
Drivers' Behavior and Attitudes Towards Home Quarantine During the Corona Pandemic (Covid 19): Comparison between Gender and Education Level Variables

Jamal Salem Abdulla Alameri Prof. Ahmad Falah Alomosh (Ph.D)
PhD Student: Applied Sociology Criminology-University of Sharjah
Criminology- University of Sharjah
alomosh@sharjah.ac.ae
Jamalnyc77@gmail.com
University of Sharjah/ College of Arts, Humanities and Social
Sciences - Department of Sociology

DOI: <https://doi.org/10.31973/aj.v1i145.3677>

ABSTRACT:

The Corona pandemic has been an epidemiological and psychological crisis in which the difficulty of living in isolation, the changes that have taken place in our daily lives, the loss of a large number of individuals of their jobs, the financial hardship, and the grief over the death of loved ones, have affected the mental health and well-being of many. Despite the large number of studies that dealt with the impact of the Covid-19 pandemic on road accidents, they did not address the behavioral patterns of drivers during the home quarantine their attitudes . In addition to the significant differences in that according to gender and level of education. This study aims to reveal the nature of drivers' behaviors and attitudes towards home quarantine during Covid-19 and to identify the differences based on sex and education level among drivers in their behaviors and their attitudes towards home quarantine. The study tool included a questionnaire that includes phrases showing the behaviors of drivers in the United Arab Emirates during the home quarantine and their attitudes towards it. Six hundred and thirty-six male and female drivers from the United Arab Emirates participated in answering the study tool. The results showed that the drivers responded to the home quarantine through positive behaviors and attitudes. The results also showed that female drivers were more committed, but the differences were not statistically significant with their male drivers. However, the level of education has contributed to creating significant differences in a number of behaviors in favor of those with university education and above. The participants confirmed the safety of the measures taken by the United Arab Emirates to limit the spread of the Covid-19 pandemic.

Keywords: COVID-19 pandemic, Home quarantine, Traffic, Behavior, Attitudes.

***The authors has signed the consent form and ethical approval**

سلوك السائقين واتجاهاتهم نحو الحجر المنزلي

أثناء جائحة كورونا (كوفيد ١٩) مقارنة حسب متغيري النوع ومستوى التعليم

| | |
|----------------------------------|--|
| الباحث جمال سالم عبدالله العامري | الأستاذ الدكتور احمد فلاح العموش |
| طالب دكتوراه في علم الاجتماع | تخصص علم الجريمة والعدالة الجنائية |
| تخصص علم الجريمة | جامعة الشارقة/ كلية الآداب والعلوم |
| جامعة الشارقة | الإنسانية والاجتماعية/قسم علم الاجتماع |

(مُلخَصُ البَحْث)

شكلت جائحة كورونا أزمة وبائية ونفسية حيث صعوبة العيش في عزلة، والتغيرات التي حصلت في حياتنا اليومية، وفقدان عدد كبير من الأفراد لوظائفهم، والمصاعب المالية، والحزن على وفاة الأحبة، قد أثرت على الصحة العقلية ورفاهية الكثيرين. وعلى الرغم من كثرة الدراسات التي تناولت تأثير جائحة كوفيد-١٩ على حوادث الطرق إلا أنها لم تتناول الأنماط السلوكية لدى السائقين في أثناء الحجر المنزلي ماتجاهاتهم نحوه؟ وما مدى وجود فروق دالة في ذلك بحسب متغيري النوع ومستوى التعليم؟؛ لذلك هدفت هذه الدراسة إلى الكشف عن طبيعة سلوك السائقين نحو الحجر المنزلي في أثناء كوفيد-١٩. والتعرف على الفروق بين السائقين في سلوكهم وتجاههم نحو الحجر المنزلي في أثناء جائحة كوفيد-١٩ تبعاً لكل من متغيري النوع ومستوى التعليم. تضمنت أداة الدراسة استبانة تشتمل على عبارات تبين سلوك السائقين في دولة الإمارات العربية المتحدة في أثناء الحجر المنزلي وتجاههم نحوه. فضلاً عن عبارتين لتقويم فاعلية الحجر المنزلي في أثناء جائحة كورونا (كوفيد-١٩). ستمائة وستة وثلاثون ٦٣٦ سائقا وسائقة من دولة الإمارات العربية المتحدة شاركوا في الإجابة على أداة الدراسة. وأظهرت النتائج أن السائقين استجابوا للحجر المنزلي عبر سلوكيات واتجاهات إيجابية. وأظهرت النتائج أن السائقات كن أكثر التزاماً لكن لم تكن الفروق دالة إحصائياً مع أقرانهم السائقين الذكور. إلا أن مستوى التعليم قد أسهم في إيجاد فروق دالة في عدد من السلوكيات ولصالح ذوي مستوى التعليم الجامعي فما فوق. أكد المشاركون في الدراسة سلامة الإجراءات التي اتخذتها دولة الإمارات العربية المتحدة في الحد من انتشار جائحة كوفيد-١٩.

الكلمات الدالة: جائحة كوفيد-١٩، الحجر المنزلي، حركة المرور، السلوك، الاتجاه.

* وقع المؤلفون على نموذج الموافقة والموافقة الأخلاقية الخاصة بالمساهمة البشرية في

البحث

مقدمة

منذ بدء انتشار جائحة كورونا كوفيد-١٩ نصحت غالبية الدول مواطنيها ورعاياها بالتزام التدابير اللازمة لمنع الاختلاط والعزل في المنزل أو ارتداء أقنعة الوجه، في محاولة لاحتواء انتشار الوباء، والحد من الضغط على نظامها الصحي الوطني، وتقليل عدد المصابين والوفيات. ولقد ثبت أن هذه القواعد أدت إلى انخفاض التعرض للعدوى واحتمال تلوث الآخرين. ومع ذلك، فإن تلك التدابير التقييدية ولدت أيضا أعباء نفسية واجتماعية واقتصادية ونفسية. وبطبيعة الحال تأثرت حركة المرور من جراء الحجر المنزلي، والالتزام، وإطاعة عدد كبير من الناس للتعليمات الصادرة من الجهات الحكومية المعنية.

إن جائحة كورونا شكلت أزمة وبائية ونفسية حيث ضخامة العيش في عزلة، والتغيرات التي حصلت في حياتنا اليومية، وفقدان عدد كبير من الأفراد لوظائفهم، والمصاعب المالية، والحزن على وفاة الأحبة، قد أثرت على الصحة العقلية ورفاهية الكثيرين. ويؤكد الاتحاد الأمريكي لعلم النفس American Psychological Association على ضرورة السعي للحصول على الدعم الاجتماعي والتواصل مع الآخرين في حالات التباعد الجسدي والعزل. ومن المهم أيضا معرفة علامات القلق، ونوبات الهلع، والاكتئاب، والانتحار حتى نتمكن من التعرف عليها بسهولة، ليس فقط بين أفراد العائلة والأصدقاء والجيران ولكن للفرد نفسه،

(<https://www.apa.org>, 2020).

والمجتمع الإماراتي كغيره من المجتمعات الإنسانية عانى من جائحة كوفيد-١٩ على الرغم من قيام المؤسسات المعنية بجهود استثنائية للتصدي للوباء. وقد شهدت الإمارات بشكل عام و بمدنها المختلفة تغيرات واضحة في حركة المرور؛ نتيجة الحجر المنزلي. هذا التغير في حركة الأفراد بشكل عام وحركة السيارات والمركبات لا بد أن يصاحبه تغير في سلوكيات السائقين، إذ يشير القيسي (٢٠١٥) إلى أن سلوك السائق في أثناء القيادة يعكس الجوانب الشخصية والانفعالية والمعرفية والوجدانية والنفسية له، ومن ثم فإن كل هذه الأبعاد تشكل شخصية السائق التي يجب أن يأخذها الآخرون في الحسبان. وأكد شاركن (٢٠٠٤ Sharkin) في دراسته حول مؤشرات الخطورة على الطرق على إن من أهم هذه المؤشرات والتي ترتبط بشخصية الفرد الانفعالية هي الغضب والعدوانية والتي تؤدي إلى القيادة المتهوره، مخالفة الإشارات الضوئية، والميل إلى إيذاء الآخرين.

ونتيجة لتطبيق الحجر المنزلي فقد تأثرت حركة المرور على الطرق ليس في الإمارات وحدها وإنما في دول عدة من العالم. فقد أجرت وزارة النقل في الحكومة البريطانية (٢٠٢١) دراسة وسمت بـ "انخفاض الوفيات في بريطانيا العظمى في أثناء COVID-١٩" وهدفت إلى التعرف على حالات الوفيات الناجمة من حوادث الطرق في أثناء عمليات الإغلاق

المرافقة ل COVID-19-١٩ ومقارنتها مع الحالات نفسها في الاتحاد الأوروبي وأظهرت النتائج انخفاض عدد الإصابات على الطرق تماشياً مع حركة المرور على الطرق وحالات الإغلاق الوطنية، إذ شهد عدد ضحايا الطرق أكبر انخفاض شهري وبنسبة ٦٨٪ في أبريل ٢٠٢٠ مقارنة بمتوسط ٣ سنوات من ٢٠١٧ إلى ٢٠١٩. وشهدت ٢٥ دولة في الاتحاد الأوروبي تتوافر لديها بيانات عن COVID-19 انخفاضاً في عدد الوفيات الناجمة عن حوادث الطرق في أبريل ٢٠٢٠ مقارنة بشهر أبريل في السنوات الثلاث السابقة، أما في بعض البلدان فكانت الأعداد الشهرية للوفيات الناجمة عن حوادث الطرق صغيرة إحصائياً ومن ثم تخضع للتقلبات. وسجلت أعلى نسبة انخفاض في وفيات حوادث الطرق (٨٤٪) في إيطاليا، تليها بلجيكا وإسبانيا وفرنسا واليونان مع انخفاض يزيد عن ٥٩٪. على الرغم من انخفاض حجم حركة المرور في السويد، والدنمارك، وهولندا. وظلت الوفيات على الطرق في أثناء شهر أبريل مماثلة أو كانت أعلى مما كانت عليه في السنوات السابقة، علماً أن السويد لديها إجراءات احتواء أقل صرامة لـ COVID-19 مقارنة بدول عدة في الاتحاد الأوروبي الأخرى. وعلى الرغم من كثرة الدراسات التي تناولت تأثير جائحة كوفيد-١٩ على حوادث الطرق إلا أنها لم تتناول التغيرات السلوكية لدى السائقين وتجاهاتهم نحو الحبر المنزلي، ومدى ارتباط ذلك بمتغيرين مهمين هما: الجنس ومستوى التعليم. لذلك ستسلط هذه الدراسة الضوء على هذه العلاقة.

مشكلة الدراسة وتساؤلاتها:

هناك ضرورة ملحة للتصدي لمشكلة الحوادث المرورية وما ينتج عنها من خسائر تستنزف الثروات البشرية والاقتصادية والتي تترك آثاراً نفسية واجتماعية واقتصادية. وعلى الرغم من الإجراءات القانونية والمعنوية المتخذة من العاملين في الجانب التشريعي والتنفيذي المتعلق بالأمن المروري إلا أن هناك إحصاءات مخيفة عن حوادث الطرق في دولة الإمارات والتي لا تتفق مع الكثافة السكانية أو جودة البنية التحتية للطرق في الدولة، فضلاً عن وجود أدلة علمية على إمكانية تفادي الكثير من الحوادث لو توافر الجانب السلوكي والمعرفي والانفعالي الإيجابي. وبالنظر للإحصائيات المختلفة والتي تصدر عن الأجهزة المعنية في حماية الطرق العامة التي تدل على عمق المشكلة والتي تعود في نهايتها إلى الإهمال من بعض قائدي المركبات أو استهتارهم، فهم لا يتورعون عن إتيان مثل تلك السلوكيات والتي تتسبب في الكوارث المرورية؛ لذا يعد سلوك السائق اتجاهاته، ومدى التزامه بالتعليمات المرورية بشكل عام وفي أثناء الأزمات كجائحة كوفيد-١٩ مؤشراً مهماً في التقليل من حوادث الطرق. وعلى الرغم من وجود دراسات تؤشر الفروق بين السائقين بحسب نوع (جنس) السائق إلا أن ذلك لم يبحث في أثناء أزمة كوفيد-١٩ فضلاً عن مدى ارتباط

سلوكيات السائق واتجاهاته نحو الحجر المنزلي ومستواه التعليمي لم يتم التعامل معها؛ لذلك تتمثل مشكلة الدراسة في التساؤلات الآتية:

- ما طبيعة سلوك السائقين وتجاههم نحو الحجر المنزلي؟
 - هل هناك فروق ذات دلالة إحصائية بين السائقين في سلوكهم وتجاههم نحو الحجر المنزلي في أثناء جائحة كوفيد- ١٩ تعزى لمتغير النوع؟
 - هل هناك فروق ذات دلالة إحصائية بين السائقين في سلوكهم وتجاههم نحو الحجر المنزلي في أثناء جائحة كوفيد- ١٩ تعزى لمتغير مستوى التعليم؟
 - هل هناك فروق ذات دلالة إحصائية بين السائقين في مستوى تقييم فاعلية الحجر المنزلي في أثناء جائحة كورونا (كوفيد-١٩) تبعا لمتغيري النوع ومستوى التعليم.
- أهمية الدراسة:**

نتيجة لطبيعة الأحداث الحاصلة في أثناء كوفيد-١٩ وتأثر حركة المرور بها وما تنتج من حوادث مرورية والتي تحدث بسبب طبيعة سلوك السائقين وتجاههم نحو الجائحة، ولعدم توافر مؤشرات إحصائية عن طبيعة سلوك السائقين تجاههم نحو الجائحة، ومدى تأثيرها بمتغيري جنس ومستوى تعليم السائق فقد جاءت هذه الدراسة لتسهم في المعرفة العلمية في هذا الجانب المهم ومحاولة توفير بعض المعلومات والتي قد تعين المهتمين في هذا المجال، كما تشكل هذه الدراسة إضافة متواضعة لما هو موجود في مجال الحوادث المرورية وذلك للحد من هذه الحوادث ومحاولة التعمق في مدى ارتباط سلوك السائق واتجاهاته بعوامل ديموغرافية.

أهداف الدراسة: تهدف هذه الدراسة إلى الآتي:

- الكشف عن طبيعة سلوك السائقين وتجاههم نحو الحجر المنزلي في أثناء كوفيد-١٩.
 - التعرف على الفروق بين السائقين في سلوكهم وتوجههم نحو الحجر المنزلي في أثناء جائحة كوفيد-١٩ تبعا لكل من متغيري النوع ومستوى التعليم.
 - التعرف على الفروق في مستوى تقييم عينة الدراسة عن فاعلية الحجر المنزلي في أثناء جائحة كورونا (كوفيد-١٩) تبعا لمتغيري النوع ومستوى التعليم.
- الدراسات السابقة:**

هناك دراسات عدة تناولت حوادث المرور في أثناء جائحة كوفيد-١٩ وما ينجم عنها من إصابات أو التي تناولت حجم حركة المرور في أثناء الحجر المنزلي إلا أن هناك ندرة في الدراسات التي اعتمدت فهم العلاقة بين سلوك السائق واتجاهاته نحو الجائحة وبين المتغيرات الديموغرافية للسائق. وتؤكد الأدلة على تأثير COVID-١٩ المتعلقة بتغييرات سلوك القيادة، فقد أشار (2020 Stavrinis et al.) إلى أنه بعد قيود COVID-١٩، تم

تحديد انخفاض بنسبة ٣٧٪ في أيام القيادة أسبوعياً فضلاً عن انخفاض بنسبة ٣٥٪ في أميال القيادة بين المراهقين في اسبانيا. وأكد على ضرورة تسليط الضوء على الأقليات العرقية والمراهقين الأكبر سناً، إذ يبدو أنهم أقل عرضة لتغير سلوكهم في قيادة مركباتهم. وأشارت نتائج الأبحاث الحديثة أيضاً إلى أن السائقين الشباب بشكل خاص كانوا أكثر استعداداً لتجاوز الحد الأقصى للسرعة وكان تكرار مثل هذه التجاوزات أعلى في أثناء جائحة كوفيد-١٩.

وفي مارس وأبريل ٢٠٢٠ أجرى (Vingilis, et, al 2020). وآخرون دراسة في ثمانية بلدان أوروبية تابعة لمنظمة التعاون الاقتصادي والتنمية لدراسة الفروق بين الجنسين في المعتقدات والسلوكيات المتعلقة بـ COVID-١٩ وقد تبين أن النساء أكثر عرضة للنظر إلى جائحة COVID-١٩ على أنها مشكلة صحية خطيرة للغاية، والموافقة على التنفيذ والنقيد بتدابير السياسة العامة التقييدية (الحجر المنزلي) والامتثال لها. وكانت الفروق بين الجنسين في الاتجاهات والسلوك كبيرة في جميع البلدان الثمانية.

وتوصل [Christos Katrakazas et al.](#) (٢٠٢٠) إلى أن التدابير الحكومية في اليونان والمملكة العربية السعودية (KSA) اللتان تمتلكان تطبيقات الهواتف الذكية المستعملة في تتبع الحركة على الطرق قد أدت إلى انخفاض حجم حركة المرور؛ بسبب الإغلاق مما أثر في زيادة طفيفة في السرعات بنسبة ٦-١١٪، ولكن الأهم من ذلك هو زيادة السرعة العالية المتكررة وأحداث الكبح القاسية (زيادة تصل إلى ١٢٪) وكذلك استعمال الهاتف المحمول (أعلى إلى ٤٢٪) في شهري مارس وأبريل ٢٠٢٠، وهما الأشهر التي بلغ فيها انتشار COVID-١٩ ذروته. أما الجانب الإيجابي فقد تمثل في انخفاض الحوادث في اليونان بنسبة ٤١٪ في الشهر الأول من الإجراءات التي يسببها COVID-١٩ والقيادة في ساعات الصباح الباكر والتي تعد خطيرة انخفضت بنسبة تصل إلى ٨١٪.

وأشار [İbrahim ÖZTÜRK, et al.](#) (٢٠١٩) إلى أن سلوكيات السائق ومهارات القيادة، وهما بعدان أساسيان للعوامل البشرية في القيادة، يرتبطان ارتباطاً وثيقاً بالنتائج السلبية في حركة المرور. وقد تم التحقق من العلاقة بين متغير الجنس وسلوكيات السائق ومهارات القيادة، إذ تم اختيار عينة تضم ١٤٦ رجلاً و ٨٢ امرأة، تتراوح أعمارهم بين ١٨ - ٦٣ (المتوسط = ٢٣.٠٣، الانحراف المعياري = ٤.٥٦) وطلب من المشاركين الإجابة على استبيان عبر الإنترنت يتضمن معلومات ديموغرافية، ومقياس أدوار الجنسين، ومقياس سلوكيات السائقين، ومقياس مهارات السائقين. وبحسب نتائج الدراسة، فإن السائقات أظهرن إهمالاً أكبر من السائقين الذكور؛ وإن السائقين الذكور لديهم مهارات حركية إدراكية أعلى من أقرانهم الإناث. وأظهرت أن الانتهاكات كانت مرتبطة بشكل إيجابي بالذكورة وسلبياً بالأنوثة.

فضلا عن ذلك ارتبطت الأنوثة والذكورة بشكل إيجابي بسلوكيات السائق الإيجابية والمهارات الحركية الإدراكية. وأكدت النتائج أن أدوار الجنسين، ولاسيما الأنوثة، لها تأثير إيجابي على سلوك السائق ومهاراته.

وفي دراسة Colbert, 2007 التي ركز فيها على الفجوة بين الجنسين (Gender Gap) وعلاقتها بجرائم حوادث السير، أشار فيها إلى أن الإناث يؤدين دورا محدودا في وقوع الحوادث المميتة والحوادث المحولة إلى المحاكم مقارنة مع الذكور، إلا أن الباحث أكد على ضرورة الاهتمام بهذه النسب ولاسيما أن هناك توجه كبير من الإناث نحو الحصول على رخص القيادة، مما يعني تجسير الفجوة بين الجنسين في هذا المجال ومن ثم زيادة مشاركة النساء في جرائم المرور.

واستخلص Alexander M. Crizzle, et al (٢٠١٣) أن الرجال ارتكبوا أخطاء قيادة أكبر قليلا مقارنة بالنساء، إلا أن الفروق لم تكن ذات دلالة إحصائية. وفي دراسة تأثير التوزيعات العمرية والجنس للسائقين على الحد من حوادث الاصطدامات الضعيفة: أونتاريو-كندا، ١٩٧٤-١٩٩٩ وجد [Scott Macdonald](#) (٢٠٠٣) إن التزايد في عدد النساء في قيادة السيارات قد أثر في انخفاض عدد الإصابات الضعيفة الناجمة عن حوادث الطرق.

وفي دراسة أجراها البليسي (٢٠٠٣) تحت عنوان "الدور الذي يلعبه الجنس في حوادث الطرق"، والتي هدفت إلى إظهار تأثير جنس السائق على حوادث الطرق، ومن خلال تحليل سجلات الحوادث لثلاث سنوات وثلاث مناطق مختلفة في الأردن، إذ تم الأخذ في الحسبان المسافة السنوية التي يسافرها السائق، والمشاركة الاقتصادية والاجتماعية وتأثير حوادث المركبات العامة، والعوامل البيئية وعمر السائق، وأظهرت النتائج وجود وضوح كبير في زيادة معدلات الحوادث عند السائقين الذكور مقارنة مع معدلات الحوادث عند السائقات من الإناث، وتم التوصل إلى نتيجة مشابهة بعد تسوية معدلات الحوادث للمسافة التي سافر بها كل جنس، كما أظهرت تحليلات معدل الحوادث بحسب المنطقة نتائج مماثلة، كانت هذه المعدلات بشكل عام أقل في المناطق ذات الدخل المنخفض مقارنة بالمناطق ذات الدخل العالي، كما أظهرت النتائج أن الاختلاف في معدلات الحوادث بين الجنسين كانت كبيرة فقط في ظروف القيادة العادية، أما في ظروف القيادة الأكثر تعقيدا مثل: الأحوال الجوية السيئة والسطوح الوعرة فإن الاختلافات في معدلات الحوادث بين الجنسين لم تكن كبيرة، كما أظهرت النتائج أن السائقات الإناث لا يجرؤن على ارتكاب الأخطاء الخطيرة المخالفة للقانون، كما أظهرت الدراسة أيضاً أن الحوادث التي يسببها الذكور كانت أخطر وأكثر ضررا مقارنة بحوادث السائقات من النساء.

ومن المؤسف أن الباحث لم يجد دراسات تتعلق بمستوى التعليم للسائق وعلاقته بسلوك السائق أو ارتكاب الحوادث المرورية؛ إذ إن غالبية الدراسات التي تناولت مستوى التعليم قد تناولته من زاوية تعلم مهارات قيادة المركبة وليس مؤشرا لمستوى التحصيل العلمي للسائق. وعن طريق العرض السابق نجد أن متغير النوع قد تم تناوله من الباحثين وارتبط بنوع الحوادث وعددها وتجاهات النساء نحو كوفيد-١٩ والحجر المنزلي؛ لذلك ركزت هذه الدراسة على العلاقة بين متغيري النوع ومستوى التعليم بسلوك السائق واتجاهاته نحو الحجر المنزلي في أثناء كوفيد-١٩.

إجراءات الدراسة:

منهج الدراسة: تعد هذه الدراسة ضمن الدراسات الاجتماعية المسحية التحليلية، إذ يعد المنهج المسحي الاجتماعي الوصفي التحليلي المنهج الأكثر مرونة في تحليل الظواهر العلمية المختلفة ومنها المشكلة قيد الدراسة. والمنهج بشكل عام هو الطريقة التي يتبعها الباحث في دراسته لاكتشاف الحقيقة والإجابة على التساؤلات التي تتضمنها دراسته. وتعد مناهج البحث العلمي مجموعة قواعد يلتزم بها الباحث من أجل الوصول إلى حقائق علمية تخص موضوع الدراسة؛ لذلك فإن اختيار منهج الدراسة عملية لا تخضع لإرادة الباحث بقدر ما تتعلق بموضوع الدراسة وأهدافها. فالمنهج هو استراتيجية عامة تعتمد مجموعة من الأسس والقواعد والخطوات التي يستفيد منها الباحث في تحقيق أهداف الدراسة أو العمل العلمي، علي عبد الرزاق جلبي وآخرون (٢٠٠٣).

أداة الدراسة:

لتحقيق أهداف الدراسة قام الباحثان بتصميم استبانة اشتملت على قسمين: القسم الأول اشتمل على المعلومات الديموغرافية الخاصة بالسائقين من أفراد عينة الدراسة، والقسم الثاني اشتمل على (٩) تسع عبارات موزعة على المقياس، سلوك السائقين وتصرفاتهم وتجاهاتهم في أثناء الحجر المنزلي. الفقرات السبع الأولى تعكس السلوك والاتجاه الإيجابي نحو الحجر المنزلي في أثناء جائحة كورونا (كوفيد ١٩) تتم الإجابة عليها وفق لمدرج ثلاثي تتوزع عليه ثلاث درجات (١-٢-٣) وتعكس الدرجة (١) الإجابة على السلوك المقبول والاتجاه الإيجابي نحو جائحة كوفيد-١٩، أما الدرجة ٣ فتؤشر العكس؛ لذلك فإن حدود الدرجة على مجموع المقياس تمتد بين (٧-٢١) والدرجة (١٤.٠) هي درجة المتوسط الفرضي (النظري) للمقياس وهي درجة الحياد. وتبين العبارتان الأخيرتان تقويم عينة الدراسة عن فاعلية الحجر المنزلي في أثناء جائحة كورونا (كوفيد-١٩) ولا تدخل الإجابة عليها في درجة المقياس.

صدق أداة الدراسة:

بعد إعداد الاستبانة بصورتها الأولية تم عرضها على ثلاثة من المحكمين ممن لهم الخبرة والتخصص، بهدف تحكيم الاستبانة ومعرفة مدى صدقها من حيث دقة الصياغة اللغوية ووضوح بنود الاستبانة، ومدى مناسبتها وشموليتها لمجال الدراسة، ومدى مناسبة البنود للمجال الذي تنتمي إليه، وقد تم الأخذ بملاحظاتهم ومقترحاتهم وعد هذا الإجراء الصدق الظاهري لمقياس سلوك السائقين و تجاههم في أثناء الحجر المنزلي، إذ تم تعديل عدد من بنود الاستبانة على ضوء الملاحظات التي قدمها المحكمون، (ملحق ١) الاستبانة بصورتها النهائية.

وللتحقق من صدق الاتساق الداخلي للمقياس اختار الباحث عينة بحجم ٥٠ سائقا وسائقة وطلب منهم الإجابة على أداة الدراسة. وبعد تفريغ البيانات تم تحميلها الى برنامج الحقيبة الإحصائية للعلوم الاجتماعي؛ لغرض تحليل البيانات. وقد تم التحقق من العلاقة بين كل درجات العينة الاستطلاعية على كل عبارة والمجموع الكلي للمقياس من أجل التحقق من مدى ارتباط درجة كل عبارة بدرجة مجموع المقياس. والجدول (١) يبين قيم معامل الارتباط ومستويات الدلالة المناظرة لها، إذ كانت جميعها دالة احصائيا مما يعكس البنية الجيدة للمقياس.

الجدول (١)

الاتساق الداخلي لمقياس سلوك السائقين وتصرفاتهم وتجاهاتهم في أثناء الحجر المنزلي

| العبارات | مجموع سلوك السائقين واتجاهاتهم نحو الحجر المنزلي |
|--|--|
| ما تصرفك في أثناء قيادة السيارة وقت تطبيق حظر التجول على الطريق؟ | .353** 0.006 |
| ما شعورك في أثناء تلقي إشعارات التنبيه بوقت دخول تطبيق حظر التجول؟ | **347. 0.007 |
| هل تراودك أفكار بالخروج مع بدء ساعات حظر التجول؟ | .777** 000. |
| هل تراودك أفكار بالخروج في أثناء سريان ساعات حظر التجول؟ | .724** 0.000 |
| هل تقوم بافتعال مهام لكي تقوم بالخروج في أثناء سريان حظر التجول؟ | .612** 0.000 |
| هل تقوم بالخروج قبل انتهاء ساعات حظر التجول؟ | .561** 0.000 |
| هل تقوم بالخروج والتجول مع بدء أول ساعات انتهاء حظر التجول؟ | .553** 0.000 |

ثبات أداة الدراسة:

للتحقق من ثبات الدراسة اختار الباحث بيانات العينة الاستطلاعية، وتم تطبيق أداة الدراسة عليهم لغرضين أساسيين، الأول: للتأكد من وضوح عبارات الاستبانة لدى أفراد العينة، والثاني: للتحقق من ثباتها، إذ احتسبت ثبات الأداة بطريقة ألفا كرونباخ Cronbach's Alpha وكانت قيمة معامل الثبات ٠.٧٣٢. وهي قيمة مقبولة. عينة الدراسة: تكونت عينة الدراسة من ستمئة وستة وثلاثين (٦٣٦) سائقا وسائقة من دولة الإمارات العربية المتحدة. كان الاناث ١٦٤ (٢٥.٨%) أما الذكور فكانوا ٤٧٢ (٧٤.٢%) جدول (٢).

الجدول (٢) التوزيع التكراري لعينة الدراسة بحسب متغيري النوع والتعليم

| النوع | جامعي فما فوق | أقل من المستوى الجامعي | المجموع |
|---------|---------------|------------------------|---------|
| إناث | 127 | 37 | 164 |
| | 20.00% | 5.80% | 25.80% |
| ذكور | 329 | 143 | 472 |
| | 51.70% | 22.50% | 74.20% |
| المجموع | 456 | 180 | 636 |
| | 71.70% | 28.30% | 100.00% |

وفيما يخص متغير مستوى التعليم فكان منهم ٤٥٦ (٧١.٧%) ذا تعليم جامعي فما فوق والبقية من دون مستوى التعليم الجامعي (٢٨.٣%). وكان أفراد العينة يقيمون في تسع مدن من دولة الإمارات العربية المتحدة، وكما هو مبين في جدول (٣).

الجدول (٣) التوزيع التكراري لعينة الدراسة بحسب المدينة

| المدينة | التكرار | % |
|------------|---------|-------|
| أم القيوين | 12 | 1.9 |
| ابوظبي | 331 | 52.0 |
| الشارقة | 38 | 6.0 |
| العين | 93 | 14.6 |
| الفجيرة | 51 | 8.0 |
| دبي | 37 | 5.8 |
| رأس الخيمة | 64 | 10.1 |
| عجمان | 10 | 1.6 |
| المجموع | 636 | 100.0 |

المعالجة الإحصائية:

ل للوصول إلى أهداف الدراسة واختبار الفروق بين عينة الدراسة بحسب متغير النوع وبحسب متغير مستوى التعليم تم تطبيق اختبارات للفروق بين متوسطين حسابيين مستقلين. Independent sample t-test وكذلك اختبارات لعينة واحدة One Sample t-test واختبار مربع كاي للاستقلالية Chi Square for Independence والتعرف على الفروق بين العينة بحسب متغيري النوع ومستوى التعليم بخصوص الأسئلة الثلاثة الأخيرة الواردة في أداة الدراسة.

-الإطار النظري للدراسة:

تنطلق الدراسة من نظرية التعلم الاجتماعي لباندورا وتعد هذه النظرية من النظريات المهمة في التعلم الاجتماعي وتعرف بنظرية التعلم بالملاحظة والتقليد، إذ ركز باندورا في نظريته على التقليد وهو ملاحظة نموذج معين ثم تقليد سلوكه. ويرى باندورا أن عملية التعلم الاجتماعي تتكون من جزأين الأول وجود قدوة يمكن ملاحظته، أما الثاني فيتمثل بالنظام النفسي للفرد أي مدى قدرة الفرد على الإنجاز أو تقليد السلوك الملاحظ [R.F.Soames](#) (1990).[Job](#)

-عرض النتائج:

-عرض نتائج التساؤل الأول:

- ما طبيعة سلوك السائقين اتجاهاتهم نحو الحجر المنزلي؟

الجدول (٤) نتائج اختبارات لعينة واحدة

| المتغير | المتوسط الحسابي للعينة | الانحراف المعياري | المتوسط الفرضي | الفرق بين المتوسطين | قيمة اختبار ت | مستوى الدلالة |
|--|------------------------|-------------------|----------------|---------------------|---------------|---------------|
| سلوك واتجاهات السائقين نحو الحجر المنزلي | 9.942 | 2.102 | 14.0 | -4.058 | 48.678** | 0.000 |

يتبين من نتائج اختبارات لعينة واحدة أن قيمة المتوسط الحسابي للعينة كان (٩.٩٤٢) وهي قيمة منخفضة عن قيمة المتوسط الفرضي (النظري) أو درجة الحياد على المقياس علما أن القيمة المنخفضة على المقياس تؤثر سلوكا وتوجها إيجابيا نحو الحجر المنزلي في أثناء كوفيد-١٩. وللتعرف على الفروق الدالة إحصائيا بين درجة المتوسط الحسابي للعينة (٩.٩٤٢) ودرجة المتوسط الفرضي (١٤.٠٠٠) استعمل اختبارات لعينة واحدة، وكانت قيمة الاختبار (٤٨.٦٧٨) دالة إحصائيا؛ لأن مستوى دلالتها أقل من مستوى ٠.٠٠٥. وبذلك نستدل على أن سلوك عينة الدراسة في أثناء جائحة كوفيد-١٩ كان إيجابيا

، ويؤشر التزاما بالتعليمات الصادرة من الجهات العليا في أثناء الجائحة، وأيضا يعكس اتجاهها إيجابيا نحو الحجر المنزلي.

- عرض نتائج التساؤل الثاني:

- هل هناك فروق ذات دلالة إحصائية بين السائقين في سلوكهم وتوجههم نحو الحجر المنزلي في أثناء جائحة كوفيد- ١٩ تعزى لمتغير النوع؟

تضمن هذا المجال (سلوك السائقين وتصرفاتهم وتجاههم في أثناء الحجر المنزلي) من أداة الدراسة سبع فقرات، وللتعرف على الفروق الدالة إحصائيا بين إجابات عينة الدراسة بحسب النوع استعمل اختبار . Independent sample t-test

الجدول (٥) نتائج اختبار ت لمتوسطين حسابيين مستقلين لاختبار الفروق بين متوسطي العينة بحسب متغير النوع على عبارات ومجموع مقياس سلوك السائقين وتجاهاتهم نحو

الحجر المنزلي

| عبارات المقياس | النوع | حجم العينة | المتوسط الحسابي | الانحراف المعياري | قيمة اختبار ت | مستوى الدلالة |
|--|-------|------------|-----------------|-------------------|---------------|---------------|
| ما تصرفك في أثناء قيادة السيارة وقت تطبيق حظر التجول على الطريق؟ | ذكور | 472 | 1.43 | 0.801 | 427. | 670. |
| | إناث | 164 | 1.46 | 0.824 | | |
| ما شعورك في أثناء تلقي إشعارات التنبيه بوقت دخول تطبيق حظر التجول؟ | ذكور | 472 | 2.39 | 0.593 | 3.154** | 002. |
| | إناث | 164 | 2.55 | 0.589 | | |
| هل تراودك أفكار بالخروج مع بدء ساعات حظر التجول؟ | ذكور | 472 | 1.39 | 0.586 | 953. | 341. |
| | إناث | 164 | 1.34 | 0.568 | | |
| هل تراودك أفكار بالخروج في أثناء سريان ساعات حظر التجول؟ | ذكور | 472 | 1.33 | 0.547 | 726. | 468. |
| | إناث | 164 | 01.3 | 0.545 | | |
| هل تقوم بافتعال مهام لكي تقوم بالخروج في اثناء سريان حظر التجول؟ | ذكور | 472 | 1.21 | 0.451 | 601. | 584. |
| | إناث | 164 | 1.18 | 0.46 | | |
| هل تقوم بالخروج قبل انتهاء ساعات حظر التجول؟ | ذكور | 472 | 1.43 | 0.607 | 843. | 400. |
| | إناث | 164 | 1.48 | 0.669 | | |
| هل تقوم بالخروج والتجول مع بدء أول ساعات انتهاء حظر التجول؟ | ذكور | 472 | 1.62 | 0.651 | 1.847 | 065. |
| | إناث | 164 | 1.51 | 0.591 | | |
| مجموع سلوك السائقين وتجاهاتهم نحو الحجر المنزلي | ذكور | 472 | 10.021 | 2.045 | 1.617 | 106. |
| | إناث | 164 | 9.713 | 2.2505 | | |

يتبين من الجدول (٥) قيم المتوسطات الحسابية لعينة الدراسة بحسب النوع على عبارات المقياس. ويلاحظ التقارب بين قيم المتوسطات الحسابية مما يؤشر التقارب بين السائقين والسائق بحسب النوع استعمل اختبارت لوسطين حسابيين مستقلين. وتبين أن جميع قيم الاختبار كانت غير دالة احصائيا؛ لأن مستويات دلالتها كانت أكبر من مستوى ٠.٠٥ ماعدا قيمة الاختبار (٣.١٥٤) على العبارة (ما شعورك في أثناء تلقي إشعارات التنبيه بوقت دخول تطبيق حظر التجول؟)، إذ كانت دالة احصائيا فقد سجلت السائقات متوسطا قدره (٢.٥٥) وهو يزيد على متوسط السائقين (٢.٣٩) وهذا يدل على أن السائقات تصرفن بمستوى قلق أعلى من أقرانهم السائقين. ولم تظهر أية فروق دالة إحصائيا بين السائقين والسائقات إلا أن السائقات سجلن متوسطا حسابيا على مجموع العبارات السبع (٩.٧١٣) أعلى من المتوسط الحسابي لأقرانهم السائقين (١٠.٠٢١) وهذا يؤشر أن السائقات كن أكثر اتزانًا في التصرف وأكثر إيجابية في الاتجاه نحو الحجر المنزلي إلا أن الفروق لم تكن دالة إحصائيا.

- عرض نتائج التساؤل الثالث:

هل هناك فروق ذات دلالة إحصائية بين السائقين في سلوكهم وتجاهاتهم نحو الحجر المنزلي في أثناء جائحة كوفيد- ١٩ تعزى إلى متغير مستوى التعليم؟
جدول (٦) نتائج اختبارت لمتوسطين حسابيين مستقلين لاختبار الفروق بين متوسطي العينة بحسب متغير مستوى التعليم على عبارات ومجموع مقياس سلوك السائقين وتجاهاتهم نحو الحجر المنزلي

| عبارات المقياس | مستوى التعليم | حجم العينة | المتوسط الحسابي | الانحراف المعياري | قيمة اختبارات | مستوى الدلالة |
|--|------------------------|------------|-----------------|-------------------|---------------|---------------|
| ما تصرفك في أثناء قيادة السيارة وقت تطبيق حظر التجول على الطريق؟ | جامعي فما فوق | 456 | 1.45 | 0.816 | 463. | 643. |
| | أقل من المستوى الجامعي | 180 | 1.42 | 0.783 | | |
| ما شعورك في أثناء تلقي إشعارات التنبيه بوقت دخول تطبيق حظر التجول؟ | جامعي فما فوق | 456 | 2.44 | 0.586 | 629. | 529. |
| | أقل من المستوى الجامعي | 180 | 2.41 | 0.623 | | |
| هل تراودك أفكار بالخروج مع بدء ساعات حظر التجول؟ | جامعي فما فوق | 456 | 1.34 | 0.563 | 2.420* | 016. |
| | أقل من المستوى الجامعي | 180 | 1.46 | 0.62 | | |

| | | | | | | |
|------|--------|--------|--------|-----|------------------------|--|
| 383. | 872. | 0.543 | 1.31 | 456 | جامعي فما فوق | هل تراودك أفكار بالخروج في أثناء سريان ساعات حظر التجول؟ |
| | | 0.556 | 1.36 | 180 | أقل من المستوى الجامعي | |
| 022. | 2.296* | 0.419 | 1.18 | 456 | جامعي فما فوق | هل تقوم بافتعال مهام لكي تقوم بالخروج في أثناء سريان حظر التجول؟ |
| | | 0.524 | 1.27 | 180 | أقل من المستوى الجامعي | |
| 596. | 530. | 0.615 | 1.43 | 456 | جامعي فما فوق | هل تقوم بالخروج قبل انتهاء ساعات حظر التجول؟ |
| | | 0.646 | 1.46 | 180 | أقل من المستوى الجامعي | |
| 046. | 1.996* | 0.648 | 1.62 | 456 | جامعي فما فوق | هل تقوم بالخروج والتجول مع بدء أول ساعات انتهاء حظر التجول؟ |
| | | 0.602 | 1.51 | 180 | أقل من المستوى الجامعي | |
| 347. | .941 | 2.0796 | 9.893 | 456 | جامعي فما فوق | مجموع سلوك السائقين وتجاهاتهم نحو الحجر المنزلي |
| | | 2.1601 | 10.067 | 180 | أقل من المستوى الجامعي | |

من الجدول (٦) تتضح قيم المتوسطات الحسابية لعينة الدراسة بحسب مستوى التعليم على عبارات المقياس. ويلاحظ التقارب بين قيم عدد من المتوسطات الحسابية مما يؤشر التقارب بين سلوك واتجاه عينة الدراسة في عدد من المواقف أثناء الحجر المنزلي. و للتعرف على الفروق الدالة إحصائياً بين المتوسطات الحسابية بحسب مستوى التعليم استعمل اختبار ت لوسطين حسابيين مستقلين. وتبين أن جميع قيم الاختبار كانت غير دالة إحصائياً؛ لأن مستويات دلالتها كانت أكبر من مستوى ٠.٠٥ ماعدا قيمة الاختبار (٢.٤٢٠) على العبارة الثالثة (هل تراودك أفكار بالخروج مع بدء ساعات حظر التجول؟) إذ كانت دالة إحصائياً فقد سجل السائقون ذوي مستوى التعليم الجامعي فما فوق متوسطاً قدره (١.٣٤) وهو يقل عن متوسط السائقين ذو مستوى التعليم أقل من المستوى الجامعي (١.٤٦) وهذا يدل على أن السائقين ذو مستوى التعليم الجامعي فما فوق لا تراودهم أفكار بدرجة كبيرة بالخروج مع بدء ساعات حظر التجول مقارنة بأقرانهم ذوي مستوى التعليم الأقل. وأيضاً كانت قيمة الاختبار (٢.٢٩٦) دالة إحصائياً على العبارة الخامسة (هل تقوم بافتعال مهام لكي تقوم بالخروج في أثناء سريان حظر التجول؟) فقد سجل السائقون ذو مستوى التعليم الجامعي فما فوق متوسطاً قدره (١.١٨) وهو يقل عن متوسط السائقين ذوي مستوى التعليم أقل من المستوى الجامعي (١.٢٧) وهذا يعكس أن السائقين ذوي مستوى التعليم الجامعي فما فوق لا يقومون بافتعال مهام لكي يقوموا بالخروج في أثناء سريان حظر التجول بدرجة مشابهة

لأقرانهم ذوي مستوى التعليم أقل من الجامعي. كذلك كانت قيمة الاختبار (١.٩٦٦) دالة إحصائياً على العبارة السابعة (هل تقوم بالخروج والتجول مع بدء أول ساعات انتهاء حظر التجول؟) إذ سجل السائقون ذوو مستوى التعليم الجامعي فما فوق متوسطاً حسابياً (١.٦٢) أعلى من متوسط أقرانهم ذوي مستوى التعليم أقل من المستوى الجامعي (١.٥١) مما يدل على أن ذوي مستوى التعليم الجامعي فما فوق يكررون هذا السلوك أكثر من أقرانهم ذوي مستوى التعليم الأقل من الجامعي، وبما أن هذا السلوك مسموح به فهم لا يخالفون التعليمات الصادرة آنذاك. ولم تظهر فروق دالة إحصائياً أخرى بين السائقين بحسب متغير مستوى التعليم حتى في مجموع المقياس على الرغم من أن ذوي مستوى التعليم الجامعي فما فوق سجلوا متوسطاً حسابياً (٨.٨٩٣) أقل من ذوي مستوى التعليم الأقل من الجامعي (١٠.٠٦٧). وهذا ما يؤكد أن ذوي مستوى التعليم الجامعي فما فوق هم أكثر التزاماً و انضباطاً وهم ذو توجه إيجابي أفضل من أقرانهم ذوي مستوى التعليم الأقل من الجامعي إلا أن الفروق لم تكن دالة إحصائياً.

- عرض نتائج التساؤل الرابع

- هل هناك فروق ذات دلالة إحصائية بين السائقين في مستوى تقويم فاعلية الحجر المنزلي في أثناء جائحة كورونا (كوفيد-١٩) تبعاً لمتغيري النوع ومستوى التعليم. تضمنت أداة الدراسة عبارتين تؤثر مدى فاعلية الحجر المنزلي في أثناء جائحة كوفيد-١٩.

الجدول (٧) إجابة عينة الدراسة بحسب النوع

هل منع حركة السير والمرور في أثناء جائحة كورونا كان ضرورياً

| النوع | برأيك هل منع حركة السير والمرور في أثناء جائحة كورونا كان ضرورياً؟ | |
|---------|--|----------------|
| | لا | نعم |
| ذكور | 92 14.50% | 380 59.70% |
| إناث | 23 3.60% | 141 22.20% |
| المجموع | 115 18.10% | 521 81.90% |
| المجموع | 472 74.20% | 472 100.00% |

$$\chi^2=2.456 \quad P>0.05$$

بخصوص العبارة الأولى (هل منع حركة السير والمرور في أثناء جائحة كورونا في أثناء جائحة كوفيد-١٩ كان ضروريا في حين كان خلاف ذلك ما نسبته ١٨.١% من السائقين ولم تكن قيمة اختبار مربع كاي (χ^2) دالة إحصائيا؛ لأن مستوى دلالتها كان أكبر من مستوى ٠.٠٥. مما يدل على متغير النوع لم يسهم في إيجاد فروق في تكرارات إجابات العينة حول العبارة في أعلاه.

الجدول (٨) إجابة عينة الدراسة بحسب النوع

هل أصبح لدى السائقين وعي مروري لتطبيق الإجراءات الاحترازية؟

| Total | برأيك هل أصبح لدى السائقين وعي مروري لتطبيق الإجراءات الاحترازية؟ | | النوع |
|---------|---|--------|---------|
| | لا | نعم | |
| 472 | 173 | 299 | ذكور |
| 74.20% | 27.20% | 47.00% | |
| 164 | 73 | 91 | إناث |
| 25.80% | 11.50% | 14.30% | |
| 636 | 246 | 390 | المجموع |
| 100.00% | 38.70% | 61.30% | |

$$\chi^2=3.170 \quad P>0.05$$

أما ما يتعلق بالعبارة الثانية (هل أصبح لدى السائقين وعي مروري لتطبيق الإجراءات الاحترازية؟) فيتضح من الجدول (٨) أن ما نسبته ٦١.٣% من السائقين يؤكدون أن الحجر المنزلي أوجد وعيا مروريا لدى السائقين لتطبيق الإجراءات الاحترازية، في حين لم يؤكد ذلك ٣٨.٧% من السائقين، ولم تكن قيمة اختبار مربع كاي دالة إحصائيا مما يدل على متغير النوع لم يسهم في إيجاد فروق في إجابات السائقين بحسب النوع في مدى فاعلية الحجر المنزلي في إيجاد وعي مروري لتطبيق الإجراءات الاحترازية .

الجدول (٩) إجابة عينة الدراسة بحسب مستوى التعليم

هل منع حركة السير والمرور في أثناء جائحة كورونا كان ضرورياً

| المجموع | برأيك هل منع حركة السير والمرور أثناء جائحة كورونا كان ضرورياً؟ | | مستوى التعليم |
|---------|---|-------|------------------------|
| | لا | نعم | |
| 456 | 77 | 379 | جامعي فما فوق |
| 71.7% | 12.1% | 59.6% | |
| 180 | 38 | 142 | أقل من المستوى الجامعي |
| 28.3% | 6.0% | 22.3% | |
| 636 | 115 | 521 | المجموع |
| 100.00% | 18.1% | 81.9% | |

$$\chi^2=1.555 \quad P>0.05$$

وبخصوص الفروق بحسب متغير مستوى التعليم في تقويم فاعلية الحجر المنزلي في أثناء جائحة كورونا، كوفيد- ١٩ يتبين من الجدول (٩) أن قيمة اختبار مربع كاي (χ^2) كانت غير دالة إحصائياً؛ لأن مستوى دلالتها كان أكبر من مستوى ٠.٠٥. مما يدل على ان متغير مستوى التعليم لم يسهم في إيجاد فروق في تكرارات إجابات العينة حول مدى ضرورة منع حركة السير والمرور في أثناء جائحة كورونا، إذ إن غالبية السائقين قد أكدوا على ذلك وإن نسبة قليلة ١٨.١% ترى غير ذلك.

الجدول (١٠) إجابة عينة الدراسة بحسب النوع

هل أصبح لدى السائقين وعي مروري لتطبيق الإجراءات الاحترازية؟

| Total | برأيك هل أصبح لدى السائقين وعي مروري لتطبيق الإجراءات الاحترازية؟ | | مستوى التعليم |
|---------|---|--------|------------------------|
| | لا | نعم | |
| 456 | 172 | 284 | جامعي فما فوق |
| 71.7% | 27.0% | 44.7% | |
| 180 | 74 | 106 | أقل من المستوى الجامعي |
| 28.3% | 11.6% | 16.7% | |
| 636 | 246 | 390 | المجموع |
| 100.00% | 38.70% | 61.30% | |

$$\chi^2=626. \quad P>0.05$$

أما ما يتعلق بالعبارة الثانية (هل أصبح لدى السائقين وعي مروري لتطبيق الإجراءات الاحترازية؟) فيتضح من الجدول (١٠) أن ما نسبته ٦١.٣% من السائقين يؤكدون أن الحجر المنزلي أوجد وعياً مرورياً لدى السائقين لتطبيق الإجراءات الاحترازية، في حين لم يؤكد ذلك ٣٨.٧% من السائقين. ولم تكن قيمة اختبار مربع كاي دالة إحصائياً مما يدل على أن متغير مستوى التعليم لم يسهم في إيجاد فروق في إجابات السائقين حول الوعي المروري لدى السائقين في الالتزام بالإجراءات الاحترازية.

إن اتفاق غالبية السائقين على أن منع حركة السير والمرور في أثناء جائحة كورونا كان ضرورياً وإن الحجر المنزلي قد أوجد وعياً لدى السائقين في تطبيق الإجراءات الاحترازية يدل على أن الحجر المنزلي كان فاعلاً في تحقيق الهدف العام المتمثل في تقليل انتشار جائحة كوفيد-١٩.

الخلاصة

هدفت هذه الدراسة التعرف على سلوك السائقين وتجاهاتهم نحو الحجر المنزلي في أثناء جائحة كورونا (كوفيد ١٩) مقارنة بحسب متغيري النوع ومستوى التعليم وخلصت إلى النتائج المهمة الآتية:

- إن نتائج هذه الدراسة أكدت على أن سلوك السائقين وتجاهاتهم في دولة الإمارات العربية المتحدة نحو الحجر المنزلي في أثناء جائحة كوفيد-١٩ كان إيجابياً وقد أشر أفراد العينة التزامهم بالتعليمات الصادرة من الجهات المعنية في الالتزام بالحجر المنزلي. وتشير الإحصاءات إلى أن الحجر المنزلي قد أدى إلى انخفاض معدل العدوى بنسبة تتراوح بين ٤٤% و ٨١%، ومعدل الوفيات بنسبة تتراوح بين ٣١% و ٦٣%. كما كان للجمع بين إجراءات الحجر الصحي والتدابير الوقائية الأخرى -مثل غلق المدارس ومنع السفر والالتزام بالتباعد الاجتماعي- تأثيراً أكبر على الحد من أعداد الحالات التي تتطلب رعاية حرجة وكذلك أعداد الوفيات، مقارنةً بتطبيق إجراءات الحجر الصحي وحده <https://www.scientificamerican.com/arabic/>. يوصي خبراء الصحة بأن يستمر الحجر الصحي لمدة ١٤ يوماً؛ لكونه يوفر وقتاً كافياً لمعرفة ما إذا كان الأفراد مصابين بالفيروس أم لا وهل سينقلون الفيروس إلى الآخرين،

<https://www.hopkinsmedicine.org/>.

- وبشكل عام تتفق نتائج هذه الدراسة مع ما توصل إليه محمد الحناوي وآخرون (٢٠٢٠) في أن الإناث في المملكة العربية السعودية كن أكثر حرصاً على تنفيذ التعليمات، وهن أكثر دراية بالأمراض المعدية المستجدة، وكان لمتغيرات التعليم، والعمر، والدخل علاقة بالمعرفة عن الجائحة. وفيما يتعلق بالاتجاهات، أظهرت دراسة محمد الحناوي وآخرون (٢٠٢٠) أن المشاركين أبدوا توجهات إيجابية ومتفائلة تجاه COVID-19 يمكن تفسير المواقف الإيجابية والثقة العالية في السيطرة على COVID-19 عبر الإجراءات الحكومية غير المسبوقة والاستجابة السريعة في اتخاذ تدابير رقابية وقائية صارمة ضد COVID-19؛ لحماية المواطنين وضمان رفاههم. وتشمل هذه الإجراءات إغلاق جميع الرحلات الجوية الداخلية والدولية وتعليقها، والصلاة في المساجد والمدارس والجامعات، وحظر التجول الوطني المفروض على المواطنين. ولم تتوافق نتيجة هذه الدراسة مع النتائج الأخرى التي توصل إليها Blendon RJ (2004) et al، والتي تشير إلى أن الناس يميلون إلى التعبير عن المشاعر السلبية، مثل: القلق، والذعر في أثناء الجائحة مما يؤثر سلباً على اتجاهاتهم نحو الإجراءات الاحترازية.

- وبشكل عام تتفق نتائج هذه الدراسة أيضا مع ما توصل اليه زانتول فيردوس وآخرون Zannatul Ferdous, et al (2020) في أن المؤيدين للممارسات الوقائية يمتلكون اتجاهات أكثر إيجابية. وارتبطت الإجراءات الوقائية بجنس الإناث، والسن، الأكبر سنا، والتعليم العالي، ودخل الأسرة، والإقامة في المناطق الحضرية، و بامتلاك اتجاهات أكثر إيجابية نحو الإجراءات الاحترازية.
- اتضح من هذه الدراسة أن هناك فروقا لصالح السائقات في سلوكهن واتجاهاتهن الإيجابية نحو الحجر المنزلي في أثناء جائحة كورونا وكانت هناك فروق لصالح السائقين ذوي مستوى التعليم الجامعي فما فوق في السلوك والتوجه نحو الحجر المنزلي. وأكد السائقون من أفراد عينة هذه الدراسة على تأييدهم للإجراءات الاحترازية، وإن منع حركة السير والمرور في أثناء جائحة كورونا كان ضرورياً، وإن الحجر المنزلي قد أوجد وعيا لدى السائقين في تطبيق الإجراءات الاحترازية مما يؤكد سلامة الإجراءات التي اتخذتها دولة الإمارات العربية المتحدة في الحد من انتشار جائحة كوفيد-١٩.

المراجع

1. Alexander M. Crizzle, et al.(2013)Driving Performance and Behaviors: A Comparison of Gender Differences in Parkinson's Disease, [Traffic Injury Prevention](https://doi.org/10.1080/15389588.2012.717730), Volume 14, 2013 - Issue 4, <https://doi.org/10.1080/15389588.2012.717730>.
2. Blendon RJ, Benson JM, Des Roches CM, Raleigh E, Taylor-Clark K. (2004) The public's response to severe acute respiratory syndrome in Toronto and the United States. *Clin Infect Dis.* (2004) 38:925–31. doi: 10.1086/382355.
3. Corbert, Claire.)2007(Vehicle-related crime and the gender gap. *Psychology, Crime and Law*, 13 (3): 245-263.
4. [Christos Katrakazas](#), [Eva Michelaraki](#), [Marios Sekadakis](#), [GeorgeYannis](#) (2020)A descriptive analysis of the effect of the COVID-19 Pandemic on Driving Behavior and Road Safety, [Transportation Research Interdisciplinary Perspectives](https://www.sciencedirect.com/science/journal/25901982), Volume7. <https://www.sciencedirect.com/science/journal/25901982>
5. [Mohammed K. Al-Hanawi](#), et al. (2020) Knowledge, Attitude and Practice Toward COVID-19 Among the Public in the Kingdom of Saudi Arabia: A Cross-Sectional Study, <https://doi.org/10.3389/fpubh.2020.00217>.
6. Scott Macdonald (2010) The Influence of the Age and Sex Distributions of Drivers on the Reduction of Impaired Crashes: Ontario, 1974-1999. <https://www.tandfonline.com/gcpi20>
7. <https://www.tandfonline.com/gcpi20>
8. Sharkin, Bruce. (2004) Road Rage risk factors. *Journal of Counseling & Development*, vol. 82. No 2, 191-198. <https://www.googleadservices.com/pagead/acik?>
9. [R.F.Soames Job](#) (1990) The application of learning theory to driving confidence: The effect of age and the impact of random breath testing, *Accident Analysis & Prevention*, Vol 22, Iss 2, 97-107.

10. D. Stavrinou, B. McManus, S. Mrug, H.J. He, B. Greshhjam, M.G. Albright, A.M. Svancara, C. Whittington, A. Underhill, D.M. White Adolescent driving behavior before and during restrictions related to COVID-19,(2020) *Accid. Anal. Prev.*,
<https://www.sciencedirect.com/science/journal/00014575/144/supp/C>
11. Zannatul Ferdous, et al (2020) Knowledge, attitude, and practice regarding COVID-19 outbreak in Bangladesh: An online-based cross-sectional study, <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0239254>
12. Zhong B-L, Luo W, Li H-M, Zhang Q-Q, Liu X-G, Li W-T, et al. Knowledge, attitudes, and practices towards COVID-19 among Chinese residents during the rapid rise period of the COVID-19 outbreak: a quick online cross-sectional survey. *Int J Biol Sci.* (2020) 16:1745–52. doi: 10.7150/ijbs.45221.
13. Vingilis, D. Beirness, P. Boase, P. Byrne, J. Johnson, B. Jonah, D.L. Wiesenthal, Coronavirus disease 2019: what could be the effects on road safety?