

اتجاهات الشباب نحو مشكلة المرور

دراسة مسحية على طلاب التعليم الثانوي بالرياض

اللواء د. سعد بن علي الشهراني (*)

١ - مقدمة:

يتزايد عدد السكان في العالم ويتزايد هذا العدد أكثر في المدن الكبرى، بسبب ظاهرة الهجرة من الريف إلى المدينة، كما يتزايد عدد السيارات والمركبات والسائقين، بما يفاقم مشكلة المرور بجميع جوانبها. ولاشك أن فئة الشباب في عمر النضوج، هم جزء من هذه المشكلة، فهم يمثلون معظم السائقين الجدد، كما أن لهم خصائصهم التي تؤثر على سلوكياتهم المرورية.

ومشكلة المرور في منطقة الخليج العربي، تبدو أكثر حدة، بسبب العامل الاقتصادي، الذي يمكن الشباب، من امتلاك سيارته الخاصة، والدخول في عداد السائقين، في عمر صغير نسبياً ربما قل نظيره في كثير من دول العالم. وظاهرة تزايد عدد السائقين والمركبات في الطرق ومن ثم عدد الحوادث، أصبحت مشكلة تؤرق المسؤولين والمجتمع بأكمله في دول الخليج، وفي المملكة العربية السعودية على وجه الخصوص. والمشكلة تبدو أكثر حدة في مراكز التجمعات السكانية الكثيفة، مثل الرياض ومكة

(*) وكيل كلية الدراسات العليا بأكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض.

المكرمة وجدة والدمام ومنطقة عسير .

هذه الورقة تتناول هذه المشكلة في جانب أساس ومهم منها وهو ذلك الجانب الذي يتعلق بفئة الشباب واتجاهاتهم نحو المشكلة، وانعكاس هذه الاتجاهات على سلوكياتهم المرورية . تبدأ الورقة بتحديد مشكلة البحث وأهدافه وتساؤلاته ومنهجيته ومفاهيمه، وواقع المشكلة من خلال الاحصائيات المتاحة عن حوادث المرور في المملكة العربية السعودية، ثم يتم عرض وتحليل نتائج الدراسة الاحصائية التي أجريت على طلاب التعليم الثانوي في مدينة الرياض، وتختتم الورقة بالاستنتاجات والتوصيات .

٢ - مشكلة البحث:

المشكلة المرورية في المملكة العربية السعودية مشكلة حادة جداً بكل المقاييس، سواء من حيث عدد المخالفات أو من حيث عدد الحوادث أو من حيث الخسائر البشرية والمادية . وتمثل فئة الشباب الجانب الأهم من المشكلة، ولا شك أن اتجاهات الشباب بمكوناتها المعرفية والشعورية تظهر في سلوكيات مرورية تنجم عنها مخالفات وحوادث تزيد من تفاقم المشكلة، مما يحتم معرفة اتجاهات هؤلاء الشباب، نحو المشكلة المرورية . وهذه هي مشكلة هذا البحث .

٣ - أهداف البحث :

تهدف هذه الدراسة إلى التعرف على اتجاهات الشباب أقل من ٢٠ عاماً، نحو المشكلة المرورية، وإظهار مكونات هذه الاتجاهات المعرفية والشعورية والسلوكية وعلاقتها ببعض سمات العينة، وصولاً إلى بعض الاستنتاجات الموضوعية .

٤ - أهمية البحث :

تنبع أهمية هذه الدراسة من خطورة وحدة المشكلة المرورية ومن أهمية الفئة العمرية المستهدفة بهذه الدراسة .

٥ - تساؤلات البحث:

من المعلوم أن الاتجاهات الكامنة، تتكون حسب تراكم الكم المعرفي، والمدرجات، وقد تظهر هذه الاتجاهات جزئياً على الأقل، في السلوكيات الظاهرة بالنسبة للمشكلة المرورية. ولا شك أن تراكم الخبرة الفردية التي تكون الاتجاهات، تأتي بالدرجة الاولى، من خلال المشاهدات ومن خلال ممارسة القيادة. مشكلة الدراسة إذاً، يمكن أن تصاغ في شكل تساؤل رئيس هو:

ما اتجاهات طلاب المرحلة الثانوية بمدينة الرياض نحو مشكلة المرور؟

ويتفرع من هذا التساؤل عدة تساؤلات فرعية تشكل مجمل تساؤلات الدراسة وهي كما يلي:

أ - ما هي بعض المكونات المعرفية لاتجاهات طلاب المرحلة الثانوية بمدينة الرياض نحو المشكلة المرورية؟

ب- ما الاتجاهات الشعورية الكامنة لطلاب المرحلة الثانوية بمدينة الرياض نحو بعض عناصر المشكلة المرورية؟

ج- ما الانعكاسات السلوكية المرورية لطلاب المرحلة الثانوية بمدينة الرياض؟

د- هل توجد فروق في مكونات الاتجاهات المعرفية الشعورية والسلوكية، لدى الشباب حسب خصائص العينة؟

هـ- هل تعتمد بعض السلوكيات الخاطئة على الرفقة والأصحاب ؟
و - هل هناك علاقة بين السلوكيات المرورية والالتزام بالفروض الدينية
والآداب العامة؟ .

٦ - مجتمع البحث

يتكون مجتمع الدراسة من طلاب التعليم الثانوي النهاري بمدينة
الرياض والذي يبلغ عددهم (٥٦٠٠٠) طالب (تقريباً) منهم (٤٣٠٠٠)
طالباً (تقريباً) في (٧١) مدرسة حكومية و(١٣٠,٠٠٠) طالب (تقريباً)
في (٥٧) مدرسة خاصة^(١) .

ولا شك أن المجتمع الأوسع للدراسة يتمثل في طلاب التعليم الثانوي
في المملكة العربية السعودية الذين هم خير من يمثل الشباب في سن ٢٠
عاماً فأقل .

ولذلك فإن نتائج هذه الدراسة يمكن تعميمها بسبب أن العينة تمثل هذه
الفئة العمرية نظراً للتجانس السكاني والاجتماعي والاقتصادي الواضح
في المملكة العربية السعودية .

٧ - عينة الدراسة :

تم تحديد عينة الدراسة على النحو التالي :

أ - بناء على الجداول الإحصائية التي تحدد العينة المقبولة إحصائياً لكل

(١) دليل التعليم العام، الإدارة العامة للتعليم بمنطقة الرياض ، الرياض ١٤٢٢-
١٤٢٣هـ (جداول متعددة)

مجتمع، وحيث أن عدد المجتمع المبحوث في هذه الدراسة يبلغ (٥٦,٠٠٠) طالب (تقريباً)، فقد تم تحديد عدد العينة بما لا يقل عن ٣٥٠ طالباً.

ب- تم اختيار (٩) تسع مدارس موزعة على أحياء مدينة الرياض منها (٦) ست مدارس حكومية و (٣) ثلاث مدارس أهلية، وكانت معايير الاختيار النسبي لهذه المدارس تعتمد على عدد الطلاب وموقع المدرسة (الحي الذي تقع فيه) وسنة التأسيس، بحيث أنه من مجموع هذه العوامل، يمكن القول إن هذه المدارس، تمثل الشرائح الاجتماعية الأصلية التي ينتمي لها مجتمع البحث.

ج- تم توزيع عدد كبير من الاستبانات على المدارس التسع، يتناسب نصيب كل مدرسة مع عدد طلابها، وذلك بهدف أن يكون العائد كافياً لاختيار نصيب كل مدرسة من عينة البحث

$$\left(\frac{\text{عدد طلاب المدرسة}}{\text{عدد طلاب مدارس العينة}} = \text{نصيب كل مدرسة من العينة} \right)$$

د- تم اختيار نصيب كل مدرسة من عينة البحث عشوائياً من الاستمارات المعادة من المدرسة.

هـ- بلغ عدد الاستمارات المقبولة إحصائياً والتي تم استخدامها في العرض والتحليل (٣٧١) استمارة.

٨ - مفاهيم البحث:

هذه الدراسة تتمحور حول المشكلة المرورية في المملكة العربية السعودية والشباب واتجاهاتهم نحوها ولذا فإن من المناسب تحديد المقصود بالشباب والاتجاهات.

أ - الشباب :

من المسلم به أن العمر هو من المتغيرات الأساسية في الدراسات الاجتماعية ، وأن لكل فئة عمرية خصائصها وسماتها الديمغرافية والاجتماعية التي تميزها عن غيرها من الفئات العمرية الأخرى . وفترة الشباب تمثل حلقة أساسية في حياة الإنسان ، حيث تبدأ فيها علامات النضج الجسماني والعقلي والعاطفي والاجتماعي . ومن المعلوم أن فترات العمر تنقسم على وجه العموم إلى فترة الطفولة ثم فترة الشباب ثم فترة العمر المتوسط ثم فترة العمر المتقدم . وهكذا نجد دائماً في كل تجمع سكاني ، فئة سكانية تنتمي إلى فئة الشباب ، هذه الفئة التي تشمل كافة الشباب (من الجنسين) في حدود فترة عمرية معينة ، عادة ما تكون بين الخامسة عشرة والخامسة والعشرين .

فئة الشباب لها خصائص وسمات مميزة ، من أهمها ما يلي :

- الاندفاع .
- محدودية الخبرة الاجتماعية .
- التعجل .
- الحماس .
- حب الظهور .
- حب الاستعراض والمباهاة .
- حب إثبات الذات والتميز والانتماء إلى مجموعة من الرفاق أو الاصحاب .
- التهور وعدم الإحساس بالخطر .

- الثقة الخادعة أو المفرطة .

- حب المغامرة .

- عدم تقدير المواقف تقديراً سليماً .

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

وفئة الشباب من عمر ٢٠ عاماً فأقل تعتبر من أهم فئات الشباب نظراً لأن المعارف والمعلومات والخبرات الاجتماعية تتراكم ابتداءً من هذا العمر ، كما أن الاتجاهات تنشأ وتبدأ في التكون والتشكل في هذا العمر أيضاً ، والأهم من ذلك أن السلوكيات بعامة ومنها السلوكيات المرورية وتعلم القيادة والعادات القيادية ، تبدأ وترسخ في هذه الفئة العمرية من فئة الشباب .

وحيث أن قيادة المرأة للسيارة ، غير مسموح بها في المملكة العربية السعودية ، ونظراً لأن أداة الدراسة (الاستبانة) طبقت على طلبة التعليم الثانوي فإن «فئة الشباب» في هذا البحث تعني تلك الفئة العمرية من الشباب الذكور الذي تنحصر أعمارهم بين (١٥) الخامسة عشر و (٢٠) عشرين عاماً ، وخير ممثل لفئة الشباب في هذا العمر ، هم طلبة التعليم الثانوي .

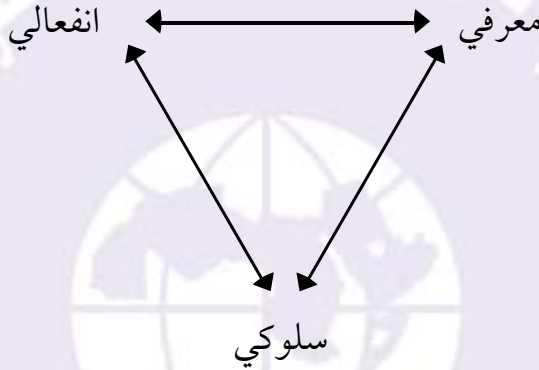
ب - الاتجاهات:

اهتم علماء الاجتماع وعلماء النفس بمفهوم الاتجاهات وتحديد المقصود بالاتجاه، ويكاد يكون هناك قبول عام لتعريف (البورت)، الذي يعرف الاتجاه على أنه « حالة من التهيؤ العقلي والعصبي تنتظم من خلال الخبرة وتكون ذات تأثير توجيهي أو دينامي على استجابة الفرد لجميع الموضوعات والمواقف التي تستثيرها هذه الاستجابة»^(١).

والاتجاهات السلوكية تعتمد على الخبرة والرغبات النفسية الكامنة، إلا أنها تتغير تبعاً لعوامل أخرى، معظمها خارجية مثل العوامل الاقتصادية. الناس لديهم قبول لكل ما يؤدي إلى ما يرغبون أو يحبون والعكس صحيح (الوظيفة المنفعية - التكيفية للاتجاهات). والإنسان الذي يملك اتجاهاً معيناً لمثير معين لديه نوع من السيطرة النفسية (النسبية) تتمثل في الحكم على الأشياء، بما ينعكس على سلوكه تجاه هذه المثيرات (الوظيفية المعرفية). كما أن اتجاهات الناس نحو الأشياء هي نوع من الحضور الاجتماعي وتحقيق الذات وتبرير المواقف من الأشياء والأشخاص والأحداث (وظيفة تحقيق الذات). والاتجاهات أيضاً لها وظيفة حمائية - دفاعية، من حيث أنها تمثل وسيلة تغطية لحقائق وخبرات وأفكار مؤلمة أو غير مقبولة اجتماعياً، مما يجعل الشخص يأخذ موقفاً واتجاهاً مناقضاً ومتبايناً من أجل إخفاء هذه الحقائق والخبرات والأفكار المحرجة (الوظيفة

(١) الصمادي، أحمد عبدالمجيد. الاتجاهات التنفسية وعلاقتها بالجهاز المروري في سيكولوجية حوادث المرور، مركز البحوث والدراسات الأمنية والاجتماعية، الإدارة العامة لشرطة أبو ظبي، أبو ظبي، ١٩٩٤م، ص ١٧.

الدفاعية). وهذه الوظائف تشكل في مجموعها وتفاعلها مكونات الاتجاهات، بجوانبها الانفعالية والمعرفية، ذات الطبيعة الداخلية للشخص، والسلوكية، ذات البعد الخارجي المتفاعل مع البيئة. هذه المكونات الثلاثة الانفعالية والمعرفية والسلوكية، تؤثر وتتأثر ببعضها، فكل منها سبب ونتيجة للآخر في شكل دائرة أو مثلث تفاعلي (الرسم المرفق).



ويمكن القول بأن المكون المعرفي يتكون من عمليات عقلية، استيعابية، تبنى على الحقائق والمعلومات المتوفرة عن موضوع الاتجاه، مثل فهم طبيعة الأشياء والاستدلال والتمييز والحكم على موضوع الاتجاه. أما المكون الانفعالي فإنه يتراوح بين الإقبال على موضوع الاتجاه أو حبه وبين النفور منه وكرهه، هذان المكونان (المعرفي والانفعالي) يتبادلان التأثير بينهما من جهة، وبين المكون السلوكي من جهة أخرى، الذي هو الانعكاس والاستجابة السلوكية، الفعلية، للمكونين المعرفي والشعوري نحو المثيرات المختلفة^(١).

(١) المرجع السابق، ص ١٩-٢٧.

٩ - المشكلة المرورية في المملكة العربية السعودية :

تواجه المملكة العربية السعودية مشكلة مرورية حادة، والاحصائيات المرورية، تقدم أرقاماً مقلقة، في حد ذاتها، بصرف النظر عن الأسباب والدراسة المقارنة مع المجتمعات الأخرى. والمشكلة تحظى حالياً بالاهتمام على مستوى وطني.

كما تخضع للدراسة من جميع المهتمين، خصوصاً على الصعيدين الرسمي والأكاديمي. وليس أدل على هذا الاهتمام من إعادة فصل جهاز إدارة المرور عن الأجهزة الأمنية والشرطية الأخرى وإعادة هيكلته ودعمه، إضافة إلى إنشاء اللجنة الوطنية للسلامة المرورية التي يرعاها ويرأسها ويشرف عليها سمو وزير الداخلية شخصياً. الجدول رقم (١) يعطي صورة عامة عن بعض جوانب المشكلة المرورية.

الجدول رقم (١)

بعض الاحصائيات المرورية في المملكة العربية السعودية

الموضوع	عام ١٤٢٠هـ	١٤٢١هـ	نسبة الفرق
١- عدد المخالفات .	٣١٦٧٣٨٢	٢٢٩٣٦١٧	٪١٦-
٢- عدد مخالفات السرعة الزائدة .	٣١٦٣٥٠	٦٧١٠٤٣	٪٣٥,٩
٣- عدد مخالفات القيادة بدون رخصة .	٣١٧٣٧٦	٢٦٠٧٩٢	٪٩,٧٨-
٤- عدد الحوادث .	٢٦٧٧٧٢	٢٨٠٤٠١	٪٢,٣
	منها: ٢٤٦٢١٥	٢٦٠١٦٠	٪٢,٧٥
	حادث بسيط ٢١٥٥٧	٢٠٢٤١	٪٣,١٥-
	حادث جسيم		
٥- عدد حوادث دهس مشاة .	١١١١٧	١٤٣٣٨	٪١٢,٦٥
٦- عدد الإصابات .	٣٢٣٦١	٢٨٩٩٨	٪٥,٤٨-
٧- عدد الوفيات .	٤٨٤٨	٤٤١٩	٪٤,٦٤-
٨- عدد رخص السير الجديدة .	٤٦٧٨٩٠	٤١٧٨٩١	٪٥,٦-

المصدر: التقرير الاحصائي السنوي ، الإدارة العامة للمرور(الرياض) ، ١٤٢١هـ-
ص ٦ ، ١٥ ، ٢١ ، ٣٨ ، ٤٣ .

يتضح من الجدول رقم (١) أن :

- انخفض عدد المخالفات المرورية المضبوطة بما نسبته ١٦٪ تقريبا .
- زادت الحوادث البسيطة بما نسبته ٧٥, ٢٪ .
- انخفضت الحوادث الجسيمة بما نسبته ١٥, ٣٪ .
- زاد عدد الحوادث الإجمالي بما نسبته ٣, ٢٪ .
- انخفض عدد الإصابات والوفيات في الحوادث بما نسبته ٤٨, ٥٪ و ٦٤, ٤٪ على التوالي .
- زادت مخالفات السرعة الزائدة بما نسبته ٩, ٣٥٪ .
- انخفضت مخالفات القيادة بدون رخصة بنسبة ٧٨, ٩٪ .

١٠ - خصوصية الشباب في المشكلة المرورية :

من المعروف في علم السكان، ومن خلال المؤشرات الاحصائية المباشرة أن الشباب (كيفما حددت فئتهم العمرية) يشكلون القاعدة العريضة للهزم السكاني في معظم دول العالم، وهذا يصدق على المملكة العربية السعودية بشكل يفوق المستويات العالمية، نظرا للنسبة العالية جدا من التكاثر السكاني . كما أن من المعلوم أن فترة الرخاء النفطي (أو الطفرة النفطية أن جاز التعبيران)، وما ولدته من ارتفاع مفاجئ في الدخل في المملكة العربية السعودية، غيرت كثيرا، بل ولدت أنماطاً استهلاكية وسلوكية لا تتناسب مع كثير من المعطيات في الوعي والقيم والتحضر وتقنين العلاقات والسلوك الاجتماعي .

هذان المؤشران، يأتیان في مقدمة العوامل التي تفسر كثرة عدد السائقين، ممن هم تحت السن النظامية للقيادة، وإزدياد نسبة هؤلاء الشباب المشتركين في الحوادث والمرتكبين للمخالفات المرورية . وبالرغم من تراجع الدخل الحقيقية

لكثير من الأسر السعودية، خصوصاً ذوي الدخل المتوسطة والمحدودة، إلا أن بعض انماط انفاق هذه الدخول استمرت في اتجاه ليس خاطئاً فقط من حيث أولويات الانفاق الأسري، بل من حيث أثره على المشكلة المرورية وسلوكيات الشباب بعامة، سلوكياتهم المرورية بشكل خاص .

معظم الأسر تبادر إلى شراء السيارات لابنائها، في سن مبكرة جداً، قد تصل إلى الخامسة عشرة أو أقل من ذلك، في بعض الأحيان، ومن ينخرط من هؤلاء الشباب في سوق العمل، فانه يبادر إلى رهن مستقبله مقابل شراء سيارة بالتقسيط، لا تتناسب قيمتها مع دخله ودخل أسرته . والشواهد كثيرة من ازدحام الشوارع بالسيارات التي يقودها شباب في مقتبل العمر، واهرامات من بقايا سيارات حديثة الصنع، ومقابر مليئة برفات أجساد غضة، وشركات تقسيط السيارات التي تنتشر في طول البلاد وعرضها، وبنوك تلتهم الدخول الشهرية بشهية ونهم عجيب .

ما يمكن قوله هنا هو أن الأرقام الموضحة في الجداول المرفقة ما هي إلا نتيجة لعوامل اقتصادية واجتماعية وتربوية، تمثل في مجملها خلافاً، يؤمل أن يكون قابلاً للإصلاح .

وقبل استعراض بعض المؤشرات الدالة صراحة على أهمية فئة الشباب كعنصر وعامل له خصائصه المتميزة في المشكلة المرورية، لا بد من القول بأن الطريقة التي تصنف بها الأعمار وتقاس بها نسب المشتركين في الحوادث المرورية من الفئات العمرية المختلفة، تحتاج إلى إعادة نظر، خصوصاً فيما يتعلق بالفئة العمرية الدنيا، والتي هي موضوع هذا البحث . التقرير الاحصائي الذي تصدره الإدارة العامة للمرور، يصنف الفئة الاصغر عمراً من المشتركين في الحوادث تحت عنوان « أقل من ١٨ عاماً » مما يستبعد أعماراً

أكبر هي بالتأكيد أعمار « شبايية»، بل إن فئة الشباب تشمل معظم الفئة الثانية وهي الفئة المصنفة « ١٨ إلى أقل من ٣٠ عاماً». هذا من جهة، ومن جهة أخرى، فإن الفئة « أقل من ١٨ عاماً» لا تشمل ممن هم تحت هذا السن، إلا الأعمار (١٧) و(١٦) و(١٥) وربما (١٤)، نظراً لأن من تحت هذا العمر، لا يقودون السيارة إلا نادراً جداً.

ولهذا فإن بعض الجداول التالية، أعيد تصميمها من الجداول الأصلية، لإظهار « العامل الشبايي» في المشكلة المرورية أولاً، ولتكون الأرقام أكثر دلالة على حجم ونسب واتجاهات التغير في الأرقام الخاصة بهذه الفئة، مقارنة مع الفئات الأخرى وبمرور الزمن وبين المناطق.

الجدول رقم (٢)

عدد الحوادث والنسبة من العدد الكلي لكل فئة عمرية

عام ١٤٢١هـ		عام ١٤٢٠هـ		الفئة العمرية
العدد	%	العدد	%	
٧١١٧١	%١٦	٤٧٧٥٠	%١١,٢	أقل من ١٨ عاماً
١٢٩٧١٤	%٢٩	١١٩١٢٤	%٢٧,٩	١٨ - أقل من ٣٠ عاماً
١٤٠١٥٧	%٣٢	١٣٥٦٥٤	%٣١,٨	٣٠ - أقل من ٤٠ عاماً
٦٦٠٣٦	%١٥	٨٥٩٠١	%٢٠,٢	٤٠ - أقل من ٥٠ عاماً
٣٥٩٢٨	%٨	٣٨٢١٠	%٨,٩	٥٠ عاماً فأكثر
٤٤٣٣٠٦	%١٠٠	٤٨٢١٠	%١٠٠	المجموع

المصدر: التقرير الإحصائي السنوي، الإدارة العامة للمرور (الرياض)، ١٤٢٠هـ - ص ٤٣ ولعام ١٤٢١هـ، ص ٢٧.

يتضح من الجدول رقم (٢) أن نسبة المشتركين في الحوادث من الفئات العمرية الأدنى تزداد وخصوصاً في فئة الأقل من ١٨ عاماً، وهي ثابتة تقريباً للفئة الوسطى، وتنخفض للاعمار الكبيرة. أن تقفز نسبة الشباب تحت ١٨ عاماً من ٢,١١٪ إلى ١٦٪ من مجمل الحوادث، فإن هذا مؤشر يجب أن يكون حاضراً ويقوّ، أمام راسمي السياسة المرورية وأمام التربويين، وبل أمامنا جميعاً، بحثاً عن كيفية معالجة هذا الاتجاه الخطير.

الجدول رقم (٣) يوضح انه كيفما عرفنا فئة الشباب، فإن المناطق الثلاث الرئيسية تستأثر بالنسبة الكبرى من عدد الحوادث التي تشترك فيها الفئات الشابة، وهذا أمر يجب أن يؤخذ في الحسبان من قبل المسؤولين عند معالجة هذه الظاهرة من حيث تركيز الجهود والامكانات على مناطق تركّز المشكلة، من غير أن تهمل المناطق الأخرى.

الجدول الإحصائية السابقة توضح بما لا يدع مجالاً للشك حدة المشكلة المرورية في جانبها الشبابي.

الجدول رقم (٣)

مقارنة عدد الحوادث ونسب التغير لفتي الشباب حسب المناطق لعامي ١٤٢٠هـ ، ١٤٢١هـ

معدل التغير	مجموع الفتين		معدل التغير	من ١٨ إلى أقل ٣٠ عاماً		معدل التغير	أقل من ١٨ عاماً		
	١٤٢١	١٤٢٠		١٤٢١	١٤٢٠		١٤٢١	١٤٢٠	
%١٧,٦	٥٢٤٠٩	٤٣١٥٨	%٢٦,٣	٣١٤٣٧	٢٤٨٩٩	%١٤,٩	٢٠٩٧٢	١٨٢٥٩	الرياض
%٣,١	٦٢٤٣٤	٦٠٥٣١	%١٦,٢-	٣٨٣١٣	٤٥٧٣٦	%٢٣,٩٦	٢٤١٢١	١٤٧٩٥	مكة المكرمة
%٣٤,٦٨	٥١٤٤٨	٣٣٥٨٥	%٤٨,٢	٣٧٠٤٢	٢٤٩٨٧	%٢٥,٢٤	١٤٤٠٦	٨٥٩٨	المنطقة الشرقية
%١٤,٤	٣٤٥٩٤	٢٩٦٠٠	%٣,٥-	٢٢٩٢٢	٢٣٥٠٢	%٣١,٣٦	١١٦٧٢	٦٠٩٨	بقية المناطق
%١٦,٩	٢٠٠٨٨٥	١٦٦٨٧٤	%٨,٨	١٢٩٧١٤	١١٩١٢٤	%١٩,٦٩	٧١١٧١	٤٧٧٥٠	المجموع

المصدر : مستخرجة من التقرير الاحصائي السنوي (مرجع سابق) ، لعام ١٤٢٠هـ ص ٤٣ ، ولعام ١٤٢١هـ ص ٢٧ .

١١ - أداة الدراسة :

بناء أداة الدراسة :

تتكون أداة الدراسة (الاستبيان) من أربعة محاور رئيسة بالإضافة إلي البيانات الأولية . حيث تناول المحور الأول الاتجاهات المعرفية للطلاب تجاه المشكلة المرورية وقد أحتوى هذا المحور على (١٣) عبارة . أما المحور الثاني فقد تناول الاتجاهات الانفعالية للطلاب تجاه المشكلة المرورية وقد أحتوى هذا المحور على (١٨) عبارة . وتناول المحور الثالث الاتجاهات السلوكية للطلاب تجاه المشكلة المرورية ، وقد أحتوي هذا المحور على (٢٢) عبارة . أما المحور الرابع والأخير فقد تناول الآداب والسلوكيات العامة للطلاب ، وقد أحتوي هذا المحور على (٧) عبارات .

وقد صممت الاستبانة على شكل أسئلة مباشرة بإجابات (نعم) أو (لا) فقط ، وكان هذا التصميم مقصوداً لتفادي المنطقة الرمادية ، وميل المبحوثين نحو الإجابات المتوسطة . وبالرغم من أن المقاييس المتدرجة هي أكثر صدقاً في تمثيل الاتجاهات وأكثر قابلية للقياس الدقيق ، إلا أن وضع عينة البحث بين خيارين متناقضين ، يجعل المبحوث يفكر كثيراً ويقرر أين يقف من القضية المطروحة أمامه .

وقد تم التعبير عن هذه البيانات عند إدخالها الحاسب الآلي واستخدام الحزمة الإحصائية SPSS الإصدار (٥ , ١١) في إجراء العمليات الإحصائية بمقياس له مستويين (واحد) تمثل الاجابة (لا) و (أثنين) تمثل الاجابة (نعم) .

تقنين أداة الدراسة :

الصدق البنائي :

وللوقوف على مدى التجانس الداخلي لأداة القياس المستخدمة في الدراسة وللوقوف على مدى انتماء كل عبارة للمحور الذي تقع فيه ، تم حساب معاملات الارتباط بين درجة كل عبارة والدرجة الكلية للمحور أو البعد الذي تنتمي إليه .

الجدول رقم (٤)

معاملات الارتباط بين درجة كل عبارة من عبارات المحور الأول (الجانب المعرفي) والدرجة الكلية لهذا المحور

رقم العبارة	معامل الارتباط	رقم العبارة	معامل الارتباط
١	٠,٥٧**	٨	٠,٤٩**
٢	٠,٥٤**	٩	٠,٨٣**
٣	٠,٥٣**	١٠	٠,٦٢**
٤	٠,٨١**	١١	٠,٧٧**
٥	٠,٦٢**	١٢	٠,٧**
٦	٠,٦٦**	١٣	٠,٤٧**
٧	٠,٧٧**		٠,٤٣**

(**) دال عند مستوي ٠,٠١

(*) دال عند مستوي ٠,٠٥

ويتضح من الجدول رقم (٤) أن جميع معاملات الارتباط بين درجة كل عبارة من عبارات المحور الأول والدرجة الكلية لهذا المحور دالة عند مستوى دلالة (٠,٠١)، وأن قيم معاملات الارتباط جميعها موجبة، وأنها تتراوح بين (٠,٤٣) و(٠,٨٣) مما يدل على الاتساق الداخلي بين العبارات المكونة لهذا المحور.

الجدول رقم (٥)

معاملات الارتباط بين درجة كل عبارة من عبارات المحور الثاني (الجانب الانفعالي) والدرجة الكلية لهذا المحور

رقم العبارة	معامل الارتباط	رقم العبارة	معامل الارتباط
١	٠,٨٥**	١٠	٠,٤١**
٢	٠,٨٩**	١١	٠,٥٨**
٣	٠,٥٦**	١٢	٠,٢٤**
٤	٠,٥٥**	١٣	٠,١١**
٥	٠,٤١**	١٤	٠,٣٧**
٦	٠,٥٣**	١٥	٠,٣٢**
٧	٠,٣٩**	١٦	٠,٣٩**
٨	٠,٤٠**	١٧	٠,٤٠**
٩	٠,٤٢**	١٨	٠,٣٧**

(**) دال عند مستوي ٠,٠١

(*) دال عند مستوي ٠,٠٥

ويتضح من الجدول رقم (٥) أن جميع معاملات الارتباط بين درجة كل عبارة من عبارات المحور الثاني والدرجة الكلية لهذا المحور دالة إحصائياً، وأن قيم معاملات الارتباط جميعها موجبة، وأنها تتراوح بين (١١,) و (٠, ٨٥) مما يدل على الاتساق الداخلي بين العبارات المكونة لهذا المحور.

الجدول رقم (٦)

معاملات الارتباط بين درجة كل عبارة من عبارات المحور الثالث (الجانب السلوكي) والدرجة الكلية لهذا المحور

رقم العبارة	معامل الارتباط	رقم العبارة	معامل الارتباط
١	٠, ٦٨ **	١٢	٠, ٥٣ **
٢	٠, ٧٤ **	١٣	٠, ٥٩ **
٣	٠, ٧٥ **	١٤	٠, ٥٤ **
٤	٠, ٦٥ **	١٥	٠, ٥٤ **
٥	٠, ٥١ **	١٦	٠, ٦١ **
٦	٠, ٦٣ **	١٧	٠, ٥٥ **
٧	٠, ٤١ **	١٨	٠, ٦٢ **
٨	٠, ٣٥ **	١٩	٠, ٥٦ **
٩	٠, ٥٨ **	٢٠	٠, ٥٢ **
١٠	٠, ٦٣ **	٢١	٠, ٥٦ **
١١	٠, ٥٧ **	٢٢	٠, ٤٠ **

(**) دال عند مستوي ٠, ٠١

(*) دال عند مستوي ٠, ٠٥

ويتضح من الجدول رقم (٦) أن جميع معاملات الارتباط بين درجة كل عبارة من عبارات المحور الثالث والدرجة الكلية لهذا المحور دالة إحصائياً، وأن قيم معاملات الارتباط جميعها موجبة وتتراوح بين (٠,٣٥) و (٠,٧٥)، مما يدل على الاتساق الداخلي بين العبارات المكونة لهذا المحور.

الجدول رقم (٧)

معاملات الارتباط بين درجة كل عبارة من عبارات المحور الرابع (الإلتزام بالفروض الدينية والسلوكيات والآداب العامة) والدرجة الكلية لهذا المحور

معامل الإرتباط	رقم العبارة	معامل الإرتباط	رقم العبارة
٠,٦٠**	٥	٠,٥٣**	١
٠,٥٥**	٦	٠,٦٥**	٢
٠,٦٢**	٧	٠,٥٥**	٣
		٠,٥٦**	٤

(**) دال عند مستوي ٠,٠١

(*) دال عند مستوي ٠,٠٥

ويتضح من الجدول رقم (٧) أن جميع معاملات الارتباط بين درجة كل عبارة من عبارات المحور الرابع والدرجة الكلية لهذا المحور دالة إحصائياً، وأن قيم معاملات الارتباط جميعها موجبة وتتراوح قيم معاملات الارتباط الدالة بين (٠,٥٣) و (٠,٦٢)، مما يدل على الاتساق الداخلي بين العبارات المكونة لهذا المحور.

ثبات أداة الدراسة :

تم حساب الثبات لأداة الدراسة باستخدام طريقة ألفا كرونباخ .

الجدول رقم (٨)

يوضح معاملات ثبات محاور الاستبيان

المحور	عدد العبارات	معامل الإثبات
الجانب المعرفي	١٣	٠,٨٧
الجانب الإنفعالي	١٨	٠,٨٥
الجانب السلوكي	٢٢	٠,٩
الالتزام بالفروض الدينية والسلوكيات والآداب العامة	٧	٠,٧٦

ويتضح من الجدول رقم (٨) أن معامل الثبات لألفا كرونباخ للأربعة محاور المكونة للأداة يتراوح بين (٠,٧٦) وبين (٠,٩) وهو ثبات جيد، مما يدل على الاتساق الداخلي للبيانات التي تم الحصول عليها من تطبيق الأداة، ومما يشير إلى إمكانية ثبات النتائج التي تسفر عنها الأداة .

١٢ - نتائج الدراسة الاحصائية :

فيما يلي عرض عام لخصائص عينة البحث ونتائج الدراسة الاحصائية حول المكونات المعرفية والانفعالية والسلوكية و الالتزام بالفروض الدينية والآداب العامة .

أ - خصائص عينة البحث :

فيما يلي عرض لخصائص عينة البحث :

أولاً - العمر :

الجدول رقم (٩)

توزيع أفراد العينة تبعاً للفئات العمرية

النسبة من المجموع	التكرار	المحور
٥,٤ %	٢٠	١٥ عاماً فأقل
٥٨,٦ %	٢١٥	١٦ - ١٧ عاماً
٣٣,٠ %	١٢١	١٨ - ١٩ عاماً
٣,٠ %	١١	٢٠ - ٢١ عاماً
١٠٠ %	٣٦٧	المجموع

يتضح من الجدول رقم (٩) أن (٦, ٥٨ %) من أفراد العينة أعمارهم تتراوح بين ١٦ - ١٧ عاماً وأن أقل نسبة للفئة التي تتراوح أعمارهم بين ٢٠ - ٢١ عاماً حيث بلغت (٣ %).

ثانياً - المستوى التعليمي :

النسبة الأكبر من أفراد العينة هم من طلاب السنة الثانية الثانوية ، يليهم طلاب السنة الأولى فالثالثة الثانوية ، كما في الجدول رقم (١٠) .

الجدول رقم (١٠)
توزيع العينة حسب المستوى التعليمي

النسبة من المجموع	التكرار	السنة الدراسية
٣٣,٧%	١٢٥	الأولى الثانوية
٣٨,٥%	١٤٣	الثانية الثانوية
٢٧,٨%	١٩٣	الثالثة الثانوية
١٠٠%	٣٧١	المجموع

ثالثاً : التحصيل الدراسي

النسبة الأكبر من أفراد العينة هم من الحاصلين على تقدير جيد جداً، يليهم الحاصلون على تقدر جيد، فالحاصلون على تقدير ممتاز فالحاصلون على تقدير مقبول فالحاصلون على تقدير ضعيف، كما في الجدول رقم (١١).

الجدول رقم (١١)
توزيع العينة حسب التقدير الدراسي

النسبة من المجموع	التكرار	التقدير
٣,٣%	١٢	ضعيف
٥,١%	١٩	مقبول
٢٨,٢%	١٠٤	جيد
٣٧,٩%	١٤٠	جيد جداً
٢٥,٥%	٩٤	ممتاز
١٠٠%	٣٦٩	المجموع

رابعاً: المستوى الاقتصادي:

الجدول رقم (١٢) يبين توزيع العينة حسب دخل الأسرة الشهري .

الجدول رقم (١٢)

توزيع العينة حسب الدخل الشهري للأسرة

النسبة من المجموع	التكرار	السنة الدراسية
٢٧,٨ %	٩٠	٥٠٠٠ ريال فأقل
٢٨,٤ %	٩٢	٥٠٠٠-١٤٩٩٩ ريال
١٢ %	٣٩	١٠٠٠٠-١٤٩٩٩ ريال
١٣,٩ %	٤٥	١٥٠٠٠-١٩٩٩٩ ريال
٨,٣ %	٢٧	٢٠٠٠٠-٢٤٩٩٩ ريال
٩,٦ %	٣١	٢٥٠٠٠ ريال فأكثر
١٠٠ %	٣٢٤	المجموع

خامساً: ملكية السيارة:

الجدول رقم (١٣) يبين أن ٥٧,٧ % من أفراد العينة لا يملكون سيارة

خاصة بهم، بينما يملك ٤٢,٣ % منهم سياراتهم الخاصة .

الجدول رقم (١٣)

توزيع العينة حسب ملكية السيارة

سادساً : قيادة السيارة:

ملكية السيارة	التكرار	النسبة من المجموع
يملك سيارة خاصة به	١٥٥	٤٢,٣ %
لا يملك سيارة خاصة به	٢١١	٥٧,٧ %
المجموع	٣٦٦	١٠٠ %

الجدول رقم (١٤) يبين أن ٧٥,٥ % من أفراد العينة يقودون سيارة حالياً، بينما أوضح ٢٤,٥ % منهم أنهم لا يقودون سيارة حالياً.

الجدول رقم (١٤)

توزيع أفراد العينة حسب قيادة السيارة

قيادة السيارة	التكرار	النسبة من المجموع
يقود سيارة حالياً	٢٧٨	٧٥,٥ %
لا يقود سيارة حالياً	٩٠	٢٤,٥ %
المجموع	٣٦٨	١٠٠ %

سابعاً: طريقة تعلم القيادة:

الجدول رقم (١٥) يوضح أن ٩٥,٢٪ من عينة البحث تعلموا القيادة بطريقة ذاتية وبالممارسة ، بينما لم يتعلم القيادة في مدرسة إلا ٤,٨٪ من العينة .

الجدول رقم (١٥)

توزيع أفراد العينة حسب طريقة تعلم قيادة السيارة

طريقة تعلم القيادة	التكرار	النسبة من المجموع
ذاتياً وبالممارسة	٣١٧	٩٥,٢٪
في مدرسة للقيادة	١٦	٤,٨٪
المجموع	٣٣٣	١٠٠٪

ثامناً: حمل الرخصة :

الجدول رقم (١٦) يبين أن ٧٣,٤٪ من أفراد العينة لم يحصلوا على رخصة أو ترخيصاً ، أما من يحمل الرخصة أو الترخيص فيمثلون ٢٦,٦٪ من أفراد العينة .

الجدول رقم (١٦)

توزيع أفراد العينة حسب حمل رخصة القيادة أو الترخيص من عدمه

رخصة القيادة أو الترخيص	التكرار	النسبة من المجموع
حاصل على رخصة قيادة	٩٥	٢٦,٦٪
لم يحصل على رخصة قيادة أو ترخيص	٦٢٦	٧٣,٤٪
المجموع	٣٥٧	١٠٠٪

تاسعاً: الرخصة والعمر :

الجدول رقم (١٧) يوضح توزيع الحاصلين على الرخصة أو الترخيص من أفراد العينة، حسب العمر .

الجدول رقم (١٧)

توزيع أفراد العينة الحاصلين على الرخصة أو الترخيص تبعاً للفئات العمرية

النسبة من المجموع	التكرار	العمر
١, ١ %	١	حتى ١٥ عاماً
٣٧, ٩ %	٣٦	من ١٦ - ١٧ عاماً
٥١, ٦ %	٤٩	من ١٨ إلى ١٩ عاماً
٩, ٥ %	٩	من ٢٠ إلى ٢١ عاماً
١٠٠ %	٩٥	المجموع

عاشراً: طريقة الحصول على الرخصة:

الجدول رقم (١٨) يبين أن ٣٥, ٤ % من الحاصلين على الرخصة، حصلوا عليها بالواسطة .

الجدول رقم (١٨)

توزيع أفراد العينة حسب طريقة الحصول على الرخصة

النسبة من المجموع	التكرار	الطريقة
٦٤, ٧ %	٦٢	الإجراءات العادية
٣٥, ٤ %	٣٤	الواسطة
١٠٠ %	٩٨	المجموع

حادي عشر : الاختبار التحريري للحصول على الرخصة :

الجدول (١٩) يبين أن ٤٣, ٢٪ من الحاصلين على الرخصة ، لم يتم اختبارهم تحريراً .

الجدول رقم (١٩)

توزيع أفراد العينة الحاصلين على رخصة حسب إجرائهم الاختبار التحريري من عدمه

الاختبار التحريري	التكرار	النسبة من المجموع
تم اختيارهم تحريراً	٥٤	٥٦, ٨٪
لم يتم اختيارهم تحريراً	٤١	٤٣, ٢٪
المجموع	٩٨	١٠٠٪

ثاني عشر: الاختبار العملي للحصول على الرخصة :

الجدول رقم (٢٠) يبين أن ٢٠, ٤٪ من الحاصلين على الرخصة لم يتم اختبارهم عملياً .

الجدول رقم (٢٠)

توزيع أفراد العينة حسب إجرائهم الاختبار العملي من عدمه

الاختبار العملي	التكرار	النسبة من المجموع
تم اختيارهم عملياً	٧٥	٧٩, ٦٪
لم يتم اختيارهم عملياً	٢٠	٢٠, ٤٪
المجموع	٩٨	١٠٠٪

ثالث عشر: توزيع أفراد العينة وفقاً لنوع التعليم :

الجدول رقم (٢١)

توزيع أفراد العينة وفقاً لنوع التعليم

النسبة من المجموع	التكرار	الطريقة
٨٧,٤ %	٢٩٠	حكومي
١٢,٦ %	٨٠	خاص
١٠٠ %	٣٧٠	المجموع

يتضح من الجدول رقم (٢١) أن (٤, ٨٧%) من أفراد العينة يتلقون تعليمهم في المدارس الحكومية وأن (٦, ١٢%) يتلقون تعليمهم في المدارس الخاصة.

١٣ - المكون المعرفي لاتجاهات العينة :

الجدول رقم (٢٢) يوضح نتائج الاستبيان عن معارف ومدركات عينة البحث عن بعض جوانب مشكلة المرور ومدركاتهم ومعارفهم (صحيحاً أو خطأ) عن التوعية المرورية وسلطة المرور، المتمثلة في رجل المرور .

الجدول رقم (٢٢)

المكون المعرفي لاتجاهات الشباب نحو المشكلة المرورية

الدلالة	قيمة P	قيمة كا ^٢	الاستجابة				السؤال
			لا		نعم		
			التكرار	النسبة	التكرار	النسبة	
دال	٠,٠٠	١٣٢,١	٧٢	١٩,٨%	٢٩١	٨٠,٢%	١- هل تعرف المخالفات المرورية وعقوباتها؟
دال	٠,٠٠	٢٢,١	١٣٨	٣٧,٧%	٢٢٨	٦٢,٣%	٢- هل ترى أن قيادة فئة الشباب (الأقل من ٢٠ عاماً) هي الأكثر تهوراً من الفئات العمرية الأخرى.
دال	٠,٠٠	٤٩,٦	٢٥١	٦٨,٤%	١١٦	٣١,٦%	٣- هل قيادة الشباب تحت ١٧ سنة للسيارة أمر جيد؟
دال	٠,٠٠	٧٠,٩٣	١٠٤	٢٨,١%	٢٦٦	٧١,٩%	٤- هل ترى أن فئة الشباب هي الأقل التزاماً بقواعد ونظام وأخلاق القيادة السليمة من غيرهم؟
دال	٠,٠٠	٢٤,٧	٢٣٠	٦٣%	١٣٥	٣٧%	٥- هل تساهل السلطات المرورية أمر جيد؟
دال	٠,٠٠	١١,٩	١٥٠	٤١%	٢١٦	٥٩%	٦- هل قرأت أو سمعت في المدرسة أي نوع من أنواع التوعية المرورية؟

تابع الجدول رقم (٢٢)

الدلالة	قيمة P	قيمة كا ^٢	الاستجابة				السؤال
			لا		نعم		
			النسبة	التكرار	النسبة	التكرار	
دال	٠,٠٠٨٤,١	١/٢٦,١	٩٦	٧٣,٩	٢٧٢	٧- هل حملات التوعية المرورية في المنهج المدرسي؟	
دال	٠,٠٠٧,٩	٣/٥٧,٣	٢١١	٤٢,٧	١٥٧	٨- هل تؤيد إدخال التوعية المرورية في المنهج المدرسي؟	
دال	٠,٠٠٩٠,٠	٢٥	٩٠	٧٥	٢٧٠	٩- هل الحملات الميدانية لضبط المخالفين مفيدة؟	
دال	٠,٠٠٢١,٢	٩/٣٧,٩	١٣٨	٦٢,١	٢٢٦	١٠- هل استفدت شخصياً من الحملات؟	
دال	٠,٠٠٩٠,٠	٣/٢٥,٣	٩٣	٧٤,٧	٢٧٥	١١- هل استمرار هذه الحملات هو أمر مطلوب؟	
دال	٠,٠٠٣٣,٥	٩/٣٤,٩	١٢٨	٦٥,١	٢٣٩	١٢- هل زي ولباس رجال المرور جيد؟	
دال	٠,٠٠٣٣,٢٣٤,٩	١٢٧	٦٥,١	٢٣٧	١٣- هل تجهيزات رجال المرور وآلياتهم جيدة؟		

من هذا الجدول يمكن استخلاص النتائج التالية، حول اتجاهات الشباب المعرفية :

أ - أن المعارف والمدرجات الإيجابية الأساسية عن مشكلة المرور، خاصة ما يتعلق منها بفئة الشباب، موجودة لدى نسبة معتبرة من مفردات عينة البحث .

ب - أن معظم مفردات العينة يدركون أن تساهل السلطة المرورية هو أمر غير جيد وأن تجهيزات وإمكانيات السلطة المرورية جيدة .

ج - أن معظم أفراد العينة يرون أن حملات التوعية وضبط المخالفين مفيدة ويرون استمرارها، وأنهم استفادوا منها، إلا أن معظم أفراد العينة لا يرون إدخال مادة التوعية المرورية في المناهج المدرسية وهو أمر يمكن تفهمه وليس بالضرورة قبوله، بحكم أن العينة هم جميعهم من الطلاب .

ولا شك أن عبارات الاستبانة لا تغطي كافة جوانب الاتجاه المعرفي إلا أنها تنبئ عن مدرجات ومعارف معقولة ومقبولة لدي معظم مفردات عينة البحث ويتضح من الجدول أن اختبار (كأ) لجميع العبارات دال إحصائياً مما يعطينا ثقة حول هذه الاستنتاجات عن الاتجاه المعرفي لمفردات عينة البحث .

١٤ - المكون الأنفعالي لاتجاهات العينية :

الجدول رقم (٢٣) يوضح نتائج الاستبانة من المكون الانفعالي لاتجاهات الشباب نحو المشكلة المرورية .

الجدول رقم (٢٣)

المكون الانفعالي لاتجاهات الشباب نحو المشكلة المرورية

الدلالة	قيمة P	قيمة كا ^٢	الاستجابة				السؤال
			لا		نعم		
			التكرار	النسبة	التكرار	النسبة	
دال	٠,٠٠	٨٣,٩	٢٧٠	%٧٤	٩٥	%٢٦	١- هل تستمتع بمخالفة نظام وآداب المرور؟
دال	٠,٠٠	٧٤,٨	٢٦٧	%٧٢,٦	١٠١	%٢٧,٤	٢- هل تستمتع عندما ترى غيرك يخالف نظام وآداب المرور؟
دال	٠,٠٠	٧٦,٤	٩٩	%٢٧,١	٢٦٦	%٧٢,٩	٣- هل تكثرت عندما ترتكب مخالفة مرورية؟
دال	٠,٠٠	٦٥,٨	١٠٥	%٢٨,٨	٢٦٠	%٧١,٢	٤- هل تكثرت لغرامة مخالفة المرور؟
دال	٠,٠٠	١٧٦,٣	٣٠٨	%٨٤,٨	٥٥	%١٥,٢	٥- هل تحب الفوضى المرورية؟
دال	٠,٠٠	٥٠,٤	١١٣	%٣١,٣	٢٤٨	%٦٨,٧	٦- هل تؤيد أن يطبق النظام عليك؟
دال	٠,٠٠	١٠٦,٣	٨٤	%٢٣	٢٨١	%٧٧	٧- هل تؤيد أن يطبق النظام على غيرك؟
دال	٠,٠٠	٣٧,٥	١٢٤	%٣٤	٢٤١	%٦٦	٨- هل تشعر بالاحترام نحو رجل المرور؟
دال	٠,٠٢	٥٠,٦	٢٠٤	%٥٥,٩	١٦١	%٤٤,١	٩- هل تستمتع بالمواقف المحرجة التي يتعرض لها رجال المرور؟
دال	٠,٠٠	٥٩,٢	١٠٩	%٢٩,٩	٢٥٦	%٧٠,١	١٠- هل تكثرت عندما تتابعك سيارة المرور؟

تابع الجدول رقم (٢٣)

الدلالة	قيمة P	قيمة كا ^٢	الاستجابة				السؤال
			لا		نعم		
			النسبة	التكرار	النسبة	التكرار	
دال	٠,٠٠	٤١,٢	٪٣٣,٢	١٢٢	٪٦٦,٨	٢٤٥	١١- هل تكثر عندما يستوقفك رجل المرور؟
دال	٠,٠٠	٦٥,٩	٪٢٨,٥	١٠١	٪٧١,٥	٢٥٤	١٢- هل تفضل الصلح على التقرير المروري في الحوادث؟
دال	٠,٠٠	٦٠,٨	٪٣٠,٦	٢٥٤	٪٢٩,٤	١٠٦	١٣- هل تثق في نزاهة إدارة المرور؟
دال	٠,٠٠	٥٩,٥	٪٣٣,٥	١٢٢	٪٦٦,٥	٢٤٢	١٤- هل تعلم أن هناك ارتباطاً بين الحالة النفسية للسائق والسلوكيات المرورية؟
دال	٠,٠٠	٦٥,٩	٪٧١,٥	٢٥٤	٪٢٨,٥	١٠١	١٥- هل من السهل استفزازك أثناء قيادتك للسيارة؟
دال	٠,٠٠	١٥٣,٨	٪٨٢,٥	٣٠١	٪١٧,٥	٦٤	١٦- هل يستفزك السائق المثالي في الطريق؟
دال	٠,٠٠	٧٣,٨	٪٧٢,٥	٢٦٤	٪٢٧,٥	١٠٠	١٧- هل يستفزك وجود سيارة قديمة في الحارة أو الشارع الذي تسير فيه؟
دال	٠,٠٠	٨,٧	٪٥٧,٨	٢٠٧	٪٤٢,٢	١٥١	١٨- هل تحس بالثقة المفرطة في قدرتك على القيادة السريعة؟

هؤلاء الشباب الذين لديهم مثل هذه المعلومات والمعارف والثقافة المرورية، ما هو موقفهم الداخلي (الكامن) تجاه السلطة المرورية وما هو موقفهم النفسي تجاه بعض الظواهر المرورية؟ الجدول رقم (٢٣) يوضح نتائج الدراسة الاحصائية حول المكون الشعوري لاتجاهات عينة البحث نحو المشكلة المرورية. ومن هذا الجدول يمكن استخلاص بعض المؤشرات المهمة:

أ- هناك نسبة من العينة تتراوح بين ٩, ٢٩٪ و ٧٠٪ من مفردات العينة لديهم اتجاه سلبي نحو السلطة المرورية ورجل المرور (العبارات رقم ٨-٩-١٠ -١١-١٣ في الجدول). ولعل أهم ما في هذه الصورة هو أن ٧٠٪ من عينة البحث لا يثقون في السلطة المرورية.

ب- ٣٣, ٥٪ من مفردات العينة لا يختزنون موقفا ايجابياً يجعلهم يدركون العلاقة بين الحالة النفسية لقائد السيارة وسلوكياته المرورية، كما أن ٢٨, ٥٪ من أفراد العينة أجابوا بأنه من السهل استفزازهم اثناء القيادة و ٣, ١٧٪ منهم أجابوا بأنه يستفزهم السائق المثالي في الطريق، و ٢٧٪. تستفزهم السيارات القديمة في الشوارع والاحياء .

ج- ٤٢, ٢٪ من مفردات العينة يحسون بالثقة المفرطة في قدرتهم على القيادة السريعة .

د- هناك نسبة تتراوح بين ٢, ١٥٪ إلى ٤, ٢٧٪ من عينة البحث يستمتعون عند ارتكاب المخالفة المرورية بل يحبون الفوضى المرورية (العبارات رقم ١-٢-٥ في الجدول) وفي الجانب الإيجابي أبدى معظم أفراد العينة إتجاهها نفسياً إيجابياً نحو الارتكاب الفعلي للمخالفة المرورية ونحو أثر الغرامة المرورية، بل إن معظم أفراد العينة يؤيدون تطبيق النظم عليهم وعلى غيرهم (العبارات رقم ٣-٤-٦-٧ من الجدول).

الدلالة الإحصائية لاختبار (كا^٢) تعطينا الثقة في هذه النتائج حول المكون الشعوري لاتجاهات الشباب نحو المشكلة المرورية .

١٥ - المكون السلوكي لاتجاهات العينة :

الجدول رقم (٢٤)

المكون السلوكي لاتجاهات العينة

الدلالة	قيمة P	قيمة كا ^٢	الاستجابة				السؤال
			لا		نعم		
			النسبة	التكرار	النسبة	التكرار	
دال	٠,٠٠	١٣٢,٢	٨٠,١%	٢٩٣	١٩,٩%	٧٣	١- هل تعتمد استفزاز رجل المرور؟
دال	٠,٠٠	١٢٩,٨	٧٩,٨%	٢٩٢	٢٠,٢%	٧٤	٢- هل تعتمد تحدي سلطة رجل المرور؟
دال	٠,٠٠	١٠٠,٧	٧٦,٢%	٢٧٩	٢٣,٨%	٨٧	٣- هل تعتمد كسر هيبة رجل المرور؟
دال	٠,٠٠	١٠٠,٤	٧٦,٣%	٢٧٧	٢٣,٧%	٧٦	٤- هل تعتمد المخالفة المرورية في حالة وجود رجل المرور وكأنه لا يستطيع إيقافك؟
دال	٠,٠٠	١٢٦,٣	٧٩,٧%	٢٨٦	٢٣,٣%	٧٣	٥- هل تعتمد عن وعي ارتكاب المخالفات المرورية؟
غير دال	٠,١٤	٢,١٧	٤٦,١%	١٦٦	٥٣,٩%	١٩٤	٦- هل تتجاوز السيارات الواقفة عند الإشارة من اليمين، لتقف في المقدمة؟
دال	٠,٠٢	٥,٠٩	٥٥,٩%	٢٠٣	٤٤,١%	١٦٠	٧- عندما يكون الطريق خالياً في كل الاتجاهات هل تقطع الإشارة الحمراء؟

تابع الجدول رقم (٢٤)

الدلالة	قيمة P	قيمة كا ^٢	الاستجابة				السؤال
			لا		نعم		
			التكرار	النسبة	التكرار	النسبة	
دال	٠,٠٠	٦٥,٦	٧١,٦	٢٥٢	٢٨,٤	١٠٠	٨ - هل سيارتك مظلمة بالكامل؟
دال	٠,٠٠	١٠٢,١	٢٣,٢	٨٣	٧٦,٨	٢٧٤	٩ - هل تتعمد أن تسرع أحياناً؟
غير دال	٠,١٦	١,٨٨	٤٦,٤	١٦٦	٥٣,٦	١٩٢	١٠ - هل تعودت على السرعة؟
دال	٠,٠٠	١١٦,٨	٧٨,٧	٢٨٠	٢١,٣	٧٦	١١ - هل تتعمد السرعة عندما يشاهدك آخرون؟
دال	٠,٠٠	١٠,٤	٥٨,٦	٢٠٨	٤١,٤	١٤٧	١٢ - هل تنطلق بسرعة كبيرة بعد الإشارة؟
دال	٠,٠١	٦,٦	٤٣,٢	١٥٦	٥٦,٨	٢٠٥	١٣ - هل تزيد السرعة عندما تقترب من إشارة المرور في حالة كون الإشارة صفراء؟
غير دال	٠,٤٩	٠,٤٦	٤٨,٢	١٧٤	٥١,٨	١٨٧	١٤ - هل تتجاوز من اليمين بسرعة كبيرة أحياناً؟
دال	٠,٠٠	٧,٥	٤٢,٧	١٥٣	٧٥,٣	٢٠٥	١٥ - هل تتجاوز دائماً السرعة المحددة داخل المدن أو على الطرق الطويلة؟
دال	٠,٠٠	١١,٥٧	٤١	١٤٥	٥٩	٢٠٩	١٦ - هل تحرص على أن تصطحب أحد أصدقائك عندما تقود السيارة للمتعة؟
دال	٠,٠٠	١٠٣,٣	٧٧,١	٢٧٢	٢٢,٩	٨١	١٧ - هل تتجمع مع أصدقائك بسياراتكم أمام الأسواق والمطاعم؟

تابع الجدول رقم (٢٤)

الدلالة	قيمة P	قيمة كا ^٢	الاستجابة				السؤال
			لا		نعم		
			التكرار	النسبة	التكرار	النسبة	
دال	٠,٠٠	١٨	٢١٧	٪١٦,٣	١٣٧	٪٣٨,٧	١٨- هل تتغير طريقتك في القيادة عندما يكون معك صديق؟
دال	٠,٠٠	١٩,٤	٢١٩	٪٦١,٧	١٣٦	٪٣٨,٣	١٩- هل تقود سيارتك مع أصدقائك فيما يشبه الموكب؟
دال	٠,٠٠	١٢٢,٩	٢٨٠	٪٧٩,٥	٧٢	٪٢٠,٢	٢٠- هل تتعمدون السير البطيء وعرقلة المرور؟
دال	٠,٠٠	١١٨,٣	٢٨٠	٪٧٨,٩	٧٥	٪٢١,١	٢١- هل ترتكبون مخالفات في مثل هذه التجمّعات والقيادة الجماعية؟
دال	٠,٠٠	٣٦,٧	٢٣٠	٪٦٦,٣	١١٧	٥٣٣,٧	٢٢- هل تستمتع مع زملائك بالمزاح داخل السيارة المظلمة؟

إن الجانب السلوكي من اتجاهات العينة نحو مشكلة المرور هو المحك الحقيقي لاتجاهات الشباب، وما لم ينعكس المكونان المعرفي والشعوري في ظواهر سلوكية، إيجاباً أو سلباً، فلا يمكن الحديث عن ظاهرة اتجاهية لهذه المكونات الثلاث. الجدول رقم (٢٤) يوضح جوانب سلوكية متعددة من اتجاهات العينة نحو مشكلة المرور. من هذا الجدول يمكن استخلاص المؤشرات السلوكية المهمة التالية:

- هناك نسبة تتراوح بين ٩, ١٩٪ و ٨, ٢٣٪ من مفردات العينة لديها موقف سلوكي سلبي تجاه السلطة المرورية (العبارات من ١ إلى ٥ في الجدول).
- هناك نسبة تتراوح بين ٤, ٢٨٪ و ٩, ٥٣٪ من مفردات العينة لديها مشكلة سلوكية تتعلق بالالتزام بالنظام المروري (العبارات من ٦ إلى ٨ في الجدول)
- هناك نسبة تتراوح بين ٤, ٤١٪ و ٨, ٧٦٪ من مفردات العينة لديها مشكلة سلوكية تتعلق بالسرعة (العبارات ٩-١٠-١٢-١٣-١٤-١٥ في الجدول).
- جزء من السلوكيات المرورية السلبية يمكن تفسيره بأثر الرفاق والأصحاب والزملاء على قائد المركبة الشاب (العبارات ١١, و من ١٦ إلى ٢٢ في الجدول).

- لعل من أهم السلوكيات المرورية السلبية التي أظهرتها هذه الدراسة أن ٩, ٧٣٪ من عينة البحث يتعمدون السرعة أحياناً وأن ٦, ٥٣٪ منهم تعودوا على السرعة وأن ٤, ٤١٪ منهم ينطلقون بسرعة بعد الإشارة الخضراء وأن ٨, ٥٦٪ منهم يزيدون من سرعتهم عند رؤيتهم للإشارة الصفراء وأن ٨, ٥١٪ منهم يتجاوزون من اليمين بسرعة وان ٣, ٥٧٪ منهم يتجاوزون السرعة المحددة، إضافة إلى مؤشرات سلبية أخرى تشرح نفسها من خلال الجدول .

١٦ - الالتزام بالفروض الدينية والآداب العامة :

الجدول رقم (٢٥) : يوضح سمات العينة المتعلقة بالالتزام بالفروض الدينية والآداب العامة وبعض الآداب المرورية ذات الصلة . هذا المتغير العام يجمع ما بين السمة والاتجاه، وسنعالمله لاحقاً كمتغير مستقل قد يفسر لنا السلوكيات المرورية لعينة البحث .

الجدول رقم (٢٥)

الالتزام بالفروض الدينية والسلوكيات والآداب العامة

الدلالة	قيمة P	قيمة كا ^٢	الاستجابة				السؤال
			لا		نعم		
			التكرار	النسبة	التكرار	النسبة	
دال	٠,٠٠	١٦٠,٨	٥٩	١٦,٥%	٢٩٩	٨٣,٥%	١- هل تحرص على أداء الصلوات في أوقاتها؟
دال	٠,٠٠	١٤٩,٤	٦٢	١٧,٥%	٢٩٢	٨٢,٥%	٢- هل تقف للمشاة ليعبروا الطريق؟
دال	٠,٠٠	١٥٢	٦٢	١٧,٤%	٢٩٥	٨٢,٦%	٣- هل تساعد الكبير والمعوق والضرير والمرأة والطفل في عبور الطريق؟
دال	٠,٠٠	١٢٠,٧	٧٤	٢٠,٨%	٢٨١	٧٩,٢%	٤- هل تقوم بمساعدة السائقين الآخرين في الطريق؟
غير دال	٠,٢٢	١,٤٧	١٦٨	٤٦,٨%	١٩١	٥٣,٢%	٥- هل تقوم بمساعدة رجل المرور عندما يكون في مأزق؟
دال	٠,٠٠	١٧,٥	١٣٨	٣٨,٩%	٢١٧	٦١,١%	٦- هل تبلغ عن الحوادث المرورية؟
دال	٠,٠٠	١٠٩,٥	٨٠	٢٢,٣%	٤٧٨	٧٧,٧%	٧- هل تقبل النصح المروري؟

ويلاحظ من الجدول ارتفاع نسبة من يلتزم بالفروض الدينية والقيم الاجتماعية الايجابية، هذا ليس بغريب على شباب المجتمع السعودي. كما يلاحظ أن هذه النسبة انخفضت قليلا في بعض السلوكيات المتعلقة بالمرور، إلا أنها في مجملها تنبئ عن استعداد وقبول أخلاقي للتغيير السلوكي المتعلق بمشاكل المرور.

١٧ - أثر نوع التعليم :

لمعرفة أثر نوع التعليم (التعليم الحكومي مقابل التعليم الخاص) على اتجاهات الشباب المعرفية الشعورية والسلوكية نحو مشكلة المرور، أجرى اختبار (ت) وكانت النتائج كما في الجدول رقم (٢٦) .

الجدول رقم (٢٦)

أثر نوع التعليم على الاتجاهات

الدلالة(*) P.value	درجات الحرية	قيمة (ت)	الانحراف المعياري	المتوسط	ن		
٠,٣٩	٣٣٤	٠,٨٥	٢,٦٨٩ ٢,٨٠٨	٢١,٦٦٩٢ ٢١,٣٥٧١	٢٦٦ ٧٠	حكومي خاص	المكوّن المعرفي
٠,٦٦	٣٢٦	٠,٤٤	٣,٤٥٠ ٣,٣٢٤	٣٠,٧٩٨٤ ٣٠,٦٠٠٠	٢٥٣ ٧٥	حكومي خاص	المكوّن الانفعالي
٠,٠٥٤	٣٢٠	١,٩٣	٥,٨٢٨ ٥,٣٤١	٣٥,٨٩٦٨ ٣٤,٤٠٠٠	٢٥٢ ٧٠	حكومي خاص	المكون السلوكي

(*) توجد فروق دالة إحصائية عندما تكون قيمة P تساوي أو أقل ٠,٠٥ .

يتضح من الجدول أنه لا توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين اتجاهات الطلاب المعرفية والانفعالية ولكن تكاد تكون هناك دلالة إحصائية في الجانب السلوكي تبعاً لنوع التعليم (حكومي - خاص)، وبالتالي فإنه يمكن القول بأن اتجاهات هاتين الفئتين من الشباب نحو مشكلة المرور متماثلة في الجانب المعرفي والانفعالي ولكنها، تكاد تكون مختلفة في الجانب السلوكي.

١٨ - أثر المستوى الاقتصادي:

أجري تحليل التباين الأحادي ANOVA لمعرفة أثر المستوى الاقتصادي (المقاس بالدخل الشهري للأسرة) على اتجاهات الشباب نحو المشكلة المرورية، كما في الجدول رقم (٢٧).

الجدول رقم (٢٧)

تحليل التباين الأحادي لمعرفة أثر المستوى الاقتصادي

الدلالة	قيمة F	متوسط المربعات	درجة الحرية	مجموعة المربعات	
٠,٤	٠,٩١١	٦,٨٠٣	٥	٣٤,٠١٥	بين المجموعات
		٧,٤٦٦	٢٩٤	٢١٩٤,٩٠٢	داخل المجموعات
		-	٢٩٩	٢٢٢٨,٩١٧	الكلية
٠,٣	١,٠٨١	١٣,١٣	٥	٦٥,٦٤٩	بين المجموعات
		١٢,١٤٧	٢٨٥	٣٤٦٢,٠٢٨	داخل المجموعات
		-	٢٩٠	٣٥٢٧,٦٧٧	الكلية
٠,٦	٠,٦٧	٢٢,٤٦٩	٥	١١٢,٣٤٣	بين المجموعات
		٣٣,٥٤٤	٢٧٧	٩٢٩١,٧٠٦	داخل المجموعات
		-	٢٨٢	٩٤٠٤,٠٤٩	الكلية

ويتضح من الجدول انه لا توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين اتجاهات الطلاب نحو المشكلة المرورية ، بناءً على المستوى الاقتصادي المقاس بالدخل الشهري للأسرة .

١٩ - أثر ممارسة قيادة السيارة :

تم إجراء اختبار (ت) لمعرفة وجود فروق ذات دلالة إحصائية في اتجاهات الشباب نحو المشكلة المرورية حسب خبرتهم في قيادة السيارات ، وكانت النتائج كما في الجدول رقم (٢٨) .

الجدول رقم (٢٨)

أثر ممارسة قيادة السيارة

الدلالة (*) P.value	درجات الحرية	قيمة	الانحراف المعياري	المتوسط	ن		
٠,٣٤	٣٣٣	٠,٩	٢,٨٥٠٤٢	٢١,٥٠٩٨	٢٥٥	يقود	المكوّن المعرفي
			٢,١٧٨٤٠	٢١,٨٣٧٥	٨٠	لا يقود	
٠,٠٠	٣٢٤	٩,٠	٣,٥٢٨٩٧	٣٠,٤١١٣	٢٤٨	يقود	المكوّن الشعوري
			٢,٨٣٣٨٧	٣١,٧٥٦٤	٧٨	لا يقود	
٠,٠٥	٣١٨	١,٩	٢,٨٢٨٤٩	٣٥,١٨٠٧	٢٤٩	يقود	المكون السلوكي
			٥,٣٠١١٩	٣٦,٦٩٠١	٧١	لا يقود	

يتضح من الجدول أنه لا توجد فروق ذات دلالة إحصائية في الاتجاهات المعرفية ، بينما توجد فروق دالة إحصائية في الاتجاهات السلوكية والانفعالية

بين من يقود ومن لا يقود السيارة، وان الاتجاهات أكثر إيجابية لدى الذين لا يقودون السيارات . وقد يعود هذا الاتجاه الإيجابي لنقص الخبرة الفعلية في القيادة وعدم معايشة الواقع المروري بسلبياته وإيجابياته .

٢٠ - اختبار رخصة القيادة :

الجدول (٢٩) يوضح انه توجد فروق ذات دلالة إحصائية في المكون الشعوري لاتجاهات الشباب ، بين من تم ومن لم يتم اختبارهم تحريريا ، بينما لا توجد مثل هذه الفروق في المكونين المعرفي والسلوكي . وهذا الفرق هو لصالح الذين تم اختبارهم تحريريا ، مما يدل على الفائدة التوعوية للاختبار ، بصرف النظر عن إيجابياته الأخرى .

الجدول رقم (٢٩)

أثر الاختبار التحريري

الدلالة (**) P.value	درجات الحرية	قيمة	الانحراف المعياري	المتوسط	ن		
٠,٠٣	٨٣	٢,١٨	٢,٣٨٤٥٧	٢٢,١٢٥٠	٤٨	تم اختبارهم	المكوّن
		٢	٣,٧١٩٧٢	٢٠,٦٧٥٧	٣٧	لم يتم اختبارهم	المعرفي
٠,٠٥	٨٠	١,٩٨	٣,١٢٤٥٨	٣١,٣٧٢١	٤٣	تم اختبارهم	المكوّن
		٩	٤,٣٥٨٥٩	٢٩,٧١٧٩	٣٩	لم يتم اختبارهم	الشعوري
٠,١٤	٨٣	١,٤٨	٥,٨٦٧٩٠٦	٣٤,٩٥٧٤	٤٧	تم اختبارهم	المكون
		٦	٥,٨٨١٤٨	٣٣,٠٥٢٦	٣٨	لم يتم اختبارهم	السلوكي

والجدول (٣٠) يشير إلى انه توجد فروق في المكون المعرفي لاتجاهات الشباب، بينما لا توجد فروق في كل من المكونين الانفعالي والسلوكي بين من تم اختبارهم عملياً ومن لم يتم اختبارهم .

الجدول رقم (٣٠)

أثر الاختبار العملي

الدلالة (*) P.value	درجات الحرية	قيمة	الانحراف المعياري	المتوسط	ن		
٠,٠٥	٨٦	١,٩٨	٢,٦٧٨٠٧	٢١,٧٥٧١	٧٠	تم اختبارهم	المكوّن
		٤	٤,١٧٦٢٦	٤,١٧٦٢٦	١٨	لم يتم اختبارهم	المعرفي
٠,٠٨	٨٢	١,٧٣	٣,٧٣٩٦٠	٣,٧٣٩٦٠	٦٥	تم اختبارهم	المكوّن
		٤	٤,٠١٧٥١	٤,٠١٧٥١	١٩	لم يتم اختبارهم	الشعوري
٠,١	٨٦	١,٦٤	٥,٧٣٥٩١	٥,٧٣٥٩١	٦٩	تم اختبارهم	المكون
		٣	٦,٢٨٩٣٢	٦,٢٨٩٣٢	١٩	لم يتم اختبارهم	السلوكي

٢١ - أثر الحصول على رخصة القيادة أو الترخيص:

لمعرفة أثر الحصول على رخصة القيادة أو الترخيص على الاتجاهات،
أجري اختبار (ت) وكانت النتائج كما في الجدول رقم (٣١) .

الجدول رقم (٣١)

أثر رخصة القيادة

الدلالة(*) P.value	درجات الحرية	قيمة	الانحراف المعياري	المتوسط	ن		
٠,٦	٣٢٥	٠,٤٧	٣,١٥١٠٢	٢١,٤٥٤٥	٨٨	يحمل	المكوّن المعرفي
			٢,٥٥٤١١	٢١,٦١٥١	٢٣٩	لا يحمل	
٠,٤	٣١٨	٠,٧٥	٣,٨٢٢٠٩	٣٠,٥٤١٢	٨٥	يحمل	المكوّن الشعوري
			٣,٢٦٠٠٣	٣٠,٨٦٨١	٢٣٥	لا يحمل	
٠,٠١	٣١٢	٢,٥	٥,٨٨١٧٠	٣٤,١٩٣٢	٨٨	يحمل	المكون السلوكي
			٥,٥٥٨٩٣	٣٥,٩١٧٧٩	٢٢٦	لا يحمل	

والجدول يوضح انه لا توجد فروق ذات دلالة إحصائية في اتجاهات الشباب المعرفية والانفعالية على أساس حمل رخصة القيادة أو الترخيص بالقيادة من عدمه ، بينما توجد مثل هذه الفروق بالنسبة للمكون السلوكي ، وهي تعزز الاتجاه الإيجابي لمن لا يحمل الرخصة أو الترخيص ، وربما أن هذا يعود أيضاً إلى الصورة البريئة والوردية والحادعة التي يحملها الشباب عن عالم قيادة السيارات .

٢٢ - أثر كيفية تعلم القيادة :

لمعرفة أثر كيفية تعلم قيادة السيارة، تم اجراء اختبار (ت)، وكانت النتائج كما في جدول (٣٢) .

الجدول رقم (٣٢)

أثر طريقة تعلم القيادة على الاتجاهات

الدلالة (*) P.value	درجات الحرية	قيمة	الانحراف المعياري	المتوسط	ن		
٠,٤	٣٠٢	٠,٧	٢,٧٣٦٢٩ ٢,٤٩٥٠٥	٢١,٥٤٨٣ ٢٢,٠٧١٤	٢٩٠ ١٤	ذاتياً مدرسة	المكوّن المعرفي
٠,٣	٢٩٤	٠,٨٧	٣,٤١٣٥٠ ٣,٧٩٥٩٩	٣٠,٦٦٥٥ ٢٩,٨٦٦٧	٢٨١ ١٥	ذاتياً مدرسة	المكوّن الشعوري
٠,٦	٢٩٠	٠,٤٥	٥,٧٥٤٠٢ ٥,٧٥٢٩٠	٣٥,٤٨١٩ ٣٤,٨١٢٥	٢٧٦ ١٦	ذاتياً مدرسة	المكوّن السلوكي

والجدول يوضح أنه لا توجد فروق ذات دلالة احصائية لأثر طريقة تعلم القيادة على مكونات اتجاهات الشباب الثلاثة نحو المشكلة المرورية .

٢٣ - العلاقة بين الآداب والسلوكيات العامة والسلوكيات المرورية :

نظراً لأهمية السلوكيات المرورية وعلاقتها بالانضباط الاجتماعي والالتزام بالفروض الدينية والقيم الإيجابية ، فقد افترضت علاقة انحدارية (Regression) بين السلوكيات المرورية كمتغير تابع والفروض الدينية والآداب العامة كمتغير مستقل وقد وجد أن هناك علاقة بين السلوكيات المرورية ، وقد أخذت معادلة الانحدار الشكل الرياضي الخطي التالي :

$$= م \quad ٣٠,١٣٩ + ٤٣٢,٥٠$$

$t = ٢,٣$ P.valu = 0.02	$t = ١٣,١٤$ P.valu = 0.0
----------------------------	-----------------------------

حيث (م) = السلوكيات المرورية

و (د) = الالتزام بالفروض الدينية والآداب العامة

وهي علاقة طردية قوية وذات دلالة إحصائية كما تبينها المعادلة، مما يعني انه كلما كان الشباب أكثر التزاما بالفروض الدينية والآداب العامة، كلما كانت سلوكياته المرورية أكثر إيجابية، وهذا يدل على أن الالتزام بالفروض الدينية والآداب العامة هو مؤشر ومنبئ جيد عن السلوكيات المرورية. ولذلك فإنه من المهم التركيز على ترسيخ الآداب العامة والانضباط الاجتماعي والالتزام بالفروض الدينية، ليس فقط لأنها جيدة ومطلوبة في حد ذاتها، بل لأنها تؤثر إيجابياً في السلوكيات المرورية، وبالتالي في تخفيف حدة المشكلة المرورية بشكل عام.

٢٤ - نتائج الدراسة:

لقد كان هدف الدراسة الرئيس هو إلقاء الضوء على اتجاهات فئة الشباب نحو المشكلة المرورية، وهذه الفئة تعتبر من أخطر فئات قائدي المركبات وخير من يمثل هذه الفئة هم طلاب التعليم الثانوي، الذين اختيرت عينة الدراسة من بينهم. ويمكن ايجاز نتائج الدراسة على النحو التالي:

اولاً: أن فئة الشباب من المبتدئين في قيادة الشباب، هم من أخطر الفئات وأكثرها هشاشة أمام المشكل المروري ومن أكثر الفئات العمرية عرضة للاغراء ومن ثم الوقوع في السلوكيات المرورية السلبية

والتعود عليها، مما يرسخ مثل هذه السلوكيات، في الفئات العمرية الأخرى، فالاحصائيات المرورية تثبت بما لا يدع مجالاً للشك أن هذه الفئة تساهم (عددًا ونسبة) في الجوانب المتعددة للمشكلة المرورية، بما يتجاوز حجمها في كفاءة عمرية مقارنة بالفئات الأخرى، وحجمها السكاني أيضاً.

ثانياً: أن الطريقة التي تصنف بها الفئات العمرية في التقرير الإحصائي الصادر من الإدارة العامة للمرور في المملكة العربية السعودية قد لا تظهر بوضوح حجم مساهمة هذه الفئة في المشكلة المرورية.

ثالثاً: أنه لا تنقص لدى هذه الفئة الكثير من المعارف والثقافة المرورية، غير أن هذا المخزون المعرفي لم يصل إلى الحجم والوضوح الذي يجعل أفراد العينة يعرفون ويدركون حجم المشكلة المرورية كقضية اجتماعية، ولا حجم المخاطر الحقيقية التي تواجههم أثناء قيادة السيارة، كما أن هذه المعارف والمدرجات والمواقف لا تنعكس بوضوح في شكل سلوكيات إيجابية. كما أنه لا يزال هناك نسبة معتبرة لديها معارف خاطئة عن جانب أو أكثر من جوانب المشكلة المرورية، فهناك فجوة معرفية يمكن إقفالها عن طريق الكم والنوع التوعوي الذي يستهدف هذه الفئة دون غيرها.

رابعاً: أن هناك نسبة معتبرة من هؤلاء الشباب الممثل بالعينة، لديهم مواقف سلبية كامنة (المكون الشعوري) تجاه الالتزام بالنظام وتجاه السلطة المرورية.

خامساً: أن جزءاً من المكون الشعوري لاتجاهات الشباب، يتعلق بالجانب النفسي الذي له انعكاساته الخطيرة على السلوكيات المرورية.

سادسا: أن المكون السلوكي من اتجاهات الشباب هو الأخطر والأكثر افصاحا عن نفسه .

سابعا: أن نسبة لا تقل عن ١٩,٧٪ لديها ممارسات سلوكية خاطئة، بل ترتكب وتعترف بارتكاب هذه الأخطاء عن عمد .

ثامنا: أن أخطر جوانب المكون السلوكي للاتجاهات هو ما يتعلق بالسرعة وبالنظام وبالعلاقة مع السلطة المرورية .

تاسعا: أنه لا توجد فروق احصائية ذات دلالة على أن الاتجاهات ومكوناتها تتأثر بنوع التعليم (الخاص مقابل العام) ولا بالمستوى الاقتصادي للأسرة ولا بكيفية تعلم القيادة .

عاشرا: انه توجد فروق ذات دلالة احصائية على أن مكون أو أكثر من مكونات الاتجاهات تتأثر بكون الشاب يقود سيارة أو لا يقودها حاليا وبكونه تم أم لم يتم اختباره تحريريا وعمليا وبكونه يحمل أو لا يحمل رخصة قيادة .

حادي عشر: تبين من خلال العلاقة الانحدارية أن نسبة كبرى من السلوكيات المرورية يمكن تفسيرها بالالتزام بالفروض الدينية والآداب العامة من عدمه .

٢٥ - التوصيات :

يمكن من خلال ما قدم في هذه الورقة، الخروج بتوصيات أهمها ما يلي :

أولا: الاهتمام بفتة الشباب في مقتبل العمر، الذين يمثلون المنبع الأساس الذي يصب بغزارة في نهر قائدي المركبات، والتعامل معهم كفتة

خاصة لها سماتها المتميزة عن غيرها من الفئات العمرية بما ينعكس على المشكلة المرورية، سلباً وإيجاباً .

ثانياً: إعادة النظر في كيفية تصنيف الفئات العمرية وفي كيفية اظهار وتحليل الاحصائيات المرورية الخاصة بهذه الفئة، وغيرها من الفئات العمرية، بما يجعل الدروس المستخلصة والخطط المبنية على هذه الاحصائيات أكثر دلالة وفاعلية .

ثالثاً: بناء البرامج التوعوية على أسس علمية دقيقة جداً، تعتمد على معرفة وتحديد المعارف والثقافة والمواقف والسلوكيات لخطئة والسلبية وملء الفراغ المعرفي وإيجاد المواقف النفسية والايجابية الكامنة، وتعزيز ما هو موجود مما هو إيجابي من هذه المكونات الاتجاهية لدى الشباب، مع التركيز على الجانب الديني والأخلاقي، كعامل مؤثر في السلوكيات المرورية .

رابعاً: المبادرة إلى ردم الهوة والفجوة السلبية في اتجاهات الشباب نحو السلطة المرورية ورجل المرور، وتعزيز ما هو ايجابي منها، عن طريق الاتصال المباشر والوسائل التوعوية المدروسة .

خامساً: تحديد السلوكيات المرورية السلبية والتي تمثل خطورة قصوى، والمبادرة إلى التعامل معها بأسلوب علمي وخطط مدروسة، حتى تتأصل سلوكيات أكثر ايجابية لدى الشباب .

سادساً: وضع خطط لها صفة المرونة في التعامل مع المشكلة مع إعادة توزيع الجهود والإمكانات البشرية وغير البشرية، لتحاكي الواقع المروري، خصوصاً، ما يتعلق بتركز المشكلة في مناطق معينة أو في سلوكيات محددة .

المراجع

أولاً: الكتب:

- ١- برنامج تعليم سلامة المرور في كليات التربية، مدينة الملك عبد العزيز للعلوم والتقنية، الرياض، ١٤١٣-١٤١٤هـ.
- ٢- التير، مصطفى (إشراف)، حوادث السير على الطرقات، أعمال ندوه، معهد الانماء العربي، بيروت، ١٩٩١م.
- ٣- دراسة إدخال تعليم سلامة المرور في مقررات المرحلة المتوسطة للتعليم العام، مدينة الملك عبد العزيز للعلوم والتقنية، الرياض، ١٤١٤هـ.
- ٤- سلامة المرور، أبحاث الندوة العلمية الرابعة والعشرين، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، ١٤١٢هـ.
- ٥- السيف، عبد الجليل، تطوير أساليب تنظيم وإدارة المرور، (د.ن)، الرياض، ١٤١٠هـ.
- ٦- الصمادي، أحمد، وآخرون (إعداد)، سيكولوجية حوادث المرور، الطبعة الأولى، مركز البحوث للدراسات الأمنية والاجتماعية، الإدارة العامة لشرطة أبو ظبي، أبو ظبي، ١٩٩٤م.
- ٧- عبد الله، عماد حسين، مسببات حوادث المرور، مكتبة الأنجلو، مصرية القاهرة، ١٩٩٠م.

ثانياً: التقارير:

- ١- دليل التعليم العام، الإدارة العامة للتعليم بمنطقة الرياض، الرياض، ١٤٢٢-١٤٢٣هـ.

٢- لتقرير الإحصائي السنوي، إدارة الدراسات المرورية، الإدارة العامة
للمرور، الرياض، ١٤٢٠-١٤٢١هـ..

