية التي تحكم نظرتهم إلى أنفسهم وإلى الآخرين والعالم من حولهم وبالتالي تؤثر بصورة أو بأخرى على السلوك (الحموري، 2009).

ويشير أليس إلى أن التفكير اللاعقلاني يظهر في جمل يعبر فيها الفرد بمفردات كالحاجة وأفعال الوجوب على أساس أنها تمثل مطلب ضروريا في حين أن ليس لها أساس تجريبي لاستخدامها، لعدم صحتها وواقعيتها، وهي نتاج أفكار لا منطقية تقود إلى عدم الراحة عند الفرد ولا تؤدي إلى تحقيق أهدافه (الصباح والحموز، 2006).

ويعد الإرشاد العقلاني الانفعالي أسلوب من أساليب الإرشاد النفسي، وهو علاج مباشر وتوجيهي يستخدم فنيات معرفية وانفعالية لمساعدة الفرد على تصحيح معتقداته اللاعقلانية وما يصاحبها من خلل انفعالي وسلوكي وتحولها إلى معتقدات عقلانية يصاحبها ضبط انفعالي وسلوكي ويعد رائد هذا الأسلوب هو إلبرت أليس (سرى، 2000)، الذي حدد الأساس المعرفي للسلوك من خلال نموذج (ABC) الذي يقوم على إقناع الفرد بأن النتائج الانفعالية غير المرغوبة ليست حتمية للحدث بل نتاج التفكير والاعتقاد الخاطئ الذي تبناه الفرد عن نفسه أو عما حوله بطريقة غير منسجمة مع الواقع (العويضة، 2008: محمد، 2010).

ثانيا: الأفكار اللاعقلانية:

ذكر الدحادحه بأن أفضل طريقة للكشف عن الأفكار اللاعقلانية هي "التفكير بالمواقف عندما تكون في حالة قلق، اكتئاب، غضب، شعور بالذنب أو مشاعر عدم القيمة، وراء كل هذه الانفعالات مجموعة من أفكار غير عقلانية تأتي على شكل الحديث السلبي الذاتي" (الدحادحه، 2010، ص153).

"وتفاوتت أساليب التفكير اللاعقلاني فمنها الجهل والتصرف بحماقة والتصلب والأساليب الدفاعية وعدم الاكتراث، كما أن للتفكير اللاعقلاني خصائص منها إصرار الفرد على إشباع مطالبه وفرضها على غيره، وتسمى بخاصية المطالبة والتقدير الذاتي وأخطاء التفسير والعزو وعدم الخبرة التجريبية وميل الفرد للأفكار التي تخذل الذات وهو ما يعرف بالتركرارية وهي لا شعورية بالإضافة إلى التعميم الزائد، ويظهر أن بعض عادات أو أساليب التفكير الخاطئة تنعكس في خصائص التفكير اللاعقلاني مقابل التفكير العقلاني" (الشربيني، 2005، ص534).

ويؤكد أليس على أن جانبا كبيرا من الانفعالات لا يزيد عن كونه أنماطا فكريه متحيزة أو متعصبة أو تقوم على التعميم الشديد (حسين، 2011) وقد قسم الأفكار اللاعقلانية إلى ثلاث مجموعات الأولى أفكار لاعقلانية تتعلق بالفرد (المطالب المتعلقة بالذات)، والمجموعة الثانية أفكار لاعقلانية تتعلق بالآخرين (المطالب المتعلقة بالآخرين)، والمجموعة الثالثة الأفكار اللاعقلانية التي تتعلق بالعالم وظروف الحياة (أي المطالب المتعلقة بالعالم وظروف الحياة)، حيث سميت هذه المجموعات بالإلزاميات أو الحتميات الثلاث التي تندرج تحتها الأفكار والمعتقدات اللاعقلانية التي يعبر عنها ويعتقها الناس والتي قد تؤدي إلى الاضطرابات الانفعالية في حياتهم (أبو أسعد وعريبات، 2009).

وقد جمع الباحث في هذه الدراسة عدد من الأفكار اللاعقلانية المتعلقة بقيادة المركبات يعتقد أنها ذات علاقة بالقيادة غير الآمنة ويتوقع أن تكون لها أثر على قائدي المركبات بسلطنة عمان.

أساليب التفكير اللاعقلانية:

- أورد (الزعيبي، 2002) هنا بعض أساليب التفكير اللاعقلاني الخاطئ غير الفعال لدى الفرد ومنها:
- 1- المبالغة: وتعني المبالغة في إدراك الأشياء أو الخبرات الواقعية وإضفاء دلالات مبالغ فيها كتصور الخطر والدمار، وهذا ما يميز الأشخاص المصابين بالقلق، حيث يتميز تفكير الشخص القلق بالمبالغة في تفسير الموقف.
 - 2- التعميم: يرتبط التعميم بكثير من الأنماط المرضية خاصة الاكتئاب والفصام، فالمكتئب غالباً ما يعمم الخبرات الجزئية على ذاته تعميماً سلبياً، فتوجه نقد غير مقصود له قد يعني عنده أنه فاشل لا يحسن التفكير.
 - 3- الثنائية والتطرف: حيث يميل بعض الأشخاص إلى إدراك الأشياء بطريقة تطرفية، إمّا بيضاء أو سوداء، حسنة أو سيئة، ولا يدركون أن الشيء الذي قد يبدو سيئاً قد تكون فيه أشياء إيجابية، وهذه الخاصية ترتبط بسمات لا توافقية كالتعصب والتسلط والتوتر والقلق.
 - 4- أخطاء الحكم والاستنتاج: في الكثير من حالات القلق والاكتئاب والعدوان يكون السلوك ناتجاً عن خطأ في تفسير الحادثة بسبب عدم توافر معلومات معينة.
- كما أشارت شحاته (2006) إلى أن بعض الأفراد يعتقدون في صحة فكرة ذات محتوى خاطئ ولا عقلائي والبعض الآخر يتبع أسلوب خاطئ في التفكير عندما يتعرض لموقف ما، وترى النظرية العقلانية الانفعالية السلوكية أن كلا منها يؤدي إلى معاناة وانفعالات واضطرابات سلبية، وقد ذكرت شحاته أيضاً عدد من أساليب التفكير الخاطئة:

- 1- الاستنتاج الاعتبائي الخاطئ: حيث يميل الفرد إلى استنتاجات خاطئة لعدم وجود بيانات كافية.
- 2- التجريد الانفعالي: فيركز الفرد على جزئية سلبية غامضة من مجموع جزئيات بارزه ظاهرة.
- 3- التعميم الواسع: حيث يعمم الفرد تجربته أو موقف تعرض له من خلال حكم أو استنتاج أو قاعدة يضعها عليه ويعممها على جميع الأحداث الأخرى.
- 4- التضخيم والتقليل: فلا يستطيع الفرد تقييم ما يواجهه من مواقف سواء بالزيادة أو النقصان.
- 5- العزو الشخصي: وذلك عندما ينسب الفرد الأحداث التي يتعرض لها لنفسه دون وجود مبرر لذلك.
- 6- العراف أو المتنبئ: وهو عندما يتنبأ الفرد ببعض الأحداث السيئة حول ما يقوله الآخرون عنه بناء على خبراته السابقة.
- 7- التصنيف وإساءة التصنيف: حيث يصنف الفرد هويته على أساس العيوب والأخطاء التي أرتكبها في الماضي.
- 8- التفكير أحادي الرؤية: وذلك عندما يتمسك الفرد بوجهة نظر معينه بصرف النظر إلى مدى منطقيتها والدلائل التي تثبتها أو تلغيمها.
- 9- التفكير الكارثي: وهو تضخيم الفرد للمواقف والأحداث البسيطة والنظر إليها كمصيبة وكارثة كبيرة ويتوقع لها نتائج سلبية مرعبة.
- 10- التفكير القائم على المقارنة: حيث يقارن الفرد نفسه وسلوكه بالآخرين.

أسباب التفكير اللاعقلاني:

يعد الحكم على أساليب التفكير والمعتقدات العقلانية أو اللاعقلانية من خلال انسجامها مع أهدافنا العامة وقيمنا الأساسية في الحياة ومدى ما تحققه لنا من السعادة ، حيث تعتبر المعتقدات والأفكار غير المنطقية

واللاعقلانية عندما لا تكون صحيحة في ذاتها ولا تخدم توافقنا مع الواقع، بأنها سلبية تقود إلى الهزيمة والانسحاب وبالتالي الشعور بعدم الفعالية(الفرح، 1999).

وما يعد عقلا في ثقافة ما، قد يعتبر لا عقلا في ثقافة أخرى فهناك خصوصية ثقافية(شحاته، 2006)، حيث أن الثقافة التي يعيش فيها الفرد تحمل أصول معتقداته وقيمه واتجاهاته ومعاداته وتقاليده وكل ذلك يؤثر على منظومة حياة الفرد وبالتالي يؤثر على المعتقدات والأفكار اللاعقلانية لديه، ويرى فروجيت(froggatt) أنه يوجد أربع طرق نموذجية تجعل الناس يفكرون بشكل لاعقلاني منها:

- 1- التهويل والتضخيم.
- 2- الوجودية، استخدام عبارات مثل يجب، لا بد أن.
- 3- التقييم السلبي للذات والآخرين.
- 4- النظر إلى الأشياء التي تحدث لهم على أنها لا تطاق(العنزي، 2010).

مصادر الأفكار اللاعقلانية:

تتكون عادات التفكير عند الفرد من خلفية بيئية مواتية، ويساعد على اكتسابها المحيطين به وخاصة في مراحل التنشئة المبكرة، فالتفكير السوي يساعد الفرد على تعلم التعبير عن انفعالاته وسلوكياته حتى يكتشف الجوانب غير المنطقية في تفكيره، ليتخلص منها بأفكار سوية منطقية، كما أن الأفكار اللاعقلانية تجدها عند الذكور وعند الإناث أيضا، وهي عند الأطفال والمراهقين والبالغين والكبار وذلك راجع لمصادر التنشئة، لذا ترجع الأفكار العقلانية واللاعقلانية إلى الأسرة، والجيران، والأصدقاء، وزملاء العمل أو الدراسة، إضافة إلى وسائل الإعلام المختلفة(شحاته، 2006؛ خطاب، 2007).

قدم إليس تصوراً كاملاً في مجال أساليب التفكير الإنساني والذي يشير إلى أن الأفكار اللاعقلانية ترجع إلى عوامل التنشئة الاجتماعية، وتحديد المراحل الأولى (أحمد والشركسي، 2009)، ولا شك أن أساليب التنشئة الاجتماعية والأسرية تؤدي دوراً محورياً في تشكيل حياة الإنسان؛ وتكوين معتقداته الأساسية ومنها تتكون لديه جملة من المفاهيم يسترشد بها في حكمه على الأحداث في حياته اليومية(الموسوي، 2005).

ومع أن الأسرة لا زالت مسئولة عن رعاية أطفالها وتحضيرهم للعالم الخارجي، وتزويدهم بنماذج للسلوك لاستخدامها ك معايير للحياة في المجتمع، وبخطوط عريضة تعمل كموجهات لإنشاء عائلاتهم الخاصة عندما يكبرون إلا أن مؤسسات رعاية الطفل ونشاطات ما بعد المدرسة والنشاطات اللامنهجية داخل المدرسة وتأثير الرفاق ووسائل الإعلام والأنترنت قلصت دور الأسرة وأحدثت فيه تغييرات جوهرية (ملحم، 2011).

وقد أثبتت العديد من الدراسات بأن عملية التنشئة الاجتماعية التي يتلقاها الفرد في طفولته تمثل المصدر الأساسي للأفكار اللاعقلانية، فقد بينت نتائج دراسات كل من برود وبرون (1988) "Boron&Prod" ودراسة روب وواين(1990)"Robb & Warren" ودراسة فيبر (1994) "Faber" ودراسة الشربيني(2005) أن مصادر اكتساب الفرد للأفكار اللاعقلانية تنحصر في الأسرة والمدرسة وجماعة الأقران ووسائل الإعلام، ولكل مصدر من هذه المصادر دور خطير في غرس هذه الأفكار اللاعقلانية وأخطرها أساليب المعاملة التي تختارها الأسرة في تربيتهم ولأبنائهم وتكوين بنائهم المعرفي في كل مرحلة من حياته(العنزي، 2010).

كما أن الطفل يتأثر في المجال الإدراكي والاجتماعي بالأشخاص الذين يتفاعل معهم والمجتمع الذي يحيا في إطاره، وبالثقافة التي تسيطر على أسرته ومدرسته ووطنه، وتنعكس آثار التفاعل على سلوكه واستجاباته وأنشطته العقلية والانفعالية وعلى شخصيته المتطورة(المرير وكريشان، 2009).

خطورة الأفكار اللاعقلانية:

- تأتي خطورة الأفكار اللاعقلانية في حياة الفرد من خلال ما يأتي (الأنصاري ومرسي، 2007؛ العنزي، 2010):
- 1- تعتبر مصدر من مصادر الاضطراب الانفعالي، الذي يرتبط ارتباطاً وثيقاً باعتناق الفرد لمجموعة من الأفكار غير الواقعية وغير المنطقية.
 - 2- تعد مسئولة عن العديد من السلوكيات المرفوضة التي تظهر، كالتعالي، والتكبر، واللامبالاة، والسخرية، والنقد الهادم، والتمركز حول الذات، وتهويل المواقف، كما تؤدي إلى تكوين بناءات معرفية خاطئة واستنتاجات غير منطقية قد تؤدي إلى الاندفاع للتعبير عن الموقف.
 - 3- تمثل مؤشراً للضغوط الحياتية الناجمة عن التفاعل الاجتماعي والإنساني مع الآخرين مثل حالات الطلاق أو فقدان الوظيفة أو وفاة أحد من الأقربين؛ الأمر الذي قد يؤدي لارتفاع نسبة الإحباط لدى الفرد نتيجة معتقداته اللاعقلانية.
 - 4- تؤدي إلى إصابة الفرد بالقلق والتوتر المستمر حيث يجعل الأفراد يدركون المواقف والأحداث المحيطة بهم إدراكاً خاطئاً مما ينعكس على حالتهم النفسية.
- كما وقد تؤدي خطورة الأفكار اللاعقلانية المرتبطة بقيادة المركبات إلى العديد من المشكلات المرورية الخطيرة خاصة إذا ما تعلق هذه الأفكار بالسرعة والتجاوز للخطر وقطع الإشارة الضوئية، الأمر الذي قد تخلف ورائها مأساة إنسانية.

ثالثاً: قيادة المركبات:

تعد المركبة وسيلة من وسائل النقل الهامة والرئيسة التي لا غنى عنها عند الإنسان اليوم حيث أصبح الاعتماد عليها بصورة كبيرة في الحياة اليومية، وبالرغم مما تقدمه من خدمة كبيرة إلا أنه قد يساء استخدامها من قبل قائدي المركبات الأمر الذي يجعلها تشكل خطراً كبيراً في بعض الأحيان لدى البشرية، خاصة عندما ترتبط بالحوادث المرورية التي تحصد فيها أرواح الشباب في سن مبكرة، الذين يمثلون الأساس في دفع عجلة التنمية في أي مجتمع (الغامدي، 1997).

ومن المعروف أن سلوك الناس في شتى أنحاء العالم تحكمه الأنظمة والقوانين التي تنقسم إلى جزئين التعليمات أو الإرشادات وتطبيق القانون، فالتعليمات المفروض إتباعها من باب التقيد بها، بينما التطبيق للقانون فيتعلق بما سوف يحدث في حال عدم الالتزام بالتعليمات ونصوص القانون، كما يؤكد القانون على أن الأعراف والعادات الاجتماعية هي من تؤكد السلوك المرغوب، ومن هنا يشير القانون على أن تطوير القواعد الاجتماعية عن طريق التشريعات القانونية وتوجيهها نحو الاتجاه المطلوب يتطلب ضرورة التأثير عن طريق الإعلام والتعليم وزيادة الوعي كمرحلة أولى لإدخال التشريعات القانونية لتأكيد أهمية القواعد المرورية (شرطة عمان السلطانية، 2009 ب). ويعد قائد المركبة بمثابة مشغل للمركبة في بيئة معقدة يكون الطريق ومستخدموه الآخرين إلى جانب إشارات وعلامات المرور ورجال الشرطة والأجواء المحيطة، لذا كان لزاماً أن يكون هناك ما ينظم هذه العلاقات داخل هذه البيئة والذي تمثل في قوانين وأنظمة المرور (شرطة عمان السلطانية، 2010).

أشكال قيادة المركبة:

يعتبر معظم الناس انفسهم قائدون جيّدون لمركبتهم وفي معظم الحالات هو كذلك ولكن ذلك لا يعني أنهم لا يرتكبون الأخطاء، حيث أن القيادة الجيدة تتطلب أكثر من مجرد عدم التعرض لحادث، حيث أن إدراك الأخطار المرتبطة بقيادة المركبة واتخاذ التغييرات الضرورية في المواقف المختلفة يحقق الأمان لقائد المركبة حتى وإن أخطأ

الأخرون(شلمبرجير، 2005). كما تمثل قيادة المركبات بدون رخصه، والقيادة بسرعة زائدة عن الحد المسموح للسرعة في ذلك الطريق، والقيادة بدون ربط حزام الأمان، واستخدام الهاتف النقال أثناء القيادة، والقيادة بعد تعاطي الكحول أو المخدرات أخطار يقع فيها قائدو المركبات(وزارة التربية والتعليم، 2007)، ومما لا شك فيه أن قيادة المركبة ينبغي أن تكون لدى قائد المركبة من التصرفات والمواقف ما يضمن سلامته الشخصية وسلامة الركاب معه وسلامة مستخدمي الطريق الآخرين(شرطة عمان السلطانية، 2009ب). وتتعدد تبعاً لذلك أشكال القيادة لدى مستخدمي المركبات على الطريق حيث يأتي من بينها:

القيادة الآمنة: حيث ورد في كتاب الطالب مؤسسة شلمبرجير أن القيادة الآمنة ليست مسألة معرفة ومهارة فحسب بل هي أيضاً سلوك يعتمد على موقف السائق، الذي يعد العامل الأكثر تأثيراً على تطبيق القيادة دون اصطدام، وهناك مفهومان رئيسيان للقيادة دون اصطدام هما وضوح الرؤية والمسافة التي يحتاج إليها قائد المركبة لاستيعاب الموقف والتصرف وفقاً لظروف الطريق المتغيرة، كالأضواء والحالة الجوية ومقدراً حركة السير إلى جانب سرعة ردة فعل السائق ومستوى الإرهاق لديه، لذا يتطلب من قائد المركبة التخطيط الجيد والمسبق عندما يكون خلف مقود المركبة وإدراك أخطار محيطها لتحقيق استجابة مناسبة لأي موقف على الطريق(شلمبرجير، 2005).

القيادة المثالية: تنبع من الإيمان بأن القيادة هي التي تقوم على احترام قوانين المرور عند قيادة المركبة وهي انعكاس للمواطنة الصالحة التي تحرص على سلامة الآخرين، وهي السلوك الذي يسهم في التقليل من الحوادث المرورية من خلال حسن التعامل مع المركبة والطريق والآخرين(شرطة عمان السلطانية، 2011).

القيادة الوقائية: تقوم القيادة الوقائية على امتلاك قائد المركبة المعرفة والخبرة والمهارة، والقدرة على التخطيط، وحسن استخدام المركبة وصيانتها، واللباقة والتواضع في التعامل مع الآخرين في الطريق، واتسامه باليقظة والانتباه، واحترام القيادة وفهم ما سوف يحدث أثناء القيادة، والتركيز، والتوقع وعدم المفاجئة، والالتزام وعدم الذعر والاضطراب في المواقف والالتزام بالقانون(شرطة عمان السلطانية، 2009أ).

القيادة الواعية: هي القيادة التي تقوم على عدم التركيز على مشكلة الحوادث وعدم تناقل أخبارها ومشاهدها، حيث توجه التركيز إلى ضبط المشاعر وتقدير الذات باتباع القوانين والحرص على سلامة قائد المركبة كفرد وسلامة الآخرين ممن معه، وهي التي تقوم على تحمل المسؤولية تجاه الذات وتجاه الآخرين من خلال بناء توجه لقيادة إيجابية مبنية على أخلاقيات القيادة وأدائها(الحملة الوطنية للسلامة المرورية، 2013).

القيادة العدوانية: هي القيادة التي لا يلتزم فيها قائد المركبة بقوانين المرور ويقوم بجملة من الممارسات من بينها السرعة الزائدة، والتحول بين المسارات دون استخدام الإشارات، والتسابق على الطريق، وتجاوز الإشارات الضوئية، وسوء استعمال المركبة بتدوير الإطارات، وتعتمد مضايقة الآخرين على الطريق، وعدم ترك مسافة الأمان، والخروج المفاجئ من الطريق، والتجاوز من أكتاف الطريق(شرطة عمان السلطانية، 2009ب).

القيادة الطائشة أو القيادة الخطرة: هي قيادة المركبة على الطريق بصورة طائشة أو سرعة عالية أو بكيفية تعرض مستعملي الطريق للخطر دون مراعاة جميع الظروف كطبيعة الطريق ونظام السير فيه وحالته واستعماله ومقدار حركة المرور الفعلية أو الاحتمالية عليه(قانون المرور لسنة 2010. السودان).

القيادة العمياء: هي الاعتقاد بأن الحوادث لا تحصل إلا للغير وإنها تحدث للآخرين فقط، ويزداد هذا الاعتقاد كلما كان قائد المركبة يمارس القيادة لفترة طويلة ولم يتعرض لحادث، مما يعني زيادة الجهل باحتمال وقوع الحوادث، وقد يؤدي هذا الشعور بقائد المركبة إلى عدم التركيز وزيادة معدل السرعة، الأمر الذي يجعل قائد المركبة أكثر عرضاً للوقوع في الحوادث المرورية (شرطة عمان السلطانية، 2009ب).

كما صنف الغامدي (الغامدي، 1420) قائدو المركبات حسب تصرفاتهم إلى ستة أشكال تمثلت في الآتي:

السائق الأناثي: ويمثل قائد المركبة الذي يقف في منتصف الطريق ليتحدث مع الآخرين أو قد يترك المركبة لقضاء حاجاته لفترة مؤقتة دون مراعاة لأداب الطريق وحركة المرور، كما يوصف أحيانا بالسير بسرعة في منتصف الطريق دون مراعاة قوانين التجاوز المسموح بها حيث يمثل هذا النوع من قائدي المركبات الذين يعرقلون حركة السير مما قد يعرض المركبات الأخرى لخطر الاصطدام أو التدهور عند ملاحظة المركبة بالطريق مما ينتج عنه مشكلات مرورية، ويفسر علماء النفس هذا النوع من قائدي المركبات بأنهم قد يمثلونهم الأطفال الذين يولدون وفيهم شعور بالرفعة وحب الذات، الذين يهتمون بأنفسهم ومصالحهم الشخصية دون أن تهذبهم البيئة المحيطة بهم من خلال مراحل التربية.

السائق العصبي: ويمثل قائد المركبة الذي ينفعل بسرعة مما يؤثر على أدائه في قيادة المركبة وقد يبدو عليه عدم اكتمال النضج من حيث قدرته على التحكم بانفعالاته وهذا النوع عادة ما يتصرف بعصبية وبسرعة في المواقف المرورية على الطريق مما يجعله خطرا على نفسه وعلى الآخرين نتيجة ضعف حسن التقدير للموقف المروري، كما أنه في كثير من الأحيان يعبر عن غضبه بهور في قيادة المركبة.

السائق المتباهي: هذا السائق يعد مشكلة في حد ذاته؛ فهو يجلب لنفسه الخطر ولغيره بتصرفاته التي لا تركز على العقل والشعور بالمسئولية، حيث يسعى إلى اكتساب إعجاب الآخرين بالمناورات الخطيرة التي يقوم بها عند قيادة المركبة على الطريق. ويرى علماء النفس قائد المركبة بأنه قد يعاني من النقص الذي يسعى إلى إخفائه من خلال الظهور بمركز العظمة والمقدرة وتصرف على الطريق بالسرعة وعدم استقرار مركبته في مسار واحد؛ كثير التجاوز بين المركبات، معتقداً بنفسه المهارة وحب المغامرة.

السائق المتفيق: الذي يدعي المعرفة بأنظمة السير وقوانين المرور، غير أنه يفسرها دائماً لمصلحته في إطار يختلف تماماً لما أعدت له، فيما تجده يلوم الآخرين في حالة وقوع حوادث مرورية من منطلق رؤيته ومعرفته بأنظمة السير وتفسيراته لها، مما يجعله خطراً على نفسه والآخرين في الطريق.

السائق الفضولي: الذي يسعى إلى مراقبة سير الأحداث على جانبي الطريق دون التركيز على الطريق نفسه الذي يسير عليه، حيث يؤدي به هذا السلوك في كثير من الأحيان من الاصطدام بالمركبات الأخرى أو انحراف مركبته عن مسارها في أجزاء من الثانية.

السائق الناضج: يرى علماء النفس أنه يتميز بالمهارة في قيادة المركبة، وله القدرة على ضبط انفعالاته ولديه إحساس والشعور بالمسئولية اتجاه نفسه واتجاه الآخرين عند قيادة المركبة على الطريق. حيث يتصرف بمراعاة مصلحة الآخرين وحسن التقدير للموقف المروري واليقظة وبعد النظر واحترام القانون.

مشكلات قيادة المركبة:

لقد أورثت الزيادة المستمرة في أعداد المركبات على المستوى الدولي عدة مشكلات على الطريق أبرزها ارتفاع معدلات الحوادث والتلوث البيئي وزيادة زمن الرحلات بالإضافة إلى التأثير المباشر على الصحة البدنية والنفسية للفرد (عبدالعال، 1997).

وجاء في نتائج دراسة الضحيان (الضحيان، 1993) أن معظم الحوادث المرورية حدثت نتيجة أسباب يدركها قائد المركبة قبل الحادث ولديه الوعي بها غير إن ذلك لم يؤهله إلى تجنب كثير من الحوادث، ويعني ذلك أن هناك أسباب أخرى تدفع قائد المركبة إلى انتهاج قيادة تؤدي إلى التسبب والوقوع في المشكلات المرورية والتي قد ترجع إلى شخصية قائد المركبة وطريقة تفكيره والعوامل الاجتماعية والنفسية التي تحيط به كما خرجت الدراسة بأن الحصول على رخصة قيادة ليس كافي للحد من المشكلات المرورية.

ويعد اختراع السيارة وما نتج عنها من الراحة بالسفر، والتواصل بين الناس والمجتمعات البشرية من جانب وما نتج عنها من مشكلات مرورية من جانب آخر جعلها نقطة تأمل وبحث للكثيرين بغية الوصول إلى تسوية تتيح حسن استغلال هذه الآلة بأقل الخسائر والآثار الاجتماعية والاقتصادية والنفسية.

ويعرض الوهيد(الوهيد، 1997) أبرز المؤثرات القيمية المؤدية إلى المشكلات المرورية منها:

- 1- قضايا مرتبطة بمفهوم الوقت: حيث أن الفرد قد يستغرق وقته في المجاملات أو الأعمال أو سوء إدارة برامجه اليومية مما يجعله ينطلق في الوقت الضيق بمركبته يسابق الزمن لكيلا يتأخر، خاصة وأن معطيات التمدن المرتبطة بالوقت لم تستوعبها القيم الاجتماعية.
- 2- التفاوت الاجتماعي في المكانة: جعلت الإنسان العربي يحمل ضغوطا نفسية كبيرة عندما أصبحت السيارة جزءاً من المظهر الاجتماعي، كما دعمتها القيم الاستهلاكية، مما جعل أعداد المركبات تتزايد وتداخلت معها القيم الفردية وعدم مراعاة حق الآخرين في الطريق ومفهوم الطريق للجميع.
- 3- التعامل مع الآلة دون حرص أو إدراك لخطورتها: حيث قد يتعامل الفرد مع سيارة التنقل للأفراد كسيارة التحميل للبضائع والعكس، ويعدل بها مما يخل بسلامتها وأدائها على الطريق.
- 4- قيم الذكورة: التي تعطي الأسرة المركبة للابن الصغير لمجاراة زملائه أو لتلبية حاجات المنزل وخدمة الأسرة وهو غير مؤهل لهذه المرحلة مما ينجم عنه من آثار مرورية نتيجة قيادة صغار السن للمركبات.
- 5- الحديث مع المرافقين بالمركبة: وهي من قيم المجتمع تبادل الحديث مع المرافقين والتفاعل معهم والمشاركة باليد والكلام والرؤية أحيانا مما قد يؤثر سلبا على تركيز قائد المركبة على الطريق.
- 6- أسلوب القيادة الوقائية: والذي يعده البعض نوع من الخوف والجبن أو ضعف الإيمان بقدر اصطدامه بقيم الحياة الحديثة.

الوعي المروري:

الوعي المروري سلوك اجتماعي، يتسم بالإدراك العميق من جانب الفرد والجماعة وتتم ترجمة هذا الإدراك إلى نمط من السلوك الفعلي وذلك من خلال الإلمام بالأبعاد الاجتماعية والاقتصادية والحياتية لعملية قيادة المركبات وما يحيط بها من منافع وأضرار لحياة الإنسان(الوهيي، 2007).

ولقد حرصت سلطنة عمان ممثلة بمؤسساتها في إبراز قضية الوعي المروري وجعلها من الأولويات التي تركز عليها لدى شرائح المجتمع العماني ، كما ساهمت بصورة فاعلة لدعم القضايا المتعلقة بالسلامة على الطريق على المستوى الدولي، ومن بين ما برز من جهود المؤسسات في هذا المجال ما تبنته وزارة التربية والتعليم بالتعاون مع شركة شل للتنمية -عمان، وبمشاركة وزارة التعليم العالي وشرطة عمان السلطانية في تدشين "مشروع السلامة على الطريق في المناهج الدراسية العمانية" والذي أنتهى بأعداد وثيقة منهجية متكاملة للسلامة المرورية تطبق من الصف الأول إلى الصف العاشر بدءاً بالعام 2006/2005 والتي كان من أبرز أهدافها تزويد المتعلمين بالمعارف والمهارات التي تساعد على تجنب الحوادث المرورية، والتأثير المستقبلي على اتجاهات وسلوكيات المتعلمين مستقبلا وتثقيف الهيئات الإدارية والتعليمية وأولياء الأمور وسائقي الحافلات بالسلامة المرورية، من أجل خلق جيل واعي يساهم في الحد من المشكلات المرورية على الطريق(وزارة التربية والتعليم، 2009).

وتأتي عملية تنمية الوعي المروري منذ النشأة الأولى للأبناء فهي واجب ضروري ومهم، تقع مسؤوليته على الأسرة، والمؤسسات التربوية، ثم تتوسع كلما كبر الأبناء لتشمل الإعلام ومؤسسات المجتمع الأخرى، وان تكون هذه التربية شاملة للجوانب البصرية والسمعية والحركية والاجتماعية تنمي مختلف المهارات والقدرات الذاتية لحواسهم

والجوانب الحركية والمعرفية والوجدانية لديهم (الوهيبي، 2007)، كما تقوم التربية المرورية بنهج تربوي لتكوين الوعي المروري من خلال تزويد الفرد بالمعارف والقيم والاتجاهات والمهارات التي تنظم سلوكه، وتمكنه من التقيد بالقوانين والأنظمة المرورية بما يسهم في حماية نفسه والآخرين من الأخطار (غزالي، 2006):

السلامة المرورية:

تعتبر السلامة المرورية من أهم هواجس بلدان العالم بأجهزتها المختلفة، خاصة مع تزايد أعداد المركبات وتطورها والتي تعد من أهم المخترعات التي سهلت حياة الإنسان والذي رافقه زيادة في أعداد قائدي المركبات أيضا الأمر الذي كان الأثر في زيادة المشكلات المرورية وخطرها (شرطة عمان السلطانية، 2009؛ شرطة عمان السلطانية، 2009ب؛ شرطة عمان السلطانية، 2010)

وتعرف السلامة المرورية بأنها الوقاية للحد من أو منع وقوع الحوادث المرورية ضمانا لسلامة الإنسان و ممتلكاته وحفاظا على أمن البلاد ومقوماته البشرية والاقتصادية وتشمل بمفهومها الواسع كافة الخطط والبرامج واللوائح والإجراءات، و تتمثل أهم محاور السلامة المرورية في ثلاث عناصر هي المركبة، والطريق، والعنصر البشري. (مجلة السلامة المرورية، 1425هـ).

وتأتي أهمية التربية المرورية التي تعتبر عملية حياتية مستمرة تعمل على إكساب الأفراد القيم والاتجاهات والمعارف والمهارات المرورية التي يحتاجون إليها في مراحلهم العمرية وتطبيقها وفق أسس علمية ومنهجية سليمة، وتنميتهم في مختلف الجوانب المرورية المتعلقة باستخدام الطريق والتعامل مع المركبات والالتزام بقوانين المرور وإدراك الآثار الناتجة عن الحوادث والمخالفات المرورية من أجل الحفاظ على أرواحهم وأرواح الآخرين وتكوين أفراد ذوي ثقافة مرورية عالية (وزارة التربية والتعليم، 2010، ص 37).

المخالفات المرورية:

كثيرا ما يندفع الشباب عند قيادة المركبات إلى ممارسة القيادة السريعة أو الطائشة والتي لا تخلو من الخطورة بحياتهم وحياة الآخرين ومن بين ما يدفعهم لهذه الممارسات ما يلي (وزارة التربية والتعليم، 2007):

- 1- حبا في المغامرة.
- 2- للتحدي وإثبات الذات.
- 3- للتباهي والتفاخر أمام الآخرين من الشباب.
- 4- استجابة لتشجيع الأصدقاء.
- 5- من أجل الرغبة في مساواة أحد أفراد الأسرة ممن يحبون القيادة السريعة.
- 6- لتلبية دعوة أو حاجة مستعجلة.
- 7- للتعبير عن مشاعر الفرح والسرور عند الفوز والنجاح والمناسبات السعيدة.
- 8- للتعبير عن مشاعر الغضب والإحباط عند الفشل.

و يعد السائق المحرك الأساسي للمركبة وهو أهم عناصر المشكلات والحوادث المرورية، كما ذكرت تقارير عدد من الدول أن دور العنصر البشري يصل إلى 85% من مجموع أسباب الحوادث المرورية وذلك نتيجة اختلاف السلوك البشري الذي ربما يتأثر بعناصر منها عمر الفرد، وثقافته، وخبرته في القيادة، وحالته الاجتماعية، كما تذكر الدراسات أن عمر الفرد يعد من الأساسيات المؤثرة في سلوكياته على الطريق عند قيادة المركبة حيث وجد أن قائدي المركبات في عمر الشباب تزيد نسبة مخالفاتهم لقواعد وأنظمة المرور مقارنة بمن هم أكبر سناً (عبدالعال، 1997).

وتقسم العناصر التي تؤثر في قائد المركبة عند استخدام الطريق إلى قسمين: فسيولوجية: تتعلق بالحواس كالبصر والسمع والإحساس بالحركة والانتزان والنظام العصبي للإنسان. وسيكولوجية: وتشمل الخبرة والتعلم، والتحريض من الأصدقاء أو المرافقين بالمركبة، والعاطفة والنضج وحب المغامرة والفضول (Nicocholson and Tight, 1989).

و"يشير سلوك الاندفاع إلى استقبال المثيرات والاستجابة لها بسرعة دون الاهتمام بتأمل البدائل المتاحة مما يعرض الفرد غالباً إلى ارتكاب المخالفات والوقوع في الحوادث المرورية. أما التروي فهو قدرة الفرد المميزة في استقبال المثيرات والاستجابة لها بتأن وتأمّل البدائل المتاحة للوصول إلى السلوك الصحيح والذي يجنبه ارتكاب أية مخالفات مرورية أو الوقوع ضحية لحوادث مرورية" (المزروعي، 2012، ص35).

كما حاول الباحثين من علماء النفس والاجتماع إيجاد أربع نماذج من سلوكيات السائقين هي: نماذج متعلقة بالشخصية والتي تركز على الاختلافات النفسية بين السائقين، نماذج متعلقة بالملاحظة والإدراك والتي تهتم بخصائص السائق الإدراكية، ونماذج متعلقة بالمعرفة وهي التي تنظر لعملية صنع القرار لدى قائد المركبة في القيادة عملية عقلانية على اعتبار أن قائد المركبة يعمل عقله عند مواجهة أي موقف على الطريق من خلال اختيار البديل المناسب، وأخيراً نماذج متعلقة بالدوافع التي تركز على مفهوم المجازفة على اعتبار أنه محدد لسلوكيات (الغامدي 1420).

أخيراً ترتبط مشكلة المرور بسلوك الأفراد في المجتمع، حيث يعد الإنسان هو مخترع المركبة، وهو من يقودها وهو من أنشأ الطريق، وهو من سن القوانين لها، ولذلك هو من يدير العملية برمتها، لذا يمثل احترامه لقواعد المرور والتزامه بها جزء من السلامة المرورية ومن هنا لا بد من التركيز على سلوك هذا الإنسان ومستوى ثقافته ووعيه وطريقة تفكيره وتعاطيه لعملية قيادة المركبة (الوهيبي، 2007).

ثانياً: الدراسات السابقة:

يقدم الباحث في هذا الجزء عرض للدراسات السابقة، التي تناولت الأفكار اللاعقلانية، وأخرى تناولت قيادة المركبات، لعدم وجود دراسات تناولت الأفكار اللاعقلانية نحو قيادة المركبات بصورة مباشرة في حدود علمه واطلاعه.

الدراسات التي تناولت الأفكار اللاعقلانية:

أجرى الريحاني (1987) دراسة للأفكار اللاعقلانية عند طلبة الجامعة الأردنية وعلاقة الجنس والتخصص في التفكير اللاعقلاني وقد حاول معرفة مدى انتشار الأفكار اللاعقلانية بين طلبة الجامعة، وأثر عاملي الجنس والتخصص في التفكير اللاعقلاني، تكونت عينة الدراسة من (400) طالب وطالبة من طلبة البكالوريوس في الجامعة الأردنية حيث استخدم اختبار "الريحاني" للأفكار العقلانية واللاعقلانية الذي يتكون من (13) بعداً تمثل (13) فكرة للاعقلانية يعبر عنها بدرجات فرعية على الاختبار. وأما الدرجة الكلية فتمثل مقياساً عاماً للتفكير اللاعقلاني. ودلت نتائج الدراسة على أن الأفكار العقلانية التي يشملها الاختبار تنتشر بين طلبة الجامعة بنسب تراوحت بين (5%) في حدها الأدنى و(40%) في حدها الأعلى، مما أعتبر دليلاً مؤيداً لنظرية "أليس" ولو جزئياً في المجتمع الأردني،

بينما أجرى حسن والجمالي (2003) دراسة هدفت إلى الكشف عن الأفكار اللاعقلانية وعلاقتها ببعض المتغيرات الانفعالية لدى عينة من طلبة كلية التربية بجامعة السلطان قابوس، وفق متغير الجنس من ناحية، ووفق بعض الاضطرابات الانفعالية كالاكتئاب، وسمة القلق، وقلق الاختبار، والاعتراب، وهل يمكن التنبؤ بحدوث الأفكار اللاعقلانية عند الطلبة من خلال هذه الاضطرابات، أجريت الدراسة على عينة بلغت (204) طالباً وطالبة طبق عليهم اختبار الريحاني 1985م، ومقياس بك للاكتئاب، الذي قننه عربياً غريب 1985م، ومقياس القلق قننه عربياً

البحيري 1984م، ومقياس قلق الاختبار الذي أعده عربيا الزهار وهوسيفر 1985م، ومقياس الاغتراب الذي أعده عربيا أمير وحسن 1989م، وقد خرجت الدراسة بنتائج منها أن الأفكار اللاعقلانية تنتشر بين الطلبة بنسبة تتراوح بين 10.29% في حدها الأدنى إلى 48.5% في حدها الأعلى، كما دلت على وجود علاقة بين الأفكار اللاعقلانية والاضطرابات الانفعالية، وأظهرت إمكانية التنبؤ بحدوث الاضطرابات الانفعالية من خلال الأفكار اللاعقلانية.

وأجرى الشربيني (2005) دراسة حول الأفكار اللاعقلانية وبعض مصادر اكتسابها على عينة من طالبات جامعة الإمارات العربية المتحدة، مكونة من (228) طالبة للفئة العمرية من 20-27 سنة، وأظهرت نتائج الدراسة أن النسبة المتوسطة لانتشار الأفكار اللاعقلانية هي 60.44%، كانت حول الأفكار: (الكمال الشخصي في الآخرين، طلب الاستحسان، والقلق الزائد، وعدم القدرة على التحكم في الأحزان، وتوقع المصائب)، كما أظهرت النتائج أن مصادر اكتساب هذه الأفكار: الأب بنسبة 72.22%، والأم بنسبة 44.467%، والصديقات بنسبة 16.67%، والمدرسة والجامعة بنسبة 11.11%، ووسائل الإعلام بنسبة 11.11%.

أجرى أبو شعر (2007) دراسة هدفت لمعرفة الأفكار اللاعقلانية لدى طلبة الجامعات الفلسطينية وعلاقتها ببعض المتغيرات على عينة مكونة من (412) من الجامعات في قطاع غزة مستخدما مقياس الريحاني (1987)، ومقياس الوعي الديني للبحيري والدمرداش (1982)، وخرجت الدراسة بجملة من النتائج منها، توجد علاقة عكسية بين الوعي الديني والأفكار اللاعقلانية، أي أن الأفراد الذين لديهم درجة عالية من التدين الحقيقي لديهم أفكار لالعقلانية أقل، وأن الذكور لديهم أفكار لالعقلانية أكثر من الإناث، كما لم يؤثر متغير السكن على مستوى الأفكار العقلانية واللاعقلانية لدى عينة الدراسة، بينما أظهرت نتائج الدراسة أن أصحاب مستوى الدخل المتوسط أعلى في الأفكار اللاعقلانية من أصحاب مستوى الدخل المرتفع.

وأجرى الأنصاري ومرسي (2007) دراسة هدفت إلى التحقق من نظرية إليس والتعرف على أساليب المعاملة الوالدية الأكثر تأثيرا وإسهاما في تكوين الأفكار اللاعقلانية في مرحلة الطفولة المتأخرة على اعتبار أنها تمثل التربية الخصبة لغرس الأفكار عند الطفل، ومحاولة تغيير علاقة الأفكار اللاعقلانية بالسلوك العدواني، وقد طبقت الدراسة على عينة من طلاب المرحلة الابتدائية قوامها (120) طالب وطالبة، طبق عليهم مقياس المعاملة الوالدية وقائمة الأفكار اللاعقلانية، ومقياس السلوك العدواني، وقد كان من بين نتائج هذه الدراسة وجود علاقة بين الأفكار اللاعقلانية عند الأطفال وصور السلوك العدواني لديهم، كما أشارت نتائجها إلى وجود علاقة بين أساليب المعاملة الوالدية والأفكار اللاعقلانية، إضافة إلى وجود فروق في الأفكار اللاعقلانية وفي السلوك العدواني بين الطلاب والطالبات نتيجة المعاملة الوالدية والتفاعل بينهما.

كما هدفت دراسة القيق (2008) إلى معرفة مدى انتشار الأفكار اللاعقلانية بين طلبة كلية الفنون الجميلة بجامعة الأقصى وعلاقتها ببعض المتغيرات مستخدما مقياس الريحاني 1987، على عينة بلغت (100) طالب وطالبة، وأظهرت نتائجها أن الأفكار اللاعقلانية التي يقيسها الاختبار توجد بنسب متفاوتة بين الطلاب تراوحت بين 12% لحددها الأدنى إلى 49% لحددها الأعلى، فيما توجد فروق في انتشار الأفكار اللاعقلانية لصالح الذكور، ووجود فروق في المستوى الدراسي، كما أظهرت النتائج انه لا توجد فروق بالنسبة لمتغير السكن، وبتغير المستوى لاقتصادي.

وأجرى الويضة (2008) دراسة هدفت إلى التعرف على نسبة انتشار الأفكار العقلانية-اللاعقلانية وعلاقتها بمستويات الصحة النفسية لدى عينة من جامعة عمان الأهلية (الأردن) على عينة بلغت (181) طالبا وطالبة مستخدما قائمة الأفكار اللاعقلانية التي قننها الريحاني (1985) للبيئة العربية، كما استخدم مقياس فولدييرر ووليام في الصحة العامة الذي استخدمته الجعافرة (2003) في دراستها لقياس الصحة النفسية، وخرجت الدراسة بجملة من النتائج من بينها ارتفاع انتشار الأفكار اللاعقلانية لدى عينة الدراسة، كما ساد المستوى المتوسط للصحة

النفسية، و من بين نتائجها وجود علاقة سلبية بين الأفكار اللاعقلانية ومستويات الصحة النفسية، أي أنه كلما ارتفعت الأفكار اللاعقلانية قلت الصحة النفسية والعكس صحيح.

وأجرى أحمد والشركسي (2009) دراسة حول التطرف الاجتماعي وعلاقته بالأفكار اللاعقلانية والتي هدفت إلى الكشف عن العلاقة الارتباطية بين أشكال التطرف في المواقف الاجتماعية وبين أبعاد الأفكار اللاعقلانية وقد طبقت الدراسة على عينة مكونة من (150) طالباً من طلاب المرحلة الثانوية وكان من نتائجها :

- 1- أن هناك ارتباطاً دالاً بين التطرف الاجتماعي وبعض أبعاد الأفكار اللاعقلانية منها الاعتمادية، والكمالية المطلقة للذات، والاستنتاجات السلبية، والتهويل والمبالغة في الأمور، والتعميمات الخاطئة، والتشويه في فهم وأدراك الناس.
- 2- أن مرتفعي التطرف أكثر ميلاً للاستنتاجات السلبية، والقبول والرضاء من التأويل الشخصي للأمور والتهويل والمبالغة فيها، والتشويه في فهم الناس وإدراكهم.
- 3- كما خلصت النتائج إلى أن بعض الأفكار اللاعقلانية تنبأ بالتطرف في المواقف الاجتماعية مثل (التشويه في فهم الناس وإدراكهم، المبالغة والتهويل للأمور، والتأويل الشخصي للأمور، والتعميمات الخاطئة). ومن ثم تعد منبهات مهمة عن التطرف الاجتماعي.

أجرت دانيال (2012) دراسة هدفت إلى الكشف عن العلاقة بين المساندة الاجتماعية و الأفكار اللاعقلانية لدى طلاب مدرسة جمال عبدالناصر الثانوية بالفيوم وطالبات المدرسة الثانوية للبنات بالفيوم حيث بلغت عينة الدراسة (400) طالب وطالبة تتراوح أعمارهم بين (15-16) سنة حيث طبقت الباحثة مقياس المساندة الاجتماعية من إعدادها ومقياس الأفكار اللاعقلانية للأطفال والمراهقين لهوبر ولاير (1983) الذي أعده للبيئة العربية عبدالله وعبدالرحمن (2002) وخلصت الدراسة إلى جملة من النتائج منها وجود علاقة عكسية بين المساندة الاجتماعية و الأفكار اللاعقلانية لدى كل من الذكور والإناث فيما عدا الاعتمادية التي كانت على علاقة إيجابية مع المساندة الاجتماعية، كما وجدت فروق بين الذكور والإناث في المساندة الاجتماعية لصالح الإناث وفروق في الأفكار اللاعقلانية لصالح الذكور.

الدراسات التي تناولت قيادة المركبات:

أجرى إبراهيم (1991) دراسة هدفت إلى التعرف على علاقة الاتجاه نحو المخاطرة بالعمر وحوادث السيارات، طبقت الدراسة على عينة من (622) طالب من طلاب جامعة الملك سعود لكليات التربية، والعلوم الإدارية، والآداب، واستخدم الباحث مقياس "صفوت" للاتجاه نحو المخاطرة الذي قنن مسبقاً في البيئة السعودية، وخرجت الدراسة بعدة نتائج منها وجود فروق بين مرتكبي الحوادث وغير مرتكبي الحوادث في الاتجاه نحو المخاطرة، كما يوجد ارتباط بين عدد الحوادث ودرجة الميل أو الاتجاه للمخاطرة وكذلك وجود أثر للتفاعل بين الحوادث والسن في الاتجاه نحو المخاطرة.

وأجرى الضحيان (1993) دراسة هدفت إلى قياس مدى إدراك قائد المركبة لأسباب الحوادث وارتكابها من خلال التعرف على مدى الوعي المروري لدى الشباب ومدى تقيدهم بأنظمة وإرشادات المرور إلى جانب قياس مدى تأثير المعرفة بأنظمة المرور على ارتكاب الحوادث، على عينة تكونت من (466) طالباً من جامعة حلوان. وقد خرجت الدراسة بجملة من النتائج أهمها أن الحصول على رخصة القيادة لم تكن عاملاً هاماً في الحد من الحوادث المرورية حيث أن الدراسة كشفت عن نسبة ليس بسيطة لأولئك الذين ارتكبوا حوادث مرورية على الرغم من حصولهم على رخصة قيادة وهذا يدل على أن الحصول على رخصة ليس سبباً كافياً في تقليل نسبة الحوادث، كما إن معظم قائدي

المركبات لديهم وعيا مرورياً بأهم الأسباب التي تؤدي إلى وقوع حوادث مرورية، وإن معظم الحوادث المرورية حدثت نتيجة أسباب يدرِكها قائد المركبة قبل وقوع الحادث. وتدل هذه النتائج في هذه الدراسة على أن المبحوثين كان لديهم من الوعي المروري الذي يؤهلهم إلى تجنب كثير من الحوادث المرورية، غير أن هذا الوعي لم يمنع من ارتكابهم حوادث مرورية، ولذا يرى الباحث أن هناك أسباباً أخرى تدفع قائد المركبة إلى انتهاج قيادة تؤدي إلى ارتكاب الحوادث، وهذه الأسباب متنوعة قد يكون من بينها شخصية قائد المركبة إضافة إلى عوامل اجتماعية ونفسية.

وأجرى النوحى وآخرون (1995) دراسة هدفت إلى بناء مقياس، يمكن من خلاله قياس اتجاهات الشباب بدولة الإمارات العربية المتحدة نحو قيادة المركبات، ومعرفة أثر بعض الجوانب لمهنة الخدمة الاجتماعية في تعديل اتجاهات الشباب نحو قيادة المركبات من خلال المنظور النسقي الأيكولوجي، طبقت على عينة بلغت (100) طالب من طلاب جامعة الإمارات، وأظهرت الدراسة أن اتجاهات الشباب نحو أسلوب قيادة السيارات غير المرغوبة مرتفعة ويحتاج إلى تعديلها.

وأجرى المطير (2000) دراسة تناولت مشكلة قيادة الطلاب للمركبات وأثرها على الحركة المرورية في المملكة العربية السعودية، بمدينة الرياض، حيث طبقت الدراسة على عينة بلغت 900 طالب من المدارس المتوسطة والثانوية، وكان من بين نتائجها أن نسبة كبيرة من طلاب المدارس المتوسطة بلغت (54%) والمدارس الثانوية (87%) يقودون المركبات، ويقودونها أيضاً من وإلى المدارس، كما وجد أن المخالفات والحوادث التي ترتكبها هذه الفئة عالية أيضاً.

وأجرى تيلكزيك (Tilleczek, 2004) دراسة عن الثقافة اللامنطقية لقيادة الشباب في مجتمع أونتاريو الشمالية والتي شملت 40 ساعة من الملاحظة بالمشاركة، وملاحظة 88 من السائقين المبتدئين، وكان من بين نتائجها أن الشباب هم على بينة ووعي بمخاطر القيادة، وممارسة القيادة الآمنة وأهمية القيادة الإيجابية، حيث أن شهادات تعليم السائق وتراخيص قيادة المركبات تدعم هذه الأهداف، إلا أنها كشفت عيوب النظام في بناء رسائله للقيادة الآمنة، وغياب فرصة الاندماج في بيئة القيادة، وعدم وجود تنظيم واضح، والصورة السلبية للشباب في المجتمع، وتشير النتائج أيضاً إلى ضرورة مراجعة معظم جهود الوقاية حول لوم الشباب المتعرضين للخطر ومناقشة الآثار النظرية والعملية للسلامة على الطرق والوقاية من الإصابات.

وقد أجرى ليدبيتر وآخرون (Leadbeater et al., 2008) دراسة هدفت إلى إيجاد نموذج لتحديد المخاطر البيئية لضعف قيادة الشباب، وذلك بتقييم آثار اتجاهات الشباب نحو تعاطي المخدرات وتجاربهم للركوب في سيارات مع الكبار والأقران الذي قادوا بعد شرب الكحول أو تدخين الحشيش على قيادة الشباب أنفسهم بعد شرب الكحول، على عينة مكونة من 2594 من الطلاب والطالبات في الصفوف 10 إلى 12 من المدارس الثانوية العامة في المناطق الحضرية والمجتمعات الريفية في جزيرة فانكوفر في كولومبيا البريطانية، كندا؛ حيث كان 1192 من هؤلاء السائقين يحملون رخص جديدة من التراخيص المقيدة، وكانت من بين نتائج هذه الدراسة أن ارتبطت السلوكيات المحفوفة بمخاطر القيادة بشكل مستقل مع مواقف الشباب ذات المخاطر العالية وخبرات ركوبهم مع أقرانهم الذين يشربون الكحول أو يستخدمون الحشيش. في حين بلغت المخاطر أعلى عند الشباب الذين يمارسون القيادة الخطرة بأنفسهم من الذين يركبون مع البالغين الذين يشربون الكحول أو يستخدمون الحشيش، وخرجت الدراسة أيضاً بضرورة توسيع نطاق الجهود المبذولة للحد من القيادة الخطرة لتشمل الكبار والأقران الذين هم قدوة للسائقين لزيادة الوعي لدى الشباب لتحقيق السلامة الشخصية لهم وللمركبات.

وأجرت الهاشمي (2010) دراسة هدفت إلى التعرف على تصور قائدي المركبات الكويتيين للعوامل التي تحدد مستوى سلوكياتهم ومهاراتهم في قيادة المركبات، حيث طبقت الدراسة على عينة مكونة من 790 لفئة الذكور و508

لفئة الإناث من قائدو المركبات، وقد خرجت الدراسة بجملة نتائج من بينها: أن الذين يتميزون بمهارات عالية في إدراك كفاءة المركبة هم أكثر ميلاً للمغامرة أثناء القيادة بسبب الثقة في كفاءة المركبة، في حين أن قائدو المركبات الذين يتميزون بمهارات عالية في السلامة أثناء قيادة المركبة حريصون على إتباع تعليمات المرور.

وأجرى المزروعى (2012) دراسة هدفت إلى معرفة العلاقة بين الوعي المروري والسلوك القيادي (الاندفاع والتروي) لدى الشباب العماني في ضوء متغيرات النوع، والعمر، وعدد المخالفات، حيث طبقت الدراسة على عينة تكونت من (377) فرداً من قائدي المركبات من خلال أعداد الباحث لمقياس للوعي المروري ومقياس السلوك القيادي (الاندفاع والتروي) وكان من بين أبعاد الوعي المروري والسلوك القيادي، كما يمكن التنبؤ بالسلوك القيادي من خلال أبعاد الوعي المروري، ولا توجد فروق بين أبعاد الوعي والسلوك القيادي تعزى لمتغير النوع.

أجرى اسجرياد وآخرون (Asgharabad et al. 2013) دراسة حول استخدام الهاتف المحمول أثناء القيادة في مدينة كرمان بإيران، حيث أجريت هذه الدراسة المقطعية في تسعة شوارع في كرمان بما في ذلك ثلاثة شوارع وسط المدينة، وثلاثة من الشوارع الرئيسية بين المدن والطرق السريعة، خلال فترة الصباح وبعد الظهر، خلال يومين منفصلين؛ وقد لوحظ أن جميع السائقين يمرون من جانب واحد من الشارع عند استخدام الهاتف النقال أثناء القيادة، وقد بلغت عينة الدراسة 30733 من السائقين من الجنسين، ووجدت الدراسة أن 1118 من السائقين ما نسبته (3.63%) يستخدم الهاتف المحمول، كما وجدت فرق كبير بين الرجال والنساء لصالح الرجال في استخدام الهاتف النقال، في حين وجدت أن استخدامه يزيد بكثير في شوارع وسط المدينة والشوارع الرئيسية عنه في الضواحي، وتعد هذه الدراسة مقارنة مع إحصاءات مماثلة من دول أخرى يظهر أن معدل استخدام الهاتف المحمول في كرمان لدى سائقي السيارات (كمثال على الوضع في إيران) هو أعلى من بعض البلدان الأخرى.

وأجرى نيكيمب وآخرون (Nikumb et al. 2013) دراسة حول السلوكيات المتعلقة بالقيادة الآمنة بين الشباب الجامعي في بلدة الصناعية، على عينة عشوائية مكونة من 200 طالب من طلاب الجامعات (112 من الذكور و88 من الإناث الذين تتراوح أعمارهم بين 17-25 عاماً) في بيون، الهند. وقد تم جمع المعلومات حول المعرفة والسلوك حسب حركة المرور المقابلة، وكان من بين نتائج الدراسة: أن هناك وعي لدى الشباب بشأن تدابير السلامة مثل الخوذات وأحزمة الأمان، إلا أن هناك فجوة بين المعرفة للأثر الوقائي من أحزمة الأمان والخوذات واستعمالها الفعلي، واستخدام الهواتف المحمولة أثناء القيادة، والقيادة تحت تأثير الكحول، والقيادة بدون رخصة، والأعمال الخطرة مثل السرعة في القيادة. بالإضافة إلى أن المعرفة حول تدابير السلامة لا يؤدي إلى السلوك الآمن في صفوف الشباب فيما يتعلق بالوقاية من الإصابات والوفيات الناجمة عن حوادث المرور على الطرق.

منهجية البحث وطرائقه:

منهج الدراسة:

استخدم الباحث في هذه الدراسة المنهج الوصفي المسحي، حيث سعى إلى الكشف عن درجة انتشار الأفكار اللاعقلانية نحو قيادة المركبات لعينة الدراسة، من خلال بناء مقياس للأفكار اللاعقلانية نحو قيادة المركبات للدراسة الحالية.

مجتمع الدراسة:

تكون مجتمع الدراسة من طلبة مرحلة التعليم ما بعد الأساسي بمحافظة الداخلية في سلطنة عمان الحاصلين على رخصة قيادة وفق قانون المرور بسلطنة عمان فئة الرخص الخفيفة، والبالغ عددهم (233) طالب.

عينة الدراسة:

تيسر للباحث تطبيق الدراسة على عينة تألفت من (151) طالب، بنسبة (65%) تقريبا، بعد إجراء الباحث حصر للطلبة الحاصلين على رخصة القيادة بمجتمع الدراسة، حيث طبق عليهم مقياس الأفكار اللاعقلانية نحو قيادة المركبات.

متغيرات الدراسة:

- المتغيرات المستقلة: العمر، التعرض لحادث أثناء القيادة، مستوى دخل ولي الأمر.
- المتغير التابع: الأفكار اللاعقلانية نحو قيادة المركبات.

أداة الدراسة:

لأغراض هذه الدراسة قام الباحث ببناء مقياس للأفكار اللاعقلانية نحو قيادة المركبات بعد الاطلاع في الأدب النظري والدراسات السابقة من خلال الخطوات التالية.

- 1- الاطلاع على الإطار النظري المتعلق بالأفكار اللاعقلانية والمتعلق بقيادة المركبات، ومن الدراسات التي اطلع عليها دراسة (المزروعوي، 2012؛ الرواحي، 2011؛ الدحادحه، 2010؛ الهاشمي، 2010؛ أشواق، 2009؛ اليوسف، 2006؛ المطير، 2000؛ طرابيك، 1997؛ النوي وآخرون، 1995).
- 2- إجراء مقابلات استطلاعية للتعرف على الأفكار المنتشرة بين الشباب حول قيادة المركبة.
- 3- صياغة فقرات المقياس وعددها (49) فقرة في صورتها الأولية ثم عرضها على عدد من المحكمين المتخصصين في علم النفس والإرشاد، لتصبح بعد ملاحظاتهم (42) فقرة.
- 4- لغايات الإجابة على فقرات المقياس قام الباحث بوضع تدرج خماسي (موافق بشدة، موافق، محايد، غير موافق، غير موافق بشدة) ولغايات التصحيح أعطي التدرج الأوزان التالية (1، 2، 3، 4، 5) على التوالي.
- 5- تم تطبيق المقياس على (30) مفردة من الطلبة وتم حساب صدق وثبات المقياس عليها.

صدق الأداة:

أولاً: الصدق الظاهري (صدق المحكمين):

للتأكد من صدق المقياس قام الباحث بعرض المقياس على عدد من المحكمين المتخصصين في علم النفس والإرشاد النفسي والصحة النفسية، بجامعة نزوى وجامعة السلطان قابوس، ومركز الإرشاد الطلابي، وعددهم (15)، حيث تم وفق توجيهاتهم تعديل صياغة (13) فقرة، فيما تم حذف (8) فقرات، ليصبح المقياس في صورته النهائية مكون من (42) فقرة.

ثانياً: صدق البناء (الاتساق الداخلي):

تم التحقق من الاتساق الداخلي للمقياس بين فقراته والدرجة الكلية، من خلال نتائج العينة التجريبية، حيث حققت نتائج معامل ارتباط بيرسون (Pearson) لفقرات مقياس الأفكار اللاعقلانية نحو قيادة المركبات ارتباطات دالة مع الدرجة الكلية عند مستوى أقل من (0.01) وتراوحت معاملات الارتباط للفقرات بين (0.206-0.643). وهي نتائج إيجابية يمكن الاعتماد عليها.

ثبات الأداة:

أولاً: حساب معامل ألفا كرونباخ:

حيث تم حساب ثبات اختبار الأفكار اللاعقلانية نحو قيادة المركبات بحساب معامل ثبات ألفا كرونباخ (Cronbach-Alpha) والذي بلغ (0.922) ويشير إلى معامل ثبات جيد يمكن الوثوق بنتائجه.

ثانياً: طريقة التجزئة النصفية:

تم تقسيم المقياس إلى نصفين ثم حساب معامل الارتباط بين مجموع درجاتهما، حيث تكون كل جزء من (21) فقرة، مثلت الفقرات ذات التسلسل الفردي الجزء الأول، في حين مثلت الجزء الثاني الفقرات ذات التسلسل الزوجي بنفس العدد، وقد بلغ معامل الثبات $r = 0.864$ ثم استخدم معادلة سبيرمان لتعديل طول الاختبار، حيث بلغت قيمة معامل الثبات بعد التعديل بتلك المعادلة $r = 0.927$ وهي قيمة دالة إحصائياً عند مستوى دلالة أقل من (0.01) كما يوضحه جدول رقم (1).

جدول رقم (1) معامل الارتباط بيرسون للتجزئة النصفية

مقاييس الأفكار اللاعقلانية نحو قيادة المركبات	معاملات الثبات
معامل الارتباط للجزء الأول	.864
معامل الارتباط للجزء الثاني	.864
معامل الارتباط بين الجزئين	.864
معامل تصحيح (سبيرمان)	.927

ثالثاً: طريقة إعادة الاختبار:

قام الباحث بتطبيق إعادة الاختبار للتحقق من ثبات المقياس، حيث طبق الاختبار الأول على عينة مكونة من (30) شخص ثم بعد فترة زمنية قدرت بأسبوعين قام بإعادة تطبيق الاختبار على نفس العينة، وبلغ قيمة معامل الثبات بين الاختبارين $r = 0.833$ وهي أيضاً قيمة دالة إحصائياً عند مستوى دلالة أقل من (0.01) ويوضح جدول (2) ذلك الأمر الذي يدل على أن ثبات المقياس جيد يفي بمتطلبات الدراسة.

جدول رقم (2) معامل الارتباط بيرسون لإعادة الاختبار

مقاييس الأفكار اللاعقلانية نحو قيادة المركبات	معاملات الثبات
معامل الارتباط الاختبار الأول	.833(**)
معامل الارتباط الاختبار الثاني	.833(**)
معامل الارتباط بين الجزئين	.833(**)

** عند مستوى الدلالة (0.01)

جدول رقم (3) يوضح قيم معاملات الثبات المختلفة لعينة الدراسة الاستطلاعية

الطريقة	التجزئة النصفية	إعادة الاختبار	ألفا كرونباخ	عدد الفقرات
معامل الثبات	0.927	0.833	0.922	42

يتضح من الجدول رقم (3) أن مقياس الأفكار اللاعقلانية نحو قيادة المركبات يتمتع بصدق وثبات بمؤشرات المختلفة تجعلنا نثق بنتائجه على عينة الدراسة، وقد حدد الباحث للإجابة على فقرات المقياس تدرج خماسي (موافق بشدة، موافق، محايد، غير موافق، غير موافق بشدة)، ولغايات التصحيح أعطي ذلك التدرج الأوزان (1،2،3،4،5).

على التوالي، علماً بأن جميع الفقرات موجبة. وقد حدد معيار الحكم على الفقرة بناء على المتوسط الحسابي، كما يبينه الجدول(4):

جدول(4) معيار الحكم على مستوى الفقرة

المستوى	مدى الاستجابة
بدرجة منخفضة	1 - 2.33
بدرجة متوسطة	2.34 - 3.67
بدرجة مرتفعة	3.68 - 5

الأساليب الإحصائية:

اعتمد الباحث في تحليل البيانات على برنامج الحزمة الإحصائية للعلوم الإنسانية، (SPSS) واستخدامه في تحليل البيانات الإحصائية، المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية لحساب درجات الأفكار اللاعقلانية نحو قيادة المركبات، ومعامل ارتباط بيرسون(Pearson)، معامل ألفا كرونباخ (Cronbach-Alpha) لحساب الاتساق الداخلي والصدق الارتباطي، ومعامل الثبات.

كما تم استخدام اختبار(T-test)، واختبار التباين الأحادي (One Way Anova) لحساب الفروق في الأفكار اللاعقلانية نحو قيادة المركبات لدى عينة الدراسة التي تعزى لاختلاف متغيرات العمر، وتعرض قائد المركبة لحادث سير، ومستوى دخل ولي الأمر.

إجراءات الدراسة:

بعد قيام الباحث بتحديد مشكلة الدراسة، وأهدافها، وأهميتها، وأسئلتها، وتحديد مجتمع الدراسة وعينتها، وحدودها قام باتباع الخطوات الآتية:

- الاطلاع على الأدب النظري والدراسات السابقة ذات العلاقة بموضوع الدراسة.
- بناء مقياس للأفكار اللاعقلانية نحو قيادة المركبات، واستخرج دلالات الصدق والثبات، من خلال تطبيقه على عينته تجريبية قدرت ب(30) مفردة من مجتمع الدراسة.
- إدخال البيانات في الحاسوب(الحزمة الإحصائية SPSS) وتحليلها للتوصل لنتائج الدراسة، وعرضها ومناقشتها في الفصلين الرابع والخامس، ثم كتابة التوصيات والمقترحات.

الصعوبات التي واجهت الباحث:

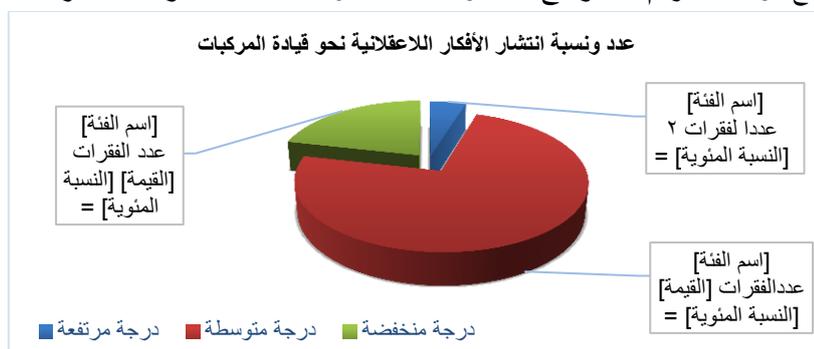
- 1- عدم وجود بيانات عن الطلاب الذين يحملون رخصة قيادة، فقام الباحث بحصر مجتمع الدراسة.
- 2- رفض عدد من الطلاب المشاركة بعينة الدراسة خوفاً من أن تكون لها علاقة بالشرطة.
- 3- صعوبة الحصول على البيانات حول مجتمع وعينة الدراسة لسريتها بشرطة عمان السلطانية.

نتائج الدراسة ومناقشتها:

يتضمن هذا الجزء عرضاً للنتائج التي توصلت لها الدراسة، والتي هدفت إلى تقصي الأفكار اللاعقلانية نحو قيادة المركبات لدى طلبة التعليم ما بعد الأساسي، بمحافظة الداخلية في سلطنة عمان:

النتائج المتعلقة بالسؤال الأول: ما درجة انتشار الأفكار اللاعقلانية نحو قيادة المركبات بين طلبة التعليم ما بعد الأساسي بمحافظة الداخلية في سلطنة عمان؟

للإجابة على هذا السؤال تم حساب المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية لدرجات أفراد العينة لكل فقرة من فقرات مقياس الدراسة، والدرجة الكلية وكانت النتائج كما يلي:
أظهرت نتائج الدراسة أن أنتشار الأفكار اللاعقلانية نحو قيادة المركبات تراوحت درجات المقياس فيها بين (1.86-3.86) وتوزعت على ثلاثة مستويات (بدرجة مرتفعة-بدرجة متوسطة -بدرجة منخفضة)، وجاءت الدرجة الكلية لمقياس الأفكار اللاعقلانية نحو قيادة المركبات بدرجة متوسطة بمتوسط حسابي قيمته (2.70)، على اعتبار الدرجة (1-2.33) درجة منخفضة، و(2.34-3.67) درجة متوسطة، و(3.68-5) درجة مرتفعة، وهذا يعني بأن انتشار الأفكار اللاعقلانية نحو قيادة المركبات لدى طلبة التعليم ما بعد الأساسي بمحافظة الداخلية في سلطنة عمان بدرجة متوسطة، ومن وجهة نظر الباحث أن هذه الدرجة من الأفكار لهذه الفئة بشكل عام يعد مؤشراً يحتاج إعادة نظر في ما يخص تأهيل هذه الفئة لقيادة المركبة خشية ارتفاع هذه الدرجة في المستقبل مقارنة بالوقت الحالي لما يلاحظ من تغيرات سريعة على المجتمع، والشكل رقم (1) يوضح عدد ونسبة الأفكار اللاعقلانية نحو قيادة المركبات:



الشكل رقم (1) يوضح نسبة وعدد انتشار الأفكار اللاعقلانية

وكانت أكثر الأفكار اللاعقلانية نحو قيادة المركبات لدى طلبة التعليم ما بعد الأساسي بمحافظة الداخلية في سلطنة عمان انتشاراً والتي حصلت على درجة مرتفعة هي الفكرة (28) الحوادث تقع لعدم التزام الآخرين بقواعد المرور؛ بمتوسط حسابي (3.86) وانحراف معياري (1.33)، ثم الفكرة (36) رخصة القيادة هي الحجر الأساسي لقيادة المركبة؛ بمتوسط (3.74) وانحراف معياري (1.21)، والجدول رقم (5) يوضح ذلك:

جدول رقم (5) يوضح الأفكار اللاعقلانية نحو قيادة المركبات التي حصلت على درجة مرتفعة

م	نص الفقرة	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	الترتيب	المستوى بدرجة
28	الحوادث تقع لعدم التزام الآخرين بقواعد المرور	3.86	1.33	1	مرتفعة
36	رخصة القيادة هي الحجر الأساسي لقيادة المركبة	3.74	1.21	2	مرتفعة

بينما كانت نتائج غالب الفقرات متوسطة الانتشار وانحصرت درجاتها بين (2.37-3.53) تصدرتها الفكرة (14) مهارتي في القيادة تؤهلي للقيادة في مختلف الظروف المناخية، بمتوسط (3.53) وانحراف معياري (1.26)، ثم الفكرة (29) من الضروري تجاوز السرعة المحددة عندما تكون هناك حاجة ملحة، بمتوسط حسابي (3.47) وانحراف معياري (1.17)، ثم تلتها بقية الفقرات، والتي يوضحها الجدول رقم (6). كما حصلت (9) فقرات على درجة منخفضة وجاءت متوسطاتها بين (1.86-2.29) درجة، بينها الجدول رقم (7).

جدول رقم (6) يوضح الأفكار اللاعقلانية نحو قيادة المركبات التي حصلت على درجة متوسطة

المستوى بدرجة	الترتيب	الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي	نص الفقرة	
متوسطة	3	1.26	3.53	مهاري في القيادة تؤهني للقيادة في مختلف الظروف المناخية	14
متوسطة	4	1.17	3.47	من الضروري تجاوز السرعة المحددة عندما تكون هناك حاجة ملحة	29
متوسطة	5	1.18	3.34	لا أتحمّل أخطاء الآخرين في القيادة	27
متوسطة	6	1.1	3.31	الجميع يقود بسرعة ولكل ظروفه الخاصة به	30
متوسطة	7	1.24	3.29	الحوادث شيء مقدر لنا في حياتنا وليس لنا دخل فيه	42
متوسطة	8	1.23	3.27	الحرص الزائد على قواعد المرور يتنافى مع الثقة بالنفس	37
متوسطة	9	1.42	3.23	يقيد حركتي وضع حزام الأمان داخل السيارة	9
متوسطة	10	1.27	3.11	يجب أن لا تقود المرأة المركبات لعدم قدرتها على الاستجابة السريعة والمناسبة في الظروف الطارئة	40
متوسطة	11	1.33	3.07	يجب أن لا أتخلي عن الطريق إذا ضايقني السيارة التي تسير خلفي	22
متوسطة	12	1.27	3.06	الحذر في القيادة صفة نسائية أكثر منها رجالية	38
متوسطة	13	1.07	3.04	التزام المرأة الحر في بقواعد المرور سبب في كثير من المشكلات المرورية	39
متوسطة	14	1.29	3	كل من يجتاز اختبار رخصة القيادة لديه المهارة في قيادة المركبة	35
متوسطة	15	1.32	2.76	لا يلزم وضع حزام الأمان عند القيادة بسرعة بطيئة	33
متوسطة	16	0.98	2.74	تفقدني القيادة ببطء حرارة المغامرة	3
متوسطة	17	1.22	2.72	كثرة الإشارات الضوئية يعرقل حركة المرور	32
متوسطة	18	1.32	2.71	اعتقد أن كبار السن والنساء هم فقط من يقودون سياراتهم باعتدال	11
متوسطة	19	1.11	2.69	يجب أن أسرع حتى لا أتأخر	1
متوسطة	20	1.24	2.69	يمكن أن استغني عن نظارتي الطبية أثناء القيادة لفترات قصيرة	15
متوسطة	21	1.33	2.66	أشعر بالفخر عندما أقطع مسافة سفر طويلة في فترة زمنية قصيرة	4
متوسطة	22	1.29	2.64	تسبب لي القيادة وسط ازدحام المركبات الضيق والتوتر	17
متوسطة	23	1.16	2.6	تجنبني قيادتي بسرعة الوقوع في الاختناقات المرورية على الطريق	6
متوسطة	24	1.2	2.57	القيادة بدون حوادث هي أساساً مسألة حظ	41
متوسطة	25	1.21	2.5	حزام الأمان أخطر على قائد المركبة لحظة الحادث	34
متوسطة	26	1.28	2.46	من المخجل أن تسبقني امرأة وأنا أقود المركبة	13
متوسطة	27	1.14	2.46	تجبرني ضغوط الحياة على السرعة	31
متوسطة	28	1.08	2.45	يزعجني أن تتخطاني السيارات الأخرى	2
متوسطة	29	1.24	2.43	الانتظار عند الإشارات الضوئية عندما يكون الشارع فارغاً يضيع وقتي	8

المستوى بدرجة	الترتيب	الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي	نص الفقرة	
متوسطة	30	1.07	2.43	اعتقد أنني لا أسيطر على نفسي عندما أكون خلف مقود السيارة	16
متوسطة	31	2.82	2.37	يتوجب علي استخدام الهاتف النقال أثناء القيادة لارتباطي بأعمال كثيرة	7

جدول رقم (7) يوضح الأفكار اللاعقلانية نحو قيادة المركبات التي حصلت على درجة منخفضة

المستوى بدرجة	الترتيب	الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي	نص الفقرة	م
منخفضة	32	1.19	2.29	لا بد من زيادة قوة محرك سيارتي حتى أنفاس أصحابي على أفضلية القيادة	23
منخفضة	33	1.15	2.19	يتحتم علي مسابقة أي شخص بادرنى بالمنافسة على الطريق	19
منخفضة	34	1.09	2.19	لا أجد خطراً في عدم استخدام الإشارات فجميع السائقين ينتقلون دونها	21
منخفضة	35	1.19	2.17	لا أحسن التصرف عند قيادة المركبة لذا أقع في المشكلات المرورية	18
منخفضة	36	1.11	2.14	تدفعني قيادة الآخرين إلى تجاوز قوانين المرور	25
منخفضة	37	1.24	2.13	تدفعني المتعة مع الشباب إلى التفحيط والتسابق معهم لأنال إعجابهم	26
منخفضة	38	1.08	2.12	إن القيادة بسرعة عالية دليل على أفضليتي على قيادة المركبة بين الشباب	12
منخفضة	39	1.3	2	عندما لا أجد من يسابقتي أسابق نفسي بتسجيل أرقام جديدة في السرعة	5
منخفضة	40	1.09	2	أخجل من استخدام الإشارات الجانبية في الطرق المزدوجة	10
منخفضة	41	1.01	1.96	يجب علي أن أسرع حتى لا يسخر مني الآخرين	20
منخفضة	42	1.13	1.86	أخالف قوانين المرور عندما يشجعني أصدقائي على ذلك	24

مناقشة النتائج المتعلقة بالسؤال الأول:

تشير نتائج الدراسة بأن الأفكار اللاعقلانية المتعلقة بقيادة المركبات تنتشر بدرجة متوسطة بين طلبة مرحلة التعليم ما بعد الأساسي، ويرى الباحث أن هذه النتيجة قد تكون مقبولة غير أنها على المدى القريب قد ترتفع تزامناً مع التغيرات السريعة بالمجتمع في ضل انتشار التقنية والتطور بالمركبات. كما يشهد العالم بصفة عامة زيادة كبيرة في نسبة التحضر والانتساع العمراني مما يؤدي إلى الزيادة في عدد المركبات والمستخدمين لها، وهذا ما تؤكد إحصائيات شرطة عمان السلطانية (2013) في الزيادة المطردة في أعداد المركبات المسجلة للفحص الدوري والتي بلغت 434730 لعام 2012 مقارنة مع 391923 لعام 2011 وارتفاع الرخص الممنوحة حديثاً لقائدي المركبات إلى 72924 لعام 2012 رخصة قيادة مقارنة بـ 71212 لعام 2011، مما يؤدي ذلك إلى اضطرابات مستقبلية في حركة النقل وزيادة الازدحام المروري على الطريق حيث يؤثر ذلك على نمط سلوك قائدي المركبات، ويؤكد الباحث أهمية الأفكار التي يتبناها الطلبة خلال المرحلة القادمة، ومحاولة الاهتمام بتحسينها من خلال البرامج والأنشطة المشتركة بين مختلف المؤسسات المجتمعية المعنية بالسلامة على الطريق.

كما يعزو الباحث انتشار الأفكار اللاعقلانية نحو قيادة المركبات بدرجة متوسطة إلى أن منشأ الأفكار اللاعقلانية هي البيئة وتعتبر التنشئة الاجتماعية مصدراً أساسياً لها (شحاته، 2006؛ خطاب، 2007؛ أحمد والشركسي، 2009)، حيث يعد الباحث مجتمع محافظة الداخلية بسلطنة عمان من المجتمعات التي تتميز بالتماسك الاجتماعي والالتزام الديني، والأخلاقي والقيمي، واحترام قوانين المرور وأخلاقيات استخدام الطريق بشكل عام، والدور الذي تؤديه التنشئة الاجتماعية في توجيه سلوك الأبناء من خلال الأفكار التي تفرسها وتؤكد لها من خلال التربية. كما يعزو الباحث النتيجة إلى وجود حرص من قبل الأسرة على إكساب أبنائها عادات إيجابية في القيادة الآمنة تنعكس أثارها على سلوكياتهم وأنشطتهم العقلية والانفعالية خلال قيادة المركبة، وأثر الجهود المشتركة المقدمة من قبل المعنيين بالوعي المروري في مشروع وثيقة السلامة على الطريق في المناهج الدراسية، التي تساعد في بناء اتجاهات إيجابية لدى المتعلمين عند استخدام الطريق.

النتائج المتعلقة بالسؤال الثاني: هل توجد فروق ذات دلالة إحصائية في متوسط درجات الأفكار اللاعقلانية نحو قيادة المركبات لدى أفراد عينة الدراسة تعزى لعمر الفرد، وتعرضه لحادث سير، ومستوى دخل ولي الأمر؟

للإجابة على هذا السؤال تم حساب المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية واستخدام اختبار "ت" للأفكار اللاعقلانية نحو قيادة المركبات، واختبار تحليل التباين الأحادي، والمقارنة البعدية لمعرفة دلالة الفروق بين المتوسطات، وفيما يلي عرضاً لنتائج تحليل هذا السؤال حسب المتغيرات:

1- العمر:

تم حساب المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية للأفكار اللاعقلانية نحو قيادة المركبات حسب متغير العمر، وكانت النتائج كما في الجدول (5):

جدول (5) يوضح متوسطات متغير العمر وانحرافاتها المعيارية

الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي	المستويات	المتغير
2.88	.510	17-18	العمر
2.24	.450	19-20	
1.26	.500	20 فأكثر	

ولمعرفة دلالة هذه الفروق قام الباحث بإجراء تحليل التباين الأحادي، وكانت النتائج كما في الجدول (6):

جدول (6) نتائج تحليل التباين الأحادي للمقارنة بين متوسطات أفراد العينة تبعاً لاختلاف العمر

المتغير	مصدر التباين	درجة الحرية	مجموع المربعات	متوسط المربعات	قيمة (ف)	مستوى الدلالة
العمر	بين المجموعات	2	2.288	1.144	4.736	0.010
	داخل المجموعات	148	35.753	.242		

عند مستوى دلالة $0.05 \geq \alpha$

ويتضح من الجدول (6) أنه توجد فروق ذات دلالة إحصائية في الأفكار نحو قيادة المركبات تعزى لمتغير العمر، ولمعرفة بين أي مستويات العمر توجد هذه الفروق قام الباحث بإجراء اختبار شافيه لمستويات متغير العمر في الأفكار اللاعقلانية، وكانت النتائج كما في الجدول (7):

جدول (7) نتائج اختبار شافيه للمقارنة بين مستويات متغير العمر في الأفكار اللاعقلانية نحو قيادة المركبات

المجموعات	17-18	19-20	20 فأكثر
17-18		-0.25583(*)	-0.09269
19-20	.25583(*)		.16314
20 فأكثر	.09269	-.16314	

* عند مستوى دلالة $0.05 \geq \alpha$

يتضح من الجدول (7) انه توجد فروق ذات دلالة إحصائية في الأفكار اللاعقلانية نحو قيادة المركبات بين مستويات متغير العمر، وذلك بين من كانت أعمارهم بين (18-17) ومن تتراوح أعمارهم بين (20-19) وكان لصالح من كانت أعمارهم بين (18-17)، وهذا يعني أن العينة ضمن هذه الفئة لديها أفكار للاعقلانية نحو قيادة المركبات بدرجة أكثر من غيرها.

المناقشة: ويعزو الباحث هذه النتيجة إلى أن قائد المركبة في بداية حصوله على رخصة القيادة كان أقل وعياً بأنظمة المرور وقل التزاماً بها لما تمثله هذه المرحلة العمرية من تغيرات على الفرد ورغبته في الظهور والانطلاق بحرية بين أقرانه بالمجتمع.

الأمر الذي تؤكده دراسة عبدالعال (1997) أن عمر الفرد يعد من الأساسيات المؤثرة على سلوكيات قائد المركبة حيث أن قائد المركبة الصغير سناً تزيد نسبة مخالفته لقواعد وأنظمة المرور مقارنة بمن هو أكبر سناً، كما أشارت دراسة حربي (1994) إلى أن الفئة العمرية التي تبدأ من 18 سنة هي أكثر عرضة للحوادث المرورية لضعف الإدراك بالمخاطر المحيطة بقيادة المركبة.

كما يمكن أن توصف هذه الفئة "بالسائق المزاجي" وهو السائق الذي ينفعل بسرعة حيث يبدو عليه عدم اكتمال النضج من حيث قدرته على التحكم بانفعالاته مما يجعله خطراً على نفسه والآخرين (الغامدي، 1420هـ)، وتؤكد دراسة المطير (2000) أن التلاميذ في المدارس المتوسطة لديهم مخالفات مرورية عالية نتيجة لضعف الإدراك لديهم بمخاطر الطريق وقيادة المركبة، واختلفت نتيجة الدراسة الحالية مع دراسة المزروع (2012) التي لم توجد فروق في نتائجها حول الوعي المروري والسلوك القيادي في متغير العمر.

2- التعرض لحادث أثناء القيادة:

للإجابة على هذا الجزء من السؤال تم حساب المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية للأفكار اللاعقلانية نحو قيادة المركبات حسب متغير التعرض لحادث أثناء القيادة واستخدام اختبار "ت" لمعرفة دلالة الفروق والجدول (8) و (9) يوضحان ذلك:

جدول (8) يوضح متوسطات التعرض لحادث أثناء القيادة وانحرافاتها المعيارية

الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي	التعرض لحادث	المتغير
.50608	2.68	نعم	التعرض لحادث أثناء القيادة
.50506	2.70	لا	

جدول (9) يوضح نتائج اختبار "ت" بين متوسطات أفراد العينة تبعا للتعرض لحادث أثناء القيادة

المتغير	المستويات	العدد	المتوسط الحسابي	درجة الحرية	قيمة "ت"	مستوى الدلالة
التعرض لحادث أثناء القيادة	نعم	23	122.68	149	032-.	955.
	لا	128	442.70			

عند مستوى دلالة $0.05 \geq \alpha$

تشير النتائج إلى عدم وجود فروق ذات دلالة إحصائية في الأفكار اللاعقلانية نحو قيادة المركبات تعزى لمتغير التعرض لحادث أثناء القيادة.

المناقشة: ويعزو الباحث هذه النتيجة إلى أنه رغم الوعي بمخاطر القيادة ورغم التعرض لحادث سير إلا أن الكثير يعتقد بأن الحوادث هي قضاء وقدر لا دخل للإنسان فيها خاصة لدى هذه الفئة العمرية مما كان له الأثر الأكبر على طريقة قيادة المركبة، كما يظن الغالب أنهم ذوي مهارة في قيادة المركبة عندما يكون خلف مقود المركبة دون أي اعتبارات أخرى ناسيا ما تعرض له سابقا، وأنه أصبح أكثر خبرة مما سبق.

ومن جانب آخر يمكن الإشارة إلى أن الإيمان بأن القيادة تقوم على احترام قوانين المرور وهي انعكاس للمواطنة الصالحة التي تحرص على سلامة الآخرين، وهي سلوك يسهم في التقليل من الحوادث المرورية من خلال حسن التعامل مع المركبة والطريق والآخرين (شرطة عمان السلطانية، 2011)

كما أن القيادة الواعية تؤكد على عدم التركيز على مشكلة الحوادث وعدم تناقل أخبارها ومشاهدها وتوجيه التفكير إلى ضبط الانفعال والحرص على السلامة خلال قيادة المركبة مما يزيد من تحمل المسؤولية أثناء القيادة، وتعد القيادة الوقائية هي امتلاك قائد المركبة للمعرفة والخبرة والمهارة والقدرة على التخطيط وحسن استخدام المركبة وصيانتها واللباقة والتواضع في التعامل مع الآخرين في الطريق وفهم ما سيحدث أثناء القيادة وعدم المفاجئة والالتزام بالقانون (شرطة عمان السلطانية، 2009).

كما ترجع الحوادث المرورية إلى ثلاث عناصر هي المركبة والطريق وقائد المركبة، على اعتبار أنها عناصر متلازمة أي خلل بها قد يؤدي إلى وقوع الحوادث إلى جانب العوامل الغير مباشرة كالأحوال الجوية ونظام المرور ولكل منها تأثيره على درجة وقوع الحادث المروري (الضحيان، 1993) وهذا مما قد يفسر عدم وجود فروق لدى الطلبة حسب متغير التعرض لحادث سير إلى أنه ليس بالضرورة أن تقع الحوادث نتيجة العامل البشري فقط وان هذه العوامل قد تساهم في وقوع الحوادث المرورية.

وقد اتفقت هذه النتائج مع دراسة الضحيان (1993) التي أشارت نتائجها على أن المبحوثين كان لديهم من الوعي المروري الذي يؤهلهم إلى تجنب كثير من الحوادث المرورية، غير أن هذا الوعي لم يمنع من ارتكابهم حوادث مرورية، ولذا هناك أسبابا أخرى تدفع قائد المركبة إلى انتهاج قيادة تؤدي إلى ارتكاب الحوادث، وهذه الأسباب متنوعة قد يكون من بينها شخصية قائد المركبة إضافة إلى عوامل اجتماعية ونفسية.

كما اختلفت نتائج الدراسة الحالية مع دراسة إبراهيم (1991) التي أشارت في نتائجها إلى وجود فروق بين مرتكبي الحوادث وغير مرتكبي الحوادث في الاتجاه نحو المخاطرة، وأثر التفاعل بين الحوادث والسن في الاتجاه نحو المخاطرة.

3- مستوى الدخل لولي الأمر:

للإجابة على هذا الجزء من السؤال تم حساب المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية للأفكار اللاعقلانية نحو قيادة المركبات لمتغير الدخل لولي الأمر، وتوضح النتائج في الجدولين (10) و(11):

جدول (10) يوضح متوسطات الدخل لولي الأمر وانحرافات المعيارية

الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي	المستويات	المتغير
.43630	2.6474	اقل من 400	الدخل لولي الأمر
.53216	2.6494	400-799	
.55171	3.1176	800-1199	
.53033	2.6458	1200 فأكثر	

جدول (11) يوضح نتائج تحليل التباين الأحادي للمقارنة بين متوسطات أفراد العينة تبعا لاختلاف الدخل لولي الأمر

المتغير	مصدر التباين	درجة الحرية	مجموع المربعات	متوسط المربعات	قيمة (ف)	مستوى الدلالة
الدخل لولي الأمر	بين المجموعات	3	3.328	1.109	4.697	.004
	داخل المجموعات	147	34.714	.236		

عند مستوى دلالة $\alpha \geq 0.05$

ويتضح من الجدول (10) أنه توجد فروق ذات دلالة إحصائية في الأفكار نحو قيادة المركبات تعزى لمتغير الدخل لولي الأمر، كما يوضح الجدول (11) نتائج اختبار شافيه لمستويات متغير الدخل لولي الأمر في الأفكار اللاعقلانية:

جدول (12) يوضح نتائج اختبار شافيه للمقارنة بين مستويات متغير الدخل لولي الأمر

المجموعات	اقل من 400	400-799	800-1199	1200 فأكثر
اقل من 400		.002	.470 (*)	-.001
400-799	-.002		.468 (*)	-.003
800-1199	-.470 (*)	-.468 (*)		-.471
1200 فأكثر	.001	.003	.471	

* عند مستوى دلالة $\alpha \geq 0.05$

يتضح من الجدول (12) وجود فروق ذات دلالة إحصائية في الأفكار اللاعقلانية نحو قيادة المركبات بين درجات مستوى الدخل لولي الأمر، وذلك بين من كان مستوى الدخل لديهم (اقل من 400)، و (400-799) ومن كان مستوى الدخل لديهم بين (800-1199)، وكان لصالح من كان مستوى الدخل لديهم بين (800-1199) وهذا يشير أن العينة التي تتراوح بين (800-1199) لديها أفكار للاعقلانية نحو قيادة المركبات بدرجة أكثر من غيرها. المناقشة: ويعزو الباحث هذه النتيجة إلى ما يمثله الدخل من تأثير في حياة الأفراد الاجتماعية، حيث أن ارتفاع الدخل يسمح بوجود أكثر من مركبة بالأسرة مما يتيح فرصة أكبر للعينة من استخدام المركبة وقيادتها لحاجاتهم الشخصية بعيدا عن الاستخدامات الأسرية لوجود سيارة بديلة بالأسرة.

كما أن التفاوت الاجتماعي في مستوى الدخل جعلت الإنسان يحمل ضغوطا نفسية كبيرة عندما أصبحت المركبة جزءا من المظهر الاجتماعي، كما تدعمها القيم الاستهلاكية التي تتداخل مع قيم الفرد في عدم مراعات حق الآخرين في الطريق ومفهوم قيادة المركبة لدى الجميع (الوهيد، 1997)، تجدر الإشارة إلى أن زيادة رخص القيادة الممنوحة في السنوات الأخيرة تؤدي إلى زيادة امتلاك الأفراد للسيارات، مما يترتب عليه زيادة استخدام الطريق وزيادة المشكلات المرورية.

وقد اتفقت هذه النتائج مع دراسة (أبو شعر، 2007؛ الريحاني 1987) التي أظهرت نتائجها وجود فروق ذات دلالة إحصائية تعزى لمتغير الدخل حيث أن أصحاب مستوى الدخل المتوسط أعلى في الأفكار اللاعقلانية من أصحاب مستوى الدخل المرتفع، بينما اختلفت مع دراسة القيق (2008) التي خرجت بانها لا توجد فروق ذات دلالة إحصائية بالنسبة لمتغير المستوى الاقتصادي أو الدخل على نتائج أفراد العينة.

ثانياً التوصيات:

- 1- تعزيز الجانب التوعوي لطلبة التعليم ما بعد الأساسي بطرق حديثة تدخل فيها التجربة من خلال برمجيات الواقع الافتراضي، مخصصه ومجهزة لهذا النوع من التوعية.
- 2- مشاركة الأفراد عند استخراج رخصة القيادة في برنامج إرشادي حول سلوك القيادة الآمنة خاصة لمن ترتفع لديهم الأفكار غير العقلانية نحو قيادة المركبات.
- 3- تعزيز العملية الإرشادية من قبل رجال المرور لقائدي المركبات عند مخالفة نظام السير وعدم التركيز على المخالفة المرورية المادية فقط.
- 4- تشجيع أولياء الأمور لمراقبة الأبناء عند قيادة المركبات خاصة خلال الفترات الأولى من عمر حصوله على رخصة القيادة، لمتابعة مهاراته على القيادة واتخاذ القرار المناسب في المواقف الحقيقية على الطريق مع توجيهه من قبل ولي الأمر.

ثالثاً: الدراسات والبحوث المقترحة:

- 1- تطبيق دراسة مماثلة للأفكار اللاعقلانية نحو قيادة المركبات لدى عينة من الشباب بسلطنة عمان في محافظات أخرى.
- 2- فاعلية برنامج إرشاد جمعي لخفض الأفكار اللاعقلانية نحو قيادة المركبات بسلطنة عمان.

قائمة المراجع

- أحمد، ممدوح صابر وأحمد صابر الشركسي. (2009). التطرف الاجتماعي وعلاقته بالأفكار اللاعقلانية. *دراسات عربية في علم النفس*، 8 (4)، ص. 791-829.
- أشواق، بهلول ساره. (2009). سلوكيات الخطر المتعلقة بالصحة (التدخين، الكحول، سلوك قيادة السيارات وقلة النشاط البدني) وعلاقتها بكل من جودة الحياة والمعتقدات الصحية. *دراسة ماجستير غير منشورة*، جامعة الحاج لخضر، الجزائر.
- الانصاري، سامية لطفي وجيلية عبد المنعم مرسى. (2007). الأفكار اللاعقلانية وعلاقتها بالسلوك العدواني في ضوء بعض أساليب المعاملة الوالدية في مرحلة الطفولة المتأخرة، *دراسات الطفولة*، ص. 25-61.
- البنعلي، عبد العزيز حمد. (2001). كيفية تطوير المشاريع والبرامج المرورية للحد من حوادث المشاة في دولة البحرين. *رسالة ماجستير غير منشورة*، جامعة الخليج العربي، كلية الدراسات العليا، مملكة البحرين.

- التويجري، محمد عبدالمحسن. (2003). الحوادث المرورية لصغار السن في المملكة العربية السعودية والعوامل الشخصية والاجتماعية لمرتكبيها، *دراسات عربية في علم النفس*. 2(4)، ص ص. 121-179.
- الحموري، فراس أحمد. (2009). العلاقة بين أساليب التفكير والأفكار اللاعقلانية لدى طلبة جامعة اليرموك. *مجلة العلوم التربوية والنفسية*، 10(3)، ص ص 35-59.
- الدحادحة، باسم محمد علي. (2008). فعالية برنامجي إرشاد جمعي في تنفيذ الأفكار اللاعقلانية وتأكيد الذات في خفض مستوى الاكتئاب وتحسين مفهوم الذات لدى الطلبة المكتئبين. *مجلة جامعة أم القرى للعلوم التربوية والاجتماعية والإنسانية*، 20(1)، ص ص 12-81.
- الدحادحة، باسم محمد علي. (2010). *الدليل العملي في الإرشاد والعلاج النفسي*. مكنية الفلاح للنشر والتوزيع.
- دردير، نشوة كرم. (2010). فاعلية برنامج إرشادي عقلائي انفعالي في تنمية أساليب مواجهة الضغوط الناتجة عن الأحداث الحياتية لدى طلبة الجامعة. *رسالة دكتوراه غير منشورة*، جامعة القاهرة، معهد الدراسات التربوية، مصر.
- الرواحي، حنان أحمد محمد. (2011). أثر برنامج مقترح في الدراسات الاجتماعية لتنمية الوعي المروري لدى طلاب الصف الرابع الأساسي بسلطنة عمان. *رسالة دكتوراه غير منشورة*، جامعة محمد الخامس السويدي، الرباط.
- الريحاني، سليمان. (1985). تطوير اختبار الأفكار العقلانية واللاعقلانية. *دراسات*، 12(11)، ص ص. 77-95.
- شرطة عمان السلطانية. (1998). *قانون المرور العماني*. الإدارة العامة للمرور. سلطنة عمان.
- شرطة عمان السلطانية. (2009أ). *منهاج تأهيل مرتكبي المخالفات والحوادث المرورية*. معهد السلامة المرورية. سلطنة عمان.
- شرطة عمان السلطانية. (2009ب). *منهاج التدريب على السياقة الوقائية*. معهد السلامة المرورية. سلطنة عمان.
- شرطة عمان السلطانية. (2013). *حقائق وأرقام*. الإدارة العامة للمرور. سلطنة عمان.
- طرابيك، أحمد ممدوح لطفي. (1997). *دور الإجراءات والسياسات الإدارية في تخفيف حدة الأزمات والكوارث المرورية*. ورقة عمل قدمت في المؤتمر السنوي الثاني لإدارة الأزمات والكوارث.
- عبدالعال، جمال عبدالمحسن. 1997. *الحوادث المرورية والعناصر الحاكمة لها*. ورقة علمية قدمت في الندوة العلمية الأربعون. 26-27 مايو 1996 أكاديمية نايف للعلوم الأمنية. المملكة العربية السعودية.
- عبده، أسامة إبراهيم و طارق مصطفى قستي. (2004). *مسئولية الجهات المختلفة تجاه المخالفات المرورية*. دراسة مقدمة للمؤتمر الوطني الثاني للسلامة المرورية والمخالفات المرورية: الأسباب والآثار والحلول. 18 - 21 سبتمبر 2004. الرياض.
- عبده، يوسف محمد. (1997). *حجم مشكلة المرور في الأردن: أسبابها ودور مديرية الأمن العام في الحد من حوادث السير*. ورقة علمية قدمت في الندوة العلمية الأربعون. 26-27 مايو 1996 أكاديمية نايف للعلوم الأمنية.
- العنزي، خالد الحميدي هدمول. (2010). إدارة القبول-الرفض الوالدي والأفكار اللاعقلانية وقلق المستقبل لدى عينة من طلاب جامعة الحدود الشمالية. *رسالة دكتوراه غير منشورة*، جامعة أم القرى، المملكة العربية السعودية.
- الغامدي، خالد سعد. (1993). *بعض جوانب السلوك والممارسة لدى السائقين تجاه سلامة المرور بمدينة الجبيل*. دراسة مقدمة للندوة الوطنية لسلامة المرور. 27-30 مارس 1993. الرياض.
- غنيم، عثمان محمد. (2009). قياس وتصنيف مستويات خطورة حوادث المرور في المحافظات الأردنية، *مجلة جامعة أم القرى للعلوم الاجتماعية*، 11(1)، ص ص. 192-215.

- القيق، نمر صبح. (2008). الأفكار اللاعقلانية لدى طلبة كلية الفنون الجميلة بغزة وعلاقتها ببعض المتغيرات، *حوليات كلية البنات للآداب والعلوم التربوية*، (9)، ص ص. 219-249.
- الكيومي، مصبح خميس محمد. (2011). الأفكار اللاعقلانية وعلاقتها بالأفكار السلبية الآلية لدى معلمي منطقة شمال الباطنة في ضوء بعض المتغيرات. *رسالة ماجستير غير منشورة*، جامعة نزوى، نزوى.
- محمود، احلام حسن. (2007). الأفكار العقلانية واللاعقلانية ومهارات اتخاذ القرار لدى طلاب التعليم الثانوي العام والفني المنبسطين والعصابيين. *دراسات الطفولة*.
- المزروعى، مضر عبدالمملك. (2012). علاقة الوعي المروري بالسلوك القيادي (الاندفاع-التروي) لدى الشباب من قائدي المركبات في سلطنة عمان. *رسالة ماجستير غير منشورة*، جامعة السلطان قابوس، مسقط.
- المطير، عامر ناصر. (2000). قيادة التلاميذ للسيارات وأثرها على الحركة المرورية في المملكة العربية السعودية. *مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية*، (98)، ص ص. 43-82.
- النوحى وآخرون، عبدالعزيز فهمي. (1995). مقياس اتجاهات الشباب الجامعي نحو قيادة السيارات ومدخل نسقي-ايكولوجي لتعديلها. *مجلة كلية التربية بجامعة الإمارات*، (11)، ص ص. 269-303.
- الهاشمي، زكية أبو الحسن. 2010. تصور قائدي المركبات الكويتيين عن محددات سلوكهم ومهاراتهم في أثناء القيادة: دراسة ميدانية. *مجلة العلوم الاجتماعية*، 38 (2)، ص ص. 55-96.
- وزارة التربية والتعليم. (2007). *القرار الوزاري رقم 2007/160 بشأن اعتماد برنامج التعليم للصفين (11-12)*. سلطنة عمان.
- وزارة التربية والتعليم. (2008). *شخصيتي الإيجابية أنماط الحياة الصحية 1*. سلطنة عمان.
- الوهيد، محمد سليمان عبدالله. (1997). *القيم الاجتماعية وأثرها على مشكلة المرور*. ورقة علمية مقدمة للندوة الأربعة في الفترة 27-29 مايو 1996. أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية. الرياض.
- اليوسف، عبدالله عبدالعزيز. (2006). العوامل الاجتماعية المؤثرة في ارتكاب المخالفات المرورية في مدينة الرياض. *مجلة جامعة الملك عبدالعزيز: للآداب والعلوم الإنسانية*، ص ص. 93-126.
- Asgharabad, A., Tahami, A., & Khanjani, N. (2013). The rate of hand-held mobile phone use while driving in Kerman, Iran, *Al Ameen Journal of Medical Sciences* 6(2), pp. 106-111.
- Leadbeater, B. & Foran, K. (2008). How much can you drink before driving? *The influence of riding with impaired adults and peers on the driving behaviors of urban and rural youth*, *Addiction* 103(4), pp. 629-637.
- Nikumb,V., Banerjee, A., & Singh, S. (2013). Behaviour related to safe driving among college youth in an industrial township, *International Journal of Critical Illness & Injury Science* 3(1), pp. 96-97.
- Sporrle, M. & Fosterling, F. (2007). Which thoughts can kill a boxer? *Naive theories about cognitive and emotional antecedents of suicide*. *Psychology & Psychotherapy: Theory, Research & Practice* 80(4), pp 497-512.