

العنوان:	الحوادث والمخالفات المرورية لصغار السن في المملكة العربية السعودية والعوامل الشخصية والاجتماعية لمرتكبيها
المصدر:	مجلة دراسات عربية
الناشر:	رابطة الأخصائيين النفسيين المصرية
المؤلف الرئيسي:	التويجري، محمد بن عبدالمحسن
المجلد/العدد:	مج 2, ع 4
محكمة:	نعم
التاريخ الميلادي:	2003
الشهر:	أكتوبر
الصفحات:	121 - 179
رقم MD:	42815
نوع المحتوى:	بحوث ومقالات
قواعد المعلومات:	EduSearch
مواضيع:	المشكلات الاجتماعية حوادث ، المرورية المخالفات ، السعودية ، المرور ، ، الشخصية ، السيارات ، الثانوية المرحلة طلاب ، المؤسسات الاجتماعية النفس علم ، والمدرسة الاسرة ، الاجتماعي الاجتماعية الرعاية ، الاجتماعية التنشئة ،
رابط:	https://search.mandumah.com/Record/42815

الحوادث والمخالفات المرورية لصغار السن في المملكة العربية السعودية والعوامل الشخصية والاجتماعية لمرتكبيها^(*)

محمد بن عبد المحسن التويجري^(**)

(ملخص) هدفت الدراسة الحالية إلى التعرف على أهم العوامل الشخصية والاجتماعية المميزة لمرتكبي الحوادث والمخالفات المرورية من صغار السن في المملكة العربية السعودية، وتحديدًا في مدن الرياض وأبها وحائل. وتكونت عينة الدراسة من ٢٩٦٢ طالبًا من طلاب المرحلتين الثانوية والمتوسطة وتم اختيارهم عن طريق العينة العشوائية الطبقية (١٩٦٢ طالبًا من المرحلة الثانوية و ١٠٠٠ طالب من السنة الثالثة بالمرحلة المتوسطة) وتم تطبيق بطارية المقاييس (التي شملت الاستبيان العام ومقاييس العوامل الشخصية والاجتماعية بعد اختيار صلاحيتها السيكمترية) على عينة الدراسة في جلسات جماعية صغيرة قوامها الفصل الدراسي الذي تراوح عدد طلابه بين ٢٥ - ٣٥ طالبًا. ومن أهم النتائج التي كشفت عنها الدراسة ما يلي: ١- بلغت نسبة الطلاب الذين ارتكبوا مخالفات مرورية ممن يقودون السيارات ٣٢,٥٪، بينما بلغت نسبة الطلاب الذين ارتكبوا مخالفات مرورية ٤٨,٣٪، وأن هؤلاء الصغار يقعون في الحوادث المرورية بسبب نفس الأسباب الشائعة لدى كبار السن وأهمها السرعة الزائدة وقطع الإشارة. ٢- إن أهم العوامل الشخصية والاجتماعية المميزة للطلاب الذين ينتهكون قواعد وقوانين المرور بوجه عام هي العدوان والانفعالية والمخاطرة والبحث عن الإثارة وعدم تحمل المسؤولية، بالإضافة إلى بعض أساليب المعاملة الوالدية مثل التدليل والقسوة والحرمان، سواء من قبل الأب أو الأم. وأخيرًا قدمت الدراسة بعض التوصيات والمقترحات لكيفية مواجهة الحوادث المرورية للصغار في المملكة العربية السعودية.

مقدمة:

لقد باتت مشكلة حوادث السيارات ظاهرة عالمية تعاني منها مختلف المجتمعات، وتحتل مركز الصدارة في

قائمة المشكلات الاجتماعية نظرا لما تسببه من خسائر بشرية ونفسية واجتماعية واقتصادية تعود بالضرر

(*) تمثل الدراسة الحالية جزءا من الدراسة الأصلية التي أجريت بدعم من مدينة الملك عبد العزيز للعلوم والتقنية عام ٢٠٠٠ بعنوان الحوادث والمخالفات المرورية لدى صغار السن والخصائص الشخصية والاجتماعية لمرتكبيها: دراسة ميدانية. وشارك فيها مع مقدم البحث الحالي كل من د. سعد الزهراني، أ. د. معتز سيد عبد الله، ود. صالح أبو عباة.

(**) أستاذ علم النفس - قسم علم النفس - كلية العلوم الاجتماعية - جامعة الإمام بن سعود الإسلامية بالرياض.

السيارات مثلها مثل العديد من دول الشرق الأوسط عامة ودول الخليج خاصة (Badawi et al., 1994, Khoweiled et al., 1994).

فقد شهدت المملكة خلال فترة السبعينيات طفرة اقتصادية صاحبها زيادة كبيرة في أعداد السيارات. فعلى سبيل المثال كان عدد المركبات المسجلة عام ١٣٩١ هـ ١٤٤,٧٦٨ سيارة. وأخذ هذا العدد في ازدياد مستمر حتى وصل إلى ٦,١ مليون سيارة مسجلة في عام ١٤١٥ هـ. وقد أورث الزيادة المستمرة في أعداد السيارات عدة مشكلات أبرزها ارتفاع معدلات الحوادث (جمال عبد العال، ١٤١٨ هـ).

وبلغ عدد حوادث المرور المتجمع في المملكة العربية السعودية من عام ١٣٩١ هـ حتى نهاية عام ١٤٠٥ هـ ٢٥٤٠٠٨ حادثة نتج عنها ١٨٧٩٢٣ إصابة و ٣١٨٩٠ حالة وفاة. وفي عام ١٤٠٥ هـ وحده وقع ٢٩٠٥٢ حادثة مرورية بمعدل سبع حوادث لكل ألف سيارة نتج عنها ٢٢٦٣٠ حالة إصابة بمعدل خمسة مصابين لكل ألف سيارة وعدد ٣٢٧٦ حالة وفاة بمعدل حالة وفاة واحدة لكل ألف سيارة، أي بمعدل عشر وفيات

على الفرد والمجتمع على حد سواء (خالد السيف وآخرون، ١٤١٣ هـ «أ»، ص ٧).

وتبرز هذه المشكلة العالمية من خلال استعراض احصاءات منظمة الصحة العالمية التي نشرت عام ١٩٨٣ م، وورد بها أنه سيصل عدد السيارات في العالم عام ٢٠٠٠ م إلى ما يقرب من ٧٥٠ مليون سيارة، وأن عدد السيارات المتحركة على الطرق حالياً تسبب من الدمار والخراب سنويا ما يعادل ١٠٠ بليون دولار أمريكي يخص الولايات المتحدة ٤١٪ منها، بينما يبلغ نصيب دول مجلس التعاون الخليجي مجتمعة ١٠٠٠ مليون دولار أمريكي سنويا. وقد أقام الخبراء تقدير هذه المبالغ على أساس الخسائر المنظورة فقط. أما من حيث عدد الوفيات والإصابات التي تحدث تبعاً لزيادة أعداد السيارات، فقد أشار التقرير إلى أن عدد حوادث السيارات المميتة قد أوصلت أعداد الوفيات في العالم المذكور إلى ٣٠٠,٠٠٠ حالة وفاة في العالم، وأن عدد الإصابات البسيطة والمعقدة تجاوز ١٢ مليون إصابة (خالد السيف وآخرون، ١٤١٣ هـ «ب»، ص ١٠).

والمملكة العربية السعودية من بين الدول التي تعاني من مشكلة حوادث

وقد بلغ عدد حوادث الشباب الأقل من ١٨ سنة ١٩٢٣٦ حادثة بنسبة ٨,٩٪ بينما بلغ عدد حوادث الشباب من ١٨ سنة وحتى أقل من ثلاثين سنة ٦١٠٧٤ حادثة بنسبة ٢٨,٣٪، وعلى ذلك فالنسبة الإجمالية لحوادث الشباب الأقل من ٣٠ سنة هي ٣٧,٢٪. والنتيجة الملفتة للنظر في الإحصاء السابق هو أن حوادث المتعلمين تمثل ٨٤,٣٪ من إجمالي عدد الحوادث المسجلة بالمملكة.

وفي عام ١٤١٦هـ بلغ عدد الحوادث المسجلة ١٦٧٢٦٥ حادثة بواقع حادثة لكل إحدى عشرة سيارة تقريباً، نتج عنها ٢٦١١٥ إصابة بمعدل مصاب واحد لكل ٧٩ سيارة تقريباً، وبلغ عدد المتوفين ٣١٢٣ بواقع متوفى لكل ستمائة وستين سيارة تقريباً. وبلغ عدد الشباب الأقل من ١٨ سنة المشترك في الحوادث ٢٠١٤٥ شاباً بنسبة ١٠,٥٪ من إجمالي عدد السائقين المشتركين في الحوادث، بينما بلغ عدد الشباب من ١٨ سنة وحتى أقل من ثلاثين سنة ٥٧٦٠٨ شباب بنسبة ٢٨,٧٤٪. أي أن النسبة الإجمالية للشباب الأقل من ثلاثين عاماً المشتركين في الحوادث هي ٣٨,٧٩٪. وبلغت نسبة حوادث المتعلمين ٨٢,٧٥٪ (التقرير الإحصائي السنوي لعام ١٤١٦هـ).

وأربع وستين إصابة يومياً ويعتبر ذلك من أعلى معدلات الحوادث في العالم (عبد الله النافع وخالد السيف، ١٤٠٨ هـ، ص ٣).

ومن عام ١٤٠٦ هـ حتى عام ١٤١٠ هـ بلغ عدد الحوادث المتجمع ١٦٨٢٤٣ حادثة، نتج عنها ١١٦١٨٩ إصابة بنسبة ٦٩,٠٦ من إجمالي الحوادث في تلك الفترة الزمنية. ونتج عن هذه الإصابات ١٣٤٤٦ حالة وفاة بنسبة ١١,٥٧٪ من إجمالي الإصابات.

ومن عام ١٤١١ هـ حتى عام ١٤١٤ هـ بلغ عدد الحوادث المتجمع ٢٨٧٧٠٤ حوادث نتج عنها ١١٩٩٢٤ إصابة بنسبة ٤١,٦٨ من إجمالي الحوادث في الفترة ونتج عن هذه الإصابات ١٤٥٢٣ حالة وفاة بنسبة ١٢,١١٪ من إجمالي الإصابات (من خلال: محمد الحربي، ١٩٩٨).

وفي عام ١٤١٥ هـ بلغ عدد الحوادث المسجلة ١٢٢١٤٠ حادثة بواقع ست حوادث تقريباً لكل مائة سيارة نتج عنها ٣١٠٣٣ حالة إصابة بمعدل ستة عشر مصاباً لكل ألف سيارة، وبلغ عدد المتوفين ٣٧٨٩ فرداً بمعدل حالتين وفاة تقريباً لكل ألف سيارة (التقرير الإحصائي السنوي لعام ١٤١٥ هـ).

العمرى من ١٨ سنة وحتى أقل من ثلاثين سنة ٩١٢١ شاباً بنسبة ٣١,٢٥٪. أى أن النسبة الإجمالية للشباب الأقل من ثلاثين عاماً المشتركين في الحوادث هي ٤٥,٩٣٪ وبلغت نسبة حوادث المتعلمين ٨٢,٢٣٪ (التقرير الإحصائى السنوى عام ١٤١٨هـ).

وفى عام ١٤١٩هـ بلغ عدد الحوادث المسجلة ٢٦٤٣٢٦ حادثه، نتج عنها ٣١٠٥٩ إصابة بواقع ١٨ إصابة تقريباً لكل مائة حادث. وبلغ عدد المتوفين ٤٢٩٠ متوفياً بواقع متوفيين تقريباً لكل مائة حادث، وبلغ عدد الشباب الأقل من ١٨ سنة المشترك في الحوادث ٥٤٦٨٨ شاباً بنسبة ١٣,٩٣٪ من إجمالى عدد السائقين المشتركين في الحوادث، بينما بلغ عدد المشتركين في الحوادث فى المدى العمرى من ١٨ سنة وحتى أقل من ثلاثين سنة ١٢٥٣٦١ شاباً بنسبة ٣١,٩٣٪. أى أن النسبة الإجمالية للشباب الأقل من ثلاثين عاماً المشتركين فى الحوادث هي ٤٥,٨٦٪. وبلغت نسبة حوادث المتعلمين ٨٣,٤٧٪ (التقرير الإحصائى السنوى عام ١٤١٩هـ).

وتشير الإحصاءات السابقة إلى أن حوادث السيارات تمثل ظاهرة شديدة

ويبلغ عدد الحوادث المسجلة فى عام ١٤١٧هـ ١٣٥٧٦٣ حادثه بواقع حادثه لكل ست عشرة سيارة تقريباً، نتج عنها ٣٥٠٧٨ إصابة بمعدل إصابة لكل ٨٦ سيارة. وبلغ عدد المتوفين ٣١٣١ متوفياً بواقع متوفى لكل ستمائة وتسعين سيارة تقريباً. وبلغ عدد الشباب الأقل من ١٨ سنة المشترك فى الحوادث ٢١٨٦٨ شاباً بنسبة ٩,٦١٪ من إجمالى عدد السائقين المشتركين فى الحوادث، بينما بلغ عدد الشباب من ١٨ سنة وحتى أقل من ثلاثين سنة ٥٩٠٠٨ شباب بنسبة ٢٥,٩٢٪. أى أن النسبة الإجمالية لعدد السائقين من الشباب الأقل من ثلاثين سنة ٣٥,٥٣٪ وبلغت نسبة السائقين المتعلمين الذين شاركوا فى الحوادث ٨١,٠١٪.

وفى عام ١٤١٨هـ بلغ عدد الحوادث المسجلة ١٥٣٧٢٧ حادثه نتج عنها ٢٨١٤٤ إصابة بواقع ١٨ إصابة لكل مائة حادث. وبلغ عدد المتوفين ٣٤٧٤ متوفياً بواقع متوفيين تقريباً لكل مائة سيارة. وبلغ عدد الشباب الأقل من ١٨ سنة المشترك فى الحوادث ٤٢٩٠١ شاب ١٤,٧٠٪ من إجمالى عدد السائقين المشتركين فى الحوادث، بينما بلغ عدد المشتركين فى الحوادث فى المدى

والحوادث المرورية مما يجعل دراستها مسألة شديدة الأهمية. فهؤلاء الشباب صغير السن هم رجال المستقبل وما يكتسبونه من عادات سلوكية خاطئة تتعلق بقيادة السيارات سوف تستمر معهم في المستقبل.

فلا مجال للشك في أن العنصر البشري هو أكثر العوامل أهمية في التسبب في وقوع تلك الحوادث. ذلك أنها تعود بصورة رئيسية إلى تقصير السائق أو إهماله أو تجاوزه للقوانين، سواء تلك القوانين التي جاءت بها البشر أو تلك التي أوجدتها الطبيعة بقدرة الله. وتشير التقديرات التي أخذت من عدة دراسات إلى أن العنصر البشري مسئول عما يتراوح بين ٨٠ - ٨٥٪ من مجموع أسباب حوادث السير على الطريق، وفي تقديرات أخرى تتراوح النسب بين ٧٥ - ٩٠٪، بينما تتسبب طبيعة الطرق في ١٠٪ من الحوادث، ويتسبب الجانب الميكانيكي للآلة في ٥٪ من الحوادث (عبد الجليل السيف وآخرون، ١٤١١ هـ، ص ص ١١ - ١٢).

وتشمل الخصائص الإنسانية فئتين أساسيتين هما الخصائص الشخصية والخصائص الاجتماعية. فالخصائص

الخطورة في المملكة العربية السعودية، وتزايد من عام إلى آخر خلال السنوات الماضية، وبترتب عليها مخاطر عديدة أولها الصحية وتتمثل في الأعداد الكبيرة من المصابين والوفيات، ومخاطر اقتصادية تتمثل في التلقيات الجسيمة للسيارات، هذا فضلا عن المخاطر التربوية والاجتماعية وغيرها مما يبرز الحاجة إلى دراسة هذه الظاهرة دراسات علمية متعمقة من مختلف جوانبها وأبعادها حتى يمكن مواجهتها والتقليل من آثارها.

ولما كانت حوادث صغار السن أحد الأبعاد الأساسية للحوادث المرورية في المملكة العربية السعودية كان الاتجاه إلى دراسة قيادة صغار السن وتأثيرها على السلامة المرورية ومعرفة كم الانتهاكات المرورية التي يقترفونها فيما يتعلق بالمخالفات والحوادث المرورية التي يتسببون فيها.

مشكلة الدراسة:

تعد ظاهرة قيادة صغار السن للسيارات ظاهرة مميزة للمجتمع السعودي لأسباب عديدة سيتم الإشارة إليها فيما بعد. لكن هذه الظاهرة ترتبط ارتباطاً وثيقاً بمعدلات المخالفات

- ٢- ما أنواع المخالفات والحوادث المرورية الشائعة لدى صغار السن ؟
- ٣- ما أهم الخصائص الشخصية المميزة لمرتكبي الحوادث والمخالفات المرورية من صغار السن ؟
- ٤- ما أهم الخصائص الاجتماعية المميزة لمرتكبي الحوادث والمخالفات المرورية من صغار السن ؟
- أهمية الدراسة:

تتمثل أهمية إجراء الدراسة الحالية في العديد من الاعتبارات النظرية والعملية التي نذكر بعضها على النحو التالي:

- ١- تمثل ظاهرة قيادة صغار السن للسيارات، وما يترتب عليها من حوادث عديدة مشكلة تحتاج إلى التصدي لها من خلال دراسة علمية جادة تفسح المجال للفهم الأمثل لهذه الظاهرة من حيث انتشارها وأسبابها وما يترتب عليها من آثار نفسية وصحية واجتماعية وتربوية واقتصادية. (فيشير وليامز، Williams, 1998) إلى أن كثيراً من صغار السن لديهم أساليب في القيادة تزيد مخاطر تعرضهم لحوادث السيارات. فالموت الذي ينجم عن حوادث السيارات يمثل أكبر مشكلة صحية للشباب في المدى

الشخصية تشمل الخصائص أو السمات النفسية للأفراد بينما تعبر الخصائص الاجتماعية عن البيئة الاجتماعية المحيطة بهؤلاء الأفراد. ومن ثم فهناك تفاعل لا يمكن إغفاله بين الخصائص الشخصية والخصائص الاجتماعية التي تؤثر في سلوك قيادة صغار السن للسيارات، خاصة مختلف أنواع الحوادث المرورية بما يترتب عليها من آثار نفسية وصحية واجتماعية.

وعلى ذلك تتمثل مشكلة الدراسة الحالية في معرفة أهم الخصائص الشخصية والاجتماعية لصغار السن والتي تؤدي إلى ارتكابهم للحوادث المرورية وانتهاكهم لقواعد المرور. بمعنى آخر: الوقوف على أهم الخصائص الشخصية والاجتماعية المسهمة في الحوادث المرورية لصغار السن في المملكة العربية السعودية وتحديداً في مدن الرياض وأبها وحائل.

ومن ثم تتحدد مشكلة الدراسة الحالية في محاولة الإجابة عن التساؤلات الآتية:

- ١- ما حجم ظاهرة قيادة صغار السن للسيارات ؟ وما أسباب الحوادث المرورية الشائعة لدى هؤلاء الصغار ؟

الأساسيين للمشكلة : الآباء الذين يعطون أبناءهم الفرصة لقيادة السيارات في أعمار مبكرة غير مكترئين بالآثار أو المخاطر التي تنتج عن ذلك . والمحور الثاني هو الآباء الذين يتجهون للقيادة بموافقة الآباء دون أن يصلوا بعد إلى درجة النضج العصبى والعضلى والنفسى التي تمكنهم من القيادة الآمنة .

٣- تناولت الدراسات السابقة حوادث الصغار ضمن بحوث عامة شملت مراحل عمرية متعددة (انظر : عبد الله النافع وخالد السيف : ١٤٠٨ هـ) ولا توجد دراسات فى المجتمع السعودى على وجه الخصوص (حسب علمنا) ركزت اهتمامها على صغار السن فقط فى محاولة للوقوف على الخصائص الشخصية والاجتماعية التي تؤدى إلى قيادة الصغار، ومن ثم وقوعهم فى الحوادث .

أهداف الدراسة:

تحدد أهداف الدراسة الحالية على النحو التالى :

١- التعرف على حجم ظاهرة قيادة صغار السن السيارات .

٢- التعرف على أسباب الحوادث المرورية الشائعة لدى صغار السن من قاندى السيارات .

العمرى من ١٦ - ١٩ سنة . مما يمثل ثلث كل حالات الوفاة فى هذه المرحلة العمرية فى الولايات المتحدة الأمريكية هذا على الرغم مما تشير إليه بعض إحصاءات المرور من أن النسب المئوية لحوادث الصغار لا تزيد على حوادث الكبار (انظر : التقرير الإحصائى السنوى لعام ١٤١٥هـ، ص ٣٣) . والواقع أن هذه نتيجة زائفة فلا يجب المقارنة بين من هم أقل من ١٨ سنة مثلاً ومجموعة عمرية هى من ١٨ وحتى ثلاثين عاماً لأن الفئة الأخيرة أوسع . فالفئة الأولى (أقل من ١٨ سنة) تغطى على الأكثر أربع أو خمس سنوات، بينما تغطى الفئة الثانية (من ١٨ - ٣٠ سنة) أكثر من اثنتى عشرة سنة .

٢- إن تناول هذه المرحلة العمرية بالدراسة المتعمقة، وما يترتب على نتائجها من اقتراح حلول عملية قابلة للتنفيذ الفعلى، يمثل عملية وقائية مهمة من شأنها الحد من ظاهرة حوادث السيارات فى المستقبل على أساس أن هؤلاء الصغار هم رجال المستقبل . فإذا وجهت البرامج الوقائية والإرشادية للطلاب فى هذه المرحلة العمرية فستكون نتائجها إيجابية، حيث يجب أن تشمل هذه البرامج المحورين

المرتفعة لهؤلاء الأشخاص عدد من الأسباب أو الخصائص الشعورية أو اللاشعورية (Reber, 1985, P.5).

٣- سجل الحوادث Accident Record :

هو ذلك السجل الذي يدون فيه كل ما حدث للفرد من حوادث. والمفروض في المؤسسات التي تفرد للأمن قسماً بها أن تجعل لكل فرد يعمل بها سجلاً خاصاً لحوادثه. ويدون في هذا السجل أكبر قدر ممكن (وبشكل منتظم) من البيانات الخاصة بكل حادثة حدثت لصاحب السجل فيكون في لسجل (على سبيل المثال) بيانات عن رقم الحادثة وزمن حدوثها، ومكان وقوعها، وماهيتها، وآثارها، والتصرف حيالها. . إلخ (فرج طه، ١٩٧٩، ص ٢٢ - ٢٣).

٤- معدل الحوادث Accident Rate :

هو النسبة بين عدد الحوادث التي تقع للفرد وبين طول تعرضه للخطر بصفة عامة. وهذا المعدل هو الذي تستخدمه أغلب البحوث التي تتحرى الدقة في دراستها لظاهرة الحوادث. إذ تتخذ منه أساساً لتحديد مدى وقوع حوادث الفرد (المرجع السابق، ص ٢٢).

٣- الوقوف على أهم الخصائص الشخصية المميزة لمرتكبي الحوادث والمخالفات المرورية من صغار السن.

٤- الوقوف على أهم الخصائص الاجتماعية المميزة لمرتكبي الحوادث والمخالفات المرورية من صغار السن.
مفاهيم الدراسة:

١- الحادث المروري Traffic Accident :

هو ما يحدث للمركبة أو ما يحدث منها أثناء سيرها مما ينتج عنه إزهاق في الأرواح أو إصابات للأجسام أو خسائر في الممتلكات (ندوة خدمات المرور والجوازات، ١٤٠٨ هـ).

وتستثنى من ذلك الحوادث المتعمدة، حيث تعتبر من الجرائم، وكذلك ما يحدث للسيارات أو منها أثناء وقوفها في الأماكن المخصصة لذلك (كرم الله عبد الرحمن، ١٤٠٤ هـ).

٢- الاستهداف للحوادث :

Accident Proneness :

يستخدم مفهوم الاستهداف للحوادث بصورة عامة لوصف الأشخاص الذين يبدون معدلات أعلى من متوسط الأشخاص العاديين في ارتكاب الحوادث. ويساهم في معدلات الحوادث

٥-التعرض للحوادث Accident Liability:

ويقصد به تعرض بعض الأشخاص للحوادث مما كانوا لفترة طويلة يندرجون في عداد المتحررين أو الخالين من الحوادث Accident Free وقد يكون سبب ذلك وقتياً كظروف المرض الطارئة أو نشأة بعض الظروف النفسية والاجتماعية الخاصة. وتقع الحوادث لهؤلاء الأشخاص بتأثير هذه الظروف دون قصد منهم رغم محاولتهم لتفادي ما يقع منهم أثناء القيادة (خالد السيف وآخرون، ١٤١٣هـ، ص ٤٥).

فالتعرض هو جملة الخصائص الشخصية والخارجية التي تفضي إلى الحوادث. فتعرض السائق لحوادث الطريق ربما يكون مرتفعاً لأنه يسوق كثيراً أو يسوق بسرعة أو يسوق في طرق مزدحمة أو يسرف في السرعة دون راحة، أو لأن فرامله أو كشافه معيبة، ولأن عنده عيباً في الإبصار ياحدى عينيه أو في درجة تآزره الحركي أو لأنه قلق أو لأنه لا يكف عن الكلام مع الركاب وغير ذلك من الخصائص التي تعرضه للحوادث (عباس عوض، ١٩٨٣، ص ٥٣).

أو بمعنى آخر استعداد يقوم على

مجموعة من الصفات والخصال الشخصية تهين الفرد للوقوع في الحوادث، فتجعل معدلها عنده أعلى دائماً من معدل ما يقع لغيره من الأشخاص الذين يعملون في نفس ظروف عمله (أحمد راجح، ١٩٦١، ص ٦٣٢).

٦- تصنيف حوادث المرور:

تصنف حوادث المرور عبر عدة محاور منها التصنيف حسب الوقت واليوم، والتصنيف طبقاً لما إذا كانت السيارة طرفاً في الحادث من عدمه، كما تصنف حسب كيفية وقوع الحادث كأن يكون خروجاً عن الطريق العام وحادث تصادم لأحد المشاة أو مركبة أخرى في الطريق بقطار أو دراجة أو حيوان أو شيء ما ثابت، وقد يكون التصادم من الأمام أو الخلف أو الجانب، أو حادث بدون تصادم كاتقلاب سيارة (عبد الجليل السيف وآخرون، ١٩٩١، ص ٤٩ - ٥٠).

كما تصنف الحوادث طبقاً لجسامتها، بحيث تشمل أنواعاً ثلاثة هي:

أ- حادث الوفاة: وهو حادث المرور الذي ينتج عنه إصابة تودي بحياة شخص أو أكثر.

أحد المركبات أو بالطرق. وإنما ينتج عن الحادث تلفيات فقط للمركبة طرف الحادث أو إحدى المركبات الأخرى أو أحد الممتلكات الخاصة أو العامة. ويدخل ضمن حوادث التلفيات حوادث إصابة الحيوانات (المرجع السابق، ص ٥٠).

٧- المستوى الاجتماعى الاقتصادى؛

Socio-economic status :

تم تحديد المستوى الاجتماعى الاقتصادى للأفراد بمتغيرين أساسيين هما مستوى تعليم الأب ومهنته. وذلك على أساس ما كشفت عنه نتائج الدراسات السابقة من وجود ارتباط دال بينهما، هذا بالإضافة إلى دخل الأسرة الشهري وذلك كمؤشرات أساسية للمستوى الاجتماعى الاقتصادى (معتز عبد الله، ١٩٩٦؛ عبد الله خليفة، ١٩٩٤).

٨- مفهوم العدوان Aggression؛

يعرف العدوان بأنه : « أى سلوك يصدره الفرد بهدف إلحاق الأذى أو الضرر بفرد آخر (أو مجموعة من الأفراد) يحاول أن يتجنب هذا الإيذاء سواء كان بديناً أو لفظياً، وسواء بصورة مباشرة أو غير مباشرة أو أفصح عن نفسه فى صورة الغضب أو العداوة التى توجه إلى المعتدى عليه» (معتز عبد الله وصالح أبو عبا، ١٩٩٥).

ب- حادث الإصابة : وهو حادث المرور الذى ينتج عنه إصابة شخص أو أكثر ولم يؤد إلى الوفاة. وفى الولايات المتحدة الأمريكية تقيد الحادثة وفاة إذا توفى المصاب بعد سنة. وفى بعض البلاد الأخرى لا تعتبر الحادثة وفاة إلا إذا حدثت وقت وقوع الحادث. وتختلف التقديرات من دولة لأخرى. وفى الدراسة التى قام بها المركز القومى للبحوث الاجتماعية والجنائية فى مصر حددت المدة بشهر واحد. فنظمت الحادثة مقيدة إصابة لو حدثت الوفاة بعد شهر، وتعتبر وفاة إذا حدثت الوفاة بسبب الإصابة فى غضون شهر من وقوعها. وتختلف الإصابة من حيث جسامتها إلى إصابة شديدة مرئية وهى الإصابة التى تسبب نزيفاً أو كسر أحد الأعضاء أو أية حالة تستدعى نقل المصاب فوراً من مكان الحادث لإسعافه، أو إلى إصابة طفيفة مرئية وهى التى تؤدى إلى ألم المصاب والنوع الآخر هو الإصابات غير المرئية وهى التى تؤدى إلى شعور المصاب بألم بدون علاقة ظاهرة للإصابة.

ج- حادث التلفيات: وهى الحوادث التى تكون فيها إحدى المركبات طرفاً ولا ينتج عنها تلفيات لأى شخص سواء فى

٩- مفهوم توكيد الذات Self-assertiveness :

عرف ولبه Wolpe توكيد الذات بأنه : « قدرة الفرد على التعبير الملائم عن أى انفعال نحو المواقف والأشخاص، فيما عدا التعبير عن القلق. وتشمل هذه الانفعالات التعبير عن الصداقة والمشاعر الوجدانية التي تؤدى الآخرين » (wolpe, 1973).

ويعرفه لانج Lang وجاكوبسكى Jakobowski بأنه : « الدفاع عن الحقوق الخاصة والتعبير عن الأفكار والمعتقدات والمشاعر على نحو صريح ومباشر، وبطريقة مناسبة لا يترتب عليها أى أذى للآخرين أو تؤدى إلى انتهاك حقوقهم » (طريف شوقى، ١٩٨٨، ص ص ٢٣ - ٢٤).

١٠- مفهوم الاندفاعية Impulsivity :

الاندفاعية أحد المكونين الأساسيين لمفهوم الانبساط طبقاً لنظرية إيزنك Eysenck بالإضافة إلى الاجتماعية Sociability. وتتمثل الاندفاعية فى عدة مظاهر هى التحكم فى الاندفاع وزمن اتخاذ القرار أو التسرع (معتز عبد الله، بدون تاريخ، ص ٩٨).

١١- مفهوم المخاطرة Risk-taking :

المخاطرة أحد أبعاد الشخصية المفترضة التي تعكس الدرجة التي يرغب بها الشخص فى القيام بأفعال تتطوى على درجة عالية من الخطورة (Reber, 1985, p.649).

١٢- مفهوم المجارة Conformity :

تعرف المجارة بأنها أشكال السلوك والاتجاهات التي تنتظم من خلال المعايير والأدوار المفروضة Prescribed على الأفراد والتي تؤدى إلى الاتفاق مع الجماعة التي ينتمون إلى عضويتها. أو بمعنى آخر أشكال السلوك والاتجاهات التي تشبه أشكال السلوك المنوالية واتجاهات الأشخاص الآخرين أعضاء الجماعة التي ينتمى إليها الشخص (English & English, 1985, p.11).

وتختلف المجارة بهذا المعنى عن التماثل Uniformity الذي يعنى اتفاق الأشخاص فى صفة ما دون وجود علاقة بين التماثلين. وكذلك تختلف المجارة عن الإذعان Compliance الذي يعنى السلوك الصريح الذي يقترب بدرجة كبيرة من السلوك الذي ترغب الجماعة فى أن يسلكه أعضاؤها

١٥- مفهوم الاتجاه Attitude :

يعرف « البورت » الاتجاه بأنه :
«حالة من الاستعداد أو التهيؤ النفسى
تنظم من خلال خبرة الشخص ،
وتمارس تأثيراً توجيهياً ودينامياً على
استجابته لكل الموضوعات والمواقف
المرتبطة بهذه الاستجابة (مصطفى
سويف، ١٩٨٣، ص ٢٣٦)» .

- يعرف « رايتسمان ودوكس »
الاتجاه بأنه : « توجه ثابت أو تنظيم
مستقر للعمليات المعرفية والانفعالية
والسلوكية » (Wrightsman &
Deaux, 1981, p. 316) ويعرفه جرين
Green بأنه : « نسق أو تنظيم لمشاعر
الشخص ومعارفه وسلوكه . أى
استعداده للقيام بأعمال معينة ، ويتمثل
فى درجات من القبول والرفض
لموضوع الاتجاه » (عبد الحليم السيد ،
١٩٧٩، ص ١٩٥) .

١٦- مفهوم المعاملة الوالدية :

يتمثل مفهوم المعاملة الوالدية فى ما
يراه الوالدان ويتمسكان به من أساليب
فى تعاملهما مع الأبناء فى مختلف
مواقف التنشئة الاجتماعية . وذلك كما

ويستخدم الثواب والعقاب لتحقيق ذلك
(Corsini, 1987) .

١٣- مفهوم المسؤولية الاجتماعية :

Social Responsibility :

وتعرف بأنها مجموعة استجابات
الفرد الدالة على اهتمامه بالجماعة التى
ينتمى إليها وفهمه لمشكلاتها
ومشاركته فى حلها (أنور عبد الغفار ،
١٩٩٠، ص ٢١٣) . ويعرفها السندى
(١٩٩٠م) بأنها مجموعة استجابات الفرد
فى مستويات المسؤولية الاجتماعية
الثلاثة الرعاية والهداية والإتقان ،
بمعنى أنها مجموعة استجابات الفرد
التي تدل على إدراك الفرد لمكانته
وأدواره فى الجماعة وبذل المجهود
عن رغبة واختيار ليساهم فى تقدم
الجماعة ورفع شأنها (ص ٧٩) .

١٤- مفهوم البحث عن الإثارة :

Sensation seeking :

ويقصد به ميل الشخص ورغبته
المستمرة للبحث عن المواقف المثيرة
بشئى الطرق وكذلك قدرة الشخص على
مقاومة الملل الذى يمكن أن يتعرض له
(Zuckerman, 1971) .

لصغار السن لأقل من اثنين وعشرين عاماً (Smith & Kirkham, 1981) كما تراوح المدى العمري لصغار الشباب ما بين ١٨ و ٢٥ عاماً في دراسة ماتيسوس وموران (Mattews & Moran, 1986) وتتراوح ما بين ١٨ و ٢٤ في دراسة فاين وبراج (Finn & Bragg, 1986) وفي دراسة أخرى اعتبر صغار السن من يقل عمرهم عن ١٩ سنة (Geuna et al., 1995) أو ٢٠ سنة (Simpson, 1985).

وفي إطار الدراسة الحالية أمكن تحديد صغار السن إجرائياً بأنهم الطلاب في المرحلتين المتوسطة والثانوية ممن لم يبلغوا سن العشرين.

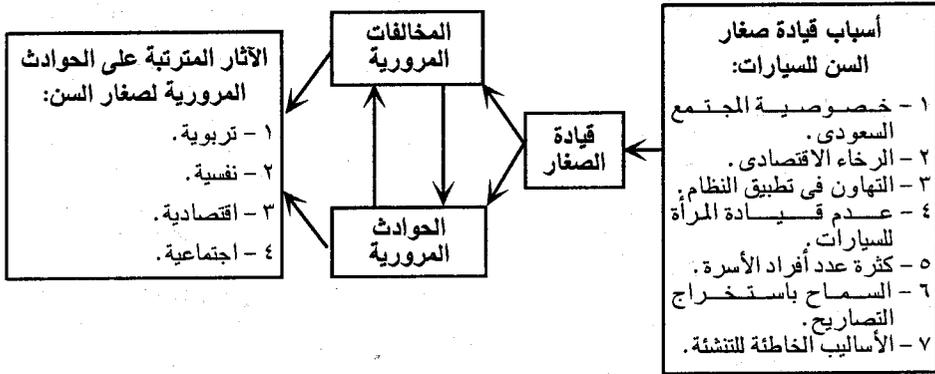
أسباب قيادة صغار السن للسيارات وأثارها:

نعرض فيما يلي الأسباب التي تؤدي لقيادة صغار السن والآثار المترتبة عليها (انظر شكل ١).

يدركها الأبناء ويعبرون عنها من خلال استجاباتهم على مقاييس المعاملة الوالدية بمختلف أبعادها طبقاً للمقياس الذي يستخدم (مجدى عبد الكريم، ١٩٩٥).

١٧- مفهوم صغار السن:

لا يوجد اتفاق بين الباحثين على مفهوم صغار السن فهل يقصد به الأحداث؟ وهم طبقاً للتعريف القانوني والشرعي الصغار الذين أتموا السن التي حددها القانون للتمييز، ولم يتجاوز السن التي حددها لبلوغ الرشد ومن ثم توجد فروق ثقافية في هذا المدى، وإن كان هذا المدى تراوح في معظم الدول العربية بين السابعة والثامنة عشرة (محمد ربيع وآخرون، ١٩٩٥، ص ٢٠٥)، أم أن صغار السن يغطون مدى عمرياً أوسع من ذلك؟ فطبقاً لبعض الدراسات التي أجريت في المجتمعات الغربية وصل المدى العمري



شكل (1)

أسباب قيادة صغار السن والآثار المترتبة عليها

انتشاراً لهذه الظاهرة. هذا مع ملاحظة أن معظم الدول تبذل جهوداً مكثفة من سنوات طويلة لعدم نفسي قيادة صغار السن (ممن لم يصلوا بعد لمستوى النضج العصبى والنفسى والاجتماعى) للسيارات (Spolander, 1983).

(ب) الرخاء الاقتصادي: لقد شهدت المملكة العربية السعودية خلال العقود الثلاثة الماضية ازدهاراً اقتصادياً انعكس على مستوى معيشة الأفراد وأدى إلى تمتع هؤلاء الأفراد بالوفرة المالية مما أدى بدوره إلى زيادة أعداد السيارات التي تمتلكها الأسرة السعودية وكانت المحصلة النهائية أن جميع الأفراد يتعلمون قيادة السيارات فى سن مبكرة ويستمررون فى القيادة دون

1- أسباب قيادة صغار السن للسيارات:

هناك أسباب عديدة هي التي تؤدي إلى ظاهرة قيادة صغار السن من الشباب للسيارات في المملكة العربية السعودية وما يترتب عليها من آثار وخيمة على السلامة المرورية. وأهم هذه الأسباب ما يلي:

(أ) خصوصية المجتمع السعودي: يبدو أن قيادة صغار السن تعد ظاهرة مميزة للمجتمع السعودي نظراً لخصوصيته الثقافية والاجتماعية. والدليل على ذلك أننا لم نتمكن من الحصول على أية إحصاءات أو بيانات لقيادة صغار السن للسيارات في الدول الأخرى، هذا مع وجود إشارات في بعض الدراسات لحالات مماثلة وإن كانت لا تعكس

وتزايد المخاطر والآثار السلبية على الأرواح والممتلكات.

(د) عدم قيادة المرأة للسيارات: يعد عدم قيادة المرأة للسيارات أحد الأسباب الأساسية لانتشار ظاهرة قيادة صغار السن، حيث تعتمد المرأة على أحد أفراد أسرتها في تنقلاتها وذلك في إطار حرص العديد من الأسر السعودية على عدم استخدام السائق الأجنبي. ففي معظم الأحيان لا تسمح ظروف عمل الزوج أو رب الأسرة في القيام بنقل نساء أسرته فيوكل المهمة إلى أحد أبنائه الصغار مما لا يسمح مستوى نضجه العصبى والعضلى والنفسى بقيادة السيارة بأمان وتزداد هذه المشكلة صعوبة في ظل تعدد الزوجات، واستحالة وجود الوقت لدى الزوج للوفاء بهذه المهمة. فلا يكون أمام الزوجة إلا الابن لقيادة السيارة لوالدته.

(هـ) كثرة عدد أفراد الأسرة الواحدة: ترتبط هذه النقطة بالنقطة السابقة عليها والخاصة بعدم قيادة المرأة للسيارات. ففي ظل زيادة عدد أفراد الأسرة الواحدة وعدم السماح بقيادة المرأة يكون البديل المتاح هو الاتجاه لقيادة الصغار للسيارات وتكليفهم بأدوار

ممانعة من الوالدين أو من القائمين على تنشئتهم الاجتماعية، واعتبر البعض أن قيادة أبنائهم الصغار يعد مظهرًا للوجاهة الاجتماعية دون محاسبة للأبناء على أية أخطاء يرتكبونها من جراء قيادتهم للسيارات وما يترتب عليها من انتهاكات مرورية.

(ج) التهاون في تطبيق النظام حيال صغار السن: تشير بعض الملاحظات إلى أن هاك تهاونًا من قبل رجال المرور في تطبيق اللوائح والأنظمة المرورية بحزم وبخاصة حيال صغار السن والتراخي في ضبط المخالفين وتطبيق العقوبات الواردة في الأنظمة على الجميع. ففي كثير من الأحيان يتعاطف رجال المرور مع المضبوط من الشباب صغير السن عند ضبطه وهو لا يحمل رخصة قيادة أو تصريحًا مؤقتًا للقيادة، بل تتدخل الوساطة في أحيان كثيرة لعدم تسجيل المخالفات أو توقيع العقوبات المنصوص عليها في اللوائح والنظم المرورية. والأخطر من ذلك هو المصالحات التي تحدث بين أطراف الحوادث وبخاصة عندما يكون أحد الطرفين من صغار السن وتسعى أسرته جاهدة إلى عدم تسجيل الحادث مما يؤدي إلى تكراره

(ز) اتباع أساليب خاطئة للتنشئة الأسرية:
يتبع الوالدان أو من يقوم مقامهما بعض أساليب التنشئة الأسرية غير المناسبة مثل التسامح والتدليل الشديد للأبناء وإعطائهم الحرية المطلقة في كل تصرفاتهم وعدم محاسبتهم على أخطائهم صغيرة كانت أم كبيرة. وفي ظل هذا السياق يسمح لهم بقيادة السيارات في أعمار مبكرة جداً. وهنا لا تكون الضرورة أو الحاجة لقائد السيارة هي السبب مثلما هو الحال في الأسباب السابقة، بل الأسلوب الخاطيء للتنشئة الأسرية الذي يتبناه الآباء في إعطاء الأبناء كل ما يريدون دون إشعارهم بالمسئولية وبقيمة ما يعطون. فعندما تنهشم سيارة بمبلغ كبير من المال يسارع الأب بشراء بديل لها فوراً مما يزيد من التهاون لدى الابن وعدم الاكتراث بما يمكن أن يحدث من عواقب وخيمة قد تؤدي لوفاته أو إصابته إصابة بالغة تقعه مدى الحياة.

٢- الآثار المترتبة على حوادث الصغار:

هناك العديد من الآثار السلبية التي تترتب على قيادة صغار السن للسيارات وهي:

(أ) الآثار التربوية: تتمثل الآثار

اجتماعية غير مناسبة لعمرهم بالمرّة وهي نقل النساء على وجه الخصوص. ونظراً لوجود أكثر من سيارة لدى الأسرة، فإن ذلك ييسر القيادة للصغار ويشجعهم على الاستمرار فيها دون اعتبار لأية متغيرات، بل يذهب هؤلاء الصغار للمدرسة بسيارة خاصة مما يزيد التنافس بينهم وبين أقرانهم مما يجعلهم يضغطون على آبائهم للاستقلال بسيارة أو أخذها في بعض الأوقات إذا لم يتيسر لهم الاستقلال بالسيارة.

(و) السماح باستخراج تصاريح القيادة قبل السن القانونية لاستخراج الرخصة: نظراً لأن النظام يسمح باستخراج تصاريح مؤقتة للقيادة لصغار السن ممن لم يبلغوا بعد السن القانونية لاستخراج الرخصة، كان هناك توجه للتوسع في هذا الأمر من قبل أولياء الأمور بسبب ضروري أو بدون سبب على الإطلاق، فقط لمجرد أن يسمح لابنه بالقيادة. كما أن الوساطة تتدخل في أحيان كثيرة لاستخراج تصاريح لبعض الأبناء الصغار في أعمار مبكرة تجعلهم غير قادرين على الوفاء بمتطلبات القيادة وتجعلهم معرضين لإيذاء أنفسهم والآخرين والتسبب في هلاك الأرواح والممتلكات.

فمثل هذه الإصابات تؤثر تأثيراً سلبياً في عملية التفاعل الاجتماعي لأصحابها فيميلون إلى العزلة والانطواء وانحسار علاقاتهم الاجتماعية بزملائهم وأقرانهم إلى أدنى درجة مما قد يؤدي إلى إصابتهم بالاكتئاب والقلق أو بأى شكل من أشكال الاضطرابات النفسية الأخرى التي تستمر لفترات طويلة تتباين طبقاً للإصابات التي لحقت بالأفراد (Mirza, et al., 1998).

(ج) الآثار الاقتصادية: يتمثل هذا البعد في كافة الخسائر التي تعود على المجتمع من ناحيتين: الأولى فقد المجتمع لطاقة عدد لا بأس به من هؤلاء الشباب الذين يتوفون أو يصابون بإصابات مختلفة تصل إلى حد الإعاقة التامة. وهذه طاقة مهدرة يفقد المجتمع قدرتها على العطاء والمساهمة في التقدم والازدهار. فالمؤسف حقاً أن قرابة ثلث عدد القتلى أو الجرحى هم من العناصر الشابة والمنتجة. هذا فضلاً عن المبالغ الطائلة التي تصرف في علاج ورعاية هؤلاء الشباب وهم في مقتبل العمر. أما الناحية الثانية فتتمثل في الخسائر الناجمة عن تلف السيارات.

(د) الآثار الاجتماعية: يترتب على حوادث الصغار العديد من العاهات

التربوية في جانبين الأول هو أن قيادة هؤلاء الصغار، وتحملهم للمسئولية في عمر مبكر قد لا يعود بالضرر عليهم فقط ولكن يعود كذلك بالضرر على الآخرين من القائمين على هؤلاء الصغار. والجانب الثاني يتمثل في الآثار التربوية التي يعانها الطلاب الذين يقعون في حوادث يستغرق علاجها فترات طويلة ويترتب عليها تأخر دراسي قد لا يكون من اليسير تداركه أو عودة الطلاب إلى سابق مستواهم الدراسي. هذا فضلاً عن بعض الإصابات أو العاهات التي تنتج عن الحوادث ولا تمكن صاحبها أصلاً من مواصلة مشواره الدراسي أو مواصلته بصعوبة بالغة.

(ب) الآثار النفسية: تتمثل في المترتبات والآثار النفسية التي تعاني منها هؤلاء الشباب نتيجة لما يلحق بهم من إصابات بعضها يظل ملازماً لهم طوال العمر مثل فقدان الإبصار أو السمع أو الشلل الكلي أو الجزئي أو بتر أحد الأعضاء أو الصرع الذي ينتج عن إصابات الدماغ أو فقدان الذاكرة أو غير ذلك مما يكون له الأثر النفسي السيئ ويؤثر على التوافق النفسي لهؤلاء الشباب، ويؤدي إلى اضطراب مفهوم الذات لدى المصابين.

الجانب تلك التي قام بها بيمش ومافيتي Beamish & Maefetti عام ١٩٦٢ (من خلال : عبد الله النافع و خالد السيف ، ١٤٠٨هـ ، ص ص ٧٦ - ٧٧) للوقوف على الفروق في بعض سمات الشخصية بين مجموعتين من السائقين صغار السن الذين تراوحت أعمارهم بين ١٦ ، ١٩ سنة . وتكونت المجموعة الأولى من ٨٤ سائقاً ارتكب كل واحد منهم مخالفتين مروريتين أو أكثر ، وتكونت المجموعة الثانية من ١٨٦ سائقاً لم يسبق لهم ارتكاب مخالفات قط . كما هدف الباحثان إلى الكشف عما إذا كانت لتلك الفروق علاقة باتجاهات السائق المخالف نحو أسرته أو نحو مجتمعه . وقد تم تطبيق مجموعة كبيرة من الاختبارات النفسية على هؤلاء السائقين جميعاً من المخالفين وغير المخالفين لأنظمة المرور . ووجد الباحثان فروقاً سيكولوجية دالة إحصائياً بين مجموعتي المخالفين وغير المخالفين على مقاييس الاتزان الانفعالي -Emo- tional stability والمجازاة -Con- formity والموضوعية والمزاج -Mood .

وفي دراسة لماثيوس وموران (Mathews & Moran , 1986) تمت مقارنة ٢٣ سائقاً من صغار السن (من ١٨ - ٢٥ عاماً) و ٢٣ سائقاً آخرين من

المؤقتة والدائمة التي ربما يظل بعضها ملازماً لضحايا الحوادث طوال العمر وخاصة إذا كانوا من الشباب . ولا يقف الأمر عند حدود معاناة هؤلاء الشباب الذين يعانون أضراراً صحية جسيمة بل تمتد المعاناة إلى أسر هؤلاء الشباب ، والذين يبدأون في معاناة لا تقل في حدتها أو شدتها عما يعانيه أصحاب العاهات . وربما يؤدي ذلك إلى اضطراب العلاقة الأسرية بين الوالدين وإلقاء اللوم من كل منهما على الآخر في أنه هو السبب الذي يسر للابن امتلاك السيارة وقيادتها منفرداً .

الدراسات السابقة:

يوجد عدد كبير من الدراسات التي تناولت الخصائص الشخصية والاجتماعية لمرتكبي الحوادث والمخالفات المرورية من قاندي السيارات صغار السن . وقد أمكن تصنيف تلك الدراسات إلى فئتين أساسيتين تشمل كل منهما الدراسات العربية والأجنبية ، وذلك على النحو التالي:

أولاً - الدراسات التي تناولت الخصائص الشخصية لصغار السن مرتكبي الحوادث المرورية:

تناول العديد من الدراسات السمات المزاجية لقاندي السيارات ومن الدراسات المبكرة التي أجريت في هذا

وتبين من دراسة فيرنام وسايب (Furnham & Saibe, 1993) أن السائقين الصغار الذين يرتبون مخالقات مثل السرعة الزائدة والقيادة المستهترة Reckless حصلوا على درجات مرتفعة على مقياس الذهانىة لأيزنك Eysenck، فضلاً على حصولهم على درجات مرتفعة على البحث عن الإثارة وبخاصة فى بعدى الإثارة المرتفعة High Thrill والحساسية السأم-Boredom Susceptibility. وارتببت المخالقات المرورية إيجابياً بعامل المخاطرة المرتفعة، والذى ارتبط سلبياً بالعمر وسنوات القيادة وارتببت معدلات الحوادث ارتباطاً سلبياً بالعمر.

وفى دراسة أخرى قام جريجرسن (Gregerson, 1996) بتقويم العلاقة بين ميل صغار السائقين إلى المبالغة فى تقدير مهاراتهم فى قيادة السيارات ونوع التدريب الذى تلقاه السائق، وذلك على عينة قوامها ٥٣ سائقاً من الطلاب السويديين تراوحت أعمارهم بين ١٨ - ٢٤ سنة. وتم تقسيم هذه العينة بصورة عشوائية إلى مجموعتين على أساس استراتيجيات التدريب التى تلقاها السائق. وتم تعليم المبحوثين فى المجموعة الأولى مجموعة المهارة

كبار السن (من ٣٥ - ٥٠ عاماً) فى إدراكهم لمخاطر القيادة والثقة فى قدراتهم على القيادة. وقام المبحوثون بالاستجابة لاستبيان خاص بمخاطر الحوادث والقدرة على القيادة والمخاطر المقدرة Rated Risk لنتائج الپيديو التى تصور مختلف عناصر سلوك القيادة. وعلى الرغم من أن السائقين الصغار قدروا الوقوع فى الحوادث فى السنة القادمة أعلى من الكبار، فإن الصغار أعطوا تقديرات منخفضة عن مخاطر الحوادث لمواقف قيادة السيارة الأساسية. و قدر صغار السن مخاطرهم الخاصة بالحوادث وقدرات القيادة على أنها هى نفس مخاطر وقدرات الكبار. ومع ذلك فهم يرون أن مخاطر أقرانهم Peers أعلى جوهرياً من مخاطرهم ولديهم قدرات أقل منهم. وكانت لديهم ثقة فى قدراتهم على القيادة أكثر من الكبار. وقد أظهر صغار السن تفاوتاً Dissociation ملحوظاً بين القدرة المدركة Perceived والقدرة الواقعية Actual ومالوا إلى رؤية أنفسهم على أنهم محصنون Immuned من المستويات المرتفعة من المخاطرة. وأشارت النتائج إلى أن المخاطر المدركة وقدرات القيادة المدركة ترتبط فيما بينها ارتباطات دالة إحصائياً.

Skill أن يكونوا ماهرين قدر الإمكان في التعامل مع الفرامل والمناورات في المواقف الحرجة. أما المبحوثون في المجموعة الثانية مجموعة الاستبصار Insight فتعلموا أن مهاراتهم في التعامل مع الفرامل وتجنب المواقف الحرجة محدودة ولا يمكن التنبؤ بها Unpredictable. وبعد أسبوع من انتهاء التدريب رجع المبحوثون لاختبار مهاراتهم المقدرة Estimated والفعلية Actual وتبين أن مبحوثي مجموعة المهارة قد قدروا مستوى مهاراتهم أعلى من تقدير مبحوثي مجموعة الاستبصار. ولم يتبين وجود فروق فعلية في المهارة بين المجموعتين. وتؤكد هذه النتائج افتراض أن استراتيجيات تنمية المهارة تؤدي إلى مبالغة زائدة في تقدير المهارة أكثر مما تؤدي إليه استراتيجيات تنمية الاستبصار.

ويعد النظر إلى القيادة على أنها إحدى وسائل تقليل التوتر أو خفضه أو التعزيز الذاتي Self Enhancement أحد الاتجاهات التي ترتبط بمخاطر القيادة. فقد وجد ماير وترير (من خلال : Donovan et al., 1983) أن الاتجاهات التي تنطوي على القيادة بغية تقليل التوتر الانفعالي تميز دالاً إحصائياً بين السائقين الذكور الذين ارتكبوا حوادث سيارات والمجموعة الضابطة التي لم يرتكب أفرادها أية حوادث.

ويمكن مقارنة هذه النتيجة بالنتائج التي وصل إليها رومل. فالحوادث التي يرتكبها الشباب تتميز بثلاثة اتجاهات. الأول هو الاتجاه نحو القيادة كنشاط يخفف التوترات النفسية، والثاني

وبالإضافة إلى كافة سمات الشخصية التي تم تناولها في علاقتها بحوادث المرور، يبدو أن بعض الاتجاهات نحو مهمة القيادة Driving Task لها تأثير في حدوث انتهاكات المرور ووقوع الحوادث. ففي دراسة قام بها روميل Rommel (من خلال :

خمسين مبحوثا في المدى العمرى من ١٨ - ٢٥) سنة. واستخدم استبيان توقع القيادة للحصول على بيانات من مجموعتين تكونت الأولى من ٢٢٤ مبحوثا، بينما تكونت الثانية من ١٩١ مبحوثا في نفس المدى العمرى من ١٨ - ٢٥ سنة. وكشفت النتائج التى تم الوصول إليها من خلال التحليل العاملى الاستكشافى Exploratory ومثيله التوكيدى Confirmatory عن عاملين لتوقع القيادة يدعمان صدق النموذج المفترض وهما مهارة القيادة وأسلوب القيادة.

وقام لابتوى وكيسكينين (Laapotti & Keskinen, 1998) بمحاولة لوصف بعض العوامل التى تقف خلف الحوادث المميتة التى تنجم عن فقدان التحكم Loss of control من قبل السائقين الصغار من الذكور والإناث. وللوقوف على هذه العوامل قام الباحثان بمقارنة بين حوادث فقدان التحكم والحوادث الأخرى التى لم يفقد فيها السائق التحكم فى السيارة وشملت بيانات الدراسة كل حوادث السيارات المميتة التى ارتكبها صغار السن فى فنلندا فى المدى العمرى من ١٨ - ٢١ سنة، وذلك فى الفترة من عام ١٩٧٨

الاتجاه نحو القيادة كشكل من أشكال السلوك التعويضى عن دور الراشدين. أما الاتجاه الأخير فهو النظر إلى القيادة على أنها سلوك يمكن الإفصاح من خلاله عن قدرة الشخص الذاتية.

وهناك كذلك بعض الدراسات التى تناولت متغيرات أخرى للشخصية منها دراسة لجونا وآخرين (et al., 1995) التى تم فيها إجراء مسح لخمسمائة سائق فى عمر ١٩ سنة، وذلك لاختبار العلاقة بين التعب Fatigue والحوادث غير المميتة التى يقع فيها هؤلاء الشباب. وتم تحليل ٥٥ حادثا من حوادث الليل غير المميتة التى وقع فيها الشباب فى إيطاليا فى نفس عمر شباب عينة المسح. وتبين أن ١١٪ فقط من المبحوثين قد أقرروا أن التعب كان أحد أسباب الحوادث التى تقع فى الليل.

وفى محاولة للتمييز بين متغيرين مهمين فى هذا الصدد هما مهارة القيادة وأسلوب القيادة قام ديرى ولوف (Deery & Love, 1996) بتصميم استبيان لتوقع القيادة تكون من ثلاثين عبارة ويعكس نموذجا يتم فيه التمييز بين مهارة القيادة وأسلوب القيادة وتم تصميمه على أساس مقابلات تمت مع

درست أكثر من متغير كان من الصعب تصنيف هذه الدراسات على أساس متغيرات نوعية مثلما هو الأمر في تناول العوامل الشخصية مع مراعاة الترتيب الزمني.

ويبدو أن عمر السائق عامل مهم في ارتباطه بحوادث السيارات (Gold-stein, 1972). فالفئة العمرية من ١٦ - ٢٥ على سبيل المثال تشكل ٢١ ٪ من جمهور السائقين، ولكنها ترتكب ٣٤ ٪ من إجمالي الحوادث بوجه عام والحوادث المميتة Fatal accident على وجه الخصوص. وهذه المساهمة المرتفعة لقائدى السيارات من الشباب في الحوادث استمرت بعد ذلك في الدراسات الأحدث. ووجد هايمن أن هناك توزيعاً مزدوجاً Bimodal لمخاطر الحوادث كدالة العمر - فقد وجد (بشكل متسق مع النتائج السابقة) أن الذكور والإناث في عمر ٢٤ سنة أو أقل لديهم قابلية مرتفعة لارتكاب الحوادث أكثر من السائقين الآخرين من نفس الجنس في المدى العمرى من ٢٥ - ٦٠ سنة. ومع ذلك فإن المبحوثين من عمر ٧٠ سنة فأكثر كانت قابليتهم لارتكاب الحوادث أعلى من الشباب في المدى العمرى من ٢٤ سنة فأقل.

إلى عام ١٩٩١. وشمل التحليل السائقين الملمومين على أخطائهم في الحوادث فقط. وكان عدد الحوادث التي درست ٣٣٨ حادثاً للذكور و ٧٥ حادثاً للإناث وقد سبق التحقيق في هذه الحوادث بواسطة فريق التحقيق في حوادث الطرق في فنلندا واستخدمت في البحث تقارير فريق البحث الأصلية. وتبين من النتائج أن نسب الحوادث التي نجمت عن فقدان التحكم كانت متساوية لدى الذكور والإناث. ومع ذلك كانت حوادث الذكور التي نتجت عن فقدان التحكم فردية كإنتقال السيارة، بينما مثلت حوادث الإناث اللاتي فقدان التحكم في التصادم مع سيارة أخرى. فالسائقون الذكور يقودون بسرعة كبيرة وتحت تأثير تعاطى الكحول غالباً في حالة حوادث فقدان التحكم أكثر من أنواع الحوادث الأخرى. وبوجه عام فإن السائقين الذكور يرتكبون حوادث فقدان التحكم في الليل، بينما يرتكب النساء الحوادث المماثلة لفقدان التحكم عادة بسبب ظروف الطرق الزلقة.

ثانياً - الدراسات التي تناولت الخصائص الاجتماعية لمرتكبي الحوادث المرورية؛

نظراً لأن معظم الدراسات التي تناولت الخصائص الاجتماعية المسهمة

الأمريكية، وأظهرت المؤشرات الإحصائية التي تم الحصول عليها أن ٥٠٪ من الأسر التي توفي أحد أبنائها في حادث مروري تعرضت إلى الطلاق، ويرجع السبب في ذلك إلى أن الوالدين (الأب والأم) لم يستطيعا تحمل وقع الأثر السلبي لوفياة الابن. وتبين كذلك أن العلاقات بين الأزواج والزوجات تأثرت سلباً إلى درجة كبيرة حتى وصلت إلى مستوى متدن من التفاعل. كما أن طلب الدعم والمساندة من الأصدقاء قد زاد إلى درجة الاعتماد عليهم في كل شيء. وكشفت النتائج كذلك عن أن معظم الأبناء الذين فقدوا أحد إخوانهم أو أخواتهم في حادث مروري اتجهوا إلى تعاطي المخدرات والمواد الكحولية، وحصلوا على نتائج سيئة في تحصيلهم المدرسي، وحاول بعضهم الانتحار أو تعرضوا لتدهور أسرى مفاجئ جعلهم لم يستطيعوا العيش مع أسرهم واتجهوا للعيش مع آخرين.

وقامت أساموراى (Murray, 1998) بدراسة عن دور المنزل والمدرسة في وقوع السائقين الصغار في حوادث المرور. وتكونت عينة الدراسة من ٢,٩٨٠ مبحوثاً، و ١,٠٥٤ مبحوثة في المدى العمري من ١٦ - ٢٢

وافترض هايمن أن هناك عمليات مختلفة تكمن خلف ارتكاب الحوادث لدى هاتين المجموعتين لمخاطر مرتفعة. ف لدى مجموعة الشباب كانت عدم الخبرة Inexperience والاندفاع والتهور هي العوامل الأساسية المسؤولة عن معدل الحوادث المرتفع لديهم، بينما كان تدنى القدرة على الاستجابة السريعة للمواقف المتغيرة ومتطلبات مهام القيادة سمة مميزة لكبار السن.

وقام بك (Beck, 1985) بدراسة لتحديد خصائص السائقين الشباب صغار السن الذين ينتهكون قواعد المرور ويتسببون في حوادث السيارات. وأشارت النتائج إلى أن السائقين الشباب الصغار يرتكبون حوادث أكثر من المجموعات العمرية الأخرى ولكن الارتباط بين مخاطر زيادة الحوادث متشابهة بين الشباب والسائقين الأكبر عمراً. وأن عدد مخالفات النقطة «أ» تبرز كأفضل منبئ بمخاطر قيادة السيارات.

وقامت لورى روبن (Robin من) خلال: نصر الله، ١٩٩٣ بدراسة بعنوان الأطفال وحوادث المرور تأثير ذلك علي الأسرة في الولايات المتحدة

الممثلة للمجتمع. وانتهت الباحثة إلى أن انخفاض مستوى تعليم السائقين الذين ارتكبوا حوادث سيارات لا يمكن تفسيره في ضوء التعرض المرتفع للخطر.

وقام ماكجوين وبراون (McGwin & Brown, 1999) بدراسة الحوادث المرورية لدى عينة من صغار السن ومتوسطى وكبار السن في المدى العمري (من ١٥ حتى ٧٥ سنة) وذلك من خلال تحليل الحوادث المرورية التي سجلها المرور في ولاية ألاباما الأمريكية في عام ١٩٩٦ م فأتضح من نتائج تحليل سجلات هذه الحوادث أن صغار السن وكبار السن هما الأكثر احتمالاً في أن يكونوا المسؤولين عن خطأ الوقوع في الحوادث مقارنة بأقرانهم من متوسطى العمر. وكانت مشكلة المخاطرة عند القيادة وضعف المهارة في قيادة السيارة هي الأبرز لدى صغار السن، بينما كانت مشكلة الإدراك الصحيح والاستجابة المناسبة لسير حركة المرور هي الأبرز لدى كبار السن.

تعليق على الدراسات السابقة:

بعد الاستعراض السابق لبعض الدراسات السابقة التي تناولت العوامل الشخصية والاجتماعية المسهمة في

عاماً من السائقين السويديين الذين وقعوا في حوادث سيارات نتجت عنها إصابات. وتم تقسيم السائقين على أساس قيادتهم لنوع السيارة، سيارات الركوب، شاحنة، وحافلة، ودراجة بخارية، ودراجة. وتم تقديم التعرض للخطر (مسافة القيادة) لسائقى سيارات الركوب والدراجات من مسح الرحلات الدولية في علاقتها ببيانات الحوادث، وتبين أن الخلفية الأسرية للسائقين الذين تمت دراستهم لا تبعد كثيراً عن مثلتها لدى العينة الممثلة للمجتمع من الذكور والإناث في نفس الجماعة العمرية. بمعنى أنه لا توجد فروق في هذا الجانب بين مرتكبي الحوادث وغير المرتكبين لها. أما بالنسب للإنجاز المدرسى School Achievement والتحصيل المدرسى فقد اختلف كثيراً. فقد كانت الدرجات المسجلة في شهادة التخرج من المدرسة الإلزامية (في عمر ١٦ سنة) بالنسبة لجميع سائقي السيارات الذكور الذين ارتكبوا حوادث مرورية أقل من المتوسط. أما سائقات السيارات اللاتي ارتكبن حوادث مرورية فقد حصلن كذلك على درجات منخفضة في التحصيل المدرسى وإنجاز مدرسى منخفض أقل من أمثالهن في العينة

لم تجر دراسات بهدف معرفة مدى تكرار أشخاص بعينهم للحوادث من خلال سجلات المرور.

٣- رغم أهمية العمر في اقترانه بحوادث المرور ووصول العديد من الدراسات إلى نتائج متسقة فيما يتعلق بحوادث الصغار، فإن الدراسات التي أجريت في المجتمع السعودي عن قيادة صغار السن تحديداً والآثار المترتبة عليها نادرة والدراسات القليلة التي أجريت أخذت عينة من صغار السن ضمن مدى متسع من أعمار المبحوثين (انظر: عبد الله النافع وخالد السيف، ١٤٠٨هـ).

فروض الدراسة:

بناء على الاستعراض السابق لنتائج الدراسات التي أجريت على ظاهرة الحوادث المرورية لصغار السن وانتهكات المرور التي يقترفونها أمكن صياغة فروض الدراسة الحالية على النحو التالي:

- ١- تتوقع ارتفاع حجم ظاهرة قيادة صغار السن للسيارات.
- ٢- يقع صغار السن من قائدي السيارات في الحوادث المرورية بسبب نفس الأسباب الشائعة.

الحوادث المرورية أو التي تقترب منها يمكن استخلاص الدلالات الآتية:

١- أن للعوامل الشخصية والاجتماعية دوراً مهماً في ارتكاب حوادث المرور، بحيث أن هذه العوامل تجعل أشخاصاً بعينهم معرضين لارتكاب حوادث أكثر من غيرهم أو مستهدفين لارتكاب الحوادث سواء لى كبار السن أو الصغار من السائقين. والملاحظ أن معظم هذه الدراسات تناولت عدداً محدوداً من هذه العوامل، سواء الشخصية أو الاجتماعية، بحيث لم تتعد هذه العوامل عاملين أو ثلاثة مما يجعل الحاجة ماسة لدراسة عدد كبير من العوامل الشخصية والاجتماعية المسهمة في الحوادث المرورية لدى صغار السن في المجتمع السعودي.

٢- كثير من الدراسات التي أجريت اعتمدت بشكل أساسي على تحليل الإحصاءات التي تصدر عن الإدارة العامة للرخص بوزارة الداخلية، ولم تقم بجمع بيانات واقعية عن ظاهرة حوادث السيارات عموماً سواء في الدراسات العربية (Laapotti & Ke- skinen, 1999) Begg, 1999) ورغم محدودية قيمة هذه البيانات الإحصائية

لمناسبته للتعامل مع المتغيرات العديدة التى تشملها الدراسة ومن ثم اختبار صدق فروضها .

ثانياً - إجراءات الدراسة:

تشمل إجراءات الدراسة وصف عينتها والأدوات المستخدمة والدراسة الاستطلاعية التى أجريت لاختبار صلاحيتها السيكمترية ، وجمع البيانات والأساليب الإحصائية التى استخدمت لاختبار صدق فروض الدراسة وذلك على النحو التالى :

١- مجتمع الدراسة: مجتمع الطلاب هو جميع الطلاب المقيدى بالصف الثالث المتوسط وبالمرحلة الثانوية بمدن الرياض وأبها وحائل للعام الدراسى ١٤١٩ هـ والبالغ عددهم ٩٦٥٦٠ طالباً طبقاً لإحصائية مركز المعلومات الإحصائية بوزارة المعارف (١٤١٩ هـ) .

وقد تم اختيار المدن الثلاث مجتمعاً للدراسة على أساس أن هذه المدن تنتشر بها ظاهرة قيادة صغار السن للسيارات ، وقلة البحوث التى أجريت بها مقارنة بالمدن الأخرى فضلاً عن ارتفاع معدلات الحوادث المرورية بها .

٢- عينة الدراسة: تكونت عينة الدراسة من ٢٩٦٢ طالباً من طلاب المرحلتين

٣- توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين مرتكبى المخالفات المرورية وغير المرتكبين للمخالفات فى متغيرات الشخصية لصالح مرتكبى المخالفات .

٤- توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين مرتكبى المخالفات المرورية وغير المرتكبين للمخالفات فى أساليب المعاملة الوالدية لصالح مرتكبى المخالفات .

٥- توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين مرتكبى الحوادث المرورية وغير المرتكبين للحوادث فى متغيرات الشخصية لصالح مرتكبى الحوادث .

٦- توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين مرتكبى الحوادث المرورية وغير المرتكبين للحوادث فى أساليب المعاملة الوالدية .

٧- توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين مرتكبى الحوادث المرورية وغير المرتكبين للحوادث فى المتغيرات الاجتماعية لصالح مرتكبى الحوادث .

منهج الدراسة وإجراءاتها:

تحدد المنهج المستخدم فى الدراسة الحالية والإجراءات التى تمت على النحو التالى :

أولاً - منهج الدراسة:

المنهج المستخدم فى الدراسة الحالية هو الوصفى الارتباطى نظراً

الثانوية والمتوسطة تم اختيارهم عن طريق العينة العشوائية الطبقية وبيّن الجدول التالي (١) توزيع الطلاب على المدن الثلاث التي سحبت منها العينة.

جدول (١)

توزيع عينة الطلاب على المدن الثلاث (الرياض وأبها وحائل)

المجموع	عينة المرحلة المتوسطة			عينة المرحلة الثانوية			العينة المدنية
	الإجمالي	لا يقود	يقود	الإجمالي	لا يقود	يقود	
٢٠٤٢	٩٦١	١١٣	٥٧٨	١٣٥١	١٢٥	١٢٢٦	الرياض
٥٤٥	١٧٧	٢٣	١٥٤	٣٨٦	٥٦	٣٣٠	أبها
٣٥٧	١٣٢	٤١	٩١	٢٢٥	٣٤	١٩١	حائل
٢٩٦٢	١٠٠٠	١٧٧	٨٢٣	١٩٦٢	٢١٥	١٧٤٧	المجموع

وبعض العوامل الاجتماعية المرتبطة بهذه الظاهرة. ويشمل هذا الاستبيان عدة متغيرات مهمة منها عمر الطالب بالسنوات، وتعليم الأب ومهنته، وإجمالي دخل الأسرة، وهل يعيش الطالب مع الوالدين أم مع أحدهم؟ أم يعيش مع شخص آخر غير الوالدين وهل الوالدان منفصلان؟ وهل توجد خلافات بين الوالدين، وترتيب الطالب بين إخوته والصف الدراسي والمعدل التراكمي أو التقدير، وهل يقود السيارات؟ والعمر عند قيادة السيارات لأول مرة، وهل كانت السيارة ملك الأسرة أم لشخص آخر؟ وهل يملك سيارة الآن، وهل مسجلة باسمه، ومنذ كم عام يمتلكها؟ ومكان تعلم القيادة:

ويتضح من الجدول السابق أن ٨٦,٧٧٪ من إجمالي عينة الطلاب يقودون السيارات وهي العينة التي أجرى عليها مختلف التحليلات الإحصائية التي يمكن في ضوءها اختبار صدق فروض الدراسة.

٣- أدوات الدراسة:

تكونت أدوات الدراسة الحالية من فئتين أساسيتين هما استبيان الطلاب ومقاييس الخصائص الشخصية والاجتماعية وذلك على النحو التالي.

(أ) استبيان الطلاب: تم تصميم استبيان الطلاب لاستخدامه لجمع البيانات الخاصة بحجم انتشار الظاهرة وأسبابها من وجهة نظر عينة البحث من الطلاب

أساسية هي محور القيادة ومحور المخالفات ومحور الحوادث بحيث ينتقل الطالب من محور لآخر طبقاً لمدى انطباق البنود أو العبارات على سلوكه .

وتم تصميم هذا الاستبيان بالاستعانة بما يلي :

١- تحليل نتائج بعض الأسئلة مفتوحة النهايات Open - ended التي قدمت لعينة محدودة من طلاب المرحلتين الثانوية والجامعية حول ظاهرة حوادث السيارات وبخاصة لدى صغار السن وأهم المتغيرات النفسية والاجتماعية المرتبطة بها .

٢- آراء بعض الأساتذة والخبراء المعنيين بظاهرة حوادث السيارات ، حيث أجابوا عن بعض الأسئلة المماثلة للأسئلة التي قدمت للطلاب .

٣- بعض التصورات النظرية المتاحة عن ظاهرة حوادث السيارات في المملكة وأهم أبعادها ومحاورها .

٤- بعض الاستبيانات التي استخدمت في دراسات سابقة في المجال مثل تلك التي استخدمت فيه دراسة النافع والسيف (١٤٠٨هـ) ، ودراسة السيف وآخرين (١٤١١هـ) وغيرها من الدراسات الأخرى .

هل تعلم في مدرسة للقيادة أم في الميادين والطرق والشوارع العامة؟
والسرعة التي عادة ما يقود بها السيارة سواء داخل المدينة أو خارجها وهل يحمل رخصة قيادة أم تصريحاً مؤقتاً ، وهل قام بقيادة السيارة قبل استخراج الرخصة أو التصريح ولمدة كم عام؟
وهل سبق للطالب الوقوع في أي حادث مروري ، وكم مرة تم ذلك ، وهل كان المسؤول عنها ، وما الآثار التي ترتبت على الحوادث التي ارتكبها ، وهل حدثت تلفيات كبيرة للسيارة وهل حدثت وفيات أم إصابات وماذا كان حجم هذه الإصابات ، وهل أصيب الطالب نفسه وما طبيعة الإصابة ، وهل كان يركب معه أحد آخر أثناء الحادث ، وهل أصيب؟
وما طبيعة إصابته وما الآثار النفسية والاجتماعية والصحية التي تترتب على الحادث ، وفي حالة حدوث أكثر من حادث ، هل كانت الحوادث السابقة تماثل الحادث الحالي ، وأين كان مكان وقوع الحادث ، وهل يستخدم أساليب الأمان (مثل حزام المقعد) ، وهل يتابع الفحص الفني للسيارة وغير ذلك من متغيرات يشملها الاستبيان .

وتكون هذا الاستبيان في صورته الأولية من ٥٤ بنداً تعبر عن عدة محاور

أسلوب إعادة الاختبار وبلغ معامل الثبات ٠,٧٩، بينما تم الاعتماد على صدق المحكمين لتقويم صدق المقياس. وكان هناك اتفاق بينهم على أن بنود المقياس متصلة جميعها بالهدف المطلوب قياسه (المرجع السابق).

وتم استخدام صورة مختصرة لهذا المقياس قوامها أحد عشر بنداً هي البنود التي حصلت على أعلى الارتباطات بالدرجة الكلية للمقياس.

٣- مقياس الاندفاعية: تم استخدام مقياس الاندفاعية الفرعي من اختبار أيزنك للشخصية Eysenck Personality Questionnaire. فمقياس الانبساط يتكون من عاملين فرعيين مرتبطين هما الاندفاعية والاجتماعية (Eysenck & Eysenck, 1969, p. 150) ويقاس هذا المقياس مظهرين أساسيين من مظاهر الاندفاعية هما التحكم في الاندفاع Im-pulse Control وزمن اتخاذ القرار De-cision time أو التسرع (معتز عبد الله، بدون تاريخ، ص ٩٨).

وقام بترجمة وتعريب المقياس عبد الحليم محمود السيد واستخدم في دراسات سابقة عديدة ضمن مقياس الانبساط كشفت نتائجها عن صلاحية

العدواة بين ٠,٥٨٠، ٠,٨٣٤. واستخدم معربا المقياس أسلوبين من أساليب صدق التكوين مماثلين لأسلوبى بص ويبرى هما الاتساق الداخلى التحليل العاملى، فضلاً عن صدق المحكمين (المرجع السابق).

٢- مقياس توكيد الذات: تم استخدام مقياس رازس R. Rathus الذى أعده عام ١٩٧٣ م بهدف قياس قدرة الفرد على توكيد ذاته فى مختلف المواقف، والتعبير الملائم عن انفعالاته (فيما عدا القلق) نحو تلك المواقف (Rathus, 1973).

وقام على بدارى ومحروس الشناوى (١٩٨٥م) بتعريب المقياس ونقله للغة العربية. وبعد أن قام معربا المقياس بحذف بندين لعدم مناسبتهما للبيئة السعودية، أصبح العدد الكلى لبنود المقياس ثمانية وعشرين بنداً. وصمم نصف هذه البنود فى الاتجاه الموجب (اتجاه التوكيد)، والنصف الاخر فى الاتجاه السالب (عكس اتجاه التوكيد). وقام الباحثان بتقنين المقياس فى البيئة السعودية وحساب ثباته وصدقه بأكثر من أسلوب وأشارت جميعها إلى صلاحيته للاستخدام. فبالنسبة للثبات استخدم الباحثان

الاجتماعى ويشعره بالاستحسان من قبل الأقران. وتم تعديل هذا المقياس وإضافة بعض العبارات له ليشمل أشكال السلوك الشائعة فى المجتمع السعودى وبالتحديد بين جماعات المراهقين من الشباب بالشكل الذى يخدم موضوع الدراسة. وتكون المقياس فى صورته الأولى من اثنى عشر بنداً.

٦- مقياس المسؤولية الاجتماعية: أعده محمد السندى (١٩٩٠)، وتكون فى صورته الأصلية من تسعين عبارة صيغت وفقاً لتصور سيد عثمان لمستويات المسؤولية الاجتماعية فى الإسلام وهى الرعاية والهداية والإتقان. وقد اعتبر أن كل موقف لا يدل على الاهتمام والحرص على مصلحة الجماعة وعدم الانفعال لها، والمشاركة فيما من شأنه مصلحة الجماعة، هو انخفاض فى مستوى المسؤولية الاجتماعية. وقام السندى بتقنين المقياس على طلاب المرحلة الثانوية فى المجتمع السعودى.

كما قام محمد المطوع (١٤١٥هـ) باختصار المقياس فى ثلاثين عبارة فقط بعد أن استبعد العبارات المتشابهة،

السيكومترية (ثباته وصدقته) فى البيئة العربية (المرجع السابق). هذا فضلاً عن النتائج المماثلة التى وصلت إليها الدراسات الأجنبية (Eysenck & Ey-senck, 1969). وتكون المقياس فى صورته الأولى من ثمانية بنود.

٤- مقياس المخاطرة: أعده سعد الزهرانى (١٤١٩هـ) ليشمل مجموعة متنوعة من السلوكيات الخطيرة التى يسلكها الشباب السعودى وترتبط ارتباطاً مباشراً بظاهرة حوادث السيارات وأهمها: عدم التقيد بإشارات السلامة المرورية أثناء القيادة وعدم المبالاة بحق الآخرين فى الطريق والانغماس فى السلوكيات الخطيرة أو التهور لإظهار المهارة فى قيادة السيارة وإفساح المجال للانفعالات والتوتر للتأثير على قرارات الفرد أثناء القيادة.

وتكون المقياس فى صورته من ثمانية عشر بنداً تم اختيار ثلاثة عشر بنداً اختياراً بنياً منها هى الأكثر صلة بموضوع الدراسة.

٥- مقياس المجازاة: أعده معتز عبد الله (١٩٨٩) فى دراسة سابقة له لقياس الميل إلى الإدعان والانصياع السلوكى فى مواقف نوعية من مواقف التفاعل الاجتماعى مما يحقق للفرد القبول

Seeking (T A S) والبحث عن
الخبرات الجديدة- Experience Seek-
ing (ES) ومقاومة الكف Dis-
inhibition (Dis) والحساسية للملل
Boredom Susceptibility (BS).
وقد تم تغيير مضمون البنود ليناسب
الثقافة السعودية بحيث شملت المخاطر
والمغامرات والتفحيط التطعيس بدلا من
القفز بالبارشوت والتزلق على
الجليد... إلخ. وتكون المقياس في
صورته الأولية من ١٢ بندا.

٨- مقياس الاتجاه نحو الحوادث Attitude
Toward Accidents؛ تم تصميمه
وإعداده في ضوء تصور المكونات
أو الأبعاد الثلاثة للاتجاه (انظر: Fish-
bein & Ajzen, 1975) وبالا اعتماد
على مقياس سابق (معتز عبد الله
وعبد العزيز النقيشي، ١٤١٨هـ)، وذلك
بحيث يشمل المكون المعرفي أفكار
الشباب ومعتقداتهم وآرائهم حول
حوادث السيارات، بينما يشمل المكون
الوجداني المشاعر التي ترتبط
بالحوادث. أما المكون السلوكي
فيشمل نية القيام بالسلوك أو
الاستعداد للاستجابة نحو الحوادث.
وتكون المقياس في صورته الأولية
من ١٥ بندا.

والتي تتعلق بخدمة الحجاج في المدينة
المنورة وحرب أفغانستان، واختبر
صلاحيتها السيكومترية من حيث ثباتها
وصدقها، وتراوحت معاملات ثبات
المقياس بين ٠,٦٧، ٠,٨٥، وذلك
باستخدام ثلاثة أساليب للثبات هي إعادة
الاختبار ومعامل ألفا للاتساق الداخلي،
والتجزئة النصفية (فردى زوجي). كما
استخدم الباحث ثلاثة أساليب لتقويم
صدق المقياس اثنان منها من مؤشرات
صدق التكوين وهما الاتساق الداخلي
والصدق العاملي الثالث هو صدق
المحكمين. وكانت النتائج في مجملها
مدعمة لصدق مقياس المسؤولية
الاجتماعية (المرجع السابق).

وفي إطار الدراسة الحالية تم اختيار
صورة مختصرة من البنود الثلاثين
قوامها عشرة بنود هي الأعلى ارتباطا
بالدرجة الكلية للمقياس.

٧- مقياس البحث عن الإثارة Sensation
Seeking؛ تم إعداده من قبل الباحثين
الحاليين في ضوء مقياس ذوكرمان
(Zuckerman, 1971) للبحث عن
الإثارة والذي يشمل أربعة عوامل
فرعية هي البحث عن المغامرة
والمخاطرة Thrill & Adventure

٩- مقياس المعاملة الوالدية: يقترح استخدام مقياس امبو EMBU لأساليب المعاملة الوالدية الذي أعده بيرس وزملائه (Perris et al., 1980) ويقيس أربعة عشر بعداً مميزة لأساليب التربية التي يستخدمها الوالدان وذلك لكل من الأب والأم على حدة، وهي الإيذاء الجسدي والحرمان، والقسوة، والإذلال، والرفض، والحماية الزائدة، والتدخل الزائد والتسامح، والتعاطف والوالدي، والتوجه للأفضل، والإشعار بالذنب، والتشجيع، والنبذ، والتدليل. وقام محمد عبد الرحمن وماهر المغربي (١٩٨٩) بترجمة النسخة الإنجليزية إلى اللغة العربية، ولكن تمت صياغة عباراته باللهجة العامية المصرية.

ثم قام صالح العرينى (١٤١٥هـ) بإعادة تقنيته على البيئة السعودية بعد إعادة صياغة عباراته باللغة العربية الفصحى. وأشار فى دراسته إلى معاملات ثبات وصدق المقياس فى الدراسات الأجنبية والعربية وكانت جميعها معاملات ثبات مرتفعة. كما استخدم الباحث أسلوبين لحساب الثبات هما معامل ألفا كرونباخ للاتساق الداخلى وتراوحت معاملات الثبات فى هذا الأسلوب بين ٠,٤٥، ٠,٨١ بالنسبة

لأساليب معاملة الأب، وبين ٠,٢٨، ٠,٧٠ بالنسبة لأساليب معاملة الأم. وقد لوحظ أن بعض المقاييس الفرعية لأساليب معاملة الأم كانت معاملات ثباتها منخفضة لانخفاض عدد بنودها وهى الرفض والتسامح والإذلال، بينما تعدت معاملات ثبات بقية الأساليب ٠,٥٠. أما الأسلوب الثانى من أساليب الثبات الذى استخدمه العرينى فهو التجزئة النصفية، وتراوحت معاملات الثبات فى هذا الأسلوب بين ٠,٤٨، ٠,٨٥ بالنسبة لأساليب معاملة الأب، وبين ٠,٤٤، ٠,٧٧ بالنسبة لأساليب معاملة.

وبالنسبة لصدق المقياس اعتمد الباحث على صدق المحكمين والصدق العاملى وكانت نتائجها مدعمة لصدق المقياس (المرجع السابق).

وقد تم استخدام خمسة مقاييس فرعية لأساليب المعاملة الوالدية هى التدليل والحماية الزائدة والقسوة والتسامح والحرمان، عدد بنودها ٢٥ بنداً.

(ج) إحصاءات المرور: تم الرجوع إلى أحدث الإحصاءات التى صدرت عن الإدارة العامة للمرور خلال السنوات الخمس الماضية من عام ١٤١٥ هـ وحتى عام ١٤١٩ هـ. فمثل هذه البيانات توفر

بعض العبارات الأخرى حتى تكون مفهومة لطلاب الصف الثالث متوسط الذى تشمله عينة الدراسة، بالإضافة إلى الصفوف الثلاثة الثانوية (الأول والثانى والثالث).

٢ - إعادة ترتيب عبارات استبيان الطلاب الخاص بحوادث السيارات لضبط عملية الانتقال من سؤال لآخر طبقاً لإجابات المبحوثين على محاور الاستبيان.

٣ - توحيد صياغة بعض العبارات الخاصة بأنواع الحوادث وأسبابها والمخالفات فى استبيانات الطلاب وأولياء الأمور والعاملين بالمرور، حتى تمكن المقارنة بين العينات الثلاث فى هذه الجوانب.

٤ - إضافة بعض العبارات، وفصل عبارات أخرى مزدوجة كل منها فى عبارتين لمزيد من التبسيط.

المرحلة الثانية:

وتم فيها تطبيق الأدوات على عينة محدودة تماثل عينة الدراسة الأساسية من طلاب المرحلتين المتوسطة والثانوية قوامها ١٩٢ طالباً وذلك لتحقيق الهدفين التاليين :

معلومات أساسية وفعلية تتعلق بالأهمية النسبية للعوامل المختلفة التى تساهم فلا فى وقوع الحوادث، وكذلك البرامج التى يمكن تنفيذها. وهذا يعنى أنها تزود الباحثين بسجل الاتجاهات السائدة فى أوضاع الحوادث وبخاصة إذا كانت الإحصاءات تأخذ فى الاعتبار العناصر التى تتألف منها مشكلة حوادث الطرق وهى السائق، والطريق والآلة المتحركة (عبد الجليل السيف وآخرون، ١٤١١ هـ، ص ١١).

الدراسة الاستطلاعية للأدوات:

تم إجراء هذه الدراسة على ثلاث مراحل هى :

المرحلة الأولى:

تم فيها عرض الأدوات مجتمعة على عدد من المحكمين من أساتذة علم النفس بجامعة الإمام محمد بن سعود الإسلامية والملك سعود وذلك للتحقق من كفاءة الترجمة للمقاييس الجديدة وسلامة اللغة العربية والصياغة سواء المقاييس الجديدة أو التى سبق استخدامها فى البيئة السعودية وانتهت هذه المرحلة إلى ما يلى :

١ - تعديل بعض الصياغات اللغوية لمجموعة من العبارات وتبسيط صياغة

الحوادث والبحث عن الإثارة بواقع
عبارة عن كل مقياس .

ب - تبين أن الفترة الزمنية التي
يستغرقها تطبيق الاستبيان ومقاييس
العوامل الشخصية والاجتماعية مجتمعة
تتراوح بين ٤٠، ٥٠ دقيقة لدى
طلاب المرحلة الثانوية، وتتراوح بين
٥٠، ٦٠ دقيقة لدى طلاب المرحلة
المتوسطة. ولذلك تقرر تطبيقها جميعاً
في جلسة واحدة.
المرحلة الثالثة:

وتم فيها تطبيق أدوات الدراسة (بعد
إجراء التعديلات التي أسفرت عنها
المرحلة الثانية) على عينة قوامها ٢٣٨
طالباً يمثلون عينة الدراسة الأساسية
في مختلف الخصال وذلك للتحقق من
ثبات وصدق أدوات الدراسة وذلك على
النحو التالي :

١- التحقق من ثبات الأدوات:

تم استخدام كل من ثبات إعادة
الاختبار وثبات التجزئة النصفية (فردى
- زوجي) فضلاً عن معامل ألفا كرونباخ
للاتساق الداخلي حسب طبيعة المقياس
الذي يتم تقويم ثباته وذلك كما يلي :

(أ) ثبات استبيان الطلاب: استخدم أسلوب
إعادة الاختبار لتقوم ثبات استبيان

١ - التأكد من فهم الطلاب لعبارات
الاستبيان ومقاييس العوامل الشخصية
والاجتماعية المقدمة وذلك لتسجيل
التساؤلات التي تقدم أثناء جلسة التطبيق.
٢- تحديد الفترة الزمنية التي
يستغرقها تطبيق الأدوات كاملة،
وهل الأفضل تقديم الأدوات مجتمعة
في جلسة واحدة أم أكثر من جلسة،
وذلك بالنسبة للطلاب الذين يقودون
السيارات وسيتم تطبيق مقاييس
مجتمعة عليهم.

وانتهت هذه المرحلة إلى تحقق الهدفين
الأساسيين السابقين على النحو التالي:

أ- تبين فهم معظم الطلاب وبخاصة
طلاب الثانوى لعبارات الاستبيانات
المقدمة بها فيها استبيان الحوادث
ومقاييس العوامل الشخصية
والاجتماعية، بينما أثرت عدة
تساؤلات لدى طلاب الصف الثالث
متوسط عن عدة ألفاظ وعبارات لم تكن
مفهومة لهم تم تعديلها وإعادة صياغتها
لتناسب هذه المرحلة، كما تم حذف
بعض العبارات على النحو التالي :

- عبارة واحدة من استبيان الطلاب .

- أربع عبارات من مقاييس المخاطرة
والاندفاعية والاتجاهات نحو

الطلاب ، حيث أعيد التطبيق بعد مرور أسبوعين على التطبيق الأول على عينة قوامها ٤٠ طالبا موزعين بين طلاب المستويين المتوسط والثانوي. وتم حساب معامل الاتفاق بين النسب المئوية لإجابات المبحوثين في مرتى التطبيق لكل عبارة من عبارات الاستبيان الثلاثة والخمسين. وتم كذلك حساب معامل ارتباط سبيرمان بين إجابات المبحوثين في مرتى التطبيق وهو ما يوضحه الجدول التالي (٢) :

جدول (٢)

معاملات ثبات استبيان الطلاب مقدرة بمعامل ارتباط سبيرمان ونسب الاتفاق

معامل الثبات		رقم البند	معامل الثبات		رقم البند	معامل الثبات		رقم البند
نسب الاتفاق %	سبيرمان		نسب الاتفاق %	سبيرمان		نسب الاتفاق %	سبيرمان	
٨٩	٠,٧٨٦	٣٧	١٠٠	-	١٩	-	-	١
٨٨	٠,٦٤٣	٣٨	٩١	٠,٨٢٠	٢٠	٨٢	٠,٦٤٦	٢
٨٥	٠,٧٠٣	٣٩	٨٩	٠,٧٤٦	٢١	١٠٠	-	٣
٨٩	٠,٧٤٥	٤٠	٨٩	٠,٧٧٧	٢٢	١٠٠	-	٤
٥٦	٠,١٤٧	٤١	١٠٠	٠,٩٩٩	٢٣	١٠٠	-	٥
٥٦	٠,٥٥٤	٤٢	٩٥	٠,٤٧٣	٢٤	١٠٠	-	٦
٨٢	٠,٦٢٤	٤٣	٧٦	٠,٧٩٩	٢٥	١٠٠	-	٧
١٠٠	٠,٩٩٨	٤٤	٨٥	٠,٦٩٩	٢٦	٩٥	٠,٩٦٣	٨
٩٧	٠,٩٤٤	٤٥	٩٠	٠,٥٧٧	٢٧	٩٨	٠,٨٩١	٩
١٠٠	٠,٩٩٩	٤٦	٥٤	٠,٥١٤	٢٨	٩٢	٠,٨٣٨	١٠
٨٦	٠,٩٠٢	٤٧	٧٠	٠,٧١٠	٢٩	٩٧	٠,٩٩٢	١١
٧٦	٠,٩٣٤	٤٨	٨٤	٠,٦٥٣	٣٠	٩٨	٠,٨٥٤	١٢
١٠٠	٠,٩٩٩	٤١٩	٨٥	٠,٥٩٥	٣١	٨١	٠,١٠٧	١٣
٩٣	٠,٨٤٩	٥٠	٦٤	٠,٧٧٩	٣٢	٨٦	٠,٧٠١	١٤
٦٧	٠,٧٩٨	٥١	٩٢	٠,٨٢٧	٣٣	٧٦	٠,٤٩٤	١٥
٧٣	٠,٦٤٣	٥٢	٩٣	٠,٦٧٩	٣٤	٩٥	٠,٠٢٨	١٦
٥٥	٠,٥٢٦	٥٣	٧٥	٠,٢١١	٣٥	-	-	١٧
-	-	-	٨٥	٠,٦٧٨	٣٦	١٠٠	-	١٨

ب- ثبات مقاييس الخصائص الشخصية والاجتماعية: تم حساب ثبات مقاييس الخصائص الشخصية والاجتماعية بثلاثة أساليب من أساليب الثبات وهي إعادة الاختبار والقسمة النصفية ومعامل ألفا كرونباخ للاتساق الداخلي. وبالنسبة لإعادة الاختبار فقد تم إعادة التطبيق على عينة محدودة قوامها ٤٠ طالباً من طلاب المرحلتين المتوسطة والثانوية وبين الجدول التالي (٣) معاملات ثبات مقاييس العوامل الشخصية والاجتماعية.

ويلاحظ من الجدول السابق أن جميع نسب الاتفاق كانت مرتفعة، حيث تتراوح معظمها بين ٧٦% و ١٠٠% وكان أقلها انخفاضاً البنود أرقام ٤١، ٤٢، ٥٣ حيث تراوحت نسب اتفاقها بين ٥٥%، ٥٦%، أما بالنسبة لمعاملات ارتباط سبيرمان فقد كان معظمها مرضياً. وكان أقلها ثباتاً البنود أرقام ١٣، ١٦، ٣٥، ٤١. والبند الوحيد الذي كان معامل ثباته منخفضاً في حالتى الاتفاق وسبيرمان هو رقم ٤١، وإن كانت نسبة الاتفاق الخاصة به أفضل نسبياً من معامل سبيرمان.

جدول (٣)

معاملات ثبات مقاييس الخصائص الشخصية والاجتماعية

م	المقياس	التجزئة النصفية		إعادة الاختبار (ن = ٤٠)
		جوتمان	سبيرمان براون	
١	الدرجة الكلية للعدوان	٠,٧٧٣	٠,٧٨٢	٠,٦١٨
٢	الغضب	٠,٦٥٥	٠,٦٦٢	٠,٦٣٩
٣	العدوان اللفظي	٠,٣٣١	٠,٣٣٤	٠,٤٩٨
٤	العدوان البدني	٠,٧٠٩	٠,٦٧٤	٠,٦٠٧
٥	العداوة	٠,٦٢٢	٠,٦٦٣	٠,٧٠٤
٦	توكيد الذات	٠,٥٩٥	٠,٦٠٢	٠,٦٨٨
٧	الاندفاعية	٠,٣٣٧	٠,٣٤٤	٠,٥٤٠
٨	المخاطرة	٠,٧٧٨	٠,٧٨١	٠,٦١٣
٩	المجاراة	٠,٥٥٣	٠,٥٥٨	٠,٦٦١
١٠	المسؤولية الاجتماعية	٠,٧٤٤	٠,٧٤٦	٠,٧٩٤
١١	البحث عن الإثارة	٠,٦٠٢	٠,٦٠٣	٠,٦٩٣
١٢	الاتجاه نحو الحوادث	٠,٥٠٥	٠,٥٠١	٠,٥٠٥
١٣	التدليل (أ ب)	٠,٦٠٨	٠,٦٣٧	٠,٦٦١

تابع جدول (٢)

م	المقياس	التجزئة النصفية		إعادة الاختبار (ن = ٤٠)
		سبيرمان براون	جونمان	
١٤	الحماية الزائدة (أب)	٠,٥٦٤	٠,٥٦٤	٠,٦٩٦
١٥	القسوة (أب)	٠,٧٨٢	٠,٧٥٤	٠,٧١٨
١٦	التسامح (أب)	٠,٤٦٨	٠,٤٠٤	٠,٦٥٥
١٧	الحرمان (أب)	٠,٣٠٨	٠,٣٠٨	٠,٥١٠
١٨	التدليل (أم)	٠,٦٣٧	٠,٦٠٨	٠,٤٨٤
١٩	الحماية الزائدة (أم)	٠,٥٥٩	٠,٥٥٩	٠,٦٨٢
٢٠	القسوة (أم)	٠,٧٥٠	٠,٧١٩	٠,٧٤٨
٢١	التسامح (أم)	٠,٤٨٠	٠,٤٠٦	٠,٦٤٤
٢٢	الحرمان (أم)	٠,٣٦٠	٠,٣٦٠	٠,٥٣٠

٢- التحقق من صدق الأدوات:

تم استخدام كل من صدق المحكمين وشكلين من أشكال صدق التكوين Con-struct Validity هما الاتساق الداخلى والصدق العاملى، لتقويم صدق أدوات الدراسة وهى استبيان الطلاب ومقاييس العوامل الشخصية وأشارت النتائج إلى اتصاف هذه الأدوات بدرجات مناسبة من الصدق سواء فيما يتعلق بصدق المحكمين أو صدق التكوين بشكلية (لمزيد من التفصيل: انظر محمد التويجى وآخرون، ١٤٢٠ هـ).

٣- جمع البيانات:

تم تطبيق أدوات الدراسة وجمع بياناتها فى جلسات جمعية صغيرة هى

ويلاحظ من الجدول السابق ما يلى :

- أن غالبية معاملات ثبات مقاييس العوامل الشخصية والاجتماعية كانت مرضية فى حالات الثبات الثلاث.

- كانت معاملات الثبات الخاصة بإعادة الاختبار أفضل من مثيلتها الخاصة بالتجزئة النصفية ومعامل ألفا.

- كان أقل معاملات الثبات تلك الخاصة بمقاييس العدوان اللفظى والاندفاعية ومقياس الحرمان ضمن مقاييس أساليب المعاملة الوالدية سواء فى حالتى إدراك معاملة الأب أو الأم.

- كان هناك تقارب فى معاملات ثبات مقاييس المعاملة الوالدية الخمسة فى حالتى إدراك معاملة الأب والأم.

الوصول إليها إلى صدقه . فحوالي ٨,٨٥٪ من عينة الطلاب مجتمعة يقودون السيارات، منهم ٨٩٪ من طلاب المرحلة الثانوية في مقابل ٢,٨٢٪ من طلاب الصف الثالث متوسط . وقد بلغت نسبة الطلاب الذين ارتكبوا مخالفات مرورية ممن يقودون السيارات ٣٢,٥٪ . بينما بلغت نسبة الطلاب الذين ارتكبوا حوادث مرورية ٣,٤٨٪ . والدلالة المهمة لهذه النتائج أنه مع اتساع نطاق قيادة صغار السن للسيارات كان من المتوقع زيادة عدد الحوادث التي يقع فيها هؤلاء الصغار وما يترتب على ذلك من أضرار . وهو ما أكدته نتائج الدراسة الحالية بالفعل، حيث تعد قيادة صغار السن للسيارات ظاهرة مجتمعية موجودة ويشعر بها ويعيها مختلف الأفراد في المجتمع السعودي، وتتمثل مشكلة قيادة صغار السن في أن لديهم أساليب في القيادة تزيد من مخاطر تعرضهم لحوادث السيارات (Williams, 1998) . فهم يميلون إلى أسلوب القيادة الاستعراضية التي يستطيعون من خلالها إبراز تواجدهم الاجتماعي وإثبات الذات وتدعم لديهم كذلك الثقة الزائدة في بداية تعلمهم لبعض مهارات القيادة

عدد طلاب الفصل الدراسي في مدن الرياض وحائل وأبها . وقام بالتطبيق مجموعة من الباحثين (مرشدين طلابيين) أو المحاضرين بالجامعة في أقسام علم النفس والاجتماع بعد تدريبهم على الأدوات المستخدمة . وتم التطبيق تحت إشراف فريق البحث .

٤- التحليلات الإحصائية:

تم استخدام التحليلات الإحصائية الآتية:

(أ) التكرارات والنسب والمئوية

وختبار كا^٢ .

(ب) اختبار «ت» لدلالة الفروق بين

المجموعات .

(ج) تحليل التباين ذي التصنيف في

اتجاهين وثلاثة اتجاهات .

نتائج الدراسة ومناقشتها :

نعرض في هذا الجزء لأهم النتائج

التي أسفرت عنها التحليلات الإحصائية

التي أجريت والوقوف على معانيها

ودلالاتها لمعرفة صدق فروض

الدراسة وذلك كما يلي :

١- نتائج الفرض الأول وتفسيرها :

ينص هذا الفرض على أنه : « نتوقع

ارتفاع حجم ظاهرة قيادة صغار السن

للسيارات » وأشارت النتائج التي تم

والدلالة المهمة للنتائج السابقة أن نسبة ارتكاب الحوادث المرورية أعلى من مثيلتها الخاصة بالمخالفات، والمفترض نظرياً أن يحدث العكس. بمعنى أن تكون نسبة ارتكاب المخالفات هي الأعلى على أساس أن الحادث هي التي تنجم عن المخالفات وبالتالي فليس كل المخالفات يؤدي إلى حوادث، ولكن كل الحوادث تنجم عن المخالفات (في حالة العنصر البشري). فالإحصاءات المرورية التي تصدر عن الأمن العام تشير إلى أن عدد الحوادث المسجلة إلى إجمالي عدد المخالفات في السنوات الأخيرة تتراوح بين ٧٪، ١١٪ (الإدارة العامة للمرور، ١٤١٥، ١٤١٦، ١٤١٧، ١٤١٨، ١٤١٩). فما هي الأسباب المحتملة للنتائج التي كشفت عنها الدراسة الحالية؟ الإجابة أن أهم هذه الأسباب هو عدم ضبط المرور المخالفين لقواعد وأداب المرور لقلة عدد دوريات المرور بالنسبة لعدد السيارات التي تسير على الطرق في المملكة العربية السعودية عامة وفي مدن الرياض وأبها وحائل على وجه الخصوص. كذلك هناك عدد كبير من المخالفات التي ربما تؤدي إلى حوادث مرورية ولكن لا يعاقب القانون مرتكبها مباشرة مثل

الأساسية. هذا فضلاً عن أسلوب القيادة المستهترّة التي لا تبالي بارتكاب المخالفات المرورية والأسلوب الاندفاعي الذي يكون سبباً مباشراً للحوادث. فالموت الذي ينجم عن حوادث السيارات في الولايات المتحدة الأمريكية يمثل أكثر المشكلات الصحية التي تواجه الشباب في المدى العمري من ١٦ - ١٩ سنة مما يمثل ثلث كل حالات الوفاة التي تحدث لأفراد هذه المرحلة العمرية (Williams, 1998).

وفي المملكة تأخذ ظاهرة قيادة صغار السن شقين أساسيين: الأول يتمثل في الشباب الذين يقودون السيارات ويحملون رخص قيادة أو تصاريح مؤقتة ولديهم المهارات الأساسية للقيادة، ولكنهم يتسمون ببعض الأساليب الخطيرة التي تعرضهم لارتكاب المخالفات المرورية والوقوع في الحوادث. ويتمثل الشق الثاني في الشباب الذين يقودون السيارات ولا يحملون رخص قيادة أو تصاريح مؤقتة لأنهم ربما أقل في العمر من المجموعة الأولى، وبالتالي لم تتم لديهم بعض الاستعدادات الأساسية للقيادة وهذا هو مصدر الخطر بالنسبة لهذه المجموعة. وفي الحالتين تبرز خطورة قيادة صغار السن للسيارات.

الإشارة وكلاهما يمثل أخطاء بشرية. وهذا ما أشار إليه على الغامدى (١٤١٨هـ) في دراسته التحليلية لأسباب وآثار الحوادث المرورية. فخلال الثلاثين عامًا الماضية وقع أكثر من نصف حوادث المرور بسبب السرعة الزائدة وعدم احترام إشارات المرور. فعلى الرغم من أن حوادث المرو التي وقعت بسبب السرعة الزائدة زادت في الثمانينات عنها في السبعينيات إلا أنها سجلت انخفاضًا ملحوظًا في التسعينيات. ولكن هل هذا الانخفاض دليل كاف على انحسار مخالفة انتهاك السرعة القصوى المحددة على الطرق؟ ويجيب الباحث بالنفى، إذا يمكن أن يعزى ذلك إلى دخول مخالفات أخرى تتسبب في حوادث المرور منافسة لمخالفات السرعة الزائدة مثل قطع الإشارة. إذ أن اتساعًا ضخمًا حدث لمعظم المدن في المملكة خلال الثمانينيات عنه في السبعينيات. كما أن ذلك الانخفاض ربما يعزى إلى طريقة تسجيل الحوادث ودخول قطع الإشارة والتجاوز وغيرها كأسباب تسجل عند وقوع الحادث المرورى لم تكن موجودة من قبل.

وبالإضافة إلى ذلك هناك بعض أسباب الحوادث التي لم تلق عناية من

عدم الاحتفاظ بمسافة كافية بين السيارات التي يقودها الفرد والسيارة التي أمامه والوقوف المفاجئ وتغيير المسار والتجاوز بدون إشارة. الخ. وكذلك فإن عددا كبيرا من المخالفات لا يسجل لدى المرور لاعتبارات عديدة وبخاصة عندما يكون قائد السيارة من صغار السن.

٢- نتائج الفرض الثانى وتفسيرها:

ينص هذا الفرض على أنه: « يقع صغار السن من قائدى السيارات فى الحوادث المرورية بسبب نفس الأسباب الشائعة » وكشفت النتائج التى أمكن الوصول إليها عن صدق هذا الفرض، حيث كانت المخالفات المرورية عموما هى أكثر أسباب الحوادث من وجهة نظر رجال المرور، ثم الانتشغال أثناء القيادة، ثم التفحيط، وذكر الطلاب أن أهم المخالفات المسببة للحوادث هى السرعة الزائدة والانتشغال أثناء القيادة، بينما ذكر أولياء الأمور أن التعب والإرهاق والسرعة الزائدة هى أهم أسباب الحوادث.

وتتفق نتائج الدراسة الحالية مع الإحصاءات المرورية فى أن أهم سببين للحوادث هما السرعة الزائدة وقطع

المخالفة سواء كانت تجاوز السرعة أو تجاوز إشارة المرور أو غير ذلك مما لا يمثل السبب الأساسي للحدث.

٣- نتائج الفرض الثالث وتفسيرها:

ينص هذا الفرض على أنه: « توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين المخالفين لقواعد المرور وغير المخالفين في سمات الشخصية لصالح المخالفين ». وقد كشفت النتائج عن صدق هذا الفرض (انظر الجدول ٤).

الباحثين مثل التعب والإرهاق والتفحيط وشرب الكحوليات وتعاطي المخدرات والنوم أثناء القيادة وبعض المشكلات النفسية والاجتماعية التي ربما تواجه هؤلاء السائقين من صغار السن. والملح الأساسي لذلك هو ضرورة أن يعي العاملون بالمرور وبخاصة رجال الدوريات هذه الأسباب التي تقود في حد ذاتها إلى المخالفات المرورية ومن ثم ارتكاب الحوادث، وكل ما يستطيع عمله رجال الدوريات هو تسجيل

جدول (٤)

نتائج اختبار «ت» لدلالة الفروق بين مخالفى المرور (ن = ٨٣٧) وغير المخالفين

في متغيرات الشخصية* (١٦٠٩)

م	المتغيرات محل المقارنة	عينتا المقارنة	المتوسط	الانحراف المعياري	الخطأ المعياري للمتوسط	قيمة ت	دلالات
١	الغضب	١- مخالفون ٢- غير مخالفين	١٩,٢٢٣ ١٧,٥١١	٥,٦٩٣ ٥,٧٠٨	٠,١٩٧ ٠,١٤٢	٧,٠٨٩	٠,٠٠٠١
٢	العدوان اللفظي	١- مخالفون ٢- غير مخالفين	١٧,٣٧٩ ١٩,٤٧٠	٣,٧٧١ ٣,٥٢٤	٠,١٣٠ ٠,٠٨٨	٤,١٣٨	٠,٠٠٠١
٣	العدوان البدني	١- مخالفون ٢- غير مخالفين	٢٤,٣٧٦ ٢٣,٠٥٢	٦,٩٤٤ ٦,٦٥٢	٠,٢٤٠ ٠,١٦٦	٥,٩٦٤	٠,٠٠٠١
٤	العداوة	١- مخالفون ٢- غير مخالفين	٢١,٦٤٠ ٢٠,٧٧٨	٦,٠١٧ ٦,٢٥٥٧	٠,٢٠٨ ٠,١٥٦	٣,٢٧٦	٠,٠٠١
٥	السلوك العدواني (درجة كلية)	١- مخالفون ٢- غير مخالفين	٨٣,٠١٨ ٧٨,٠٨٠	١٧,٦٦٦ ١٧,٣٧٩	٠,٦١١ ٠,٤٣٣	٦,٦٢٩	٠,٠٠٠١
٦	توكيد الذات	١- مخالفون ٢- غير مخالفين	٣٤,٤٨١ ٣٤,٧٠٧	٤,٥٣١ ٤,٥٣٠	٠,١٥٧ ٠,١١٣	٠,٦٩٦	غير دالة
٧	الاندفاعية	١- مخالفون ٢- غير مخالفين	٢٣,٩٨٧ ٢٢,٤٢٨	٤,٤٤٥ ٤,٤١٢	٠,١٥٤ ٠,١١٠	٦,٦٧٨	٠,٠٠٠١

(*). د. ح = ٢٤٤٤

تابع جدول (٤)

م	المتغيرات محل المقارنة	عينتا المقارنة	المتوسط	الانحراف المعياري	الخطأ المعياري للمتوسط	قيمة ت	دلالة ت
٨	المخاطرة	١- مخالفون ٢- غير مخالفين	٣٢,٠٥٧ ٢٧,٤٦٢	٩,٦٨١ ٩,١٨٢	٠,٣٣٥ ٠,٢٢٩	٦,٦٧٨١ ١,٥٢٥	٠,٠٠٠١
٩	المجاعة	١- مخالفون ٢- غير مخالفين	٣٩,٤٣٤ ٣٩,٥٢٩	٦,٣٤٧ ٦,٢٤٤	٠,٢١٩ ٠,١٥٦	٠,٣٥٦-	غير دالة
١٠	المسئولية الاجتماعية	١- مخالفون ٢- غير مخالفين	٣٤,٩٥٥ ٣٩,٧٩٩	٧,٦٧٨ ٧,٧٩٠	٠,٢٦٥ ٠,١٩٤	٥,٥٨٤-	٠,٠٠٠١
١١	البحث عن الإثارة	١- مخالفون ٢- غير مخالفين	٣٦,٩١٣ ٣٥,٩٩٨	٦,٦١٣ ٦,٤٠٨	٠,٢٢٩ ٠,١٦٠	٣,٣١٥	٠,٠٠١
١٢	الاتجاهات نحو الحوادث	١- مخالفون ٢- غير مخالفين	٥١,٢٤٥ ٥٢,٠٠٣	٨,٥١٣ ٨,١٠٩	٠,٢٩٤ ٠,٢٠٢	٢,١٥٥-	٠,٠٣١
١٣	التدليل (الأب)	١- مخالفون ٢- غير مخالفين	١٢,٤٣٠ ١٢,٠٩٣	٣,٢٢٧ ٣,١٥٦	٠,١١٢ ٠,٠٧٩	٢,٤٩٠	٠,٠١٣
١٤	التدليل (الأم)	١- مخالفون ٢- غير مخالفين	١٠,٣٨٤ ٩,٧٠٩	٤,١٣٩ ٣,٩٣٤	٠,١٤٣ ٠,٠٩	٣,٩٥١	٠,٠٠٠١
١٥	الحماية الزائدة (الأم)	١- مخالفون ٢- غير مخالفين	١٨,١٤٣ ١٧,٩٢١	٥,٣٣٦ ٥,٠٧٠	٠,١٨٤ ٠,١٢٦	١,٠١٠	غير دالة
١٦	الحماية الزائدة (الأب)	١- مخالفون ٢- غير مخالفين	١٧,٥٧٦ ١٧,٤٤١	٥,٢٢٢ ٥,٠٧٢	٠,١٨١ ٠,١٢٦	٠,٦٩١	غير دالة
١٧	القسوة (الأم)	١- مخالفون ٢- غير مخالفين	١٢,١٧٦ ١١,٦١٩	٤,٩٤٠ ٤,٧٩٨	٠,١٧١ ٠,١٢٠	٢,٦٩٥	٠,٠٠٧
١٨	القسوة (الأب)	١- مخالفون ٢- غير مخالفين	١١,١٥٤ ١٠,٦٤٥	٤,٥٠٨ ٤,٢٦٨	٠,١٥٦ ٠,١٠٦	٢,٧٤٥	٠,٠٠٦
١٩	التسامح (الأب)	١- مخالفون ٢- غير مخالفين	١٠,١٧٢ ١٠,١٥٩	٢,٧٨٩ ٢,٧٢٥	٠,٠٩٦ ٠,٠٦٨	٠,١١١	غير دالة
٢٠	التسامح (الأم)	١- مخالفون ٢- غير مخالفين	١٠,٣٩١ ١٠,٢٧٥	٢,٨٦٤ ٢,٧٦١	٠,٠٩٩ ٠,٠٦٩	٠,٩٧٣	غير دالة
٢١	الحرمان (الأب)	١- مخالفون ٢- غير مخالفين	١٥,٧٣٠ ١٥,٣٦٩	٤,٣٨٣ ٤,١٨٩	٠,١٥٢ ٠,١٠٤	١,٩٩٣	٠,٠٤٦
٢٢	الحرمان (الأم)	١- مخالفون ٢- غير مخالفين	١٥,٠٣٤ ١٤,٨٨٤	٤,٢٢٨ ٣,٩٤٠	٠,١٤٦ ٠,٠٩٨	٠,٨٦٦	غير دالة

الأخيرة (غير المرتكبين للمخالفات) فقد تميزت بسمة المسؤولية الاجتماعية.

وتتفق نتائج الدراسة الحالية مع نتائج بعض الدراسات السابقة مثل دراسة بيمش ومافيتي (عبد الله النافع وخالد السيف، ١٤٠٨ هـ، ص ٧٦ - ٧٧) التي أكدت نتائجها أن مرتكبي المخالفات المرورية هم وأباؤهم لديهم مستوى متدن من المسؤولية.

٤- نتائج الفرض الرابع وتفسيرها:

ينص هذا الفرض على أنه : « توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين مرتكبي المخالفات المرورية وغير المرتكبين للمخالفات في أساليب المعاملة الوالدية التي يستخدمها الآباء معهم ». وقد كشفت النتائج عن صدق هذا الفرض (انظر الجدول ٤) حيث تبين أن هناك بعض أساليب المعاملة الوالدية المميزة لمرتكبي المخالفات المرورية. ف لدى عينة الطلاب الكلية كانت هناك فروق دالة إحصائية بين مرتكبي المخالفات وغير المرتكبين للمخالفات في بعض أساليب المعاملة لصالح مرتكبي المخالفات وهي التدليل من قبل كل من الأب والأم والقسوة من قبل كل من الأب والأم والحرمان من قبل الأب.

ف لدى عينة الطلاب الكلية كانت هناك فروق دالة إحصائية بين مرتكبي المخالفات المرورية وغير المرتكبين للمخالفات في كل من الغضب والعدوان اللفظي والعدوان البدني والعداوة والدرجة الكلية للسلوك العدواني والاندفاعية والمخاطرة والبحث عن الإثارة ولدى طلاب المرحلة المتوسطة كانت الفروق بين المجموعتين في كل من الغضب والعدوان البدني والعداوة والدرجة الكلية للسلوك العدواني والاندفاعية والمخاطرة والبحث عن الإثارة. أما لدى طلاب المرحلة الثانوية فكانت الفروق بين المجموعتين في كل من الغضب والعدوان اللفظي والعدوان البدني والعداوة والدرجة الكلية للسلوك العدواني والاندفاعية والمخاطرة والبحث عن الإثارة. وقد كانت الفروق متماثلة إلى حد كبير لدى العينات الثلاث وكانت مميزة لمرتكبي المخالفات المرورية. والمتغير الوحيد الذي لم تصل الفروق فيه إلى مستوى الدلالة الإحصائية لدى عينة المرحلة المتوسطة هو العدوان اللفظي.

هذا عن السمات التي ميزت مرتكبي المخالفات المرورية مقارنة بغير المرتكبين للمخالفات. أما المجموعة

والمدى طلاب المرحلة المتوسطة كانت الفروق بين المجموعتين في التدليل من قبل الأم والحماية الزائدة من قبل الأب والحرمان من قبل كل من الأب والأم. أما لدى طلاب المرحلة الثانوية فكانت الفروق بين المجموعتين في كل من التدليل من قبل الأب والقسوة من قبل الأم فقط.

وكانت أهم أساليب المعاملة الوالدية المميزة لمرتكبي المخالفات المرورية التدليل والقسوة والحماية الزائدة والحرمان. والملاحظ على هذه الأساليب أنها متناقضة فيما بينها. فالتدليل والحماية الزائدة يقابل القسوة والحرمان. وهذا في حد ذاته خلل في

(٥) نتائج الفرض الخامس وتفسيرها:

ينص هذا الفرض على أنه: « توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين مرتكبي الحوادث المرورية وغير المرتكبين للحوادث في متغيرات الشخصية لصالح مرتكبي الحوادث ». وقد كشفت النتائج عن صدق هذا الفرض (انظر جدول ٥).

وكانت أهم أساليب المعاملة الوالدية المميزة لمرتكبي المخالفات المرورية التدليل والقسوة والحماية الزائدة والحرمان. والملاحظ على هذه الأساليب أنها متناقضة فيما بينها. فالتدليل والحماية الزائدة يقابل القسوة والحرمان. وهذا في حد ذاته خلل في

جدول (٥)

نتائج اختبار «ت» لدلالة الفروق بين مرتكبي الحوادث (ن = ١٢٤٤) وغير المرتكبين للحوادث (١١٧٥)* في متغيرات الشخصية لدى عينة الدراسة

م	المتغيرات محل المقارنة	عينة المقارنة	المتوسط	الانحراف المعياري	الخطأ المعياري للمتوسط	قيمة ت	دلالة ت
١	الغضب	١- مرتكبي الحوادث ٢- غير مرتكبي الحوادث	١٨,٨٦١ ١٧,٣٤٢	١٨,٨٦١ ١٧,٣٤٢	٥,٧١٤ ٥,٧٠٠	٦,٥٤٢	٠,٠٠٠١
٢	العدوان اللفظي	١- مرتكبي الحوادث ٢- غير مرتكبي الحوادث	١٧,٢٧٧ ١٦,٦١٣	١٧,٢٧٧ ١٦,٦١٣	٣,٧٥٧ ٣,٤٢٠	٤,٥٤٦	٠,٠٠٠١
٣	العدوان البدني	١- مرتكبي الحوادث ٢- غير مرتكبي الحوادث	٢٤,٢٢٦ ٢٢,٩٢٥	٢٤,٢٢٦ ٢٢,٩٢٥	٦,٩١٠ ٦,٦٧١	٤,٨٥١	٠,٠٠٠١
٤	العداوة	١- مرتكبي الحوادث ٢- غير مرتكبي الحوادث	٢١,٦٦٦ ٢٠,٤١٧	٦,٠٣٢ ٦,٢٧٧	٠,١٧١ ٠,١٨٣	٤,٩٨٩	٠,٠٠٠١

(*). د. ح = ٢٤١٧

تابع جدول (٥)

م	المتغيرات محل المقارنة	عينتا المقارنة	المتوسط	الانحراف المعياري	الخطأ المعياري للمتوسط	قيمة ت	دلالة ت
٥	السلوك العدواني (الدرجة الكلية)	١- مرتكبو الحوادث ٢- غير مرتكبي الحوادث	٨٢,٠٧٠ ٧٧,٢٩٧	١٧,٥٩٨ ١٧,٣٨٨	٠,٤٩٩ ٠,٥٠٧	٦,٧٠٦	٠,٠٠٠١
٦	توكيد الذات	١- مرتكبو الحوادث ٢- غير مرتكبي الحوادث	٣٤,٧٨٣ ٣٤,٧٠٦	٤,٥٢٤ ٤,٥٥٦	٠,١٢٨ ٠,١٣٢	٠,٤١٩	غير دالة
٧	الاندفاعية	١- مرتكبو الحوادث ٢- غير مرتكبي الحوادث	٢٣,٢٦٥ ٢٢,٤٩٣	٤,٣٧٠ ٤,٤٥٦	٠,١٢٤ ٠,١٣٠	٤,٣٠٤	٠,٠٠٠١
٨	المخاطرة	١- مرتكبو الحوادث ٢- غير مرتكبي الحوادث	٣٠,٥٥٦ ٢٧,٤٨٧	٩,٥٤٠ ٩,٤٥٣	٠,٢٧١ ٠,٢٧٦	٧,٩٤٢	٠,٠٠٠١
٩	المجاعة	١- مرتكبو الحوادث ٢- غير مرتكبي الحوادث	٣٩,٧٢٧ ٣٩,٣٠٠	٦,١١٩ ٦,٤٩٠	٠,١٧٤ ٠,١٨٩	١,٦٦٦	غير دالة
١٠	المسئولية الاجتماعية	١- مرتكبو الحوادث ٢- غير مرتكبي الحوادث	٣٥,٤٦٥ ٣٦,٨٠٥	٧,٦٠٩ ٧,٨٩٨	٠,٢١٦ ٠,٢٣٠	٤,٢٥١-	٠,٠٠٠١
١١	البحث عن الإثارة	١- مرتكبو الحوادث ٢- غير مرتكبي الحوادث	٣٦,٦٥١ ٣٥,٨٨٤	٦,٤٦٠ ٦,٥٥٧	٠,١٨٣ ٠,١٩١	٢,٨٩٧	٠,٠٠٠٤
١٢	الاتجاهات نحو الحوادث	١- مرتكبو الحوادث ٢- غير مرتكبي الحوادث	٥١,٧٩٧ ٥١,٥٩٥	٨,١٨٢ ٨,٣٣٥	٠,٢٣٢ ٠,٢٤٣	٠,٦٠١	غير دالة
١٣	التدليل (الأب)	١- مرتكبو الحوادث ٢- غير مرتكبي الحوادث	١٢,٤٦٥ ١١,٩٨٦	٣,٢٥٠ ٣,١١١	٠,٠٩٢ ٠,٠١٩٢	٣,٦٩٣	٠,٠٠٠١
١٤	التدليل (الأم)	١- مرتكبو الحوادث ٢- غير مرتكبي الحوادث	١٠,٢٠٣ ٩,٦٨١	٤,٠٤٠ ٣,٩٦٦	٠,١١٥ ٠,١١٦	٣,٢٠٣	٠,٠٠٠١
١٥	الحماية الزائدة (الأم)	١- مرتكبو الحوادث ٢- غير مرتكبي الحوادث	١٨,١٩٨ ١٤,٨٤٧	٥,١٤١ ٥,٢٣٩	٠,١٤٦ ٠,١٥٣	١,٦٦٢	غير دالة
١٦	الحماية الزائدة (الأب)	١- مرتكبو الحوادث ٢- غير مرتكبي الحوادث	١٧,٥٦٦ ١٧,٤٥٤	٥,٠٣٣ ٥,١٩٢	٠,١٤٣ ٠,١٥٢	٠,٥٤٠	٠,٥٨٩
١٧	القسوة (الأب)	١- مرتكبو الحوادث ٢- غير مرتكبي الحوادث	١٢,١١٢ ١١,٤٤٢	٤,٩٤٧ ٤,٧٣٤	٠,١٤٠ ٠,١٣٨	٣,٤٠٤	٠,٠٠٠١
١٨	القسوة (الأم)	١- مرتكبو الحوادث ٢- غير مرتكبي الحوادث	١٠,٩٧٨ ١٠,٥٧٩	٤,٣٥١ ٤,٣٣١	٠,١٢٣ ٠,١٢٦	٢,٢٥٨	٠,٠٢٤
١٩	التسامح (الأب)	١- مرتكبو الحوادث ٢- غير مرتكبي الحوادث	١٠,٢٠٨ ١٠,١٤٢	٢,٧٤٦ ٢,٧٥٤	٠,٠٧٨ ٠,٠٨٠	٠,٥٩١	غير دالة

تابع جدول (٥)

م	المتغيرات محل المقارنة	عينة المقارنة	المتوسط	الانحراف المعياري	الخط المعياري للمتوسط	قيمة ت	دلالات
٢٠	التسامح (الأم) ١- مرتكبي الحوادث ٢- غير مرتكبي الحوادث	١٠,٤٨٠ ١٠,١٧٢	٢,٧٧٢ ٢,٨٢٣	٠,٧٩ ٠,٨٢	٢,٧٠٧	٠,٠٠٧	
٢١	الحرمان (الأب) ١- مرتكبي الحوادث ٢- غير مرتكبي الحوادث	١٥,٦٦٦ ١٥,٢٩٣	٤,١٤٢ ٤,٣٢٩	٠,١١٧ ٠,١٢٦	٢,١٦٩	٠,٠٣٠	
٢٢	الحرمان (الأم) ١- مرتكبي الحوادث ٢- غير مرتكبي الحوادث	١٥,١٢٩ ١٤,٧٢٥	٤,٠٣٨ ٣,٩٩٦	٠,١١٥ ٠,١١٧	٢,٤٧٤	٠,٠١٣	

ويلاحظ مما سبق أن هناك مجموعة من متغيرات الشخصية تميز بين مرتكبي الحوادث وغير المرتكبين سواء لدى طلاب المرحلة المتوسطة أو طلاب المرحلة الثانوية مما يضيف نوعاً من العمومية على تلك النتائج ويجعلها تتفق مع تراث الدراسات السابقة. فالفرق في السلوك العدواني عموماً أو أبعاده النوعية تتفق مع نتائج دراسات وأيتلوك وهوير وغيرهما (عبد الله النافع والخالد السيف، ١٤٠٨ هـ، ص ٦٧) كما أن الفرق في الاندفاعية والبحث عن الإثارة والمخاطرة تتفق مع نتائج دراسة ماثيوس وزملائه (Ma-thews et al., 1991).

هذا عن السمات التي ميزت مرتكبي الحوادث المرورية مقارنة بغير المرتكبين للحوادث. أما المجموعة

فقد عينة الطلاب الكلية كانت هناك فروق دالة إحصائية بين مرتكبي الحوادث المرورية وغير المرتكبين للحوادث في كل من الغضب والعدوان اللفظي والعدوان البدني والعداوة والدرجة الكلية للسلوك العدواني والاندفاعية والمخاطرة والبحث عن الإثارة. ولدى طلاب المرحلة المتوسطة كانت الفروق بين المجموعتين في كل من الغضب والعدوان اللفظي والعدوان البدني والعداوة والدرجة الكلية للسلوك العدواني والاندفاعية والمخاطرة والبحث عن الإثارة. ولدى طلاب المرحلة الثانوية فكانت الفروق بين العينتين في كل من الغضب والعدوان اللفظي والعدوان البدني والعداوة والدرجة الكلية للسلوك العدواني والاندفاعية والمخاطرة والبحث عن الإثارة.

الأسرة والمدرسة والسلطة عموماً. كما أن هناك شريحة كبيرة من الأسر السعودية تشجع هذا الاتجاه وتدعمه سواء بالسماح لأبنائها بممارسة القيادة باستخدام سيارة العائلة أو بشراء سيارة خاصة لهم وهم لا زالوا في سن مبكرة (عبد الرحمن عسيري، ١٤١٨ هـ).

وتتسق النتائج الخاصة بالمقارنة بين مرتكبي المخالفات المرورية وغير المرتكبين للمخالفات إلى درجة كبيرة مع مثيلتها التي عرضنا لها والخاصة بالمقارنة بين المرتكبين للحوادث وغير المرتكبين لها من حيث اتجاه الفروق ودلالاتها (انظر الجدول (٢) بالملحق).

٤- نتائج الفرض السادس وتفسيرها:

ينص هذا الفرض على أنه: « توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين مرتكبي الحوادث المرورية وغير المرتكبين للحوادث في أساليب المعاملة الوالدية التي يستخدمها الآباء معهم ». وقد كشفت النتائج عن صدق هذا الفرض (انظر جدول رقم ٥ السابق)، حيث تبين أن هناك بعض أساليب المعاملة الوالدية المميزة لمرتكبي الحوادث المرورية. فلدَى عينة الطلاب الكلية كانت هناك فروق دالة إحصائية بين

الأخيرة (غير مرتكبي الحوادث) فقد تميزت بالمسئولية الاجتماعية وهي نتيجة تتفق مع التوقع في هذا الجانب. وتتفق في الوقت ذاته مع نتائج بعض الدراسات الأخرى التي عرضها دونوفان وزملائه (Donovan et al., 1983).

فمن الطبيعي أن الطلاب غير مرتكبي الحوادث المرورية لديهم وعي مدرك بمسئوليتهم الاجتماعية نحو مجتمعهم وممتلكاتهم، ومن ثم فإنهم يحرصون على عدم مخالفة القواعد والقوانين المرورية ويلتزمون بكافة التعليمات مما يجعلهم أقل تعرضاً من غيرهم للحوادث المرورية مقارنة بأقرانهم من الطلاب الآخرين الذين تتخفص لديهم المسئولية الاجتماعية.

وهذه النتيجة توحى (كما يذهب عسيري) إلى أن هناك مشكلة حقيقية سواء في الوضع الاجتماعي للأسر السعودية أو للمراقبة المرورية في مدن السعودية. وصغار السن لا يشعرون بمسئولية في هذه السن المبكرة لا من حيث المحافظة على السيارة لكونهم لا يهتمون بقيمتها المالية. كما أنهم لا يشعرون أيضاً بالخوف من النظام لأن المراهق في هذه السن يتصف بالتمرد والثورة ضد

الحوادث المرورية وغير المرتكبين للحوادث في بعض المتغيرات الاجتماعية لصالح مرتكبي الحوادث». ولاختبار هذا الفرض تم إجراء اختبار كاي^٢ لدلالة الفروق بين المجموعات على أساس محوري الحوادث المرورية والمتغيرات الاجتماعية. وقد كشفت النتائج عن صدق هذا الفرض سواء لدى طلاب الثالث متوسط أو طلاب المرحلة الثانوية. فقد كشفت النتائج عن وجود مجموعة من الخصائص الاجتماعية المميزة لمرتكبي الحوادث المرورية وهي العمر والمرحلة الدراسية، حيث تبين أن طلاب المرحلة الثانوية هم الأكثر ارتكابا للحوادث، والتقدير الدراسي، حيث كان أغلب مرتكبي الحوادث من الحاصلين على تقديري مقبول وجيد ومن الراسبين وكان أغلب آباء هؤلاء الطلاب من الأميين والمتعلمين تعليما جامعيا وفوق الجامعي. وممن يعيشون مع أحد الوالدين أو بعيدا عنهما ويغيب أباهم عن المنزل كثيرا. وكانت أهم أساليب المعاملة الوالدية التي يستخدمها الوالدان مع أبنائهم من مرتكبي الحوادث المرورية الحماية الزائدة والتفرقة بين الأبناء في المعاملة

مرتكبي الحوادث المرورية وغير المرتكبين للحوادث في بعض أساليب المعاملة الوالدية لصالح مرتكبي الحوادث وهو التدليل من قبل الأب والأم. ولدى طلاب المرحلة المتوسطة كانت الفروق بين المجموعتين في التدليل من قبل كل من الأب والأم والقسوة.

وتتحدد أهم أساليب المعاملة الوالدية المميزة لمرتكبي الحوادث المرورية (في ضوء معاملة الأب والأم معا) في التدليل والقسوة والحرمان، واتسمت معاملة الأم بالتسامح والحماية الزائدة. وينطبق نفس الاستخلاص السابق الخاص بتناقض أساليب المعاملة الوالدية لمرتكبي المخالفات المرورية على مرتكبي الحوادث المرورية. فقطعا هناك عدد كبير من مرتكبي الحوادث سبق له ارتكاب مخالفات ومن ثم هناك تباين مشترك فيما بين المجموعتين. هذا فضلا عن تميز معاملة الأم بأسلوبين لم يظهرهما لدى مرتكبي المخالفات المرورية مما يضيف دلالة على هذه النتائج.

(٥) نتائج الفرض السابع وتفسيرها:

ينص هذا الفرض على أنه: «توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين مرتكبي

السابقة (عبد الله النافع وخالد السيف، ١٤٠٨ هـ؛ عبد الجليل السيف وآخرون، ١٤١١ هـ؛ Gregerson, 1994).

ويوجد اتفاق بين نتائج الدراسة الحالية والدراسات السابقة وبخاصة فيما يتعلق باقتران التعليم بالحوادث. ففي إطار الدراسة الحالية كان الطلاب الحاصلون على تقديري مقبول وجيد وكذلك الطلاب الراسبون أكثر ارتكابا للحوادث المرورية، بينما أشارت نتائج الدراسات السابقة إلى أن السائقين من الذكور والإناث مرتكبي الحوادث المرورية كان إنجازهم وتحصيلهم الدراسي كان أقل من المتوسط مقارنة بأقرانهم الآخرين (Murray, 1997).

وبوجه عام تدعم نتائج الدراسة الحالية صدق الفرض العام للدراسة بما يشمله من فروض نوعية تدعم أهمية ودلالة مجموعة من المتغيرات الشخصية والاجتماعية لمنتهمى القوانين المرورية من صغار السن مرتكبي المخالفات والحوادث المرورية.

ومن ثم فإن هذه النتائج تدعم نتائج العديد من الدراسات السابقة في أن العنصر البشرى مسئول عن أكثر من ٨٠٪ من التباين الخاص بأسباب

والتدليل. كما أن أغلب هؤلاء الطلاب من مرتكبي الحوادث المرورية سبق لهم الإصابة بأمراض جسمية، وكانت نسبة من أصيب ببعض هذه الأمراض من مرتكبي الحوادث المرورية أعلى نسبيا من مثيلتها لدى غير المرتكبين للحوادث. وأغلب هؤلاء الطلاب توجد لديهم رخصة أو تصريح مؤقت للقيادة ولديهم سيارة خاصة بهم ولا يحرصون على صيانة السيارة ولا يستخدمون حزام الأمان ويقودون السيارة بصحبة زملائهم وينشغلون بأشياء مختلفة أثناء القيادة مثل الحديث والضحك والاستماع إلى الكاسيت، وسبق أغلبهم أن سأله رجال المرور عن رخصة القيادة، وأغلبهم ارتكب ثلاث مخالفات أو أكثر في العام السابق للبحث. ورغم ضبط المرور للبعض من المخالفين فإنه في الغالب لم يترتب شيء على ذلك.

وكل ذلك متغيرات اجتماعية شديدة الأهمية في التسبب في الحوادث وانتهاكات المرور وبخاصة منظومة استخدام حزام الأمان والانشغال والعبث أثناء القيادة مع الأقران وتهاون المرور مع هؤلاء السائقين صغار السن. وتتفق هذه النتائج في بعض جوانبها مع نتائج بعض الدراسات

(ب) الاتصال المستمر والفعال بين المدرسة وأولياء الأمور لإقناعهم بخطورة قيادة أبنائهم الصغار عن طريق الدعوة للقاءات تخصص لهذا الغرض.

(ج) عقد ندوات في المدارس يحضرها العاملون في المرور من أجل توضيح أهمية تعلم القيادة في المدارس المخصصة لذلك، وعدم الشروع في القيادة قبل السن القانونية والآثار السلبية التي تترتب على عدم الالتزام بذلك.

(د) نظرا لأنه تبين أن الخصائص الشخصية ترتبط بحوادث السيارات أو يمكن أن تنبئ بها. فإنه لا بد من الأخذ بنظام الاختبارات النفسية عند استخراج رخص القيادة مثلما هو الأمر في الدول الغربية.

(هـ) إعادة النظر في دوريات المرور لتتمكن من أداء دورها المسئول والمؤثر في الحد من الحوادث وذلك بزيادة الجرعة الثقافية لرجال المرور للتعامل مع كافة أنواع الحوادث والمخالفات المرورية المتنوعة، إضافة إلى حسن معاملة سائقي المركبات والذين يمثلون جنسيات مختلفة (حسن الأحمدى وآخرون، ١٤١٨ هـ).

(و) أن تقوم الدوريات بمتابعة ميدانية لسير السيارات ورصد

الحوادث المرورية، وأن مشكلة الحوادث في المملكة ترتبط عموما بسلوكيات وتصرفات خاطئة تصدر من السائق صغير السن على وجه الخصوص.

التوصيات والمقترحات:

بناء على نتائج الدراسة الحالية أمكن اقتراح برنامج عام لمواجهة الحوادث المرورية لصغار السن له ثلاثة محاور أساسية: عقابية ووقائية وإرشادية وذلك على النحو التالي:

١- الجانب العقابي:

هناك أساليب عديدة للعقاب يمكن استخدامها للتخلص من كافة أشكال السلوك الخاطئ الذي يتسبب في الوقوع في الحوادث، وهي مرتبطة بالقواعد والنظم المرورية وكيفية تفعيلها بما يحقق الهدف المنشود.

٢- الجانب الوقائي:

تمثلت أهم التوصيات في هذا الجانب على النحو التالي:

(أ) تخصيص جزء من مادة النشاط للتعريف بأسس القيادة السلمية ومتطلباتها ومخاطر القيادة قبل سن معينة ومترتبات ذلك. أو استحداث مادة تخصص للسلامة المرورية ضمن مناهج التعليم المتوسط والثانوي.

عن أنظمة المرور وأنواع المخالفات المرورية وأسباب الحوادث المرورية ونتائجها، وتوزيع هذه النشرات على المدارس والكليات والجامعات من أجل زيادة الوعي والثقافة المرورية، بل يمكن التفكير في عمل دورات قصيرة أو وضع نظام للسلامة المرورية بوصفه أحد متطلبات التخرج من الجامعة.

٢ - تغيير وجهة الاتجاه السلبية للطلاب نحو الالتزام بضوابط المرور وقواعده إلى وجهة إيجابية وبخاصة لدى الطلاب الذين يتسمون بالمخالفة Anticonformity.

٣ - تغيير وجهة اتجاه الطلاب نحو العديد من السلوكيات الخطرة والخاطئة (مثل التفحيط والتطعيس) إلى وجهة سلبية. وفي هاتين الحالتين من حالات تغيير الاتجاهات يبرز دور جماعات الأقران على وجه الخصوص.

(ب) التوعية المرورية المنظمة في وسائل الإعلام عن طريق برامج خاصة لهذه الفئة العمرية تختلف رسالتها عن الرسالة التي تقدم للناس عامة، على أن يتم فيها ما يلي:

١ - التعريف بقواعد المرور وربطها بالمبررات المنطقية التي تخاطب عقلية

التجاوزات التي تحدث مع السائقين الصغار وتحذيرهم عليها بحيث يلاحظون تهور البعض واندفاعه، وتشتت انتباهه أثناء القيادة لأي من الأسباب.

(ز) أن تتضمن مناهج التعليم الخاص بالآباء والأمهات غير المتعلمين مادة تتعلق بتربية الأبناء تربية إسلامية تشمل كافة الجوانب الإيجابية للتنشئة السليمة (محمد الحربي، ١٩٩٨) والتذكير بالقيم الأخلاقية التي تحض على التسامح والتعاطف والتعاون والرفقة واحترام الآخرين وعدم الاعتداء عليهم. . إلخ حتى تصل هذه القيم إلى الأبناء ويتمثلونها مبكراً.

٣ - الجانب الإرشادي والعلاجي:

تتمثل عناصر الجانب الإرشادي والعلاجي فيما يلي:

(أ) نظراً لأن جمهور الطلاب يمثل أكبر قطاع من الشباب في المجتمع سواء طلاب الجامعات أو المدارس المتوسطة والثانوية فإنه يمكن التوجه إليهم ببعض البرامج الخاصة بتغيير الاتجاهات على النحو التالي:

١ - الاهتمام بالتوعية المرورية المنظمة في المدارس والجامعات عن طريق إصدار نشرات مرورية تعريفية

حياتهم و حياة الآخرين كضرورة صيانة السيارة وحسن استخدامها والتقيد بالسرعة المحددة واستخدام أحزمة الأمان (المرجع السابق).

(ج) العمل على تطوير الأسلوب الراهن لجمع المعلومات عن حوادث المرور وحفظها والاستفادة منها، ونحن على عتبة القرن الحادى والعشرين لابد وأن يتم التخلص من الملف اليدوى والأرشفيف.

المتلقى بحيث يؤمن بأهمية الالتزام بتلك القواعد حفاظا على حياته وحياة من معه فى المركبة أو حياة من يستخدم الطريق من راكبين أو مشاة (كافية رمضان، ١٩٨٨).

٢ - التعريف بالقوانين التى تحكم المرور بما فى ذلك قوانين الردع والعقاب، على أن يتضح للجمهور أن العقاب ينال المخطئ أيا ما كان.

٣ - تعريف السائقين بشروط الأمن والسلامة لكى يتمكنوا من الحفاظ على

قائمة المراجع

أولا- المراجع العربية:

- ١- أحمد عزت راجح (١٩٦١). علم النفس الصناعى، الطبعة الأولى، القاهرة : مؤسسات المطبوعات الحديثة.
- ٢- أنور عبد الغفار (١٩٩٠). أثر إدمان الآباء على المسئولية الاجتماعية ووجهة الضبط للأبناء، مجلة كلية التربية بالنصرة، العدد ٤، ٣١٥/٣٤٠.
- ٣- الإدارة العامة للمرور (١٤١٥هـ). التقرير الإحصائى السنوى لعام ١٤١٥هـ، الرياض.
- ٤- الإدارة العامة للمرور (١٤١٦هـ). التقرير الإحصائى السنوى لعام ١٤١٦هـ، الرياض.
- ٥- الإدارة العامة للمرور (١٤١٧هـ). التقرير الإحصائى السنوى لعام ١٤١٧هـ، الرياض.
- ٦- الإدارة العامة للمرور (١٤١٨هـ). التقرير الإحصائى السنوى لعام ١٤١٨هـ، الرياض.
- ٧- الإدارة العامة للمرور (١٤١٩هـ). التقرير الإحصائى السنوى لعام ١٤١٩هـ، الرياض.
- ٨- جمال عبد العال (١٤١٨هـ). نحو استراتيجية وطنية لتقليل الحوادث المرورية المؤتمر الوطنى الأول للسلامة المرورية، ص ص ٧١ - ٩١.
- ٩- خالد السيف وحمود البدر وساعد الحارثى وزكريا الشريبنى (١٤١٦هـ ٣). تقييم برامج التوعية المرورية خلال الأسابيع المرورية، الرياض : مدينة الملك عبد العزيز للعلوم والتقنية.

- ١٠- خالد السيف وعبد الله الحمدان وعبد الجليل السيف وإبراهيم الشافعى (١٤١٣هـ"ب"). برامج تعليم سلامة المرور فى كليات التربية- الجزء الأول، سلوك القيادة ومفهوم السلامة، الرياض : مدينة الملك عبد العزيز للعلوم والتقنية.
- ١١- سعد الزهرانى (١٤١٩هـ). إعداده مقياس المخاطرة. بحث غير منشور، كلية العلوم الاجتماعية بجامعة الإمام محمد بن سعود الإسلامية بالرياض.
- ١٢- صالح العرينى (١٤١٥هـ). أساليب المعاملة الوالدية، بحث مقدم لاستكمال متطلبات الحصول على درجة الماجستير فى الإرشاد الطلابى، كلية العلوم الاجتماعية، جامعة الإمام محمد بن سعود الإسلامية بالرياض. (غير منشور).
- ١٣- طريف شوقى (١٩٨٨). أبعاد السلوك التوكيدى وعلاقتها ببعض المتغيرات النفسية والاجتماعية، رسالة دكتوراه مقدمة لكلية الآداب جامعة القاهرة غير منشورة.
- ١٤- عباس عوض (١٩٨٣). حوادث العمل فى ضوء علم النفس، القاهرة : دار المعارف بمصر.
- ١٥- عبد الجليل السيف، وزكريا الشربينى ونبيل ملا (١٤١١هـ). بحث دراسة أسباب ارتفاع نسبة إصابات حوادث المرور فى كل من منطقة مكة المكرمة والمنطقة الشرقية ووسائل تلافيها، الرياض : الإدارة العامة لبرامج المنح فى مدينة الملك عبد العزيز للعلوم والتقنية.
- ١٦- عبد الحليم السيد (١٩٨٠). الأسرة وإبداع الأبناء، القاهرة : دار المعارف.
- ١٧- عبد الرحمن العسبرى (١٤١٨ هـ). الجوانب الاجتماعية للمخالفات المرورية : دراسة تطبيقية على الطلبة الجامعيين. المؤتمر الوطنى الأول للسلامة المرورية، الرياض.
- ١٨- عبد اللطيف خليفة (١٩٩٤). تقدير كل من المكانة الاجتماعية والاقتصادية للمهن لدى عينة من أفراد المجتمع المصرى، مجلة علم النفس، ٣١، ص ص ١٥٣ - ١٨٠.
- ١٩- عبد الله النافه وخالد السيف (١٤٠٨هـ). تحليل الخصائص النفسية والاجتماعية المتعلقة بسلوك قيادة السيارات بالملكة، الرياض : إدارة البحث العلمى بمدينة الملك عبد العزيز للعلوم والتقنية.
- ٢٠- على السهل (١٤٠٩ هـ). خطة للارتقاء بمستوى التوعية المرورية للشباب، بحث تكميلى ضمن متطلبات الحصول على درجة الماجستير، المركز العربى للدراسات الأمنية والتدريب بالرياض.
- ٢١- على الغامدى (١٤١٨ هـ). الأسباب والآثار لحوادث المرور فى المملكة العربية السعودية، المؤتمر الوطنى الأول للسلامة المرورية، الرياض، ص ص ٥١ - ٤٠.
- ٢٢- فرج طه (١٩٧٩). سيكولوجية الحوادث وإصابات العمل: دراسة نظرية وتطبيقية، القاهرة : مكتبة الخانجى.
- ٢٣- فرج طه (١٩٨٨). علم النفس الصناعى والتنظيمى، القاهرة : دار المعارف.

- ٢٤- كرم الله عبد الرحمن (١٤٠٤هـ). حوادث المرور أسبابها وطرق الوقاية منها، الرياض : معهد الإدارة العامة.
- ٢٥- مجدى عبد الكريم (١٩٩٠). أساليب المعاملة الوالدية وحجم الأسرة محدعات مبكرة لتطرف الأبناء فى استجاباتهم، مجلة علم النفس. العدد الثالث والأربعون، ص ص ٩٨ - ١٢٧.
- ٢٦- محمد الحربى (١٩٩٨). بعض الخصائص المزاجية وأساليب المعاملة الوالدية كما يديرها الأبناء وعلاقتها بارتكاب الحوادث، رسالة دكتوراه، مقدمة إلى أكاديمية أفسفور للدراسات العليا بالتعاون مع جامعة أسيوط.
- ٢٧- محمد السندى (١٩٩٠). التوافق الاجتماعى عند تلاميذ الرحلة الثانوية السعودية فى الرياض والحضر، رسالة دكتوراه مقدمة لكلية التربية، جامعة عين شمس (غير منشورة).
- ٢٨- محمد المطوع (١٤١٨ هـ). علاقات النشاطات الطلابية ببعض متغيرات الشخصية، رسالة دكتوراه مقدمة إلى كلية العلوم الاجتماعية بجامعة الإمام محمد بن سعود الإسلامية الرياض.
- ٢٩- محمد شحاتة ربيع، وجمعة يوسف، ومعتز عبدالله (١٩٩٥). علم النفس الجنائى، القاهرة: دار غريب للطباعة والنشر والتوزيع.
- ٣٠- مصطفى سويف (١٩٨٣). مقدمة لعلم النفس الاجتماعى، القاهرة: مكتبة الأنجلو المصرية.
- ٣١- معتز عبد الله (١٩٨٩). الاتجاهات التعصبية، سلسلة عالم المعرفة، المجلس الوطنى للثقافة والفنون والآداب، الكويت: العدد ١٣٧.
- ٣٢- معتز عبد الله (١٩٩٦). العلاقة بين الاتجاه نحو مجموعة من المخاطر البيئية وبعض متغيرات المستوى الاجتماعى الاقتصادى للأفراد، مجلة كلية الآداب، جامعة القاهرة، ٥٦، ٢، ٢٦٣ - ٣٠٩.
- ٣٣- معتز عبد الله (بدون تاريخ). الشخصية الانبساطية، القاهرة: دار غريب للطباعة والنشر والتوزيع.
- ٣٤- معتز عبد الله وصالح أبو عباة (١٩٩٥). أبعاد السلوك العدوانى: دراسة عملية مقارنة، دراسات نفسية، المجلد ٢٥، العدد ٣.
- ٣٥- نصر الله إسماعيل وآخرون (١٩٩٣). التكلفة الاجتماعية لحوادث المرور ودور المدرسة والمناهج الدراسية للحد أو التقليل منها، مجلة التربية، العدد الحادى عشر.

ثانيا- المراجع الأجنبية:

- 36- Babawi, I. et al (1994). "Road traffic accidents in Asir region, Saudi Arabia: Pattern and Prevention", *Saudi Medical Journal*, 6, 3, PP. 257 - 260.
- 37- Begg , Dorothy J., Lanngley, J., and Williams, Sheila (1999). A Longitudinal study of lifestyle factors as predictors of injuries and crashes among young adults . *Accident Analysis and Prevention*, 31 (1-2), PP. 1-11.
- 38- Buss, A. & Perry, M. (1992). A Questionnaire of aggression , *Journal of personality and social psychology*, vol. 63, No. 3, 452.
- 39- Corsini, R., (1987). *Encyclopedia of psychology*, New York: John Wiley & Sons, Vol.1.
- 40- Doherty, S., Andrey , J. & Macgreger (1997). The situational risks of young drivers: The influence of passengers, time of day and day of week on accident rates, *Accident Analysis and Prevention*, vol. 30 (1), pp. 45-52.
- 41- Donovan, D., Marlatt, A. & Salezberg, P. (1983). Drinking behavior, personality factors and high - risk driving, *Journal of Studies on Alcohol*, vol, 44, N. 3, pp. 395-428.
- 42- English H. & English A. (1985). *A Comprehensive Dictionary of Psychological and Psychoanalytical Terms*, New York: Longmans, Green & Co.
- 43- Eysenck & Eysenck, S. (1969). *Personality Structure & Measurement*, London: Routeledge & Kegan Paul.
- 44- Finn, P. & Bragg, B. (1986). Perception of the risk of an accident by young and older driving special issues: Youth and traffic accident risk, *Accident Analysis and Prevention*, vol. 18 (14), pp. 289-298.
- 45- Fishbein, M. & Ajzen, I. (1975). *Beliefs, Attitudes, Intentions and Behaviour*, London: Addison-wesley Publishing Company.

- 46- Furnham, A & Saipe, J. (1993). Personality correlates of convicted drivers, *Personality and Individuals Differences*, vol. 14(2), pp. 429- 336.
- 47- Geuna S. et al. (1995). Influence or fatigue in nonfatal nighttime car accidents involving young male drivers, *Accident Analysis and prevention*, vol. 27(4), 618.
- 48- Goldstein, L. (1972). youthful drivers as a special saftey problem. *Accident Analysis and Prevention*, vol. 27 (4), p. 618.
- 49- Gregersen, N. (1996). Young drivers, overestimation of their own skill: An experiment on the relation between training strategy and skills, *Accident Analysis and Prevention*, vol. 28 (2)(, pp. 243 - 250.
- 50- Jonah, P. (1986) . Accident risk and risk - taking behavior among young drivers, *Accident analysis and Prevention*, vol. 18 (4) n, pp. 255-271.
- 51- Khoweiled, A. et al ., (1994). The impact of age groups of modality and outcome of road traffic accedent victims in King Fahad specialist hospitals (qasim). *Saudi Mdical Journal*, 15, pp. 424-429.
- 52- Laapotte , S. & Keskinen, E. (1970). Determining sample size for re-search activities, *Educational and psychological Measurement* .
- 53- Mathews, M. & Moran, A. (1986). Age difference in male drivers perception of accident risk : The role of perceived driving ability, special issue: Youth and traffic accidents risk , *Accident Analysis and Prevention*, Vol. 18 (4), pp. 299-313.
- 54- McGuire, F. (1976). Personality factors in highway accidents, *Human Factors* , vol. 18(5), pp. 433-442.
- 55- McGwin, G & Brown, D. (1999). Characteristics of traffic crashes among young middle aged and older drivers, *Accident Analysis and Prevention*, vol. 31 (3), pp. 181-198.
- 56- Mirza, K. et al., (1998). Post-traumatic stress disorder in children and adolescents following road traffic accedent, *British Journal of Psychiatry*, vol. 172- pp. 443-447.

- 57- Murray, A. (1998). The home and school background of young drivers involved in traffic accidents, *Accedent Analysis and prevention*, vol. 30(2), pp. 169-182.
- 58- Perris, C. et al . (1980). Development of a new inventory for assessing memories of parental rearing behavior, *Acta Psychiatric Scand*, 61, pp. 265-247.
- 59- Rathus S. (1973). A30-item Schedule for assertive behavior, *Behavior Therapy*, 4, pp. 399-400.
- 60- Reber, A. (1995). *Dictionary of Psychology*, London: Penguin books.
- 61- Simpson, H. (1985). Polydrug Effects and traffic safety. International symposium: alcohol, *Druds and Driving Abstracts and Review*, vol.1(1-2), pp. 17-44.
- 62- Smith D. & Kirkham, R. (1981). Relationship between some personality characteristics and driving record, *British Journal of Psychiatry*, vol. 20 (4) . pp. 229-231.
- 63- Spolander, K. (1983). *Accident Risks of Drivers: A model Testes on Men and woman (in Swedish)* VTI Rapport 268. Linkoping Seedish Road and Transport Research Institution.
- 64- Williams , A. (1998). Risky driving behavior among adolescents, In: R: Jessor et al. (Eds) *New Prespectives of Adolerscents Risk Behavior*, New York: Cambridge University Press.
- 65- Wolpe, j. (1973). *The practice of behavior therapy*, 2nd ed., New York: Pergamon .
- 66- Wrightsman, L.V. Deaux, (1981). Social psychology in the 80 s, California: Brooks cole publishing co., 3 rd ed .
- 67- Zucherman, M. (1971). Dimension of sensation seeking, *Journal of Consulting and Clinical Psychology*, vol. 36, pp. 45-52.

Accidents and Traffic Violation Among Young Drivers and The personl and Social Factors of those Who Committ it in The Kingdom of Saudi Arabia

Mahammed AL- Twajri (Ph. D)

(Abstract)

The Present study aims to recognize the most significant personal and social factors of the youngsters that lead to their committing to traffic accidents and the violation of the traffic principales and laws in the Kingdom of Saud Arabia, and Hail. The Sample of the Study consists of 1962 subjects from the secondary school students and 1000 subjects from the third in termediate level in the three cities. Students questionnaire, Personal and social factors measures were applied and the data were gathered through a group lissions. The achieved results were presented and discussed in the light of the verification of the validity of the study hypotheses. The main results are: 1-The ratio of the students who committed violation by driving cars amount-ed to 32.5% while the ratio of the students who committed traffic accidents amounted to 48.3% 2- The most impurtant personal and social factors that discriminated students who committed accidents and traffic violations from the other students are aggression, impulsivity, self assertiveness, risk-taking, sensation seeking and some styles of parantal treatments.