



المجلة العلمية لجامعة الملك فيصل The Scientific Journal of King Faisal University

العلوم الإنسانية والإدارية
Humanities and Management Sciences



Reasons for Dangerous Driving from Students' Perspectives at Imam Abdulrahman Bin Faisal University: A Suggestion for Safe Driving

Mamdouh Mosaad Ahmed Helali
Foundations of Education Department, College of Education,
Imam Abdulrahman Bin Faisal University, Saudi Arabia

بعض أسباب القيادة الخطرة للمركبات من وجهة نظر طلاب جامعة الإمام عبدالرحمن بن فيصل: تصور مقترح لقيادة آمنة

ممدوح مسعد أحمد هلال

قسم أصول التربية، كلية التربية، جامعة الإمام عبدالرحمن بن فيصل

KEYWORDS

الكلمات المفتاحية

Dangerous driving, safe driving, vehicle driver

تصور مقترح، قاندي المركبات، قيادة آمنة، القيادة الخطرة للمركبات

RECEIVED

الاستقبال

26/05/2019

ACCEPTED

القبول

11/04/2020

PUBLISHED

النشر

11/04/2020



<https://doi.org/10.37375/tj.edu.2126>

ABSTRACT

This research comes in response to the spread of some social problems (e.g. the dangerous driving behaviour of vehicles) and the existence of deficiencies in the educational rehabilitation programs for dangerous drivers in Saudi Arabia. It aims to single out reasons for dangerous driving, making a recommendation for safe driving in the country, to improve their behaviour and reduce vehicle accidents. The research uses a descriptive method and applies a questionnaire on 329 students at Imam Abdulrahman Bin Faisal University. The research concludes that there are no specialised programs for the rehabilitation of dangerous drivers. The most important reasons for dangerous driving is found to be the desire to violate the ethics of driving and imitating others, not to leave an appropriate distance between vehicles, drive with speeds more than legally specified, the use of mobile phones while driving. The research suggests educational rehabilitation programs for dangerous drivers. It recommends that curricula should include subjects on driving ethics.

المخلص

نظرا لانتشار بعض المشكلات الاجتماعية، ومنها مشكلة سلوكيات القيادة الخطرة للمركبات، ووجود جوانب قصور في برامج التأهيل التربوي للسائقين الخطرين، جاء هذا البحث بهدف التعرف إلى أسباب القيادة الخطرة للمركبات، ووضع تصور مقترح لقيادة آمنة لقاندي المركبات في المملكة العربية السعودية، لتحسين سلوكياتهم، والحد من حوادث المركبات. استخدم البحث المنهج الوصفي، وطبق استبانة على عينة عشوائية (329) من طلاب جامعة الإمام عبدالرحمن بن فيصل، للتعرف على وجهة نظرهم حول أسباب القيادة الخطرة للمركبات، ضمن أربعة أبعاد (شخصية، وسلوكية، وتتعلق بالمركبات، وعمامة)، وتوصل البحث إلى عدم وجود برامج متخصصة لإعادة تأهيل قاندي المركبات الخطرين بالمملكة، وأن من أهم أسباب القيادة الخطرة الرغبة في مخالفة أخلاقيات القيادة وتقليد الآخرين، وعدم ترك مسافة فاصلة مناسبة بين المركبات، والسير بسرعات أكثر من المحددة قانونا، واستخدام الجوال أثناء القيادة، وفي ضوء النتائج قدم البحث تصورا مقترحا لبرامج إعادة تأهيل قاندي المركبات الخطرين، وأوصى بضرورة تضمين مناهج التعليم موضوعات دراسية حول أخلاقيات قيادة المركبات، وتفعيل التصور المقترح.

الزامهم بحضور دورات تأهيلية، رغم أن نظام المرور ينص على ذلك، ومن هنا فقد تبلورت مشكلة البحث، وأهميته، وأهدافه.

2. مشكلة البحث وأسلته

تعد الحوادث المرورية أحد المشكلات المأساوية التي تواجه المجتمعات كلما تقدمت وتطورت وسائل النقل، وارتفع مستوى معيشة الأفراد (خوشناو ونوري، 2017: 181)، فقد انتشرت في الأونة الأخيرة ظاهرة قيام البعض بقيادة مركباتهم بطريقة خطيرة، تؤدي غالبا إلى وقوع الحوادث والإصابات المروعة، كتجاوز السرعات بفارق كبير عن المقررة قانونا، وتجاوز الإشارات الحمراء، والاستعراض، في حين يقوم البعض بإحداث تغييرات جوهريّة بالمركبة، تتسبب في تقليل عوامل الأمان، ويسلك آخرون سلوكيات مخالفة لنظام وقوانين المرور. وفي ظل ضعف التزام أصحاب المركبات بالسلوك المروري الجيد (الكساسبه، 2016: 246)، وغياب برامج التأهيل التربوية، أصبحت تلك الظواهر والسلوكيات مصدر قلق لكافة أفراد المجتمع.

ويعد العنصر البشري السبب الأول وراء الحوادث المرورية، حيث ترجع معظمها إلى السلوكيات الانحرافية للسائقين، وخاصة الشباب (حسين وبلال، 2018: 40)، (منال، 2015: 35)، والدوافع النفسية والسلوكية كسلوك التهور والاستعراض أمام الآخرين، وحب التقليد ولفت الانتباه (الحارثي والغامدي، 2004: 635). وتشير الإحصاءات الرسمية لوزارة الداخلية، الإدارة العامة للمرور وفق آخر تحديث (يوليو، 2019)، إلى أن عدد الحوادث المرورية في عام 1439هـ، بلغ (352464)، وأن عدد المتوفين من الذكور (5295)، ومن الإناث (730)، بمجموع إجمالي للمتوفين (6025)،

1. المقدمة

ظهرت الحوادث المرورية في ظل التغيرات الاقتصادية والاجتماعية التي ترافق التنمية المجتمعية، وأثرت في واقع المجتمعات وحيات أفرادها، إذ تعد السلامة المرورية مطلباً أساسياً في المجتمعات المعاصرة. بالإضافة إلى ما تسببه الحوادث المرورية من وفيات وإصابات، وما تخلفه من ماسي اجتماعية، فإنها أيضاً تمثل تكاليف وأعباء اقتصادية وخسائر بشرية (الرشيد، 2005: 3)، تلحق بالاقتصاد الوطني، فضلا عن الآثار النفسية الناجمة عما قد تسببه من عجز أو وفاة.

ويسبب قائدوا المركبات الخطرين تحديا على الطرق، فبالرغم من العقوبات التي يقرها النظام على ممارسي القيادة الخطرة للمركبات، المواد (25، 32، 50، 57، 69، 74)، إلا أنها لم تحقق الردع الكامل للمخالفين، إذ يشير تقرير منظمة الصحة العالمية (2018) إلى أن الوفيات الناجمة عن حوادث المرور لا تزال في تزايد مستمر، حيث تسبب في (1.35) مليون حالة وفاة سنويا. كما توصل بحث القرني (2016)، إلى أن فئة صغار السن (أقل من 25 سنة) هم أكثر قابلية للوقوع في الحوادث، وينتج عن سلوكياتهم حوادث مروعة ووفيات، وأن القيادة الخطرة هي سلوك إنساني بالدرجة الأولى، يمكن تعديله وتشكيله. ويشير الواقع إلى أن العقوبات المالية تشكل وسيلة فعالة للحد من سلوكيات قاندي المركبات الخطرين، إلا أنها غير كافية للحد من تكرارها، لذا فالحاجة ملحة لبرامج تأهيل متخصصة، أكثر فعالية مقارنة بالعقوبات النظامية، فضلا عن أثرها الذي يبقى طويلا، فمن الملاحظ غياب البرامج الخاصة بإعادة تأهيل قاندي المركبات الخطرين في المملكة العربية السعودية (في حدود علم الباحث)، وعدم

6. حدود البحث

شمل البحث الحدود التالية:

- الزمانية: الفصل الدراسي الثاني 2016/2015م، والفصل الدراسي الأول 2017/2016م.
- المكانية: المنطقة الشرقية بالمملكة العربية السعودية.
- البشرية: طلاب جامعة الإمام عبدالرحمن بن فيصل بالراكة (الذكور)، ممن يحملون رخص قيادة.

7. الإطار النظري والدراسات المرجعية

7.1. السائقين الخطرين والقيادة الخطرة

تسهم العوامل البشرية في وقوع الحوادث المرورية، خصوصاً سلوك القيادة الخطرة للمركبات، الذي يعد العامل الأساس في حوادث المرور، الأمر الذي جعل الكثيرين من الباحثين مهتمين لمعرفة مختلف العوامل والتغيرات المؤثرة في التوجه لسلوكيات المخاطرة لبعض الأشخاص دون غيرهم (أبركان وبرغوثي، 2015: 171)، وتُعرف خوشناو ونوري (2017: 187) الحادث المروري من الناحية الاقتصادية بأنه "حادثة عن غير قصد من السائق نتيجة استخدامه للمركبة في طريق عام، وبسبب خسائر في الأرواح والممتلكات والتي تؤثر بشكل مباشر وغير مباشر على الناتج القومي للدولة نظراً للفاقد الذي يصيب الإنتاج"، وبين بحث قريشي (2014: 494) أن هناك ثلاثة جوانب رئيسة لحوادث المرور، العنصر البشري بنسبة (88.73%)، والمركبات بنسبة (4.59%)، والبيئة وهندسة الطرق بنسبة (3.32%).

ويكون سلوك القيادة معرضاً للاختطار إذا صوبت ببعض السلوكيات كالسرعة الزائدة، وعدم احترام المسافة الآمنة، القيادة تحت تأثير الكحول، استخدام الهواتف المحمولة، عدم استعمال أحزمة الأمان (بهلول، 2009: 37). كما جرم نظام المرور ولائحته التنفيذية (2007)، في المملكة، والمعدل في بعض مواد عام (2019)، حالات إحدات تعديلات جوهرية بالمركبة، طبقاً للمواد (25)، (26)، وضمن في جدول المخالفات (2) أية تعديلات إضافية على هيكل المركبة، وتناولت المادة (32) القيادة بدون ترخيص، والمادة (4/36) قيادة المركبة تحت تأثير مخدر، وبينت الفقرات (أ)، (ب)، (ج) من المادة (69) عقوبات مرتكب التفحيط، وتضمنت المادة (5/1/74) تجاوز السرعة المحددة بأكثر من خمسة وعشرين كيلو متراً في الساعة، وتناولت المادة (2/1/74) تجاوز إشارة المرور الضوئية الحمراء، وتناولت المادة (4/1/74) المروغة بين المركبات على الطرق العامة باعتباره سلوكاً عدائياً في القيادة، كما تناول جدول المخالفات (3) استخدام الهاتف المحمول باليد أثناء القيادة باعتباره سلوكاً خطراً.

يتضح مما سبق أن القيادة الخطرة لا تنتج عن سلوك واحد لقائد المركبة، بل عن سلوكيات وأساليب متنوعة، كالقيادة بسرعات زائدة، والسلوك العدائي، استخدام الجوال، عدم ربط أحزمة الأمان، وغيرها، حيث أوصى بحث بيان (2010) بإدخال مادة للتربية المرورية في المناهج الدراسية لجميع مراحل التعليم.

والمتتبع للأضرار الناتجة عن القيادة الخطرة للمركبات يلحظ تنوعها وتعددتها، فمنها القتل وإزهاق الأرواح، والجنايات بما هو دون قتل النفس، كقطع أحد الأعضاء، أو الجرح أو الكسر، أو الإصابات، والترويع أو التخويف بالأضواء المزرجة، والخسائر المادية، ونشر السلوكيات الخاطئة، وغيرها، إذ تشير إحصاءات الإدارة العامة للمرور (2019)، إلى أن عدد الحوادث المرورية المسجلة عام (2018)، بلغ (352464) حادثاً، منها (330389) حادث تلفيات، و(17295) حادث إصابات، و(4780) حادث وفيات.

وبصفة عامة يمكن إجمال بعض الآثار الناتجة عن القيادة الخطرة فيما يلي:

- الأضرار الصحية: كالإصابات الخفيفة مثل جروح السطحية، أو الإصابات البليغة كالكسور.

منهم (2799) أقل من (30) عاماً، في حين كان عدد المصابين (30217)، ومن هنا تتضح مشكلة البحث والتي يمكن تحديدها في السؤال الرئيس التالي: كيف يمكن إعادة تأهيل سائقي المركبات الخطرين لقيادة الآمنة في المملكة العربية السعودية؟ ويتفرع من هذا السؤال الرئيس الأسئلة الفرعية التالية:

- ما المقصود بالسائقين الخطرين؟
- ما أسباب القيادة الخطرة للمركبات (الشخصية، والسلوكية، والمتعلقة بالمركبات، والعامة)، من وجهة نظر طلاب جامعة الإمام عبدالرحمن بن فيصل؟
- ما واقع برامج إعادة تأهيل السائقين الخطرين في المملكة العربية السعودية؟
- ما التصور المقترح لبرامج إعادة تأهيل السائقين الخطرين من أجل قيادة آمنة في المملكة العربية السعودية؟

3. أهداف البحث

يهدف البحث الحالي إلى:

- تعريف المقصود بالسائقين الخطرين.
- التعرف إلى أسباب القيادة الخطرة من وجهة نظر طلاب جامعة الإمام عبدالرحمن بن فيصل.
- التعرف إلى واقع برامج إعادة تأهيل السائقين الخطرين في المملكة العربية السعودية.
- وضع تصور مقترح لبرامج إعادة تأهيل السائقين الخطرين من أجل قيادة آمنة في المملكة العربية السعودية، لتحسين سلوكياتهم، والحد من الحوادث، وهو الهدف الرئيس للبحث.

4. أهمية البحث

يمكن توضيح أهمية البحث فيما يلي:

- تحديد وتعريف سلوكيات السائقين الخطرين، وأسباب القيادة الخطرة.
- توعية المجتمع بأضرار سلوكيات السائقين الخطرين.
- المساهمة في الحد من حوادث السيارات، وحماية الأرواح والممتلكات.
- وضع تصور مقترح لبرامج إعادة تأهيل السائقين الخطرين، من أجل قيادة آمنة، والحد من الحوادث.

5. مصطلحات البحث

5.1. القيادة الخطرة للمركبات

يعرف الخطر على أنه القدرة على تنفيذ أفعال غير مرغوب فيها، ذات نتائج سلبية باحتمال مصادفة الحادث، وتعرف القيادة الخطرة بأنها الرغبة في المخاطرة أثناء القيادة رغم الوعي بالنتائج التي قد تترتب عليها (بوطبال، 2011: 48).

ويتضح مفهوم القيادة الخطرة من مظاهرها، فيعرفها قريشي (2014: 494) بأنها السلوكيات التي يقوم بها السائق أثناء قيادته للمركبة، وينتج عنها أخطاراً، سواء على حياته أو حياة المشاة. ويقسم دليل ميريلاند للسائقين، القيادة الخطرة إلى ثلاث فئات رئيسة، القيادة العدائية، تشتت الانتباه، النعاس (Maryland Department of Transportation, 2017: 25). كما تشمل القيادة الخطرة أيضاً التوقف بقوة من أجل دوران مؤخرة المركبة، التسارع، التأثيرات المحطمة للمركبة، التغيرات الترددية للسرعة، وتبديل المسارات وعدم الالتزام بمسار واحد، والنزاع أو التنافس على حركة السير في الطريق بطريقة متممة (Bethesda, 1997: 6). وتعتبر السلامة المرورية مطلباً مهماً للحفاظ على أرواح مستخدمي الطرق، والتخفيف من الآثار الناتجة عن الحوادث (ضهد، 2015: 645).

5.2. القيادة الخطرة للمركبات إجرائياً

السلوك الذي يمارسه قائد المركبة على الطريق، بالمخالفة لقواعد وأنظمة السير المرورية، ويؤدي غالباً إلى وقوع الحوادث.

وتوصل إلى أن أغلب الممارسين لهذا السلوك من طلاب الصف الأول الثانوي، ونسبة طلاب مدارس دار الملاحظة تزيد على نسبة طلاب المدارس العامة في ذلك السلوك، وأن أكثرهم ذوو تحصيل دراسي ضعيف.

7.3. مناقشة الدراسات المرجعية

تناولت البحوث والدراسات السابقة السائقين الخطرين من عدة زوايا، كالعلاقة بين أساليب المواجهة وسلوك القيادة الخطرة، كبحث قريشي (2014)، والخصائص النفسية لمرتكبي المخالفات المرورية والاندفاع والمخاطرة، كبحث الحارثي والغامدي (2004)، وتناول بحث بوطبال (2011) التحليل النفسي والاجتماعي لسلوكيات القيادة الخطرة لدى السائقين وسبل الوقاية منها، وتناول بحث القرني (2016) سمات الشخصية وأنماط الجهاز العصبي وضغوط الحياة كمؤشرات لارتكاب الحوادث، وتناول بحث أبركان والبرغوتي (2015) التنبؤ بإدراك الشباب لسلوك القيادة الخطرة من خلال التفاؤلية غير الواقعية، في حين تناول بحث الحربي (2011) العوامل الاجتماعية والاقتصادية المؤثرة في اتجاه المراهقين نحو التفحيط، وتناول بحث الجار الله (2009)، ورسالة الماجستير للعمار (2006) أحكام الاستعراض بالسيارات وتطبيقاته القضائية دراسة فقهية مقارنة، وتناول بحث الرميح (2006) العوامل المؤثرة في ارتفاع ظاهرة التفحيط بين الشباب السعودي وطرق الوقاية منها، كما أوصى بحث بيان (2010) بإدخال مادة للتربية المرورية في المناهج الدراسية لجميع مراحل التعليم، وكليات التربية. ولم تتناول الدراسات السابقة -في حدود علم الباحث- برامج لإعادة تأهيل السائقين الخطرين، وهو ما يميز هذا البحث عن البحوث والدراسات السابقة.

ويتميز البحث الحالي عن الدراسات السابقة في كل من الموضوع البحثي، والهدف:

- من حيث الموضوع البحثي: يتناول موضوع البحث الحالي برامج إعادة تأهيل السائقين الخطرين في المنطقة الشرقية بالمملكة العربية السعودية، وهو ما لم تتناوله الدراسات السابقة، في حدود علم الباحث.
- من حيث الهدف: يهدف البحث الحالي وضع تصور مقترح لقيادة آمنة من خلال برامج إعادة تأهيل (تربوية، ونفسية، وسلوكية، وفنية) لسائقي المركبات الخطرين، لتحسين سلوكياتهم، والحد من الحوادث.

ويتفق البحث الحالي مع الدراسات السابقة في المنهج المستخدم، والمجال البحثي.

8. إجراءات البحث

8.1. منهج البحث

استخدم البحث المنهج الوصفي، لملاءمته طبيعة البحث وأهدافه.

8.2. مجتمع البحث

جميع طلاب جامعة الإمام عبدالرحمن بن فيصل الذكور في مختلف الكليات، الذين يحملون رخصة قيادة، في العام الجامعي 2017/2016 (عند تطبيق الاستبانة).

8.3. عينة البحث

تم اختيار عينة عشوائية بسيطة من كليات جامعة الإمام عبدالرحمن بن فيصل بالدمام، (الذكور)، وتم اختيار عينة عشوائية بسيطة أيضا من طلاب كل كلية، بمجموع (329) طالبا، فضلا عن (30) من طلاب الجامعة كعينة استطلاعية، ويوضح الجدول (1) توزيع طلاب العينة بالكليات:

جدول (1) توزيع عينة البحث طبقا للكليات

الكلية	عدد الطلاب	العينة	%
الهندسة	441	49	11.11
التصميم	593	57	9.61
الحاسب الآلي	430	71	16.51
العلوم الطبية التطبيقية	426	62	14.55
طب الأسنان	225	38	16.89
التربية	297	52	17.51
المجموع	2412	329	13.64

(*) المصدر: موقع إحصاءات جامعة الإمام عبدالرحمن بن فيصل (2018).

- الأضرار النفسية: وتنتج من الصدمات النفسية التي يتعرض لها السائق أثناء الحادث، وأسرته. ومن هنا تأتي أهمية قسم علم نفس النقل والمرور، القسم الثامن في جمعية علم النفس التطبيقي الدولية، التي تأسست لدراسة موضوعات النقل والمرور والحوادث (أبو النيل، 2004: 129).
- الأضرار البشرية: مثل فقدان الأسرة للعائل أو أحد أفرادها أو أصدقائها، أو أحد أفراد المجتمع.
- الأضرار الاجتماعية: كفقدان الأمن الاجتماعي، وانتشار الفوضى والجرائم في المجتمع.
- الأضرار الاقتصادية: وتنتج عن تلفيات بعض أجزاء المركبة، أو جميعها، وتعطل قائد المركبة عن العمل. فقد ينتج عن الحادث المروري خسائر في الأرواح والممتلكات تؤثر بطريقة مباشرة وغير مباشرة في الاقتصاد الوطني (السيد، 2008: 20).

7.2. الدراسات المرجعية

تناولت البحوث السابقة السائقين الخطرين من زوايا متنوعة، حيث هدف بحث القرني (2016) محاولة الفهم السيكولوجي لعلاقة الحوادث المرورية بسمات الشخصية، واستخدم المنهج الوصفي، وطبق استبانة على (231) من قائدي المركبات السعوديين، وتوصل إلى وجود ارتباطات دالة موجبة بين الحوادث المرورية وكل من المخاطرة، والاندفاعية، والعُدوان، وضغوط الحياة، وأن صغار السن (أقل من 25 سنة) هم أكثر قابلية للوقوع في الحوادث.

وهدف بحث أبركان والبرغوتي (2015) الكشف عن العلاقة بين سلوك القيادة الخطرة للمركبات والتفاؤلية غير الواقعية، واستخدم المنهج الوصفي، وطبق استبانة على (59) سائقا جزائريا، وتوصل إلى وجود تأثير للتفاؤلية والعمر على سلوك القيادة الخطرة للمركبات.

وهدف بحث قريشي (2014) الكشف عن العلاقة بين أساليب المواجهة وسلوك القيادة الخطرة للمركبات لدى السائقين، وطبق استبانة على (63) سائقا جزائريا، وتوصل من خلال المنهج الوصفي إلى عدم وجود علاقة ارتباطية ذات دلالة إحصائية لأساليب المواجهة بأبعادها، والدرجة الكلية لسلوك القيادة الخطرة، إلا في بعد التجنب.

بينما هدف بحث بوطبال (2011) النظري، الوقوف عند ظاهرة الحوادث المرورية، والتي تسببها السلوكيات الخطرة للسائقين، كالإفراط في السرعة، والتجاوز الخطر، وتشثيت الانتباه، للسائقين الجزائريين، ومن خلال المنهج الوصفي أوصت بضرورة اعتماد المؤسسات الاجتماعية لسياسات وقائية للتقليل من الحوادث.

وهدف بحث الحربي (2011) التعرف إلى طبيعة اتجاه المراهقين نحو التفحيط، وطبيعة التنشئة الأسرية للمراهقين، والمستوى الاقتصادي لأسرهم، واستخدم المنهج الوصفي، وطبق استبانة على (351) طالبا بالمرحلة الثانوية بالمملكة، وتوصل إلى أن أغلب أفراد مجتمع البحث تنشئتهم الأسرية جيدة، ومستواهم الاقتصادي متوسط، وأن البيئة المدرسية تغفل الجانب الوقائي.

وهدفت بحث بيان (2010) إعداد برنامج حاسوبي متكامل في التربية المرورية لمواجهة المشكلات المرورية، واستخدم المنهج التجريبي، وصمم برنامجا (حاسوبيا، ومطبوعا)، وطبق اختبارا تحصيليا قبليا وبعديا، بالإضافة إلى استبانة لاتجاهات المتعلمين، على (118) من طلاب "معلم الصف" بكلية التربية بدمشق، وتوصل إلى تفوق طريقة التعليم بالبرنامج الحاسوبي على طريقة التعليم بالكتاب المطبوع، وأوصى بإدخال مادة للتربية المرورية في المناهج الدراسية لجميع مراحل التعليم، وكليات التربية.

وتناول بحث الجار الله (2009)، حكم الاستعراض بالسيارات في الشرع، وتطبيقاته القضائية، في المجتمع السعودي، واستخدم المنهج الوصفي، وتوصل إلى وجوب الدية والكفارة على قاتل غيره بالاستعراض بالسيارات، كما يجب عليه ضمان ما أُلْفِه.

وهدف بحث الرميح (2006) التعرف إلى العوامل والأسباب المؤثرة في ارتفاع ظاهرة التفحيط لدى الشباب السعودي وطرق الوقاية منها، واستخدم المنهج الوصفي، وطبق استبانة على (1132) من طلاب الثانوية بالرياض،

8.4.2. ثبات أداة البحث

للتأكد من ثبات الاستبانة، فقد تم تطبيقها على عينة (30) من طلاب جامعة الإمام عبدالرحمن بن فيصل، واستخدم معامل ألفا كرونباخ لحساب الثبات، كما تم استخدام مقياس جوتمان للتجزئة النصفية، ويوضح الجدول (4) معاملات الثبات للاستبانة، حيث جاءت النتائج وفقاً لما يلي:

جدول (4) معاملات الثبات لاستبانة أسباب القيادة الخطرة للمركبات من وجهة نظر أفراد العينة.

الابعاد	عدد العبارات	معامل الفا كرونباخ	التجزئة النصفية
الثبات الكلي	43	0,758	0,802

يتضح من الجدول (4) أن معاملات الثبات مرتفعة، مما يؤكد على مناسبة الاستبانة للتطبيق.

8.4.3. المعالجة الإحصائية

فقد استخدم برنامج (SPSS)، لحساب المتوسطات، والنسب المئوية.

9. نتائج البحث ومناقشتها

تم التحليل الإحصائي من خلال حساب التكرارات والنسب المئوية والترتيب الوزني للعبارات، ويتناول هذا الجزء الإجابة عن السؤال الثاني من أسئلة البحث، وقد كانت النتائج وفقاً لما يلي:

9.1. استجابة أفراد العينة حول عبارات البعد الأول "الأسباب الشخصية للقيادة الخطرة للمركبات".

يوضح الجدول (5) استجابات أفراد العينة حول الأسباب الشخصية للقيادة الخطرة من وجهة نظرهم:

جدول (5) استجابات أفراد العينة حول عبارات البعد الأول "الأسباب الشخصية للقيادة الخطرة"

م	العبارة	موافق		محايد		غير موافق		المتوسط النسبي	الترتيب الوزني
		ت	%	ت	%	ت	%		
1	الإصابة بأمراض خطيرة (مثل كولي، صرع، سرطان...)	94	28.57	76	23.10	159	48.33	1.802	11
2	الاصابة بالإعاقات الجسدية التي تمنع الحصول على رخصة قيادة	111	33.74	108	32.83	110	33.43	2.003	10
3	المتكبرات النفسية والسلوكية	236	71.73	66	20.06	27	8.21	2.635	4
4	حداثة السن بما هو أقل من السن القانوني المرص له بالقيادة	236	71.73	64	19.45	29	8.82	2.629	5
5	السلوك العصبي والإدفاقي أثناء القيادة	260	79.03	48	14.59	21	6.38	2.726	2
6	رغبة مخالفة أخلاقيات القيادة	253	67.90	63	19.15	13	3.95	2.730	1
7	تقليد الآخرين في ممارساتهم العاطفة مع المركبات	239	72.64	71	21.58	19	5.78	2.669	3
8	التأثر النفسي بمشاهدة مقاطع السرعة والعنف والتفحيط	201	61.09	89	27.05	39	11.85	2.492	8
9	ضعف الوازع الديني والالتزام	168	51.06	103	31.31	58	17.63	2.334	9
10	جماعة الرفاق والأصدقاء	221	67.17	85	25.85	23	6.99	2.602	6
11	البحث عن الشهرة واليات الذات	219	66.57	84	25.53	26	7.90	2.587	7

يتضح من الجدول (5) أن أكثر الأسباب الشخصية التي تسبب في القيادة الخطرة للمركبات، جاءت العبارة (6) في المرتبة الأولى وبمتوسط نسبي (2.730)، ثم العبارة (5) في المرتبة الثانية، وبمتوسط نسبي (2.726)، مما يؤكد على ضرورة توعية قائدي المركبات بأخلاقيات القيادة والثقافة المرورية، للالتزام بقواعد وأداب المرور أثناء القيادة، والتحذير من تقليد غير الملتزمين بتلك القواعد والآداب، ويرى الباحث أن تلك التصرفات ربما جاءت بناء على دوافع نفسية، ويتفق ذلك مع دراسي الحارثي والغامدي (2004)، والقرني (2016)، كما أكد نظام المرور واللائحة التنفيذية له المادة (9/5/50) على أنه "يحظر على سائقي المركبات التسابق بمركباتهم داخل المدن وخارجها". بينما جاءت العبارة (2) في المرتبة قبل الأخيرة وهي المرتبة (10) وبمتوسط وزني (2.003)، في حين كانت العبارة الأولى في المرتبة الأخيرة بين عبارات بعد الأسباب الشخصية وبمتوسط وزني (1.802)، الأمر الذي يوضح أن أصحاب الإعاقات والأمراض ربما هم أكثر حذراً أثناء قيادتهم للمركبات من غيرهم.

9.2. استجابات أفراد العينة حول عبارات البعد الثاني "الأسباب

يتضح من الجدول (1) أن نسبة العينة بلغت (13.64) من العدد الكلي للطلاب في كليات المختارة، وهي نسبة كافية، وأن أعلى نسبة كانت من طلاب كلية التربية (17.51).

ويوضح الجدول (2) الصفات الديموغرافية لعينة البحث وفقاً لمتغير العمر، والمستوى التعليمي، وسنوات الخبرة في قيادة المركبات:

جدول (2) توزيع أفراد العينة طبقاً للفئات العمرية، ومستوى التعليم، وسنوات الخبرة.

م	الفئة العمرية	العمر بالسنوات		التعليم		سنوات الخبرة في قيادة المركبات	
		عدد	%	عدد	%	عدد	%
1	18 < 15	2	6.08	20	6.08	3	3.00
2	24 < 18	265	80.55	274	83.28	6	3.00
3	30 < 24	58	17.63	35	10.64	9	3.00
4	< 30	4	1.22	-	-	9	3.00
	إجمالي	329	100	329	100	329	100

(*) بعد الجامعي: يشمل طلاب مرحلة الدبلوم العالي والماجستير.

يتضح من الجدول (2) أن أكثر الأفراد هم الفئة العمرية (18 < 24) عام، وبنسبة (80.55%)، بينما أقل الأفراد هم الفئة العمرية (15 < 18) عام، وبنسبة (6.08%) من إجمالي أفراد العينة، وأن أكثر الأفراد لديهم خبرة في قيادة المركبات لمدة (6 < 9) سنوات، وبنسبة (45.59%)، بينما أقلهم لديهم خبرة في قيادة المركبات أكثر من (9) سنوات، وبنسبة (10.94%) من إجمالي العينة.

كما يوضح الجدول (3) توزيع أفراد العينة طبقاً لعدد المخالفات المرورية التي سجلت عليهم، وقطع إشارات المرور، وذلك في آخر عام (من نهاية الفصل الأول 2015/2016، إلى نهاية الفصل الأول 2016/2017)، حيث تم توضيح ذلك لأفراد العينة أثناء تطبيق الاستبانة.

جدول (3) عدد أفراد العينة طبقاً لعدد المخالفات المرورية، وعدد مرات قطع الإشارات في آخر عام

م	عدد المخالفات المرورية في آخر عام	قطع إشارة المرور في آخر عام	
		عدد	%
1	لا يوجد	129	39.21
2	من 1 إلى 2 مخالفة	98	29.79
3	من 3 إلى 4 مخالفات	65	19.76
4	من 5 إلى 7 مخالفات	19	5.78
5	من 7 إلى 9 مخالفات	4	1.22
6	من 10 إلى 12 مخالفة	4	1.22
7	أكثر من 12 مخالفة	10	3.04
	إجمالي	329	100

يتضح من الجدول (3) أن أكثر أفراد العينة لم يسجل عليهم مخالفات مرورية في آخر عام، وبنسبة (39.21%)، بينما أقلهم لديهم مخالفات من (7: 9)، ومن (10: 12)، وبنسبة (1.22%) لكل منهما، وأن أكثر أفراد العينة لم قطعوا إشارات المرور في آخر عام، وبنسبة (49.24%)، بينما عدد قليل منهم قطعوا إشارات المرور لعدد من (21: 25) مرة، وبنسبة (0.91%).

8.4.4. أداة البحث

استخدم البحث استبانة، بهدف لتعرف إلى أسباب القيادة الخطرة للمركبات، من وجهة نظر طلاب جامعة الإمام عبدالرحمن بن فيصل.

8.4.4.1. صدق الاستبانة

تم حساب صدق الأداة من خلال صدق المحكمين، حيث عرضت الاستبانة في صورتها الأولية المكونة من (60) عبارة، على (9) من أعضاء هيئة التدريس المتخصصين في التربية، وعلم النفس، والمناهج، وهندسة الطرق (ملحق 1)، لإبداء آرائهم حول عباراتها (الوضوح، الانتماء للبعد، الأهمية). وبناء على ما اتفق عليه معظم المحكمين (80% فأكثر)، فقد استفاد الباحث في تعديل صياغة بعض العبارات، وحذف (4) عبارات من البعد الأول لوجود التداخل فيما بينها، وحذف (3) عبارات من البعد الثاني لعدم مناسبتها، وحذف (6) عبارات من البعد الثالث، و(4) عبارات من البعد الرابع، وأصبحت الاستبانة في صورتها النهائية مكونة من (43) عبارة في أربعة أبعاد، أسباب الشخصية (11 عبارة)، أسباب السلوكية (12 عبارة)، أسباب تتعلق بالمركبات (9 عبارات)، أسباب العامة (11 عبارة)، حيث كانت الاستجابة على عبارات الاستبانة وفق مقياس ليكرت الثلاثي (موافق، محايد، غير موافق).

السلوكية للقيادة الخطرة".

يوضح الجدول (6) استجابات أفراد العينة حول عبارات البعد الثاني "الأسباب السلوكية للقيادة الخطرة":

جدول (6) استجابات أفراد العينة حول عبارات البعد الثاني "الأسباب السلوكية"

م	العبرة	موافق		محايد		غير موافق	
		ت	%	ت	%	ت	%
12	الرغبة في استخدام المركبة في غير الأغراض الطبيعية	175	53.19	108	32.83	46	13.98
13	استخدام المركبات في أداء حركات استعراضية عنيفة	227	69.00	71	21.58	31	9.42
14	السير في اتجاه مخالف للسير	229	69.61	62	18.85	38	11.55
15	السير بسرعات أكثر من المحددة قانوناً	243	73.86	57	17.33	29	8.82
16	كثرة النقل بين مسارات الطريق وتخطي المركبات الأخرى	235	71.43	69	20.97	25	7.60
17	عدم ترك مسافة كافية متناهيته بين مركبته والمركبة التي أمامه	182	55.32	91	27.66	56	17.02
18	الاستماع إلى الأصوات الصاخبة أو الضوئية أثناء قيادة المركبات	191	58.05	108	32.83	30	9.12
19	السير بسرعات غير منتظمة وتغييرها في فترات زمنية قليلة	215	65.35	82	24.92	32	9.73
20	تجاوز الخط الأصفر على جانبي الطريق	239	72.64	61	18.54	29	8.82
21	السلوك العدائي مع الآخرين أثناء السير على الطريق	234	71.13	72	21.88	23	6.99
22	تعود قيادة المركبة بسرعات عالية	195	59.27	99	30.09	35	10.64
23	عدم إعطاء الأولوية للمشاة						

ويتضح من الجدول (6) أن أكثر الأسباب السلوكية للقيادة الخطرة للمركبات جاءت العبارة (17) وفي المرتبة الأولى بين عبارات البعد، بمتوسط نسبي (2.675)، وهو يتفق مع نص المادة (8/4/50) من نظام المرور واللوائح التنفيذية له على "ترك مسافة كافية بشكل يمنع وقوع أي حادث ..."، ويرى الباحث أن المادة المذكورة لم تحدد مقدار تلك المسافة بالأمتار، الأمر الذي يحتاج إلى دراسات المختصين لتحديد ما بعدد معين من الأمتار التقريبية، ولا تترك للاجتهادات الشخصية، ثم جاءت العبارة (15) في المرتبة الثانية بمتوسط نسبي (2.651)، مما يؤكد على أن القيادة الخطرة للمركبات تنتج من السلوك العدائي أثناء القيادة، والتي من صورة تقليل المسافة الفاصلة بين المركبات، والسير بسرعات زائدة عن السرعة المقررة قانوناً، ويتفق ذلك مع نتائج بحث بوطبال (2011)، وفي حين جاءت العبارة (18) في المرتبة قبل الأخيرة (12) بين عبارات البعد، المرتبة (11) بمتوسط نسبي (2.383)، وجاءت العبارة (19) في المرتبة (12)، وهي المرتبة الأخيرة بمتوسط نسبي (2.392)، ويوضح ذلك أن الرغبة في استخدام السيارة في غير أغراضها الطبيعية، والاستماع إلى الأصوات الصاخبة أو الضوئية أثناء قيادة المركبات مازالاً من الظواهر غير المنتشرة في المجتمع، وإنما هما من السلوكيات الفردية، وهو ما يتفق مع بحث الحربي (2011) التي تعرضت للتنشئة الاجتماعية للمفحطين، ويرى الباحث مواقع التواصل الاجتماعي ربما ستكون سبباً في انتشار بعض تلك الظواهر في الفترة القادمة، وهو أمر يحتاج إلى مزيد من الدراسات المتخصصة لمواجهتها.

9.3. استجابات أفراد العينة حول عبارات البعد الثالث "الأسباب التي تتعلق بالمركبات".

يوضح الجدول (7) استجابات أفراد العينة حول عبارات البعد الثالث "الأسباب التي تتعلق بالمركبات":

جدول (7) استجابات أفراد العينة حول عبارات البعد الثالث "الأسباب التي تتعلق بالمركبات"

م	العبرة	موافق		محايد		غير موافق	
		ت	%	ت	%	ت	%
24	إنهاء ترخيص المركبة	64	19.45	121	36.78	144	43.77
25	إهمال تجديد الفحص الدوري	96	29.18	113	34.35	120	36.47
26	إحداث تعديلات جوهرية في هيكل المركبة أو مكوناتها	139	42.25	107	32.52	83	25.23
27	تركيب أجهزة صوتية وأنظمة سماعات خاصة	121	36.78	106	32.22	102	31.00
28	عدم تعديل الإشارات في موقعها المحددة	174	52.89	96	29.18	59	17.93
29	الإهمال في متابعة صيانة المركبة	178	54.10	106	32.22	55	16.72
30	عدم الحرص على استخدام قطع الغيار الأصلية	135	41.03	125	37.99	69	20.97
31	قيادة المركبات قديمة الصنع	97	29.48	108	32.83	124	37.69
32	تعطل أنوار المركبة وخاصة إنارة الكابح	209	63.53	71	21.58	49	14.89

يتضح من الجدول (7) أن أكثر الأسباب التي تتعلق بالمركبات وتسبب في القيادة الخطرة جاءت العبارة (32) بمتوسط نسبي (2.486)، ثم العبارة (28) بمتوسط نسبي (2.380)، مما يؤكد على ضرورة توعية قائدي المركبات بأهمية الفحص الدوري لمركبتهم والتأكد من صلاحية أجزائها. بينما جاءت العبارة (31) في المرتبة قبل الأخيرة وهي المرتبة (8) بمتوسط نسبي (1.918).

في حين جاءت العبارة (24) في المرتبة (9) والأخيرة بمتوسط نسبي (1.769). ووفقاً لنظام المرور ولائحته التنفيذية، يجب على قائد المركبة استخدام الإشارات، طبقاً للمادة (2/36/1/50) "إعطاء الإشارات اللازمة قبل بداية إجراء الحركة بوقت كاف". كما تناولت المادة (1/7/50) حالات استخدام مصابيح المركبة، ويرى الباحث أن استخدام الإشارات والمصابيح أيضاً تحكمه عوامل سلوكية لقائد المركبة، وربما يستخدم بطريقة عدائية مع المركبات الأخرى. ومما تجدر الإشارة إليه أن العوامل الفنية التي تتعلق بالمركبات لها تأثيراتها المباشر وغير المباشر على القيادة الخطرة، وهو يتفق مع دراسة ضهد (2015)، إلا أنه يمكن القول إن القيادة الخطرة هي بالدرجة الأولى سلوك إنساني لقائد المركبة، ويتأثر بحالته النفسية، وهو يتفق مع نتائج دراسة منال (2015)، وبحث (القربي، 2016).

9.4. استجابات أفراد العينة حول عبارات البعد الرابع "الأسباب العامة للقيادة الخطرة".

يوضح الجدول (8) استجابات أفراد العينة حول عبارات البعد الرابع "الأسباب العامة للقيادة الخطرة":

جدول (8) استجابات أفراد العينة حول عبارات البعد الرابع "الأسباب العامة للقيادة الخطرة"

م	العبرة	موافق		محايد		غير موافق	
		ت	%	ت	%	ت	%
33	تعاطي المخدرات	267	81.16	28	8.51	34	10.33
34	عدم الالتزام بتعليمات السير	253	76.90	48	14.59	28	8.51
35	عدم استخدام حزام الأمان	217	65.96	74	22.49	38	11.55
36	التصرف المفاجئ بلا إشارات	236	71.73	66	20.06	27	8.21
37	إطفاء مصابيح الإضاءة ليلاً	245	74.47	54	16.41	30	9.12
38	عدم الحصول على رخصة	152	46.20	120	36.47	57	17.33
39	استخدام الجوال أثناء القيادة	265	80.55	43	13.07	21	6.38
40	سرقة المركبات	235	71.43	55	16.71	39	11.85
41	سهولة استئجار المركبات	143	43.47	121	36.78	65	19.76
42	قلة الوعي بقانون المرور	219	66.57	76	23.10	34	10.33
43	غياب برامج التأهيل التربوي للساقيين الخطرين	241	73.25	57	17.33	31	9.42

يتضح من الجدول (8) أن أكثر الأسباب العامة التي تسبب في القيادة الخطرة، كانت العبارة (39) في المرتبة الأولى بمتوسط نسبي (2.742)، ويرى الباحث أن ذلك يتفق مع الواقع الذي يعيشه الناس اليوم، وعدد الساعات التي يقضيها الأفراد على شبكات التواصل الاجتماعي والإنترنت، حتى أصبح إدمان الإنترنت منتشرًا بين الشباب على وجه الخصوص (صابر وهلاي، 2019)، حتى أثناء قيادة المركبات مسبباً وقوع الحوادث، فضلاً عن أن بعض الذين يقومون بحركات عنيفة بمركبتهم يقومون بتصوير أنفسهم أثناء أدائها تلك الحركات، لنشرها على الإنترنت، وقد حدد نظام المرور واللائحة التنفيذية له من المخالفات "استخدام الهاتف المحمول باليد أثناء القيادة" (جدول المخالفات رقم 16/3)، ويرى الباحث أن تلك الفقرة بحاجة إلى تعديل، فلم يعد استخدام الجوال باليد هو الاستخدام الأساس الآن، إذ ظهرت بعض البرامج التي يتم من خلالها استخدام الجوال بدون اليد، ثم جاءت العبارة (33) في المرتبة الثانية بمتوسط نسبي (2.708)، الأمر الذي يوضح، وقد اشترطت المادة (4/36) من نظام المرور واللائحة التنفيذية له للحصول على ترخيص لقيادة المركبات "ألا يكون طالب الرخصة قد أدين بحكم قضائي بتعاطي المخدرات أو صنعها أو تهريبها أو تزويرها أو حيازتها ما لم يكن قد رد إليه اعتباره"، وتضمنت المادة (1/1/74) العقوبات في حال قيادة المركبة تحت تأثير مسكر أو مخدر أو عقاقير محظورة، وتتوافق هذه النتائج مع هدف بحث الحارثي والغامدي (2004). كما جاءت العبارة (38) في المرتبة (10) وقبل الأخيرة بمتوسط نسبي (2.289)، وقد تناول نظام المرور واللائحة التنفيذية له كل ما يتعلق برخص القيادة في الباب الرابع، المواد من (32:49)، شروط وإجراءات الحصول على رخصة القيادة، والصلاحية، والإلغاء. ثم جاءت العبارة (41) في المرتبة (11) والأخيرة بمتوسط نسبي (2.237)، ويرى الباحث سهولة استئجار المركبات يعد من العوامل المساعدة في القيادة الخطرة، إذا لم تتم الرقابة المشددة عليها.

وفيما يتعلق باستجابة أفراد العينة حول العبارة (43) "غياب برامج التأهيل التربوي للساقيين الخطرين"، يعد من أسباب القيادة الخطرة، فقد كانت في المرتبة (5)، بمتوسط نسبي (2.638)، فإن الباحث يرى أن ذلك يعد مؤشراً على أن أفراد العينة ليس لديهم علم بأية برامج مخصصة تعقد

10. التصور المقترح لقيادة آمنة

10.1. تمهيد

تسبب القيادة الخطرة في إزهاق الأرواح، واتلاف الممتلكات الشخصية والعامية، وتوقو حركة الإنتاج. ونظراً لما ظهر في الآونة الأخيرة من تنوع صور القيادة الخطرة للمركبات لدى بعض قائدي المركبات، والتي ربما تكون ناتجة عن التطورات التقنية، وانتشار الإنترنت وإدماجه أثناء قيادة المركبات، وغياب البرامج التي تعمل على التوعية بالثقافة المرورية، والقيادة الآمنة، كان لابد من البحث عن حلول لمواجهة أسباب القيادة الخطرة للمركبات.

وفي ضوء الواقع، وما أسفرت عنه نتائج البحث، من أسباب شخصية، وسلوكية، وتتعلق بالمركبات، وعمامة، للقيادة الخطرة، وما أوصت به بعض الدراسات (بيان، 2010) وغيرها، ونظراً لأن القيادة الخطرة للمركبات إنما هي سلوك إنساني بالدرجة الأولى، وناتجة عن تصرفات شخصية لقائد المركبة، ويشترك فيها العامل النفسي والاجتماعي مع العوامل الأخرى، فقد جاء التصور المقترح ليركز بالدرجة الأولى على الالتحاق ببرامج تدريبية متخصصة لقائدي المركبات الخطرين، لإعادة تأهيلهم، وتوعيتهم وتعديل سلوكهم، والتزامهم بالقيادة الآمنة، إذ تلزم بعض الدول الأفراد الذين تحتسب على رخصهم عدداً معيناً من النقاط، حضور عدد من الساعات التدريبية التوعوية والتثقيفية حول السلامة المرورية، كما هو الحال في فرنسا، وبعض الدول تلزمهم بالالتحاق ببرامج موحدة لمدة يوم واحد، كما في الإمارات العربية المتحدة، في حين لا يوجد برامج متخصصة لمثل هؤلاء في دول أخرى، كما في المملكة.

10.2. أهداف التصور المقترح

تحسين سلوكيات قائدي المركبات الخطرين، وقيادة آمنة في المملكة، للحد والوقاية من الحوادث.

10.3. أسس ومنطلقات التصور المقترح

- كثرة الحوادث والوفيات الناتجة عن القيادة الخطرة في المملكة.
- الاستخدام السيئ للتقنية أثناء القيادة لنشر مقاطع خطيرة على مواقع التواصل الاجتماعي.
- غياب البرامج المتخصصة لإعادة التأهيل التربوي لقائدي المركبات الخطرين بالمملكة.
- محدودية برامج إعادة التأهيل التربوي للسائقين الخطرين في بعض الدول المجاورة.
- توجهات المسؤولين نحو دراسة أسباب القيادة الخطرة والبحث عن حلول مناسبة لها.

10.4. محاور التصور المقترح

يقدم التصور المقترح محاور أساسية لبرنامج تدريبي لإعادة التأهيل (تربوي، نفسي، سلوكي، فني) لذوي القيادة الخطرة، يتناسب مع حالاتهم.

مسمى البرنامج التدريبي:

قيادة آمنة.

الفئة المستهدفة:

قائدي المركبات الخطرين، وفق نظام المرور ولائحته التنفيذية.

المدة الزمنية للبرنامج التدريبي:

عشر ساعات تدريبية (ساعتان يومياً)، ويمكن زيادتها إلى عشرين ساعة طبقاً لحالات المتدربين، وخطورتهم.

أهداف البرنامج التدريبي

- التهيئة التربوية والنفسية والسلوكية للمتدربين.
- زيادة درجة الوعي بالثقافة المرورية.
- عرض نماذج وحالات من الحوادث وآلية تجنب وقوعها.
- إعداد ملف إلكتروني لمتابعة المتدرب خلال عامين من اجتيازه للبرنامج

للسائقين الخطرين في المملكة، حيث جاءت في مرتبة متأخرة بين عبارات البعد، وهو يتفق مع توصية بيان (2010)، كما يتفق مع واقع البرامج المعتمدة في مدارس تعلم قيادة المركبات، والتي عايشها الباحث، وهي على ثلاثة مستويات:

- **المستوى الأول** (البرنامج الفوري): مدته (3) ساعات تدريبية (نصفها نظري)، ويقدم لمن لديه رخصة قيادة غير سعودية سارية.
- **المستوى الثاني** (البرنامج العادي): مدته (15) ساعة تدريبية (نصفها نظري)، ويقدم لمن لديه خبرة متوسطة عن قيادة المركبات، ولكنه لا يحمل رخصة قيادة.
- **المستوى الثالث** (البرنامج الطويل): مدته (90) ساعة تدريبية (نصفها نظري)، يقدم لمن ليس لديه أية معرفة عن أجزاء المركبة، ولا أية خبرة سابقة عن قيادتها.

أما فيما يتعلق بالسائقين الخطرين، فلا توجد برامج إعادة تأهيل متخصصة تقدم لهم.

واقع برامج تأهيل السائقين الخطرين في المملكة العربية السعودية:

من خلال الواقع الميداني ومعايشة الباحث لمدارس تعليم قيادة المركبات في المنطقة الشرقية (الدمام والجبيل)، والاستفسار من مسؤوليها وبعض مدرسيها، ومن توصيات بعض البحوث (خوشناو، 2017)، (القرني، 2016)، (ضهد، 2015)، (بيان، 2010)، وفي حدود علم الباحث، فإنه لا توجد برامج مخصصة لقائدي المركبات الخطرين، من أجل إعادة تأهيلهم، في مدارس تعليم قيادة المركبات في المنطقة الشرقية بالمملكة، ولا توجد آلية تلزمهم بالالتحاق ببرامج نوعية، بل توجد فقط محاضرة توعوية لمدة ساعة واحدة، عن الثقافة المرورية، وقواعد وأداب المرور، تقدم لجميع المتقدمين ضمن برنامج اجتياز رخصة القيادة. ولعل ذلك يجيب عن السؤال الثالث للبحث.

9.5. أهم نتائج البحث

تناول البحث الحالي بعض أسباب القيادة الخطرة للمركبات، من وجهة نظر عينة من طلاب جامعة الإمام عبدالرحمن بن فيصل، وأسفر عن عدد من النتائج اتفقت مع بعض البحوث، كبحث (القرني، 2016) حيث يوجد ارتباط دال موجب بين الحوادث المرورية والمخاطرة، والاندفاعية، والعدوان، وضغوط الحياة، وبحث (أركان وبرغوتي، 2015) تؤثر التفاؤلية والعمر على سلوك السائق الخطير، في حين لم تثبت دراسة (منال، 2015) وجود أي علاقة ارتباطية بين التفاؤل غير الواقعي وسلوك القيادة الخطرة، إلا أنها أوصت بتكثيف البرامج التثقيفية لتقليل من سلوكيات القيادة الخطرة. ويمكن عرض أهم نتائج البحث في ضوء نتائج الاستبانة فيما يلي:

- عدم وجود برامج مخصصة لإعادة تأهيل قائدي المركبات الخطرين، في مدارس تعليم قيادة المركبات بالمنطقة الشرقية في المملكة، ويتفق ذلك مع استجابات (73.25%) من العينة.
- أهم الأسباب الشخصية للقيادة الخطرة، الرغبة في مخالفة أخلاقيات القيادة، والسلوك العصبي والاندفاعي أثناء القيادة، وتقليد الآخرين في ممارساتهم الخاطئة مع المركبات، ويتفق ذلك مع نتائج بحوث كل من القرني (2016)، وبوطيال (2011)، ومنال (2015).
- أهم الأسباب السلوكية للقيادة الخطرة، عدم ترك مسافة فاصلة مناسبة بين المركبات، والسير بسرعات أكثر من المحددة قانوناً، والتعود على قيادة المركبة بسرعات عالية، ويتفق ذلك مع توصيات دليل القيادة في ميرييلاند (Maryland، 2017).
- أهم أسباب القيادة الخطرة، وتتعلق بالمركبات، تعطل أنوار المركبة وخاصة إنارة المكابح، وعدم تبديل الإطارات في مواعيدها، وإهمال الصيانة الدورية، ويتفق ذلك مع نتائج بحث ضهد (2015).
- أهم الأسباب العامة للقيادة الخطرة، استخدام الجوال، وتعاطي المخدرات، وعدم الالتزام بتعليمات السير.
- إعداد مقياس أسباب التوجه للقيادة الخطرة، من وجهة نظر الطالب الجامعي السعودي.

ويرى الباحث أن سلوك القيادة الخطرة يحتاج إلى تكاتف مؤسسات المجتمع لمواجهة، وقد تضيف برامج إعادة التأهيل لقائدي المركبات الخطرين في ذلك، وهو ما يقدمه الباحث في التصور المقترح.

التدريبي.

مجالات البرنامج التدريبي⁽¹⁾

يتكون البرنامج التدريبي من عدد من الدورات التدريبية في المجالات التالية:

- المجال التربوي: ويشتمل على عدد من الدورات لتنمية الالتزام القيمي، وغرس الانتماء، والولاء للمجتمع، وتهدف تعزيز الجانب القيمي للفرد، وتحقيق الانتماء للمجتمع، وتتناول موضوعات كاخلاقيات القيادة، وأداب السير، والثقافة المرورية، حقوق الآخرين على الطريق، والضبط الاجتماعي.
- أخلاقيات القيادة: من أهم الأسباب التي تساعد في تجنب وقوع الحوادث، وتحافظ على الأرواح والممتلكات. وتهدف التوعية بأهمية الالتزام بالقيم الأخلاقية للقيادة الآمنة، والتعامل مع المركبة ذاتها، والمركبات الأخرى، والراجلين، وتتناول موضوعات كالتعريف بأخلاقيات القيادة، المسافة البينية الآمنة للمركبة، التوقف على جانب الطريق، استخدام الإشارات.
- ثقافة السلامة المرورية: وتسهم في تحقيق الالتزام المروري والحد من الحوادث المرورية، وتهدف نشر الوعي المروري لدى أفراد المجتمع، وتتناول الدورات لموضوعات كالمقصود بالسلامة المرورية، أخطاء الغير، أولوية السير، الظروف الاستثنائية.
- قواعد وأداب السير على الطرق: وتتناول آداب السير على الطرق وفقا لقواعد المرور، يهدف تزويد المتدربين بقواعد السير وأخلاقياته، وموضوعات كالأولوية السير، الدخول والخروج من الطرق السريعة، الدوران للخلف، استخدام الإشارات، التجاوز، التوقف المفاجئ.
- حقوق الآخرين على الطريق: يسير جميع قائدي المركبات على نفس الطريق، وكل منهم له حقوق وعليه واجبات، وقد يكون عدم الالتزام بحقوق الآخرين هو السبب في حوادث السير، ويهدف معرفة أولويات وحقوق السير في الطريق، وتتناول موضوعات كقواعد السير على الطريق، التخبط والتجاوز، والانتظار، وحقوق المشاة، استخدام الأنوار والإشارات، التنقل بين المسارات.
- مجال الإرشاد النفسي: يعد الإرشاد النفسي من أهم الآليات المستخدمة لتكديف الفرد مع بيئته ومجتمعه، وتحقيق الأمن الاجتماعي. وتهدف تعديل سلوكيات الأفراد الخطر في القيادة، ورفع درجة تحملهم للمسؤولية، وتتناول موضوعات كتكوين الشخصية، والتوجيه، التحيل النفسية وارتكاب الحوادث، والصلابة النفسية، وتحمل الضغوط.
- مجال الإرشاد السلوكي: السلوك الانساني هو كل ما يصدر عن الفرد من تصرفات، أثناء تعامله مع عناصر البيئة المادية والبشرية. وتهدف تلك الدورات إرشاد المتدربين وتوجيه سلوكياتهم للتوافق مع المجتمع، والحد من السلوكيات العدوانية أثناء القيادة، وتتناول موضوعات كالسلوك الانساني، وتعديله، والإرشاد النفسي، الاسقاطات النفسية، التحيل النفسية، التوقعات النفسية.
- نظام المرور ولائحته التنفيذية: فهو المنظم الرسمي للحركة المرورية في الدولة، وتهدف تلك الدورات تزويد المتدربين بالقدر المناسب من نظام المرور ولائحته التنفيذية، وتتناول موضوعات، كنبوض المواد الأساسية لقانون المرور ولائحته التنفيذية، جداول المخالفات، الجزاءات والغرامات، إصدار وسحب التراخيص، ومسؤولية قائد المركبة.
- إدارة أزمات الطرق والظروف المناخية الاستثنائية: وهي حالات طارئة خلال فترات زمنية قصيرة أو طويلة، قد تنتج من عوامل بيئية، كالكوارث الطبيعية، أو تصرفات وسلوكيات إنسانية، أو عوامل الصيانة الدورية. وتهدف التدريب على كيفية التعامل مع الأزمات على الطرق في الحالات الاستثنائية، وتتناول موضوعات كالقيادة في الطرق المزدحمة والاحتناقات المرورية، ساعات الذروة، الظروف المناخية، أماكن الحوادث، الشوارع التجارية، تحويل الطرق والمسار، والحفرجات.
- أمن الطرق والمنشآت الخاصة: من العناصر المهمة في مجال القيادة الآمنة والسلامة المرورية، وتهدف التعريف بخصوصية بعض الطرق والمنشآت والمباني، ومراعاة الحذر أثناء السير خلالها وجوارها، وتتناول موضوعات كالسير بجوار المستشفيات، المدارس، المنشآت العسكرية، الموكبات الرسمية.
- أخطاء شائعة قبل وأثناء وبعد قيادة المركبات: يقع كثير من قائدي المركبات في العديد من الأخطاء، تسبب في الحوادث، رغم بساطتها، وتهدف تلك الدورات تبصير المتدرب بواجباته قبل وأثناء وبعد القيادة، والأخطاء الشائعة لقائدي المركبات، استخدام الجوال، حالات التعطل المفاجئ، انفجار الإطارات، تصاعد أدخنة، عدم تأمين المركبة وإطفاء محركها.
- دورات تدريبية أخرى: ربما ترى الجهات المختصة تقديمها لأهميتها ومناسبتها.

حيث يتم الاختيار من بين هذه البرامج والدورات ما يناسب المتدرب، وفقا

لخطورته.

10.5. آلية ضبط السائقين الخطرين

يتم ضبط السائقين الخطرين بناء على عدد المخالفات المسجلة رسميا لديهم، ومن خلال رجال المرور في الطرق، ويمكن تنفيذ عملية الضبط من خلال:

- عدد المخالفات المسجلة، حيث يتم التسجيل إلكترونيا لكل مخالفة.
- تصوير كاميرات وأجهزة المراقبة على الطرق الرئيسية والفرعية.
- الضبطية المرورية لرجال المرور، سواء في أوقات الدوام أو بعده.
- تبليغ الأفراد عن حالات القيادة الخطرة، إلى مراكز تلقي البلاغات، من خلال رقم مجاني.
- متابعة مواقع التواصل الاجتماعي المشبوهة، والتحقق من أصحاب المقاطع المتداولة، وإيقافهم.

10.6. آلية وإجراءات التنفيذ

يقدم البرنامج لمن يتم ضبطهم وتصنيفهم على أنهم قائدين خطرين، وفق معايير يعلن عنها في وسائل الإعلام، ويكون إلزامهم بالالتحاق في البرنامج التدريبي وفق الآلية التالية:

- إرسال رسالة نصية إلى جوال المتدرب بوصوله إلى تصنيف "سائق خطر"، وضرورة التحاقه ببرنامج "القيادة الآمنة" خلال مدة زمنية في أحد مراكز التدريب.
- اطلاق المتدرب على سلوكياته المخالفة، والتي تسببت في القيادة الخطرة، ومناقشته بشأنها.
- توقيع المتدرب على إقرار بالعلم، وعدم تكرار السلوك الخطر.
- تسديد المصروفات المقررة للبرنامج (تقدر قيمتها الجهات المختصة).
- التوقيع في كشف الحضور والانصراف، والالتزام بحضور جلسات الإرشاد النفسي المختصة.
- الخضوع للاختبارات النفسية والسلوكية المقررة في البرنامج.
- إنشاء ملف إلكتروني للمتدرب (يمكن ربطه بنظام أبشر)، ويحق للمتدرب متابعتها، خلال عامين.

10.7. الجزاءات

يترتب على عدم حضور البرنامج، تسجيل غرامات مالية (تقدرها جهات الاختصاص)، وفي حالة عدم اجتياز المتدرب للبرنامج، يتم إعادة إلحاقه بالبرنامج مرة أخرى، على أن تسحب رخصة القيادة، وتُسبَدَل بتصریح مؤقت، إلى أن يتم اجتياز البرنامج.

10.8. الجهات المساعدة في التنفيذ

يمكن أن يساعد في تنفيذ البرنامج التدريبي الجمعيات الأهلية، بالاستفادة من المادة (8/1/49) من نظام المرور ولائحته التنفيذية "يجوز لوزير الداخلية السماح بإنشاء جمعيات أهلية غير حكومية لتوعية المواطنين والحد من حوادث الطرق".

10.9. آليات تفعيل التصور المقترح، ومتابعة تنفيذه

10.9.1. اجتياز البرنامج:

يعد اجتياز البرنامج شرطا لاستمرار احتفاظ المتدرب برخصة القيادة الأصلية، حيث قد يترتب على عدم الاجتياز استبدال رخصة القيادة بتصریح مؤقت، لإعطاء البرنامج أهمية قصوى. وبعد الانتهاء من البرنامج التدريبي، يطبق اختبار بعدي للمتدربين، (يتم إعداده من الجهات المختصة)، وتحت إشراف الإدارة العامة للمرور، ويعطى المتدرب شهادة بإتمام البرنامج، وتكون نتيجة الاختبار وفقا لما يلي:

- اجتياز بتقدير ممتاز: عند حصول المتدرب على 80% فأعلى من درجة الاختبار الكلية.
- اجتياز بتقدير جيد: عند حصول المتدرب على 65% إلى أقل من 80% في

أن تكون الحقائق التدريبية في كل مجال ذات ثلاثة مستويات متدرجة، طبقا لحالات المتدربين (المستوى الأول، المستوى الثاني، المستوى الثالث).

(1) يتم إعداد حقيبة تدريبية متخصصة لكل مجال من مجالات التدريب، من جهة الاختصاص، على أن تشتمل على مادة علمية نظرية، وعملية، وورش عمل، وأوراق عمل، ومقاطع، وعروض، بالإضافة إلى الاختبار البعدي، على

(الدورة الثانية). شارك في إعداد وتصنيف برنامج ماجستير أصول التربية، وبرنامج دبلوم عام في التربية، بكلية التربية جامعة الإمام عبدالرحمن بن فيصل. قام بتدريس العديد من المقررات لمرحلة البكالوريوس، والدبلوم العالي، والماجستير، ويشرف على عدد من رسائل الماجستير، وقام بتحكيم عدد من البحوث في المجالات العلمية المحكمة. وله العديد من الدورات المهنية المتخصصة، والمسؤول التنفيذي لعدد من المسابقات والأنشطة الطلابية بالكلية والجامعة، وله مشاركات تطوعية عديدة في المجتمع.

المراجع:

أبركان، الصالح وبرغوتي، توفيق. (2015). التنبؤ بإدراك الشباب لسلوك السياقة الخطير من خلال التفاؤلية غير الواقعية. *المجلة الأردنية للعلوم الاجتماعية*، 8(1)، 171-181.

أبو النيل، محمود السيد. (2004). علم النفس ومشكلات المرور. *مجلة الأمن والقانون*، 12(2)، 115-158.

الإدارة العامة للمرور. (2007). *نظام المرور واللائحة التنفيذية له*. المملكة العربية السعودية: وزارة الداخلية، الأمن العام.

الإدارة العامة للمرور. (2019). *التقرير الإحصائي السنوي*. المملكة العربية السعودية: متوفر بموقع: data.gov.sa/Data/dataset/1439 (تاريخ الاسترجاع: 2019/01/22)

بهلول، سارة أشواق. (2009). *سلوكيات الخطر المتعلقة بالصحة (التدخين، الكحول، سلوك قيادة السيارة، وقلة النشاط البدني) وعلاقتها بكل من جودة الحياة والمعتقدات الصحية*. رسالة ماجستير، جامعة الحاج لخضر باتنة، باتنة، الجزائر.

بوطيال، سعد الدين. (2011). *تحليل نفسي اجتماعي لسلوكيات القيادة الخطرة لدى السائقين وسبل الوقاية منها*. دراسات اجتماعية. بدون رقم مجلد(9)، 43-64.

بوطيال، سعد الدين. (2012). *دور التفاؤل غير الواقعي في ارتكاب الحوادث المرورية لدى السائقين الشباب*. دراسات نفسية وتربوية. بدون رقم مجلد(9)، 101-124.

بيان، محمد سعد الدين. (2010). *التربية المرورية مدخل في إعداد المعلم*. الرياض، المملكة العربية السعودية: جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية. الجار الله، فاطمة محمد. (2009). *أحكام الاستعراض بالسيارات (التفحيط) دراسة فقهية مقارنة*. مجلة العلوم الشرعية والعربية. بدون رقم مجلد(7)، 258-339.

الجارثي، زايد عجير والغامدي، حسين عبدالفتاح. (2004). *الخصائص النفسية لمركبي المخالفات المرورية: التهور والإندفاع والمخاطرة*. في: المؤتمر الوطني الثاني للسلامة المرورية- المخالفات المرورية: الأسباب، الآثار والحلول، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، المملكة العربية السعودية، 18-21/09/2004.

الحري، سعود لافي عبيد. (2011). *العوامل الاجتماعية والاقتصادية المؤثرة في اتجاه المراهقين نحو التفحيط*. رسالة ماجستير، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، المملكة العربية السعودية.

حسين، حارثي وبلال، بلعيا. (2018). *السلوكيات الانحرافية لدى السائقين الشباب وعلاقتها بارتكاب حوادث المرور*. رسالة ماجستير، جامعة الجيلالي بونعامة، خميس مليانة، الجزائر.

خوشناو، صباح صابر ونوري، غريب جعفر. (2017). *دراسة تحليلية اقتصادية للحوادث المرورية في إقليم كردستان العراق للفترة من 2010-2016*. مجلة جامعة الأنبار للعلوم الاقتصادية والإدارية. 9(19)، 179-212.

الرشيد، علي ضبيان. (2005). *أجهزة التنفيذ الرسمية في مجال السلامة المرورية المهام والأليات*. في: الندوة العلمية الخاصة بدراسة حجم حوادث المرور في الوطن العربي وسبل معالجتها، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، المملكة العربية السعودية، 21-23/11/2005.

الريمح، صالح بن ريمح. (2006). *العوامل المؤثرة في ارتفاع ظاهرة التفحيط بين الشباب السعودي وطرق الوقاية منها: دراسة مقارنة لواقع الظاهرة في كل من الرياض، جدة و الدمام*. مجلة البحوث الأمنية، 15(34)، 171-229.

السيد، راضي عبدالمعطي. (2008). *الآثار الاقتصادية لحوادث المرور*. الرياض،

الاختبار.

- عدم اجتياز: عند عدم حصول المتدرب على 65% من درجة الاختبار الكلية.
- في حالة حصول المتدرب على تقدير جيد، فإنه يخضع للمتابعة خلال العام الأول بعد اجتيازه البرنامج، وعند تكرار سلوك القيادة الخطرة، فإنه يلتحق ببرنامج تكميلي (خمس ساعات)، ويشترط في هذه الحالة حصوله على تقدير ممتاز، أو تستبدل رخصته بتصريح مؤقت، ويعيد البرنامج.
- في حالة عدم اجتياز المتدرب، فإنه يلتحق بالبرنامج مرة أخرى لمدة مماثلة، مع اسقاط رخصة القيادة وإعطائه تصريحاً مؤقتاً، لحين اجتيازه للبرنامج بتقدير ممتاز.
- في حال تكرار السلوك الخطر خلال عامين بعد اجتياز البرنامج، يتم إلزام المتدرب بحضور برنامج مائل (عشر ساعات تدريبية)، مع تنوع المحتوى التدريبي، كالية متابعة.

10.9.2. شهادة التخرج من البرنامج:

بعد اجتياز المتدرب للبرنامج، يتم إصدار شهادة باجتياز البرنامج، معتمدة من إدارات المرور، ويسجل ذلك على النظام الإلكتروني.

10.10. معوقات تنفيذ التصور المقترح:

رغم إمكانية وسهولة تطبيق التصور المقترح - في حدود علم الباحث - إلا أنه لا يخلو من بعض المعوقات التي قد تحد من كفاءة تنفيذه، والتي من أهمها:

- صعوبة إجراءات الضبط الدقيق للمخالفات المرورية في جميع الطرق، خاصة الفرعية.
- تكلفة تطوير البرامج الحاسوبية التي تسجل النقاط والمخالفات المرورية على المخالفين.
- صعوبة الرقابة على الألعاب الإلكترونية وما تحتويه من مواد، فضلاً عن تحليل مضاميتها.
- غياب منهج دراسي للتوعية المرورية بالمراحل التعليمية، مع تحديثه بصفة دورية.

11. أهم توصيات البحث

في ضوء ما سبق، يوصي البحث بما يلي:

- إجراء مزيد من الدراسات والبحوث العلمية المتخصصة في مجال السلامة المرورية.
- تضمين مناهج التعليم لموضوعات دراسية حول أخلاقيات وسلوكيات قيادة المركبات.
- تضمين مناهج تعليم قيادة السيارات لدورات تأهيلية تربوية في مجال السلامة المرورية.
- إنشاء مراكز مراقبة ومتابعة للسائقين على الطرق، مع تزويدها بأحدث أجهزة التواصل والرصد.
- تفعيل برامج التأهيل التربوي للسائقين الخطرين، وإلزامهم بحضورها، ومتابعتهم.

شكر وتقدير

هذه ورقة بحثية من مشروع بحثي لكرسي أرامكو للسلامة المرورية بجامعة الإمام عبدالرحمن بن فيصل للعام 2016م

نبذة عن المؤلف

د. ممدوح مسعد أحمد هلالي

قسم أصول التربية، كلية التربية، جامعة الإمام عبدالرحمن بن فيصل، الدمام، السعودية

mhilaly@iau.edu.sa, 00966509553547

د.هلالي، حصل على دكتوراه أصول التربية (اقتصاديات التعليم، التسويق التربوي) من كلية التربية جامعة الأزهر بالقاهرة، والماجستير من كلية التربية جامعة المنصورة، وحصل على الدبلوم الخاص في التربية، ودبلوم الشريعة الإسلامية، وبكالوريوس التربية تخصص أحياء، والليسانس في الحقوق. له بحوث منشورة في مجلات عربية، ذات معامل التأثير والمصنفة في ISI. حصل على المركز الأول في جوائز الشيخ عبدالله فؤاد لتعزيز القيم، مجال البحوث

- 243–304. [in Arabic]
- Alqarni, M. S. (2016). Simat alshakhshia waanmat aljihaz alasabii wadughat alhaya kamunabiyat biairtikab alhawadith almururia 'Character traits, nervous system patterns, and stresses of life as predictors of traffic accidents'. *Majalat Albuwhth Alamnia*. 25(64), 13–70. [in Arabic]
- Alramih, S. R. (2006). Alawamil almuathara fi airtifae zahirat altafhit bayn alshabab alsaeudii waturuq alwiqaya minha - dirasa mqarna lawaqie alzzahira fi alriyad -Jeda – Aldamam 'Factors affecting the heightening phenomenon of Althvit between Saudi youth and ways to prevent them - a comparative study of the reality of the phenomenon in each of Riyadh - Jeddah – Damman'. *Majalat Albuwhth Alamnia*. 15(34), 171–229. [in Arabic]
- Alrashidi, A. D. (2005). Ajhezat altanfith alrasmia fi majal alsalama almururia almham walialat 'Official implementation organs in the field of traffic safety tasks and mechanisms'. In: *Alnadwa Aleilmia Alkhasa Bidirasat Hajm Hawadith Almurur fi Alwatan Alarabii Wasubul Muajataha*, Jamieat Nayif Alearabia Lileulum Alamnia, Alriyad, Saudi Arabia, 21-23/11/2005. [in Arabic]
- Alsud, R. A. (2008). *Alathaar Aliqtisadia Lihawadith Almurur*: 'The Economic Effects of Traffic Accidents 438'. Riyadh, Saudi Arabia: Markaz Aldirasat Walbiwhth, Jamieat Nayif Alearabiat Lileulum Alamnia. [in Arabic]
- Bayan, M. S. A. (2010). *Altarbia Almururia Madkhal fi Eiedad Almuelm* 'Traffic Education is an Introduction to Teacher Preparation'. Riyadh, Saudi Arabia: Jamieat Nayif Alarabia Lileulum Alamnia. [in Arabic]
- Bethesda, L. M. (1997). *Aggressive Driving: AAA Foundation for Traffic Safety*. NY, NY: Suite 201 Washington D.C.
- Bihlul, S. A. (2009). *Saluak Alkhatar Almutaaliqa Bialsia (altadkhin, alkuhul, suluk qiadat alsayar, waqilat alnashat albdni) Waealaqatuha Bikulin min Jawdat Alhaya Walmutaqadat Alsiahia* 'Health-Related Risk Behaviors (Smoking, Alcohol, Driving Behavior, and Lack of Physical Activity) and Their Relationship to Both Quality of Life and Healthy Beliefs'. Master's Dissertation, Jamieat Alhaj Likhadr Batinat, Batinat, Aljazayir. [in Arabic]
- Biwtbal, S. A. (2012). Dawr altafawul ghyr alwaqieii fi iirtukab alhawadith almururia ladaa alsayiqin alshabab 'The role of unrealistic optimism in committing traffic accidents to young drivers'. *Dirasat Nafsiatan Watarbawia*. n/a(9), 101–24. [in Arabic]
- Biwtbal, Saed Aldiyn. (2011). Tahlil nafsi aijtimaei lisulukiat alqiada alkhathira ladaa alsayiqin wasubul alwiqaya minha 'Psychosocial analysis of drivers' dangerous driving behaviors and ways to prevent them'. *Dirasat Aijtimaeiat*. (9), 43–64. [in Arabic]
- Dahd, S. N. (2015). Dirasa aistidaeia hawl zahirat alhawadith almururia fi muhafazat dhi qar alasbab walhulul 'An exploratory study on traffic accidents phenomenon in Dhi Qar Governorate, causes and solutions'. *Majalat Kuliyyat Altarbiat Alasasia Lileulum Altarbwawia Walinsania*. n/a(20), 639–55. [in Arabic]
- Husayn, H. and Bilal, B. (2018). *Alsuluakat Alainhirafia Ladaa Alsaayiqin Alshabab Waealaqatitah Biairtikab Hawadith Almururi* 'Deviant Behavior of Young Drivers and their Relationship to Traffic Accidents'. Master's Dissertation, Jamieat Aljylalii Biwneamat, Biwneamat, Aljazayir. [in Arabic]
- Khushnaw, S. S. and Nuri, G. J. (2017). Dirasa tahliliata aiqtisadiata lilhawadith almururia fi iqlim kurdistan aleiraq lilmudat min 2010-2016 'An economic analytical study of traffic accidents in the Kurdistan Region of Iraq for the period from 2010-2016'. *Majalat Jamieat Alanbar Lileulum Alaiqtisadia Waliidaria*. 9(19), 179–212. [in Arabic]
- Manaal, R. (2015). *Altafawul Ghyr Alwaqieii Waealaqatih Besluk Alsyaqa Alkhatar Ladaa Alsaayiqin: Dirasa Maydania Bwilayat Khunshilata* 'Unrealistic Optimism and its Relationship to Drivers' Risky Behavior: A Field Study in the Province of Khenchela'. Master's Dissertation, Jamieat Alarabii Bin Muhidi, Uma Albawaiqu , Aljazayir. [in Arabic]
- Maryland Department of Transportation. (2017). *Maryland Driver's Manual*, المملكة العربية السعودية: مركز الدراسات والبحوث، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية.
- صابر، ممدوح أحمد و هلاي، ممدوح مسعد. (2019). إدمان الإنترنت وعلاقته بالقيم الجمالية لدى طلاب كلية التربية جامعة الإمام عبدالرحمن بن فيصل. *مجلة الجامعة الإسلامية للدراسات التربوية والنفسية*. 27(6)، 315-295.
- ضهد، صبيحة نعمة. (2015). دراسة استطلاعية حول ظاهرة الحوادث المرورية في محافظة ذي قار الأسباب والحلول. *مجلة كلية التربية الأساسية للعلوم التربوية والإنسانية*. بدون رقم مجلد(20)، 655-639.
- القرني، محمد سالم. (2016). سمات الشخصية وأنماط الجهاز العصبي وضغوط الحياة كمنبئات بارتكاب الحوادث المرورية. *مجلة البحوث الأمنية*. 25(64)، 70-13.
- قريشي، فيصل. (2014). أساليب المواجهة وعلاقتها بسلوك السياقة الخطرة لدى السائقين الجزائريين. *المجلة الأردنية للعلوم الاجتماعية*، 7(3)، 512-488.
- الكساسبه، وصفي عبد الكريم. (2016). برنامج ترويجي مقترح لتوفير السلامة المرورية داخل المملكة العربية السعودية (بالتطبيق على منطقة تبوك). *المجلة العربية للدراسات الأمنية والتدريب*. 31(65)، 304-243.
- منال، رجيل. (2015). *التفاوت غير الواقعي وعلاقته بسلوك السياقة الخطر لدى السائقين: دراسة ميدانية بولاية خنشلة*. رسالة ماجستير، جامعة العربي بن مهيدي، أم البواقي، الجزائر.
- منظمة الصحة العالمية. (2018). *تقرير السلامة على الطرق*. متوفر بموقع: <https://www.who.int/ar/news-room/detail/07-12-2018-new-who-report-highlights-insufficient-progress-to-tackle-lack-of-safety-on-the-world's-roads> (تاريخ الاسترجاع: 2018/12/07)
- Abrukan, A. and Wabirghuti, T. (2015). Altanabuw bi iidrak alshabab lisuluk alsiyaqat alkhathir min khilal altafawulia ghyr alwaqieia 'Predicting young people's awareness of dangerous driving behavior through unrealistic optimism'. *Almajala Al Urduniya Lileulum Aljtimaeia*. 8(1), 171–81. [in Arabic]
- Abu Alnayl, M. A. (2004). Eilm alnafn wamushkilat almururw 'Psychology and traffic problems'. *Majalat Al Aamn Walqanun*, 12(2). 115–58. [in Arabic]
- Alharbiu, S. L. E. (2011). *Alawamil Alajitimaieia Walaiqtisadia Almuathara fi Aitijah Almurahiqin Nahw Altafhit* 'Socio-Economic Factors Affecting Adolescents' Attitudes Towards Devotion'. Master's Dissertation, Jamieat Nayif Alearabia Lileulum Alamnia, Alriyad, Saudi Arabia. [in Arabic]
- Alharithiu, Z. E. and Alghamidiu, H. A. (2004). Alkhasayin alnafsia limurtakabi almukhalafat almururia: altahawur waliindifae walmukhatara 'The psychological characteristics of traffic offenders: recklessness, impulsivity, and risk-taking'. In: *Almutamar Alwatanii Althani Lilsalama Almururia- Almukhalafat Almururia: Alasbab, Alathar Walhulul*, Jamieat Nayif Alearabiat Lileulum Alamniat, Alriyad, Saudi Arabia, 18-21/09/2004. [in Arabic]
- Aliidara Alamma Lilmurwr. (2007). *Nizam Almurur Walllayiha Altanfithia Laha* 'Traffic System and its Implementing Regulations'. Saudi Arabia: Wizard Alddakhilit, Al'ammn Alaam. [in Arabic]
- Aliidara Alamma Lilmurwr. (2019). *Altaqirir Al'ihsaiy Alsanawi* 'Annual Statistical Report'. Available at: data.gov.sa/Data/dataset/1439 (accessed on 22/01/2019) [in Arabic]
- Aljarallah, F. M. (2009). Ahkam alaistierad bialsiyarat (Althfyt) dirasatan fahia muqarana 'The provisions of the motor vehicle review (Althvit) comparative jurisprudence study. Journal of Sharia and Arabic sciences'. *Majalat Aleulum Alshareia Walarabia*. n/a(7), 258–339. [in Arabic]
- Alkusasibat, W. A. (2016). Barnamay tarwiji muqtarah litawfir alsalama almururia dakhil almamlaka alearabia alsaeudia (baltatbiq alaa mintaqat tabuk) 'A proposed promotional program to provide traffic safety inside the Kingdom of Saudi Arabia (applying to Tabuk region)'. *Almajala Alearabia Lildirasat Alamnia Waltadrib*. 31(65),

Available at: <http://www.mva.maryland.gov/drivers/maryland-drivers-manual.htm> (accessed on 12/11/2017)

- Munazamat Alsiha Alealamia. (2018). Taqirir Alsalamat Alaa Alturuq 'Road Safety Report'. Available at: <https://www.who.int/ar/news-room/detail/07-12-2018-new-who-report-highlights-insufficient-progress-to-tackle-lack-of-safety-on-the-world's-roads> (accessed on 07/12/2018) [in Arabic]
- Quarishi, F. (2014). Asalib almuajaha waealaqatuha bisluk alsiyaqat alkhatirat ladaa alssayiqin aljzayiriiyn 'Confrontation techniques and their relationship to the dangerous driving behavior of Algerian drivers'. *Almajalat Alurduniya Lileulum Alijtmacia*. 7(3), 488–512. [in Arabic]
- Sabir, M. A. and Helali, M. M. (2019). Idman alintrnt waealaqatih bialqim aljamalia ladaa tullab kuliyat altarbiat jamieat alimam Abdulrhman Bin Faisal 'Internet addiction and its relation to aesthetic values among faculty of education students at Imam Abdulrahman Bin Faisal university'. *Majalat Aljamiea Alislamia Lildirasat Altarbawia Walnafsia*. 27(6), 295–315. [in Arabic]