

:

( // // )

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

. تناولت الدراسة نط المخالفات والحوادث المرورية لقائدي المركبات الشباب مع محاولة البحث عن الأسباب واقتراح الحلول. طُبقت الدراسة على عينة عشوائية بلغت ١٢٠٠ طالباً من طلاب جامعة الملك سعود بالرياض. أُستخدم 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

## صالح بن عبدالعزيز بن صالح الفوزان

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 ارتكبت 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.

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

خصائص المخالفات والحوادث المرورية لقائدي المركبات الشباب ...

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 المشكلة، وأهمية الدراسة، والمنهجية المتبعة.

تهدف الدراسة إلى ما يلي :

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

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

صالح بن عبدالعزيز بن صالح الفوزان

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

خصائص المخالفات والحوادث المرورية لقائدي المركبات الشباب ...

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 ١٩٧١ م إلى نهاية عام ١٩٩٤ م (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]

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.

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

خصائص المخالفات والحوادث المرورية لقائدي المركبات الشباب ...

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

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 [١١]، 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 وكرهيته للذين يطبقون العقاب عليه، بدلاً من إصلاحه وتقويم سلوكه. [٢١]، ص ٢٣٤

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 انهم 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

خصائص المخالفات والحوادث المرورية لقائدي المركبات الشباب ...

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 أُجريت عام ١٤١٤ هـ لتقويم مدارس قيادة السيارات بالملكة [٢] على أن منهج مدارس تعليم قيادة السيارات في المملكة لا يحتوي على مقررات تفي بالسلامة المرورية كأنظمة ولوائح

المروء، 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 تستطع 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

خصائص المخالفات والحوادث المرورية لقائدي المركبات الشباب ...

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، وأعلاها 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

صالح بن عبدالعزيز بن صالح الفوزان

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 أتاحت 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 شيوعتها 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]

خصائص المخالفات والحوادث المرورية لقائدي المركبات الشباب ...

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 بالسمات الشخصية السلبية كالاندفاعية والقهرية والعصبية 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، وتتسم هذه الفئة العمرية بروح المغامرة والثقة الزائدة بالنفس وعدم تحمل المسؤولية، ويترتب على ذلك خصائص وسمات الاندفاع والقهرية والمخاطرة. [٧، ص ٢٠١]

صالح بن عبدالعزيز بن صالح الفوزان

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 لتغير 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

خصائص المخالفات والحوادث المرورية لقائدي المركبات الشباب ...

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]

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 قائدي المركبات، وخصائص المخالفات والحوادث المرورية التي يرتكبونها، ووسائل الحد منها على شبكة الطرق الحضرية. في الفصل الثاني من العام الدراسي ١٤٢٠/١٤٢١ هـ، 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 قائدي المركبة مثل العمر حالياً؛ والعمر عند بداية قيادة المركبة فعلياً على الطرقات بدون مرافق؛ وعن وجود رخصة قيادة للمركبات؛ ومتى تم الحصول عليها؛ وكيفية تعلم 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

صالح بن عبدالعزيز بن صالح الفوزان

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

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 الجدوية في تعبئة بعض الاستمارة أو بسبب كبر عمر الشخص المبحوث. في ما يلي سوف يتم عرض نتائج البيانات، يشمل العرض في البداية عرض الخصائص عينة الدراسة، ثم عرض لخصائص المخالفات المرورية، ثم عرض لخصائص الحوادث المرورية.

:

-

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.

خصائص المخالفات والحوادث المرورية لقائدي المركبات الشباب ...

( ) .

| 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         |

( ) .

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

( ) .

صالح بن عبدالعزيز بن صالح الفوزان

| 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   |

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

خصائص المخالفات والحوادث المرورية لقائدي المركبات الشباب ...

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.

( ) .

| رخصة قيادة | عدد الطلاب | النسبة  |
|------------|------------|---------|
| نعم        | ٩٤٨        | ٪ ٨٧.١٣ |
| لا         | ١٢٣        | ٪ ١١.٣١ |
| تصريح      | ١٧         | ٪ ١.٥٦  |
| المجموع    | ١٠٨٨       | ٪ ١٠٠   |

( ) .

| العمر | عدد الطلاب | النسبة | النسبة التراكمية |
|-------|------------|--------|------------------|
|-------|------------|--------|------------------|

صالح بن عبدالعزيز بن صالح الفوزان

|         |     |         |       |
|---------|-----|---------|-------|
| 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   |       |

-

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

خصائص المخالفات والحوادث المرورية لقائدي المركبات الشباب ...

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).

صالح بن عبدالعزيز بن صالح الفوزان

| 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  |                  |

-

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.

خصائص المخالفات والحوادث المرورية لقائدي المركبات الشباب ...

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  |

:

:

-

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 مروريتان (تقريباً ٢٠ %)، ومن ثم ثلاث مخالفات مرورية (تقريباً ١٧ %). يلاحظ من الجدول ارتكاب بعض الطلاب

صالح بن عبدالعزيز بن صالح الفوزان

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 ارتكبتها الطلاب وإنما يمثل فقط المخالفات التي ضبطت 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           |

خصائص المخالفات والحوادث المرورية لقائدي المركبات الشباب ...

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          |

-

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)، يليها في النسبة الأعمار

صالح بن عبدالعزيز بن صالح الفوزان

١٨ و ٢١ سنة (تقريباً ١٣٪، و ١٤٪ على التوالي). من النتائج السابقة، يتضح أن تقريباً ٦٢٪ من المخالفات المرورية أرتكبت 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 والتقيد بالأنظمة لهذه الفئة من الشباب لعدم حصولهم على رخص قيادة أو تصرّح 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٪ |

خصائص المخالفات والحوادث المرورية لقائدي المركبات الشباب ...

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

| 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  |

-

يوضح الجدول رقم (١٠) التوزيع النسبي لعينة الدراسة حسب نوع المخالفات المرورية، يُلاحظ على النتائج سيطرة مخالفة السرعة على جميع المخالفات حيث تشكل تقريباً رُبع 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   |

:

-

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

خصائص المخالفات والحوادث المرورية لقائدي المركبات الشباب ...

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                |

صالح بن عبدالعزيز بن صالح الفوزان

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.

-

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.

خصائص المخالفات والحوادث المرورية لقائدي المركبات الشباب ...

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   |

-

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)، ويليهما في النسبة الأعمار ١٨ و ٢١ سنة (تقريباً ١٦٪، و ١٠٪ على التوالي). من النتائج السابقة، يتضح أن تقريباً ٦٢٪ من الحوادث المرورية ارتكبت 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

صالح بن عبدالعزيز بن صالح الفوزان

نتائج علاقة الحوادث المرورية بالعمر تتفق تماماً مع نتائج علاقة المخالفات المرورية بالعمر والتي عُرِضَتْ 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   |

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 يقطعونها 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٪   |

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

صالح بن عبدالعزيز بن صالح الفوزان

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   |

-

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

-

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 منذ 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   |

-

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   |

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.

:

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، وزيادة 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٪) ارتكبت 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.

:

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 ربع 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.

خصائص المخالفات والحوادث المرورية لقائدي المركبات الشباب ...

كما أوضحت النتائج أن نسبة عالية من عينة الدراسة قد تورطوا في حوادث مرورية حيث وصلت النسبة إلى تقريباً ٦٥٪. يُلاحظ 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.

:

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

صالح بن عبدالعزيز بن صالح الفوزان

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 الحقيقية 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.

:"

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

خصائص المخالفات والحوادث المرورية لقائدي المركبات الشباب ...

فرق واضح بين رخصة قيادة المركبات وتصريح قيادة المركبات المؤقت في النظام المروري السعودي سوى شرط العمر حيث أن الحاصل على إحداهما 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 التدرب على القيادة، ولا يسمح لحامل التصريح بالسير على الطرق 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.

:

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،

صالح بن عبدالعزيز بن صالح الفوزان

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 تتشكل 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.

خصائص المخالفات والحوادث المرورية لقائدي المركبات الشباب ...

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.

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

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

- 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.
- 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.
- أهمية تفعيل لائحة تسجيل النقاط على الرخصة والذي قامت بإعداده الإدارة العامة للمرور في عام ١٤٢١هـ. حيث يتناسب عدد النقاط مع خطورة المخالفة التي ارتكبتها قائد المركبة، وعندما يصل مجموع النقاط إلى ١٨ نقطة خلال سنة هجرية يتم اتخاذ بعض الإجراءات الرادعة لقائد المركبة.
- 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.
- 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.

خصائص المخالفات والحوادث المرورية لقائدي المركبات الشباب ...

- 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.

- 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.

[١] البدر، حمود عبدالعزيز. *فعاليات التوعية المرورية للحد من الحوادث*، الرياض: سجل المؤتمر الوطني الأول للسلامة المرورية، شعبان (١٤١٨ هـ).

[٢] السيف، خالد؛ السيف، وعبدالجليل ؛ والحمدان، عبدالله؛ الشربيني، وزكريا. *تقويم مدارس تعليم قيادة السيارات في المملكة العربية السعودية*، الرياض: إصدارات اللجنة الوطنية لسلامة المرور، الطبعة الثانية، (١٤١٤ هـ).

صالح بن عبدالعزيز بن صالح الفوزان

- [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 تلافيتها، 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. المراهقون: 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 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.. وبأدلة أمل"، نشرة السلامة المرورية، العدد الخامس، شعبان (١٤٢٣ هـ)، ص ١٩.

خصائص المخالفات والحوادث المرورية لقائدي المركبات الشباب ...

- [١٤] مفتي، محمد حسن، النور، وصالح. "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، "المراقة 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.

صالح بن عبدالعزيز بن صالح الفوزان

## 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 offences 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 was put forward to reduce the number of traffic offences and car accidents, reduce losses in human being and economic, and increase the dosage of traffic safety among the youth.