



مجلة

# جامعة القديس المفتوحة

لأبحاث والدراسات

العدد الثاني - جمادى الآخرة ١٤٢٤هـ / آب ٢٠٠٣م

مجلة علمية محكمة نصف حولية

د. جودت البرمجة

٨٥ ص

٤٠٠٣



المشكلات التي تواجه سائقي السيارات العمومية لنقل  
الركاب في محافظة نابلس خلال انتفاضة الأقصى

**أ.د. جودت أحمد سمادة\***

**د. روحيا مروح عبدات\*\***

**د. زهديا نديم طييلة\*\*\***

**د. اسماعيل جابر أبو زيادة\*\*\*\***

---

\* كلية العلوم التربوية، جامعة النجاح الوطنية

\*\* مرشد تربوي / نابلس

\*\*\* مرشد تربوي / نابلس

\*\*\*\* محلل احصائي ومدرّب معلمين / نابلس

## ملخص البحث

هدفت هذه الدراسة إلى تعرّف المشكلات التي تواجه سائقي سيارات نقل الركاب العمومي العاملين على الخطوط الخارجية في محافظة نابلس الفلسطينية خلال انتفاضة الأقصى في ضوء خمسة متغيرات: الحالة الاجتماعية، وعدد الأفراد المعالين، والعمر، والمستوى التعليمي، وخط سير السيارة. وقد تم تطوير استبانة مؤلفة من خمسين فقرة لقياس المشكلات التي تواجه هؤلاء السائقين، وذلك بعد تحكيمها وإخراج معامل الثبات لها باستخدام معادلة كرونباخ ألفا، حيث بلغ معامل الثبات (0,92) وقوة التوزيع الإحصائية على (213) من السائقين.

ولاختبار أسئلة الدراسة وفحص فرضياتها، فقد تم استخراج المتوسطات الحسابية والنسب المئوية، واستخدام اختبار (ت) لمجموعتين مستقلتين، واختبار تحليل التباين الأحادي One Way ANOVA، واختبار (شفيه) Scheffe Test للمقارنات البعدية.

وقد أظهرت النتائج وجود العديد من المشكلات التي تواجه السائقين مثل المشكلات الأمنية والمادية والعائلية ومشكلات الركاب ومشكلات الطرق الخارجية. كما تبين وجود فروق تعرّف إلى المشكلات تعزى إلى متغير الحالة الاجتماعية (أعزب، متزوج) ولصالح السائق الأعزب، وللعم (أقل من 30 سنة، من 30 إلى أقل من 40 سنة، 40 سنة فأكثر) ولصالح السائق الذي يقل عمره عن 30 سنة، وللمستوى التعليمي (ابتدائي، إعدادي، ثانوي، أعلى من الثانوية العامة) ولصالح السائقين ذوي المستوى التعليمي الابتدائي والإعدادي.

كما أظهرت النتائج عدم وجود فروق في استجابات السائقين على الدرجة الكلية لأبعاد المشكلات تعزى لمتغير عدد الأفراد المعالين (4 أشخاص فأقل، من 5 - 8 أشخاص، 9 أشخاص فأكثر) بينما كانت هناك فروق في استجاباتهم على بعد المشكلات الأمنية ولصالح السائقين الذين يعيلون (4) أشخاص فأقل. وأظهرت أيضاً عدم وجود فروق في استجابات السائقين على الدرجة الكلية لأبعاد المشكلات تعزى لمتغير خط سير السيارة (من مدينة إلى مدينة أخرى، ومن قرية إلى مدينة) بينما كانت هناك فروق في استجاباتهم على بعد مشكلات الركاب ولصالح السائق الذي يعمل على خط سير من مدينة إلى قرية، وبعد المشكلات العائلية ولصالح السائق الذي يعمل على خط سير من مدينة إلى مدينة أخرى.

## **Abstract**

*The purpose of the study was to define the problems facing taxi drivers in Nablus district during Al-Aqsa Intifada in the light of five variables : social status, family size, age, educational level and driving route .*

*The researchers have developed a questionnaire of (50) items dealing with different problems facing taxi drivers . Twenty two specialists approved its validity as a jury . The reliability of the questionnaire has been calculated by using Cronbach Alpha formula and it was 0.92 .*

*The sample of the study consisted of (213) taxi drivers in Nablus district.*

*To test the hypotheses of the study, the researchers used means, percentages, independent "t" test, One Way ANOVA and Scheffe test .*

*The results showed that taxi drivers faced many problems during Al-Aqsa Intifada such as security problems, economic problems, family problems, passenger problems and problems related to the out city roads .*

*Results also showed that there were statistical differences related to social status in favour of single drivers, and to the age variable in favour of those who were thirty years old or less, and to the educational level in favour of drivers who finished tenth grade or less .*

*In the same time there were no statistical differences in drivers responses on the total degree of the four dimensions of drivers problems due to the family size variable, in favour of those who had four children or less, and due to the drivers route in favour of those who travelled from city to another.*

## المشكلات التي تواجه سائقي السيارات العمومي لنقل الركاب في محافظة نابلس خلال انتفاضة الأقصى

### مقدمة الدراسة ومشكلتها

لقد تعرض شعبنا العربي في فلسطين خلال انتفاضة الأقصى التي انطلقت في الثامن والعشرين من شهر أيلول (سبتمبر) من عام ٢٠٠٠م، إلى مختلف صنوف البطش والتنكيل من جانب سلطات الإحتلال الإسرائيلي، تمثلت بسياسة منظمة من الحصار الجماعي والتجويع والقتل ونسف البيوت وقطع الأشجار، إضافة إلى تطبيع أرسال، الوطن، وهزل، القرى والمدن الفلسطينية عن بعضها ليتسنى لسلطات الإحتلال الإفراد بالمناضلين وقتلهم أو إصابتهم أو اعتقالهم، حتى أصبحت عملية السفر والتنقل من مكان إلى آخر تنطوي على مخاطر لا تحمد عقباه.

إلا أن ذلك كله قد جوبه بإرادة قوية منقطعة النظير من جانب فئات الشعب الفلسطيني كافة، والتي أكسبتها التجربة النضالية الإصرار على مواجهة العدو الغاصب واختراق كل سياسات الحصار الجغرافي، وكسر الطوق الإقتصادي المفروض على المدن والقرى الفلسطينية.

وفي خضم هذا الوضع الصعب، وفي ظل قدرات الشعب الفلسطيني المتواضعة، وهو ما زال في المراحل الأولى من بناء دولته المنشودة، فقد تضررت كافة قطاعاته وقواه جراء عنجهية الإحتلال، الذي حاول جاهداً وبشتى الوسائل والطرق إخماد جذوة انتفاضة الأقصى المشتعلة. وكان من بين القطاعات المتضررة وبدرجة كبيرة سائقي سيارات نقل الركاب العمومي الذين يعملون على الخطوط الخارجية بين القرى والمدن الفلسطينية، الذين أصروا على أن يكونوا دوماً في خط المواجهة من أجل تحطيم الحصار المفروض، وتخطي جميع العوائق والحواجز التي وضعتها أمامهم سلطات الإحتلال، وبالتالي إفشال مخططاتهم الرامية إلى عزل المناطق الفلسطينية وتحويلها إلى سجون جماعية كبيرة.

ولقد لجأ السائقون في ظل هذه الظروف الصعبة إلى سلوك طرق وعرة وخطيرة، وإلى تخطي السواتر الترابية، والسياسة في الطرق الإلتفافية الخاصة بالمستوطنات، رغم التهديدات

المتكررة من جانب الجيش الإسرائيلي وقطعان مستوطنيه، وذلك إصراراً من هؤلاء السائقين على ربط أوصال الوطن الفلسطيني المقطوعة وخدمة مصالح الركاب المختلفة.

ومن المعروف أن إجراءات سلطات الإحتلال القمعية هذه قد دعت السائقين إلى الإضطراب للسير مسافات طويلة عبر طرق غير معتادة، من أجل تجنب الخنادق والأثرية والمواقع العسكرية، والإنتظار لفترات طويلة على الحواجز الإسرائيلية، والتعرض للإهانات، والوقوف تحت أشعة الشمس اللافحة أو المطر الشديد لفترات غير محدودة، وأحياناً اللجوء إلى السير على الطرق الإلتفافية للمستوطنات الإسرائيلية، التي تكون محفوفة بالمخاطر الجمة، أو سلوك الطرق الترابية الوعرة بين القرى للوصول إلى المدن الرئيسية الفلسطينية.

ولاشك أن الطرق الطويلة والترابية الوعرة ترهق السائق جسدياً ونفسياً، إضافة إلى كثرة الأعطال الميكانيكية التي تلحق الأذى بسيارته، هذا ناهيك عن قلق السائق المستمر وتخوفه في فصل الشتاء من سقوط الأسطار والتزحلق، ووجود الغسبات الكثيف الذي يحجب الرؤية على قمم الجبال، في طرق تخلو من إشارات المرور وغير متوفر فيها أدنى مواصفات السلامة العامة، إضافة إلى الغبار أو التراب الكثيف الذي يكسو السيارة ويغمرها من كل جانب متسرباً بين الحين والآخر داخل السيارة، تحت وطأة حرارة الجو في فصل الصيف، مما يزيد من مشكلات السفر والتنقل طيلة فصول السنة.

إن الطرق المتتوية التي يقود فيها السائق الفلسطيني، والتي تكون مليئة بالمطبات، عدا عن كثرة الشوارع الضيقة التي يضطر السائق المرور بها داخل القرى والمخيمات، والتي تكون مزدحمة بالسيارات والمارة، قد جعلت من الوقت المطلوب للوصول إلى مدينة أخرى طويلاً، مما يؤدي إلى حدوث توتر وقلق مستمرين لكل من السائق والمسافر على حد سواء.

وخلال هذه المعادلة الصعبة والوضع الجديد الذي فرضته قوات الإحتلال، والذي أوجد آليات جديدة لدى السائقين من أجل التكيف مع أجواء انتفاضة الأقصى، فقد جعل هذا كله السائقين عرضة لمشكلات عديدة لم تكن معهودة لديهم من قبل، حيث تعرض العديد منهم لإطلاق النار والإستشهاد أو الإصابة، والضرب وتكسير زجاج السيارات أو أجزاء من هيكلها الخارجي، والمنع من سلوك الطرق العادية والتعرض للمخاطر عند سلوك الطرق الإلتفافية الخاصة بالمستوطنات. كما أدت صعوبة الأوضاع أيضاً إلى قلة عدد الركاب الذين ينتقلون بين القرى والمدن المختلفة نتيجة لسوء الأوضاع الأمنية وخطورة التنقل، مما ينعكس سلباً على الناحية الإقتصادية للسائق، الذي تعدّ هذه المهنة مصدر رزقه الوحيد ورزق عائلته. كل



ذلك دعا السائق إلى ضرورة التفكير ملياً في جدوى هذه المهنة من الناحية الاقتصادية، وإيجاد بديل عنها أقل خطورة، خاصة بعد الضغوط العائلية التي يتعرض لها السائق من جانب أسرته من أجل ترك هذه المهنة الخطرة.

وتختلف المشكلات التي يتعرض لها السائق خلال انتفاضة الأقصى من حيث الدرجة والنوع والحدة بالمقارنة مع المشكلات التي كان قد تعرض لها قبل الانتفاضة، لذلك فإن التركيز على الخصائص السيكولوجية التي ينبغي أن يتمتع بها السائق في الانتفاضة لهو أحوج بكثير من ذي قبل، وذلك نظراً لأن تمتع السائق بتلك الخصائص سوف يساعده على التكيف مع المشكلات اليومية التي يتعرض لها.

وقد لخص أبو النيل مجموعة من الخصائص والقدرات المطلوبة للنجاح في مهنة السياقة تتمثل في الآتي:

١ - السمات السيكولوجية التي تتضمن عدم التقلب المزاجي، والثبات الإنفعالي والقدرة على ضبط النفس عند التعرض للمواقف الصعبة وحسن التصرف في الوقت المناسب، واللباقة في التعامل مع المسافرين، والقدرة على امتصاص غضبهم، إضافة إلى الثقة بالنفس والإتصاف بالروح المعنوية المرتفعة.

٢ - القدرات الجسمية والعقلية التي تتعلق بالإنتباه واليقظة المستمرة، والتركيز وسط أشياء مشتتة، والذكاء العام وسرعة البديهة، والتأزر بين حركة العينين واليدين والقدمين، إضافة إلى حدة كل من حاستي السمع والبصر.

٣ - القدرات المهنية التي تتمثل في الإلمام بالمعلومات الميكانيكية والكهربائية الخاصة بتحديد الأعطال في السيارة، والإلمام بمكونات وأجهزة وآلات السيارة وكيفية عمل وأهمية كل منها، من أجل المساعدة في مواجهة الطوارئ والأعطال الخفيفة العابرة، والمعرفة بأنواع الزيوت والوقود المختلفة معرفة بسيطة حتى يتمكن من التصرف ضمن هذه المعلومات، وكذلك الإلمام بطريقة استخدام مضخة الحريق، ومعرفته بالشوارع والمداخل الفرعية الموجودة في المنطقة التي يمر بها.

٤ - القدرات العلمية التي تتلخص في القدرة على القراءة والكتابة لما تتطلبه هذه الوظيفة من معرفة السائق بالأرقام للدلالة على الشوارع، وقراءة اللافتات التي ترشد إلى الأماكن، إضافة إلى معرفة إشارات المرور، والسير بموجب خرائط الطرق المتعلقة بالسفر (أبو النيل، ١٩٨٥).

هذا ويتلقى سائقو السيارات العمومي لنقل الركاب في ظل وجود السلطة الوطنية الفلسطينية دورة تدريبية شاملة، تتضمن مواد نظرية وعملية تشمل مواضيع متعددة منها (تعرف المركبة ميكانيكياً، والإلمام بجغرافية فلسطين، وبقوانين السير، وخطوات إطفاء الحريق، ومبادئ الإسعاف الأولي، وآداب وسلوكيات مهنة السياقة) ويتم ذلك من جانب مدرّبين متخصصين في كليات تعليم أساسيات مهنة السياقة التابعة للسلطة الوطنية الفلسطينية (كلية الشهيد أبو جهاد، ٢٠٠١).

ويعرض السائق أثناء قيادته للسيارة لمثيرات خارجية مختلفة تشكل خطورةً عليه أهمها: الإهتزازات والضوضاء، والتعرض لدرجات إضاءة مختلفة أثناء الليل، والتقلبات الجوية، والسير لساعات طويلة دون راحة، مما ينجم عنه أمراض يكون السائق عرضة لها مثل الروماتزم وآلام الظهر، وضغط الدم، وأمراض العيون، والصداع، وآلام الرأس، وأمراض الجهاز التنفسي والأمعاء، والأمراض العصبية (طبيبه، ١٩٩٨).

ويرى القائمون على الدراسة الحالية أن تقصي المشكلات التي يتعرض لها سائقو سيارات نقل الركاب العمومي - الخطوط الخارجية خلال انتفاضة الأقصى، يمثل مطلباً وطنياً وحضارياً وبحثياً، نظراً لما قدمته هذه الفئة وتقدمه من جهود جبارة في سبيل اختراق سياسة العزل الجماعي التي اتبعتها سلطات الاحتلال الإسرائيلي، حيث كانت فئة السائقين دوماً في الخنادق الأولى من خطوط المواجهة، وإن التعرف على المشكلات التي واجهتهم من شأنه أن يدفع المسؤولين باتجاه اتخاذ الإجراءات الكفيلة للتقليل من حدة هذه المشكلات، والتخفيف عن السائق الذي كان ضحية للأوضاع الاقتصادية والأمنية السيئة.

هذا ويعتبر تسليط الضوء على هذه المشكلات أيضاً من الأهمية بمكان كي يضع كثير من المسؤولين في كليات تدريب سائقي السيارات العمومي أمام مسؤولياتهم في إعداد خطط تدريبية أكثر عمقاً وجدية، بما يتناسب مع الأوضاع التي يمر بها الشعب الفلسطيني خلال انتفاضة الأقصى، من أجل أن يصبح سائقو سيارات نقل الركاب العمومي أهلاً لما يواجهونه من مصاعب ومخاطر على الطرق، والتصدي لها بكل حزم وشجاعة ومسؤولية ودقة، واتباع أسس السياقة الصحيحة في كل الظروف، والتصرف السليم إزاء ما يتعرض له السياره وركابها من أخطار في الوقت المناسب، وهذا ما ركزت عليه الدراسة الحالية.



## أهداف الدراسة:

- تسعى الدراسة الحالية إلى تحقيق الأهداف الآتية:
1. التعرف على أهم المشكلات التي تواجه سائقي سيارات نقل الركاب العمومي الذين يعملون على الخطوط الخارجية في محافظة نابلس الفلسطينية، نتيجة لسياسات القمع الإسرائيلي خلال أحداث انتفاضة الأقصى.
  2. تحديد دور كل من متغيرات (الحالة الاجتماعية، وعدد الأفراد المعالين، والعمر، والمستوى التعليمي، وخط سير السيارة) في التعرف إلى المشكلات التي تواجه سائقي سيارات نقل الركاب العمومي \_ الخطوط الخارجية \_ خلال انتفاضة الأقصى في محافظة نابلس.

## أسئلة الدراسة:

- حاولت الدراسة الحالية الإجابة عن الأسئلة المهمة الآتية:
1. ما أهم المشكلات التي تواجه سائقي سيارات نقل الركاب العمومي خلال انتفاضة الأقصى في محافظة نابلس نتيجة سياسات القمع الإسرائيلي؟
  2. هل للحالة الاجتماعية (أعزب، متزوج) دور في التعرف إلى المشكلات التي تواجه سائقي سيارات نقل الركاب العمومي خلال انتفاضة الأقصى في محافظة نابلس، والناجمة عن سياسات الحصار الجماعي والإغلاق الإسرائيلية؟
  3. هل لعدد الأفراد المعالين (٤ أشخاص فأقل، ومن ٥ - ٨ أشخاص، و ٩ أشخاص فأكثر) دور في التعرف إلى المشكلات التي تواجه سائقي سيارات نقل الركاب العمومي خلال انتفاضة الأقصى في محافظة نابلس نتيجة ممارسات جيش الاحتلال الإسرائيلي؟
  4. هل للعمر (أقل من ٣٠ سنة، ومن ٣٠ إلى أقل من ٤٠ سنة، و ٤٠ سنة فأكثر) دور في التعرف إلى المشكلات التي تواجه سائقي سيارات نقل الركاب العمومي خلال انتفاضة الأقصى في محافظة نابلس نتيجة الممارسات التعسفية الإسرائيلية؟
  5. هل للمستوى التعليمي (ابتدائي، وإعدادي، وثانوي، وأعلى من الثانوية العامة) دور في التعرف إلى المشكلات التي تواجه سائقي سيارات نقل الركاب العمومي خلال انتفاضة الأقصى في محافظة نابلس بسبب الممارسات الإسرائيلية القمعية؟
  6. هل لخط سير السيارة (من مدينة إلى مدينة أخرى، ومن قرية إلى مدينة) دور في التعرف

إلى المشكلات التي تواجه سائقي سيارات نقل الركاب العمومي خلال انتفاضة الأقصى في محافظة نابلس نتيجة لسياسات جيش الاحتلال الإسرائيلي؟ .

### فرضيات الدراسة:

لقد انبثقت عن أسئلة الدراسة السابقة الفرضيات الخمس الآتية:

١. لا توجد فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى الدلالة ( $\alpha = 0,05$ ). في التعرف إلى المشكلات التي تواجه سائقي سيارات نقل الركاب العمومي خلال انتفاضة الأقصى في محافظة نابلس كما يراها السائقون أنفسهم، تعزى لمتغير الحالة الاجتماعية.
٢. لا توجد فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى الدلالة ( $\alpha = 0,05$ ) في التعرف إلى المشكلات التي تواجه سائقي سيارات نقل الركاب العمومي خلال انتفاضة الأقصى في محافظة نابلس كما يراها السائقون أنفسهم، تعزى لمتغير عدد الأفراد المعالين.
٣. لا توجد فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى الدلالة ( $\alpha = 0,05$ ) في التعرف إلى المشكلات التي تواجه سائقي سيارات نقل الركاب العمومي خلال انتفاضة الأقصى في محافظة نابلس كما يراها السائقون أنفسهم، تعزى لمتغير العمر.
٤. لا توجد فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى الدلالة ( $\alpha = 0,05$ ) في التعرف إلى المشكلات التي تواجه سائقي سيارات نقل الركاب العمومي خلال انتفاضة الأقصى في محافظة نابلس كما يراها السائقون أنفسهم، تعزى لمتغير المستوى التعليمي.
٥. لا توجد فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى الدلالة ( $\alpha = 0,05$ ) في التعرف إلى المشكلات التي تواجه سائقي سيارات نقل الركاب العمومي خلال انتفاضة الأقصى في محافظة نابلس كما يراها السائقون أنفسهم، تعزى لمتغير خط سير السيارة.

### أهمية الدراسة:

ترجع أهمية الدراسة الحالية في كونها:

١. الأولى في فلسطين التي تسلط الضوء على المشكلات التي تواجه سائقي سيارات نقل الركاب العمومي ولا سيما خلال انتفاضة الأقصى (على حد علم القائمين على هذه الدراسة).
٢. الإمام بالمشكلات التي ظهرت لدى سائقي سيارات نقل الركاب العمومي - الخطوط

الخارجية - خلال انتفاضة الأقصى في محافظة نابلس جراء سياسة الحصار الجماعي التي تنتهجها قوات الإحتلال الإسرائيلي .

٣ . معرفة دور المتغيرات التي تتناولها الدراسة مثل الحالة الإجتماعية ، وعدد الأفراد المعالين ، والعمر ، والمستوى التعليمي ، وخط سير السيارة ، في التعرف إلى المشكلات التي تواجه سائقي سيارات نقل الركاب العمومي العاملين على الخطوط الخارجية بين القرى والمدن الفلسطينية في محافظة نابلس .

٤ . من الممكن لتتأج هذه الدراسة أن تساعد من الناحية النظرية في التعرف إلى المشكلات العديدة التي تواجه سائقي سيارات النقل العمومي خلال انتفاضة الأقصى ، وبالتالي وضع آليات دقيقة للتغلب عليها . أما من الناحية التطبيقية فإنه يمكن للمسؤولين في وزارة المواصلات الفلسطينية والمسؤولين عن تدريب السائقين وتأهيلهم ، الاستفادة من نتائجها في وضع البرامج العلاجية الشافية لهذه المشكلات أو التخفيف من حدتها على الأقل ، مما يتوقع أن يؤثر إيجاباً على سلوك هؤلاء السائقين ومعنوياتهم وأنشطتهم .

### التعريفات الإجرائية:

فيما يلي عرض لأهم مصطلحات الدراسة التي تحتاج إلى تعريف وتوضيح وهي كالآتي :  
**انتفاضة الأقصى:** وهي عبارة عن هبة جماهيرية فلسطينية بدأت في ٢٨/٩/٢٠٠٠ م ، وذلك كردة فعل جماهيرية لاقتحام زعيم الحرب الإسرائيلي شارون لساحات المسجد الأقصى المبارك ، وعمت جميع المدن والبلدات والقرى والمخيمات الفلسطينية ضد سياسة القمع الإسرائيلية ، وطلباً للحرية والإستقلال بدولة فلسطينية مستقلة عاصمتها القدس الشريف .  
**سائق سيارة نقل الركاب العمومي:** هو الشخص الحاصل على رخصة قيادة مركبة عمومية لغاية سبعة ركاب ، بموجب ترخيص من دائرة السير ، والذي اجتاز بنجاح الدورة النظرية الخاصة بسائقي سيارات نقل الركاب العمومي ، ويعمل على أحد الخطوط الخارجية المسجلة في دائرة الترخيص الفلسطينية ، ضمن إحدى مجتمعات نقل الركاب العمومي التابعة لبلدية نابلس ، ويحمل رقم بيرمت (تصريح) خاص بالمركبة التي يقودها .

**الطرق الإلتفافية:** وهي الطرق التي صادرها جيش الإحتلال الإسرائيلي من أراضي المواطنين الفلسطينيين ، وتربط المستوطنات الإسرائيلية المقامة على أراضي الضفة الغربية بعضها ببعض ، حيث تم شقها عقب اتفاقية أوسلو بين إسرائيل ومنظمة التحرير الفلسطينية

عام ١٩٩٣، كجزء من نظرية الأمن الإسرائيلية من أجل توفير الحماية السريعة للمستوطنين .  
**مشكلات السائقين:** هي عبارة عن الصعوبات أو العقبات التي يعاني منها سائقو سيارات نقل الركاب العمومي العاملين على الخطوط الخارجية بين القرى والمدن الفلسطينية خلال انتفاضة الأقصى، جراء سياسة القمع والإغلاق الإسرائيلي، وهذه المشكلات متعددة المجالات، وقد عبر عنها السائقون خلال المقابلات التي تم إجرائها معهم، إذ تم تقسيمها إلى: المشكلات الأمنية، ومشكلات تتعلق بالطرق الخارجية بين المدن والقرى الفلسطينية، ومشكلات تتعلق بالركاب، ومشكلات مادية وإقتصادية، ومشكلات عائلية، والتي يمكن قياسها جميعاً عن طريق استجابات أفراد عينة الدراسة على الأداة المطورة من جانب القائمين على هذه الدراسة .

### حدود الدراسة وافترضاياتها:

تتمثل أهم حدود الدراسة الحالية وافترضاياتها في الآتي :

- ١ . اقتصر هذه الدراسة على سائقي سيارات نقل الركاب العمومي العاملين على الخطوط الخارجية في محافظة نابلس، والتي أجريت بين شهري تموز (يوليو) وأيلول (سبتمبر) من عام ٢٠٠١م وخلال انتفاضة الأقصى الفلسطينية، وبعد عام كامل على انطلاقتها .
- ٢ . افترضت الدراسة أن الأداة المستعملة لقياس المشكلات التي تواجه سائقي سيارات نقل الركاب العمومية التي طورها القائمون على الدراسة الحالية هي أداة صادقة في قياس الأهداف التي وضعت من أجلها .
- ٣ . افترضت الدراسة الحالية أن العينة التي تم اختيارها هي عينة ممثلة للمجتمع الأصل .

### الدراسات السابقة

رغم خلو الأدب التربوي من دراسات ميدانية حول مشكلات السائقين خلال الحروب، فقد عمل القائمون على الدراسة الحالية على مراجعة ما توفر من دراسات حول مشكلات السياقة والسائقين في الظروف العادية في عدد من الدول العربية والاجنبية .  
من بين أهم الدراسات التي دارت حول مشكلات السائقين ما قام به (عبد الغني، ١٩٨٥) من دراسة هدفت إلى التعرف على تسجيل الحوادث على الطرق الطويلة في السعودية، حيث

اشارت إلى أن إحصاءات الحوادث المرورية ينقصها الكثير من المعلومات المهمة والمطلوبة في اتخاذ القرارات الهندسية بتعديل تقاطع معين أو إصلاح منحني معين بناءً على الحوادث التي يتسبب فيها تصميمه الحالي .

وترجع الدراسة أسباب نقص المعلومات المتوافرة لدى المرور إلى طريقة تسجيل بيانات الحوادث أثناء التحقيق فيها . حيث تركز على مواقع السيارات الدقيقة أثناء الحادث وعلى وجهة كل منها بالتحديد أثناء الحادث ، كذلك يوجد قصور واضح في تسجيل الحوادث البسيطة التي لا ينتج عنها إصابات أو وفيات ، وعدم تطرق التقارير والإحصاءات إلى الخسائر التي تصيب الممتلكات العامة أو إلى عدد الوفيات الناجمة عن الحادث .

وأتبعت في الدراسة عدة أساليب منها تحليل عينات عشوائية من تقارير الحوادث المرورية من جانب سائقي السيارات ثم توزيع استبانة لرجال المرور في كل من الدمام والرياض وجدة ، حيث اتفبع منه أن رجال التحقيق في إدارة المرور يتفقدون على عدم تسجيل الحوادث البسيطة ، وعدم الاهتمام بالتحديد الدقيق لمواقع السيارات واتجاهاتها أثناء الحادث وذلك لاعتبارات أهمها ضيق الوقت واضطرارهم لتلبية قرابة أربعة نداءات للحوادث في كل ساعة .

وطبق (بروك وبيرسون ، ١٩٨٥) دراسة هدفت إلى تفصي أسباب حوادث السيارات الصغيرة العائدة إلى تلف إطارات السيارات أثناء السير عن طريق سجلات حوادث السيارات في شركة أرامكو بالسعودية عن الفترة ما بين (١٩٧٧م إلى ١٩٨٤م) واتضح منها أنه من بين (٣٦٢٧) حادثة كان تلف الإطارات سبباً في (٩١) منها . وقد استعرضت الدراسة أدبيات البحث في هذا الموضوع عالمياً ، كما استعرضت سجلات الحوادث العائدة لتلف الإطارات في الولايات المتحدة الأمريكية . بعد ذلك قامت الدراسة بتوجيه استبانة إلى عينات مختلفة من سائقي السيارات في السعودية بلغت (٣٧٠٠) سائق ، ودارت الاستبانة حول خبراتهم في استخدام الإطارات .

وبالإضافة إلى ذلك قام فريق الدراسة بمراجعة الخصائص الفنية للإطارات من واقع كتيبات المواصفات المتوفرة عند الوكلاء بالإضافة إلى مناقشات مع الوكلاء أنفسهم .

وقد خلصت الدراسة إلى أن نسبة الحوادث الناتجة عن تلف الإطارات في السعودية هي أعلى من نظيراتها في أوروبا وأمريكا وهي (٢, ٥٪) من مجموع حوادث السيارات مقابل (١ - ٢, ٤٪) في أوروبا والولايات المتحدة الأمريكية . وكان انخفاض الضغط في الإطار عن معدله المطلوب هو أهم عوامل التلف المتسبب للحوادث ، وذلك لأن انخفاض الضغط

يسبب ارتفاع درجة حرارة الإطار .

وتوصلت الدراسة أيضاً إلى تأثير العوامل الخارجية مثل حرارة الجو، وحرارة سطح الطريق، وعدم وضوح معالم الطريق، مما يؤدي إلى تعرض الإطارات لظروف تشغيل قاسية ويسبب تلفها. كما تعرضت إلى عوامل نقص تسهيلات صيانة الإطارات مثل محطات الكشف والصيانة للإطارات، ونقص معرفة سائقي السيارات بقواعد استخدام الإطارات التي تحددها مواصفات الشركة الصانعة، والتي تؤثر في زيادة التعرض للحوادث الناتجة عن تلف الإطارات.

وأجريت دراسة أخرى حول مشكلات السلامة على الطرق في المملكة العربية السعودية من جانب (أرجن ورفاقه، ١٩٨٦) تم فيها تحديد تسعة أهداف فرعية لتحقيق هدفها العام المتمثل في حصر مشكلات السلامة على الطرق، ولكل هدف منها دراسة مستقلة وتقرير مستقل بحيث تم ضمها جميعاً في مجلد واحد تناول الآتي:

(١) دور العوامل الإنسانية في السلامة على الطرق الطويلة: حيث تم الاعتماد على سجلات الحوادث وعلى مقابلات أجراها الفريق مع مستخدمي الطرق الطويلة. وبعد إجراء التحليلات الإحصائية توصلت الدراسة إلى عدد من النتائج أهمها أن العوامل الإنسانية في ظل ظروف هندسية معينة للطريق تكون أساسية ورئيسية كسبب للحوادث، ولكن إذا تحسنت حالة الطرق يمكن تقليل هذه المخاطر.

(٢) دور السيارة في السلامة على الطرق: وذلك عن طريق جمع معلومات عن تأثير الصيانة الدورية للسيارة على تأمين السلامة لركابها عن طريق توزيع استبانة وإجراء مقابلات مع مستخدمي الطريق، حول أنواع الفحص الفني التي يجريها السائقون لسياراتهم قبل رحلاتهم. وتوصلت الدراسة إلى عدد من الاستنتاجات بخصوص ضرورة توجيه برامج إعلامية وإرشادية للمواطنين حول أنواع الصيانة الفنية المطلوبة قبل الرحلات الطويلة.

(٣) الخدمات الطبية الطارئة على الطرق السريعة: وذلك عن طريق جمع بيانات عن كفاءة المستشفيات في تقديم الخدمات الطبية الطارئة وجمع بيانات عن سيارات الإسعاف، وحساب الوقت الواقع بين تلقي البلاغ والوصول إلى مكان الحادث، وطرح توصيات بخصوص نظام الخدمات الإسعافية الطارئة.

(٤) تأثير أعمال الصيانة على السلامة في الطرق الطويلة: حيث عملت الدراسة على مسح أعمال الصيانة والإنشاءات على الطرق وأشكال علامات التحذير ومسافات مساراتها عن مناطق



العمل . وتوصلت الدراسة من هذا المسح إلى عدم وجود نظام لإشارات التحذير وعلامات التحويل ، وإذا وجد مثل هذا النظام فهو غير متكامل . وانتهت الدراسة إلى تصميم نظام متكامل لإشارات التحذير والتحويلات بهدف تقليل الإعاقات على طريق السيارات وتحسين أوضاع السلامة على الطريق ، كما تضمنت الدراسة صوراً واقعية للممارسات الخاطئة لأعمال الصيانة وإشارات التحذير .

(٥) تحديد التقاطعات الخطرة وتنظيمها : وذلك من خلال الملاحظات الميدانية وسؤال رجال الشرطة والمرور واستعراض البيانات المتوفرة عن الحوادث والتي توصلت إلى أن هذه التقاطعات لا تتوافر فيها الخصائص الهندسية المناسبة ، كما تنقصها الإشارات المرورية والعلامات الإرشادية ، وتوصلت إلى ضرورة إنشاء إدارة لتحليل معلومات الحوادث الخطرة لسرعة اكتشاف الأخطار واتخاذ الإجراء المناسب .

(٦) التحقيق في الحوادث : حيث استعرضت وسائل التحقيق في الحوادث المتبعة في إدارة المرور ومقارنتها بالوسائل المتبعة في التحقيق عالمياً ، وقد توصلت الملاحظات الميدانية لعملية التحقيق في الحوادث إلى عدد من المشكلات التي تواجه عملية التحقيق ، وتوصلت أخيراً إلى عدد من التوصيات بخصوص تحسين طريقة التحقيق وتسجيل معلومات الحوادث . (٧) تأثير التصميم الهندسي للطريق على سلامة المرور : حيث توصلت الدراسة إلى عدد من النتائج أهمها قصور النواحي الهندسية عن الوفاء بمتطلبات السلامة ، وصعوبة الرؤية المتبادلة بين السيارات العابرة للتقاطع .

(٨) إصدار رخص القيادة : حيث قامت الدراسة باستعراض المتطلبات الواجب توافرها لإصدار رخص القيادة ، واقتضى ذلك زيارات لمدارس قيادة السيارات وتوزيع استبانات لقياس مدى معرفة الناجحين في هذه المدارس للمعلومات الضرورية اللازمة للقيادة الآمنة . وتوصلت الدراسة إلى بعض التوصيات الهادفة إلى تحسين برامج تعليم القيادة .

وقام (السيف ورفاقه ، ١٩٨٦) بإجراء دراسة حول أسباب ارتفاع نسبة إصابات حوادث المرور في كل من منطقة مكة المكرمة والمنطقة الشرقية ، حيث لاحظ الباحثون أن منطقتي مكة المكرمة والمنطقة الشرقية من أكثر مناطق المملكة في ارتفاع معدل إصابة الأفراد بالمقارنة بأعداد المركبات الداخلة في حوادثهم ، إذ تشير إحصاءات المرور في دول مجلس التعاون الخليجي (عام ١٩٨٥م) أنه في كل سيارة تشترك في حادث بمكة المكرمة يصاب أكثر من فرد في هذا الحادث ، وهي نسبة عالية بالمقارنة بالنسبة لعدد الأفراد إلى الحوادث والتي تبلغ حوالي (١ ، ٦)

فرداً مصاباً لكل ١٩, ٣ سيارة تشترك في حادث.

وهدفت هذه الدراسة بناءً على الملاحظة السابقة إلى دراسة العوامل النفسية والاجتماعية الكامنة خلف هذه الظاهرة، وذلك بغرض اتخاذ التدابير الكفيلة بتقليل نسبة ضحايا الحوادث. وتقوم خطة جمع البيانات على الرجوع للإحصاءات الرسمية، بالإضافة إلى توجيه استبانة وإجراء مقابلات متعمقة على عينات من السائقين ورجال المرور والأطباء وسكان المناطق القريبة من الحوادث.

وأجرى كل من (عبد الغني، ورفاقه، ١٩٨٦) دراسة هدفت إلى تحديد حالة السير وسرعة السيارات على مجموعة من الطرق، واقتراح السرعة القصوى عليها واقتراح برنامج لتطبيق نظام تحديد السرعات. وقد تم توزيع الباحثين على (٣٦) موقعاً بمدينة الدمام لدراسة متوسط السرعة الملائمة للسيارات المارة بهذا الموقع في غير ساعات الذروة. وقام الباحثون باستخدام الرادار اليدوي في تحديد هذه السرعات بناءً على البيانات التي تم جمعها ومراجعتها من جانب الباحث الرئيسي. وقد توصلت الدراسة إلى إستراتيجية خاصة بتطبيق نظام تحديد السرعات التي لا ينبغي على السائق تجاوزها في شوارع الدمام، وذلك من حيث اللوحات المرورية المطلوبة وطريقة تنفيذ رجال المرور للأنظمة والاعتبارات الواجب مراعاتها في تنفيذ النظام. وتم تصميم خريطة للسرعات المحددة، وإعداد خطة لتحديد السرعات والأنظمة الواجب مراعاتها لتطبيق النظام المقترح. ويمكن الاستفادة من هذه الدراسة على النحو الآتي:

١. نشرة توجيهية لرجال المرور خصوصاً المبتدئين والمنضمين إلى هذه الإدارة حديثاً، إذ سيفيدهم ذلك في تفهم وضع المدينة مرورياً وتوضيح خطورة التقاطعات والطرق التي كشفت الدراسة عن أن معدل السير فيها سريع.

٢. نشرة إرشادية: لتوزيعها على المواطنين وقادة الرأي العام في المدينة أثناء أسابيع المرور وذلك لزيادة معرفتهم بالأوضاع الخاصة للمرور في مدينتهم.

وركزت دراسة (آل شارع ورفاقه، ١٩٨٧) على تحليل الخصائص النفسية والاجتماعية المتعلقة بسلوك قيادة السيارات بالمملكة العربية السعودية، حيث اهتمت بتحليل إحصاءات وأسباب حوادث السيارات في المملكة ووجدت أن ٨٤٪ من الحوادث تعود إلى سلوك السائق. وقد هدفت الدراسة إلى تحديد وتحليل الخصائص النفسية والاجتماعية لسلوك السائقين والتعرف على التصرفات والعادات الشائعة والمسببة للحوادث لأخذ ذلك في الاعتبار في برامج سياسات القيادة الآمنة وتعليم سلامة المرور. وطورت الدراسة لذلك مقاييس

لتحليل سلوك القيادة شملت استبانة تتعلق بسلوك قيادة السيارات ومقياس سمات الشخصية واختباراً خاصاً بالمعلومات المرورية .

وكشفت الدراسة عن وجود نمط عام لسلوك قيادة السيارات يتسم بالميل إلى المخاطرة ، وعدم اتباع قواعد السلامة والأمان ومراعاة النظم وآداب المرور . وأن هناك ارتباطاً قوياً بين هذا النمط السلوكي وارتفاع معدلات الحوادث والمخالفات المرورية التي تقع على الشوارع والطرق . فقد كشفت الدراسة عن أن ٤٦٪ من السائقين يتعرضون لحادث أو أكثر خلال فترة قيادتهم و ١٠٪ معرضون للإصابة نتيجة للحوادث ، كما أن ٤٣٪ يقومون بارتكاب مخالفات مرورية وأن ٦٦٪ يقودون سياراتهم بسرعة زائدة عن الحد الأعلى المسموح به . كما كشفت الدراسة عن معدل للمخاطرة أعلى ، وتعرض للحوادث أكبر بين الشباب من السائقين وصغار السن وانتشار نسبة أعلى من المخالفات والتصرفات المسببة للحوادث ، بالإضافة إلى الارتباط بين سمات الشخصية ونقص المعلومات المرورية ونسبة ارتفاع الحوادث .

ومن بين الدراسات المرورية الأخرى ما قام به (عبد الغني وزملاؤه، ١٩٨٧)، والتي هدفت إلى تحديد أوزان الحمولات والشاحنات المتحركة على الطرق الخارجية بين المدن، وتحديد نظام للرسوم الواجب فرضها على هذه الشاحنات بهدف استخدامها في إعادة إصلاح هذه الطرق .

ولجمع البيانات لهذه الدراسة ، فقد تم إجراء مقابلات مع سائقي الشاحنات لتحديد الأضرار والعوامل المتسببة في تلف الطريق الناتج عن الحمولات الزائدة بعد اختيار سبع محطات لتوزين الشاحنات ومراقبة المرور ، وأربع مراكز للمرور في المنطقة الشرقية السعودية ، وذلك لتحديد حجم الحركة المرورية ومقدار الأوزان الزائدة على الشاحنات ، ومدى حوادث التدهور الذي نتج عن هذه الحمولات الزائدة .

وقد أوضحت الدراسة أن حركة الشاحنات على الطرق تتراوح بين (١٠٪-٥٨٪) من إجمالي الحركة المرورية ، واتضح في جميع المراكز التي شملتها الدراسة أن نسبة عالية من الشاحنات تتجاوز أطوالها وعرضها وأوزانها الحدود المسموح بها . واتضح من الدراسة أن هذه الحمولات الزائدة تشكل دماراً للطرق التي تمر عليها ، وانتهت بعد تحديد تكاليف إصلاح الآثار التي تحدثها الحمولات الزائدة وقيمة الغرامة المستحقة على مخالفة أنظمة وزارة المواصلات إلى اقتراح طريقة لتقدير الرسوم الواجبة على هذه الشاحنات .

وطبق (صليل ورفاقه، ١٩٨٨) دراسة حول مشروع سلامة المشاة، حيث أوضحت إحصاءات الإدارة العامة للمرور أن حوادث المشاة التي وقعت عامي (١٩٨٦ و ١٩٨٧) قد بلغت (٥٠٠٠) حادثة. ولكن لم تبين الإحصاءات المذكورة تصنيفاً لهذه الحوادث من حيث توزيع المصابين حسب العمر، والمنطقة، والمهنة، والعوامل الخاصة بسبب الحادث مثل: سلوك المشاة، وسلوك قائد السيارة، وتصميم مسارات المشاة، ومكان الحادث. لذا، فقد هدفت هذه الدراسة إلى تحديد هذه العوامل من خلال إعادة تحليل البيانات المتوفرة لدى إدارة المرور، وتحديد الأسباب المرتبطة بارتفاع حوادث المشاة، وتحليل الاتجاهات النفسية المتبادلة بين المشاة وقائد السيارة وذلك من خلال جمع بيانات ميدانية حول هذا الموضوع. وخلصت الدراسة إلى اقتراح نموذج التصميم الأمثل لمسارات المشاة وعلاماتهم الإرشادية على الطرق واقتراح خطة توعية للمشاة وسلوكياتهم الواجبة عند استخدام الطرق.

وأجرى هكاميز (Hakamies-Blomqvist, ١٩٩٥) دراسة عن كبار السن من السائقين في فنلندا ولا سيما من حيث سلامة المرور من جهة وسلوكهم أثناء السياقة من جهة ثانية، ولا سيما بعد أن زاد عددهم في السنوات الأخيرة بسبب ارتفاع نسبة ذوي الأعمار الكبيرة في الدول المتقدمة واستمرار كبار السن في السياقة رغم التقدم في العمر. وقد أشارت إحصائيات شركات تأمين السيارات في فنلندا إلى زيادة عدد الحوادث القاتلة بفعل سلوك السائقين من فئة كبار السن الذين اجتازوا الخامسة والستين من العمر، حيث تبين وجود مشكلات لديهم نحو الإنتباه عند التقاطعات ومفارق الطرق وعند الظلام.

وهدف دراسة كراوز (Krause, ١٩٩٦) إلى تقصي دور العوامل النفسية المرتبطة بالأم الظهر والرقبة التي تسببها طبيعة العمل لدى السائقين، حيث تم توزيع استبانة على (١٤٤٩) من سائقي سيارات النقل العمومي في مدينة سان فرانسيسكو الأمريكية ممن زاروا الأطباء لأنهم يشكون من آلام جسمية ونفسية مختلفة. واشتملت الإستبانة على فقرات لها علاقة بالأمر الخاصة الفردية وبالنواحي المهنية وبالعوامل النفسية المرتبطة بالعمل، كما تمت متابعتهم لمدة خمس سنوات متتالية. وقد تم قياس عبء العمل الجسmani عن طريق حساب عدد الساعات الأسبوعية والسنوية للسياقة، أما عن مدى انتشار آلام الظهر والرقبة، فقد قاسه الباحث عن طريق الإستبانة، في حين تم وضع وثائق الشركة للتعرف على تاريخ الحالات المهنية والمرضية في آن واحد. وتمثلت أهم متغيرات الدراسة في العبء الجسmani الذي يقوم به السائقون، ونوعية الحافلة، والجنس، ومقاييس وقدرات الجسم البشري.

وقد أشارت نتائج الدراسة إلى أن الأسباب النفسية والجسدية كان لها علاقة بآلام العمود الفقري وأن أكثر العوامل المؤثرة في إيجاد آلام الظهر والرقبة ومخاطرها تتمثل في طابع الأثوثة عند السائقات، وطول السائق ووزنه، وعدد سنوات السياقة التي قضاها في المهنة، وعدد ساعات السياقة الأسبوعية، وعدد فترات الراحة التي يقضيها السائق، ونوعية الحافلة، ومشكلات ظروف العمل، وتكرار مشكلات العمل، والمطالب النفسية، ومقدار التركيز في العمل، وعدم الرضا عن العمل، وضعف الدعم من جانب المشرفين على السائقين. لذا، فإن مثل هذه العوامل قد أدت إلى التنبؤ بحدوث إصابات في العمود الفقري وآلام في الظهر والرقبة. أما عامل العمر فلم يكن له تأثير في تلك الآلام أو الإصابات.

وأجرى مكفيتي (McVittie, 1996) دراسة حول سائقي الشاحنات من حيث الإنهاك المفرط من ناحية التكرار في عملية التنقل والتكاليف المادية الناجمة عن ذلك. وبعد توزيع استبانة ترتيب العوامل المؤثرة في العمل، قام سائقو الشاحنات والمشرفون على تحركاتهم بترتيب عشرة متغيرات لها علاقة بالعمل الذي يقومون به وهي: الولاء للمشرف، والرواتب الجيدة، والعمل المثير، وتقدير العمل المنجز، والأمن الوظيفي، والشعور بالوجود الحقيقي في العمل، والنظام المناسب والعادل خلال العمل، وظروف العمل الملائمة، والمساعدة في حل المشكلات الشخصية، والترقيات أو الترفيعات في مجالات العمل المختلفة. وقد أظهر استخدام كل من اختبار (ت) والتحليل المجمع للمتغيرات واستجابات الفئات المستهدفة، اختلافاً كبيراً في المتغيرات بين سائقي الشاحنات والمسؤولين أو المشرفين على تحركاتهم، حيث كانت الإستجابات ٤٠٪ و ٦٠٪ على التوالي.

وحاولت دراسة بوتس (Botes, 1997) تقصي اتجاهات سائقي التاكسي نحو قوانين المرور وتشريعاته. وكان من بين أهم المشكلات التي تم تحديدها عن طريق استبانة وزعت على السائقين هي: ضعف العلاقة بين قوانين المرور والجدية في تنفيذها من جانب السائقين، وفقدان احترام الناس للسائقين، وزيادة عدد المشتغلين في مهنة السياقة، وشدة المنافسة بينهم. وقد أشارت النتائج إلى الحاجة الماسة إلى عقد دورات تدريبية لهؤلاء السائقين من وقت لآخر للتطرق إلى هذه المشكلات، مع وضع الوسائل العملية لحلها ولا سيما الربط بين قوانين السير والأمن والأمان على الطرق.

وطبقت جراينر (Greiner, 1997) دراسة عملت على تقصي دور الضغوط النفسية المهنية في تناول السائقين للكحول. ونظراً للإستخدام المحدد بالمقاييس المعتمدة على الضغوط النفسية للتقارير الفردية، فقد اثارَت مشكلات عدة حول الصحة الجسدية والصحة النفسية لسائقي

الحافلات، مما أدى إلى اقتراح تصميم خاص بالدراسة يتمثل في استخدام مقاييس الضغوط الهادفة جنباً إلى جنب مع المقاييس الذاتية. ويرتكز هذا التصميم على مبدأ المعارف المتعددة ومبدأ خدمة المجتمع ومبدأ النظرية الموجهة. واعتماداً على ذلك كله فإنه قد تم تطبيق هذه الدراسة على سائقي الحافلات في بعض مناطق مدينة سان فرانسيسكو الأمريكية لتقصي مدى تأثير ضغوط العمل النفسية على تناول الكحول. وقد تم قياس هذه الضغوط عن طريق ثلاثة أساليب: (١) عوامل الضغوط النفسية الهادفة كخصائص للعمل الفني المنظم تم قياسها عن طريق ملاحظين مدربين على تقييم العمال بصورة فردية (٢) وعوامل الضغوط النفسية القائمة على التقارير الذاتية كما تم تكرارها بين عشرين من مشكلات العمل (٣) وعوامل الضغوط النفسية كما توضحها المشاعر العميقة نحو كل مشكلة من هذه المشكلات العشرين.

وقد أشارت نتائج الدراسة إلى وجود شكاوي حول وجود مشكلات جسمية وعقلية وعاطفية، وقلة الوقت المخصص للراحة، ووجود الحواجز بين العاملين، وظهور أثر مخاطر تناول الكحول على طبيعة العمل.

وأجرت بيرري (Berry, ١٩٩٨) دراسة للكشف عن العلاقة المعقدة بين جنس العامل وطبيعة العمل الذي يقوم به ولا سيما سائقات سيارات تكسي الاجرة في مدينة هاليفاكس الكندية. فالعمل في مصنع تقليدي يسيطر عليه الرجال يجعل عنصر النساء يثير اهتمام الزوار والعاملين في الصحافة ووسائل الاعلام كوسيلة للهو والتسلية. وتعكس هذه الصورة وجهة نظر الناس بصورة عامة نحو هذه الظاهرة، خاصة وان الناس ترى في مهنة سياقة تكسي الاجرة التي يسيطر عليها عنصر الذكور، مما يجعل من عمل النساء فيها يمثل الاستثناء في مهنة ثقافتها في الغالب تمثل ثقافة رجال. وأشارت نتائج الدراسة الى كثرة الاسئلة التي يطرحها الركاب على سائقات تكسي الاجرة مما يثير المتاعب لهن، كما يواجهن مضايقات كلامية من زملائهن سائقي تكسي الاجرة الذكور.

وأجرى شو (Chou, ٢٠٠٠) دراسة اقتصادية مصغرة لدعم العمل، مستخدماً استبانة وزعها على سائقي سيارات الاجرة في سنغافورة ضمن نموذجين يتناول الأول نموذج دورة الحياة، بينما يركز الثاني على نموذج الدخل المستهدف. وقد اشارت نتائج الدراسة الى اختلاف سائقي تكسي الاجرة في طلبهم لأجور التنقل من يوم لآخر تبعاً لظروف الطقس او ظروف قاهرة أخرى أو مطالب دائرة السير او البلدية نحو نظافة السيارة وصلاحياتها للعمل. وطبقت فيسي (Facey, ٢٠٠٠) دراسة حول العلاقة المتداخلة والمعقدة بين كل من العمل والصحة والأصول العرقية وأنماط السلوك الصحية، حيث أجريت مقابلات مع عشرة من



سائقي تكسي الأجرة من ذوي الأصول العرقية المختلفة بمدينة تورنتو الكندية ، وذلك من أجل الكشف عن علاقة الأصل العرقي والخصائص الاجتماعية والتنظيمية للعمل وتأثيراتها على صحتهم والأنماط السلوكية الصحية لديهم . وقد أشارت نتائج الدراسة إلى ان العلاقات الاجتماعية للعاملين والثقافة التنظيمية الخاصة بالعمل وظروف الوظيفة نفسها تؤثر في إدراك السائقين لمخاطر العمل الكثيرة الخاصة بمهنتهم ، كما تؤثر في أنماط السلوك الصحية لديهم حيث يهملون صحتهم ضمن هذه الظروف ، الم .

وهدفت دراسة هولاند (Holland, ٢٠٠٠) إلى تقصي آثار الإجهاد والتعب على الحياة المهنية والشخصية لسائقي القطارات . وقد أثبتت عملية مراجعة الأدب التربوي المتصل أن دراسات عديدة قد ركزت على الآثار الفسيولوجية الجسمية لمهنة القيادة على السائقين ولكن الدراسة الحالية هي من بين الدراسات النوعية التي تحاول الكشف عن ظاهرة الإجهاد وتأثيراتها النفسية والاجتماعية المختلفة .

وقد قامت هذه الدراسة على المبدأ النوعي الذي يعتمد تطبيق المقابلة العميقة مع (١١) من سائقي القطارات ممن لهم خبرة شخصية مع الإجهاد ، حيث أشارت النتائج إلى أربعة مجالات أهمها المجال الفسيولوجي المتمثل في صعوبة أو قلة النوم ، وتوزيع المناوبات الكثيرة وآثارها السلبية على الناحية الصحية ، هذا بالإضافة إلى قضايا العمل المختلفة المتعلقة بالعلاقة مع المشرفين على سائقي القطارات والعلاقة بين السائقين أنفسهم ، مما أثار مشكلات نفسية مثل المزاج المتقلب ، وضعف التركيز ، وتأثير كل ذلك سلبياً على علاقة السائقين مع عائلاتهم وحياتهم الاجتماعية مع الآخرين .

وأجرت مايرز (Myers, ٢٠٠٠) دراسة نوعية للكشف عن نمط الخبرات المدرسية لدى سائقي السباق المحترفين من أجل تحليل طبيعة الإهتمام بهذا النوع من السباقات . وقد تم جمع البيانات عن طريق المقابلة مع استخدام تصميم بحثي نوعي معين ، حيث تمت مقابلة اثني عشر سائقاً من الذين تتراوح أعمارهم بين (٢٥-٥٤) سنة من الذكور البيض وجميعهم تخرجوا من المدرسة الثانوية ، بعد أن درس ثمانية منهم بعض المسابقات الجامعية ، في حين تخرج أربعة منهم من الجامعة . وقد أشارت النتائج إلى وجود خبرات مدرسية سلبية لدى هؤلاء السائقين سواء من الناحية التعليمية أو من ناحية الإنتباه داخل الحصة ، أو المنافسة مع زملاء أو الانعزالية من جانب بعضهم .

## تعقيب على الدراسات السابقة:

في ضوء مراجعة الدراسات السابقة ذات العلاقة بمشكلات السائقين، يطرح القائمون على الدراسة الحالية الملاحظات المهمة الآتية:

١. تناولت بعض الدراسات السابقة العوامل النفسية والجسدية والضغط التي تسببها مهنة السياقة مثل دراسة كراوز (Krause, ١٩٩٦) ودراسة بوتس (Botes, ١٩٩٧) ودراسة جراير (Greiner, ١٩٩٧) ودراسة هولاند (Holland, ٢٠٠٠)، وتتشابه الدراسة الحالية مع هذه الدراسات في تناولها المشكلات والضغط التي يتعرض لها السائقون من وجهة نظرهم.
٢. يتناول جزء من الدراسات السابقة مواضيع حوادث السير والأمان على الطرق، مثل دراسة (عبد الغني، ١٩٨٥) ودراسة (أرجن ورفاقه، ١٩٨٦) ودراسة (آل شارع ورفاقه، ١٩٨٧) ودراسة (السيف ورفاقه، ١٩٨٦) مع الأخذ بالإعتبار دور العوامل النفسية والاجتماعية خلف هذه الظاهرة. وتختلف الدراسة الحالية عن هذه الدراسات في طرحها لموضوع السياقة والمشكلات على الطرق في ظل ظروف انتفاضة الأقصى، وهي ظروف غير مستقرة، في حين تم تطبيق جميع هذه الدراسات في ظروف واضحة من الاستقرار والأمان والاطمئنان، خاصة وأن الطرق التي يسلكها سائقو سيارات نقل الركاب العمومي وقت إجراء الدراسة الحالية ليست هي الطرق الاعتيادية الطبيعية التي كانوا يسلكونها قبل اندلاع انتفاضة الأقصى.
٣. تتميز الدراسة الحالية أيضا بوجود متغيرات جديدة لم تكن موجودة في الدراسات السابقة، مثل الحالة الاجتماعية، والمستوى التعليمي للسائق، وخط سير السيارة.
٤. تختلف الدراسة الحالية عن سابقتها في أنها مطبقة على سائقي سيارات نقل الركاب العمومي، في حين كانت بعض الدراسات السابقة مطبقة على فئات أخرى من السائقين مثل سائقي القطارات وسائقي الشاحنات، ومع ذلك فقد استفاد القائمون على الدراسة الحالية من نتائج تلك الدراسات في تفسير نتائج الدراسة الحالية.
٥. تمت معظم الدراسات السابقة في ضوء رغبة الباحثين بالدرجة الأولى في تناول بعض المشكلات التي يواجهها سائقي سيارات النقل العمومي، بينما طبقت الدراسة الحالية في ضوء المناشآت المتكررة من جانب نقابة السائقين وبلدية مدينة نابلس بضرورة وضع مشكلاتهم على بساط البحث في ظل الظروف الصعبة جداً التي عاشوها خلال انتفاضة الأقصى.

### الطريقة والإجراءات

تتمثل أهم إجراءات الدراسة الحالية وطريقتها في الآتي:

**منهجية الدراسة:** استخدم القائمون على الدراسة الحالية المنهج الوصفي المسحي الميداني عن طريق توزيع أداة الدراسة المتمثلة في استبانة مصممة لهذا الغرض.

**مجتمع الدراسة:** تألف مجتمع الدراسة الحالية من جميع سائقي سيارات نقل الركاب العمومي العاملين على الخطوط الخارجية في محافظة نابلس، والمسجلين ضمن مجتمعات النقل التابعة لبلدية المدينة. وقد بلغ عددهم خلال فترة إجراء الدراسة (٧٥٠) سائقاً.

**عينة الدراسة:** اختار القائمون على هذه الدراسة عينة عشوائية بسيطة بلغت (٢١٣) سائقاً من المجتمع الأصلي في ١٠ مسمات النقل ببلدية نابلس وبنسبة مئوية بلغت (٢٨٪) من المجتمع الأصلي، وهي نسبة كافية لأغراض الدراسة، والجدول (١) يوضح توزيع عينة الدراسة تبعاً لتغيير خط سير السيارة.

### الجدول (١)

#### توزيع عينة الدراسة تبعاً لتغيير خط سير السيارة

خط سير السيارة	التكرار	النسبة المئوية
من مدينة إلى مدينة أخرى	١٠٧	٢, ٥٠٪
من قرية إلى مدينة	١٠٦	٨, ٤٩٪
المجموع	٢١٣	١٠٠٪

**أداة الدراسة:** طور القائمون على الدراسة الحالية أداة بحث خاصة بالمشكلات التي تواجه سائقي سيارات العمومي، من خلال مراجعة الأدب التربوي والدراسات السابقة ذات العلاقة بموضوع الدراسة الحالية، هذا بالإضافة إلى رؤية المشكلات التي يتعرض لها السائقون يومياً أثناء سفرهم وتنقلهم عبر الحواجز التي أقامتها قوات الإحتلال الإسرائيلية خلال انتفاضة الأقصى، وإجراء مقابلات عديدة مع السائقين الذين قاموا بدورهم بالتعبير عن المعاناة اليومية التي يتعرضون لها أثناء عملهم على خطوط السير الخارجية لمحافظة نابلس. وقد تألفت أداة الدراسة من خمسين فقرة وفق مقياس ليكرت الخماسي من أجل قياس درجة المشكلات التي

يتعرض لها سائقو سيارات نقل الركاب العمومي .  
**صدق الأداة:** تم عرض أداة الدراسة الحالية على عدد من المحكمين من ذوي الخبرة والاختصاص في التربية وعلم النفس في كل من جامعة النجاح الوطنية بنابلس ، وجامعة القدس المفتوحة ، وجامعة القدس في بلدة (أبوديس) ، وعدد من سائقي سيارات نقل الركاب العمومي ذوي الخبرة الطويلة والثقافة الجيدة ، وعدد من مدربي السياقة والمحاضرين في دورات تعليم وتأهيل سائقي سيارات نقل الركاب العمومي بلغ عددهم (٢٢) محكماً ، وذلك من أجل التأكد من صدق الأداة . وقد أجمع المحكمون من خلال ملاحظاتهم على فقرات أداة الدراسة بأنها تقيس ما وضعت آياسه بعد أن قاموا بتقديم العديد من الملاحظات والآراء الدقيقة . وقد تم تعديل الفقرات التي أجمع عليها (٧٠٪) فأكثر من المحكمين .  
ثبات الأداة : تأكد القائمون على الدراسة الحالية من ثبات الاستبانة عن طريق استخدام معادلة كرونباخ الفا ، حيث بلغ معامل الثبات الكلي (٩٢ ، ٠) وهو ثبات جيد ومرتفع يفيد بأغراض الدراسة .

متغيرات الدراسة : تتمثل متغيرات الدراسة الحالية في الآتي :

#### أولاً: المتغيرات المستقلة وتشمل الآتي:

- الحالة الإجتماعية للسائق وله مستويان (أعزب ، متزوج) .
- عدد الأفراد المعالين وله ثلاثة مستويات (٤ أشخاص فأقل ، من ٥ - ٨ أشخاص ، ٩ أشخاص فأكثر) .
- العمر وله ثلاثة مستويات (أقل من ٣٠ سنة ، من ٣٠ إلى أقل من ٤٠ سنة ، ٤٠ سنة فأكثر) .
- المستوى التعليمي وله أربعة مستويات (إبتدائي ، إعدادي ، ثانوي ، أعلى من الثانوية العامة) .
- خط سير السيارة وله مستويان (من مدينة إلى مدينة أخرى ، ومن قرية إلى مدينة) .

#### ثانياً: المتغير التابع: ويتمثل في استجابة أفراد عينة الدراسة على الإستبانة

المطورة من جانب القائمين عليها.

المعالجة الإحصائية : من أجل الإجابة عن أسئلة الدراسة والتحقق من فرضياتها ، استخدم القائمون على الدراسة الحالية الرزمة الإحصائية للعلوم الاجتماعية (SPSS) للوصول إلى النتائج الدقيقة ، حيث تم استخدام المعالجات الآتية :

- \* المتوسطات الحسابية والنسب المئوية Means and Percentages .
- \* اختبار (ت) لمجموعتين مستقلتين "t" Independent .
- \* تحليل التباين الأحادي One way ANOVA .
- \* اختبار (شفيه) للمقارنات البعدية Scheffe test .
- خطوات الدراسة: تتمثل أهم الخطوات البحثية التي طبقتها القائمون على الدراسة الحالية في الآتي:
- \* إجراء مقابلات مع مجموعة من سائقي سيارات نقل الركاب العمومي العاملين على الخطوط النابلسية في محافظة نابلس، وإتاحة المجال لهم للتعبير شفويًا عن المشكلات التي يواجهونها يومياً أثناء سفرهم خلال انتفاضة الأقصى.
- \* الرجوع إلى الأدب التربوي، والدراسات السابقة ذات العلاقة بوضع الدراسة، وظروف عملهم والمشكلات التي يواجهونها بهدف الاستفادة منها في تطوير أداة الدراسة.
- \* تطوير أداة الدراسة الحالية والتي تقيس أهم المشكلات التي تواجه سائقي سيارات نقل الركاب العمومي في محافظة نابلس.
- \* التأكد من صدق الأداة بعرضها على لجنة من المحكمين من ذوي الخبرة والاختصاص.
- \* حساب معامل ثبات الأداة باستخدام معادلة كرونباخ ألفا.
- \* تحديد مجتمع الدراسة وعينتها.
- \* الحصول على إذن رسمي من المسؤولين عن مجمعات سيارات نقل الركاب العمومي في بلدية نابلس.
- \* توزيع الإستبانة بواسطة اليد واسترجاعها وترميزها وإدخالها للحاسوب.
- \* استخراج النتائج ومناقشتها.
- \* اقتراح مجموعة من التوصيات.

### نتائج الدراسة ومناقشتها

بعد أن استخدم القائمون على الدراسة الحالية الرزمة الإحصائية للعلوم الاجتماعية (SPSS) فقد تم استخراج النتائج وتبويبها في جداول تمهيداً لعرضها ومناقشتها في ضوء أسئلة الدراسة وفرضياتها كآتي:

النتائج المتعلقة بالسؤال الأول مع المناقشة: نص السؤال الأول من أسئلة الدراسة على

الآتي:

ما أهم المشكلات التي تواجه سائقي سيارات نقل الركاب العمومي خلال انتفاضة الأقصى في محافظة نابلس نتيجة سياسات القمع الإسرائيلي؟ .  
وللإجابة عن هذا السؤال، استخدم القائمون على الدراسة الحالية المتوسطات الحسابية والنسب المئوية ودرجة المشكلات التي تواجه السائقين الخاصة بفقرات أداة الدراسة والتي يوضحها الجدول (٢) الآتي:

## الجدول (٢)

المتوسطات الحسابية والنسب المئوية ودرجة المشكلات  
التي تواجه السائقين لفقرات الاستبانة

\* للتعرف على درجة المشكلات التي تواجه السائقين، فقد استخدم القائمون على الدراسة

رقم الفقرة	الفقرة	المتوسط الحسابي	النسبة المئوية	درجة المشكلات
١	التعرض لإطلاق النار من جانب جيش الاحتلال الإسرائيلي على السيارة.	٣,٦٠	% ٧٢	متوسطة
٢	قذف الحجارة على السيارة من جانب للمستوطنين الاسرائيليين.	٣,٩٣	% ٧٨,٦	مرتفعة
٣	مصادرة مفتاح تشغيل السيارة من جانب جيش الاحتلال الإسرائيلي خلال انتفاضة الأقصى .	٣,٦٨	% ٧٣,٦	متوسطة
٤	مصادرة رخصة القيادة والهوية الشخصية من جانب جيش الاحتلال الاسرائيلي .	٣,٦١	% ٧٢,٢	متوسطة
٥	التعرض للضرب والشتم بالالفاظ النابية من جانب جيش الاحتلال الاسرائيلي خلال انتفاضة الأقصى .	٤,١٥	% ٨١	مرتفعة
٦	التفتيش الدقيق لمحتويات السيارة وممتلكات الركاب والعبث بها ولجبار المسائق على تنزيل الحمولة الثقيلة .	٤,٥٠	% ٩٠	مرتفعة جداً
٧	الوقوف تحت أشعة الشمس أو المطر لساعات طويلة مع الركاب بناء على تعليمات جيش الاحتلال الإسرائيلي خلال الانتفاضة .	٤,٤٩	% ٨٩,٨	مرتفعة
٨	كثرة الحواجز الاسرائيلية الممتلئة التي تظهر فجأة وما يترتب عليها من اسئلة وتفتيش وخوف من الاعتقال أو الضرب .	٤,٦٤	% ٩٢,٨	مرتفعة جداً
٩	الخوف المسيطر على السائقين من امكانية ارجاع جيش الاحتلال الاسرائيلي للسيارة الى المكان الذي انطلقت منه ، مما يؤثر القلق الدائم لديهم .	٤,٧٧	% ٩٥,٤	مرتفعة جداً



رقم الفقرة	الفقرة	المتوسط الحسابي	النسبة المئوية	درجة المشكلات
١٠	سيطرة القلق على السائقين كلما سمعوا الاخبار في الاذاعات عن العمليات الاستشهادية وردود الفعل المتوقعة من جيش الاحتلال .	٤,٥٩	% ٩١,٨	مرتفعة جداً
١١	وعورة الطرق التي تسلكها سيارات العمومي خلال انتفاضة الأقصى .	٤,٨٤	% ٩٦,٨	مرتفعة جداً
١٢	كثرة الاعطال الميكانيكية التي تحدث للسيارة بسبب سلوك الطرق الترابية خلال الانتفاضة .	٤,٦٩	% ٩٣,٨	مرتفعة جداً
١٣	المخاطر الشديدة من سلوك الطرق الاستيطانية المعبدة كالتعرض لاطلاق النار أو القذف بالحجارة من المستوطنين الاسرائيليين .	٤,٦٢	% ٩٢,٤	مرتفعة جداً
١٤	التغيير في الطررق من وقت لآخر بسبب اغلاقات جيش الاحتلال الاسرائيلي خلال الانتفاضة .	٤,٦٢	% ٩٢,٤	مرتفعة جداً
١٥	طول المسافات التي تقطعها للسيارة بسبب إغلاق الطرق القصيرة والمعبدة .	٤,٧٩	% ٩٥,٨	مرتفعة جداً
١٦	ضيق الطررق الجبلية التي تسلكها سيارات العمومي مما يعيق من فترة للوصول ويشكل خطراً على السيارات والركاب .	٤,٨١	% ٩٦,٢	مرتفعة جداً
١٧	كثرة تعرض سيارات العمومي لسي تفنيس قوات الاحتلال الاسرائيلي على الطرق المختلفة خلال الانتفاضة .	٤,٧٦	% ٩٥,٢	مرتفعة جداً
١٨	مرور للسيارات في شوارع وأزقة داخل بعض القرى والمخيمات خلال الانتفاضة مما يزيد من أزمة السير ويشكل اختناقات مرورية .	٤,٦٣	% ٩٢,٦	مرتفعة جداً
١٩	خطورة الطررق الجديدة التي يمر بها السائق لأول مرة نظراً لقلّة خبرته فيها .	٤,٥٣	% ٩٠,٦	مرتفعة جداً
٢٠	اضطرار السائق للتوقف من وقت لآخر للسؤال عن اتجاه الطررق الجديدة لأنه يجهلها ، مما يطيل من مدة السفر .	٤,٤٤	% ٨٨,٨	مرتفعة
٢١	اختلاف آراء السركاب وأمزجتهم بالنسبة لاختيار الطريق الأفضل للوصول الى المدينة أو القرية المقصودة .	٤,٢٢	% ٨٤,٤	مرتفعة
٢٢	شكوى السركاب من ارتفاع أجرة التنقل بين المدن والقرى خلال الانتفاضة رغم طول المسافة ووعورتها .	٤,٢٣	% ٨٤,٦	مرتفعة
٢٣	انخفاض عدد الركاب الذين ينتقلون بين المدن والقرى المختلفة عما كان الأمر عليه قبل انتفاضة الأقصى .	٤,٦٣	% ٩٢,٤	مرتفعة جداً
٢٤	استياء الركاب من طلب السائق التعاون معه لازالة بعض الحواجز التي يضعها الجيش الاسرائيلي والمستوطنين او السير مشياً على الأقدام لمسافة بسيطة .	٣,٦٩	% ٧٣,٨	متوسطة

رقم الفقرة	الفقرة	المتوسط الحسابي	النسبة المئوية	درجة المشكلات
٢٥	كثرة الكلام من جانب بعض الركاب خلال الطريق الطويلة والوعرة مما يثير انزعاج السائق والركاب الآخرين .	٣,٩٦	٧٩,٢ %	مرتفعة
٢٦	رغبة بعض الركاب في سلوك طرق معينة رغم خطورتها لأن المهم عندهم الوصول بسرعة.	٤,١٠	٨٢ %	مرتفعة
٢٧	تذمر الركاب من طول الفترة التي تأخذها السيارة حتى تكتمل حملتها خلال انتفاضة الأقصى .	٤,٥٠	٩٠ %	مرتفعة جداً
٢٨	شكوى الركاب من طول الفترة التي تأخذها السيارة حتى تصل إلى المدينة أو القرية المتوجهة إليها ، بسبب طول الطريق .	٤,٥٣	٩٠,٦ %	مرتفعة جداً
٢٩	إستياء الركاب إذا ما تعطلت السيارة من الناحية الميكانيكية رغم معرفتهم بوعورة الطرق وصعوبتها.	٤,١٦	٨٣,٢ %	مرتفعة
٣٠	مناسبة السيارات الخصوصية وقيامها بنقل الركاب بين الحولج ، مما يقلل من المنفعة المادية لسائقي السيارات العمومية .	٣,٩٩	٧٩,٨ %	مرتفعة
٣١	مناسبة السيارات العمومية لخطوط أخرى وقيامها بنقل ركاب على خطوط ليست مخصصة لها مستقلة وضع لانتفاضة الأقصى.	٤,٣٦	٨٧,٢ %	مرتفعة
٣٢	قلة عدد الرحلات التي ينتقل فيها السائق من مدينة إلى أخرى بالركاب يومياً مقارنة بفترة ما قبل الانتفاضة .	٤,٧٩	٩٥,٨ %	مرتفعة جداً
٣٣	التصلبات المتكررة للسيارة بسبب وعورة الطرق الخارجية تجعل من العمل عليها غير مفيد اقتصادياً خلال الانتفاضة .	٤,٨٢	٩٦,٤ %	مرتفعة جداً
٣٤	تعرض السائقين إلى مخالفات عديدة من الشرطة الاسرائيلية مما يقلل من فرص القادة الاقتصادية .	٤,٤٠	٨٨ %	مرتفعة
٣٥	كثرة الاتصالات الهاتفية التي يجريها السائق قبل التوجه إلى المدينة الأخرى وأثناء الطريق للاطمئنان على الظروف الأمنية .	٤,٧٣	٩٤,٦ %	مرتفعة جداً
٣٦	ارتفاع أسعار قطع السيارات ولجرة التصليح خلال انتفاضة الأقصى ، مما يزيد من التكاليف المادية على السائقين .	٤,٤٥	٨٩ %	مرتفعة
٣٧	بستمرار دفع الضريبة السنوية للسلطة الوطنية الفلسطينية رغم صعوبة الأوضاع الاقتصادية .	٤,٦٩	٩٣,٨ %	مرتفعة جداً
٣٨	عدم تغطية شركات التأمين لتكاليف كسر الزجاج من المستوطنين أو تعرض السيارة للاقتلاع في الطرق الصعبة والوعرة .	٤,٦٤	٩٢,٨ %	مرتفعة جداً
٣٩	قلة مراعاة السلطة الفلسطينية لظروف السائقين في ظل الانتفاضة واصرارها على دفع الضريبة المفروضة على السيارات العمومي.	٤,٧٢	٩٤,٤ %	مرتفعة جداً

رقم الفقر ة	الفقرة	المتوسط الحسابي	النسبة المئوية	درجة المشكلات
٤٠	الطلب المتواصل للبلدية بدفع مبلغ من المال في كل مرة يدخل فيها السائق مجمع السيارات العمومي .	٤,٦٨	% ٩٣,٦	مرتفعة جداً
٤١	الخروج في وقت مبكر جداً لتجنب الحواجز الإسرائيلية مما يحرم السائق من فرصة الراحة الكافية في المنزل .	٤,٧٠	% ٩٣,٨	مرتفعة جداً
٤٢	اضطرار السائق للنوم خارج المنزل نتيجة عدم تمكنه من العودة إلى عائلته بسبب الحواجز والاعاقات الإسرائيلية الكثيرة .	٤,١١	% ٨٢,٢	مرتفعة
٤٣	رجوع السائق في وقت متأخر إلى البيت مما يحرمه من الحديث مع الأطفال وتوجيههم وحل مشكلاتهم .	٤,٤١	% ٨٨,٤	مرتفعة
٤٤	ضعف العلاقة الإجتماعية بين السائق والأقارب والجيران والأصدقاء بسبب قضاء كل النهار ومعظم الليل في عمله خلال انتفاضة الأقصى .	٤,٤٧	% ٨٩,٤	مرتفعة
٤٥	حرمان السائق من الأكل المنتظم مع أفراد أسرته بل قد يمر وقت طويل دون تناول الطعام بسبب مصاعب العمل خلال الانتفاضة .	٤,٦٤	% ٩٢,٨	مرتفعة جداً
٤٦	زيادة قلق العائلة على السائق وزيادة قلق السائق على عائلته بسبب ظروف انتفاضة الأقصى .	٤,٧٦	% ٩٥,٢	مرتفعة جداً
٤٧	تعرض السائق إلى ضغوط عائلية قوية بعدم السفر خوفاً على حياته وتعرضه هو لضغوط الحياة التي تتطلب منه العمل لسد المطالب الكثيرة للعائلة .	٤,٦٤	% ٩٢,٨	مرتفعة جداً
٤٨	سيطرة الخوف والقلق على السائق وعائلته من ضعف مصدر رزقهم وربما انقطاعه جزئياً في ظل ظروف الحصار الإسرائيلي .	٤,٦٠	% ٩٢	مرتفعة جداً
٤٩	ظهور مشكلات عائلية عديدة نتيجة لقلة رعاية الأب لأبنائه في ظل غيابها الطويل عنهم خلال ظروف الانتفاضة الصعبة .	٤,١٦	% ٨٣,٢	مرتفعة
٥٠	ضعف اقتناع العائلة بالإستمرار في مهنة السياقة في ظل الظروف الأمنية المتدهورة من جهة وقلّة المردود الاقتصادي من جهة ثانية.	٤,٦١	% ٩٢,٢	مرتفعة جداً
	الدرجة الكلية	٤,٤٤	% ٨٨,٨	مرتفعة

الحالية التقدير الآتي والذي اقترحه المحكمون :

- أقل من ٦٠٪ مشكلات منخفضة .

- من ٦٠٪ إلى أقل من ٧٥٪ مشكلات متوسطة .

- من ٧٥٪ إلى أقل من ٩٠ مشكلات مرتفعة .

- من ٩٠ فأكثر مشكلات مرتفعة جداً .

ونلاحظ من نتائج الجدول السابق (٢) أن الفقرات (١ , ٣ , ٤ , ٢٤) فقط قد حصلت على تقادير متوسطة، بينما حصلت بقية الفقرات على تقادير مرتفعة أو مرتفعة جداً، كما كانت الدرجة الكلية للاستبانة قد حصلت على درجة مرتفعة أيضاً .

ويعزو القائمون على الدراسة الحالية هذه النتيجة إلى درجة القمع والبطش الإسرائيلي التي تقع على أبناء شعبنا عامة منذ اندلاع انتفاضة الأقصى، حيث استشهد العديد من السائقين أثناء عملهم على خطوط السير التي تربط القرى والمدن الفلسطينية بعضها ببعض، ولم ينبج سائق واحد من ممارسات جيش الاحتلال وقطعان مستوطنيه على الطرق الإلتفافية سواء عن طريق إطلاق النار أو قذف الحجارة، أو الوقوف على الحواجز لفترات طويلة والتعرض للضرب والإهانات والاعتقال .

ولا يقل الأمر خطورة على السائق وركاب السيارة عندما يضطر السائق إلى سلوك طرق وعرة وترابية غير آمنة وتفتقر إلى السلامة العامة، مما يجعل كل ذلك مهنة السياقة مهنة شاقة وصعبة، وبالتالي غير مجدية من الناحية الاقتصادية، كما ان تدمير الركاب من ارتفاع الاجرة ينعكس بشكل سلبي على السائقين .

وعند الموازنة بين النتائج التي توصلت إليها الدراسة الحالية فيما يخص السؤال الأول ونتائج الدراسات السابقة نجد أنها تتفق مع دراسة هكاميز (Hakamies, ١٩٩٥)، التي اشارت الى وجود مشكلات لدى السائقين نحو الانتابة عند التقاطعات ومفارق الطرق وعند الظلام، كما اتفقت أيضاً مع نتائج دراسة كراوز (Krause, ١٩٩٦) التي اكدت على وجود مشكلات يعاني منها السائقون مثل: مشكلات ظروف العمل، وتكرار مشكلات العمل، ومقدار التركيز في العمل، وقلة عدد فترات الراحة التي يقضيها السائق . كما اتفقت نتائج هذه الدراسة مع نتائج دراسة بوتس (Botes, ١٩٩٧) التي دلت على وجود مشكلات يعاني منها السائقون مثل فقدان احترام الناس لهم . واتفقت نتائج هذه الدراسة مع نتائج دراسة جراينر (Greiner, ١٩٩٧) التي اشارت نتائجها الى وجود مشكلات يعاني منها السائقون

مثل : المشكلات الجسمية والعقلية والعاطفية، وقلة الوقت المخصص للراحة، ووجود الحواجز بين العاملين. كما اتفقت نتائجها مع نتائج دراسة شو (Chou, 2000) التي اكدت على ان اختلاف سائقي تكسي الاجرة في طلبهم لاجور التنقل من يوم لآخر تبعا لظروف الطقس او ظروف قاهرة اخرى او مطالب دائرة السير او البلدية نحو نظافة السيارة وصلاحياتها للعمل. كما اتفقت نتائج هذه الدراسة مع نتائج دراسة هولاند (Holland, 2000) التي اشارت الى وجود مشكلات نفسية مثل : المزاج المتقلب وضعف التركيز، وتأثير كل من ذلك سلبيا على علاقة السائقين مع عائلاتهم، وحياتهم الاجتماعية مع الاخرين. وفي الوقت نفسه اتفقت نتائج هذه الدراسة مع نتائج دراسة فيسي (Facey, 2000) التي دلت نتائجها على ان انماط السلوك الصحية لدى السائقين تتأثر بظروف الوظيفة والعلاقات الاجتماعية للعاملين، حيث يهمل السائقون صحتهم ضمن هذه الظروف الصعبة. كما اتفقت نتائج هذه الدراسة أيضاً مع نتائج دراسة (أرجن، ورفاقه، 1986) التي اشارت الى ان العوامل الانسانية في ظل ظروف هندسية معينة للطريق تكون اساسية ورئيسة كسبب للحوادث التي يتعرض لها السائق، ومع نتائج دراسة (بروك، وبيرسون، 1985) التي ركزت نتائجها على تأثير العوامل الخارجية مثل : حرارة الجو، وحرارة سطح الطريق، وعدم وضوح معالم الطريق مما يؤدي الى تلف اطارات السيارات وبالتالي الى زيادة التعرض للحوادث المختلفة.

ثانياً: النتائج المتعلقة بالسؤال الثاني مع المناقشة: لقد نص السؤال الثاني من أسئلة الدراسة الحالية على الآتي :

هل للحالة الاجتماعية (أعزب، متزوج) دور في التعرف إلى المشكلات التي تواجه سائقي سيارات نقل الركاب العمومي خلال انتفاضة الأقصى في محافظة نابلس والناجمة عن سياسات الحصار الجماعي والإغلاق الإسرائيلية ؟.

وقد انبثق عن هذا السؤال الفرضية الآتية: لا توجد فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى الدلالة ( $\alpha = 0,05$ ) في التعرف إلى المشكلات التي تواجه سائقي سيارات نقل الركاب العمومي خلال انتفاضة الأقصى في محافظة نابلس كما يراها السائقون أنفسهم، تعزى لمتغير الحالة الاجتماعية.

ولفحص هذه الفرضية، استخدم القائمون عليها الدراسة الحالية اختبار (ت) لمجموعتين مستقلتين Independent -t- test. والنتائج يوضحها الجدول (3) الآتي :

## الجدول (٣)

## نتائج اختبار (ت) لعينتين مستقلتين لتغيير الحالة الإجتماعية

الدالة	قيمة (ت)	متزوج (ن = ١٦١)		أعزب (ن = ٥٢)		المتغير الأبعاد
		المتوسط	الإحتراف	المتوسط	الإحتراف	
* ٠,٠٠٠	٥,٥١	٤,٠٥	٤,٦٤	٤,٦٠	٥٤	المشكلات الأمنية
٠,٩٤٠	٠,٠٦	٤,٦٩٢	٣,٣٤	٤,٦٩٦	٣٠	مشكلات الطرق الخارجية
* ٠,٠٥٠	١,٩٧	٤,١٧	٤,٧٠	٤,٣٩	٥٩	مشكلات الركاب
* ٠,٠٠٩	٢,٦٥	٤,٥٢	٤,٤٣	٤,٧١	٤٠	المشكلات المادية
٠,٠٨٩	-١,٧٠	٤,٥٥	٤,٥٢	٤,٤٠	٦٢	المشكلات العائلية
* ٠,٠٠٦	٢,٧٥	٤,٤٠	٤,٣٨	٤,٥٦	٢٦	المجموع

\* دالة إحصائياً عند مستوى الدلالة ( $\alpha = ٠,٠٥$ ) .

ويتبين من الجدول السابق (٣) وجود فروق دالة إحصائياً بين كل من السائق المتزوج والسائق الأعزب في الدرجة الكلية لاستجاباتهم نحو المشكلات التي تواجههم، حيث كانت لصالح السائق الأعزب، أي أن درجة المشكلات التي تواجه السائق الأعزب هي أعلى من درجة المشكلات التي تواجه السائق المتزوج وبدلالة إحصائية. كما يتبين من الجدول السابق نفسه وجود فروق دالة إحصائياً بين كل من السائق المتزوج والسائق الأعزب، في استجاباتهم على أبعاد المشكلات الأمنية، ومشكلات الركاب، والمشكلات المادية، بينما لم تكن الفروق في استجاباتهم على أبعاد كل من مشكلات الطرق الخارجية، والمشكلات العائلية تصل إلى مستوى الدلالة الإحصائية.

ويفسر القائمون على الدراسة الحالية هذه النتائج كما يلي:

**الدرجة الكلية:** يعزو الباحثون وجود فروق دالة إحصائياً بين كل من السائق المتزوج والسائق الأعزب في الدرجة الكلية لاستجاباتهم نحو المشكلات التي تواجههم، إلى أن هذه المشكلات قد يواجهها السائق الأعزب بخبرة قليلة تجعله أكثر قلقاً على الحاضر والمستقبل، لا سيما من الناحية المالية والتخطيط لتكوين أسرة، وخشيته من أن يتصرف جيش الإحتلال تجاهه بشكل أكثر سلبية من السائق المتزوج عند رؤية البطاقة العسكرية التي يكون قد تمّ فيها تسجيل اسم الزوجة وعدد الأولاد، حيث يكون السائق الأعزب على الأرجح أصغر سناً من السائق المتزوج، مما يجعل جيش الإحتلال ينظر إليه نظرة الريب والشك، وبالتالي يكون



السائق الأعزب أكثر عرضة للمساءلة والاعتقال والتعذيب من السائق المتزوج . وعند الموازنة بين النتائج التي توصلت إليها الدراسة الحالية فيما يخص السؤال الثاني ونتائج الدراسات السابقة نجد أنها تتفق مع دراسة كراوز (Krause, 1996) التي اكدت على وجود مشكلات يعاني منها السائقون مثل : مشكلات ظروف العمل ، وتكرار مشكلات العمل ، ومقدار التركيز في العمل ، وعدد فترات الراحة التي يقضيها السائق . كما اتفقت نتائج هذه الدراسة مع نتائج دراسة جرينر (Greiner, 1997) التي اشارت نتائجها الى وجود مشكلات يعاني منها السائقون مثل : المشكلات الجسدية والعمالية والعاطفية وقلة الوقت المخصص للراحة ، ووجود الحواجز بين العاملين .

**بعد المشكلات الأمنية:** يعزو القائمون على الدراسة الحالية وجود فروق دالة إحصائياً بين كل من السائق المتزوج والسائق الأعزب في استجاباتهم على بعد المشكلات الأمنية ولصالح السائق الأعزب ، إلى أن الشخص الأعزب هو أكثر ميلاً واهتماماً بالالتحاق بالمنظمات الفدائية المقاومة للإحتلال الإسرائيلي ، وذلك نظراً لأنه بالدرجة الأولى مسؤول عن نفسه ولا توجد أسرة يخشى على مصيرها ، وكل ما قد يكون لديه هو مجرد أب وأم كبيرين بالسن وقد يكون أحدهما أو كلاهما قد توفيا ، وإذا كان لديه أخوة أو أخوات فكل واحد منهم في الغالب مسؤول عن نفسه .

**بعد مشكلات الطرق الخارجية :** لم تكن هناك فروق دالة إحصائياً في استجابات مجتمع الدراسة على هذا البعد تبعاً لمتغير الحالة الإجتماعية ، ويعود ذلك من وجهة نظر القائمين على هذه الدراسة إلى تشابه الظروف لدى كل من السائق الأعزب والمتزوج ، حيث الصعوبة والخطورة والمغامرة ، وممارسات جيش الإحتلال القمعية التي لا تكاد تفرق بين الطرفين سواء على الطرق الخارجية المحيطة بالمدن والقرى أو على الطرق الإلتفافية والترابية ، وهو ما حصل بالفعل أثناء الإنتفاضة ، حيث استشهد عدد منهم نتيجة إطلاق النار عليهم من قبل قوات الإحتلال الإسرائيلي أو قطعان المستوطنين .

وعند الموازنة بين النتائج التي توصلت إليها الدراسة الحالية فيما يخص السؤال الثاني ونتائج الدراسات السابقة نجد أنها تتفق مع نتائج دراسة هكاميز (Hakamies, 1995) ، التي اشارت الى وجود مشكلات لدى السائقين نحو الانتباه عند التقاطعات ومفارق الطرق وعند الظلام ، كما اتفقت أيضاً مع نتائج دراسة كراوز (Krause, 1996) التي اكدت على وجود مشكلات يعاني منها السائقون مثل : مشكلات ظروف العمل ، وتكرار مشكلات العمل ، ومقدار

التركيز في العمل ، وعدد فترات الراحة التي يقضيها السائق ، كما اتفقت كذلك مع نتائج دراسة (أرجن ، ورفاقه ، ١٩٨٦) التي اشارت الى ان العوامل الانسانية في ظل ظروف هندسية معينة للطريق تكون اساسية ورئيسة كسبب للحوادث التي يتعرض لها السائق . وفي الوقت نفسه اتفقت نتائج هذه الدراسة مع نتائج دراسة (بروك ، وبيرسون ، ١٩٨٥) التي ركزت نتائجها على تأثير العوامل الخارجية مثل : حرارة الجو ، وحرارة سطح الطريق ، وعدم وضوح معالم الطريق ، مما يؤدي الى تلف اطارات السيارات وبالتالي الى زيادة التعرض للحوادث المرورية .

**بُعد مشكلات الركاب:** يرجع القائمون على الدراسة الحالية وجود فروق دالة إحصائياً في استجابات كل من السائق المتزوج والسائق الأعزب على هذا البعد، إلى طول الخبرة التي يتمتع بها السائق المتزوج، لأنه يكون غالباً أكبر سناً، وقد اعتاد على هذه المشكلات لسنوات طويلة ولا سيما خلال الإنتفاضة الفلسطينية الأولى (١٩٨٧ - ١٩٩٤)، وقد يكون الزواج ووجود الزوجة والأولاد قد أكسبت السائق المتزوج خبرة في التعامل والإحتكاك اليومي مع الآخرين بروية وطول نفس، بينما السائق الأعزب يكون أقل خبرة وروية في التعامل مع الأحداث المحيطة، وأقل قدرة على امتصاص غضب الركاب واستشعار مشكلاتهم ومعالجتها.

وعند الموازنة بين النتائج التي توصلت إليها الدراسة الحالية فيما يخص السؤال الأول ونتائج الدراسات السابقة، نجد أنها تتفق مع دراسة بوتس (Botes, ١٩٩٧) التي دلت على وجود مشكلات يعاني منها السائقون مثل فقدان احترام الناس لهم، ومع نتائج دراسة شو (Chou, ٢٠٠٠) التي اكدت على اختلاف سائقي تكسي الاجرة في طلبهم لاجور التنقل من يوم لآخر، وذلك تبعاً لظروف الطقس او ظروف قاهرة اخرى او مطالب دائرة السير او البلدية نحو نظافة السيارة وصلاحياتها للعمل .

**بُعد المشكلات المادية:** يعزو القائمون على الدراسة الحالية وجود فروق دالة إحصائياً بين كل من السائق المتزوج والسائق الأعزب في استجاباتهم على بعد المشكلات المادية ولصالح السائق الأعزب، إلى وجود الطموح الزائد من جانب السائق الأعزب في جني أرباح أكثر حتى يبني لنفسه مستقبلاً يفتح خلاله بيتاً، ويعمل على تكوين أسرة جديدة، مما يؤكد على أن القناعة لديه هي أقل من السائق المتزوج .

وقد يعود السبب أيضاً إلى تدمير السائق الأعزب وميله إلى الثورة على الأوضاع وعدم

القبول بها، ولا سيما قيود البلدية ومطالب السلطة الوطنية الفلسطينية والترخيص والمخالفات من جانب الشرطة، مما يجعله يميل إلى عدم تقبل ذلك بعكس السائق المتزوج الذي أكسبته الخبرة احترام القوانين والتعليمات وقبول الأمر الواقع. وعند الموازنة بين النتائج التي توصلت إليها الدراسة الحالية فيما يخص السؤال الأول ونتائج الدراسات السابقة نجد أنها تتفق مع دراسة شو (Chou, 2000) التي أكدت على ان اختلاف سائقي تكسي الاجرة في طلبهم لاجور التنقل من يوم لآخر تبعاً لظروف الطقس او ظروف قاهرة اخرى او مطالب دائرة السير او البلدية نحو نظافة السيارة وصلاحياتها للعمل.

**بعد المشكلات العائلية:** لم تكن هناك فروق دالة إحصائية في استجابات مجتمع الدراسة على هذا البعد تبعاً لمتغير الحالة الاجتماعية. ويعود السبب في ذلك من وجهة نظر أصحاب الدراسة إلى أن المطالب الاجتماعية نحو الأسرة أو الجيران أو الأصدقاء وكذلك الخوف على حياة السائق من جانب محيطه الاجتماعي هي متشابهة سواء كان السائق متزوجاً أو أعزباً، وإن كانت تبدو أحياناً أكثر عند السائق المتزوج، إلا أنها ليست للدرجة الدالة إحصائياً. وعند الموازنة بين النتائج التي توصلت إليها الدراسة الحالية فيما يخص السؤال الأول ونتائج الدراسات السابقة نجد أنها تتفق مع دراسة هولاند (Holland, 2000) التي اشارت الى وجود مشكلات نفسية مثل: المزاج المتقلب وضعف التركيز، وتأثير كل من ذلك سلباً على علاقة السائقين مع عائلاتهم، وحياتهم الاجتماعية مع الآخرين.

**ثالثاً: النتائج المتعلقة بالسؤال الثالث مع المناقشة:** لقد نص السؤال الثالث من أسئلة الدراسة الحالية على الآتي: هل لعدد الأفراد المعالين (4 أشخاص فأقل، من 5 - 8 أشخاص، 9 أشخاص فأكثر) دور في التعرف إلى المشكلات التي تواجه سائقي سيارات نقل الركاب العمومي خلال انتفاضة الأقصى في محافظة نابلس نتيجة ممارسات جيش الاحتلال الإسرائيلي؟.

وقد انبثق عن هذا السؤال الفرضية الآتية: لا توجد فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى الدلالة ( $\alpha = 0.05$ ) في التعرف إلى المشكلات التي تواجه سائقي سيارات نقل الركاب العمومي خلال انتفاضة الأقصى في محافظة نابلس كما يراها السائقون أنفسهم، تعزى لمتغير عدد الأفراد المعالين.

ولفحص هذه الفرضية، استخدم القائمون على الدراسة الحالية اختبار تحليل التباين الأحادي ANOVA One Way والتي تظهر نتائجه في الجدول (4) الآتي:

## الجدول (٤)

## نتائج اختبار تحليل التباين الأحادي لتغير عدد الأفراد المعالين

نوع المشكلات	مصدر التباين	مجموع مربعات الإحراف	درجات الحرية	متوسط المربعات	(ف)	الدالة
المشكلات الأمنية	بين المجموعات	١٠,٣١	٢	٥,١٥	١٢,٩٧	*٠,٠٠٠
	دخول المجموعات	٨٣,٤٦	٢١٠	٣٩٧		
	المجموع	٩٣,٧٧	٢١٢			
الطرق الخارجية	بين المجموعات	٠,٢١١	٢	١,٠٥	٩٤٧	٠,٣٨٩
	دخول المجموعات	٢٣,٢٤	٢١٠	١١١		
	المجموع	٢٣,٥٥	٢١٢			
مشكلات لركاب	بين المجموعات	٢,٦٧	٢	١,٣٣٧	٢,٩٢٠	٠,٠٥٦
	دخول المجموعات	٩٦,١٣	٢١٠	٤٥٨		
	المجموع	٩٨,٨	٢١٢			
المشكلات المالية	بين المجموعات	٠,٦٦٨	٢	٣٣٤	١,٧٥٠	٠,١٧٦
	دخول المجموعات	٤٠,٠٦٩	٢١٠	١٩١		
	المجموع	٤٠,٧٣٧	٢١٢			
المشكلات العائلية	بين المجموعات	٨٢٤	٢	٤١٢	١,٣٧٢	٠,٢٥٦
	دخول المجموعات	٦٣,٠٨١	٢١٠	٣٠٠		
	المجموع	٦٣,٩٠٥	٢١٢			
الدرجة الكلية	بين المجموعات	٥٦٧	٢	٢٨٣	٢,١٥٧	٠,١١٨
	دخول المجموعات	٢٧,٥٩٩	٢١٠	١٣١		
	المجموع	٢٨,١٦٦	٢١٢			

\* دالة إحصائياً عند مستوى الدلالة ( $\alpha = ٠,٠٥$ ) .

ويتضح من الجدول السابق (٤) عدم وجود فروق دالة إحصائية في الدرجة الكلية لاستجابات سائقي سيارات نقل الركاب العمومي في محافظة نابلس نحو المشكلات التي تواجههم خلال انتفاضة الأقصى تعزى لتغير عدد الأفراد المعالين، وكذلك عدم وجود فروق دالة إحصائية في استجاباتهم على أبعاد مشكلات الطرق الخارجية، ومشكلات الركاب، والمشكلات المادية، والمشكلات العائلية، بينما كانت هناك فروق دالة إحصائية في استجاباتهم على بُعد المشكلات الأمنية تبعاً لتغير عدد الأفراد المعالين.

ولكي نحدد لصالح من تكون هذه الفروق واضحة في استجابات السائقين على بُعد المشكلات الأمنية تبعاً لتغير عدد الأفراد المعالين، فقد استخدم القائمون على الدراسة الحالية اختبار (شفيه) للمقارنات البعدية التي يوضح نتائجها الجدول (٥) الآتي:

## الجدول (٥)

نتائج اختبار (شفيه) للمقارنات البعدية بين المجموعات على بعد المشكلات الأمنية تبعاً لمتغير عدد الأفراد المعالين

عدد الأفراد المعالين	٤ أشخاص فأقل	من ٥ - ٨ أشخاص	٩ أشخاص فأكثر
٤ أشخاص فأقل		*٥٢١	٢٨١
من ٥ - ٨ أشخاص			-٢٤٠
٩ أشخاص فأكثر			

\* دالة إحصائية عند مستوى الدلالة ( $\alpha = 0,05$ ).

ويتبين من الجدول (٥) السابق وجود فروق في المقارنات بين السائقين الذين يعيلون أربعة أشخاص فأقل، والسائقين الذين يعيلون من ٥ - ٨ أشخاص، ولصالح الذين يعيلون أربعة أشخاص فأقل، بينما لم تظهر لدى بقية المجموعات أية فروق دالة إحصائية. ويعزو القائمون على الدراسة الحالية هذه النتيجة إلى أن السائقين الذين يعيلون أربعة أشخاص فأقل عندهم المشكلات الأمنية أكثر، لأن المعالين يكونوا في الغالب أطفالاً يخشى على مستقبلهم، وبالتالي فإن زوجته وأطفاله يخشون عليه أكثر. وقد يعود كذلك إلى كون السائق الذي يعول أربعة أفراد أو أقل يمثلون الوالدين وبعض الأخوات وهو أعزب، مما يثير المخاوف الأمنية التي تزداد بسبب صغر سنه، وبالتالي التعرض للمشكلات الأمنية أكثر. بينما السائق الذي يعول أكثر من أربعة أفراد قد يكون كبير السن وهو بالتالي أقل عرضة للمشكلات الأمنية، وأولاده الكبار يساعده على شطف العيش وتحمل جزء من المسؤولية.

أما بالنسبة لعدم وجود فروق دالة إحصائية لاستجابات السائقين على بقية الأبعاد والدرجة الكلية للأبعاد قاطبة تبعاً لمتغير عدد الأفراد المعالين، فيرجع أصحاب الدراسة ذلك إلى عدم شعور أفراد العائلة كثيراً بمشكلات الركاب والطرق الخارجية التي يواجهها السائق بنفسه يومياً، وبالتالي ليس لعدد أفراد الأسرة التي يعيلها السائق أهمية في استجاباته على تلك الأبعاد.

أما بالنسبة للمشكلات المادية والمشكلات العائلية فتكاد تكون متشابهة للسائق الذي يعيل أسرة بصرف النظر عن عدد أفرادها، حيث قلق الأسرة على الأمور المادية والعائلية.

وإذا كان هذا ينطبق على الطرق الخارجية التي يسلكها السائق وعلى مشكلات الركاب والمشكلات المالية والعائلية، فإننا نتوقع أن لا توجد فروق بين حجم الأفراد المعالين وبين الدرجة الكلية للمشكلات.

وتتفق نتائج الدراسة الحالية في هذا الصدد مع بعض نتائج دراسة مكفيتي (McVittie, ١٩٩٦) التي ركزت على الامن الوظيفي والتكاليف المادية، ومع بعض نتائج دراسة فيسي (Facey, ٢٠٠٠) التي اهتمت بمخاطر العمل الكثيرة.

**رابعاً: النتائج المتعلقة بالسؤال الرابع ومناقشتها:** لقد نص السؤال الرابع من أسئلة الدراسة الحالية على الآتي: هل للعمر (أقل من ٣٠ سنة، من ٣٠ إلى أقل من ٤٠ سنة، ٤٠ سنة فأكثر) دور في التعرف إلى المشكلات التي تواجه سائقي سيارات نقل الركاب العمومي خلال انتفاضة الأقصى في محافظة نابلس جراء الممارسات التعسفية الإسرائيلية؟ وقد انبثق عن هذا السؤال الفرضية الآتية: لا توجد فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى الدلالة ( $\alpha = 0,05$ ) في التعرف إلى المشكلات التي تواجه سائقي سيارات نقل الركاب العمومي خلال انتفاضة الأقصى في محافظة نابلس كما يراها السائقون أنفسهم، تعزى لمتغير العمر.

ولفحص هذه الفرضية، استخدم القائمون على الدراسة الحالية اختبار تحليل التباين الأحادي One Way ANOVA التي تظهر نتائجه في الجدول (٦) الآتي:

#### الجدول (٦)

#### نتائج اختبار تحليل التباين الأحادي لمتغير العمر

نوع المشكلات	مصدر للتباين	مجموع مربعات الإحراف	درجات الحرية	متوسط للمربعات	(ف)	لدلالة
المشكلات الأمنية	بين المجموعات	٨,٨٧٩	٢	٤,٤٣٥	١٠,٩٧٠	٠,٠٠٠
	داخل المجموعات	٨٤,٩٠٣	٢١٠	٤٠٤		
	المجموع	٩٣,٧٧٣	٢١٢			
الطرق الخارجية	بين المجموعات	١١٤	٢	٠,٥٦	٥١٠	٠,٦٠١
	داخل المجموعات	٢٣,٤٣	٢١٠	١١٢		
	المجموع	٢٣,٥٥	٢١٢			
مشكلات الركاب	بين المجموعات	٢,٤٧٧	٢	١,٢٣٩	٢,٧٠٠	٠,٠٧٠
	داخل المجموعات	٩٦,٣٢٦	٢١٠	٤٥٩		
	المجموع	٩٨,٨٠٣	٢١٢			



المشكلات المادية	بين المجموعات	٩١٥،	٢	٤٥٧،	٢،٤١٢	٠،٩٩٢
	دلخل للمجموعات	٣٩،٨٢٢	٢١٠	١٩٠،		
	المجموع	٤٠،٧٣٧	٢١٢			
المشكلات العائلية	بين للمجموعات	٦٩٠،	٢	٣٤٥،	١،١٤٦	٣٢،
	دلخل للمجموعات	٦٣،٢١٥	٢١٠	٣٠١،		
	المجموع	٦٣،٩٠٥	٢١٢			
الدرجة الكلية	بين المجموعات	١،٢٥٠،	٢	٦٢٥،	٤،٨٧٧	٠،٠٠٩*
	دلخل للمجموعات	٢٦،٩١٥	٢١٠	١٢٨،		
	المجموع	٢٨،١٦٦	٢١٢			

\* دالة إحصائياً عند مستوى الدلالة ( $\alpha = 0,05$ ).

ويتضح من الجدول السابق (٦) وجود فروق دالة إحصائياً في الدرجة الكلية لاستجابات سائقي سيارات نقل الركاب العمومي في محافظة نابلس نحو المشكلات التي تواجههم خلال انتفاضة الأقصى تعزى لمتغير العمر، وكذلك وجود فروق دالة إحصائياً في استجاباتهم على بُعد المشكلات الأمنية، بينما لم تكن هناك فروق دالة إحصائياً في استجاباتهم على أبعاد مشكلات الطرق الخارجية، ومشكلات الركاب، والمشكلات المادية، والمشكلات العائلية تبعاً لمتغير عمر السائق.

ولكي نحدد لصالح من تكون هذه الفروق واضحة في استجابات السائقين على بُعد المشكلات الأمنية تبعاً لمتغير العمر، فقد استخدم القائمون على الدراسة الحالية اختبار (شفيه) للمقارنات البعدية والتي يوضح نتائجها الجدول (٧) الآتي:

#### الجدول (٧)

#### نتائج اختبار (شفيه) للمقارنات البعدية بين المجموعات على بعد المشكلات الأمنية

المتغير	أقل من ٣٠ سنة	من ٣٠ إلى أقل من ٤٠ سنة	٤٠ سنة فأكثر
أقل من ٣٠ سنة		*،٣٣١	*،٥٠١
من ٣٠ إلى أقل من ٤٠ سنة			،١٧٠
٤٠ سنة فأكثر			

\* دالة إحصائياً عند مستوى الدلالة ( $\alpha = 0,05$ ).

ويتبين من الجدول السابق (٧) وجود فروق دالة إحصائياً في استجابات السائقين نحو بُعد المشكلات الأمنية التي تواجههم في محافظة نابلس تبعاً لمتغير العمر، حيث كانت كالاتي:

- (السائقين الذين أعمارهم أقل من ٣٠ سنة، والذين أعمارهم من ٣٠ إلى أقل من ٤٠ سنة) ولصالح السائقين الذين أعمارهم أقل من ٣٠ سنة .
- (السائقين الذين أعمارهم أقل من ٣٠ سنة، والذين أعمارهم من ٤٠ سنة فأكثر) ولصالح السائقين الذين أعمارهم أقل من ٣٠ سنة .

ويعزو القائمون على الدراسة هذه النتيجة إلى أن مخاوف السائقين الذين تقل أعمارهم عن (٣٠) سنة تجاه قوات الإحتلال الإسرائيلي حيث أنهم معرضون أكثر من غيرهم للمشكلات الأمنية وللإجراءات القمعية كالاقتال أو التعذيب أو القتل . هذا بالإضافة إلى كون هذه الفئة العمرية أكثر سرعة وميلاً للإنفعال والغضب ورد الفعل المضاد تجاه تصرفات جيش الإحتلال الإسرائيلي، مما يجعلهم يخشون من مواجهتهم لأن الإستعداد للصدام معهم يكون أكثر احتمالاً، هذا ناهيك عن احتمال التحاق هذه الفئة بالمنظمات الفدائية المختلفة التي تقاوم الإحتلال وظلمه .

وعند الموازنة بين النتائج التي توصلت إليها الدراسة الحالية فيما يخص السؤال الأول ونتائج الدراسات السابقة، نجد أنها تتفق مع دراسة (آل الشارع، ورفاقه، ١٩٨٧) التي كشفت عن ان صغار السن والشباب من السائقين أكثر تعرضاً للتصرفات المسببة لحوادث السير، وأكثر وقوعاً في مخالفات السير .

و من أجل تحديد لصالح من تكون الفروق واضحة في استجابات السائقين على الدرجة الكلية تبعاً لمتغير العمر، فقد استخدم القائمون على الدراسة الحالية اختبار (شفيه) للمقارنات البعدية التي يوضح نتائجها الجدول (٨) الآتي :

#### الجدول (٨)

نتائج اختبار (شفيه) للمقارنات البعدية بين المجموعات على الدرجة الكلية للمشكلات تبعاً لمتغير العمر

المتغير	أقل من ٣٠ سنة	من ٣٠ إلى أقل من ٤٠ سنة	٤٠ سنة فأكثر
أقل من ٣٠ سنة		٠٨٥٨	١٩٦*
من ٣٠ إلى أقل من ٤٠ سنة			١١٠
٤٠ سنة فأكثر			

\* دالة إحصائية عند مستوى الدلالة ( $\alpha = 0,05$ ) .

ويتبين من الجدول السابق (٨) وجود فروق دالة إحصائياً في استجابات السائقين على الدرجة الكلية للمشكلات التي تواجههم في محافظة نابلس تبعاً لمتغير العمر، حيث كانت الفروق بين (السائقين الذين أعمارهم أقل من ٣٠ سنة، والذين أعمارهم من ٤٠ سنة فأكثر) ولصالح السائقين الذين أعمارهم أقل من ٣٠ سنة.

ويعزو القائمون على الدراسة الحالية هذه النتيجة إلى خطورة المشكلات الأمنية على حياة السائقين، بشكل يتجاوز مشكلات الركاب والطرق الخارجية والمشكلات المادية والمشكلات العائلية، فكانت الفروق في الدرجة الكلية لصالح صغار السن من السائقين (أقل من ٣٠ سنة). وقد يعود السبب في ذلك من وجهة نظر أصحاب الدراسة إلى أنه من السهولة بمكان التغلب على جميع المشكلات في الأبعاد المذكورة سابقاً، لأنها تحت سيطرة السائق في الغالب، باستثناء المشكلات الأمنية التي تمثل سيطرة تامة من جانب جيش الإحتلال الإسرائيلي، مما رفع من رصيد المشكلات الأمنية وأثر بدورها على الدرجة الكلية.

وتتفق هذه النتيجة مع دراسة (آل شارع، ورفاقه، ١٩٨٧) في أن معدل المخاطرة كأحد الخصائص النفسية أثناء قيادة السيارات عند الشباب وصغار السن تكون بدرجة أعلى بالمقارنة مع غيرهم، بينما تتعارض هذه النتيجة مع دراسة كراوز (Krause, ١٩٩٦) التي أظهرت أن المشكلات الجسمية عند السائقين كآلام الرقبة والظهر تزداد مع عدد سنوات السياقة، كما تعارضت هذه النتيجة أيضاً مع نتيجة دراسة هكاميز (Hakamies, ١٩٩٥) التي أظهرت أن السائقين كبار السن عندهم ارتفاع في عدد حوادث السير نتيجة ازدياد مشكلات ضعف التركيز أو الإلتباه. ويعود هذا التعارض في النتيجة إلى اختلاف عينة الدراسة وأداة الدراسة والفترة الزمنية التي أجريت فيها الدراسة.

#### خامساً: النتائج المتعلقة بالسؤال الخامس ومناقشتها: لقد نص السؤال الخامس من

أسئلة الدراسة الحالية على الآتي: هل للمستوى التعليمي (ابتدائي، إعدادي، ثانوي، أعلى من الثانوية العامة) دور في التعرف إلى المشكلات التي تواجه سائقي سيارات نقل الركاب العمومي خلال انتفاضة الأقصى في محافظة نابلس بسبب الممارسات الإسرائيلية القمعية؟. وقد انبثق عن هذا السؤال الفرضية الآتية: لا توجد فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى الدلالة ( $\alpha = 0,05$ ) في التعرف إلى المشكلات التي تواجه سائقي سيارات العمومي خلال انتفاضة الأقصى في محافظة نابلس كما يراها السائقون أنفسهم تعزى لمتغير المستوى التعليمي.

ولفحص هذه الفرضية، استخدم القائمون على الدراسة الحالية اختبار تحليل التباين الأحادي One Way ANOVA والتي تظهر نتائجه في الجدول (٩) الآتي:

الجدول (٩)  
نتائج اختبار تحليل التباين الأحادي لمتغير المستوى التعليمي

نوع المشكلات	مصدر التباين	مجموع مربعات الإحتراف	درجات الحرية	متوسط المربعات	(ف)	للدلالة
المشكلات الأمنية	بين المجموعات	٨,١٠٠	٣	٢,٧٠٠	٦,٥٨	٠,٠٠٠*
	داخل المجموعات	٨٥,٦٧٣	٢٠٩	٤١٠		
	المجموع	٩٣,٧٧٣	٢١٢			
لطرقت الخارجية	بين المجموعات	٠,٠٨٨	٣	٠,٢٩٦	٠,٢٦٤	٠,٨٥٦
	داخل المجموعات	٢٣,٤٦٢	٢٠٩	١١٢		
	المجموع	٢٣,٥٥١	٢١٢			
مشكلات الركاب	بين المجموعات	٢,٢٥٨	٣	٧٥٣	١,٦٣٠	٠,١٨٤
	داخل المجموعات	٩٦,٥٤٥	٢٠٩	٤٦٢		
	المجموع	٩٨,٨٠٣	٢١٢			
المشكلات المادية	بين المجموعات	٢,٧٠٤	٣	٩٠١	٤,٥٩٢	٠,٠٠٢*
	داخل المجموعات	٣٨,٠٣٣	٢٠٩	١٨٢		
	المجموع	٤٠,٧٣٧	٢١٢			
المشكلات العائلية	بين المجموعات	١,٨٣١	٣	٦١٠	٢,٠٥٥	٠,١٠٧
	داخل المجموعات	٦٢,٠٧٤	٢٠٩	٢٩٧		
	المجموع	٦٣,٩٠٥	٢١٢			
الدرجة الكلية	بين المجموعات	٢,٠٥١	٣	٦٩٧	٥,٥٨٦	٠,٠٠١*
	داخل المجموعات	٢٦,٠٧٥	٢٠٩	١٢٥		
	المجموع	٢٨,١٢٦	٢١٢			

\* دالة إحصائية عند مستوى الدلالة ( $\alpha = 0,05$ ).

ويتضح من الجدول السابق (٩) أنه توجد فروق دالة إحصائية في الدرجة الكلية لاستجابات سائقي سيارات نقل الركاب العمومي في محافظة نابلس نحو المشكلات التي تواجههم خلال انتفاضة الأقصى تعزى لمتغير المستوى التعليمي، كما توجد فروق دالة إحصائية في استجاباتهم على بُعدي المشكلات الأمنية، والمشكلات المادية، بينما لم توجد فروق دالة إحصائية في استجاباتهم على أبعاد مشكلات الطرق الخارجية، ومشكلات الركاب، والمشكلات العائلية، تبعاً لمتغير المستوى التعليمي.

ولكي نحدد لصالح من تكون هذه الفروق واضحة في استجابات السائقين على بُعد المشكلات الأمنية تبعاً لمتغير المستوى التعليمي، فقد استخدم القائمون على هذه الدراسة اختبار (شفيه) للمقارنات البعدية والتي يوضح نتائجها الجدول (١٠) الآتي:

### الجدول (١٠)

#### نتائج اختبار (شفيه) للمقارنات البعدية بين المجموعات للمشكلات الأمنية

المستوى التعليمي	ابتدائي	إعدادي	ثانوي	أعلى من الثانوية العامة
ابتدائي		١٧٣	*٥٥٨	*٥٧٢
إعدادي			*٣٨٤	*٣٩٩
ثانوي				٠١٤٨
أعلى من الثانوية العامة				

\* دالة إحصائياً عند مستوى الدلالة ( $\alpha = 0,05$ ).

ويتبين من الجدول السابق (١٠) وجود فروق دالة إحصائياً في استجابات السائقين نحو بُعد المشكلات الأمنية التي تواجههم في محافظة نابلس تبعاً لمتغير المستوى التعليمي، حيث كانت كالآتي:

- (السائقون من ذوي المستوى التعليمي الإبتدائي، والسائقون من ذوي المستوى التعليمي الثانوي) ولصالح السائقين ذوي المستوى التعليمي الإبتدائي.
  - (السائقون من ذوي المستوى التعليمي الإبتدائي، والسائقون من ذوي المستوى التعليمي الأعلى من الثانوية العامة) ولصالح السائقين ذوي المستوى التعليمي الإبتدائي.
  - (السائقون ذوي المستوى التعليمي الإعدادي، والسائقون ذوي المستوى التعليمي الثانوي) ولصالح السائقين ذوي المستوى التعليمي الإعدادي.
  - (السائقون من ذوي المستوى التعليمي الإعدادي، والسائقون من ذوي المستوى التعليمي الأعلى من الثانوية العامة) ولصالح السائقين ذوي المستوى التعليمي الإعدادي.
- ويعزو القائمون على الدراسة الحالية السبب في تعرض السائقين ذوي التحصيل المتدني أكثر من غيرهم للمشكلات الأمنية من جانب قوات الإحتلال الإسرائيلي إلى أن كثيراً منهم يكون قد انخرط في صفوف المقاومة المناهضة للإحتلال، وهذه الفئة غير متعلمة تعليماً ثانوياً أو جامعياً تثير الشكوك من جانب جيش الإحتلال الإسرائيلي نظراً لسهولة التأثير عليها من

جانب الآخرين ، وبالتالي إمكانية الإلتحاق بالتنظيمات السياسية المناوئة للإحتلال الإسرائيلي . وربما يعود السبب في ذلك أيضاً إلى أن السائق الأكثر تعليماً يعد أكثر انضباطية في السلوك والتعامل مع الآخرين ، مما يجعله أقل عرضة للصدام مع جيش الإحتلال الإسرائيلي على الحواجز العسكرية .

ومن أجل تحديد لصالح من تكون الفروق واضحة في استجابات السائقين على بُعد المشكلات المادية تبعاً لمتغير المستوى التعليمي ، فقد استخدم القائمون على الدراسة الحالية اختبار (شفيه) للمقارنات البعدية والتي يوضح نتائجها الجدول (١١) الآتي :

### الجدول (١١)

#### نتائج اختبار (شفيه) للمقارنات البعدية بين المجموعات للمشكلات المادية

المستوى التعليمي	ابتدائي	إعدادي	ثانوي	أعلى من الثانوية العامة
ابتدائي		٠٧٣ ،	٢١٠ ،	٣٠١ ،
إعدادي			٢٣٦ ،	٢٣٠ ،
ثانوي				٠٣٢ ،
أعلى من الثانوية العامة				

\* دالة إحصائية عند مستوى الدلالة ( $\alpha = 0,05$ ).

ويتبين من الجدول (١١) السابق وجود فروق دالة إحصائية في استجابات السائقين نحو بُعد المشكلات المادية التي تواجههم في محافظة نابلس تبعاً لمتغير المستوى التعليمي ، حيث كانت الفروق بين (السائقين ذوي المستوى التعليمي الإعدادي ، والسائقين ذوي المستوى التعليمي الثانوي) ولصالح السائقين ذوي المستوى التعليمي الإعدادي .

ويعزو القائمون على الدراسة الحالية هذه النتيجة ، إلى قلق المعلمين تعليماً أساسياً نحو مستقبلهم ووضعهم المادي ، نظراً لصعوبة مزاولتهم مهنة أخرى غير السياقة تتطلب شهادات أعلى من الأساسية كالثانوية العامة ، في حين يكون السائق حامل الشهادة الثانوية العامة أكثر اطمئناناً من الناحية المادية لسببين : الأول أنه أكثر تنظيماً ودقة في تعامله مع مردوده المادي من جهة ، وإمكانية وجود فرصة أخرى للعمل من جهة ثانية ومصدر دخل آخر يخفف من حدة مشكلاته المادية .

ومن أجل تحديد لصالح من تكون الفروق واضحة في استجابات السائقين على الدرجة



الكلية للمشكلات التي تواجههم تبعاً لمتغير المستوى التعليمي ، فقد استخدم القائمون على الدراسة الحالية اختبار (شفيه) للمقارنات البعدية والتي يوضح نتائجها الجدول (١٢) الآتي :

### الجدول (١٢)

نتائج اختبار (شفيه) للمقارنات البعدية بين المجموعات للدرجة الكلية للمشكلات تبعاً لمتغير المستوى التعليمي

المستوى التعليمي	ابتدائي	إعدادي	ثانوي	أعلى من الثانوية العامة
ابتدائي		، ٠٨٧	*، ٢٣٣	*، ٣٠٦
إعدادي			، ١٨٦	*، ٢١٩
ثانوي				، ٣٣٣
أعلى من الثانوية العامة				

\* دالة إحصائياً عند مستوى الدلالة ( $\alpha = 0,05$ ).

ويتبين من الجدول السابق (١٢) وجود فروق دالة إحصائياً في استجابات السائقين على الدرجة الكلية للمشكلات التي تواجههم في محافظة نابلس تبعاً لمتغير المستوى التعليمي ، حيث كانت كالآتي :

- (السائقون من ذوي المستوى التعليمي الإبتدائي ، والسائقون من ذوي المستوى التعليمي الثانوي) ولصالح السائقين ذوي المستوى التعليمي الإبتدائي .
  - (السائقون من ذوي المستوى التعليمي الإبتدائي ، والسائقون من ذوي المستوى التعليمي الأعلى من الثانوية العامة) ولصالح السائقين ذوي المستوى التعليمي الإبتدائي .
  - (السائقون من ذوي المستوى التعليمي الإعدادي ، والسائقون من ذوي المستوى التعليمي الأعلى من الثانوية العامة) ولصالح السائقين ذوي المستوى التعليمي الإعدادي .
- ويعزو القائمون على الدراسة الحالية هذه النتيجة ، إلى قدرة الفئات الأكثر تعليماً على التخطيط والتنظيم واستغلال الفرص والعمل في أكثر من مهنة بحكم الشهادات التي يمتلكونها ، وسعة الإطلاع والإحتكاك بالفئات المثقفة التي قد تتيح فرصاً جديدة للعمل ، وقدرًا أكبر على مواجهة المشكلات والتعامل معها ، إضافة إلى أن فئة السائقين ذوي المستوى التعليمي العالي قد تميل إلى تنظيم النسل ، فيكون عدد أفراد أسرتها أقل وبالتالي تكون المشكلات المالية أقل حدة .

أما عن عدم وجود فروق في إجابات السائقين على أبعاد مشكلات الطرق الخارجية، ومشكلات الركاب، والمشكلات العائلية، تبعاً لمتغير المستوى التعليمي، فربما يعود السبب في ذلك من وجهة نظر الباحثين إلى تشابه الظروف بالنسبة لمشكلات الطرق الخارجية ومشكلات الركاب، والحرص على شؤون العائلة من جانب السائقين، وحرص العائلة على أبنائها السائقين مهما اختلفت مستوياتهم الثقافية.

**سادساً: النتائج المتعلقة بالسؤال السادس ومناقشتها:** لقد نص السؤال السادس من أسئلة الدراسة الحالية على الآتي: هل لخط سير السيارة (من مدينة إلى مدينة أخرى، ومن قرية إلى مدينة) دور في التعرف إلى المشكلات التي تواجه سائقي سيارات نقل الركاب العمومي خلال انتفاضة الأقصى في محافظة نابلس نتيجة لسياسات جيش الاحتلال الإسرائيلي؟ وقد انبثق عن هذا السؤال الفرضية الآتية: لا توجد فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى الدلالة ( $\alpha = 0,05$ ) في التعرف إلى المشكلات التي تواجه سائقي سيارات العمومي خلال انتفاضة الأقصى في محافظة نابلس كما يراها السائقون أنفسهم تعزى لمتغير خط سير السيارة.

ولفحص هذه الفرضية، استخدم القائمون على الدراسة الحالية اختبار (ت) لمجموعتين مستقلتين Independent -t- test. والنتائج يوضحها الجدول (١٣) الآتي:

### الجدول (١٣)

#### نتائج اختبار (ت) لعينتين مستقلتين لمتغير خط سير السيارة

المتغير	مدينة - مدينة		قرية - مدينة		قيمة (ت)	الدلالة
	(ن = ١٠٧)		(ن = ١٠٦)			
	المتوسط	الإحراف	المتوسط	الإحراف		
المشكلات الأمنية	٤,١٨	٠,٦١	٤,١٩	٠,٧٢	-٠,٧٢	٠,٩٤
مشكلات الطرق الخارجية	٤,٦٩	٠,٣١	٤,٦٨	٠,٣٥	٠,٣٠٨	٠,٧٥٩
مشكلات الركاب	٤,٠٦	٠,٧١	٤,٣٨	٠,٦١	-٣,٤٤	٠,٠٠١*
المشكلات المادية	٤,٥٤	٠,٤٣	٤,٥٩	٠,٤٤	-٠,٨٨٣	٠,٣٧٩
المشكلات العائلية	٤,٥٩	٠,٥١	٤,٤٣	٠,٥٧	٢,١٩٥	٠,٠٢٩*
المجموع	٤,٤١	٠,٣٦	٤,٤٥	٠,٣٦	-٠,٧٨٧	٠,٤٣٢

\* دالة إحصائية عند مستوى الدلالة ( $\alpha = 0,05$ ).

ويتبين من الجدول السابق (١٣) وجود فروق دالة إحصائياً في استجابات السائقين نحو بعد مشكلات الركاب وبعد المشكلات العائلية تبعاً لمتغير خط سير السيارة، بينما لم تكن الفروق في استجاباتهم على أبعاد كل من المشكلات الأمنية، ومشكلات الطرق الخارجية، والمشكلات المادية، وكذلك الفروق في استجاباتهم على الدرجة الكلية، لم تكن تصل إلى مستوى الدلالة الإحصائية.

ويفسر القائمون على الدراسة الحالية هذه النتائج كما يلي: يعود السبب في وجود فروق دالة إحصائياً في استجابات السائقين نحو بعد مشكلات الركاب تبعاً لمتغير خط سير السيارة، ولصالح السائقين الذين يعملون على خط سير (مدينة - قرية) إلى كثرة قيام سلطات الإحتلال بإغلاق الطرق المؤدية إلى القرى في حملة لعقاب أهلها جماعياً كلما قام أحد سكانها بمهاجمة السيارات العسكرية المارة أو سيارات المستوطنين، مما يدفع السائقين إلى البحث عن طرق وعرة جداً وطويلة للغاية للوصول إلى قراهم، بل الوقوف ساعات طويلة أحياناً أمام الحواجز الإسرائيلية الدائمة أو المؤقتة، مما يزيد من شكاوي الركاب وتذمرهم، بالإضافة إلى ارتفاع أسعار أجرة النقل ربما نسبياً بالمقارنة مع أسعار أجرة النقل بين مدينة وأخرى.

وتتفق هذه النتيجة الى حد ما مع بعض نتائج دراسة بيرى (Berry, 1998) التي اشارت الى وجود متاعب يثيرها الركاب لسائق السيارة من وقت لآخر. كما يعود السبب في وجود فروق دالة إحصائياً في استجابات السائقين نحو بعد المشكلات العائلية تبعاً لمتغير خط سير السيارة، ولصالح السائقين الذين يعملون على خط سير (مدينة - مدينة) إلى طول المسافة التي يقطعها السائق بين مدينة وأخرى، وكثرة الأخطار المحدقة بالطرق الطويلة هذه من جانب الحواجز العسكرية الإسرائيلية ومن جانب قطعان المستوطنين، وطول المدة التي تستغرقها السيارة للانتقال من مدينة إلى أخرى، واضطرار السائق إلى المبيت في مدينة أخرى مما يزيد من قلق العائلة عليه.

وتتفق هذه النتيجة الى حد ما مع بعض نتائج دراسة هولاند (Holland, 2000) التي اكدت على ظهور مشكلات عائلية لدى السائقين، كما تتفق جزئياً مع بعض نتائج دراسة (السيف، ١٩٨٦) التي ربطت بين الحوادث والمشكلات الاجتماعية.

أما بالنسبة لعدم وجود فروق دالة إحصائياً في استجابات السائقين نحو أبعاد المشكلات الأمنية، ومشكلات الطرق الخارجية، والمشكلات المادية، واستجاباتهم أيضاً على الدرجة الكلية للمشكلات تبعاً لمتغير خط سير السيارة، فيعزو القائمون على الدراسة الحالية السبب

في ذلك إلى أن المخاوف موجودة سواءً في الطرق الداخلية أو الخارجية، وكلاهما يحتاج إلى سلوك طرق جديدة وعرة وخطيرة، وأن التكاليف المادية لإصلاح السيارات متشابهة نظراً للطرق غير الصالحة التي تسلكها السيارات من مدينة إلى أخرى أو مدينة إلى قرية. ونظراً لتشابه هذه الظروف الصعبة جميعاً، فإن الدرجة الكلية لم يظهر فيها فروق بين مدينة ومدينة، وبين مدينة وقرية.

وتتفق نتائج الدراسة الحالية في هذا الجزء بالذات مع بعض نتائج دراسات كل من (بروك، وبيرسون، ١٩٨٥) و(أرجن، ورفاقه، ١٩٨٦) و(عبد الغني، ورفاقه، ١٩٨٧) التي اشارت الى وجود علاقة بين نوعية الطرق وتلف الاطارات وزيادة الاعطال الميكانيكية والتصليحات وزيادة عدد حوادث المرور.

## التوصيات

اقترح القائمون على الدراسة الحالية مجموعة من التوصيات، في ضوء النتائج التي تم التوصل إليها، وتمثل هذه التوصيات في الآتي:

\* عمل دورات تدريبية وتأهيلية للسائقين، تتضمن أساليب السياقة السليمة وقت الأزمات بالذات والتعامل مع الظروف الصعبة، بالإضافة إلى التعبئة النفسية والذهنية بما يتناسب مع ظروف الإنتفاضة.

\* مطالبة الهيئات المختصة بالعمل على تخفيض الضريبة السنوية ورسوم الترخيص المفروضة على سائقي سيارات نقل الركاب العمومي ورسوم مجمع السيارات ولا سيما من البلدية والسلطات المحلية.

\* العمل على إظهار دور السائق وإبراز عمله البطولي من خلال وسائل الإعلام كجندي مجهول خلال انتفاضة الأقصى في نقل المواطنين من مكان لآخر رغم المخاطر الشديدة.

\* تكتيف المواد التدريبية المطروحة من خلال كليات التدريب الخاصة بسائقي سيارات نقل الركاب العمومي خلال الظروف الصعبة التي يمر بها السائقين خلال الانتفاضة.

\* توضيح المشكلات الامنية والمادية والعائلية التي يعاني منها سائقو سيارات نقل الركاب العمومي في وسائل الاعلام الفلسطينية والعربية والدولية.

\* توضيح الممارسات الاسرائيلية ضد الشعب الفلسطيني، ولا سيما الممارسات التي يقوم بها جيش الاحتلال، وقطعان المستوطنين ضد سائقي السيارات بشكل عام، وسائقي نقل

الركاب العمومي بشكل خاص .

\* إجراء دراسة ميدانية حول السمات الشخصية التي ينبغي أن تتوفر في سائق سيارة نقل الركاب العمومي وعلاقة ذلك بفعالية العمل لديه .

\* إجراء دراسة ميدانية تتناول مشكلات سائقي الشحن خلال الانتفاضة من حيث متغيرات نوع البضاعة المنقولة، وعدد مرات التنقل الأسبوعي، والراتب الشهري، وطول المسافة المقطوعة أسبوعياً، وحادثة المركبة .

## مراجع الدراسة

### أولاً: المراجع العربية:

١. أبو النيل، محمود. (١٩٨٥). علم النفس الصناعي: بحوث عربية وعالمية، بيروت: دار النهضة العربية للطباعة والنشر.
٢. أرجن وآخرون. (١٩٨٦). "مشاكل السلامة على الطرق في المملكة العربية السعودية"، تقرير غير منشور، وزارة الداخلية، الرياض/ المملكة العربية السعودية.
٣. آل شارع وآخرون. (١٩٨٧). "تحليل الخصائص النفسية والاجتماعية المتعلقة بسلوك قيادة السيارات بالمملكة العربية السعودية"، تقرير غير منشور، وزارة الداخلية، الرياض/ المملكة العربية السعودية.
٤. بروك، ن. هـ.، وبيرسون ح. ل. (١٩٨٥) "تلف الإطارات في المملكة العربية السعودية وأثره على حوادث السير"، تقرير غير منشور، وزارة الداخلية، الرياض/ المملكة العربية السعودية.
٥. السيف، عبد الجليل ورفاقه (١٩٨٦) "أسباب ارتفاع نسبة إصابات حوادث المرور في كل من منطقة مكة المكرمة والمنطقة الشرقية"، تقرير غير منشور، وزارة الداخلية، الرياض/ المملكة العربية السعودية.
٦. صليل، يونس علي ورفاقه. (١٩٨٦). "مشروع سلامة المشاة"، تقرير غير منشور، وزارة الداخلية، الرياض/ المملكة العربية السعودية.
٧. طيبة، زهدي (١٩٩٨). "محاضرات في سيكولوجية السائق" مادة غير منشورة، كلية الشهيد أبو جهاد، نابلس، فلسطين.
٨. عبد الغني، خالد (١٩٨٥). "تسجيل الحوادث على الطرق الطويلة"، تقرير غير منشور، وزارة الداخلية، الرياض/ المملكة العربية السعودية.
٩. عبد الغني والطرطوط. (١٩٨٦). "تحديد السرعات في شوارع مدينة الدمام"، تقرير غير منشور، وزارة الداخلية، الرياض/ المملكة العربية السعودية.
١٠. عبد الغني وآخرون. (١٩٨٧). "الحمولة الزائدة للشاحنات"، تقرير غير منشور، وزارة الداخلية، الرياض/ المملكة العربية السعودية.
١١. كلية الشهيد أبو جهاد، (٢٠٠١) "برنامج ومساقات الدورات التدريبية للسائقين" تقارير غير منشورة، نابلس فلسطين.



## ثانياً: المراجع الأجنبية:

12. Berry, Kimberly Masgaset (1998) . “She is no lady .The experience and expression of gender among women taxi drivers “. Master Abstracts International 36 (02), 369.
13. Botes, Goudine (1997) . “ A systematic study of the attitudes of minibus taxi drivers towards traffic law enforcement as a basic for the formulation of a management system for the South African minibus taxi industry“ . Dissertation Abstracts International ,58(03), 1575-B .
14. Clou, Yuan K.(2000) “Essays on wage bargaining, unions and inflation, and alternative theories of labour supply“ . Dissertation Abstracts International, 60(12),4543-A.
15. Facey , Marcia E. (2000). “Inside coloured cabs:Understanding work and health from the perspective of visible minority taxicab drivers“ . Master Abstracts International, 38(03), 691.
16. Greiner, Birgit Anita (1997) . “Occupational stress and alcohol consumption : self-report versus observational data in San Francisco bus drivers“ . Dissertation Abstracts International , 57(09) ,5600-B.
17. Hakamies, Liisa Emilia (1995). “older drivers in Finland : Traffic safety and behavior“ . Dissertation Abstracts International, 56(01), 54.
18. Holland, Dennis Wayne (2000). “The effect of fatigue on the professional and personal lives of train drivers : A qualitative study“ . Dissertation Abstracts International,60(08) ,3864-B.
19. Krause, Niklas (1996) . “Back and neck pain in San Francisco bus drivers : The role of biomechanical and psychological job factors“ . Dissertation Abstracts International, 57(03),1719-B.
20. McVittie, Scott. (1996) . “A job factor ranking analysis at four selected truckload motor freight carriers : A study of the perceptions of irregular route truck drivers and their dispatchers“ . Dissertation Abstracts International,56(11), 4249-A.
21. Myres, Cindy Mastin (2000) . “School experience of professional race car drivers : A qualitative analysis . Dissertation Abstracts International,61(06),2255-A.



# Journal Of Alquds Open University

For Research and Studies

A Scientific Biannual Refereed Journal

No. 2 - Jumada(2) 1424H / August 2003

