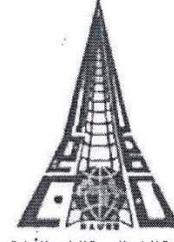


جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية  
كلية الدراسات العليا  
قسم العلوم الاجتماعية



جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية

# دور أفلام التوعية المرورية في رفع مستوى الوعي المروري

دراسة شبه تجريبية على طلاب المرحلة الثانوية في مدينة الرياض

بحث مقدم استكمالاً لمتطلبات الحصول على درجة الماجستير في العلوم الاجتماعية

تخصص التأهيل والرعاية الاجتماعية

إعداد

عبد الله حامد عبد الله الخلف

إشراف

أ.د. عبد الحفيظ سعيد مقدم

الرياض

١٤٢٦هـ - ٢٠٠٥م



## كلية الدراسات العليا

قسم: العلوم الاجتماعية

تخصص: تاهيل ورعاية اجتماعية

ملخص رسالة  ماجستير  دكتوراه

عنوان الرسالة: دور أفلام التوعية المرورية في رفع مستوى الوعي المروري : دراسة شبه تجريبية على طلاب المرحلة الثانوية في مدينة الرياض .

إعداد الطالب: عبدالله بن حامد عبدالله الخلف

إشراف: أ. د. عبدالحفيظ سعيد مقدم

لجنة مناقشة الرسالة:

١- أ. د. عبدالحفيظ سعيد مقدم مشرفاً ومقرراً

٢- د. أحسن مبارك طالب عضواً

٣- د. عبدالله بن عبدالعزيز المعيلي عضواً

تاريخ المناقشة: ١٢ / ١٠ / ١٤٢٦ هـ الموافق ١٤ / ١١ / ٢٠٠٥ م.

مشكلة البحث: يمكن صياغة مشكلة الدراسة في السؤال الرئيس التالي :

ما دور أفلام التوعية المرورية في رفع مستوى الوعي المروري لدى الطلاب؟

أهمية البحث: إبراز مدى فعالية أفلام التوعية في تغيير اتجاهات الطلاب نحو سلوكياتهم في السياقة وتخفيض حوادث المرور .

أهداف الدراسة: الهدف الرئيس لهذه الدراسة هو التعرف على «دور أفلام التوعية المرورية في رفع مستوى

الوعي المروري لدى مجموعة من طلاب المرحلة الثانوية ، وينبثق من هذا الهدف الأهداف التالية :

١- التعرف على الفروق في مستوى الوعي المروري لدى مجموعة الطلاب التجريبية بين القياس القبلي والبعدي .

٢- التعرف على الفروق في مستوى الوعي المروري لدى مجموعة الطلاب الضابطة في القياس القبلي والبعدي .



٣- التعرف على الفروق في مستوى الوعي المروري لدى مجموعتي الطلاب التجريبية مقارنة بالمجموعة الضابطة في القياس القبلي والبعدى .

#### تساؤلات الدراسة:

سؤال البحث الرئيس هو: ما دور أفلام التوعية المرورية في رفع مستوى الوعي المروري لدى مجموعة الطلاب التجريبية؟ ويتفرع عنه الأسئلة التالية

١- هل توجد فروق في درجة مستوى الوعي المروري لدى مجموعة الطلاب التجريبية بين القياس القبلي والبعدى؟

٢- هل توجد فروق في درجة مستوى الوعي المروري لدى مجموعة الطلاب الضابطة بين القياس القبلي والبعدى؟

٣- هل توجد فروق في درجة مستوى الوعي المروري لدى مجموعتي الطلاب التجريبية والضابطة؟

٤- هل هناك فروق في المجموعة التجريبية والمجموعة الضابطة في القياس القبلي؟

٥- هل هناك فروق بين المجموعة التجريبية والمجموعة الضابطة في القياس البعدى؟

**منهج الدراسة:** استخدم الباحث المنهج شبه التجريبي على مجموعتين من الطلاب تجريبية وضابطة في قياسين قبلي وبعدى باستخدام أداة الاستبانة المكونة من (٦٨) عبارة .

#### أهم النتائج: تبرز أهم النتائج في الآتي:

١- توجد فروق ذات دلالة إحصائية لدى مجموعة الطلاب التجريبية في المعرفة بقوانين المرور وبأسباب الحوادث، وسلوك القيادة، بين القياس القبلي والبعدى لصالح القياس البعدى وهذا يؤكد نجاح البرنامج .

٢- وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين مجموعتي الطلاب التجريبية والضابطة في كل من المعرفة بقوانين المرور وبأسباب الحوادث وسلوك السياقة في القياس البعدى لصالح المجموعة التجريبية، وهذا يؤكد فعالية البرنامج في زيادة مستوى الوعي المروري لدى عينة الطلاب التجريبية .

---

---

## College of Graduate Studies

Department: Social Sciences  
Specialization: Rehabilitation and Social Care

### *Thesis Abstract MA Ph.D*

**Thesis Title:** Role of Traffic Orientation Films in Upgrading the Level of Traffic Awareness: A Semi-Experimental Study on the Secondary Stage Students of the Riyadh City.

**Prepared by:** Abdullah Hamid Abdullah Al-Khalf  
**Supervisor :** Prof. Dr. Abdul Hafiz S. Muqaddam

**Thesis Defence Committee:**

Supervisor  
Member  
Member

1. Prof. Dr. Abdul Hafiz S. Muqaddam
2. Dr. Ahsen M. Talib
3. Dr. Abdullah Abdul Aziz Al-Muaili

**Defence Date:** 12/10/1426 A.H. — 14/11/2005 A.D.

**Research Problem:** The research problem may be rephrased in the format of the following main question: What role traffic orientation films play in upgrading the traffic awareness among students?

**Research Importance:** The present study seeks to demonstrate the relative effectiveness of the orientation films in moulding the attitudes of the students towards their driving behaviours as well as the consequent decline of traffic accidents.

**Research Objectives:** The main objective of the present research is to identify the role of traffic orientation films in upgrading traffic awareness level among a select group of secondary stage students. This objective gives rise to other subsidiary objectives that follow:

1. Identification on the variance of traffic awareness level among a group of experimental students prior and after the film projections;
2. Identification on the variance of traffic awareness level among a group of non-experimental students prior and after the film projections; and
3. Identification on the variance of traffic awareness level among two groups of students — experimental and non-experimental — in comparison with each other both prior and after the film projections.

**Research Questions:** The present research addresses the following main question: What role is played by the traffic orientation films in upgrading the traffic awareness level among an experimental group of students?

Based upon this main question, other subsidiary questions stem as follow:

1. Does variance exist in the relative degree of traffic awareness level among an experimental group of students both prior and after the film projections?
2. Does variance exist in the relative degree of traffic awareness level among non-experimental group of students both prior and after the film projections?
3. Is there any variance in the relative degree of traffic awareness level among two groups of students — experimental and non-experimental?

- 
- 
4. Is there any variance between experimental and non-experimental groups prior to film projections?
  5. Is there any variance between experimental and non-experimental groups after the film projections?

**Research Methodology:** The present researcher has employed semi-experimental approach on two groups of students — experimental and non-experimental. By using this approach, he explored their traffic awareness levels both prior and after the film projections. Pursuant to his research, he has also used research tool — questionnaire. It comprised 68 phrases.

- Main Results:** The present study offers following findings of salience:
1. Variance of statistical evidence exists among non-experimental group of students both prior and after film projections towards some select issues — cognizance of traffic laws; causes of accidents; driving behaviour; and attitudes towards traffic.
  2. Variance of statistical evidence exists between two groups of students — experimental and non-experimental — towards cognizance of traffic laws; causes of accidents; and driving behaviour. This is in the phase characterized with full film projection.



# شكر وتقدير

أشكر الله عز وجل كل الشكر وأثني عليه بما هو أهل له ، وأحمده سبحانه وتعالى الذي وفقني بإتمام الرسالة التي أسأل الله أن ينفع بها .

يشرفني أن أتقدم بخالص الشكر لصاحب السمو الملكي الأمير / نايف بن عبدالعزيز وزير الداخلية ورئيس مجلس إدارة جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية ، وسمو نائب وزير الداخلية صاحب السمو الملكي الأمير / أحمد بن عبد العزيز، وإلى صاحب السمو الملكي الأمير / محمد بن نايف بن عبد العزيز مساعد وزير الداخلية للشؤون الأمنية ، وإلى سعادة مدير الأمن العام الفريق / سعيد بن عبد الله القحطاني ، ولسعادة العميد / فهد بن سعود البشر مدير الإدارة العامة للمرور ، والعميد مشيب بن سعد الشهراني .

كما أتقدم بالشكر لسعادة الدكتور / عبد العزيز بن صقر الغامدي رئيس جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية ، ولسعادة الأستاذ الدكتور / عبد العاطي الصياد عميد كلية الدراسات العليا .

كما أتقدم بجزيل الشكر لسعادة الدكتور / أحسن مبارك طالب رئيس قسم العلوم الاجتماعية عضو لجنة المناقشة ، ولسعادة الأستاذ الدكتور / عبد الحفيظ سعيد مقدم المشرف على هذه الرسالة ، ولسعادة الدكتور / عبد الله عبد العزيز المعيلي مدير عام التربية والتعليم بمنطقة الرياض عضو لجنة المناقشة .

والشكر لكل من أسهم برأيه وتوجيهه وتشجيعه لي .

وآخر دعوانا أن الحمد لله رب العالمين

، ، ، ، ، ، ، ،

## فهرس المحتويات

الصفحة	الموضوع
أ	إهداء
ب	شكر وتقدير
ج - د	فهرس المحتويات
هـ - و	فهرس الجداول
٩-٢	الفصل الأول الإطار العام للدراسة
٢	أولاً : مقدمة الدراسة
٣	ثانياً : مشكلة الدراسة
٦	ثالثاً : تساؤلات الدراسة
٦	رابعاً : أهمية الدراسة
٨	خامساً : أهداف الدراسة
٨	سادساً : فروض الدراسة
٩	سابعاً : مفاهيم الدراسة
٦٥ - ١٢	الفصل الثاني الإطار النظري والدراسات السابقة
١٢	أولاً الإطار النظري
١٢	المبحث الأول : الحوادث المرورية ، تعريفها ، أنواعها ، أسبابها نتائجها.
١٢	١- تعريف الحادث المروري
١٣	٢- أنواع الحوادث المرورية
١٤	٣- أسباب الحوادث المرورية
٢٢	٤- نتائج الحوادث المرورية
٥٣ - ٣١	المبحث الثاني: المخالفات المرورية ، تعريفها، أنواعها، أسبابها ، نتائجها
٣١	١- تعريف المخالفة المرورية
٣١	٢- أنواع المخالفات المرورية
٣٨	٣- أسباب المخالفات المرورية
٤٩	٤- نتائج المخالفات المرورية

الصفحة	الموضوع
٦٥-٥٤	المبحث الثالث: التوعية المرورية، مفهومها، أهدافها، ووسائلها
٥٤	١- مفهوم الوعي المروري
٥٦	٢- أهداف التوعية المرورية
٥٨	٣- وسائل التوعية المرورية
٧٣-٦٦	ثانياً: الدراسات السابقة
٨٣-٧٥	الفصل الثالث الإطار المنهجي للدراسة
٧٥	أولاً: منهج الدراسة
٧٥	ثانياً: حدود الدراسة
٧٦	ثالثاً: مجتمع الدراسة
٧٦	رابعاً: عينة الدراسة
٧٧	خامساً: أداة الدراسة
٧٨	سادساً: صدق وثبات الأداة
٨١	سابعاً: محتوى البرنامج
٨٢	ثامناً: إجراءات تطبيق الدراسة
٨٣	تاسعاً: المعالجة الإحصائية
١٠٦-٨٥	الفصل الرابع عرض بيانات الدراسة وتحليلها وتفسيرها
٨٥	أولاً: خصائص عينة الدراسة
٨٩	ثانياً: تساؤلات الدراسة
٩٧	ثالثاً: المقارنة بين المجموعة التجريبية والضابطة في مستوى الوعي المروري في القياس القبلي.
١٠٢	رابعاً: المقارنة بين المجموعة التجريبية والضابطة في مستوى الوعي المروري في القياس البعدي
١٢٢-١٠٨	الفصل الخامس النتائج والتوصيات
١٠٨	أولاً: خلاصة النتائج
١١٢	ثانياً: التوصيات
١١٤	قائمة المراجع
١٢٤	ملاحق الدراسة
١٢٤	ملحق رقم ( ١ ) خطاب موافقة إدارة التعليم بمنطقة الرياض
١٢٥	ملحق رقم ( ٢ ) قائمة بأسماء المحكمين
١٢٦	ملحق رقم ( ٣ ) استمارة استبيان الدراسة

## فهرس الجداول

رقم الجدول	عنوانه	الصفحة
(١)	عدد الحوادث والمصابين والمتوفين في المملكة العربية السعودية للسنوات الماضية	٢٥
(٢)	علاقة استخدام حزام الأمان بإصابات الحوادث	٥١
(٣)	معاملات الارتباط بين درجة كل عبارة من عبارات الاستبيان والمحور الذي تنتمي إليه	٨٠
(٤)	معاملات الثبات لمحاور الاستبيان	٨١
(٥)	توزيع أفراد العينة على المجموعتين التجريبية والضابطة	٨٥
(٦)	توزيع أفراد العينة حسب العمر	٨٥
(٧)	توزيع أفراد العينة حسب المستوى التعليمي للأب	٨٦
(٨)	توزيع أفراد العينة حسب المستوى الوظيفي للأب	٨٦
(٩)	توزيع أفراد العينة حسب مستوى دخل الأب	٨٧
(١٠)	توزيع أفراد العينة حسب إجابة قيادة السيارة	٨٨
(١١)	توزيع أفراد العينة حسب حصولهم على رخصة سيطرة أو تصريح مؤقت	٨٨
(١٢)	توزيع أفراد العينة حسب سيطرة السيارة في الأسبوع	٨٩
(١٣)	المقارنة بين القياس القبلي والبعدي للمجموعة التجريبية في المعرفة بقوانين المرور	٩٠
(١٤)	المقارنة بين القياس القبلي والبعدي للمجموعة التجريبية في المعرفة بأسباب الحوادث	٩٠
(١٥)	المقارنة بين القياس القبلي والبعدي للمجموعة التجريبية في سلوك القيادة	٩١
(١٦)	المقارنة بين القياس القبلي والبعدي للمجموعة التجريبية في الاتجاهات نحو المرور	٩١
(١٧)	المقارنة بين القياس القبلي والبعدي للمجموعة التجريبية في السلوك العدواني	٩٢
(١٨)	المقارنة بين القياس القبلي والبعدي للمجموعة التجريبية في السلوك التوكيدي	٩٢
(١٩)	المقارنة بين القياس القبلي والبعدي للمجموعة التجريبية في سلوك المخاطره	٩٣
(٢٠)	المقارنة بين القياس القبلي والبعدي للمجموعة الضابطة في المعرفة بقوانين المرور	٩٤
(٢١)	المقارنة بين القياس القبلي والبعدي للمجموعة الضابطة في المعرفة بأسباب الحوادث	٩٤
(٢٢)	المقارنة بين القياس القبلي والبعدي للمجموعة الضابطة في سلوك القيادة	٩٥
(٢٣)	المقارنة بين القياس القبلي والبعدي للمجموعة الضابطة في الاتجاهات نحو المرور	٩٥
(٢٤)	المقارنة بين القياس القبلي والبعدي للمجموعة الضابطة في السلوك العدواني	٩٦
(٢٥)	المقارنة بين القياس القبلي والبعدي للمجموعة الضابطة في السلوك التوكيدي	٩٦
(٢٦)	المقارنة بين القياس القبلي والبعدي للمجموعة الضابطة في سلوك المخاطره	٩٧

## فهرس الجداول

رقم الجدول	عنوانه	الصفحة
(٢٧)	المقارنة بين المجموعة التجريبية والمجموعة الضابطة في المعرفة بقوانين المرور في القياس القبلي	٩٨
(٢٨)	المقارنة بين المجموعة التجريبية والمجموعة الضابطة في المعرفة بأسباب الحوادث في القياس القبلي	٩٨
(٢٩)	المقارنة بين المجموعة التجريبية والمجموعة الضابطة في سلوك السياقه في القياس القبلي	٩٩
(٣٠)	المقارنة بين المجموعة التجريبية والمجموعة الضابطة الاتجاه في نحو المرور في القياس القبلي	٩٩
(٣١)	المقارنة بين المجموعة التجريبية والمجموعة الضابطة في ارتكاب المخالفات المرورية في القياس القبلي	١٠٠
(٣٢)	المقارنة بين المجموعة التجريبية والمجموعة الضابطة في خاصية السلوك العدواني في القياس القبلي	١٠٠
(٣٣)	المقارنة بين المجموعة التجريبية والمجموعة الضابطة في خاصية السلوك التوكيدي في القياس القبلي	١٠١
(٣٤)	المقارنة بين المجموعة التجريبية والمجموعة الضابطة في سلوك المخاطره في القياس القبلي	١٠١
(٣٥)	المقارنة بين المجموعة التجريبية والمجموعة الضابطة في المعرفة بقوانين المرور في القياس البعدي	١٠٢
(٣٦)	المقارنة بين المجموعة التجريبية والمجموعة الضابطة في المعرفة بأسباب الحوادث في القياس البعدي	١٠٣
(٣٧)	المقارنة بين المجموعة التجريبية والمجموعة الضابطة في سلوك السياقه في القياس البعدي	١٠٣
(٣٨)	المقارنة بين المجموعة التجريبية والمجموعة الضابطة في الاتجاه نحو المرور في القياس القبلي	١٠٤
(٣٩)	المقارنة بين المجموعة التجريبية والمجموعة الضابطة في ارتكاب المخالفات المرورية في القياس البعدي	١٠٤
(٤٠)	المقارنة بين المجموعة التجريبية والمجموعة الضابطة في خاصية السلوك العدواني في القياس البعدي	١٠٥
(٤١)	المقارنة بين المجموعة التجريبية والمجموعة الضابطة في خاصية السلوك التوكيدي في القياس البعدي	١٠٥
(٤٢)	المقارنة بين المجموعة التجريبية والمجموعة الضابطة في خاصية سلوك المخاطره في القياس البعدي	١٠٦

---

# الفصل الأول

الإطار العام للدراسة

## أولاً : مقدمة الدراسة :

لقد أصبحت المشكلات الناتجة عن حوادث المرور في مختلف أنحاء العالم من المشكلات الأمنية المعاصرة التي تستدعي قلق مختلف الأجهزة الأمنية في كل البلدان ، وتعاني الدول العربية من هذه المشكلة الكبيرة كغيرها من دول العالم .  
وكان للمملكة نصيب من هذا الوباء ، نتيجة لما شاهده وتشهده البلاد من نشاط تنموي مكثف أدى إلى ارتفاع مستوى دخل الفرد ، وتمكنه من امتلاك سيارة أكثر ، واتساع المدن ، وزيادة أطوال الطرق السريعة ، وكثرة التنقل بين المسكن ومكان العمل وأماكن التسوق والترفيه .

ونتيجة لذلك فقد زادت المخالفات المرورية ومن ثم زادت الحوادث ، التي لم يقتصر تأثيرها على الفرد أو على شريحة معينة داخل المجتمع بل أن ذلك التأثير يصل إلى المجتمع كله ، فحوادث المرور تؤثر سلباً على المجتمع وعلى اقتصاد الوطن لفداحة خسائرها المادية والبشرية ، حيث وصل عدد المصابين في حوادث المرور بالمملكة في ربع القرن الأخير إلى أكثر من نصف مليون ( ٥٠٠,٠٠٠ ) شخص ، توفي منهم حوالي ( ١٢ % ) أي حوالي ( ٦٠,٠٠٠ ) شخص ، نتيجة لفداحة تلك المشكلة ، فقد قامت الدول بوضع المزيد من الأحكام والأنظمة التي تنظم المرور على الطرق ، وتقرر الجزاءات المناسبة الواجب تطبيقها مع المخالفين لأنظمة المرور ، ومرتكبي الحوادث المرورية (الغامدي ، ١٤٢٠ ، ص ٥) .

وبلغ عدد المصابين في حوادث مرور في المملكة العربية السعودية حوالي شخص كل نصف ساعة ينتهي منهم حوالي ألفين شخص إلى ذوي الإعاقات المستديمة ، ويصل الفاقد الاقتصادي سنوياً إلى نحو ٢١ مليار أي نحو ٤% من إجمالي الناتج المحلي ويشكل ذلك ما يزيد عن الضعف مقارنة بالدول الصناعية . وحوالي ثلثي أسرة المستشفيات مشغولة بمصابي الحوادث المرورية في المملكة ( الجديد ، ١٤٢٤هـ ، ص ٢) .

وبالرغم من قيام أجهزة الأمن ممثلة في جهاز المرور باستنفار جميع الجهود لخفض نسبة أعداد الحوادث والمصابين والمتوفين والمخالفات المرورية من خلال الحملات الوطنية الإعلامية الشاملة واستخدام وسائل الاتصال المختلفة المقروءة والمسموعة والمرئية في عملية التوعية والتثقيف من أجل بناء وعي عام لدى أفراد

المجتمع ، إلا أن حوادث المرور في تزايد من خلال الإحصاءات المرورية السنوية .  
(إحصاءات الإدارة العامة للمرور ، ١٤٢٤هـ - ) .

وترجع أهمية الدراسة هذه ، لتمييز الأرقام المرورية بعناصر الجذب والتشويق أكثر من غيرها . ويعد الاتصال عن طريق المرئيات أكثر وسائل الاتصال فاعلية في نقل المعلومات الخاصة بأنظمة وبتعليمات المرور ، فإن تهيئة الإمكانيات المناسبة للاستفادة منها في تغيير اتجاهات الطلاب نحو سلوك القيادة ونحو رجل المرور سوف يؤدي إلى الحصول على أفضل النتائج لزيادة الوعي المروري من خلال الاتصال الشخصي المواجهي بين المرسل والمستقبل لتلقي الرسالة متى ما توفرت مهارات الاتصال لدى المرسل والظروف المناسبة لتقبلها لكسب ثقة المتلقي وتوطيد الصلات الشخصية وتأكيد الدور الاجتماعي لأجهزة المرور وخدماتها الإنسانية للجماهير .

ويعتقد العلماء أن قدرة المرئيات على التأثير في حاسة البصر تفوق قدرة الصوتيات على التأثير في حاسة السمع في جذب الانتباه بما يزيد على ٢٥ ضعفاً ، وأن حاسة البصر وحدها تتقدم على جميع حواس الإنسان الأخرى في اكتسابه للمعلومات بنسبة ٤ : ١ فإذا أضفنا الصورة إلى الصوت فإن الرسالة الإعلامية للوعي المروري يصبح أثرها في الاتصال قوياً لدرجة كبيرة . ( بيلي ، ١٤١٨هـ ، ص ٢٠٢ ) .

وإذا وظفت تلك الأفلام المرورية من خلال الاتصالات الشخصية لرجال المرور في تقديم مادة مرورية لتلك الشريحة المهمة في المجتمع وهي شريحة الشباب وانتقل رجل المرور لهذه الفئة في مكان تواجدها في مدارسهم وأشعروا بأهميتهم وأستمع لآرائهم وأشعرهم بالحرية والشعور بالأمان من خلال المحاوره فإن ذلك سوف يعمل على تقوية الصلة وكسب الثقة والاحترام المتبادل والرضى مما يساعد على تقبلهم لتعليمات المرور والتقيدها وبالتالي إلى ارتفاع الوعي المروري .

## ثانياً : مشكلة الدّراسة :

تظل مشكلة حوادث المرور في المملكة العربية السعودية وما تخلفه من وفيات وإصابات وإعاقات جسدية وهدر للممتلكات العامة والخاصة قائمة ، بالرغم من الجهود المبذولة خلال السنوات الماضية من الأجهزة المعنية في خفض معدلات الحوادث من خلال الحملات الوطنية الشاملة على مستوى الدولة أو من خلال الأسابيع المرورية على مستوى دول مجلس التعاون لدول الخليج العربي .

١- وفي دراسة حديثة (العوفي ، ١٤٢٥هـ —) بعنوان توعية طلبة المدارس عن المخالفات المرورية. حيث ركزت الدراسة على البرامج والرسائل الموجهة للجمهور من خلال حملات التوعية المرورية الثلاث الأولى والثانية والثالثة لأعوام ( ١٤٢١ - ١٤٢٢ - ١٤٢٣ ) تحت شعار " أمنكم هدفنا وسلامتكم " . " وحتى لا تروح الروح " ، واعقلها وتوكل ، من خلال تقييم هذه البرامج من خلالها عرضها على طلاب المدارس ومن ثم صياغتها ضمن استبيان وطلب من الطلاب الإجابة عليها .

وقد خلصت الدراسة إلى عدد من التوصيات من ضمنها :

١/١- عدم وجود الإهتمام من قبل الحملات التوعوية المرورية الثلاث بشريحة الشباب والتركيز عليهم برسائل مخصصة لهم في الوسائل الإعلامية المفضلة لديهم بل كانت التوعية عامة ولكافة الجمهور .

٢/١- أهمية استخدام الإتصال الشخصي والمواجه وفي حملات التوعية إذا أردنا تحقيق عمليات الإقناع وتغيير الإتجاهات والسلوكيات للجمهور المستهدف .

٣/١- عدم وصول فعاليات الحملات التوعوية المرورية لمدارس الطلاب ، لا سيما وأن المشكلة المرورية تتجزر في هذه الفئة العمرية .

٤/١- عدم رسوخ هذه الرسائل وفهمها جيداً واستيعابها من قبل الطلاب ، وذلك بضعف المشاهدة من الطلاب لهذه البرامج وكذلك لضعف تكرار الرسائل التلفزيونية التوعوية .

وقد خلصت الدراسة إلى الإهتمام بالتلاميذ والطلاب بالوصول ببرامج التوعية لهم في مدارسهم وأوصت الدراسة أن يستفيد المخططون لحملات التوعية المرورية من الإتصال

المواجهي بأشكاله كافة من خلال برامج مشتركة بين إدارات المرور وإدارات التربية والتعليم من خلال الكشف عن الخصائص النفسية والاجتماعية للطلاب ومن ثم التوصية ببرامج توعية مرورية لهذا الفئات .

٢- وفي دراسة حديثة (التبجيري وزملاؤه ، ١٤٢٥هـ) لقيادة صغار السن وتأثرها على المخالفات المرورية على مجتمع من طلاب المدارس المتوسطة والثانوية بمدينة الرياض وأبها وحائل .

١/٢- خلصت الدراسة إلى أهمية التوعية المرورية المنتظمة في وسائل الإعلام عن طريق برامج خاصة لهذه الفئة تختلف رسالتها عن الرسالة التي تقدم للناس عامة.

٢/٢- التوعية المرورية في المدارس بمشاركة العاملين في المرور .

٣- وقد أشار عبد الله النافع وزملاؤه ( ١٤١٣هـ ) فيما يتعلق في المادة المرورية وكيفية عرضها على الطلاب في المدارس وهي إمكان عرضها على أشرطة فيديو بصورة حية أو تمثيلية باستخدام الصور المتحركة كما هو الحال في برنامج (سلامتك) الذي أثبت نجاحاً كبيراً واستفاد منه الصغار والكبار، ثم توزع هذه الأشرطة على المدارس لعرضها على الطلاب .

٤- دراسة ( السيف وآخرون ، ١٤١٤هـ) ، بعنوان تقويم برامج التوعية المرورية خلال أسابيع المرور فقد كان من نتائجها أن التوعية المرورية التي تمت خلال هذه الأسابيع المرورية لم تؤثر في خفض عدد الحوادث أو الإصابات .

ومن هنا تولدت لدى الباحث الرغبة في التركيز أولاً على هذه الفئة العمرية الشبابية الأعلى نسبة في حوادث المرور حيث تصل إلى ٤٠% من حوادث المرور في المملكة من فئة الشباب حسب ( إحصاءات الإدارة العامة للمرور لعام ١٤٢٤هـ) .

ومن ثم جمع المادة المرورية المناسبة لهذه الفئة في شريط فيديو و تم عرضها بصورة حية في مدارسهم بمشاركة العاملين في المرور وعرض المشكلة المرورية بهدف الإقناع عبر الإتصال المباشر المواجهي لتغيير الإتجاهات المعرفية لهؤلاء الطلاب بالإتجاه الإيجابي .

وكسر الحاجز النفسي بين رجل المرور وهذه الفئة الشبابية من خلال الحوار الإيجابي والذي يهدف إلى تحقيق السلامة المرورية .

ومن ثم الإجابة عن التساؤل الرئيس التالي :  
ما دور أفلام التوعية المرورية في رفع مستوى الوعي المروري لدى الطلاب ؟

**ثالثاً : تساؤلات الدّراسة :**

**سوف يكون سؤال البحث الرئيسي هو :**

ما دور أفلام التوعية المرورية في رفع مستوى الوعي المروري لدى مجموعة الطلاب ؟

**ويتفرع عنه الأسئلة التالية :**

١- هل توجد فروق في درجة مستوى الوعي المروري لدى مجموعة الطلاب

التجريبية بين القياس القبلي والبعدى ؟

٢- هل توجد فروق في درجة مستوى الوعي المروري لدى مجموعة الطلاب

الضابطة بين القياس القبلي والبعدى ؟

٣- هل هناك فروق في درجة مستوى الوعي المروري لدى مجموعتي الطلاب

التجريبية والضابطة ؟

٤- هل هناك فروق بين المجموعة التجريبية والمجموعة الضابطة في القياس القبلي.

٥- هل هناك فروق بين المجموعة التجريبية والمجموعة الضابطة في القياس

البعدى.

**رابعاً : أهمية الدّراسة :**

باتت المشكلات المرورية تشكل ظاهرة تعاني منها جميع دول العالم والمملكة العربية

السعودية ، وتزايد الحوادث المرورية أصبح يشكل هاجساً أمنياً يضاعف من أعباء

ومسؤوليات أجهزة الأمن السعودية في بلد مترامي الأطراف .

ويمثل الطلاب مرحلة عمرية مهمة بالنسبة للبلاد باعتبارهم جيل الحاضر وأمل المستقبل و عدة كل مجتمع يتجه نحو التقدم والرقى .

وفي هذا البحث سوف تتم الدراسة على طلاب المرحلة الثانوية ، حيث أن هذه الفئة العمرية تعد ضمن الفئات الأكثر تأثراً بما يذاع وينشر عبر وسائل الإعلام المسموعة والمقروءة والمرئية . ومع تصاعد حوادث المرور التي يتعرض لها هؤلاء الطلاب وازدياد المخالفات المرورية لهذه الفئة من الشباب وخاصة قيادة السيارة بدون رخصة قيادة وقيادة السيارة بتهور ودون مبالاة ، وما تخلفه هذه الحوادث من إزهاق لأرواح وإصابات تصل إلى حد الإعاقة تحولهم إلى عناصر عاجزة تمثل عبئاً على مجتمعهم .

من هنا كان الإهتمام بمعرفة دور أفلام التوعية المرورية في التعريف بأخطار الحوادث المرورية من خلال المادة التوعوية المرورية التي تعرض بواسطة هذه الأفلام ومدى تفاعلهم واستجاباتهم لمثل هذه التوعية من البرامج المرورية التي تعتمد على المشاهدة المقصودة والمدرسة لهذه الفئة العمرية من الشباب ومدى إمكانية تغيير اتجاهاتهم نحو المشكلة الدورية والمتمثلة في سلوك القيادة الخاطئ ، والنظرة القاصرة نحو رجال المرور من خلال ما يعرض في هذه الأفلام التوعوية المرورية عن أهم أسباب المخالفات المرورية والحوادث المرورية والدور الذي يقوم به رجل المرور نحو مستخدمي الطريق بما يكفل لهم السلامة ويحقق لهم الأمن .

**ولذا فإن أهمية الدراسة تتمثل في الآتي :**

#### **١ - الأهمية النظرية :**

أ- التعرف على دور أفلام التوعية المرورية ومعرفة الأسباب والعوامل التي قد تؤدي إلى نجاح مثل هذه البرامج .

ب- نأمل أن تسهم في إضافة جديدة في مجال التوعية المرورية من خلال التركيز على الكيف وليس الكم من خلال معرفة تأثير مثل هذه الأفلام في زيادة الوعي المروري .

## ٢- الأهمية التطبيقية :

إنها وحسب علم الباحث الدراسة الأولى من نوعها التي تعتمد على شبه التجربة في دور أفلام التوعية المرورية في رفع مستوى الوعي المروري ونأمل أن تسهم في سد النقص في المعلومات المتاحة لمثل هذه الأفلام .

## خامساً : أهداف الدراسة :

يتمثل الهدف الرئيس لهذه الدراسة في التعرف على ( دور أفلام التوعية المرورية في رفع مستوى الوعي المروري لدى مجموعة من طلاب المرحلة الثانوية ) وينبثق من هذا الهدف الأهداف التالية .

١- التعرف على الفروق في مستوى الوعي المروري لدى مجموعة الطلاب التجريبية بين القياس القبلي والبعدي .

٢- التعرف على الفروق في مستوى الوعي المروري لدى مجموعة الطلاب الضابطة في القياس القبلي والبعدي .

٣- التعرف على الفروق في مستوى الوعي المروري لدى مجموعتي الطلاب التجريبية مقارنة بالمجموعة الضابطة في القياس القبلي والبعدي .

## سادساً : فروض الدراسة:

١- توجد فروق ذات دلالة إحصائية في مستوى الوعي المروري لدى مجموعة الطلاب التجريبية بين القياس القبلي والبعدي لصالح القياس البعدي .

٢- لا توجد فروق في درجة الوعي المروري ذات دلالة إحصائية لدى المجموعة الضابطة بين القياس القبلي والبعدي .

٣- لا توجد فروق ذات دلالة إحصائية في مستوى الوعي المروري بين المجموعة التجريبية والمجموعة الضابطة في القياس القبلي .

٤- توجد فروق ذات دلالة إحصائية في مستوى الوعي المروري بين المجموعة التجريبية والمجموعة الضابطة لصالح المجموعة التجريبية في القياس البعدي .

## سابعاً : مفاهيم الدراسة :

يعد تحديد المفاهيم الخاصة بالبحث أمراً ضرورياً لتوضيح ما يقصده الباحث بهذه المفاهيم وفيما يلي عرض لبعض المفاهيم التي تمثل محور موضوع الدراسة وهي :

### ١- الدور :

لكل فرد في المنظمة وضع أو مركز معين ويتطلب هذا الوضع من الفرد أن يقوم بجملة أنشطة لها صبغة الانتظام والتكرار وهذه الأنشطة هي التي يطلق عليها في الإصطلاح كلمة دور .

والدور كلمة شائعة في المسرح يفهم منه الجزء الذي يؤديه الممثل في مضمون روائي معين.

واصطلاح الدور في العلوم الإجتماعية يعبر عما يقوم به الفرد من أعمال ترتبط بوضعه أو مركزه الإجتماعي مثال ذلك دور المدير ، ودور العامل والدور نفسه لا يتغير بل يظل ثابتاً عند تغير من يقوم به أما عن طريق ترك العمل أو الترقية أو الوفاة .

والدور ليس مجرد فعل وإنما هو في واقع الأمر توقعات للفعل يساعد على تحديد نمط السلوك الذي يسلكه الفرد مع الآخرين .

فالموظف الذي يخاطب رئيسه يكون حريصاً في أحاديثه وتصرفاته معه ، بينما يختلف موقعه إذا كان يخاطب زميلاً له في العمل . (حسن ، ١٩٧٨م، ص١٣٨) .

**التعريف الإجرائي للدور :** هو القدرة على التأثير في اتجاهات الطلاب من خلال ما يعرض في أشرطة الفيديو من مادة مرورية توعوية تعمل على رفع مستوى الوعي المروري .

### ٢- التوعية :

عرفت التوعية بالعديد من التعريفات في بعض الدراسات الإعلامية والإجتماعية ويمكن الإشارة إلى بعض منها :

• ورد في لسان العرب " الوعي بمعنى حفظ القلب (الشيء) والحديث

يعني وعيه وأوعاه أي حفظه وفهمه وقبله ، وفلان أوعى عن فلان أحفظ

وأفهم " ( ابن منظور ، ١٩٤٧) .

وجاء في المعجم الوسيط " الوعي بمعنى الحفظ والفهم وسلامته الإدراك " ( أنيس ، ١٩٣٧) .

• وعرفها عبد الله المشخص " بأنها عملية منظمة ومدروسة تستهدف تغيير اتجاهات وأداء وأفكار ومواقف الأفراد والجماعات تجاه قضية من القضايا وترشيدهم إلى حقيقة الموقف والظواهر المحيطة بهم ومن ثم تمكنهم من التفاعل والتعامل معها بيقظة وفهم كاملين " (المشخص، ١٤١٥هـ-).

**التعريف الإجرائي للتوعية المرورية :** وهي درجة وعي الفرد في المقياس الذي يقيس الجوانب الثلاثة التالية :

١. المعرفة بقوانين المرور وأسباب الحوادث .

٢. الاتجاهات الإيجابية نحو القوانين المرورية ورجل المرور .

٣. السلوكات الإيجابية في القيادة .

**٣- الأفلام المرورية :**

**الفيلم Film :** كلمة أجنبية بمعنى شريط وجمعها أشرطة وعادة تتبع بكلمة فيلم سينمائي وسينما Cinema أيضاً كلمة أجنبية بمعنى الخيالة ، وهي من الخيال لكونها فاتحة على الصور المتحركة الخيالية وليست الحقيقية وعرفت الخيالة بأنها دار لعرض الأفلام والصور المتحركة ( الغلاني ، ١٤٠٥ ، ص ١٢٨ ) .

**التعريف الإجرائي :** هي شريط فيديو يحتوي على مادة مرورية إرشادية يمكن عرضها على جهاز فيديو وتصبح هذه المادة مرئية ومسموعة من خلال جهاز التلفزيون.

**٤- المجموعة التجريبية :**

وهي مجموعة من طلاب المرحلة الثانوية في مدينة الرياض ٢١ طالباً سوف يتم إجراء الإختبار القبلي والبعدي عليها .

**٥- المجموعة الضابطة :**

وهي مجموعة من طلاب المرحلة الثانوية في مدينة الرياض ٢١ طالباً سوف يتم إجراء الإختبار القبلي والبعدي عليها .

**٦- متغيرات الدراسة :**

أ/ المتغير المستقل : وهي الأفلام المرورية التي سبق تعريفها .

ب/ المتغير التابع : وهو الوعي المروري لدى الطلاب .

ج/ المتغيرات الثانوية : وهي الفروقات في الخصائص الديموغرافية لدى الطلاب مثل الحالة الاقتصادية والاجتماعية ووقوعهم في المشكلات المرورية .

---

# الفصل الثاني

الإطار النظري والدراسات السابقة

## أولاً: الإطار النظري المبحث الأول

الحوادث المرورية تعريفها ، أنواعها ، أسبابها ، نتائجها

### ١- تعريف الحادث المروري :

يمكن تعريف الحادث المروري بأنه كل واقعة تنجم عنها وفاة أو إصابة أو خسارة في الممتلكات ( تلفيات) بدون قصد وبسبب المركبات أو حمولتها أثناء حركتها ، ويدخل ضمن ذلك حوادث الإحترق أثناء حركة المركبة على الطريق العام(المطيري، ١٤١٢هـ ص ٢١) . كما يعرف أيضاً بأنه كل ما يحدث للمركبة أو يحدث فيها أثناء سيرها مما ينتج عنه إزهاق في الأرواح أو إصابات في الأجسام أو خسائر في الممتلكات ويستثنى من ذلك الحوادث المتعمدة حيث تعد من الجرائم وكذلك ما يحدث للسيارة أثناء وقوفها في الأماكن المخصصة لوقوفها. (كرم الله، ١٤٠٣هـ).

**تعرف الحوادث المرورية:** طبقاً لنظام المرور في المملكة العربية السعودية بأنها " جميع الحوادث التي ينتج عنها إزهاق للأرواح أو إصابات في الأجسام أو خسائر في الأموال أو جميع ذلك من جراء استعمال المركبة" .

**وتعرف الحوادث المرورية بأنها:** الفعل الخاطئ الذي يصدر دون قصد سابق أو عمد وينجم عنه ضرر سواء كان وفاة أو إصابة أو خسارة للممتلكات العامة أو الخاصة بسبب استخدام المركبة أو حمولتها أثناء سيرها بالطريق العالم ( مجموع، ١٤٢٤هـ)

والحوادث المرورية تنتم جميعها بصفة أساسية وهي صفة اللإرادية أو غير العمدية، وأنها تقع بسبب الإهمال أو الرعونة أو عدم الإحتياط أو عدم مراعاة للقوانين واللوائح والأنظمة أو بسبب ظروف الطريق ، وجميع الحوادث التي تقع على أو من المركبة وهي في حال سير تعد حوادث مرور يقوم بالتحقيق فيها رجال المرور، أما الحوادث التي تقع بسبب أو على المركبة وهي في حالة توقف سواء في الأماكن المخصصة لها بالشوارع العامة أو الجراجات أو الأحواش أو الورش أو أي توقف لا تكون فيه السيارة في حالة سير أو تأهب للسير فإنها لا تدخل إختصاص المرور وكذلك إذا تبين من التحقيق أن الحادث ينطوى على جريمة عمدية فإنه لا يدخل أيضاً في إختصاص المرور(السيف، ١٤٠٠هـ، ١٦٩).

ويمكن وضع تعريف للحوادث المرورية من خلال تجربة الباحث العملية بأنه : كل ما يقع على المركبة أثناء سيرها نتيجة لخطأ غير مقصود ينتج عنه تلف في المركبة أو إصابة أو وفاة أو أضرار أخرى كالممتلكات العامة والخاصة أو مستخدمي الطريق من جراء الحادث المروري .

## ٢- أنواع الحوادث المرورية :

تقسيم حوادث السيارات إلى خمسة أنواع ، علماً بأن لكل نوع حالات كثيرة.

### أ- حوادث الدعس:

أي اصطدام سيارة بإنسان ومن حالات هذا النوع :

- الرجوع بالسيارة إلى الخلف دون الإنتباه لمن يكون خلفها من المشاة.
- الأطفال الذي يندفعون خلف الكرة إلى الشارع حيث تسير السيارات.
- الذين يعبرون الشوارع من غير أماكن العبور أو غير وقت العبور.
- الذين ينزلون من الحافلات قبل وقوفها .

### ب- حوادث اصطدام سيارة بأخرى:

كما في حالات اصطدام السيارات عند تقاطع الطرق، وفي حالات التجاوز وفي حالة توقف السيارة فجأة وفي حالات السير غير المستقيم بالسيارة .

### ج- حوادث اصطدام السيارة بحيوان:

كما في حالة اصطدام السيارة في الحيوانات التي تعبر الطريق ، وغالباً ما تقع حوادث الاصطدام بالحيوانات على الطرق الخارجية أي الطرق التي تربط بين المدن والتي غالباً ما يتسبب فيها الجمال وتكون نتائجها جسيمة قد تؤدي إلى هلاك السائق وتلف المركبة .

### د- حوادث انقلاب السيارات أو تدهورها:

كأن يسير السائق بسيارته على الجزء المعبد من الطريق أو قريباً منه أو لا ينتبه السائق إلى حفرة في الطريق أو يكون الطريق زلقاً ولا يخفف السائق من السرعة أو

يفاجأ بسائق وهو يسير بسيارته بسرعة فيستعمل المكابح أو يحدث تلف لأحد إطارات السيارة .

### هـ- حوادث تصادم السيارة بأشياء أخرى:

كالجدار والأشجار وأعمدة المصابيح الكهربائية وأرصفة الشوارع إلخ، ( النافع وزملاؤه، ١٤١٣ ).

### ٣- عناصر الحادث المروري :

هناك ثلاثة عناصر أساسية لا تخرج الحوادث المرورية عن أي منها وهي:

#### أولاً : السائق :

لقد دلت معظم الدراسات على أن العامل البشري في حوادث المرور يزيد على ٨٥% (البيبي، ١٤٠٩، ص٤٠) وهذا سواء بتقصيره أو إهماله أو تجاوز القوانين . وتشير الدراسات إلى أن أي حادث يتسبب فيه السائق يعود إلى واحد أو أكثر من العوامل المتفاعلة التالية ، الإدراك ، سمات الشخصية مثل الغضب والسلوك أو المهارة الحركية، (مقدم : ٢٠٠٤) .

ويمكن تلخيص الأسباب المتعلقة بالسائق فيما يلي :

(١) التعب أو الإجهاد الذي يؤدي بالفرد إلى ضعف قدرته على التحكم السليم في

القيادة مما قد يعرضه للوقوع في أخطاء يترتب عليها وقوع الحوادث.

(٢) السرعة : تؤكد البحوث أن نسبة كبيرة من حوادث المرور ترجع أسبابها إلى جنون السرعة.

(٣) حالة الفرد النفسية: الإنسان المضطرب نفسياً لا يستطيع أن يقود السيارة قيادة سليمة.

(٤) السن: قيادة السائق للمركبة قبل بلوغه السن القانوني يعد أهم أسباب وقوع

الحادث المروري وذلك لجهل السائق بأنظمة وقوانين السير وعدم قدرته على

التحكم في القيادة عند تعرضه لأي عارض مفاجئ على الطريق ، كما أن كبر

سن السائق أيضاً أحد أسباب الحادث المروري بسبب ضعف السمع والرؤية

وإصابة السائق بالجهد الجسمي نتيجة لضعف تحمله القيادة .

وهناك أسباب أخرى ذكرها ، ( الفيومي ، ١٤١٠هـ ) :

- ١) محاولة إظهار المهارة الخارقة في القيادة فيؤدي ذلك إلى وقوع حوادث المرور، اعتقاد البعض أن قطع المسافة في وقت أقل يدل على المهارة.
- ٢) ضعف السمع والبصر يؤدي إلى وقوع حوادث السيارات.
- ٣) طول مدة زمن الرجوع لدى الفرد أي المدة التي تنقضي بين المثير والإستجابة لأن إستجابة الفرد السريعة للمواقف تؤدي إلى تفادي كثير من الحوادث وبالطبع هناك فروق بين الأفراد في هذه الإستجابة.
- ٤) للذكاء دور كبير في قدرة الفرد على تفادي حوادث المرور حيث أن الذكاء العالي يمكن صاحبه من سرعة تصرفه بحكمة في المواقف التي تطلب تصرفاً سريعاً وخاصة في المواقف المفاجئة.
- ٥) الجهل بإشارات المرور وبمقدار السرعة المسموح بها وعدم ترك مسافات كافية بين قائد السيارة والسيارة التي تسير أمامه يؤدي ذلك إلى وقوع حوادث السيارات .

وهناك عوامل نفسية واجتماعية ذكرها ، ( المقيس ، ١٤٢٢هـ ) ، يؤدي تفاعلها في التأثير في سلوك قيادة السيارات عموماً، وقيادة صغار السن خصوصاً، ومن ثم تؤدي إلى إرتكاب مختلف أنواع الحوادث. ولعل من أهم العوامل النفسية لدى صغار السن المسببة للحوادث المرورية هي السرعة الزائدة والتجاوز في المنحنيات والطرق الضيقة، والتجاوز بدون إستخدام الإشارات، وتغير المسار بدون إستعمال الإشارات، والتسابق مع سيارة أخرى ، و قطع الإشارة الحمراء، وعدم الوعي بالحوادث المرورية.

ويظهر دور المستوى التعليمي للأباء في هذا الجانب، حيث دلت الدراسات على أن أبناء ذوي المستويات التعليمية المرتفعة، أقل إرتكاباً للمخالفات من أبناء ذوي المستويات التعليمية المنخفضة، كما يلعب المستوى التعليمي لصغار السن دوراً فاعلاً في هذا .  
وهناك أسباب أخرى نالت اهتماماً مكثفاً من قبل علماء النفس في محاولة لتحديد مدى إسهامها أو علاقتها بحوادث السيارات وهي الخصائص الشخصية وفيما يلي عرض لأهم هذه الخصائص :

#### ١- الغضب والعدوان :

يعد أهم السمات المزاجية للشخصية ارتباط بالحوادث المرورية، وأن حالة الفرد الانفعالية أكثر الظروف التي تهيئه للتورط في حادثة وأكثرها أيضاً لتقليل فرص هذا التورط .

فنادراً ما تقع حادثة والعمال سعادة وإن تقع الحوادث وهم محبطون وخائفون أو تشغلهم هموم المعيشة ومشاكل الأسرة.

وقد نالت هذه الصفة اهتماماً مبكراً ، حيث أشارت الدراسات أن مرتكبي الحوادث المرورية أكثر عدواناً من غيرهم (النافع ، السيف ، ١٤٠٨هـ ، ص٦٧ ) .

ويتمثل السلوك العدواني في السلوك الذي يقوم به الفرد ضد الآخرين . وقد يكون هذا السلوك مادياً كالضرب أو التخريب أو معنوياً كالسب والشتيم والإهانة . والعدوان سمة من السمات الشخصية الموجودة لدى كل الناس إلى أنهم يختلفون عن بعضهم البعض في الدرجة . ولقد أصبح العدوان في الطريق أو ما أصبح يصطلح عليه غضب الطريق Road Rage من الموضوعات التي تشغل المجتمعات المعاصرة (Lupton(2002) وذلك لما يؤدي إليه من حوادث تتراوح من حوادث مرورية إلى حوادث عنف تصل إلى حد القتل .

إن الشخص العدواني سريع الإثارة إذ يمكن إثارته بسهولة كما تكون ردود أفعاله سريعة ودون روية أو تفكير في العواقب . والشخص العدواني كثير الحساسية للعوامل المحبطة وأقل صبراً وتحملاً لها منه، فإن أي عامل من العوامل المحبطة في الطريق تستثير غضبه ومن ثمة التصرف بشكل عدواني كالسياسة الإندفاعية أو التهجم على سائقين آخرين أو الزيادة المفرطة في السرعة وغير ذلك من السلوكيات المتهورة والمخاطرة التي تؤدي به إلى ارتكاب الحادث . ومن العوامل المثيرة للغضب في الطريق :

- (١) السير ببطء وعدم فسح المجال للتجاوز
- (٢) استعمال المنبه بشكل مزعج .
- (٣) الإعتداء على الأولوية في المرور .
- (٤) الإعتداء على الأولوية في الوقوف .
- (٥) التسابق في المرور .
- (٦) استعمال الأضواء العالية بالليل .
- (٧) الإنتقال من مسار إلى آخر بصورة مفاجئة وخطيرة .
- (٨) عدم استعمال الإشارات عند الدوران .

٩) الوقوف في وسط الطريق والتحدث إلى الآخرين .

١٠) سد الطريق بدون مبالاة .

١١) إيماءات بذيئة .

١٢) السب والشتم .

١٣) الإزدحام . (مقدم ، مرجع سابق) .

## ٢- البحث عن الإثارة :

ومن السمات الأخرى المميزة لمرتكبي حوادث المرور البحث عن الإثارة والثقة بالنفس والانبساط والعصبية وتعتبر خاصية البحث عن الإثارة من الخصائص التي يتميز بها كل الأفراد غير أنهم يختلفون عن بعضهم البعض في الدرجة . وتتمثل هذه الخاصية في الرغبة في القيام بالسلوكيات والنشاطات الجديدة والمثيرة بما فيها النشاطات الخطرة وغير العادية نتيجة للمتعة التي يشعرون بها وهم يقومون بالسلوكيات المثيرة . فقد أشارت نتيجة أحد الإستفتاءات على السائقين أن ٢٠% منهم يقولون أن السرعة في الطرق العامة تجلب لهم المتعة. ويتميز الباحثون عن الإثارة بأنهم أقل إكترائاً بالعواقب الناجمة عن تصرفاتهم المثيرة وأقل إكترائاً بالآخرين . وقد يدركون المخاطر الناجمة عن سلوكهم بنفس الدرجة التي يدركها بها الأقل إثارة إلا أنهم يختلفون عنهم في إعتقادهم أنهم يستطيعون التحكم في الخطر . وقد وجدت هذه الخاصية عند المراهقين والشباب أكثر مما هي عند الكبار ويلاحظ أن هناك علاقة بين البحث عن الإثارة والمخاطرة في السياقة .

ويشير لونر ( 1997 ) إلى أن ارتباط سمة البحث عن الإثارة بالحوادث المرورية يعود إلى كون النشاط معزز . فإذا كان القيام بسلوك مثير تنجم عنه متعة ومشاعر إيجابية ، فإنه من المحتمل أن يؤدي ذلك إلى تكرار السلوك . منه فإذا كان القيام بمناورة مثيرة في السياقة يجلب المتعة للفرد فإنه من المحتمل أن يقوم بتكرار ذلك مراراً . إلا أن فشل السلوك قد يؤدي إلى تخفيض مستوى المخاطرة . (مقدم ، مرجع سابق ، ص ٩)

وبوجه عام أتسمت حوادث السيارات بسمات سوء التوافق النفسي والاجتماعي أو

بالسمات السلبية للشخصية (النافع والسيف ، ١٤٠٨هـ) .

ويشير سومالا (Summla, 1987) أن سلوكاً يصاحب المرحلة الأولى لتعلم القيادة وخاصة لدى صغار السن الذين تبرز لديهم الثقة الزائدة في بداية تعلمهم لبعض مهارات القيادة الأساسية .

ولكن هذه الظواهر تتلاشى رويداً رويداً بعد الخمسين كيلو متر الأولى حينما تفقد السيارة دورها كوسيلة لإشباع الرغبة في الإستعراض والبحث عن الإثارة.

### ٣- المخاطرة :

ومن السمات المزاجية المميزة لمتركبي الحوادث ،الإندفاعية، والميل للمخاطرة . حيث تساهمان في إصدار أنماط سلوك لم يتم تقويم ثباتها أو الخصائص السابقة المؤدية إليها .

هذا فضلاً عن العلاقة القائمة أصلاً بين العدوان من ناحية وكلاً من الإندفاعية والميل للمخاطرة من ناحية أخرى وتعد المخاطرة من العوامل الهامة في ارتكاب الحوادث . وإذا كان اتخاذ المخاطرة موجود لدى كل الأفراد إلا أنه أكثر اقتراناً بالشباب عن غيرهم . إن الإدراك الذاتي للمخاطرة يؤثر على الطريقة التي يقود بها الشخص سيارته . والمخاطرة في السياقة تعني أي فعل أو سلوك أو حركة قد يؤدي القيام بها إلى ارتكاب حادث . ومن أنواع المخاطرات على سبيل المثال وليس الحصر :

- (١) السرعة المفرطة .
- (٢) قطع الإنحراف بسرعة أعلى مما تسمح به زاوية الإنحراف .
- (٣) الدوران بشكل مفاجئ تحت سرعة عالية .
- (٤) التجاوز في منعرج الطريق ذي الإتجاهين .
- (٥) التجاوز في طريق ضيق وذي إتجاهين .
- (٦) السير قريباً من السيارة الأمامية .
- (٧) ترك وقت قصير للضغط على المكابح .
- (٨) تجاوز الإشارة الحمراء .
- (٩) تجاوز مفترق الطرق دون اعتبار للأولوية .

- ١٠) سوء التقدير للخطر المرتقب نتيجة ربما لعدم وجود خبرة سابقة .
- ١١) عائد المخاطرة ، فالشخص قد يتخذ قراراً بزيادة السرعة لغرض الوصول في وقت معين ، وهو يعتقد طبعاً أن المخاطرة لا تؤدي به إلى ارتكاب حادث .
- ١٢) الثقة المبالغ فيها في قدرة الشخص على التحكم في السيارة أو في تجاوز الخطر .
- ١٣) الحصول على تقدير وإعجاب الآخرين ( مقدم ، مرجع سابق ) .

#### ٤- القلق :

يعتبر القلق نزعة في الشخص تجعله يدرك بعض المواقف على إنها تشكل خطراً عليه أو أنها تتجسد في رد فعل الفرد تجاه المواقف . ومن أعراضه التوتر وارتفاع مستوى الإثارة والعصبية والخفقان . وهناك عدة عوامل يمكن أن تستثير القلق منها: الغضب ، نقص القدرة على التحكم في الكفاءة الذاتية ، كثرة الأعباء قلة النوم ، الإزدحام ، الضغط النفسي وزيادة مستوى الكافيين في الدم . وقد وجد Selzer and Vinokar (1974) أن الأفراد الذين كانت درجاتهم مرتفعة في الضغط العاطفي الناجم عن الأحداث الهامة في حياتهم كانوا أكثر ارتباطاً للحوادث .

وقد وجد ما ير وتريت (Mayer & Treat, 1977) إن أحداث الحياة التي تتطلب إعادة توافق نفسي أو الضغوط الأكاديمية أو الصعوبات المالية ، كانت موجودة لدى مرتكبي الحوادث في الإثنتي عشر شهراً السابقة لإرتكاب الحوادث أكثر من المجموعة الضابطة التي لم يرتكب أفرادها الحوادث .

وقد ناقش برنر وسليزر (Brenner & Selizer, 1969) أن السائقين الذين مروا بخبرة ضغوط إجتماعية حديثة معرضون لإرتكاب حوادث مرورية مميتة باحتمال مقداره خمسة أضعاف الاحتمال المماثل للسائقين الآخرين الذين لم يمروا بهذه الضغوط .

ووجد فنش وسمث ( Finish & Smith 1970 ) على سبيل المثال أن ٨٠% من ٢٥% سائقاً قتلوا في حوادث السيارات قد مروا بخبرات ضاغطة جوهرية خلال الأربع والعشرون ساعة السابقة لإرتكابهم الحوادث وكانت الضغوط السائدة تدور حول الصعوبات المالية والمهنية فضلاً عن الصراع مع الأشخاص الآخرين .

وتبين في دراسات أخرى أن المبحوثين الذين لديهم منسوبات مرتفعة من حالات القلق والعدوان كي يقاس بقائمة صفات المزاج قد أظهروا أداء ضعيفاً في مهام محاكاة القيادة Driving , Simulation مقارنة بالمبحوثين الآخرين الذين كشفوا عن مستويات منخفضة من هذه الحالات الانفعالية (مقدم ، مرجع سابق) .

### ثانياً : السيارة :

وهي العنصر الثاني من عناصر الحوادث المرورية، خاصة إذا أهملت صيانتها ولم يتم الكثف الدوري عليها بصورة منتظمة، أو لم تكن وسائل الأمن والسلامة بداخلها كافية ( الحافظ، ١٤٢٤هـ) .

فحالة السيارة المستخدمة قد تكون عاملاً رئيساً في وقوع الحوادث المرورية، فعدم سلامة أجزاء من السيارة مثل الإطارات أو المكابح أو التوازن أو الإضاءة وعدم توفر وسائل الأمان والسلامة فيها مثل الوسائد الهوائية، وكما أن حداثة موديل السيارة أو قدرتها ، تدفع بالشباب إلى التهور بالقيادة والمجازفة، من هنا سعت الجهات المسؤولة والمعنية في التحقيق في حوادث المركبات إلى إلزام قائدي المركبات بالفحص الفني الدوري السنوي بصورة تكفل السلامة لسائقي المركبة عند إستخدامها.

ويمكن لحالة السيارة أن تسبب مثل هذا الحادث إذا كانت عجلاتها متشققة أو ممسوحة تسهل الإنزلاق ، وإذا كان المقود مختل التوازن وإذا كان العادم ( الشكمان) مخروقا، وإذا كانت المكابح غير سليمة، أو المنبه معطلاً عن العمل، إلى هنالك من عيوب.

ولكن هل تلام السيارة في حال وقوع حادث أنقلاب نتيجة لأي من العيوب؟ طبعاً لا، لان على السائق أن لا يسوق سيارة تكون معطلة المكابح أو المقود أو معطلة الأنوار ليلاً، أو معطلة المنبه.

عليه أن يكتشف هذه العيوب ويقوم بإصلاحها فوراً حتى يتجنب ما قد تجره عليه من أخطار. ( جوزيف، ١٤١٥هـ، ص٦٥).

### ثالثاً : الطريق :

إن وجود أي من الأمور التالية، يجعل من الطريق خطراً حقيقياً على أمن وسلامة المرور، ومن ثم وقوع الحوادث:

(١) وجود عيوب فنية وهندسية في تصميم المنحنيات.

- (٢) عدم كفاية مسافة الرؤية.
  - (٣) تكاثر الحفر، أو التصدعات في سطح الطريق نتيجة عوامل التعرية، أو لعدم جودة خلطة الرصيف.
  - (٤) سطح الطريق الأملس أو الزلق.
  - (٥) وجود مواقف السيارات الجانبية على طريق به حركة مرورية كثيفة.
  - (٦) تصميم مداخل ومخارج الطرق الجانبية في مواقع غير مناسبة للطريق الرئيسية.
  - (٧) عرض المسار أو اتساعه غير كاف لتدفق الحركة المرورية.
  - (٨) عدم العناية بتصميم أكتاف للطريق ، خاصة على الطرق السريعة.
  - (٩) الحيوانات السائبة.
  - (١٠) الرمال المتحركة.
  - (١١) النقص في متطلبات السلامة في مناطق العمل أثناء الصيانة.
- (الحافظ ، مرجع سابق ، ١٤٢٤هـ).

يتضح أن تصميم الطرق السريعة التي تربط بين المدن، أو الشوارع داخل المدن تعد أهم أسباب الحادث فوجود الحفر التي تؤدي إلى إختلال توازن السيارة وبشكل عام عدم مطابقة هندسة الطريق للمواصفات الهندسية الصحيحة.

وتراكم الرمال على الطرق السريعة يعد من الأسباب التي تؤدي إلى انزلاق المركبة أثناء سيرها وخروجها عن الطريق وانقلابها.

كما أن عدم وجود حواجز حماية من الحيوانات، وعدم وجود لوحات تحذيرية تحدد مناطق عبور هذه الحيوانات يعتبر عاملاً مسبباً للحوادث أيضاً، كما أن لرجال المرور دور كبير في أنسيابية الطرق عند وقوع حادث مروري، أو توقف حركة السير لأي سبب من الأسباب، وأزالة كل ما يتعلق في مخلفات الحادث المروري من زجاج وبتترول كفيل بتوفير هذه الإنسيابية على الطريق.

#### ٤- نتائج الحوادث المرورية :

في دراسات وتقارير منظمة الصحة العالمية وعبر منشوراتها الإعلامية المختلفة التي ناقشت موضوع الخسائر البشرية والمادية لحوادث السيارات في دول العالم، أجمع الخبراء والمهتمين على اعتبار حوادث الطرق من الأفات والكوارث وأنها أشبه بالوباء

العالمي، حيث أن الإحصائيات الرسمية تشير إلى أنه في عام ١٩٧٩م مثلاً بلغ مجموع ضحايا حوادث المرور في العالم ربع مليون حالة وفاة وأن هذا العدد أخذ يزداد في السنوات اللاحقة وبشكل مخيف ويمثل حالة حرب دائمة بين التكنولوجيا وبقاء الإنسان، كما وصل في ذلك العام مجموع الخسائر الاقتصادية لدول العالم إلى ثلاث آلاف مليون دولار سنوياً. (الحاج، ١٩٩٨م) .

أن مشكلة السير في جميع بلدان العالم ذات نتائج واحدة وتأثيراتها متشابهة ومعاناة الناس تكاد تكون متشابهة أيضاً وحجم الضغوط على جهات المرور في متابعتها والحد منها أيضاً ذات وجه واحد، وخسائر حوادث السير في تزايد مضطرد وبما يفوق احتمال الأجهزة المعنية بها، والبلدان المعنية بهجوم التنمية والبناء تجد في تلك المشكلة ونتائجها معوقاً لها، فهي بحاجة إلى كل جهد ينبض بالحياة ولكل الإمكانيات المادية والبشرية ومن الواضح أن نمو الإقتصاد في العديد من دول العالم وخاصة الدول النامية مرتبط بالمركبات وحسن إستخدامها إلى حد كبير، ومن أجل أن يتحقق ذلك الهدف لا بد من تكاتف الجهود الواعية لمواجهة المشكلة وإستئصال جذورها لوضع حد لهذا النزيف المستمر في الأرواح والأموال.

وأشار تقرير قدم إلى ندوة علمية بعنوان " السيطرة على أخطاء التقنيات " والتي عقدت بباريس عام ١٩٨٧م وحضرها ١٥٠ شخص منهم الأطباء والاختصاصيين في الأمن المدني، وعلماء النفس والإجتماع بالإضافة إلى بعض المسؤولين في الشركات الصناعية، إلى أن حوادث السيارات أدت إلى ٩٠% من الضحايا في العالم خلال الفترة ما بين ١٩٨٤ - ١٩٨٦م ، فيما أدت الكوارث الطبيعية إلى ٥% من الضحايا، والنقل الجماعي أقل من ٤% ، والمنشآت الصناعية وأخطار الحياة العادية أقل من ١% (المحمادي، ١٤٠٨ ص ٣٦٠، ص ٣٦٧) .

وأوضح الرئيس، (١٩٧٠م) أن حوادث السيارات تتسبب في إزهاق روح واحدة كل ٣ دقائق.

كما بلغ متوسط عدد الوفيات الناجمة من حوادث المرور ما يقرب من ٥٠٠٠٠ شخصاً سنوياً في الولايات المتحدة الأمريكية، إضافة إلى مليون شخص تلحق بهم إصابات خطيرة، (أضواء علي السلامة، ١٩٨٩م) .

كما وجد أن حوادث السير مسؤولة عن ٦٠% من الوفيات بين الشبان والشابات ويعزو ذلك إلى تطورات العصر . ذلك أن ماكان يواجهه الشباب والشابات في العشرينيات أو الثلاثينات، من العمر يواجهه حالياً الشباب والشابات في العاشرة من أعمارهم (لولو، ١٤٠٨هـ).

كما وجد أن عدد قتلى حوادث المرور في بريطانيا عام ١٩٨٠ قد بلغ (٦٠١٠) قتيلاً وهو أدنى رقم سجل منذ عام ١١٥٨م، مع أن عدد السيارات يساوي ثلاثة أمثال ما كان عليه في عام ١٩٥٨م. (كرم الله، ١٤٠٣هـ) .

وبنفس السبب في المملكة العربية السعودية في عام ١٩٨٠م كان عدد القتلى (٢٧٣١) قتيلاً حيث كان معدل قتلى حوادث المرور في المملكة العربية السعودية ٤ لكل ١٠,٠٠٠ من السكان وبلغ المعدل في بريطانيا ١ لكل ١٠,٠٠٠، وهو فرق كبير يدل دلالة وأضحة على خطورة تلك الحوادث في دولة نامية. (الصالح، ١٤٠٨هـ) .

كما وجد أن حوادث الطرق في بريطانيا لعام ١٩٨٥م وصلت إلى (٢٥١٤٢٤) حادثاً بالنسبة لـ ٢١٠٠٠,٠٠٠ مليون سيارة وكان من نتائج تلك الحوادث، (٣٢٠٨١٩) جريحاً و(٥٣٤١) قتيلاً، حيث كانت نسبة الحوادث لكل ١٠٠٠ سيارة ١١,٩٧ حادثاً، ونسبة الجرحى ١٥,٢٨ والقتلى ٠,٢٥ وعند مقارنة ذلك بالمملكة العربية السعودية في العام نفسه نجد أن نسبة الحوادث لكل ١٠٠٠ سيارة ٧,٠٠، ونسبة الجرحى ٥,٠٠٥، ونسبة القتلى ٠,٨، ويلاحظ من هذه الأرقام أن نسبة الحوادث والجرحى في بريطانيا أعلى منها في المملكة العربية السعودية ولكن نسبة القتلى في المملكة العربية السعودية أعلى منها بصورة كبيرة من بريطانيا . (السليمانى، ١٤٢٤) .

وأشار تقرير لوزارة الداخلية الفرنسية إلى أن حوادث السير في فرنسا أدت خلال عام ١٩٨٧م إلى قتل (٩٩٠٨) فرداً وتعد هذه النسبة أقل نسبة تسجلها حوادث الطرق في فرنسا منذ عام ١٩٦١م.

كما أوضح التقرير أن عدد الإصابات الخطيرة التي حدثت في فرنسا من جراء حوادث الطرق في الفترة ما بين نوفمبر ١٩٨٦م إلى نهاية أكتوبر ١٩٨٧م وصل إلى ٥٨٢٠٦ إصابات خطيرة، كما بلغ عدد الإصابات الخفيفة المتنوعة (١٧٩٥٠٠) إصابة في عدة حوادث سير مختلفة (الحمادي، ١٤٠٨هـ) .

كما أشار سارين ، (١٤١٥)، رئيس قسم السلامة على الطرق بمعهد أبحاث الطرق المركزي بالهند إلى أن الإحصائيات تشير إلى أن شخصاً في المتوسط يلقى مصرعه في حوادث الطرق كل ثمانية دقائق ونصف وأن حادثاً مرورياً يقع كل دقيقة في الهند. وأشار محمود سلامة ( المشني ) ، (١٤٠٩هـ )، إلى أن عدد الحوادث المرورية التي حدثت في عام ١٩٨٠ في بعض الدول العربية كانت كما يلي: الأردن ١٢٤٣٣ حادثاً، الإمارات العربية ٢٥٦٩٦ حادثاً ، البحرين ٥٧٠٢ حادثاً، وقطر ٨٦٤٩ حادثاً ، العراق ٣٣٥٤٧ حادثاً ، الكويت ٤٢٤٣١ حادثاً ، وسلطنة عمان ٥٤٣٩ حادثاً . وأدت هذه الحوادث المرورية في مجملها إلى ٧٤٣٧ حالة وفاة . وفي الأردن بلغ عدد الحوادث المرورية في عام ١٩٨٧م، ١٥٨٨٤ حادثاً وكان من نتائج تلك الحوادث ٨٩٥٦ جريحاً و٣٩٣ قتيلًا ، أما في عام ١٩٩١م فقد بلغ عدد الحوادث المرورية ١٨٧٥٦ حادثاً نتج عنها ١٠١٢٦ جريحاً، ٣٧٩ قتيلًا( اللجنة الأردنية لإعداد لليوم العالمي لسنة ، ١٩٩٢) . كما أشارت دائرة المرور الكويتية، (١٩٩٤م) في تقريرها العام عن حوادث المرور التي حصلت خلال عام ١٩٩٣م إلى أن عدد الحوادث المرورية وصل إلى ١٩٦٧٢ حادثاً نتج عنها ١١٣٦ جريحاً، ٢٨٨ قتيلًا.

أما في المملكة العربية السعودية فإن الجدول التالي يبين أعداد الحوادث، والمصابين، والمتوفين التي تم رصدها للسنوات الماضية وهو من إعداد الباحث .

### جدول رقم ( ١ )

عدد الحوادث والمصابين والمتوفين في المملكة للسنوات الماضية

السنة	عدد الحوادث	عدد المصابين	عدد المتوفين
١٤٢٠	٢٦٧٧٧٢	٣٢٣٦١	٤٨٤٨
١٤٢١	٢٨٠٤٠١	٢٨٩٩٨	٤٤١٩
١٤٢٢	٣٠٥٦٤٩	٢٨٣٧٩	٣٩١٣
١٤٢٣	٢٢٣٨١٦	٢٨٣٧٢	٤١٦١
١٤٢٤	٢٦١٨٧٢	٣٠٤٣٩	٤٢٩٣

المصدر : الإدارة العامة للمرور ، الرياض

وتتضمن خطورة حوادث المرور في أنها تؤثر بشكل كبير على النواحي الاقتصادية والاجتماعية والنفسية للفرد والأسرة والمجتمع. تكمن خطورة الحوادث المرورية على

الناحية الاقتصادية في أنها تسبب خسائر مادية جسيمة في ممتلكات الأفراد والمجتمع عن طريق أتلانف السيارة أو المركبة أو حدوث بعض الأضرار التي تتطلب تكاليف مالية لأصلاحها ، كما أنه يحدث في بعض الأحيان أن تسبب السيارة أو المركبة في تلف أو إلحاق الضرر لبعض المنشآت العامة التي يمتلكها المجتمع بطبيعة الحال مما يكلف الدولة مبالغ طائلة لإعادة إصلاح أو ترميم ما تسببه الحوادث المرورية من خسائر . وعند تعرض السائق ومن معه إلى الإصابات البدنية والتي قد تصل إلى عجز جسماني مؤقت أو مستمر يقلل هذا من كفاءتهم وقدرتهم على الإنتاج في زيادة اقتصاد الدولة، وهذا يحمل الدول أيضا مصاريف وتكاليف العلاج وبذلك تكون الخسائر شاملة من حيث القوة الإنتاجية وزيادة التكاليف والأعباء الطبية على الدولة . ويزداد الحال سوءاً إذا ما كان نتيجة الحادث المروري هو وفاة أحد الأفراد فإن الدولة بذلك تفقد مصدراً من مصادر قوتها الإنتاجية .

واستناداً إلى تقديرات منظمة الصحة العالمية ، فإن العالم يفقد من جراء حوادث الطرق نحو ٧٠٠ ألف شخص سنوياً ، أي بمعدل وفاة كل ٥٠ ثانية تقريباً، وهذا المعدل يمثل نحو ٥,٢% من النسبة الكلية للوفيات، إضافة إلى ما يقارب إلى ١٥ مليون إصابة ، أي بمعدل إصابة واحدة كل ثانيتين تقريباً، وقد أحصي، عدد ضحايا حوادث الطرق في العالم خلال العقود الأخيرة، فكانت أكبر بكثير من مجموع قتلى وجرحى الحروب التي وقعت في نفس الفترة وتقدر التكلفة الاقتصادية السنوية لحوادث الطرق بما يعادل ١% إلى ٢% من إجمالي الناتج العالمي . (الناصر، ١٤٢٤هـ).

وفي دراسة أمريكية، ظهرت نتائجها مؤخراً أن المتوسط السنوي لعدد القتلى من جراء الحوادث المرورية على الطرق الأمريكية يصل إلى نحو ٥٠ ألف. وهذا يعنى وفاة نحو ١٢٥ شخصاً يوماً، بينما المتوسط السنوي تعداد المصابين يقارب ١,٥ مليون شخص ، أي نحو ٤٦٥٠ شخصاً كل يوم أما متوسط الفاقد الإقتصادي السنوي الذي لا يمكن تعويضه من جراء هذه الحوادث المرورية فيقدر نحو ٥٠ بليون دولار. والمملكة العربية السعودية تأتي في مقدمة دول مجلس التعاون لدول الخليج العربي الأكثر تضرراً من حوادث المرور فقد فقدت المملكة خلال العشر سنوات الأخيرة ما يزيد عن ٣٠ ألف

قتيل في حوادث الطرق، بينما أصيب من جراء هذه الحوادث ما يزيد عن ٣٠٠ ألف شخص ( الحافظ ، مرجع سابق ، ص ٥١ ) .

وثبت أن حوادث المرور في المملكة تعد السبب الرئيسي للوفيات والإصابات خاصة بين السائقين من الشباب ( الرقيبة والشريف ، ١٤١٤هـ ) .

كما أكدت الدراسات أن ما تسببه حوادث المرور من أضرار على اقتصاد المجتمع السعودي كبيرة جداً، إذا قدر أن المملكة تفقد في المتوسط حوالي ٢١ بليون ريال سنوياً نتيجة لحوادث المرور (مجلة دراسات الخليج، ١٤٢١هـ) .

### يمكن تلخيص عناصر تكاليف حوادث المرور في الآتي:

#### أولاً: تكلفة الإصابات البشرية :

أصابة السائق والركاب، والأشخاص الآخرين سواء ركاب وسائل نقل أخرى محل الحادث أو مشاة أو غيرهم ممن يكونوا متواجدين في مكان الحادث.

ويمكن تقدير تكلفة علاج المصابين سواء المدفوعة في مستشفيات خاصة أو كعلاج بالمنزل أو تلك المقدرة كعلاج في مستشفيات عامة يتحمل تكلفتها المجتمع بشكل عام.

كما أن تقدير الوقت الضائع للعلاج أو النقاهاة حيث لا يمكنهم مباشرة عملهم سواء كلياً أو جزئياً.

كما أنه قد تؤثر فترة العلاج على مستوى أدائهم ومن ثم قدرتهم على الكسب لفترة من الوقت.

كذلك إذا نتج عن الحادث وفيات فإن الخسارة تكون كبيرة من خلال تقدير فرص تقدمه في العمل ومن ثم فرص الكسب الذي يعود على أسرته أو يضيف للثروة القومية ورفاهية المجتمع بصفة عامة.

#### ثانياً: تلف المركبات أو الممتلكات :

ويمكن حسابها بشكل أقرب إلى الدقة ولدى شركات التأمين عادة أسس إرشادية لتقدير التلف الناتج فعلاً نتيجة للحادث حيث أن الإصلاح كثيراً ما يؤدي ليس فقط لإعادة الشيء لحاله بل تجديداً كاملاً له ( إعادة بناء حائط متهاك - هدم نتيجة لحادث) - يعنى ليس أعادته لحاله بل إضافة عمر افتراضى جديد للأصل ونفس الشيء بالنسبة للأجزاء التالفة من السيارة المصابة ، على سبيل المثال.

### ثالثاً: التكلفة الإجتماعية :

وهي من أصعب عناصر تكلفة حوادث المرور وذلك لتوقف حركة المرور أو إعاقة إنسانية لفترة معينة من الوقت. فتوقف المرور لفترة معينة في منطقة حساسة من وسط المدينة تختلف تكلفته عن توقفه في إحدى الشوارع الفرعية في ضاحية نائية. بل أن توقفه في أحد أيام العمل تختلف أثاره عن توقفه خلال عطلة نهاية الأسبوع أو الإجازات الرسمية . وأكثر من هذا فإن تكلفة التوقف تختلف حسب وقت حدوث الحادث المروري، كما إذا وقع خلال ساعات التزاحم خاصة عندما يكون في وقت بداية يوم العمل وهو ما يؤثر على أنتظام وصول العاملين لعملهم في التوقيت المحدد ، وحوادث الطرق أحد مسببات الإعاقة في الحياة المعاصرة، فنسبة من المتورطين فيها ينتهون بإعاقات تتراوح بين مؤقتة ومستديمة تمنعهم من التمتع بحياة طبيعية، وتكشف إحصاءات منظمة الصحة العالمية (who) أن هناك ما لا يقل عن خمسة عشر مليون شخص يصابون في حوادث مرورية وان نحو سبعمائة ألف يلقون حتفهم فيها سنوياً. ( الغامدي ، ١٤٢١هـ ) .

وتفيد الإحصاءات الدولية إلى أن إصابات الرأس وأرتجاج الدماغ هي أكثر أسباب الوفاة من الحوادث المرورية وتبلغ حوالي ( ٧ : ١٠٠,٠٠٠ ) ويتعرض حوالي ١٠٠ شخص بين كل مائة ألف شخص سنوياً لإصابات الرأس منهم ٨٠% إصاباتهم بسيطة و ٢٠% إصابات متوسطة. وقد وجد أن ٧٥% من حالات بتر الأطراف العلوية هي نتيجة للحوادث المرورية ويحدث معظمها لدى الرجال في الفئة العمرية بين ١٥ - ٤٥ عام ، أما حالات البتر في الأطراف السفلية فإن الحوادث تعتبر السبب الثاني بعد الأمراض كالسكري ، وتبلغ نسبة البتر في الأطراف السفلية بسبب الحوادث ٢٠% من جميع حالات البتر ونسبة الرجال ٧,٢ : ١ ، أما حالات الكسور فإن الحوادث المرورية ينتج عنها ما نسبته حوالي ٢% من بين السكان ونصفها بسبب الحوادث المرورية ، ويتعرض معظم الأشخاص لضغوط نفسية وتسمى (الضغوط النفسية ما بعد الحوادث) وتتمثل في القلق والنسيان والخوف مما يؤدي إلى الإكتئاب، ويحصل ذلك عند حوالي ١١% من الأشخاص الذين تعرضوا للحوادث المرورية ، ويؤثر ذلك سلباً بالطبع على سلوكيات المصاب وإنتاجيته في المجتمع ( الجديد ، مرجع سابق، ١٤٢٤هـ )

## المبحث الثاني

المخالفات المرورية ، تعريفها ، أنواعها ، أسبابها ، نتائجها

### ١- تعريف المخالفة المرورية :

#### • المخالفة :

هي سلوك إرادي غير مشروع يصدر من شخص مسؤول جنائياً في حالات الإباحة والعدوان على المال أو المصلحة أو الحق المحمي بجزاء جنائي ( عبد الملك ، ١٩٦١م ) .

#### • المخالفات المرورية :

هي عدم تقيد السائق بأنظمة المرور وإرتكاب مخالفات أخرى من المخالفات المرورية المدرجة بجدول نقاط المخالفات المرورية (السديس ، ١٤٢٣هـ) .

وهناك تعريف للمخالفة : " بأنها الجريمة المعاقب عليها بإحدى العقوبتين ، عقوبة الغرامة ، أو عقوبة الحبس " (القحطاني والمقبل ، ١٤١٨) .

وعرفها نظام المرور السعودي بأنها : " أي مخالفة لأحكام هذا النظام "

(نظام المرور السعودي مادة ١٧٣ ، ١٣٩١) .

ونحن نميل إلى تعريف المخالفة المرورية كما عرفها نظام المرور السعودي .

### ٢- أنواع المخالفات المرورية :

تنقسم المخالفات المرورية في النظام السعودي إلى نوعين سيتم الإشارة إليهما

بإيجاز فيما يلي (نظام المرور ، ١٣٩١هـ ، مادة ٤٩) .

#### النوع الأول : المخالفات المتعلقة بالسلامة المرورية :

وهي تلك المخالفات التي تهدد عند اقترافها سلامة الأفراد أو ممتلكاتهم ، أو الممتلكات العامة ، ومنها مخالفات القواعد الخاصة بتنظيم السير كعدم الالتزام بالحد الأقصى للسرعة ، أو عدم التقيد بالإشارات الضوئية ، أو السير عكس الإتجاه .. وغيرها من المخالفات التي سوف يتم الإشارة إليها حصراً ضمن فئات المخالفات المرورية ، وتحديداً مخالفات الفئة الأولى .

#### النوع الثاني : المخالفات العادية :

وهي المخالفات التي لا تهدد عند ارتكابها السلامة المرورية كعدم وجود لوحة للسيارة ، ومفهوم المخالفات يشمل جميع أطراف العلاقة المرورية كسائقي السيارات

،والأفراد (ركاب ومشاة) ، لذلك يجب أن تخاطب القواعد المتعلقة لمخالفات السير جميع أصحاب العلاقة ، وليس السائقين فقط أو المشاة فقط . فعدم ربط حزام الأمان بالنسبة للركاب المكلفين يعد مخالفة يجب أن يتحملها هؤلاء ، وكذلك الحال بالنسبة للسلوك القائم على عدم التقيد بالتعليمات الخاصة بالمشاة ، يجب أن يقع تحت طائلة النظام (السيف ، ١٤١٥هـ) .

أما بالنسبة للجزاءات المقترنة بتلك المخالفات فهي إما جزاءات بدنية متمثلة في سلب حرية المخالف ، وذلك من خلال توقيفه ، أو جزاءات مالية متمثلة في دفع مبلغ معين لخزينة الدولة . تدفع الجزاءات طبقاً لعدة إجراءات حددها النظام ، وحدد المناسبات بهم تطبيقها .

### فئات المخالفات المرورية :

قسمت المادة (١٧٦) من نظام المرور بالمملكة العربية السعودية المخالفات المرورية إلى ثلاث فئات ، وهي على النحو التالي (نظام المرور، ١٣٩١هـ، مادة ، ١٧٦) :

#### هناك مخالفات مرورية تعد من ذات الفئة الأولى وهي :

- ١) قيادة مركبة آلية بدون حيازة رخصة قيادة .
- ٢) سير المركبة بدون لوحات .
- ٣) وجود لوحات مزيفة .
- ٤) الحصول على رخصة قيادة بطريقة غير نظامية .
- ٥) قيادة السيارة عكس اتجاه السير .
- ٦) قيادة السيارة بحالة سكر .
- ٧) السير بالمركبة بدون وجود مكابح .
- ٨) عدم وقوف السائق المشترك في حادث أدى إلى أضرار جسدية ، أو عدم إسعاف المصاب ، أو عدم إخبار الشرطة عن الحادث .
- ٩) السير بسرعة تزيد عن الحد الأقصى المسموح به .
- ١٠) سرعة زائدة بالرغم من التنبيهات الدالة على صعوبات سير أو عوائق .
- ١١) عدم التقيد بإشارات السير الكهربائية ، أو إشارة رجل المرور .
- ١٢) المناورة أو الدوران في المناطق التي توجد فيها علامات تمنع ذلك .

- ١٣) عدم إعطاء أفضلية المرور لسيارات الطوارئ والمواكب الرسمية التي تنبئه لإقترابها بإستعمال إشاراتها الخاصة .
- ١٤) التجاوز في حالة توقف رتل من السيارات بسبب عرقلة السير ، أو بسبب وجود إشارة بتوقفها .
- ١٥) تجاوز سيارة وهي في حالة تجاوز إذا كان الطريق المعبد غير مقسم إلى أكثر من مسربين في اتجاه واحد .
- ١٦) التجاوز في المنعطفات ورؤوس المرتفعات .
- ١٧) مخالفة قواعد إستعمال أنوار التلاقي .
- ١٨) إستعمال الأبواق المزعجة أو ذات الأصوات المتعددة ، أو الصارخات ، الصافرات .
- ١٩) تسيير مركبات ومعدات أشغال عامة أو زراعية على الطرقات قبل اتخاذ الإجراءات اللازمة لها لصيانة الطرق من أضرارها .
- ٢٠) صنع لوحات مخالفة للنماذج المحددة .
- ٢١) إستعمال السيارة للفحش .
- ٢٢) إجراء سباق على الطرقات بدون ترخيص مسبق .
- أما بالنسبة للمخالفات المرورية من الفئة الثانية فتتمثل في :**
- ١) عدم التقيد بالسرعة المحددة .
- ٢) عدم مراعاة قواعد التجاوز والتلاقي .
- ٣) تغيير السرعة أو الإتجاه فجأة دون التأكد من إمكانية إجراء ذلك بلا خطر، أو دون تنبيه الغير .
- ٤) الخروج من شارع فرعي أو بناء أو عقار إلى جانب الطريق دون التأكد من سلامة هذا التصرف .
- ٥) إيقاف محرك المركبة عن الدوران بقصد تسييرها في المنحدرات بقوة اندفاعها .
- ٦) عدم مراعاة قواعد الأفضلية عند اجتياز المفارق والجسور والأنفاق والسكك الحديدية .
- ٧) ترك محرك السيارة بحالة دوران وصاحبها غير موجود بها .

- ٨) ترك السيارة غير مقفلة في طريق منحدر .
- ٩) استعانة سائقي الدراجات الآلية أو العادية بغيرها من المركبات في جر دراجاتهم.
- ١٠) وجود مكابح غير صالح .
- ١١) عدم وجود النور الأحمر الخلفي ، أو نور الوقوف ، أو الإشارة العاكسة المثلثة الشكل .
- ١٢) عدم استعمال أنواع القياس ، أو الأجنحة في المركبات .
- ١٣) عدم الوقوف أمام مراكز المرور والشرطة والجوازات والجمارك المطلوب الوقوف أمامها للتفتيش والمراقبة .
- ١٤) سير المعدات والجرارات المجهزة بالسلاسل المعدنية على الطرقات العامة .
- ١٥) عدم الوقوف في حال وقوع حادث أدى إلى أضرار مادية .
- ١٦) عدم إسعاف المصابين ونقلهم من السيارات المتدهورة على الطريق.
- ١٧) عدم تجهيز السيارات الصهرجية المعدة لنقل المواد المتلتهبة بمطفأة.
- ١٨) عدم وجود لوحة في مقدمة أو مؤخرة المركبة .
- ١٩) عدم وجود لوحة في مؤخرة المقطورة أو نصف المقطورة .
- ٢٠) عدم تقديم المركبة للفحص الفني أو التسجيل .
- ٢١) عدم تقديم المركبة للفحص الفني بعد إدخالها تعديل جوهري عليها .
- ٢٢) عدم تقديم المركبة للفحص الفني الدوري .
- ٢٣) عدم التصريح عن التعديلات التي أدخلت على المركبة .
- ٢٤) استعمال السيارة لغير الغاية المرخص بها .
- ٢٥) قيادة السيارة برخصة منتهية أو غير مجددة .
- ٢٦) مخالفة تعرفه أسعار النقل .
- ٢٧) عدم تسليم الأشياء والحاجات التي تركها الركاب في السيارة إلى أقرب مركز للشرطة .
- ٢٨) ترك مركبات مهمة على الطريق العام .
- ٢٩) قطع صفوف الفرق العسكرية والمواكب وهي في حالة السير .

## كما أن هناك مخالفات الفئة الثالثة والمتمثلة في :

- (١) عدم تجهيز المركبة التي تجرها الحيوانات بألة لتخفيف السرعة والتوقف .
- (٢) عدم تجهيز الدراجة العادية بمكبحين فعالين .
- (٣) التباطؤ في السير على نحو يعطل حركة المرور .
- (٤) عدم التوقف أو تخفيف السرعة لتمكين المعاقين من المرور .
- (٥) إستعمال المكابح فجأة بلا داع .
- (٦) الصعود والنزول والتعلق في حالة السير .
- (٧) التمهّل في السير لاستجلاب الركاب .
- (٨) غسل المركبات على الطريق العام .
- (٩) إصلاح السيارات على الطريق العام في غير حالة الضرورة .
- (١٠) عدم مراعاة قواعد إستعمال المنبه .
- (١١) مخالفة قواعد الوقوف والتوقف .
- (١٢) الوقوف على أقسام الخطوط الحديدية التي تقطع الطريق .
- (١٣) تزويد السيارة بأجهزة إنارة أو إشارة غير مسموح بها .
- (١٤) السير في غير حالة الضرورة على مسالك مخصصة لفئات أخرى من سالكي الطريق .
- (١٥) إلحاق الضرر بالشاخصات أو إشارات المرور ، أو لصق إعلانات ، أو بيانات عليها ، أو تغيير معالمها .
- (١٦) عدم وجود مساحة زجاج آلية في فصل الأمطار ، أو وجود مساحة غير صالحة .
- (١٧) عدم وجود مرآة عاكسة للرؤية .
- (١٨) عدم وجود جهاز يدل على السرعة ، أو وجود جهاز غير صالح .
- (١٩) عدم وجود لوحة المصنع .
- (٢٠) وجود لوحات غير مرئية ، أو غير مقروءة .
- (٢١) نقل حمولة يزيد وزنها عن الوزن المحدد في رخصة سير السيارة عندما يتجاوز وزن الزيادة عشر الحمولة المرخص بها .
- (٢٢) نقل عدد من الركاب يزيد عن العدد المحدد في رخصة السير .

- (٢٣) عدم التصريح عن مركبة أتلفت أو سحبت من السير بصورة دائمة .
- (٢٤) عدم وجود العلامات المقررة على السيارات المعدة للأجرة .
- (٢٥) عدم تجديد رخصة السياقة في الوقت المحدد .
- (٢٦) سير السيارات بدون أبواب ، أو غطاء للمحرك ، أو رفارف .
- (٢٧) سير سيارات الشحن مع ترك الباب الخلفي لصندوقها متدلياً ، أو نقل أي حمولة خارج صناديقها .
- (٢٨) وضع ستائر على النوافذ الخلفية أو الجانبية للسيارة الصغيرة مما يحجب الرؤية .
- (٢٩) ترك مفتاح الوصل الكهربائي على السيارة .
- (٣٠) عدم تخفيف السرعة عند رؤية الحيوانات .
- (٣١) عدم حمل السير أو القيادة أثناء القيادة أو عدم إبرازها عند الطلب .
- (٣٢) إستعمال الأرصفة أو الممرات الخاصة بالمشاة وعدم إعطاء المشاة أولوية المرور فيها .
- (٣٣) سير الدراجات جنباً إلى جنب في غير حالات التجاوز .
- (٣٤) عدم التزام الدراجات أقصى يمين الطريق المعبد .
- (٣٥) نقل بضائع يزيد وزنها عن (٢٥ كغ) على الدراجات العادية المجهزة بسلة .
- (٣٦) عدم تجهيز الدراجة العادية بالأنوار النظامية .
- (٣٧) عدم وجود عداد لسيارات الأجرة .
- (٣٨) عدم وجود نور علوي لسيارات الأجرة .
- (٣٩) مخالفة المقاييس والأوزان المقررة .
- (٤٠) إرتكاب أي أمر محظور بمقتضى نظام المرور ، ولم يرد له ذكر في أحد فئات المخالفات الثلاثة .
- هذا ويعاقب مرتكبو الفئة الأولى بالحبس من ( ١٠ - ٣٠ يوم) ، أو بالغرامة النقدية من ( ٣٠٠ - ٩٠٠ ريال) ، أو بهما معاً .
- ويعاقب مرتكب الفئة الثانية بالحبس من ( ٥ - ١٥ يوماً) ، أو بالغرامة النقدية من ( ١٥٠ - ٥٠٠ ريال) ، أو بهما معاً .

أما مرتكب المخالفات من الفئة الثالثة فيعاقب بالحبس لمدة أقصاها ( ١٠ أيام) أو بغرامة نقدية لا تزيد عن (٣٠٠ ريال) .

ومن أكثر أنواع المخالفات انتشاراً في المملكة والتي تتسبب في الحوادث هي السرعة الزائدة ، وعدم التقيد بإشارات المرور ، والتجاوز أو الوقوف غير النظامي ، وتعاطي الكحوليات والمخدرات (كرم الله ، ١٤٠٤هـ).

كذلك من أهم عشرة تصرفات ترتبط إيجابياً بالحوادث هي السرعة الزائدة ، والتجاوز في المنحنيات والطرق الضيقة ، والتجاوز بدون استخدام الإشارات ، وتغيير المسار بدون استعمال الإشارات ، والانشغال بأشياء مختلفة أثناء القيادة ، والإسراع المفاجئ بعبور الإشارة قبل غلقها ، والانطلاق بمجرد غلق الإشارة المعاكسة دون انتظار ، والتسابق مع سيارة أخرى ، وقطع الإشارة الحمراء، والانطلاق ، والتجاوز من اليمين. وتتفق معظم البحوث على أن السرعة عامل حاسم في حوادث السيارات ، فمعدل الحوادث يرتفع بزيادة السرعة .

ففي عام ١٤١٥ كانت مخالفة السرعة مسؤولة عن ٥٠,٤٥% من الأسباب المؤدية للحوادث في المملكة العربية السعودية (التقرير الإحصائي للعام ١٤١٥).

وفي عام ١٤١٦هـ كانت مخالفة السرعة مسؤولة عن ٤٧,٣٧% من مجموع الأسباب (التقرير الإحصائي لعام ١٤١٦هـ).

وكانت هذه النسبة قريبة إلى حد كبير مع مثيلتها في عام ١٤١٧هـ حيث كانت مخالفة السرعة مسؤولة عن ٦٠ و ٣٧% (التقرير الإحصائي لعام ١٤١٧هـ)، وفي عام ١٤١٨هـ انخفضت النسبة إلى ٢٣ و ٣٥% (التقرير الإحصائي لعام ١٤١٨هـ)، وفي عام ١٤١٩هـ انخفضت النسبة إلى ٧٣ و ٣٤% (التقرير الإحصائي لعام ١٤١٩هـ) .

### ٣- أسباب المخالفات المرورية :

أ- هناك أسباب مرتبطة في السائق :

يعتبر السائق أهم العناصر المسببة للمخالفات المرورية حيث يسهم بأكثر من ٨٠% من أسباب الحوادث ويكون ذلك راجع إلى إهمال أو تقصيره أو تجاوزه لنظام المرور ... وغير ذلك (الحياني ، ١٤١٦هـ) .

ويمكن حصر العناصر المتعلقة بالسائق بالعوامل التالية :

## • قلة الوعي :

وقلة الوعي تتخذ منحنيين ، الأول عدم الإلمام بانظمة المرور وتعليماته والجهل بها، والمنحى الثاني عدم الامتثال رغم المعرفة نتيجة لعدم تقديره للأمور وهذا ناتج عن قلة الوعي أيضاً ، ذلك أن الوعي يستلزم أن يحافظ الإنسان على مصلحته هو بالدرجة الأولى ، حيث أن الضحية الأولى والمباشرة لأي حادث يقع منه ، ولأن من يسير في الطريق هم إخوانه ، ولقد ذكر علماء الاجتماع أن مقياس الوعي الأول والسريع في أي بلد هو مستوى القيادة فيها.(الجيش ، ١٤٠٢هـ).

وهناك سمات وخصائص تميز فترة الشباب وهي من الأسباب الرئيسية في ارتكاب

### المخالفات :

- (١) الإندفاع .
- (٢) محدودية الخبرة الإجتماعية .
- (٣) التعجل .
- (٤) الحماس .
- (٥) حب الظهور .
- (٦) حب الإستعراض والمباهاة .
- (٧) حب إثبات الذات والتميز والانتماء إلى مجموعة من الرفاق والأصحاب.
- (٨) التهور وعدم الإحساس بالخطر .
- (٩) الثقة الخادعة أو المفرطة .
- (١٠) حب المغامرة .
- (١١) عدم تقدير المواقف تقديراً سليماً .

ولا شك أن هذه الخصائص وغيرها تختلف من مرحلة عمرية في فترة الشباب إلى فترة أخرى ، ومن فرد إلى آخر ، ومن مجتمع إلى مجتمع آخر كما تختلف بين الذكور والإناث إلا أن هذا الاختلاف يكون في الدرجة وليس في النوع ، فهذه السمات يمكن تعميمها على فئة الشباب ، حتى وأن لم ينطبق بعضها على الشباب أو تبقى فترات عمر هذه الفئة أو غير ذلك من المتغيرات، (الشهراني ، ١٤٢٤).

### • الحالة الصحية للسائق :

والمقصود هنا هي الحالة الصحية للسائق فقد ربطت إحدى الدراسات بين الحالة الصحية لقائد المركبة وتأثير ذلك على ارتكابه للمخالفات المرورية، والصحة بمفهومها العام تشمل الصحة البدنية والنفسية والاجتماعية .

والصحة الجيدة مهمة للقيادة الآمنة حيث يعتبر اجتياز الكشف الطبي مطلب رئيسي للحصول على رخصة قيادة . ولأن إعتلال الصحة أحد الأسباب المتوقعة للحوادث المرورية ، فإنه (من الناحية النظرية على الأقل ) قد يكون سبباً للمخالفات المرورية أيضاً . ومن العوامل التي يتوقع أن تكون ذات علاقة بالمخالفات المرورية : اعتلالات السمع والنظر ، والصرع ، واضطرابات التركيز والوعي ، وتأثير العقاقير الطبية المهدئة والمخدرات والاضطرابات النفسية (السيبي، ١٤٢٥هـ) .

كذلك وجد أن السائقين الذين يعانون من ضغط الدم المرتفع تبلغ حوادثهم ضعف حوادث الذين لا يعانون من ضغط الدم .

وفي دراسة لحوالي ١٥ ألف مريض وجد كل من فارمر وتشامير أن هناك ارتباط يبلغ حوالي ٣٠% بين الحوادث والأمراض ، (مرسي، ١٤٢٥هـ)

#### • ضعف الوازع الديني :

ومرد ذلك إلى الشعور بأن المخالفات المرورية لا تشكل في نظر فئة كبيرة من الناس خروجاً على الآداب والتوجهات الشرعية من منطلق عدم مساسها المباشر بمصالح الآخرين ، وحتى في حال وقوع المخالفات تعد مجرد أخطاء ذات آثار سلبية محدودة وليست جرائم عمدية تثير السخط العام (الأحمد، ١٩٩١) .

فالشريعة الإسلامية حثت الإنسان على مراقبة النفس ، أي يجب أن يحاسب نفسه قبل أن يسأل، فيرتقي الإنسان ولا يخضع للشهوات والرغبات أو إلى هوى نفسه ، وإذا ظهر أثر الاعتقاد في تصرفات الإنسان وسكناته أحس بوازع داخلي يدفعه للعمل بأحكام الدين دون رقيب والسير دون مخالفة الأنظمة المشتتة على المصلحة بدون حاجة إلى مسؤول يراقبه (الدغمي، ١٤١٠هـ).

#### • ضعف الرادع :

إن الخلل الحاصل في ضعف مستوى تطبيق العقوبة على وجه المساواة ، فكثيراً من مرتكبي المخالفات المرورية لا يتم تطبيق العقوبة بحقهم أو حتى تسجيل المخالفة عليهم ،

حيث ينظر إلى شخصية المخالف أو منصبه أو معارفه ، وبالتالي لا تطبق عليه العقوبة ، وهذا بلا شك من أكبر الأسباب المؤدية إلى المخالفات المرورية ، إذ أن كل من يجد نفسه في أمان من العقاب لا يرتدع عن المخالفة . (التويجري ، ١٤٢٠ هـ) .

#### ب- أسباب مرتبطة بالمركبة :

تقع كثيراً من المخالفات المرورية بسبب عدم صلاحية المركبة وعدم صيانتها ، لذا فإن صيانة المركبة تعد من الأمور ذات الإهتمام العام والخلل أو التلف يعتبر مخالفاً للتعليمات والنظم المتعلقة بالنواحي الفنية التي تنظم السير على الطرق العامة .

ومن المسلم به أن أي سيارة أو مركبة تقل كفاءتها مع الإستعمال المستمر وينعكس ذلك على مدى صلاحيتها للسير على الطريق بأمان وتقل كفاءة السيارة نتيجة لعدم الصيانة الكافية ، أو عدم تغيير الأجزاء المعطوبة أو المستهلكة ولكي لا تصل السيارة إلى الدرجة التي تصبح فيها غير مأمونة في السير على الطريق يتوجب اتباع طرق لفحصها دورياً (الحياتي ، ١٤١٦) .

لحجم السيارة دور بارز في تحديد خطورة الحادث . ويزيد احتمال خطورة الإصابات بين ركاب وقائد السيارة الأصغر حجماً مثلما يحدث عند تصادم سيارات الركاب الصغيرة بالشاحنات . وقد تراوحت نسبة اشتراك سيارات الركاب في الحوادث بين ٢١% إلى ٥٤,٨% في دول الخليج العربية (السيف وآخرون ، ١٤١١ هـ) .

وإذا كان هناك خللاً في السيارة مثلاً إطاراتها بالية أو أن حزام الأمان ليس متوفراً أو تالفاً ، وأدى هذا الخلل إلى وقوع حادث للمركبة ، فإن هذا لا يعفي قائد السيارة من المسؤولية عن عدم إصلاح هذا الخلل إن لم يكن مفاجئاً . (الحربي ، ١٩٩٨ م) .

ومن أهم المخالفات الفنية الشائعة المتعلقة بالمركبة ذات التأثير الأكبر على السلامة المرورية :

#### ١- المخالفات المتصلة بالمكابح :

يعد نظام المكابح من أهم أنظمة المركبة المؤثرة على سلامة المرور ، حيث إن الغالبية العظمة من حوادث المرور تسبقها فترة زمنية يحاول فيها سائق المركبة الضغط على المكابح بأقصى ما يمكن لتخفيض سرعة المركبة إلى أدنى حد ممكن. لذلك فإن الحالة الفنية لأجزاء نظام المكابح لها تأثير مباشر على نتائج الحادث المروري من

إصابات أو تلفيات ، ولإعطاء فكرة عن أهمية مخالفات المكابح ، تحتاج المركبة العادية على سرعة ١٠٠ كم /س مثلاً إلى مسافة ٥٠ م للتوقف بعد إستخدام المكابح ، لكن عندما يتبقى مسافة نصف متر للتوقف (١% من المسافة الكلية) تكون سرعة المركبة ١٠ كم/س (١٠% من السرعة قبل إستخدام المكابح) (السنان وزملاؤه ، ٢٠٠٢م) .

لهذا فإن أي خلل مهما كان بسيطاً في نظام المكابح قد يكون له عواقب وخيمة في اللحظات الحرجة لتسببه في إصطدام المركبة وهي في حالة السرعة بدلاً من حصول التوقف التام في اللحظة المناسبة .

وبلغ عدد مخالفات المكابح للمركبات التي راجعت محطات الفحص خلال الفترة من ١٤١٧ \_ ١٤٢٣هـ (١,٧٤) مليون وأربع وسبعون ألف مخالفة ؛ منها ما هو خطر جداً مثل تهريب زيت المكابح أو ضعف كفاءة نظام المكابح ووصل الحد في بعض الأحيان إلى خلع علبة المكابح على بعض محاور المركبة . وقد سجلت مناطق الجوف ، وجيزان ، وحائل على وجه الخصوص ثم مناطق نجران ، تبوك والمدينة المنورة، أعلى معدل لمخالفات المكابح بنحو ٦٥% للثلاثة مناطق الأولى و٢٥% للمناطق الثلاثة الأخيرة ، في حين سجلت منطقتي الرياض والشرقية أقل المعدلات بنحو ١١% أقل من المتوسط العام . وحيث إن كفاءة نظام المكابح لها أهمية كبرى فيما يخص نتائج الحوادث المرورية فإنه يصبح من غير المستغرب إرتفاع عدد الوفيات والإصابات البليغة والإعاقات الدائمة لحوادث المرور بالمناطق ذات مخالفات المكابح العالية ؛ حيث سجلت مناطق جازان ، المدينة المنورة ، تبوك ونجران، أعلى عدد متوفين لكل ١٠٠ حادث وكذلك سجلت مناطق الرياض والشرقية ومكة المكرمة وحائل أدنى عدد متوفين لكل حادث . (إحصاءات الإدارة العامة للمرور ، ١٤٠٨ ، ١٤٢٣هـ) .

## ٢- المخالفات المتصلة بالإطارات :

تعد حالة إطارات السيارة عاملاً مهماً من عوامل السلامة ولاسيما أن كثيراً من الحوادث المرورية تنجم عن تلف الإطارات لسوء اختيارها أو الخطأ في إستخدامها كزيادة الحمل وزيادة أو قلة ضغط الهواء داخل الإطار وزيادة السرعة ودرجة الحرارة والصدمات فضلاً عن التخزين وزيادة إجهاد الإطار نتيجة الإستخدام السيئ أو ضبط وضع الإطارات (السيف وآخرون ، ١٤١١هـ ، ٣٧) .

والإطارات الممسوحة مثلاً تؤدي إلى الإنزلاق نتيجة ضعف الالتصاق بسطح الطريق وكذلك تؤثر سلباً على الفرملة ، وتتطلب المواصفات والمقاييس السعودية أن لا يقل عمق مجرى الإطار عن ٦,١ ملم (دليل الفحص الفني الدوري ، ١٩٩٨م) . كما أن الإطارات المهترئة نتيجة إنخفاض ضغط الهواء أو المتشققة نتيجة إنتهاء العمر الافتراضي أو التي بها قطوع نتيجة الإرتطام بحواف صلبة أو التي بها إنتفاخات سوء تصنيع كلها حالات خلل مهمة تمثل تهديداً مباشراً لسلامة المركبة وتتسبب في حوادث مميتة . كما أن إستخدام إطارات بمقاسات ونوعيات مختلفة على نفس المحور تؤثر على توازن المركبة خصوصاً عند المنعطفات .

بلغ عدد مخالفات الإطارات للمركبات التي راجعت محطات الفحص خلال عام ١٤١٧ - ١٤٢٣هـ (١,١) مليون ومئة ألف مخالفة منها ما هو خطر جداً مثل تشقق جدار الإطار ، أو إطار ممسوح بالكامل ، أو ذات مواصفات لا تتناسب مع الحمولة المتوقعة للمركبة ، أو لا تتناسب مع درجات الحرارة العالية في المملكة ، وقد سجلت مناطق جيزان ، تبوك ، الجوف ، حائل ، ونجران ، أعلى معدل لمخالفات الإطارات بنحو ٧٥% ، بينما سجلت منطقتي الرياض والشرقية أقل المعدلات بنحو ٢٠% . وتعزى هذه الاختلافات بين المناطق إلى نفس الأسباب المذكورة بأعلاه (إحصاءات الإدارة العامة للمرور ، ١٤٠٨ ، ١٤٢٣هـ) .

### ٣- المخالفات المتصلة بنظام الأنوار :

الأنوار لغة الطريق بها تبصر المخاطر وبها يخاطب السائقون بعضهم فيما يخص إستخدام الطريق مثل (الدوران ، تخفيض السرعة ، تغيير المسار .. الخ) لذا فأى خلل بها يزيد مخاطر الإصطدام ، وبالتالي تعد الأنوار من الأسباب المباشرة لحوادث المرور ، وقد بلغ عدد مخالفات الأنوار (بما فيها الأنوار الأمامية والخلفية وأنوار المكابح وأنوار الإشارة و"الفلشر" والأنوار المساعدة وأنوار الرجوع للخلف وغيرها ) للمركبات التي راجعت محطات الفحص خلال ١٤١٧ - ١٤٢٣هـ ٩,٤ مليون مخالفة منها ما هو خطير جداً مثل انعدام الأنوار الخلفية أو ضعف كبير في شدة الإضاءة الأمامية وغيرها ، وسجلت مناطق جيزان ، نجران ، تبوك تليها منطقتي المدينة المنورة والجوف أعلى معدل لمخالفات الأنوار بنحو ٦٠% و ٢٧% أكثر من المتوسط العام على التوالي ، بينما سجلت منطقتي الرياض والشرقية أقل المعدلات بنحو ١٤% أقل من المتوسط العام .

وتعزى هذه الاختلافات بين المناطق إلى نفس الأسباب المذكورة أعلاه ، أما من حيث فئات المركبات ، فقد سجلت مركبات النقل الخاص أعلى معدل لعدد مخالفات الأنوار لكل ١٠٠ مركبة بنسبة ١١% أكثر من المعدل العام ، بينما سجلت الحافلات العامة أقل معدل بنسبة ٤٠% أقل من المعدل العام . وهذه النتائج شبيهة إلى حد ما مع النتائج الخاصة بالإطارات ولذات الأسباب ( العناسة ، ١٤٢٥ هـ ، ص ٥٣٢ ) .

#### ٤- المخالفات المتصلة بجسم وهيكل المركبة :

إن أحزمة الأمان التالفة أو التي لا تقفل، تخفض بشدة من درجة الحماية التي توفرها أحزمة الأمان للسائق والركاب . الصداً والتآكل في جسم أو هيكل المركبة يضعف بنية المركبة ويزيد من مخاطر كسرها أو تشوهها ويخفض من مقاومتها للصدمات . أقال الأبواب ومفصلاتها العاطلة تخفض من مستويات الحماية التي يوفرها جسم المركبة .

وقد بلغ عدد مخالفات جسم وهيكل المركبة للمركبات التي راجعت محطات الفحص خلال ١٤١٧ - ١٤٢٣ هـ ٢ مليون مخالفة بمعدل ٣٦ مخالفة لكل ١٠٠ مركبة مفحوصة منها ما هو جسيم يتسبب في حوادث مميتة مثل كسور في الهيكل (الشاسيه) أو العوارض الارتكازية (الكمرات) ، صداً وتآكل شديد في هيكل وجسم المركبة ولاسيما في نقاط تثبيت التعليق ، كسور في الزجاج الأمامي وغيرها ، وقد سجلت منطقة جازان تليها مناطق نجران والمدينة المنورة وتبوك ثم تليها مناطق القصيم ومكة المكرمة أعلى معدل لمخالفات جسم وهيكل المركبة بنحو ٩٧% ، ٤٣% ، ٢١% أكثر من المتوسط العام على التوالي . بينما سجلت أقل المعدلات لهذه المخالفات في مناطق حائل والرياض والشرقية والجوف . أما الإختلافات بين المناطق فتعزى إلى الأسباب المذكورة آنفاً .  
(إحصاءات الإدارة العامة للمرور ١٤٠٨ هـ ، ١٤٢٣ هـ) .

#### ج- أسباب مرتبطة بالطريق :

العامل الآخر المسبب للمخالفات المرورية هو الطريق ، وهو أحد أركان مثلث السلامة المرورية ، وعند قصور في معايير السلامة المطلوبة في أحد أركان السلامة المرورية فإن هذا قد يكون سبباً مباشراً أو غير مباشر في وقوع مخالفة قد تؤدي إلى حادث مروري ، وتتضح أهمية جانب الحقل الهندسي الذي يختص بتخطيط وتصميم متطلبات تشغيل حركة المرور على شبكات الطرق والشوارع والطرق السريعة ومرافقها

وما يجاورها من أراضي وعلاقاتها مع وسائل المواصلات الأخرى لتحقيق تحرك أمني ومناسب للأفراد والمنقولات مع التركيز على أهمية التخطيط الشامل للمواصلات ، وهندسة المرور تختلف عن معظم نظم الهندسة الأخرى حيث أنها تتعامل مع مشاكل لا تعتمد على العوامل المادية ، بل يشمل هذا التعامل في الغالب السلوك الإنساني للسائقين والمشاة وعلاقة هؤلاء جميعاً مع المتغيرات البيئية المعقدة. (العيسى وآخرون ، ١٤٠٥هـ ، ص ١٩) .

وقد أوضحت العديد من الدراسات أن الكفاية الهندسية للطريق تؤثر في وقوع الحوادث . فتشير دراسة لوزيانا عام ١٩٨٢ إلى أن الكفاءة الهندسية للطرق لها علاقة دالة بالحوادث ، وأن نسبة ٧٨% من الحوادث وقعت في أماكن تشمل الإنحناء غير المناسب أو الضيق المفاجئ في الطريق. (الحربي ، مرجع سابق ، ص ٣٤) .

ومن العوامل والأسباب المؤدية إلى حدوث المخالفات المرورية التي قد يساهم أي قصور في التصميم الهندسي للطريق منها :

#### ١- مسافة الرؤية للتوقف ومسافة الرؤية للتجاوز على الطريق :

إن مسافة الرؤية للتوقف عبارة عن المسافة المطلوبة للسائق للتوقف عند حدوث أي طارئ وتعتمد مسافة الرؤية للتوقف على السرعة التصميمية للطريق ، ويجدر بالذكر أن مسافة التوقف تتأثر أيضاً بوجود المنحنيات العمودية (درجة الميل) ، أما مسافة الرؤية للتجاوز فهي هامة للطرق المفردة حيث توفر للسائق مسافة كافية أمامه خالية من الحركة المرورية تمكنه من تجاوز المركبات التي أمامه دون احتكاك بالمركبة التي يتجاوزها ولا تعرضه للتصادم مع المركبات التي تسير في الاتجاه المعاكس أثناء عملية التجاوز . وهذه المسافة أيضاً تعتمد بشكل أساسي على السرعة التصميمية للطريق . ومن الجدير بالذكر أنه يجب توفر مسافة الرؤية للتوقف لكل نقطة على أي طريق وفي جميع الأحوال بينما يكفي بمنع التجاوز عندما لا يمكن توفر مسافة الرؤية للتجاوز على الطرق ذات المسارين . (الأحمدي ، العوفي ، الطروط ، ١٤٢٥هـ ، ص ٤٨٢) .

#### ٢- الجزيرة الوسطى للطريق :

وتشكل الجزيرة الوسطى للطريق عنصر أساس في التصميم المثالي للطريق حيث تمنع تداخل حركات المرور المتضادة وتقلل من احتمالات التصادم وجهاً لوجه كما تقلل

من وهج الأنوار الأمامية وتوفر الفضاء المناسب لدوران المركبات عند التقاطعات ، ويمكن إستخدامها أيضاً في تسهيل عملية قطع المشاة للطريق بشكل آمن ، ويتراوح عرض الجزيرة الوسطية في المناطق الحضرية بين ٨م و١٢م ولكن يجب ألا يقل عن ٣م بأي حال من الأحوال، ويتحكم في عرض الجزيرة عدة عوامل من أهمها نوع الطريق وطبيعة الأرض وتكلفة نزع الملكية ، وكلما كان عرض الجزيرة أكبر كان ذلك أفضل وأكثر سلامة للحركة المرورية ، والتصميم الهندسي للجزيرة الوسطى يخضع لشروط وضوابط هندسية دقيقة موثقة في عدد من الأدلة المحلية والعالمية . (دليل التصميم الهندسي للطرق ، ١٤٢٣هـ) .

### ٣- أرصفة المشاة والسيارات الواقية :

ومن عناصر التصميم المثالي للطرق أيضاً أرصفة المشاة والسيارات الواقية ، فأرصفة المشاة تعتبر جزءاً هاماً في الطرق الحضرية ولكنها من النادر أن تكون ضرورية في المناطق الريفية ويجب أن لا يقل عرض الرصيف عن ١,٥م ، كما يجب حمايته ببردورات حاجزة عندما يكون قريباً من حافة الجزء المرصوف لمرور المركبات، أو أن تكون المسافة بينه وبين حافة الرصيف لا تقل عن ٣م عند عدم إستعمال البوردارات الحاجزة . أما بالنسبة للسيارات والحوائط الواقية فيجب إستخدامها فقط في الأماكن التي تتعرض فيها المركبات لخطر جسيم إذا خرجت عن الطريق وأن يكون الضرر الناتج عن خروج المركبة عن الطريق أكبر من الضرر الناتج عن الإصطدام بالسيار ، فيجب أن لا يغيب عن مصمم الطريق أن الإصطدام بهذه الحواجز يؤدي إلى إلحاق الضرر بالمركبة أيضاً ، وأن الحل المثالي (الذي قد لا يمكن تحقيقه في جميع الأحوال والتضاريس هو عدم إستخدام أية حواجز وإستخدام الفضاء كمنطقة عازلة بين المركبات المتضادة وبين المركبات والأجسام الصلبة على جوانب الطريق ، هذا وتكمن طريقة عمل الحواجز بامتصاص جزءٍ من طاقة المركبة وحرف اتجاه المركبة بحيث تستمر في سيرها على سرعة بطيئة وتمنعها من الوصول إلى الجهة الأخرى . وتحدد الأماكن التي تحتاج إلى سياجات وحوائط واقية بدراسة المساقط الرأسية والأفقية للطريق ومعاينة الطريق على الطبيعة قبل فتحه للمرور . وهناك عدد كبير من المواد المستخدمة في الحواجز وتخضع جميعها لمعايير وضوابط هندسية دقيقة (الأحمدي ، العوفي ، الظروف ، مرجع سابق) .

٤- وسائل التحكم المروري وتنقسم إلى ثلاثة أقسام :

أ/ الإشارات الضوئية المرورية :

إستخدام الإشارات الضوئية تحكمها ضوابط وشروط شديدة ومحكمة وليس من باب الحكمة إستخدام الإشارات الضوئية بشكل ارتجالي على التقاطعات ، بل يجب أن يوثق مدى الحاجة للإشارة الضوئية على التقاطع بدراسات مرورية على أرض الواقع لتقدير مدى الحاجة للإشارة الضوئية على التقاطع بشكل علمي وهندسي . وبشكل عام فإن الدراسات المرورية لتقييم مدى الحاجة للإشارات يمكن حصرها بدراسات حجم الحركة المرورية وزمن التأخير للمركبات وتاريخ الحوادث على التقاطع . ويحدد دليل وسائل التحكم المروري الموحد (MUTCD) عدد من الشروط يجب توفر إحداها — على الأقل — في التقاطع لتصبح الإشارة الضوئية المرورية منطقية ومرشحة كوسيلة تحكم في الحركة المرورية على التقاطع . ومن المفيد هنا لفت النظر إلى أن الإشارة الضوئية ليست هي الحل الأمثل دوماً لكل المشاكل المرورية على التقاطعات . فمن المعروف عالمياً بأن إستخدام الإشارة الضوئية قد يزيد من عدد حوادث التصادم الخلفي وأن كان يقلل في العادة من عدد حوادث التصادم المتعامدة ، كما قد يزيد من زمن التأخير عندما لا يكون تصميم خطتها الزمنية صحيحاً أو عندما لا يوجد حاجة فعلية لها (الأحمدي والعوفي ، مرجع سابق ) .

ب/ الشواخص المرورية :

تتشارك الإشارات الضوئية مع الشواخص المرورية في كونها وسائل هامة للتحكم المروري ويجب إستخدامها بشكل مقنن وليس إعتباطاً . وتنقسم الشواخص المرورية بشكل عام إلى ثلاثة أنواع رئيسية هي :

(١) الشواخص التنظيمية مثل إشارة "قف" وتتميز هذه الشواخص بأشكالها الهندسية المستديرة وإطارها الأحمر بإستثناء إشارة "قف" المثلثة وإشارة " أماك طريق أفضلية " المثلث ، وهذه الأنواع من الشواخص يجب الإنصياع لها وعدم الامتثال لها مخالفة صريحة لأنظمة المرور .

(٢) أما النوع الثاني ، فهي الشواخص التحذيرية مثل "منحنى خطر" وتتميز بشكلها المثلث وإطارها الأحمر .

٣) والنوع الأخير من الشواخص هي الشواخص التوجيهية مثل " موقف " وتتميز بلون خلفيتها الزرقاء وأشكالها الهندسية التي تكون مربعة أو مستديرة . ومن أساسيات الإستخدام الفعال للشواخص المرورية أن تتوفر لها ستة شروط أساسية هي :

- أن تؤدي حاجة وهدف .
- أن تلفت الإنتباه .
- أن توصل رسالة واضحة وبسيطة .
- أن تحوز على احترام قائد المركبة .
- أن تعطي وقت كافي لرد فعل قائد المركبة .
- أن تكون واضحة للسائق في الليل والنهار .

إن أي خلل في تطبيق الشروط السابقة يؤدي إلى عدم مصداقية الشاخص فتفقد احترام قائد المركبة وبالتالي فعاليتها . ومن المفيد هنا أن نذكر أن وضع إشارة "قف" لتقاطع ما يلزمه دراسة مرورية وشروط يجب توفرها في التقاطع ، كما أنه ليس بالضرورة أن يزود كل تقاطع بشواخص " قف " أو شاخصة " أمامك طريق "أفضلية" ، بل على العكس فإن أغلب التقاطعات لا يلزمها أية شواخص تنظيمية ، إلا إذا أشارت الدراسات المرورية (الحجم المروري ومدى الرؤية والحوادث المرورية ) للموقع بذلك (الأحمدي ، العوفي ، الطروط ، مرجع سابق ) .

### ج/ العلامات الأرضية :

أما بالنسبة للعلامات الأرضية فهي من أفضل الوسائل من الناحية الإقتصادية لتحذير قائد المركبة وتوجيهه وتقديم المعلومة له بشكل فعال . وكما هي الحال بالنسبة لوسائل التحكم المروري الأخرى فالتصميم المثالي للعلامات الأرضية يخضع لضوابط ومعايير هندسية محكمة.

### ٥- عدم إضاءة الطريق :

إن وضوح الرؤية للسائق من أهم العوامل في تجنب الممارسات الغير سليمة ، ولاشك أن قدرة الإنسان على الإبصار تقل ليلاً مما يؤدي إلى ضعف التمييز ، ويمكن تعويض ذلك بالإضاءة الصحيحة للطرق ، ذلك أنها من العوامل التي يمكن عن طريق

تنفيذها التقليل من بعض المخالفات المرورية الناتجة عن الرؤية الغير سليمة والغير متكاملة للطريق (بيلي، ١٤٠٨) .

٦- عدم كفاية أماكن الوقوف :

مما لاشك فيه أن عدم توفر المواقف الكافية للسيارات أحد مسببات وعوامل المشكلة المرورية ، فنجد أن السائق يهدر وقته وجهده في البحث عن مكان لإيقاف سيارته ، وكثيراً ما يلجأ في نهاية الأمر إلى مخالفة مرورية ، وتتضح هذه المشكلة بوضوح في أماكن الضغط وذلك بالقرب من المراكز التجارية والمدارس وغيرها من مواطن التجمعات (جمعة، ١٤٠٨) .

#### ٤- نتائج وآثار المخالفات المرورية :

تعزى الحوادث المرورية إلى ثلاثة عوامل، وهي العامل البشري والمركبة والطريق . ولقد أجمعت الدراسات العالمية والمحلية إلى أن السبب الرئيسي في وقوع الحوادث هو العامل البشري أي السائق . وإذا أخذنا في الاعتبار العامل الأول وهو السائق فقد أعتبر أن السلوك الذي يسلكه قبل وقوع الحادث من أهم أسباب الحادث (كرم الله، ١٤٠٣هـ) . إن هذا السلوك يتمثل في اللامبالاة ، والتهور وعدم الكفاءة والخبرة أو الإفراط في الثقة بالنفس والسيارة . وتوصل الباحثون في دراساتهم إلى أنه كلما إنخفض العمر والمستوى التعليمي برزت تلك السلوكيات بصورة أكبر.

وفي دراسة بحثت في تحليل الخصائص النفسية والاجتماعية المتعلقة بسلوك قيادة السيارات بالمملكة وجد أن ٤٦% من السائقين يتعرضون لحادث أو أكثر خلال فترة قيادتهم و ١٠% معرضون للإصابة نتيجة الحوادث ، كما أن ٤٣% يقومون بإرتكاب مخالفات مرورية وأن ٦٦% يقودون سياراتهم بسرعة زائدة عن الحد الأعلى للسرعة المسموح بها ( النافع والسيف ، ١٤٠٨ هـ) .

وأيضاً لقد أثبتت دراسات أخرى كثيرة أن السائق يشكل حوالي ٦٠ إلى ٨٠% من الأسباب المباشرة لوقوع الحوادث المرورية في كثير من دول العالم (Gamdi , 1996) .

ومن خلال البيانات المتوفرة من إدارة المرور (الإدارة العامة للمرور ، ١٤١٧هـ) نجد أن السرعة الزائدة من أهم أسباب الحوادث خلال فترة التسعينات على مستوى المملكة إذا تمثل ٤١,٨% من إجمالي المخالفات المرورية .

وقد شهدت المملكة العربية السعودية خلال الأعوام الماضية زيادة هائلة في أعداد المخالفات المرورية وعلى سبيل المثال كان عدد المخالفات خلال عام ( ١٤٢٢هـ ) ( ١٠٣ ، ٤٠١ ، ٥ ) ثم ارتفعت إلى ( ٤٧ ، ٩٣٢ ، ٧ في عام ١٤٢٣هـ ) ، ( الرشيد ، ١٤٢٤هـ ) .

وفي دراسة حديثة للحمدان ، ( ١٤٢٥هـ ) عن علاقة المخالفات المرورية بإصابات الحوادث ، وجد أنه كلما كان الحزام مربوطاً قلت شدة الإصابة والعكس صحيح فإن ، وقد خلصت الدراسة إلى أن ٢٤,٦% من الذين استخدموا حزام الأمان كانت إصاباتهم طفيفة إلى متوسطة بينما ٤٧,١% من الذين لم يستخدموا الحزام كانت إصاباتهم من متوسطة إلى خطيرة . كما يظهر في الجدول رقم (٢) .

## جدول رقم ( ٢ )

### علاقة استخدام حزام الأمان بإصابات الحوادث

مدى شدة الإصابة	لا يستخدم	%	يستخدم	%
إصابة طفيفة تم علاجها بالطوارئ	٥٣	٢٤,٢%	٣٥	١٥,٩%
إصابة متوسطة ولا تهدد حياة المصاب ولا تعيقه	٥٨	٢٦,٥%	١٩	٨,٧%
إصابة خطيرة تستدعي التنويم بالمستشفى ولا تهدد الحياة	٣٠	١٣,٧%	٩	٤,١%
إصابة بالغة وهي تهدد الحياة وينتج عنها إعاقة دائمة	١٢	٥,٥%	٠	-
إصابة حرجة تتطلب عناية مركزة والنجاة منها غير مؤكدة	٣	١,٤%	٠	-
		٧١,٣%		٢٨,٧%

( الحمدان ، ١٤٢٥هـ )

وسوف نوضح بعض تلك الآثار والنتائج :

الآثار البشرية :

سبق وأن أشرنا لهذه الآثار ضمن نتائج الحوادث المرورية والتي هي في الغالب نتيجة طبيعية لهذه المخالفات المرورية .

١/٤- الآثار الاجتماعية :

إن أحد أهداف المجتمعات البشرية يتمثل في الاستغلال الأمثل لمقدراتها وإمكاناتها ، وذلك بما يحقق أكبر درجة من الإشباع لحاجات أفرادها وصولاً إلى تحقيق أقصى قدر

ممکن من الرفاهية والنظام ، وإن أي إنفاق أو تبذير سالب في ثروات ومقدرات المجتمع قد يعود بالضرر على إمكاناته والتقليل من قدراته على تحقيق أهدافه وتطلعاته ، ومن ثم رفاهية وسعادة أبنائه .

وتشكل المخالفات المرورية تحدياً سالباً وخطيراً للمجتمع في هذا المجال ، فهي على هذا المستوى ، أي مستوى الإضرار بالإمكانات البشرية ، تعتبر عاملاً له تأثيره في ضياع الطاقات والعناصر البشرية سواء بزيادة معدلات الوفيات ، أو على مستوى المصابين من جراء المخالفات والتي أدت إلى إرتكاب حوادث مرورية (النويبي ، ١٩٩١ ، ص ١٨٧) .

إن الآثار الاجتماعية المترتبة على المخالفات المرورية خاصة تلك المسببة للحوادث . ليس من السهولة أن تعوض ، وإنه من المحتمل أن تستمر إلى الأبد مثل العاهات المستديمة في الجسم كالكسور ، والشلل ، والإرتجاج .. إضافة إلى ذلك الآثار النفسية التي قد ترتبط بطريقة أو بأخرى بحوادث المرور (زينيل، ١٩٩٤ ، ص ١٣).

وبالنظر إلى جملة عدد المتضررين من حوادث المرور سواء كان ذلك بالوفاة أو بالإصابة فإنه يمكن الوقوف على الخطورة التي تشكلها حوادث المرور على القوة البشرية ، وغني عن البيان الآثار الاجتماعية المصاحبة لإصابة العناصر البشرية كفقدان أو عزز رب الأسرة عن القيام بمسؤولياته وما يترتب على ذلك من تكثيف الجهود لمواجهتها ، ومن ثم حدوث كثير من المشكلات الاجتماعية المصاحبة كتفكك الأسرة وإنحراف الأبناء وزيادة عدد العاطلين أو العاجزين عن العمل ، وأيضاً يمكن إدراك هذه الآثار إلى أبعد مدى إذا أخذ في الاعتبار الأموال والإمكانات التي تسخر لمواجهة ما تسفر عنه حوادث المرور وما تحتاج إليه من خدمات تشكل في مجموعها عبئاً مادياً يتمثل في الإنفاق لمواجهة الإحتياجات الفعلية لحوادث المرور من جانب ، أو للوقاية منها من جانباً آخر ، وذلك بتخصيص جزء من ميزانية المجتمع لتلافي هذه الآثار ، ولمواجهة ما ينتج عنها ، والتي تكون على حساب الخدمات المباشرة للمواطنين والبرامج التنموية المختلفة (الحداد، ١٩٨٨ ، ص ٩) .

وكذلك حين يتم تطبيق عقوبة الحبس في حق المخالف لأنظمة المرور فهذا يؤثر على الفرد من الناحية الاجتماعية حيث يغيب المدير لأمر الأسرة فيحدث إضطراب لا يزول إلى بعودته .

## ٢/٤ - الآثار الاقتصادية :

تتمثل آثار المخالفات المرورية على الفرد من الناحية الاقتصادية في عدة جوانب ، ومن ذلك ، ما يدفع قائد السيارة من غرامات مالية عقوبة عن المخالفات المرورية ، وكذلك ما ينتج عن بعض المخالفات من حوادث تؤدي أيضاً إلى خسائر اقتصادية أخرى، ومن ذلك ما يدفعه قائد السيارة كتعويض عن الأضرار التي تسبب فيها ، وكذلك ما يدفعه لإصلاح سيارته ، وهناك خسائر اقتصادية لا تدخل في الحصر بل قد لا تحسب مطلقاً كتعطيل السيارة مدة لأجل الإصلاح وإضطرار صاحبها لاستئجار سيارة أخرى ، هذا بالإضافة إلى هبوط قيمة السيارة، وإهدار الوقت وإضاعة بعض المصالح للمتورطين في الحادث ، وغير ذلك من الخسائر المادية التي لا تدخل في الحساب مع فداحتها وارتفاع مقدارها .

كذلك من الخسائر المادية ما قد يترتب على المخالفات من حوادث تؤدي إلى إصابات يتم علاجها في مستشفيات خاصة أو عامة تحتاج إلى تكاليف ، هذا بالإضافة إلى ما ينجم عن الحوادث من إصابات ، قد تؤثر على مستوى الفرد المعيشي ، فإذا كانت درجة الإصابة تصل إلى الإعاقة فإنها تؤثر وبشكل واضح على المستوى الاقتصادي للأسرة ، حيث يقل الدخل أو ينعدم بحسب قدرة رب الأسرة على القيام بالعمل كما أنه قد يضطر إلى الانتقال من مسكنه إلى مكان قريب من مراكز التأهيل ، وفي هذا زيادة للتكاليف التي يتحملها. (الخشكي، ١٤٠٠هـ، ص ٦٦) .

## المبحث الثالث

### التوعية المرورية - مفهومها - أهدافها - ووسائلها

#### ١- مفهوم الوعي المروري :

التوعية هي واجب ديني واجتماعي ولا تفرض بقانون بل يتحرك المجتمع عندما يستشعر بالخطر . ومن حيث أنها واجب ديني يلتزم بها المجتمع بحكم ما حثت عليه الأديان السماوية ، على ضرورة أن يحمي الفرد نفسه وأسرته ومجتمعه ضد أي معتدي على قيمه وتقاليده ، وتبدأ هذه التوعية بالنصيحة التي تهدف إلى النهي وإجتناّب ما يعرضهم للخطر.

وهي واجب اجتماعي على أفراد المجتمع بحكم انتمائهم للمجتمع ، والفرد يدافع عن أسرته ، وبيئته ما يسيء إليها ، ويسعده ما يسعدها ، فالتوعية إذا هي بداية لأول طرق الوقاية ، وقد اهتمت العديد من الأجهزة في مختلف العالم في التوعية المرورية ، بهدف تقديم أحدث الوسائل وأنجح الابتكارات. للوصول إلى أفضل وأنجح المستويات لوقاية أفراد من حوادث المركبات.

**يقصد بالوعي المروري** الإلمام بمعلومات أساسية مرتبطة بمواقف يتعرض لها المشاة أو السائقين أثناء السير أو في المواقف الطارئة والحوادث (السليمانى ، ١٩٩٧، ص١٢٩).

**وهناك تعريف للوعي المروري** : بأنه المعلومات المرورية كما يدركها الأطفال وقد يطلق عليه الثقافة المرورية ويربط ذلك بأهداف نظرية وعملية عن التعليمات المرورية التي تضمن السلامة على الطريق سواء للمشاة أو السائقين أو المركبات (ياسين ، ١٩٩٢).

**ويقصد بالوعي المروري بمفهومه الشامل** : بأنه اليقظة الحسية والمعنوية والمعرفة والإلمام الواسع بكل ما يتعلق بالمرور من مركبة وطريق وإشارات وأنظمة وقوانين وغيرها مما ينعكس إيجاباً على الشخص وحسن قيادته ومراعاته للأنظمة المرورية المختلفة (الناصر ، ١٤٢٤هـ).

حتى أصبحت الحاجة إلى التوعية المرورية ملحة وعاجلة إلى إدخالها ضمن المنهج الدراسي في المرحلة المتوسطة والثانوية ، من خلال استخدام الوسائل السمعية والبصرية وبالممارسات الميدانية وذلك بالتنسيق مع المعنيين بالأمر من رجال مرور ورجال تربية.

وعندما نتخذ المرور بكل مفاهيمه مادة من المواد المرتبطة بالسلوك والتعامل ، فإن إعداد منهج خاص بهذه الناحية أمر ضروري يدخل ضمن دائرة التربية والتعليم لتحقيق مبدأ الملاءمة الإجتماعية وهي حكمة تعني " التغيرات التي يجب أن يحدثها الفرد في مسلكه أو سلوكه العادي لينسجم مع الجماعة التي يعيش فيها . وبما أن الشباب يشكل جزءاً كبيراً من المتعاملين مع القيادة ، فإن تثبيت المبادئ الأساسية للأنظمة المرورية في أذهان هؤلاء شيء مهم للوصول إلى تحقيق أهداف السلامة المرورية" .

وحيث أن هدف الدراسة في مراحلها الثلاث هي التربية المناسبة لغرس ما تريد من المبادئ والقيم الإجتماعية فإن هذا المكان بطبيعة الحال أسبق في الاختيار من مدرسة القيادة التي تتعامل مع سن (١٦ سنة) فما فوق في نطاق معرفة محدودة تهتم بالقيادة والأنظمة والتعليمات فقط (الغريبي ، ١٤٠٦هـ ، ص ٢٤٤) .

كم أن للجامعات دور مهم وفاعل في مجال التوعية المرورية من خلال تبني مناهج أو مقررات علمية تعنى بإعداد الشباب الخليجي المؤهل تأهيلاً علمياً وعملياً في أصول القيادة المرورية ، على أن تحسب هذه المواد كمتطلبات أساسية لا يتخرج الطالب إلا بعد اجتيازها بنجاح (إبراهيم ، ١٤٠٥هـ ) .

وأهمية الوعي المروري والثقافة المرورية تعد أفضل وسيلة وقائية ضد الحوادث المرورية على المدى الطويل . وللمدارس دور كبير في السلامة المرورية فمسؤوليتها مزدوجة حيث لا تتعلق بحماية حياتهم من ناحية وبكيفية تعليمهم حماية أنفسهم وحماية الآخرين من ناحية أخرى (السيف ، ١٣٩٥هـ) .

إن تعليم السلامة المرورية لطلاب المدارس حظي باهتمام كبير في الدول المتقدمة صناعياً ، وطبقت العديد من التجارب وطورت نماذج مختلفة من المناهج والمواد التعليمية ، وأجريت الكثير من البحوث وخاصة في الولايات المتحدة الأمريكية وكندا . إلا أن الموضوع لم ينل الإهتمام الكافي في الدول العربية على الرغم أن نسبة الحوادث ترتفع إلى معدلات عالية في هذه الدول . (آل شارع وزملاؤه ، ١٤١٣هـ ، ١٣) .

### أهمية الوعي المروري :

تكمن أهمية الوعي المروري في تهذيب المفاهيم التي إعتاد عليها الأفراد في مجتمعاتنا ، بحيث تكون نظرتهم للتقيد بأنظمة المرور وأدابه ليس على أساس الخوف من

العقاب ، وإنما الإنصياح الذاتي لها . لما لمخالفتها من مخاطر على حياتهم أولاً ، ولأنها تجافي السلوك القويم والأخلاق الفاضلة ثانياً ، وهي ذات علاقة بمطامحنا للمستقل لأن يكون المواطنون متعاونين مؤمنين بأهمية تعليمات المرور والأسس التي يقوم عليها الوعي المروري والتي تساعد على نشر أنظمة وتعليمات المرور ، حتى يصبح العمل شكل تكاملي ما بين الجمهور المستهدف والأجهزة المعنية لتحقيق الهدف المنشود وهو السلامة المرورية لكل مستخدمي الطريق (بيلي ، ١٤١٨هـ).

وتحقيق السلامة المرورية بين المسلمين في مجتمعهم الكبير ليست مسؤولية رجال المرور وحدهم فحسب بل هي مسؤولية جماعية يؤدي رجل المرور فيها وظيفته مشكوراً ولا بد أن يتعاون أفراد المجتمع الحضاري جميعاً بعد أن أخذوا حظهم من التوعية المرورية اللازمة . ولا يكتفى في هذا الصدد بكفاءة من يقود عجلة القيادة فحسب بل لابد من توفر ثقافة عالية ، ودراية ومعرفة بوسائل السلامة للمحافظة على أرواح ودماء الأخوة المارين أو السائقين (زيني ، ١٤٠٦هـ) .

والسلامة المرورية وظيفة أساسية من وظائف المجتمع الواعي المتحضر والذي تقوم عدة جهات بخدمته وفي مقدمتها المؤسسات التعليمية . من خلال مشاركة الطلاب وأسابيع المرور بعمل اللوحات وحمل الشعارات والإشتراك في الندوات والمحاضرات والمهرجانات الخاصة بذلك (قاضي ، ١٤٠٦هـ) .

## ٢- أهداف التوعية المرورية :

لا يتصور أن يكون هناك تخطيط بغير هدف ، ويعتبر الهدف هو أصعب وأدق خطوة في التخطيط ، لأنه البداية التي على أساسها نجاح الخطوات التالية . فإن تحديد الهدف يحدد للخطة مسارها وما هو مطلوب إنجازه من أعمال ، فالهدف من التوعية المرورية ، لابد أن يكون واضحاً من البداية ، وأن يكلف على تحديده فريق متكامل يكون متخصصاً فنياً ، في ضوء توجيهات وسياسات عامة تصدر من قمة الأجهزة الإدارية ، والتي يشترط واقعيتها وموضوعيتها ، ووضوحها وثباتها واستقرارها ، وتحديد الهدف ينص هنا على محاولة التأثير على أفراد المجتمع للتغيير من السلوكيات السلبية وتحويلها إلى سلوكيات إيجابية ، فإذا تناولت على سبيل المثال ، أجهزة الإعلام موضوع انشغال السائق بالهاتف أثناء القيادة ، وهذا أمر قد إستشرى بصورة ملحوظة ، ويتسبب في

العديد من الحوادث ، فإنه يمكن تنمية رأي وخلق اتجاه إجتماعي لدى أفراد المجتمع حول خطورة القيادة أثناء الحديث في الهاتف ، يتعلمون منه أن إنشغال قائد المركبة بالحديث في الهاتف يعرضه لفقد حياته أو إصابته بأضرار بالغة .

وإذا عدنا إلى الدين الإسلامي، وما ورد به من نصائح وإرشادات وتوجيهات فإننا نورد منها على سبيل المثال ، قول الله تعالى (وأقصد في مشيك) (سورة لقمان ، آية ٩) .

وقوله عز وجل : (ولا تمش في الأرض مرحاً إنك لن تخرق الأرض ولن تبلغ الجبال طولاً إن الله لا يحب كل مختال فخور) (سورة الإسراء آية، ٣٧) .

ومن أحاديث الرسول عليه الصلاة والسلام " إن الإيمان بضع وسبعون شعبة وأفضلها قول لا إله إلا الله وأدناه إمطة الأذى عن الطريق ... " وقوله " إياكم والجلوس في الطرقات ، قالوا : ما لنا به إنما هي مجالسنا نتحدث فيها ، قال : فإذا أتيتم إلى المجالس فأعطوا الطريق حقها : قالوا : وما حق الطريق ؟ ، قال : غض البصر وكف الأذى ورد السلام والأمر بالمعروف والنهي عن المنكر (صحيح البخاري) .

كل هذا يؤكد لنا أن التوعية المرورية واجب ديني واجتماعي ، وقد زاد الإهتمام بها بعد تزايد الحوادث المرورية ، والتي ترجع أسبابها جميعاً إلى عدم الالتزام بقواعد السير . فتتبع الحملات المرورية ، وخصص لها وقت من كل عام .

والأهداف الرئيسية للتوعية المرورية كما يراها (الحربي ، ١٤٠٧هـ) هي :

- ١) تحقيق التوعية المرورية بين مختلف المواطنين .
- ٢) توضيح أهمية استخدام الأنظمة واتباع التعليمات المرورية ، وما لتلك الأهمية من دور في الحفاظ على حياة الأمة من أخطار السيارات .
- ٣) تعويد الناس على التقيد بإرشادات المرور تجنباً لوقوع الحوادث المرورية التي تقع يومياً ويذهب بسببها العديد من الشباب والكبار .
- ٤) تقوية العلاقة القائمة بين المواطنين ورجال المرور ومحاولة أن يشعر المواطن بأنه رجل مرور قبل أن يكون مواطناً .

### ٣- وسائل التوعية المرورية :

لعله من المهم قبل البدء في تحديد الوسائل أو الآليات لتنفيذ برامج التوعية المرورية، أن يتم دراسة المناخ الذي سوف تنفذ فيه هذه البرامج ، بمعنى دراسة الأفراد

أنفسهم وسلوكياتهم وإتجاهاتهم، حتى نضع لهم ما يناسبهم وضمن أنهم سوف يقومون بتنفيذ ما يطلب منهم من خلال الشعور بالمسؤولية والانتماء لمجتمعهم ، فالتنشئة الإجتماعية السليمة والتربية الصحيحة هي الأرضية التي يتوقف عليها مدى استعداد الفرد لتلك القواعد والتعليمات ، ولما كان نظام المرور هو سلوك ومظهر تقاس به حضارة ورقي المجتمعات وأن أطراف هذا السلوك هم رجل المرور ومستخدمو الطرق ، فإن الأمر يتطلب توجيه الإهتمام إلى هذه العلاقة بين رجل المرور ومستخدمو الطريق لمحاولة ضبطها بصورة تحقق التوازن المطلوب بين طرفيها . وبالتالي سوف ينعكس هذا على المجتمع وحضارته وتقدمه ، ومن هنا كانت التوعية المرورية هي السلاح الفعال لتحقيق ذلك ، ولكن حتى تحقق برامج التوعية المرورية أهدافها لابد أن يتم دراسة مدى إستعداد أفراد المجتمع لتقبل موضوع معين أو مدى استجابتهم لموقف معين ، وهذه الإستجابة ترجع إلى عوامل بيئية، تدفع الأفراد للرفض أو القبول .

وكما أشرنا إلى دور التنشئة السليمة للأبناء ، فالأب الذي يربي ابنه على القيم والمثل الإجتماعية الفاضلة ، إنما يشب يافعاً ناضجاً ، يحافظ على مجتمعه ويستجيب إيجاباً مع كل الوسائل التي تحثه إلى الرقي والتقدم ، إذاً قبل إجراء التوعية ، لابد أن يتم معرفة مدى استجابة أطراف العلاقة ، رجل المرور والأفراد ، لابد من دراسة الإتجاهات التي تعتبر المحرك أو الدافع الذي يجعل الأفراد يتصرفون بأسلوب أو سلوك معين تجاه موقف معين ، وغالباً ما يحكم تصرفات الأفراد مجموعة من العوامل ، تعتبر محدد لها ، منها العائد النفعي ، وتحقيق الذات ، والدفاع عن النفس أو الذات ، فإذا واجه الفرد موقفاً معيناً ، فيتحرك لديه مجموعة من الإنفعالات ، قد تكون بالسعادة والحب ، أو بالقلق وعدم الإرتياح ، وسوف يتحدد سلوكه نحو هذا الموقف فيها لنوع الإنفعال الذي نشأ لديه لحظة الموقف ، فإما بالإيجاب وإما بالسلب .

### ١/٣ - هل يمكن تغيير الإتجاهات :

إن إتجاه الفرد نحو موضوع معين ، إنما يتحدد وفقاً لأمر الموقف معه ومدى تأثيره فيه ، بمعنى أن تغيير الإتجاه يتوقف على مدى قدرة الموقف الجيد على إحداث التغيير المطلوب ، فمن الممكن أن يتغير إتجاهات الفرد وفقاً لتأثير البيئة التي يعيش فيها أو ينتقل إليها، ولكن متى ترسخت هذه القيم والمعايير والإتجاهات فإنه من الصعب تغييرها،

لذا يقتضى الأمر إتباع بعض الوسائل واتخاذ الأساليب التي يمكن من خلالها تصحيح مسار بعض هذه الإتجاهات ، لو نجحت برامج التوعية المرورية في إقناع الأفراد بأن رجل المرور هو الذي يعمل على حماية وتأمين أرواحهم ضد مخاطر الطريق ، فقطعاً سوف يؤدي ذلك إلى تحسين صورة رجل المرور في ذهن الكثيرين ، حتى من كان منهم له موقف سلبي معهم وسيجعل الكثيرين يبادلون رجل المرور الإحترام والتقدير ، كذلك مناشدة الأفراد مشاركة رجل المرور عمله ، وأن يفكروا في قضاء يوم من أيام رجل المرور ، سوف يولد لديهم خبرة وعلم بما يقوم به ، وسوف يتغير إتجاههم نحوه بالتقدير لما يقوم بأدائه من أعمال ، وكذلك إشراك طلبة المدارس في تنظيم حركة المرور في إجازاتهم الصيفية إلى جانب رجل المرور ، ينمي لديهم سمة الإتجاه نحوه وينقلون هم أنفسهم إلى ذويهم صورة رجل المرور الذي يعاني من أجل حمايتهم ، وتأمين مسيرتهم .

### ٢/٣- تحديد الوسائل المختلفة لتحقيق الوعي المروري :

تحديد الوسيلة المناسبة للوصول إلى الهدف المنشود يخضع لاعتبارات يمكن إيجازها في كونها تحقق أقل تكلفة وأقل جهد وأقل وقت .

ولكي نصل إلى تحديد الوسائل المختلفة لتحقيق الهدف ، لا بد أن نعرف جيداً ما هو

مردود الوسيلة أو تأثيرها :

- هل هي لمجرد خلق الإحساس بالمشكلة لدى الجمهور ؟
  - هل هي لمجرد جذب انتباههم ؟
  - هل المقصود الحصول على تأييد الجمهور وإثارة اهتمامه ؟
  - هل هي لمجرد تغيير الإتجاهات وبالتالي السلوكيات ؟
- فإذا تحدد لدينا مردود الوسيلة ، أمكن بعد ذلك اختيار الوسيلة نفسها ، وعلى سبيل المثال فإن المردود المطلوب هو تغير الإتجاهات بما يؤثر على السلوكيات ، فنصل إلى التقليل من الحوادث المرورية ، وهنا قد تكون الوسيلة :
- إقامة أسابيع مرورية .
  - توعية النشء ، وإستخدامه كوسيلة لنقل المعلومات داخل الأسرة .
  - إنشاء وحدات مصغرة لقواعد السير والمرور في الحدائق العامة والملاهي.

• برامج إعلامية سواء كانت مرئية أو مسموعة أو مقروءة ، تركز على توعية الأفراد ولإتباع إشارات وقواعد المرور ، وضرورة إستخدام حزام الأمان والالتزام بالسرعة المحددة . وكما أشرنا سابقاً فإن إختيار الوسيلة على جانب كبير من الأهمية ، فمثلاً إختيار التلفزيون كوسيلة ما يتوقف إلى حد كبير على عدد الحائزين لأجهزة التلفزيون وعلى البرامج التي يفضلونها ، والقنوات التي يشاهدونها ، وأوقات الفراغ المتاحة لديهم لمشاهدته . كذلك نقيس الشيء بالنسبة للراديو ، أما عن الصحف والمجلات ، فتتوقف قدرتها على نقل الرسالة على المستوى الثقافي ، والمادة الصحفية المفضلة ، وتنوع الصحف والمجلات الأكثر تداولاً . ( الجديد ، مرجع سابق ، ١٤٢٠هـ ) .

وأياً كان الوضع فإن إختيار وسيلة دون الأخرى يتوقف على مدى مصداقيتها ، ومدى بساطة وسهولة عرضها للموضوعات وقدرتها على جذب الإنتباه بما تعرضه من موضوعات تشمل الشرح والصورة والتعليق .

كما أن مضمون الرسالة ، الذي يجب أن يعرف منذ البداية ، هل هو سيخاطب العقل أم العاطفة ، هل سيخاطب جميع الفئات أم فئة واحدة ، هل سيتناول جميع المشاكل أم بعضها أم واحدة فقط ، هل سنقصد المعتقدات ، أم الإتجاهات أم السلوكيات .

### ٣/٣- تحديد الجمهور المستهدف بالتوعية المرورية :

ليس شرطاً أن تكون التوعية المرورية موجهة لجمهور كبير بل يفضل أن تكون التوعية موجهة لجمهور صغير " أو أن تركز على مجموعات صغيرة يتم التوجه إليها حسب أهمية المشكلة لهذه الجماهير وفق معايير خاصة لعملية تجزئة الجماهير " .. وأن أحد أهم أسباب فشل الحملات التوعوية الإعلامية كونها توجه إلى جمهور كبير جداً يصعب على المرسل تحديد خصائصه وكيفية الدخول إليه .

ومن أهم حملات التوعية هي الإقناع وهي من أصعب الحملات تطبيقاً نظراً لحاجتها لتنظيم وتصميم دقيقين ، ويهدف هذا النوع إلى تغيير إتجاهات سلوك المتلقين وتدعيمها وتعزيزها حتى لا تضعف — وتنشء حملات الإقناع تغيير السلوك الذي يتبع تغيير الإتجاه، وتصبح فاشلة إذا لم تحقق هذين الهدفين معاً ، ويشمل هذا النوع جميع مناحي الأنشطة الإنسانية ، ويحتاج إلى دقة في التنظيم. (الدخيل ، ١٤٢٠هـ) .

ويمثل طلاب التعليم العام بمراحله الدراسية المختلفة أكبر شريحة إجتماعية وأهمها في المملكة العربية السعودية ، ولعل من أهم الأخطار المحدقة بهذه الشريحة الحوادث والمخالفات المرورية التي تقضي على هؤلاء الطلاب أو تقعدهم عن المشاركة في الحياة وهم في سن الطفولة والشباب .

وتدل الدراسات الميدانية التي أجريت في المملكة في أوقات مختلفة على أن القيادة المبكرة سمة عامة لدى طبقات المجتمع كافة خاصة القروية منها . لقد وجد أحد الباحثين أن (١٨%) من عينته بدأوا قيادة السيارة وهم دون العاشرة في أعمارهم، كما أفاد أكثر من (٦١%) أنهم بدأوا القيادة وهم في السن ما بين (١٤ إلى ١٥ سنة) ، وأكد ما يقارب من (١٥%) أنهم بدأوا القيادة وهم ما بين (١٥ إلى ١٨ سنة) ، أما الذين بدأوا القيادة من (١٨ سنة فما فوق فلم يتجاوزا ١,٦%) (عسيري ، ١٩٩٨م).

وفي دراسة أخرى اتضح أن السائقين فيما دون الـ ١٨ سنة يشكلون نسبة ٧,٨ ، وعلى كل فإن نسبة صغار الأعمار من السائقين قد استمرت في الزيادة أثناء فترة دراستهم فمن نسبة (٦,٣% ، ١٤٠٩هـ) إلى (٦,٩% ، ١٤١٠هـ) إلى (١٠% ، ١٤١١هـ). (بنوي ، وزملاؤه ، ١٩٩٤م).

ولقد تعرضت العديد من الدراسات المتعلقة بالشباب وصغار السن ، لعلاقة العمر بإرتكاب المخالفات والحوادث المرورية .

فقد أوضحت إحدى الدراسات أن أهم أسباب ارتفاع نسبة الإصابات في حوادث المنطقة الشرقية من المملكة يعود لقيادة صغار السن من طلاب المتوسط والثانوية. (عسيري ، مرجع سابق ، ١٩٩٨م) .

كما أوضحت دراسة أخرى أن المرحلة العمرية من ١٨ — ٢١ سنة أكثر الفئات العمرية ميلاً إلى السرعة الزائدة ، وعكس السير والتجاوز دون استخدام الإشارات، والتسابق مع السيارات الأخرى ، والتجاوز في المنحنيات والطرق الضيقة ، والإسراع بعبور الإشارة المرورية قبل غلقها (سنان وزملاؤه مرجع سابق ، ص ٣٣٣) .

ووجدت دراسة أخرى أن (٤٨,٣%) من مجموعة الطلاب أرتكبوا حوادث مرورية وأن أسباب الحوادث تعود إلى قطع الإشارة المرورية الحمراء ، تجاوز السرعة المسموح بها ، والتفحيط والقيادة بدون رخصة (التويجري وزملاؤه مرجع سابق ، ١٤٢٥هـ).

وفيما يتعلق في علاقة العمر بوفيات الحوادث ، فقد أشار علي الغامدي ، (١٩٩٨م) أن (٤٠) % من الوفيات المرورية بشكل عام يتعلق بالشباب دون الـ(٢٥) سنة ونسبة الوفيات من الفئة (٢٥ إلى ٣٤ سنة) هي الأكثر تليها الفئة من (١٥ إلى ٢٤ سنة) .

كما تؤكد إحصاءات وزارة الصحة أيضاً أن خمس المتوفين (٣، ١٩) هم من الأطفال الذين تقل أعمارهم عن ١٥ سنة . ومن هنا تظهر أهمية الدراسة بالتركيز في برامج التوعية المرورية على هذه الفئة العمرية ، فئة الشباب من خلال الإتصال المواجهي ، بتعريف الطالب بأهمية إتباع قواعد السلامة المرورية ، وأهمية تعويدهم العادات السليمة في كيفية الإلتزام بأداب وتعليمات المرور التي تكفل لهم السلامة .

والتوعية من خلال المدارس مهمة جداً ، فهي مكان تغيير السلوك من خلال الاستفادة من إمكانات المدارس المكانية ، والبشرية في التوعية المرورية ، ويمكن البدء في برامج التوعية المرورية على مراحل من سن الروضة – أي عند بلوغ الطفل أربع سنوات فأكثر – وتستمر توعية الطالب حتى انتهاء المرحلة الجامعية ومن هنا يمكن تقسم المراحل إلى :

المرحلة الأولى : (٤ - ٦ سنوات) :

يرى العلماء هنا أن الطفل في هذه المرحلة يلم ببعض المفاهيم والأفكار العامة ، ويدرك الأشياء شريطة أن لا يتغير مظهرها فمثلاً الطفل قد لا يتعرف على أخته إذا لبست لباساً مختلفاً عما تعود عليه ويرى العلماء هنا باختصار أن الطفل يبدي أنواع السلوك التالية :

معرفة أسماء الأشياء وتبويبها حسب لونها وحجمها وطولها ووزنها وحسب شكلها، ويقوم الطفل في هذه المرحلة باستخدام حواسه الخمس ، والإعتماد عليها بدرجة رئيسية ، فيستطيع لعب الكرة ، والمشي المنتظم في الصف ، وتمييز الأشياء عن طريق السمع والبصر ، ويبدأ الطفل في الرابع من عمره الإنتقال من مرحلة العمومية في اللفظ والمعاني للأشياء من حوله إلى التخصص لما يعنيه ( حمدان ١٩٨٦م) .

وهذا يعني أنه يمكن الوصول إلى الطفل في هذه المرحلة، من خلال غرس بعض الأفكار التوعوية المهمة مثل كيفية التقيد بالنظام وأهميته ، ومعرفة الإشارات المرورية الرئيسية ، وأهمية القيادة بهدوء ، وأهمية ربط حزام الأمان ، وغير ذلك من السلوكيات

المرورية المهمة ، ويمكن توصيل ذلك من خلال التركيز على إستخدام الحواس الخمس وفق الطرق والأساليب التي يستطيع أن يستخدمها الطفل في هذا السن ، مثل تكملة الأشياء المتقطعة ، وتحريك اللعب ، وخاصة السيارات والدراجات بهدوء وفق نظام صفوف مرتبة وغير ذلك من الطرق التي يمكنها ترسيخ المبادئ الصحيحة لدى الطفل في مثل هذا السن .

المرحلة الثانية : ( ٧ - ١١ سنة ) :

يمكن إعداد برامج توعوية لهذه الفئة العمرية خاصة في المجال المروري نرشدته إلى كيفية قطع الشارع ، وأهمية الركوب في المقعد الخلفي للسيارة ، والالتزام بربط الحزام ، ومعرفة كيفية الصعود والنزول من السيارة ، والتقييد بالأنظمة ، ومعرفة إشارات المرور المختلفة ، والتعريف بالطرق وأهميتها وأهمية الحفاظ عليها ، وكيفية إستخدامها إلى التعريف بالخطوط الأرضية على الأسفلت وأدوارها والمقصود منها ، والتعريف بالإشارات المرورية الضوئية واللوحات الإرشادية بانواعها كافة ، حتى يستطيع أفراد هذه الفئة من التعامل معها بشكل سليم ، فيتمكن الطفل من خلالها عبور الشارع بشكل آمن والركوب والنزول من الحافلة أو السيارة بشكل عام وبشكل سليم ، والجلوس فيها بأمان . كما يمكن إرشاد الأطفال هنا إلى كيفية إستخدام الدراجة ، وكيفية تجنب مخاطر الطريق (النافع وزملاؤه ، مرجع سابق ، ١٩٩٢م) .

ويجب الإبتعاد عن المفاهيم النظرية المجردة والتركيز على التوعية الحسية ، لذا يجب إيجاد النماذج التي يمكن للتلميذ إستخدامها لتحقيق معرفته بقواعد المرور وأنظمتها المختلفة .

المرحلة العمرية الثالثة : ( ١٢ - ١٧ سنة ) :

تتبلور في هذه المرحلة عمليات التفكير التجريدي ، وتتكون نماذج الفكر التآهيلي وتنسج وتمتد بعد سن الخامسة عشر وهذا الإنتقال من عالم الأشياء الملموسة إلى مرحلة المفاهيم والنظريات يسميه بياحيه بمرحلة العمليات الافتراضية أو الفكر الاشتراكي. (مصطفى ، ١٩٩٢م) .

ومن هنا يستطيع الطفل استيعاب المواد والمعلومات النظرية كما يصبح بإمكانه حل المشكلات وفق المقارنات والتحليل المنطقي كي يمكنه التوقع والتنبؤ ، وبناء المفاهيم والمبادئ والنظريات الجديدة وتقويم صحة الأفكار والأشياء وكشف العلاقات الإرتباطية بين الأشياء أو بين العناصر المكونة للأشياء ذاتها وتغيير الظواهر وإستنتاج النهايات المنطقية لها . ( حمدان ، مرجع سابق ١٩٨٦ م )

وتشمل في المملكة هذه المرحلة طلاب المتوسطة والثانوية ، وهي من أهم المراحل العمرية خاصة في مجال التوعية المرورية ذلك أن الطفل يبدأ في إستخدام العام ليس كراكب فقط بل كسائق للدراجة النارية والسيارة أيضاً ومن هنا ينبغي إيصال الرسائل التوعوية بشكل متكامل ، بل وأخذه في زيارات ميدانية لأقسام المرور ، للتعرف على إحصائيات الحوادث وأنظمة المرور ، وأقسام المرور المختلفة ، ومعرفة متطلبات الحصول على رخص القيادة وشروط الأمان والسلامة في المركبة والطريق .

ففي هذه المرحلة يمكن إستخدام الوسائل التوعوية كافة من وسائل الإتصال الجماهيري كالإذاعة والتلفزيون والصحف إلى الكلام النظري التوعوي المقرون بالوسائل التوضيحية المختلفة ، كما يمكن إستخدام الأنشطة التعليمية المتنوعة .

### ثانياً : الدراسات السابقة :

بعد الإطلاع على الدراسات السابقة لم نجد ما يشير مباشرة إلى مثل هذه الدراسة ولكن هناك بعض الدراسات القريبة منها ، وسوف يستفاد منها في إثراء هذه الدراسة ، وهي كالتالي :

#### الدراسة الأولى: دراسة ( السيف وآخرون ، ١٤١٤هـ ):

وهي بعنوان تقويم برامج التوعية المرورية خلال الأسابيع المرورية وكان الهدف من البحث هو إجراء دراسة مسحية ميدانية على وسائل الإعلام المرئية والمسموعة والمقروءة لمعرفة ما يقدم خلالها من وسائل وبرامج للتوعية المرورية . وقد توصلت الدراسة إلى نتائج أهمها :

● أن نسبة ( ٢٦,٦٧% ) من الخبراء في مجموعة الدراسة لم تكن لديهم أهداف واضحة لبرامج التوعية المرورية .

- أن نسبة (٧٩%) من الجمهور لا تستدعي انتباهه وسائل التوعية .
- أوضحت الدراسة أن نوع الرسالة ، وتعدد الوسيلة لم يكن العائق الرئيسي في فعالية التوعية ، وإنما لا بد من البحث عن عوائق أخرى تتعلق بالشكل ( إخراجاً وتبويباً ) أو بالمحتوى ( تحريراً أو إعداداً ) .
- أتضح أن التلفزيون هو الأداة الجماهيرية الأكثر تأثيراً على المتلقي .
- إن التوعية المرورية التي تمت خلال الأسابيع المرورية لم تؤثر في خفض عدد الحوادث أو الإصابات والوفيات .

تتشابه دراسة السيف مع هذه الدراسة في البحث عن برامج التوعية المرورية التي تهدف إلى الحد من إرتفاع الحوادث المرورية والمخالفات المرورية وتقييمها، وتختلف في كونها تبحث في تقويم برامج التوعية المرورية خلال الأسابيع المرورية ، بينما هذه الدراسة تبحث في دور أفلام التوعية المرورية في رفع مستوى الوعي المروري أي أنها تركز على فئة معينة وهي طلبة المدارس ، بينما هذه الدراسة تبحث في تقييم كافة برامج التوعية المرورية خلال الأسابيع المرورية ولا تركز على جمهور معين بل على كافة المجتمع ، وأستخدمت المنهج الوصفي والإستبانة في جمع بيانات الدراسة ، بينما هذه الدراسة استخدمت المنهج شبه التجريبي والإستبانة في جمع بيانات الدراسة .

#### الدراسة الثانية : دراسة ( السهلي ١٤٠٩هـ ) :

وهي بعنوان خطة للإرتقاء بمستوى التوعية المرورية لدى الشباب وتهدف في هذه الدراسة إلى معرفة أوجه القصور المعرفي حول أنظمة وقواعد المرور لدى فئة الشباب من (١٧-٣٠) سنة وكذلك معرفة إتجاهاتهم حول أهمية وقواعد المرور وضرورة الالتزام بها وإحترامها ، وقد اعتمد الباحث أسلوب المسح بالمجموعة أما الأداة فكانت الإستبانة.

وقد توصلت الدراسة إلى نتائج أهمها :-

- إن نسبة (٢١,٩%) من مجموع المجموعتين البالغ عددها (٢٠٠) طالباً من الثانوية والجامعة يقودون سياراتهم بدون رخصة قيادة .
- إن نسبة (٤٦,١%) من المجموعتين تعود ملكية السيارات التي يقودونها لأبائهم.

● إن نسبة ( ١٣,٤٨ %) من المجموعتين الذين تقل أعمارهم عن ١٨ عاماً يملكون سيارات .

● إن نسبة ( ٨,٩٩ %) فقط تعلموا قيادة السيارات عن طريق مدارس قيادة السيارات .

تتشابه دراسة السبهي مع هذه الدراسة في الإرتقاء بمستوى التوعية المرورية لدى الشباب من خلال معرفة إتجاهاتهم حول أهمية قواعد المرور وضرورة الإلتزام بها ، وكذلك تتشابه في مجموعة الدراسة وهي طلبة المدارس ، وتختلف في إستخدامها المنهج الوصفي المسح بالمجموعة لقياس مستوى الوعي المروري وإتجاهات الطلبة نحو قواعد وأنظمة المرور ، بينما هذه الدراسة أستخدمت المنهج شبه التجريبي لمجموعتين مستقلةين تجريبية وضابطة لقياس مستوى الوعي المروري والإستبانة لجمع بيانات الدراسة .

#### الدراسة الثالثة : دراسة (عبد اللطيف بن ربيعان العوفي ١٤٢٥ هـ) :

بعنوان توعية طلاب المدارس عن المخالفات المرورية وتهدف الدراسة إلى أهمية إبراز الأسس العلمية لتجزئة الطلاب إلى فئات متجانسة وتحديد أهمية كل مرحلة ودورها في المخالفات المرورية وعلاقتها بالتوعية والقوالب الإعلامية المناسبة .  
كما هدفت إلى تقويم مكتسبات التوعية المرورية لحمات الأمن العام الإعلامية السابقة لطلاب المدارس ، وقد أستخدم الباحث المناهج الوثائقية والوصفية المسحية والتجربة من أجل تحقيق الأهداف . وقد أجريت الدراسة في مدينة الرياض .  
وقد توصلت الدراسة إلى نتائج أهمها :

● أن الطفل يبدأ قيادة السيارة وهو في سن الخامسة عشر إذ ذكر ٦٧% من أفراد المجموعة أنهم يستطيعون قيادة السيارة علماً أن ٣١% منهم ما بين ١١ - ١٤ سنة .

● تؤكد نتائج الدراسة على أن ٦١% من أفراد المجموعة من طلبة المدارس لم يتعرفوا على حملات التوعية في مدارسهم .

● كما تؤكد الدراسة إلى أن نسبة الوصول إلى طلبة المدارس من خلال وسائل الإتصال الجماهيري ( إذاعة - تلفزيون - صحافة ) ما زالت محدودة إذ ذكر ٤٨% من أفراد المجموعة أنه لم يسبق لهم الإطلاع على مطبوعات وإعلانات

الحملات المرورية الصحفية وذكر ٥٧% أنه لم يسبق لهم سماع هذه الرسائل عبر الإذاعة وأفاد ٣٠% أنه لم يسبق لهم مشاهدتها عبر التلفزيون ، وحتى تحقق هذه البرامج رسالتها فهي تسعى إلى رفع النسبة إلى ٩٠% حتى تصل هذه البرامج للطلبة من خلال الإطلاع والاستماع والمشاهدة .

• وتوصي الدراسة بأنه متى ما أردنا أن تحقق حملات التوعية للطلاب أهدافها فعليها الوصول إلى المدارس بشكل مكثف .

وتتشابه دراسة العوفي مع هذه الدراسة في تحقيق هدف رئيسي ، وهو توعية طلبة المدارس عن طريق الإتصال المباشر بطلبة المدارس في مدارسهم ، وكذلك تتشابه معها في إستخدام المنهج شبه التجريبي ، الإستبانة لقياس مستوى الوعي المروري. وكذلك عينة الدراسة لكلى الدراستين هما طلبة مدارس .

وتختلف دراسة العوفي عن هذه الدراسة بأنها تبحث في تقويم مكتسبات التوعية المرورية لحملات الأمن العام الإعلامية السابقة لطلاب المدارس، بينما هذه الدراسة تهدف إلى معرفة دور أفلام التوعية المرورية في رفع مستوى الوعي المروري من خلال الإتصال المباشر مع طلبة المدارس ، كذلك تختلف دراسة العوفي عن هذه الدراسة في إستخدامها المناهج الوثائقية والوصفية المنهجية من أجل تحقيق الأهداف ، بينما هذه الدراسة استخدمت المنهج شبه التجريبي لمجموعتين مستقلتين تجريبية وضابطة.

**الدّراسة الرابعة : دراسة (بكر بن محمد إبراهيم – عبد اللطيف بن ربيعان العوفي ١٤٢٥هـ)**

وهي بعنوان أثر الحملات الوطنية الشاملة للتوعية المرورية في الحد من المخالفات المرورية ، وتهدف هذه الدراسة إلى تقويم فاعلية أداء الحملات الإعلامية الوطنية الشاملة للتوعية المرورية ، والتعريف على التأثيرات المعرفية والإتجاهية والسلوكية لها ، وقد أستخدم المنهج الوصفي بالمسح إذا تم اختيار (٣٥٠) فرداً بشكل عشوائي ، وجاءت نتائج الدراسة على النحو التالي :

• أن الحملات استطاعت أن تحقق بعض النجاحات خاصة الحملة الأولى في موضوع ربط حزام الأمان .

• وأكدت أن الفئة العمرية ما بين ٢٧ – ٣٨ هم أكثر الفئات ربطاً للحزام .

- وصول الحملات التوعوية المرورية للجماهير المستهدفة إذ ذكر ( ٧٠% ) أنه سبق لهم مشاهدة أو سماع أو قراءة بعض الرسائل .
- أن حجم ارتكاب المخالفات المرورية مازال كبيراً إذ ذكر ( ٥١,٥% ) من أفراد المجموعة أنهم يرتكبون مخالفات مرورية في بعض الإجابة ، و ١١% يرتكبونها دائماً وأن الجميع يرتكبون المخالفات المرورية بغض النظر عن الفئات العمرية والمستويات التعليمية والجنسية.
- أن حملات التوعية المرورية السابقة إذا ما إستثنينا ربط حزام الأمان لم تحقق نجاحات معرفية أو اتجاهية أو سلوكية .
- وقد انتهت الدراسة ببعض التوصيات منها :
- لا يكفي أن تصل رسائل التوعية إلى الجماهير المستهدفة ولكن لا بد لها من أن تخلق الإتجاهات الإيجابية والتصرفات السلوكية المرغوبة وهذا هو الهدف النهائي من حملات التوعية .
- الإهتمام بكيفية صياغة الرسائل الإقناعية التي ينبغي أن تبني على أسس علمية أولاً مستفاداً من قضايا المشكلة في واقع الجماهير المستهدفة .
- الإهتمام بالإتصالات الشخصية حيث تدل معظم النظريات الإتصالية على أن تحقيق الأهداف الإتجاهية والسلوكية يتم عن طريق الإتصالات الشخصية وليست الإتصالات الجماهيرية .

وتتشابه دراسة بكر ، والعوفي مع هذه الدراسة في هدف مشترك وهو الوصول إلى توعية مرورية ناجحة في الحد من المخالفات المرورية والتي تؤدي إلى وقوع الحوادث المرورية المعروضة ضمن وسائل الإتصال المختلفة في الحد من المخالفات المرورية ، وتختلف في كونها تدرس بشكل عام أثر الحملات الوطنية الشاملة في الحد من المخالفات المرورية ، بينما هذه الدراسة تركز على جزئية هي أفلام التوعية المرورية ودورها في رفع مستوى الوعي المروري ، وتختلف عن الدراسة الحالية في إستخدامها المنهج الوصفي ، بينما هذه الدراسة استخدمت المنهج شبه التجريبي لمجموعتين مستقلتين تجريبية وضابطة .

### الدراسة الخامسة : دراسة (الثنيان ، ١٤١٨ هـ) :

وكانت عن مدى إسهامات التلفزيون السعودي بالتعريف بأخطار الحوادث المرورية على الطلاب وأنماط برامج التوعية المرورية المستخدمة للتعريف بهذه الأخطار ، والحد والوقاية منها ، وقد استخدم الباحث منهج الدراسات المسحية ، وجمع بيانات الدراسة بواسطة دليل المقابلة وقد أظهرت نتائج الدراسة أن التلفزيون يعد وسيلة بالغة الأهمية في التوعية حيث بلغت نسبة المشاهدين من أفراد المجموعة لبرامج التوعية المرورية ( ٩٨,٦% ) وأن نسبة الطلاب المستفيدين من برامج التوعية المرورية بلغت ( ٥٤,٧% ) من المجموع الكلي للمجموعة البالغ عددها ( ٤٥٠ ) طالب ، وأن نسبة من تعلم إشارات المرور عن طريق التلفزيون ( ٧١,٣% ) .

تتشابه دراسة الثنيان مع هذه الدراسة في البحث عن التوعية المرورية الناجحة بالتعريف في أخطار الحوادث المرورية على الطلاب ، وأنماط هذه البرامج ، وتتشابه كذلك في مجموعة الدراسة وهم طلبة المدارس ، وتختلف في أنها تبحث عن مدى إسهامات التلفزيون السعودي بالتعريف بأخطار الحوادث المرورية على الطلاب وأنماط برامج التوعية المرورية المستخدمة للتعريف بهذه الأخطار ، بينما هذه الدراسة ركزت على المادة المرورية المعروضة من خلال الأفلام لطلبة المدارس ودورها في رفع مستوى الوعي المروري ، وتختلف أيضاً هذه الدراسة في إستخدامها منهج الدراسات المسحية ، وجمع بيانات الدراسة بواسطة المقابلة ، بينما هذه الدراسة استخدمت المنهج شبه التجريبي ، وأداة الاستبانة في جمع بيانات الدراسة .

### الدراسة السادسة : دراسة ( ١٩٨٠ و D.R.Link Later ) :

تم إجراؤها في استراليا لتقويم حملة إعلامية هدفت إلى حماية الصغار والمسنين من حوادث المرور ، استخدمت فيها وسائل الإعلام الثلاثة : التلفزيون ، والمذياع ، والمادة المطبوعة . وقد توصلت الدراسة إلى النتائج الآتية :

- ظهر تأثير إيجابي في إستخدام الأطفال للطريق بصورة سليمة.
- ظهر اتجاه إيجابي لدى سائقي السيارات من صغار السن نحو السلامة المرورية.

• لم يظهر أي تغير في منع حوادث المشاة لمن تجاوز منهم سن الخمسين ( السيف وآخرون ، ١٤١٤هـ ) .

تتشابه دراسة لينك مع هذه الدراسة في مجال التوعية المرورية بهدف حماية مستخدمي الطريق من حوادث الطرق ، وتشابهه في تركيزها على صغار السن في جزء من مجموعة الدراسة ، وتختلف في أنها تبحث في تقويم حملة إعلامية هدفت إلى حماية الصغار والمسنين من حوادث المرور ، مستخدمة وسائل الإعلام الثلاثة " التلفزيون ، والمذياع ، والمادة المطبوعة " ، بينما هذه الدراسة استخدمت المادة المرورية المسجلة على أشرطة أفلام الفيديو في التوعية المرورية لمعرفة دورها في رفع مستوى الوعي المروري .

وتختلف هذه الدراسة باستخدامها المنهج الوصفي والإستبانة في جمع بيانات الدراسة، بينما هذه الدراسة استخدمت المنهج شبه التجريبي والإستبانة في جمع بيانات الدراسة .

#### **الدراسة السابعة : دراسة ( James Rochan ١٩٧٧ ) :**

تم إجراؤها في كندا لتقويم مدى تأثير حملة إعلامية لشرح قواعد إستعمال حزام الأمان ، وأستخدمت في ذلك وسائل الإعلام المختلفة وقبل إجراء الحملة تم معرفة ومعلومات وإتجاهات (٤٠٠٠) شخص نحو حزام الأمان بواسطة الهاتف ، ثم تمت الحملة ، وبعد استطلاع رأي المبحوثين بالهاتف لمعرفة مدى التغير الذي حصل في معلوماتهم وإتجاهاتهم نحو إستخدام الحزام نتيجة تلك الحملة .

وقد توصلت هذه الدراسة إلى نتائج نذكر فيما يلي أهمها :

• أن التلفزيون كان له تأثير واضح على الإتجاهات الإيجابية للأفراد نحو إستخدام حزام الأمان .

• ازداد إستخدام حزام الأمان بصفة عامة نتيجة لهذه الحملة .

• لقد كان تأثير التلفزيون أشد من تأثير المذياع والمادة المطبوعة . ( العيالي ، ١٤٢٣هـ -

ص ٨ ) .

تتشابه دراسة جمس مع هذه الدراسة في التوعية المرورية بهدف حماية سائقي المركبات ومستخدمي الطريق من حوادث الطريق والالتزام بتعاليم وأنظمة السير التي تكفل السلامة لهم .

كذلك تتشابه مع هذه الدراسة في إستخدامها القياس القبلي ومن ثم البعدي لمجموعة من الأشخاص لمعرفة مدى التغير الذي حصل في معلوماتهم وإتجاهاتهم. وتختلف عن هذه الدراسة بإستخدامها المنهج الوصفي في جمع البيانات وإستخدامها مجموعة واحدة تجريبية في الدراسة قبل وبعد ، بينما هذه الدراسة استخدمت المنهج شبه التجريبي لمجموعتين مستقلتين تجريبية وضابطة في الدراسة قبل وبعد .

#### الدراسة الثامنة : وفي دراسة قام بها ( جبرل عام ١٩٧٤م ) :

حول حملة ربط حزام السلامة ، وتوصلت هذه الدراسة إلى أن التلفزيون في هذه الحملة غير فعال في التأثير على الناس في كيفية إستخدام الحزام ، وأن نظرية التعلم الإجتماعي ، وفرض النظام والقانون له تأثير أقوى في الإستجابة وزيادة إستخدام ربط حزام السلامة ( الزهراني ، ١٤٢١هـ ، ص ٦١ ) .

تتشابه دراسة جبرل مع هذه الدراسة في البحث عن أفضل وأقصر الطرق لتوصيل المادة الإعلامية المرورية تأثيراً على إتجاهات واستجابات الناس نحو أنظمة السير وإحتدامها.

وتختلف في أنها تهدف إلى تقييم حملة حول ربط حزام السلامة استخدم فيها التلفزيون كوسيلة إعلامية في التأثير على إتجاهات الناس وإستجاباتهم ، بينما هذه الدراسة هدفت إلى معرفة دور أفلام التوعية المرورية في التأثير على إستجابات وإتجاهات مجموعة من طلبة الثانوية نحو أنظمة المرور والسلامة ، وتختلف بإستخدامها المنهج الوصفي في جمع البيانات بينما هذه الدراسة استخدمت المنهج شبه التجريبي والإستبانة في جمع البيانات .

---

# الفصل الثالث

الإطار المنهجي للدراسة

## الإطار المنهجي للدراسة

يتناول هذا الفصل منهج الدراسة ، وحدودها ، ويبين مجتمع الدراسة وعينة الدراسة .  
كما يتطرق لبناء أداة الدراسة والإجراءات التي تم إتباعها للتحقق من صدقها وثباتها .  
ويوضح كيفية تطبيق الدراسة ميدانياً ، وأساليب المعالجة الإحصائية التي تم إستخدامها  
في معالجة بيانات الدراسة .

### أولاً : منهج الدراسة :

إنطلاقاً من طبيعة الدراسة والأهداف التي تسعى إليها للتعرف على دور أفلام التوعية  
المروية في رفع مستوى الوعي المروري لدى طلاب المرحلة الثانوية ، وبناءً على  
التساؤلات التي سعت الدراسة للإجابة عنها ، فقد أستخدم الباحث المنهج شبه التجريبي  
من خلال التجربة وهي إحداث تغير ما في الواقع المتغير التجريبي ( أفلام التوعية  
المروية) على مجموعة من الطلاب، وملاحظة نتائج وأثار هذا التغير " المتغير التابع "  
وهو أرتفاع مستوى الوعي المروري. (عبيدات ، ص ٢٤٦) .

وقد واجه الباحث بعض الصعوبات العملية في اختيار العينة وفي توزيعها على  
المجموعتين التجريبية والضابطة ، بسبب قلة عدد الطلاب الذين يحملون رخص قيادة،  
وكذلك التزامهم في وقت البرنامج، أما بسبب المرض، أو الغياب، أو ظروف الدراسة  
والاختبارات، مما أثار على الاختيار والتصنيف العشوائي للطلاب على المجموعتين  
التجريبية والضابطة، مما يقتضي التحول من المنهج التجريبي إلى شبه التجريبي .

### ثانياً : حدود الدراسة :

حددت هذه الدراسة بعدد من المحددات البشرية والمكانية والزمانية والموضوعية  
الآتية :

#### ١- الحدود البشرية :

أقتصرت الدراسة على طلاب المرحلة الثانوية في منطقة الرياض وتم تحديد ثانوية  
البيروني، وثانوية مجمع الملك سعود لإجراء الدراسة .

## ٢- الحدود المكانية :

تركزت الدراسة على ثانوية مجمع الملك سعود وثانوية البيروني في مدينة الرياض.

## ٣- الحدود الزمانية:

تم تطبيق الدراسة ميدانياً خلال الفصل الدراسي الثاني للعام الدراسي ( ١٤٢٥-١٤٢٦هـ) وفي الفترة من ١٥ / ٢ / ١٤٢٦ هـ إلى ١٥ / ٣ / ١٤٢٦ هـ.

## ٤- الحدود الموضوعية :

أنحصرت الدراسة في تناول دور أفلام التوعية المرورية في رفع مستوى الوعي المروري لدى مجموعة لطلاب التجريبية من خلال التعرف على مدى تأثير مثل هذه البرامج التعليمية والتثقيفية المرورية في اكتساب المعرفة وتغيير السلوك المروري الخاطئ من خلال خفض المخالفات والحوادث المرورية وتحسين الإتجاهات المرورية لدى هذه المجموعة.

## ثالثاً : مجتمع الدراسة :

يتكون مجتمع الدراسة من طلاب المدارس الثانوية في مدينة الرياض وتم اختيار ثانوية البيروني وعدد طلابها تسعمائة طالب ، ومدرسة مجمع الملك سعود وعدد طلابها تسعمائة وخمسون طالب لتطبيق الدراسة فيهما .

## رابعاً : عينة الدراسة :

قام الباحث باختيار عينة من مجتمع الدراسة قوامها ٥٠ طالب تم اختيار ٣٠ طالب يحملون رخص وتصاريح قيادة وهم العدد الكلي لطلاب الثانوية الذين يحملون رخص أو تصاريح قيادة ، و ٢٠ طالب تم اختيارهم من الطلاب الذين لا يحملون رخص قيادة حسب معرفتهم للقيادة ، وإستخدامهم المستمر للمركبة ، بصورة لا تقل عن ٤ مرات في الأسبوع .

وتم تقسيم العينة إلى عينتين عشوائية بسيطة تكونت العينة الأولى من ٢٥ طالب منهم ١٥ طالباً يحملون رخص قيادة و ١٠ طلاب بدون وسميت هذه المجموعة بالمجموعة التجريبية ، وهي التي سوف تجرى عليها الدراسة والبرنامج .

والعينة الثانية تكونت من نفس العدد وهم ٢٥ طالباً . منهم ١٥ طالباً يحملون رخص قيادة ، ١٠ طلاب بدون وسميت بالمجموعة الضابطة ، وهي المجموعة التي لا تجرى عليها الدراسة ولا تتعرض للبرنامج وإنما يتم مقارنتها مع المجموعة التجريبية قبل وبعد انتهاء الدراسة، وبسبب عدم إلتزامهم في حصص البرنامج أما بالغياب ، أو المرض، أو بسبب ظروف الدراسة والاختبارات، أثر هذا على العدد الفعلي الخاضع للدراسة حيث أصبحت مجموعتي الدراسة التجريبية والضابطة عددها ٤٢ طالباً بواقع ٢١ طالب لكل مجموعة في نهاية البرنامج .

## خامساً : أداة الدراسة :

### ١. بناء أداة الدراسة

بعد الإطلاع على أدبيات الدراسة الحالية والدراسات السابقة ذات الصلة بموضوع هذه الدراسة قام الباحث بتصميم استبانة موجهة لمجموعة طلاب الثانوية بمدينة الرياض، للتعرف على مدى فعالية هذه الأفلام التوعوية المرورية في رفع مستوى المعرفة المرورية ، ومدى ما تحدثه من تغيير في سلوك المجموعة وإتجاهاتها بعد انتهاء البرنامج .

ومن خلال الاستبانة تم جمع بيانات الدراسة اللازمة للإجابة عن تساؤلات الدراسة وفروضها واشتملت على ما يأتي :

#### ● متغيرات ديموغرافية :

وهي متغيرات ثانوية وشملت البيانات ( الشخصية ) مثل : الاسم ، العمر ، تعليم الأب ، مهنة الأب ، دخل الأسرة، قيادة السيارة ، وحصوله على رخصة قيادة ، وإرتكابه مخالفات مرورية ، وتعرضه لحادث مروري وتكونت من ( ١٦ ) عبارة.

#### ● متغيرات الدراسة الأساسية :

وهي متغيرات تابعة وشملت البيانات الأساسية وتكونت من ( ٦٨ ) عبارة موزعة على خمسة محاور كما يلي :

### المحور الأول : المعرفة بالقوانين

ويتكون مقياس هذا المتغير من ( ٩ ) تساؤلات أعدت لقياس المعرفة بقوانين المرور.

### المحور الثاني : أسباب حوادث المرور

ويتكون مقياس هذا المتغير من ( ١٢ ) عبارة أعدت لقياس الآراء حول هذا المحور.

### المحور الثالث : سلوك السياقه

ويتكون مقياس هذا المتغير من ( ١٣ ) عبارة أعدت لقياس سلوك السياقه.

### المحور الرابع : الإتجاهات نحو المرور :

ويتكون مقياس هذا المتغير من ( ١٠ ) عبارة أعدت لقياس الإتجاهات نحو المرور .

### المحور الخامس : الخصائص الشخصية :

ويتكون مقياس هذا المتغير من ( ٢٤ ) عبارة أعدت لقياس الخصائص الشخصية.

وقد تبني الباحث في إعدادة للإستبانة عدة أساليب في طرحه لتساؤلات الدراسة وفروضها ، ففي المحور الأول المتعلق بالمعرفة بقوانين المرور استخدم الأسئلة الموضوعية التي تعتمد على المعرفة أما في بقية المحاور فقد استخدم الشكل المغلق الذي يحدد الاستجابات المحتملة لكل سؤال ، وقد استخدم مقياس ( ليكرت ) للتدرج الخماسي لاستجابات أفراد مجموعة الدراسة على عبارات متغيرات الدراسة الأساسية " المحاور " حيث يعبر الرقم ( ٥ ) عن أعلى درجة ، بينما يعبر الرقم ( ١ ) عن أقل درجة .

### **سادساً : صدق وثبات أداة الدراسة :**

أ- الصدق الظاهري ( صدق المحكمين ) :

قام الباحث بعرض أداة الدراسة ( الاستبانة ) في صورتها الأولية على مجموعة من المحكمين من ذوي العلم والخبرة والمعرفة في مجالات البحث العلمي للحكم عليها . وطلب الباحث من المحكمين إبداء الرأي في مدى وضوح عبارات أداة الدراسة ومدى انتمائها للمحور الذي تنتمي إليه ومدى ملاءمتها لقياس ما وضعت لأجله ، ومدى كفاية العبارات لتغطية كل محور من محاور متغيرات الدراسة الأساسية ، وكذلك حذف أو إضافة أو تعديل أي عبارة من العبارات .

---

---

وفي ضوء التوجيهات التي أبدتها المحكمون ، قام الباحث بإجراء التعديلات التي إتفق عليها أكثر المحكمين سواء بتعديل الصياغة وحذف بعض العبارات بعد تحديد مواضع الالتباس والضعف فيها أو إضافة عبارات جديدة .

ب-الصدق البنائي :

قام الباحث بعد التصميم النهائي لأداة الدراسة ( الاستبانة ) وبعد التأكد من الصدق الظاهري لها ، باختيار مجموعة صغيرة كمجموعة استطلاعية عشوائية قوامها (٣٣) طالب ، من ثانوية البيروني في مدينة الرياض من مجتمع الدراسة ، وتم توزيع الاستبيانات على تلك المجموعة بهدف أن تكون الاستبانة أقرب إلى الدقة والوضوح ، وتم اختيارهم بهدف اختبارها وتطبيقها عليهم وتشجيعهم على طرح الأسئلة حول الفقرات الغامضة أو التي يصعب الإجابة عليها ، للتأكد من الصدق البنائي لأداة الدراسة لتحديد مدى التجانس الداخلي لها ، وذلك بحساب معاملات الارتباط بين درجة كل عبارة من عبارات محاور الإستبانة ودرجة جميع العبارات التي يحتويها المحور الذي ينتمي إليه باستخدام معامل إرتباط بيرسون كما يلي :

جدول رقم ( ٣ )

معاملات الارتباط بين درجة كل عبارة من عبارات الاستبيان والمحور الذي تنتمي إليه

معامل الارتباط	رقم العبارة	معامل الارتباط	رقم العبارة	معامل الارتباط	رقم العبارة	معامل الارتباط	رقم العبارة
**٠,٦٩٦	٥	**٠,٨٣١	٩	المحور الثاني		المحور الأول	
**٠,٦٠٢	٦	**٠,٥٢٤	١٠	**٠,٣٢١	١	**٠,٩٤٤	١
**٠,٧٧١	٧	**٠,٧١٧	١١	**٠,٣٣٩	٢	**٠,٩٠٧	٢
**٠,٧٦٦	٨	**٠,٦٤٢	١٢	**٠,٦٠٢	٣	**٠,٩٠٧	٣
سلوك توكيدي		**٠,٧٠١	١٣	**٠,٦٣٥	٤	**٠,٨٦١	٤
**٠,٧٨٦	١	المحور الرابع		**٠,٧٠٨	٥	**٠,٨٧٧	٥
**٠,٧٩٥	٢	**٠,٦٦٧	١	**٠,٥٧٦	٦	**٠,٩٠٧	٦
**٠,٨٠٠	٣	**٠,٥١٤	٢	**٠,٤٠٧	٧	**٠,٦٩٣	٧
**٠,٥٣٦	٤	**٠,٣٩٢	٣	**٠,٤٦٨	٨	**٠,٦٣٥	٨
**٠,٨٢١	٥	**٠,٥٧٥	٤	**٠,٦٦٤	٩	**٠,٩٤٤	٩
سلوك المخاطرة		**٠,٥٤١	٥	**٠,٥٧٩	١٠		
**٠,٧٤٧	١	**٠,٦٥٨	٦	**٠,٤٤٦	١١		
**٠,٥٠٢	٢	**٠,٧١٢	٧	**٠,٤٤٨	١٢		
**٠,٥٩٦	٣	**٠,٤٨٩	٨	المحور الثالث			
**٠,٧٨٩	٤	**٠,٦٠٦	٩	**٠,٤٤٩	١		
**٠,٦٥١	٥	**٠,٦٥٩	١٠	**٠,٦٥٩	٢		
**٠,٦٩٢	٦	المحور الخامس		**٠,٧٧٥	٣		
**٠,٧٣٩	٧	سلوك عدواني		**٠,٧٠٦	٤		
**٠,٥٦٢	٨	**٠,٦٢١	١	**٠,٦٠٢	٥		
**٠,٦٧٨	٩	**٠,٧٣٣	٢	**٠,٥٧٠	٦		
**٠,٥٥٤	١٠	**٠,٧٦١	٣	**٠,٥٠٠	٧		
**٠,٦٥٥	١١	**٠,٦٩٦	٤	**٠,٢٨٨	٨		

(\*\* دال إحصائياً عند مستوى ( ٠,٠١ )

وتشير بيانات الجدول رقم ( ٣ ) الذي يوضح معاملات الارتباط بين درجة كل عبارة من عبارات محاور الاستبيان ودرجة جميع عبارات المحور الذي تنتمي إليه ، أي أن جميع معاملات الارتباط دالة إحصائياً عند مستوى ( ٠,٠١ ) وهذا يعبر عن الاتساق الداخلي بين جميع عبارات محاور الدراسة .

ج- ثبات أداء الدراسة :

تم احتساب تقدير ثبات الاستبانة في هذه الدراسة باستخدام طريقة الاتساق الذاتي ،

باستعمال معادلة الفاكرنباخ كما يتضح من الجدول الآتي :

## جدول رقم ( ٤ )

### معاملات الثبات لمحاور الأستبيان

م	محاور الاستبيان	عدد العبارات	معامل الارتباط
١	المعرفة بقوانين المرور	٩	**٠,٨٧
٢	أسباب حوادث المرور	١٢	**٠,٧٥٩٩
٣	سلوك القيادة	١٣	**٠,٨٥٣٢
٤	الإتجاهات نحو المرور	١٠	**٠,٧٨٧٦
٥	الخصائص الشخصية / سلوك عدواني	٨	**٠,٨٥٢٩
٦	الخصائص الشخصية / سلوك توكيدي	٥	**٠,٧٩٨٦
٧	الخصائص الشخصية / سلوك المخاطرة	١١	**٠,٨٦٤٣

ويتضح من بيانات الجدول رقم ( ٤ ) أن معاملات الثبات لمحاور الإستبيان مرتفعة مما شجع الباحث على اعتمادها في جمع البيانات النهائية .

### سابعاً : محتوى البرنامج :

يتمثل برنامج التوعية في أفلام فيديو تتضمن مادة مرورية توعويه جمعت بأفلام ( أشرطة فيديو ) وشملت هذه الأفلام مادة مرورية عن سلوك القيادة السليمة للسائق، وعن أسباب الحوادث المرورية ، منها تلف الإطارات، والسرعة، والوقوف الخاطيء، وبقية المخالفات المسببة للحوادث . والمعرفة بقوانين المرور والعقوبة المترتبة على كسرها . والإتجاهات نحو المرور ورجاله من خلال أبراز الدور الذي يقوم به رجل المرور في المحافظة على سلامة المرور وسائقي المركبات من خلال التعرف بالدور الذي يقوم به في تسهيل حركة السير وتوجيه سائقي المركبات، وتطبيق النظام بحق مرتكبي المخالفات المرورية، وكذلك إبراز الجانب الآخر لرجل المرور الذي يقوم به من خلال مساعدة سائقي المركبات ومستخدمي الطريق وتقديم العون لهم وإسعافهم في حالة تعرضهم لحوادث مرورية لا سمح الله.

هذا بالإضافة إلى بعض الحوادث المرورية الجسيمة التي تعرض لها بعض سائقي المركبات والإصابات البليغة التي لحقت بهم وأصبح بعضهم معاقين أو قتلى من جرى هذه الحوادث المرورية .

#### ثامناً : إجراءات تطبيق الدراسة :

بعد التأكد من الصدق الظاهري والبنائي ومعامل ثبات ( الاستبانة ) ، قام الباحث بتطبيقها ميدانياً على طلاب ثانوية مجمع الملك سعود بمدينة الرياض من خلال الخطوات التالية :

١. الحصول على خطاب تعريف من جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية يفيد ارتباط

الباحث بدراسة الماجستير في كلية الدراسات العليا قسم العلوم الإجتماعية .

٢. حيث أن هذه الدراسة هي دراسة شبه تجريبية تعتمد على القياس القبلي والبعدي

فقد تم تصنيف عينة الدراسة إلى مجموعتين باستخدام العينة العشوائية ، وهم

مجموعة تجريبية قوامها ٢٥ طالباً خمسة عشر منهم يحملون رخص قيادة و١٠

بدون رخص قيادة ، وبنفس العدد صنفنا المجموعة الضابطة ، وقد تم ضبط

المتغيرات مثل العمر ، المستوى الدراسي ، والحصول على رخص القيادة ،

بحيث أصبحت المجموعتين متجانستين .

٣. قام الباحث بتوزيع الإستبانة على مجموعة الدراسة الضابطة وقوامها ٢٥ طالباً ،

وفي نفس الوقت وزعت ٢٥ استبانة على المجموعة التجريبية بعد اتخاذ الترتيبات

اللازمة بوضع المجموعتين في أماكن منفصلة عن بعضها البعض لا تسمح في

التأثير على البرنامج الذي يهدف إلى قياس مستوى الوعي المروري لدى

المجموعتين فيما يسمى بالقياس القبلي .

٤. ثم أعد الباحث برنامج توعوياً مرورياً لمدة أسبوعين تم عرض أفلام مرورية

تحتوي على أسباب الحوادث والمخالفات المرورية وسلوك القيادة السليمة ، وكذلك

تضمنت علاقة رجل المرور بقائد المركبة ، وتم عرض هذه الأفلام على مجموعة

الطلاب التجريبية ثلاث حصص في الأسبوع ولمدة أسبوعين تم شرح ما تحتويه

هذه الأفلام من وسائل تعليمية وتوعوية مرورية من قبل الباحث ، والتعليق عليها

- وسماع تساؤلات الطلاب حيال ما تحتويه هذه الأفلام والإجابة عنها ، مع إستخدام بعض الوسائل الأخرى لتوصيل ما تضمنته تلك الأفلام المرورية .
٥. بعد مضي شهر من تطبيق البرنامج تم إعادة قياس مستوى الوعي المروري على مجموعتي الدراسة الضابطة والتجريبية بعد ضبط المتغيرات اللازمة .
٦. وبسبب قلة عدد الطلاب الذين يحملون رخص قيادة، وكذلك عدم التزامهم في حصص البرنامج أما بالغياب، أو المرض، أو ظروف الدراسة مما أثر على العدد الفعلي الخاضع للدراسة حيث أصبحت مجموعتي الدراسة التجريبية والضابطة عددها ٤٢ طالباً، بواقع ٢١ طالب لكل مجموعة في نهاية البرنامج.
٧. قام الباحث بإدخال البيانات الخاصة بالاستبيانات من أفراد مجموعة الدراسة في الحاسب الآلي لتحليل بياناتها .

#### تاسعاً : أساليب المعالجة الإحصائية :

- أستخدم الباحث الأساليب الإحصائية التالية :
١. معامل ارتباط بيرسون لدراسة الصدق البنائي .
  ٢. اختبار ألفا كرنباخ لمعرفة ثبات الأداء .
  ٣. التكرارات .
  ٤. النسب المئوية .
  ٥. المتوسطات الحسابية.
  ٦. الإنحراف المعياري .
  ٧. اختبار  $t$  لمعرفة الفروق الدلالية بين المجموعتين التجريبية والضابطة في القياس القبلي والبعدي .
  ٨. اختبار كاي تربيع لمعرفة الفروق الدلالية بين المجموعتين التجريبية والضابطة في القياس القبلي والبعدي .

---

# الفصل الرابع

عرض بيانات الدراسة وتحليلها وتفسيرها

## عرض بيانات الدراسة وتحليلها وتفسيرها

يتناول هذا الفصل عرض خصائص أفراد مجموعة الدراسة من الطلاب والتي اتضحت من خلال نوعية المتغيرات الديموغرافية، كما يتناول عرض البيانات التي توصلت إليها الدراسة وتفسيرها وهي كما يلي :

أولاً : خصائص مجموعة الدراسة :

### جدول رقم ( ٥ )

توزيع أفراد العينة على المجموعتين التجريبية والضابطة

المجموعة	التكرار	النسبة
الضابطة	٢١	%٥٠
التجريبية	٢١	%٥٠
المجموع	٤٢	%١٠٠

يتضح من الجدول رقم ( ٥ ) أن أفراد المجموعة الضابطة يساوي عدد أفراد المجموعة التجريبية ، أي أن كل منهم يحتل ٥٠ % من المجموعة الكلية .

### جدول رقم ( ٦ )

توزيع أفراد العينة حسب العمر

البيان		تجريبية		ضابطة	
		تكرار	نسبة	تكرار	نسبة
من ١٥ - ١٦ سنة		٤	٩,٥	٤	٩,٦
من ١٧ - ١٨ سنة		١٥	٣٥,٧	١٣	٣٠,٩
من ١٩ - ٢٠ سنة		٢	٤,٨	٤	٩,٥
المجموع		٢١	%٥٠	٢١	%٥٠

يتضح من الجدول رقم ( ٦ ) أن الفئة العمرية من ( ١٧ - ١٨ سنة ) شكلت أعلى نسبة عمرية للمجموعة التجريبية حيث بلغت ( ٣٥,٧ % ) يقابلها ( ٣٠,٩ ) للمجموعة الضابطة لنفس الفئة العمرية ، تليها الفئة العمرية ( ١٥ - ١٦ سنة ) بنسبة ( ٩,٥ )

للمجموعة التجريبية ، يقابلها ( ٩,٦ ) للمجموعة الضابطة ، وتليها الفئة العمرية ( ١٩ - ٢٠ سنة ) بنسبة ( ٤,٨ ) يقابلها ( ٩,٥ ) للمجموعة الضابطة ويتضح التجانس بين المجموعتين .

### جدول رقم ( ٧ )

توزيع أفراد العينة حسب مستوى تعليم الأب

النسبة	التكرار	البيان
٢,٤ %	١	أمي
٢,٤ %	١	ابتدائي
٢,٤ %	١	متوسط
٢٦,٢ %	١١	ثانوي
١٤,٣ %	٦	جامعي
٥٢,٤ %	٢٢	فوق الجامعي
١٠٠ %	٤٢	المجموع

يتبين من الجدول رقم ( ٧ ) أن تعليم الأب جاء متساوياً في ثلاثة مستويات تعليمية هي ( أمي ، ابتدائي ، متوسط ) وذلك بنسبة بلغت ( ٢,٤ % ) لكل مرحلة ، أما المرحلة الثانوية فكانت النسبة ( ٢٦,٢ % ) ، أما المرحلة الجامعية فكانت نسبة ( ١٤,٣ % ) ، وما فوق الجامعي ( ٥٢,٤ % ) .

### جدول رقم ( ٨ )

توزيع أفراد العينة حسب المستوى الوظيفي للأب

النسبة	التكرار	البيان
٧,١ %	٣	موظف قطاع خاص
٧٦,٢ %	٣٢	موظف حكومي
١٦,٧ %	٧	أعمال حرة
١٠٠ %	٤٢	المجموع

يتبين من الجدول رقم ( ٨ ) أن أغلب الأبناء موظفين حكوميين بنسبة بلغت ( ٧٦,٢ % ) ثم يليهم من هم في الأعمال الحرة بنسبة بلغت ( ١٦,٧ % ) ثم الموظفين في القطاع خاص بنسبة بلغت ( ٧,١ % ) .

#### جدول رقم ( ٩ )

توزيع أفراد العينة حسب مستوى الدخل للأب

النسبة	التكرار	البيان
21.4%	٩	أقل من اثني عشر ألف
٤٠,٤%	١٧	من ١٢ إلى أقل من ٢٠ ألف
٢١,٥%	٩	من ٢٠ إلى أقل من ٣٠ ألف
16.7%	٧	لم يبين
١٠٠%	٤٢	المجموع

يتبين من الجدول رقم ( ٩ ) أن غالبية أفراد مجموعة الدراسة مستوى دخل آبائهم يتراوح ما بين ( ١٢ إلى أقل من ٢٠ ألف ) وذلك بنسبة بلغت ( ٤٠,٠ % ) ثم يليهم الذين دخل آبائهم ( من ٢٠ إلى أقل من ٣٠ ألف ) وذلك بنسبة بلغت ( ٢١,٥ % ) ثم يليهم الذين دخل آبائهم أقل من ( اثني عشر ألف ) بنسبة بلغت ( ٢١,٤ % ) وهناك نسبة ( ١٦,٧ % ) لم تجيب على السؤال.

#### جدول رقم ( ١٠ )

توزيع أفراد المجموعة حسب إجابة قيادة السيارة

النسبة	التكرار	البيان
50%	٢١	الضابطة
50%	٢١	التجريبية
١٠٠%	٤٢	المجموع

يتضح من الجدول رقم ( ١٠ ) أن جميع أفراد المجموعة الضابطة والتجريبية يجيدون قيادة السيارة وبنسبة متساوية ( ٥٠ % ) لكل من المجموعتين .

### جدول رقم ( ١١ )

توزيع أفراد المجموعة حسب حصولهم على رخصة سياقة

ضابطة		تجريبية		الاستجابات
نسبة	تكرار	نسبة	تكرار	
٢٦,٢%	١١	٢٦,٢%	١١	نعم
٢٣,٨%	١٠	٢٣,٨%	١٠	لا
٥٠%	٢١	٥٠%	٢١	المجموع

يتضح من الجدول رقم ( ١١ ) أن عدد الحاصلين على رخص قيادة من أفراد المجموعة التجريبية ١١ ونسبتهم ( ٢٦,٢ % ) مقابل ( ١٠ ) لا يحملون رخص القيادة ونسبتهم ( ٢٣,٨ % ) يقابلها نفس العدد للمجموعة الضابطة ( ١١ ) يحملون رخص قيادة ونسبتهم ( ٢٦,٢ % ) مقابل ( ١٠ ) لا يحملون رخص قيادة ونسبتهم ( ٢٣,٨ % ) أي أن هناك تطابق وتجانس بين المجموعتين التجريبية والضابطة فيما يخص رخصة القيادة .

### جدول رقم ( ١٢ )

توزيع أفراد المجموعة حسب سياقة السيارة في الأسبوع

ضابطة		تجريبية		البيان
نسبة	تكرار	نسبة	تكرار	
٣٨,٠%	١٦	٣٨,٠%	١٦	يوميًا
٧,١%	٣	٧,١%	٣	أربع إلى خمس مرات
٤,٨%	٢	٤,٨%	٢	مرتين إلى ثلاثة
٥٠%	٢١	٥٠%	٢١	المجموع

يتضح من الجدول رقم ( ١٢ ) أن أعلى نسبة هم من يقودون السيارة بشكل يومي ومن مجموعتي الدراسة التجريبية والضابطة بنسبة ( ٣٨ % ) لكل منهما، وأربع إلى خمس مرات في الأسبوع بنسبة ( ٧,١ % ) لكل من المجموعتين التجريبية والضابطة ، ومرتين إلى ثلاثة مرات بنسبة ( ٤,٨ % ) لكل من المجموعتين ، ويتضح مدى التجانس بين مجموعتي الدراسة التجريبية والضابطة في عدد مرات السياقة خلال الأسبوع .

## ثانياً : تساؤلات الدراسة

### ١- المقارنة بين القياس القبلي والبعدي للمجموعة التجريبية .

ما دور أفلام التوعية المرورية في رفع مستوى الوعي المروري لدى مجموعة الطلاب التجريبية ؟

وللإجابة على هذا التساؤل الرئيسي للبحث قام الباحث بتحليل بيانات الدراسة لمجموعة الطلاب التجريبية قبل وبعد البرنامج وحساب المتوسطات والنسب المئوية للتكرارات، وقيمة (ت) والانحراف المعياري ومستوى الدلالة وفقاً للجدول التالي :

### جدول رقم ( ١٣ )

المقارنة بين القياس القبلي والبعدي للمجموعة التجريبية في المعرفة بقوانين المرور.

قياس	المتوسط	الانحراف المعياري	ن	قيمة(ت)	درجة الحرية	قيمة P
القبلي	١١,١٩	٢,٠٦	٢١	٥,٣٠-	٢٠	٠,٠٠
البعدي	١٣,٣٣	١,٦٥				

دالة إحصائية عند مستوى ( ٠,٠١ )

يتضح من الجدول رقم ( ١٣ ) أنه توجد فروق ذات دلالة إحصائية في المعرفة بقوانين المرور بين القياس القبلي والبعدي لصالح القياس البعدي ، وهذا دليل على فعالية البرنامج المتمثل في الأفلام التوعوية .

جدول رقم ( ١٤ )

المقارنة بين القياس القبلي والبعدى للمجموعة التجريبية في المعرفة بأسباب الحوادث المرورية

القياس	المتوسط	الإنحراف المعياري	ن	قيمة (ت)	درجة الحرية	قيمة P
القبلي	٤٥,٧٦	٤,٤٣	٢١	٤,٣٣-	٢٠	٠,٠٠٠
البعدى	٤٩,٤٧	٤,٩٤				

دالة إحصائية عند مستوى ( ٠,٠١ )

يتضح من الجدول رقم ( ١٤ ) أنه توجد فروق ذات دلالة إحصائية في المعرفة بأسباب الحوادث المرورية بين القياس القبلي والبعدى لصالح القياس البعدى ، وهذا دليل على فعالية البرنامج في زيادة المعرفة بأسباب الحوادث المرورية.

جدول رقم ( ١٥ )

المقارنة بين القياس القبلي والبعدى للمجموعة التجريبية في سلوك القيادة

القياس	المتوسط	الإنحراف المعياري	ن	قيمة (ت)	درجة الحرية	قيمة P
القبلي	٤٧,٣٣	٥,٨٨	٢١	٣,٤٢-	٢٠	٠,٠٠٣
البعدى	٥٤,٦١	٨,٢٩				

دالة إحصائية عند مستوى ( ٠,٠١ )

يتضح من الجدول رقم ( ١٥ ) أنه توجد فروق ذات دلالة إحصائية في سلوك القيادة بين القياس القبلي والقياس البعدى لصالح القياس البعدى ، وهذا دليل على فعالية البرنامج في تحسين السلوك الصحيح للقيادة .

جدول رقم ( ١٦ )

المقارنة بين القياس القبلي والبعدي للمجموعة التجريبية في الإتجاهات نحو المرور

القياس	المتوسط	الانحراف المعياري	ن	قيمة (ت)	درجة الحرية	قيمة P
القبلي	٣٤,٨٠	٥,٥٥	٢١	٢,٦٩-	٢٠	٠,٠١٤
البعدي	٣٨,٨٠	٥,٠٠١				

دالة إحصائية عند مستوى ( ٠,٠١ )

يتضح من الجدول رقم ( ١٦ ) أنه توجد فروق ذات دلالة إحصائية في الإتجاه نحو المرور بين القياس القبلي والقياس البعدي لصالح القياس البعدي ، وهذا دليل على فعالية البرنامج في تحسين الإتجاهات المرورية.

المقارنة بين القياس القبلي والبعدي للمجموعة التجريبية في خاصية السلوك العدوانية

القياس	المتوسط	الانحراف المعياري	ن	قيم (ت)	درجة الحرية	قيمة P
القبلي	٢٠,١٩	٥,٢٦	٢١	١,١٠	٢٠	٠,٢٨٣
البعدي	١٨,٨٥	٣,٩٠				

يتضح من الجدول رقم ( ١٧ ) أنه لا توجد فروق ذات دلالة إحصائية في خاصية العدوان بين القياس القبلي والقياس البعدي للمجموعة التجريبية ، وهذا يؤكد لنا أن الخصائص الشخصية تتكون عبر تراكمات زمنية من خلال البيئة الأولية التي نشأ فيها وتترسخ في شخصيته وقد تكون غريزية في شخصية الفرد، ومن الصعب أن يتم تغييرها في مدة زمنية قصيرة وهي فترة الدراسة .

جدول رقم ( ١٨ )

المقارنة بين القياس القبلي والبعدي للمجموعة التجريبية في خاصية السلوك التوكيدي

القياس	المتوسط	الانحراف المعياري	ن	قيمة(ت)	درجة الحرية	قيمة P
القبلي	١٧,١٩	٣,٧٢	٢١	٠,٠٦-	٢٠	٠,٩٥٠
البعدي	١٧,٢٣	٣,٠٤				

يتضح من الجدول رقم ( ١٨ ) أنه لا توجد فروق ذات دلالة إحصائية في خاصية السلوك التوكيدي بين القياس القبلي والقياس البعدي للمجموعة التجريبية ، وهذا يؤكد ما أوضحناه في خاصية العدوان في الجدول السابق أنها سلوك تكون عبر مراحل طويلة من التنشئة الإجتماعية وليس من الممكن تغييره في برنامج قصير لا تتجاوز مدته أسبوعين.

### جدول رقم ( ١٩ )

المقارنة بين القياس القبلي والبعدي للمجموعة التجريبية في سلوك المخاطره

القياس	المتوسط	الانحراف المعياري	ن	قيمة (ت)	درجة الحرية	قيمة P
القبلي	٣٣,٦١	٨,٢٤	٢١	١,٨٣	٢٠	٠,٠٨١
البعدي	٢٩,٥٢	٩,١٩				

يتضح من الجدول رقم ( ١٩ ) أنه لا توجد فروق ذات دلالة إحصائية في خاصية المخاطره بين القياس القبلي والقياس البعدي للمجموعة التجريبية ، وهذا يؤكد ما أوضحناه في خاصية العدوان والتوكيد في الجدولين السابقين أن الخصائص الشخصية هي صفات يكتسبها الفرد في مراحل التنشئة الأولية مثل الأسرة ، وقد تكون غريزية في الفرد يصعب تغييرها في فترة قصيرة.

## ٢- المقارنة بين القياس القبلي والبعدي للمجموعة الضابطة

هل توجد فروق في مستوى الوعي المروري لدى مجموعة الطلاب الضابطة بين القياس القبلي والبعدي ؟

وللإجابة على هذا التساؤل فقد قام الباحث بتحليل بيانات الدراسة لمجموعة الطلاب الضابطة قبل وبعد، تم حساب المتوسطات، والنسب المئوية للتكرارات ، وقيمة (ت) ، والانحرافات المعيارية ، ومستوى الدلالة وفقاً للجدول التالي :

جدول رقم ( ٢٠ )

المقارنة بين القياس القبلي والبعدى للمجموعة الضابطة في المعرفة بقوانين المرور

قياس	المتوسط	الانحراف المعياري	ن	قيمة (ت)	درجة الحرية	قيمة P
القبلي	١١,٠٩	١,٩٧	٢١	٠,٧٦١-	٢٠	٠,٤٥٦
البعدى	١١,٤٢	٢,٢٠				

يتضح من الجدول رقم ( ٢٠ ) أنه لا توجد فروق ذات دلالة إحصائية في المعرفة بقوانين المرور بين القياس القبلي والقياس البعدى للمجموعة الضابطة ، وهذا يشير إلى أن القياس القبلي لم يكن له تأثير .

جدول رقم ( ٢١ )

المقارنة بين القياس القبلي والبعدى للمجموعة الضابطة في المعرفة في معرفة أسباب الحوادث

قياس	المتوسط	الانحراف المعياري	ن	قيمة (ت)	درجة الحرية	قيمة P
القبلي	٤٥,٠٤	٥,٢٨	٢١	١,١٨	٢٠	٠,٢٤٩
البعدى	٤٣,٩٥	٤,٥١				

يتضح من الجدول رقم ( ٢١ ) أنه لا توجد فروق ذات دلالة إحصائية في معرفة أسباب الحوادث بين القياس القبلي والقياس البعدى للمجموعة الضابطة ، وهذا يشير إلى أن القياس القبلي لم يكن له تأثير .

جدول رقم ( ٢٢ )

المقارنة بين القياس القبلي والبعدى للمجموعة الضابطة في سلوك السياقة

القياس	المتوسط	الانحراف المعياري	ن	قيمة (ت)	درجة الحرية	قيمة P
القبلي	٥١,٢٨	٧,٢٤	٢١	٢,٢١	٢٠	٠,٠٣٨
البعدى	٤٨,٦٦	٧,٣٤				

يتضح من الجدول رقم ( ٢٢ ) أنه توجد فروق ذات دلالة إحصائية في سلوك السياقة بين القياس القبلي والقياس البعدى للمجموعة الضابطة ، وهذا ربما بتأثير خارجي ، وليس للبرنامج أي دور في دلالاته .

جدول رقم ( ٢٣ )

المقارنة بين القياس القبلي والبعدى للمجموعة الضابطة في الإتجاه نحو المرور

القياس	المتوسط	الانحراف المعياري	ن	قيمة (ت)	درجة الحرية	قيمة P
القبلي	٣٥,٥٧	٤,٥٧	٢١	٠,٥٨٢-	٢٠	٠,٥٦٧
البعدى	٣٦,١٤	٤,٧٢				

يتضح من الجدول رقم ( ٢٣ ) أنه لا توجد فروق ذات دلالة إحصائية في الإتجاه نحو المرور بين القياس القبلي والقياس البعدى للمجموعة الضابطة ، وهذا يشير إلى أن القياس القبلي لم يكن له تأثير .

جدول رقم ( ٢٤ )

المقارنة بين القياس القبلي والبعدى للمجموعة الضابطة في خاصية السلوك العدوانى

القياس	المتوسط	الانحراف المعياري	ن	قيمة ( ت )	درجة الحرية	قيمة P
القبلي	١٩,٣٣	٥,٥٨	٢١	١,١٥-	٢٠	٠,٢٦٣
البعدى	٢٠,٢٨	٦,٣٢				

يتضح من الجدول رقم ( ٢٤ ) أنه لا توجد فروق ذات دلالة إحصائية في خاصية السلوك العدوانى بين القياس القبلي والقياس البعدى للمجموعة الضابطة ، وهذا يشير إلى أن القياس القبلي لم يكن له تأثير .

جدول رقم ( ٢٥ )

المقارنة بين القياس القبلي والبعدى للمجموعة الضابطة في السلوك والتوكيدي

القياس	المتوسط	الانحراف المعياري	ن	قيمة ( ت )	درجة الحرية	قيمة P
القبلي	١٧,٥٣	٤,١٦٦	٢١	٠,٢٢٣	٢٠	٠,٨٢٣
البعدى	١٧,٣٣	٤,٣٧٤				

يتضح من الجدول رقم ( ٢٥ ) أنه لا توجد فروق ذات دلالة إحصائية في خاصية السلوك التوكيدي بين القياس القبلي والقياس البعدى للمجموعة الضابطة ، وهذا يشير إلى أن القياس القبلي لم يكن له تأثير .

جدول رقم ( ٢٦ )

المقارنة بين القياس القبلي والبعدى للمجموعة الضابطة في سلوك المخاطرة

القياس	المتوسط	الانحراف المعياري	ن	قيمة (ت)	درجة الحرية	قيمة P
القبلي	٢٩,٧١	٦,٩٠	٢١	٠,٦٩١-	٢٠	٠,٤٩٨
البعدى	٣٠,٦٦	٧,٢٥				

يتضح من الجدول رقم ( ٢٦ ) أنه لا توجد فروق ذات دلالة إحصائية في سلوك المخاطرة بين القياس القبلي والقياس البعدى للمجموعة الضابطة ، وهذا يشير إلى أن القياس القبلي لم يكن له تأثير .

**ثالثاً - المقارنة بين المجموعة التجريبية والضابطة في مستوى الوعي المروري في القياس القبلي :**

هل توجد فروق في درجة مستوى الوعي المروري بين مجموعة الطلاب التجريبية والضابطة في القياس القبلي ؟

للإجابة عن التساؤل الثالث قام الباحث بإستخدام الإختبار التائي ( ت ) ، للتعرف على الفروق بين مجموعتي الدراسة التجريبية والضابطة في القياس القبلي والبعدى في كلاً من المعرفة بقوانين المرور ، وأسباب الحوادث ، وسلوك القيادة ، والإتجاه نحو المرور ، وخصائص الشخصية ( العدوان ، توكيد الذات ، المخاطرة ) وقد ظهرت النتائج على النحو التالي :

جدول رقم ( ٢٧ )

المقارنة بين المجموعة التجريبية والضابطة في المعرفة بقوانين المرور في القياس القبلي

المجموعة	المتوسط	الانحراف المعياري	ن	قيمة (ت)	درجة الحرية	قيمة P
التجريبية	١١,٠٩٥	١,٩٧	٢١	٠,١٥-	٤٠	٠,٨٧
الضابطة	١١,١٩٠	٢,٠٦				

يتضح من الجدول رقم ( ٢٧ ) أنه لا توجد فروق ذات دلالة إحصائية في المعرفة بقوانين المرور بين المجموعة التجريبية والمجموعة الضابطة في القياس القبلي ، مما يشير إلى تكافؤ مجموعتي الدراسة .

جدول رقم ( ٢٨ )

المقارنة بين المجموعة التجريبية والضابطة في أسباب الحوادث في القياس القبلي

المجموعة	المتوسط	الانحراف المعياري	ن	قيمة ( ت )	درجة الحرية	قيمة P
التجريبية	٤٥,٠٤	٥,٢٨	٢١	٠,٤٧٤-	٤٠	٠,٦٣٨
الضابطة	٤٥,٧٦	٤,٤٣	٢١			

يتضح من الجدول رقم ( ٢٨ ) أنه لا توجد فروق ذات دلالة إحصائية في المعرفة أسباب الحوادث بين المجموعة التجريبية والمجموعة الضابطة في القياس القبلي ، مما يشير إلى تكافؤ مجموعتي الدراسة .

جدول رقم ( ٢٩ )

المقارنة بين المجموعة التجريبية والضابطة في سلوك السياقه في القياس القبلي

المجموعة	المتوسط	الإنحراف المعياري	ن	قيمة(ت)	درجة الحرية	قيمة P
التجريبية	٥١,٢٨	٧,٢٤	٢١	١,٩٤	٤٠	٠,٠٥٩
الضابطة	٤٧,٣٣	٥,٨٨	٢١			

يتضح من الجدول رقم ( ٢٩ ) أنه لا توجد فروق ذات دلالة إحصائية في سلوك السياقة بين المجموعة التجريبية والمجموعة الضابطة في القياس القبلي ، مما يشير إلى تكافؤ مجموعتي الدراسة .

جدول رقم ( ٣٠ )

المقارنة بين المجموعة التجريبية والضابطة في الاتجاه نحو المرور في القياس القبلي

المجموعة	المتوسط	الإنحراف المعياري	ن	قيمة(ت)	درجة الحرية	قيمة P
التجريبية	٣٥,٥٧	٤,٥٨	٢١	٠,٤٨٥	٤٠	٠,٦٣٠
الضابطة	٣٤,٨٠	٥,٥٥	٢١			

يتضح من الجدول رقم ( ٣٠ ) أنه لا توجد فروق ذات دلالة إحصائية في الإتجاه نحو المرور بين المجموعة التجريبية والمجموعة الضابطة في القياس القبلي ، مما يشير إلى تكافؤ مجموعتي الدراسة .

جدول رقم ( ٣١ )

المقارنة بين المجموعة التجريبية والضابطة في ارتكاب المخالفات المرورية في القياس القبلي

الدلالة	قيمة كاي	المجموعة الضابطة				المجموعة التجريبية			
		لا		نعم		لا		نعم	
		%	ت	%	ت	%	ت	%	ت
٠,٥٣٧	٠,٣٨٢	٢٦,٢	١١	٢٣,٨	١٠	٢١,٤	٩	٢٨,٦	١٢

يتضح من الجدول رقم ( ٣١ ) عدم وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين المجموعة التجريبية والمجموعة الضابطة في القياس القبلي في ارتكاب المخالفات المرورية، مما يشير إلى تكافؤ مجموعتي الدراسة .

### جدول رقم ( ٣٢ )

المقارنة بين المجموعة التجريبية والمجموعة الضابطة في خاصية السلوك العدواني في القياس القبلي

المجموعة	المتوسط	الانحراف المعياري	ن	قيمة (ت)	درجة الحرية	قيمة P
التجريبية	١٩,٣٣	٥,٥٨	٢١	-٠,٥١١	٤٠	٠,٦١٢
الضابطة	٢٠,١٩	٥,٢٦	٢١			

يتضح من الجدول رقم ( ٣٢ ) أنه لا توجد فروق ذات دلالة إحصائية في خاصية العدوان بين المجموعة التجريبية والمجموعة الضابطة في القياس القبلي ، مما يشير إلى تكافؤ مجموعتي الدراسة .

### جدول رقم ( ٣٣ )

المقارنة بين المجموعة التجريبية والمجموعة الضابطة في خاصية السلوك التوكيدي في القياس القبلي

المجموعة	المتوسط	الانحراف المعياري	ن	قيمة(ت)	درجة الحرية	قيمة P
التجريبية	١٧,٥٢	٤,١٦	٢١	٠,٢٧٣	٤٠	٠,٧٨٦
الضابطة	١٧,١٩	٣,٧٢	٢١			

يتضح من الجدول رقم ( ٣٣ ) أنه لا توجد فروق ذات دلالة إحصائية في خاصية التوكيد بين المجموعة التجريبية والمجموعة الضابطة في القياس القبلي ، مما يشير إلى تكافؤ مجموعتي الدراسة .

#### جدول رقم ( ٣٤ )

المقارنة بين المجموعة التجريبية والمجموعة الضابطة في خاصية سلوك المخاطره في القياس القبلي

المجموعة	المتوسط	الانحراف المعياري	ن	قيمة(ت)	درجة الحرية	قيمة P
التجريبية	٢٩,٧١	٦,٩٠	٢١	١,٦٦-	٤٠	٠,١٠٤
الضابطة	٣٣,٦١	٨,٢٤	٢١			

يتضح من الجدول رقم ( ٣٤ ) أنه لا توجد فروق ذات دلالة إحصائية في سلوك المخاطره بين المجموعة التجريبية والمجموعة الضابطة في القياس القبلي ، مما يشير إلى تكافؤ مجموعتي الدراسة .

#### ٤- المقارنة بين المجموعة التجريبية والضابطة في مستوى الوعي المروري في القياس البعدي :

هل توجد فروق بين المجموعة التجريبية والضابطة في مستوى الوعي المروري في القياس البعدي ؟

جدول رقم ( ٣٥ )

المقارنة بين المجموعة التجريبية والمجموعة الضابطة في المعرفة بقوانين المرور في القياس البعدي

القياس	المتوسط	الانحراف المعياري	ن	قيمة(ت)	درجة الحرية	قيمة P
التجريبية	١٣,٣٣	١,٦٥	٢١	٣,١٦	٤٠	٠,٠٠٣
الضابطة	١١,٣٣	٢,٢٠	٢١			

يتضح من الجدول رقم ( ٣٥ ) أنه توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين المجموعة التجريبية والمجموعة الضابطة في القياس البعدي في المعرفة بقوانين المرور، لصالح المجموعة التجريبية، وهذا يشير إلى مدى فعالية البرنامج .

جدول رقم ( ٣٦ )

المقارنة بين المجموعة التجريبية والمجموعة الضابطة في أسباب الحوادث في القياس البعدي

القياس	المتوسط	الانحراف المعياري	ن	قيمة(ت)	درجة الحرية	قيمة P
التجريبية	٤٩,٤٧	٤,٩٤	٢١	٣,٧٨	٤٠	٠,٠٠١
الضابطة	٤٣,٩٥	٤,٥١	٢١			

يتضح من الجدول رقم ( ٣٦ ) أنه توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين المجموعة التجريبية والمجموعة الضابطة في المعرفة بأسباب الحوادث في القياس البعدي لصالح المجموعة التجريبية ، وهذا يشير إلى مدى فعالية البرنامج .

جدول رقم ( ٣٧ )

المقارنة بين المجموعة التجريبية والمجموعة الضابطة في سلوك القيادة في القياس البعدي

القياس	المتوسط	الانحراف المعياري	ن	قيم (ت)	درجة الحرية	قيمة P
التجريبية	٥٤,٦١	٨,٢٩	٢١	٢,٦٤-	٤٠	٠,٠١٨
الضابطة	٤٨,٦٦	٧,٣٤	٢١			

يتضح من الجدول رقم ( ٣٧ ) أنه توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين المجموعة التجريبية والمجموعة الضابطة في سلوك القيادة لصالح المجموعة التجريبية، وهذا يشير إلى مدى فعالية البرنامج .

جدول رقم ( ٣٨ )

المقارنة بين المجموعة التجريبية والمجموعة الضابطة في الاتجاه نحو المرور في القياس البعدي

القياس	المتوسط	الانحراف المعياري	ن	قيمة(ت)	درجة الحرية	قيمة P
التجريبية	٣٨,٢٨	٥,٠٠١	٢١	١,٤٢	٤٠	٠,١٦١
الضابطة	٣٦,١٤	٤,٧٢	٢١			

يتضح من الجدول رقم ( ٣٨ ) أنه لا توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين المجموعة التجريبية والمجموعة الضابطة في المعرفة في الاتجاه نحو المرور في القياس البعدي .

جدول رقم ( ٣٩ )

المقارنة بين المجموعة التجريبية والمجموعة الضابطة في ارتكاب المخالفات المرورية  
في القياس البعدي

الدلالة	قيمة كاي	المجموعة الضابطة				المجموعة التجريبية			
		لا		نعم		لا		نعم	
		%	ت	%	ت	%	ت	%	ت
٠,٠٠٩	٦,٨٥٧	٢٣,٨	١٠	٢٦,٢	١١	٤٢,٩	١٨	٧,١	٣

يتضح من الجدول رقم ( ٣٩ ) وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين المجموعة التجريبية والمجموعة الضابطة في القياس البعدي في ارتكاب المخالفات المرورية، لصالح المجموعة التجريبية مما يدل على فعالية البرنامج.

#### جدول رقم ( ٤٠ )

المقارنة بين المجموعة التجريبية والمجموعة الضابطة في خاصية السلوك العدواني في  
القياس البعدي

قياس	المتوسط	الانحراف المعياري	ن	قيمة (ت)	درجة الحرية	قيمة P
التجريبية	١٨,٨٥	٣,٩٠	٢١	٠,٨٨١-	٤٠	٠,٣٨٤
الضابطة	٢٠,٢٨	٦,٣٢	٢١			

يتضح من الجدول رقم ( ٤٠ ) أنه لا توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين المجموعة التجريبية والمجموعة الضابطة في السلوك ( العدواني ) في القياس البعدي، وهذا يؤكد أن الخصائص الشخصية هي صفات مكتسبة في مراحل التنشئة الإجتماعية الأولية ( الأسرة ) وبعضها غريزي ليس للبرنامج أي فاعلية في تغييرها لقصر الفترة الزمنية للبرنامج.

جدول رقم ( ٤١ )

المقارنة بين المجموعة التجريبية والمجموعة الضابطة في خاصية السلوك التوكيدي في القياس البعدي

القياس	المتوسط	الانحراف المعياري	ن	قيمة (ت)	درجة الحرية	قيمة P
التجريبية	١٧,٢٣	٣,٠٦	٢١	٠,٠٨٢-	٤٠	٠,٩٣٥
الضابطة	١٧,٣٣	٤,٣٧	٢١			

يتضح من الجدول رقم ( ٤١ ) أنه لا توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين المجموعة التجريبية والمجموعة الضابطة في السلوك ( التوكيدي ) في القياس البعدي، وهذا يؤكد أن الخصائص الشخصية هي صفات مكتسبة في مراحل التنشئة الأولية و ليس للبرنامج أي فاعلية في تغييرها.

جدول رقم ( ٤٢ )

المقارنة بين المجموعة التجريبية والمجموعة الضابطة في سلوك المخاطره في القياس البعدي

القياس	المتوسط	الانحراف المعياري	ن	قيمة (ت)	درجة الحرية	قيمة P
التجريبية	٢٩,٥٢	٩,١٩	٢١	٠,٤٤٧	٤٠	٠,٦٥٧
الضابطة	٣٠,٦٦	٧,٢٥	٢١			

يتضح من الجدول رقم ( ٤٢ ) أنه لا توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين المجموعة التجريبية والمجموعة الضابطة في سلوك ( المخاطره ) في القياس البعدي، وهذا يؤكد أن الخصائص الشخصية هي صفات مكتسبة في مراحل التنشئة الأولية و ليس للبرنامج أي فاعلية في تغييرها.

---

# الفصل الخامس

النتائج و التوصيات

## النتائج و التوصيات

توصلت الدراسة إلى العديد من النتائج و التوصيات التي اتضحت من خلال تحليل وتفسير البيانات التي تم الحصول عليها من أفراد مجموعة الدراسة ، وفي هذا الفصل سيتم عرض ملخص لهذه النتائج والتوصيات وذلك على النحو التالي :

### أولاً: خلاصة النتائج :

١- الفروق في مستوى الوعي المروري لدى مجموعة الطلاب التجريبية بين القياس القبلي والبعدي :

أ- أظهرت بيانات الدراسة أن هناك فروق ذات دلالة إحصائية في المعرفة بقوانين المرور وبأسباب الحوادث ، وسلوك القيادة، والإتجاهات نحو المرور بين القياس القبلي والقياس البعدي لصالح القياس البعدي.

ب- أظهرت بيانات الدراسة أنه لا توجد فروق ذات دلالة إحصائية في الخصائص السلوك العدوان، والتوكيدي، و المخاطره بين القياس القبلي والقياس البعدي للمجموعة التجريبية.

٢- الفروق في درجة مستوى الوعي المروري لدى مجموعة الطلاب الضابطة بين القياس القبلي والبعدي :

أ- أظهرت بيانات الدراسة أنه لا توجد فروق ذات دلالة إحصائية في المعرفة بقوانين المرور وبأسباب الحوادث وسلوك القيادة والإتجاهات نحو المرور بين القياس القبلي والقياس البعدي للمجموعة الضابطة، وهذا يشير إلى أن القياس القبلي لم يكن له تأثير.

ب- أظهرت بيانات الدراسة أنه لا توجد فروق ذات دلالة إحصائية في الخصائص الشخصية العدوان، وتوكيد الذات، و سلوك المخاطره بين القياس القبلي والقياس البعدي للمجموعة الضابطة، وهذا يشير إلى أن القياس القبلي لم يكن له تأثير.

٣- الفروق في درجة مستوى الوعي المروري بين مجموعتي الطلاب التجريبية والضابطة في القياس القبلي :

أ- أظهرت بيانات الدراسة أنه لا توجد فروق ذات دلالة إحصائية في المعرفة بقوانين المرور، وبأسباب الحوادث، وفي سلوك السياقة، والإتجاهات نحو المرور، والمخالفات المرورية بين المجموعة التجريبية والضابطة في القياس القبلي مما يشير إلى تكافؤ مجموعتي الدراسة .

ب- أظهرت بيانات الدراسة أن لا توجد فروق ذات دلالة إحصائية في السلوك العدواني، والسلوك التوكيدي، وسلوك المخاطره، بين المجموعة التجريبية والضابطة في القياس القبلي .

#### ٤- الفروق في درجة مستوى الوعي المروري بين مجموعتي الطلاب التجريبية والضابطة في القياس البعدي:

أ- أظهرت بيانات الدراسة وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين مجموعتي الدراسة التجريبية والضابطة في كل من المعرفة بقوانين المرور، وبأسباب الحوادث ، وسلوك السياقة، لصالح المجموعة التجريبية ، وهذا يؤكد فعالية البرنامج في رفع مستوى المعرفة بقوانين المرور، ويحقق جزئياً فرض الدراسة الرابع الذي يشير إلى وجود فروق ذات دلالة إحصائية في مستوى الوعي المروري بين مجموعتي الدراسة التجريبية والضابطة في القياس البعدي .

ب- أظهرت بيانات الدراسة عدم وجود فروق ذات دلالة إحصائية في السلوك العدواني، والسلوك التوكيدي، والمخاطره، بين مجموعتي الدراسة التجريبية والضابطة في القياس البعدي.

#### التعليق على النتائج :

(١) وجود فروق ذات دلالة إحصائية في المعرفة بقوانين المرور، وبأسباب الحوادث، وسلوك القيادة، والإتجاهات نحو المرور لدى مجموعة الطلاب التجريبية بين القياس القبلي والبعدي لصالح القياس البعدي وهذا دليل على فعالية البرنامج في رفع مستوى الوعي المروري، وهذا يحقق فرض الدراسة الأول، وارتفاع مستوى الوعي المروري لدى المجموعة التجريبية في القياس البعدي يتوافق مع ما جاء في الإطار

النظري للدراسة من ضرورة تحديد الوسيلة المناسبة للوصول إلى الهدف المنشود، وتوجيه التوعية المرورية لجمهور محدد ومستهدف في مثل هذا البرنامج مع تحديد الوسيلة المناسبة سوف تكون النتائج جيدة ومحققة للهدف، وما توصلت له هذه الدراسة يتوافق أيضاً مع ما توصلت له دراسة ( العوفي ، ١٤٢٥هـ ) بعنوان توعية طلبة المدارس عن المخالفات المرورية، بأهمية استخدام الاتصال الشخصي والموجهة في حملات التوعية، والاهتمام بالتلاميذ والطلاب بالوصول ببرامج التوعية لهم في مدارسهم، من خلال الاتصال التوجيهي بأشكاله كافة من خلال برامج مشتركة بين إدارات المرور وإدارات التربية والتعليم، ويتوافق أيضاً مع دراسة حديثة، ( التويجري وزملاؤه ، ١٤٢٥هـ ) عن قيادة صغار السن وتأثيرها على المخالفات المرورية على مجتمع من طلاب المدارس المتوسطة والثانوية بمدينة الرياض، وأبها ، وحائل والتي أوصت بالتوعية المرورية في المدارس بمشاركة العاملين في المرور عن طريق برامج خاصة لهذه الفئة تختلف رسالتها عن الرسالة التي تقدم للناس عامة، ويتوافق أيضاً مع دراسة ( النافع وزملاؤه ، ١٤١٣هـ ) والتي توصلت إلى أهمية جمع المادة المرورية على أشرطة فيديو بصورة حية أو تمثيلية وعرضها على الطلاب في المدارس.

(٢) عدم وجود فروق ذات دلالة إحصائية في السلوك (العدواني ، والتوكيدي ، والمخاطره ) بين القياس القبلي والقياس البعدي للمجموعة التجريبية، يؤكد أنها سمات تعد أساسية في الشخصية تنمو وترتقي من خلال أساليب التنشئة الأسرية التي يتبعها الآباء مع أبنائهم .

(٣) عدم وجود فروق ذات دلالة إحصائية في المعرفة بقوانين المرور، وبأسباب الحوادث، وسلوك القيادة، والإتجاهات نحو المرور بين القياس القبلي والقياس البعدي للمجموعة الضابطة، هذا يؤكد أن القياس القبلي لم يكن له تأثير، ويحقق جزئياً الفرض الثاني من عدم وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين القياس القبلي والقياس البعدي أي ثبات الوعي في القياسين.

(٤) عدم وجود فروق ذات دلالة إحصائية في السلوك (العدواني ، والتوكيدي ، والمخاطره ) بين القياس القبلي والقياس البعدي للمجموعة الضابطة يؤكد أن القياس

القبلي لم يكن له تأثير ، وأن الخصائص الشخصية هي سمات أساسية في شخصية الفرد ، وكذلك تجانس مجموعتي الدراسة في الخصائص في القياسين القبلي والبعدي.

٥) عدم وجود فروق ذات دلالة إحصائية في المعرفة بقوانين المرور، وبأسباب الحوادث ، وفي سلوك السياقة، والإتجاهات نحو المرور، والمخالفات المرورية وكذا في السلوك ( العدوانى ، والتوكيدي ، المخاطره ) بين مجموعتي الدراسة التجريبية والضابطة في القياس القبلي، وعدم وجود فروق في هذه المتغيرات يحقق جزئياً الفرض الثالث الذي ينص على عدم وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين المجموعة التجريبية والضابطة في القياس القبلي ، مما يشير إلى تجانس المجموعتين .

٦) وجود فروق ذات دلالة إحصائية في كل من المعرفة بقوانين المرور، وبأسباب الحوادث، وسلوك السياقة ، والمخالفات المرورية ، بين المجموعتين التجريبية والضابطة في القياس البعدي لصالح المجموعة التجريبية يؤكد فعالية البرنامج في رفع مستوى الوعي المروري ويحقق جزئياً فرض الدراسة الرابع الذي يشير إلى وجود فروق ذات دلالة إحصائية في مستوى الوعي المروري بين مجموعتي الدراسة التجريبية والضابطة في القياس البعدي لصالح المجموعة التجريبية ، وهذا يتوافق مع ما توصلت له دراسة العوفي (١٤٢٥هـ) بعنوان توعية طلبة المدارس عن المخالفات المرورية ، بأهمية التوعية باستخدام الاتصال الشخصي والمباشر بين رجال المرور والطلاب ، والوصول ببرامج التوعية المرورية لهم في مدارسهم . كذلك تتفق نتائج الدراسة هذه مع دراسة ، ( التويجري ، وزملاؤه ، ١٤٢٥هـ ) ، عن قيادة صغار السن وتأثيرها على المخالفات المرورية على مجتمع من طلاب المدارس ، والتي أوصت بأهمية التوعية المرورية لطلاب المدارس بمشاركة العاملون في المرور عن طريق برامج خاصة لهذه الفئة تختلف رسالتها عن الرسالة التي تقدم للناس عامة ، وتتفق أيضاً مع دراسة ( النافع ، وزملاؤه ، ١٤١٣هـ ) والتي توصي بأهمية جمع المادة المرورية على أشرطة فيديو بصورة حية أو تمثيلية وعرضها على الطلاب في المدارس .

٧) عدم وجود فروق ذات دلالة إحصائية في السلوك ( العدوانية ، والتوكيدي ، والمخاطره ) بين المجموعة التجريبية والضابطة في القياس البعدي ، يؤكد تجانس مجموعتي الدراسة.

### ثانياً : التوصيات :

في ضوء النتائج التي أسفرت عنها الدراسة ، فإن الباحث يقترح بعض التوصيات التي يأمل أن تسهم في تفعيل أساليب التوعية المرورية للحد من المخالفات والحوادث المرورية وهي :

١) لا يكفي أن تصل رسائل التوعية إلى الجماهير المستهدفة ولكن لا بد أن تخلق الاتجاهات الايجابية والتصرفات السلوكية المرغوبة ، نحو سلوك القيادة والمخالفات المرورية والحوادث والاتجاه نحو رجال المرور .

٢) الاهتمام ببرامج توعية مرورية خاصة تعنى بالطلاب من خلال عمل مشترك بين إدارات المرور وإدارات التعليم والعمل على تفعيل دور المعلم في التوعية المرورية المدرسية .

٣) ينبغي الإهتمام بالسمات الشخصية للطلاب عند توجيه رسائل التوعية والتركيز في الوصول إلى الفئات الأكثر عدوانية وتهور واندفاعية ، من خلال إيجاد برامج مشتركة بين إدارات المرور ووزارة التربية والتعليم ، ومن ثم توجيه البرامج التوعوية اللازمة للفئات حسب سماتها الشخصية .

٤) كما توصي الدراسة بإجراء المزيد من الدراسات المماثلة في مجال التوعية المرورية لطلاب المدارس وتخصيص برامج خاصة لمن يتصفون بالصفات العدوانية والتهور والمخاطره وإعطاء الوقت الكافي للحصول على النتائج المرجوة، حيث لم تستطع الدراسة الحالية من أخذ الوقت الكافي لقصر الوقت المحدد للدراسة .

## المصادر والمراجع

أولاً : المراجع العربية

- القرآن الكريم

- صحيح البخاري

- (١) ابن منظور ، جمال الدين مكرم ، (١٩٤٧م)، لسان العرب ، دار المعارف ، القاهرة .
- (٢) إبراهيم ، محمود ، حسين ، ( ١٤٠٥ هـ )، جامعاتنا الخليجية والدور المطلوب، السلامة المرورية ، مكة المكرمة ، إدارة مرور مكة المكرمة .
- (٣) أنيس ، إبراهيم وآخرون،( ١٩٣٧ م )، المعجم الوسيط ، دار المعارف ، القاهرة.
- (٤) الأحمد ، أحمد ، (١٩٩١ م ) ، حوادث المرور ، مشكلات اجتماعية، ورقة عمل مقدمة إلى ندوة حوادث السير على الطرقات ، مطبعة معهد الإنماء العربي، بيروت.
- (٥) أضواء على السلامة ، ( ١٩٨٩ م ) ، " أيها المتقدمين في السن " مجلة أضواء على السلامة ، الظهران .
- (٦) بدوي ، إبراهيم ، عبد العزيز ، مصطفى ، ( ١٩٩٤ م ) ، أنماط حوادث المرور بمنطقة عسير بالمملكة العربية السعودية وطرق الوقاية منها ، سجل الندوة الوطنية لسلامة المرور ، مدينة الملك عبد العزيز للعلوم والتقنية ، الرياض .
- (٧) بكر ، إبراهيم ، العوفي ، (١٤٢٥هـ) ، أثر الحملات الوطنية الشاملة للتوعية المرورية في الحد من المخالفات المرورية ، المؤتمر الوطني الثاني للسلامة المرورية ، الجزء الثاني، الرياض .
- (٨) ببلي ، مصطفى زين الدين، ( ١٤٠٨ هـ ) ، دراسة عن الطرق ومكوناتها ، المركز العربي للدراسات الأمنية والتدريب ، الرياض .
- (٩) ببلي ، مصطفى ، ( ١٤١٨ هـ )، أسس وقواعد خطة إعلامية عربية للتوعية المرورية ، الفكر الشرطي ، العدد الثالث ، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية ، الرياض.
- (١٠) التويجري ، سليمان ، إبراهيم ، ( ١٤٢٠ هـ )، أحكام المخالفات المرورية في الفقه والنظام . رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة الإمام محمد بن سعود الإسلامية، الرياض.

- (١١) التويجري ، وزملاءه ، ( ١٤٢٥هـ )، الحوادث والمخالفات المرورية لدى صغار السن والخصائص الشخصية والإجتماعية لمرتكبيها ، المؤتمر الوطني الثاني للسلامة المرورية ، الجزء الثاني ، الرياض .
- (١٢) الثنيان ، فهد ، سعد، (١٤١٨هـ) ، مدى إسهامات التلفزيون السعودي في التعريف بأخطار الحوادث المرورية للطلاب وسبل الوقاية منها ، رسالة ماجستير غير منشورة ، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية ، الرياض .
- (١٣) جون ميدل ، ورفل لومنتاين، (١٤٠٩هـ) ، الإعلام وسيلة ورسالة ، تعريب ساعد الحارثي ، دار المريخ للنشر، الرياض.
- (١٤) جوزيف ، ناكوزي ، ( ١٤١٥ هـ ) ، أمن المرور للوقاية من حوادث السير ، مؤسسة عز الدين للطباعة والنشر ،الأردن .
- (١٥) جمعة ، عبد الله ، أحمد ، ( ١٤٠٨هـ ) ، نحو استراتيجية لمواجهة حوادث السيارات في دولة الامارات العربية المتحدة ، رسالة ماجستير غير منشورة ، المركز العربي للدراسات الأمنية والتدريب، الرياض .
- (١٦) مجموع، عمرو صلاح الدين، (١٤٢٤هـ) ، التوعية المرورية وأثرها في تقليل الحوادث المرورية ، بحث مقدم لأعمال الندوة العلمية لحوادث المرور ، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية ، الرياض ، السعودية.
- (١٧) جنيدي ، عبد الملك ، (١٩٦١ م) الموسوعة الجنائية الجزء الثالث : دار القضاء العالي ،القاهرة .
- (١٨) الجعثن ، عبد الله ، ( ١٤٠٢ هـ ) . مشكلة المرور تبدأ من المواطن ، مجلة الدعوة ، العدد ٨٣٨.
- (١٩) الجديد ، ماهر بن سعد،(١٤٢٤هـ) ، الآثار الصحية الناتجة عن الحوادث المرورية ، بحث مقدم لأعمال الندوة العلمية لحوادث المرور ، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية ، الرياض .
- (٢٠) الحاج ، شاکر ، مخلف ، ( ١٩٩٨ م ) ، دراسة في الإعلام والتوعية المرورية ، منشورات دار عز الدين ، الأردن .

- (٢١) حسن ، عبد الباسط محمد ، (١٩٧٨م)، علم الاجتماع الصناعي ، الطبعة الثانية ، مكتبة غريب ، القاهرة.
- (٢٢) الأحمدى ، حسن ، والعض ، وخلف ، والطرطروط ، (١٤٢٥ هـ )، الطريق وعلاقته بالمخالفات المرورية ، ورقة عمل مقدمة للمؤتمر الثاني للسلامة المرورية ، سجل أوراق المؤتمر، الجزء الثاني ، الرياض .
- (٢٣) حمدان ، محمد، ( ١٩٨٦ م ) ، تطور شخصية الطفل ، أنواعه ومراحله وبعض مؤثراته ، عمان، دار التربية الحديثة، الأردن.
- (٢٤) الحمدان ، ناصر ، ( ١٤٢٥ هـ ) ، علاقة المخالفات المرورية بإصابات الحوادث ، ورقة عمل مقدمة للمؤتمر الوطني الثاني للسلامة المرورية ، سجل أوراق المؤتمر الجزء الثاني ، الرياض .
- (٢٥) الحداد ، محمد سليمان ، ( ١٩٨٨ م ) ، مشكلات المرور في الكويت وسبل علاجها ، رسالة ماجستير غير منشورة ، مركز البحوث والإرشادات الأمنية، الكويت .
- (٢٦) الحقباني ، عبد العزيز ، ( ١٤٢٤ هـ ) ، وعي المواطن وأثره في الحد من الحوادث المرورية ورقة علمية مقدمة لمركز الدراسات وبحوث جامعة نايف العربية ، الرياض .
- (٢٧) الحافظ ، حسن ، ( ١٤٢٤ هـ ) ، حوادث المرور وتداعياتها الاقتصادية ، مجلة الاقتصاد الإسلامي ، العدد ٢٦٦ ، دبي الإمارات العربية المتحدة .
- (٢٨) الحربي، محمد ، ( ١٩٩٨ م ) ، بعض الخصائص المزاجية وأساليب المعاملة الوالدية كما يدركها الأبناء وعلاقتها بإرتكاب الحوادث ، رسالة دكتوراه مقدمة إلى أكاديمية أكسفورد للدراسات العليا بالتعاون مع جامعة أسيوط .
- (٢٩) الحربي ، محمد، ( ١٤٠٧ هـ ) ، حتى تحقق أسابيع المرور أهدافها الإيجابية، السلامة المرورية " إدارة مرور مكة ، مكة المكرمة .
- (٣٠) الحضيف ، محمد ، العبيكان ، (١٤١٥هـ)، كيف تؤثر وسائل الإعلام ، مكتبة العبيكان، الرياض .
- (٣١) الحمادي ، فيصل ، وزملاؤه ، ( ١٤٠٨ هـ ) ، " أخبار حقيقية " السلامة المرورية ، ح ٤ ، مكة المكرمة .

٣٢) الخوشكي ، محمد اسحاق، ( ١٤٠٠ هـ ) ، حوادث الطرق وتأثيرها على خطط التنمية الإجتماعية والاقتصادية في المملكة العربية السعودية . المجلة الطبية ، العدد ١٩ .

٣٣) الدغمي ، محمد، ( ١٤١٠ هـ ) . كيف عالج الإسلام حوادث الطرق، مجلة منار الإسلام، العدد : ٣ .

٣٤) الدخيل ، فواز ، ( ١٤٢٠ هـ )، مجلة الأمن والحياة ، العدد ٢٠٠ .

٣٥) دائرة المرور الكويتية ( ١٩٩٤ م ) ، قتلى وجرحى حوادث السير في الكويت خلال عام ، الشرق الأوسط ، العدد ٥٦٧١ ، جدة .

٣٦) الذويبي ، عبد السلام، ( ١٩٩١ م )، الآثار الإجتماعية لحوادث المرور، ندوة حوادث السير على الطرقات ، معهد الإنماء العربي، بيروت.

٣٧) الرقبية ، عبد الله ، الشريف ، فهد ، ( ١٤١٤ هـ ) ، حوادث المرور في مدينة الرياض مع إشارة خاصة لحوادث سيارات الأجرة الخاصة ، وقائع الندوة الوطنية لسلامة المرور ،مدينة الملك عبد العزيز للعلوم والتقنية ، الرياض .

٣٨) الرشيدى ، علي،( ١٤٢٤ هـ )، دور نظام المرور في الحد من المخالفات المرورية ، ورقة عمل مقدمة للندوة العلمية لحوادث المرور ، أكاديمية نايف للعلوم الأمنية ، الرياض.

٣٩) الريس ، فؤاد، ( ١٩٧٠ م )، طرق سلامة منع كوارث السيارات بالوسائل الوقائية ، المؤسسة العربية للأبحاث والترجمة ، بيروت .

٤٠) زينل ، فضه ، ( ١٩٩٤ م ) ، التكلفة الإجتماعية لحوادث المرور ، (مجلة التربية ، العدد العاشر ، الكويت.سارين ( ١٤١٥ هـ ) ، " حادث كل دقيقة وستون ألف هندي تقتلهم السيارات سنوياً ٢٢ عكاظ ، العدد ١٠٢٠٩ ، الخميس ١٣/٢/١٤١٥ هـ — مؤسسة عكاظ للصحافة والنشر ، جدة .

٤١) زيني ، محمود حسن، ( ١٤٠٦ هـ )، الحاجة ماسة إلى ثقافة مرورية في مدارسنا، السلامة المرورية ، مكة المكرمة ، إدارة مرور مكة .

- (٤٢) الزهراني ، علي بن سعيد، (١٤٢١هـ) ، أثر التوعية الإعلامية للمديرية العامة للجوازات في الحد من العمالة المخالفة لنظام الإقامة والعمل ، رسالة ماجستير ، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض.
- (٤٣) السيف ، عبد الجليل وآخرون ، (١٩٩٠م)، أسباب ارتفاع حوادث المرور ، مطابع جامعة الملك سعود ، الرياض.
- (٤٤) السيف ، وآخرون ، (١٤١٤هـ)، تقويم برامج التوعية المرورية خلال الأسابيع المرورية ، الرياض ، مدينة الملك عبد العزيز للعلوم والتقنية.
- (٤٥) السيف ، علي ، عبد الجليل ، (١٣٩٥ هـ) ، دراسة مقارنة لقضايا السير وانظمة المرور في المملكة العربية السعودية، الدار السعودية للنشر والتوزيع، جدة.
- (٤٦) السيف ، عبد الجليل ، علي ، (١٤٠٠ هـ) ، تطور أساليب تنظيم وإدارة المرور جوانب نظرية ، مطابع الاشعاع التجارية ، الرياض .
- (٤٧) السيف ، الشربيني، ونيل ملا، (١٤١١هـ) ، بحث دراسة أسباب ارتفاع نسبة اصابات حوادث المرور في كل من منطقة مكة المكرمة والمنطقة الشرقية ووسائل علاجها ، الإدارة العامة لبرامج المنح في مدينة الملك عبد العزيز للعلوم والتقنية، الرياض.
- (٤٨) السهلي ، علي سعود، (١٤٠٩هـ) ، خطة للارتقاء بمستوى التوعية المرورية لدى الشباب ، رسالة ماجستير غير منشورة ، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية ، الرياض.
- (٤٩) السديس ، صالح ، (١٤٢٣ هـ)، أثر ارتكاب المخالفات المرورية في حوادث السير ، رسالة ماجستير غير منشورة ، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية ، الرياض .
- (٥٠) السبيعي ، عبد الله بن سلطان ، (١٤٢٥ هـ) ، الحالة الصحية لقائد المركبة وتأثير ذلك على المخالفات المرورية ، المؤتمر الوطني الثاني للسلامة المرورية ، الجزء الثاني ، الرياض .
- (٥١) السليمانى ، محمد ، (١٤٢٣ هـ)، السلامة المرورية في المملكة العربية السعودية مطلب وطن ، جامعة أم القرى ، مكة المكرمة .

- ٥٢) السليمانى ، محمد ، ( ١٩٩٧ م ) ، القيم الاجتماعية وأثرها فى مشكلة المرور ، الرياض ، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية ، الرياض .
- ٥٣) السنان ، ودوكن أرجن ، الرطروط ، الأحمد ، القرشى، ( ٢٠٠٢ م )، المخالفات المرورية أسبابها والحد منها فى المنطقة الشرقية بالمملكة العربية السعودية ، اللجنة الوطنية لسلامة المرور "، الرياض ،
- ٥٤) سارين ، ( ١٤١٥ هـ ) ، " حادث كل دقيقة وستون ألف هندي تقتلهم السيارات سنوياً ٢٢ عكاظ ، العدد ١٠٢٠٩ ، الخميس ١٣/٢/١٤١٥ هـ مؤسسة عكاظ للصحافة والنشر ، جدة .
- ٥٥) الشهرانى ، سعد بن علي، ( ١٤٢٤ هـ )، إتجاهات الشباب نحو مشكلة المرور ، دراسة مسحية على طلاب التعليم الثانوي بالرياض ، المجلة العربية للدراسات الأمنية والتدريب ، العدد ٣٥ ، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية ، الرياض.
- ٥٦) آل شارع ، عبد الله نافع وزملاؤه ، ( ١٤١٣ هـ ) دراسة إدخال تعلم سلامة المرور فى مقررات المرحلة المتوسطة للتعليم العام ، مدينة الملك عبد العزيز للعلوم والتقنية، الرياض .
- ٥٧) صالح الناصر، جريدة الجزيرة العدد ١٠٢٨٠ ، ١٤٢١ هـ .
- ٥٨) الصالح ، ناصر ، عبد الله ، ( ١٤٠٨ هـ )، حوادث المرور بمدينة مكة المكرمة العلاقات المكانية والإتجاهات الزمنية ، المجموعة الأولى من سلسلة بحوث العلوم الاجتماعية ، جامعة أم القرى .
- ٥٩) عبيدات ، ذوقان ، ( ١٩٩٢ م ) ، البحث العلمي مفهومه ، أدواته ، أساليبه ، دار الفكر للنشر والتوزيع ، الطبعة الرابعة ، عمان ، الأردن .
- ٦٠) عسيري ، عبد الرحمن ، ( ١٩٩٨ م ) ، الجوانب الاجتماعية للمخالفات المرورية دراسة تطبيقية على الطلبة الجامعيين ، سجل أوراق المؤتمر الوطني الأول للسلامة المرورية ، مدينة الملك عبد العزيز للعلوم والتقنية، الرياض .
- ٦١) عقيل ، مصطفى ، محمود ، ( ١٩٩٠ م )، مبادئ وأصول علم الإدارة العامة ، الجزء الأول ، أركان العملية الإدارية ، طبعة أولى ، الأردن .

- ٦٢) العبيلي ، محمد بن سلمان، ( ١٤٢٣هـ )، إتجاهات المواطن والمقيم نحو الحملة الوطنية الإعلامية الشاملة للتوعية الأمنية والمرورية، رسالة ماجستير غير منشورة، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية ، الرياض.
- ٦٣) العسرج ، صالح بن عبد الله، ( ١٤٠٩ هـ ) ، حوادث المرور " دراسة تحليلية عن مسببات حوادث المرور في المملكة العربية السعودية ومقترحات للحد منها " رسالة ماجستير غير منشورة ، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض.
- ٦٤) العناسوة ، محمد فواد ، ( ١٤٢٥ هـ )، المخالفات المتعلقة بالمركبة ، المؤتمر الوطني الثاني للسلامة المرورية ، الجزء الثاني ، الرياض .
- ٦٥) الغريبي ، حسين عاتق ، ( ١٤٠٦ هـ )، في دائرة التربية والتعليم، السلامة المرورية إدارة مرور مكة المكرمة .
- ٦٦) الغامدي ،علي . ( ١٩٩٨ م )، حوادث المرور في المملكة العربية السعودية الأثار والحلول ، مدينة الملك عبد العزيز للعلوم والتقنية ، الرياض .
- ٦٧) الغامدي ، علي بن سعيد ، ( ١٤٢٢ هـ ) ، الحوادث المرورية تدق جرس الإنذار ، مجلة النقل والمواصلات ، العدد ٤٨ ، وزارة المواصلات ، الرياض .
- ٦٨) الغامدي ، علي ، المجلة العربية ، العدد ٢٩٥ ، ١٤٢١ هـ ، الرياض .
- ٦٩) الفيومي ، محمد عيسوي ، ( ١٤١٠ هـ ) ، أهمية الوعي النفسي في تقليل وتلاقي حوادث المرور ، مجلة الأمن ، العدد ٣٣ .
- ٧٠) فهم، محمد عيسى ، ( ١٤٠٥ هـ ) ، السلوك المزعج الصادر من السائقين أثناء القيادة ، مركز البحوث النفسية والتربوية ، جامعة أم القرى ، مكة المكرمة.
- ٧١) قاضي ، سهيل ، حسن ، ( ١٤٠٦ هـ )، نعم للثقافة المرورية ص ٢ ، إدارة مرور مكة، مكة المكرمة .
- ٧٢) القحطاني ، خالد ،المقبل ، ( ١٤١٨ هـ ) ، أنواع المخالفات المرورية وأسلوب معالجتها ، ورقة عمل مقدمة إلى المؤتمر الوطني الأول للسلامة المرورية ، مدينة الملك عبد العزيز للعلوم والتقنية، الرياض.
- ٧٣) كرم الله ، علي ، عبد الرحمن ، ( ١٤٠٣ هـ ) ، حوادث المرور أسبابها وطرق الوقاية منها ، معهد الإدارة العامة، الرياض .

- (٧٤) لجنة إعداد يوم المرور العالمي وأسبوع المرور العربي (١٩٩٢م)، الالتزام بقواعد المرور ، أمان ، حضارة ، رقي ، مديرية الأمن العام ، الأردن .
- (٧٥) الليحياني ، مساعد، ( ١٤١٦ هـ ) ، القيادة وأنظمة المرور، مكتبة كنوز المعرفة ، جدة .
- (٧٦) لولو ، يوسف ، أحمد ، ( ١٤٠٨ هـ ) ، " حوادث السيارات تحتل المركز الأول في الولايات المتحدة الأمريكية " ، السلامة المرورية ص ٤ ، مكة المكرمة .
- (٧٧) مرسي ، محمد ، مرسي ، ( ١٤٢٥ هـ ) ، الوعي المروري لدى الأطفال ، المجلة العربية الدراسية الأمنية ، المجلد ١٩ ، العدد ٣٨ ، جامعة الأمير نايف العربية للعلوم الأمنية .
- (٧٨) مجلة دراسات الخليج ، ( ١٤٢١ هـ ) ، قيادة التلاميذ للسيارات وأثرها على الحركة المرورية في المملكة العربية السعودية ، العدد ٩٨ ، ص ٤٦ .
- (٧٩) مشقري ، أمين عبد الحميد، ( ١٤١٧ هـ ) ، خصائص الحوادث المرورية بالمملكة العربية السعودية وإتجاهاتها بمنطقة الرياض ، رسالة ماجستير غير منشورة ، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية ، الرياض .
- (٨٠) مصطفى ، عبد العزيز ، ( ١٩٩٢ م ) ، مقدمة في علم التطور الحركي للطفل ، مكتب التربية العربي لدول الخليج، الرياض .
- (٨١) مجلة الدراسات الخليج ، ( ١٤٢١ هـ ) ، قيادة التلاميذ للسيارات وأثرها على الحركة المرورية في المملكة العربية السعودية ، العدد ٩٨ .
- (٨٢) مقدم ، عبد الحفيظ ، سعيد ، ( ١٤٢٥ هـ ) ، السمات الشخصية والنفسية لمرتكبي الحوادث المرورية ، الندوة العلمية ، مركز الدراسات والبحوث ، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية الرياض .
- (٨٣) المشخص، عبد الله ، ( ١٤١٥ هـ ) ، التوعية الأمنية في وسائل الإعلام السعودية ، رسالة ماجستير غير منشورة ، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية ، الرياض .
- (٨٤) المطيري ، عقاب صقر ، ( ١٤١٢ هـ ) ، حوادث المرور ماهيتها وطرق التحقيق فيها ، دار الثقافة العربية ، الرياض .

٨٥) المقبس ، خالد بن سعد ، ( ١٤٢٢ هـ ) ، الحوادث المرورية بين قيادة صغار السن والعوامل الشخصية والاجتماعية المسهمة فيها ، مجلة السلامة المرورية ، العدد الثالث .

٨٦) المشني ، محمود سلامة ، ( ١٤٠٩ هـ ) ، كفاءة المرور وعلاقتها بنمو المدينة وتطورها اقتصادياً واجتماعياً ، المركز العربي للدراسات الأمنية والتدريب، الرياض.

٨٧) النافع ، عبد الله ، الشافعي ، إبراهيم ، الشمري ، فهد ، ( ١٩٩٢ م ) ، دراسة إدخال تعليم سلامة المرور في مقررات المرحلة المتوسط للتعليم العام ، الرياض ، مدينة الملك عبد العزيز للعلوم والتقنية، الرياض .

٨٨) النافع ، السيف ، ( ١٤٠٨ هـ ) ، تحليل الخصائص النفسية والاجتماعية المتعلقة بسلوك قيادة السيارات بالمملكة ، مدينة الملك عبد العزيز للعلوم والتقنية الرياض.

٨٩) الناصر ، فهد عبد الرحمن ، ( ١٤٢٤ هـ ) ، الأبعاد النفسية والاجتماعية للحوادث المرورية ، بحث مقدم للمركز العربي للدراسات والبحوث ، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية ، الرياض .

٩٠) ياسين صالح علي ، ( ١٩٩٢ م ) ، أهمية البيانات في وصف مشكلة الحوادث المرورية ، المؤتمر المروري الخليجي الأول المدة من ٢ - ٤ نوفمبر ١٩٩٢ م، الكويت .

٩١) إحصاءات الإدارة العامة للمرور ، ١٤٠٨ هـ ، ١٤١٣ هـ ، الرياض .

٩٢) الإدارة العامة للمرور ، التقرير الإحصائي السنوي للعام ١٤١٥ هـ الرياض.

٩٣) الإدارة العامة للمرور ، التقرير الإحصائي السنوي العام ١٤١٦ هـ الرياض .

٩٤) الإدارة العامة للمرور ، التقرير الإحصائي السنوي العام ، ١٤١٧ هـ ، الرياض .

٩٥) الإدارة العامة للمرور ، التقرير الإحصائي السنوي العام ١٤١٩ هـ ، الرياض .

٩٦) الإدارة العامة للمرور ، النشرة الإحصائية لعام ١٤٢٠ هـ ، الرياض .

٩٧) الإدارة العامة للمرور ، النشرة الإحصائية لعام ١٤٢١ هـ ، الرياض .

٩٨) إحصاءات الإدارة العامة للمرور ١٤٢٤ هـ ، الرياض .

٩٩) وزارة الداخلية ، ( ١٣٩١ هـ ) ، نظام المرور السعودي واللائحة المنفذة له . الأمن

العام ، الرياض .

---

---

١٠٠) وزارة الشؤون البلدية والقروية " دليل التصميم الهندسي للطرق " المملكة العربية  
السعودية ١٤٢٣/٤/٨ هـ .

**ثانياً : المراجع الأجنبية:**

- 101) Ali ,Gamdi . Road Accidents in Saudi Arabia Comparative and Analytical Study ; (1996 ).
- 102) Lupton, D. ( 2001 ). Constructing " Road Roge " as News ; Analysis of two. Australia journal of Communication , 28, (3) , 23-36 .

---

# الملاحق



قائمة أسماء محكمين الاستبانة

مكان العمل	الاسم	م
جامعة الملك سعود	أ . د . علي الغامدي	١
جامعة الملك سعود	أ . د . سعيد عبد الله ديبس	٢
جامعة الملك سعود	د . رزق مقبول الرئيس	٣
جامعة الإمام محمد بن سعود الإسلامية	د . سعد الزهراني	٤
جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية	د . سعد الشهري	٥
جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية	د . أحسن مبارك طالب	٦
جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية	د . عباس أبو شامة	٧
جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية	د . محمد فاروق عبد الحميد	٨
جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية	د . راضي عبد المعطي سيد	٩

---

---

بسم الله الرحمن الرحيم

عز يز □ □ لط ا لب  
□ □ فقه □ الله

السلام عليكم ورحمة الله وبركاته وبعد ،،،

نظراً لانتشار ظاهرة حوادث السيارات في بلادنا العزيزة بشكل يترتب  
عليه وفاة وإصابة العديد من الأفراد سنوياً فضلاً عن الخسائر المادية الجسيمة .  
ولذا فإننا نرجو منك أن تساعدنا في إتمام هذه الدراسة بالإجابة (بصدق)  
على جميع الأسئلة التي تشملها الصفحات التالية ، علماً بأن كل المعلومات التي  
ستذكرها لا تستخدم إلا لأغراض البحث العلمي فقط .

شاكرين ومقدرين حسن تعاونك معنا ،،،

الباحث ،،،

البيانات الأولية :

- ١ - الاسم : .....
- ٢ - العمر: ( ) سنة .
- ٣ - تعليم الأب:  
 ( ) أمي ( ) ابتدائي ( ) متوسط  
 ( ) ثانوي ( ) جامعي ( ) فوق الجامعي
- ٤ - مهنة الأب:  
 ( ) موظف قطاع خاص ( ) موظف حكومي ( ) تجارة حره ( ) أخرى.....
- ٥ - دخل الأسرة الشهري بالريال ( ) شهري
- ٦ - هل تجيد سياقة السيارة؟  
 ( ) نعم ( ) لا
- ٧ - هل لديك رخصة سياقة أو تصريح مؤقت؟  
 ( ) نعم ( ) لا
- ٨- هل تقود السيارة :  
 ( ) نعم ( ) لا

- ٩- إذا كانت الإجابة بنعم كم مرة تقود السيارة في الأسبوع :  
 ( ) يوماً ( ) مرة في الأسبوع  
 ( ) مرتين إلى ثلاثة مرات في الأسبوع ( ) أربع إلى خمس مرات في الأسبوع

١٠- هل سبق لك ارتكاب مخالفات مرورية خلال الشهر الماضي ؟

( ) نعم ( ) لا

في حالة الإجابة بنعم: أجب عن الأسئلة (١١ و ١٢)

١١- كم عدد المخالفات خلال الشهر الماضي؟

( ) مخالفة واحدة ( ) مخالفتان ( ) ثلاث مخالفات ( ) أكثر من ثلاث مخالفات

١٢- ما نوع هذه المخالفات وما تكرارها؟

المخالفات	
١- ( ) قطع الإشارة الحمراء	
٢- ( ) تجاوز السرعة المسموح بها	
٣- ( ) السير بعكس الاتجاه	
٤- ( ) الوقوف في الأماكن الممنوعة	
٥- ( ) القيادة بدون رخصة	

-٦	( ) التفحيط
-٧	( ) أخرى.....

١٣- هل سبق لك أن تعرضت لحوادث مرورية وأنت تقود السيارة خلال الشهر الماضي؟

( ) نعم ( ) لا

في حالة الإجابة بنعم أجب على الأسئلة (من ١٤ - ١٦)

١٤- كم عدد المرات التي تعرضت فيها لحوادث مرورية خلال الشهر الماضي؟

( ) مرة واحدة ( ) مرتان ( ) ثلاثة مرات ( ) أكثر من ثلاث مرات

١٥- ما هو مقدار مسؤليتك عن وقوع الحوادث؟

( ) مسؤلية كاملة ( ) مسؤلية متوسطة ( ) مسؤلية جزئية ( ) عدم المسؤلية إطلاقاً

١٦- في حالة مسؤليتك عن الحادث (كاملة أو متوسطة أو جزئية) ماذا كان السبب؟

( ) السرعة ( ) قطع الإشارة الحمراء ( ) الانشغال أثناء القيادة ( ) التجاوز الغير

نظامي

( ) السير عكس الاتجاه ( ) عدم ترك مسافة كافية بين سيارتك والسيارة الأمامية

( ) سبب آخر يذكر.....

المحور الأول: المعرفة بقوانين المرور:

فيما يلي مجموعة من العبارات التي تتطلب اختيار الإجابة الصحيحة والمطلوب منك وضع علامة ( √ )  
( أمام الإجابة التي تراها صحيحة.

١- الإشارة الضوئية ذات اللون الأحمر المتقطع تعني:

( ) (التوقف تماماً وإعطاء الأفضلية

( ) (التمهل والحذر

٢- الإشارة الضوئية ذات اللون الأصفر المتقطع تعني:

( ) (التوقف تماماً وإعطاء الأفضلية.

( ) (التمهل والحذر.

٣- عدم وجود أي إشارات مرورية أو علامات تنظم الحركة في التقاطع يعني

( ) (التوقف وإعطاء الأفضلية للقادم من جهة اليمين.

( ) (حرية الحركة في التقاطع.

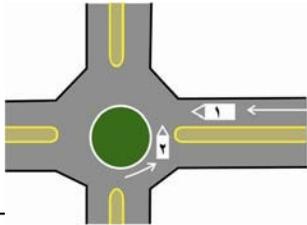
٤- السرعة المحددة داخل المدينة للسيارات الصغيرة في المناطق غير المحددة فيها السرعة هي:

( ) ٥٠ كم ( ) ٨٠ كم

٥- حدد أفضلية السير للمركبات الموضحة في الرسم

( ) (الأفضلية للمركبة رقم (١)

( ) (الأفضلية للمركبة رقم (٢)



٦- حدد أفضلية السير للمركبات الموضحة بالرسم

( ) الأفضلية للمركبة رقم (١)

( ) الأفضلية للمركبة رقم (٢)

٧- أمامك عدد من اللوحات المرورية حدد مدلولها بوضع الرقم المناسب أمام العبارة المناسبة

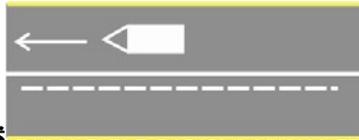
أسفل الرسم



( ) أحذر ( ) ممنوع الدخول ( ) ممنوع الدوران إلى الخلف ( ) أمامك تقاطع طرق ( )  
طريق فرعي من اليسار ( ) تقاطع رئيسي مع فرعي ( ) ممنوع الوقوف والإنتظار

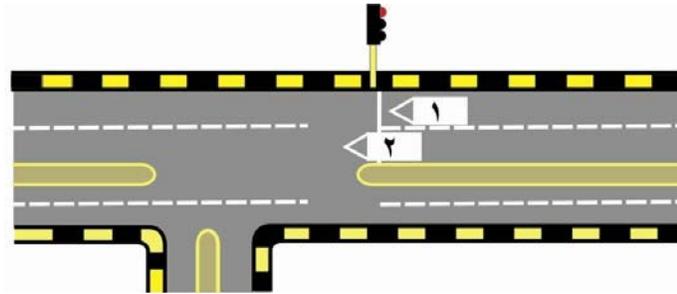
٨- ماذا يعني الخط الأبيض المتصل في الرسم الموضح

( ) يعني ممنوع التجاوز ( ) يعني مسموح التجاوز



٩- حدد المركبة التي يجب بسورها صحيح - اسم السيارة الضوئية

( ) المركبة رقم (١) ( ) المركبة رقم (٢)



المحور الثاني: أسباب حوادث المرور:  
 فيما يلي مجموعة من الأسباب التي تؤدي إلى وقوع الحوادث المرورية والمطلوب منك تحديد خطورة كل منها بوضع علامة ( √ ) في الخيار المناسب في الجدول:

م	العبارة	خطيرة جداً	خطيرة إلى حد كبير	خطيرة إلى حد ما	أقل خطورة	غير خطيرة
١	السير بالاتجاه المعاكس					
٢	قيادة المركبة بسرعة زائدة في المناطق المأهولة					
٣	عدم التقيد بلوحات المرور					
٤	الخروج من شارع فرع أو بناية أو عقار إلى جانب الطريق دون التأكد من سلامة الأجراء					
٥	عدم مراعاة قواعد الأفضلية عند اجتياز مفارق الطرق مثل التقاطع					
٦	التوقف المفاجئ دون أخذ الحيطة والحذر					
٧	المناوراة والتفحيط					
٨	الاستعمال الخاطئ للأنوار العالية ليلاً					
٩	الرجوع للخلف بالمركبة دون أخذ الحيطة والحذر					
١٠	السير خلف المركبات الأخرى بمسافة قصيرة غير كافية					
١١	التنقل بين مسارات الطريق دون المبالاة بالآخرين					
١٢	الشروع بالتجاوز دون التأكد من إمكانية إجراء ذلك بدون خطر					

المحور الثالث: سلوك السياقة:  
 فيما يلي مجموعة من العبارات التي تصف الطريقة التي تقود بها سيارتك والمطلوب منك تحديد العبارة التي تنطبق على سلوكك أو تعبر عنك بوضع علامة ( √ ) في الخيار المناسب في الجدول:

م	العبارة	دائماً	غالباً	أحياناً	نادراً	لا يحدث
١	هل تقود سيارتك بسرعة عالية تتجاوز الحد المسموح به					
٢	هل تقوم بالدوران أو الالتفاف بشكل مفاجئ دون استخدام الإشارة					
٣	هل تتجاوز في المناطق الخطرة والمنحنيات والطرق الضيقة.					
٤	هل تقوم بالسير بعكس الطريق اختصاراً للمسافة					

م	العبارة	دائماً	غالباً	أحياناً	نادراً	لا يحدث
-	وربما للوقت.					
٥	هل تترك مسافة كافية بين سيارتك والسيارة التي أمامك					
٦	هل تحترم الإشارة عندما تكون مضاءة باللون الأحمر					
٧	هل تتوقف عند مفترق الطرق وتعطي الأولوية للمركبات القادمة					
٨	هل تسير ببطء على الطريق وتمنع التجاوز					
٩	هل تدخل في سباق مع المركبات الأخرى على الطريق					
١٠	هل تستخدم الأضواء العالية ليلاً بصورة تحجب الرؤية عن السائقين الآخرين					
١١	هل تنتقل بسيارتك من مسار إلى آخر بصورة مفاجئة دون مراقبة حركة السير					
١٢	هل تتوقف في وسط الطريق وتتحدث مع الآخرين					
١٣	هل تقود سيارتك عندما تكون الرؤية غير واضحة بسبب الضباب أو إنعدام الرؤية.					

المحور الرابع: الاتجاهات نحو المرور:  
 فيما يلي مجموعة من العبارات التي يشير مضمونها إلى الأسلوب الذي تشعر به نحو المرور  
 والمطلوب منك إن تحدد مدى موافقتك على كل عبارة بوضع علامة ( √ ) في الخيار المناسب في  
 الجدول:

م	العبارة	موافق تماماً	موافق	موافق إلى حد ما	غير موافق	غير موافق إطلاقاً
١	لا أشعر بأي جدوى من حزام الأمان في السيارة					
٢	لا أشعر بأهمية الفحص الفني للمركبة.					
٣	لا تشكل السرعة أي خطورة لي في القيادة					
٤	رخصة القيادة ليست ضرورية طالما أجد القيادة					
٥	أعتقد أن نظام المرور لا جدوى منه					
٦	نادراً ما أشاهد رجال المرور يقدمون المساعدة للآخرين.					
٧	معاملة رجال المرور مع المخالفين تتسم بالقسوة.					
٨	عندما أرغب في تغيير خط سيرى فأنتني لا أغير اهتماماً لمن خلفي أو في محاذاتي من المركبات.					
٩	لا أتردد في الوقوف في وسط الطريق بهدف التحدث مع الآخرين					
١٠	لا أتردد في خطي المركبات المتوقفة أمام الإشارة الضوئية					

المحور الخامس: الخصائص الشخصية:

فيما يلي مجموعة من العبارات التي تصف بعض الخصائص الشخصية والمطلوب منك أن تحدد مدى انطباقها عليك وذلك وضع علامة ( √ ) في الخيار المناسب في الجدول:

م	العبارة	موافق تماماً	موافق	موافق إلى حد ما	غير موافق	غير موافق إطلاقاً
١	كثيراً ما أتشاجر مع الآخرين أثناء سيطرة السيارة					
عدواني						
٢	يمكن أن أسبب الأشخاص الآخرين دون سبب معقول					
٣	يتملكني الغضب بسرعة حينما يضايقني الآخرون أثناء سيطرة السيارة.					
عدواني						
٤	أجد لدي رغبة قوية لضرب شخص آخر بين الحين والحين.					
عدواني						
٥	عندما يشتد غضبي فإنني أحطم الأشياء الموجودة حولي					
عدواني						
٦	إذا ضربني شخص ما فلا بد أن أضربه					
عدواني						
٧	أخرج أحياناً عن شعوري بدون سبب معقول					
عدواني						
٨	لا أستطيع التحكم في انفعالاتي					
عدواني						
٩	يبدو لي أن معظم الناس أكثر جراً مني					
توكيدي						
١٠	إرجاع سلعة سبق لي شراؤها بسبب لي كثيراً من الارتباك					
توكيدي						
١١	أتجنب توجيه الأسئلة خوفاً من أن أبدو غيباً					
توكيدي						
١٢	أعبر عن مشاعري نحو الآخرين بصراحة					
توكيدي						
١٣	أجد صعوبة في أن أقول لا في معظم الأمور					
توكيدي						
١٤	لا أتقيد كثيراً بإرشادات السلامة على الطرق الطويلة					
مخاطرة						
١٥	ثقتي في مهاراتي في سيطرة السيارة تجعلني لا أخشى من الاقتراب الشديد من المركبة التي أمامي في الطرق السريعة					
مخاطرة						
١٦	أشعر أن تحديد السرعة بـ ( ١٢٠ كم في الساعة ) على الطرق السريعة فيه إجحاف بحق السائقين الآخرين من أمثالي.					
مخاطرة						

م	العبارة	موافق تماماً	موافق	موافق إلى حد ما	غير موافق	غير موافق إطلاقاً
١٧	أشترك كثيراً في سباقات التحدي في الشوارع والطرق السريعة					
١٨	يمكن للسائق المحترف أن يتجاوز غيره من أي جانب شاء دون مشاكل.					
١٩	بعض السائقين يضطرنني لمزاحمته بسيارتي حتى يغير مساره					
٢٠	تضطرنني الظروف وبشكل يومي إلى أن أعكس الطريق حتى لا أتأخر عن مواعيدي					
٢١	أبحث عن الإثارة في معظم الأشياء التي أعملها					
٢٢	الأعمال الروتينية تشعرني بالملل					
٢٣	المغامرة إحدى صفاتي الأساسية					
٢٤	أسعى دائماً إلى المخاطرة في مواجهة المواقف.					