

السلوكيات السلبية لقائد المركبة وأثرها في
الحوادث المرورية من وجهة نظر طلاب
كلية العلوم الاجتماعية
بجامعة الإمام محمد بن سعود

إعداد

د: فهد بن علي الطيار
أستاذ علم الاجتماع المشارك
كلية الملك خالد العسكرية

مستخلص

استهدفت هذه الدراسة التعرف على السلوكيات والعوامل الاجتماعية السلبية لدى قائد المركبة التي ترتبط بالحوادث المرورية، من وجهة نظر عينة الدراسة من طلاب كلية العلوم الاجتماعية، والتعرف على الفروق بين عينة الدراسة في مظاهر السلوكيات والعوامل الاجتماعية السلبية لدى قائد المركبة باختلاف بعض المتغيرات الديموغرافية واستنباط مجموعة من التوصيات التي تُسهم في القضاء على السلوكيات السلبية لدى قائد المركبة، وفي الحد من الحوادث المرورية.

وتكونت عينة الدراسة النهائية من (٣٤٨) طالبًا من طلاب أقسام علم النفس والاجتماع والخدمة الاجتماعية بكلية العلوم الاجتماعية بجامعة الإمام محمد بن سعود، تراوحت أعمارهم بين ١٩، ٢٦ عامًا، واعتمدت على استبيان السلوكيات السلبية لدى قائد المركبة والمُعد من قبل الباحث، وقد توصلت للنتائج الآتية:

- ١- هناك الكثير من السلوكيات السلبية المرتبطة بارتفاع معدلات الحوادث المرورية من وجهة نظر عينة الدراسة.

- ٢- هناك الكثير من العوامل الاجتماعية السلبية المرتبطة بارتفاع معدلات الحوادث المرورية من وجهة نظر عينة الدراسة.

- ٣- هناك فروق دالة إحصائيًا بين عينة الدراسة في بعض مظاهر السلوكيات والعوامل الاجتماعية السلبية لدى قائد المركبة باختلاف بعض المتغيرات الديموغرافية.

وقد أوصت الدراسة بمجموعة من التوصيات التربوية والسلوكية والاجتماعية والقانونية والهندسية التي يجب الأخذ بها للتقليل من ارتفاع معدلات الحوادث المرورية.



summary

This study aims at achieving the following objectives:

Identifying the negative behaviors and negative social factors of the vehicle drivers that are associated with traffic accidents, from the view of the study sample of students of the Faculty of Social Sciences, identifying the differences among the sample in the aspects of negative behaviors and social factors of the vehicle drivers according to some demographic variables, and to give a set of recommendations that contribute to the elimination of the negative behaviors of the vehicle drivers, and presenting a set of recommendations that contributes to the reduction of traffic accidents. The sample consists of 348 students from the departments of psychology , Sociology and Social Work students from the Faculty of Social Sciences , Imam Mohammad bin Saud University, their ages from 19.26 years. The study relies on the negative behaviors questionnaire of the vehicle drivers, which was prepared by the researcher. The study has found out the following results.

- 1- There are many negative behaviors associated with higher traffic accidents from the point of view of the study sample rates.
- 2- There are many negative social factors associated with higher traffic accidents from the point of view of the study sample rates.
- 3- There are statistically significant differences between the sample in some aspects of social behaviors and negative factors of the vehicle drivers according to some demographic variables.

شهدت المملكة العربية السعودية طفرة ونقله نوعية على جميع الأصعدة والمستويات الاقتصادية والاجتماعية والتكنولوجية وارتقاعاً في مستوى المعيشة ومتوسط الدخل الشهري لدى الكثير من أبناء المجتمع وقدرتهم على امتلاك سيارة أو أكثر، الأمر الذي ترتب عليه زيادة كبيرة في عدد السيارات؛ لكونها أضحت في متناول الكثير من أفراد المجتمع، وهذا ما جعل المركبة هي وسيلة التنقل الأكثر استخداماً وانتشاراً بين أفراد المجتمع السعودي بمختلف فئاته العمرية، خاصةً بين فئة الشباب، الذين يُقدم الكثير منهم على الإتيان بالعديد من السلوكيات السلبية المرتبطة بالقيادة، ما أدى إلى زيادة عدد ونسبة الحوادث المرورية، وما تحمله من آثار اجتماعية واقتصادية وبشرية وتكنولوجية، بالشكل الذي يُهدد عناصر الخير والرخاء في المجتمع.

وتُعد الحوادث المرورية مُعضلة من المُعضلات العصرية، وهذا لا يعني أن هذه الحوادث وليدةً لهذا العصر أو عصر بعينه، ولكنها ظاهرة موجودة في جميع العصور التي شهدت ظهور صناعة المركبات والسيارات، غير أن هذه الظاهرة زادت في أيامنا الحالية بفعل العديد من العوامل والمتغيرات التي يرتبط بعضها بسلوكيات قائد المركبة أو بالمركبة ذاتها أو بالظروف الفيزيائية المحيطة. وتكتسب هذه الظاهرة أهميتها من كونها تُشكل خطراً داهماً على حياة الأفراد، وتقضي على عناصر الخير في المجتمع، إضافةً إلى ما تُسببه من تلفيات هائلة للممتلكات العامة والخاصة؛ لذا فإن الكثير من المهتمين بهذا الشأن يجمعون على أن الخسائر الناتجة من الحوادث المرورية تفوق الخسائر الناتجة من الحروب والكوارث والأزمات البيئية أو الطبيعية.

فحوادث المرور ونتائجها المفجعة؛ من الجرحى والوفيات وما تتضمنه من الآثار الاجتماعية والاقتصادية من أهم ما يشغل بال الكثير من دول العالم؛ ولما كانت العملية المرورية في الوطن العربي بشكل خاص ودول العالم الأخرى بشكل عام قد شهدت - وما زالت - تشهد تطوراً سنوياً؛ نتيجة لخطط التنمية السابقة والحالية، ونتيجة التطور الاجتماعي والاقتصادي، ولوضع الأمور في نصابها الصحيح، فإن التحليل العلمي للمعطيات المرورية والإحصائية يكون أكثر دقة في تحديد حجم المشكلة ووضع إستراتيجيات السلامة المرورية وخطط تنفيذها.



د: فهد بن علي الطيار ————— مجلة كلية الآداب - العدد ٤٠
وبالرغم من ضخامة وعظم الجهود المبذولة في مجال التقليل من الحوادث
المرورية والتخفيف من حدتها، فإن نسبة المخالفات والحوادث والوفيات الناجمة
عن حوادث السير كثيرة جدًا على مستوى العالم، والمجتمعات العربية،
والمجتمعات الخليجية عامة، والمجتمع السعودي خاصة. (البكري، ١٤٢٩هـ)

ولقد أوضحت الدراسة أن ظاهرة الحوادث المرورية تُشكل خطرًا على
المجتمع السعودي، ومن الملاحظ أن هذه الظاهرة أضحت تتزايد من عام لآخر؛
فقد بلغت في عام ١٤٢٤هـ نحو ٢٦١٨.٧٢ حادثة؛ مسجلة ارتفاعًا بنسبة (١٧%)
عن عام ١٤٢٣هـ، ومن الطبيعي أن يترتب عليها كثير من الأخطار التي تتمثل في
ارتفاع أعداد المصابين والوفيات، علاوة على الأضرار الاقتصادية التي تتمثل في
الخسائر الجسيمة في السيارات والمبالغ الباهظة التي تنفق على الإصلاح، والأهم
أن فئة الشباب تُعدّ من أكثر الفئات عُرضة لهذه الأخطار. (الرميح، ١٤٢٦هـ،
١٧٣-١٧٤) ويشير التقرير الإحصائي عام (١٤٣٢هـ) إلى وقوع (٥٧٥٢٣٥)
حادثة مرورية خلال عام واحد (العنزي، ١٤٣٦هـ، ١٧٤). فقد باتت حوادث السير
تحصد زهرة شبابنا مع الأسف، ولا سيما في السنوات الأخيرة؛ إذ أضحت شبحًا
يلحق السعوديين على اختلاف أعمارهم؛ حتى إنه ليندر أن يمر يوم واحد لا
تطالعنا فيه الصحف المحلية، ونشرات الأخبار بأنباء عن هذه الحوادث، التي باتت
كأنها جزء من حياتنا؛ ففي إحصائية سوداء عن عدد الحوادث أظهرت أن نحو
ثلاث مئة ألف حادثة تقع في المملكة سنويًا، وأن ثلاثين في المئة من أسرة
المستشفيات يشغلها ضحايا حوادث المرور، كما تشير بعض الإحصاءات إلى أن
معدل الوفيات في حوادث الطرق يبلغ ١٧ شخصًا يوميًا؛ أي: شخص كل ٤٠
دقيقة، كما بلغ عدد المصابين أكثر من ٦٨ ألفًا سنويًا، وزادت الخسائر المادية عن
١٣ مليار ريال في السنة؛ وهي أرقام كبيرة تدعو إلى القلق والتساؤل والتشاؤم.
(القحيص، ٢٠١٤م)

ويفقد العالم يوميًا أكثر من ٣٠٠٠ شخص من جراء حوادث الطرق، أما
على صعيد إقليم شرق المتوسط في منظمة الصحة العالمية الذي يشمل معظم
الدول العربية، فإنه يموت أكثر من ١٣٠ ألف شخص سنويًا على الطرق بالرغم
من أن ثم جهودًا حثيثة تقوم بها بلدان مثل: الأردن، والسعودية، والمغرب وسلطنة
عمان، وغيرها، وقد تم إنقاذ عشرات الآلاف من الأرواح خلال العقود الماضية
في كل من: أستراليا، وكندا، ونيوزيلندا، والولايات المتحدة الأمريكية، ودول
أوروبا الغربية، ويعود ذلك إلى تطوير تصميم المركبات وشبكات الطرق،

والتركيز على التشريعات كالقوانين والأنظمة واللوائح التنفيذية، وتعزيز وتبادل المعلومات حول استخدام أدوات السلامة المرورية؛ مثل: حزام الأمان، وخوذة الرأس، ووسائل تقييد حركة الأطفال؛ كالكراسي الخاصة بهم، والتعريف بأخطار السرعة والقيادة تحت تأثير الكحول والمخدرات والعقاقير وغيرها من الإجراءات. (البكري، ١٤٢٩هـ، ٤)

وتشير الدراسات المرورية إلى أن ٩٤% من حوادث الطريق تعود أسبابها إلى سوء تصرف مستخدمي الطرق، وتعود النسبة الباقية إلى عوامل خارجية؛ كحالة السيارة، أو أحوال المناخ. لذا فإن مراقبة رجال المرور للطرق؛ مذمناً للمخالفات المرورية أمر مهم ومثمر، ولكن من المستحيل عملياً مراقبة كل سيارة على الطريق؛ لذلك كان من المهم أن يكون كل سائق رقيباً على نفسه، باتخاذ القرارات الصائبة فيما يتعلق بأصغر قواعد المرور؛ فإن لم يكن السائق كذلك، وجب على مرافقه في السيارة أن يكون حسيباً عليه، ويبدو للعاقل أنه من العبث أن تتحول منظومة مبتكرة عظيمة. كمنظومة المواصلات- إلى سلاح يقتل ويؤذي، وبأعداد مخيفة يكشف عنها تقرير صادر عن الإدارة العامة للمرور عام ١٤٢٧هـ، ويشير إلى أن ستة عشر شخصاً- أغلبهم من الشباب- يُقتلون بسبب الحوادث المرورية في المملكة يومياً على مدار العام؛ أي: بمعدل شخصين كل ثلاث ساعات؛ والسبب إساءة استخدامنا لهذه المنظومة. (صالح، ٢٠٠٧م، ٣١-٣٥) فالظاهرة؛ أي: ظاهرة الحوادث المرورية تُعد ظاهرةً خطيرةً تُهدد عناصر الخير والرخاء في المجتمع، وهي أخذة في الازدياد؛ إذ تُطالعنا الصحف اليومية ووسائل الإعلام بكثير من الوفيات والضحايا الأبرياء بسبب تلك الحوادث؛ ما يُشكل خطراً داهماً على أهم عنصر من عناصر الخير والرخاء في المجتمع، وهو العنصر البشري، فضلاً عن الفاقد في الموارد الاقتصادية وفي البنية التحتية للمجتمع.

وعلى ذلك فإن المشكلات المرورية تعد من أهم التحديات أو الصعوبات التي تواجه المجتمع السعودي؛ لما تسببه من آثار جسدية وصحية ونفسية واجتماعية واقتصادية سلبية وتؤدي في النهاية إلى إلحاق الخسائر بجميع أفراد المجتمع وهيئاته ومؤسساته، ما يُشكل خطراً داهماً على كل عناصر الخير والرخاء في المجتمع.

والجدير بالإشارة أن هذه الحوادث المرورية قد تعود بشكل كبير إلى عدد من السلوكيات السلبية التي يقترنها قائد المركبة، وقد تكون هذه السلوكيات السلبية سلوكيات شخصية أو سلوكيات مرتبطة بكسر القوانين والقواعد والضوابط



د: فهد بن علي الطيار ————— مجلة كلية الآداب - العدد ٠٤
والعادات والقيم والأعراف والمعايير الاجتماعية؛ ما يكون له الكثير من الآثار
السيئة التي تتجاوز قائد المركبة؛ ومن هنا وجب علينا الوقوف على تلك السلوكيات
والعوامل الاجتماعية السلبية لدى قائد المركبة في محاولة للتعرف على طبيعتها
وأشكالها ومظاهرها؛ سعياً لتقديم أفضل الحلول والمقترحات والتوصيات للتغلب
عليها والتوعية بها؛ وهذا ما ترمي إليه الدراسة الحالية.
مشكلة البحث وتساؤلاته:

تُعد مشكلة حوادث المرور من المشكلات التي تواجه المجتمعات الحديثة؛
لما لها من أثر في حياة الإنسان، وتزداد هذه المشكلات حجماً مع ازدياد عدد
المركبات حتى أصبحت من المشكلات الرئيسية في العالم، ومن الواضح أن
الخسائر التي تسببها حوادث السيارات والمركبات تفوق غيرها من الخسائر
الناجمة عن مختلف أنواع الجرائم وأصبح عدد الضحايا من وفيات وجرحى
ومعوقين بسبب الحوادث المرورية في العالم يتجاوز عدد الذين يقتلون أو يتأثرون
سنوياً بمختلف أشكال الصراعات والمنازعات الأمنية على المستوى الدولي
(السرحاني، ٢٠٠٨م).

إن فوضى "المرور" أصبح المصطلح المجازي للمشكلات المرورية في
السعودية بكل ما تعنيه هذه الفوضى؛ من تسابق المركبات على الطريق، وتجاوز
الإشارات الضوئية، وتزايد عدد المخالفات بكل أنواعها؛ فمن الطبيعي أن يترتب
على تلك الفوضى المرورية الكثير من الآثار النفسية والاجتماعية والمادية في
شريحة كبيرة من أبناء المجتمع. كما ذكرنا سابقاً. وهذه الآثار قد تصل في النهاية
إلى الإضرار بأمن المجتمع وتلف الممتلكات العامة، وما ينتج عنها من خسائر
مادية ترهق ميزانية الدولة، وتؤثر في اقتصادها. فحوادث المرور ظاهرة في كل
المجتمعات، سواء تلك المصنفة ضمن دول العالم الأول من حيث تقدمها التقني
والصناعي، أو تلك المجتمعات المتخلفة صناعياً وتكنولوجياً، إلا أن هناك بطبيعة
الحال اختلافاً في الكم والكيف لتلك الحوادث بين تلك المجتمعات؛ ويرجع ذلك
التباين والاختلاف في نوع وعدد حوادث المرور غالباً إلى الثقافة المرورية
المرتبطة بقائد المركبة نفسه على الرغم من وجود أسباب كثيرة ومتداخلة تؤدي
إلى الحادثة، ولا شك أن نوع الطرق واختلافها من حيث عرضها واتساعها، وما
يحيط بها من صخور وأشجار ودواب سبب من أسباب وقوع الحوادث، كما أكدت
بعض الدراسات أن وجود التقاطعات في الشوارع بشكل غير مدروس مع خلو تلك

الشوارع من اللوحات الإرشادية للسائقين من أسباب وقوع الحوادث المرورية
(عبدالعال، ١٤١٧هـ).

وتؤكد بعض الدراسات أن قائد المركبة له الدور الأكبر في وقوع الحوادث
المرورية بنسبة ٨٣٪، في حين أن العوامل الأخرى من طريق ومركبة تشكل
النسبة الباقية؛ أي: نحو ١٧٪ (الصقر، ١٤١٨هـ - ٣٦)؛ فالعامل الأكبر في
الحوادث- كما تقول الدراسات بهذا الخصوص- هو العنصر البشري المتمثل في
السائق الذي له الدور الرئيس في وقوع الحوادث، فخصائص السائق الثقافية
والتعليمية والعمرية وخصائصه النفسية تؤدي دوراً بارزاً في وقوع الحوادث
المرورية؛ فقد أكدت بعض الدراسات أن الحوادث المرورية تقل بين الفئات ذات
المستوى التعليمي المتقدم؛ للخبرة والكفاءة وحسن التصرف مع مستجدات الطريق،
كما أن العوامل الانفعالية والاتجاهات النفسية السلبية تجاه بعض المواقف
الاجتماعية في الحياة اليومية تؤدي إلى حالة نفسية مضطربة وغير مستقرة تكون
عاملاً قوياً في ارتكاب حوادث مرورية (السيف، ١٤١٧هـ - ٢٥)؛ بسبب
السلوكيات السلبية المتمثلة في السرعة الزائدة، وعدم الاكتران بالقواعد والضوابط
التي تحكم العملية المرورية (العززي، ١٤٣٦هـ - ١٧٦-٢٣٣).

فالسائق أو قائد المركبة هو المحور الرئيس في معظم حوادث السيارات
بجانب العناصر الأخرى؛ إذ أجمعت الدراسات العالمية والمحلية على أن السائق أو
قائد المركبة هو السبب الرئيس في وقوع الحوادث، وهذا ما أكدته أيضاً نتائج
الكثير من الدراسات التي تبين منها أن السائق يُشكل من ٦٠% إلى ٨٠% من
الأسباب المُباشرة لوقوع الحوادث المرورية في الكثير من دول العالم (الرهوان،
١٩٩٢م، ٦٧-٦٨)، وأن سلوك قائد المركبة قبل وقوع الحادثة يُعد من أهم أسباب
الحوادث، ويتمثل هذا السلوك في عدم المُبالاة، والاندفاع، وقلة الكفاءة أو الخبرة،
أو الإفراط في الثقة بالنفس والسيارة، كما أكدت نتائج الكثير من الدراسات أنه كلما
انخفض العمر والمستوى التعليمي لقائد المركبة، برزت هذه السلوكيات بصورة
كبيرة (العسيري، ١٤١٨هـ - ٨-١).

كما أن بعض الدراسات العالمية قد أكدت أن هناك كثيراً من السلوكيات
السلبية التي يُقدم عليها قائد المركبة، ويترتب عليها كثير من المشكلات والأخطار
المتعلقة بهذه الحوادث، وهذا ما أكدته نتائج دراسة
(Ogunmodede, et.al:2015,130-140) التي أكدت أن المعلومات



د: فهد بن علي الطيار ————— مجلة كلية الآداب - العدد ٤٠ ،
الديموغرافية لها تأثير كبير في وقوع الحوادث المرورية بين سائقي السيارات؛
ومن بين العوامل التي تسهم بشكل كبير في زيادة معدل حوادث المرور: السرعة
الزائدة، والتجاوز الخطأ، والطرق السيئة، والأعطال الميكانيكية المفاجئة، وتناول
الكحول... إلخ.

وتشير بعض الدراسات التي تناولت حوادث المرور إلى أن كثيرًا من
الحوادث المرورية تقع بسبب السرعة الزائدة، سواء داخل المدن أم خارجها
(الغامدي، ١٤١٨ هـ، ٢٠)، (العنزي، ١٤٣٦ هـ، ١٧٦-٢٣٣) ولا شك أن هناك
أسبابًا تدفع السائق إلى زيادة السرعة في أثناء القيادة إلا أن معظم تلك الأسباب
نفسية تتعلق بالسائق نفسه، فقد وجد أن الغضب والانفعال من بعض الأمور داخل
المنزل أو في محيط العمل تؤثر تأثيرًا سلبيًا في نفس السائق، ويظهر ذلك في عدم
التزامه التام بأنظمة المرور؛ ومنها: السرعة المحددة داخل المدينة وخارجها، كما
وجد أيضًا أن الاستهانة بمفهوم الحياة، سواء بالنسبة للإنسان نفسه أو بحياة
الآخرين مع عدم الانتباه في أثناء القيادة وانصراف التفكير في مواضع مختلفة
يؤدي إلى تشتت ذهن قائد المركبة؛ ما يدفع به إلى زيادة السرعة في القيادة (فرج،
١٤١٨ هـ، ١٨-٣٨)؛ ومن ثم فإن مثل هذه السلوكيات السلبية من قبل قائد المركبة
تؤدي دورًا مهمًا ورئيسًا في وقوع الحوادث المرورية وزيادة نسبتها؛ ومن هنا
فإننا إذا أردنا التقليل من حجم هذه الظاهرة والخسائر الناتجة عنها في مجتمعنا
السعودي، فإن علينا الوقوف على طبيعة هذه الظاهرة وأبعادها وأشكال وأنماط
ومظاهر هذه السلوكيات التي يُقدم عليها قائد المركبة.

وعلى ذلك فإنه يمكن تحديد مشكلة الدراسة الحالية في محاولة الإجابة عن
التساؤلات التالية:

- ما أكثر السلوكيات السلبية المرتبطة بالحوادث المرورية انتشارًا لدى قاندي
المركبات من وجهة نظر عينة الدراسة من طلاب كلية العلوم الاجتماعية؟
- ما أكثر العوامل الاجتماعية السلبية المرتبطة بالحوادث المرورية انتشارًا لدى
قاندي المركبات من وجهة نظر عينة الدراسة من طلاب كلية العلوم الاجتماعية؟
- هل توجد فروق دالة إحصائية في مظاهر السلوكيات السلبية لدى قائد المركبة
باختلاف متغيرات (العمر، القسم، المستوى الدراسي، مستوى تعليم الأب، مستوى
تعليم الأم، الدخل الشهري للأسرة، القسم الذي يدرس فيه)؟

• هل توجد فروق دالة إحصائية في مظاهر العوامل الاجتماعية السلبية لدى قائد المركبة باختلاف متغيرات (العمر، القسم، المستوى الدراسي، مستوى تعليم الأب، مستوى تعليم الأم، الدخل الشهري للأسرة، القسم الذي يدرس فيه)؟

أهداف الدراسة:

تحاول الدراسة تحقيق الأهداف الآتية:

- التعرف على السلوكيات السلبية لدى قائد المركبة التي ترتبط بالحوادث المرورية من وجهة نظر عينة الدراسة من طلاب كلية العلوم الاجتماعية.
- التعرف على العوامل الاجتماعية السلبية المرتبطة بحوادث المرور من وجهة نظر عينة الدراسة من طلاب كلية العلوم الاجتماعية.
- التعرف على الفروق الدالة إحصائياً بين عينة الدراسة في مظاهر السلوكيات السلبية لدى قائد المركبة باختلاف متغيرات (العمر، القسم، المستوى الدراسي، مستوى تعليم الأب، مستوى تعليم الأم، الدخل الشهري للأسرة، القسم الذي يدرسون فيه).
- التعرف على الفروق الدالة إحصائياً في مظاهر السلوكيات السلبية لدى قائد المركبة باختلاف متغيرات (العمر، القسم، المستوى الدراسي، مستوى تعليم الأب، ومستوى تعليم الأم، الدخل الشهري للأسرة، القسم الذي يدرس فيه).
- استنباط مجموعة من التوصيات التي تُسهم في القضاء على السلوكيات السلبية لدى قائد المركبة.

أهمية الدراسة:

يمكن تقسيم أهمية الدراسة الحالية إلى نوعين من الأهمية هما:

أهمية علمية:

- تُسهم الدراسة الحالية في الوقوف على ما تُمثله ظاهرة الحوادث المرورية من أخطار صحية ونفسية واجتماعية واقتصادية وقانونية وأسرية، قد تدفع بالمجتمع إلى الهاوية، وتعوقه عن أي مظهر من مظاهر التقدم والرفق والازدهار، علاوة على ما تحمله هذه الظاهرة من مؤشرات سلبية تتعلق بتدري منظومة القيم الأخلاقية والسلوكية في مجتمعنا السعودي خاصةً بين تلك الشريحة من الطلاب أو الشباب المستهترين.



د: فهد بن علي الطيار — مجلة كلية الآداب - العدد ٤٠
- تتناول الدراسة الحالية إحدى الفئات المهمة في أي مجتمع، بل هي الفئة الأهم بالفعل "وهي الشباب"؛ لأن شباب اليوم هم رجال الغد، وعلى عاتقهم سوف ينهض المجتمع، وسوف يحقق ما يصبو إليه، ولأن تحديد تلك السلوكيات السلبية التي تؤدي إلى الحوادث المرورية والتوعية بأخطارها سوف يسهم في وضع التصورات والتشريعات الفاعلة التي تحد من انتشار هذه الظاهرة.

- تسهم الدراسة الحالية في إعداد استبانة علمية لقياس وتقدير الحوادث المرورية في المجتمع السعودي، ما يُعد إضافةً علميةً لأدوات جمع البيانات عن هذه السلوكيات السلبية.

أهمية عملية:

- نتائج هذه الدراسة وتوصياتها قد تُساعدان صانعي القرار على وضع التدابير الاحترازية التي تمكنا من منع هذه الظاهرة والقضاء عليها والوقاية منها، كما أنها قد توجه نظر صانعي القرار أيضاً نحو إعادة تقييم تلك السلوكيات السلبية ووضع التشريعات التي تُعالجها بطريقة موضوعية.

مصطلحات الدراسة:

تضمنت الدراسة الحالية المصطلحات التالية:

١- السلوكيات السلبية: يعرف السلوك الإنساني بأنه كل الأفعال والنشاطات التي تصدر عن الفرد، سواء أكانت ظاهرة أم غير ظاهرة، ويعرفه آخرون بأنه أي نشاط يصدر عن الإنسان، سواء أكان أفعالاً يمكن ملاحظتها وقياسها كالنشاطات الفسيولوجية والحركية، أم نشاطات تتم على نحو غير ملحوظ كال تفكير والتذكر والوساوس وغيرها، والسلوك ليس شيئاً ثابتاً، ولكنه يتغير، وهو لا يحدث في الفراغ، وإنما في بيئة ما، وقد يحدث بصورة لا إرادية؛ مثل: التنفس أو السعال أو يحدث بصورة إرادية، وعندها يكون بشكل مقصود وواع، وهذا السلوك يمكن تعلمه، ويتأثر بعوامل البيئة والمحيط الذي يعيش فيه الفرد (الوكيل، عياد ٢٠١٤م، ٢٧)

والسلوكيات السلبية في الدراسة الحالية تُعرف إجرائياً على أنها مجموعة من السلوكيات غير السوية التي قد يُقدم عليها السائق أو قائد المركبة في أثناء قيادته السيارة، وتتراوح هذه السلوكيات السلبية ما بين السلوكيات اللفظية إلى السلوكيات الأدائية، ويتم تقديرها من خلال محور السلوكيات السلبية المُتضمنة في الاستبانة المُعدة من قبل الباحث، والتي تُعد الأداة الرئيسية المُستخدمة في الدراسة الحالية.

٢- الحوادث المرورية: يُعرف الحادث المروري على أنه ما يحدث للمركبة أو منها أثناء سيرها بسبب توافر ظروف مُعينة دون توقع أو تدبير سابق من أي طرف من الأطراف المشتركة في الحادث، وينتج عنه إزهاق الأرواح أو تلف في الممتلكات أو إحداث نوع من الإصابات أو العاهات، سواء للقائد أو للضحية. (المطيري، ١٩٩٢م، ١٥) فالحادثة المرورية هي حدث عارض يحدث دون تخطيط سابق من قبل قائد سيارة (مركبة) واحدة أو أكثر مع سيارات (مركبات) أخرى أو منشأة أو حيوانات أو ممتلكات على طريق عام أو خاص، وسادة ما ينتج عنها خسائر بالممتلكات والمركبات تتفاوت من طفيفة إلى جسيمة تؤدي إلى الوفاة أو الإعاقة المستديمة.

٣- طلاب الجامعة: يمكن تعريف الطالب الجامعي بأنه الشخص المستمر بالدراسة بعد المرحلة الثانوية مدة تتراوح بين (٧-٥) سنوات، كما هو معروف في الجامعات السعودية، ويمتلك من العلم والمعرفة والقدرة في تحليل المواقف الاجتماعية؛ ما يميزه من بقية أفراد المجتمع الآخرين، وطلاب الجامعة في الدراسة الحالية هم مجموعة من طلاب المستوى الأول، وحتى الثامن بأقسام علم النفس وعلم الاجتماع والخدمة الاجتماعية بكلية العلوم الاجتماعية، جامعة الإمام محمد بن سعود الإسلامية بالرياض.

الإطار النظري

الحوادث المرورية لغةً واصطلاحاً:

أولاً: الحوادث لغةً: الحادث في اللغة مشتق من الفعل الثلاثي حدث، يقال: حدث الشيء حدثاً، وحادثة: نقيض قدم، وحدث الأمر حدثاً فهو حادث، أي: وقع. والحدث: كون الشيء لم يكن، وأحدثه الله فحدث. وحدثان الدهر وحوادثه: نوبه، وما يحدث منه، واحدها: حادث، وكذلك: أحداثه، واحدها: حدث. والحدث من أحداث الدهر شبه النازلة (ابن منظور، ١٩٨٨م، ٣٧)

ثانياً: الحوادث المرورية اصطلاحاً:

عرف نظام المرور بالمملكة العربية السعودية حوادث السير بأنها: "جميع الحوادث التي ينتج عنها إزهاق للأرواح، أو إصابات في الأجسام، أو خسائر في الأموال؛ نتيجة استعمال المركبة" ويستنبط من هذا التعريف: أن جميع الحوادث



د: فهد بن علي الطيار ————— مجلة كلية الآداب - العدد ٤٠ ؛
التي تقع من المركبة أو عليها، وهي في حالة سير تدرج في حوادث السير أو
حوادث المرور؛ لذا يقوم بالتحقيق فيها رجال المرور. أما الحوادث التي تقع على
المركبة أو منها، وهي في حالة توقف في الأماكن التي خصصت لها في الطرق
العامة أو الكراجات أو غيره فلا يمكن أن نعدّها داخلة في نطاق حوادث السير؛
ومن ثم فإنها غير خاضعة لاختصاص رجال المرور. وينظر إلى حوادث السير
على أنها حوادث غير عمدية، فإذا تحققت فيها هذه الصفة، انتقل التحقيق فيها إلى
غير الأمن العام؛ لوجود ركن جنائي فيها. (الظفيري، ٢٠٠٥م، ١٠)

كما يُعرف الحادث المروري على أنه ما يحدث للمركبة أو منها أثناء سيرها
بسبب توافر ظروف معينة دون توقع أو تدبير سابق من أي طرف من الأطراف
المشاركة في الحادث، وينتج عنه إزهاق الأرواح أو تلف في الممتلكات أو إحداث
نوع من الإصابات أو العاهات سواء للقائد أو للضحية. (المطيري، ١٩٩٢م، ١٢)

ويؤكد البيلي (١٩٨٦م) أن الحوادث المرورية هي جميع الحوادث التي ينتج
عنها نتائج سيئة وأضرار مادية أو جسمية جراء استعمال المركبة، حيث يترتب
عليها إما وفاة أو عجز أو إصابة أو تلفيات في الممتلكات دون قصد سابق من قائد
المركبة. فهي واقعة تحدث دون توقع سابق، بسبب توافر ظروف معينة يحتمل
وقوعها ويتخلف عنها نتائج سيئة أو غير مرغوب فيها.

فالحوادث تقع للفرد، أو يتورط فيها دون معرفة أو توقع ينتج عنها أضرار
تصيب الفرد أو الآخرين أو المعدات أو الممتلكات. (طه، ١٩٩٦م، ٢٢)

كما أنها المشكلة المرورية التي ينتج عنها تلفيات أو إصابات أو وفيات دون
قصد من جراء استخدام المركبة (الهماش، ٢٠٠٣م، ٢٧)

وتعرفها الموسوعة الحرة (ويكيبيديا) على أنها الحوادث التي تحدث في
الطرق عند اصطدام سيارة بأخرى أو إنسان أو حيوان أو اصطدامها بمنشأة أو
أشياء أخرى، وتنتج عن هذه الحوادث خسائر مادية وإصابات بشرية وحالات
وفاة <https://ar.wikipedia.org/wiki>.

وعلى ذلك فإن الحوادث المرورية هي تلك الحوادث التي تتسبب فيها المركبة
المتحركة، وتؤدي إلى إحداث خسائر في الأرواح أو تلفيات في الممتلكات، دون
قصد أو تدبير سابق من أي طرف من الأطراف المشاركة في الحادث.

أنواع الحوادث المرورية:

- تُصنف الحوادث المرورية عدة تصنيفات، فالموسوعة الحرة (ويكيبيديا) تؤكد أنه يمكن تقسيم الحوادث المرورية إلى:
- حوادث الدهس: حيث تكون بمركبة واحدة تصطدم بشخص أثناء مروره من الطريق.
 - حوادث الاصطدام: حيث تكون باصطدام مركبتين ببعضهما أو إحداهما تصطدم بالأخرى.
 - والنوعان السابقان هما الأكثر حدوثاً.
 - حوادث التدهور: وهي الحوادث التي يتغير فيها اتجاه حركة المركبة بشكل لا يستطيع السائق السيطرة عليه.
 - حوادث الاصطدام بجسم غريب: حيث تصطدم المركبة بجسم ثابت في الشارع مثل: الصخور وأعمدة الكهرباء وغيرها.
 - حوادث الاصطدام بحيوان: وفيه تصطدم المركبة بأحد الحيوانات المارة في الطريق.

<https://ar.wikipedia.org/wiki>

أسباب الحوادث المرورية:

تتعدد الأسباب والعوامل الكامنة وراء الحوادث المرورية، ومن هذه الأسباب ما يلي:

١- أسباب متعلقة بقائد المركبة:

إن عدم الالتزام بالضوابط والقواعد المقررة قانوناً ونظماً من قبل إدارة المرور في أي مجتمع من المجتمعات والإتيان ببعض السلوكيات السلبية من قبل قائد المركبة يترتب عليه وقوع الحوادث المرورية، ومن هذه السلوكيات السلبية: السرعة الزائدة، الدوران غير النظامي، التجاوز الخاطيء، عدم التقيد بالإشارة الضوئية، التوقف غير النظامي وغيرها، هذا إلى جانب أن حالة السائق التي يكون عليها أثناء قيادته للمركبة تؤثر في قيادته، كتعرضه لظروف صحية طارئة، أو نفسية غير ملائمة، أو أنه قد يقود المركبة تحت تأثير المسكرات أو المخدرات أو الأدوية المنومة، ما يعرضه إلى حادث مروري محتمل والتأخر في اتخاذ رد الفعل المناسب والتقدير السليم من السائق في تعامله مع مركبته عند حدوث خلل

د: فهد بن علي الطيار ————— مجلة كلية الآداب - العدد ٤٠
مفاجئ بها، وكذلك عند مواجهته ظرفاً طارئاً من قبل السائقين الآخرين، الأمر الذي يؤدي إلى وقوع حادث مروري. كما أن عدم تقيد السائق بقواعد القيادة السليمة متجاهلاً آداب الطريق وقواعده تزيد من درجة احتمال وقوعه في حادث مروري. كما أن تدني نسبة الوعي المروري لدى بعض السائقين تعد من أسباب حوادث المرور. (الهامش، ٢٠٠٣م، ٢٨-٣١) كما أن قيام بعض السائقين بالتسابق والتهور في قيادة المركبات بين الشباب أو محاولة إغصاب السائق المجاور في الطريق، أو محاولة تجريب أقصى سرعة للسيارة الجديدة، فمثل هذه الحالات تؤدي إلى حوادث، وقيادة المركبة بسرعة أكبر من الحد المسموح به في الطرق داخل المدن أو في الطرق الخارجية (مخلف، ١٩٩٨م، ٣٣)

وتعد الحالة النفسية والصفات الشخصية والسلوكية لقائد السيارة من العوامل الرئيسية في حوادث الطرق. ومن وجهة النظر النفسية، فإن قيادة السيارة هي عمل مركب يتعرض خلاله السائق لكثير من المواقف والانفعالات التي تتطلب التركيز المستمر والقدرة على ضبط الانفعال ورد الفعل الملائم دون توتر أو قلق، ولا تتوافر هذه العوامل في معظم السائقين المحترفين خصوصاً الذين يعتمدون على الخبرة والثقة العالية في قدراتهم وهؤلاء يتسببون في نسبة حوادث تفوق السائقين المبتدئين الذين يلتزمون بالدقة والحذر أثناء القيادة، وترتبط الحالة الانفعالية للسائق بزيادة فرصة تعرضه للحوادث والمثال على ذلك من يقود السيارة وهو يعاني الانشغال أو القلق أو الخوف من شيء ما، وكذلك تزيد فرصة الحوادث مع الإجهاد الذي يؤثر في مستوى التركيز اللازم للتعامل مع المفاجآت أثناء القيادة. وقد لاحظ علماء النفس زيادة نسبة حوادث الطرق بصورة كبيرة في فترات تعرض المجتمع لأزمات أو حروب أو كوارث؛ لأنها تشكل عبئاً نفسياً كبيراً على الفرد، كما أن زيادة مستويات القلق والخوف وانعدام الأمن وعدم التركيز التي يزداد انتشارها هي من أسباب زيادة الحوادث عن معدلاتها المعتادة.

<http://www.alnafsany.com/toppage109.htm>

وقد أفادت بعض الدراسات تزايد نسبة التعرض للحوادث في المدخنين الذين يمارسون عادة التدخين أثناء القيادة، وتفسير العلاقة الثابتة بين إشعال السجائر وتدخينها أثناء قيادة السيارة وبين أخطار التسبب في بعض الحوادث أن التدخين يؤدي إلى تشتيت الانتباه والانشغال عن التركيز في القيادة من ناحية، ومن ناحية أخرى، فإن مادة أول أكسيد الكربون السامة في دخان السجائر داخل جو السيارة

المغلقة تزيد من نسبة هذا الغاز في الدم، وتؤثر في وظائف المخ والأداء العصبي
اللازم للسيطرة على الحركات الدقيقة أثناء القيادة .

<http://www.alnafsany.com/toppage109.htm>

٢- أسباب متعلقة بالمشاة:

المشاة أكثر فئات المجتمع تضرراً من وقوع الحوادث المرورية، ذلك أن
سوء استخدامهم للطريق من شأنه أن يعرض سلامتهم للخطر، وهناك عدة صور
تبين تسببهم في وقوع الحوادث مثل: عدم التقيد بممرات عبور المشاة، والتجمع
حول مواقع حوادث المرور، وكذلك لهم الأخطال على الطرقات؛ نتيجة إهمال
ذويهم لهم، وتعدي أصحاب المحال أو الباعة الجائلين على الأرصفة وإشغالها
بيضائعهم، الأمر الذي يلجأ معه المشاة لاستخدام الطريق بدلاً من الرصيف كما
أن بعض المشاة يجدون في عبور الجسور مشقة، فيفضلون المجازفة بحياتهم على
أن يسلكوا طريق السلامة، وبذلك يكون بعض المشاة سبباً في وقوع الحوادث
المرورية (مخلف، ١٩٩٨م، ٤٢)

٣- أسباب متعلقة بالمركبة:

جاهزية المركبة فنياً للسير على الطرقات وحالتها الميكانيكية التامة الخالية
من الأعطال تمثل أهم العوامل المهمة في السلامة من حوادث الطرق، وتتلخص
عيوب السيارة التي تؤدي إلى وقوع الحوادث المرورية في عدم إخضاعها
للفحص الدوري، وعدم مطابقتها للمواصفات والمقاييس وعدم صلاحية مكابحها
وأنوارها وإشاراتنا ومساحات المطر، وعدم التأكد من سلامة الإطارات وضغط
الهواء بها، وكذلك الإهمال في صيانتها (الهماش، ٢٠٠٣م، ٤٢) وتعد المركبة
العامل الوسيط في سلسلة العوامل المسببة للحوادث، ولا يمكن الفصل بين السيارة
وبين شخصية السائق، ويؤدي الإهمال بالسيارة وعدم توافر مواصفات السلامة
والصيانة إلى تدهور عوامل السلامة التي روعيت في تصميم السيارة، كما أن
حجم السيارة له دور بارز في تحديد خطورة الحادث المروري (السيف، الشربيني،
ملا، ١٩٩٠م، ١٢-١٧)

٤- أسباب متعلقة بالظروف والأحوال المناخية:

يتعرض سائقو السيارات أحياناً خلال قيادتهم على الطرقات لظروف مناخية
طارئة تتسبب في انخفاض مدى الرؤية، مع احتمال حدوث انزلاقات، وأعطال
تصيب بعض المركبات، الأمر الذي يؤدي غالباً إلى حدوث عرقلة للسير، ما
يفرض على السائقين التعامل بحذر مع تلك الظروف، ولعل أهمها الرياح

د: فهد بن علي الطيار ————— مجلة كلية الآداب - العدد ٤٠
والعواصف الرملية، والضباب، والتلوج، والأمطار الغزيرة (الهماش، ٢٠٠٣م،
٤٣) وتعد درجة الحرارة التي تنشأ من الشمس أو غيرها من العوامل المساعدة
على انخفاض معامل الاحتكاك، ما يجعل الطريق مانعاً للانزلاق خلال النهار في
فصل الصيف (السيف، الشربيني، ملا، ١٩٩٠م، ٢٥).

٥- أسباب متعلقة بالطرق:

تعود بعض حوادث الطرق إلى مجموعة عوامل تشمل الطريق من حيث
اتساع مجال الرؤية، وطبيعته إذا كان منحنيًا أو مرتفعًا أو مستقيماً، وما به من
عوائق وتقاطعات وكثافات مرورية من خلال ازدياد عدد وحجم المركبات. ومن
الأسباب التي تسهم في وقوع حوادث الطرق ما يلي: العيوب الهندسية المتمثلة في
التصميم الخاطيء للطريق، وعدم وجود الأكتاف، بالإضافة إلى غياب التخطيط
السليم عند إنشاء الطرق، والحفريات التي تسببها أعمال الصيانة، والتركيبات
لبعض الشركات الخاصة التي تفتقر إلى وسائل السلامة المرورية، وإهمال
الحيوانات السائبة على الطرق، وعدم وجود الإضاءة الكافية، وكذلك قلة اللوحات
الإرشادية المرورية، والإهمال في صيانة الطرق والمنعطفات الحادة. (الهماش،
٢٠٠٣، ٤٢)

نظريات تفسير الحوادث المرورية:

مقدمة:

لقد أصبح قائد المركبة وما يقترفه من حوادث مرورية ينتج عنها الكثير من
التلفيات والخسائر في الأرواح والممتلكات، يُمثل وبشكل كبير هاجساً وقلقاً لجميع
أفراد المجتمع، وأصبحت هذه الحوادث تستنزف الطاقات البشرية والموارد المالية،
وتستهدف المجتمعات في أهم مقوماتها وهو العنصر البشري، إضافةً إلى ما تكبده
من مشكلات اجتماعية ونفسية وخسائر مادية ضخمة (الفراج، ٢٠١٤م، ١٤١)

وترتبط الآثار السلبية لحوادث المرور في أذهان الكثيرين بالخسائر المادية
والآلام والإعاقات الجسدية فقط، ويتجاهل البعض الكثير من الآثار النفسية
والاجتماعية الناتجة منها، ولكن من المعلوم أن هناك العديد من الآثار النفسية
والاجتماعية الناتجة عن تلك الحوادث المرورية، وهذا ما أكدته نتائج العديد من
الدراسات من أن الحوادث المرورية وما ينتج منها من إصابات جسدية يترتب
عليها العديد من الأمراض والاضطرابات والمشكلات النفسية والاجتماعية الناتجة

عن تلك الحوادث وهذه الإصابات. (الشريف، ٢٠١٥م، ١٤-٣٠) وفيما يلي مجموعة من النظريات المُفسرة للحوادث المرورية:

- **النظرية الطبية:** وتؤكد أن الحوادث المرورية تتم بسبب معاناة السائق من خلل جسدي، أو عصبي، وبالرغم من دور العوامل الطبية والصحية في وقوع الحوادث، فإن هذا ليس هو السبب القوي الفعال في الحوادث المتكررة. فقد أثبتت الدراسات أن الأسباب الصحية خلف وقوع الحوادث والإصابات الناجمة عنها محدودة. ولا يمكن أن تفسر النسب الكبيرة للحوادث والإصابات. (المعايرجي، ١٩٨٤م، ٧-١٩)
- **نظرية التحليل النفسي:** تعد هذه النظرية الحوادث على أنها أفعال مقصودة لاشعورية، وهي تشبه الهفوات ويعتقد أصحاب هذه الدراسة التحليلية أن الإصابة الجدية إنما هي عدوان لا شعوري موجه للذات، ويعتبر "فرويد": معظم الحوادث تعبيراً عن صراعات عصابية أو عقاب للذات هو أحد المركبات التي تستند إليها سببية الحوادث، وترى مدرسة التحليل النفسي أن سبب معظم الحوادث إنما هو الدافعية اللاشعورية. (الشيخ، ٢٠٠٨م، ٣٠)
- **النظرية التجريبية:** وهذه النظرية قد وجدت قبولاً لدى خبراء النقل والمواصلات، وتشير إلى أن الحوادث لها أسباب متعددة وكثيرة، فالسائق مثلاً يكون تحت تأثيرات متغيرة وعديدة، فالمركبات والمارة وقواعد المرور كلها مؤشرات لها فعلها وأثرها في الوظائف النفسية والفسولوجية للسائق مثل: الإدراك الحسي والذاكرة والتفكير، ومن ثم فهذه النظرية تعتمد في تفسيراتها على العوامل الداخلية للإنسان والخارجة عن نطاقه وحدوده، وذلك كي تفسر الحوادث، وما ينتج عنها من إصابات (السيف، الشربيني، ملا، ١٩٩٠م، ٢٦-٢٨).
- **نظرية الميل إلى استهداف الحوادث:** وتؤكد هذه النظرية ضرورة قياس سمات مرتكبي الحوادث واستعمال هذه القياسات كوسيلة أو أداة تنبئية، وتبعاً لذلك نستطيع معرفة أولئك الذين تكون درجاتهم عالية على مقياس النزوع لاستهداف الحوادث، فنضعهم في الأماكن التي يكونون فيها أقل عرضة لارتكاب الحوادث، أو في الأماكن التي هي بطبيعتها تكون فيها إمكانية وقوع الحوادث قليلة. والافتراض الذي تقوم عليه هذه النظرية هو أن معظم الحوادث تكون بواسطة قلة وعينة واحدة من الناس، وكذلك الافتراض القائل بأن مستهدفي الحوادث سوف يرتكبون حوادث بغض النظر عن المواقع التي هم فيها، بمعنى أن الشخص الذي

د: فهد بن علي الطيار ————— مجلة كلية الآداب - العدد ٤٠
له نزوع أو ميل إلى ارتكاب الحوادث عادة ما يرتكب الحادث أثناء تأديته لأي
عمل. (الرشيدي، ٢٠١٠م، ٣١)

الآثار السلبية الناتجة عن الحوادث المرورية:

تتعدد المظاهر والنتائج السلبية الناتجة عن الحوادث المرورية، وفيما يلي عرض
مُبسّط لهذه النتائج والآثار السلبية:

١- الآثار النفسية: Psychological Effects

الخسائر النفسية الناجمة عن الحوادث لا تقل أثراً عن الإصابات الجسمية التي
تلتئم بعد فترة، لكن الآثار النفسية التي يعانيها الناجون من الحوادث، وخصوصاً
أولئك الذين يشاهدون هذه المواقف الصعبة حين يتعرض المرافقون لهم للقتل
وتتناثر أشلائوهم، وتسيل الدماء من الجراح، ويعطو صراخ الجرحى، فإن هذه
المشاهد المأساوية تمثل صدمة نفسية هائلة تفوق طاقة الاحتمال لكثير من الناس،
وينشأ عن ذلك الإصابة بحالة نفسية شديدة يطلق عليها الأطباء: اضطرابات ضغوط
ما بعد الصدمة، وفي هذه الحالة تسوء الحالة المزاجية للمريض، وتظل الصور
والمشاهد التي عاشها أثناء الحادث ماثلة في ذهنه أثناء اليقظة، ويستعيدها أيضاً في
صورة كوابيس وأحلام مزعجة أثناء النوم الذي يصبح متقطعاً، وتسوء حالته
وتتدهور لدرجة قد تسبب له عدم القدرة على القيام بعمله وممارسة حياته
الاجتماعية مع أسرته والآخرين، وهي حالة مزعجة حقيقية بسبب هذه الحالة
النفسية. وتقدر نسبة حدوث هذه الآثار النفسية الشديدة بما يقرب من ٢٥% من
الذين يتعرضون للحوادث، أي واحد من كل أربعة، ولا يستطيع أحد أن يقدر تكلفة
هذه الحالات التي تمثل نموذجاً للإعاقة النفسية للناجين من الحوادث مع أن بعضهم
لم يصب بأذى جسمي . <http://www.alnafsany.com/toppage109.htm>

إن الكثير من المشكلات النفسية يمكن أن تنجم عن التعرض لخبرات صادمة
بصورة مباشرة أو غير مباشرة كالتعرض لحوادث المرور أو مشاهدتها. كما أن
من تعرضوا لإعاقات ناجمة عن تعرضهم لحوادث مرورية يمكن أن يعانون
صعوبات جمة في سبيل تكيفهم مع أسلوب حياتهم الجديد. وقد تتغير شخصياتهم
وربما تتصاعد مشاعر التوتر لديهم، ويصبحون أكثر قلقاً واكتئاباً ويميلون إلى
العزلة والانسحاب، وقد يميلون إلى تناول الكحول أو المخدرات. (Brewin,

Dalgleish & Joseph, 1996, 670-686)

ويرى الكثير من الباحثين والعلماء أن من المناسب أن نشرح للمصابين وعائلاتهم أن المشاعر المصاحبة لتعرضهم للخبرات الصادمة ردود أفعال طبيعية، وأنها قد تتلاشى مع الوقت. لكن إذا استمرت لفترة زمنية تجاوزت الشهر، أو كانت حدثها مقلقة بدرجة ملحوظة، فمن المهم عند ذلك إحالة المصاب للخدمات النفسية لعلاجها من الاضطرابات التي يعانيتها مثل: اضطراب القلق الحاد أو اضطراب ما بعد الصدمة. (Keane, 2006).

٢- الآثار الاجتماعية: Social Effects

تتمثل الآثار الاجتماعية للحوادث المرورية في خسارة أسرة الفرد وذويه وأصدقائه، وأيضًا خسارة المجتمع له عندما يكون هذا الفرد منتجًا وفعالًا. فعندما يكون هذا الفرد هو عائل لأسرته، فإن الخسارة على تلك الأسرة ستكون فادحة من جراء فقدان من يعولها، ولقد أثبتت دراسات عديدة أن من أبرز أسباب تصدع كثير من الأسر وانحراف سلوكيات كثير من الشباب غياب رب الأسرة بسبب الوفاة أو غيرها، ومن الآثار الاجتماعية للحوادث المرورية ترميل بعض نساء ضحايا حوادث المرور المتوفين، وهذا يشكل مرحلة قاسية على حياة المرأة والأطفال، فالمرأة بمفردها عاجزة عن السيطرة على الأسرة بالشكل المناسب فيما لو كان الأب ما زال على قيد الحياة، وهذا يؤثر في تنشئة الأطفال، ما قد يعرضهم إلى الفشل في التعليم ومواصلة الدراسة، والاتجاه نحو رفاق السوء، ومن ثم الوقوع في الانحراف السلوكي (الصبحي، ١٩٩٨م، ٦-٨).

٣- الآثار الاقتصادية: Economic Effects

ترتب على الحوادث أضرار تلحق بالمال الخاص والعام، مثل: تهشم السيارات وتلفها، ونفقات صيانتها، والنفقات الباهظة للعلاج من الإصابات، سواء ما تنفقه الدولة في المستشفيات العامة أو ما ينفقه الأفراد في المستشفيات الخاصة (الرشيدي، ١٤، ٢٠١٠-١٥) ويترتب على الحوادث آثار أخرى كبيرة تتمثل بهدر المال العام، فتعرض حواجز الطرق وأعمدة الكهرباء وإشارات المرور والأرصفة للتكسير، وكل ذلك يكلف المال العام الشيء الكثير وعلى الصعيد الفردي قد تؤدي الحوادث إلى فقر المصاب بسبب عجزه عن الكسب والعمل، وبدلًا من أن يكون هذا العضو فعالًا ومنتجًا، فقد يصبح عالة على غيره وعلى مجتمعه، كما أن تلف السيارات وإصلاحها يحمل اقتصاد البلد عبئًا ماليًا قد يكون سببًا في إنعاش اقتصاد الغير من خلال استيراد السيارات أو قطع الغيار (الحميد، ١٩٩٨م، ١-٢٥).

٤- الآثار الصحية: Healthy Effects

وتشمل الآثار الصحية الإصابات الجسدية التي يخلفها الحادث المروري كالجروح والخدوش الطفيفة، مروراً بالجروح العميقة والكسور المركبة، وانتهاءً بالوفاة. ما يؤثر بشكل أو بآخر في حساب مستوى الخدمة التي تقدمها المستشفيات للمرضى العاديين. وهناك الخسائر المادية الناتجة عن الحوادث المرورية التي تتمثل في تكلفة علاج المصابين، ولا يتوقف الأمر عند العلاج بالمستشفى إنما أيضاً هناك جانب آخر يبرز حجم المشكلة ومعاناة الجهات الطبية معها، هذا الجانب يتمثل بإسعاف المصابين أي بالمرحلة التي تسبق مرحلة الوصول إلى المستشفى للعلاج، وما يترتب على ذلك من كلف مالية باهظة (الرشيدي، ٢٠١٠م، ٣١)

الدراسات السابقة:

أجريت دراسات كثيرة حول العوامل المرتبطة بالحوادث المرورية ومُسبباتها، يمكن عرضها وتوضيحها على النحو التالي:

أجرى عبد الرحمن (١٤٠٣هـ) دراسة بعنوان: "حوادث المرور: أسبابها وطرق الوقاية منها"؛ واستهدفت هذه الدراسة تحليل إحصاءات حوادث المرور التي حدثت في المملكة حتى نهاية عام ١٤٠١هـ، وتحليل أسباب الحوادث بالنسبة إلى العناصر الثلاثة: السائق، والمركبة والطريق؛ من خلال إحصاءات المرور، وقد أكدت النتائج أن هناك عادات مشتركة بين جميع السائقين الذين تعرضوا للحوادث؛ وأهمها: عدم المبالاة، والاندفاع، وقلة الكفاءة والخبرة، والإفراط في الثقة بالنفس والسيارة، كما كشفت الدراسة عن أن السرعة الزائدة تتسبب في (٧٨%) من الحوادث، وأن هذه النسبة في تزايد مستمر.

وأجرى كل من النافع والسييف (١٤٠٨هـ) دراسة بعنوان: "تحليل الخصائص النفسية والاجتماعية المتعلقة بسلوك قيادة السيارات بالمملكة"؛ وقد أوضحت النتائج أن معدل الحوادث في المملكة العربية السعودية لكل (١٠٠٠) سيارة تبلغ نحو (٧) حوادث ووفاة وخمس إصابات سنوياً بمعدل (١٠) وفيات، و(٦٤) إصابة يومياً؛ وهي أعلى معدلات حوادث السير في العالم، وأن العامل البشري كان مسؤولاً عن (٨٤%) من الحوادث، وتعد معدلات الوفاة بسبب حوادث المرور في دول الخليج العربية أعلى نسبة في العالم، أما أهم السلوكيات ذات العلاقة بالحوادث، فكانت السرعة، والتجاوز في المنحنيات والطرق الضيقة، والتجاوز الخطأ، وتغيير المسار دون إشارة، والانشغال خلال القيادة، والانطلاق

المُفاجئ، والتسابق مع السيارات الأخرى، وقطع الإشارة الحمراء، والتجاوز من اليمين.

كما أجرى قشقري (١٩٩٦م) دراسة بعنوان: خصائص الحوادث المرورية بالمملكة العربية السعودية واتجاهاتها بمنطقة الرياض، هدفت إلى تحليل خصائص الحوادث المرورية ونتائجها في المملكة العربية السعودية ومنطقة الرياض خلال الفترة الزمنية من عام (١٣٩٤هـ وحتى عام ١٤١٦هـ)، ثم التعرف على اتجاه هذه الحوادث بمنطقة الرياض خلال العشر سنوات القادمة (١٤١٨هـ وحتى عام ١٤٢٧هـ) وقد أكدت النتائج ما يلي: أن الحوادث في المملكة العربية السعودية ومنطقة الرياض ترجع إلى ارتكاب مخالفتين رئيسيتين: هما السرعة وعدم التقيد بإشارات المرور. أن كلاً من المتعلمين والمتزوجين وفئة صغار السن هم أكثر الفئات ارتكاباً للحوادث. وأن هناك علاقة طردية بين حوادث المرور والإصابات والوفيات والمخالفات وأعداد السيارات والسكان والجنسية.

وأجرى فرج (١٤١٨هـ) دراسة بعنوان: الأسباب النفسية للسرعة الزائدة وكيفية معالجة ذلك في منهج الدراسة الثانوية بالمملكة العربية السعودية، وهدفت الدراسة إلى التعرف على الأسباب النفسية التي تدفع قائد المركبة للسرعة الزائدة التي تؤدي إلى الحوادث المرورية في المملكة العربية السعودية، وقد تكونت عينة الدراسة من (١٠٠٠) مجرور من طلاب الجامعات، حيث قام الباحث بتوزيع استمارة اشتملت على مقياس العوامل النفسية ومقياس آخر لقياس الأسباب الأخرى المؤدية للحوادث المرورية. وقد تبين من نتائج الدراسة وجود عدة عوامل تدفع قائد المركبة إلى السرعة الزائدة، ومن ثم الوقوع في الحوادث، وهي حسب ترتيب أهميتها: التهاون بالحياة والتهاون بالآخرين والتهاون بالسيارة والرغبة في تأكيد الذات والشعور بالوحدة والانشغال بالأغاني وعدم الخوف من الدوريات ومراقبتها وعدم الوعي بالحوادث المرورية والانشغال بأشياء أخرى غير القيادة والغاية في الوصول إلى الهدف وعدم وجود دوريات في الطريق وقلة الصبر.

كما أجرى المقرري (١٤٢٢هـ) دراسة بعنوان: "الحوادث المرورية للتلاميذ في مدينة الرياض؛ أبعادها، وأنواعها، وأسبابها، وآثارها في التلاميذ"؛ استهدفت التعرف على حجم المشكلة والوقوف على أنواعها وأسبابها وآثارها في المسار التعليمي للتلاميذ، من خلال عينة من المدارس بمدينة الرياض بواقع ٥% من مدارس المرحلة الابتدائية و ١٠% من مدارس المرحلة المتوسطة، و ٢٠% من

د: فهد بن علي الطيار ————— مجلة كلية الآداب - العدد ٤٠٠
المرحلة الثانوية، وقد بلغ عدد المدارس المُختارة للعينَة (١٠٩) مدارس، وقد
أوضحت النتائج أن البنين أكثر تعرضًا للحوادث المرورية، وأن نسبة (٣٨%) من
هؤلاء التلاميذ المُتعرضين للحوادث هم من تلاميذ المرحلة الثانوية، أما أنواع
الحوادث التي يتعرض لها تلاميذ المدارس، فقد وجد أن الغالبية العظمى منها
(٨٠%) من جملة المُتعرضين للحوادث كانت تصادمًا بين السيارات؛ ومن أبرز
أسباب حوادث التلاميذ: السرعة الزائدة، والخروج المُفاجئ، والقيادة المستهترَة،
وعدم التقيد بالأنظمة المرورية.

كما أجرى إرجم (Ergem, 2004) دراسة استهدفت التعرف على أسباب
المشكلات والحوادث المرورية، وتكونت العينَة من عدد من السائقين والشرطة
المرورية وعدد من المُشاة ومعلمي السلامة المرورية، وخلصت الدراسة إلى
وجود ارتباط وثيق بين التربية المرورية وحوادث الطرق، وعلى كل من يجلس
خلف مقود القيادة أن ينخرط في دروس ودورات تدريبية، إن لم يكن درس تلك
المبادئ المرورية في أثناء المرحلة الابتدائية أو الثانوية، كما أكدت النتائج أيضًا
ضرورة حصول معلم السلامة المرورية على شهادة قبل قيامه بإلقاء الدروس في
هذا المجال، وأن الجانب التربوي له دور في منع الحوادث المرورية. (في:
السعودي، ٢٠١٣م، ٢٠٧).

وأجرى كل من: دراجوتينوفيتش وتويسك (٢٠٠٥م) Dragutinovic &
Twisk دراسة بعنوان: "استخدام الهواتف النقالة أثناء القيادة وأثاره على
السلامة أثناء القيادة"؛ واستهدفت هذه الدراسة التعرف على أثر استخدام الهاتف
النقال في أثناء القيادة في سلامة السائق والمركبة، خاصة أن استخدام الهواتف
النقالة في أثناء القيادة أصبح مصدر قلق على سلامة السائقين على الطرق؛ وقد
تبين من النتائج ما يلي:

- الغالبية العظمى من السائقين (٦٠-٧٠%) قرروا استخدام هواتفهم النقالة أحيانًا
في أثناء القيادة، وتشير التقديرات إلى أنه في أي لحظة خلال اليوم فإن من ٤-١%
من السائقين يستخدم الهاتف المحمول؛ أي: ليست هناك مواعيد مُحددة لاستخدام
الهاتف المحمول من قبل السائقين.

- الهاتف المحمول يصرف السائقين بطريقتين: أنه يسبب الإلهاء البدني والمعرفي؛
ما يُشكل خطورة بالغة على حياة السائق والراكبين. كما أكدت النتائج أن استخدام
الهاتف النقال في أثناء القيادة يمكن أن يزيد من خطر التورط في حوادث مرورية
تفوق أربعة أضعاف الحوادث في حالة عدم استخدام الهاتف.

وأجرى كومبا (٢٠٠٦م) Komba دراسة بعنوان: "العوامل والمخاطر المرتبطة بالحوادث المرورية على الطرق في تنزانيا: دراسة حالة في منطقة كيبها"؛ واستهدفت هذه الدراسة التعرف على العوامل والأسباب المرتبطة بزيادة نسبة ووتيرة الحوادث المرورية في تنزانيا ممثلةً في منطقة كيبها، وتضمنت عينة الدراسة ٨٥٥ من ضحايا الحوادث المرورية في تلك المنطقة، واعتمدت على إجراء مقابلات مع هؤلاء الضحايا وتطبيق مجموعة من الأدوات والاستبيانات التي تُسهم في تحديد العوامل المرتبطة بهذه الحوادث، ولم تتوقف تلك المقابلات على الضحايا فقط، ولكن تناولت لقاءات مع رجال المرور والمسؤولين الحكوميين. وتبين من النتائج أن فئة الشباب خاصة الذكور منهم أكثر ضحايا الحوادث المرورية في تنزانيا، وكان توقيت وقوع الحوادث من العوامل الدالة والمُعبرة أيضًا؛ إذ كانت نسبة الحوادث التي تقع في أثناء الليل أعلى من النسبة التي تقع في النهار، وقد تبين من النتائج أن العمر والجنس والسرعة الزائدة، والقيادة المندفعة من أهم العوامل المرتبطة أو المسببة لزيادة حوادث السيارات، كما أن هناك الكثير من العوامل المرتبطة بزيادة نسبة الحوادث أيضًا؛ مثل: سوء الإدارة، وسوء الطرق، والقيادة في أثناء استخدام الهاتف الخليوي، والقيادة من دون تدريب، وعدم احترام وطاعة أنظمة المرور، والحالة السيئة للمركبات، وعمر المركبات والحالة السيئة للخدمات المرورية واللوحات الإرشادية.

وأجرى صالح الرميح (١٤٢٦هـ) دراسة بعنوان: "العوامل المؤثرة في ارتفاع ظاهرة التفحيط بين الشباب السعودي وطرق الوقاية منها؛ دراسة مقارنة لواقع الظاهرة في كل من: الرياض - جدة - الدمام"؛ استهدفت الدراسة التعرف على العوامل والأسباب المؤثرة في ارتفاع ظاهرة التفحيط لدى بعض الشباب السعودي وطرق الوقاية منها، وتكونت العينة من (١١٣٢) طالبًا من طلاب مدارس الرياض وجدة والدمام، وتراوحت أعمارهم ما بين ١٤، ١٨ عامًا بمتوسط عمري قدره (١٧,٥٢) وانحراف معياري قدره (١,٣٨) عامًا واعتمد البحث على استخدام استمارة جمع بيانات ومعلومات تتعلق بالعوامل المرتبطة بالتفحيط لدى الطلاب، وقد أوضحت النتائج أن غالبية الممارسين لسلوك التفحيط هم من طلاب المدارس العامة، كما أوضحت النتائج أيضًا أن أكثر الطلاب الذين يُمارسونه في المدن الثلاث السالفة، ولكن أكثرها وضوحًا مدينة الدمام، وكذلك اتضح أن

د: فهد بن علي الطيار ————— مجلة كلية الآداب - العدد ٥٠
المؤسسات الدينية هي أكثر المؤسسات الاجتماعية التي يجب أن تؤدي دورًا رئيسيًا
في الوقاية من ظاهرة التفحيط.

وأجرى عبدالله النجار (١٤٢٨هـ) دراسة بعنوان: "استخدام بعض النماذج الإحصائية في تقدير عدد حوادث السيارات في المملكة العربية السعودية وفقًا لأسباب حدوثها"؛ استهدفت الدراسة استخدام النماذج الإحصائية لتقدير عدد حوادث السيارات المتوقعة، والمقارنة بين مناطق المملكة طبقًا لنسبة حدوث تلك الحوادث؛ وذلك بناءً على دراسة وتحليل أسباب تلك الحوادث، ومدى تفاعلها لتخفيف حدة الآثار السلبية المترتبة عليها، وبما يحقق الحفاظ على الثروة الوطنية البشرية والمادية في المملكة، وقد أظهرت نتائج الدراسة الحالية أن ترتيب مناطق المملكة وفق نسب الحوادث، أخذًا في الحسبان عدد الرخص الصادرة عن تلك المنطقة جاءت كما يلي: الجيود الشمالية، حائل، الجوف، المنطقة الشرقية، عسير، القصيم، مكة المكرمة، تبوك، الباحة، الرياض، نجران، المدينة المنورة، جازان. كما أمكن تقدير مدة ثقة لنسبة الحوادث المرورية بالمملكة بدرجة ثقة ٩٥%؛ إذ بلغ الحد الأدنى ٠,٣٢%، في حين بلغ الحد الأقصى ١١,٠٣%، علاوة على ذلك فقد توصلت الدراسة إلى أن مسببات الحوادث المرورية لجميع مناطق المملكة وفقًا لمتوسط عدد الحوادث المسجلة خلال المدة من ١٤٢٠-١٤٢٤هـ هي كما يلي مرتبة على التوالي: التوقف غير النظامي، السرعة الزائدة، التجاوز غير النظامي، الدوران غير النظامي، عدم التقيد بإشارات المرور، القيادة تحت تأثير مخدر أو مسكر كما يُمكن تقدير مدة ثقة لمتوسط عدد الحوادث لجميع مناطق المملكة بدرجة ثقة ٩٥%؛ إذ بلغ الحد الأدنى لعدم الحوادث صفرًا، والحد الأقصى ٧٣٦٥٠٤ حوادث تقريبًا.

كما أجرى السلامة (١٤٣٠هـ) دراسة بعنوان: "مُسببات حوادث المرور في المملكة العربية السعودية ومقترحات للحد منها"؛ وهدفت إلى معرفة أهم أسباب الحوادث المرورية في المملكة، وقد تبين من نتائجها أن ٦٠% من مرتكبي المخالفات المرورية هم من غير السعوديين، و ٤٠% من السعوديين، كما أكدت النتائج أن من أهم أسباب الحوادث أيضًا عدم وجود وعي كافٍ بأنظمة المرور لدى السائقين. (في: العنزي، ١٤٣٦هـ، ١٨٢)

كما أجرت سوسان (٢٠١٣م) Susan دراسة بعنوان: "العوامل المرتبطة بزيادة حوادث السيارات وانتشار أخطارها بين السائقين في سن المراهقة"؛ وقد

استهدفت تلك الدراسة التعرف على العوامل المرتبطة بارتفاع نسبة ومعدلات الحوادث بين المراهقين خاصةً في ظل ازدياد معدلات حوادث السيارات بين السائقين في مرحلة المراهقة، وتكونت العينة من (٨٠٠) مُراهق من الذين تعرضوا للحوادث في ولاية نيو جيرسي بالولايات المتحدة الأمريكية، وقد أجريت معهم مجموعة من المقابلات الاستقصائية للتعرف على أكثر الأسباب التي ترتب عليها تعرضهم للحوادث في أثناء قيادتهم للسيارة، وقد تبين من نتائج الدراسة أن من أكثر الأسباب والعوامل المرتبطة بارتفاع معدلات الحوادث بين السائقين من المراهقين هي السرعة الزائدة، وتجاوز الحدود القصوى للسرعة المسموح بها داخل المدينة، والرعونة والاستهتار في القيادة، علاوة على إدمان الكحول والمخدرات أو القيادة وهم في حالة من السكر أو غياب الوعي بسبب تناولهم للخمر والمخدرات.

وأجرت إيرسامي (٢٠١٣م) Erasm G. M دراسة بعنوان: "تأثير حوادث الدراجات النارية في تنزانيا: دراسة حالة في بلدية موروجورو" وكان الهدف العام من هذه الدراسة هو دراسة تأثير الحوادث المرورية، وشارك في هذه الدراسة عينة مكونة من (٧٠) شخصًا ممن تعرضوا للحوادث المرورية، وقد تبين من النتائج أن (٧٠٪) من الحوادث المرتبطة بقيادة السيارات تتم بسبب القيادة دون تدريب رسمي، واستخدام الدراجات النارية دون المستوى المطلوب خصوصًا تلك المستوردة من الصين بنسبة (٧٧٪)، كما أفاد (٧٩٪) أن حوادث الدراجات النارية حرمت الناس من دورهم الاجتماعي بنسبة (٧٠٪)، وتسببت في منع الزواج لأولئك الذين تضرروا بشدة من جراء الحوادث، وقد أوصت الدراسة بضرورة العمل على إنفاذ القوانين لأولئك الذين ينتهكون القواعد؛ من خلال تغريمهم أو حجب التراخيص عنهم لتخفيف حوادث الدراجات النارية في بلدية موروجورو.

وأجرى كل من: توماس وآخرين (٢٠١٥م) Thomas et al دراسة بعنوان: "العوامل المؤثرة في ارتفاع معدلات حوادث الدراجات النارية في نيجيريا"؛ وركزت هذه الورقة البحثية على دراسة العوامل المؤثرة في نسبة ارتفاع حوادث الدراجات النارية التجارية في ولاية أويو ونيجيريا بهدف إيجاد الوعي بشأن الكيفية التي يمكن من خلالها التقليل من النتائج السلبية لهذه الحوادث، وتكونت العينة من (٤٥٠) من راكبي الدراجات النارية، وأظهرت النتائج المستخلصة من هذا البحث أن المعلومات الديموغرافية لها تأثير كبير في أسباب الحوادث المرورية بين سائقي الدراجات النارية في نيجيريا؛ ومن بين العوامل التي تسهم بشكل كبير في زيادة معدلات حوادث الدراجات النارية: السرعة الزائدة، والتجاوز الخطأ، والطرق

د: فهد بن علي الطيار ————— مجلة كلية الآداب - العدد ٤٠ ،
السنية، والأعطال الميكانيكية المفاجئة، وتناول الكحول، والسير في عكس الاتجاه،
وكسر القوانين والإشارات، وعدم احترام الآداب العامة في الطرق.

وأجرى العنزي (١٤٣٦هـ) دراسة بعنوان: "أسباب وأنواع المخالفات المرورية وعلاقتها بالمتغيرات الديموجرافية"؛ واستهدفت التعرف على أسباب وأنواع المخالفات المرورية وعلاقتها بالمتغيرات الديموجرافية، وتكونت العينة من (١٤٩) من المراجعين والموقوفين بأقسام مرور الرياض، وخلصت الدراسة إلى نتيجة مضمونها أن أكثر أنواع المخالفات المرورية انتشارًا هي السرعة الزائدة، ويليهما عدم ربط حزام الأمان، ثم قطع الإشارة، وأن السرعة هي من أكثر أنواع المخالفات المرورية انتشارًا بين السائقين ويليهما قطع الإشارة.

تعقيب

باستعراض الدراسات السابقة التي تيسر للباحث الحصول عليها في ميدان متغيرات الدراسة الحالية يتبين ما يلي:

• أكدت غالبية الدراسات أن هناك علاقة ارتباطية بين الخصائص النفسية والسلوكية للسائق أو قائد المركبة وبين ارتفاع معدلات الحوادث المرورية.
• أكدت نتائج الدراسات أن هناك الكثير من العوامل والسلوكيات السلبية المرتبطة بزيادة معدلات الحوادث المرورية في الدول العربية عامةً ومجتمعنا السعودي خاصةً.

• العنصر البشري يؤدي دورًا كبيرًا في ارتفاع ظاهرة الحوادث المرورية.
• ثمة محدودية في حدود علم الباحث في الدراسات التي تناولت العوامل الاجتماعية السلبية المرتبطة بزيادة معدلات الحوادث المرورية.

المنهج والإجراءات:

أولاً: منهج الدراسة:

تم استخدام المنهج الوصفي الارتباطي المُقارن بوصفه من أنسب المناهج لتحقيق أهداف الدراسة الحالية.

ثانياً: مجتمع الدراسة وعينتها:

تضمن مجتمع الدراسة طلاب كلية العلوم الاجتماعية بجامعة الإمام محمد بن سعود الإسلامية كافة، البالغ عددهم (٣٠٤٧) طالبًا للعام الجامعي (١٤٣٦/١٤٣٥هـ) بواقع (٦٥٤) طالبًا بشعبة علم الاجتماع، و(١١٤٧) طالبًا بشعبة الخدمة الاجتماعية، و(١٢٤٦) بشعبة علم النفس، ووفقًا لمعادلة الرابطة

السلوكيات السلبية لقائد المركبة وأثرها في
الحوادث المرورية

الأمريكية، فإن العينة المثلّي لهذا المجتمع (٣٤١) فردًا، وقام الباحث بتوزيع عدد (٤٠٠) استبانة، واسترد منها الباحث (٣٦٤) استبانة، وقام باستبعاد (١٦) استبانة غير صالحة للتحليل، لتكون عينة الدراسة النهائية (٣٤٨) طالبًا من مجتمع الدراسة، وقد تم الاعتماد على معادلة ستيفن ثامبسون في تحديد حجم العينة التي تنص على أن حجم العينة يمكن استخراجه من المعادلة الآتية:

$$n = \frac{N \times p(1-p)}{\left[N - 1 \times (d^2 \div z^2) \right] + p(1-p)}$$

حيث إن:

N = حجم المجتمع

Z = الدرجة المعيارية المقابلة لمستوى الدلالة (٠,٩٥) وتساوي (١,٩٦)

Q = نسبة الخطأ وتساوي (٠,٠٥)

P = نسبة توافر الخاصية والمحايدة وتساوي (٠,٥٠) (بشمانى، ٨٥، ٢٠١٤-١٠٠٠)

خصائص العينة:

* من حيث المستوى العمري: فإن الجدول الآتي يوضح التكرارات والنسب المئوية للمستوى العمري لعينة الدراسة:

الجدول (١) توزيع أفراد الدراسة وفق متغير العمر

العمر	التكرار	النسبة
١٩ سنة	٨	٢,٣
٢٠ سنة	٢٩	٨,٣
٢١ سنة	٧٣	٢١,٠
٢٢ سنة	١٠٠	٢٨,٧
٢٣ سنة	٦١	١٧,٥
٢٤ سنة	٣٥	١٠,١
٢٥ سنة	٢٧	٧,٨
٢٦ سنة	١٥	٤,٣
المجموع	٣٤٨	%١٠٠

يتضح من الجدول السابق أن (١٠٠) من عينة الدراسة يمثلون ما نسبته (٢٨,٧%)، أعمارهم ٢٢ سنة، وهم الفئة الكبرى في عينة الدراسة، في حين أن (٨) من أفراد العينة يمثلون ما نسبته (٢,٣%)، أعمارهم ١٩ سنة، وهم الفئة الصغرى في عينة الدراسة.

د: فهد بن علي الطيار ————— مجلة كلية الآداب - العدد ٤٠
*من حيث التخصص العلمي: فإن الجدول الآتي يوضح التكرارات والنسب المئوية
للتخصص العلمي لعينة الدراسة:

الجدول (٢) توزيع أفراد الدراسة وفق متغير التخصص العلمي

النسبة	التكرار	التخصص العلمي
٤٥,١	١٥٧	اجتماع وخدمة اجتماعية
٥٤,٩	١٩١	علم النفس
%١٠٠	٣٤٨	المجموع

يتضح من الجدول السابق أن (١٩١) من عينة الدراسة يمثلون ما نسبته (٥٤,٩%)، من تخصص علم النفس، وهم الفئة الكبرى في عينة الدراسة، في حين أن (١٥٧) من أفراد العينة يمثلون ما نسبته (٤٥,٩%)، من تخصص الاجتماع والخدمة الاجتماعية، وهم الفئة الصغرى في عينة الدراسة.
*من حيث المستوى الدراسي: فإن الجدول الآتي يوضح التكرارات والنسب المئوية للمستوى الدراسي لعينة الدراسة:

الجدول (٣) توزيع أفراد الدراسة وفق متغير المستوى الدراسي

النسبة	التكرار	المستوى الدراسي
٠,٦	٢	الأول
٢,٣	٨	الثاني
٢,٩	١٠	الثالث
٥٨,٩	٢٠٥	الرابع
٤,٩	١٧	الخامس
٣,٧	١٣	السادس
٦,٠	٢١	السابع
٢٠,٧	٧٢	الثامن
%١٠٠	٣٤٨	المجموع

يتضح من الجدول السابق أن (٢٠٥) من عينة الدراسة يمثلون ما نسبته (٥٨,٩%)، في المستوى الرابع، وهم الفئة الكبرى في عينة الدراسة، في حين أن (٢) من أفراد العينة يمثلون ما نسبته (٠,٦%)، في المستوى الأول، وهم الفئة الصغرى في عينة الدراسة.
*من حيث مستوى تعليم الأب: فإن الجدول الآتي يوضح التكرارات والنسب المئوية لمستوى تعليم آباء عينة الدراسة:

السلوكيات السلبية لقائد المركبة وأثرها في
الحوادث المرورية

الجدول (٤) توزيع أفراد الدراسة وفق متغير مستوى تعليم الأب

النسبة	التكرار	مستوى تعليم الأب
٥٧,٢	١٩٩	ثانوي فأقل
٢٤,٤	٨٥	بكالوريوس
٧,٥	٢٦	ماجستير
٢,٠	٧	دكتوراه
٨,٩	٣١	أخرى
%١٠٠	٣٤٨	المجموع

يتضح من الجدول السابق أن (١٩٩) من عينة الدراسة يمثلون ما نسبته (٥٧,٢%)، يحمل أبواهم شهادة الثانوية فأقل، وهم الفئة الكبرى في عينة الدراسة، في حين أن (٧) من أفراد العينة يمثلون ما نسبته (٢%)، يحمل أبواهم درجة الدكتوراه، وهم الفئة الصغرى في عينة الدراسة.
*من حيث مستوى تعليم الأم: فإن الجدول الآتي يوضح التكرارات والنسب المئوية لمستوى تعليم أمهات عينة الدراسة:

الجدول (٥) توزيع أفراد الدراسة وفق متغير مستوى تعليم الأم

النسبة	التكرار	مستوى تعليم الأم
٥٩,٢	٢٠٦	ثانوي فأقل
١٨,٧	٦٥	بكالوريوس
٤,٦	١٦	ماجستير
٤,٣	١٥	دكتوراه
١٣,٢	٤٦	أخرى
%١٠٠	٣٤٨	المجموع

يتضح من الجدول السابق أن (٢٠٦) من عينة الدراسة يمثلون ما نسبته (٥٩,٢%)، يحمل أمهاتهم شهادة الثانوية فأقل، وهم الفئة الكبرى في عينة الدراسة، في حين أن (١٥) من أفراد العينة يمثلون ما نسبته (٤,٣%)، يحمل أمهاتهم درجة الدكتوراه، وهم الفئة الصغرى في عينة الدراسة.
*من حيث الدخل الشهري للأسرة: فإن الجدول الآتي يوضح التكرارات والنسب المئوية لفئات الدخل الشهري لأسر عينة الدراسة:

د: فهد بن علي الطيار ————— مجلة كلية الآداب - العدد ٤٠
الجدول (٦) توزيع أفراد الدراسة وفق متغير الدخل الشهري للأسرة

النسبة	التكرار	الدخل الشهري للأسرة
٦,٠	٢١	أقل من ٥ آلاف
١٦,١	٥٦	من ٥ إلى أقل من ١٠ آلاف
٣١,٠	١٠٨	من ١٠ إلى أقل من ١٥ ألفاً
٢١,٨	٧٦	من ١٥ ألفاً إلى أقل من ٢٠ ألفاً
٢٥,٠	٨٧	من ٢٠ ألفاً فأكثر
%١٠٠	٣٤٨	المجموع

يتضح من الجدول السابق أن (١٠٨) من عينة الدراسة يمثلون ما نسبته (٣١%)، دخل أسرهم الشهري من ١٠ إلى أقل من ١٥ ألف ريال، وهم الفئة الكبرى في عينة الدراسة، في حين أن (٢١) من أفراد العينة يمثلون ما نسبته (٦%)، دخل أسرهم الشهري أقل من ٥ آلاف ريال، وهم الفئة الصغرى في عينة الدراسة.

ثالثاً: أدوات الدراسة

أما الأداة الرئيسية التي اعتمدت عليها هذه الدراسة - ولا سيما فيما يتعلق بالجانب الميداني - فهي الاستبانة؛ وهي وسيلة علمية يمكن بواسطتها الحصول على معلومات من مجموعة من الأفراد حول ظاهرة أو مشكلة معينة (محمد، ١٩٩٥، ٧٥)، وقد قام الباحث بتصميم استبانة تحتوي على مجموعة من الأسئلة تتناسب وموضوع الدراسة وتحقق الهدف الرئيس لها، وقد قام الباحث بالتأكد من سهولة أسئلة الاستبانة ووضوحها وعدم تكرارها وعرضها على عدد من المحكمين المتخصصين؛ وبناء على الملاحظات الواردة من المحكمين تم تعديل وحذف وإعادة صياغة بعض محتويات الاستبانة ووضعها في صورتها النهائية، وقد تكونت الاستبانة في صورتها النهائية من ثلاثة أقسام هي:

- ١ - البيانات الأولية: وتهتم بجمع مجموعة من البيانات والمعلومات الأساسية حول أفراد العينة من طلاب الجامعة؛ مثل: السن، والتخصص، والمستوى التعليمي، ومستوى الدخل الشهري، ومستوى تعليم الأب، ومستوى تعليم الأم، ومهنة الأب.
- ٢ - مظاهر السلوكيات السلبية لدى قائد المركبة والمزبطة بالحوادث المرورية: ويهتم هذا المحور من محاور الاستبانة بالتعرف على أكثر السلوكيات السلبية المرتبطة بالحوادث المرورية انتشاراً بين قاندي المركبات، وتتكون عباراته من (١٩) عبارة، يتم الإجابة عنها إما بموافق أو مُحايد أو مُعارض.

٣- العوامل الاجتماعية السلبية المرتبطة بحوادث المرور: ويهتم هذا المحور من محاور الاستبانة بالتعرف على العوامل الاجتماعية والأسرية والتربوية المرتبطة بالحوادث المرورية، وتتكون عباراته من (١٩) عبارة، يتم الإجابة عنها إما بموافق أو مُحايد أو مُعارض، وفيما يلي الخصائص السيكمترية لأداة الدراسة:
أولاً: صدق أداة الدراسة:

قام الباحث بالتأكد من صدق أداة الدراسة بطريقتين:

(أ) الصدق الظاهري (صدق المحكمين):

قام الباحث بالتأكد من الصدق الظاهري (صدق المحكمين) من خلال توزيع الاستبانة بين (٥) من المحكمين في جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية وجامعة الملك سعود وجامعة الإمام محمد بن سعود الإسلامية وكلية الملك خالد العسكرية وكلية الملك فهد الأمنية، وبناء على تعليمات السادة المحكمين قام الباحث بتغيير ما يلزم من حذف وإضافة وتعديل ما تم اقتراحه من السادة المحكمين، ثم قام الباحث بإعادة توزيع الاستبانة على المحكمين أنفسهم لبيان مدى أو نسبة اتفاقها مع ما وضعت لقياسه، وقد اتفق المحكمون بنسبة ١٠٠% على صلاحية الصورة النهائية في تقدير السلوكيات السلبية لدى قائد المركبة بمحوريتها الأتيين:
المحور الأول: مظاهر السلوكيات السلبية لدى قائد المركبة والمرتبطة بالحوادث المرورية.

المحور الثاني: العوامل الاجتماعية السلبية المرتبطة بحوادث المرور.

(ب) صدق الاتساق الداخلي:

قام الباحث بحساب صدق الاتساق الداخلي من خلال إيجاد معامل الارتباط بيرسون لحساب معامل الارتباط بين كل فقرة من فقرات محور الدراسة، والدرجة الكلية لها؛ والجدولان الآتيان يوضحان ذلك:

أولاً: مظاهر السلوكيات السلبية لدى قائد المركبة والمرتبطة بالحوادث المرورية:

الجدول (٧) معاملات ارتباط فقرات المحور الأول والدرجة الكلية لها

م	فقرات محور الدراسة	معامل الارتباط
١.	تجاوز السرعة المقررة.	**٠,٧١١
٢.	الانشغال بالتحديث أو اللعب بالجوال في أثناء القيادة.	**٠,٨٧٣
٣.	القيادة برعونة واستهتار.	**٠,٨٥٢

م	فقرات محور الدراسة	معامل الارتباط
٤	تجاوز الإشارات الحمراء.	**٠,٩٠٨
٥	القيادة تحت تأثير مخدر.	**٠,٦٩٩
٦	عدم التركيز والانتباه في أثناء القيادة.	**٠,٨٤٧
٧	عدم المبالاة بالأخرين من قبل السائق.	**٠,٨٥٠
٨	التحيط بالسيارة.	**٠,٨٦٩
٩	الرغبة في تجاوز الآخرين بطرق غير صحيحة.	**٠,٧٩١
١٠	الغضب والعصبية الزائدة لدى السائق.	**٠,٧٠٦
١١	تناول المشروبات المنشطة.	**٠,٥٥٨
١٢	عدم الحذر من ارتكاب الحوادث.	**٠,٧٣٤
١٣	عدم توقع أخطاء الآخرين.	**٠,٧٧٩
١٤	تناول المشروبات المسكرة.	**٠,٧٥٥
١٥	الانشغال بالأطفال في أثناء القيادة.	**٠,٨٥٣
١٦	تعديل أمتعة السيارة؛ مثل: التظليل الحاجب للروية.	**٠,٥٨١
١٧	إهمال الكشف عن الإطارات بصفة دورية.	**٠,٥٩٢
١٨	عدم التفكير في عواقب الحوادث.	**٠,٨٢٣
١٩	عدم الالتزام بمسافة الأمان.	**٠,٨١١

** عبارات دالة عند مستوى ٠,٠١ فأقل.

من الجدول السابق يتضح أن جميع العبارات دالة عند مستوى (٠,٠١)؛ وهو ما يوضح أن جميع الفقرات المكونة لفقرات المحور الأول تتمتع بدرجة صدق عالية، تجعل الاستبانة صالحة للتطبيق الميداني.

ثانياً: العوامل الاجتماعية السلبية المرتبطة بالحوادث المرورية:

الجدول (٨) معاملات ارتباط فقرات المحور الثاني والدرجة الكلية لها

م	فقرات محور الدراسة	معامل الارتباط
١	غياب الرقابة من الوالدين.	**٠,٥٧١
٢	غياب دور الأب في حياة ابنه.	**٠,٦٢٧
٣	الخلافات والمشكلات الأسرية.	**٠,٦٧١
٤	غياب الدور التوعوي للأسرة.	**٠,٧٠٦
٥	غياب الدور التوعوي للجامعة.	**٠,٥٩٥
٦	غياب الدور التوعوي لوسائل الإعلام.	**٠,٦٠٨
٧	القيادة في سن صغيرة ومن دون رخصة قيادة.	**٠,٦١٨
٨	عدم الإحساس بالمسؤولية تجاه الغير.	**٠,٦٩٠

السلوكيات السلبية لقائد المركبة وأثرها في
الحوادث المرورية

م	فقرات محور الدراسة	معامل الارتباط
٩.	التساهل من قبل الآباء في السماح للأبناء بالقيادة.	**٠,٧٣١
١٠.	عدم تخصيص أماكن للمشاة في بعض الطرق.	**٠,٦٨٢
١١.	الاعتماد على الواسطة في استخراج رخصة القيادة.	**٠,٦٢٣
١٢.	مجاراة الأصدقاء في سلوكياتهم السلبية.	**٠,٦٣٨
١٣.	ضعف الوازع الديني.	**٠,٤٨١
١٤.	عدم مراعاة الآداب الاجتماعية للطريق.	**٠,٦٧١
١٥.	عدم الالتزام بالعادات والتقاليد.	**٠,٥٦٢
١٦.	انخفاض المستوى التعليمي للسائق.	**٠,٦٢٩
١٧.	عدم توافر شروط الأمان في السيارة.	**٠,٦٧٣
١٨.	التراخي في تطبيق القوانين والعقوبات.	**٠,٦٧٨

** عبارات دالة عند مستوى ٠,٠١ فأقل.

من الجدول السابق يتضح أن جميع العبارات دالة عند مستوى (٠,٠١)؛ وهو ما يوضح أن جميع الفقرات المكونة للمحور الثاني تتمتع بدرجة صدق عالية، تجعل الاستبانة صالحة للتطبيق الميداني.

ثانياً: ثبات الاستبانة:

للتحقق من الثبات لمفردات محاور الدراسة تم استخدام معامل ألفا كرونباخ، وجاءت النتائج كما يوضحها الجدول التالي:

الجدول (٩) معاملات ثبات ألفا كرونباخ لمحاور الدراسة

معامل ثبات ألفا كرونباخ	عدد الفقرات	محور الدراسة
٠,٩٦٢	١٩	المحور الأول: مظاهر السلوكيات السلبية لدى قائد المركبة والمرتبطة بالحوادث المرورية
٠,٩١٢	١٨	المحور الثاني: العوامل الاجتماعية السلبية المرتبطة بالحوادث المرورية
٠,٩٦١	٣٧	معامل الثبات الكلي

د: فهد بن علي الطيار ————— مجلة كلية الآداب - العدد ٤٠
 من خلال النتائج الموضحة أعلاه يتضح أن ثبات محور الدراسة مرتفع؛ إذ
 تراوح بين (٠,٩١٢، ٠,٩٦٢)، وبلغت قيمة معامل الثبات الكلي (٠,٩٦١)،
 وهي جميعها قيم ثبات مرتفعة توضح صلاحية أداة الدراسة للتطبيق الميداني.
 رابعاً: أساليب المعالجة الإحصائية:

لتحقيق أهداف الدراسة وتحليل البيانات التي تم تجميعها، تم استخدام الكثير
 من الأساليب الإحصائية المناسبة باستخدام الحزم الإحصائية للعلوم الاجتماعية
 Statistical Package for Social Sciences التي يرمز لها اختصاراً بالرمز
 (SPSS).

نتائج الدراسة:

نستعرض فيما يلي نتائج تساؤلات الدراسة:

نتائج التساؤل الأول: ما أكثر السلوكيات السلبية المرتبطة بالحوادث المرورية
 انتشاراً لدى قاندي المركبات من وجهة نظر عينة الدراسة من طلاب كلية العلوم
 الاجتماعية؟

وللتعرف على أكثر السلوكيات السلبية المرتبطة بالحوادث المرورية انتشاراً
 لدى قاندي المركبات من وجهة نظر عينة الدراسة من طلاب كلية العلوم
 الاجتماعية قام الباحث بحساب المتوسطات والانحرافات المعيارية لعبارات محور
 أكثر السلوكيات السلبية المرتبطة بالحوادث المرورية انتشاراً لدى قاندي المركبات
 من وجهة نظر عينة الدراسة من طلاب كلية العلوم الاجتماعية، وجاءت النتائج كما
 يوضحها الجدول التالي:

الجدول (١٠) استجابات أفراد الدراسة على عبارات محور مظاهر السلوكيات
 السلبية المرتبطة بالحوادث المرورية (مرتبة تنازلياً بحسب متوسطات الموافقة)

رقم العبرة	العبرة	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	درجة الموافقة	الترتيب
١	تجاوز السرعة المقررة.	٢,٥١	٠,٦٨٥	موافق	١
٢	الانشغال بالتحدث أو اللعب بالجوال في أثناء القيادة.	٢,٤٨	٠,٨١٩	موافق	٢

السلوكيات السلبية لقائد المركبة وأثرها في
الحوادث المرورية

الترتيب	درجة الموافقة	الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي	العبرة	رقم العبرة
٣	موافق	٠,٧٨٢	٢,٤٢	الرغبة في تجاوز الآخرين بطرق غير صحيحة.	٩
٤	موافق	٠,٨٥٢	٢,٤٠	القيادة برعونة واستهتار.	٣
٥	موافق	٠,٦٧٥	٢,٣٤	إهمال الكشف عن الإطارات بصفة دورية.	١٧
٦	إلى حد ما	٠,٧٩٧	٢,٣٣	عدم التفكير في عواقب الحوادث.	١٨
٧	إلى حد ما	٠,٨٤٩	٢,٣٢	تجاوز الإشارات الحمراء.	٤
٨	إلى حد ما	٠,٨١٩	٢,٣٠	عدم الالتزام بمسافة الأمان.	١٩
٩	إلى حد ما	٠,٧٥٨	٢,٢٨	عدم توقع أخطاء الآخرين.	١٣
١٠	إلى حد ما	٠,٨٢٢	٢,٢٥	الانشغال بالأطفال في أثناء القيادة.	١٥
١١	إلى حد ما	٠,٧٠٠	٢,٢٣	الغضب والعصبية الزائدة لدى السائق.	١٠
١١ مكرر	إلى حد ما	٠,٨١٦	٢,٢٣	عدم المبالاة بالآخرين من قبل السائق.	٧
١٢	إلى حد ما	٠,٧٩٠	٢,٢٢	عدم الحذر من ارتكاب الحوادث.	١٢
١٢ مكرر	إلى حد ما	٠,٨٧٤	٢,٢٢	التفريط بالسيارة.	٨
١٣	إلى حد ما	٠,٧٠٠	٢,٢٠	تعديل أمتعة السيارة؛ مثل: التظليل الحاجب للرؤية.	١٦
١٣ مكرر	إلى حد ما	٠,٧٨٧	٢,٢٠	عدم التركيز والانتباه في أثناء القيادة.	٦
١٤	إلى حد ما	٠,٩٠٣	٢,١٦	القيادة تحت تأثير مخدر.	٥

رقم العبارة	العبارة	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	درجة الموافقة	الترتيب
١٤	تناول المشروبات السكرية.	٢,١٢	٠,٨٦١	إلى حد ما	١٥
١١	تناول المشروبات المنشطة.	١,٨١	٠,٨٢٠	إلى حد ما	١٦
	المتوسط العام	٢,٢٦	٠,٦١٥		

* درجة المتوسط الحسابي من (٣,٠٠)

من الجدول السابق يتضح أن أفراد عينة الدراسة موافقون إلى حد ما على السلوكيات السلبية المرتبطة بالحوادث المرورية لدى قائدي المركبات؛ إذ بلغ المتوسط العام لموافقتهم على محور أكثر السلوكيات السلبية المرتبطة بالحوادث المرورية انتشارًا لدى قائدي المركبات (٢,٢٦ من ٣,٠٠)، وهو المتوسط الذي يقع في الفئة الثانية من فئات المقياس الثلاثي من (١,٦٧-٢,٣٣)، التي توضح أن خيار موافقة أفراد عينة الدراسة على عبارات محور أكثر السلوكيات السلبية المرتبطة بالحوادث المرورية انتشارًا لدى قائدي المركبات تشير إلى (إلى حد ما) في أداة الدراسة. كما تبين أن هناك تباينًا في آراء عينة الدراسة نحو أكثر السلوكيات السلبية المرتبطة بالحوادث المرورية انتشارًا لدى قائدي المركبات؛ إذ تراوحت متوسطات الموافقة لأفراد عينة الدراسة على عبارات محور أكثر السلوكيات السلبية المرتبطة بالحوادث المرورية انتشارًا لدى قائدي المركبات ما بين (١,٨١ إلى ٢,٥١)، وهي متوسطات تقع في الفئة الثانية والثالثة من فئات المقياس الخماسي، التي توضح أن متوسطات موافقة أفراد عينة الدراسة على أكثر السلوكيات السلبية المرتبطة بالحوادث المرورية انتشارًا لدى قائدي المركبات تشير إلى (موافق إلى حد ما / موافق) على التوالي، كما تبين أن أكثر السلوكيات السلبية المرتبطة بالحوادث المرورية انتشارًا لدى قائدي المركبات من وجهة نظر عينة الدراسة تمثلت في خمسة مستويات أو خمس مرات من السلوكيات السلبية؛ وذلك على النحو التالي:

جاء (تجاوز السرعة المقررة) في المرتبة (الأولى)، من حيث موافقة أفراد عينة الدراسة عليها بوصفها أحد أهم وأكثر السلوكيات السلبية المرتبطة بالحوادث المرورية انتشارًا لدى قائدي المركبات، بمتوسط (٢,٥١ من ٣,٠٠)، ثم (الانشغال بالتحدث أو اللعب بالجوال في أثناء القيادة) في المرتبة (الثانية)، من حيث موافقة أفراد عينة الدراسة عليها بوصفها أحد أكثر السلوكيات السلبية المرتبطة بالحوادث

المرورية انتشارًا لدى قائدي المركبات، بمتوسط (٢,٤٨ من ٣,٠٠)، ثم (الرغبة في تجاوز الآخرين بطرق غير صحيحة) في المرتبة (الثالثة)، من حيث موافقة أفراد عينة الدراسة عليها بوصفها أحد أكثر السلوكيات السلبية المرتبطة بالحوادث المرورية انتشارًا لدى قائدي المركبات، بمتوسط (٢,٤٢ من ٣,٠٠)، ثم (القيادة برعونة واستهتار) في المرتبة (الرابعة)، من حيث موافقة أفراد عينة الدراسة عليها بوصفها أحد أكثر السلوكيات السلبية المرتبطة بالحوادث المرورية انتشارًا لدى قائدي المركبات، بمتوسط (٢,٤٠ من ٣,٠٠)، وأخيرًا (إهمال الكشف عن الإطارات بصفة دورية) في المرتبة (الخامسة)، من حيث موافقة أفراد عينة الدراسة عليها بوصفها أحد أكثر السلوكيات السلبية المرتبطة بالحوادث المرورية انتشارًا لدى قائدي المركبات، بمتوسط (٢,٣٤ من ٣,٠٠).

ومثل هذه النتائج التي كشفت عنها الدراسة تُعبر عن تنوع وتعدد السلوكيات السلبية لدى قائد المركبة والمرتبطة بارتفاع نسبة حدوث الحوادث المرورية، وهذا يؤكد دور العنصر البشري في وقوع الحوادث المرورية، وهذا ما أكدته الكثير من نتائج الدراسات السابقة التي أجريت في هذا الميدان؛ إذ تؤكد بعض الدراسات أن العنصر البشري المتمثل في قائد المركبة له الدور الأكبر في وقوع الحوادث المرورية بنسبة ٨٣٪ في حين أن العوامل الأخرى؛ من طريق ومركبة تشكل النسبة الباقية؛ أي: نحو ١٧٪ (الصقر، ١٤١٨ هـ)؛ فالسائق أو قائد المركبة هو المحور الرئيس في معظم حوادث السيارات بجانب العناصر الأخرى؛ إذ أجمعت الدراسات العالمية والمحلية على أن السائق أو قائد المركبة هو السبب الرئيس في وقوع الحوادث، وهذا ما أكدته أيضًا نتائج الكثير من الدراسات التي تبين منها أن السائق يُشكل من ٦٠٪ إلى ٨٠٪ من الأسباب المباشرة لوقوع الحوادث المرورية في الكثير من دول العالم (الرهوان، ١٩٩٢ م)، وأن سلوك قائد المركبة قبل وقوع الحادثة يُعد من أهم أسباب الحوادث، ويتمثل هذا السلوك في عدم المبالاة، والاستهتار، وقلة الكفاءة أو الخبرة، أو الإفراط في الثقة بالنفس والسيارة (العسيري، ١٤١٨ هـ)، كما أن كثيرًا من الحوادث المرورية تقع بسبب السرعة الزائدة، سواء داخل المدن أم خارجها (الغامدي، ١٤١٨ هـ)؛ وهذا ما أكدته النتائج المتعلقة بهذا التساؤل أيضًا، وقد انفقت هذه النتائج أيضًا مع نتائج دراسة عبد الرحمن (١٤٠٣ هـ) التي أكدت نتائجها أن هناك عادات مشتركة بين جميع السائقين الذين تعرضوا للحوادث؛ وأهمها: عدم المبالاة، والاستهتار، وقلة الكفاءة والخبرة، والإفراط في الثقة بالنفس والسيارة، كما كشفت الدراسة عن أن السرعة الزائدة

د: فهد بن علي الطيار ————— مجلة كلية الآداب - العدد ٤٠
تتسبب في (٧٨%) من الحوادث وأن هذه النسبة في تزايد مستمر، وهذا ما توصلت
إليه أيضًا نتائج دراسة النافع والسيف (١٤٠٨ هـ) ونتائج دراسة المقري (١٤٢٢ هـ)
التي أكدت أن السرعة الزائدة، والقيادة المستهترّة وعدم التقيد باللوائح والأنظمة
المرورية هي من أهم أسباب وقوع الحوادث المرورية.

كما أن من الأسباب الرئيسة في حوادث المرور- ولا سيما في الطرق خارج
المدينة- التجاوز الخطأ في أثناء القيادة، وهذه الظاهرة منتشرة بين قاندي المركبات
في المجتمع السعودي، وهي تفوق في تسببها بوقوع الحوادث مقارنة مع بعض
المجتمعات بنسب عالية (الغامدي، ١٤١٩ هـ). كما اتفقت أيضًا مع نتائج دراسة
العنزي (١٤٣٦ هـ) التي تبين منها أن أكثر أنواع المخالفات المرورية انتشارًا هي
السرعة الزائدة، ويليهما عدم ربط حزام الأمان، ثم قطع الإشارة، وأن السرعة هي
من أكثر أنواع المخالفات المرورية انتشارًا بين السائقين ويليهما قطع الإشارة.

ولا شك أن هناك أسبابًا تدفع السائق إلى زيادة السرعة في أثناء القيادة إلا أن
معظم تلك الأسباب نفسية تتعلق بالسائق نفسه؛ فقد وجد أن الغضب والانفعال من
بعض الأمور داخل المنزل أو في محيط العمل يؤثر تأثيرًا سلبيًا في نفس السائق،
ويظهر ذلك في عدم التزامه التام بأنظمة المرور؛ ومنها: السرعة المحددة داخل
المدينة وخارجها، كما اتفقت أيضًا مع نتائج دراسة أجراها كل من دراجوتينوفيتش
وتويسك (٢٠٠٥م) Dragutinovic & Twisk أكدت أن استخدام الهاتف النقال
في أثناء القيادة يزيد من فرص وقوع الحوادث المرورية، وأن من (٧٠-٦٠%) من
السائقين الذين تعرضوا للحوادث أقرّوا باستخدام هواتفهم النقالة أحيانًا في أثناء
القيادة؛ ما يدل على أن استخدام الهاتف في أثناء القيادة يترتب عليه غالبًا التعرض
للحوادث المرورية، وهو ما أكدته نتائج التساؤل الحالي، التي تبين منها أن من
أكثر السلوكيات السلبية المرتبطة بالحوادث المرورية الانشغال بالتحديث في الهاتف
الجوال في أثناء القيادة؛ فاستخدام الهاتف الجوال في أثناء القيادة من العوامل
المسببة للحوادث؛ وذلك بسبب صرف انتباه وعدم تركيز قائد المركبة على
الطريق وأخطارها، وهو أيضًا ما أكدته نتائج دراسة كومبا (٢٠٠٦م) Komba
كما اتفقت أيضًا مع نتائج دراسة سوسان (٢٠١٣م) Susan التي تبين من نتائجها
أن من أكثر الأسباب والعوامل المرتبطة بارتفاع معدلات الحوادث بين السائقين من
المراهقين السرعة الزائدة وتجاوز الحدود القصوى للسرعة المسموح بها داخل
المدينة، والرعونة والاستهتار في القيادة، وهو أيضًا ما توصلت إليه دراسة كل
من: توماس وآخرين (٢٠١٥م) Thomas.et.al التي أظهرت النتائج المستخلصة

السلوكيات السلبية لقائد المركبة وأثرها في الحوادث المرورية

منها أن السرعة الزائدة، والتجاوز الخطأ والطرق السيئة والأعطال الميكانيكية المفاجئة، وتناول الكحول، والسير في عكس الاتجاه تُعد من السلوكيات السلبية والأسباب الرئيسية المرتبطة بارتفاع وازدياد نسبة الحوادث المرورية بين قائدي المركبات، وهو ما أكدته نتائج دراستنا الحالية؛ ما يدل على تنوع وتعدد السلوكيات السلبية المرتبطة بالحوادث المرورية بين قائدي المركبات في المجتمع السعودي.

نتائج التساؤل الثاني: ما أكثر العوامل الاجتماعية السلبية المرتبطة بالحوادث المرورية انتشاراً لدى قائدي المركبات من وجهة نظر عينة الدراسة من طلاب كلية العلوم الاجتماعية؟

للتعرف على أكثر العوامل الاجتماعية السلبية المرتبطة بالحوادث المرورية انتشاراً لدى قائدي المركبات من وجهة نظر عينة الدراسة من طلاب كلية العلوم الاجتماعية قام الباحث بحساب المتوسطات والانحرافات المعيارية لعبارات محور أكثر العوامل الاجتماعية السلبية المرتبطة بالحوادث المرورية انتشاراً لدى قائدي المركبات من وجهة نظر عينة الدراسة من طلاب كلية العلوم الاجتماعية، وجاءت النتائج كما يوضحها الجدول التالي:

الجدول (١٢) استجابات أفراد الدراسة لعبارات محور العوامل الاجتماعية السلبية المرتبطة بالحوادث المرورية (مرتبة تنازلياً بحسب متوسطات الموافقة)

الترتيب	درجة الموافقة	الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي	العبارة	رقم العبارة
١	موافق	٠,٦٤٤	٢,٥٥	مجاراة الأصدقاء في سلوكياتهم السلبية.	١٢
٢	موافق	٠,٧١٤	٢,٥١	التراخي في تطبيق القوانين والعقوبات.	١٨
٣	موافق	٠,٧٣٤	٢,٤٧	التساهل من قبل الآباء في السماح للأبناء بالقيادة.	٩
٤	موافق	٠,٧٠١	٢,٤٦	عدم الإحساس بالمسؤولية تجاه الغير.	٨
٥	موافق	٠,٦٤٥	٢,٤٥	عدم مراعاة الآداب الاجتماعية للطريق.	١٤
٦	موافق	٠,٧٦٢	٢,٤٤	القيادة في سن صغيرة ومن دون رخصة قيادة.	٧

رقم العبارة	العبارة	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	درجة الموافقة	الترتيب
١١	الاعتماد على الواسطة في استخراج رخصة القيادة.	٢,٤١	٠,٧١٧	موافق	٧
١٠	عدم تخصيص أماكن للمشاة في بعض الطرق.	٢,٣٨	٠,٧٥٥	موافق	٨
٩	ضعف الوازع الديني.	٢,٣٠	٠,٨٥٤	إلى حد	٩
١٧	عدم توافر شروط الأمان في السيارة.	٢,٢٩	٠,٨١٠	إلى حد ما	١٠
٢	غياب دور الأب في حياة ابنه.	٢,٢٨	٠,٧٩٩	إلى حد ما	١١
١	غياب الرقابة من الوالدين.	٢,٢٦	٠,٧٣٥	إلى حد ما	١٢
٤	غياب الدور التوعوي للأسرة.	٢,٢٢	٠,٧٩٩	إلى حد ما	١٣
٦	غياب الدور التوعوي لوسائل الإعلام.	٢,١١	٠,٧٨١	إلى حد ما	١٤
٣	الخلافات والمشكلات الأسرية.	٢,٠٩	٠,٨٢٠	إلى حد ما	١٥
٥	غياب الدور التوعوي للجامعة.	٢,٠٨	٠,٧٤٦	إلى حد ما	١٦
١٥	عدم الالتزام بالعادات والتقاليد.	٢,٠٨	٠,٨٩٣	إلى حد ما	١٦م
١٦	انخفاض التعليمي للسائق.	٢,٠٥	٠,٧٨٧	إلى حد ما	١٧
	المتوسط العام	٢,٣٠	٠,٤٨٣		

* درجة المتوسط الحسابي من (٣,٠٠)

من الجدول السابق يتضح أن أفراد عينة الدراسة موافقون إلى حد ما على العوامل الاجتماعية السلبية المرتبطة بالحوادث المرورية لدى قائدي المركبات؛ وبلغ المتوسط العام لموافقهم على محور أكثر العوامل الاجتماعية السلبية المرتبطة بالحوادث المرورية انتشارًا لدى قائدي المركبات (٢,٣٠ من ٣,٠٠)، وهو المتوسط الذي يقع في الفئة الثانية من فئات المقياس الثلاثي من (١,٦٧-

(٢,٣٣)، التي توضح أن خيار موافقة أفراد عينة الدراسة على عبارات محور أكثر العوامل الاجتماعية السلبية المرتبطة بالحوادث المرورية انتشأراً لدى قاندي المركبات تشير إلى (إلى حد ما) في أداة الدراسة، كما تبين أن هناك تبايناً في آراء عينة الدراسة نحو أكثر العوامل الاجتماعية السلبية المرتبطة بالحوادث المرورية انتشأراً لدى قاندي المركبات؛ إذ تراوحت متوسطات الموافقة لأفراد عينة الدراسة على عبارات محور أكثر العوامل الاجتماعية السلبية المرتبطة بالحوادث المرورية انتشأراً لدى قاندي المركبات ما بين (٢,٠٥ إلى ٢,٥٥)، وهي متوسطات تقع في الفئة الثانية والثالثة من فئات المقياس الخماسي، التي توضح أن متوسطات الموافقة لأفراد عينة الدراسة على أكثر العوامل الاجتماعية السلبية المرتبطة بالحوادث المرورية انتشأراً لدى قاندي المركبات تشير إلى (موافق إلى حد ما/ موافق) على التوالي، كما تبين أن أكثر العوامل الاجتماعية السلبية المرتبطة بالحوادث المرورية انتشأراً لدى قاندي المركبات من وجهة نظر عينة الدراسة تمثلت في السلوكيات التالية:

(مجاراة الأصدقاء في سلوكياتهم السلبية) وقد جاءت في المرتبة (الأولى)، من حيث موافقة أفراد عينة الدراسة عليها بوصفها أحد أكثر العوامل الاجتماعية السلبية المرتبطة بالحوادث المرورية انتشأراً لدى قاندي المركبات، بمتوسط (٢,٥٥ من ٣,٠٠)، ثم **(التراخي في تطبيق القوانين والعقوبات)** وجاءت في المرتبة (الثانية)، من حيث موافقة أفراد عينة الدراسة عليها بوصفها أحد أكثر العوامل الاجتماعية السلبية المرتبطة بالحوادث المرورية انتشأراً لدى قاندي المركبات، بمتوسط (٢,٥١ من ٣,٠٠)، ثم **(التساهل من قبل الآباء في السماح للأطفال بالقيادة)**، وجاءت في المرتبة (الثالثة) من حيث موافقة أفراد عينة الدراسة عليها بوصفها أحد أكثر العوامل الاجتماعية السلبية المرتبطة بالحوادث المرورية انتشأراً لدى قاندي المركبات، بمتوسط (٢,٤٧ من ٣,٠٠).

ثم **(عدم الإحساس بالمسؤولية تجاه الغير)** وجاءت في المرتبة (الرابعة) من حيث موافقة أفراد عينة الدراسة عليها بوصفها أحد أكثر العوامل الاجتماعية السلبية المرتبطة بالحوادث المرورية انتشأراً لدى قاندي المركبات، بمتوسط (٢,٤٦ من ٣,٠٠)، وأخيراً **(عدم مراعاة الآداب الاجتماعية للطريق)** وجاءت في المرتبة (الخامسة)، من حيث موافقة أفراد عينة الدراسة عليها بوصفها أحد أكثر العوامل الاجتماعية السلبية المرتبطة بالحوادث المرورية انتشأراً لدى قاندي المركبات، بمتوسط (٢,٤٥ من ٣,٠٠)، ومثل هذه النتائج التي كشفت عنها

د: فهد بن علي الطيار ————— مجلة كلية الآداب - العدد ٤٠
 الدراسة تدل على تنوع وتعدد العوامل الاجتماعية والأسرية السلبية المرتبطة
 بالأسباب الكامنة وراء ارتفاع نسبة الحوادث المرورية؛ فعدم الامتثال لقواعد
 المرور وسلامة السير- على سبيل المثال لا الحصر- يُعد سلوكًا عفويًا مصدره
 ضعف التأهيل للاندماج في النظام الحضري من خلال التأهيل والتنشئة التي تقوم
 بها المؤسسات الاجتماعية الرسمية وغير الرسمية في المجتمع (يوسف، ٥١٤١٤)،
 وقد اتفقت هذه النتائج مع ما قررته نتائج دراسة كل من: النافع والسيف (١٤٠٨هـ)
 التي أوضحت أن عدم احترام القواعد والضوابط العامة للطرق تُعد من الأسباب
 السلبية المرتبطة بزيادة نسبة الحوادث المرورية. كما اتفقت هذه النتائج مع
 احترام القواعد والآداب العامة يأخذ أشكالاً متعددة تتراوح ما بين البسيط والتركيب،
 كما اتفقت أيضًا هذه النتائج مع نتائج دراسة كل من: توماس وآخرين (٢٠١٥م)
 Thomas.et.al التي أكدت أن عدم احترام الآداب العامة للطرق، يُعد من أهم
 العوامل الاجتماعية المرتبطة بارتفاع نسبة الحوادث المرورية.
 وللتعرف على أكثر العوامل الاجتماعية ارتباطًا أو تأثيرًا في الحوادث المرورية قام
 الباحث باستخدام أسلوب تحليل الانحدار، وكان التركيز منصبًا على مقارنة نسبة
 التباين المفسرة (R-Square) لتأثير العوامل الاجتماعية في الحوادث المرورية،
 من وجهة نظر عينة الدراسة وهو ما يوضحه الجدول التالي:

جدول رقم (١٣) الانحدار المتعدد لترتيب أهمية العوامل الاجتماعية على وجود
 الحوادث المرورية

مستوى الدلالة الإحصائية	قيمة بيتا (Beta)	المتغيرات المستقلة
*٠,٠٠ دالة	0.085	غياب الرقابة من الوالدين.
*٠,٠٠ دالة	0.092	غياب دور الأب في حياة ابنه.
*٠,٠٠ دالة	0.094	الخلافات والمشكلات الأسرية.
*٠,٠٠ دالة	0.092	غياب الدور التوعوي للأسرة .
*٠,٠٠ دالة	0.086	غياب الدور التوعوي للجامعة.
*٠,٠٠ دالة	0.090	غياب الدور التوعوي لوسائل الإعلام.
*٠,٠٠ دالة	0.088	القيادة في سن صغيرة وبدون رخصة قيادة.
*٠,٠٠ دالة	0.081	عدم الإحساس بالمسئولية تجاه الغير.

السلوكيات السلبية لقائد المركبة وأثرها في
الحوادث المرورية

0.084	التساهل من قبل الآباء في السماح للأبناء بالقيادة.	*0.000 دالة
0.087	عدم تخصيص أماكن للمشاة في بعض الطرق.	*0.000 دالة
0.083	الاعتماد على الوساطة في استخراج رخصة القيادة.	*0.000 دالة
0.074	مجاراة الأصدقاء في سلوكياتهم السلبية.	*0.000 دالة
0.098	ضعف الوازع الديني.	*0.000 دالة
0.074	عدم مراعاة الآداب الاجتماعية للطريق.	*0.000 دالة
0.103	عدم الالتزام بالعادات والتقاليد.	*0.000 دالة
0.091	انخفاض المستوى التعليمي للسائق.	*0.000 دالة
0.093	عدم توافر شروط الأمان في السيارة.	*0.000 دالة
0.082	التراخي في تطبيق القوانين والعقوبات.	*0.000 دالة
نسبة التباين المفسرة (R-Square) = 0.835		

يتبين من الجدول السابق أن نسبة التباين المفسرة (R-Square) لتأثير جميع العوامل الاجتماعية على الحوادث المرورية مجتمعة بلغت 0.835، بمعنى أن جميع العوامل الاجتماعية تفسر ما يقرب من 84% من الحوادث المرورية من وجهة نظر أفراد عينة الدراسة. كما تبين أن أكثر هذه العوامل تأثيراً هو عدم الالتزام بالعادات والتقاليد، حيث بلغت قيمة (بيتا) (0.103)، في حين أن أقل هذه العوامل من وجهة نظر أفراد العينة هو مجاراة الأصدقاء في سلوكياتهم السلبية، وكذلك عدم مراعاة الآداب الاجتماعية للطريق، حيث بلغت قيمة بيتا لكلا العاملين (0.074).

ونلاحظ من الجدول السابق فيما يتعلق بترتيب العوامل الاجتماعية المرتبطة بالسلوكيات السلبية للحوادث المرورية أن (عدم الالتزام بالعادات والتقاليد) قد جاء في المرتبة الأولى، حيث بلغت قيمة بيتا له (0.103)، ثم (ضعف الوازع الديني) في المرتبة الثانية، حيث بلغت قيمة بيتا لهذا العامل (0.098)، ثم (الخلافات والمشكلات الأسرية) في المرتبة الثالثة، حيث بلغت قيمة بيتا له (0.094)، ثم (عدم توافر شروط الأمان في السيارة) في المرتبة الرابعة، حيث بلغت قيمة بيتا له (0.093)، ثم كل من: (غياب دور الأب في حياة ابنه، وغياب الدور التوعوي للأسرة) وقد جاء هذان العاملان في المرتبة الخامسة، حيث بلغت قيمة بيتا لكل

د: فهد بن علي الطيار ————— مجلة كلية الآداب - العدد ٤٠٠
 منهما (٠,٠٩٢)، ثم انخفاض المستوى التعليمي للسائق في المرتبة السادسة،
 حيث بلغت قيمة بيتا له ٠,٠٩١، ثم غياب الدور التوعوي لوسائل الإعلام في
 المرتبة السابعة، حيث بلغت قيمة بيتا له ٠,٠٩٠، ثم القيادة في سن صغيرة وبدون
 رخصة قيادة في المرتبة الثامنة حيث بلغت قيمة بيتا له ٠,٠٨٨، ثم عدم تخصيص
 أماكن للمشاة في بعض الطرق في المرتبة التاسعة، حيث بلغت قيمة بيتا له ٠,٠٨٧،
 ثم غياب الدور التوعوي للجامعة في المرتبة العاشرة، حيث بلغت قيمة بيتا له
 ٠,٠٨٦

نتائج التساؤل الثالث: هل هناك فروق دالة إحصائية في مظاهر السلوكيات السلبية
 لدى قائد المركبة باختلاف متغيرات (العمر، القسم، المستوى الدراسي، مستوى
 تعليم الأب، والأم، الدخّل الشهري للأسرة، القسم)؟

أولاً: الفروق باختلاف متغير العمر:

للتعرّف على: هل كانت هنالك فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى الدلالة
 (٠,٠٥) بين متوسطات استجابات المبحوثين حول مظاهر السلوكيات السلبية لدى
 قائد المركبة باختلاف متغير العمر استخدم الباحث "تحليل التباين الأحادي"
 (One Way ANOVA) لتوضيح دلالة الفروق في إجابات أفراد عينة الدراسة
 طبقاً لاختلاف متغير العمر؛ وجاءت النتائج كما يوضحها الجدول التالي:

جدول (١٤) نتائج "تحليل التباين الأحادي للفروق في إجابات أفراد عينة
 الدراسة طبقاً لاختلاف متغير العمر

المحور	مصدر التباين	مجموع مربعات	درجات الحرية	متوسط المربعات	قيمة ف	الدلالة الإحصائية
مظاهر السلوكيات السلبية لدى قائد المركبة	بين المجموعات	٤,٠٩٦	٧	٠,٥٨٥	١,٥٦٣	٠,١٤٥ غير دالة
	داخل المجموعات	١٢٧,٢٧٠	٣٤٠	٠,٣٧٤		
	المجموع	١٣١,٣٦٥	٣٤٧			

من الجدول السابق يتضح عدم وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين
 متوسطات استجابات أفراد عينة الدراسة حول: (مظاهر السلوكيات السلبية لدى
 قائد المركبة)، باختلاف متغير العمر. وبالرغم من أن التفاوت في الأعمار يعطي

السلوكيات السلبية لقائد المركبة وأثرها في الحوادث المرورية

الدراسة بعداً ثقافياً قوياً؛ إذ يكون أفراد العينة لديهم أنماط ثقافية متباينة حول موضوع الدراسة، فإن النتائج الحالية لم تتفق مع ما قررته نتائج بعض الدراسات التي تم التوصل إليها في هذا السياق؛ ومنها: نتائج دراسة كومبا (٢٠٠٦م) Komba التي أكدت أن المستوى العمري يُعد من أهم العوامل المرتبطة بزيادة الحوادث.

ويرى الباحث أن هذا الاختلاف في النتائج بين ما توصلت إليه نتائج الدراسة الحالية فيما يتعلق بالمستوى العمري ونتائج بعض الدراسات السابقة ربما يعود بشكل كبير إلى الفروق الثقافية والاجتماعية بين مجتمعات الدراسات المتنوعة.

ثانياً: الفروق باختلاف متغير التخصص:

للتعرّف على: هل كانت هناك فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى دلالة (٠,٠٥) بين متوسطات استجابات عينة الدراسة نحو مظاهر السلوكيات السلبية لدى قائد المركبة، تعزى إلى متغير التخصص، قام الباحث باستخدام اختبار (T) للعينات المستقلة (Independent Samples Test)، وكانت النتائج كما يوضحها الجدول التالي:

جدول (١٥) اختبار T للعينات المستقلة للفروق بين متوسطات استجابة عينة الدراسة تبعاً لاختلاف متغير التخصص

متغير التخصص	المتوسط	الانحراف المعياري	عدد العينة	متوسط الاختلاف	مستوى الدلالة
اجتماع وخدمة اجتماعية	٢,٢٩٠	٠,٦٠٣٢	١٥٧	٠,٢٥١	٠,٨٠ ٢ غير دالة
علم النفس	٢,٢٤٣	٠,٦٢٥٧	١٩١	-	

من الجدول السابق يتضح عدم وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين متوسطات استجابات عينة الدراسة من تخصص الاجتماع والخدمة الاجتماعية

د: فهد بن علي الطيار ————— مجلة كلية الآداب - العدد ٤٠
وأفراد عينة الدراسة من تخصص علم النفس نحو مظاهر السلوكيات السلبية لدى قائد المركبة.

ويُفسر الباحث هذه النتيجة وهي أن عينة الدراسة وبالرغم من أنهم من تخصصات متنوعة، فإنه لا فروق بينهم في المستوى أو النواحي الثقافية بوصفهم يدرسون في الكلية نفسها، ويخضعون للنظم والقواعد العلمية والإدارية نفسها.

ثالثًا: الفروق باختلاف متغير المستوى الدراسي:

للتعرف على: هل كانت هنالك فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى الدلالة (٠.٠٥) بين متوسطات استجابات المبحوثين حول مظاهر السلوكيات السلبية لدى قائد المركبة باختلاف متغير المستوى الدراسي استخدم "تحليل التباين الأحادي" (One Way ANOVA) لتوضيح دلالة الفروق في إجابات أفراد عينة الدراسة طبقًا لاختلاف متغير المستوى الدراسي؛ وجاءت النتائج كما يوضحها الجدول التالي:

الجدول (١٦) نتائج "تحليل التباين الأحادي" (One Way ANOVA) للفروق في إجابات أفراد عينة الدراسة طبقًا لاختلاف متغير المستوى الدراسي

المحور	مصدر التباين	مجموع مربعات	درجات الحرية	متوسط المربعات	قيمة ف	الدلالة الإحصائية
مظاهر السلوكيات السلبية لدى قائد المركبة	بين المجموعات	٦,٤٢٠	٧	٠,٩١٧	٢,٤٩٦	٠,٣٢٥ غير دالة
	داخل المجموعات	١٢٤,٩٤٦	٣٤٠	٠,٣٦٧		
	المجموع	١٣١,٣٦٥	٣٤٧			

من الجدول السابق يتضح عدم وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين متوسطات استجابات أفراد عينة الدراسة حول (مظاهر السلوكيات السلبية لدى قائد المركبة)، باختلاف متغير المستوى الدراسي.

رابعًا: الفروق باختلاف متغير مستوى تعليم الأب:

للتعرف على: هل كانت هنالك فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى الدلالة (٠,٠٥) بين متوسطات استجابات المبحوثين حول مظاهر السلوكيات السلبية لدى قائد المركبة باختلاف متغير مستوى تعليم الأب استخدم الباحث "تحليل التباين

السلوكيات السلبية لقائد المركبة وأثرها في
الحوادث المرورية

الأحادي " (One Way ANOVA) لتوضيح دلالة الفروق في إجابات أفراد عينة الدراسة طبقاً لاختلاف متغير مستوى تعليم الأب؛ وجاءت النتائج كما يوضحها الجدول التالي:

الجدول (١٧) نتائج "تحليل التباين الأحادي" (One Way ANOVA) للفروق في إجابات أفراد عينة الدراسة طبقاً لاختلاف متغير مستوى تعليم الأب

المحور	مصدر التباين	مجموع مربعات	درجات الحرية	متوسط المربعات	قيمة ف	الدلالة الإحصائية
مظاهر السلوكيات السلبية لدى قائد المركبة	بين المجموعات	٩,٠٢٠	٤	٢,٢٥٥	٦,٣٢٢	*٠,٠٠٠
	داخل المجموعات	١٢٢,٣٤٥	٣٤٣	٠,٣٥٧		
	المجموع	١٣١,٣٦٥	٣٤٧			

* فروق دالة عند مستوى دلالة (٠,٠٥) فأقل.

من الجدول السابق يتضح وجود فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى دلالة (٠,٠٥) بين متوسطات استجابات أفراد عينة الدراسة حول (مظاهر السلوكيات السلبية لدى قائد المركبة)، باختلاف متغير مستوى تعليم الأب، ولتحديد مصلحة الفروق بين كل فئتين من فئات مؤهل الأب استخدم الباحث اختبار "شيفيه"، وجاءت النتائج كالتالي:

الجدول (١٨) نتائج اختبار "شيفيه" للفروق بين فئات مستوى تعليم الأب

المحور	مستوى التعليم	n	المتوسط	ثنائي فأقل	بكالوريوس	ماجستير	دكتوراه	أخرى
مظاهر السلوكيات السلبية لدى قائد المركبة	ثنائي فأقل	١٩٩	٢,١٢٣٨	-		*	*	
	بكالوريوس	٨٥	٢,٣٢١٦		-		*	*
	ماجستير	٢٦	٢,٤٧١٧			-	*	*
	دكتوراه	٧	٢,٨٩٤٧				-	*
	أخرى	٣١	١,٩٦٤٣					-

* فروق دالة عند مستوى ٠,٠٥ فأقل

يتضح من خلال النتائج الموضحة أعلاه وجود فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى ٠,٠٥ فأقل بين اتجاهات أفراد عينة الدراسة الذين يحمل أبواهم

د: فهد بن علي الطيار ————— مجلة كلية الآداب - العدد ٥٠ ؛
 شهادة الثانوية فأقل، وأفراد مجتمع الدراسة الذين يحمل أبائهم درجة الماجستير،
 حول (مظاهر السلوكيات السلبية لدى قائد المركبة) لمصلحة أفراد عينة الدراسة
 الذين يحمل أبائهم درجة الماجستير، كما يتضح وجود فروق ذات دلالة إحصائية
 عند مستوى ٠,٠٥ فأقل بين اتجاهات أفراد عينة الدراسة الذين يحمل أبائهم
 شهادة الثانوية فأقل، وأفراد مجتمع الدراسة الذين يحمل أبائهم درجة الدكتوراه،
 حول (مظاهر السلوكيات السلبية لدى قائد المركبة) لمصلحة أفراد عينة الدراسة
 الذين يحمل أبائهم درجة الدكتوراه، كما يتضح وجود فروق ذات دلالة إحصائية
 عند مستوى ٠,٠٥ فأقل بين اتجاهات أفراد عينة الدراسة الذين يحمل أبائهم
 درجة البكالوريوس، وأفراد مجتمع الدراسة الذين يحمل أبائهم درجة الدكتوراه،
 حول (مظاهر السلوكيات السلبية لدى قائد المركبة) لمصلحة أفراد عينة الدراسة
 الذين يحمل أبائهم درجة الدكتوراه، كما يتضح وجود فروق ذات دلالة إحصائية
 عند مستوى ٠,٠٥ فأقل بين اتجاهات أفراد عينة الدراسة الذين يحمل أبائهم
 درجة البكالوريوس، وأفراد مجتمع الدراسة الذين يحمل أبائهم مؤهلاً آخر، حول
 (مظاهر السلوكيات السلبية لدى قائد المركبة) لمصلحة أفراد عينة الدراسة الذين
 يحمل أبائهم درجة البكالوريوس، كما يتضح وجود فروق ذات دلالة إحصائية
 عند مستوى ٠,٠٥ فأقل بين اتجاهات أفراد عينة الدراسة الذين يحمل أبائهم
 درجة الماجستير، وأفراد مجتمع الدراسة الذين يحمل أبائهم درجة الدكتوراه،
 حول: (مظاهر السلوكيات السلبية لدى قائد المركبة) لمصلحة أفراد عينة الدراسة
 الذين يحمل أبائهم درجة الدكتوراه، كما يتضح وجود فروق ذات دلالة إحصائية
 عند مستوى ٠,٠٥ فأقل بين اتجاهات أفراد عينة الدراسة الذين يحمل أبائهم
 درجة الماجستير، وأفراد مجتمع الدراسة الذين يحمل أبائهم مؤهلاً آخر، حول
 (مظاهر السلوكيات السلبية لدى قائد المركبة) لمصلحة أفراد عينة الدراسة الذين
 يحمل أبائهم درجة الماجستير، كما يتضح وجود فروق ذات دلالة إحصائية عند
 مستوى ٠,٠٥ فأقل بين اتجاهات أفراد عينة الدراسة الذين يحمل أبائهم درجة
 الدكتوراه، وأفراد مجتمع الدراسة الذين يحمل أبائهم مؤهلاً آخر، حول: (مظاهر
 السلوكيات السلبية لدى قائد المركبة) لمصلحة أفراد عينة الدراسة الذين يحمل
 أبائهم درجة الدكتوراه.

خامساً: الفروق باختلاف متغير مستوى تعليم الأم
 للتعرف على: هل كانت هنالك فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى الدلالة
 (٠,٠٥) بين متوسطات استجابات المبحوثين حول مظاهر السلوكيات السلبية لدى

السلوكيات السلبية لقائد المركبة وأثرها في
الحوادث المرورية

قائد المركبة باختلاف متغير مستوى تعليم الأم استخدم الباحث "تحليل التباين الأحادي" (One Way ANOVA) لتوضيح دلالة الفروق في إجابات أفراد عينة الدراسة طبقاً لاختلاف متغير مستوى تعليم الأم؛ وجاءت النتائج كما يوضحها الجدول التالي:

الجدول (١٩) نتائج "تحليل التباين الأحادي للفروق في إجابات أفراد عينة الدراسة طبقاً لاختلاف متغير مستوى تعليم الأم

المحور	مصدر التباين	مجموع مربعات	درجات الحرية	متوسط المربعات	قيمة ف	الدلالة الإحصائية
مظاهر السلوكيات السلبية لدى قائد المركبة	بين المجموعات	٩,٠٩٨	٤	٢,٢٧٤	٦,٣٨٠	*٠,٠٠٠ دالة
	داخل المجموعات	١٢٢,٢٦٨	٣٤٣	٠,٣٥٦		
	المجموع	١٣١,٣٦٥	٣٤٧			

* فروق دالة عند مستوى دلالة (٠,٠٥) فأقل.

من الجدول السابق يتضح وجود فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى دلالة (٠,٠٥) بين متوسطات استجابات أفراد عينة الدراسة حول (مظاهر السلوكيات السلبية لدى قائد المركبة)، باختلاف متغير مستوى تعليم الأم، ولتحديد مصلحة الفروق بين كل فئتين من فئات مؤهل الأم استخدم الباحث اختبار "شيفيه" وجاءت النتائج كالتالي:

الجدول (٢٠) نتائج اختبار "شيفيه" للفروق بين فئات مستوى تعليم الأم

مظهر السلوكيات السلبية لدى قائد المركبة	مؤهل الأم	متوسط	ثانوي فأقل	بكالوريوس	ماجستير	دكتوراه	أخرى
مظاهر السلوكيات السلبية لدى قائد المركبة	ثانوي فأقل	٢٠,٦	-		*	*	
	بكالوريوس	٦٥		-			*
	ماجستير	١٦			-		*
	دكتوراه	١٥				-	*
	أخرى	٤٦					-

* فروق دالة عند مستوى ٠,٠٥ فأقل

يتضح من خلال النتائج الموضحة أعلاه وجود فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى ٠,٠٥ فأقل بين اتجاهات أفراد عينة الدراسة الذين تحمل أمهاتهم شهادة الثانوية فأقل، وأفراد مجتمع الدراسة الذين تحمل أمهاتهم درجة الماجستير

د: فهد بن علي الطيار ————— مجلة كلية الآداب - العدد ٤ ،
أو الدكتوراه، حول: (مظاهر السلوكيات السلبية لدى قائد المركبة) لمصلحة أفراد
عينة الدراسة الذين تحمل أمهاتهم درجة الماجستير أو الدكتوراه، كما يتضح وجود
فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى ٠,٠٥ فأقل بين اتجاهات أفراد عينة
الدراسة الذين تحمل أمهاتهم مؤهلاً آخر، وأفراد مجتمع الدراسة الذين تحمل
أمهاتهم درجة البكالوريوس أو الماجستير أو درجة الدكتوراه، حول: (مظاهر
السوء السلوكي لدى قائد المركبة) لمصلحة أفراد عينة الدراسة الذين تحمل
أمهاتهم درجة البكالوريوس أو الماجستير أو الدكتوراه.

سادساً: الفروق باختلاف متغير الدخل الشهري للأسرة:

للتعرف هل كانت هنالك فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى الدلالة
(٠,٠٥) بين متوسطات استجابات المبحوثين حول مظاهر السلوكيات السلبية
المرتبطة بالحوادث المرورية باختلاف متغير الدخل الشهري للأسرة استخدم
الباحث "تحليل التباين الأحادي" (One Way ANOVA) لتوضيح دلالة الفروق
في إجابات أفراد عينة الدراسة طبقاً لاختلاف متغير الدخل الشهري للأسرة؛
وجاءت النتائج كما يوضحها الجدول التالي:

الجدول (٢١) نتائج "تحليل التباين الأحادي" للفروق في إجابات أفراد عينة
الدراسة طبقاً لاختلاف متغير الدخل الشهري للأسرة

المحور	مصدر التباين	مجموع مربعات	درجات الحرية	متوسط المربعات	قيمة ف	الدلالة الإحصائية
مظاهر السلوكيات السلبية المرتبطة بالحوادث المرورية	بين المجموعات	٩,٤٢٧	٤	٢,٣٥٧	٦,٦٢٩	٠,١١٩ غير دالة
	داخل المجموعات	١٢١,٩٣٨	٣٤٣	٠,٣٦٥		
	المجموع	١٣١,٣٦٥	٣٤٧			

من الجدول السابق يتضح عدم وجود فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى
دلالة (٠,٠٥) بين متوسطات استجابات أفراد عينة الدراسة حول (مظاهر
السلوكيات السلبية المرتبطة بالحوادث المرورية)، باختلاف متغير الدخل الشهري
للأسرة.

نتائج التساؤل الرابع: هل هناك فروق دالة إحصائية في العوامل الاجتماعية
السلبية المرتبطة بالحوادث المرورية باختلاف متغيرات (العمر، القسم، المستوى
الدراسي، مستوى تعليم الأب، والأم، الدخل الشهري للأسرة، القسم)؟

السلوكيات السلبية لقائد المركبة وأثرها في الحوادث المرورية

أولاً: الفروق باختلاف متغير العمر:

للتعرّف على: هل كانت هنالك فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى الدلالة (0,05) بين متوسطات استجابات المبحوثين حول العوامل الاجتماعية السلبية المرتبطة بالحوادث المرورية باختلاف متغير العمر استخدم الباحث "تحليل التباين الأحادي" (One Way ANOVA) لتوضيح دلالة الفروق في إجابات أفراد عينة الدراسة طبقاً لاختلاف متغير العمر؛ وجاءت النتائج كما يوضحها الجدول التالي:

الجدول (٢٢) نتائج "تحليل التباين الأحادي" للفروق في إجابات أفراد عينة الدراسة طبقاً لاختلاف متغير العمر

المحور	مصدر التباين	مجموع مربعات	درجات الحرية	متوسط المربعات	قيمة F	الدلالة الإحصائية
العوامل الاجتماعية السلبية المرتبطة بالحوادث المرورية	بين المجموعات	١,٦١٨	٧	٠,٢٣١	٠,٩٩٢	٠,٤٣٦ غير دالة
	داخل المجموعات	٧٩,١٩٠	٣٤٠	٠,٢٣٣		
	المجموع	٨٠,٨٠٨	٣٤٧			

من الجدول السابق يتضح عدم وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين متوسطات استجابات أفراد عينة الدراسة حول: (العوامل الاجتماعية السلبية المرتبطة بالحوادث المرورية)، باختلاف متغير العمر.

ثانياً: الفروق باختلاف متغير التخصص:

للتعرّف على: هل كانت هناك فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى دلالة (0,05) بين متوسطات استجابات عينة الدراسة نحو العوامل الاجتماعية السلبية المرتبطة بالحوادث المرورية، تعزى إلى متغير التخصص، قام الباحث باستخدام اختبار (T) للعينات المستقلة (Independent Samples Test)؛ وكانت النتائج كما يوضحها الجدول التالي:

د: فهد بن علي الطيار ————— مجلة كلية الآداب - العدد ٤٠
 الجدول (٢٣) اختبار T للعينات المستقلة للفروق بين متوسطات استجابة عينة
 الدراسة تبعاً لاختلاف متغير التخصص

محور الدراسة	التخصص العلمي	العدد	المتوسط	الانحراف المعياري	قيمة (ت)	درجات الحرية	مستوى الدلالة
العوامل الاجتماعية السلبية المرتبطة بالحوادث المرورية	اجتماع وخدمة اجتماعية	١٥٧	٢,٥٠١٥	٠,٤٨٣١٠	-٠,٠٣١	٣٤٦	*٠,٠١٧
	علم النفس	١٩١	٢,١٠٣	٠,٤٨٣	١٤١		

* فروق دالة عند مستوى دلالة (٠,٠٥) فأقل.

من الجدول السابق يتضح وجود فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى دلالة (٠,٠٥) بين متوسطات استجابات عينة الدراسة من تخصص الاجتماع والخدمة الاجتماعية وأفراد عينة الدراسة من تخصص علم النفس نحو العوامل الاجتماعية السلبية المرتبطة بالحوادث المرورية لمصلحة أفراد عينة الدراسة من الطلاب تخصص اجتماع وخدمة اجتماعية. وربما تعود هذه الفروق في عزو العوامل الاجتماعية طبقاً للتخصص في أن تخصص علم الاجتماع والخدمة الاجتماعية أكثر دراية وقدرة على إدراك دور العوامل الاجتماعية في حياة الفرد بصفة عامة وسلوكه وأحواله الأدائية بصفة خاصة.

ثالثاً: الفروق باختلاف متغير المستوى الدراسي:

للتعرّف على: هل كانت هنالك فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى الدلالة (٠,٠٥) بين متوسطات استجابات المبحوثين حول العوامل الاجتماعية السلبية المرتبطة بالحوادث المرورية باختلاف متغير المستوى الدراسي استخدم الباحث "تحليل التباين الأحادي" (One Way ANOVA) لتوضيح دلالة الفروق في

السلوكيات السلبية لقائد المركبة وأثرها في
الحوادث المرورية

إجابات أفراد عينة الدراسة طبقاً لاختلاف متغير المستوى الدراسي؛ وجاءت النتائج كما يوضحها الجدول التالي:

الجدول (٢٤) نتائج "تحليل التباين الأحادي" للفروق في إجابات أفراد عينة الدراسة طبقاً لاختلاف متغير المستوى الدراسي

المحور	مصدر التباين	مجموع مربعات	درجات الحرية	متوسط المربعات	قيمة ف	الدلالة الإحصائية
العوامل الاجتماعية السلبية المرتبطة بالحوادث المرورية	بين المجموعات	٤,٧١٧	٧	٠,٦٧٤	٣,٠١١	٠,٢٥١ غير دالة
	داخل المجموعات	٧٦,٠٩٢	٣٤٠	٠,٢٢٤		
	المجموع	٨٠,٨٠٨	٣٤٧			

من الجدول السابق يتضح عدم وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين متوسطات استجابات أفراد عينة الدراسة حول: (العوامل الاجتماعية السلبية المرتبطة بالحوادث المرورية)، باختلاف متغير المستوى الدراسي.
رابعاً: الفروق باختلاف متغير مستوى تعليم الأب:

للتعرف على: هل كانت هنالك فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى الدلالة (٠,٠٥) بين متوسطات استجابات الباحثين حول العوامل الاجتماعية السلبية المرتبطة بالحوادث المرورية باختلاف متغير مستوى تعليم الأب استخدم الباحث "تحليل التباين الأحادي" (One Way ANOVA) لتوضيح دلالة الفروق في إجابات أفراد عينة الدراسة طبقاً لاختلاف متغير مستوى تعليم الأب؛ وجاءت النتائج كما يوضحها الجدول التالي:

الجدول (٢٥) نتائج "تحليل التباين الأحادي" للفروق في إجابات أفراد عينة الدراسة طبقاً لاختلاف متغير مستوى تعليم الأب

المحور	مصدر التباين	مجموع مربعات	درجات الحرية	متوسط المربعات	قيمة ف	الدلالة الإحصائية
العوامل الاجتماعية السلبية المرتبطة بالحوادث المرورية	بين المجموعات	٩,٠٩٢	٤	٢,٢٧٣	١٠,٨٧١	*٠,٠٠٠ دالة
	داخل المجموعات	٧١,٧١٦	٣٤٣	٠,٢٠٩		
	المجموع	٨٠,٨٠٨	٣٤٧			

* فروق دالة عند مستوى دلالة (٠,٠٥) فأقل.

من الجدول السابق يتضح وجود فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى دلالة (٠,٠٥) بين متوسطات استجابات أفراد عينة الدراسة حول: (العوامل الاجتماعية السلبية المرتبطة بالحوادث المرورية)، باختلاف متغير مستوى تعليم الأب، ولتحديد مصلحة الفروق بين كل فئتين من فئات مؤهل الأب استخدم الباحث اختبار "شيفيه"؛ وجاءت النتائج كالتالي:

الجدول (٢٦) نتائج اختبار "شيفيه" للفروق بين فئات مستوى تعليم الأب

العوامل	المتوسط	ن	ثانوي فأقل	بكالوريوس	ماجستير	دكتوراه	أخرى
العوامل الاجتماعية السلبية المرتبطة بالحوادث المرورية	٢,٢٩٠٣	١٢١	-				*
	٢,٢٣٠٧	٨٥		-			*
	٢,٢٧٥٦	٢٦			-		*
	٢,٩٠٠٠	٧				-	*
	٢,١٧٣٥	٣١					-

* فروق دالة عند مستوى ٠,٠٥ فأقل

يتضح من خلال النتائج الموضحة أعلاه وجود فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى ٠,٠٥ فأقل بين اتجاهات أفراد عينة الدراسة الذين يحمل أبائهم درجة الدكتوراه، وأفراد مجتمع الدراسة الذين يحمل أبائهم (بقية المؤهلات الأخرى الواردة بأداة الدراسة)، حول (العوامل الاجتماعية السلبية المرتبطة بالحوادث المرورية) لمصلحة أفراد عينة الدراسة الذين يحمل أبائهم درجة الدكتوراه.

خامساً: الفروق باختلاف متغير مستوى تعليم الأم:

للتعرّف على: هل كانت هنالك فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى الدلالة (٠,٠٥) بين متوسطات استجابات الباحثين حول العوامل الاجتماعية السلبية المرتبطة بالحوادث المرورية باختلاف متغير مستوى تعليم الأم استخدم الباحث "تحليل التباين الأحادي" (One Way ANOVA) لتوضيح دلالة الفروق في

السلوكيات السلبية لقائد المركبة وأثرها في
الحوادث المرورية

إجابات أفراد عينة الدراسة طبقاً لاختلاف متغير مستوى تعليم الأم؛ وجاءت النتائج كما يوضحها الجدول التالي:
الجدول (٢٧) نتائج "تحليل التباين الأحادي للفروق في إجابات أفراد عينة الدراسة طبقاً لاختلاف متغير مستوى تعليم الأم

المحور	مصدر التباين	مجموع مربعات	درجات الحرية	متوسط المربعات	قيمة ف	الدلالة الإحصائية
العوامل الاجتماعية السلبية المرتبطة بالحوادث المرورية	بين المجموعات	٤,٢٥٠	٤	١,٠٦٣	٤,٧٦١	٠,٠٠١ دالة
	داخل المجموعات	٧٦,٥٥٨	٣٤٣	٠,٢٢٣		
	المجموع	٨٠,٨٠٨	٣٤٧			

* فروق دالة عند مستوى دلالة (٠,٠٥) فأقل.

من الجدول السابق يتضح وجود فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى دلالة (٠,٠٥) بين متوسطات استجابات أفراد عينة الدراسة حول: (العوامل الاجتماعية السلبية المرتبطة بالحوادث المرورية)، باختلاف متغير مستوى تعليم الأم، ولتحديد مصلحة الفروق بين كل فئتين من فئات مؤهل الأم استخدم الباحث اختبار "شيفيه"؛ وجاءت النتائج كالتالي:

الجدول (٢٨) نتائج اختبار "شيفيه" للفروق بين فئات مستوى تعليم الأم

العوامل الاجتماعية السلبية المرتبطة بالحوادث المرورية	المؤهل الدراسي	C	المتوسط	ثانوي فأقل	بكالوريوس	ماجستير	دكتوراه	أخرى
العوامل الاجتماعية السلبية المرتبطة بالحوادث المرورية	ثانوي فأقل	٢٠٦	٢,١٦٦٧	-			*	
	بكالوريوس	٦٥	٢,٢٢٠٥		-			
	ماجستير	١٦	٢,٣٢٥٩			-		
	دكتوراه	١٥	٢,٣٨٤٨				*	
	أخرى	٤٦	٢,٠٨٨٢					-

* فروق دالة عند مستوى ٠,٠٥ فأقل

يتضح من خلال النتائج الموضحة أعلاه وجود فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى ٠,٠٥ فأقل بين اتجاهات أفراد عينة الدراسة الذين تحمل مهامهم

د: فهد بن علي الطيار ————— مجلة كلية الآداب - العدد ٤٠
شهادة الثانوية فأقل أو المؤهلات الأخرى، وأفراد مجتمع الدراسة الذين تحمل
أمهاتهم درجة الدكتوراه، حول: (العوامل الاجتماعية السلبية المرتبطة بالحوادث
المرورية) لمصلحة أفراد عينة الدراسة الذين تحمل أمهاتهم درجة الدكتوراه.

وقد أكدت نتائج الكثير من الدراسات التي أجريت في ميدان الحوادث
المرورية أن المستوى التعليمي للسائق والأسرة التي ينتمي إليها له أثر كبير في
كثرة أو قلة الحوادث في المجتمع؛ إذ تبين أن المتعلم أقل تورطاً في الحوادث من
الأمي باعتبار أن السائق المتعلم لديه الإلمام بقواعد وأنظمة السير أكثر من غير
المتعلم أو من هم من مستوى تعليمي منخفض، كما أن الأمر ينسحب بطبيعة الحال
بدرجة كبيرة على المجتمع السعودي، وهو ما أكدته واتفقت معه نتائج الدراسة
الحالية، سواء في المستوى التعليمي للأباء أو الأمهات في المجتمع السعودي
والفروق في مستويات تعليمهم، وعلاقة ذلك بالحوادث المرورية. (

Jallel.1993 ٤٦٨

سادساً: الفروق باختلاف متغير الدخل الشهري للأسرة

لمعرفة هل هناك فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى الدلالة (٠,٠٥) بين
متوسطات استجابات الباحثين حول العوامل الاجتماعية السلبية المرتبطة
بالحوادث المرورية باختلاف متغير الدخل الشهري للأسرة استخدم الباحث "تحليل
التباين الأحادي" (One Way ANOVA) لتوضيح دلالة الفروق في إجابات
أفراد عينة الدراسة طبقاً لاختلاف متغير الدخل الشهري للأسرة؛ وجاءت النتائج
كما يوضحها الجدول التالي:

الجدول (٢٩) نتائج "تحليل التباين الأحادي" للفروق في إجابات أفراد عينة
الدراسة طبقاً لاختلاف متغير الدخل الشهري للأسرة

المحور	مصدر التباين	مجموع مربعات	درجات الحرية	متوسط المربعات	قيمة ف	الدلالة الإحصائية
العوامل الاجتماعية السلبية المرتبطة بالحوادث المرورية	بين المجموعات	٥,٩٠٦	٤	١,٤٧٧	٦,٧٦١	٠,١٠٥ غير دالة
	داخل المجموعات	٧٤,٩٠٢	٣٤٣	٠,٢١٨		
	المجموع	٨٠,٨٠٨	٣٤٧			

من الجدول السابق يتضح عدم وجود فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى
دلالة (٠,٠٥) بين متوسطات استجابات أفراد عينة الدراسة حول: (العوامل

السلوكيات السلبية لقائد المركبة وأثرها في الحوادث المرورية

الاجتماعية السلبية المرتبطة بالحوادث المرورية)، باختلاف متغير الدخل الشهري للأسرة.

التوصيات:

بناءً على ما توصلت إليه نتائج الدراسة الحالية فإن الباحث يوصي بما يأتي:

- 1- توعية أفراد المجتمع بصفة عامة والشباب بصفة خاصة بالسلوكيات السلبية الكامنة وراء ارتفاع معدلات الحوادث المرورية وحثهم على الإقلاع عنها.
- 2- إعداد البرامج الإرشادية والدورات التدريبية المناسبة لقائدي المركبات لتوعيتهم بدور العوامل النفسية والسلوكية في ارتفاع معدلات الحوادث المرورية.
- 3- توعية الأسر بالأخطار الجسدية والصحية والنفسية والاجتماعية والاقتصادية الناتجة عن السلوكيات السلبية لدى قائد المركبة.
- 4- توعية الأسر وجميع مؤسسات المجتمع بأهمية الرقابة المباشرة في الحد من الحوادث المرورية.
- 5- غرس مبادئ الانتماء المجتمعي وتفعيل منظومة القيم الخلقية في المجتمع والحرص على ممتلكاته ومقدراته وعدم الاستهتار بأرواح البشر ومقدرات هذا المجتمع.
- 6- العمل على وضع إستراتيجية وطنية للحد من الحوادث المرورية والتركيز على الحلول التي تشمل التوعية والرقابة والتشريع.
- 7- تفعيل وتشديد الرقابة في مجال إعطاء رخص القيادة وتقنينها بالشكل الذي يضمن إعطاءها لمن يتقن قواعد القيادة نظرياً وعملياً.
- 8- تشديد العقوبات المتعلقة بالعوامل الاجتماعية والسلوكية السلبية المقترفة من قائد المركبة.

المراجع:

- ابن منظور، جمال الدين (١٩٨٨م) لسان العرب، القاهرة: دار المعارف.
- بشماني، شبيب (٢٠١٤م) دراسة تحليلية مقارنة للصيغ في حساب حجم العينة العشوائية، مجلة تشرين للبحوث والدراسات العلمية، م٣٦، ٨٥٤، ٤-١٠٠.
- البكري، علاء عبد الرحمن (١٤٢٩هـ) أهمية التحقيق المُقدم في حوادث المرور، ورقة عمل مُقدمة ضمن فاعليات الدورة التدريبية المنعقدة بجامعة نايف العربية للعلوم الأمنية تحت عنوان: تكامل العلاقة بين الأجهزة المرورية والأجهزة الإعلامية، في الفترة من ٧-١١/١٠/١٤٢٩هـ، ١-٣٢.
- الببلي، مصطفى (١٩٨٦م) المرور ومشكلاته وتحقيق حوادثه، مصر: مطبوعات كلية الشرطة.
- الحميد، عبد العزيز (١٩٩٨م) الآثار الاجتماعية والاقتصادية الناجمة عن حوادث المرور، الرياض: جامعة الملك سعود: المؤتمر الوطني الأول للسلامة المرورية.
- الرشيد، مقرن سعود (٢٠١٠م) انعكاسات تعديلات أنظمة المرور على الحوادث من وجهة نظر العاملين في المرور والسائقين: دراسة ميدانية على منطقة حائل بالمملكة العربية السعودية، رسالة ماجستير، جامعة مؤتة، الأردن.
- الرميح، صالح بن رميح (١٤٢٦هـ) العوامل المؤثرة في ارتفاع ظاهرة التفحيط بين الشباب السعودي وطرق الوقاية منها: دراسة مقارنة لواقع الظاهرة في كل من الرياض-جدة - الدمام، مجلة البحوث الأمنية، ٢٤، ١٧٣-٢٢٩.
- الرهوان، محمد (١٩٩٢م) المرور بين النظرية والتطبيق، دبي، كلية شرطة دبي: مطابع البيان.
- السرحاني، محمد سعد (١٤٢٩هـ) مدى فاعلية التخطيط الأمني المروري وأثره في الحد من الحوادث المرورية: دراسة مسحية على ضباط مرور مدينة الرياض، رسالة ماجستير قسم العلوم الإدارية، كلية الدراسات العليا، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية.
- السعودي، خالد بن عطية (٢٠١٣م) مفاهيم التربية المرورية في كتب التربية الإسلامية في مرحلتي التعليم الأساسي والثانوي في الأردن، مجلة البحوث الأمنية، م٢٢، ٤٥٥، ١٨١-٢٢٧.

- السيف، عبدالجليل (١٤١٧هـ) تطور أساليب تنظيم إدارة المرور: جوانب نظرية وتطبيقية، الرياض.
 - السيف، عبد الجليل، الشربيني، زكريا، وملا، نبيل (١٩٩٠م) دراسة أسباب ارتفاع نسبة إصابات حوادث المرور في منطقة مكة المكرمة، المنطقة الشرقية ووسائل تلافيها، الرياض: مطابع جامعة الملك سعود.
 - الشريف، حمود هزاع (٢٠١٥م) المشكلة المنسية: الآثار النفسية لحوادث المرور: دراسة استعراضية، المجلة التربوية الدولية المتخصصة، ٤، ٢٤، ١٤-٣٠.
 - الشربيني، لطفي <http://www.alnafsany.com/toppage109.htm>
 - الشيخ، عياش (٢٠٠٨م) المسؤولية الاجتماعية وعلاقتها بسلوك المخاطرة لدى السائقين: دراسة ميدانية على مجموعة من السائقين بالجزائر العاصمة، رسالة ماجستير، كلية العلوم الاجتماعية والإنسانية، جامعة الجزائر.
 - صالح، هدى (٢٠٠٧م) لماذا تفشل حملات التوعية المرورية؟ ومتى تنجح؟ السعودية، مجلة القافلة، ٢٥٤، ٣١-٣٥.
 - الصبحي، عبد العزيز (١٩٩٨م) الآثار الاجتماعية للحوادث المرورية في المملكة العربية السعودية: دراسة مقارنة بين الرياض وجدة، رسالة ماجستير، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض.
 - الصقر، عبدالله (١٤١٨م) مشكلة حوادث المرور في المملكة العربية السعودية من واقع الإحصاءات الرسمية، ورقة علمية قدمت في المؤتمر الوطني للملاحة المرورية، الرياض.
 - طه، فرج عبد القادر (١٩٩٦م) سيكولوجية الحوادث وإصابات العمل، القاهرة: دار المعارف.
 - الظفيري، نايف بن ناشي (٢٠٠٥م) الآثار الشرعية المترتبة على حوادث السير: دراسة فقهية مقارنة بنظام الحوادث بالمملكة العربية السعودية، رسالة ماجستير، كلية الدراسات العليا، الجامعة الأردنية.
 - القحيص، علي (٢٠١٤) إحصائية مخيفة لأعداد الموتى والمعاقين بسبب الحوادث المتكررة في المملكة، جريدة الرياض، العدد ١٦٨٥٢
- <http://www.alriyadh.com/960751>

د: فهد بن علي الطيار ————— مجلة كلية الآداب - العدد ٤٠
• عبدالرحمن، كرم الله (١٤٠٣م) حوادث المرور، أسبابها وطرق الوقاية منها،
الرياض: معهد الإدارة العامة.

- - - - -، عبد المحسن (١٤١٧هـ) الحوادث المرورية والعناصر الحاكمة لها،
الرياض، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية.

• العسيري، عبد الرحمن (١٤١٨هـ) الجوانب الاجتماعية للمخالفات المرورية،
دراسة تطبيقية على الطلبة الباسيين، المؤتمر السادس الأول للسلامة المرورية،
الرياض: مدينة الملك عبدالعزيز للعلوم والتقنية.

• العنزي، إبراهيم بن هلال (١٤٣٦هـ) أسباب وأنواع المخالفات المرورية وعلاقتها
بالمغيرات الديموغرافية: دراسة تطبيقية على الموقوفين والمراجعين لمرور
الرياض، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، المجلة العربية للدراسات الأمنية
والتدريب، م٣١، ع٦٢، ١٧١-٢٣٣

• الغامدي، سعيد شباب، حوادث المرور في مدينة الطائف وضواحيها وعلى الطرق
الخارجية الرئيسية لها، رسالة ماجستير غير منشورة جامعة أم القرى، ١٤١٩هـ.

• الغامدي، علي سعيد (١٤١٨هـ) أسباب الحوادث المرورية في المملكة، الرياض،
المؤتمر الوطني الأول للسلامة المرورية، ١٥-٢٢

• فرج، عبداللطيف حسين (١٤١٨هـ) الأسباب النفسية للسرعة الزائدة وكيفية معالجة
ذلك في منهج المدرسة الثانوية، الرياض: المؤتمر الوطني الأول للسلامة المرورية.
جامعة الملك سعود.

• قشقري، أمين (١٩٩٦م) خصائص الحوادث المرورية بالمملكة العربية السعودية
واتجاهاتها بمنطقة الرياض، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة نايف العربية
للعلوم الأمنية، الرياض.

• محمد، علي محمد (١٩٩٥م) البحث الاجتماعي، الإسكندرية، دار المعرفة
الجامعية.

• مخلف، شاكر (١٩٩٨م) الإعلام والتوعية المرورية، دمشق: دار علاء الدين
للنشر والتوزيع .

• المطيري، عقاب (١٩٩٢م) حوادث المرور، ط٢، الرياض: مطابع دار الثقافة.

• المقري، محمد صالح (١٤٢٢هـ) الحوادث المرورية للتلاميذ في مدينة الرياض:
أبعادها، أنواعها، أسبابها وآثارها في التلاميذ، مجلة الدارة، ٣، ٢٧، ١٤٣-١٧٨.

• المعايير جي، محمد، (١٩٨٤م)، سيكولوجية الحوادث، المجلة الجنائية القومية، ع
٣، ١٩-٧، ١٩٨٤

- الموسوعة الحرة (ويكيبيديا) <https://ar.wikipedia.org/wiki>
- النافع، عبدالله والسيف، خالد (١٤٠٨هـ) تطيل الخصائص النفسية والاجتماعية المتعلقة بسلوك قيادة السيارات بالمملكة العربية السعودية، الرياض: إدارة البحث العلمي بمدينة الملك عبدالعزيز للعلوم والتقنية.
- النجار، عبدالله بن عمر (١٤٢٨هـ) استخدام بعض النماذج الإحصائية في تقدير عدد حوادث السيارات في المملكة العربية السعودية وفقاً لأسباب حدوثها، مجلة البحوث الأمنية، ٣٧، ١٣٥-١٨٦
- الهماش، مطلق (٢٠٠٣م) المرور: ثقافة- تقنيات متقدمة- قواعد نظامية، الرياض: مكتبة الملك فهد الوطنية.
- الوكيل، سيد أحمد، عياد، أحمد (٢٠١٤م) أسس القياس النفسي، طنطا: مطبعة جامعة طنطا.
- يوسف، إبراهيم (١٤١٤هـ) الإشكالية الثقافية لظاهرة حوادث المرور، بحث مقدم للحلقة الدراسية الخامسة لمنظمة عواصم المدن الإسلامية، سلامة الطرق الحد من الحوادث المرورية، أنقرة، تركيا، ١٧.

•Brewin, C. R., Dalgleish, T., & Joseph, S. (1996). **A dual representation theory of posttraumatic stress disorder.** Psychological Review, 103, 670–686.

•Dragutinovic, N & Twisk, D (2005) **Use of mobile phones while driving – effects on road safety** , Institute for Road Safety Research, The Netherlands.

•Erasm G. M (2013) **The Impact of Motorcycle accidents in Tanzania: A case study of Morogoro Municipality**, A Dissertation submitted to the department of Health System

Management in Partial fulfillment of the Requirements for the Award of Master of Health Systems Management (MHSM) of Mzumbe University.

• Jallel, S.W(1999) **an Examination of the Knowledge of traffic regulations and defensive driving among a selected sample of Saudi Arabia private care owners**, Ph.D. thesis Michigan state university unpublished.

• Keane, T. M. (2006). **Exposure Therapy Helps PTSD Victims Overcome Trauma's Debilitating Effects.** www.psychologymatters.org/keane.html retrieved on Dec. 2, APA ONLINE.

• Komba (2006) **Risk Factors and Road Traffic Accidents in Tanzania: A Case Study of Kibaha District**, Master Thesis in Development Studies, Specialising In Geography, Department of Geography. Norwegian University of Science and Technology (NTNU).

• Susan, A.F (2013) **Speeding-Related Fatal Crashes Among Teen Drivers and Opportunities for Reducing the Risks**, Governors Highway Safety Association, USA

• Ogunmodede, A, Oyedokun, A.J, & Adewoye, J.O (2015) **Efficacy of Drivers' Fatigue on Road Accident in Selected Southwestern States of Nigeria**, International Business Research, Vol. 3, No. 3; 130-140.

- Thomas, O, Ayinla, A. G, Ebijuwa, A. S, Oyetola, S. O, & Akinola, Olugbenga, J (2015) **Factors Influencing High Rate of Commercial Motorcycle Accidents in Nigeria**, American International Journal of Contemporary Research, Vol.5No. 17;. 130-140