

سيكولوجية الخطر: فهم ومعالجة أزمة السلوكيات المرورية الخطيرة

تحصد الحوادث المرورية على طرق المملكة العربية السعودية أكثر من 6,500 حالة وفاة سنوياً وفقاً لتقرير منظمة الصحة العالمية (2023)، مع تكلفة اقتصادية تقدر بأكثر من 19.1 مليار ريال سنوياً ومع ذلك نستمر في التعامل مع السلامة المرورية على أنها مسألة مهارة فردية وليست سيكولوجية جماعية. عندما تشاهد الفوضى اليومية على طرقنا السريعة - التغيير المفاجئ بين المسارات، والسير على الأكتاف، والتفحيط، والسرعة الزائدة، والغضب على الطرق - تلاحظ كم أن أزمة المرور لدينا متجذرة ليس فقط في فجوات التطبيق، بل في سوء الفهم الأساسي للسلوك البشري والمخاطر. من بين جميع هذه السلوكيات الخطرة، تشكل مجموعة من الأنماط السلوكية المترابطة نفسياً واجتماعياً كارثة مرورية مستمرة تتطلب فهماً عميقاً لجذورها النفسية قبل أن نتمكن من معالجتها بفعالية. تشير البيانات إلى أن 85% من الحوادث المرورية في المملكة العربية السعودية تعود لأسباب بشرية (الإدارة العامة للمرور، 2023)، مما يؤكد أن جوهر المشكلة سلوكي ونفسي بالدرجة الأولى..

المشكلة تبدأ بخداع نفسي أساسي نعاني منه جميعاً وهو "وهم التفوق والحصانة الشخصية". أظهرت الأبحاث باستمرار ميل السائقين للمبالغة في تقدير قدراتهم مع التقليل من المخاطر التي يتعرضون لها. وجد سفينسون (1981) أن 93% من السائقين قيّموا أنفسهم على أنهم أفضل من المتوسط - وهو أمر مستحيل إحصائياً يكشف حقيقة خطيرة حول الإدراك البشري. هذا التحيز التفاؤلي ليس مجرد ظاهرة نفسية مثيرة للاهتمام؛ إنه قاتل حقيقي على طرقنا، حيث تؤكد الأبحاث الحديثة استمرار هذه الظاهرة

عبر ثقافات مختلفة. دراسة روندمو وإيفيرسن (2004) وجدت أن التحيز التفاؤلي يرتبط بشكل كبير بزيادة السلوكيات الخطرة على الطرق، وأن السائقين الذين يبالغون في تقدير مهاراتهم أكثر عرضة للانخراط في سلوكيات محفوفة بالمخاطر مثل السرعة الزائدة والتجاوزات الخطرة.

هذا التحيز يتجلى بوضوح في جميع سلوكيات القيادة الخطرة في المملكة. السائق الذي يتجاوز بسرعة عالية، أو المفحط الذي يعتقد أن مهارته الاستثنائية تجعله محصناً من الحوادث، أو السائق الذي يستخدم الكتف كمسار سريع - جميعهم يشتركون في نفس الوهم الأساسي: "أنا مختلف، أنا أفضل، القواعد تنطبق على الآخرين وليس علي". هذا الوهم يتضخم عندما ينجو هؤلاء السائقون من حوادث محتملة، حيث يفسرون نجاتهم كدليل على مهارتهم الفائقة بدلاً من فهمها كحظ أو نتيجة للإجراءات الدفاعية التي اتخذها السائقون الآخرون من حولهم. هذا الوهم الزائف يخلق صورة مشوهة للواقع حيث يبدو النجاح في السلوكيات الخطرة أكثر شيوعاً بكثير مما هو عليه فعلاً، لأن الذين فشلوا وتعرضوا لحوادث مميتة لم يعودوا موجودين ليرووا قصصهم.

السرعة الزائدة تمثل واحدة من أكثر السلوكيات الخطرة شيوعاً وفتكاً على طرقنا، وهي سلوك يتجلى فيه التحيز التفاؤلي بوضوح شديد. أظهرت دراسة حديثة من النومسي ومانيرينق (2022) حول تأثير رفع حدود السرعة على الطرق السريعة أن زيادة السرعة لا تؤدي فقط إلى ارتفاع معدلات الحوادث، بل تزيد أيضاً من شدة الإصابات بشكل كبير وغير متناسب. الدراسة وجدت أن العلاقة بين السرعة وشدة الحوادث ليست خطية - بل إن كل زيادة في السرعة تؤدي إلى زيادة أسية في احتمالية الوفاة أو الإصابة الخطيرة. المشكلة النفسية هنا مزدوجة: أولاً، السائقون يقللون بشكل منهجي من تقدير المسافة اللازمة للتوقف والوقت المطلوب للاستجابة للمخاطر المفاجئة عند السرعات العالية. ثانياً، كما أشارت دراسة فولر

(2005) في نموذجه الشهير حول "تجنب التهديد أثناء القيادة"، السرعة العالية تقلل بشكل كبير من قدرة السائق على معالجة المعلومات البصرية والاستجابة بفعالية للمخاطر المحتملة. عند السرعات العالية، ببساطة لا يمتلك الدماغ البشري الوقت الكافي لمعالجة جميع المعلومات الضرورية - من حركة المركبات المحيطة إلى حالة الطريق إلى المخاطر المحتملة - واتخاذ قرارات آمنة ومدروسة. السائق يعتقد أنه يسيطر تماماً، لكن في الواقع، قدرته على الاستجابة للمفاجآت تتناقص بشكل دراماتيكي مع كل زيادة في السرعة.

التفحيط يمثل ربما أكثر مظاهر سلوك المخاطرة وضوحاً وفتكاً على الطرق السعودية، وهو يجسد تقاطعاً معقداً بين العوامل النفسية والاجتماعية والفيزيائية. لقد حصدت هذه الممارسة مئات الأرواح الشابة. لكن المشكلة أعمق من مجرد سوء تقدير للمخاطر فقط، بل تتعلق بما يسميه علماء النفس "البحث عن الإثارة" - وهي سمة شخصية موثقة جيداً في الأدبيات العلمية. أظهر جونا (1997) في دراسته أن البحث عن الإثارة من أقوى مؤشرات القيادة الخطرة والتورط في الحوادث، خاصة بين الذكور الشباب. الأفراد الذين يسجلون درجات عالية في البحث عن الإثارة ينجذبون إلى التجارب الجديدة والمكثفة ومستعدون لتحمل مخاطر جسدية واجتماعية كبيرة للحصول على هذه التجارب. الأبحاث الحديثة تؤكد وتعمق هذا الفهم - دراسة زهانق وتشان (2016) وجدت أن السائقين ذوي مستويات عالية من البحث عن الإثارة أكثر عرضة بمقدار 3.5 مرات للانخراط في سلوكيات قيادة محفوفة بالمخاطر مقارنة بنظرائهم منخفضي البحث عن الإثارة.

الأسوأ من ذلك أن التفحيط يخلق دورة إدمان عصبية حقيقية. كما وثق الباحثان زوكرمان و كوهلمان (2000) في دراستهم حول الشخصية والمخاطرة، أن الأنشطة عالية المخاطر تؤدي إلى إطلاق الدوبامين في الدماغ كل مرة ينجح فيها المفحط في عرضه ويغادر دون حادث، يطلق دماغه موجة

من الدوبامين، مما يعزز السلوك بقوة ويجعله أكثر عرضة للتكرار والتعصيد. بمرور الوقت، يتطور الدماغ بحيث يحتاج مستويات أعلى من الخطر لتحقيق نفس مستوى الإثارة والمكافأة النفسية - ما كان مثيراً ومرضياً بالأمس يصبح عادياً وغير كافٍ اليوم، والحاجة المتزايدة لمستويات أعلى من الخطر لتحقيق نفس الإثارة تدفع المفحطين نحو مناورات متصاعدة الخطورة. إنها دورة إدمان عصبية حقيقية، بإدمان شعور الخطر والإثارة نفسه في كل تجربة تفحيط ناجحة.

لكن ما يجعل التفحيط خطيراً بشكل خاص ليس مجرد الدافع النفسي الفردي للبحث عن الإثارة أو دورة الإدمان العصبية، بل البعد الاجتماعي العميق الذي يحيط بهذه الممارسة ويضخم خطورتها بشكل كبير. على عكس معظم المخالفات المرورية التي تحدث بمعزل عن الآخرين، يحدث التفحيط عادةً مع وجود متفرجين - أحياناً عشرات أو حتى مئات المشاهدين الذين يجتمعون في مواقع معروفة خصيصاً لمشاهدة هذه العروض. وجود جمهور يغير بشكل جذري وأساسي حساب المخاطر لدى السائق. لم يعد التركيز على السلامة الشخصية أو الحفاظ على السيطرة على المركبة، بل ينتقل إلى القلق بشأن المكانة الاجتماعية والسمعة وموافقة الأقران والتفوق على المنافسين. هذه الديناميكية الاجتماعية تخلق ما يسميه علماء النفس الاجتماعي ظاهرة "التحول المحفوف بالمخاطر" وهي أن تتخذ المجموعات قرارات أكثر خطورة بكثير مما يتخذه الأفراد بمفردهم عند مواجهة نفس الموقف.

أما من الناحية الفيزيائية، التفحيط على الطرق العامة يمثل كارثة منتظرة في كل مرة يُمارس. عندما تكون المركبة في تفحيط متحكم فيه، فإنها تعمل عند الحد الأقصى المطلق لالتصاق الإطارات بسطح الطريق - وهي حالة من التوازن الديناميكي غير المستقر بطبيعته الأساسية. في هذه الحالة الحرجة، يُقاس الهامش بين السيطرة الكاملة والفقدان الكارثي للسيطرة

بأجزاء من الثانية وأجزاء من الدرجة في زاوية التوجيه. المركبة في حالة توازن هش للغاية، وأي تغيير طفيف - أدنى تغيير في سطح الطريق، أو ضغط الإطارات، أو زاوية التوجيه، أو توزيع الوزن، أو حتى هبوب رياح جانبية مفاجئة - يمكن أن يحول التفحيط المتحكم فيه ظاهرياً إلى انقلاب كارثي أو اصطدام. الأسوأ من ذلك، أن التفحيط على الطرق العامة يزيد من عدم القدرة على التنبؤ حيث أن الأسطح المصممة للقيادة العادية، وليس للأداء المتطرف، قد تحتوي على بقع من الزيت أو الرمل أو الحصى التي لا يمكن رؤيتها حتى فوات الأوان. كما أنه قد تظهر مركبات أخرى بشكل غير متوقع، أو قد يدخل مشاة أو أطفال للطريق دون إدراك الخطر. كما أنه قد تفشل أجزاء من المركبة كانهجار الإطارات ونحوها وعندما تحدث هذه أثناء التفحيط، غالباً ما تكون النتيجة مميتة. كما أن البيانات الإحصائية المأساوية تدعم هذا التحليل حيث فقدوا مئات الشباب السعوديين حياتهم في حوادث تفحيط على مر السنين، والعديد ممن عانوا من إعاقات دائمة نتيجة حوادث التفحيط سوأءا من المفحطين أو الجمهور.

بينما يستحق التفحيط اهتماماً خاصاً بسبب فتكه الواضح ووضوحه الاجتماعي، فإن السلوكيات الخطرة الأخرى على طرقنا تساهم بشكل كبير ومستمر في الأزمة المرورية الشاملة. التغيير المفاجئ والمتكرر بين المسارات خلال الازدحام المروري يمثل مثالاً مثالياً وواضحاً لكيفية أن ما يبدو سلوكاً عقلانياً ومفيداً على المستوى الفردي يؤدي في الواقع إلى كارثة جماعية تضر بالجميع بما في ذلك السائق نفسه. السائق الذي يتنقل بين المسارات باستمرار يعتقد بثقة أنه يوفر الوقت ويتقدم على الآخرين من خلال مهارته ويقظته، لكن الأبحاث العلمية حول ديناميكيات تدفق المرور تكشف صورة مختلفة تماماً. دراسة أنساري وزملائه (2022) التي حللت بيانات مسارات المركبات الفعلية في مناطق النسيج المروري وجدت أن التغييرات المتكررة والمفاجئة للمسارات لا تحسن أوقات السفر الفردية بشكل ملموس في معظم الحالات، بل في الواقع تخلق "موجات صدمة"

"موجات صدمة" تنتشر وتتضخم عبر حركة المرور للخلف، محاولة الازدحام المعتدل والمتدفق نسبياً إلى شلل مروري كامل ومتوقف. كل تغيير مفاجئ للمسار يجبر السائقين في المسار المستهدف على الكبح، مما يخلق تأثير دومينو يمتد للخلف لمئات الأمتار أحياناً.

الأخطر من تأثير التدفق المروري هو أن كل تغيير مفاجئ للمسار يزيد بشكل كبير ومباشر من خطر الاصطدامات الخلفية - واحدة من أكثر أنواع الحوادث شيوعاً وخطورة على الطرق. دراسة تيجيرينا وزملائه (2005) حلت بعناية سلوك حركة العين وأنماط الانتباه أثناء تغيير المسارات ووجدت أن السائقين غالباً ما يفشلون في تقييم سرعة ومسافة المركبات في المسار المستهدف بدقة، خاصة في حالات الازدحام. عندما ينتقل سائق فجأة إلى مسار مزدحم، السائق خلفه في ذلك المسار قد يكون لديه فقط جزء من ثانية للاستجابة - وإذا كان منتبهاً لمركبة أمامه الأصلية أو كان يفحص المرايا، قد لا يلاحظ الدخيل الجديد حتى فوات الأوان. النتيجة المحتملة هي اصطدام خلفي قد يكون خطيراً جداً، خاصة إذا كان الفرق في السرعة كبيراً. هذا الخطر يتضاعف عندما يتزامن التغيير المفاجئ للمسارات مع السرعات العالية - مزيج قاتل نراه يومياً على طرقنا السريعة.

السير غير القانوني على أكتاف الطرق أصبح ظاهرة منتشرة بشكل مقلق تعكس تطبيعاً خطيراً للمخالفات المرورية على مستوى واسع في المجتمع. هذا السلوك يتبع نمطاً نفسياً مشابهاً لسلوكيات خطرة أخرى من حيث التطبيع التدريجي. أظهرت دراسة باركر وزملائه (1995) الرائدة حول أخطاء القيادة والمخالفات والتورط في الحوادث أن السائقين الذين ينخرطون بانتظام وبشكل متكرر في المخالفات المرورية المختلفة يطورون بمرور الوقت ما يسمى "مخططات إدراكية" معدلة - أطر ذهنية تعيد تصنيف وتأطير هذه السلوكيات من مخالفات خطرة وغير قانونية إلى "تقنيات قيادة فعالة" أو "طرق ذكية للتعامل مع المرور". هذا التحول الإدراكي يحدث تدريجياً ولكن بثبات: كل استخدام ناجح للكثف - كل مرة يستخدم فيها

"موجات صدمة" تنتشر وتتضخم عبر حركة المرور للخلف، محاولة الازدحام المعتدل والمتدفق نسبياً إلى شلل مروري كامل ومتوقف. كل تغيير مفاجئ للمسار يجبر السائقين في المسار المستهدف على الكبح، مما يخلق تأثير دومينو يمتد للخلف لمئات الأمتار أحياناً.

الأخطر من تأثير التدفق المروري هو أن كل تغيير مفاجئ للمسار يزيد بشكل كبير ومباشر من خطر الاصطدامات الخلفية - واحدة من أكثر أنواع الحوادث شيوعاً وخطورة على الطرق. دراسة تيجيرينا وزملائه (2005) حللت بعناية سلوك حركة العين وأنماط الانتباه أثناء تغيير المسارات ووجدت أن السائقين غالباً ما يفشلون في تقييم سرعة ومسافة المركبات في المسار المستهدف بدقة، خاصة في حالات الازدحام. عندما ينتقل سائق فجأة إلى مسار مزدحم، السائق خلفه في ذلك المسار قد يكون لديه فقط جزء من ثانية للاستجابة - وإذا كان منتبهاً لمركبة أمامه الأصلية أو كان يفحص المرايا، قد لا يلاحظ الدخيل الجديد حتى فوات الأوان. النتيجة المحتملة هي اصطدام خلفي قد يكون خطيراً جداً، خاصة إذا كان الفرق في السرعة كبيراً. هذا الخطر يتضاعف عندما يتزامن التغيير المفاجئ للمسارات مع السرعات العالية - مزيج قاتل نراه يومياً على طرقنا السريعة.

السير غير القانوني على أكتاف الطرق أصبح ظاهرة منتشرة بشكل مقلق تعكس تطبيعاً خطيراً للمخالفات المرورية على مستوى واسع في المجتمع. هذا السلوك يتبع نمطاً نفسياً مشابهاً لسلوكيات خطرة أخرى من حيث التطبيع التدريجي. أظهرت دراسة باركر وزملائه (1995) الرائدة حول أخطاء القيادة والمخالفات والتورط في الحوادث أن السائقين الذين ينخرطون بانتظام وبشكل متكرر في المخالفات المرورية المختلفة يطورون بمرور الوقت ما يسمى "مخططات إدراكية" معدلة - أطر ذهنية تعيد تصنيف وتأطير هذه السلوكيات من مخالفات خطيرة وغير قانونية إلى "تقنيات قيادة فعالة" أو "طرق ذكية للتعامل مع المرور". هذا التحول الإدراكي يحدث تدريجياً ولكن بثبات: كل استخدام ناجح للكثف - كل مرة يستخدم فيها السائق الكثف للتجاوز أو لتفادي الازدحام ويصل إلى وجهته دون حادث أو

السائق الكتف للتجاوز أو لتفادي الازدحام ويصل إلى وجهته دون حادث أو عقوبة - يعزز هذا التحول الإدراكي ويقوي الاعتقاد بأن هذا السلوك ليس فقط مقبولاً بل فعالاً وذكياً، حتى لا يعود السائق يرى سلوكه كمخالفة للأنظمة المرورية على الإطلاق بل كاستخدام ماهر للموارد المتاحة.

المشكلة مع السير على الأكتاف متعددة الأبعاد والمخاطر. من الناحية المباشرة، الكتف قد يحتوي على حطام، أو صخور، أو أسطح غير متساوية، أو تدرجات حادة غير متوقعة لم تُصمم لتحمل حركة مرور منتظمة بسرعات عالية. قد تظهر مركبات متوقفة بشكل مشروع على الكتف - مركبة معطلة، أو شخص يغير إطاراً، أو مركبة طوارئ - فجأة في مسار السائق المخالف الذي لا يتوقع عوائق. عند إعادة الدخول القسري إلى المسار الرئيسي، والذي يجب أن يحدث في نهاية المطاف، يخلق السائق موقفاً خطيراً للغاية للمركبات الأخرى التي يجب أن تتفاعل فجأة ودون سابق إنذار مع مركبة تدخل المسار بسرعة وبزاوية غير متوقعة. أشارت الدراسات حول استخدام الأكتاف وجدت من خلال تحليل بيانات حوادث واسعة النطاق أن الاستخدام غير المشروع للأكتاف يزيد من احتمالية وقوع حوادث بنسبة مذهلة مقارنة بالقيادة العادية والقانونية في المسارات المخصصة. هذه ليست مجرد زيادة طفيفة في المخاطر - إنها تضاعف شبه ثلاثي يجعل هذا السلوك خطيراً للغاية ليس فقط على المخالف نفسه بل على جميع من حوله.

كل هذه السلوكيات الخطرة - السرعة الزائدة، التفحيط، التغيير العدواني للمسارات، السير على الأكتاف- لا تحدث في فراغ اجتماعي أو نفسي. إنها تحدث ضمن سياق أوسع من الضبط المروري والإنفاذ القانوني، وربما لا يوجد عامل واحد أكثر أهمية وتأثيراً في إدامة وتفاقم هذه الأزمة من ضعف الضبط المروري وعدم اتساق الإنفاذ. الأدلة العلمية على هذه النقطة واضحة وقوية ومتسقة عبر دراسات متعددة وسياقات مختلفة. أظهرت دراسة إفيك وكريستنسن (2007) أن مستوى وشدة الضبط المروري يرتبط بشكل مباشر وقوي جداً بمعدلات المخالفات المرورية - عندما يزداد الإنفاذ ويصبح أكثر اتساقاً، تنخفض المخالفات بشكل ملحوظ ومستدام، وعندما يضعف الإنفاذ أو يصبح متقطعاً، ترتفع المخالفات بسرعة.

الآلية النفسية وراء هذا التأثير القوي معقدة ولكنها مفهومة جيداً. عندما يلاحظ السائقون آخريين يخالفون القوانين والأنظمة المرورية بشكل متكرر ومنتظم دون أن يواجهوا أي عواقب ملموسة، تحدث إعادة معايرة نفسية عميقة في إدراكهم للمعايير الاجتماعية والسلوك المقبول. كما وثق روثنجاتر (1997) في بحثه الشامل حول الجوانب النفسية لسلوك مستخدمي الطرق، هذا الضعف في الضبط المروري يخلق ما يسميه علماء النفس الاجتماعي "ترخيصاً أخلاقياً" أو "تصريحاً نفسياً" - وهو شعور داخلي قوي بأن مخالفة الأنظمة ليست في الواقع خطأ كبيراً أو جدياً لأن الآخرين يفعلونها بانتظام دون عواقب، وبالتالي يجب أن تكون مقبولة اجتماعياً أو على الأقل غير مهمة. هذا الترخيص النفسي لا يتطلب تفكيراً واعياً أو قراراً متعمداً - إنه يحدث تلقائياً وبشكل لا وعٍ إلى حد كبير من خلال آليات التعلم الاجتماعي والمراقبة البسيطة لسلوك الآخرين.

بمرور الوقت، هذا الترخيص النفسي يخلق حلقة ردود فعل سلبية خطيرة ومتصاعدة ذاتياً: ضعف الضبط المروري وعدم اتساق الإنفاذ يؤدي إلى زيادة المخالفات المرورية، مما يجعل هذه المخالفات تبدو أكثر طبيعية وشيوعاً وبالتالي أكثر مقبولة اجتماعياً، مما يقلل بدوره من الضغط الاجتماعي غير الرسمي للامتثال للقوانين، مما يؤدي بالضرورة إلى المزيد من المخالفات من قبل عدد متزايد من السائقين. هذه الدورة تتغذى على نفسها وتتصاعد بمرور الوقت حتى نصل إلى نقطة حرجية حيث السلوك القانوني والملتزم بالأنظمة يبدأ في الظهور كسلوك غير عادي أو ساذج أو حتى غير فعال، بينما المخالفة تصبح هي المعيار الفعلي والسلوك المتوقع والطبيعي الذي يمارسه معظم السائقين. عند هذه النقطة، نكون قد خلقنا ثقافة مرورية مختلة وظيفياً بعمق حيث القوانين الرسمية موجودة على الورق فقط ولكنها فقدت قوتها التوجيهية الفعلية للسلوك اليومي.

في حالة التفحيط بشكل خاص، عندما تحدث عروض التفحيط علناً وبشكل منتظم أمام جماهير كبيرة ومع ذلك تواجه عواقب قانونية ضئيلة أو غير متسقة أو متأخرة، فإن الرسالة النفسية المرسلّة واضحة وقوية: هذا السلوك مقبول اجتماعياً حتى لو كان ممنوعاً رسمياً، وهو منخفض المخاطر من حيث العواقب القانونية الفعلية رغم أنه خطير جسدياً. الشباب الذين يشاهدون التفحيط يحدث بانتظام في مواقع معروفة دون أن يروا تدخلاً متسقاً وفعالاً من السلطات المعنية يستوعبون درساً عميقاً: القوانين الرسمية ليست في الواقع قوانين ملزمة وحقيقية، إنما هي مجرد اقتراحات أو توصيات يمكن تجاهلها براحة دون عواقب حقيقية ومؤثرة. هذا الدرس المستفاد، المكتسب من خلال الملاحظة المتكررة وليس من خلال التعليم الرسمي، يشكل مواقفهم وسلوكياتهم المستقبلية بطرق عميقة ودائمة.

مع فهمنا العميق لهذه الجذور النفسية والاجتماعية المعقدة للسلوكيات المرورية الخطرة، يصبح واضحاً أن معالجة هذه الأزمة تتطلب نهجاً شاملاً ومتعدد الطبقات يعالج كل بُعد من أبعاد المشكلة بشكل متزامن ومتكامل. أولاً وقبل كل شيء، يجب علينا الاعتراف الصريح والواضح بأن البحث عن الإثارة هو حاجة نفسية حقيقية وعميقة، خاصة بين الشباب والمراهقين، ولا يمكن القضاء عليها ببساطة من خلال الحظر والمنع والعقاب وحدها. كما أشار جونا (1997) بوضوح في مراجعته الشاملة، محاولة قمع أو إلغاء هذه الحاجة النفسية الأساسية من خلال الحظر القانوني وحده محكومة بالفشل لأنها تتجاهل الواقع النفسي الأساسي. بدلاً من ذلك، النهج الأكثر فعالية والأكثر واقعية هو توفير منافذ مشروعة وآمنة وخاضعة للرقابة لهذه الحاجة - إنشاء حلبات سباق متخصصة ومناطق مخصصة مع معايير سلامة صارمة والتي تهدف لتوجيه الطاقة والحماس بعيداً عن الطرق العامة إلى بيئات آمنة ومصممة خصيصاً وخاضعة للرقابة حيث يمكن للمشاركين متابعة اهتماماتهم واحتياجاتهم النفسية دون تعريض حياة الجمهور والمارة الأبرياء للخطر.

لكن توفير هذه البدائل الآمنة والمشروعة، رغم أهميته الحاسمة، ليس كافياً بمفرده. يجب أن يقترن بضبط مروري قوي ومتسق وحازم ضد التفحيط والسلوكيات الخطرة الأخرى على الطرق العامة. تنفيذ حملات التوعية العامة يجب أن تتطور بشكل جذري لتتجاوز التحذيرات العامة التقليدية والمملة حول الخطر إلى رسائل مستهدفة نفسياً تعالج بدقة التحيزات الإدراكية المحددة التي تدفع السلوكيات الخطرة. استناداً إلى البحث المهم من لويس وزملائها (2010) حول فعالية الرسائل العاطفية المضادة للسرعة، الحملات الفعالة تحتاج لمعالجة التفاؤلي والوهم بالحصانة الشخصية بشكل مباشر وصريح. بدلاً من الرسالة التقليدية الضعيفة "التفحيط خطير" أو "السرعة تقتل"، الرسالة يجب أن تكون أكثر تحديداً وشخصية وتحدياً للتحيز: "كل شاب مات في حادث تفحيط اعتقد تماماً مثلك أنه ماهر جداً وذكي جداً ومميز جداً لدرجة أن ذلك لن يحدث له أبداً - لكنه كان مخطئاً، وأنت مخطئ أيضاً". عرض قصص محددة وشخصية ومؤثرة لممارسين كانوا يُعتبرون ماهرين جداً لكنهم ماتوا، مقابلات فيديو مباشرة ومؤثرة مع ناجين يعانون من إعاقات جسدية دائمة ومدمرة وعائلات ضحايا محطمة، يمكن أن يخلق تأثيراً عاطفياً قوياً ومستداماً يتجاوز بكثير تأثير الإحصاءات المجردة والباردة أو التحذيرات النظرية العامة.

البنية التحتية للطرق نفسها يجب أن تُصمم أو تُعاد تصميمها لتكون "متسامحة" و"مغفرة" للأخطاء البشرية الحتمية - تصميمات تقلل من فرص ومغريات السلوكيات الخطرة من جهة وتحد قدر الإمكان من عواقب الأخطاء البشرية عندما تحدث حتماً من جهة أخرى: أكتاف طرق أوسع بكثير تقلل من إغراء استخدامها كمسارات سريعة، حواجز وسطية فعالة وقوية تمنع الاصطدامات الأمامية المميتة، إضاءة محسنة وأقوى بكثير في المناطق عالية المخاطر والتقاطعات المعقدة، أسطح طرق عالية الاحتكاك توفر تماسكاً أفضل وتقلل من مسافات التوقف، وتصميمات تقاطعات ودورات حديثة أكثر أماناً ووضوحاً تقلل من احتمالية الارتباك وتخفف من شدة الحوادث المحتملة عندما تحدث.

السير غير القانوني على أكتاف الطرق أصبح ظاهرة منتشرة بشكل مقلق معالجة الأبعاد الثقافية والاجتماعية العميقة يتطلب تغييراً في كيفية اكتساب الشباب للمكانة الاجتماعية والاحترام والتقدير بين أقرانهم ومجتمعهم. طالما أن التفحيط والسلوكيات الخطرة الأخرى يُنظر إليها كطريق فعال وسريع للحصول على الإعجاب الاجتماعي والشهرة والمكانة، سيستمر بعض الشباب في المشاركة بغض النظر عن المخاطر الجسدية أو القانونية. نحتاج إلى حملات ثقافية واجتماعية طويلة المدى تعمل بجدية وعمق على إعادة تأطير وإعادة تعريف التفحيط والتجاوزات المرورية الخطرة على الطرق العامة من عروض مثيرة للإعجاب للشجاعة والمهارة إلى أعمال من التهور الأناني والطائش الذي يعرض حياة الأبرياء والمارة للخطر دون مبرر. نحتاج إلى رفع وتضخيم قصص الضحايا الحقيقيين - ليس فقط الممارسين الذين اختاروا طوعاً تحمل المخاطر ولكن أيضاً وبشكل خاص المتفرجين الأبرياء والمارة الذين لم يختاروا شيئاً والأطفال والعائلات التي دمرتها وحطمتها حوادث التفحيط والسلوكيات الخطرة الأخرى بشكل كامل ودائم. نحتاج إلى جعل التكلفة الإنسانية الحقيقية والمدمرة للتفحيط والسلوكيات المرورية الخاطئة ملموسة وشخصية وحاضرة في الوعي العام بدلاً من كونها إحصاءات مجردة وبعيدة.

أخيراً وليس آخراً، نحتاج بشكل ماس إلى بحث علمي مستمر ومنهجي ومراقبة دقيقة ومستمرة للأنماط السلوكية والعوامل المؤثرة. كما أكدت بقوة دراسة النومسي ومانيرينق (2019) حول عدم الاستقرار الزمني في العوامل المؤثرة، السلوكيات المرورية والعوامل التي تؤثر عليها والعلاقات بينها ليست ثابتة أو مستقرة بل تتغير وتتطور بمرور الوقت استجابة لتغيرات في البنية التحتية والتكنولوجيا والمعايير الاجتماعية والسياسات. هذا يعني أن تجاهل هذا البعد الزمني الديناميكي قد يؤدي إلى فشل حتى التدخلات المصممة جيداً والمبنية على أدلة قوية، لأن ما نجح بالأمس قد لا يكون فعالاً اليوم أو غداً. نحتاج إلى: إنشاء قاعدة بيانات وطنية شاملة ومفصلة ومحدثة باستمرار عن الحوادث والسلوكيات الخطرة، إجراء دراسات مسحية منتظمة ودورية حول مواقف واعتقادات وسلوكيات الشباب تجاه التفحيط والمخاطر المرورية، تقييم منهجي ومستمر ودقيق لفعالية التدخلات المختلفة باستخدام منهجيات علمية صارمة، وتعديل من وسريع للاستراتيجيات والسياسات بناءً على البيانات الجديدة والأدلة المتطورة.

في النهاية، معالجة أزمة التفحيط والسلامة المرورية الأوسع ليست مجرد مسألة بسيطة من ضبط مروري أقوى أو قضية ثقافية معزولة يمكن معالجتها بحملة إعلامية واحدة - إنها تحدي نفسي واجتماعي وبنوي معقد ومتعدد الطبقات يتطلب استجابة شاملة ومتكاملة ومستدامة تعالج جميع الأبعاد المترابطة للمشكلة في وقت واحد. نحتاج إلى فهم عميق للدوافع النفسية العميقة والحقيقية التي تدفع الشباب نحو البحث عن الإثارة الخطرة، معالجة فعالة ومدروسة للديناميكيات الاجتماعية المعقدة التي تحول الأفعال الخطرة إلى عروض للحصول على مكانة اجتماعية ومكافآت نفسية، توفير بدائل مشروعة وآمنة وجذابة تلبي الاحتياجات النفسية الكامنة والحقيقية دون تعريض حياة الآخرين للخطر. بالإضافة إلى ضبط مروري قوي ومتسق وعادل يخلق عواقب حقيقية ومؤثرة وحتمية تغير جذرياً الحساب النفسي للمخاطرة والمكافأة المتصورة من المشاركة في مثل هذه السلوكيات الخطرة.

قائمة المراجع-References

- Alnawmasi, N., & Mannering, F. (2019). A statistical assessment of temporal instability in the factors determining motorcyclist injury severities. *Analytic Methods in Accident Research*, 22, 100090.
- Alnawmasi, N., & Mannering, F. (2022). The impact of higher speed limits on the frequency and severity of freeway crashes: Accounting for temporal shifts and unobserved heterogeneity. *Analytic Methods in Accident Research*, 34, 100205.
- Ansari, A., Ahmed, M., Singh, S. K., & Razak, K. (2022). Analysis of lane-changing behavior and associated risk in weaving sections using trajectory data. *Transportation Research Record*, 2676(6), 600-613.
- Deffenbacher, J. L., Oetting, E. R., & Lynch, R. S. (1994). Development of a driving anger scale. *Psychological Reports*, 74(1), 83-91.
- Elvik, R., & Christensen, P. (2007). The deterrent effect of increasing fixed penalties for traffic offences: The Norwegian experience. *Journal of Safety Research*, 38(6), 689-695.
- Fuller, R. (2005). Towards a general theory of driver behaviour. *Accident Analysis & Prevention*, 37(3), 461-472.
- Gardner, M., & Steinberg, L. (2005). Peer influence on risk taking, risk preference, and risky decision making in adolescence and adulthood: An experimental study. *Developmental Psychology*, 41(4), 625-635.
- Jonah, B. A. (1997). Sensation seeking and risky driving: A review and synthesis of the literature. *Accident Analysis & Prevention*, 29(5), 651-665.

قائمة المراجع-References

- Lewis, I., Watson, B., & White, K. M. (2010). Response efficacy: The key to minimizing rejection and maximizing acceptance of emotion-based anti-speeding messages. *Accident Analysis & Prevention*, 42(2), 459-467.
- Parker, D., Reason, J. T., Manstead, A. S. R., & Stradling, S. G. (1995). Driving errors, driving violations and accident involvement. *Ergonomics*, 38(5), 1036-1048.
- Rothengatter, T. (1997). Psychological aspects of road user behaviour. *Applied Psychology*, 46(3), 223-234.
- Rundmo, T., & Iversen, H. (2004). Risk perception and driving behaviour among adolescents in two Norwegian counties before and after a traffic safety campaign. *Safety Science*, 42(1), 1-21.
- Shinar, D. (2017). *Traffic safety and human behavior* (2nd ed.). Emerald Publishing.
- Stevens, A. B., & Minton, R. (2001). In-vehicle distraction and fatal accidents in England and Wales. *Accident Analysis & Prevention*, 33(4), 539-545.
- Svenson, O. (1981). Are we all less risky and more skillful than our fellow drivers? *Acta Psychologica*, 47(2), 143-148.
- Tijerina, L., Garrott, W. R., Stoltzfus, D., & Parmer, E. (2005). Eye glance behavior of van and passenger car drivers during lane change decision phase. *Transportation Research Record*, 1937(1), 37-43.
- Zhang, T., & Chan, A. H. S. (2016). The association between driving anger and driving outcomes: A meta-analysis of evidence from the past twenty years. *Accident Analysis & Prevention*, 90, 50-62.
- Zuckerman, M., & Kuhlman, D. M. (2000). Personality and risk-taking: Common biosocial factors. *Journal of Personality*, 68(6), 999-1029.