

مجلة جامعة الملك سعود، م ١٩، العمارة و التخطيط (١)، ص ص ١-٢٣٠ بالعربية، الرياض (١٤٢٧ هـ/ ٢٠٠٦ م)

ردمك: ١٠١٨-٣٦٠٤



مجلة جامعة الملك سعود

المجلد التاسع عشر

العمارة و التخطيط (١)

(٢٠٠٦ م)

١٤٢٧ هـ

جامعة الملك سعود

النشر العلمي والمطابع



قواعد النشر مجلة جامعة الملك سعود

مستوى السطر. أما في قائمة المراجع فيبدأ المرجع بذكر رقمه داخل قوسين مربعين فاسم عائلة المؤلف ثم الأسماء الأولى أو اختصاراتها فعنوان البحث (بين علامتي تنصيص) فاسم الدورية (بالبنط المائل) فرقم المجلد، فرقم العدد فسنه النشر (بين قوسين) ثم أرقام الصفحات:

مثال: رزق، إبراهيم أحمد. «مصادر وأنماط الاتصال المعرفي الزراعي لزراع منطقة القصيم بالمملكة العربية السعودية». مجلة كلية الزراعة، جامعة الملك سعود، ٩م، ٢٤ (١٩٨٧م)، ٦٣-٧٧.

ب) يشار إلى الكتب في المتن داخل قوسين مربعين مع ذكر الصفحات، مثال ذلك [٨، ص ١٦].

أما في قائمة المراجع فيكتب رقم المرجع داخل قوسين مربعين متبوعاً باسم عائلة المؤلف ثم الأسماء الأولى أو اختصاراتها فعنوان الكتاب (بالبنط المائل) فمكان النشر ثم الناشر فسنه النشر.

مثال: الخالدي، محمود عبدالحميد. قواعد نظام الحكم في الإسلام. الكويت: دار البحوث العلمية، ١٩٨٠م.

عندما ترد في المتن إشارة إلى مرجع سبق ذكره يستخدم رقم المرجع السابق ذكره (نفسه) مع ذكر أرقام الصفحات المعنية بين قوسين مربعين على مستوى السطر.

يجب مراعاة عدم استخدام الاختصارات مثل: المرجع نفسه، المرجع السابق... إلخ.

٦- الحواشي: تستخدم لتزويد القارئ بمعلومات توضيحية. يشار إلى التعليق في المتن بأرقام مرتفعة عن السطر. ترقم التعليقات متسلسلة داخل المتن ويمكن الإشارة إلى مرجع داخل الحاشية. في حالة الضرورة. عن طريق استخدام رقم المرجع بين قوسين مربعين بنفس طريقة استخدامهما في المتن توضع الحواشي أسفل الصفحات التي ذكرت بها ويفصلها عن المتن خط.

٧- تعبر المواد المقدمة للنشر بالمجلة عن آراء ونتائج مؤلفيها فقط.

٨- المستلات: يمنح المؤلف خمسة وعشرين (٢٥) مستلة مجانية.

٩- المراسلات: توجه جميع المراسلات إلى:

مجلة جامعة الملك سعود (العمارة والتخطيط)

ص. ب. ٥٧٤٤٨ - الرياض ١١٥٧٤

E-mail: ksucapj@ksu.edu.sa

المملكة العربية السعودية

١٠- عدد مرات الصدور: نصف سنوية.

١١- سعر النسخة الواحدة: ١٠ ريات سعودية، ٥ دولارات أمريكية (بما في ذلك البريد).

١٢- الاشتراك والتبادل: عمادة شؤون المكتبات، جامعة الملك سعود، ص. ب. ٢٢٤٨٠ الرياض ١١٤٩٥، المملكة العربية السعودية.

مجلة جامعة الملك سعود دورية تنشرها إدارة النشر العلمي والمطابع بجامعة الملك سعود، وهي تهدف إلى إتاحة الفرصة للباحثين لنشر نتائج أبحاثهم. تنظر هيئة التحرير - من خلال هيئات التحرير الفرعية - في نشر مواد في جميع فروع المعرفة. تقدم البحوث الأصلية - التي لم يسبق نشرها - بالإنجليزية أو بالعربية، وفي حالة القبول يجب ألا تنشر المادة في أي دورية أخرى دون إذن كتابي من رئيس هيئة التحرير. تنقسم المواد التي تقبلها المجلة للنشر إلى الأنواع الآتية:

١- بحث: ويشتمل على عمل المؤلف في مجال تخصصه، ويجب أن يحتوي على إضافة للمعرفة في مجاله.

٢- مقالة استعراضية: وتشتمل على عرض نقدي لبحوث سبق إجراؤها في مجال معين أو أجريت في خلال فترة زمنية محددة.

٣- بحث مختصر.

٤- المنبر (منتدى): خطابات إلى المحرر. ملاحظات وردود. نتائج أولية.

٥- نقد الكتب.

تعليمات عامة

١- تقديم المواد: يقدم أصل البحث مخرجا في صورته النهائية متضمنا وضع الجداول والأشكال في أماكنها داخل المتن ومطبوعاً على هيئة صفحات، مع ضرورة أن يرفق القرص المصغط المطبوع عليه البحث على برنامج Word 6 أو الأحدث منه باستخدام النظام المتوافق مع IBM، وسيعتذر عن قبول أي بحث لا يلتزم مؤلفه بتلك التعليمات، ويجب أن ترقم الصفحات ترقيماً متسلسلاً.

٢- الملخصات: يرفق ملخصان بالعربية والإنجليزية للبحوث والمقالات الاستعراضية والبحوث المختصرة على ألا يزيد عدد كلمات كل منهما على ٢٠٠ كلمة.

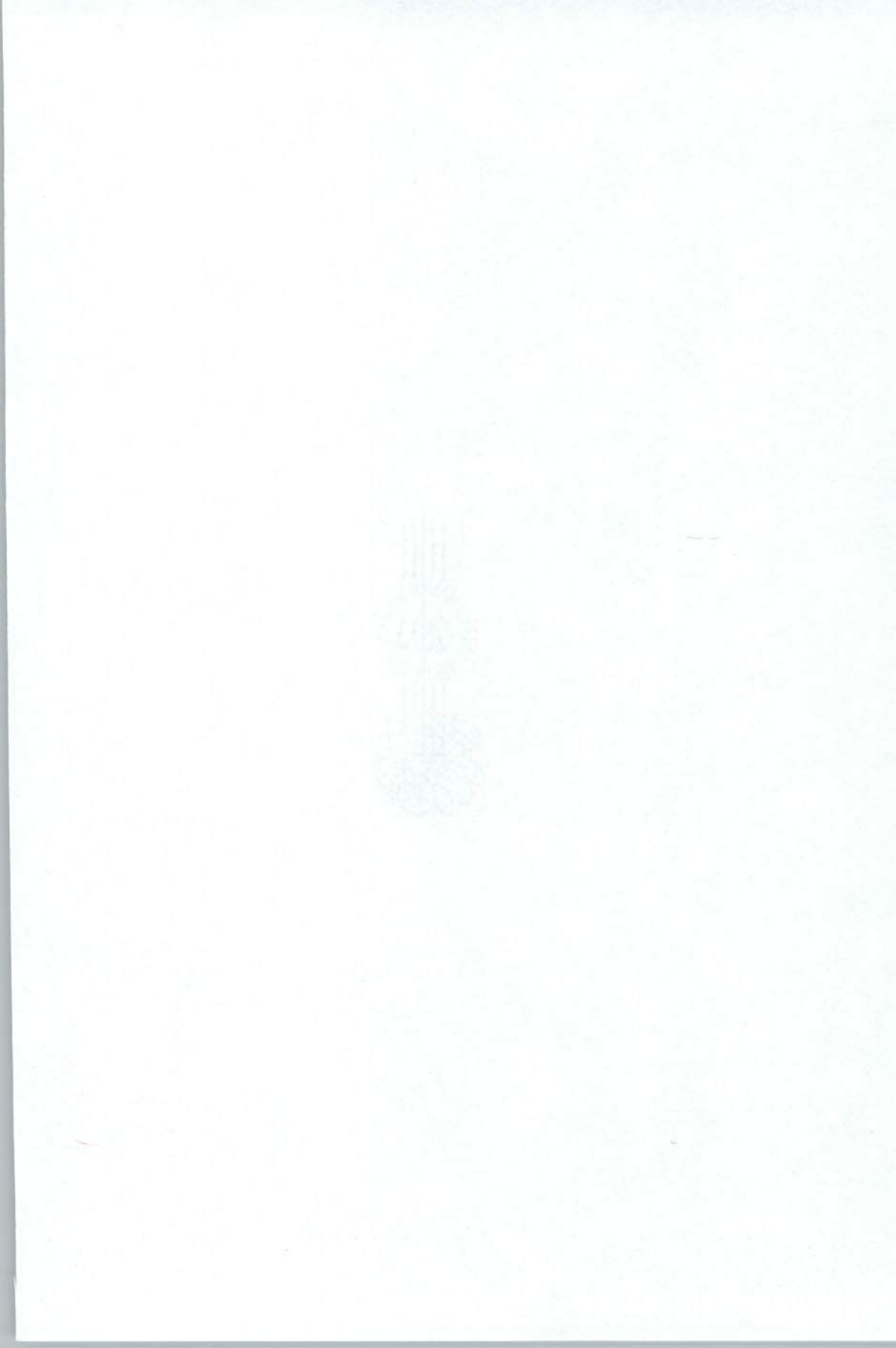
٣- الجداول والمواد التوضيحية: يجب أن تكون الجداول والرسومات واللوحات مناسبة لمساحة الصف في صفحة المجلة (٥، ١٢×١٨ سم)، ويتم إعداد الأشكال بالحبر الصيني الأسود على ورق كلك، ولا تقبل صور الأشكال عوضاً عن الأصول. كما يجب أن تكون الخطوط واضحة ومحددة ومنتظمة في كثافة الحبر ويتناسب سمكها مع حجم الرسم، ويراعى أن تكون الصور الظلية الملونة أو غير الملونة - مطبوعة على ورق لماع.

٤- الاختصارات: يجب استخدام اختصارات عناوين الدوريات العلمية كما هو وارد في The World List of Scientific Periodicals تستخدم الاختصارات المقتنة دولياً بدلاً من كتابة الكلمات كاملة مثل: سم، م، كم، سم^٢، مل، مجم، كجم، ق، %، إلخ.

٥- المراجع: بصفة عامة يشار إلى المراجع بداخل المتن بالأرقام حسب تسلسل ذكرها. توضع المراجع جميعها تحت عنوان المراجع في نهاية المادة بالطريقة المتبعة في النظام التالي:

١) يشار إلى الدوريات في المتن بأرقام داخل أقواس مربعة على





مجلة جامعة الملك سعود ، م ١٩ ، العمارة والتخطيط (١) ، ص ١-٢٣٠ بالعربية ، الرياض (١٤٢٧هـ / ٢٠٠٦م) .

مجلة جامعة الملك سعود

المجلد التاسع عشر

العمارة والتخطيط (١)

١٤٢٧ هـ

(٢٠٠٦م)

النشر العلمي والمطابع - جامعة الملك سعود

ص.ب ٦٨٩٥٣ - الرياض ١١٥٣٧ - المملكة العربية السعودية



هيئة التحرير

- أ. د. عبدالمحسن بن وني الضويان رئيس هيئة التحرير
أ. د. محمد بن فارس الجميل
أ. د. خالد بن عبدالله الرشيد
أ. د. عبدالرزاق بن محمد فلاته
أ. د. عبدالعزيز بن سالم الرويس
أ. د. خالد بن سعد بن سعيد
أ. د. راشد بن حمد الكثيري
أ. د. أحمد بن عبدالرحمن العرجاني
د. سامي بن صالح الوكيل
د. صالح بن ضحوي العنزي
أ. د. علي بن محمد الدربي

المحررون

- أ. د. أحمد حسن العرجاني رئيساً
أ. د. طارق محمد عقيل السليمان عضواً
أ. د. محمود محمد غيث عضواً
أ. د. محمود عبد الهادي الأكياي عضواً

© ١٤٢٧هـ / ٢٠٠٦م جامعة الملك سعود

جميع حقوق الطبع محفوظة. لا يسمح بإعادة طبع أي جزء من المجلة أو نسخه بأي شكل وبأي وسيلة سواء كانت إلكترونية أو آلية بما في ذلك التصوير والتسجيل أو الإدخال في أي نظام حفظ معلومات أو استعادتها بدون الحصول على موافقة كتابية من رئيس تحرير المجلة.

مطابع جامعة الملك سعود



المحتويات

صفحة

أولاً: القسم العربي

	الإلهام في العمارة - رؤية للتبسيط والفهم .
١	نوبي محمد حسن
	تقسيمات الأراضي السكنية - منهجية وتطبيق .
٣٣	أحمد بن عبد الكريم بن سليمان العليط
	القرية المصرية بين الواقع والمستقبل : دراسة حالة قرى محافظة أسيوط .
٩٣	عصام الدين محمد علي
	خصائص المخالفات والحوادث المرورية لقائدي المركبات الشباب : دراسة تطبيقية على طلاب جامعة الملك سعود .
١٣٣	صالح بن عبدالعزيز بن صالح الفوزان
	دراسة البيئة العمرانية التقليدية من خلال الشعر العامي بمنطقة نجد .
١٨١	مسعود بن عبدالله السدحان

Handwritten text on the right side of the page.

Handwritten text in the center of the page.

Handwritten text on the right side of the page.

- Handwritten list item 1
- Handwritten list item 2
- Handwritten list item 3
- Handwritten list item 4
- Handwritten list item 5
- Handwritten list item 6
- Handwritten list item 7
- Handwritten list item 8
- Handwritten list item 9
- Handwritten list item 10
- Handwritten list item 11
- Handwritten list item 12
- Handwritten list item 13
- Handwritten list item 14
- Handwritten list item 15
- Handwritten list item 16
- Handwritten list item 17
- Handwritten list item 18
- Handwritten list item 19
- Handwritten list item 20
- Handwritten list item 21
- Handwritten list item 22
- Handwritten list item 23
- Handwritten list item 24
- Handwritten list item 25
- Handwritten list item 26
- Handwritten list item 27
- Handwritten list item 28
- Handwritten list item 29
- Handwritten list item 30
- Handwritten list item 31
- Handwritten list item 32
- Handwritten list item 33
- Handwritten list item 34
- Handwritten list item 35
- Handwritten list item 36
- Handwritten list item 37
- Handwritten list item 38
- Handwritten list item 39
- Handwritten list item 40
- Handwritten list item 41
- Handwritten list item 42
- Handwritten list item 43
- Handwritten list item 44
- Handwritten list item 45
- Handwritten list item 46
- Handwritten list item 47
- Handwritten list item 48
- Handwritten list item 49
- Handwritten list item 50
- Handwritten list item 51
- Handwritten list item 52
- Handwritten list item 53
- Handwritten list item 54
- Handwritten list item 55
- Handwritten list item 56
- Handwritten list item 57
- Handwritten list item 58
- Handwritten list item 59
- Handwritten list item 60
- Handwritten list item 61
- Handwritten list item 62
- Handwritten list item 63
- Handwritten list item 64
- Handwritten list item 65
- Handwritten list item 66
- Handwritten list item 67
- Handwritten list item 68
- Handwritten list item 69
- Handwritten list item 70
- Handwritten list item 71
- Handwritten list item 72
- Handwritten list item 73
- Handwritten list item 74
- Handwritten list item 75
- Handwritten list item 76
- Handwritten list item 77
- Handwritten list item 78
- Handwritten list item 79
- Handwritten list item 80
- Handwritten list item 81
- Handwritten list item 82
- Handwritten list item 83
- Handwritten list item 84
- Handwritten list item 85
- Handwritten list item 86
- Handwritten list item 87
- Handwritten list item 88
- Handwritten list item 89
- Handwritten list item 90
- Handwritten list item 91
- Handwritten list item 92
- Handwritten list item 93
- Handwritten list item 94
- Handwritten list item 95
- Handwritten list item 96
- Handwritten list item 97
- Handwritten list item 98
- Handwritten list item 99
- Handwritten list item 100

خصائص المخالفات والحوادث المرورية لقائدي المركبات الشباب: دراسة تطبيقية على طلاب جامعة الملك سعود

صالح بن عبدالعزيز بن صالح الفوزان

أستاذ مشارك، وكيل كلية العمارة والتخطيط، للشئون الإدارية، جامعة الملك سعود،

الرياض، المملكة العربية السعودية

(قدم للنشر في ١٨/٤/١٤٢٥هـ، وقبل للنشر في ١٤٢٦/٥/٦هـ)

المصطلحات الأساسية: المخالفات المرورية، الحوادث المرورية، السلامة المرورية، قائدي المركبات الشباب.

ملخص الدراسة. تناولت الدراسة نمط المخالفات والحوادث المرورية لقائدي المركبات الشباب مع محاولة البحث عن الأسباب واقتراح الحلول. طبقت الدراسة على عينة عشوائية بلغت ١٢٠٠ طالباً من طلاب جامعة الملك سعود بالرياض. أستخدم في الدراسة جوانب نظرية وعرض لدراسات سابقة بالإضافة إلى إعداد وتوزيع استبانة بحث اشتملت على مجموعة من الأسئلة تقيس مجموعة من المؤشرات والخصائص. بعد تحليل المعلومات كشفت الدراسة نتائج مهمة منها أن القيادة المبكرة للمركبات قبل السن القانوني لإصدار الرخصة تعتبر سمة عامة لدى معظم عينة الدراسة؛ وأن نسبة عالية جداً من عينة الدراسة قد تعلموا القيادة خارج مدارس تعليم القيادة؛ كما كشفت النتائج أن نسبة عالية من عينة الدراسة قد حصلوا على مخالفة مرورية أو أكثر؛ وتورطوا في حوادث مرورية خلال الفترة السابقة؛ وأوضحت

نتائج الدراسة أن السرعة الزائدة تأتي في الدرجة الأولى بين المخالفات المرورية بنسبة عالية ؛ يليها في الترتيب مخالفة تجاوز الإشارة الضوئية ؛ وأوضحت النتائج أيضاً أن نسبة عالية من الحوادث المرورية والمخالفات المرورية قد أرتكبت في الفترة العمرية من ١٨ سنة إلى ٢١ سنة. واختتمت الورقة بعرض توصيات مُقترحة للحد من الحوادث والمخالفات المرورية، والتقليل من حجم الخسائر المادية والبشرية، وزيادة جرعة السلامة المرورية لدى لشباب.

المقدمة

خلفية عامة

لقد أصبحت ظاهرة الحوادث المرورية قضية مُقلقة في المملكة العربية السعودية، حيث تهدد الحوادث المرورية حياة وصحة المجتمع السعودي وأمنه واقتصاده وإنتاجيته. في الماضي القريب لم تكن الحوادث المرورية ظاهرة في مدن المملكة حيث كانت الحوادث المرورية في حجمها الطبيعي، ولكن اليوم زادت معدلات الوفيات والإصابات والخسائر المادية نتيجة الحوادث المرورية.

إن ظاهرة الحوادث المرورية في المجتمع السعودي وما خلفته من وفيات وإعاقات وإصابات يفوق حجمها حجم ما تخلفه الحروب. ولقد كشفت إحدى الدراسات أن الحوادث المرورية في المملكة تمثل السبب الرئيسي الثاني للوفيات بعد الأمراض المعدية. [١٤، ص ٢٦] بينما تشير دراسة أخرى إلى أن حوادث الطرق هي القاتل الأول بين شباب المملكة العربية السعودية، هذا بالإضافة إلى عشرات الآلاف من الشباب الذين أصيبوا بإعاقات مختلفة تحول بينهم وبين ممارسة حياتهم الطبيعية. [١٤، ص ٣٤] وقد أشارت إحصاءات الإدارة العامة للمرور إلى أن أكثر من ٢٠٠٠٠ سائق اشتركوا في حوادث مرورية خلال العام ١٤١٦ هـ، وكان نسبة من هم دون سن الثامنة عشر من

هؤلاء السائقين تمثل ما يزيد على ١٠٪ [١٢] ، ص ٩] أي أن أكثر من ٢٠٠٠ شاب دون سن الثامنة عشر قد اشتركوا في حوادث مرورية في ذلك العام.

هذه المعاناة ليس للمملكة وحدها وإنما لمعظم دول العالم ، وفي المملكة تأتي خطورتها في زيادة عددها وفي كونها تستهدف حياة الشباب والذين يمثلون الثروة الحقيقية للمجتمع. لذلك لابد من وقفة مراجعة صارمة للبحث عن أهم الأسباب ، واقتراح الحلول للعلاج مع التركيز على فئة الشباب. وفيما يلي سوف يتم عرض لأهداف الدراسة ، وتعريف بحجم المشكلة ، وأهمية الدراسة ، والمنهجية المتبعة.

أهداف الدراسة

تهدف الدراسة إلى ما يلي :

- ١- التعرف على أهم خصائص المخالفات والحوادث المرورية لقائدي المركبات الشباب.
- ٢- المساهمة في الحد من المخالفات والحوادث المرورية والتقليل من الآثار الناتجة عنها.
- ٣- المساهمة في نشر الوعي المروري ، وتحسين مستوى السلامة المرورية.
- ٤- اقتراح توصيات للحد من المخالفات والحوادث المرورية للشباب ، والمساهمة في إكسابهم أصول القيادة الآمنة.

حجم المشكلة

أثرت التنمية الاقتصادية والحضرية في المملكة العربية السعودية تأثيراً كبيراً في حياة الأسرة السعودية ، حيث ارتفع دخل الأسرة ، واتسعت المدن والقرى ، وزاد الاعتماد على السيارة الخاصة كوسيلة نقل في المناطق الحضرية. نتج من ذلك أن أصبحت المملكة

العربية السعودية من أكثر الدول العربية والخليجية استيراداً للسيارات حيث تشير إحصاءات وزارة الداخلية أن عدد السيارات في عام ١٣٩١ هـ (١٩٧١ م) كان فقط ٢٢,٨٠٥ سيارة، بينما ارتفع العدد ليصل إلى ٢,٠٥٢,٩٣٤ في عام ١٤١٦ هـ (١٩٩٦ م). [١٩] ومازالت الأعداد في زيادة.

ويُشير الكتاب الإحصائي السنوي لوزارة الداخلية أن عدد المخالفات المرورية التي تم ضبطها عام ١٤١٩ هـ في المملكة بلغت ٢٧٨٢٥٥٧ مخالفة مرورية. [٢٠، ص ١٨٠] بينما بلغ عدد الحوادث المرورية في نفس العام ٢٦٤٣٢٦ حادثاً مرورياً. [٢٠، ص ١٦١] لقد ساعدت عوامل كثيرة اجتماعية واقتصادية وفنية على جعل الحوادث والمخالفات المرورية تصل إلى أرقام خيالية في السعودية وتزداد من عام إلى آخر. وبالنظر إلى إحصائيات القتلى من الحوادث المرورية خلال عام ١٩٩٩ م نجد أن الوفيات بمنطقة الخليج لكل مائة ألف نسمة قد بلغ ثلاثة أضعاف معدله بالمقارنة مع أوروبا والولايات المتحدة الأمريكية، وفي المملكة العربية السعودية وحدها تبلغ تلك المعدلات ثمانية أضعاف أرقام الولايات المتحدة الأمريكية إذا ما قورنت بأعداد المركبات لكل مائة ألف مركبة، مما يعني فداحة المشكلة على المستوى المحلي. [١١، ص ٧]

يُشير التقرير الإحصائي السنوي لعام ١٤٢٢ هـ، الصادر من الإدارة العامة للمرور، أن عدد الحوادث المرورية في المملكة كان ١٣٥٧٦٣ حادثاً في عام ١٤١٧ هـ وقد ارتفع العدد إلى ٣٠٥٦٤٩ حادثاً في عام ١٤٢٢ هـ. [١٧، ص ٢٣] أي خلال خمس سنوات فقط ارتفعت نسبة الحوادث المرورية في المملكة إلى أكثر من ٢٢٥٪. ويُشير التقرير إلى أن عدد المصابين في الحوادث المرورية في المملكة كان ٢٥٠٧٨ إصابة في عام ١٤١٧ هـ وقد ارتفع العدد إلى ٢٨٣٧٩ إصابة في عام ١٤٢٢ هـ. [١٧، ص ٢٤] أي خلال خمس سنوات فقط ارتفعت نسبة الإصابات في الحوادث المرورية إلى أكثر من ٨٨٪، كما يُشير

نفس التقرير إلى أن عدد الإصابات في الحوادث المرورية لعام ١٤٢٠ هـ كان الأعلى حيث وصل عدد المصابين إلى ٣٢٣٦١ إصابة، بمعدل أكثر من ٨٩ مصاباً في اليوم الواحد. كما يُشير نفس التقرير، أن عدد الوفيات في الحوادث المرورية في المملكة كان ٣١٣١ حالة وفاة في عام ١٤١٧ هـ وقد ارتفع العدد إلى ٣٩١٣ حالة وفاة في عام ١٤٢٢ هـ. [١٧، ص ٢٥] أي خلال خمس سنوات فقط ارتفعت نسبة الوفيات في الحوادث المرورية إلى أكثر من ٨٠٪، كما يُشير التقرير أن عدد الوفيات في الحوادث المرورية لعام ١٤٢٠ هـ كان الأعلى حيث وصل العدد إلى ٤٨٤٨ حالة وفاة، بمعدل أكثر من ١٣ حالة وفاة في اليوم الواحد، مع الملاحظة أن هذه الأرقام لا تشمل حالات الوفيات التي تحدث في المستشفيات بعد الحوادث.

كما تُشير إحدى الدراسات أن مجموع ضحايا الحوادث المرورية على طرق المملكة العربية السعودية من العام ١٩٧١م إلى نهاية عام ١٩٩٤م (خلال ٢٣ عاماً) قد بلغ أكثر من نصف مليون ضحية (٥٠٧,٣١٨ ضحية)، وقد بلغ مجموع المتوفين من هؤلاء الضحايا أكثر من ستين ألف قتيل (٦٠,٦٠٠ قتيل). [١٢، ص ١٠] وتؤكد دراسة أخرى على أن عدد القتلى والجرحى نتيجة الحوادث المرورية في المملكة العربية السعودية حتى نهاية عام ١٤١٧ هـ قد بلغ أكثر من نصف مليون شخص (٥٦٤٧٦٢ شخص)، ويقدر المعدل الحقيقي للوفيات والإصابات المرورية بالمملكة بقتيل واحد وأربع إصابات في كل ساعة. [٥، ص ١٥]

وتُقدر بعض الدراسات أن الخسائر السنوية للحوادث المرورية في المملكة العربية السعودية تصل إلى حوالي ١٨,٦ مليار ريال سعودي، هذه الخسائر المادية والبشرية تؤثر بصورة سلبية على الاقتصاد الوطني، وخصوصاً أن الشريحة العظمى من ضحايا الحوادث المرورية هم من الفئة العمرية المنتجة. [١٢، ص ١٠]

أهمية الدراسة

إن الأرقام والإحصائيات السابقة تدل على ازدياد معدلات الخسائر السنوية للحوادث والمخالفات المرورية في المجتمع السعودي، وتدلل على وجود مشكلة كبيرة تقع على شبكة طرق المملكة تستهدف المجتمع السعودي من خلال الخسائر المادية من جهة، ومن خلال حصد أرواح آلاف الأشخاص وخصوصاً الشباب منهم، بالإضافة إلى إصابة عشرات الآلاف بإصابات خطيرة وعاهات وإعاقات منعت معظمهم من العمل والدراسة والكسب في وقت يحتاج المجتمع إلى إنتاجهم وجهودهم، كذلك ما تُخلفه الحوادث المرورية من آثار اجتماعية بالغة الخطورة.

إن دراسة فئة قائدي المركبات الشباب في المملكة جدير بالاهتمام والتركيز، لذلك تستحق دراسة خصائص الحوادث والمخالفات المرورية للشباب بالاهتمام والبحث وإيجاد الحلول للحد من عدد الحوادث والمخالفات المرورية التي يرتكبونها، والحد من حجم الخسائر المادية والبشرية، وزيادة جرعة السلامة المرورية في الثقافة المرورية التأسيسية للشباب.

منهجية الدراسة

استخدم في هذه الدراسة منهج المسح الميداني التحليلي للظاهرة للتعرف على نمط الحوادث والمخالفات المرورية التي يرتكبها طلاب الجامعة، لقد تم تطبيق الدراسة على عينة عشوائية من طلاب جامعة الملك سعود بالرياض، حيث بلغت عينة الدراسة ١٢٠٠ طالباً. أُستخدم في هذه الدراسة استبانة بحث اشتملت على مجموعة من الأسئلة تقيس مجموعة من المؤشرات والخصائص. بالإضافة إلى ذلك اشتمل منهج الدراسة أيضاً على جوانب نظرية مثل الدراسات السابقة، والأبحاث، والإحصاءات، والكتب العلمية

العربية والأجنبية المتوفرة في هذا المجال. تم استخدام برنامج (SPSS) وبرنامج مايكروسوفت أكسل (Microsoft Excel) لإدخال وتحليل البيانات. استخدام في الدراسة الأسلوب الإحصائي المبني على النسب المئوية للتكرارات لتوضيح التوزيع النسبي وخصائص عينة الدراسة .

مراجعة الدراسات السابقة

المراهقة عند بعض علماء النفس هي المرحلة التي تبدأ من البلوغ إلى اكتمال نمو العظام، حيث تنتهي بانتهاء النمو العضوي للفرد، وغلباً ما تكون المراهقة بين سن ١٢ سنة و ١٩ سنة، مع التفاوت بين الأفراد وبين الجنسين. وهي مرحلة تجمع بين مظاهر البلوغ المتعددة، وبين مظاهر الاضطراب وعدم الاتزان. [٨، ص ٩].

تتسم سلوكيات وانفعالات مرحلة المراهقة للشباب بمظاهر عديدة منها شدة الانفعالات، القلق والتوتر وتقلب المزاج، قصر مدى الانفعال بحيث يظهر الانفعال فجأة ويتلاشى بسرعة، عدم الاكتراث وعدم تقدير العواقب، الشك وعدم الثقة في الآخرين، ... الخ. [٢١، ص ٣٣] هذه المظاهر تختلف تأثيراتها على المراهقين من شاب إلى آخر، ولكن تظهر نتائجها عادةً على شبكة الطرق بتصرفات وسلوكيات خاطئة يمارسها بعض الشباب بوعي أو بدون وعي والتي تتنافى مع قواعد المرور وآداب القيادة السليمة.

والمراهقة المرورية عند أدوين تنقسم إلى عدة مراحل، ففي البداية يرتكب الشاب المخالفة الأولى كبادرة لاختبار ردة الفعل تجاه تصرفه، فإذا كانت ردة الفعل غير رادعة له، فإنه ينتقل إلى ارتكاب مخالفة أو مخالفات أشد من الأولى، وبمرور الوقت تصبح السلوكيات غير السوية عادة تمارس بشكل دائم وطبيعي، وعندما تأتي ردة الفعل المتمثلة في توقيع العقوبة عليه، يرى فيها ظلم له لأنه كان يمارس نفس الفعل سابقاً ولم يعاقب،

لذلك تكون النتيجة أن هذه العقوبة تزيد من انحراف المراهق وتمرده وكراهيته للذين يطبقون العقاب عليه، بدلاً من إصلاحه وتقويم سلوكه. [٢١، ص ٣٤]

لقد حظي موضوع المخالفات والحوادث المرورية لفئة الشباب وما نجم عنها من إصابات ووفيات بدراسات عديدة، حيث تُشير دراسة جيوقان (Geoghegan, 1986) إلى أن حوادث صغار السن (١٦-١٩ سنة) في الولايات المتحدة الأمريكية تعتبر مرتفعة وخطرة، حيث تصل على حوالي ١٢٪ [٢٢، ص ٢٩] أما محلياً، فقد أشار التقرير الإحصائي السنوي لعام ١٤٢١ هـ، الصادر من الإدارة العامة للمرور في المملكة، إلى أن نسبة صغار السن (أقل من ١٨ سنة) المتورطين في حوادث مرورية في المملكة قد بلغت حوالي ١١٪ من إجمالي عدد المشتركين، وقد ارتفعت النسبة في كلاً من منطقة الرياض ومنطقة تبوك ومنطقة الحدود الشمالية لتصل إلى ٢٢٪ من إجمالي عدد المشتركين. [١٦، ص ٢٣].

وللبحث عن الأسباب، فقد وضحت إحدى الدراسات (السيف وآخرون، ١٤١١ هـ) أن الخبرة المرورية لها علاقة بمعدلات الحوادث المرورية من جهة؛ وبالعمر من جهة أخرى، ولكن الخبرة وحدها ليست هي المسؤولة عن كثرة الحوادث التي يتورط فيها الشباب. كما أن الخبرة ليست وحدها المسؤولة عن حوادث كبار السن، لأن كبار السن حسب الدراسة يكونوا أقل حذراً أثناء القيادة بسبب خبرتهم الطويلة واعتيادهم للخطر والألفة عليه، وهناك شباب قليلو الخبرة ومع ذلك فمعدل حوادثهم المرورية منخفض، وتفسير ذلك حسب الدراسة أنهم يدركون ذلك النقص في الخبرة فيكونوا أكثر حذراً من غيرهم. [٤، ص ٢٩] من جانب آخر تؤكد إحدى الدراسات أن هناك علاقة عكسية بين الخبرة المرورية لقائدي المركبات والحوادث المرورية. [٩، ص ٤٥]

وقد تناولت دراسة المطير مشكلة قيادة طلاب المدارس للسيارات والحوادث المرورية التي يرتكبونها، حيث تم إعداد وتوزيع استبيانات على أكثر من ٩٠٠ طالباً من طلاب المرحلتين المتوسطة والثانوية في مدينة الرياض، وقد كشفت نتائج الدراسة أن ٥٤٪ من طلاب المدارس المتوسطة و ٨٧٪ من طلاب المرحلة الثانوية يقودون السيارات، بالإضافة إلى أن المخالفات والحوادث المرورية التي يرتكبونها عالية ومخيفة. [٦]

وتشير البحوث عامة إلى أن عمر قائد المركبة من العوامل التي لها أهمية في وقوع الحوادث المرورية، فصغار وكبار السن يكونوا أكثر استهدافاً للحوادث المرورية. [٢٣، ص ٢٢٠] وتؤكد دراسة محلية على أن عمر قائد المركبة متغير من المتغيرات الهامة التي يجب عدم إغفالها في الكشف عن ارتفاع نسب الإصابات الناتجة عن الحوادث المرورية. [٤، ص ٢٩] وإن كانت بعض الدراسات الأخرى قد أكدت فقط على أن السلوكيات الخاطئة لها نمط مميز لدى صغار السن، فقد كشفت دراسة النافع وآخرون، عام ١٩٨٨م، عن وجود نمط ساذج من أنماط قيادة المركبات في المجتمع السعودي يتمثل في تصرفات صغار السن دون سن الثامنة عشر، حيث يغلب على هذه المرحلة عدم نضج مهارات التحكم بالمركبة، ومواجهة مفاجآت ومخاطر الطريق، كما يغلب على هذه المرحلة أيضاً خصائص التهور والرعونة وعدم تحمل المسؤولية. [٧، ص ١٩٩]

لا شك أن الطريقة والكيفية التي تعلم بها الشاب قيادة المركبة لها أثر كبير على إجادته ومعرفته بالأصول الصحيحة للقيادة، حيث أكدت بعض الدراسات على أهمية هذا المتغير في وقوع قائدي المركبات في سلوكيات خاطئة في القيادة أو الوقوع في الحوادث المرورية. [٣، ص ٧١ - ٧٣] [٢٠، ص ١٤٧] وقد وضحت نتائج دراسة أجريت عام ١٤١٤ هـ لتقويم مدارس قيادة السيارات بالمملكة [٢] على أن منهج مدارس تعليم قيادة السيارات في المملكة لا يحتوي على مقررات تفي بالسلامة المرورية كأنظمة ولوائح

المروور، وتعليمات وآداب السير، والمخالفات الشائعة والعقوبات المتعلقة بها، كذلك جاء في نتائج الدراسة أن المدارس تركز على المهارات الحركية المتعلقة بإتقان القيادة عند إجراء الاختبار العملي ولا يشمل ذلك أي أسلوب لكشف العادات السلوكية الخاطئة المتعلقة بمهارة القيادة.

تتفق معظم البحوث العلمية في مجال السلامة المرورية على أن معدل الحوادث المرورية يرتفع مع زيادة السرعة. وقد وضحت الإحصائيات الرسمية في المملكة أن ٣٥٪ من الحوادث المرورية لعام ١٤٢٢ هـ كانت بسبب السرعة الزائدة. [١٣، ص ١٩] وتُشير دراسة محلية إلى أن ٥٦٪ من الحوادث المرورية تقع بسبب السرعة الزائدة وتجاوز الإشارة الضوئية. [٥، ص ١٥] كما وضحت إحدى الدراسات إلى أن المركبة لا تتوقف إلا بعد أن تفقد كل طاقتها الحركية بشكل طاقة حرارية بسبب استخدام المكابح، وحيث إن الطاقة الحركية تساوي نصف كتلة المركبة مضروب في مربع سرعتها، والكتلة هي ناتج قسمة الوزن على عجلة الجاذبية الأرضية، لذلك فإن الكتلة تزداد بزيادة الوزن ومن ثم تزداد طاقة الحركة بزيادة الكتلة، وعند الحوادث المرورية يتحول الجزء المتبقي من الطاقة الحركية (والذي لم تستطيع مكابح المركبة من السيطرة عليه) إلى قوة مدمرة للمركبة وما فيها وما حولها من أجسام، لذلك فإن للسرعة دور خطير في إصابة المركبة وما داخلها وما حولها. [٤، ص ٣٣] والتفسير العلمي لذلك أن شدة إصابة أعضاء الجسم تتناسب طردياً مع سرعة المركبة عند توقفها فجأة أو عند التصادم. [١١، ص ٢٠٧]

وتناولت دراسة عسيري الجوانب الاجتماعية للمخالفات المرورية التي يرتكبها الطلاب الجامعيون، حيث طبقت الدراسة على ١٢٧ طالباً من طلاب المستويين الأول والنهائي بقسم الاجتماع بجامعة الأمام محمد بن سعود بالرياض، وقد كشفت نتائج الدراسة العديد من الممارسات السلبية التي يرتكبها الطلاب الجامعيون مثل ارتكاب

المخالفات، والتورط في الحوادث، وعدم تسديد المخالفات المرورية، كما كشفت الدراسة أيضاً أن من بين أكثر المخالفات شيوعاً بين الطلاب السرعة الزائدة، ووضحت نتائج الدراسة أن تقريباً ١٨٪ بدؤوا قيادة المركبة في سن أقل من ١٠ سنوات، وأن معظم عينة الدراسة (٦١,٤٪) بدؤوا قيادة المركبة في سن من ١٤ إلى ١٥ سنة. [١٠، ص ٢٧٨] كما وضحت نفس الدراسة أن قيادة صغار السن المبكرة للمركبات، وتعلم القيادة بطريقة المحاولة والخطأ من أهم الأسباب التي تدفع الكثيرين إلى الاستمرار في ممارسة العديد من الأخطاء والمخالفات المرورية فيما بعد، وهذا يفسر بوضوح استمرار السلوكيات الخاطئة بين الشباب الجامعي وغير الجامعي. [١٠، ص ٢٧٠]

بالإضافة إلى العوامل السابقة (الخبرة المرورية، والعمر، والكيفية التي تعلم بها الشاب قيادة المركبة، والسرعة، والعوامل الاجتماعية)، هناك عوامل شخصية مختلفة تكمن وراء الحوادث المرورية، حيث تشير بعض الدراسات أن العنصر الإنساني وظروفه كانت أقوى المتغيرات، وأعلهاها تسبباً في الحوادث المرورية، وكان لخصائص قائد المركبة أثر كبير في ارتكابه للحوادث المرورية مثل عمره، وخبرته، وجنسه، وحالته الصحية، ومستواه التعليمي، ومهنته، ومكان إقامته، وطريقة تعلمه لقيادة المركبات، وحالته المادية والاجتماعية. [٤، ص ٣٢]

لقد كشفت إحدى الدراسات عن وجود نمط من السلوك لدى قائدي المركبات في المملكة العربية السعودية يميل إلى المخاطرة وعدم إتباع قواعد السلامة المرورية والأمان وعدم مراعاة النظم والآداب المرورية، وهذا بدوره يفسر بوضوح سبب ارتفاع نسب الحوادث والمخالفات المرورية في المملكة، والدليل على ذلك كما ورد في الدراسة أن ٤٦٪ من عينة الدراسة قد تعرضوا لحادث أو أكثر خلال فترة قيادتهم السابقة، وأن ٤٣٪ ارتكبوا مخالفات مرورية سابقة. [٧، ص ١٨٧] هذه الظاهرة كما توضحها الدراسة يمكن

تفسيرها بالنظر إلى نمط السلوك العام للفرد سواءً خلال قيادته للمركبة أو خلال حياته العامة وتأثره بالقيم والعادات الاجتماعية والثقافية السائدة في المجتمع والمتغيرات الاجتماعية والاقتصادية. [٧، ص ١٨٨]

كذلك وضحت الدراسة السابقة أن النهضة الاقتصادية السريعة في المملكة العربية السعودية أتاحَت اقتناء المركبة الخاصة بيسر وسهولة، وجعلت من السيارة وسيلة النقل الرئيسية، كما أن تملك المركبة الخاصة أصبح اجتماعياً وسيلة للإشباع النفسي لدى فئة صغار السن دون إتاحة الوقت الكافي لهم لاستيعاب قواعد السلامة المرورية، حيث أن ٨٣٪ من عينة الدراسة تعلموا القيادة خارج مدارس تعليم القيادة، لذلك فإن التصرفات السلوكية لدى قائدي المركبات تم تعلمها واكتسابها بالتقليد وأصبحت عادات راسخة في سلوك القيادة لدى أغلب قائدي المركبات. [٧، ص ١٨٨]

وقد بينت دراسة (تحليل الخصائص النفسية والاجتماعية ...) التصرفات والعادات الأكثر شيوعاً لدى قائدي المركبات في المملكة العربية السعودية، وهي حسب درجة شيوعها كما يلي: السرعة الزائدة، الإسراع المفاجئ بعبور الإشارة الضوئية قبل غلقها، التوقف لمشاهدة حوادث الطرق، قيادة صغار السن للمركبات، إضاءة الأنوار العالية عند مقابلة المركبات، الوقوف في وسط الشارع للشراء من المحلات، الانطلاق بمجرد غلق الإشارة الضوئية المعاكسة، عدم الاحتفاظ بمسافة كافية خلف المركبة الأمامية، التسابق مع مركبة أخرى، الثقة الشديدة في النفس في مهارة القيادة، الاعتماد على المنبه فقط عند عبور التقاطعات، التجاوز في المنحنيات والطرق الضيقة، الخروج المفاجئ من طريق فرعي إلى طريق رئيسي، الوقوف بعد خط الإشارة الضوئية وصعوبة رؤيتها، استعمال المنبه باستمرار. [٧، ص ١٩٣]

كذلك كشفت الدراسة السابقة عن وجود ارتباط بين السمات الشخصية للفرد وأنماط القيادة، فالقيادة الآمنة الملتزمة بأصول القيادة والآداب المرورية ترتبط ارتباطاً إيجابياً بالسمات الفردية الإيجابية كالشعور بالمسؤولية، وترتبط سلباً بسمات الشخصية السلبية كالاندفاعية والقهرية والعصية والقلق، أما القيادة الخطرة غير الآمنة فترتبط سلباً بسمات الشخصية الإيجابية، وإيجاباً بسمات الشخصية السلبية. [٧، ص ٢٠٦]

ومن أهم نتائج الدراسة السابقة، أن الفئة العمرية من ١٨ إلى ٢١ سنة هم أكثر الفئات العمرية التي درسوها ميلاً إلى السرعة الزائدة، وعكس السير، والتجاوز بدون استخدام إشارات، والتجاوز في الطرق الضيقة والمنحنيات، وقيادة المركبة مع وجود خلل في الكابح، والوقوف المزدوج، والانحراف فجأة لتغيير الاتجاه، وعبور التقاطعات دون توقف. هذا بالإضافة إلى ميل الفرد في هذه الفئة إلى ترك سيارته إذا تعطلت دون وضع إشارة تحذيرية، وعدم التوقف جانباً لإفساح المجال لعبور سيارات الإسعاف والنجدة والمطافئ، والانشغال بأمور مختلفة أثناء القيادة، وأحياناً تعاطي بعض العقاقير والمنبهات، والتجاوز الخاطئ من جهة اليمين. [٧، ص ١٢٨]

وقد كشفت دراسة النافع وآخرون، ١٩٨٨ م، أن هناك ارتباط عكسي بين أخطاء هذه الفئة العمرية ومعلوماتهم المرورية، أي أنه كلما زادت المعلومات المرورية لأفراد هذه الفئة كلما زادت أخطائهم، وهذه ظاهرة تدعو للدهشة والاستغراب، وقد حاولت الدراسة السابقة التعرف على أسباب الظاهرة حيث كشفت الدراسة أنه في هذه المرحلة العمرية تكون فيها اليقظة العقلية أو التحفز في أعلى مستوياتها، وتتمتع هذه الفئة العمرية بروح المغامرة والثقة الزائدة بالنفس وعدم تحمل المسؤولية، ويترتب على ذلك خصائص وسمات الاندفاع والقهرية والمخاطرة. [٧، ص ٢٠١]

وأوصت دراسة النافع وآخرون، ١٩٨٨م، على ضرورة توفير برامج تعليمية مناسبة لهذه الفئة العمرية من خلال نظم التعليم الرسمية المختلفة لتعليم هذه الفئة قواعد وأصول السلامة المرورية، وتدريبهم على الانضباط والسيطرة على النزعات وروح المغامرة والمخاطرة في القيادة، كذلك وضع البرامج المناسبة لتغيير صورة المركبة الخاصة من كونها وسيلة للمغامرة والاستعراض لدى هذه الفئة العمرية إلى كونها وسيلة للنفع وتسهيل وتيسير الانتقال. [٧، ص ٢٠١]

كما أوصت نفس الدراسة، بأهمية وضع عقوبات مرتكز على أسس تربوية لمن يقودون المركبات وهم دون الثامنة عشر من العمر من خلال أساليب الردع المناسبة دون اللجوء إلى عقوبة السجن أو الحجز لمخاطر هذه العقوبة الكبيرة على الشاب، من تلك العقوبات حجز المركبة التي تم ضبطها لمدة طويلة دون حجز السائق، وفرض غرامة كبيرة على مالك المركبة الأصلي لتفريطه، كذلك تأخير حق الشاب المخالف في الحصول على رخصة القيادة بعد بلوغه الثامنة عشر. [٧، ص ١٩٩]

لقد أولت الجهات المختصة في المملكة العربية السعودية اهتماماً كبيراً بمشكلة الحوادث والمخالفات المرورية، وكان من ثمار هذا الاهتمام إنشاء اللجنة الوطنية لسلامة المرور عام ١٤٠٤ هـ (١٩٨٤م)، في مدينة الملك عبدالعزيز للعلوم والتقنية، حيث تضم اللجنة مندوبين من الجهات الحكومية التي لها ارتباط بتحقيق أهداف اللجنة، وقد تم في اللجنة إنجاز الكثير من الدراسات والبحوث والمؤتمرات للتعرف على طبيعة المشكلة ومن ثم اقتراح الحلول المناسبة.

ومن ثمار الاهتمام أيضاً تنظيم مدينة الملك عبدالعزيز للعلوم والتقنية للندوة الوطنية لسلامة المرور عام ١٤١٤ هـ (١٩٩٤م)، كذلك تنظيم وزارة الداخلية بالاشتراك مع مدينة الملك عبدالعزيز للعلوم والتقنية للمؤتمر الوطني الأول للسلامة المرورية في

شعبان ١٤١٨ هـ (١٩٩٨م)، في مدينة الرياض، حيث شارك في فعاليات المؤتمر العديد من الجهات المعنية ومختصون في قضايا الحوادث والمخالفات المرورية، للتعرف على أسبابها والآثار الاجتماعية والاقتصادية المترتبة عليها وما يمكن أن يتخذ من إجراءات للحد منها. لقد كان الهدف الرئيسي للمؤتمر هو التركيز على أبعاد المشكلات الناجمة عن الحوادث والمخالفات المرورية بالمملكة واقتراح الحلول العلمية القابلة للتطبيق للحد من الظاهرة. [١٥]

جمع البيانات

يُركز هذا الجزء من الدراسة على الدراسات الميدانية الخاصة بإعداد وتوزيع الاستبيانات والعقبات التي واجهتها. تهدف عملية إعداد وتوزيع الاستبيانات إلى الحصول على المعلومات الضرورية عن قائد المركبات، وخصائص المخالفات والحوادث المرورية التي يرتكبونها، ووسائل الحد منها على شبكة الطرق الحضرية.

في الفصل الثاني من العام الدراسي ١٤٢٠/١٤٢١هـ، تم إعداد وتوزيع ١٢٠٠ استمارة بواسطة ١٢ مساعداً باحثاً. لقد روعي في توزيع الاستبيانات أن تشمل جميع أجزاء المنطقة الأكاديمية حتى يكون التوزيع النسبي لعينة الدراسة حسب العمر، وحسب المستوى الدراسي شامل، ومتوازن، وممثل لطلاب الجامعة.

تشمل بيانات الاستمارة معلومات عن خصائص قائد المركبة مثل العمر حالياً؛ والعمر عند بداية قيادة المركبة فعلياً على الطرقات بدون مرافق؛ وعن وجود رخصة قيادة للمركبات؛ ومتى تم الحصول عليها؛ وكيفية تعلّم قيادة المركبة، ومعلومات عن خصائص المخالفات المرورية التي ارتكبها المبحوث من تاريخ بداية القيادة حتى الآن مثل عددها؛ ونوعها؛ وعلاقة المخالفات المرورية بالعمر، ومعلومات عن خصائص الحوادث المرورية التي تورط فيها المبحوث مثل عددها؛ وأسبابها؛ وتاريخها؛ ونسبة الخطأ فيها؛ ونوع

التلفيات والإصابات؛ وعلاقة الحوادث المرورية بالعمر، بالإضافة إلى السؤال عن وجود التأمين وعن ربط حزام الأمان. تحليل البيانات والنتائج سوف تعرض في الجزء التالي.

تحليل البيانات

في هذا الجزء من الورقة، سوف يتم تحليل البيانات إحصائياً. لقد تم إدخال وتحليل ١٠٨٨ استمارة من المجموع الكلي للاستمارات (١٢٠٠)، نظراً لعدم استلام بعض الاستمارات أو بسبب عدم الجدية في تعبئة بعض الاستمارة أو بسبب كبر عمر الشخص المبحوث. في ما يلي سوف يتم عرض نتائج البيانات، يشمل العرض في البداية عرض لخصائص عينة الدراسة، ثم عرض لخصائص المخالفات المرورية، ثم عرض لخصائص الحوادث المرورية.

أولاً: خصائص عينة الدراسة

١- المستوى الدراسي والعمر

لقد روعي في توزيع الاستبيانات أن تشمل جميع أجزاء المنطقة الأكاديمية، حتى تكون شاملة، ومتوازنة، وممثل لطلاب الجامعة. يوضح الجدول رقم (١) التوزيع النسبي لعينة الدراسة على المستويات الدراسية الجامعية، حيث شملت العينة جميع المستويات الدراسية العشرة بنسب متفاوتة. كذلك يوضح الجدول رقم (٢) التوزيع النسبي لعينة الدراسة حسب العمر، حيث شملت العينة جميع الأعمار من ١٨ سنة إلى ٢٨ سنة. النتائج السابقة تُظهر أن التوزيع النسبي لعينة الدراسة حسب العمر، وحسب المستوى الدراسي شامل، ومتوازن، وممثل لطلاب الجامعة.

الجدول رقم (١). التوزيع النسبي لعينة الدراسة حسب المستوى الدراسي الجامعي

النسبة	عدد الطلاب	المستوى الدراسي
% ٥,٢٤	٥٧	الأول
% ١٢,٠٤	١٣١	الثاني
% ١٢,٣٢	١٣٤	الثالث
% ١٧,٧٤	١٩٣	الرابع
% ١٢,٢٢	١٣٣	الخامس
% ١٦,٤٥	١٧٩	السادس
% ١٠,٦٦	١١٦	السابع
% ٨,٠٠	٨٧	الثامن
% ١,١٠	١٢	التاسع
% ١,٠١	١١	العاشر
% ٣,٢٢	٣٥	أخرى
% ١٠٠	١٠٨٨	المجموع

الجدول رقم (٢). التوزيع النسبي لعينة الدراسة حسب العمر.

النسبة	عدد الطلاب	العمر
% ٠,٩٢	١٠	١٨
% ٨,٥٥	٩٣	١٩
% ١٦,٩١	١٨٤	٢٠
% ٢١,٤٢	٢٣٣	٢١

تابع الجدول رقم (٢).

العمر	عدد الطلاب	النسبة
٢٢	٢٢٩	% ٢١,٠٥
٢٣	١٧٥	% ١٦,٠٩
٢٤	٩٥	% ٨,٧٣
٢٥	٣٩	% ٣,٥٩
٢٦	٢١	% ١,٩٣
٢٧	٦	% ٠,٥٥
٢٨	٣	% ٠,٢٨
المجموع	١٠٨٨	% ١٠٠

٢- رخصة القيادة وتصريح القيادة المؤقت

يمكن الحصول على "رخصة قيادة" المركبة الخصوصي في المملكة العربية السعودية بعد بلوغ سن ١٨ سنة، ويمكن الحصول على "تصريح قيادة مؤقت" لقيادة المركبة الخصوصي بعد بلوغ سن ١٧ سنة. يوضح الجدول رقم (٣) أن تقريباً ٨٧ % من عينة الدراسة يحملون رخصة قيادة، بينما تقريباً ١١ % لم يحصلوا على رخصة قيادة حتى وقت تعبئة الاستبيان، وأن نسبة قليلة جداً (١,٥ %) مازالوا يحملون تصريح ولم يتم إصدار رخصة قيادة لهم بالرغم من بلوغهم السن القانوني لإصدار رخصة قيادة. قد يكون الارتفاع النسبي للحاصلين على رخصة قيادة من عينة الدراسة بسبب أن الاستبيانات وُزعت على طلاب الجامعة (١٨ سنة فما فوق)، بينما لو تم توزيع استبيانات على طلاب التعليم العام (ثانوي، متوسط، ابتدائي) لاختلفت النسبة.

يوضح الجدول رقم (٤) أن أكثر من ١٤ ٪ من عينة الدراسة قد حصلوا على رخصة القيادة قبل السن القانوني الخاص بها (١٨ سنة)، قد تكون نسبة من عينة الدراسة الذين حصلوا على رخصة القيادة قبل السن القانوني قد حصلوا على تصريح قيادة مؤقت (١٧ سنة) واعتبروه رخصة قيادة لذلك ارتفعت النسبة. أظهرت النتائج أيضاً أن نسبة تقريباً ٤ ٪ من عينة الدراسة (٣٦ طالباً) قد حصلوا فعلاً على رخصة القيادة قبل سن ١٧ سنة (١٤ ، ١٥ ، ١٦ سنة). الباحث لا يعلم كيفية حصول هؤلاء على الرخصة قبل السن القانوني، فقد يكونوا حصلوا على رخصة القيادة استثناءً من القاعدة لأسباب معينة يقدرها صاحب الصلاحية، أو بالواسطة، أو بطرق أخرى لا يعلمها الباحث. هذه القضية خطيرة وتُعتبر مخالفة قانونية تحتاج إلى تفسير ومراجعة من إدارات المرور لمعرفة الأسباب الحقيقية.

الجدول رقم (٣). التوزيع النسبي لعينة الدراسة حسب رخصة القيادة وتصريح القيادة

رخصة قيادة	عدد الطلاب	النسبة
نعم	٩٤٨	٪ ٨٧,١٣
لا	١٢٣	٪ ١١,٣١
تصريح	١٧	٪ ١,٥٦
المجموع	١٠٨٨	٪ ١٠٠

جدول رقم (٤). التوزيع النسبي لعينة الدراسة حسب العمر وقت إصدار رخصة القيادة

العمر	عدد الطلاب	النسبة	النسبة التراكمية
١٤	٤	% ٠,٤٢	٠,٤٢
١٥	١٥	% ١,٥٨	٢,٠٠
١٦	١٧	% ١,٧٩	٣,٧٩
١٧	٩٩	% ١٠,٤٤	١٤,٢٣
١٨	٤٨٠	% ٥٠,٦٣	٦٤,٨٦
١٩	١٧٨	% ١٨,٧٨	٨٣,٦٤
٢٠	٩٧	% ١٠,٢٣	٩٣,٨٧
٢١	٣٨	% ٤,٠١	٩٧,٨٨
٢٢	٨	% ٠,٨٤	٩٨,٧٢
٢٣	٥	% ٠,٥٣	٩٩,٢٥
٢٤	٣	% ٠,٣٢	٩٩,٥٧
٢٥	٠	% ٠,٠	٩٩,٥٧
٢٦	١	% ٠,١١	٩٩,٦٨
أخرى	٣	% ٠,٣٢	١٠٠
المجموع	٩٤٨	% ١٠٠	

٣ - العمر عند بداية قيادة المركبة على الطرقات

يوضح الجدول الرقم (٥) التوزيع النسبي لعينة الدراسة حسب العمر عند البداية الفعلية لقيادة المركبة على الطرقات بدون مرافق. لقد كشفت الدراسة نمط خطير من أنماط قيادة المركبات لمن هم دون سن الثامنة عشر حيث تتميز هذه المرحلة العمرية بالتهور

والرعونة وعدم تحمل المسؤولية. يلاحظ من الجدول أن تقريباً (٧٣٪) بدءوا قيادة المركبة على الطرقات بدون مرافق قبل السن القانوني لإصدار الرخصة وهو ١٨ سنة، وأن نسبة كبيرة منهم أكثر من النصف (تقريباً ٥٣٪) بدءوا قيادة المركبة على الطرقات بدون مرافق قبل السن القانوني لإصدار تصريح القيادة المؤقت وهو ١٧ سنة، وأن نسبة كبيرة تقريباً (٣٧٪) بدءوا قيادة المركبة على الطرقات بدون مرافق في سن ١٥ سنة أو أقل. النتائج السابقة تدل على خطورة الوضع، والاستعجال في تسليم المركبة لصغار السن قبل مرحلة الوعي والإدراك لعواقب الأمور.

الجدول رقم (٥). التوزيع النسبي لعينة الدراسة حسب العمر عند البداية الفعلية لقيادة المركبة

العمر	عدد الطلاب	النسبة	النسبة التراكمية
٨	٢	٪ ٠,١٨	٠,١٨
٩	٧	٪ ٠,٦٤	٠,٨٢
١٠	١١	٪ ١,٠١	١,٨٣
١١	٩	٪ ٠,٨٣	٢,٦٦
١٢	٥٥	٪ ٥,٠٦	٧,٧٢
١٣	٥٥	٪ ٥,٠٦	١٢,٧٨
١٤	٩٥	٪ ٨,٧٣	٢١,٥١
١٥	١٦٠	٪ ١٤,٧١	٣٦,٢٢
١٦	١٨٢	٪ ١٦,٧٣	٥٢,٩٥
١٧	٢١٢	٪ ١٩,٤٩	٧٢,٤٤
١٨	١٨٤	٪ ١٦,٩١	٨٩,٣٥
١٩	٦٨	٪ ٦,٢٥	٩٥,٦٠

تابع الجدول رقم (٥).

العمر	عدد الطلاب	النسبة	النسبة التراكمية
٢٠	٣٣	٪ ٣,٠٣	٩٨,٦٣
٢١	٣	٪ ٠,٢٨	٩٨,٩١
٢٢	٤	٪ ٠,٣٦	٩٩,٢٧
أخرى	٨	٪ ٠,٧٣	١٠٠
المجموع	١٠٨٨	٪ ١٠٠	

٤ - طريقة تعلّم قيادة المركبة

لا شك أن مدارس تعليم القيادة في العالم عادةً تهتم بتعليم قيادة المركبة على أصولها الصحيحة بواسطة مختصين في هذا المجال. الغريب في الأمر أن نسبة قليلة جداً من عينة الدراسة تقريباً ٥٪ فقط قد تعلموا القيادة في مدارس تعليم القيادة كما هو واضح في الجدول رقم (٦)، بينما ٩٥٪ تقريباً تعلموا القيادة بطرق مختلفة مثل تعلم القيادة بواسطة الوالد بنسبة عالية (٣١,٨٪)، أو تعلم القيادة بواسطة الأخ الأكبر (٢٣,٥٪)، أو تعلم القيادة بواسطة أحد الأقارب (١٢,٠٪)، أو تعلم القيادة بواسطة أحد الأصدقاء (١٠,٨٪)، أو تعلم القيادة بطرق أخرى (١٦,٥٪) مثل التعلم الذاتي بدون مساعدة أحد (حيث أظهرت النتائج أن نسبة عالية نسبياً من عينة الدراسة قد تعلموا بهذه الطريقة)، أو التعلم بواسطة سائق العائلة، أو التعلم بواسطة سرقة سيارة الوالد. المشكلة هنا أن سلوكيات القيادة السيئة والتي يعاني منها الشارع السعودي تنتقل من جيل إلى آخر بهذه الطرق الغير متخصصة في التعليم.

الجدول رقم (٦). التوزيع النسبي لعينة الدراسة حسب طريقة تعلّم قيادة المركبة.

المعلم	عدد الطلاب	النسبة
مدرسة تعليم القيادة	٥٩	% ٥,٤
الوالد	٣٤٦	% ٣١,٨
الأخ الأكبر	٢٥٦	% ٢٣,٥
أحد الأقارب	١٣٠	% ١٢,٠
أحد الأصدقاء	١١٧	% ١٠,٨
أخرى	١٨٠	% ١٦,٥
المجموع	١٠٨٨	% ١٠٠

ثانياً: خصائص المخالفات المرورية لعينة الدراسة:

١- عدد المخالفات المرورية

يوضح الجدول رقم (٧) أن نسبة عالية من عينة الدراسة تقريباً ٧٢٪ قد حصلوا على مخالفة مرورية أو أكثر خلال الفترة السابقة لعدم تقيدهم بالأنظمة المرورية. هذه النسبة العالية تؤكد ما ذكر سابقاً أن سلوكيات القيادة السيئة وارتكاب المخالفات المرورية تنتقل من جيل إلى آخر بأسباب كثيرة منها أن نسبة قليلة جداً من عينة الدراسة قد تعلموا أصول القيادة في مدارس تعليم القيادة.

يوضح الجدول رقم (٨) التوزيع النسبي لعينة الدراسة حسب عدد المخالفات المرورية حيث بلغت ٣١٦٦ مخالفة مرورية خلال الفترة السابقة. تمثل مخالفة مرورية واحدة لعينة الدراسة النسبة العالية (تقريباً ٢٤٪)، يليها مخالفتان مرورتان (تقريباً ٢٠٪)، ومن ثم ثلاث مخالفات مرورية (تقريباً ١٧٪). يلاحظ من الجدول ارتكاب بعض الطلاب

مخالفات مرورية كثيرة (تقريباً ٣٩٪ حصلوا على أكثر من ٣ مخالفات)، حيث وصلت في إحدى حالات عينة الدراسة إلى ٣٥ مخالفة مرورية.

يُشير عدد المخالفات المرورية والبالغ ٣١٦٦ مخالفة أن هناك مشكلة في سلوكيات وآداب القيادة لدى الشباب، حيث أن المعدل تقريباً ٣ مخالفات مرورية لكامل عينة الدراسة خلال الفترة السابقة، ويرتفع المعدل إلى تقريباً ٤ مخالفات بين الحاصلين على مخالفات مرورية من عينة الدراسة. هذا مع ملاحظة أن هذا العدد من المخالفات المرورية لا يشمل جميع المخالفات المرورية التي ارتكبها الطلاب وإنما يمثل فقط المخالفات التي ضببطت بواسطة رجال المرور.

الجدول رقم (٧). التوزيع النسبي لعينة الدراسة حسب المخالفات المرورية

مخالفة مرورية	عدد الطلاب	النسبة
نعم	٧٨٥	٪ ٧٢,١٥
لا	٣٠٣	٪ ٢٧,٨٥
المجموع	١٠٨٨	٪ ١٠٠

الجدول رقم (٨). التوزيع النسبي لعينة الدراسة حسب عدد المخالفات المرورية

عدد المخالفات لكل طالب	عدد الطلاب المخالفين	النسبة	عدد المخالفات
١	١٨٥	٪ ٢٣,٥٧	١٨٥
٢	١٦٠	٪ ٢٠,٣٨	٣٢٠
٣	١٣٤	٪ ١٧,٠٧	٤٠٢
٤	٨٥	٪ ١٠,٨٣	٣٤٠
٥	٥٥	٪ ٧,٠١	٢٧٥
٦	٤٥	٪ ٥,٧٣	٢٧٠

تابع الجدول رقم (٨).

عدد المخالفات لكل طالب	عدد الطلاب المخالفين	النسبة	عدد المخالفات
٧	٢٢	% ٢,٨٠	١٥٤
٨	١٩	% ٢,٤٢	١٥٢
٩	١٣	% ١,٦٦	١١٧
١٠	٢٢	% ٢,٨٠	٢٢٠
١١	٧	% ٠,٨٩	٧٧
١٢	٦	% ٠,٧٦	٧٢
١٣	٤	% ٠,٥١	٥٢
١٤	٦	% ٠,٧٦	٨٤
١٥	٥	% ٠,٦٤	٧٥
١٦	٣	% ٠,٣٨	٤٨
١٧	٠	% ٠,٠٠	٠٠
١٨	١	% ٠,١٣	١٨
١٩	٣	% ٠,٣٨	٥٧
٢٠	٤	% ٠,٥١	٨٠
أكثر من ٢٠	٦	% ٠,٧٦	١٦٨
المجموع	٧٨٥	% ١٠٠	٣١٦٦

٢- علاقة المخالفات المرورية بالعمر

يوضح الجدول رقم (٩) التوزيع النسبي لعينة الدراسة حسب علاقة المخالفات المرورية بالعمر وقت ارتكاب المخالفة، حيث تشير النتائج إلى الزيادة النسبية للمخالفات المرورية للأعمار ١٩ و ٢٠ سنة (تقريباً ١٨٪، و ١٧٪ على التوالي)، ويليهما في النسبة الأعمار

١٨ و ٢١ سنة (تقريباً ١٣٪، و ١٤٪ على التوالي). من النتائج السابقة، يتضح أن تقريباً ٦٢٪ من المخالفات المرورية ارتكبت في الفترة العمرية لعينة الدراسة من ١٨ سنة إلى ٢١ سنة. هذه الفترة العمرية تمثل أواخر مرحلة المراهقة للشباب، بالإضافة إلى أنها تمثل بداية مرحلة الحصول على رخصة القيادة القانونية مما تسبب أحياناً لبعض الشباب ثقة بالنفس زائدة عن اللزوم، يصاحب ذلك قلت الوعي والخبرة والتصرف السليم في هذه المرحلة.

يُلاحظ أيضاً من النتائج انخفاض نسبة ارتكاب المخالفات المرورية لعينة الدراسة في الفترة العمرية قبل ١٧ سنة، قد يكون السبب في ذلك الخوف والحذر الشديد والتقييد بالأنظمة لهذه الفئة من الشباب لعدم حصولهم على رخص قيادة أو تصريح مؤقت. يُلاحظ أيضاً من النتائج انخفاض نسبة ارتكاب المخالفات المرورية لعينة الدراسة في الفترة العمرية بعد ٢٢ سنة، قد يكون السبب في ذلك انتهاء مرحلة المراهقة وبداية مرحلة النضج، مع زيادة مستوى الخبرة والوعي المروري لدى هذه الفئة.

الجدول رقم (٩). التوزيع النسبي لعينة الدراسة حسب علاقة المخالفات المرورية بالعمر.

العمر	عدد المخالفات	النسبة
١٣	٣	٠,١٠٪
١٤	٥	٠,١٦٪
١٥	٧٥	٢,٣٧٪
١٦	١٣١	٤,١٤٪
١٧	٢٦٢	٨,٢٨٪
١٨	٤١٤	١٣,٠٨٪
١٩	٥٦٥	١٧,٨٥٪
٢٠	٥٤٠	١٧,٠٦٪
٢١	٤٤١	١٣,٩٣٪

الجدول رقم (٩).

العمر	عدد المخالفات	النسبة
	٢٧١	% ٨,٥٦
٢٣	١٣٦	% ٤,٣٠
٢٤	٧٧	% ٢,٤٣
٢٥	١٨	% ٠,٥٧
أخرى	٢٢٨	% ٧,٢٠
المجموع	٣١٦٦	% ١٠٠

٣- نوع المخالفات المرورية

يوضح الجدول رقم (١٠) التوزيع النسبي لعينة الدراسة حسب نوع المخالفات المرورية، يُلاحظ على النتائج سيطرة مخالفة السرعة على جميع المخالفات حيث تشكل تقريباً ربع نسبة المخالفات. يلي ذلك مخالفة تجاوز الإشارة الضوئية بنسبة تقريباً ٢٢٪. لا شك أن مخالفة السرعة ومخالفة تجاوز الإشارة الضوئية تعتبران من بين التصرفات الأكثر شيوعاً والأكثر تسبباً في وقوع الحوادث المرورية حيث يشكلان تقريباً ٤٦٪ من المخالفات المرورية.

يلي مخالفة تجاوز الإشارة الضوئية مخالفة عدم حمل رخصة قيادة بنسبة تقريباً ١٦٪. هذه الإحصائية تؤكد ما تم عرضه سابقاً من قيادة صغار السن للمركبات قبل السن القانونية للحصول على رخصة قيادة أو تصريح. وتأتي مخالفة الوقوف الخاطئ في المرتبة الرابعة بنسبة تقريباً ١٢٪، أما المخالفات الأخرى مثل عدم حمل استمارة المركبة، والتجاوز الغير نظامي، وعدم التقيد بالأنظمة، وغيره فتشكل تقريباً ٢٥٪.

الجدول رقم (١٠). التوزيع النسبي لعينة الدراسة حسب نوع المخالفات المرورية

نوع المخالفة	عدد المخالفات	النسبة
١ سرعة زائدة	٤٩١	% ٢٤,٣٩
٢ تجاوز الإشارة	٤٤٢	% ٢١,٩٦
٣ عدم حمل رخصة قيادة	٣٢٤	% ١٦,١٠
٤ وقوف خاطئ	٢٤٧	% ١٢,٢٧
٥ عكس لاتجاه الحركة	١٣٥	% ٦,٧١
٦ عدم حمل استمارة	١٣٣	% ٦,٦١
٧ تجاوز غير نظامي	٨٣	% ٤,١٢
٨ عدم تقيد بالأنظمة	٥٧	% ٢,٨٣
٩ مخالفات أخرى	١٠١	% ٥,٠٢
المجموع	٢٠١٣	% ١٠٠

ثالثاً: خصائص الحوادث المرورية لعينة الدراسة

١- عدد الحوادث المرورية

يوضح الجدول رقم (١١) التوزيع النسبي لعينة الدراسة حسب التورط في الحوادث المرورية خلال الفترة السابقة. تُشير النتائج في الجدول أن نسبة عالية من عينة الدراسة قد تورطوا في حوادث مرورية حيث تصل النسبة إلى تقريباً ٦٥٪. هذه النتيجة غير مُستغربة مع المشاهدات اليومية من السرعة والتهور في القيادة وكثرة ارتكاب المخالفات المرورية كما عُرض سابقاً.

كما يوضح الجدول رقم (١٢) التوزيع النسبي لعينة الدراسة حسب عدد الحوادث المرورية، حيث يتضح من الجدول أن تقريباً ٤٥٪ من عينة الدراسة تورطوا في حادث

واحد، وأن ٢٧٪ من عينة الدراسة تورطوا في حادثين، وأن تقريباً ١٤٪ من عينة الدراسة تورطوا في ثلاثة حوادث. أما الذين تورطوا في أربع حوادث أو أكثر فقد بلغوا أكثر من ١٣٪ من عينة الدراسة.

الجدول رقم (١١). التوزيع النسبي لعينة الدراسة حسب التورط في الحوادث المرورية

حوادث مرورية	عدد الطلاب	النسبة
نعم	٧٠٦	٪ ٦٤,٨٩
لا	٣٨٢	٪ ٣٥,١١
المجموع	١٠٨٨	٪ ١٠٠

الجدول رقم (١٢). التوزيع النسبي لعينة الدراسة حسب عدد الحوادث المرورية

عدد الحوادث	عدد الطلاب المتورطين	النسبة	العدد الكلي للحوادث
١	٣٢٠	٪ ٤٥,٣٣	٣٢٠
٢	١٩٣	٪ ٢٧,٣٤	٣٨٦
٣	٩٩	٪ ١٤,٠٢	٢٩٧
٤	٤٨	٪ ٦,٨٠	١٩٢
٥	٢٠	٪ ٢,٨٣	١٠٠
٦	١٠	٪ ١,٤٢	٦٠
٧	٨	٪ ١,١٣	٥٦
٨	٣	٪ ٠,٤٢	٢٤
٩	٢	٪ ٠,٢٨	١٨
أكثر من ٩	٣	٪ ٠,٤٢	٣٣
المجموع	٧٠٦	٪ ١٠٠	١٤٨٦

كما يوضح الجدول أن المجموع الكلي للحوادث بلغ ١٤٨٦ حادثاً، أي بمعدل ١,٧ حادث لكل فرد من أفراد عينة الدراسة خلال الفترة السابقة. هذه النسبة تعتبر مقلقة وهي مؤشر خطير على نمط القيادة بين شباب الجامعة.

٢- أسباب الحوادث المرورية

يوضح الجدول رقم (١٣) التوزيع النسبي لعينة الدراسة حسب سبب الحادث، حيث يُلاحظ على النتائج سيطرة السرعة الزائدة على جميع الأسباب حيث تشكل تقريباً ٤٣٪. يلي ذلك عدم التقيد بإشارات المرور بنسبة تقريباً ١٤٪. لا شك أن السرعة الزائدة وعدم التقيد بإشارات المرور تعتبران من بين التصرفات الأكثر تسبباً في وقوع الحوادث المرورية حيث تشكلان تقريباً ٥٧٪ من أسباب الحوادث المرورية، وهذا يتفق مع ما ذكر سابقاً بخصوص أنواع المخالفات المرورية.

يلي عدم التقيد بإشارات المرور في أسباب الحوادث، التجاوز الغير نظامي بنسبة تقريباً ٩٪، ويأتي الدوران الغير نظامي في المرتبة الرابعة بنسبة تقريباً ٩٪، يلي ذلك في المرتبة الخامسة التوقف الغير نظامي بنسبة تقريباً ٧٪، أما الأسباب الأخرى للحوادث فتشكل تقريباً ١٢٪، مثل تأثير المسكر أو المخدرات أو الأدوية الطبية على السائق، أو التعب والإرهاق، أو استعمال الجوال، ... الخ. وأخيراً تقريباً ٦٪ من الحوادث لم يذكر لها سبب في الاستبيانات.

الجدول رقم (١٣). التوزيع النسبي لعينة الدراسة حسب سبب الحادث

سبب الحادث	عدد الحوادث	النسبة
١ السرعة الزائدة	٦٣١	% ٤٢,٤٦
٢ عدم التقيد بإشارات المرور	٢١٣	% ١٤,٣٣
٣ تجاوز غير نظامي	١٣٦	% ٩,١٥
٤ دوران غير نظامي	١٢٩	% ٨,٦٨
٥ توقف غير نظامي	١٠٧	% ٧,٢٠
٦ أسباب أخرى للحادث	١٨٣	% ١٢,٣٢
٧ أخرى (لم تُذكر)	٨٧	% ٥,٨٦
المجموع	١٤٨٦	% ١٠٠

٣- علاقة الحوادث المرورية بالعمر

يوضح الجدول رقم (١٤) التوزيع النسبي لعينة الدراسة حسب علاقة الحوادث المرورية بالعمر وقت التورط في الحادث، حيث تشير النتائج إلى الزيادة النسبية للحوادث المرورية للأعمار ١٩ و ٢٠ سنة (تقريباً ١٩٪، و ١٧٪ على التوالي)، ويليها في النسبة الأعمار ١٨ و ٢١ سنة (تقريباً ١٦٪، و ١٠٪ على التوالي). من النتائج السابقة، يتضح أن تقريباً ٦٢٪ من الحوادث المرورية أرتكبت في الفترة العمرية لعينة الدراسة من ١٨ سنة إلى ٢١ سنة. يُلاحظ أن النسبة العالية للحوادث المرورية في هذه الفترة العمرية تتفق تماماً مع النسبة العالية لارتكاب المخالفات المرورية في نفس الفترة.

يُلاحظ أيضاً من النتائج انخفاض نسبة ارتكاب الحوادث المرورية لعينة الدراسة في الفترة العمرية قبل ١٧ سنة. يُلاحظ أيضاً من النتائج انخفاض نسبة ارتكاب الحوادث المرورية لعينة الدراسة في الفترة العمرية بعد ٢٢ سنة. الملاحظة الرئيسة في هذا الجانب أن

نتائج علاقة الحوادث المرورية بالعمر تتفق تماماً مع نتائج علاقة المخالفات المرورية بالعمر والتي عُرِضت سابقاً.

الجدول رقم (١٤). التوزيع النسبي لعينة الدراسة حسب علاقة الحوادث المرورية بالعمر.

العمر	عدد الحوادث	النسبة
١٠	٣	% ٠,٢٠
١١	١	% ٠,٠٧
١٢	٣	% ٠,٢٠
١٣	١٣	% ٠,٨٧
١٤	٢٤	% ١,٦٢
١٥	٦٥	% ٤,٣٧
١٦	٨٤	% ٥,٦٥
١٧	١٥٨	% ١٠,٦٣
١٨	٢٣٠	% ١٥,٤٨
١٩	٢٨٦	% ١٩,٢٥
٢٠	٢٥٧	% ١٧,٢٩
٢١	١٥٤	% ١٠,٣٦
٢٢	٩١	% ٦,١٢
٢٣	٤٧	% ٣,١٦
٢٤	٢٠	% ١,٣٥
٢٥	١٢	% ٠,٨١
٢٧	٣	% ٠,٢٠
أخرى	٣٥	% ٢,٣٦
المجموع	١٤٨٦	% ١٠٠

٤- علاقة الحوادث المرورية بالموقع

يوضح الجدول رقم (١٥) التوزيع النسبي لعينة الدراسة حسب علاقة الحوادث المرورية بالموقع، حيث يتضح أن عينة الدراسة ارتكبوا ١٢٨٥ حادثاً داخل المدن بنسبة تقريباً ٨٥٪، و ١٦٧ حادثاً خارج المدن بنسبة تقريباً ١١٪. قد يكون السبب في ارتفاع نسبة الحوادث المرورية لعينة الدراسة داخل المدن أن الطلاب يعيشون معظم أيام السنة في المدينة ويقطعون مسافات كيلومترية أكبر بكثير مما يقطعونه خارج المدينة، مما يعني إمكانية تعرضهم للحوادث والمخالفات المرورية داخل المدينة أكثر من خارجها، ومع ذلك ولخطورة الوضع على شبكة الطرق والشوارع الحضرية، ينبغي زيادة تركيز برامج التوعية والسلامة المرورية للجهات المختصة في المناطق الحضرية.

الجدول رقم (١٥). التوزيع النسبي لعينة الدراسة حسب علاقة الحوادث المرورية بالموقع		
موقع الحوادث	عدد الحوادث	النسبة
١ داخل المدينة	١٢٨٥	٪ ٨٦,٤٧
٢ خارج المدينة	١٦٧	٪ ١١,٢٤
٣ أخرى	٣٤	٪ ٢,٢٩
المجموع	١٤٨٦	٪ ١٠٠

٥- علاقة الحوادث المرورية برخصة القيادة

يوضح الجدول رقم (١٦) التوزيع النسبي لعينة الدراسة حسب علاقة الحوادث المرورية برخصة القيادة، حيث يوضح الجدول أن تقريباً ٦٤٪ من عينة الدراسة يحملون رخصة قيادة عند تورطهم في الحوادث المرورية في الفترة السابقة، بينما أظهرت النتائج أن تقريباً ٣٤٪ لا يحملون رخصة قيادة عند تورطهم في الحوادث المرورية، أي أن أكثر من

ثلث عينة الدراسة لا يحملون رخصة قيادة عند تورطهم في الحوادث المرورية السابقة، وهذا لا شك مؤشر خطير ودليل على قيادة صغار السن قبل السن القانوني لإصدار الرخصة.

الجدول رقم (١٦). التوزيع النسبي لعينة الدراسة حسب علاقة الحوادث المرورية بالرخصة

هل تحمل رخصة قيادة ؟	عدد الحوادث	النسبة
١ نعم	٩٥٧	% ٦٤,٤٠
٢ لا	٤٩٧	% ٣٣,٤٥
٣ أخرى	٣٢	% ٢,١٥
المجموع	١٤٨٦	% ١٠٠

٦- علاقة الحوادث المرورية بمصدر الخطأ

يوضح الجدول رقم (١٧) التوزيع النسبي لعينة الدراسة حسب مصدر الخطأ في الحوادث المرورية، حيث يوضح الجدول أن تقريباً ٤٥% من عينة الدراسة يُشيرون بأنهم كانوا السبب في الحوادث المرورية التي تورطوا فيها، بينما أظهرت النتائج أن تقريباً ٥٢% يُشيرون بأنهم لم يكونوا السبب في الحوادث المرورية التي ذكروها.

الجدول رقم (١٧). التوزيع النسبي لعينة الدراسة حسب مصدر الخطأ في الحوادث المرورية

هل كنت أنت المخطئ ؟	عدد الحوادث	النسبة
١ نعم	٦٧٣	% ٤٥,٢٩
٢ لا	٧٧٩	% ٥٢,٤٢
٣ أخرى	٣٤	% ٢,٢٩
المجموع	١٤٨٦	% ١٠٠

٧- علاقة الحوادث المرورية بالإصابات الجسدية والوفيات

يوضح الجدول رقم (١٨)، التوزيع النسبي لعينة الدراسة حسب نسبة الإعاقة الجسدية والوفيات في الحوادث المرورية. تُشير النتائج في الجدول أن تقريباً ٥٪ من حوادث عينة الدراسة قد أدت إلى إعاقة جسدية، وأن تقريباً ٣٪ من الحوادث قد أدت إلى وفيات. لاشك أن نسبة الإعاقة الجسدية والوفيات في الحوادث المرورية التي تورط فيها الشباب والبالغة تقريباً ٧٪ تعتبر نسبة مُقلقة وخسارة للمجتمع، يضاف إلى ذلك الخسائر المادية الكبيرة الناتجة عن هذه الحوادث.

الجدول رقم (١٨). التوزيع النسبي لعينة الدراسة حسب نسبة الإعاقة الجسدية والوفيات

النسبة	عدد الحوادث	
٤,٦٤ ٪	٦٩	١ إعاقة جسدية
٢,٧٦ ٪	٤١	٢ وفيات
٨٨,٢٩ ٪	١٣١٢	٣ لا
٤,٣١ ٪	٦٤	٤ أخرى
١٠٠ ٪	١٤٨٦	المجموع

٨- علاقة الحوادث المرورية بالتأمين

يوضح الجدول رقم (١٩) التوزيع النسبي لعينة الدراسة حسب علاقة الحوادث المرورية بالتأمين، حيث تشير النتائج أن تقريباً ٩٪ فقط يحملون وثيقة تأمين، بينما حوالي ٨٨٪ لا يحملون وثيقة تأمين أثناء الحوادث المرورية التي تورط فيها. هذه النتائج تغيرت في الوقت الراهن لصالح زيادة نسبة التأمين بسبب تطبيق التأمين الإجباري على رخصة القيادة مُنذ عامين تقريباً.

الجدول رقم (١٩). التوزيع النسبي لعينة الدراسة حسب علاقة الحوادث المرورية بالتأمين

هل تحمل تأمين؟	عدد الحوادث	النسبة
١ نعم	١٤٠	% ٩,٤٢
٢ لا	١٣١٤	% ٨٨,٤٣
٣ أخرى	٣٢	% ٢,١٥
المجموع	١٤٨٦	% ١٠٠

٩- علاقة الحوادث المرورية بحزام الأمان

بالنسبة لربط حزام الأمان فإنه من أصول القيادة الآمنة، وقد أُعتبر عدم ربط الحزام مخالفة مرورية في المملكة العربية السعودية عند إعداد هذا البحث. يوضح الجدول رقم (٢٠) أن تقريباً ٤٣٪ من عينة الدراسة لا يربطون حزام الأمان أثناء القيادة، وأن تقريباً ٤٤٪ يربطونه أحياناً، بينما ١٣,٧ فقط يربطون حزام الأمان أثناء القيادة. يتضح من الجدول أن تقريباً ٨٧٪ من عينة الدراسة لا يربطون حزام الأمان أثناء القيادة أو يربطونه أحياناً، هذه النسبة العالية ممكن أن تكون دليل آخر على انتقال عادات القيادة السيئة من جيل إلى آخر بسبب الطرق الغير متخصصة في تعليم قيادة المركبات الآمنة كما ذكر سابقاً، مع الأخذ في الاعتبار أن التوعية المرورية والرقابة والمتابعة من رجال المرور لها تأثير على نسبة ربط حزام الأمان أثناء القيادة.

الجدول رقم (٢٠). التوزيع النسبي لعينة الدراسة حسب مدى التقيد بربط حزام الأمان

التقيد بربط حزام الأمان	عدد الطلاب	النسبة
نعم	١٥٠	% ١٣,٧٩
لا	٤٦٢	% ٤٢,٤٦
أحياناً	٤٧٦	% ٤٣,٧٥
المجموع	١٠٨٨	% ١٠٠

أهم نتائج الدراسة

في الجزء السابق من الدراسة، تم عرض تحليل البيانات إحصائياً والذي شمل خصائص عينة الدراسة ونمط المخالفات والحوادث المرورية التي ارتكبوها. وفي هذا الجزء سوف يتم عرض لأهم نتائج الدراسة. لاشك أن النتائج المعروضة تمثل الخصائص والسلوكيات المرورية السائدة بين طلاب الجامعة وقت إجراء الدراسة، وأي تغيير يطرأ مستقبلاً في عملية التوعية المرورية أو الحزم في تطبيق الأنظمة يتطلب إعادة تقييم وتعديل نتائج البحث.

أولاً: قيادة صغار السن للمركبات

أوضحت نتائج الدراسة أن القيادة المبكرة للمركبات قبل السن القانوني لإصدار الرخصة (دون سن الثامنة عشر) تعتبر سمة عامة لدى معظم عينة الدراسة حيث وصلت النسبة إلى تقريباً ٧٣٪، وأن نسبة كبيرة منهم أكثر من النصف بدؤوا قيادة المركبة على الطرقات بدون مرافق قبل السن القانوني لإصدار تصريح القيادة المؤقت وهو ١٧ سنة، وأن نسبة كبيرة تقريباً (٣٧٪) بدؤوا قيادة المركبة على الطرقات بدون مرافق في سن ١٥ سنة أو أقل. لا شك أن النتائج السابقة تدل على خطورة الوضع في المملكة بسبب استعجال أولياء الأمور في تسليم المركبة لصغار السن قبل مرحلة الوعي والإدراك لعواقب الأمور. لقد اتفقت نتائج الدراسة بخصوص قيادة صغار السن للمركبات مع نتائج دراسة عسيري عام ١٤١٨ هـ، على طلاب جامعة الإمام بمدينة الرياض.

هناك عوامل كثيرة ساعدت على ارتفاع نسبة قيادة صغار السن للمركبات في المجتمع السعودي منها ارتفاع دخل الأسرة، واتساع المدن، وزياد الحاجة للتنقل لجميع أفراد الأسرة، وعدم السماح للمرأة بقيادة السيارة، وضعف خدمات النقل العام مما زاد

الأعباء على رب الأسرة. لذلك اضطرت الكثير من الأسر إلى السائق الأجنبي (أو السعودي) كحل، أو قيادة صغار السن لمساعدة رب الأسرة كحل آخر، أو بهما معاً.

ثانياً: خطورة الفترة العمرية من ١٨ سنة إلى ٢١ سنة

أوضحت نتائج الدراسة أن نسبة عالية من الحوادث المرورية والمخالفات المرورية (تقريباً ٦٢٪) أرتكبت في الفترة العمرية لعينة الدراسة من ١٨ سنة إلى ٢١ سنة، هذه الفترة العمرية من مراحل المراهقة الخطرة للشباب، بالإضافة إلى أنها تمثل بداية مرحلة الحصول على رخصة القيادة القانونية مما تسبب أحياناً لبعض الشباب ثقة بالنفس زائدة عن اللزوم، يصاحب ذلك قلت الوعي والخبرة والتصرف السليم في هذه المرحلة. النتائج السابقة بخصوص خطورة الفترة العمرية من ١٨ سنة إلى ٢١ سنة تتفق تماماً مع نتائج دراسة تحليل الخصائص النفسية والاجتماعية المتعلقة بسلوك قيادات السيارات في المملكة، ١٤٠٨ هـ.

ثالثاً: السرعة وعدم التقيد بإشارات المرور من أهم أسباب المخالفات والحوادث للشباب

أوضحت نتائج الدراسة أن نسبة عالية من عينة الدراسة تقريباً ٧٢٪ قد حصلوا على مخالفة مرورية أو أكثر خلال الفترة السابقة لعدم تقيدهم بالأنظمة المرورية. يُلاحظ على نتائج المخالفات المرورية للشباب سيطرة مخالفة السرعة على جميع المخالفات حيث تشكل تقريباً رُبع نسبة المخالفات، يلي ذلك مخالفة تجاوز الإشارة الضوئية بنسبة تقريباً ٢٢٪. لذلك تُشير النتائج إلى أن مخالفة السرعة ومخالفة تجاوز الإشارة الضوئية تعتبران من بين التصرفات الأكثر شيوعاً حيث يشكلان تقريباً نصف المخالفات المرورية.

كما أوضحت النتائج أن نسبة عالية من عينة الدراسة قد تورطوا في حوادث مرورية حيث وصلت النسبة إلى تقريباً ٦٥٪. يلاحظ على النتائج أيضاً سيطرة السرعة الزائدة على أسباب الحوادث المرورية حيث تشكل تقريباً ٤٣٪، يلي ذلك عدم التقيد بإشارات المرور بنسبة تقريباً ١٤٪. هذا يؤكد أيضاً ما ذكر سابقاً في نتائج المخالفات المرورية، إن السرعة الزائدة وعدم التقيد بإشارات المرور تعتبران من بين التصرفات الأكثر تسبباً في وقوع الحوادث المرورية حسب نتائج الدراسة حيث تشكلان تقريباً ٥٧٪ من أسباب الحوادث. تتفق هذه النتائج مع نتائج العديد من الدراسات المحلية في أن السرعة الزائدة تأتي في الدرجة الأولى بين المخالفات المرورية بنسبه عالية، مثل دراسة (السيف وآخرون، ١٤١١ هـ)، و(النافع وآخرون، ١٤٠٨ هـ)، و(الغامدي، ١٤١٨ هـ)، و(عسيري، ١٤١٨ هـ)، وغيرها من الدراسات.

إن ارتفاع نسبة المخالفة والحوادث المرورية بين الشباب مُقلقة جداً وخسارة للمجتمع، ويحتاج الموضوع إلى دراسات دقيقة للبحث عن الأسباب النفسية والسلوكية والاجتماعية التي أدت ومازالت تؤدي إلى السرعة الزائدة، وعدم التقيد بإشارات المرور، وارتكاب الحوادث والمخالفات المرورية بين الشباب. وفي هذا السياق، تؤكد هذه الدراسة على أهمية توعية الشباب بمخاطر السرعة وتجاوز الإشارة الضوئية، وفي نفس الوقت ينبغي الحزم والشدة في معاقبة المخالفين.

رابعاً: ضعف مساهمة مدارس تعليم القيادة في تعليم الشباب

بعد مرور أكثر من ربع قرن على اعتماد مدارس تعليم القيادة في المملكة العربية السعودية، لم تظهر المساهمة الإيجابية لهذه المدارس في تعليم الشباب مهارات وسلوك القيادة المثالية وتقليل نسبة ارتكاب الحوادث والمخالفات المرورية. لقد أوضحت نتائج

الدراسة أن نسبة قليلة جداً من عينة الدراسة تقريباً ٥٪ فقط قد تعلموا القيادة في مدارس تعليم القيادة، بينما ٩٥٪ تقريباً من العينة تعلموا القيادة بطرق مختلفة. المشكلة هنا أن سلوكيات القيادة السيئة والتي يعاني منها الشارع السعودي تنتقل من جيل إلى آخر بهذه الطرق الغير متخصصة في التعليم.

الباحث لا يعلم الأسباب الحقيقة وراء انخفاض نسبة تعلم الشباب القيادة في مدارس تعليم القيادة الرسمية، لذلك تبرز هنا أهمية إجراء دراسة للبحث عن أسباب عزوف الشباب عن تعلم القيادة في المدارس الموجودة، وأهمية البحث عن أسباب عدم قيام مدارس تعليم القيادة بدورها الأساسي الذي يحقق الأهداف التي أنشئت من أجلها، ومن أهمها تحقيق الأمن والسلامة المرورية على الطرقات مما يساهم في تقليل نسبة وقوع الحوادث والمخالفات المرورية.

لذلك تقترح الدراسة إجراء دراسة تقييمية لمدارس تعليم القيادة الحالية تشمل تقييم أداءها، ونظامها، ومناهجها، وكفاءة المدرسين، وطرق التدريس، ومدة الدراسة، وعدد المدارس، ... الخ. هذا بالإضافة إلى أهمية تضمين الدراسة نماذج من تجارب الدول المتقدمة في المناهج والطرق الحديثة لتعليم أصول القيادة السليمة، مع الاهتمام بالمناهج التطبيقية الحديثة، وممارسة التعليم التطبيقي للقيادة مباشرة في الشوارع العامة حتى يتمكن الشباب من إتقان أصول القيادة على أصولها الصحيحة.

خامساً: عدم وضوح الجدوى من "تصريح القيادة المؤقت" للشباب

كما ذكر سابقاً، يمكن الحصول على "رخصة قيادة" المركبة الخصوصي في المملكة العربية السعودية بعد بلوغ سن ١٨ سنة، ويمكن الحصول على "تصريح قيادة مؤقت" لقيادة المركبة الخصوصي بعد بلوغ سن ١٧ سنة. وحسب ما يظهر للباحث أنه لا يوجد

فرق واضح بين رخصة قيادة المركبات وتصريح قيادة المركبات المؤقت في النظام المروري السعودي سوى شرط العمر حيث أن الحاصل على إحدهما يُصرح له بقيادة المركبات الخصوصي دون قيد أو شرط. وقد اقترحت دراسة النافع وآخرون، عام ١٩٨٨م، الإيقاف التام لتصريح قيادة المركبات لمن هم دون سن الثامنة عشر مع إلغاء نظام التصريح المؤقت. [٧، ص ١٩٩]

وبالنظر إلى تجارب بعض الدول العالمية، يقتصر استخدام التصريح على الشوارع والطرق المحلية فقط ذات السرعة المرورية المنخفضة حتى يتمكن السائق الشاب من التدريب على القيادة، ولا يسمح لحامل التصريح بالسير على الطُرق السريعة والرئيسية بسبب السرعة المرورية العالية. وفي بريطانيا مثلاً حامل التصريح لا يسمح له بقيادة المركبة بمفرده إلا بوجود مرافق معه يحمل رخصة سير نظامية حتى يتمكن السائق من التدريب على أصول وآداب القيادة الصحيحة، وبعد هذه المرحلة يتقدم السائق لاختبار الرخصة التحريري والميداني. لذلك يقترح الباحث إعادة دراسة موضوع تصريح قيادة المركبات من قبل الإدارة العامة للمرور، وإلغائه أو فرض بعض القيود على التصريح إذا كان لا بد منه.

سادساً: غياب القدوة للشباب وضعف برامج التوعية

بعد استعراض نتائج البحث السابقة ومن خلال الخبرة العملية، يرى الباحث أن من أهم المشاكل التي يعاني منها قائد المركبة الشاب في المجتمع السعودي هو غياب أو ضعف القدوة في فن القيادة المرورية السليمة التي يتعلم منها ويقتدي بها ليصبح سائقاً مثالياً، تبدأ القدوة للشباب برب الأسرة الوالد أو الأخ الأكبر، ومن ثم رجل المرور، ومُعلم المدرسة، وأستاذ الجامعة، وإمام المسجد، والقريب، والصديق، والجار،

والممثل، واللاعب المشهور، ... إلخ. كل هؤلاء وغيرهم قدوة للشباب يتأثر بهم ويقلدهم، ولهم دور كبير في بناء السلوكيات المرورية الحسنة أو الضارة في المجتمع.

لا شك أن تصرفات قائد المركبة الشاب وثقافته المرورية تشكل وتتكون عادةً من محيطه الاجتماعي الذي يعيش فيه، لذلك يعتبر المجتمع هو الباني الأساسي لتشكيل تصرفات الشاب وثقافته المرورية. ومهما كانت قدرة الفرد على خلق ثقافة مرورية وسلوكية خاصة به فإن الثقافة الأولى التي استلهمها وتعلمها أثناء فترة الشباب من المجتمع المحيط به وانطبعت في وجدانه المعرفي تعتبر القاعدة الأساسية لثقافته المرورية، ونادراً ما يستطيع قائد المركبة أن يتخلص أو يتخلى عن هذه الثقافة المرورية وعن مؤثراتها على سلوكه وفكره وتصرفاته. ومن هنا ندرك التأثير الكبير للثقافة الاجتماعية أو ثقافة المحيط المرورية على قائدي المركبات، حيث إنها ثقافة مرورية تأسيسية لها بالغ الأثر على سلوك قائد المركبة الذاتي والاجتماعي في الوقت الراهن وفي المستقبل.

إن مسببات الحوادث المرورية بين الشباب لا تتغير بين يوم وآخر، ولا بين عام والعام الذي يليه، لذلك فإن متابعة برامج التوعية من أجل نشر الوعي المروري السليم وأساليب السلامة المرورية بين الشباب أمر ضروري لتغيير السلوكيات الخاطئة أثناء القيادة، لأن الشاب الذي لا يدرك مسؤولياته، ولا يعرف إمكانياته، يُعرض حياته وحياة الآخرين للخطر.

المشكلة أن الآلية الحالية للتوعية بقواعد السلامة والأمان أثناء القيادة وتحذير الشباب من عواقب المخالفات المرورية تقوم فقط على جهود الجهات ذات العلاقة خلال أسبوع المرور السنوي، بالإضافة إلى بعض الجهود البسيطة مثل نشرات التوعية والرسائل المرئية عبر وسائل الإعلام المختلفة. لا شك أن التوعية للشباب تُعتبر من الأمور المهمة للحد من الحوادث والمخالفات المرورية.

لذلك يجب أن لا تقتصر التوعية للشباب فقط على الحملات المكثفة أثناء أسابيع المرور السنوية، ولكن يجب أن تمتد التوعية لتشمل كافة الجهات المختصة المعنية بأمور الشباب مثل وزارة الثقافة والإعلام بجميع وسائلها المقروءة والمسموعة والمرئية، ووزارة التربية والتعليم ممثلة في المدارس، ووزارة التعليم العالي ممثلة في الجامعات، ووزارة الداخلية ممثلة في الأمن العام والإدارات العامة للمرور، ووزارة الشؤون الإسلامية ممثلة في المساجد، والرئاسة العامة لرعاية الشباب ممثلة في الأندية الرياضية، ومدينة الملك عبدالعزيز للعلوم والتقنية ممثلة في اللجنة الوطنية لسلامة المرور، ووزارة الصحة، والجمعية السعودية للهلال الأحمر، ... إلخ.

بعد التوعية المرورية، يُعتبر الضبط والعقاب لقائدي المركبات المخالفين من العوامل المهمة لمنع وتقليل السلوكيات الخاطئة، وفي نفس الوقت زيادة وتدعيم السلوكيات الحميدة في القيادة، حيث أكدت الكثير من الدراسات السابقة أن العقوبات المستخدمة حالياً في المملكة لا تكفي لزيادة وعي المخالفين وثقافتهم المرورية من جهة، وردعهم بعدم ارتكاب المخالفات المرورية من جهة أخرى.

التوصيات

سوف يتم فيما يلي عرض للتوصيات المقترحة للحد من الحوادث والمخالفات المرورية، والتقليل من حجم الخسائر المادية والبشرية، وزيادة جرعة السلامة المرورية لدى الشباب:

- ١- تكثيف الحملات المرورية على صغار السن من قائدي المركبات على الطرقات العامة وداخل الأحياء السكنية، ويجب أن تكون العقوبات مؤثرة ورادعة ومستمرة ومتناسبة مع طبيعة المخالفة المرورية، على أن تزداد حدة العقوبة مع زيادة خطورة المخالفة أو تكرار المخالفة.

- ٢- نظراً لخطورة الفترة العمرية من ١٨ سنة إلى ٢١ سنة، تقترح الورقة على أن تتضافر جهود الجهات المعنية لتصميم برامج توعية مناسبة لهذه الفئة العمرية بهدف تعريفهم بقواعد وأصول السلامة المرورية.
- ٣- توعية الشباب بمخاطر السرعة الزائدة وتجاوز الإشارة الضوئية، مع ضرورة عدم التهاون في تطبيق أو تخفيف العقوبة القانونية على المخالفين للنظام، وتشديد المراقبة الميدانية والاستعانة بالأجهزة المتقدمة لمراقبة حركة السير، وتكثيف الحملات المرورية المفاجئة لضبط المخالفين.
- ٤- أهمية تفعيل لائحة تسجيل النقاط على الرخصة والذي قامت بإعداده الإدارة العامة للمرور في عام ١٤٢١هـ. حيث يتناسب عدد النقاط مع خطورة المخالفة التي ارتكبها قائد المركبة، وعندما يصل مجموع النقاط إلى ١٨ نقطة خلال سنة هجرية يتم اتخاذ بعض الإجراءات الرادعة لقائد المركبة.
- ٥- تقترح الورقة دراسة أسباب عزوف الشباب عن تعلم القيادة في المدارس الموجودة، وأسباب عدم قيام مدارس تعليم القيادة بدورها الأساسي، مع أهمية تفعيل دور مدارس تعليم القيادة الموجودة حالياً للقيام بدور أكبر، وزيادة الفترة الزمنية لتعليم الشباب جرعة اكبر في أصول وآداب القيادة السليمة.
- ٦- التأكيد على أهمية الاطلاع على تجارب الدول المتقدمة في المناهج والطرق الحديثة لتعليم أصول القيادة السليمة، مع الاهتمام بالمناهج التطبيقية الحديثة، وممارسة التعليم التطبيقي للقيادة مباشرة في الشوارع العامة حتى يتمكن الشباب من إتقان أصول القيادة على أصولها الصحيحة.

٧- أهمية إعادة دراسة موضوع تصريح قيادة المركبات المؤقت من قبل الإدارة العامة للمرور، وإلغائه أن كان ذلك ضرورياً، أو فرض بعض القيود على التصريح إذا كان لا بد منه.

٨- زيادة جرعات التوعية المرورية للسائقين من فئة الشباب خصوصاً أن نسبة عالية من الحوادث المرورية تحدث بسبب الأخطاء البشرية والممارسات الخاطئة، كذلك الاهتمام بتوجيه حملات التوعية المرورية إلى الأطفال الصغار في مراحل مبكرة ليكونوا إن شاء الله سائقين نظاميين ومنضبطين في المستقبل.

شكر وتقدير. يتقدم الباحث بالشكر والتقدير لكل من ساهم وشارك في إتمام هذا البحث ويخص بالشكر مركز البحوث بكلية العمارة والتخطيط الذي قام بتمويل البحث، كذلك الشكر موصول لجميع إدارات جامعة الملك سعود لتزويد الباحث بالمعلومات الضرورية، كذلك لا يفوت الباحث تقديم الشكر والتقدير للجهات الرسمية التي زودت الباحث بالمعلومات والإحصائيات والدراسات الضرورية مثل وزارة الداخلية ممثلة بالإدارة العامة للمرور، ومدينة الملك عبدالعزيز للعلوم والتقنية ممثلة باللجنة الوطنية لسلامة المرور، ووزارة النقل.

المراجع

- [١] البدر، حمود عبدالعزيز. *فعاليات التوعية المرورية للحد من الحوادث*، الرياض: سجل المؤتمر الوطني الأول للسلامة المرورية، شعبان (١٤١٨ هـ).
- [٢] السيف، خالد؛ السيف، وعبد الجليل؛ والحمدان، عبدالله؛ الشرييني، وزكريا. *تقويم مدارس تعليم قيادة السيارات في المملكة العربية السعودية*، الرياض: إصدارات اللجنة الوطنية لسلامة المرور، الطبعة الثانية، (١٤١٤ هـ).

- [٣] السيف، عبدالجليل. دراسة مقارنة لقضايا السير وأنظمة المرور في المملكة. الرياض: مطابع الإشعاع، (١٣٩٥ هـ).
- [٤] السيف، عبدالجليل. الشرييني، وزكريا أحمد. ملا، ونيل أمين. بحث دراسة أسباب ارتفاع نسبة إصابات حوادث المرور في كل من منطقة مكة المكرمة والمنطقة الشرقية ووسائل تلافيها، الناشر: الإدارة العامة لبرامج المنح، الرياض: مدينة الملك عبدالعزيز للعلوم والتقنية، (١٤١١ هـ).
- [٥] الغامدي، علي سعيد. الأسباب والآثار لحوادث المرور في المملكة العربية السعودية. الرياض: سجل المؤتمر الوطني الأول للسلامة المرورية، (شعبان ١٤١٨ هـ).
- [٦] المطير، عامر بن ناصر. "قيادة التلاميذ للسيارات وأثرها على الحركة المرورية في مدينة الرياض بالمملكة العربية السعودية". مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية، العدد ٩٨، مجلس النشر العلمي، جامعة الكويت، (٢٠٠٠ م).
- [٧] النافع، عبدالله، والسيف، خالد. تحليل الخصائص النفسية والاجتماعية المتعلقة بسلوك قيادة السيارات في المملكة. الرياض: إدارة البحث العلمي، مدينة الملك عبدالعزيز للعلوم والتقنية، ١٤٠٨ هـ (١٩٨٨ م).
- [٨] النعيمشي، عبدالعزيز بن محمد. المراقبون: دراسة نفسية إسلامية للآباء والمعلمين والدعاة، الطبعة الثالثة، دار المسلم للنشر والتوزيع، ١٤٢٢ هـ. (٢٠٠١ م)
- [٩] عباس، عوض. سيكولوجية الحوادث، الإسكندرية: دار المعرفة الجامعية، ١٩٨٥ م.
- [١٠] عسيري، عبدالرحمن محمد. الجوانب الاجتماعية للمخالفات المرورية: دراسة تطبيقية على الطلبة الجامعيين. سجل المؤتمر الوطني الأول للسلامة المرورية، الرياض، شعبان ١٤١٨ هـ، ص ص ٢٦٧ - ٣٠٦.
- [١١] غويبة، سمير. حوادث الطرق: المشكلة والحل. عمان: دار زهران للنشر والتوزيع، عمان، ١٩٩٩ م.
- [١٢] لجنة أصدقاء المرضى بمنطقة الرياض. الحوادث المرورية: العاهة.. المرض.. الهلاك. الرياض: لجنة التوعية الصحية، (د.ت).
- [١٣] مدينة الملك عبدالعزيز للعلوم والتقنية، اللجنة الوطنية لسلامة المرور. "إحصائيات مرورية.. وبادرة أمل"، نشرة السلامة المرورية، العدد الخامس، شعبان (١٤٢٣ هـ)، ص ١٩.

- [١٤] مفتي، محمد حسن، النور، وصلاح. "تشريع استخدام حزام الأمان في السيارات." ندوة الجوانب الصحية والاجتماعية والاقتصادية لحوادث المرور، وزارة الداخلية، الإدارة العامة للخدمات الطبية، مستشفى قوى الأمن، (شعبان، ١٤١٢ هـ).
- [١٥] وزارة الداخلية بالاشتراك مع مدينة الملك عبدالعزيز للعلوم والتقنية. سجل المؤتمر الوطني الأول للسلامة المرورية، الرياض، شعبان ١٤١٨ هـ.
- [١٦] وزارة الداخلية، الأمن العام، الإدارة العامة للمرور. التقرير الإحصائي السنوي لعام ١٤٢١ هـ. الرياض: إدارة الدراسات المرورية، شعبة الإحصاء، (١٤٢٠ هـ).
- [١٧] وزارة الداخلية، الأمن العام، الإدارة العامة للمرور. التقرير الإحصائي السنوي لعام ١٤٢٢ هـ، الرياض: إدارة الدراسات المرورية، شعبة الإحصاء، ١٤٢٠ هـ.
- [١٨] وزارة الداخلية، الأمن العام، اللائحة الخاصة بتطبيق نقاط المخالفات المرورية. الرياض: الإدارة العامة للعلاقة والتوجيه، رمضان (١٤٢١ هـ).
- [١٩] وزارة الداخلية، الكتاب الإحصائي السنوي لوزارة الداخلية، (١٣٩١ - ١٤١٦ هـ).
- [٢٠] وزارة الداخلية، الكتاب الإحصائي. الرياض: الإدارة العامة للتطوير الإداري، إدارة التخطيط والإحصاء، ١٤١٩ هـ.
- [٢١] وزارة النقل، "المراهقة المرورية: الخطر الأكبر الذي يهدد سلامة السير على طرقنا العربية"، مجلة النقل والمواصلات، العدد ٥٧، ربيع الثاني (١٤٢٤ هـ)، ص ٣٢ - ٣٥.
- [٢٢] Geoghegan, J. *Teen Driver Facts*, California, Department of Motor Vehicles, 1986.
- [٢٣] Gray, J., *Psychology in Industry*, McGraw-Hill Book Comp, 1952.

The Characteristics of Young-driver's Car-accidents and Traffic-offences: A Case Study of King Saud University Students

Saleh A. S. Al-Fouzan

College of Architecture and Planning, King Saud University, Riyadh

(Received 18/4/1425 ; accepted for publication 6/5/1426)

Keywords: Car-accidents, Traffic-offences, Young-driver's, Traffic safety.

Abstract. This study tackles the characteristics of young-driver's car-accidents and traffic-offences with the aim of determining the causes and proposing solutions to this problem. A case study involving a random sample of 1200 students at King Saud University in Riyadh has been conducted towards achieving those aims.

After analyzing the study's data, a number of findings has been obtained. It was found out that: driving before reaching the legal age for driving (18 years) is common among the respondents, the majority of respondents never got formal driving lessons at official driving schools, a high percentage of the respondents have already got at least one traffic offence and were also involved in car accidents, speeding topped the list of all traffic offences committed followed by illegal traffic-light crossing, and finally, the study found that most of the car accidents and the committed traffic offences occurred between the age of 18 to 21.

In view of the research findings, a number of suggestions and recommendations were put forward to reduce the number of traffic offences and car accidents, reduce losses in human being and economic, and increase the awareness of traffic safety among the youth.

Contents

Page

Inspiration in Architecture: Towards Simplicity and Comprehension (English Abstract) Nouby Mohamed Hasan	32
Residential Land Subdivision-methodology and Application (English Abstract) Ahmed A. Al-Olet	91
The Egyptian Village between the Existing Situation and the Future: Assiut Governorate Villages as a Case Study (English Abstract) Esam Al-Din M. Ali	132
The Characteristics of Young-Driver's Car-accidents and Traffic-offences: A Case Study of King Saud University Students (English Abstract) Salah A.S. Al-Fouzan	180
A Study of Traditional Built Environments through Popular Poetry in Najd Region, Saudi Arabia (English Abstract) Mosaid A. Al-Sadhan	230

•Editorial Board•

Abdul Mohsin Wani Dhowian (Editor-in-Chief)

Mohammad Faris Al-Jameel

Abdulla S. Al-Khalief

Abdul Razzag M. Fallatah

Abdul Aziz S. Al-Rowais

Khaled S. Ben Saeed

Rashed Hamad Al-Katheery

Ahmad A. Al-Arjani

Sami S. Al-Wakeel

Salch D. Elenizi

Ali M.T. Al-Darby

Division Editorial Board

Ahmed H. Al-Arjani Division Editor

Tarik M. Al-Soliman

Mahmoud M. Ghayth

Mahmoud A. El-Ekiaby

Deposit No. 3558/16

© 2006 (A.H. 1427) King Saud University

All rights are reserved to the *Journal of King Saud University*. No part of the journal may be reproduced or transmitted in any form or by any means, electronic or mechanical, including photocopying, recording, or via any storage or retrieval system, without written permission from the Editor-in-Chief.

Printed at King Saud University Press

J. King Saud Univ., Vol. 19, *Arch. & Planning* (1), pp. 1-230 Ar., Riyadh (A.H. 1427/2006).

Journal of King Saud University

Volume 19
Architecture and Planning (1)

A.H. 1427
(2006)



Academic Publishing and Press, King Saud University
P.O. Box 68953, Riyadh 11537, Saudi Arabia



**IN THE NAME OF ALLAH,
MOST GRACIOUS, MOST MERCIFUL**

Guidelines for Authors

The Journal of King Saud University

This periodical is a publication of the Academic Publishing and Press Division of King Saud University. Its purpose is to provide an opportunity for scholars to publish their original research. The Editorial Board, through Division Editorial Boards, will consider manuscripts from all fields of knowledge. A manuscript may be submitted in either Arabic or English, and, if accepted for publication, it may not be published elsewhere without the prior written permission of the Editor-in-Chief.

The following is the manuscript type classification used by the Editorial Board:

1. **Article:** An account of an author's work in a particular field. It should contribute new knowledge to the field in which the research was conducted.
2. **Review article:** A critical synthesis of the current literature in a particular field, or a synthesis of the literature in a particular field during a specific period of time.
3. **Brief article:** A short article (note) having the same characteristics as an article.
4. **Forum:** Letters to the Editor, comments and responses, preliminary results or findings, and miscellany.
5. **Book reviews**

GENERAL INSTRUCTIONS

1. Submission of manuscripts for publication: Papers must be presented in final page format, along with a magnetic disk containing the contribution executed on an IBM compatible PC using Word 6 or any updated version of it. Pages are to be numbered consecutively and are to include all illustrative material, such as tables and figures, in their appropriate places in the text.

2. Abstracts: Manuscripts for articles, review articles, and brief articles must include both Arabic and English abstracts, using not more than 200 words in each version.

3. Tables and other illustrations: Tables, figures, charts, graphs and plates should be planned to fit the journal's page size (12.6 x 19 cm incl. running heads). Line drawings are to be presented on high quality tracing paper using black India ink. Copies are not permitted for use as originals. Line quality is required to be uniform, distinct, and in proportion to the illustration. Photographs may be submitted on glossy print paper in either black and white, or color. Tables and other illustrative material must include headings or captions, as well as credit lines wherever the material is not original.

4. Abbreviations: The names of periodicals should be abbreviated in accordance with *The World List of Scientific Periodicals*, e.g., *J. of Food Sci.*

For weights and measurements, and where appropriate, abbreviations rather than words are to be used, e.g., cm, mm, m, km, cc, ml, g, mg, kg, min, %, Fig., et al., etc.

5. References: In general, references citations in the text are to be identified sequentially. Under the "References" heading at the end of the manuscript all references are to be presented sequentially in the following fashion:

- a) Periodical citations in the text are to be enclosed in online brackets, e.g., [7]. Periodical references are to be presented in the following form: reference number (in

on-line brackets []), author's surname followed by a given name and/or initials, the title of the article, title of the periodical (italicized), volume, number, year of publication (in parentheses), and pages.

Example:

- [7] Hicks, Granville. "Literary Horizon: Gestations of a Brain Child." *Saturday Review*, 45, No. 62 (1962), 2-23.

- b) Book citations in the text are to be enclosed in online brackets including the page(s), e.g., [8, p. 16]. Book references are to include the following: reference number (in online brackets []), author's surname followed by a given name and/or initials, title of the book (italicized), place of publication, publisher, and year of publication. Example:

- [8] Diaches, David. *Critical Approaches to Literature*. Englewood Cliffs, New Jersey: Prentice-Hall, 1956.

When a citation in the text is used to refer to a previously cited reference, use the same reference number and include the appropriate page number(s) in online brackets.

Latin abbreviations such as: op. cit., loc. cit., ibid., are to be avoided.

6. Content note: A content note is a note from the author to the reader providing clarifying information.

A content note is indicated in the text by using a half-space superscript number (e.g., ... books³ are ...). Content notes are to be sequentially numbered throughout the text. A reference may be cited in a content note by use of a reference number (in online brackets []) in the same way that it is used in the text. If a reference citation in the text follows a content note citation, and if the said content note has a reference citation contained within it, then the next reference citation number used in the text follows the reference number used in the content note.

Content notes are to be presented below a solid line separating them from the text. Use the same half-space superscript number assigned to the content note in the text to precede the content note itself.

7. Proofs: No changes, additions or deletions will be allowed in the proof stage.

8. Opinions: Manuscripts submitted to the journal for publication contain the author's conclusions and opinions and, if published, do not constitute a conclusion or opinion of the Editorial Board.

9. Offprints: Authors will be provided twenty-five offprints without charge.

10. Correspondence:

Division Editor
The Journal of King Saud University
(Architecture & Planning)
P.O. Box 57448, Riyadh 11574,
Kingdom of Saudi Arabia

11. Frequency: Annual

12. Price per issue: SR 10 or \$ 5 (including postage).

13. Subscription and Exchange: University Libraries, King Saud University, P.O. Box 22480, Riyadh 11495, Kingdom of Saudi Arabia.

J. King Saud Univ., Vol. 19, Arch. & Planning (1), pp. 1-230 Ar., Riyadh (A.H. 1427/2006)

ISSN 1018-3604



Journal of King Saud University

Volume 19

Architecture & Planning (1)

A.H.1427

(2006)



King Saud University

Academic Publishing and Press