

دور العوامل الاجتماعية في الحوادث المرورية في منطقة الرياض دراسة ميدانية على مصابي الحوادث المرورية بمستشفيات منطقة الرياض

أ. عبد العزيز بن عبد الله العوين
قسم علم الاجتماع
كلية العلوم الاجتماعية
جامعة الملك عبد العزيز

المستخلص:

هدفت هذه الدراسة إلى التعرف على دور العوامل الاجتماعية وأثرها في زيادة الحوادث المرورية في منطقة الرياض، إضافة إلى تحديد الخصائص الاجتماعية والاقتصادية والتعليمية للسائقين المشتركين في الحوادث المرورية وكذلك تحديد سمات القيادة عند مرتكبي الحوادث المرورية في منطقة الرياض.

لقد تم الاعتماد على المنهج الوصفي عن طريق المسح الاجتماعي من خلال تصميم استبانة مكونة من ثمانية محاور تشتمل على (35) عبارة، واستهدفت أسئلة المحاور العوامل الاجتماعية التي يرى الباحث أن لها دوراً في زيادة الحوادث المرورية وهي المهنة، والعلاقات الأسرية، والحالة الاقتصادية، والمستوى التعليمي، والجنسية، والواسطة، وإدارة الوقت، بالإضافة إلى المتغيرات الديموجرافية، وأسئلة تتعلق بسلوك القيادة للمبحوث. وتكونت عينة الدراسة من (100) مفردة من مصابي الحوادث المرورية في منطقة الرياض. وقد تم اختيار أفراد العينة من المبحوثين بطريقة العينة العمدية. ولقد أشارت نتائج الدراسة إلى أهمية بعض العوامل الاجتماعية في زيادة الحوادث المرورية في منطقة الرياض، حيث أظهرت نتائج الدراسة أن هناك دوراً للجنسية في الحوادث المرورية في منطقة الرياض، كذلك أظهرت نتائج الدراسة إلى أن إدارة الوقت يعلب دوراً بارزاً في الحوادث المرورية. أما فيما يتعلق بالعوامل الاجتماعية الأخرى وهي: المهنة، والوضع الاقتصادي، والمستوى التعليمي، والواسطة، والعلاقات الأسرية، فلم يتبين من نتائج الدراسة أن لها دوراً في زيادة الحوادث المرورية في منطقة الرياض. وفيما يتعلق بأسئلة الدراسة الأخرى، فقد أظهرت الدراسة أن غالبية المبحوثين تؤيد نظام الضبط الإلكتروني (ساهر) بنسبة بلغت (59%)، كما أشارت نتائج الدراسة إلى أن السرعة تسببت في وقوع 24% من الحوادث التي تعرض لها أفراد العينة، وأن 50% من أفراد عينة الدراسة لا يستخدمون حزام الأمان مطلقاً.

الكلمات المفتاحية:

الحوادث المرورية، عوامل زيادة الحوادث المرورية، نظام الضبط الإلكتروني، المخالفات المرورية.

Abstract:

The Role of Social Factors in Traffic Accidents in Riyadh Region

Traffic accidents experienced by our country are hazardous calamities that aggravate and leave profound social and economic impacts, there are many and interlock factors leading to aggravation of traffic problems specially traffic accidents, however there are social factors that play major role in these accidents, the question of this study is: "what is the role of social factors causing traffic accidents in Riyadh region?"

This study aims to identify some the social factors that cause traffic accidents in Riyadh region which include the following:

- a- Identification of social, economic and educational traits of drivers involved in traffic accidents in Riyadh region.
- b- Specification of driving characteristics of those who cause traffic accidents in Riyadh region.

This study attempts to answer the following major question:

Q. what is the role of social factors in increasing traffic accidents in Riyadh region?

The researcher used in his study the social survey method by designing a questionnaire consisting of eight cores that include (35) terms. The researcher used the purposive sample in choosing hospital subject of the study and then applied the comprehensive survey of the involved in traffic accidents in each hospital.

Results:

- 1- Study found that the nationality has a role in causing traffic accidents in Riyadh region.
- 2- The study identified that time management has a role in traffic accidents in Riyadh region.
- 3- The study did not find a role for the following social factors in traffic accidents in Riyadh region:
 - a- Occupation
 - b- Economic conditions
 - c- Educational level
 - d- Nepotism
 - e- Family relationships
 - f- The study found that the majority support the electronic control system (Sahir) at percentage of 59%.
 - g- The study found that speed causes 24% of accidents of the involved sample.
- 4- The study found that 50% of study sample never Fasten seatbelt.

Key words:

Traffic Accidents, Factors of Increasing Traffic Accidents, Law Enforcement System, Traffic Fines.

تمهيد:

تعد الحوادث المرورية أحد أبرز المشكلات التي تواجهها الدول في وقتنا الحاضر، خاصة الدول النامية التي تشهد تطوراً سريعاً وطفرة مادية كبيرة، مثل المملكة العربية السعودية، ومشكلة الحوادث المرورية في تزايد مستمر، مما ينتج عنها خسائر بشرية ومادية كبيرة تفوق نسبتها تلك التي تسببها الحروب والصراعات، كما لا يخفى علينا الآثار الاجتماعية التي تترتب على هذه الحوادث من تفكك، وفقر، وإعاقات، تفرض أعباء على الجهات ذات العلاقة. وقد ارتفعت نسبة الحوادث في المملكة بشكل ملحوظ نتيجة عوامل كثيرة متشابكة، منها تدنى مستوى الوعي، وتدنى مستوى الضبط المروري، واعتماد السيارة وسيلة النقل الوحيدة، في ظل غياب وسائل النقل الأخرى، كذلك ازدحام المدن نتيجة الهجرة من الريف إلى المدينة، وغيرها من العوامل التي عقدت لأجلها الندوات والمؤتمرات من قبل الباحثين والمتخصصين، للحد من هذه الحوادث حتى تظل في إطار النسب المقبولة عالمياً.

مشكلة الدراسة:

تعتبر الحوادث المرورية التي تشهدها بلادنا من المشكلات الخطيرة التي تتفاقم يوماً بعد يوم، وتختلف آثاراً اجتماعية واقتصادية خطيرة، ولعلنا حين نتتبع الزيادة المطردة لعدد السيارات في المملكة نلاحظ الزيادة الكبيرة في فترة زمنية قصيرة نسبياً، حيث تشير آخر إحصائية لهيئة تطوير مدينة الرياض إلى أن عدد السيارات الخاصة في العاصمة بلغ أكثر من مليون سيارة وهذا الرقم لا يشمل السيارات الحكومية وسيارات المجمعات السكنية، هذه الزيادة الكبيرة في عدد السيارات والتي نتجت عن زيادة دخل أفراد المجتمع السعودي، إضافة إلى ترامي أطراف الدولة، وغياب الوسيلة البديلة للنقل، هذه الأمور ساهمت بشكل ملحوظ في زيادة وقوع الحوادث المرورية.

وباللقاء نظرة على الإحصاءات المرورية لحوادث المرور يتبين الزيادة غير المبررة في عدد الحوادث والوفيات والإصابات، فقد حصدت حوادث المرور في المملكة خلال العقود الثلاثة الماضية ما يزيد عن (75) ألف وإصابة (650) ألف شخص آخرين، كل ذلك نتيجة وقوع حوالي مليون حادث مروري، اشترك فيه ما يزيد عن مليوني سيارة وسائق في المملكة العربية السعودية، كما تفيد الإحصائيات أن عدد القتلى في عام 2007 بلغ (6300) شخص، علماً بأن هذه الأرقام تمثل أعداد القتلى حين وقوع الحادث، بينما تقدر الجهات الطبية أن أعداد القتلى أكثر من ذلك بكثير، نظراً لوفاة العديد من المصابين متأثرين بإصاباتهم. كما توضح المعلومات الإحصائية أن أعداد المخالفات المرورية في تزايد مستمر، ولقد تجاوزت (٩,٧) مليون مخالفة عام

2006 مقارنة بمليون مخالفة عام 1992، وبمقارنة الأرقام الإحصائية يتبين الزيادة في عدد الحوادث سنويا، فقد ارتفع عدد الحوادث من 100,000 حادث عام 1992 إلى أكثر من 4,85931 حادث عام 2008 (اللجنة الوطنية للسلامة المرورية، 2008).

وقد كشفت الدراسة التي أجراها النافع والسيف (1988) عن وجود نمط لسلوك قيادة السيارات في المملكة يتسم بالميل إلى المخاطرة، وعدم إتباع قواعد السلامة والأمان، وعدم مراعاة النظم وأداب المرور، وهذا قد يفسر النسبة العالية لمعدلات الحوادث والمخالفات المرورية التي تقع على شوارع وطرق المملكة، والاحتمال الذي كشفت عنه الدراسة أن كثيرا من السائقين يتعرضون لحادث أو أكثر، وذلك خلال فترة قيادتهم وأن 10% يتعرضون للإصابة نتيجة تلك الحوادث، كما أن 43% يقومون بارتكاب مخالفات مرورية، وأن 66% يقودون سياراتهم بسرعة زائدة عن الحد الأعلى (النافع والسيف، 1988).

وحيث إن هناك عوامل كثيرة ومتداخلة وراء تفاقم المشكلات المرورية، وخاصة الحوادث المرورية، إلا أن الجانب الاجتماعي هو العامل الأهم، حيث تشير الإحصاءات المرورية إلى أن السرعة تشكل أكثر من 80% من أسباب الحوادث، والسرعة ماهي لإنتاج قيم وعوامل اجتماعية يجب تصحيحها.

وانطلاقا مما سبق تهدف الدراسة الحالية إلى الإجابة عن تساؤل الدراسة الرئيس وهو ما دور العوامل الاجتماعية في الحوادث المرورية في منطقة الرياض والذي تتفرع منه الأسئلة التالية:

- أ- ما دور المهنة في الحوادث المرورية في منطقة الرياض؟
- ب- ما دور الحالة الاجتماعية في الحوادث المرورية في منطقة الرياض؟
- ت- ما دور الحالة الاقتصادية في الحوادث المرورية في منطقة الرياض؟
- ث- ما دور المستوى التعليمي في الحوادث المرورية في منطقة الرياض؟
- ج- ما دور الجنسية في الحوادث المرورية في منطقة الرياض؟
- ح- ما دور الاعتماد على الوسطة في الحوادث المرورية في منطقة الرياض؟
- خ- ما دور إدارة الوقت في الحوادث المرورية في منطقة الرياض؟
- د- ما هي خصائص السائقين المشتركين في الحوادث المرورية في منطقة الرياض؟
- ذ- ما سمات القيادة عند مرتكبي الحوادث المرورية في منطقة الرياض؟
- ر- هل توجد فروق ذات دلالة إحصائية في آراء الباحثين حول محاور الدراسة وفقاً لمتغيراتهم الشخصية والوظيفية؟

أهداف الدراسة:

أهداف هذه الدراسة تتمثل في التالي:

- 1- التعرف على دور العوامل الاجتماعية في الحوادث المرورية في منطقة الرياض. ويتفرع منه الأهداف الفرعية التالية:
 - أ. الكشف عن دور المهنة في لحوادث المرورية في منطقة الرياض.
 - ب. الكشف عن دور الحالة الاجتماعية في الحوادث المرورية في منطقة الرياض.
 - ت. الكشف عن دور الحالة الاقتصادية في الحوادث المرورية في منطقة الرياض.
 - ث. الكشف عن دور المستوى التعليمي في الحوادث المرورية في منطقة الرياض.
 - ج. الكشف عن دور الجنسية في الحوادث المرورية في منطقة الرياض.
 - ح. الكشف عن دور الوساطة في الحوادث المرورية في منطقة الرياض.
 - خ. الكشف عن دور إدارة الوقت في الحوادث المرورية في منطقة الرياض.
- 2- الكشف عن الخصائص الاجتماعية والاقتصادية والتعليمية للمصابين في الحوادث المرورية في منطقة الرياض.
- 3- الكشف عن سمات القيادة عند مرتكبي الحوادث المرورية في منطقة الرياض.
- 4- التعرف على ما إذا كانت هناك فروق ذات دلالة إحصائية في آراء المبحوثين حول محاور الدراسة ، وذلك وفقاً لمتغيراتهم الشخصية والوظيفية.

أهمية الدراسة:

تأتي أهمية هذا الدراسة في كونها تتناول واحدة من أهم وأعقد الظواهر السلبية في مجتمعنا ألا وهي الحوادث المرورية الآخذة في التزايد بشكل يؤثر على الفرد والمجتمع بسبب ما تحدثه من خسائر بشرية ومادية وأثار نفسية واجتماعية. وتنبع أهميتها من كونها تركز على الجانب الاجتماعي ودوره في الحوادث المرورية حيث إن كثيراً من الدراسات والمعالجات التي أجريت في هذا الجانب بنيت على أساس مروري ، بينما تحاول هذه الدراسة الكشف عن الجانب الاجتماعي ودوره في زيادة الحوادث المرورية ، ومن ثم فإن هذه الدراسة سوف تكون إضافة للدراسات السابقة التي أجريت حول هذه الظاهرة.

كما أن لهذه الدراسة أهمية عملية تتمثل في أن نتائج هذه الدراسة سوف تساعد المسؤولين عن إدارات المرور والجهات ذات العلاقة بها على رسم الخطط والبرامج للوقاية والحد من الحوادث المرورية. كما أنها تساهم في لفت الأنظار لخطورة هذه الظاهرة على المجتمع من أجل تضافر الجهود للتقليل من أخطارها.

حدود الدراسة:

الحدود الموضوعية: اقتصرت هذه الدراسة على دراسة موضوع دور العوامل الاجتماعية في الحوادث المرورية في منطقة الرياض.

الحدود الزمنية: تم تطبيق هذه الدراسة في الفترة من 1432/3/30هـ إلى 1432/5/30هـ وهي الفترة التي استغرقتها توزيع استبانة الدراسة.

الحدود المكانية: تم إجراء هذه الدراسة على عينة من مصابي الحوادث المرورية بلغ عددها (100) مفردة موزعة على (16) مستشفى حكومي في منطقة الرياض ، كما هي موضحة في عينة الدراسة.

مفاهيم الدراسة:

أ- الحوادث المرورية:

يرى السيف أن الحوادث المرورية هي "جميع الحوادث التي ينتج عنها إزهاق للأرواح أو إصابات في الأجسام أو خسائر في الأموال أو جميع ذلك من جراء استعمال المركبة" (السيف، 1999: 133).

كما عرف عبدالرحمن الحادث المروري بأنه "كل ما يحدث للمركبة أو يحدث منها أثناء سيرها مما ينتج عنه إزهاق في الأرواح أو إصابات في الأجسام أو خسائر في الممتلكات ويستثنى من ذلك الحوادث المتعمدة حيث تعد من الجرائم وكذلك ما يحدث للسيارة أو منها أثناء وقوفها في الأماكن المخصصة لوقوفها" (عبدالرحمن، 1982: 21)

أما المقصود بالحادث المروري في هذه الدراسة فهو ما ينتج عن المركبة من أضرار سواء كانت وفاة ، أو إصابة ، أو خسائر مادية ، نتيجة اصطدامها بأخرى ، أو بجسم ثابت ، أو انقلابها.

ب- العوامل الاجتماعية:

يرى "بارسونز" أن العوامل الاجتماعية هي "مجموعة العوامل التي تتصل ببناء المجتمع ، والتي من شأنها أن تتفاعل مع بعضها البعض ، لتحدث ظاهرة معينة من الظواهر التي تنتشر في المجتمع ، ويحاول "تالكوت بارسونز" تحديد هذه العوامل بأنها العوامل التي تنطلق من نسق الثقافة والقيم ، أو التي تتصل بالنسق الاجتماعي ، أو تلك التي تعكس نسق الشخصية" (الكليبي، 1996: 19).

إن الظواهر الاجتماعية ترجع بشكل عام إلى مجموعة من العوامل الاجتماعية والنفسية ، كما يرى غيث فإن المشكلات المرورية لا تخرج عن هذا الإطار فهي ترجع كذلك إلى مجموعة من العوامل الاجتماعية والنفسية (غيث ، 1983م: 11).

وهذا ما ذهب إليه (لميرت) (C.Lemert) حيث يقول "إن العوامل المهمة أي المباشرة في السلوك الاجتماعي عوامل اجتماعية نفسية في طبيعتها. ولذلك فإن التفسير ينتهي إلى إبراز عناصر مثل البناء الاجتماعي والجماعة والمركز والدور والتفاعل الهادف. أما إذا استخدمنا في التفسير عوامل مثل الحجم الطبيعي أو القوة العدوانية أو السن أو الجنس فإنما نستخدمها لنشرح التغيير في العوامل الثقافية والاجتماعية التي ثبت أنها التفاعلات الرئيسة في السلوك الإنساني" (العتيبي ، 1998م).

وعليه فإن العوامل الاجتماعية المقصودة في هذه الدراسة هي تلك العوامل التي تؤثر في قاندي المركبات ، وقد تكون مجتمعة أو منفردة أحد المتغيرات المؤثرة في سلوك قاندي المركبات وما ينتج عنه من حوادث مرورية ، وهي تتمثل في المتغيرات التالية:
الهنة ، الوضع الأسري ، الحالة الاقتصادية ، المستوى التعليمي ، الجنسية ، الوساطة ، إدارة الوقت.

ت- المصابون:

المصاب لغة: أصله من صوب والصوبُ نزول المطر وكل نازل من علو إلى أسفل ، فقد صاب يصب ، وذكر في لسان العرب "وأصابه بكذا: فجعه به ، وأصابهم الدهر بنفوسهم وأموالهم ، وكذلك إذا قال الرجل لأخر: أنت مصاب ، قال: أنت أصوب مني ، وأصابته مُصيبة فهو مُصابٌ ، ورجل مُصاب ، وفي عقل فلان صابة أي فترة وضعف وطرف من الجنون ، ويقال للمجنون: مُصابٌ ، وأصابته مصيبة ، أي أخذته ، فهو مُصاب" (ابن منظور ، م 711هـ: 536).
أما التعريف الإجرائي للمصاب فهو من وقع عليه ضرر جسيمي جراء الحادث المروري ونقل للمستشفى للعلاج.

الإطار النظري للدراسة والدراسات السابقة:

دور العوامل الاجتماعية في الحوادث المرورية:

أجريت العديد من الدراسات التي تتناول العوامل الاجتماعية ودورها في المشكلات المرورية ، ولكن كل دراسة تبحث هذه العوامل من جانب معين يهتم بموضوع الدراسة ، وهذه الدراسات تبحث هذه العوامل كبيانات أولية توضح جوانب موضوع الدراسة ، كما أن هذه الدراسات لا تتناول الحوادث بشكل خاص ، ولكنها تتناول المشكلات المرورية بشكل عام ، مثل التفحيط والمخالفات المرورية ، ومن أمثلة الدراسات القرية لموضوع هذه الدراسة بعض الدراسات التي تم استعراضها في الدراسات السابقة مثل "العوامل الاجتماعية المؤثرة في التزام السائقين بأساليب القيادة الوقائية" ، و"العوامل الاجتماعية المؤثرة في ارتكاب المخالفات المرورية" ، و"خصائص الحوادث المرورية بالمملكة العربية السعودية واتجاهاتها بمنطقة

الرياض"، و"تحليل الخصائص النفسية والاجتماعية المتعلقة بسلوك قيادات السيارات بالمملكة"، و"القيم الاجتماعية وأثرها في مشكلة المرور".

وعلى الرغم من البحوث العديدة التي تناولت ظاهرة الحوادث والمخالفات المرورية في المملكة العربية السعودية، إلا أن هذه الدراسات لم تنعكس إيجابياً على هذه الظاهرة، ويعود ذلك إلى أسباب عدة جعلت هذه الظاهرة تتفاقم مخلفة الكثير من الآثار الاجتماعية والاقتصادية في المجتمع، وأهم هذه الأسباب هو التعامل مع هذه الظاهرة على أنها مشكلة مرورية، فهناك كثير من البحوث والدراسات والندوات واللقاءات التي ركزت على هذا الجانب. بينما يرى الكثير من الباحثين أنها ظاهرة اجتماعية في المقام الأول ويجب التعامل معها على أنها ظاهرة اجتماعية ترتبط ارتباطاً وثيقاً بثقافة وقيم وعادات المجتمع (اليوسف، 2004).

يصنف علماء الاجتماع القيم إلى نوعين وهي:

- أ- القيم الخلقية الفردية وهي التي تتعلق بسلوك الفرد فقد يكون مستهزئاً، أنانياً، لا مبالياً، متهرباً عن أداء الواجب.
- ب- قيم خلقية اجتماعية وهي القيم التي تحكم علاقات الفرد مع الآخرين أو مع المجتمع مثل الانتماء للوطن والبناء من أجله، واحترام القانون، والفخر بأداء الواجب، والتعاون والمحبة (مخلف، 1998م: 57).

وفيما يلي أبرز العوامل والمؤثرات القيمة التي لها دور في زيادة مشكلات وحوادث المرور:

العمر:

من المتغيرات التي لها دور في الحوادث المرورية متغير "العمر" فإذا تصورنا شخصا في سن الشباب والمراهقة، فإننا نتوقع منه العديد من التصرفات التي لا يمكن أن يقدم عليها شخص آخر تجاوز مرحلة الشباب، كما أن رد فعل الشباب في موقف معين يختلف عن رد فعل شخص كبير السن في نفس الموقف، فقد يتسم سلوك الشاب بالانفعال والتهور، بينما يتسم الشيخ بالانزان والهدوء والالتزام، أي أننا قد نجد نمطين مختلفين للسلوك أو متضاربين، كرد فعل لنفس الموقف "السيسي، 2010: 25) فقد أثبتت دراسات كثيرة عامل السن في ارتكاب المخالفات المرورية والحوادث المرورية والتفريط. وتؤيد دراسة (اليوسف) ما توصلت إليه الدراسة السابقة حيث أشار اليوسف إلى أن غالبية مرتكبي المخالفات المرورية من ذوي الأعمار الشابة، حيث بلغت نسبة الذين ارتكبوا مخالفات مرورية في الفئة العمرية (18-35) نحو 70% من إجمالي مرتكبي المخالفات المرورية (اليوسف، 2004).

كما كشفت دراسة (الشهراني) التي أجريت في منطقة مكة المكرمة أن فئة الشباب هم أكثر عرضة للحوادث المرورية من غيرهم، حيث بلغت نسبة حوادث المرور للشباب الذين تقل

أعمارهم عن 18 سنة (33,9%) والذين تتراوح أعمارهم بين (18-24) (38,4%) (الشهراني، 2003). كما كشفت دراسة أجرتها الإدارة العامة للمرور في عام 1404هـ، أن نسبة الشباب الذين تقل أعمارهم عن 35 سنة والذين اشتركوا في الحوادث عام 1404هـ كانت (86%) وأن نسبة الإصابات بينهم كانت (84%) ونسبة الوفيات (75%) (النافع والسيف، 1987).

وفي دراسة (للرشود) أشار فيها إلى أن نسبة المتعرضين للحوادث من فئة الشباب بلغت (41,5) وأضاف في دراسته أن هذا يشير إلى جانبين الأول يتعلق بالمرحلة التي يمر بها هؤلاء المبحوثين، والتي تتميز بالنشاط والقوة، واتباع أساليب حياتية نشطة، وما يتبعها من نوازع أخلاقية، ومن ناحية أخرى تشير هذه النسبة إلى أن أكثر المعرضين للحوادث هم من فئة الشباب، مما يعرض المجتمع لفقدان طاقته المتمثلة في فئة الشباب (الرشود، 2007م).

وفي إحصائية حديثة لمرور الرياض يتضح تحرك الفئة العمرية المعرضة للحوادث المرورية من سن (21-30) إلى سن (30-39) كما في الجدول التالي:

جدول رقم (1) عدد السائقين المشتركين في الحوادث المرورية في مدينة الرياض عام 1430هـ

حسب العمر

إجمالي عدد السائقين المشتركين في الحوادث المرورية في منطقة الرياض عام 1430هـ (حسب العمر)							
إدارة المرور	أقل من 18	من 18 إلى	من 30 إلى	من 40 إلى	من 50 فأعلى	المجموع	النسبة
الرياض	30502	43921	98012	79163	18003	266901	30,51%

(المصدر: الإدارة العامة للمرور، 2011)

الوضع الأسري:

الوضع الأسري يعتبر كذلك أحد المتغيرات الذي له دور في ارتكاب السائقين للحوادث المرورية، حيث توصلت بعض الدراسات إلى أن غير المتزوجين كانوا أكثر ارتكاباً للحوادث المرورية من الذين يتمتعون بحياة عائلية مستقرة، تليهم فئة المطلقين، وكشفت دراسة التويجري أن أغلب مرتكبي الحوادث هم ممن يعيشون مع أحد الوالدين أو بعيداً عنهما ويغيب أبائهم عن المنزل كثيراً (التويجري، 2004) وفي دراسة (الرشود) كانت نسبة المتزوجين وغير المتزوجين متقاربة حيث بلغت نسبة المتزوجين (49,1%) وغير المتزوجين (48,1%) بينما كانت نسبة المطلقين الأقل حيث بلغت (2,9%) (الرشود، 2007م). وفي دراسة للحميدان توصل إلى أن ما نسبته (8,6%) كان ارتكابهم للحوادث المرورية بسبب الضغوط النفسية والمشكلات الأسرية التي يواجهونها (الحميدان، 2009).

جدول رقم (2) عدد المشتركين في الحوادث المرورية في مدينة الرياض عام 1432هـ حسب
الحالة الاجتماعية

إجمالي عدد السائقين المشتركين في الحوادث المرورية في مدينة الرياض خلال عام 1431هـ (حسب الحالة الاجتماعية)						
إدارات المرور	متزوج	النسبة	أعزب	النسبة	المجموع	النسبة
الرياض	106490	%26.32	84161	%19.61	190651	%22.10

(المصدر: الإدارة العامة للمرور، 2011)

الحالة الاقتصادية:

تشير بعض الدراسات إلى وجود دور للحالة الاقتصادية للمشارك في الحادث المروري ومعدلات الحوادث، ومنها دراسة (نصر، 1995) التي كشفت أن معظم أفراد العينة يقودون أو يقطنون سيارات قديمة نسبياً، فحوالي (60%) تقريباً من أفراد العينة يقودون أو يقطنون سيارات من موديلات الثمانينيات والسبعينيات، أي أنهم يقطنون سيارات مستعملة، وأشارت الدراسة إلى أن الأفراد يحرصون على معرفة طبيعة العيوب الفنية في السيارة، ويجمعون على أن هذه العيوب تعد أحد الأسباب الفاعلة في الحوادث، ومن أهم العيوب التي يؤكدون عليها: خلل في الفرامل، عيوب في الإطارات، خلل في الإشارات أو آلة التنبيه أو المرايا، وبالرغم أن هذه الدراسة تمت في مصر إلى أنه يمكن الاستدلال بها على أن العامل الاقتصادي له دور في بعض الحوادث المرورية.

المستوى التعليمي:

يعتبر التعليم أحد المتغيرات التي يمكن أن تبرز بعض السلوكيات الخاطئة التي تلعب دوراً في الحوادث المرورية، وتقوم إدارة المرور في حالة وقوع حادث بتوثيق الحادث وتسجيل الحالة التعليمية للسائق إما متعلم أو غير متعلم دون الإشارة إلى مستوى التعليم، وهذا ما يفسر أن النسبة الكبرى من مرتكبي الحوادث هم من المتعلمين.

هذا وقد أشار عبدالله النافع وخالد السيف (1988م) إلى أنه كلما انخفض العمر والمستوى التعليمي، أدى ذلك إلى سلوكيات قيادة خطيرة تعرض أصحابها والآخرين للمخاطرة الشديدة (السيلماني، 2002). كذلك أشار بعض الباحثين إلى أن الصفات الإنسانية كالعادات، والمستوى التعليمي تلعب دوراً كبيراً في اكتساب الخبرة ورفع الكفاءة وحسن الخلق، فاللامبالاة هي التي تؤدي إلى القيادة بسرعة فائقة، وإلى تخطي الإشارات والتقاطعات، وعدم الالتزام بالمسارات المحددة (عبدالرحمن، 1982).

وهذا ما توصل إليه باحثون آخرون من أن المستوى التعليمي للسائق له أثر كبير في كثرة أو قلة الحوادث في المجتمع، حيث تبين أن السعودي المتعلم أقل تورطاً في الحوادث من

الأمي ، باعتبار أن السائق المتعلم لديه الإلهام بقواعد وأنظمة السير عن غيره ، وأن عدم الامتثال لقواعد المرور وسلامة السير يُعد سلوكاً عفويا ، ومصدره ضعف التأهيل للاندماج في النظام الحضري من خلال التأهيل.

جدول رقم (3) عدد المشتركين في الحوادث المرورية في مدينة الرياض عام 1432هـ حسب الحالة التعليمية

إجمالي عدد السائقين المشتركين في الحوادث المرورية خلال عام 1431هـ (حسب الحالة التعليمية)						
إدارة المرور	متعلم	النسبة	أمي	النسبة	المجموع	النسبة
الرياض	169426	%28.12	21225	%21.52	190651	%22.10

(المصدر: الإدارة العامة للمرور، 2011)

إدارة الوقت:

وهي قضية عميقة الجذور حيث قد يستغرق الإنسان في مجاملات أو أعمال تجعله ينطلق بسرعة متخطيا السرعة النظامية ، خاصة وأن التكيف مع معطيات المدينة باعتبار أن حياة المدن ترتبط بالوقت ، أمر لم تستوعبه القيم الاجتماعية ولم يتكيف معه الأفراد ، فالإنسان قد يتجاوز السرعة المحددة ، أو الإشارات الضوئية ، أو يهمل في تفقد سلامة المركبة ، نظراً لضيق الوقت مما يجعل الإنسان يعرض نفسه والآخرين لمخاطر كان من الممكن تلافيها لو كانت قضية إدارة الوقت مفهوماً ناضجاً لدى الجميع في المجتمع (الوهيد، 1996).

جدول رقم (4) عدد الحوادث المرورية في مدينة الرياض عام 1431هـ حسب الوقت

إجمالي عدد الحوادث المرورية في جميع مناطق المملكة خلال عام 1431هـ (حسب الوقت)						
إدارات المرور	نهار	النسبة	ليل	النسبة	المجموع	النسبة
الرياض	68098	%26.67	56866	%23.90	124964	%25.08

(المصدر: الإدارة العامة للمرور، 2011)

الجنسية:

يشكل الوافدون في المملكة العربية السعودية نسبة كبيرة من السكان ، حيث يبلغ تعدادهم حوالي سبعة ملايين وافد ، كثيرون منهم أميون وتعليمهم بسيط ، وأغلبهم لم يتعلموا قيادة أي نوع من السيارات ، ويمكنهم عند قدومهم شراء سيارة بمبلغ زهيد وقيادتها على الطرقات ، مشكلين خطراً كبيراً على الجميع.

الحوادث في المملكة العربية السعودية:

شهدت المملكة العربية السعودية خلال فترة السبعينات طفرة اقتصادية صاحبها زيادة كبيرة في أعداد السيارات ، فقد كان عدد المركبات المسجلة عام 1971م (٧٦٨،١٤٤) سيارة ، حيث أخذ هذا العدد في الزيادة حتى وصل إلى ٨ مليون مركبة مسجلة في عام 2002

(عبدالعال ،2006) ، وفي عام (2012) بلغ عدد السيارات في المملكة العربية السعودية (15,9) مليون سيارة ، وبلغ في عام (2014) 18 مليون سيارة (صحيفة الاقتصادية ، 2014 ، أكتوبر 22) ، وقد حصدت حوادث المرور في المملكة خلال العقود الثلاثة الماضية ما يزيد على (75) ألف نفس وإصابة (650) ألف شخص آخرين كل ذلك ناتج عن حدوث حوالي مليون حادث مروري اشترك فيه ما يزيد عن مليوني سيارة وسائق في المملكة العربية السعودية.

كما تقيد الإحصاءات أن عدد القتلى في عام 2007 بلغ (6300) شخص وهذه الأرقام تمثل أعداد القتلى حين وقوع الحادث. بينما تقدر الجهات الطبية أن أعداد القتلى يمكن أن يصل إلى الضعف بعد وفاتهم بالمستشفيات نظراً لشدة الإصابة. كما توضح المعلومات الإحصائية أن أعداد المخالفات المرورية في تزايد مستمر ، ولقد تجاوزت (9,7) مليون مخالفة عام ١٤٢٧ هـ مقارنة بـ ١٩٩٢ مليون مخالفة عام 1992 (اللجنة الوطنية للسلامة المرورية 2008).

وتقيد الإحصاءات الصادرة من الإدارة العامة للمرور أن هناك (2226) متوفى داخل المدن بنسبة (35٪) وخارج المدن (4132) متوفى بنسبة 64٪ في حين بلغ عدد الحوادث المرورية (4350264) حادثاً منها (3720724) حادثاً داخل المدن و(620540) حادثاً خارج المدن من إجمالي الحوادث .

كما تقدر بعض الدراسات أن معدل الوفيات الناتج عن الحوادث المرورية تقدر بقتيل وأربعة مصابين في كل ساعة. وأن (7٪) من المصابين يخرجون من المستشفيات وهم يعانون شكلاً من أشكال العجز (شلل رباعي ، شلل نصفي) (عبدالعال ،2006).

وقد أشارت دراسات عديدة إلى أن عدد القتلى جراء الحوادث المرورية في المملكة أقل من الواقع ، وذلك بسبب الاختلاف الحاصل في تعريف الوفاة الناتجة من الحادث في المملكة عن التعريف العالمي من منظمة الصحة العالمية ، والمعتمد في اتحاد الدول الأوروبية الذي يعتمد الوفاة في موقع الحادث المروري ، أو أثناء النقل للمستشفى ، أو أثناء العلاج لمدة 30 يوماً من الحادث المروري ، بينما المملكة تعتمد الوفاة في موقع الحادث المروري ، أو أثناء النقل للمستشفى. (مدينة الملك عبدالعزيز للعلوم والتقنية ،2008م).

كما بلغت الخسائر المالية الناتجة عن هذه الحوادث لعام 2005 (13) مليار ريال سعودي ويتوقع أن تصل (24) مليار ريال سعودي في عام 2018 ، إذا لم يحدث تحسن في مستوى السلامة المرورية في المملكة. وهذه الخسارة تشكل فاقداً محلياً من مجمل الإنتاج الوطني بحوالي (٧,٤ ٪) حيث يفوق هذا الرقم المعدلات العالمية ، كذلك تشير الإحصاءات أن (60 ٪) من السائقين المشتركين في الحوادث المرورية تراوحت أعمارهم ما بين 18 و39 عاماً. كما تقيد الإحصائيات أن أعمار السائقين الذين اشتركوا في حوادث المرور أعمارهم دون 18 سنة يمثلون

(٨٪) ويبدو للوهلة الأولى أن هذا الرقم متدنٍ، ويرجع ذلك إلى أن السن القانوني في المملكة للحصول على رخصة قيادة هو ١٨ سنة (مدينة الملك عبدالعزيز للعلوم والتقنية، 2008م،).

الدراسات السابقة:

حظيت المشكلات المرورية بعدد وافر من الدراسات، سواء على المستوى العالمي أو العربي أو المحلي، وفيما يلي أهم الدراسات التي تناولت موضوع الدراسة، حيث قام الباحث بعرضها من الأقدم إلى الأحدث، فقد أجرى (النافع والسيف 1988م) دراسة بعنوان "تحليل الخصائص النفسية والاجتماعية المتعلقة بسلوك قيادة السيارات بالمملكة" توصل فيها إلى أن معدل الحوادث في المملكة لكل (1000) سيارة يبلغ سبعة حوادث، وحالة وفاة واحدة، وخمس إصابات سنوياً أي بمعدل عشر وفيات وأربع وستين إصابة يومياً، وهي أعلى معدلات حوادث في العالم، وأن العامل البشري كان مسؤولاً عن (84٪) من الحوادث، وتعد معدلات الحوادث في دول الخليج العربي أعلى نسبة في العالم، أما أهم السلوكيات ذات العلاقة بالحوادث فكانت السرعة، والتجاوز في المنحنيات والطرق الضيقة، والتجاوز الخاطئ، وتغيير المسار دون إشارة، والانشغال خلال القيادة، والانطلاق المفاجئ والسباق مع السيارات الأخرى، وقطع الإشارة الحمراء، والتجاوز من اليمين. وفي دراسة أخرى قام بها (العتيبي، 1997م) بعنوان "العوامل الاجتماعية المؤثرة في التزام السائقين بأساليب القيادة الوقائية" توصل فيها إلى أن الشخصية الغالبة للمبحوثين تتمثل في الشاب صغير السن الذي يحمل الشهادة المتوسطة، وأن متوسط الدخل (من 4000 إلى أقل من 6000 ريال) وأن المبحوث المتزوج من موظفي الحكومة تعرض مرة واحدة لحادث مروري، وارتكب أكثر من مخالفة، وتعلم القيادة عن طريق الأهل والأصدقاء، وحصل على رخصة القيادة الخاصة للمرة الثالثة، ومعدل القيادة اليومية من 4 إلى أقل من 6 ساعات يومياً. كذلك توصلت الدراسة إلى أن أقل الفئات العمرية التزاماً هي الفئة العمرية من 18 إلى أقل من 23 سنة، حيث بلغ معدل التزامها (40,0%) تليها الفئة العمرية من 23 إلى أقل من 28 سنة بمعدل التزام قدره (64,0%) لكل منهما. ومن النتائج التي توصل إليها كذلك أن أكثر الفئات من حيث التعليم دراية بالمعرفة والتطبيق هم: حملة شهادات (الدراسات العليا)، ومن (لا يقرؤون ولا يكتبون)، حيث بلغ معدل التزامهم (1,06%)، وأن أكثر العوامل الاجتماعية تأثيراً في مستوى التزام السائقين بأساليب القيادة الوقائية هو عامل المستوى الثقافي والتعليمي، يليه وسائل الإعلام، يليه الأسرة، ثم العامل الاقتصادي. أما دراسة (الوهيد، 1997م) وهي بعنوان "القيم الاجتماعية وأثرها على مشكلة المرور في المملكة العربية السعودية"، فقد توصل فيها إلى أن القيم الاجتماعية المنتشرة التي تؤثر في حوادث المرور هي: مشاكل تنظيم الوقت، وعمليات

المعاملة في الحرص على تبادل التحية خلال السير ، واعتبار السيارة من رموز المكانة الاجتماعية ، وقصور المعرفة حول طبيعة الآلة والطريق ، وإعطاء الأبناء صلاحيات القيادة ، والحديث داخل المركبة ، والوساطة ، والاتكالية على القدر ، وقصور الثقافة المرورية. أما (اليوسف ، 2004م) فقد أجرى دراسة بعنوان "العوامل الاجتماعية المؤثرة في ارتكاب المخالفات المرورية" ، وكان من أهم نتائج الدراسة أن أبرز المخالفات المرورية هي التي يرتكبها أفراد الفئة العمرية من (18-24 سنة) ، وهذه المخالفات تتمثل في السرعة الزائدة ، والوقوف الخاطئ ، وقطع الإشارة الضوئية ، وعدم ربط حزام الأمان. كذلك توصل إلى أن أهم دوافع ارتكاب المخالفات كان الاستعجال ، ثم طريقة قيادة الآخرين ، ثم ضغوط الحياة ، وأخيراً طول الإجراءات وعدم وجود وقت لإنجاز المعاملات ، كما أرجع الكثير من المبحوثين سبب مخالفاتهم إلى عدم وجود نظام معين للمرور بالمملكة.

وفي دراسة أخرى قام بها كل من (مُحَمَّد وسعيد الغامدي ، 2006) بعنوان "الثقافة المرورية وعلاقتها بحوادث السير، دراسة استطلاعية بمحافظة جدة" والتي توصل فيها إلى عدد من النتائج منها: أن السائقين لا يقومون بفحص المركبة بشكل منتظم ، وأن نسبة (11,3%) من مجموع السائقين الذين شملتهم الدراسة يقودون السيارات داخل مدينة جدة دون حمل رخص قيادة ، كذلك كشفت الدراسة أن ثقافة السائقين ما زالت دون المستوى المطلوب ، وأن السائقين يشغلون أنفسهم بأشياء كثيرة ، مثل التدخين بنسبة (68,7%) ، واستخدام الهاتف الجوال بنسبة (46,2%) ، والراديو والتسجيل بنسبة (91,4%) ، مما يؤكد تدني مستوى الثقافة المرورية لديهم ، كذلك وجدت الدراسة أن من لا يستخدم حزام الأمان أثناء القيادة يمثل شريحة ليست قليلة ، وأخيراً نجد أن هناك نسبة متفاوتة بين أفراد العينة لا يدركون معرفة إشارات المرور المنظمة لحركة السير ، كل هذه العوامل الثقافية وغيرها والمؤثرة في حوادث المرور وجد أنها مرتبطة بعمر ومستوى تعليم السائق.

ومن الدراسات التي أجريت في هذا الموضوع دراسة (الرشود 2007) بعنوان "برنامج مقترح للتدخل المهني لمواجهة الآثار الاجتماعية والنفسية للحوادث المرورية" والتي توصل فيها إلى عدد من النتائج من أهمها: أن السرعة الزائدة هي أكثر العوامل تأثيراً في وقوع الحوادث المرورية من وجهة نظر المبحوثين ، وأن غالبية المبحوثين هم من تقع أعمارهم بين 20 إلى 30 سنة ، كما توصلت الدراسة إلى أن هناك انخفاضاً كبيراً في حالة الاستقرار الأسري بعد الحادث ، فيما يتعلق بطبيعة الإصابات تبين أن أكثر الإصابات كانت في الأطراف السفلية.

التعليق على الدراسات السابقة:

باستعراض الدراسات السابقة القريبة من موضوع هذه الدراسة يلاحظ أن مشكلات المرور حظيت بدراسات عديدة ومن جوانب مختلفة إلا أن هناك جوانب أخرى لم يتم التطرق إليها بالدراسة أو تحتاج لمزيد من الدراسة نظراً لتشعب وتعدد عوامل وأسباب وآثار الحوادث المرورية ، ويلاحظ أن هذه الدراسات ركزت على التعرف على أسباب الحوادث المرورية والآثار الاجتماعية والاقتصادية لهذه الحوادث ، والتعرف على خصائص السائقين المشتركين في حوادث مرورية ، بالإضافة إلى الدراسات الإحصائية فقد أجريت دراسات أخرى عن دور السائق الذي يعتبر عنصراً رئيسياً في الحادث المروري كما تطرقت دراسات أخرى للعوامل الاجتماعية المرتبطة بالمشكلة المرورية ولكن من زاوية أخرى هي المخالفات المرورية كما في دراسة اليوسف "العوامل الاجتماعية المؤثرة في ارتكاب المخالفات المرورية" وكما في دراسة المطيري "العوامل الاجتماعية المؤثرة في التزام السائقين بأساليب القيادة الوقائية أو عن القيم كما في دراسة الوهيد "القيم الاجتماعية وأثرها في مشكلة المرور".

إلا أن هذه الدراسة تختلف عما سبقها من دراسات في نواحي عدة منها الفترة الزمنية حيث أن أحدث دراسة اطلع عليها الباحث تمت في عام 1426هـ وفي موضوع بعيد عن موضوع الدراسة ، كذلك موضوع هذه الدراسة يختلف عن الموضوعات السابقة في كونه ركز على العوامل الاجتماعية ودورها في الحوادث المرورية بعكس الكثير من الدراسات التي ركزت على جوانب أخرى مثل الأسباب والآثار أو المخالفات المرورية.

منهج الدراسة:

تم توظيف منهج المسح الاجتماعي في هذه الدراسة ، نظراً لطبيعة هذه الدراسة وتساؤلاتها ، والمسح الاجتماعي هو "ذلك النوع من البحوث الذي يتم بواسطته استجواب جميع أفراد مجتمع البحث ، أو عينة كبيرة منهم ، وذلك بهدف وصف الظاهرة المدروسة من حيث طبيعتها ودرجة وجودها" (العساف ، 191: 2006م) كما عرفه عبيدات بأنه "المنهج الذي يعتمد على دراسة الواقع أو الظاهرة كما توجد في الواقع ، ويهتم بوصفها وصفاً دقيقاً ، ويعبر عنها تعبيراً كيفياً وكيمياً (عبيدات وآخرون ، 219 ، 1997). واستخدم الباحث منهج المسح الاجتماعي بطريقة الحصر الشامل ، باستخدام استبانة صممت لتقيس الخصائص الاجتماعية للمبحوثين ، بهدف معرفة سلوكهم المروري ، ومدى تأثير العوامل الاجتماعية في ارتكابهم الحوادث المرورية من وجهة نظر المبحوثين. حيث إن هذا المنهج يناسب طبيعة البحث وتساؤلاته ، وإن هذه الدراسة دراسة كمية تتطلب بيانات رقمية ، وسوف يشمل المسح جميع المصابين في حوادث مرورية ، من الرجال المنومين في عدد من المستشفيات الحكومية ، من الذين تسمح لهم حالتهم الصحية وتتوفر لديهم القدرة الذهنية للإجابة على الأسئلة التي تضمنتها أداة جمع البيانات.

مجتمع الدراسة:

حسب إحصائية وزارة الصحة الصادرة عام 2008 ، فقد بلغ عدد حالات الطوارئ بمستشفيات وزارة الصحة لحوادث السيارات والطرق كما يلي:

جدول رقم (5) حالات الطوارئ بمستشفيات وزارة الصحة لحوادث السيارات والطرق لعام 2009 في المملكة

حوادث السيارات والطرق				
المجموع	الجنس		الجنسية	
	انثى	ذكر	غير سعودي	سعودي
160335	32179	128156	35241	125094

المصدر: الكتاب الإحصائي السنوي لوزارة الصحة (2008)

أي أن مجموع المصابين في الحوادث المرورية قد بلغ في عام 2009 أكثر من مئة وستين ألف مصاب ، وهذا العدد لا يشمل المستشفيات الأخرى التي لا تتبع لوزارة الصحة ، أي أن مستشفيات وزارة الصحة في المملكة يدخلها حوالي (500) مصاب في اليوم وقد يخرج المصاب في نفس اليوم ، أو يمكث فترة قد تقصر أو تطول ، ولا يعرف كم نصيب منطقة الرياض من هذا العدد ، وعليه فإن المجتمع الذي سوف تجرى عليه هذه الدراسة ، يتمثل في الأشخاص الذين اشتركوا في حوادث مرورية ودخلوا المستشفيات في منطقة الرياض في العام 2011 ، والمستشفيات هي تلك المخصصة للمصابين في الحوادث المرورية ، أو تلك التي تقع بالقرب من الطرق السريعة التي تربط المدن ببعضها.

عينت الدراسة وطريقة اختيارها:

أخذ الباحث عينة من مستشفيات منطقة الرياض بواسطة العينة العمدية (purposive sample) ، حيث أختار الباحث مستشفيات محددة تخصصت في استقبال المصابين في الحوادث المرورية ، وقد تم اختيار هذه المستشفيات بناء على ترشيح مسؤولي وزارة الصحة ، نظراً لأنها تستقبل مصابي الحوادث المرورية أكثر من غيرها ، كما روعي في الاختيار التوزيع الجغرافي لهذه المستشفيات في منطقة الرياض. ففي مدينة الرياض تم اختيار مستشفى في الجنوب (مستشفى الإيمان) ومستشفى في الغرب (مستشفى الأمير سلمان) ومستشفى في الشرق (مستشفى الملك فهد للحرس الوطني) ومستشفى في الشمال (مستشفى القوات المسلحة) ومستشفى في الوسط (مدينة الملك سعود الطبية ، الشميسي سابقاً) أما في منطقة الرياض فقد تم روعي كذلك التوزيع الجغرافي والتخصص ، فمثلاً تم اختيار مستشفى (الملك خالد بالخرج) و(مستشفى الدلم) و(مستشفى وادي الدواسر) والمستشفيات الثلاث تقع على طريق الجنوب الذي تكثر فيه الحوادث ، أما على طريق القصيم فقد تم اختيار مستشفى (حريملاء) و(مستشفى

حوظة سدير) و(مستشفى المجموعة) و على طريق مكة المكرمة تم اختيار (مستشفى المزاحمية) و(مستشفى القويعة)، وهما يخدمان طريق مكة جدة الحيوي، و على طريق الدمام تم اختيار (مستشفى الملك فهد للحرس الوطني)، حيث لا يوجد مستشفى يخدم هذا الطريق سواه.

جدول رقم (6) يوضح المستشفيات التي تم تطبيق الدراسة عليها

م	المستشفيات داخل مدينة الرياض	م	المستشفيات خارج مدينة الرياض
1	مدينة الملك سعود الطبية	1	مستشفى الخرج
2	مستشفى الإيمان	2	مستشفى الدم
3	مستشفى النقاها	3	مستشفى وادي الدواسر
4	مستشفى الملك فهد للحرس الوطني	4	مستشفى حريلا
5	مستشفى الأمير سلمان	5	مستشفى حوطة سدير
6	المستشفى العسكري بالرياض	6	مستشفى الملك خالد بالمجموعة
		7	مستشفى المزاحمية

كما سبق وبين الباحث في مجتمع الدراسة حول العدد التقريبي للمصابين في اليوم الواحد في منطقة الرياض والذي يبلغ حوالي (500) مصاب في اليوم، فقد قام الباحث باستخدام المسح الشامل لكافة مفردات مجتمع الدراسة المتواجدين في المستشفى في نفس اليوم، ذلك أن المجتمع الذي سوف تجري عليه الدراسة من النوع الذي يمكن التعرف عليه، يقول العساف "فرق علماء المنهجية بين مصطلحين (المجتمع الكلي للبحث) أو الحصر الشامل كما يسميه بعضهم، ومصطلح (المجتمع الذي يمكن التعرف عليه) (فالمجتمع الكلي للبحث): يعني كل من يمكن أن تعمم عليه نتائج البحث. بينما (المجتمع الذي يمكن التعرف عليه) يعني القائمة التي يمكن للباحث أن يتعرف عليها" (العساف، 93، 2006م)، حيث حصل الباحث على قائمة بأسماء المصابين جراء الحوادث المرورية في المستشفيات التي خضعت للدراسة، ومن ثم زيارة كل مريض وتقييم حالته، من حيث كونه قادراً على الإجابة على الاستبانة أو يحتاج للمساعدة. وقد استخدم الباحث المقابلة كوسيلة لجمع البيانات والمقابلة هي "حديث بين شخصين يستهله ويتحكم في مساره واتجاهاته القائم بأمر المقابلة، بغرض الحصول على معلومات وبيانات في شكل (حقائق وآراء وسلوكيات ومواقف وغيرها)، وذلك لخدمة أغراض بحثية محددة" (الجزولي والدخيل، 2000م). علماً أن معظم الإجابات تمت عن طريق المقابلة، حيث تعذر على معظم المبحوثين الكتابة نظراً للإصابة.

وقد اتسم عدد المبحوثين بالقلّة بالرغم من تعدد المستشفيات وذلك لأن وقت القيام بهذه الدراسة لم يتوافق مع العطل الرسمية التي تكثر فيها الحوادث المرورية، وذلك حسب ما أفاد به مسؤولو هذه المستشفيات، حيث بلغ عدد المبحوثين 101 مبحوث تم استبعاد أحدي الاستبانة لعدم اكتمال البيانات وبذلك أصبح العدد (100) استبانة.

أداة جمع البيانات:

الاستبانة:

قام الباحث بتصميم استبانة كأداة لجمع المعلومات اللازمة للدراسة تناسب أهدافها وتساؤلاتها، ذلك أن الأداة المناسبة لجمع المعلومات في هذه الدراسة هي الاستبانة، حيث لا توجد أداة أخرى يمكن استخدامها، يقول العساف "على الباحث ألا يستخدم الاستبانة أداة لبحثه إلا إذا تعذر عليه الحصول على المعلومات بواسطة أداة أخرى، كأن تكون في سجلات أو كتب أو بواسطة الملاحظة مثلاً، أو عندما تكون المعلومة المطلوبة هي وجهة النظر الخاصة أو الرأي الشخصي في قضية ما، أو عندما يكون الهدف عبارة عن استنتاج الأسباب الكامنة وراء سلوك معين مثلاً" (العساف، 2006:343).

وقد ضمن الباحث الاستبانة الأسئلة والعبارات التي تمكن المبحوث من إبداء رأيه عن طريق اختيار الإجابة المناسبة، والتعرف على علاقة بعض العوامل الاجتماعية بالحوادث المرورية في منطقة الرياض من أجل تحقيق أهداف البحث، وقد استخدم الباحث المقابلة كوسيلة لجمع البيانات من المصابين الذين لا يستطيعون تعبئة الاستبانة كما تم الاستعانة ببعض الأخصائيين الاجتماعيين العاملين في بعض المستشفيات.

محاورة أداة الدراسة:

1- البيانات الأولية للمبحوثين.

واشتملت على بيانات شخصية مثل الفئة العمرية، والمستوى التعليمي والاقتصادي، والمهنة، وسبب الحادث المروري، وبيانات تخص طريقة قيادة المركبة وصيانتها.

2- دور بعض العوامل الاجتماعية في الحوادث في منطقة الرياض.

كما اشتملت الاستبانة على المحاور التالية والتي صممت على طريقة ليكرت من أجل تحديد دور بعض العوامل الاجتماعية في الحوادث المرورية:

1- محور دور المهنة في الحوادث المرورية.

2- محور دور العلاقات الأسرية في الحوادث المرورية.

3- محور دور الحالة الاقتصادية في الحوادث المرورية.

4- محور دور المستوى التعليمي في الحوادث المرورية.

5- محور دور الجنسية في الحوادث المرورية.

6- محور دور الوساطة في الحوادث المرورية.

7- محور دور إدارة الوقت في الحوادث المرورية.

ويشتمل كل محور على خمس عبارات، والأداة مكونة من أربعة مستويات حيث يقابل كل فقرة في كل محور العبارات التالية: دائماً - أحياناً - نادراً - لا يحدث.

وقد تم إعطاء كل عبارة من العبارات السابقة درجات من أجل معالجتها إحصائياً على النحو التالي: دائماً (4) درجات ، أحياناً (3) درجات ، نادراً (2) درجات ، لا يحدث (1) درجة واحده ، وقد استخدم الباحث في بناء المحاور الشكل المغلق الذي يحدد الإجابة للمبحوث عن كل سؤال .

متغيرات أداة الدراسة:

العمر:

يعرفه قاموس مصطلحات العلوم الاجتماعية بأنه "المدة التي انقضت منذ ميلاد الفرد ، وتسمى العمر الزمني ، وتقسم الإنسانية إلى مراحل وفقاً لنمو الأفراد كمرحلة الطفولة ، ومرحلة الشباب ، ومرحلة الرجولة ، ومرحلة الشيخوخة (بدوي ، 1977م ، 11).
أما التعريف الإجرائي ، فالمقصود بالعمر في هذه الدراسة هو تأثير المرحلة العمرية على سلوك القيادة سواء سلباً أويجاباً.

المهنة:

عرف بدوي المهنة بأنها نوع العمل الذي يقوم به الفرد ، بغض النظر عن الصناعة التي يتم فيها هذا العمل وعن مركز وظيفة الفرد.(بدوي ، ، 1977م ، 292). والتعريف الإجرائي للمهنة في هذه الدراسة هو (التعرف على دور المهنة في الحوادث المرورية).

العلاقات الأسرية:

وهي وضع الفرد من حيث كونه أعزب أو متزوج أو مطلق أو أرمل. وهل يعاني من مشاكل أسرية يمكن أن تؤثر على أسلوب قيادته ، ومن ثم تتسبب في الحوادث المرورية. أما التعريف الإجرائي المراد به في هذه الدراسة هو حالة الفرد الاجتماعية عند وقوع الحادث ودور ذلك في الحادث المروري.

المستوى الاقتصادي:

والمقصود بالمستوى الاقتصادي هو دخل الفرد والمرتببط بقدرته على امتلاك سيارة أو أكثر وجلب سائق ، وكذلك نوع هذه السيارة من حيث توفر مستويات الأمان فيها وحدائتها أو قدمها. أما من الناحية الإجرائية فهو دخل الفرد المادي ودوره في الحوادث المرورية.

المستوى التعليمي:

أما المستوى التعليمي فيتمثل في الشهادة الدراسية التي حصل عليها الفرد والتي تعكس وعيه وثقافته ، وتأثير هذا المستوى التعليمي على تقييد الفرد بأنظمة المرور أو مخالفتها. والتعريف الإجرائي المقصود في هذه الدراسة هو دور المستوى التعليمي على السلوك المروري المرتبط بالحوادث.

الجنسية:

يعرف معجم مصطلحات علم الاجتماع الجنسية بأنها "تمثل في الروابط المشتركة التي تجمع بين أفراد الشعب ، كالاشتراك في الأصل ، أو اللغة ، أو العقيدة ، أو الاشتراك في المصالح

والمشاعر. وفي علم القانون علاقة قانونية تربط فرداً معيناً بدولة معينة ، وتقوم على أساس الحماية من جانب الدولة والولاء من جانب الفرد.(بدوي ، 1977م ، 280). وإجراءً فالجنسية هي الدولة التي ينتمي إليها المقيم في المملكة ودورها في الحوادث المرورية.

الواسطة:

يقصد بالواسطة - المحاباة - التصرف الذي يقوم به موظف مسئول بالتغاضي عن الأقارب والمعارف المخالفين للنظام والقانون. أما إجراءً فهي محاباة الأقارب والمعارف والتجاوز عن مخالفي الأنظمة على حساب النظام والقانون ، ودور ذلك في الحوادث المرورية.

إدارة الوقت:

تنظيم الوقت يعني توزيع ساعات اليوم على النشاطات المراد إنجازها. أما التعريف الإجرائي المقصود في هذه الدراسة فهو تنظيم وقت الفرد بحيث يحتسب الوقت اللازم لرحلته مع الأخذ في الاعتبار وجود ازدحام مروري ، أو العكس ودوره في الحوادث المرورية.

صدق وثبات أداة البحث:

الصدق الظاهري للأداة:

من أجل التأكد من صدق أداة الدراسة في قياس ما وضعت لقياسه ، فقد تم عرضها على عدد من المحكمين من أعضاء هيئة التدريس في قسم العلوم الاجتماعية بجامعة الإمام محمد بن سعود الإسلامية وأحد المختصين في السلامة المرورية ، وذلك للتأكد من وضوح صياغة العبارات وفهمها من قبل المحوثين ومدى ترابط الفقرات ، وعلى ضوء ما أبداه المحكمون من ملاحظات فقد قام الباحث بتغيير ما اتفق عليه الأكثرية من المحكمين ومن ثم تصميم الاستبانة في شكلها النهائي على ضوء ذلك.

ثبات أداة الدراسة:

للتحقق من الاتساق الداخلي لعبارات كل محور ، تم اختبار ثبات أداة البحث بالتطبيق المحدود على عينة أولية من المصابين بلغ عددها (15) ، وقد كانت نسبة معامل الارتباط مرتفعة ، فيما عدا أحد المحاور وأحدى العبارات التي تم حذفها.

تحليل نتائج الدراسة وتفسيرها:

النتائج المتعلقة بوصف أفراد عينة الدراسة:

تبين من النتائج المتعلقة بخصائص عينة الدراسة أن (41) من أفراد عينة الدراسة يمثلون ما نسبته 41.0% من إجمالي أفراد عينة الدراسة ، أعمارهم من 20 إلى أقل من 30 سنة ، وهم الفئة الأكثر من أفراد عينة الدراسة ، أما فيما يتعلق بمتغير الجنسية لأفراد عينة الدراسة ، فقد تبين أن (82) من أفراد عينة الدراسة يمثلون ما نسبته 82.0% من إجمالي أفراد عينة الدراسة سعودي

الجنسية ، وهم الفئة الأكثر من أفراد عينة الدراسة ، بينما (18) منهم يمثلون ما نسبته 18.0% من إجمالي أفراد عينة الدراسة جنسياتهم غير سعودية. أما متغير الجنسية لأفراد عينة الدراسة فقد اتضح أن (43) من أفراد عينة الدراسة يمثلون ما نسبته 43.0% من إجمالي أفراد عينة الدراسة حالتهم التعليمية ثانوية عامة ، وهم الفئة الأكثر من أفراد عينة الدراسة.

وبخصوص متغير العمل فقد دلت النتائج على أن (29) من أفراد عينة الدراسة يمثلون ما نسبته 29.0% من إجمالي أفراد عينة الدراسة طلاب ، وهم الفئة الأكثر من أفراد عينة الدراسة ، في حين أن (27) منهم يمثلون ما نسبته 27.0% من إجمالي أفراد عينة الدراسة من القطاع العسكري ، مقابل (12) منهم يمثلون ما نسبته 12.0% من إجمالي أفراد عينة الدراسة من موظفي القطاع ، بينما (12) ، منهم يمثلون ما نسبته 12.0% من إجمالي أفراد عينة الدراسة لهم مهنة أخرى ، وفي متغير الحالة الاجتماعية فقد تبين أن (58) ، من أفراد عينة الدراسة يمثلون ما نسبته 58.0% من إجمالي أفراد عينة الدراسة عزاب ، وهم الفئة الأكثر من أفراد عينة الدراسة ، بينما (41) منهم يمثلون ما نسبته 41.0% من إجمالي أفراد عينة الدراسة متزوجين ، مقابل (1) منهم يمثل ما نسبته 1.0% من إجمالي أفراد عينة الدراسة مطلق ، وبخصوص الدخل الشهري لأفراد عينة الدراسة فقد اتضح أن (20) من أفراد عينة الدراسة يمثلون ما نسبته 20.0% من إجمالي أفراد عينة الدراسة دخلهم الشهري من 1000 إلى 3000 ريال وهم الفئة الأكثر من أفراد عينة الدراسة ، في حين أن (12) منهم يمثلون ما نسبته 12.0% من إجمالي أفراد عينة الدراسة دخلهم الشهري من 3001 إلى 5000 ريال ، مقابل (11) منهم يمثلون ما نسبته 11.0% من إجمالي أفراد عينة الدراسة دخلهم الشهري من 5001 إلى 7000 ريال ، بينما (8) منهم يمثلون ما نسبته 8.0% من إجمالي أفراد عينة الدراسة دخلهم الشهري أكثر من 7000 ريال ، كما أن (5) منهم يمثلون ما نسبته 5.0% من إجمالي أفراد عينة الدراسة دخلهم الشهري أقل من 1000 ريال ، و (44) منهم يمثلون ما نسبته 44.0% من إجمالي أفراد عينة الدراسة لم يبينوا دخلهم الشهري ، وبخصوص رخص القيادة تبين أن (76) من أفراد عينة الدراسة يمثلون ما نسبته 76.0% من إجمالي أفراد عينة الدراسة لديهم رخصة قيادة وهم الفئة الأكثر من أفراد عينة الدراسة ، بينما (24) منهم يمثلون ما نسبته 24.0% من إجمالي أفراد عينة الدراسة ليس لديهم رخصة قيادة.

سمات القيادة عند مرتكبي الحوادث المرورية في منطقة الرياض:

أما أفراد عينة الدراسة الذين تعرضوا لحادث مروري فقد اتضح أن (52) من أفراد عينة الدراسة يمثلون ما نسبته 52.0% من إجمالي أفراد عينة الدراسة تعرضوا لحادث مرة واحدة فقط وهم الفئة الأكثر من أفراد عينة الدراسة ، مقابل (23) منهم يمثلون ما نسبته 23.0% من إجمالي أفراد عينة الدراسة تعرضوا لحادث مرتين ، في حين أن (24) منهم يمثلون ما نسبته 24.0% من إجمالي أفراد عينة الدراسة تعرضوا لحادث ثلاث مرات فأكثر ، ، أما الذين ارتكبوا مخالفة مرورية

من أفراد عينة الدراسة فقد تبين أن (38) من أفراد عينة الدراسة يمثلون ما نسبته 38.0% من إجمالي أفراد عينة الدراسة عدد المخالفات المرورية التي ارتكبوها ثلاث مخالفات فأكثر وهم الفئة الأكثر من أفراد عينة الدراسة ، في حين أن (37) منهم يمثلون ما نسبته 37.0% من إجمالي أفراد عينة الدراسة لم يرتكبوا أي مخالفات مرورية ، مقابل (14) منهم يمثلون ما نسبته 14.0% من إجمالي أفراد عينة الدراسة ارتكبوا مخالفتين مروريتين ، بينما (11) منهم يمثلون ما نسبته 11.0% من إجمالي أفراد عينة الدراسة ارتكبوا مخالفة مرورية واحدة ، وفيما يتعلق بسبب الحادث المروري فقد تبين أن (24) منهم يمثلون ما نسبته 24.0% من إجمالي أفراد عينة الدراسة سبب حادثهم المروري السرعة.

وفيما يتعلق بالسائقين الذين يستخدمون الهاتف الجوال أثناء القيادة من عينة الدراسة فقد بلغوا (63) من أفراد عينة الدراسة ، يمثلون ما نسبته 63.0% من إجمالي أفراد عينة الدراسة ، وبالنسبة لاستخدام حزام الأمان تبين من نتائج الدراسة أن (50) من أفراد عينة الدراسة يمثلون ما نسبته 50.0% من إجمالي أفراد عينة الدراسة لا يستخدمون حزام الأمان مطلقاً أثناء القيادة ، وهم الفئة الأكثر من أفراد عينة الدراسة ، أما موقف مرتكبي الحوادث المرورية من الأنظمة المرورية الجديدة ، فقد تبين أن (59) من أفراد عينة الدراسة يمثلون ما نسبته 59.0% من إجمالي أفراد عينة الدراسة يؤيدون نظام الضبط الإلكتروني (ساهر) كما هو ، وهم الفئة الأكثر من أفراد عينة الدراسة ، بينما (41) منهم يمثلون ما نسبته 41.0% من إجمالي أفراد عينة الدراسة لا تؤيد نظام الضبط الإلكتروني (ساهر) في وضعه الحالي.

النتائج المتعلقة بأسئلة الدراسة:

"ما دور المهنة في الحوادث المرورية في منطقة الرياض ؟"

بينت نتائج الدراسة أن أفراد عينة الدراسة موافقون على أن دور المهنة في الحوادث المرورية نادر بمتوسط (2.14 من 4) وهو متوسط يقع في الفئة الثانية من فئات المقياس الرباعي (من 1.76 إلى 2.50) وهي الفئة التي تشير إلى خيار الموافق نادراً على أداة الدراسة مما يوضح أن أفراد عينة الدراسة موافقون على أن دور المهنة في الحوادث المرورية نادر.

واتضح من النتائج أن قيم مربع كاي لجميع العبارات كانت دالة إحصائياً عند مستوى 0.01 فأقل مما يبين تباين وجهات نظر أفراد عينة الدراسة حول هذه العبارات.

يتضح من النتائج أعلاه عدم وجود دور مهم للمهنة في زيادة الحوادث المرورية ، حيث أشار الباحثين إلى أن طبيعة مهنتهم لا تدفعهم للسرعة للوصول إلى وجهتهم ، وهذا يمكن رده إلى أن الباحث لا يقلق في حال وصل إلى مكان عمله متأخراً ، وذلك لضعف الضبط الإداري في كثير من الجهات الحكومية حيث بلغت نسبة العاملين في القطاع الحكومي سواء المدني أو العسكري

أكثر من (70%) من عينة الدراسة. وهذه النتيجة تختلف مع النتيجة التي توصلت إليها هذه الدراسة فيما يتعلق بدور إدارة الوقت في الحوادث المرورية حيث تبين أن متغير إدارة الوقت له دور في زيادة نسبة الحوادث المرورية في منطقة الرياض ، وربما يحتاج متغير المهنة إلى دراسات أخرى في المستقبل عند تطبيق أنظمة الحضور والانصراف الآلية ، لقياس دوره زيادة نسبة الحوادث المرورية. فهذه النتيجة تخالف الواقع المشاهد ، حيث تتعرض المعلمات إلى كثير من الحوادث الأليمة بسبب طبيعة عملهن.

"ما دور العلاقات الأسرية في الحوادث المرورية في منطقة الرياض ؟"

للتعرف على دور العلاقات الأسرية في الحوادث المرورية في منطقة الرياض تم حساب التكرارات والنسب المئوية والمتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية والرتب لاستجابات أفراد عينة الدراسة على عبارات محور دور العلاقات الأسرية في الحوادث المرورية ، وتبين من النتائج أن أفراد عينة الدراسة موافقون على أنه ليس هناك دور للعلاقات الأسرية في الحوادث المرورية بمتوسط (1.60 من 4) وهو متوسط يقع في الفئة الثانية من فئات المقياس الرباعي (من 1.00 إلى 1.75) وهي الفئة التي تشير إلى خيار لا يحدث بالنسبة لأداة الدراسة مما يوضح أن أفراد عينة الدراسة موافقون على أنه ليس هناك دور للعلاقات الأسرية في الحوادث المرورية.

ويلاحظ من توزيع أفراد عينة الدراسة وفق متغير الحالة الاجتماعية أن الغالبية هم من العزاب ، وهذا ما انعكس بالتالي على النتيجة التي توصلت إليها الدراسة.

"ما دور الوضع الاقتصادي في الحوادث المرورية في منطقة الرياض ؟"

اتضح من نتائج الدراسة أنه ليس هناك دور للوضع الاقتصادي في زيادة الحوادث المرورية في منطقة الرياض حيث أن إجابات الباحثين وقعت في الفئة الأولى من فئات المقياس الرباعي (من 1.00 إلى 1.75) بمتوسط (1.59 من 4) وهي الفئة التي تشير إلى خيار لا يحدث بالنسبة لأداة الدراسة مما يوضح أن أفراد عينة الدراسة موافقون على أنه ليس هناك دور للوضع الاقتصادي في الحوادث المرورية ، كذلك اتضح أن قيم مربع كاي لجميع العبارات كانت دالة إحصائياً عند مستوى 0.01 فأقل مما يبين تباين وجهات نظر أفراد عينة الدراسة حول هذه العبارات. وتجدر الإشارة هنا إلى أن (44%) من عينة الدراسة لم توضح دخلها.

"ما دور المستوى التعليمي في الحوادث المرورية في منطقة الرياض ؟"

جاءت إجابات أفراد عينة الدراسة لتشير إلى أن متغير المستوى التعليمي ليس له دور في زيادة الحوادث المرورية ، ويتضح ذلك من متوسط إجابات أفراد عينة الدراسة الذي بلغ (2.18 من 4) وهو متوسط يقع في الفئة الثانية من فئات المقياس الرباعي (من 1.76 إلى 2.50) وهي الفئة التي

تشير إلى خيار الموافقة نادراً بالنسبة لأداة الدراسة مما يوضح أن أفراد عينة الدراسة موافقون نادراً على دور المستوى التعليمي في الحوادث المرورية.

وهذه النتيجة التي توصلت إليها الدراسة تخالف كثير من الدراسات التي اطلع عليها الباحث ، والتي تشير إلى الدور المهم للمستوى التعليمي في الحوادث المرورية ، وهذا يمكن ملاحظته من خلال عينة الدراسة التي بلغت نسبة من يحملون الشهادة الثانوية (43%) وهم الفئة الأكثر من عينة الدراسة.

"ما دور الجنسية في الحوادث المرورية في منطقة الرياض ؟"

تبين من نتائج الدراسة أن متغير الجنسية له دور ملحوظ في زيادة الحوادث المرورية من جهة نظر أفراد عينة الدراسة ، حيث أن هناك تجانس في موافقة أفراد عينة الدراسة على دور الجنسية في الحوادث المرورية حيث تراوحت متوسطات موافقتهم حول دور الجنسية في الحوادث المرورية ما بين (2.82 إلى 3.26) وهي متوسطات تقع في الفئة الثالثة من فئات المقياس الرباعي والتي تشير إلى (موافق أحياناً) على أداة الدراسة مما يوضح التجانس في موافقة أفراد عينة الدراسة على دور الجنسية في الحوادث المرورية.

وهذه النتيجة تتوافق مع كثير من الدراسات التي أجريت في هذا الموضوع ، والتي تشير إلى أن غير السعوديين يتسببون في الحوادث المرورية بنسبة أكبر من السعوديين ، كما تم بيانه بالتفصيل في تحليل نتائج الدراسة.

"ما دور الواسطة في الحوادث المرورية في منطقة الرياض ؟"

أشارت نتائج الدراسة أن متغير الواسطة ليس له دور مهم في زيادة الحوادث المرورية في منطقة الرياض ، حيث أن إجابات الباحثين وقعت في الفئة الثانية من فئات المقياس الرباعي (من 1.76 إلى 2.50) وهي الفئة التي تشير إلى خيار الموافقة نادراً على أداة الدراسة مما يوضح أن أفراد عينة الدراسة موافقون على أن دور الواسطة في الحوادث المرورية نادر. ويمكن تفسير هذه النتيجة من خلال الاعتماد المتزايد على التقنية في التعاملات المرورية مما أدى إلى تلاشي المحسوبة.

"ما دور إدارة الوقت في الحوادث المرورية في منطقة الرياض ؟"

للتعرف على دور إدارة الوقت في الحوادث المرورية في منطقة الرياض تم حساب التكرارات والنسب المئوية والمتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية والرتب لاستجابات أفراد عينة الدراسة على عبارات محور دور إدارة الوقت في الحوادث المرورية وتبين أن متوسط إجابات أفراد عينة الدراسة هو (2.76 من 4) وهو متوسط يقع في الفئة الثالثة من فئات المقياس الرباعي (من 2.51 إلى 3.35) وهي الفئة التي تشير إلى خيار الموافقة أحياناً على أداة الدراسة مما يوضح أن أفراد عينة الدراسة موافقون أحياناً على دور إدارة الوقت في الحوادث المرورية. وهذه النتيجة

تتفق مع ما توصلت إليه بعض الدراسات مثل دراسة (الوهيد ، 1418هـ) الذي توصل إلى أن مشاكل تنظيم الوقت كان لها دور بارز في المشكلة المرورية.
"هل هناك فروق ذات دلالة إحصائية في آراء المبحوثين حول محاور الدراسة وفقاً لمتغيراتهم الشخصية والوظيفية ؟"

للتعرف على ما إذا كانت هنالك فروق ذات دلالة إحصائية بين إجابات أفراد عينة الدراسة طبقاً إلى اختلاف متغير العمر ، استخدم الباحث اختبار "تحليل التباين الأحادي: One Way ANOVA" لتوضيح دلالة الفروق بين إجابات أفراد عينة الدراسة طبقاً إلى اختلاف متغير العمر وتبين من النتائج عدم وجود فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى 0.05 فأقل بين اتجاهات أفراد عينة الدراسة حول (دور بعض العوامل الاجتماعية في الحوادث المرورية في منطقة الرياض) باختلاف متغير العمر. أما فيما يتعلق بالفروق باختلاف متغير الجنسية ، فلم يتضح من النتائج وجود فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى 0.05 فأقل في اتجاهات أفراد عينة الدراسة حول (دور الوضع الاقتصادي في الحوادث المرورية ، دور المستوى التعليمي في الحوادث المرورية ، دور إدارة الوقت في الحوادث المرورية) باختلاف متغير الجنسية. اتضح من نتائج الدراسة المتعلقة بالفروق في آراء المبحوثين حول محاور الدراسة وفقاً لمتغيراتهم الشخصية والوظيفية ، وجود فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى 0.05 فأقل في اتجاهات أفراد عينة الدراسة حول (دور الوساطة في الحوادث المرورية) لصالح أفراد عينة الدراسة السعوديين ، وكذلك وجود فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى 0.01 فأقل في اتجاهات أفراد عينة الدراسة حول (دور المهنة في الحوادث المرورية ، دور العلاقات الأسرية في الحوادث المرورية) لصالح أفراد عينة الدراسة السعوديين ، كما تبين وجود فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى 0.01 فأقل في اتجاهات أفراد عينة الدراسة حول (دور الجنسية في الحوادث المرورية) لصالح أفراد عينة الدراسة غير السعوديين.

ثالثاً: الفروق باختلاف متغير الحالة التعليمية :

أما فيما يتعلق بالفروق باختلاف متغير الحالة التعليمية فقد كشفت نتائج الدراسة عدم وجود فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى 0.05 فأقل بين اتجاهات أفراد عينة الدراسة حول (دور المهنة في الحوادث المرورية ، دور العلاقات الأسرية في الحوادث المرورية ، دور الوضع الاقتصادي في الحوادث المرورية ، دور المستوى التعليمي في الحوادث المرورية ، دور الجنسية في الحوادث المرورية ، دور الوساطة في الحوادث المرورية ،) باختلاف متغير الحالة التعليمية ، بينما اتضح أن هناك فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى 0.05 فأقل بين اتجاهات أفراد عينة الدراسة الذين

حالتهم التعليمية (متوسط) وأفراد عينة الدراسة الذين حالتهم التعليمية (ابتدائي) حول (دور إدارة الوقت في الحوادث المرورية) لصالح أفراد عينة الدراسة الذين حالتهم التعليمية (متوسط) ، وبين اتجاهات أفراد عينة الدراسة الذين حالتهم التعليمية (ثانوية عامة) ، وأفراد عينة الدراسة الذين حالتهم التعليمية (يقرأ ويكتب ، ابتدائي) حول (دور إدارة الوقت في الحوادث المرورية) لصالح أفراد عينة الدراسة الذين حالتهم التعليمية (ثانوية عامة) ، وبين اتجاهات أفراد عينة الدراسة الذين حالتهم التعليمية (جامعية) وأفراد عينة الدراسة الذين حالتهم التعليمية (ابتدائي) حول (دور إدارة الوقت في الحوادث المرورية) لصالح أفراد عينة الدراسة الذين حالتهم التعليمية جامعية.

وبخصوص الفروق باختلاف متغير المهنة تبين من نتائج الدراسة عدم وجود فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى 0.05 فأقل ، بين اتجاهات أفراد عينة الدراسة حول (دور المهنة في الحوادث المرورية ، دور العلاقات الأسرية في الحوادث المرورية ، دور الوضع الاقتصادي في الحوادث المرورية ، دور المستوى التعليمي في الحوادث المرورية ، دور الوساطة في الحوادث المرورية ، دور إدارة الوقت في الحوادث المرورية) باختلاف متغير المهنة ، بينما كشفت النتائج عن وجود فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى 0.05 فأقل بين اتجاهات أفراد عينة الدراسة الذين مهنتهم بالقطاع العسكري ، وأفراد عينة الدراسة الذين لديهم مهنة أخرى حول (دور الجنسية في الحوادث المرورية) لصالح أفراد عينة الدراسة الذين مهنتهم بالقطاع العسكري.

وفيما يتعلق بمتغير الحالة الاجتماعية تبين من نتائج الدراسة عدم وجود فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى 0.05 فأقل في اتجاهات أفراد عينة الدراسة حول (دور العلاقات الأسرية في الحوادث المرورية ، دور الوضع الاقتصادي في الحوادث المرورية ، دور الوساطة في الحوادث المرورية ، دور إدارة الوقت في الحوادث المرورية) باختلاف متغير الحالة الاجتماعية ، بينما وجدت الدراسة أن هناك فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى 0.05 فأقل في اتجاهات أفراد عينة الدراسة حول (دور المهنة في الحوادث المرورية ، دور الجنسية في الحوادث المرورية) لصالح أفراد عينة الدراسة العزاب ، ووجود فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى 0.05 فأقل في اتجاهات أفراد عينة الدراسة حول (دور المستوى التعليمي في الحوادث المرورية) لصالح أفراد عينة الدراسة المتزوجين.

وبخصوص الفروق في متغير الدخل الشهري لم يتضح من النتائج وجود فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى 0.05 فأقل بين اتجاهات أفراد عينة الدراسة حول (دور بعض العوامل الاجتماعية في الحوادث المرورية في منطقة الرياض) باختلاف متغير الدخل الشهري.

مناقشة نتائج الدراسة على ضوء الدراسات السابقة والنظريات المفسرة:

أسفرت الدراسة عن نتائج متباينة فيما يتعلق بالعوامل الاجتماعية ودورها في الحوادث

المرورية في منطقة الرياض ، كما اتضح من النتائج التي توصلت إليها هذه الدراسة ، وفيما يلي مناقشة لأهم النتائج التي توصلت إليها الدراسة على ضوء الدراسات السابقة والنظريات المفسرة لموضوع الدراسة ، فقد تبين من خصائص العينة أن النسبة الكبرى من أفراد العينة المرتكبة للحوادث تقع في الفئة العمرية من (20 إلى أقل من 30) وهي فئة الشباب ، وهذا ما أثبتته بعض الدراسات السابقة مثل (دراسة الرشود 2007م) حيث أن غالبية المبحوثين في دراسته تقع أعمارهم بين 20 و30 سنة. وكما في دراسة (اليوسف 1425هـ) التي كان من نتائجها أن الفئة العمرية من 18-24 هم أكثر أفراد العينة ارتكاباً للمخالفات. وكما في دراسة (المطيري 1418هـ) التي توصل فيها إلى أن أقل الفئات العمرية التزاماً بأنظمة المرور هي الفئة العمرية من 18 إلى 23. كما اتفقت كذلك مع دراسة (قشقري 1418هـ) الذي توصل في دراسته إلى أن الفئة الشبابية هم أكثر الفئات ارتكاباً للحوادث. كما اختلفت هذه الدراسة فيما يتعلق بالفئة العمرية ومدى ارتكابها للحوادث والمخالفات مع (دراسة الصبحي 1417هـ) الذي توصل إلى أن الفئة العمرية التي تعد أكثر تعرضاً للحوادث هي الفئة العمرية "أكبر من 35".

كما تبين من سمات وطرق القيادة عند مرتكبي الحوادث في منطقة الرياض أن 63% من إجمالي أفراد عينة الدراسة يستخدمون الهاتف الجوال أثناء القيادة كما أن 50% منهم لا يستخدمون حزام الأمان مطلقاً. وتفق هذه النتيجة مع ما توصلت إليه دراسة (مُجَد وسعيد الغامدي 1427هـ) اللذان أشارا إلى أن السائقين يشغلون أنفسهم بأشياء كثيرة مثل استخدام الهاتف الجوال بنسبة 46% ، كما وجدت الدراسة أن من لا يستخدم حزام الأمان يمثل شريحة ليست قليلة. وقد يعود هذا إلى ضعف الضبط المروري حالياً مقارنة بالسنوات الماضية فيما يتعلق بتطبيق ربط حزام الأمان ، وعدم تطبيق نظام منع الحديث بالهاتف الجوال أثناء القيادة فعلياً.

أما فيما يتعلق بموقف مرتكبي الحوادث من الأنظمة المرورية الجديدة فقد تبين أن غالبية أفراد العينة يؤيدون نظام الضبط الإلكتروني (ساهر) حيث بلغت نسبتهم 59% من الذين يؤيدونه كما هو وبنسبة 70% يؤيدونه مع التعديل ، وهذا التعديل ينحصر في عدم مضاعفة قيمة المخالفة ، وهذه النتيجة تشير إلى ارتفاع وعي أفراد العينة ورغبتهم في القضاء على الفوضى المرورية والحد من الحوادث المرورية التي كانوا هم أول ضحاياها ، أما فيما يتعلق بتذمر العديد من السائقين من هذا النظام فيبدو أن غالبيتهم من مخالفي الأنظمة الذين لا يحبذون الانضباط ، ولم يطلع الباحث على دراسات سابقة بهذا الخصوص يمكن مقارنتها مع هذه الدراسة في هذا الجانب.

وفيما يتعلق بتساؤل الدراسة حول دور المهنة في الحوادث المرورية في منطقة الرياض الذي اتضح أن دوره ضعيف في الحوادث المرورية من خلال موافقة أفراد العينة على أن دور المهنة في الحوادث المرورية نادر. وقد يعود سبب ذلك إلى نوع العينة التي بلغت نسبة الطلاب منها حوالي 29% ،

والطلاب ربما لا يتعرضون لضغوط كبيرة في الوصول إلى مقراتهم ذلك أنهم ربما يذهبون مع ذويهم أو في حافلات ، وربما هذه النتيجة تخالف الواقع المشاهد حيث تتعرض مثلا الكثير من المعلمات لحوادث أليمة بشكل دائم بسبب طبيعة العمل ، كما أن الباحث لم يطلع على دراسة ضمنت المهنة ضمن العوامل التي يمكن أن تسهم في الحوادث المرورية لمقارنة هذه النتيجة مع ما توصلت إليه .

أما نتيجة تساؤل الدراسة الثاني وهو "ما دور العلاقات الأسرية في الحوادث المرورية في منطقة الرياض" فكانت نتيجته على ضوء إجابات أفراد العينة نادرة وهذه النتيجة تتفق مع دراسة (الحميدان 1430هـ) بالرغم أنها ليست ضمن الدراسات السابقة في بحثنا إلا أنه يمكن الإشارة إليها في هذا الجانب ، حيث توصلت إلى أن ما نسبته (8,6%) من العينة كان ارتكابهم للحوادث المرورية بسبب الضغوط النفسية والمشكلات الأسرية التي يواجهونها. إلا أن هذه النتيجة تخالف ما توصل إليه (التويجري 1425هـ) حيث أشار إلى أن أغلب مرتكبي الحوادث هم ممن يعيشون مع أحد الوالدين أو بعيداً عنهما وبغيب آبائهم عن المنزل كثيراً. ويمكن تفسير هذه النتيجة استناداً إلى أن نسبة كبيرة من أفراد العينة هم من العزاب مما يستبعد معه ضغوط الحياة الأسرية ، بالرغم من أن دراسة (كرم الله 1403هـ) التي توصل فيها إلى أن المتزوجين أقل اشتراكاً في الحوادث من غير المتزوجين حيث بلغت نسبة الحوادث التي نتج عنها وفيات 56,4% بين العزاب مقابل 43,6% بين المتزوجين .

وفيما يتعلق بتساؤل الدراسة "ما دور الوضع الاقتصادي في الحوادث المرورية في منطقة الرياض؟" فلم يتضح من خلال إجابات أفراد العينة على أن هناك دوراً بارزاً للوضع الاقتصادي في الحوادث المرورية في منطقة الرياض ، ما عدا العبارة "أفكر كثيراً في وضعي المالي مما يؤثر على أسلوب قيادتي" والتي أتضح من إجابات أفراد العينة أنهم موافقون عليها نادراً ، مما يشير إلى دور ما للجانب الاقتصادي ، وهذه النتيجة تتفق ما توصلت إليه دراسة (المطيري 1418هـ) حيث توصل إلى أن أكثر العوامل الاجتماعية تأثيراً في مستوى التزام السائقين بأساليب القيادة الوقائية هي: المستوى الثقافي والتعليمي ، يليه وسائل الإعلام ، يليه الأسرة ، ثم العامل الاقتصادي. كذلك دراسة (نصر 1995م) التي توصلت إلى أن هناك دور ما للعامل الاقتصادي في الحوادث المرورية ، وهي دراسة أجريت في مصر ، مع الأخذ في الاعتبار اختلاف المجتمع السعودي عن المجتمع المصري .

ومن خلال النتائج المتعلقة بخصائص العينة في هذه الدراسة تبين أن غالبية أفراد العينة هم ممن يحمل مؤهل ثانوي ، مما يشير إلى تدنى المستوى التعليمي لمرتكبي الحوادث المرورية ، وهذا يتفق مع توصل إليه (التويجري 1425هـ) في دراسته بأن طلاب المرحلة الثانوية هم أكثر ارتكاباً للحوادث. كذلك تتفق نتيجة هذه الدراسة مع ما توصل إليه (المطيري 1418هـ) الذي أشار إلى أن معظم أفراد العينة من

الذين تعرضوا لحادث واحد على الأقل هم ممن يحمل مؤهل الشهادة المتوسطة. ولم تشر باقي الدراسات إلى هذا الجانب ما عدا دراسة (قشقرى 1418هـ) التي أشارت إلى أن المتعلمين هم أكثر ارتكاباً للحوادث من غيرهم ولم يحدد المستوى التعليمي. أما تساؤل الدراسة "ما دور الجنسية في الحوادث المرورية في منطقة الرياض؟" فقد كانت إجابات أفراد العينة بالموافقة عليه بتجانس كبير بدرجة أحياناً كما جاءت موافقتهم على إحدى العبارات "بدائماً" وهي العبارة "الكثير من الحوادث تحدث بسبب السائقين الوافدين" وهذا يشير إلى أن هناك دور قوي للجنسية في الحوادث المرورية من وجهة نظر أفراد العينة وهذا يتفق مع الإحصاءات المرورية التي سبق ذكرها في هذه الدراسة والتي تشير إلى أن غير السعوديين يتسببون في الحوادث المرورية بنسبة أكبر من المواطنين. حيث أشار التقرير الصادر عن الإدارة العامة للمرور أن نسبة السعوديين المشتركين في الحوادث بلغ 58.7% وغير السعوديين نسبة 41.3% لعام 1427هـ وتعد نسبة غير السعوديين المشتركين في الحوادث المرورية أعلى من نسبة السعوديين المشتركين في الحوادث المرورية مقارنة بعدد السكان بالنسبة لكل من السعوديين وغير السعوديين، كذلك يتضح من الإحصاءات تفوق غير السعوديين في الاشتراك في الحوادث المرورية في منطقة الرياض بفارق بلغ (23089) حادثاً مشتركاً. أما في دراسة (الصبحي 1417هـ) فقد توصل إلى أن نسبة السعوديين هم الأغلبية في التعرض للإصابات في الحوادث المرورية بنسبة (72,5%) وأيضاً بالنسبة للوفاة بنسبة (57,4%) بينما تزيد نسبة غير السعوديين في عينة المساجين المتورطين في حادث مروري وتمثل نسبتهم (97,7%)، وهذه الدراسة تشير إلى الإصابات والوفاة ولم تذكر نسبة أو عدد المشتركين في الحوادث من السعوديين وغير السعوديين نسبة إلى عدد السكان.

وفيما يتعلق بتساؤل الدراسة "ما دور الواسطة في الحوادث المرورية في منطقة الرياض؟" فقد توصلت هذه الدراسة إلى أن دور الواسطة في الحوادث المرورية في منطقة الرياض غير مؤثر بناء على إجابات أفراد العينة، ويمكن تفسير تلاشي المحسوبة إلى ضعف الضبط المروري في منطقة الرياض حيث كلما كان هناك ضبط مروري قوي كلما كان هناك بحث عن مخارج غير نظامية لمخالفات الأنظمة عن طريق المحسوبيات، مما يعني أن الكثير من مخالفات الأنظمة هم بعيدون عن الضبط الصارم لرجل المرور، هذا من جانب ومن جانب آخر تدخلت التقنية في جوانب عدة حيث أن نظام الرصد الآلي للمخالفات حد من هذه الظاهرة حيث يصعب التدخل البشري والتلاعب بالنظام، وبقية المحسوبيات في الجوانب الأخرى المتعلقة بالتهور والتفحيط التي تدخل فيها المحسوبيات بشكل جلي. وإذا كانت هذه الدراسة توصلت إلى ضعف دور

الواسطة في المشكلات المرورية والحوادث المرورية بشكل خاص ، فإن الباحث لم يطلع على دراسات سابقة تطرقت إلى هذا الجانب لمقارنة الوضع السابق بما توصلت إليه هذه الدراسة. أما بخصوص تساؤل الدراسة "ما دور إدارة الوقت في الحوادث المرورية في منطقة الرياض؟" فقد توصلت الدراسة إلى أن هناك دور لمتغير إدارة الوقت في الحوادث المرورية في منطقة الرياض بناء على إجابات أفراد العينة ، والتي كانت إجاباتهم "بأحيانا" الذي يقع في المستوى الثالث من المقياس. مما يشير إلى دور واضح لإدارة الوقت في الحوادث المرورية في منطقة الرياض. وهذه النتيجة تتفق مع ما توصلت إليه دراسة (الوهيد 1418هـ) ، الذي توصل إلى أن مشاكل تنظيم الوقت جاءت في المرتبة الأولى من حيث دورها في مشكلة المرور. وفيما عدا هذه الدراسة لم تتطرق أية دراسة أخرى إلى دور تنظيم الوقت وإدارته في الحوادث المرورية بالرغم من أهميته في هذا الجانب.

بعد تحليل نتائج الدراسة ومقارنتها بما يتوافق معها أو يخالفها من دراسات سابقة تم ذكرها في هذه الدراسة ، فإنه من المناسب أن نحلل أبرز النتائج على ضوء النظريات المفسرة لموضوع هذه الدراسة ، والتي اتضح من نتائجها أهمية بعض المتغيرات الشخصية وبعض العوامل الاجتماعية في زيادة الحوادث المرورية ، فالقيادة جزء من السلوك العام للفرد والذي يتأثر بالخصائص الأساسية لشخصية الفرد وبالقيم والعادات الاجتماعية والثقافية السائدة في المجتمع وبمرحلة التطور الحضاري الذي يمر به بما في ذلك التغيرات الاجتماعية والاقتصادية ، وهذا ما أكدت عليه نظرية الدور من أن الفرد ينشأ في المجتمع وفقاً لقيم المجتمع وثقافته ، ومن ثم نجد أن هناك مجموعة من القيم التي يستوعبها الإنسان منذ الصغر والتي يمكن أن تلعب أدواراً أساسية في تحديد أدوار القيادة المختلفة كقيم الانضباط ، ومراعاة حق الآخرين ، والاستقامة ، والأمانة وغير ذلك من القيم التي وإن كانت توجه السلوك العام للإنسان إلا أنها تلعب دوراً أساسياً في عملية القيادة.

فمن النتائج التي توصلت إليها هذه الدراسة مثلاً موافقة أفراد العينة على نظام الضبط الآلي للمخالفات بنسبة كبيرة جداً ، وهو ما يعكس تطوراً ثقافياً واجتماعياً ملحوظاً أثر على آراء أفراد العينة بالرغم من أن معظم أفراد العينة من حملة الثانوية العامة ، وهو ما يشير إلى تغير حضاري ملحوظ ، كما أن عدم وجود أي مبحوث من حملة الشهادة العليا يشير إلى دور المستوى التعليمي والثقافي في سلوك الفرد والقيام بدوره الاجتماعي وفق القيم الإيجابية والبعد عن القيم السلبية التي تضر بالغير.

من جانب آخر يمكن تفسير بعض النتائج الأخرى التي توصلت إليها الدراسة في ضوء هذه النظرية مثل ضعف دور الواسطة في هذه الدراسة ، واعتماد إدارات المرور أنظمة الضبط الآلي بدلاً من رجل المرور ، وهذا فيه إشارة إلى فشل رجل المرور في القيام بدوره الذي ينتظره منه قائد المركبة والذي أكدت عليه نظرية الدور مما يترتب بدوره على فشل قائد المركبة في الالتزام بدوره في القيادة الصحيحة والانضباط والالتزام بأنظمة وتعاليم المرور.

وفي هذا السياق أكدت التفاعلية الرمزية على أن الفرد ليس إلتاجاً أميناً لعملية التفاعل الاجتماعي ومجرياته المستمرة ، نحن لا نعرف أنفسنا ولا نطور سلوكنا إلا من خلال استجابات الآخرين من حولنا لأفعالنا ، فالنفس هي نفس اجتماعية والنفس هي مرآة عاكسة للمجتمع والهوية هي اجتماعية التكوين والصنع والتشكيل أولاً وأخيراً ، فالفرد كما أشارت إليه نظرية الدور جزء من المجتمع يتأثر بثقافته وقيمه وعاداته وبمرحلة التطور الحضاري التي يمر بها .

وإذا ما نظرنا إلى دور كل عامل من العوامل التي تم ذكرها مثل الوضع الاقتصادي وإدارة الوقت والجنسية والواسطة وغيرها نرى أنها تمارس دوراً ضاعطاً على الفرد لا يستطيع بمفرده أن يقوم بالدور المناط به ما لم تقوم الأطراف الأخرى بأدوارها كاملة فإذا لم تقم الجهة المسؤولة عن المرور بدورها وإذا لم تقم المؤسسة التعليمية بدورها مثلاً فإن الفرد حتماً سيفشل في أداء دوره على الوجه الصحيح وهو الإلتزام بأنظمة المرور واحترام حقوق الغير ، وذلك حين يجد أن الجميع سواسية أمام النظام وأنه ليس واقع تحت ضغوط ترتبت على فشل جهات أخرى في القيام بدورها المناط بها . فرجل المرور وما يمثله من رمز النظام عندما يفشل في أداء دوره بالشكل الصحيح ، إما بالتخلي عن دوره أو عن طريق قبوله للمحسوبية فإن قائد المركبة سوف يرفض القيام بدوره على الوجه الصحيح كرد على ذلك .

الخاتمة والتوصيات:

ليست هذه الدراسة الوحيدة التي تناولت موضوع الحوادث المرورية ، فقد سبقت بدراسات وبحوث كثيرة سواء على المستوى المحلي أو العربي أو على مستوى العالم ، وجميع هذه الجهود تسهم بشكل بارز في التقليل من نسبة الحوادث المرورية ورفع الوعي المروري في المجتمع. وهذه الدراسة المتواضعة تحاول الإسهام في هذه الجهود من خلال دراسة جانب مهم من جوانب مشكلة المرور والتمثلة في الحوادث المرورية التي لها انعكاسات سلبية كبيرة على المجتمع.

وبما أن هذه الدراسة توصلت إلى بعض النتائج التي قد تحد من الحوادث المرورية وتغير السلوك المروري السلبي ومنها ، أهمية دور إدارة الوقت ودور الجنسية في الحوادث المرورية ، كما توصلت الدراسة إلى أن السرعة لها دور بارز في زيادة نسبة الحوادث المرورية ، من هنا فإن الباحث يوصي بما يلي:

- 1- التوعية بأهمية تنظيم الوقت من خلال تقدير زمن المسافة للمكان المقصود.
- 2- الاهتمام بزيادة الوعي المروري وإجراء المزيد من البحوث التي تتناول الجوانب الاجتماعية ، حيث معظم المشكلات المرورية تعود إلى عوامل ثقافية عائدة إلى عادات المجتمع وثقافته.
- 3- التوسع في نظام الرصد الآلي للمخالفات (ساهر) ، مع تلافي السلبيات وتركيزه على مواقع الحوادث والطرق السريعة
- 4- توعية الجاليات المقيمة في المملكة بلغاتهم التي يتكلمون بها ، وإجراء دورات مرورية قصيرة لهم من خلال المؤسسات التي يعملون بها.
- 5- التركيز على فئة الشباب من خلال توعيتهم بمخاطر السرعة ، واستخدام الهاتف الجوال أثناء القيادة.
- 6- بما أن كثير من السلوكيات المرورية الخاطئة هي نتيجة بعض العوامل والقيم الاجتماعية التي تحتاج وقت طويل لتغييرها ، فيستحسن التركيز على الأطفال بالتوعية والتعليم في المدارس من خلال أنشطة لاصفية أو حصص غير منهجية.

المراجع:

1. ابن منظور ، أبي الفضل جمال الدين م 711هـ لسان العرب ، دار المعارف ، القاهرة
2. بدوي ، أحمد زكي (1977) معجم مصطلحات العلوم الاجتماعية ، مكتبة لبنان.
3. التويجري ، مُجدِّ عبدالمحسن وآخرون (2004) قيادة صغار السن وتأثيرها على المخالفات المرورية ، جامعة الإمام مُجدِّ بن سعود الإسلامية.
4. الجزولي ، عبدالحافظ والدخيل مُجدِّ (2000م) طرق البحث في التربية والعلوم الاجتماعية.
5. الحميدان ، عايد علي (2009) الآثار الاجتماعية للحوادث المرورية ، التعليم والسلامة المرورية ، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية ، الرياض.
6. الرشود ، عبدالله سعد ، برنامج مقترح للتدخل المهني لمواجهة الآثار الاجتماعية والنفسية للحوادث المرورية ، مجلة التربية والمجتمع ، كلية البنات للأدب والعلوم والتربية ، جامعة عين شمس ، العدد الخامس يناير 2007م).
7. السيف ، عبدالجليل ، تطور أساليب إدارة المرور جوانب نظرية وتدريبية 1999 ، دار ابن سينا للنشر.
8. السليمان ، مُجدِّ بن حمزة (2002) السلامة المرورية في المملكة العربية السعودية مطلب وطني.
9. السيسي ، شعبان علي حسين (2010) علم النفس أسس السلوك الإنساني بين النظرية والتطبيق ، المكتب الجامعي الحديث.
10. الشهراني ، سعد بن علي (2003) ، اتجاهات الشباب نحو مشكلة المرور ، دراسة مسحية على طلاب التعليم الثانوي بالرياض.
11. صحيفة الاقتصادية ، العدد (7681) 22 أكتوبر 2014.
12. عبدالرحمن ، كرم الله علي (1982) حوادث المرور ، أسبابها وطرق الوقاية منها.
13. عبدالعال ، جمال عبدالمحسن (2006) العناصر الرئيسة المؤثرة في الحوادث المرورية (دراسة تحليلية على مدينة جدة) مجلة البحوث الأمنية.
14. عبيدات ، ذوقان وآخرون (1997م) البحث العلمي مفهومه ، أدواته ، أساليبه ، الأردن ، دار الفكر.
15. العتيبي ، هذال هلال (1998م) العوامل الاجتماعية المؤثرة في التزام السائقين بأساليب القيادة الوقائية ، رسالة ماجستير غير منشورة ، جامعة الملك سعود ، كلية الآداب قسم الدراسات الاجتماعية.
16. العساف ، صالح بن حمد (2006) المدخل إلى البحث في العلوم السلوكية ، مكتبة العبيكان ، الرياض.

17. الغامدي ، مُجَّد سعيد والغامدي سعيد فالح (2006) الثقافة المرورية وعلاقتها بحوادث السير ، دراسة استطلاعية بمحافظة جدة ، جامعة الملك عبدالعزيز ، جدة.
18. غيث ، مُجَّد عاطف (1983م) قاموس علم الاجتماع ، الهيئة المصرية العامة للكتاب.
19. الكليبي ، هند بنت عبدالله (1996) أثر العوامل الاجتماعية في حدوث الإعاقة ، رسالة ماجستير غير منشورة ، جامعة الملك سعود ، كلية الآداب ، قسم الدراسات الاجتماعية.
20. اللجنة الوطنية للسلامة المرورية (2008)
21. مخلف ، شاکر الحاج ، (1998م) دراسة في الإعلام والتوعية المرورية.
22. مدينة الملك عبدالعزيز للعلوم والتقنية ، 2008م ، حلقة نقاش بعنوان "مؤشرات الحوادث والمخالفات المرورية"
23. النافع ، عبدالله ، والسيف ، خالد ، (1408هـ-1988م) تحليل الخصائص النفسية والاجتماعية المتعلقة بسلوك قيادة السيارات بالمملكة ، الناشر إدارة البحث العلمي ، مدينة الملك عبدالعزيز للعلوم والتقنية ، الرياض.
24. نظام المرور الصادر بالمرسوم الملكي رقم م / 49 وتاريخ 1391/11/6هـ ، مطابع الأمن العام العدد 39.
25. نصر ، سميحة (1995) حوادث المرور في المجتمع المصري ، دراسة استطلاعية ، المجلة الاجتماعية القومية.
26. الوهيد ، مُجَّد بن سليمان ، (1996) القيم الاجتماعية وأثرها في مشكلة المرور ، الندوة العلمية الأربعون ، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية.
27. اليوسف ، عبدالله عبدالعزيز ، العوامل الاجتماعية المؤثرة في ارتكاب المخالفات المرورية ، المؤتمر الوطني الثاني للسلامة المرورية 2004.