

قيادة صغار السن وتأثيرها على المخالفات المرورية

د. محمد بن عبدالمحسن التويجري، د. سعد بن سعيد الزهراني،

د. صالح بن عبدالله أبو عباة، د. معتز بن سعيد عبدالله

جامعة الإمام محمد بن سعود الإسلامية

الملخص

تعتبر قيادة صغار السن ظاهرة مميزة للمجتمع السعودي بسبب الرخاء الاقتصادي، والتهاون في تطبيق النظام حيال صغار السن، وعدم قيادة المرأة للسيارات، وكثرة عدد أفراد الأسرة الواحدة، والسماح باستخراج تصاريح القيادة قبل السن القانونية لاستخراج الرخصة، وإتباع بعض الأساليب الخاطئة للتعشئة الأسرية كالتدليل الزائد مثلاً.

وتحدد مشاكل الدراسة الحالية في محاولة الإجابة على التساؤلات التالية:

- 1- ما حجم ظاهرة قيادة صغار السن للسيارات؟ وما أسباب الحوادث المرورية الشائعة لدى هؤلاء الصغار؟
 - 2- ما أنواع المخالفات والحوادث المرورية الشائعة لدى صغار السن؟
 - 3- ما أهم الخصائص الشخصية المميزة لمرتكبي الحوادث والمخالفات المرورية من صغار السن.
 - 4- ما أهم الخصائص الاجتماعية المميزة لمرتكبي الحوادث والمخالفات المرورية من صغار السن؟
- كما أن أهمية الدراسة تتمحور حول النقاط التالية:

- 1- قيادة صغار السن للسيارات والحوادث والمخالفات المرورية المترتبة عليها.
 - 2- دراسة المشكلة لدى صغار السن يعتبر إجراءً وقائياً للمجتمع.
 - 3- عدم وجود دراسة علمية متخصصة موجهة لهذه الفئة العمرية سابقاً.
 - 4- غياب العوامل الإنسانية من الدراسات التي أجريت سابقاً.
- وتهدف الدراسة إلى ما يلي:

- 1- معرفة حجم الظاهرة.
 - 2- معرفة أنواع المخالفات والحوادث المرورية الشائعة لدى هذه الفئة السنية.
 - 3- معرفة أسباب الحوادث والمخالفات المرورية لدى هذه الفئة السنية.
 - 4- معرفة أهم العوامل الشخصية والاجتماعية لهؤلاء الشباب التي تسهم في وقوع الحوادث والمخالفات المرورية.
 - 5- اقتراح الحلول المناسبة.
- وقد استخدم الباحثون في هذه الدراسة ثلاث استبانات لجمع البيانات من ثلاث مجموعات من عينة الدراسة (الطلاب، أولياء الأمور، رجال المرور). وقد تم إجراء دراسة استطلاعية سبقت الدراسة الرئيسية للتحقق من صدق وثبات أدوات الدراسة.
- وبعد إجراء الدراسة الرئيسية تم عرض وتفسير ومناقشة النتائج التي جاءت على النحو التالي:
- 1- أن العنصر البشري كان مسئولاً عن أكثر من 80% من الأسباب المسهمة في وقوع الحوادث والمخالفات المرورية.
 - 2- الحوادث والمخالفات المرورية لهذه الفئة السنية ترتبط بسلوكيات وتصرفات خاصة تصدر خاصة من السائقين من صغار السن.
 - 3- نمط شخصية السائق وعلاقته بارتكاب الحوادث والمخالفات المرورية.
 - 4- الفروق الواضحة بين مرتكبي الحوادث والمخالفات المرورية وغير المرتكبين.
 - 5- أهم السمات الشخصية للسائقين الذين يقعون في الحوادث والمخالفات المرورية من صغار السن.
 - 6- أساليب المعاملة الوالدية.
- وقد اختتمت الدراسة ببرنامج مقترح لمواجهة المشكلة مع عدد من التوصيات اللازمة لتنفيذ ذلك المقترح.

مقدمة

لقد باتت مشكلة حوادث السيارات ظاهرة عالمية تعاني منها مختلف المجتمعات، وتحتل مركز الصدارة في قائمة المشكلات الاجتماعية نظراً لما تسببه من خسائر بشرية ونفسية واجتماعية واقتصادية تعود بالضرر على الفرد والمجتمع على حد سواء[1].

وتبرز هذه المشكلة العالمية من خلال استعراض إحصاءات منظمة الصحة العالمية التي نشرت عام 1983م، وورد بها أنه سيصل عدد السيارات في العالم عام 2000م إلى ما يقرب من 750 مليون سيارة، وأن عدد السيارات المتحركة على الطرق حالياً تسبب من الدمار والخراب سنوياً ما يعادل 100 بليون دولار أمريكي يخص الولايات المتحدة 41٪ منها، بينما يبلغ نصيب دول مجلس التعاون الخليجي مجتمعة 1000 مليون دولار أمريكي سنوياً. 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 300.00 حالة وفاة في العالم، وأن عدد الإصابات البسيطة والمعقدة تجاوز 12 مليون إصابة[2]. والمملكة العربية السعودية من بين الدول التي تعاني من مشكلة حوادث السيارات مثلها مثل العديد من دول الشرق الأوسط عامة ودول الخليج خاصة[3، 4].

فقد شهدت المملكة خلال فترة السبعينيات طفرة اقتصادية صاحبها زيادة كبيرة في أعداد السيارات. فعلى سبيل المثال كان عدد المركبات المسجلة عام 1391هـ 144.768 سيارة. وأخذ هذا العدد في ازدياد مستمر حتى وصل إلى 6.1 مليون سيارة مسجلة في عام 1415هـ. وقد أدت الزيادة المستمرة في أعداد السيارات إلى عدة مشكلات أبرزها ارتفاع معدلات الحوادث[5].

ويبرز الجدول التالي رقم (1) بعض البيانات الإحصائية التي أمكن الحصول إليها فيما يتعلق بعدد الحوادث التي وقعت في المملكة العربية

السعودية منذ عام 1391 وحتى عام 1419، وكذلك الإصابات والوفيات التي ترتبت عليها ونسب ارتكاب الشباب لتلك الحوادث [6-12]. وتشير الإحصاءات السابقة إلى مجموعة من الدلالات المهمة هي أن حوادث السيارات تمثل ظاهرة شديدة الخطورة في المملكة العربية السعودية وتتزايد من عام إلى آخر خلال السنوات الماضية، ويترتب عليها مخاطر عديدة تتمثل في الإعداد الكبيرة من المصابين والوفيات، فضلاً عن الأضرار الاقتصادية التي تمثل التلفيات الجسمية للسيارات والمبالغ الباهظة التي تنفق على الإصلاح. والأهم هو تزايد النسب المئوية للشباب المشارك في تلك الحوادث وبخاصة من هم دون الثامنة عشرة من عمرهم الذين تركز عليهم الدراسة الحالية.

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 والحوادث المرورية مما يجعل دراستها مسألة شديدة الأهمية فهؤلاء الشباب صغار 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 80-85% من

مجموع أسباب حوادث السير على الطريق، وفي تقديرات أخرى تتراوح النسب بين 75-90٪، بينما تتسبب طبيعة الطرق في 10٪ من الحوادث، ويتسبب الجانب الميكانيكي للآلة في 5٪ من الحوادث[13].

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

- 1- ما حجم ظاهرة قيادة صغار السن للسيارات؟ وما أسباب الحوادث المرورية الشائعة لدى هؤلاء الصغار؟
 - 2- ما أنواع المخالفات والحوادث المرورية الشائعة لدى صغار السن.
 - 3- ما أهم الخصائص الشخصية المميزة لمرتكبي الحوادث والمخالفات المرورية من صغار السن؟
 - 4- 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:

1- تمثل ظاهرة قيادة صغار السن للسيارات، وما يترتب عليها من حوادث عديدة مشكلة تحتاج إلى التصدي لها من خلال دراسة عملية جادة تفصح المجال للفهم الأمثل لهذه الظاهرة من حيث انتشارها وأسبابها وما يترتب عليها من آثار نفسية وصحية واجتماعية وتربوية واقتصادية. فيشير عام 1998 [14] 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 العمري من 16-19 سنة، مما يمثل ثلث كل حالات الوفاة في هذه المرحلة العمرية في الولايات المتحدة الأمريكية، هذا على الرغم مما تشير إليه بعض إحصاءات المرور من أن النسب المئوية لحوادث الصغار لا تزيد عن حوادث الكبار. والواقع أن هذه نتيجة زائفة فلا تجب المقارنة بين من هم أقل من 18 سنة مثلاً ومجموعة عمرية هي من 18 وحتى ثلاثين عاماً لأن الفئة الأخيرة أوسع. فالفئة الأولى (أقل من 18 سنة) تغطي على الأكثر أربع أو خمس سنوات، بينما تغطي الفئة الثانية (من 18-30 سنة) أكثر من اثنتي عشرة سنة.

2- إن تناول هذه المرحلة العمرية بالدراسة المتعمقة، وما يترتب على نتائجها من اقتراح حلول عملية قابلة للتنفيذ الفعلي، يمثل عملية وقائية مهمة من شأنها الحد من ظاهرة حوادث السيارات في المستقبل على أساس أن هؤلاء الصغار هم شباب ورجال المستقبل. فإذا وجهت البرامج الوقائية والإرشادية للطلاب في هذه المرحلة العمرية فستكون نتائجها إيجابية، حيث يجب أن تشمل هذه البرامج المحورين الأساسيين للمشكلة: الآباء الذين يعطون أبناءهم الفرصة لقيادة السيارات في أعمار مبكرة غير مكرثين بالآثار أو المخاطر التي

تنتج عن ذلك. والمحور الثاني هو الأبناء الذين يتجهون للقيادة بموافقة الآباء دون أن يصلوا بعد إلى درجة النضج العصبي والعضلي والنفسي التي تمكنهم من القيادة الآمنة.

3- تناولت الدراسات السابقة حوادث الصغار ضمن بحوث عامة شملت مراحل عمرية متعددة [15] ولا توجد دراسات في المجتمع السعودي على وجه الخصوص (حسب علمنا) ركزت اهتمامها على صغار السن فقط في محاولة للوقوف على الخصائص الشخصية والاجتماعية التي تؤدي إلى قيادة الصغار، ومن ثم وقوعهم في الحوادث.

أهداف الدراسة

تحدد أهداف الدراسة الحالية على النحو التالي:

- 1- التعرف على حجم ظاهرة قيادة صغار السن للسيارات.
- 2- التعرف على أسباب الحوادث المرورية الشائعة لدى صغار السن من قائدي السيارات.
- 3- الوقوف على أهم الخصائص الشخصية المميزة لمرتكبي الحوادث والمخالفات المرورية من صغار السن.
- 4- الوقوف على أهم الخصائص الاجتماعية المميزة لمرتكبي الحوادث والمخالفات المرورية من صغار السن.

مفاهيم الدراسة

(1) الحادث المروري

عرف نظام المرور الصادر عام 1391هـ الحادث في المادة (191) قائلاً "حوادث السير تعنى جميع الحوادث التي ينتج عنها أضرار مادية أو جسمية من جراء استعمال المركبة".

ونستثنى من ذلك الحوادث المتعمدة، حيث تعتبر من الجرائم، وكذلك ما يحدث للسيارات أو منها أثناء وقوفها في الأماكن المخصصة لذلك [16].

(2) الاستهداف للحوادث

يستخدم مفهوم الاستهداف للحوادث بصورة عامة لوصف الأشخاص الذين يبدون معدلات أعلى من متوسط الأشخاص العاديين في ارتكاب الحوادث. ويساهم في معدلات الحوادث المرتفعة لهؤلاء الأشخاص عدد من الأسباب أو الخصائص الشعورية أو اللاشعورية [17].

(3) مفهوم صغار السن

صغار السن هم الأفراد الذين لم يبلغوا بعد سن التكليف الشرعي وهو ثمانية عشر عاماً.

أسباب قيادة صغار السن وآثارها

نعرض فيما يلي الأسباب التي تؤدي لقيادة صغار السن والآثار المترتبة عليها (انظر شكل 1).

(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 دون سواه من المجتمعات الأخرى سواء العربية أو الأجنبية نظراً للخصوصية الثقافية والدينية للمجتمع السعودي. 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 انتشاراً لهذه الظاهرة. هذا مع ملاحظة أن معظم الدول تبذل جهوداً مكثفة من سنوات طويلة لعدم تقشي قيادة صغار السن (ممن لم يصلوا بعد لمستوى النضج العصبي والنفسي والاجتماعي) للسيارات [18].

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 في سن مبكرة ويستمترون في القيادة دون اعتراض من الوالدين أو من القائمين على تنشئتهم الاجتماعية، واعتبر البعض أن قيادة أبنائهم الصغار يعد مظهراً للجاهة الاجتماعية دون محاسبة للأبناء على أية أخطاء يرتكبونها من جراء قيادتهم للسيارات وما يترتب عليها من انتهاكات لقواعد المرور ونظمه.

ج- التهاون في تطبيق النظام حيال صغار السن

تشير بعض الملاحظات إلى أن هناك تهاوناً 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 رجل المرور مع المضبوطين من الشباب صغيري السن عند ضبطه وهو لا يحمل رخصة قيادة أو تصريح مؤقت 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 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. وفي معظم الأحيان لا تسمح ظروف عمل رب الأسرة في القيام

بنقل نساء أسرته فيوكل المهمة إلى أحد أبنائه الصغار مما لا يسمح مستوى نضجه العصبي والعضلي والنفسي 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 ولأخوته البنات.

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 اجتماعية غير مناسبة لعمرهم بالمرّة هي 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، وكان 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 الوسطة تتدخل في أحيان كثيرة لاستخراج تصاريح لبعض الصغار في أعمار مبكرة تجعلهم غير قادرين على الوفاء بمتطلبات القيادة وتجعلهم معرضين لإيذاء أنفسهم والآخرين والتسبب في هلاك الأرواح والممتلكات.

ز- إتباع 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 الخاطئ للتنشئة الأسرية الذي يتبناه الآباء في إعطاء الأبناء كل ما يريدون دون إشعارهم بالمسئولية وبقيمة ما يعطون. فعندما تتهشم 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 تقعده مدى الحياة.

(2) الآثار المترتبة على الحوادث المرورية لصغار السن

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

أ- الآثار التربوية

تتمثل الآثار 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 يعانيها الطلاب الذين يقعون في حوادث يستغرق علاجها فترات طويلة ويترتب عليها تأخر دراسة 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 يعاني منها هؤلاء الشباب نتيجة لما يلحق بهم من إصابات بعضها يظل ملازماً له طوال عمره مثل فقدان البصر 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.

فمثل هذه الإصابات تؤثر تأثيراً سلبياً في عملية التفاعل الاجتماعي لأصحابها فيميلون إلى العزلة والانطواء وانحسار علاقاتهم الاجتماعية بزملائهم وأقربانهم إلى أدنى درجة مما قد يؤدي إلى إصابتهم بالاكتئاب والقلق أو بأي شكل من أشكال الاضطرابات النفسية الأخرى التي تستمر لفترات طويلة تتباين طبقاً للإصابات التي لحقت بالأفراد[19].

ج- الآثار الاقتصادية

يتمثل هذا البعد في كافة الخسائر التي تعود على المجتمع من ناحيتين: الأولى فقد المجتمع عدداً من هؤلاء الشباب الذين يتوفون أو يصابون بإصابات مختلفة تصل إلى حد الإعاقة التامة. وهذه طاقة مهددة 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 وأجور الإصلاح التي تتكلف مبالغ باهظة.

د- الآثار الاجتماعية

يترتب على حوادث الصغار العديد من العاهات المؤقتة والدائمة التي ربما يظل بعضها ملازماً لضحايا الحوادث طوال العمر وبخاصة إذا كانوا من الشباب. ولا يقف الأمر عند حدود معاناة هؤلاء الشباب الذين يعانون أضراراً صحية جسيمة بل تمتد المعاناة إلى أسر هؤلاء الشباب الذين 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 يسرّ للإبن امتلاك السيارة وقيادتها منفرداً.

الدراسات السابقة

يوجد عدد كبير من الدراسات التي تناولت الخصائص الشخصية والاجتماعية لمرتكبي الحوادث والمخالفات المرورية من قائدي السيارات صغار السن. وقد أمكن تطبيق 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

تناولت العديد من الدراسات الحالة المزاجية لقائدي السيارات. ومن الدراسات المبكرة التي أجريت في هذا المجال تلك التي قام بها [15] للوقوف على الفروق في بعض سمات الشخصية بين مجموعتين من السائقين صغار السن الذين تراوحت أعمارهم بين 16، 19 سنة. وتكونت المجموعة الأولى من 84 سائقاً ارتكب كل واحد منهم مخالفتين مرورتين أو أكثر، وتكونت المجموعة الثانية من 186 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 Emotional Stability والمجاعة Conformity والموضوعية والمزاج Mood.

وفي دراسة [20] تمت مقارنة 23 سائقاً من صغار السن (من 18-25 عاماً) و23 سائقاً آخرين من كبار السن (من 35-50 عاماً) في إدراكهم لمخاطر القيادة والثقة في قدراتهم على القيادة. وقام المبحوثين بالاستجابة

لاستبيان خاص بمخاطر الحوادث والقدرة على القيادة والمخاطر المقدرة Rated Risk لنتائج الفيديو التي تصور مختلف عناصر سلوك القيادة. وعلى الرغم من أن السائقين الصغار قدروا الوقوع في الحوادث في السنة القادمة أعلى من الكبار، فإن الصغار أعطوا تقديرات منخفضة عن مخاطر الحوادث لمواقف قيادة السيارة الأساسية. وقدر صغار السن مخاطرهم الخاصة بالحوادث وقدرات القيادة على أنها هي نفس مخاطر وقدرات الكبار. ومع ذلك فهم يرون أن مخاطر أقرانهم Peers أعلى جوهرياً من مخاطرهم ولديهم قدرات أقل منهم. وكانت لديهم ثقة في 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.

وتبين من دراسة [21] أن السائقين الصغار الذين يرتكبون مخالفات مثل السرعة الزائدة والقيادة المستهترة Reckless حصلوا على درجات مرتفعة على مقياس الذهانبة لأيزنك Eysenck، فضلاً على حصولهم على درجات مرتفعة على البحث عن الإثارة وبخاصة في بعدى الإثارة المرتفعة High Thrill والحساسية السأم Boredom Susceptibility. وارتبطت المخالفات المرورية إيجابياً بعامل المخاطرة المرتفعة، الذي ارتبط سلبياً بالعمر وسنوات القيادة وارتبطت معدلات الحوادث ارتباطاً سلبياً بالعمر.

وفي دراسة أخرى [22] بتقويم العلاقة بين ميل صغار السائقين إلى المبالغة في تقدير مهاراتهم في قيادة السيارات ونوع التدريب الذي تلقاه السائق، وذلك على عينة قوامها 53 سائقاً من الطلاب السويديين تراوحت أعمارهم بين 18-24 سنة. وتم تقسيم هذه العينة بصورة عشوائية إلى مجموعتين على أساس استراتيجيات التدريب التي تلقاها السائق. وتم تعليم المبحوثين في المجموعة الأولى مجموعة المهارة Skill أن يكونوا ماهرين قدر

الإمكان في التعامل مع الفرامل والمناورات في المواقف الحرجة. أما المبحوثين 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 المبحوثين 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 استراتيجية تنمية المهارة تؤدي إلى مبالغة زائدة في تقدير المهارة أكثر مما تؤدي إليه استراتيجية تنمية الاستبصار.

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 [23] تبين أن السائقين المراهقين الذين ارتكب كل منهم حادثتين لديهم اتجاه نحو القيادة مفاده الاعتقاد بأن السرعة ليست أحد عناصر الخطر، وذلك مقارنة بمجموعة مكافئة في العمر لم يسبق لأفرادها ارتكاب حوادث مرورية. وحينما اعتبرت السرعة خطيرة، أبدى المبحوثون اتجاهًا يفصح عن رغبة للخطر.

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 [23] 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 الاتجاه نحو القيادة كشكل من

أشكال السلوك التعويضي 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 التي تناولت متغيرات أخرى للشخصية منها دراسة لجونا وآخرين [24]Geuna et al. تم إجراء مسح لخمسمائة سائق في عمر 19 سنة، وذلك لاختبار العلاقة بين التعب Fatigue والحوادث غير المميتة التي يقع فيها هؤلاء الشباب. وتم تحليل 55 حادثاً من حوادث الليل غير المميتة التي وقع فيها الشباب في إيطاليا في نفس عمر شباب عينة المسح. وتبين أن 11٪ فقط من المبحوثين قد أقرروا أن التعب كان أحد أسباب الحوادث التي تقع في الليل.

وفي محاولة للتمييز بين متغيرين مهمين في هذا الصدد هما مهارة القيادة وأسلوب القيادة قام [25] بتصميم استبيان لتوقع القيادة تكون من ثلاثين عبارة ويعكس نموذجاً يتم فيه التمييز بين مهارة القيادة وأسلوب القيادة وتم تصميمه على أساس مقابلات تمت مع خمسين مبحوثاً في المدى العمري من 18-25 سنة. واستخدم استبيان توقع القيادة للحصول على بيانات من مجموعتين تكونت الأولى من 224 مبحوثاً، بينما تكونت الثانية من 191 مبحوثاً في نفس المدى العمري من 18-25 سنة. وكشفت النتائج التي تم الوصول إليها من خلال التحليل العامل الاستكشافي Exploratory ومثيله التوكيدي Confirmatory عن عاملين لتوقع القيادة يدعمان صدق النموذج المفترض وهما مهارة القيادة وأسلوب القيادة.

وقام [26] بمحاولة لوصف بعض العوامل التي تقف خلف الحوادث المميتة التي 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 التي لم يفقد فيها السائق التحكم في السيارة وشملت بيانات الدراسة كل حوادث السيارات المميتة التي ارتكبها صغار السن في فنلندا في المدى العمري من 18-21 سنة، وذلك في

الفترة من عام 1978 إلى عام 1991. وشمل التحليل السائقين الملمومين على أخطائهم في الحوادث فقط. وكان عدد الحوادث التي درست 338 حادثاً للذكور و75 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 كانقلاب السيارة، بينما تمثلت حوادث الإناث اللاتي فقدان التحكم في التصادم مع سيارة أخرى. فالسائقون الذكور يقودون بسرعة كبيرة وتحت تأثير تعاطي 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 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 [27]. فالقوة العمرية من 16-25 على سبيل المثال تشكل 21٪ من جمهور السائقين، ولكنها ترتكب 34٪ من إجمالي الحوادث بوجه عام والحوادث المميتة على وجه الخصوص. وهذه المساهمة المرتفعة لقائدي السيارات من الشباب في

الحوادث استمرت بعد ذلك في الدراسات الأحدث. ووجد هايمان أن هناك توزيعاً مزدوجاً لمخاطر الحوادث كدالة العمر - فقد وجد (بشكل متسق مع النتائج السابقة) أن الذكور والإناث في عمر 24 سنة أو أقل لديهم قابلية مرتفعة لارتكاب الحوادث أكثر من السائقين الآخرين من نفس الجنس في المدى العمري من 25-60 سنة. ومع ذلك فإن المبحوثين من عمر 70 سنة فأكثر كانت قابليتهم لارتكاب الحوادث أعلى من الشباب في المدى العمري من 24 سنة فأقل.

وافترض هايمان أن هناك عمليات مختلفة تكمن خلف ارتكاب الحوادث لدى هاتين المجموعتين لمخاطر مرتفعة. فلدى مجموعة الشباب كانت عدم الخبرة 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 [28] 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.

وفي دراسة [من خلال: 29] بدراسة بعنوان الأطفال وحوادث المرور وتأثير ذلك على الأسرة في الولايات المتحدة الأمريكية، وأظهرت المؤشرات الإحصائية التي تم الحصول عليها أن 50٪ 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 لوفاة الابن. وتبين كذلك أن العلاقات بين الأزواج والزوجات تأثرت سلباً إلى درجة كبيرة حتى وصلت إلى مستوى متدني 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.

وفي دراسة [30] بدراسة عن دور المنزل والمدرسة في وقوع السائقين الصغار في حوادث المرور. وتكونت عينة الدراسة من 2.980 مبحوثاً، و1.054 مبحوثة في المدى العمري من 16-22 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) لسائقي سيارات الركوب والدراجات من مسح الرحلات الدولية في علاقتها ببيانات الحوادث. وتبين أن الخلفية الأسرية للسائقين الذين تمت دراستهم لا تبعد كثيراً عن مثيلتها 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 بالنسبة للتحصيل والإنجاز المدرسي فقد اختلف كثيراً. فقد كانت الدرجات المسجلة في شهادة التخرج من المدرسة الإلزامية (في عمر 16 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 المدرسي وإنجاز مدرسي منخفض أقل من أمثالهن في العينة الممثلة للمجتمع. وانتهت الباحثة إلى أن انخفاض مستوى تعليم السائقين الذين ارتكبوا حوادث سيارات لا يمكن تفسيره في ضوء التعرض المرتفع للخطر.

وقام [31] بدراسة الحوادث المرورية لدى عينة من صغار السن ومتوسطي وكبار السن في المدى العمري (من 15 حتى 75 سنة) وذلك من خلال

تحليل الحوادث المرورية التي سجلها المرور في ولاية ألاباما الأمريكية في عام 1996م فأتضح من نتائج تحليل سجلات هذه الحوادث أن صغار السن وكبار السن هم 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 للدراسات السابقة التي تناولت العوامل الشخصية والاجتماعية المسهمة في الحوادث المرورية أو التي تقترب منها يمكن استخلاص الدلالات الآتية:

1- ندرة الدراسات المحلية المتخصصة التي تناولت الحوادث المرورية لصغار السن. لذلك تم الاستئناس ببعض الدراسات الأجنبية التي قد تقرب الفهم نحو تحليل المشكلة. هذه مع الوضع في الاعتبار للفروق الثقافية بين تلك المجتمعات الأجنبية التي أجريت فيها الدراسات والمجتمع السعودي.

2- أن للعوامل الشخصية والاجتماعية دوراً مهماً ودلالة في ارتكاب حوادث المرور، بحيث إن هذه العوامل تجعل أشخاصاً بعينهم معرضين لارتكاب حوادث أكثر من غيرهم أو مستهدفين لارتكاب الحوادث سواء 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.

3- كثير من الدراسات التي أجريت اعتمدت بشكل أساسي على تحليل الإحصاءات السنوية التي تصدر عن الإدارة العامة للرخص بوزارة الداخلية، ولم تقم بجمع بيانات واقعية عن ظاهرة حوادث السيارات عموماً سواء في الدراسات العربية أو الأجنبية [32] ورغم محدودية قيمة هذه البيانات الإحصائية لم تجر دراسات بهدف معرفة مدى تكرار أشخاص بعينهم للحوادث من خلال سجلات المرور.

4- 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 [15].

فروض الدراسة

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

- 1-تتوقع ارتفاع حجم ظاهرة قيادة صغار السن للسيارات.
- 2-يقع صغار السن من قائدي السيارات في الحوادث المرورية بسبب نفس الأسباب الشائعة.
- 3-توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين مرتكبي الحوادث المرورية وغير المرتكبين للحوادث في متغيرات الشخصية.
- 4-توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين مرتكبي الحوادث المرورية وغير المرتكبين للحوادث في أساليب المعاملة الوالدية.
- 5-توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين مرتكبي الحوادث المرورية وغير المرتكبين للحوادث في متغيرات الاجتماعية.

منهج الدراسة وإجراءاتها

تحدد المنهج المستخدم في الدراسة الحالية والإجراءات التي تمت على النحو التالي:

أولاً: منهج الدراسة

المنهج المستخدم في الدراسة الحالية هو الوصفي الارتباط نظراً لمناسبته للتعامل مع المتغيرات العديدة التي تشملها الدراسة ومن ثم اختبار صدق فروضها.

ثانياً: إجراءات الدراسة

تشمل إجراءات المدرسة وصف عيناتها الثلاث والأدوات المستخدمة والدراسة الاستطلاعية التي أجريت لاختبار صلاحيتها السيكمترية، وجمع البيانات والأساليب الإحصائية التي استخدمت لاختبار صدق فروض الدراسة وذلك على النحو التالي:

1-مجتمع الدراسة

مجتمع الطلاب هو جميع الطلاب المقيدون بالصف الثالث المتوسط وبالمرحلة الثانوية بمدن الرياض وأبها وحائل للعام الدراسي 1419هـ والبالغ عددهم 96560 طالباً طبقاً لإحصائية مركز المعلومات الإحصائية بوزارة المعارف (1419هـ).

وقد تم اختيار المدن الثلاث مجتمعاً للدراسة على أساس أن هذه المدن تنتشر بها ظاهرة قيادة صغار السن للسيارات، وقلة البحوث التي أجريت بها مقارنة بالمدن الأخرى، فضلاً عن ارتفاع معدلات الحوادث المرورية بها. هذا بالإضافة إلى تمثيل هذه المدن الثلاث نسبياً للمملكة، فالرياض من وسط البلاد وحائل من الشمال وأبها من الجنوب.

2-عينة الدراسة

تكونت عينة الدراسة من 2962 طالباً من طلاب المرحلتين الثانوية والمتوسطة ممن لم يبلغوا بعد سن التكليف الشرعي وهو 18 سنة، تم اختيارهم عن طريق العينة العشوائية الطبقية ويبين الجدول التالي (2)

توزيع الطلاب على المدن الثلاث التي سحبت منها العينة وهي الرياض وأبها وحائل.

جدول (2)

توزيع عينة الطلاب على المدن الثلاث (الرياض وأبها وحائل)

المجموع	عينة المرحلة المتوسطة			عينة المرحلة الثانوية			العينة المدينة
	الإجمالي	لا يقود	يقود	الإجمالي	لا يقود	يقود	
2042	961	113	578	1351	125	1226	الرياض
545	177	23	154	386	56	330	أبها
357	132	41	91	225	34	191	حائل
2962	1000	177	823	1962	215	1747	المجموع
	100	17.7	82.3	100	11	89	النسبة
86.78	33.76	6.00	27.78	66.24	7.26	58.98	النسبة الكلية

ويتضح من الجدول السابق أن 86.76% من إجمالي عينة الطلاب يقودون السيارات منهم 58.98% من الثانوي و27.78% من المتوسط، بينما يقود السيارات 89% من إجمالي عدد طلاب المرحلة الثانوية، و82.3% من إجمالي طلاب المرحلة المتوسطة وهي العينة التي أجرى عليها مختلف التحليلات الإحصائية التي أمكن في ضوءها اختبار صدق فروض الدراسة.

3- أدوات الدراسة

تكونت أدوات الدراسة الحالية من ثلاث فئات أساسية هما استبيان الطلاب ومقاييس الخصائص الشخصية والاجتماعية وذلك على النحو التالي:

(أ) استبيان الطلاب

تم تصميمه لاستخدامه لجمع البيانات الخاصة بحجم انتشار ظاهرة حوادث المرور المرتبطة بقيادة صغار السن من طلاب المرحلتين الثانوية والمتوسطة وأسبابها والعوامل الاجتماعية المرتبطة بها.

(ب) مقاييس الخصائص الشخصية والاجتماعية

شملت مقياس السلوك العدواني لبص (Buss) وبيري (Perry)، وصورة مختصرة من مقياس رازس (Rathus) لتوكيد الذات، ومقياس الاندفاعية من اختبار ايزنك (Eysenck) للشخصية (E.P.Q)، ومقياس المخاطرة لسعد الزهراني ومقياس المجارة لمعتز سيد عبدالله، وصورة مختصرة من مقياس المسؤولية الاجتماعية لمحمد السندی، ومقياس البحث عن الإثارة لزوكرمان (Zuckerman)، ومقياس الاتجاه نحو الحوادث، ومقياس امبو (Embu) للمعاملة الوالدية.

وتم إجراء دراسة استطلاعية لهذه الأدوات أجريت على ثلاث مراحل للتحقق من الكفاءة السيكومترية لهذه الأدوات (ثباتها وصدقها) ومدى صلاحيتها للتطبيق على طلاب المرحلتين الثانوية والمتوسطة في المملكة. وتبين من النتائج صلاحية كافة هذه المقاييس بعد تعديلها وتطويرها بالصورة المناسبة [33].

(ج) إحصاءات المرور

تم الرجوع إلى الإحصاءات التي صدرت عن الإدارة العامة للمرور خلال السنوات الخمس الماضية لجمع بيانات البحث من عام 1415هـ وحتى عام 1419هـ. فمثل هذه البيانات توفر معلومات أساسية وفعلية تتعلق بالأهمية النسبية للعوامل المختلفة التي تساهم في وقع الحوادث، وكذلك البرامج التي يمكن تنفيذها. وهذا يعني أنها تزود الباحثين بسجل الاتجاهات السائدة في أوضاع الحوادث وبخاصة إذا كانت الإحصاءات تأخذ في الاعتبار العناصر التي تتألف منها مشكلة حوادث الطرق وهي السائق، والطريق والآلة المتحركة [13].

4- جمع البيانات

تم تطبيق أدوات الدراسة وجمع بياناتها في جلسات جمعية صغيرة هي 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.

5- التحليلات الإحصائية

تم استخدام التحليلات الإحصائية الآتية:

أ- التكرارات والنسب والمئوية واختبار كا².

ب- اختبار "ت" لدلالة الفروق بين المجموعات.

ج- تحليل التباين ذي التصنيف في ثلاثة اتجاهات.

النتائج والمناقشة

نعرض في هذا الجزء لأهم النتائج التي أسفرت عنها التحليلات الإحصائية التي أجريت والوقوف على معانيها ودلالاتها لمعرفة صدق فروض الدراسة وذلك كما يلي:

(1) الفرض الأول

ينص هذا الفرض على أنه: "توقع ارتفاع حجم ظاهرة قيادة صغار السن للسيارات" وأشارت النتائج التي تم الوصول إليها إلى صدقه. فحوالي 85.8% من عينة الطلاب مجتمعة يقودون السيارات، منهم 89% من طلاب المرحلة الثانوية في مقابل 82.3% من طلاب الصف الثالث متوسط. وقد بلغت نسبة الطلاب الذين ارتكبوا مخالفات مرورية ممن يقودون السيارات 32.5%. بينما بلغت نسبة الطلاب الذين ارتكبوا حوادث مرورية 48.3%. 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. 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 الأساسية. هذا فضلاً عن أسلوب القيادة المستهترة 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 16-19 سنة مما يمثل ثلث كل حالات الوفاة التي تحدث لأفراد هذه المرحلة العمرية. 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 تنم لديهم بعض الاستعدادات الأساسية للقيادة وهذا هو مصدر الخطر بالنسبة لهذه المجموعة. وفي الحالتين تبرز خطورة قيادة صغار السن للسيارات.

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 الحوادث هي التي تنجم عن المخالفات وبالتالي فليس كل المخالفات تؤدي 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 7٪، 11٪ العامة للمرور. فما هي الأسباب المحتملة للنتائج التي كشفت عنها الدراسة الحالية؟ الإجابة أن أهم هذه الأسباب هو عدم ضبط المرور المخالفين لقواعد وآداب 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 مروية ولكن لا يعاقب القانون مرتكبيها مباشرة مثل عدم الاحتفاظ بمسافة كافية بين السيارات التي يقودها الفرد والسيارة التي أمامه والوقوف المفاجئ وتغيير المسار والتجاوز بدون إشارة.. إلخ. وكذلك فإن عدداً كبيراً من المخالفات لا يسجل لدى المرور لاعتبارات عديدة وبخاصة عندما يكون قائد السيارة من صغار السن.

(2) الفرض الثاني

ينص هذا الفرض على أنه: "يقع صغار السن من قائدي السيارات في الحوادث المروية بسبب نفس الأسباب الشائعة" وكشفت النتائج التي أمكن الوصول إليها عن صدق هذا الفرض، حيث كانت المخالفات المروية عموماً هي أكثر أسباب الحوادث من وجهة نظر رجال المرور، ثم الانشغال أثناء القيادة، ثم التفريط، وذكر الطلاب أن أهم المخالفات المسببة للحوادث هي السرعة الزائدة والانشغال أثناء القيادة، بينما ذكر أولياء الأمور أن التعب والإرهاق والسرعة الزائدة هي أهم أسباب الحوادث. وتتفق نتائج الدراسة الحالية مع الإحصاءات المروية في أن أهم سببين للحوادث هما السرعة الزائدة وقطع الإشارة وكلاهما يمثل أخطاء بشرية. فخلال الثلاثين عاماً الماضية وقع أكثر من نصف حوادث المرور بسبب السرعة الزائدة وعدم احترام إشارات المرور. فعلى الرغم من أن حوادث المرور التي وقعت بسبب السرعة الزائدة زادت في الثمانينيات عنها في السبعينيات إلا أنها سجلت انخفاضاً ملحوظاً في التسعينيات. ولكن هل هذا الانخفاض دليل كاف على انحسار مخالفة انتهاك السرعة القصوى المحددة على الطرق؟ ويجيب الباحث بالنفي، إذ يمكن أن يعزى ذلك إلى دخول مخالفات أخرى تتسبب في حوادث المرور منافسة لمخالفات السرعة الزائدة مثل قطع الإشارة. إذ أن اتساعاً ضخماً 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 المروري لم تكن موجودة من قبل. وبالإضافة إلى ذلك هناك بعض أسباب الحوادث التي لم تلق عناية من الباحثين مثل التعب والإرهاق والتفحيط وشرب الكحوليات وتعاطي المخدرات والنوم أثناء القيادة وبعض المشكلات النفسية والاجتماعية التي ربما تواجه هؤلاء السائقين من صغار السن. والملمح 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 المخالفة سواء كانت تجاوز السرعة أو تجاوز إشارة المرور أو غير ذلك مما لا يمثل السبب الأساسي للحادث.

(3) الفرض الثالث

ينص هذا الفرض على أنه: "توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين مرتكبي الحوادث المرورية وغير المرتكبين للحوادث في متغيرات الشخصية". وقد كشفت النتائج عن صدق هذا الفرض (انظر الجدول 1 بالملحق). فلدى 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 الإشارة. 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 الإشارة. 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 الإشارة.

ويلاحظ مما سبق أن هناك مجموعة مميزة من متغيرات الشخصية 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.

هذا عن السمات التي ميزت مرتكبي الحوادث المرورية مقارنة بغير المرتكبين للحوادث. أما المجموعة الأخيرة (غير مرتكبي الحوادث) فقد تميزت بالمسؤولية الاجتماعية وهي نتيجة تتفق مع التوقع في هذا الجانب. فمن الطبيعي أن الطلاب غير مرتكبي الحوادث المرورية لديهم وعي 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 تتخفف لديهم المسؤولية الاجتماعية. وهذه النتيجة توحى إلى أن هناك مشكلة حقيقية سواء في الوضع الاجتماعي للأسر السعودية أو للمراقبة المرورية في مدن السعودية. وصغار السن لا يشعرون بمسؤولية 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 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.

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 ودالاتها (انظر الجدول 2 بالملحق).

(4) الفرض الرابع

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 الجدول رقم 1 بالملحق)، حيث تبين أن هناك بعض أساليب المعاملة الوالدية المميزة لمرتكبي الحوادث المرورية. فلدى عينة الطلاب الكلية كانت هناك فروق دالة إحصائية بين 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 معاً) 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 (انظر الجدول رقم 2 بالملحق). فقطعاً هناك عدد كبير من مرتكبي الحوادث سبق له ارتكاب مخالفات ومن ثم هناك تباين مشترك فيما بين المجموعتين. هذا فضلاً عن تميز معاملة الأم بأسلوبين لم يظهر لدى مرتكبي المخالفات المرورية مما يضفي دلالة على هذه النتائج.

(5) الفرض الخامس

ينص هذا الفرض على أنه: "توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين مرتكبي الحوادث المرورية وغير المرتكبين للحوادث في المتغيرات الاجتماعية". ولاختبار هذا الفرض تم إجراء كا² لدلالة الفروق بين المجموعات على أساس محوري الحوادث المرورية والمتغيرات الشخصية.

وقد كشفت النتائج عن صدق هذا الفرض سواء لدى طلاب الثالث المتوسط أو طلاب المرحلة الثانوية (انظر الجدول رقم 1 بالملحق). 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 ارتكاباً للحوادث، والتقدير الدراسي، حيث كان أغلب مرتكبي الحوادث من الحاصلين على تقديري مقبول وجيد ومن الراسبين وكان أغلب آباء هؤلاء الطلاب من الأميين والمتعلمين تعليماً جامعياً وفوق الجامعي. وممن يعيشون مع أحد الوالدين أو بعيداً عنهما ويغيب آباؤهم عن المنزل كثيراً. وكانت أهم أساليب المعاملة الوالدية التي يستخدمها الوالدان مع أبنائهم من مرتكبي الحوادث المرورية الحماية الزائدة والتفرقة بين الأبناء في المعاملة 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 نسبياً 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 لأغلبهم أن سألهم 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. 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 الراسبين أكثر ارتكاباً 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. وبوجه عام تدعم نتائج الدراسة الحالية صدق الفرض العام للدراسة بما يشمل من فروض نوعية تدعم أهمية ودلالة مجموعة من المتغيرات الشخصية والاجتماعية لمنتهكي القوانين المرورية من صغار السن مرتكبي المخالفات والحوادث المرورية.

ومن ثم فإن هذه النتائج تدعم نتائج العديد من الدراسات السابقة في أن العنصر البشري مسئول عن أكثر من 80% من التباين الخاص بأسباب الحوادث المرورية، وأن مشكلة الحوادث في المملكة ترتبط عموماً بسلوكيات وتصرفات خاطئة تصدر من السائق صغير السن على وجه الخصوص.

توصيات الدراسة

بناء على نتائج الدراسة الحالية أمكن اقتراح مجموعة من التوصيات لمواجهة الحوادث المرورية لصغار السن لها أربعة محاور أساسية: عقابية ووقائية وإرشادية وتحفيزية وذلك على النحو التالي:

(1) محور العقاب

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.

(2) محور الوقاية

تمثلت أهم التوصيات في هذا الجانب على النحو التالي:
أ- تخصيص جزء من مادة النشاط للتعريف بأسس القيادة السلمية ومتطلباتها ومخاطر القيادة قبل سن معين ومتطلبات ذلك. أو استحداث مادة تخصص للسلامة المرورية ضمن مناهج التعليم المتوسط والثانوي.

ب-الاتصال المستمر والفعال بين المدرسة وأولياء الأمور لإقناعهم بخطورة قيادة أبنائهم الصغار للسيارات في عمر مبكر 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-نظراً 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-أن تقوم الدوريات بمتابعة ميدانية لسير السيارات ورصد التجاوزات التي تحدث مع السائقين الصغار وتحذيرهم عليها، بحيث يلاحظون تهور البعض واندفاعه، وتشتت انتباهه أثناء القيادة لأي من الأسباب.

(3) محور الإرشاد والعلاج

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:

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

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

3- تغيير وجهة اتجاه الطلاب نحو العديد من السلوكيات الخطرة والخطئة (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:

1- التعريف بقواعد المرور وربطها بالمبررات المنطقية التي تخاطب عقلية المتلقي بحيث يؤمن بأهمية الالتزام بتلك القواعد حفاظاً على حياته وحياة من معه في المركبة أو حياة من يستخدم الطريق من راكبين أو مشاة.

2- التعريف بالقوانين التي تحكم المرور بما في ذلك قوانين الردع والعقاب، على أن يتضح للجمهور أن العقاب ينال المخطئ أياً ما كان.

3- تعريف السائقين بشروط الأمن والسلامة لكي يتمكنوا من الحفاظ على حياتهم وحياة الآخرين كضرورة صيانة السيارة وحسن استخدامها والتقيّد بالسرعة المحددة واستخدام أحزمة الأمان.

ج- العمل على تطوير الأسلوب الراهن لجمع المعلومات عن حوادث المرور وحفظها والاستفادة منها، ونحن على عتبة القرن الحادي والعشرين لابد وأن يتم التخلص من الملف اليدوي والأرشفة.

(4) محور التحفيز

يجب تفعيل أسلوب التحفيز والتشجيع والترغيب مع الطلاب كأحد الأساليب التربوية الفعالة في عمليات التنشئة الاجتماعية سواء في المدرسة أو المنزل، على أن يكون هناك تنسيق جيد بين الجانبين في أسس هذا

الأسلوب وطريقة تقديمه. بما يتناسب مع السلوك المرغوب تعليمه لهؤلاء الأبناء بما في ذلك الالتزام بقواعد المرور وقوانينه وعدم الانسياق وراء النماذج المتهورة في جماعات الزملاء والأقران. هذا عن أهم التوصيات التي أمكن الخروج بها من نتائج الدراسة الحالية. أما بالنسبة لآلية تنفيذ هذه التوصيات فتتمثل في تشكيل لجنة وطنية عليا على مستوى المملكة تضم بعض المسؤولين في وزارات الداخلية والمعارف والتعليم العالي والإعلام لعمل برنامج طويل المدى لتفعيل هذه التوصيات ومتابعة التقدم الذي يحدث في سلوكيات الشباب حيال الالتزام بقواعد المرور وضوابطه.

المراجع

- [1] خالد السيف وحمود البدر وساعد الحارثي وزكريا الشرييني (1416هـ "أ"). تقييم برامج التوعية المرورية خلال الأسابيع المرورية، الرياض: مدينة الملك عبدالعزيز للعلوم والتقنية، ص7.
- [2] خالد السيف وعبدالله الحمدان وعبدالجليل السيف وإبراهيم الشافعي (1413هـ "ب"). برامج تعليم سلامة المرور في كليات التربية- الجزء الأول، سلوك القيادة ومفهوم السلامة، الرياض: مدينة الملك عبدالعزيز للعلوم والتقنية، ص10.
- [3] Babawi, I. et al (1994). "Road traffic accidents in Asir region, Saudi Arabia: Pattern and prevention", **Saudi Mdical Journal**, 6, 3, pp.257-260.
- [4] Khoweiled, A. et al. (1994). The impact of age groups of modality and outcome of road traffic accident victims in King Fahad specialist hospitals (qasim). **Saudi Mdical Journal**, 15, pp.424-429.
- [5] جمال عبدالعال (1418هـ). نحو استراتيجية وطنية لتقليل الحوادث المرورية المؤتمر الوطني الأول للسلامة المرورية، ص ص71-91.
- [6] الإدارة العامة للمرور (1415هـ). التقرير الإحصائي السنوي لعام 1415هـ، الرياض.

- [7] الإدارة العامة للمرور (1416هـ). التقرير الإحصائي السنوي لعام 1416هـ، الرياض.
- [8] الإدارة العامة للمرور (1417هـ). التقرير الإحصائي السنوي لعام 1417هـ، الرياض.
- [9] الإدارة العامة للمرور (1418هـ). التقرير الإحصائي السنوي لعام 1418هـ، الرياض.
- [10] الإدارة العامة للمرور (1419هـ). التقرير الإحصائي السنوي لعام 1419هـ، الرياض.
- [11] محمد الحربي (1998). بعض الخصائص المزاجية وأساليب المعاملة الوالدية كما يدركها الأبناء وعلاقتها بارتكاب الحوادث، رسالة دكتوراه، مقدمة إلى أكاديمية أكسفورد للدراسات العليا بالتعاون مع جامعة أسيوط.
- [12] عبدالله النافع وخالد السيف (1408هـ). تحليل الخصائص النفسية والاجتماعية المتعلقة بسلوك قيادة السيارات بالمملكة، الرياض: إدارة البحث العلمي بمدينة الملك عبدالعزيز للعلوم والتقنية.
- [13] عبدالجليل السيف، وذكريا الشربيني ونبيل ملا (1411هـ). بحث دراسة أسباب ارتفاع نسبة إصابات حوادث المرور في كل من منطقة مكة المكرمة والمنطقة الشرقية ووسائل تلافيتها، الرياض: الإدارة العامة لبرامج المنح في مدينة الملك عبدالعزيز للعلوم والتقنية، ص 11-12.
- [14] Williams, A. (1998). Risky driving behavior among adolescents, In: R: Jessor et al. (Eds) **New Perspectives on Adolescents Risk Behavior**, New York: Cambridge University Press.
- [15] عبدالله النافع، وخالد السيف، (1408هـ). تحليل الخصائص النفسية والاجتماعية المتعلقة بسلوك قيادة السيارات بالمملكة، الرياض: إدارة البحث العلمي بمدينة الملك عبدالعزيز للعلوم والتقنية.

- [16] كرم الله عبدالرحمن (1404هـ). حوادث المرور أسبابها وطرق الوقاية منها، الرياض: معهد الإدارة العامة.
- [17] Reber, A. (1995). **Dictionary of Psychology**, London: Penguin books, p.5.
- [18] 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.
- [19] Mirza, K. et al.,(1998). Post-traumatic stress disorder in children and adolescents following road traffic accidents, **British Journal of Psychiatry**, vol.172- pp.443-447.
- [20] 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.
- [21] Furnham, A & Saipe, J. (1993). Personality correlates of convicted drivers, **Personality and Individuals Differences**, vol. 14 (2), pp.429-336.
- [22] Gregersen, N. (1996). Younf 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.
- [23] 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.
- [24] Geuna S et al. (1995). Influence or fatigue or fatigue in nonfatal nighttime car accidents involving young male drivers, **Accident Analysis and Prevention**, vol.27 (4), p.618.
- [25] Deery, H. & Love, A. (1996). The driving expectancy questionnaire: Development, psychometric assessment and predictive utility among young drink-drivers, **Journal of studies on Alcohol**, vol.57(2) 193-202.

- [26] Laapotti, S. & Keskinen, E. (1990). Determining sample size for research activities, **Educational and Psychological Measurement**.
- [27] Goldstein, L. (1972). Youthful drivers as a special safety problem. **Accident Analysis and Prevention**, vol.27 (4), p.618.
- [28] Peck, R. (1985). Male driver characteristics and accident risk: some new evidence, **Accidents Analysis and Prevention**, vol. 27(4) 618.
- [29] نصر الله إسماعيل وآخرون (1993). التكلفة الاجتماعية لحوادث المرور ودور المدرسة والمناهج الدراسية للحد أو التقليل منها، مجلة التربية، العدد الحادي عشر.
- [30] Murray, A. (1998). The home and school background of young drivers involved in traffic accidents, **Accident Analysis and Prevention**, vol.30 (2), pp.169-182.
- [31] 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.
- [32] Begg, Dorothy J., Lannigley, 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.
- [33] محمد التويجري وسعد الزهراني ومعتز عبدالله وصالح أبو عباة (قيد النشر). الحوادث والمخالفات المرورية لدى صغار السن والعوامل الشخصية والاجتماعية لمرتكبيها: دراسة ميدانية. الرياض: مدينة الملك عبدالعزيز للعلوم والتقنية.

نتائج اختبار "ت" لدلالة الفروق بين مرتكبي الحوادث (ن=1244) وغير
المرتكبين للحوادث (1175)^(*) في متغيرات الشخصية لدى عينة الدراسة

م	المتغيرات محل المقارنة	عينة المقارنة	المتوسط	الانحراف المعياري	الخطأ المعياري للمتوسط	قيمة ت	دلالة ت
1	الغضب	1-مرتكبو الحوادث 2-غير مرتكبي الحوادث	18.861 17.342	5.714 5.700	0.162 0.166	6.542	0.0001
-2	العدوان اللفظي	1-مرتكبو الحوادث 2-غير مرتكبي الحوادث	17.277 16.613	3.757 3.420	0.107 0.099	4.541	0.0001
-3	العدوان البدني	1-مرتكبو الحوادث 2-غير مرتكبي الحوادث	24.226 22.925	6.910 6.671	0.196 0.195	4.851	0.0001
-4	العداوة	1-مرتكبو الحوادث 2-غير مرتكبي الحوادث	21.666 20.417	6.032 6.277	0.171 0.183	4.989	0.0001
-5	السلوك العدواني (درجة كلية)	1-مرتكبو الحوادث 2-غير مرتكبي الحوادث	82.070 77.297	17.598 17.388	0.499 0.507	6.706	0.0001
-6	توكيد الذات	1-مرتكبو الحوادث 2-غير مرتكبي الحوادث	34.783 34.706	4.524 4.556	0.128 0.133	0.419	غير دالة
-7	الاندفاعية	1-مرتكبو الحوادث 2-غير مرتكبي الحوادث	23.265 22.493	4.370 4.456	0.124 0.130	4.304	0.0001
-8	المخاطرة	1-مرتكبو الحوادث 2-غير مرتكبي الحوادث	30.556 27.487	9.540 9.453	0.271 0.276	7.942	0.0001
-9	المجازاة	1-مرتكبو الحوادث 2-غير مرتكبي الحوادث	39.727 39.300	6.119 6.490	0.174 0.189	1.666	غير دالة
-10	المسؤولية الاجتماعية	1-مرتكبو الحوادث 2-غير مرتكبي الحوادث	35.465 36.805	7.609 7.898	0.216 0.230	4.251-	0.0001
-11	البحث عن الإثارة	1-مرتكبو الحوادث	36.651 35.884	6.460 6.557	0.183 0.191	2.897	0.004

(*) د.ح = 2417

					2-غير مرتكبى الحوادث		
--	--	--	--	--	-------------------------	--	--

تابع الجدول رقم (1)

م	المتغيرات محل المقارنة	عينتا المقارنة	المتوسط	الانحراف المعياري	الخطأ المعياري للمتوسط	قيمة ت	دلالة ت
-12	الاتجاهات نحو الحوادث	1-مرتكبى الحوادث 2-غير مرتكبى الحوادث	51.797 51.595	8.182 8.335	0.232 0.243	0.601	غير دالة
-13	التدليل (الأب)	1-مرتكبى الحوادث 2-غير مرتكبى الحوادث	12.465 11.986	3.250 3.111	0.092 0.091	3.693	0.0001
-14	التدليل (الأم)	1-مرتكبى الحوادث 2-غير مرتكبى الحوادث	10.203 9.681	4.040 3.966	0.115 0.116	3.203	0.001
-15	الحماية الزائدة (الأم)	1-مرتكبى الحوادث 2-غير مرتكبى الحوادث	18.198 14.847	5.141 5.239	0.146 0.153	1.662	غير دالة
-16	الحماية الزائدة (الأب)	1-مرتكبى الحوادث 2-غير مرتكبى الحوادث	17.566 17.454	5.033 5.192	0.143 0.152	0.540	0.589
-17	القسوة (الأب)	1-مرتكبى الحوادث 2-غير مرتكبى الحوادث	12.112 11.442	4.947 4.734	0.140 0.138	3.404	0.001
-18	القسوة (الأم)	1-مرتكبى الحوادث 2-غير مرتكبى الحوادث	10.978 10.579	4.351 4.331	0.123 0.126	2.258	0.024
-19	التسامح (الأب)	1-مرتكبى الحوادث 2-غير مرتكبى الحوادث	10.208 10.142	2.746 2.7544	0.078 0.080	0.591	غير دالة
-20	التسامح (الأم)	1-مرتكبى الحوادث 2-غير مرتكبى الحوادث	10.480 10.172	2.772 2.823	0.79 0.82	2.707	0.007
-21	الحرمان (الأب)	1-مرتكبى الحوادث 2-غير مرتكبى الحوادث	15.666 15.293	4.142 4.329	0.117 0.126	2.169	0.030
-22	الحرمان (الأم)	1-مرتكبى الحوادث 2-غير مرتكبى الحوادث	15.129 14.725	4.038 3.996	0.115 0.117	2.474	0.013

جدول رقم (2)
نتائج اختبار "ت" لدلالة الفروق بين مخالفي المرور (ن=837) وغير
المخالفين (1609) (*) في متغيرات الشخصية

م	المتغيرات محل المقارنة	عينتا المقارنة	المتوسط	الانحراف المعياري	الخطأ المعياري للمتوسط	قيمة ت	دلالة ت
1	الغضب	1-مخالفون 2-غير مخالفين	19.223 17.511	5.693 5.708	0.197 0.142	7.089	0.0001
2-	العدوان اللفظي	1-مخالفون 2-غير مخالفين	17.379 19.470	3.771 3.524	0.130 0.088	4.138	0.0001
3-	العدوان البدني	1-مخالفون 2-غير مخالفين	24.376 23.052	6.944 6.652	0.240 0.166	5.964	0.0001
4-	العداوة	1-مخالفون 2-غير مخالفين	21.640 20.778	6.017 6.2557	0.208 0.156	3.276	0.001
5-	السلوك العدواني (درجة كلية)	1-مخالفون 2-غير مخالفين	83.018 78.080	17.666 17.379	0.611 0.433	6.629	0.0001
6-	توكيد الذات	1-مخالفون 2-غير مخالفين	34.841 34.707	4.531 4.530	0.157 0.113	0.696	غير دالة
7-	الاندفاعية	1-مخالفون 2-غير مخالفين	23.987 22.428	4.445 4.412	0.154 0.110	6.678	0.0001
8-	المخاطرة	1-مخالفون 2-غير مخالفين	32.057 27.462	9.681 9.182	0.335 0.229	6.67811.525	0.0001
9-	المجازاة	1-مخالفون 2-غير مخالفين	39.434 39.529	6.347 6.244	0.219 0.156	0.356-	غير دالة
10 -	المسئولية الاجتماعية	1-مخالفون 2-غير مخالفين	34.955 36.799	7.678 7.790	0.265 0.194	5.584-	0.0001
11 -	البحث عن الإثارة	1-مخالفون 2-غير مخالفين	36.913 35.998	6.613 6.408	0.229 0.160	3.315	0.001

(*) د. ح = 2444

تابع الجدول رقم (2)

م	المتغيرات محل المقارنة	عينتا المقارنة	المتوسط	الانحراف المعياري	الخطأ المعياري للمتوسط	قيمة ت	دلالة ت
12	الاتجاهات نحو الحوادث	1-مخالفون 2-غير مخالفين	51.245 52.003	8.513 8.109	0.294 0.202	2.155-	0.031
13	التدليل (الأب)	1-مخالفون 2-غير مخالفين	12.430 12.093	3.227 3.156	0.112 0.079	2.490	0.013
14	التدليل (الأم)	1-مخالفون 2-غير مخالفين	10.384 9.709	4.139 3.934	0.143 0.099	3.951	0.0001
15	الحماية الزائدة (الأم)	1-مخالفون 2-غير مخالفين	18.143 17.921	5.336 5.070	0.184 0.126	1.010	غير دالة
16	الحماية الزائدة (الأب)	1-مخالفون 2-غير مخالفين	17.576 17.441	5.222 5.072	0.181 0.126	0.619	غير دالة
17	القسوة (الأب)	1-مخالفون 2-غير مخالفين	12.176 11.619	4.940 4.798	0.171 0.120	2.695	0.007
18	القسوة (الأم)	1-مخالفون 2-غير مخالفين	11.154 10.645	4.508 4.268	0.156 0.106	2.745	0.006
19	التسامح (الأب)	1-مخالفون 2-غير مخالفين	10.172 10.159	2.789 2.725	0.096 0.068	0.111	غير دالة
20	التسامح (الأم)	1-مخالفون 2-غير مخالفين	10.391 10.275	2.864 2.761	0.099 0.69	0.973	غير دالة
21	الحرمان (الأب)	1-مخالفون 2-غير مخالفين	15.730 15.369	4.383 4.189	0.152 0.104	1.993	0.046
22	الحرمان (الأم)	1-مخالفون 2-غير مخالفين	15.034 14.884	4.228 3.940	0.146 0.098	0.866	غير دالة

الهوامش

- 1- خالد السيف وحمود البدر وساعد الحارثي وزكريا الشربيني (1416هـ "أ").
تقييم برامج التوعية المرورية خلال الأسابيع المرورية، الرياض: مدينة
الملك عبدالعزيز للعلوم والتقنية، ص7.
- 2- خالد السيف وعبدالله الحمدان وعبدالجليل السيف وإبراهيم الشافعي
(1413هـ "ب"). برامج تعليم سلامة المرور في كليات التربية - الجزء
الأول، سلوك القيادة ومفهوم السلامة، الرياض: مدينة الملك عبدالعزيز
للعلوم والتقنية، ص10.
- 3- Badawi, I. et al (1994). "Road traffic accidents in Asir region,
Saudi Arabia: Pattern and prevention", **Saudi Mdical Journal**, 6,
3, pp.257-260.
- 4- Khoweiled, A. et al. (1994). The impact of age groups of modality
and outcome of road traffic accident victims in King Fahad
specialist hospitals (qasim). **Saudi Mdical Journal**, 15, pp.424-
429.
- 5- جمال عبدالعال (1418هـ). نحو استراتيجية وطنية لتقليل الحوادث
المرورية المؤتمر الوطني الأول للسلامة المرورية، ص ص71-91.
- 6- الإدارة العامة للمرور (1415هـ). التقرير الإحصائي السنوي لعام
1415هـ، الرياض.
- 7- الإدارة العامة للمرور (1416هـ). التقرير الإحصائي السنوي لعام
1416هـ، الرياض.
- 8- الإدارة العامة للمرور (1417هـ). التقرير الإحصائي السنوي لعام
1417هـ، الرياض.
- 9- الإدارة العامة للمرور (1418هـ). التقرير الإحصائي السنوي لعام
1418هـ، الرياض.
- 10- الإدارة العامة للمرور (1419هـ). التقرير الإحصائي السنوي لعام

- 1419هـ، الرياض.
- 11- محمد الحربي (1998). **بعض الخصائص المزاجية وأساليب المعاملة الوالدية كما يدركها الأبناء وعلاقتها بارتكاب الحوادث**، رسالة دكتوراه، مقدمة إلى أكاديمية أكسفورد للدراسات العليا بالتعاون مع جامعة أسيوط.
- 12- عبدالله النافع وخالد السيف (1408هـ). **تحليل الخصائص النفسية والاجتماعية المتعلقة بسلوك قيادة السيارات بالمملكة، الرياض: إدارة البحث العلمي بمدينة الملك عبدالعزيز للعلوم والتقنية.**
- 13- عبدالجليل السيف، وزكريا الشرييني ونبيل ملا (1411هـ). **بحث دراسة أسباب ارتفاع نسبة إصابات حوادث المرور في كل من منطقة مكة المكرمة والمنطقة الشرقية ووسائل تلافيتها، الرياض: الإدارة العامة لبرامج المنح في مدينة الملك عبدالعزيز للعلوم والتقنية، ص ص 11-12.**
- 14- Williams, A. (1998). Risky driving behavior among adolescents, In: R: Jessor et al. (Eds) **New Perspectives on Adolescents Risk Behavior**, New York: Cambridge University Press.
- 15- عبدالله النافع، وخالد السيف، مرجع سابق.
- 16- كرم الله عبدالرحمن (1404هـ). **حوادث المرور أسبابها وطرق الوقاية منها، الرياض: معهد الإدارة العامة.**
- 17- Reber, A. (1995). **Dictionary of Psychology**, London: Penguin books, p.5.
- 18- 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.
- 19- Mirza, K. et al.,(1998). Post-traumatic stress disorder in children and adolescents following road traffic accidents, **British Journal of Psychiatry**, vol.172- pp.443-447.

- 20 عبدالله النافع، وخالد السيف، مرجع سابق، ص ص76-77.
- 21 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.
- 22 Furnham, A & Saip, J. (1993). Personality correlates of convicted drivers, **Personality and Individual Differences**, vol. 14 (2), pp.429-336.
- 23 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.
- 24 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.
- 25 Donovan et al. Op.cit.
- 26 Donovan et al. Op.cit.
- 27 Geuna S et al. (1995). Influence of fatigue in nonfatal nighttime car accidents involving young male drivers, **Accident Analysis and Prevention**, vol.27 (4), p.618.
- 28 Deery, H. & Love, A. (1996). The driving expectancy questionnaire: Development, psychometric assessment and predictive utility among young drink-drivers, **Journal of studies on Alcohol**, vol.57(2) 193-202.
- 29 Laapotti, S. & Keskinen, E. (1990). Determining sample size for research activities, **Educational and Psychological Measurement**.

- 30- Goldstein, L. (1972). Youthful drivers as a special safety problem. **Accident Analysis and Prevention**, vol.27 (4), p.618.
- 31- Peck, R. (1985). Male driver characteristics and accident risk: some new evidence, **Accidents Analysis and Prevention**, vol. 27(4) 618.
- 32- نصر الله إسماعيل وآخرون (1993). **التكلفة الاجتماعية لحوادث المرور ودور المدرسة والمناهج الدراسية للحد أو التقليل منها**، مجلة التربية، العدد الحادي عشر.
- 33- Murray, A. (1998). The home and school background of young drivers involved in traffic accidents, **Accident Analysis and Prevention**, vol.30 (2), pp.169-182.
- 34- 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.
- 35- Begg, Dorothy J., Lanngley, J., and Williams, Sheila (1999). A Longitudenal Study of lifestyle factors as predictors of injuries and crashes among young adults. **Accident Analysis and Prevention**, 31 (1-2), pp.1-11.
- 36- عبدالله النافع وخالد السيف، مرجع سابق.
- 37- محمد التويجري وسعد الزهراني ومعتز عبدالله وصالح أبو عباة (قيد النشر). **الحوادث والمخالفات المرورية لدى ضغار السن والعوامل الشخصية والاجتماعية لمرتكبيها: دراسة ميدانية**. الرياض: مدينة الملك عبدالعزيز للعلوم والتقنية.
- 38- عبدالجليل السيف وآخرون، مرجع سابق، ص 11.