الخصائص الديموغرافية لمرتكبي المخالفات المرورية

مقدم د. مرضي بن مرضي راضي المالكي
الإدارة العامة للمرور – إدارة مرور العاصمة المقدسة

الملخص

تناولت الدراسة الحالية الخصائص الديموغرافية لمرتكبي المخالفات المرورية – وقد طبقت على (8666) مخالفاً من إحدى عشرة منطقة من مناطق المملكة العربية السعودية و (706) فرد من منسوبي إدارات المرور ومن أربع مناطق من مناطق المملكة والمكلفين بضبط المخالفات المرورية. ولجمع المعلومات استخدم الباحث استبانتين النموذج (أ) للمخالفين مرورياً والنموذج (ب) لمنسوبي المرور، واشتملت نماذج الاستبيانات على مجموعة من الفقرات التي تحدد الخصائص الديموغرافية. وتم جمع البيانات بواسطة إدارات مرور المناطق وبأسلوب المنهج الوصفي. وتم تحليل نتائج الاستبيانات بالحاسب الآلي باستخدام حزمة برامج العلوم الاجتماعي الـ SPSS. واستخدمت التحليلات الإحصائية المناسبة لمستوى القياس ممثلة بالتكرار والنسبة المئوية وجداول التقاطع واختبار (كا^2) لدراسة الفروق في تلك المتغيرات. واستخلصت الدراسة وجود خصائص ديموغرافية محددة لمرتكبي المخالفات المرورية، وهي:

- المخالفات المرورية تكثر داخل المدينة وفي الأحياء القديمة وتزداد في الشوارع الرئيسية.
- كلما قل تواجد رجل المرور زادت المخالفات المرورية.
- هناك مخالفات مرورية خطيرة تؤدي إلى احتمال ارتكاب حادث مروري ويأتي في مقدمتها السرعة ، قطع الإشارة، عكس السير، التفحيط، التجاوز الخاطئ، الانحراف المفاجئ، الدوران، الانشغال أثناء القيادة والتوقف المفاجئ.
- السائق من أكثر أسباب الحوادث المرورية.

- غير السعوديين يرتكبون أكثر من ثلث المخالفات المرورية وأكثرهم من الجنسية الباكستانية.
- أكثر الفئات العمرية ارتكاباً للمخالفات المرورية من (23-27) سنة.
- المتعلمون من ثانوية فأقل هم الأكثر ارتكاباً للمخالفات المرورية.
- العزاب هم الأكثر حسب رأي رجال المرور.
- رجال المرور يرون أن الذين لا يعملون هم الأكثر ارتكاباً للمخالفات المرورية والمبحوثين من المخالفين معظمهم يعملون. واتضح أن موظفي القطاع الخاص أكثر ارتكاباً للمخالفات المرورية حسب رأي المبحوثين من المخالفين والطلاب هم الأكثر حسب رأي رجال المرور.
- أكدت نتائج الدراسة أن هناك (10.2٪) من المخالفات المرورية تؤدي إلى حوادث مرورية معظمها حوادث تلفيات.

مقدمة

الحمد لله القائل في محكم آياته {ولا تلقوا بأيديكم إلى التهلكه} البقرة آية 195[1].

والصلاة والسلام على خاتم الأنبياء والمرسلين القائل ((لا يؤمن أحدكم حتى يحب لأخية ما يحب لنفسه))[2] وبعد:

فإن المملكة العربية السعودية وخلال العقدين الماضيين أصبحت من أكثر الدول العربية والخليجية استيراداً للسيارات وتشير إحصاءات وزارة الداخلية أن عدد السيارات في عام 1391هـ وهي السنة التالية لبداية الخطط التنموية في المملكة كان (22805) سيارة[3]. وارتفع هذا العدد ليصل في عام 1422هـ إلى (8.6 مليون) سيارة[4]. وبمعدل 2.5 سيارة لكل شخص من السكان، إن الأرقام الهائلة لعدد السيارات التي تسير في المملكة تعطينا مؤشرات عديدة أخرى سلبية.

لعل أهمها ارتفاع إحصائيات الحوادث المرورية وتزايدها عاماً بعد آخر فلو أخذنا عام 1397هـ كسنة أساس لوجدنا أن الحوادث لم تتجاوز (15785) حادثة[5].

إلا أنها ترتفع لتصل إلى (223816) حادثة في عام 1423هـ نتج عنها (4161) وفاة وعدد (28372) مصاباً، وبذلك فإن هناك (25.5) حادث يقع في الساعة في المملكة وبمعدل (3.2) مصاب، ومتوفي واحد كل ساعتين، بالإضافة إلى الأعداد الهائلة من المعاقين الذين يفقدهم المجتمع سنوياً ويتحولون بأسباب الحوادث المرورية من طاقات منتجة إلى معاقين عالة على المجتمع.

إن تلك الأرقام الهائلة تؤكد وجود مشكلات ناتجة عن سوء استخدام السائقين للطرق وعدم إعطاء الطريق حقه، وهذه النتيجة يؤكدها حجم المخالفات التي تم ضبطها خلال العام 1423هـ حيث بلغت (7932427) مخالفة، ناهيك عن المخالفات التي لم تسجل وحدثت بعيد عن أعين رجال المرور وهي بالتأكيد نسبة لا بأس بها.

إن هذه السلوكيات الخاطئة في القيادة هي بالتأكيد السبب الرئيسي وراء ارتفاع إحصائيات أعداد الحوادث المرورية ففي دراسة[6] تبلغ نسبة الحوادث حسب مسبباتها إلى الآتي:

- (44٪) نتيجة السرعة الزائدة.
- (15٪) نتيجة قطع إشارة المرور.
- (10٪) نتيجة تجاوز غير نظامي.
- (07٪) نتيجة دوران وتوقف غير نظامي.
- (23٪) نتيجة عوامل أخرى.

ومن هذا يتضح وفيما لا يدع مجالاً للشك أن سلوكيات السائق تمثل أكثر من (77٪) من أسباب الحوادث المرورية وهذا المؤشر يجعلنا نتساءل عن الخصائص الديموغرافية لأولئك السائقين أصحاب السلوكيات الخاطئة في القيادة الذين عادة ما يتورطون في ارتكاب المخالفات المرورية.

وعليه يمكن صياغة أهداف الدراسة في التالي:

أهداف الدراسة

1- التعريف بالأمكان التي تكثر فيها المخالفات المرورية من حيث:
أ- المنطقة.
ب- المحافظة.
ج- موقع المخالفة (داخل المدينة/خارجها).
د- الشارع الذي حدثت فيه المخالفة.

2- التعريف بأكثر المخالفات المرورية شيوعاً وترتيب خطورتها من وجهة نظر رجال المرور والمخالفين مرورياً كل على حده ومعرفة الأسباب الكامنة وراء تسجيل المخالفات المرورية كما يراها رجال المرور.

3- التعريف بالخصائص الديموغرافية لمرتكبي المخالفات المرورية من وجهة نظر مجموعة المخالفين مرورياً من حيث:
أ- الجنسية ب- العمر ج- المستوى التعليمي
د-الحالة الاجتماعية هـ - المهنة

4- التعرف على طبيعة الفروق الإحصائية في الخصائص الديموغرافية لمرتكبي المخالفات المرورية حسب:
أ- المحافظة ب- شدة المخالفة ج- الجنسية
د- العمر هـ-المستوى التعليمي و- الحالة الإجتماعية
ز-المهنة

أهمية الدراسة

تكمن أهمية الدراسة في أن المخالفات المرورية تعتبر السبب الأول لكثير من الحوادث المرورية التي تتسبب في الوفيات والإعاقات واستنزاف جزء كبير من موارد الدولة واقتصادها.

وحيث إن مرتكبي تلك المخالفات لهم خصائص تميزهم عن غيرهم فقد بدت أهمية الدراسة لدى الباحث فعند معرفة هذه الخصائص بالإمكان معالجتها

لكي تحد من ارتكاب المخالفات المرورية وتبيان المخاطر التي تحدث من وراء ارتكابها.

حدود الدراسة

تحددت الدراسة بسؤال:

أ- عينة من مرتكبي المخالفات المرورية من إحدى عشرة منطقة من مناطق المملكة العربية السعودية الثلاثة عشرة خلال الفترة 1424/7/1هـ وحتى 30 /1424/9هـ.

ب- عينة من أفراد المرور من أربع مناطق من مناطق المملكة العربية السعودية الثلاثة عشرة والمسئولين عن تحرير المخالفات المرورية خلال الفترة من 1424/7/1هـ وحتى 1424/9/30هـ.

فروض الدراسة

1- تختلف حجم المخالفات المرورية باختلاف الموقع والمكان وتزداد المخالفات داخل المدينة أكثر من خارجها وبالشوارع الرئيسية أكثر من الشوارع الفرعية والثانوية، وتزيد في الأحياء القديمة الأقل تغطية برجال المرور.

2- يختلف حجم المخالفات المرورية باختلاف نوعها ودرجة خطورتها ومن حيث سببها في الحوادث المرورية.

3- يختلف حجم المخالفات المرورية باختلاف جنسية مرتكبها وفئاتهم العمرية ومستواهم التعليمي وحالتهم الاجتماعية وباختلاف المهنة.

4 - هنالك فروق ذات دلالة إحصائية في الخصائص الديموغرافية لمجموعة المخالفين مرورياً حسب محافظات عينة الدراسة، شدة المخالفة، الجنسية، العمر، المستوى التعليمي، الحالة الاجتماعية، المهنة كل على حده.

عينة الدراسة

تحددت عينة الدراسة الكلية بمجموعتين من المبحوثين:

أ – (8666) سائقاً من مرتكبي المخالفات المرورية، من إحدى عشرة منطقة من مناطق المملكة العربية السعودية الثلاثة عشرة بعد استبعاد الاستمارات غير الصالحة للتحليل وغير المكتملة إجاباتها.

ب– (760) رجل مرور من أربع مناطق من مناطق المملكة العربية السعودية الثلاثة عشرة الذين يؤكل إليهم ضبط المخالفات المرورية.

والجدول التالي رقم (1) يوضح توزيع مجموعتي الدراسة حسب المناطق والمحافظات:

جدول (1)

التوزيع التكراري حسب المحافظة والمنطقة لمجموعتي الدراسة من رجال المرور والمخالفون مرورياً

المجموعة	رجال المرور		المخالفون مرورياً		المجموعة	رجال المرور		المخالفون مرورياً	
المحافظة	ت	%	ت	%	المنطقة	ت	%	ت	%
الرياض	**50**	**7.1**	735	8.5	**الرياض**	**50**	**7.1**	735	8.5
مكة المكرمة	**204**	**28.9**	800	9.2					
جدة	200	28.3	450	5.2	مكة المكرمة	404	57.2	2050	23.7
الطائف	–	–	800	9.2					
المدينة المنورة	52	7.4	–	–	المدينة المنورة	52	7.4	–	–
الخبر	200	28.3	585	6.8	الشرقية	200	28.3	830	9.6
بقيق	-	–	245	2.8					
الجوف	–	–	880	10.2	الجوف	–	–	1765	20.4
القريات	–	–	885	10.2		–	–		
عرعر	–	–	846	9.8	الحدود الشمالية	–	–	971	11.2
طريف	–	–	100	1.2		–	–		
القصيم	–	–	575	6.6	القصيم	–	–	575	6.6
نجران	–	–	300	3.5	نجران	–	–	300	3.5
حائل	–	–	240	2.8	حائل	–	–	240	2.8
الباحة	–	–	885	10.2	الباحة	–	–	885	10.2
تبوك	–	–	340	3.9	تبوك	–	–	315	3.6
المجموع الكلي	706	100.0	8666	100.0	المجموع الكلي	706	100.0	8666	100.0

أداة الدراسة

تم تصميم استبانتين نموذج (أ) تعبأ من المخالفين مرورياً ونموذج (ب) يعبأ من رجال المرور المسئولين عن ضبط المخالفات. التي يرى الباحث أنها تحقق أهداف الدراسة وتحدد الخصائص الديموغرافية لمرتكبي المخالفات المرورية. وتم عرض النموذجين على عدد من المختصين وهم (6) أساتذة جامعيين في كلية التربية بجامعة أم القرى، و(4) من قيادات الإدارة العامة للمرور الذين أبدو ملاحظاتهم على هذه الاستبيانات وقد حذفت بعض البنود وأضيفت بنود أخرى حسب ما أرتاه هؤلاء المحكمين ومن ثم صممت الاستبيانات (أ) و (ب) بصورتها النهائية وهذه الاستبيانات تعتبر أدوات الدراسة والملحق رقم (1) يوضح أدوات الدراسة.

مصطلحات الدراسة

1 – الخصائص الديموغرافية: وهي مجموعة المتغيرات "موضوع الدراسة" وتحدد باستخدام الاستمارة المستخدمة في الدراسة وتشمل العمر، المهنة، الحالة الاجتماعية، .... إلخ.

2 – المخالفة المرورية: هي الجريمة المعاقب عليها بإحدى العقوبتين التاليتين:

– الحبس. – الغرامة.

وتختلف الغرامة باختلاف فئة المخالفة حيث إن هناك ثلاث فئات من المخالفات (أ)، (ب)، (ج) حسب ما هو منصوص عليه في المادة (176) من نظام المرور.

منهج الدراسة وإجراءاتها

منهج الدراسة

تتبع هذه الدراسة أسلوب المنهج الوصفي . ويعتبر هذا المنهج أقرب مناهج البحث العلمي لحل مشكلة الدراسة الحالية الذي وصفه العساف[7] بأنه ((ذلك النوع من البحوث الذي يتم بواسطته استجواب جميع أفراد مجتمع البحث أو عينة منهم وذلك بهدف وصف الظاهرة المدروسة من حيث طبيعتها ودرجة وجودها)) ص91. وبناءً على ذلك فهو أكثر المناهج

ملاءمة لطبيعة الدراسة التي تهدف إلى تحديد الخصائص الديموغرافية لمرتكبي المخالفات المرورية.

كيفية جمع البيانات

- تم بعث الاستبيانات عن طريق إدارة الدراسات المرورية بالإدارة العامة للمرور لجميع إدارات مرور المناطق والمحافظات بالمملكة العربية السعودية وبلغ مجموع ما تم توزيعه (12.000) استبانة أعيد منها (9300) استبانه، تم استبعاد (634) استبانه لعدم اكتمال الإجابات، لذا أصبح إجمالي الاستبيانات الصالحة للتحليل للنموذج (أ) (8666) استبانة.
- فيما تم توزيع (3500) استبانة من النموذج (ب) لرجال المرور في مختلف مناطق المملكة العربية السعودية وقد أعيدت منها (785) استبانة استثني منها (25) استبياناً لعدم اكتمال استجاباتها ليكون إجمالي الاستبيانات الصالحة للتحليل من هذا النموذج (760) استبياناً.

الأساليب الإحصائية

جرى تحليل بيانات الدراسة عن طريق الحاسب الآلي بواسطة حزمة برامج العلوم الاجتماعية الـ SPSS واستخدمت التكرارات والنسب المئوية وجداول التقاطع ومربع كاي (كا^2) وذلك لملاءمتها لأهداف وفروض الدراسة.

الإطار النظري والدراسات السابقة

عندما نتحدث عن الخصائص الديموغرافية لمرتكبي المخالفات المرورية، من الأجدر والأنسب أن نتحدث عن تلك الخصائص التي كونت ذلك السلوك، فالسلوك الإنساني يتأثر بالعديد من العوامل منها ما يتعلق بالمعرفة ومستواه التعليمي الذي يحدد نظرته للمستقبل ومعتقداته، ومنها ما يتعلق بالعوامل الاجتماعية والبيئة الاجتماعية المحيطة به التي تلعب دوراً هاماً فالشخص الذي يعيش في المدينة يختلف سلوكه عن الشخص الذي

يعيش في القرية وذلك لاختلاف العادات والتقاليد في كلا المجتمعين، كذلك المرحلة العمرية التي يعيشها الشخص لها تأثير على سلوكه[8].

والسلوك الإنساني ينقسم إلى السلوك الفردي ويتمثل في سلوك الفرد في مواقف متعددة، والسلوك الاجتماعي يتمثل في علاقة الفرد بغيره من أفراد الجماعة، والسلوك الجماعي هو سلوك جماعة أفراد تتصف بالقدرة على تطوير قواعد وعادات للسلوك بطريقة تلقائية تخالف ما هو شائع ومقبول في المجتمع[9]. إن قياس السلوك المستهدف أمر في غاية الأهمية لا سيما مع مرتكبي المخالفات المرورية فمن خلال سجل السائق المروري يمكن أن نقيس سلوكه ويمكن حساب معدل السلوك ببساطة كما يلي:

$$\text{معدل السلوك} = \frac{\text{تكرار السلوك}}{\text{فترة الملاحظة}} \quad [10]$$

ويمكن تطبيق هذه القاعدة على مرتكبي المخالفات المرورية بالتعويض كالتالي:

$$\text{معدل السلوك المروري} = \frac{\text{عدد المخالفات}}{\text{سنوات القيادة}}$$

وهذا بالتأكيد سوف يساهم في الحد من ارتكاب المخالفات المرورية، وذلك إذا علم السائق أن كل سلوكياته في القيادة هي محل الملاحظة وأن عقوبة المخالفة المرورية تحدد من خلال سجله المروري.

فرغم أن المخالفات المرورية قد تكون السبب الرئيسي في العديد من الحوادث المرورية، إلا أنها لم تحض بنفس القدر من الدراسات والأبحاث التي تركزت معظمها على الحوادث المرورية[11] فالخصائص الديموغرافية لها أهميتها في مقومات السلوك الإنساني فالمراهق له سمات وخصائص سلوكية تختلف عن الكهل وعن الشيخ وهكذا.

والمحيط الذي يعيش فيه الإنسان متغير أساسي يؤثر في السلوك، فغالباً ما يكون سلوك المتزوج مختلفاً عن سلوك الأعزب، وسلوك المثقف يختلف عن سلوك الأمي، كذلك المحيط البيئي، له تأثير على السلوك الإنساني، فالذي يعيش في المدينة يختلف سلوكه عن الذي يعيش في القرية وحتى الذين يعيشون في مدينة واحدة تجد هناك اختلافاً في السلوك بين سكان الأحياء الحديثة عن سكان الأحياء القديمة، من حيث الإقدام والإحجام والتهور والأناة يختلف الأفراد طبقاً لاختلاف الخصائص الأخرى[12].

الدراسات السابقة

أولاً: دراسة السلوك المزعج الصادر عن السائقين أثناء القيادة[13] التي هدفت إلى:

1- التعرف على رأي أصحاب السيارات وانطباعاتهم عن:

- درجة ما يصدر من إزعاج من تصرفات السائقين السلوكية.
- مدى تكرار حدوث هذا السلوك المزعج.

2- تحديد علاقة كل من العمر والمستوى التعليمي ونوع السيارة والجنسية والخبرة في قيادة السيارة إلى:

- إدراك السلوك المزعج الصادر عن السائقين. درجة الشعور بالسلوك المزعج.

وكانت نتائج الدراسة هي:

أ- أن أكثر تسع فقرات تكراراً للحدوث من تصرفات السائقين المزعجة هي كالآتي:

1- ترك مسافة غير كافية بين السيارات أثناء السير.
2- الصياح والجدال عند وقوع الحادث.
3- الشتم والسباب.
4- الوقوف في الطريق لمشاهدة حادث ما.
5- عدم ترك مسافة كبيرة بين السيارات أثناء سيرها خصوصاً الشاحنات.

6- استعمال المنبه بطريقة مزعجة عند تجاوز سيارة أخرى.
7- الوقوف في وسط الطريق للتحدث مع سائق آخر.
8- السرعة العالية والتهور.
9- القيادة من قبل صغار السن.

ب- إن أقل تسع فقرات تكراراً للحدوث من تصرفات السائقين المزعجة وهي كالتالي:

1- السير ببطء شديد في الطريق ذي الاتجاهين.
2- السير بسرعة عند المدارس.
3- عدم ربط الأمتعة.
4- عدم التأكد من سلامة الأنوار الأمامية والخلفية قبل السير.
5- استعمال إشارة لليمين واللف لليسار أو العكس.
6- تجاوز السيارة بسرعة ثم التخفيف أمامها.
7- عدم تغطية السيارة المحملة بالأتربة.
8- الخروج عن المسار المسموح به وإيجاد عدة مسارات تعرقل الحركة المرورية.
9- السير بطريقة حلزونية داخل المدينة.

ثانياً: دراسة الأسباب النفسية للسرعة الزائدة وكيفية معالجة ذلك في منهج الدراسة الثانوية[14] التي هدفت إلى:

1- معرفة الأسباب النفسية للسرعة الزائدة.
2- معرفة أهمية هذه الأسباب من وجهة نظر الشباب.
3- معرفة محتوى منهج المدرسة الثانوية وهل يوجد بالمحتوي ما ينوع هذه الأسباب النفسية ويحد من السرعة الزائدة.
4- التعريف بالعلاج الأمثل الذي تستطيع أن تصفه في محتوي منهج المدرسة للحد من هذه الظاهرة الخطيرة.

وكانت نتائج الدراسة هي:

1- الاستهانة بالحياة جاء في المرتبة الأولى لدى أفراد العينة من حيث إنه سبب مهم جداً تلاه الاستهانة بالسيارة ، تلاه تأكيد الذات ثم الشعور بالوحدة.
2- جاءت في المرتبة الثانية الانشغال مع الأغاني، عدم الخوف من مراقبة الدوريات، عدم الوعي بالحوادث المرورية، الانشغال بأشياء أخرى، الرغبة في الوصول إلى الهدف ثم عدم وجود دوريات في الطرق.
3- جاءت في المرتبة الثالثة عدم الصبر، الغضب والانفعال من بعض الأمور في البيت، التفكير في بعض الأمور.
4- الأسباب الآتية جاءت في المرتبة الأولى لدى أفراد العينة من حيث إنها غير مهمة حسب ترتيبها من حيث عدد تكرارها وهي: الغضب والانفعال من بعض الأمور داخل العمل، عدم وجود دوريات في الطرق، ثم التفكير في بعض المواضيع.
5- الأسباب الآتية جاءت في المرتبة الثانية لدى أفراد العينة من حيث إنها غير مهمة حسب تكرارها وهي: عدم الخوف من مراقبة الدوريات، عدم الوعي بالحوادث المرورية، عدم الصبر، الانشغال مع الأغاني، الرغبة في الوصول إلى الهدف، الاستهانة بالحياة، الانشغال بأشياء أخرى، الشعور بالوحدة.
6- أسباب جاءت في المرتبة الثالثة لدى أفراد العينة من حيث إنها غير مهمة حسب ترتيبها من حيث عدد تكرارها وهي الاستهانة بحياة الآخرين، الاستهانة بالحياة، تأكيد الذات، الغضب والانفعال من بعض الأمور داخل البيت.
7- عدم وجود أي محتوي أو مفرده في جميع مفردات المرحلة الثانوية تتصل مباشرة بالسرعة الزائدة أو تهيئة المراهق أو توجيه المراهق إلى عدم السرعة الزائدة ومضار هذه السرعة أو تهدئته الانفعالية سواء في

الصف الأول أو في الصفوف الثانية والثالثة من الأقسام المختلفة للمرحلة الثانوية.

ثالثاً: دراسة الحوادث والمخالفات المرورية لدى صغار السن والخصائص الشخصية والاجتماعية لمرتكبيها[15]. التي تهدف إلى:

1- معرفة حجم ظاهرة قيادة صغار السن للسيارات.
2- معرفة المخالفات المرورية التي يرتكبها صغار السن.
3- معرفة الأسباب الشائعة في الحوادث المرورية لدى صغار السن.
4- معرفة النسق العاملي لمتغيرات الشخصية بين مرتكبي الحوادث المرورية وغير المرتكبين للمخالفات المرورية.
5- معرفة التفاعل بين متغيرات ارتكاب المخالفات المرورية والحوادث المرورية والمنطقة السكنية والمرحلة الدراسية في إبراز الفروق بين الأفراد في متغيرات الشخصية.
6- معرفة السمات الشخصية للمخالفين لقواعد المرور ومرتكبي الحوادث المرورية وغير المخالفين مرورياً وغير مرتكبي الحوادث المرورية.
7- معرفة الاتجاه نحو المخالفات المرورية والحوادث المرورية بين عينة الدراسة.
8- معرفة أساليب المعاملة الوالديه التي يستخدمها الآباء بين مرتكبي المخالفات المرورية وغير المرتكبين للمخالفات المرورية وبين مرتكبي الحوادث المرورية وغير مرتكبيها.
9- معرفة الخصائص الاجتماعية لمرتكبي المخالفات المرورية والحوادث المرورية وغير مرتكبيها.
10- معرفة المتغيرات المتعلقة بالحوادث المرورية بين الطلاب وأولياء أمورهم.
11- معرفة مدى إدراك العاملين بالمرور بمشكلة الحوادث المرورية.

وكانت نتائج الدراسة:

1- أن هناك ارتفاعاً في حجم ظاهرة قيادة صغار السن للسيارات وأنهم يرتكبون المخالفات المرورية الشائعة كمخالفة قطع الإشارة وتجاوز السرعة النظامية ثم التفحيط والقيادة بدون رخصة.
2- يقع صغار السن من قائدي السيارات في الحوادث المرورية بسبب نفس الأسباب الشائعة وهي المخالفات المرورية.
3- كشفت الدراسة بعدم وجود فروق بين مرتكبي الحوادث المرورية وغير المرتكبي للحوادث المرورية في النسق الداخلي لمتغيرات الشخصية وعدم وجود تفاعل بين متغيرات ارتكاب الحوادث المرورية والمنطقة السكنية والمرحلة الدراسية.
4- كشفت الدراسة عن وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين المخالفين لقواعد المرور وغير المخالفين في سمات الشخصية لصالح المخالفين.
5- كشفت الدراسة عن وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين مرتكبي المخالفات المرورية وغير المرتكبي للحوادث في خصائص الشخصية لصالح مرتكبي الحوادث.
6- كشفت الدراسة عن وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين مرتكبي المخالفات المرورية وغير المرتكبي للمخالفات المرورية ومرتكبي الحوادث المرورية وغير المرتكبين للحوادث المرورية.
7- كشفت الدراسة عن عدم وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين مرتكبي الحوادث المرورية وغير المرتكبي للحوادث.
8- كشفت الدراسة عن وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين مرتكبي المخالفات المرورية وغير المرتكبي للحوادث المرورية في اتجاههم نحو الحوادث المرورية.
9- كما أشارت الدراسة إلى وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين مرتكبي المخالفات المرورية وغير المرتكبين للمخالفات في أساليب المعاملة

الوالدية التي يستخدمها الآباء معهم ومنها التدليل والقسوة والحماية الزائدة والحرمان.

10- كشفت الدراسة أيضاً عن وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين مرتكبي المخالفات المرورية وغير المرتكبين للمخالفات لصالح مرتكبي المخالفات.

11- كما كشفت الدراسة إلى وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين مرتكبي الحوادث المرورية وغير المرتكبين للحوادث في بعض الخصائص الاجتماعية لصالح مرتكبي الحوادث.

12- يوجد اتفاق بين الطلاب وأولياء أمورهم في بعض المتغيرات المتعلقة بالحوادث المرورية.

13-كشفت الدراسة على أن العاملين بالمرور يدركون مشكلة حوادث المرور إدراكاً واقعياً يتفق في بعض جوانبه مع الإحصاءات المرورية المتاحة.

نتائج الدراسة

الفرض الأول

تختلف حجم المخالفات المرورية باختلاف الموقع والمكان وتزداد المخالفات داخل المدينة أكثر من خارجها وبالشوارع الرئيسية أكثر من الشوارع الفرعية والثانوية، وتزيد في الأحياء القديمة الأقل تغطية برجال المرور. وقد أكدت نتائج الدراسة ضمن هذا الفرض حيث يتضح من الجداول التالية (2 – 5) وجهة نظر مجموعتي الدراسة حول ذلك ومنها نجد:

جدول (2)

التوزيع التكراري لإفادة مجموعتي الدراسة من رجال المرور والمخالفون مرورياً عن موقع المخالفة المرورية

المجموعة	رجال المرور		المخالفون مرورياً	
موقع المخالفة	ت	٪	ت	٪
داخل المدينة	706	100.0	7298	84.2
خارج المدينة	–	–	1368	15.8

المجموع الكلي	706	100.0	8666	100.0

جدول (3)

التوزيع التكراري لإفادة مجموعة الدراسة من رجال المرور عن الأحياء التي تكثر المخالفات المرورية فيها

تكثر المخالفات المرورية بالأحياء	ت	٪
الأحياء القديمة	412	58.4
الأحياء الحديثة	226	32.0
غير محدد	68	9.6
المجموع الكلي	706	100.0

جدول (4)

التوزيع التكراري لإفادة مجموعتي الدراسة من رجال المرور والمخالفون مرورياً عن الشوارع التي ترتكب بها المخالفات المرورية

المجموعة	رجال المرور		المخالفون مرورياً	
الشوارع التي ارتكبت بها المخالفة	ت	٪	ت	٪
شارع رئيسي	336	47.6	7001	80.8
شارع فرعي	198	28.0	1101	12.7
شارع ثانوي	100	14.2	564	6.5
لم يحدد	72	10.2	–	–
المجموع الكلي	706	100.0	8666	100.0

جدول (5)

التوزيع التكراري لإفادة مجموعة الدراسة من رجال المرور عن الشوارع أو الأحياء التي تكثر المخالفات المرورية بها

تكثر المخالفات المرورية بالشوارع أو الأحياء	ت	٪
المغطاة بدرجة كبيرة برجال المرور	36	5.1
المغطاة بدرجة متوسطة برجال المرور	48	6.8
المغطاة بدرجة ضعيفة برجال المرور	138	19.5
غير مغطاة برجال المرور	396	56.1

غير محدد	88	12.5
المجموع الكلي	706	100.0

ومن الجداول السابقة أعلاه نجد أن المخالفات المرورية تكثر داخل المدينة حيث بلغت (100٪) حسب رأي رجال المرور و(84.2٪) لإفادة المخالفين مرورياً مقابل (15.8٪) خارج المدينة وتكثر المخالفات المرورية في الأحياء القديمة بنسبة (58.4٪) مقابل (32٪) بالأحياء الحديثة و(9.6٪) غير محدودة حسب رأي رجال المرور وأكثر المخالفات تقع في الشوارع الرئيسية وباتفاق رأي المبحوثين من مجموعتي عينة الدراسة حيث بلغت (80.8٪) من المخالفات المسجلة بالشوارع الرئيسية حسب إجابة المخالفين مرورياً. و(47.6٪) من رأي رجال المرور وتعتبر الشوارع الثانوية الأقل تسجيلاً للمخالفات المرورية حيث لم يسجل بها سوى (564) مخالفة من المجموع الكلي وعددها (8666) مخالفة مرورية وبنسبة (6.5٪) مخالفة مرورية من النسبة الكلية.

كما أن الشوارع والأحياء غير المغطاة برجال المرور تكثر فيها ارتكاب المخالفات المرورية حيث بلغت إجابة عينة الدراسة من رجال المرور (396) وبنسبة (56.1٪) وانه كلما غُطي الشارع أو الحي برجال المرور انخفضت إحصائيات المخالفات، حيث لم يؤيد هذا المتغير سوى (36) مبحوثاً من العدد الكلي و (706) مبحوثين وبنسبة (5.1٪) فقط.

الفرض الثاني

يختلف حجم المخالفات المرورية باختلاف نوعها ودرجة خطورتها ومن حيث سببها في الحوادث المرورية. وقد أكدت نتائج الدراسة صحة هذا الفرض كما يتضح من الجداول التالية (6-8) التي تمثل التكرارات والنسب والمئوية لإجابة عينتي الدراسة حيث نجد أن هنالك:

(9) مخالفات مرورية خطره وأكثرها ارتكاباً هي مخالفة السرعة وبتكرار (284) مره حسب رأي رجال المرور بنسبة (40.2٪) تليها قطع الإشارة

بتكرار (130) مرة وبنسبة (18.4٪) حسب رأي المبحوثين من رجال المرور وبتكرار (623) مره لدى المخالفين مرورياً وبنسبة (7.2٪) تم عكس السير في المرتبة الثالثة وبتكرار (34) مره لدى المبحوثين من رجال المرور وبنسبة (4.8٪) وبتكرار (440) مرة لدى المبحوثين من المخالفين مرورياً وبنسبة (5.1٪).

أما المخالفات الأقل خطورة فقد كان الوقوف الخاطئ أكثر تكراراً (90) مرة لدى المبحوثين من رجال المرور وبنسبة (12.7) وبتكرار (875) لدى المبحوثين من المخالفين مرورياً وبنسبة (10.1٪) كما هو موضح بالجدول (6). أما أكثر الأسباب لوقوع الحوادث المرورية من وجهة نظر مجموعة رجال المرور كان السائق بتكرار (368) وبنسبة (52.1٪) ثم الطريق (54) مرة بنسبة (7.6٪) وأقلها المركبة بتكرار (52) مرة فقط وبنسبة (7.4٪) فقط كما هو موضح بالجدول (7).

هذا وقد جاءت مخالفة السرعة في المرتبة الأولى وبتكرار(458) بنسبة (64.9٪) حسب رأي المبحوثين من رجال المرور تليها مخالفة قطع الإشارة بتكرار(154) مرة بنسبة (21.8٪) ثم عكس السير بتكرار (50) مرة بنسبة (7.1٪) كما توضح ذلك البيانات الموجودة بالجدول رقم (6).

جدول (6)

التوزيع التكراري لإفادة مجموعتي الدراسة من رجال المرور والمخالفون مرورياً عن مسميات المخالفات المرورية المرتكبة

المجموعة	رجال المرور		المخالفون مرورياً		المجموعة	رجال المرور		المخالفون مرورياً	
المخالفة المرورية	ت	%	ت	%	**المخالفة**	ت	%	ت	%
1 – سرعة	284	40.2	1453	16.8	مخالفات خطرة	448	63.5	**2936**	33.9
2 – عكس سير	34	4.8	440	5.1					
3 – قطع إشارة	130	18.4	623	7.2					
4 – تفحيط وإزعاج	10	1.4	59	0.7					
5 – تجاوز غير نظامي	2	0.3	101	1.2					
6 – انحراف غير نظامي	–	–	38	0.4					
7 – وقوف مفاجئ	14	2.0	24	0.3					
8 – دوران غير نظامي	–	–	86	1.0					

جدول (6)
التوزيع التكراري لإفادة مجموعتي الدراسة من رجال المرور والمخالفون مرورياً عن مسميات المخالفات المرورية المرتكبة

المجموعة	رجال المرور		المخالفون مرورياً		المجموعة	رجال المرور		المخالفون مرورياً	
المخالفة المرورية	ت	%	ت	%	**المخالفة**	ت	%	ت	%
9 – انشغال أثناء القيادة	–	–	112	1.3					
10 – عدم وجود رخصة قيادة	4	0.6	425	4.9	مخالفات أخرى	258	36.5	5730	**66.1**
11 – عدم حمل رخصة قيادة	20	2.8	790	9.1					
12 – عدم تجديد رخصة قيادة	4	0.6	318	3.7					
13 – عدم حمل استمارة	2	0.3	141	1.6					
14 – عدم تجديد استمارة	24	3.4	284	3.3					
15 – عدم تجديد تصريح	–	–	15	0.2					
16 – عدم نقل ملكية	–	–	8	0.1					
17 – عدم تجديد فحص	–	–	65	0.8					
18 – عدم ربط حزام الأمان	46	6.5	618	7.1					
19 – وقوف خاطئ	90	12.7	875	10.1					
20 – تحميل ركاب	18	2.5	472	5.4					
21 – عدم تشغيل الأنوار	–	–	369	4.3					
22 – عرقلة حركة المرور	24	3.4	46	0.5					
23 – تغيير في شكل السيارة	–	–	409	4.7					
24 – مخالفات أخرى	–	–	238	2.7					
25 – ارتكاب أكثر من مخالفة	–	–	657	7.6					
المجموع الكلي	706	100.0	8666	100.0	المجموع الكلي	706	100.0	8666	100.0

جدول (7)
التوزيع التكراري لإفادة مجموعة الدراسة من رجال المرور عن أكثر أسباب وقوع المخالفات المرورية

أكثر أسباب وقوع المخالفات المرورية	ت	٪
السائق	368	52.1
المركبة	52	7.4

الطريق	54	7.6
جميع الأسباب المذكورة	232	32.9
المجموع الكلي	706	100.0

جدول (8)

التوزيع التكراري لإفادة مجموعة الدراسة من رجال المرور عن ترتيب بعض المخالفات المرورية التي تؤدي لحوادث مرورية

الرتبة	الأولى		الثانية		الثالثة		الرابعة		الخامسة		السادسة	
المخالفات المرورية	ت	%	ت	%	ت	%	ت	%	ت	%	ت	%
1 – السرعة	458	64.9	178	25.2	22	3.1	26	3.7	10	1.4	6	0.8
2 – قطع الإشارة	154	21.8	330	46.7	72	10.2	104	14.7	26	3.7	6	0.8
3 – عكس السير	50	7.1	104	14.7	284	40.2	130	18.4	82	11.6	42	5.9
4 – الوقوف الفجائي	28	4.0	46	6.5	148	21.0	194	27.5	216	30.6	46	6.5
5 – التفحيط	10	1.4	14	2.0	108	15.3	182	25.8	242	34.3	108	15.3
6 – عدم اهتمام السائق بسلامة المركبة	**6**	0.8	34	4.8	72	10.2	70	9.9	130	18.6	498	70.3
المجموع الكلي	**706**	100	706	100	706	100	706	100	706	100	706	100

الفرض الثالث

يختلف حجم المخالفات المرورية باختلاف جنسية مرتكبها وفئاتهم العمرية ومستواهم التعليمي وحالتهم الاجتماعية وباختلاف المهنة. وقد أكدت نتائج الدراسة الموضح بالجداول (9 – 14) صحة هذا الفرض فقد بلغ تكرار السعوديين من المخالفين المبحوثين (5899) سائقاً وبنسبة (68.1٪) وتطابقت هذه النتيجة مع إجابة رجال المرور حيث أيدها (254) من رجال المرور وبنسبة (36.0٪) وبلغ عدد السائقين الأجانب المشتركين في المخالفات المرورية (2586) مخالفاً بنسبة (29.8٪) وكان أكثر الأجانب ارتكاباً للمخالفات المرورية الباكستانيون وبتكرار (377) وبنسبة (4.4٪) تليهم الجنسية الهندية وبتكرار (288) سائق بنسبة (3.3٪) والجدول التالي رقم (9) يوضح ذلك.

كما أن أكثر الفئات العمرية ارتكاباً للمخالفات المرورية (23–27) سنة بتكرار (2164) بنسبة (25.0٪) حسب رأي المبحوثين من المخالفين مرورياً تليها الفئة العمرية (18 – 22) سنة بتكرار (282) حسب رأي المبحوثين من رجال المرور وبنسبة (39.9٪) وبتكرار (1867) حسب رأي المبحوثين من المخالفين مرورياً بنسبة (21.5٪) والمتوسط الحسابي للعمر حسب رأي رجال المرور (21.65) سنه بانحراف معياري (5.80) وأقل عمر (14) سنة وأكبر عمر (50) سنة أما بالنسبة لرأي المبحوثين من المخالفين مرورياً فكان المتوسط الحسابي للعمر (28.79) سنة بانحراف معياري مقداره (7.92) وأقل عمر (14) سنة وأكبر عمر ارتكاباً للمخالفات المرورية (65) سنة، يؤكد هذا الجدول التالي رقم (10).

جدول (9)

التوزيع التكراري لإفادة مجموعتي الدراسة عن جنسية المرتكبين للمخالفات المرورية

المجموعة	رجال المرور		المخالفون مرورياً		المجموعة	رجال المرور		المخالفون مرورياً	
الجنسية	ت	%	ت	%	**الجنسية**	ت	%	ت	%
1 – سعودي	254	36.0	5899	68.1	1 – سعودي	254	36.0	5899	68.1
2 – سوري	–	–	173	2.0	2 – غـــير سعودي	146	20.7	**2586**	29.8
3 – أردني	–	–	47	0.5					
4 – هندي	16	2.3	288	3.3					
5 – بنغلاديشي	6	0.8	83	1.0					
6 – مصري	–	–	198	2.3					
7 – تركي	–	–	26	0.3					
8 – أندنوسي	–	–	22	0.3					
9 – باكستاني	24	3.4	377	4.4					
10 – يمني	–	–	140	1.6					
11 – صومالي	–	–	8	0.1					
12 – سيرلانكي	–	–	20	0.2					
13 – فلبيني	–	–	33	0.4					
14 – سوداني	–	–	61	0.7					
15 – آرتيري	–	–	4	0.05					
16 – مالي	–	–	12	0.1					
17 – أفغاني	–	–	29	0.3					

جدول (9)
التوزيع التكراري لإفادة مجموعتي الدراسة عن جنسية المرتكبين للمخالفات المرورية

المجموعة	رجال المرور		المخالفون مرورياً		المجموعة	رجال المرور		المخالفون مرورياً	
الجنسية	ت	%	ت	%	**الجنسية**	ت	%	ت	%
18 – برماوي	–	–	4	0.05					
19 – نيجيري	–	–	8	0.1					
20 – كويتي	–	–	50	0.6					
21 – فلسطيني	–	–	45	0.5					
22 – مغربي	–	–	4	0.05					
23 – بنغالي	–	–	12	0.1					
24- غير سعودي – غير مبين الجنسية	100	**14.2**	942	10.9					
25 – غير محدد الجنسية	306	43.3	181	2.1	**3 – غير محدد الجنسية**	**306**	**43.3**	181	2.1
المجموع الكلي	706	100.0	8666	100.0	المجموع الكلي	706	100.0	8666	100.0

أما بالنسبة للمستوى التعليمي فقد جاء في رأي رجال المرور أن الحاصلين على الثانوية فأقل هم أكثر المخالفين بنسبة (57.2٪) بتكرار (404) إجابة وهم بنسبة (71.3٪) من المبحوثين من المخالفين مرورياً واقعياً وبتكرار (6182) مرة. والجدول التالي يوضح ذلك:

جدول (10)
التوزيع التكراري لإفادة مجموعتي الدراسة من رجال المرور والمخالفون مرورياً عن الفئات العمرية لمرتكبي المخالفات المرورية

المجموعة	رجال المرور		المخالفون مرورياً	
الفئات العمرية	ت	٪	ت	٪
1 / أقل من 18 سنة فأقل	176	24.9	130	1.5
2 / من 18 – 22 سنة	282	39.9	1867	21.5
3 / من 23 – 27 سنة	136	19.3	2164	25.0
4 / من 28 – 32 سنة	86	12.2	1518	17.5
5 / من 33 – 37 سنة	26	3.7	1348	15.6
6 / من 38 – 42 سنة	–	–	636	7.3
7 / أكبر من 42 سنة	–	–	455	5.3
8 / غير مبين	–	–	548	6.3
المجموع الكلي	706	100.0	8666	100.0

جدول (11)

التوزيع التكراري لإفادة مجموعتي الدراسة من رجال المرور والمخالفون مرورياً عن المستوى التعليمي لمرتكبي المخالفات المرورية

المجموعة	رجال المرور		المخالفون مرورياً	
المستوى التعليمي	ت	٪	ت	٪
1 / أمي	136	19.3	1270	14.7
2 / ثانوية فأقل	404	57.2	6182	71.3
3 / جامعي	124	17.6	906	10.5
4 / فوق الجامعي	42	5.9	108	1.2
5 / غير مبين	–	–	200	2.3
المجموع الكلي	706	100.0	8666	100.0

أما بالنسبة للحالة الاجتماعية فالجدول التالي رقم (11) يوضح أن العزاب هم أكثر المخالفين مرورياً بنسبة (81.6٪) بتكرار (576) مرة حسب رأي رجال المرور أما المبحوثين من المخالفين مرورياً فقد أتضح أن (4184) هم من المتزوجين بنسبة (47.9٪) كذلك الذين يعملون هم الأكثر بتكرار (7624) وبنسبة (88٪) حسب رأي المبحوثين من المخالفين وموظفي القطاع الخاص هم الأكثر ارتكاباً للمخالفات المرورية بتكرار (2397) مرة بنسبة (27.7٪) حسب رأي المخالفين مرورياً. ويتضح هذا من جدول أرقام (12 – 14):

جدول (12)

التوزيع التكراري لإفادة مجموعتي الدراسة من رجال المرور والمخالفون مرورياً عن الحالة الاجتماعية لمرتكبي المخالفات المرورية

المجموعة	رجال المرور		المخالفون مرورياً	
الحالة الاجتماعية	ت	٪	ت	٪
1 / أعزب	576	81.6	4054	46.8
2 / متزوج	130	18.4	4148	47.9
3 / مطلق	–	–	270	3.1
4 / ارمل	–	–	14	0.2
5 / غير مبين	–	–	180	2.1
المجموع الكلي	706	100.0	8666	100.0

جدول (13)

التوزيع التكراري لإفادة مجموعتي الدراسة من رجال الأمن والمخالفون مرورياً عن مدى العمل لمرتكبي المخالفات المرورية

المجموعة	رجال المرور		المخالفون مرورياً	
هل يعمل	ت	٪	ت	٪
1 / يعمل	192	27.2	7624	88.0
2 / لا يعمل	514	72.8	838	9.7
3 / غير مبين	–	–	204	2.4
المجموع الكلي	706	100.0	8666	100.0

جدول (14)

التوزيع التكراري لإفادة مجموعتي الدراسة من رجال المرور والمخالفون مرورياً حسب نوعية العمل لمرتكبي المخالفات المرورية

المجموعة	رجال المرور		المخالفون مرورياً	
نوعية العمل	ت	٪	ت	٪
1 / طالب	462	65.4	2118	24.4
2 / عسكري	56	7.9	1281	14.8
3 / مدني	126	17.8	1862	21.5
4 / قطاع خاص	62	8.8	2397	27.7
5 / غير مبين	–	–	1008	11.6
المجموع الكلي	706	100.0	8666	100.0

الفرض الرابع

هناك فروق ذات دلالة إحصائية في الخصائص الديموغرافية لمجموعة المخالفين مرورياً حسب كل من محافظات عينة الدراسة، شدة المخالفة، الجنسية، العمر، المستوى التعليمي، الحالة الاجتماعية، المهنة كل على حده.

أ- المحافظة: فقد أكدت نتائج الدراسة صحة هذا الفرض الموضحة حيث بلغت قيمه اختيار كا^2 من حيث درجة الخطورة 4811.427 بدرجة حرية 14 وبدلالة معنوية 0.001 ، كما بلغت قيمة كا^2 في متغير الجنسية (سعودي – غير سعودي) 1200.634 بدرجة حرية 28 ومستوي دلالة 0.001 ، كما اتضحت الفروق أيضاً في

متغير المستوى التعليمي فقد بلغت قيمة كا^2 1553.742 بدرجة حرية 42 ومستوي دلالة 0.001 ، كما اتضحت الفروق أيضاً في متغير الفئات العمرية وبلغت قيمة كا^2 1200.634 بدرجة حرية 28 ومستوي دلالة 0.001 .، كما وجدت فروق أيضاً في نتائج تحليل متغيرات الحالة الاجتماعية ومدى العمل ونوعية العمل كل على حده، حيث بلغت قيمة اختبار كا^2 (1443.697 و 863.1932 و 2118.478) على التوالي بدرجات حرية (42، 14، 42) على التوالي أيضاً لنفس المتغيرات بمستوى دلالة 0.001 لكل متغير على حده.

ب- من حيث شدة المخالفة فقد أكدت نتائج الدراسة وجود فروق ذات دلالة معنوية في شدة المخالفة والمتغيرات الديموغرافية المميزة للمخالفين مرورياً (الجنسية، الفئات العمرية، المستوي التعليمي، الحالة الاجتماعية، مدى العمل، المهنة) حيث بلغت قيمة كا^2 في متغير الجنسية 82.796 بدرجة حرية 2 ومستوي الدلالة 0.001 وبلغت في الفئات العمرية كا^2 125.894 بدرجة حرية 7 ومستوي الدلالة 0.001 وبلغت في المستوي التعليمي قيمة كا^2 97.740 بدرجة حرية 3 ومستوي الدلالة 0.001 وبلغت في الحالة الاجتماعية كا^2 25.282 بدرجة حرية 3 ومستوي الدلالة 0.001 وبلغت في العمل قيمة كا^2 58.275 بدرجة حرية 1 ومستوي الدلالة 0.001 وبلغت في المهنة قيمة كا^2 21.9302 بدرجة حرية 3 ومستوي دلالة 0.001

ج- من حيث الجنسية: نجد أن هناك خصائص ديموغرافية مميزه لمجموعة المخالفين مرورياً حسب جنسياتهم وكل من الفئات العمرية، المستوى التعليمي، الحالة التعليمية، الحالة الاجتماعية، مدى العمل، والمهنة. وقد أكدت نتائج الدراسة صحة هذا الفرض حيث اتضح أن أكثر الفئات العمرية ارتكاباً للمخالفات المرورية

من السعوديين هي الفئة (23-27 سنة) حيث بلغ تكرار السعوديين 1807 وبنسبة 20.9٪ وغير السعوديين الفئة من (33-37 سنه) وبتكرار (729) مرة بنسبة 8.4٪. كما أن الحالة التعليمية الأكثر ارتكاباً للمخالفات المرورية هم الثانوية فأقل بالنسبة للسعوديين وغير السعوديين وبتكرار (4646) وبنسبة 54.9٪ بالنسبة للسعوديين وبتكرار (1423) لغير السعوديين وبنسبة 16.8٪. كما أن غير المتزوجين من السعوديين هم أكثر ارتكاباً للمخالفات المرورية وبتكرار (3161) بنسبة 37.2٪ وغير السعوديين المتزوجين هم الأكثر وبتكرار (1590) مرة وبنسبة18.7٪ وبالنسبة لمتغير العمل فكان الذين يعملون هم أكثر ارتكاباً للمخالفات المرورية وبتكرار (5242) مرة للسعوديين بنسبة 26.5٪ وكان أكثر المخالفين من السعوديين هم الطلاب بتكرار (1969) مخالفة بنسبة25.7٪ وبالنسبة لغير السعوديين كان موظفي القطاع الخاص أكثر مخالفة بتكرار (1775) وبنسبة 23.2٪.

د- حسب الفئات العمرية: وجدت خصائص ديموغرافية مميزة لمجموعة المخالفين مرورياً حسب الفئات العمرية والمتغيرات (المستوي التعليمي، الحالة الاجتماعية، والمهنة) وقد أكدت نتائج الدراسة صحة هذا الفرض حيث أتضح أن الذين تعليمهم ثانوي فأقل هم أكثر ارتكاباً للمخالفات المرورية وبتكرار (6182) مرة بنسبة 73٪ والمتزوجين هم أكثر ارتكاباً للمخالفات المرورية بتكرار (4148) مرة بنسبة 48.9٪ والذين يعملون هم أكثر ارتكاباً للمخالفات المرورية وبتكرار (7624) بنسبة 90.1٪ وموظفي القطاع الخاص أكثر ارتكاباً للمخالفات المرورية بتكرار قدرة (2397) بنسبة 31.3٪.

هـ- حسب المستوى التعليمي: وجدت خصائص ديموغرافية مميزه لمجموعة المخالفين مرورياً حسب المستوي التعليمي ومتغيرات الحالة الاجتماعية ومدى العمل والمهنة. فقد أكدت نتائج الدراسة صحة هذا الفرض حيث أتضح أن المتزوجين هم الأكثر بتكرار (4097) مرة وبنسبة 49٪ والذين يعملون هم أكثر ارتكاباً للمخالفات المرورية بتكرار (7510) مرة بنسبة90.1٪ وموظفي القطاع الخاص أكثر ارتكاباً للمخالفات المرورية وبتكرار قدره (2356) مرة بنسبة 31.2٪.

و- حسب الحالة الاجتماعية: وجدت كذلك خصائص ديموغرافية مميزه لمجموعة المخالفين مرورياً حسب الحالة الاجتماعية ونوعية العمل والمهنة. فقد أكدت نتائج الدراسة صحة هذا الفرض حيث اتضح أن الذين يعملون هم أكثر ارتكاباً للمخالفات المرورية بتكرار قدرة (7525) وبنسبة 90.0٪ وموظفي القطاع الخاص أكثر ارتكاباً للمخالفات المرورية وبتكرار قدرة (2368) مرة بنسبة 31.3٪ يليهم الطلاب وبتكرار قدرة (2069) مرة وبنسبة 27.4٪.

ز- حسب المهنة: نجد أن هناك خصائص ديموغرافية مميزه لمجموعة المخالفين مرورياً حسب مدى ونوعية العمل لمجموعة المخالفين مرورياً. فقد أكدت نتائج الدراسة صحة هذا الفرض حيث أتضح أن موظفي القطاع الخاص هم الأكثر ارتكاباً للمخالفات المرورية بتكرار قدرة (397) مرة وبنسبة 31.3٪ يليهم الطلاب بتكرار(2118) مرة وبنسبة 27.7٪ ثم موظفي القطاع الحكومي بتكرار (1862) مرة بنسبة 24.3٪ وأقلهم العسكريون وبتكرار (1281) مرة وبنسبة 16.7٪.

ملخص أهم نتائج التوصيات

1- أكدت نتائج الدراسة بأن المخالفات المرورية تكثر داخل المدينة وبنسبة 100٪ حسب رأي رجال المرور والمخالفين مرورياً وسجلت

58.4٪ داخل الأحياء القديمة مقابل 32٪ بالأحياء الحديثة وأكثرها بالشوارع الرئيسية بنسبة80.8٪ للمخالفين مرورياً مقابل12.7٪ بالشوارع الفرعية و6.5٪ في الشوارع الثانوية وقد وافقت هذه النتيجة رأي رجال المرور حيث إن نسبة 47.6٪ يؤكدون ضبطها بالشوارع الرئيسية مقابل 28.0٪ في الشوارع الفرعية و 14.2٪ فقط للشوارع الفرعية ونسبه 1.2٪ لم يحددون المكان. من حيث تغطيه رجل المرور للشوارع يؤكد ما نسبته 56.1٪ بأنها تكثر في الأماكن غير المغطاة برجال المرور وتقل النسبة تدريجياً وحسب مدى تغطيه المكان برجال المرور إلى أن تصل 5.0٪ فقط في الأماكن المغطاة بدرجة كبيرة برجال المرور.

2- أكدت نتائج الدراسة أن (448) من رجال المرور ونسبة 63.5٪ يؤكدون على وجود مخالفات خطرة تودي لحوادث مرورية في أغلب الأحيان وهي السرعة، عكس السير، قطع الإشارة، التفحيط، التجاوز غير النظامي، الوقوف المفاجئ، الدوران غير النظامي، وانشغال السائق أثناء القيادة وقد أكدها عدد (2936) من المخالفين مرورياً بنسبة 33.9٪ من مجموع المخالفين مرورياً بالدراسة.

3- أكثر الأسباب وراء المخالفات المرورية السائق وتكرار (368) وبنسبة 52.1٪ يليه عدم إتباع وسائل السلامة من الشركات التي تتولى أعمال وصيانة الطرق وبتكرار (54) وبنسبة 7.6٪ وقد سجلت جميع الأسباب المذكورة بتكرار (232) وبنسبة 32.9٪.

4- مخالفة السرعة تحتل الترتيب الأول في المخالفات التي تودي لحوادث مرورية تليها قطع الإشارة، عكس السير، الوقوف المفاجئ، التفحيط، ثم عدم اهتمام السائق بسلامة المركبة.

5- غير السعوديين يرتكبون أكثر من ثلث المخالفات المرورية وأكثرهم من الجنسية الباكستانية وبتكرار (377) مخالفة وبنسبة 4.4٪ من

إجمالي المخالفين مرورياً يليهم الجنسية الهندية بتكرار (288) مخالف وبنسبة 3.3٪ ثم المصريين بتكرار (198) مخالف بنسبة 2.3٪ من المخالفين مرورياً.

6- أكثر الفئات العمرية ارتكاباً للمخالفات المرورية من (23- 27) سنه وبتكرار (2164) مخالف وبنسبة 25.0٪ من إجمالي المخالفين مرورياً يليهم الفئة العمرية من(18- 22) سنة وبتكرار قدره (1867) بنسبة 21.5٪ من إجمالي المخالفين مرورياً ثم الفئة العمرية من (28-32) سنة وبتكرار (1518) بنسبة 17.5٪ من المخالفين مرورياً.

7- أكثر المخالفين مرورياً مستواهم التعليمي ثانوية فأقل وبتكرار قدره (6182) وبنسبة 71.3٪ من إجمالي المخالفين مرورياً يليهم الأميين وبتكرار (1270) وبنسبة 14.7٪ وكلما زاد المستوى التعليمي قلت المخالفات المرورية.

8- المتزوجون هم أكثر ارتكاباً للمخالفات المرورية حسب رأي المبحوثين وبتكرار قدره (4184) وبنسبة 47.9٪ من إجمالي المخالفين.

9- موظفو القطاع الخاص أكثر ارتكاباً للمخالفات المرورية وبتكرار قدره (2367) وبنسبة 27.7٪ من إجمالي المخالفين يليهم الطلاب وبتكرار قدره (2118) وبنسبة 24.4٪ من إجمالي المخالفين مرورياً وأقلهم العسكريون وبتكرار قدره (1281) وبنسبة 14.8٪ من إجمالي المخالفين مرورياً.

10- أكثر المخالفات الخطرة سجلت بمحافظة القريات بتكرار (513) مخالفة وبنسبة 5.9٪ من إجمالي المخالفات المسجلة تليها محافظة جدة بتكرار (390) مخالفة وبنسبة 4.5٪ تليها نجران (275) مخالفة بنسبة 3.1٪ ثم الرياض (255) مخالفة بنسبة 2.9٪ من إجمالي المخالفات الخطرة.

11- بالنسبة للسعوديين فقد كان أكثر مخالفاتهم مسجلة في منطقة الجوف بتكرار (832) مخالفاً وبنسبة 9.6٪ وغير السعوديين كانت أكثر مخالفاتهم مسجلة بمحافظة الطائف بتكرار (340) مخالفاً بنسبة 3.9٪ من إجمالي المخالفين مرورياً.

12- بلغ إجمالي المخالفات المرورية الخطرة (2936) مخالفة من الإجمالي العام للمخالفات وعددها (8666) مخالفة وقد كان نصيب السعوديين (2035) مخالفة بنسبة 23.5٪ وغير السعوديين (897) مخالفة بنسبة 10.4٪ من إجمالي المخالفات المرورية.

التوصيات

بالنظر في نتائج هذه الدراسة فإنه يمكن أن نوصي بما يلي:

1- إدخال مقررات السلامة المرورية بجميع المراحل الدراسية دون الجامعية وربطها بالمعارف التي يحتاجها الطالب.

2- أن يتم توزيع رجال المرور على جميع الأحياء والشوارع وفق رؤية علمية صحيحة وبالاعتماد على إحصائيات المخالفات المرورية والحوادث المرورية.

3- إعادة النظر في العقوبات المقررة بحق المخالفات الخطرة التي عادة ما يؤدي ارتكابها إلى حوادث مرورية وتقرير العقوبات الكفيلة بالحد منها.

4- ربط تسديد قيمة المخالفات المرورية بالسجل المروري للسائق ومضاعفة ثمن المخالفات إذا تأكد أن السائق ذو سجل سيء في القيادة.

5- السرعة في تطبيق نظام النقاط المرورية للحد من المخالفات المرورية.

6- إعداد برنامج تدريبي إجباري في السلامة المرورية لكل من يرتكب مخالفة مرورية خطره أو حادث مروري ويعتبر النجاح في هذا البرنامج شرطاً لاستمرار السماح له بالقيادة.

7- التأكد من سلامة الطرق وبالتحديد التي تربط الشوارع بين الأحياء القديمة وإعادة الطرق التالفة منها والتأكد من مطابقتها شروط السلامة المرورية .
8- زيادة الحزم المروري وعدم التساهل مع المخالفين وتكثيف الدوريات المرورية على جميع الشوارع والأحياء.
9- الاهتمام بقاعدة البيانات المرورية التي تشتمل على المتغيرات الخاصة بالمخالفات المرورية والحوادث المرورية لإبداء التحليلات الإحصائية والاستفادة من القيم الزمانية والمكانية لتلك المخالفات والحوادث ومعرفة خصائص مرتكبيها التي يمكن التنبؤ بها مستقبلاً باستخدام أساليب التنبؤ المختلفة.
10- العمل على توعية رجال المرور بأهمية البحث العلمي لحل المشكلات المرورية وإلزامهم بضرورة التعاون مع الباحثين وتزويدهم بما يحتاجون من بيانات.
11- الاهتمام بزيادة الوعي والأمن المروري لدى مستخدمي الطريق ، وإجراء المزيد من الدراسات التي تساهم في الحد من المشكلات المرورية.
12- أكدت الدراسة وجود مخالفات مرورية تؤدي إلى كوارث في الحوادث المرورية ومنها على سبيل المثال لا الحصر ما تضمنّه الملحق (2) الذي يؤكد مدى درجة الخطورة التي يتعرض لها مستخدمي الطريق عند ارتكاب مثل هذا النوع من المخالفات حيث يوصى الباحث بضرورة إيجاد معالجات سريعة للحد من ارتكابها.

الآلية المقترحة لتنفيذ التوصيات

1- طرح المشكلة على وزارة التربية والتعليم من أجل تبني حلول علميه لمشكلة المخالفات المرورية والعمل على تضمينها من خلال المقرارات الدراسية لمختلف المراحل الدراسية.

2- الرفع لوزارة الداخلية بطلب سرعة تفعيل نظام نقاط المخالفات المرورية في أسرع وقت ممكن.
3- التنسيق بين إدارات مرور المناطق والبلديات لإيجاد الحلول المناسبة لمشكلات الطرق.
4- إلزام السائقين كثيري المخالفات المرورية بالالتحاق بدورات تدريبية مكثفه بمدارس تعليم القيادة.

المراجع

[1] القرآن الكريم.
[2] صحيح مسلم.
[3] الكتاب الإحصائي السنوي لوزارة الداخلية، الرياض، 1391هـ – 1416هـ.
[4] مجلس التعاون لدول الخليج العربية، مركز المعلومات، إدارة الإحصاء، الرياض، 2002م.
[5] الإدارة العامة للمرور، الإحصائية السنوية للحوادث المرورية بالمملكة، الرياض، أعوام مختلفة (1391هـ – 1417هـ).
[6] الإدارة العامة للمرور، الإحصائية السنوية للحوادث المرورية بالمملكة، الرياض،
1424هـ.
[7] العساف، صالح محمد (1408هـ): المدخل إلى البحث في العلوم السلوكية، شركة العبيكان للطباعة والنشر، الرياض، ط1.
[8] اللحياني، مساعد " القيادة وأنظمة المرور "، مكتبة كنوز المعرفة، جدة، 1416هـ،
[9] عسيري، عبد الرحمن محمد: " الجوانب الاجتماعية للمخالفات المرورية " دراسة تطبيقية على الطلبة الجامعيين، مدينة الملك عبد العزيز للعلوم والتقنية، الرياض، 1418هـ.
[10] Cooper, J.o.(1981) (Measuring behavior 2nd Ed.) Colunbus, Ohio: Charles E.Merrill .

[11] النافع، عبدالله، والسيف، خالد: " تحليل الخصائص النفسية والاجتماعية المتعلقة بسلوك قيادات السيارات بالمملكة "، مدينة الملك عبد العزيز للعلوم والتقنية، الرياض، 1988م.
[12] علي، أحمد علي: " سلوك الإنسان بين النظرية والتطبيق "، القاهرة، مكتبة عين شمس، ب – ث.
[13] فهيم، محمد عيسى وآخرون: " السلوك المزعج الصادر عن السائقين أثناء القيادة "، مركز البحوث التربوية والنفسية، جامعة أم القرى، 1405هـ.
[14] فرج، عبد اللطيف حسين، " الأسباب النفسية للسرعة الزائدة وكيفية معالجة ذلك في منهج المدرسة الثانوية، مدينة الملك عبد العزيز للعلوم والتقنية، الرياض، 1418هـ.
[15] التويجري، محمد عبد المحسن وآخرون: " الحوادث والمخالفات المرورية لدى صغار السن والخصائص الشخصية والاجتماعية لمرتكبيها " دراسة ميدانية، مدينة الملك عبد العزيز للعلوم والتقنية، الرياض، 1421هـ.

ملاحق الدراسة :

ملحق (1)

أدوات الدراســـة :

(استمارة " أ " للمخالفين مرورياً)

استمارة معلومات عن الخصائص الديموغرافية

" لمرتكبي المخالفات المرورية بالمملكة العربية السعودية "

تقوم اللجنة الوطنية للسلامة المرورية بدراسة عن الخصائص الديموغرافية لمرتكبي المخالفات المرورية بالمملكة العربية السعودية، للتعرف عن هذه الفئة لتقديم المقترحات والتوصيات الكفيلة للحد من المخالفات المرورية مستقبلاً، وبصفتكم أحد مرتكبي هذه المخالفات المرورية ومع علمنا بوقتكم الثمين نقدر لكم سلفاً تعاونكم معنا في هذه الدراسة. لذا نأمل منكم التعاون مع رجل الأمن وتزويده بالمعلومات التي يحتاجها رجل الأمن لتعبئة هذه الاستمارة بكل دقة وموضوعية وأمانة بكتابة ما يحتاج فيها من كتابة والإشارة لما يحتاج إلى إشارة فيها، علماً بأن المعلومات التي تدلون بها لن تستخدم إلا لأغراض البحث العلمي فقط، وهي خالية من أي معلومة تدل على شخصكم الكريم.

مع تحياتنا وتقديرنا لتعاونكم معنا في هذا الشأن.

الباحث :

المقدم . د / مرضي المالكي

المنطقـــــــــــــــــــة :	.....
المحافظـــــــــــــــــــة :	.....
موقـــــــــــع المخالفـــــــــة :	☐ داخل المدينة ☐ خارج المدينة
مكـــــــــان المخالفـــــــــة :	☐ شارع رئيسي ☐ شارع فرعي ☐ شارع ثانوي
مســـــمى المخالفـــــة المروريـــة :	.....
جنســـية مرتكـــب المخالفـــة :	.....
العمـــــــــــــــــــر:	.....
المســـــــتوى التعليمـــــــي :	☐ أمي ☐ ثانوية فأقل ☐ جامعي ☐ فوق الجامعي
الحالـــــــة الاجتماعيـــــــة :	☐ أعزب ☐ متزوج ☐ مطلق ☐ أرمل
هـــــــــل تعمـــــــــل :	☐ نعم أعمل ☐ لا أعمل
العمـــــــل أو الوظيفـــــــة :	☐ طالب ☐ عسكري ☐ مدني ☐ قطاع خاص

(استمارة " ب " لرجال المرور)

استمارة معلومات عن الخصائص الديموغرافية

" لمرتكبي المخالفات المرورية بالمملكة العربية السعودية "

" من وجهة نظر رجال المرور "

أخي رجل المرور ..... سلمه الله

السلام عليكم ورحمة الله وبركاته ..... وبعد:

تقوم اللجنة الوطنية للسلامة المرورية بدراسة عن الخصائص الديموغرافية لمرتكبي المخالفات المرورية بالمملكة العربية السعودية ، للتعرف عن هذه الفئة لتقديم المقترحات والتوصيات الكفيلة للحد من المخالفات المرورية مستقبلاً ، وبصفتكم أحد رجال المرور ومن المسئولين عن تحرير هذه المخالفات المرورية ومع علمنا بوقتكم الثمين نقدر لكم سلفاً تعاونكم معنا في هذه الدراسة . لذا نأمل منكم التعاون معنا لتعبئة هذه الاستمارة بكل دقة وموضوعية وأمانة بكتابة ما يحتاج فيها من كتابة والإشارة لما يحتاج إلى إشارة فيها ، علماً بأن المعلومات التي تدلون بها لن تستخدم إلا لأغراض البحث العلمي فقط.

مع تحياتنا وتقديرنا لتعاونكم معنا في هذا الشأن.

الباحث :

المقدم .د / مرضي المالكي

المنطقة :	.....
المحافظة :	.....
أين تكثر المخالفات المرورية :	☐ داخل المدينة ☐ خارج المدينة
أين تكثر المخالفات المرورية بالمدينة :	☐ الأحياء القديمة ☐ الأحياء الحديثة
أين تكثر المخالفات المرورية بالشوارع :	☐ الشوارع الرئيسية ☐ الشوارع الفرعية ☐ الشوارع الثانوية
أين تكثر المخالفات المرورية في الشوارع أو الأحياء :	☐ المغطاة بدرجة كبيرة برجال المرور ☐ المغطاة بدرجة متوسطة برجال المرور ☐ المغطاة بدرجة ضعيفة برجال المرور ☐ الغير مغطاة بتواجد رجال المرور
ما أكثر المخالفات المرورية التي تقوم بإعطائها للمخالفين :	....
ما أكثر أسباب وقوع المخالفات المرورية	☐ السائق ☐ المركبة ☐ الطريق ☐ جميع الأسباب المذكورة
رتب المخالفة المرورية التالية من الأكثر إلى الأقل حدوثاً والتي تؤدي إلى حوادث:	☐ السرعة ☐ قطع الإشارة ☐ عكس السير ☐ الوقوف الفجائي ☐ التفحيط ☐ عدم اهتمام السائق بسلامة المركبة
ما جنسية أكثر مرتكبي المخالفات :	.....
ما أعمار أكثر مرتكبي المخالفات :	.....
ما المستويات التعليمية لمرتكبي المخالفات	☐ الأميون ☐ الثانوية فأقل ☐ الجامعيون ☐ فوق الجامعيون
ما أكثر مرتكبي المخالفات اجتماعيا :	☐ العزاب ☐ المتزوجون
ما أكثر مرتكبي المخالفات من ناحية العمل	☐ من يعملون ☐ من لا يعملون (العاطلون عن العمل)
ما أكثر أصحاب المهن ارتكاباً للمخالفات:	☐ طالب ☐ عسكري ☐ مدني ☐ قطاع خاص

ملحق (2)

أمثلة لمخالفات مرورية خطرة أدت لوقوع حوادث مرورية

أ – مخالفة السرعة :

1– حادث سيارة من نوع ميكروباص بطريق المدينة المنورة كان يسير السائق بسرعة عالية وأنفجر الإطار الأمامي حتى أدي إلى انقلاب الباص ونجم عن الحادث أربعة متوفين (ثلاثة رجال وامرأة) وإصابة عشرة أشخاص بإصابات بليغة.

2– حادث سيارة من نوع مرسيدس كان يسير بسرعة عالية في محافظة خليص التابعة لمنطقة مكة المكرمة وعند تجاوزه لإحدى السيارات لم يسيطر على السيارة وصدم عدد ثلاث سيارات وأصيب سائق السيارة وعائلته بإصابات بليغة وتوفي احد سائق السيارات المصدومة الذي كان يسير في خطه وإصابة شخصان من سيارة أخرى بإصابات بليغة.

ومن يريد أن يعطي المشكلة حجمها فعليه زيارة أقسام الحوادث المرورية وأقسام الطوارئ بالمستشفيات ليرى بأم عينة نتائج ارتكاب المخالفات المرورية حيث تؤكد جميع الدراسات أن وراء كل حادث مروري مخالفة مرورية.

ب– مخالفة قطع الإشارة :

1– قام سائق سيارة كرسيدا بقطع إشارة النورية بمكة ونتج عن قطع الإشارة حادث صدم لسيارة أخرى نتج عن الحادث وفاة سائق الكرسيدا وإصابة ثلاثة أشخاص كانوا يرافقونه بإصابات بليغة .

2– قام سائق سيارة كامري بقطع إشارة الدوارق بمكة المكرمة واصطدم بسيارة كانت تسير في خط الإشارة الخضراء ونتج عن الحادث إصابة سائق السيارة التي قطعت الإشارة وزوجته وسائق السيارة الأخرى النظامية في السير بإصابات بليغة .

ج – مخالفة عكس السير :

1– في تقاطع شارع 32 بحي النورية قام سائق سيارة من نوع كابرس بعكس خط السير وتسبب ذلك في صدم سيارة أخرى تسير بالاتجاه الصحيح ونتج عن الحادث إصابات بليغة لسائقي السيارتين .

2– في إشارة شارع الحج بمكة المكرمة وأمام بلدية المعابدة قام سائق دراجة نارية بعكس خط السير واصطدم بسيارة من نوع جمس وأصيب سائق الدراجة بعدة كسور ولازال معاق من أثر الحادث المروري.

د– حوادث التفحيط :

1– أمام مسجد نمره بمشعر عرفات هنالك سائق كرسيدا يقوم بعملية التفحيط وقد انحرفت سيارته وصدم عدة أشخاص من الأشخاص المتجمهرين توفي أحدهما في الحال وأصيب ستة آخرون بإصابات بليغة.

2– وفي مشعر مزدلفة قام شخص بالتفحيط وانحرفت سيارته ونتج عن الحادث إصابة شخصين من الأشخاص المتجمهرين بإصابات بليغة.

هـ– التجاوز غير النظامي:

قام سائق سيارة من نوع هايلكس بالتجاوز غير النظامي في طريق الساحل واصطدم بسيارة أخرى نتج عن الحادث وفاة سائق الهايلكس وإصابة سائق.