



العنوان:	الخصائص النفسية والديمغرافية لمرتكبي الحوادث والمخالفات المرورية مع برنامج إرشادي مقترح للتغلب علي مشكلة الحوادث والمخالفات المرورية للعام 2010 - 2009 م.
المصدر:	المجلة المصرية للدراسات النفسية
الناشر:	الجمعية المصرية للدراسات النفسية
المؤلف الرئيسي:	الصيان، إنتصار سالم حسن
المجلد/العدد:	مج20, ع69
محكمة:	نعم
التاريخ الميلادي:	2010
الشهر:	أكتوبر
الصفحات:	90 - 59
رقم MD:	1010323
نوع المحتوى:	بحوث ومقالات
اللغة:	Arabic
قواعد المعلومات:	EduSearch
مواضيع:	الإرشاد النفسي، المسؤولية الاجتماعية، السمات الشخصية
رابط:	http://search.mandumah.com/Record/1010323

الخصائص النفسية والديمغرافية لمرتكبي الحوادث والمخالفات المرورية مع برنامج إرشادي مقترح للتغلب على مشكلة الحوادث والمخالفات المرورية للعام ٢٠١٠ - ٢٠٠٩م

إعداد

دكتورة / انتصار سالم حسن صبان

أستاذ مشارك علم النفس

جامعة الملك عبدالعزيز / كلية التربية

للبنات بجدة - قسم التربية وعلم النفس

ملخص البحث

تتناول الدراسة الخصائص النفسية والعقلية والديمغرافية التي تشكل مرجعية أساسية لسلوك الفرد في مواقف حياته، وتهدف الدراسة إلى معرفة علاقة الخصائص النفسية والعقلية والديمغرافية بارتكاب الحوادث والمخالفات المرورية ..

ولقد تناولت الباحثة مجموعة من المتغيرات (الأفكار اللاعقلانية ، التفكير العلمي ، المسؤولية الاجتماعية ، الحالة الاجتماعية ، المرحلة العمرية) ، كما استخدمت مجموعة مقاييس (الأفكار اللاعقلانية) إعداد الباحثة ، و(التفكير العلمي) إعداد الباحثة ، و(المسؤولية الاجتماعية) تقنين الباحثة ، واختارت عينة البحث من مرتكبي الحوادث والمخالفات المرورية المتكررة ، وبلغ حجم العينة (٤٠٥) فرد من دول الخليج ، واعتمدت الباحثة على المنهج الوصفي في إحدى صورته الإحصائية المناسبة ، وتوصلت نتائج البحث إلى تأكيد العلاقة بين الخصائص النفسية والعقلية والديمغرافية وبين ارتكاب الحوادث ، كما أظهرت نسبة ارتكاب الحوادث والمخالفات المرورية حسب المرحلة العمرية ، فكانت أعلى نسبة لارتكاب الحوادث هي مرحلة الشباب تليها المراهقة تليها الرشد ، أما الحالة الاجتماعية فكانت أعلى نسبة لغير المتزوجين يليها المتزوجون ، كذلك أكدت نتائج البحث على وجود فروق دالة إحصائية بين مرتفعي ومنخفضي الدرجات في متغيرات البحث ، وكان اتجاه الفروق لصالح مرتفعي الدرجات حيث كانوا أكثر أفكاراً لواعقلانية وأقل استخداماً للتفكير العلمي وأخفض درجة في المسؤولية الاجتماعية.

وعلى ضوء نتائج البحث وضعت الباحثة توصيات من أهمها : التوصية بتطبيق البرنامج الإرشادي الجماعي المقترح الذي تضمنه البحث ، (وهو برنامج وقائي علاجي) قبل استخراج الرخصة للحديثين ، وقبل تجديدها للقادمي من سائقي المركبات ، كذلك إكساب الناشئة الوعي المروري بتضمين أنظمة المرور ودور كل فرد في السلامة المرورية في منهج التربية الوطنية كجزء منه ، كما أوصت الباحثة بوضع نظام يمنع القيادة في حالة عدم سواء الحالة النفسية .. وغيرها من التوصيات التي رأته الباحثة أنها تساعد على حل مشكلة ارتفاع نسبة الحوادث والمخالفات المرورية.

الخصائص النفسية والديمغرافية لمرتكبي الحوادث والمخالفات المرورية

الخصائص النفسية والديمغرافية لمرتكبي الحوادث والمخالفات المرورية مع برنامج إرشادي مقترح للتغلب على مشكلة الحوادث والمخالفات المرورية للعام ٢٠١٠ - ٢٠٠٩م

إعداد

دكتورة / انتصار سالم حسن صبيان

أستاذ مشارك علم النفس

جامعة الملك عبدالعزيز / كلية التربية

للبنات بجدة - قسم التربية وعلم النفس

المقدمة :

إن الإحصاءات المرورية عن الحوادث والمخالفات المرورية التي تطلعنا بها إدارات المرور بدول مجلس التعاون سنوياً تجعل الناظر لها في لحظات دهشة وتساؤل .. ما هذا ؟ ولم ؟ .. ولعلنا لا نبالغ إذا قلنا أن إدارات المرور في هذه البلاد الكريمة تواصل الدأب بون هودة ليلاً ونهاراً باحثة عن السبب الأساسي لهذه القضية الخطيرة التي تؤزق المسؤولين ، وتسبب القوضى في المجتمع وترهق فيها الأرواح ، ومع كل هذا الدأب والسعي والعمل الجاد والبحث نلمس ازدياد الأعداد بدلاً من تراجعها سنة بعد سنة ، فعلى سبيل المثال لو قارنا الأعوام المنصرمة نجد ما يلي:

جدول رقم (١) يوضح اعداد الحوادث خلال خمسة اعوام منصرمه

ملاحظات	١٤٢٧	١٤٢٦	١٤٢٥	١٤٢٤	١٤٢٣	السنوات
	(٢٠٠٥)	(٢٠٠٤)	(٢٠٠٣)	(٢٠٠٢)	(٢٠٠١)	الدولة
حوادث بسيطة +	٦٨٥٨٩	٧١٥٩٦	٧٤٦٤٩	٦٣٧١٩	٤٥٩٠٩	المملكة العربية السعودية (تقرنت)
إصابات	X	X	٤٥٣٧٦	٣٧٦٥٠	٣١٠٢٨	الكويت
+ وفيات	X	X	٨٨٥٢	١٠٨١٢	٨٧٣٣	الإمارات
	(١)X	X	١٠١٩٧	٩١٠٧	١٣١٠١	عمان

(*) لم تستطع الباحثة الحصول الا على هذه الاحصائيات لكل من الكويت والإمارات وعمان من خلال موقع المرور في الالكتروني.

لذا تناولت الأبحاث والدراسات هذا الموضوع بهدف تحديد الأسباب وراء الأحداث والمخالفات للتوصل لحل ينهي القضية ، ولقد أسفرت نتائج هذه الأبحاث عن مؤشرات جداً خطيرة ، على سبيل المثال .. أسفرت نتائج بحث النافع والسيف (١٩٨٨م) عن أن معدل الوفيات بلغ ١٠ وفيات يومياً ، و ٦٤ إصابة .. وهي أعلى معدلات حوادث في العالم ، وتعد معدلات الوفاة بسبب حوادث المرور الأعلى في العالم في الدول الخليجية (عمان ، المملكة العربية السعودية ، قطر ، الإمارات العربية ، البحرين ، الكويت). كما يشير إلى ذلك تقرير مجلس للتعاون.

وكثير من الأبحاث تناولت القضية من حيث العوامل السلوكية والنظامية المسببة للحوادث على سبيل المثال دراسة النجار (١٩٢٨) التي توصلت الي وجود علاقة ارتباطية طردية بين الحوادث المرورية وتكرار مسبباتها بينما ابحاث اخري تناولت القضية من حيث العوامل النفسية الاجتماعية والشخصية لدى مرتكبي الحوادث ، على سبيل المثال .. دراسة عبدالله يوسف (١٩٢٥هـ) ، ودراسة عبدالفتاح السيد درويش (٢٠٠٥) ودراسة زايد الحارثي (١٩٢٥) ، وتوصلت هذه الأبحاث لعدة عوامل نفسية واجتماعية وشخصية منها (المخاطرة ، الميل للحوادث ، اللحوان ، المسؤولية الاجتماعية ، الانتفاخ ، التهور.... إلخ).

ورغم الأبحاث بكل أنواعها ومنظومة المرور بكل جهدها ما تزال المشكلة قائمة ، نتفاقم يوماً بعد يوم ، فقد كندت الإحصائيات^(١) المرورية ارتفاع حوادث الوفيات بنسبة ١٨% ، مما يجعلنا نوجه أنظارنا إلى أسلوب آخر لتناول القضية ، ونبدأ حيث انتهى الآخرون ، ومن هنا كانت فكرة البحث ، حيث اتجه إلى عاملين :

الأول : للجانب الفكري عند الإنسان ، حيث أن التطور النمائي للمخ الإنساني يؤدي إلى تزايد القدرة على الممارسة الإرادية للتحكم في السلوك وضبطه وتكامله ، واشتقاق بدائل تتلاءم مع طبيعة الموقف وخصائصه ، والمخ هو مناط السلوك الإنساني ومصدره ، حيث يؤثر ويتأثر بالمعرفة الإنسانية باعتبار النشاط العقلي والمعرفي ، وتفكير الإنسان هو الموجه الأول لسلوكه .. لذا فتناول الجانب الفكري ضرورة ملحة في مثل هذه القضية.

لما الجانب الثاني .. فيتمثل في وضع برنامج إرشادي (وقائي علاجي) مقترح ، ترى الباحثة أنه قد يساعد في حل قضية المرور ، يلتحق به كل من أراد استخراج رخصة قيادة ، وأيضاً مرتكبي الحوادث والمخالفات المرورية.

(١) أخذت عن الإنترنت (اللجنة الوطنية للمرور).

مشكلة البحث :

إن الإحصاءات ذات الأرقام التي تكاد تكون أرقاماً فلكية وملاحظة ارتفاعها عاماً بعد عام^(*) ورغم كل الجهود المضنية التي تقوم بها إدارات المرور في دول مجلس التعاون يجعلنا أمام تساؤل: ترى هل هناك عوامل أخرى غير التدابير الأمنية والأنظمة المرورية المفصلة وراء هذه المشكلة المستمرة في مجتمعاتنا تكمن في خصائص الفرد المخالف نفسه؟ وهذا ما دفع الباحثة للقيام بهذا البحث لتحديد ما إذا كانت هناك خصائص أخرى عقلية ونفسية وديمقراطية يتصف بها مرتكبي الحوادث المرورية.

أهداف البحث :

- ١) تحديد الخصائص النفسية والعقلية لدى مرتكبي الحوادث والمخالفات المرورية.
- ٢) معرفة العلاقة بين الخصائص النفسية والعقلية وارتكاب الحوادث والمخالفات المرورية.
- ٣) تحديد اتجاه الفروق لدى مرتكبي الحوادث والمخالفات المرورية في الخصائص النفسية والعقلية.
- ٤) تصميم برنامج إرشادي عام وقائي ، علاجي (مروري) للتخفيف من كثرة الحوادث والمخالفات والتجاوزات المرورية.

أهمية البحث :

- ١) ما يلقيه البحث من ضوء على موضوع الدراسة والمتغيرات من خلال الإطار النظري للبحث.
- ٢) قد يساهم البحث من خلال ما يصل إليه من نتائج في إعادة منظومة قواعد وقوانين المرور للحد من الحوادث المرورية من خلال معرفة الخصائص النفسية والعقلية لدى مرتكبي الحوادث والمخالفات المرورية
- ٣) قد يساهم البحث في تهيئة وتأهيل الأفراد للقيادة الصحيحة الراقية الآمنة من خلال البرنامج الإرشادي المقترح (إذا ما تم تطبيقه) ، مما يساعد على الحد من حوادث المرور.

(*) حسب آخر إحصائية للحوادث والمخالفات في الأعوام المنصرمة.

٤) قد يساعد البحث العاملين بمجال المرور على توسيع قاعدة المحاور التي يقوم عليها النظام المروري الحالي لتشمل خصائص الفرد النفسية أو العقلية بما يكشفه من جوانب عقلية (فكرية) أو نفسية قد تكون من العوامل الرئيسية وراء حوادث المرور.

مفاهيم الدراسة :

الأفكار اللاعقلانية *Irrational Beliefs* :

يُعرفها إليس *Ellis* بأنها الأفكار غير المنطقية ، والباطنة التي تتميز بعدم موضوعيتها ، وتكونت بناءً على توقعات وتعميمات خاطئة على درجة عالية من المبالغة والتهويل بما لا يتناسب مع قدرات الفرد وإمكاناته العقلية. (محمد غنيم، ٢٠٠٢).

ويرى إليس أن إحداث تغيير في الخبرات المعرفية يمكن أن يساعد الفرد على إحداث تغييرات هامة في انفعالاته وسلوكياته. (إليس ، ١٩٩٣).

والأفكار اللاعقلانية تقود إلى نتائج انفعالية بغضه هدامة ، ويتبعها سلوك غير سوي ، والأفكار اللاعقلانية دائماً أفكار سلبية ، ويصحبها اضطرابات انفعالية وأنماط سلوكية غير مرغوبة. والأفكار اللاعقلانية كونها متصاحبات سلبية غير مرغوبة ، فهي تدعو للانتهزام النفسي وعدم الانسجام في العلاقة داخليا وخارجيا ، مما يؤثر سلبا على توافق الفرد ، فهيتدخل بصورة قوية في تفاعل الفرد الحياتي فتؤثر على الرغبات والاهداف والسلوك ، وتقوض سعادة الفرد وتصعد نظامه الاجتماعي ، فهذه الافكار اللاعقلانية غير منطقية وفردية شديدة للصلاية وتعسفية تحتوي على كثير من المبالغة ومتعارضة يعارض بعضها البعض (أسماء الحسين ٢٠٠٢) وتلعب البيئة المحيطة بالفرد دورا كبيرا في اكتسابه للأفكار اللاعقلانية ، وبالتالي صيغ سلوكه بألوان من عدم السواء. ومن سمات الافكار اللاعقلانية (السلبية ، الانتهزامية ، الإكثالية ، العجز ، ضيق الافق ، عدم التسامح ، شدة الحساسية ، الأصرار على القبول التام ، المطالبة باتباع المطالب المطلق ، التعميم الزائد، التفكير الذاتي ، التريغيب ، الانفتار الي الخبرة التجريبية المنطقية والتلقين والتكرار) (محمد مهدي ١٩٩٩، وعمار الناعمة ٢٠٠٤) والأفكار اللاعقلانية تعتبر احد عوامل الاحتراق النفسي ، والأفكار اللاعقلانية ترتبط ايجابيا بالاكسيثيميا (alexithymia) ، والتي تعتبر جزء من مكونات الافكار اللاعقلانية ، حيث تعرف بأنها حالة معرفية تكون بمثابة اساس للتفكير ذي الوجهة الخارجية للضبط والتي تصاحب سوء التوافق الشخصي .

ويعاني أصحاب الأفكار اللاعقلانية غالبا من أساليب التفكير الخطأ كالاستنتاج الاعباطي أو

== الخصائص النفسية والديمقراطية لمرتكبي الحوادث والمخالفات المرورية ==

التصنيف وإساءة التصنيف أو التفكير الأحادي ، والأفكار اللاعقلانية تتاولها العلماء بدءاً باليس كونها في المجال العصابي إلا أن سوء التكيف والانحراف الخلقى والجروح السلوكي جميعهم أيضاً قد يكون ورائهم أفكار لاعقلانية قادت الفرد لعدم البسواء والتصرفات غير المسئولة في المواقف الاجتماعية.

وتعرف الافكار اللاعقلانية اجرائيا : بأنها درجة المفحوص علي مقياس الافكار اللا عقلانية

التفكير العلمي (حل المشكلة) :

التفكير العلمي هو نشاط عقلي يستخدمه الإنسان في معالجة أو حل المشكلات التي تواجهه في حياته اليومية.

والتفكير العلمي هو المنهج الذي يتم بمقتضاه تفسير أي ظاهرة بالكشف عن الأسباب التي أدت إلى حدوثها على هذا النحو ، وعملية التفكير العلمي يغلب عليها الملاحظة والاستقراء والاستنتاج ، ويتسم التفكير العلمي بمجموعة من السمات المميزة له من أهمها : التراكمية ، التنظيم ، البحث عن الأسباب ، الشمولية واليقين ، الدقة والتجريد. (جروان ، ٢٠٠٢م).

والتفكير العلمي هو نمط من التفكير المنظم للتعامل مع قضية ما وفق خطوات متكاملة لتحليل مكوناتها والتعرف على أسبابها بالاستناد على شواهد وأدلة عقلية مقنعة ورموز ومصطلحات دقيقة من أجل التعرف على كمية عمل الأشياء والتنبؤ بالنتائج التي تترتب على الظواهر ، ومن ثم الوصول إلى حلول مرضية أو تعميمات جديدة مفيدة.

والتفكير العلمي ما هو إلا مجموعة من العمليات المتتالية إذا تبعها الفرد تؤدي به إلى معرفة جديدة ، وتتدرج هذه العمليات من الملاحظة والقياس إلى الوعي بالمشكلة والبحث عن طرق لحلها، وإلى تفسير البيانات المتجمعة وصياغة تعميمات منها وصولاً إلى بناء نموذج نظري أو اختيار نموذج موجود وتعديله. (فؤاد زكريا، ٢٠٠٦م).

والتفكير العلمي يقوم على التفكير الناقد بشكل أساسي لأن كلا منهما يحتكم إلى العلم ، ويستند على قواعد ثابتة ، والتفكير العلمي الذي نقصده في دراستنا الحالية هو نوع من التفكير المنظم الذي يمكن أن يستخدمه الفرد في حياته اليومية أو النشاط الذي يزاوله خلال أعماله المهنية المعتادة، أو في علاقته مع العالم المحيط به ، والمهم في هذا التفكير أن يكون منظماً ، وأن يبني على مجموعة من المبادئ التي يطبقها الفرد في كل لحظة دون أن يشعر به شعوراً واعياً.

خطوات التفكير العلمي :

- ١) الشعور بالمشكلة وتحديدها.
 - ٢) جمع المعلومات التي يحتاج إليها الفرد وإضافتها إلى ما لديه من معلومات.
 - ٣) وضع الفرضيات والطول.
 - ٤) اختبار هذه الفرضيات والحلول.
 - ٥) تحديد الفرض أو الحل الأمثل للمشكلة.
 - ٦) تحديد مدى إمكانية تنفيذ هذا الحل.
- ولاشك أن أي قائد سيارة يواجه من المواقف المرورية الكثير ، والذي يحتاج فيها للتفكير العلمي للخروج من هذه المواقف دون خسائر.

ويعرف التفكير العلمي اجرائيا : هو درجة المفحوص علي مقياس الفكر لعلمي

المسؤولية الاجتماعية :

هي مفهوم يتضمن مجموعة من الأدوار والواجبات للمنطقة بالفرد باعتباره عضواً في جماعة، يلزمه انتماء لهذه الجماعة بتلك الأدوار والواجبات والمسؤولية الاجتماعية تقوم على ركيزة المسؤولية الشخصية ، وما تشمله من معايير أخلاقية منبثقة من الإطار القيمي للمجتمع المنتمي إليه، كذلك تقوم المسؤولية الاجتماعية بناءً على الشعور الشخصي بالمسؤولية تجاه الآخرين ، والتي تظهر فيما يقوم به الشخص من مهام وأنشطة وسلوكيات واستجابات في المواقف الاجتماعية (Witt ، ١٩٩٧م) وإدراك الشخص للآخرين يتطلب من الشخص المدرك أن يتوافر له قدر كاف من الاستبصار بدوافعه ومشاعره ، ولقد أكد فرويد على أهمية الذات الفردية في الإدراك الاجتماعي. (فؤاد أبوخطب ، ١٩٩١م).

وتكتسب المسؤولية الاجتماعية خلال التنشئة ، فهي سمة شخصية مكتسبة ، وتلعب التربية دوراً فعالاً في إكسابها وتمييزها ، وتعتبر الأسرة في الجماعة الأولية التي تعطي الفرد النسق القيمي الموجه لسلوكه ، وإن اشتملت قواعد الأسرة على الاهتمام بالجماعة الأولية ، وإعطاء التقويم الصحيح ، وكانت خطأ ثابتاً من النظم والقيم والقوانين، وحذرت من تكرار السلوك المعتاد وغير المتوافق مع الجماعة ، فهي تكون قد أشبعت بذلك حاجته للقيم المتصلة بالواجبات الاجتماعية ،

== الخصائص النفسية والديمقراطية لمرتكبي الحوادث والمخالفات المرورية ==

وأقامت له سلطة ضابطة سوية بعيدة عن التذبذب الذي ينتج شخصية غير سوية. (١٩٩٢ ، وفاء عبدالخالق).

والمسؤولية الاجتماعية جزء لا يتجزأ من المسؤولية الفردية ، وكلاهما يتكون من تنمية الوعي الذاتي عند الناشئة وتدريبهم على التمييز بين النافع والضار ، بين الحق والباطل ، بين الصح والخطأ ، بين المقبول من السلوك والمرفوض من السلوك بين المستهجن والمرضي ... إلخ.

وتعرف المسؤولية الاجتماعية إجرائياً بأنها : درجة المفحوص علي مقياس المسؤولية الاجتماعية

الحوادث المرورية :

هي مجموعة الصدمات الناجمة من ارتطام المركبة بأخرى أو شيء ثابت أو متحرك ، وقد ينجم عن هذا الارتطام تلف بالمركبة أو إصابة للأفراد أو إعاقة أو موت أو ضرر شامل بالمركبة والأفراد.

المخالفات المرورية :

هي نوع من عدم الالتزام بقوانين وأنظمة المرور والتعدي عليها بالتجاوز لها ، وهي المخالفات الناجمة عن استعمال المركبة بطريقة سيئة ، والمخالفة المرورية هي حدث جاء نتيجة تصرف غير صحيح نتج عنه كسر لنظام أو أكثر من أنظمة المرور.

وتعتبر المخالفات المرورية أحد المسببات الرئيسة للحوادث المرورية ، وكان من بين المخالفات الأكثر شيوعاً السرعة الزائدة. (عبدالرحمن العسيري ، ١٤١٨هـ) ، ودراسة التويجري وآخرون (١٤٢١هـ) ودراسة السنان وآخرون (٢٠٠٢م) ، وفي إحصائية التقرير الإحصائي لعام (١٤٢٦هـ) بلغت نسبة السرعة الزائدة كعامل سببي في الحوادث ٣٤.٢٥% بالنسبة للعوامل الأخرى ، والوقوف الخاطيء ، وقطع الإشارة الضوئية ، وعدم ربط حزام الأمان أثناء القيادة. (عبدالله اليوسف ، ١٤٢٥هـ) ، وتوقف غير نظامي وتجاوز وعدم التقيد بإشارات المرور.

الشباب :

هي مرحلة عمرية تبدأ في نهاية المراهقة الوسطى ، وتستمر حتى الرشد ، تقريباً ما بين ١٨ - ٢٨ سنة لها خصائصها المميزة لها ، (وهي حلقة أساسية في حياة الإنسان) ، حيث تتم فيها علامات النضج الجسماني ويبدأ النضج العقلي والعاطفي والاجتماعي ، وبالنسبة للمرور فهي السن التي يمنح فيها الفرد رخصة القيادة ، ومن سمات هذه المرحلة العمرية: الاندفاع ، حب

الاستعراض ، حب إثبات الذات والتميز ، حب المغامرة ، التهور وعدم الإحساس بالخطر ، الثقة الزائدة.

العلاقة بين الخصائص النفسية والعقلية للشباب والحوادث المرورية :

أوضحت العديد من الدراسات والبحوث أن هناك علاقة بين بعض الخصائص والسمات النفسية وسلوك المخاطرة في قيادة السيارات .. ومن هذه السمات :

نمط السلوك ، والذي يحتوي على عناصر عدة من الممكن أن تكون وراء ارتكاب الحوادث المرورية مثل عدم الصبر ، سهولة الاستثارة ، العدوانية ، الاستعجال.

أيضاً الحالة الانفعالية لقائد السيارة ، فالغضب أثناء قيادة السيارة تجعل الفرد على درجة عالية من العنف والعدوان وسلوك المخاطرة ، خاصة في المواقف عالية الإعاقة (كالازدحام الشديد وغلظ الإشارة).

الدراسات السابقة:

(١) دراسة حسين حسن الغامدي وآخرون (١٤٢٥هـ):

هدفت الدراسة إلى التعرف على الخصائص النفسية لمرتكبي المخالفات المرورية، التهور والاندفاع والمخاطرة بلغ حجم العينة (٣٠٩) من شباب جامعات المنطقة الغربية واستخدم مقياس من إعداد الباحثين لتحديد أسباب ارتكاب الحوادث المرورية لدى الشباب الجامعي.

وأسفرت نتائج البحث عن وجود أسباب لسلوك التهور والاندفاع ، منها على سبيل المثال الاستعراض أمام الآخرين ، جذب الانتباه ، التميز عن الآخرين ، تأكيد الذات ، الجهل بالأنظمة ، الاحتجاج على معايير المجتمع ، التعبير عن التمرد ، الإحباط في الحياة ، تحدي رجل المرور ، الاستهانة بالحياة ، الاطمئنان من الإفلات من العقاب.

كما أشارت نتائج الدراسة إلى وجود ارتباطات سالبة أو موجبة بين متغير العمر وبين أسباب ارتكاب الحوادث.

(٢) دراسة عبدالله بن عبدالعزيز اليوسف (١٤٢٥هـ) :

هدفت الدراسة إلى تحديد العوامل الاجتماعية المؤثرة في ارتكاب المخالفات المرورية بمدينة الرياض.

== الخصائص النفسية والديمغرافية لمرتكبي الحوادث والمخالفات المرورية ==

بلغ حجم العينة (٤٠٠) مبحوث من سكان مدينة الرياض ، واستخدم الباحث استبانة مكونة من مجموعة أسئلة تقيس الخصائص الاجتماعية للمبحوثين والأسباب الاجتماعية للمخالفات المرورية من وجهة نظر المبحوثين. واعتمد الباحث على منهج المسح الاجتماعي وتوصل في نتائج دراسته إلى أن السرعة الزائدة والوقوف الخاطيء وقطع الإشارة الضوئية وعدم ربط حزام الأمان أثناء القيادة هي المخالفات الأكثر شيوعاً لدى مجتمع الدراسة ، وكانت الدوافع لارتكاب هذه المخالفات هي الاستعجال وطريقة القيادة وضغوط الحياة وطول الإجراءات المرورية مع عدم وجود وقت لإنجاز المعاملات.

(٣) دراسة عبد الفتاح السيد درويش (٢٠٠٥م):

هدفت الدراسة إلى التعرف على المحددات المسؤولة في الكشف عن ارتفاع / انخفاض درجة الميل إلى الحوادث المرورية (سلوك المخاطرة والمسؤولية الاجتماعية ، والتوجه للقيمي التقليدي).

بلغ حجم العينة (٢٠٠) مفحوص من طلاب الجامعة ، واستخدم الباحث مجموعة مقاييس (مقياس الميل للحوادث المرورية ، المسؤولية الاجتماعية ، سلوك المخاطرة ، التوجه للقيمي التقليدي) ، واعتمد على المنهج الوصفي ، وانتهت النتائج إلى ارتفاع ذوي الميل إلى الحوادث على سلوك المخاطرة ومعدل المخالفات المرورية المحصلة حين ارتفعت درجات منخفضي الميل إلى الحوادث على المسؤولية الاجتماعية والتوجه القيمي التقليدي.

(٤) دراسة جونزالز وفيلد (١٩٩٤م) *Gonzalez & Field* :

هدفت الدراسة إلى قياس إدراكات المراهقين لسلوك المخاطرة.

بلغ حجم العينة (٤٠٠) مفحوص ، واستخدم الباحث مقاييس (المخاطرة والمسؤولية الأسرية والألفة والاكنتاب) ، وتوصل الباحث إلى وجود فروق جوهرية لدى منخفضي المخاطرة على المسؤولية الأسرية ، في حين تميز مرتفعو المخاطرة بأنهم أكثر استتارة أو ميلاً نحو ممارسة الأنشطة الخطرة والعنيفة وأقل ألفة واكنتاباً.

(٥) دراسة كونست وستوارت (٢٠٠٢م) *Kunst & Stewart* :

هدفت الدراسة إلى تحديد العلاقة بين الخصومة أو العداة والبحث الحسي وأبعاد الشخصية على قائمة (إيزنك) لدى مجموعة من نزلاء السجون.

بلغ حجم العينة (٧٩) مفحوص تراوحت أعمارهم بين (١٨ و ٦٢ سنة) من الذكور ، واستخدم الباحث مقاييس (الميل ، تقبل للتأهيل الاجتماعي ، المسؤولية الاجتماعية ، البحث الحسي ، قائمة إيزنك للشخصية) ، توصل الباحث من خلال نتائج بحثه إلى عدم وجود فروق جوهرية بين المجموعتين في الميل لتقبل التأهيل بينما أكدت النتائج وجود علاقة بين الخصومة أو العداء والبحث الحسي وأبعاد الشخصية على قائمة (إيزنك).

(٦) دراسة تسلافسكي (٢٠٠٠ م) *Zales Kiewiez* :

تهدف الدراسة إلى قياس الدافع لسلوك المخاطرة (عملية استثارة المخاطرة) ، (البحث مقابل التهور).

بلغ حجم العينة (٢٠٠) مفحوص ، واعتمد على المنهج الوصفي ، واستخدم الباحث مقياس من إعدادة لقياس سلوك المخاطرة، ولقد توصل الباحث إلى أهمية بُعد المخاطرة كأحد ركائز الشخصية، وتبين تأثيره في اختلاف وجهة نظر الأفراد عليه في ضوء الجوانب العقلية والأخلاقية، وأشار البحث إلى وجود علاقة ارتباطية بين عملية استثارة المخاطرة بالجانب الأخلاقي والصحي والانفعالي والعقلي.

(٧) دراسة رولسون (٢٠٠٢ م) *Rolison* :

هدفت الدراسة إلى معرفة العوامل المؤثرة في المخاطرة لدى المراهقين.

بلغ حجم العينة (١٧١) مفحوص ، واستخدم الباحث قائمة المخاطرة بالإضافة إلى مقياس البحث الحسي ومقياس وجهة الضبط ، وأكدت نتائج الدراسة على أن مرتفعي البحث الحسي أكثر ميلاً إلى الارتفاع على سلوك المخاطرة ، كما بينت النتائج عدم وجود علاقة ارتباطية بين المخاطرة ووجهة الضبط.

(٨) دراسة مايكل وزملاءه (٢٠٠٢ م) *Micheal et al* :

هدفت الدراسة إلى الكشف عن أسباب ارتكاب الحوادث المرورية ، وذلك بقياس سلوك المخاطرة خلال المراهقة ومخاطر القيادة الاستعراضية في ضوء عدد من المتغيرات النفسية كالحاجة للاستثارة والإجهاد العصبي.

استخدم الباحث بطارية لقياس متغيرات البحث ، واعتمد على المنهج الوصفي.

توصلت الدراسة إلى وجود علاقة بين الميل للحوادث المرورية وسلوك المخاطرة ووجود

== الخصائص النفسية والديمغرافية لمرتكبي الحوادث والمخالفات المرورية ==

علاقة موجبة بين الميل للحوادث المرورية وعدم القدرة على التعامل مع أنظمة المرور المتبعة ، كذلك أشارت إلى وجود ارتباط بين الميل للحوادث المرورية والبحث الحسي والإجهاد العصبي والحاجة إلى الاستشارة وتهور القيادة من السائقين ، كما أشارت إلى أن معدلات الميل للحوادث المرورية يرتفع لدى الشباب أكثر من الراشدين .

(٩) دراسة محمد عبدالمحسن التويجري وآخرون (١٤٢١هـ) :

هدفت الدراسة إلى التعرف على الحوادث والمخالفات المرورية لدى صغار السن والخصائص الشخصية والاجتماعية لمرتكبيها (دراسة ميدانية).

وكانت العينة من شباب مدينة الرياض وأبها وحائل واستخدم الباحث مقياس لتحديد الخصائص الشخصية والاجتماعية لمرتكبي الحوادث ، ودلت نتائج البحث إلى أن هناك علاقة بين السن وارتكاب الحوادث المرورية ، كما أشارت النتائج إلى أن السلوكيات الخاطئة التي تصدر من الأفراد يكون ورائها سمة شخصية واستعداد أكبر للوقوع في الحوادث من هذه السمات (العنوانية ، الغضب ، المخاطرة ، البحث عن الإثارة ، الاندفاعية ، الاستهتار ، واللامبالاه ، وعدم الشعور بالمسئولية الاجتماعية.

(١٠) دراسة خالد السيف وآخرون (١٤٢٢هـ) :

هدفت الدراسة إلى تحديد أسباب ارتفاع نسب الحوادث في منطقة مكة المكرمة والمنطقة الشرقية ووسائل تلاقيها.

اختيرت العينة من منطقتي مكة المكرمة والشرقية ، ودلت نتائج الدراسة على أن من أسباب ارتفاع نسب الحوادث ما يلي:

- انعدام الوعي التعليمي.
- استخدام المركبات بشكل خاطيء.
- عدم استخدام وسائل الوقاية.
- ظهور حوادث عن إطارات السيارة لعدم الصيانة.
- عدم إجادة القيادة.
- السرعة الزائدة ... إلخ.

وللباحث دراسة سابقة (١٤٠٨هـ) دلت نتائجها على القهرية والقلق والانفعال والمسؤولية من سمات الشخصية ذات العلاقة بالقيادة.

(١١) دراسة شكري السنان وآخرون (٢٠٠٢م):

هدفت الدراسة إلى تحديد أسباب المخالفات المرورية والحد منها في المنطقة الشرقية.

وكانت العينة تتركز في الفئة العمرية بين سن (١٨ - ٢٤ سنة) من السعوديين وغير السعوديين، وتوصلت الدراسة إلى عدة نتائج منها أن النمط السائد في المخالفات هي مخالفات السرعة التي تتركز في الفئة العمرية بين سن (١٨ - ٢٤ سنة) ، كما اتضح أن المخالفات المرورية تشمل السعوديين وغير السعوديين.

(١٢) دراسة ديفن باتشر وآخرون (٢٠٠٢م) *Deffenbaches, J.L. and et al*:

هدفت الدراسة إلى معرفة مدى فعالية العلاج السلوكي المعرفي للسائقين مرتفعي الغضب.

اختيرت العينة من السائقين مرتفعي الغضب وقسمت على مجموعتين ، مجموعة استخدم معها العلاج السلوكي المعرفي ، والأخرى لم تخضع للعلاج ، ثم قورن بين المجموعتين بعد التطبيق ، وتبين أن التدخل بالعلاج المعرفي السلوكي قد خفض من درجة الغضب والعنوان لدى السائقين ، كذلك قلل من سلوك المخاطرة ، وأن جميع أفراد العينة من مرتفعي الغضب سواء يعترفون بمشكلاتهم أو الذين لا يعترفون بها يتشابهون في سماتهم (العدوانية ، انخفاض التكيف وأنهم أكثر قلقاً) ، كما أكدت النتائج على احتياج كلا المجموعتين للعلاج.

تعقيب على الدراسات السابقة :

- اعتبرت الباحثة دراستها دراسة سابقة لعدم وجود دراسة واحدة (حسب علم الباحثة) تناولت معظم متغيرات دراستها الحالية (الأفكار اللاعقلانية والتفكير العلمي) لدى مرتكبي الحوادث.
- أن معظم الدراسات السابقة كانت حول الخصائص النفسية لمرتكبي الحوادث ، وأكدت جميع نتائجها على أثر المسؤولية الاجتماعية كسمة ، وهذه النتائج ساعدت الباحثة في تحديد المتغير النفسي الذي تتناوله في دراستها تمهيداً لتصميم برنامجها الإرشادي خاصة وأن الدراسات السابقة أكدت على انخفاض درجة المسؤولية الاجتماعية لدى مرتكبي الحوادث والمخالفات المرورية.

- كذلك أظهرت الدراسات وجود كثير من الخصائص السلبية مثل الانفعال والتهور والمخاطرة

الخصائص النفسية والديمغرافية لمرتكبي الحوادث والمخالفات المرورية

والميل للحوادث لدى مرتكبي الحوادث والمخالفات المرورية، كذلك أثبتت الدراسات السابقة وجود علاقة بين المرحلة العمرية وارتكاب الحوادث والمخالفات ، وأيضاً بين الحالة الاجتماعية وارتكاب الحوادث والمخالفات المرورية ، كما حددت بعض الدراسات أنواع المخالفات والتجاوزات ونسب انتشارها لدى عينات الدراسات السابقة ، ولقد استفادت الباحثة من الدراسات السابقة ونتائجها خلال دراستها الحالية.

فروض البحث :

- (١) هناك نسبة عالية تصل إلى ٩٠% أو أكثر من مرتكبي الحوادث والمخالفات المرورية لديهم مجموعة من الأفكار اللاعقلانية.
- (٢) هناك نسبة عالية تصل إلى ٩٠% أو أكثر من مرتكبي الحوادث والمخالفات المرورية لا يستخدمون أسلوب حل المشكلات (التفكير العلمي).
- (٣) هناك نسبة عالية تصل إلى ٩٠% أو أكثر من مرتكبي الحوادث والمخالفات المرورية يعانون من انخفاض درجة المسؤولية الاجتماعية.
- (٤) تختلف نسبة الحوادث والمخالفات المرورية لدى مرتكبي الحوادث والمخالفات المرورية تبعاً للمرحلة العمرية والحالة الاجتماعية.
- (٥) هناك علاقة ارتباط بين الخصائص النفسية والعقلية وبين ارتكاب الحوادث والمخالفات المرورية.
- (٦) توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين مرتكبي الحوادث والمخالفات المرورية في مجموعة الأفكار اللاعقلانية.
- (٧) توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين مرتكبي الحوادث والمخالفات المرورية في سمة المسؤولية الاجتماعية.
- (٨) توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين مرتكبي الحوادث والمخالفات المرورية وبين غيرهم من الأفراد في استخدام أسلوب حل المشكلة (التفكير العلمي).

إجراءات البحث :

(١) حدود البحث :

الخصائص النفسية والعقلية والديمغرافية :

- المسؤولية الاجتماعية كسمة شخصية لدى مرتكبي الحوادث المرورية.
- الأفكار اللاعقلانية لدى مرتكبي الحوادث المرورية.
- حل المشكلات (التفكير العلمي) لدى مرتكبي الحوادث المرورية.
- السن كمتغير ديمغرافي لدى مرتكبي الحوادث المرورية.
- الحالة الاجتماعية كمتغير ديمغرافي لدى مرتكبي الحوادث المرورية.

(٢) الحدود الزمانية :

عام ١٤٢٧ - ١٤٢٨هـ.

(٣) الحدود المكانية :

دول مجلس التعاون (المملكة العربية السعودية ، الكويت ، عمان ، الإمارات العربية)^(١).

العينة :

بلغ حجم العينة الكلي (٤٠٥) فرداً من مرتكبي الحوادث والمخالفات المرورية.

من جنسيات مختلفة من دول الخليج :

جدول رقم (٢)

ملاحظات	العدد	البلد
جميع أفراد العينة من مرتكبي الحوادث	١٨٥	المملكة العربية السعودية
والمخالفات المرورية.	٩٤	الكويت
	٧٩	الإمارات العربية
	٤٧	سلطنة عمان

(١) تم تطبيق المقاييس بواسطة زملاء في الدول الشقيقة علي عينة من مرتكبي الحوادث

والمخالفات المرورية

الخصائص النفسية والديغرافية لمرتكبي الحوادث والمخالفات المرورية

وتراوح أعمارهم بين ١٥ - ٤٠ سنة من الأفراد مرتكبي الحوادث والمخالفات موزعين كما

يلي :

جدول رقم (٣)

السن	المرحلة العمرية	ملاحظات
١٥ - ١٨ سنة	مراهقة وسطى	(لا يمتلك رخصة قيادة)
١٨ - ٢٨ سنة	الشباب	
٢٨ - ٤٥ سنة	الرشيد	

وأيضاً مستويات تعليمية مختلفة (من مستوى التعليم الابتدائي وحتى المستوى العالي الدكتوراه) وحالتهم الاجتماعية مختلفة (متزوج) ، (غير متزوج ، مطلق ، أرمل).

المنهج المستخدم :

المنهج الوصفي بإحدى صورته الإحصائية المناسبة لطبيعة البحث.

من معامل الارتباط (R) واختبار الفروق ت (T TeeT).

الأدوات .. مجموعة مقاييس :

(١) مقياس الأفكار اللاعقلانية .. إعداد الباحثة

(٢) مقياس المسؤولية الاجتماعية إعداد السيد عثمان

(٣) استبيان استخدام التفكير العلمي إعداد الباحثة

أولاً : مقياس الأفكار اللاعقلانية (غير المنطقية) :

قامت الباحثة بالخطوات التالية :

١. توزيع استبيان مفتوح لأخذ الأفكار التي يعتقدونها وتعبيراتهم عنها حول أنظمة المرور والمخالفات والحوادث من مرتكبي الحوادث والمخالفات.

٢. تكون الاستبيان من إثني عشر سؤالاً غير مباشرة ومفتوحة ليعبر المفحوص عن وجهة نظره متضمنة أفكاره ومعتقداته.

٣. تحديد الأفكار اللاعقلانية استخلصتها الباحثة من عبارات المفحوصين في المقياس:

- ليش ما أسرع العمر واحد والرب واحد.
 - الاضطرار يرفع المسؤولية.
 - التجاوزات دليل المهارة والاحتراف في القيادة.
 - المخالفات أحد وسائل كسب الإعجاب.
 - غياب العدل في الجهاز المروري.
 - استيعاب أخطاء الغير عجز وضعف.
 - لا يوجد من لا يخالف أنظمة المرور.
 - المخاطرة والإقدام عاملان أساسيان في القيادة الماهرة.
 - الإحساس بالمسؤولية شيء واتباع أنظمة المرور شيء ثاني.
 - هناك حل واحد لمشكلة المرور لأبد من الوصول إليه فلن تحل إلا به.
٤. قامت الباحثة بصياغة عبارات حول الأفكار اللاعقلانية مستقاه من عبارات المفحوصين في الاستبيان المفتوح.
٥. تكون المقياس في صورته النهائية من (٢٢) عبارة أمام كل عبارة خيارين (صحيحة، غير صحيحة) وعلى المفحوص اختيار الإجابة التي تمثله.
- صدق المقياس :

صدق المحك (الصدق التلازمي)..

حسب معاملات الارتباط بين أبعاد المقياس ومقياس إليس (الأفكار اللاعقلانية) ، ولقد بلغ معامل الارتباط بين مجموع كل من المقياسين ٧٩%. وبلغ حجم عينة التفتين (٢٠٠) مفحوص ، كذلك قامت الباحثة بحساب صدق المحكمين بعرض المقياس على (١١) محكم (من ذوي التخصص) وبلغ معامل الاتفاق ٩١%.

ثبات المقياس :

قامت الباحثة بحساب ثبات المقياس عن طريق التجزئة النصفية وبلغت قيمته ٨٧% ، مما أكد صلاحية المقياس للاستخدام.

ثانياً : مقياس المسؤولية الاجتماعية:

إعداد سيد أحمد عثمان ، وقامت الباحثة بتقنين المقياس على البيئة السعودية وكانت نتائج الصدق والثبات عالية ، فقد كانت معاملات الارتباط في صدق الاتساق الداخلي مرتفعة تراوحت بين (٠,٧١ - ٠,٧٨) عند مستوي دلالة ٠,٠١ ، بينما بلغ معامل الثبات بالتجزئة النصفية ٨٩% ومعامل الثبات باعادة التطبيق (٩٢ %) مما أكد على صلاحية المقياس للاستخدام.

ولقد قامت الباحثة قبل استخراج الصدق والثبات بتعديل بعض العبارات بما يتمشي وطبيعة المجتمع السعودي و يخدم مصلحة البحث. وكانت ارقام العبارات المعدلة كالتالي:

(٥,٦,١١,١٤,١٩,٢٤,٢٦,٢٧,٣٨,٦٥)

ثالثاً : مقياس التفكير العلمي :

هو من المقاييس الذاتية والتي تعتمد على تقدير المفحوص لنفسه من خلال اختياره لأحد الإجابات الثلاث (استخدمها دائماً) (استخدمها أحياناً) (لا استخدمها أبداً) ووضعت لها الأوزان ١-٣-٢ ، وتراوحت الدرجات للمقياس بين (٦-١٨) درجة..

كان حساب صدق المقياس من خلال صدق المحكمين وكان عددهم ١٢ من أعضاء هيئة التدريس ، وبلغ معامل الاتفاق ٩٢% لقياسه ، ولقد أضاف بعض منهم تعديلات أخذت بها الباحثة ، كما تم حساب صدق المحتوي بحساب معامل ارتباط درجات كل عبارة من عبارات المقياس بالدرجة الكلية للمقياس ، وكانت معاملات الارتباط مرتفعه وتراوحت بين (٠,٩١-٠,٨٧) ودالة عند ٠,٠١ ، أما ثبات المقياس فقد استخرجته الباحثة بالتجزئة النصفية ، وبلغت قيمته ٨٩% مما أكد على صلاحية المقياس للاستخدام بلغ حجم عينة التقنين (٢٠٠) مفحوص.

النتائج وتفسيرها

الفرض الأول :

هناك نسبة عالية تصل إلى ٩٠% أو أكثر من مركبي الحوادث والمخالفات المرورية لديهم مجموعة من الأفكار اللاعقلانية.

للتحقق من صحة الفرض قامت الباحثة بتطبيق مقياس الأفكار اللاعقلانية من إعدادها وحساب التكرارات والنسبة المئوية لتحديد نسبة الذين لديهم أفكار لاعقلانية من مركبي الحوادث والمخالفات المرورية.

والجدول رقم (٤) يوضح التكرارات والنسبة المئوية:

النسبة المئوية	التكرارات	العينة	البيان
٩١.١	٣٦٩	٤٠٥	من لديهم أفكار لاعقلانية

يتضح من نتائج الفرض الأول وجود أفكار لاعقلانية لدى مرتكبي الحوادث والمخالفات المرورية بلغت ٩١.١ % ، وهذا يبرهن لنا كثير من السلوك المخالف والتصرفات غير المسؤولة في قيادة المركبة ، حيث أن موجه السلوك لدى الإنسان هو عقله وما لديه من أفكار، ومن ثم دوافعه التي تستثيرها إدراكاته وطبيعة تفكيره ، ولقد أكد ذلك نتائج الأبحاث العلاقة الوثيقة بين سلوك الإنسان وأسلوب تفكيره وما لديه من أفكار على سبيل المثال دراسة (الرفاعي ، ٢٠٠٣م) ودراسة (عجوة ن ١٩٩٥م).

الفرض الثاني :

هناك نسبة عالية تصل إلى ٩٠% أو أكثر من مرتكبي الحوادث والمخالفات المرورية لا يستخدمون أسلوب حل المشكلات (التفكير العلمي).

وللتحقق من صحة الفرض قامت الباحثة بتطبيق استبيان (مقياس ذاتي) وحساب النسبة المئوية للذين لا يستخدمون أسلوب حل المشكلات (التفكير العلمي).

والجدول رقم (٥) يوضح التكرار والنسبة المئوية:

النسبة المئوية	التكرارات	العينة	البيان
٨٨.٨	٣٦٠	٤٠٥	أسلوب حل المشكلات (التفكير العلمي)

اتضح من نتائج الفرض الثاني عدم تحقيق الفرض الثاني إلا أن النسبة ٨٨.٨ نسبة لا يستهان بها فهي أيضاً نسبة مرتفعة ومؤشر خطر ، فمن يفقد نمط التفكير المنظم للتعامل مع المواقف المشكلة في حياته يصبح تعامله مع الموقف المشكل عشوائياً ، ويتصرف سلوكه تبعاً لذلك بالتحدي والعذوانية والتعصب والانفعال والتهور ، ولقد أكدت نتائج كثير من الأبحاث على وجود هذه الصفات لدى مرتكبي الحوادث والمخالفات المرورية على سبيل المثال دراسة (السيف ، ١٤٠٨هـ) ودراسة (الغامدي وآخرون ، ١٤٢٥هـ) ودراسة (Deffenbacher ٢٠٠٢ م) ، وهذا يقسر لنا سلوكيات مرتكبي الحوادث والمخالفات المرورية التي لا تتناسب مع الموقف المروري المشكل فهو لا يعي للمشكلة ، أيضاً يقسر لنا تكرار الأخطاء في القيادة وتكرار

الخصائص النفسية والديمغرافية لمرتكبي الحوادث والمخالفات المرورية

المخالفات والتجاوزات وارتفاع معدل الحوادث ، فمن يفتقد التفكير العلمي يفتقد للتفكير المنظم المستند على قواعد ثابتة ومبادئ يطبقها الفرد في كل لحظة من حياته ، والسلوك القيادي هو جزء من السلوك العام الذي يرتبط بطبيعة التفكير وأسلوبه.

الفرض الثالث :

هناك نسبة عالية تصل إلى ٩٠% أو أكثر من مرتكبي الحوادث والمخالفات المرورية يعانون من انخفاض في درجة المسؤولية الاجتماعية. وللتحقق من صحة الفرض الثالث قامت الباحثة بتطبيق مقياس المسؤولية الاجتماعية وحساب النسبة المئوية لمرتكبي الحوادث والمخالفات المرورية.

والجدول رقم (٦) يوضح التكرارات والنسبة المئوية:

النسبة المئوية	التكرارات	العينة	البيان
٩٥.٦	٣٨٧	٤٠٥	انخفاض المسؤولية الاجتماعية لدى مرتكبي الحوادث والمخالفات المرورية

يتضح من نتائج الفرض الثالث أن هناك نسبة عالية تصل إلى ٩٥.٦% من مرتكبي الحوادث والمخالفات المرورية يعانون من انخفاض في درجة المسؤولية الاجتماعية وهذا يتفق مع نتائج جميع الدراسات السابقة (في حدود علم الباحثة) على سبيل المثال دراسة (التويجري ، ١٤١٩هـ) ودراسة (السيف ، ١٤٠٨هـ) ودراسة (دريش ، ٢٠٠٥م) ودراسة (Runst & Stewart ، ٢٠٠٢م) ، ويرجع ذلك إلى أن أي حادث أو مخالفة مرورية تعني أن قائد المركبة ارتكب خطأ ما ولم يقدر سلوكه القيادي للمركبة ونتائجه أو أنه لم تتضح لديه بعد مهارات التحكم في السيارة ومواجهة مفاجآت الطريق بالإضافة إلى أن الفرد هنا لا يد من أنه يعاني من بعض الخصائص كالذاتية والوقتية والتهور والانفعال وعدم تقدير العواقب وعدم إدراكه لدوره وواجبه وحجم مسؤوليته في السلامة الأمنية.

الفرض الرابع :

تختلف نسبة الحوادث والمخالفات المرورية لدى مرتكبي الحوادث والمخالفات المرورية تبعاً للمرحلة العمرية والحالة الاجتماعية.

وللتأكد من صحة الفرض الرابع قامت الباحثة بحساب نسبة الحوادث والمخالفات المرورية تبعاً للمرحلة العمرية والحالة الاجتماعية.

والجدول رقم (٧) يوضح ذلك :

المتغير	البيان	نسبة الحوادث	نسبة المخالفات	ملاحظات
١	مراهقين	%٣٣	%٣٨	١٥ - ١٨ سنة
	شباب	%٥١	%٩٥	١٨ - ٢٨ سنة
	راشدين	%١٦	%٧	٢٩ - ٤٥ سنة
٢	غير متزوجين	%٦٩	%٥٩	لم يتزوج، أرمل، مطلق
	متزوجين	%٣١	%٤١	لديهم زوجة وأطفال

يتضح من نتائج الفرض الرابع أن المرحلة العمرية تلعب دوراً رئيساً في وقوع الحوادث والمخالفات المرورية، فقد حصلت مرحلة للشباب على أعلى نسبة في ارتكاب الحوادث والمخالفات المرورية مقارنة بمراحل المراهقة الوسطى والرشد، وكانت مرحلة الرشد أدنى نسبة بالنسبة لمراحل العمرية الأخرى، وهذه النتيجة تتفق مع معظم نتائج الدراسات السابقة على سبيل المثال دراسة (اليوسف، ١٤٢٥هـ) ودراسة (فهيم، ١٤٠٥هـ) ودراسة (السنان، ٢٠٠٢م) وإحصائيات المرور، كما يتبين أيضاً من نتائج الفرض الرابع ارتفاع نسبة الحوادث والمخالفات لدى غير المتزوجين (لم يتزوج، مطلق، أرمل) عن نسبة الحوادث والمخالفات لدى المتزوجين، وهذه النتيجة تختلف عن نتيجة بعض الدراسات السابقة على سبيل المثال دراسة (اليوسف، ١٤٢٥هـ) ودراسة (الصالح، ١٤١٥هـ)، وقد يرجع الاختلاف في النتيجة إلى اختلاف الأبحاث في اختيار العينة، حيث أن البحث الحالي ضم فئة المطلقين والأرامل إلى فئة غير المتزوجين، وهاتين الفئتين لديهم من المشاكل والمعاناة ما يجعلهم تحت ضغوط نفسية عالية وإرباك فكري، إضافة إلى أن مجموعة غير المتزوجين فيها المرحلة العمرية (١٥-٢٠) المراهقة وما لديهم من خصائص نفسية وعقلية.

الفرض الخامس :

هناك علاقة ارتباط موجبة بين الخصائص النفسية والعقلية وبين ارتكاب الحوادث والمخالفات المرورية.

وللتأكد من صحة الفرض الخامس قامت الباحثة بحساب معامل الارتباط بين المتغيرين.

والجدول رقم (٨) يوضح ذلك

مستوي الدلالة	R	العينة	البيان
٠.٠١	٠.٨٩٣	٤٠٥	الأفكار اللاعقلانية
٠.٠١	- ٠.٨٢	٤٠٥	التفكير العلمي
٠.٠١	-٠.٨٦	٤٠٥	المسؤولية الاجتماعية

معامل الارتباط السالب بين كل من التفكير العلمي، والمسؤولية الاجتماعية يدل على أنه كلما ارتفع التفكير العلمي أو المسؤولية الاجتماعية كلما قل عدد الحوادث والمخالفات المرورية.

اتضح من نتائج الفرض الخامس وجود علاقة موجبة بين الخصائص النفسية والعقلية (متغيرات البحث ، الأفكار اللاعقلانية ، التفكير العلمي ، المسؤولية الاجتماعية) وبين ارتكاب الحوادث والمخالفات المرورية ، وهذه النتيجة اتفقت مع معظم الدراسات السابقة على سبيل المثال دراسة (الغامدي ، ١٤٢٥هـ) ودراسة (السيف ، ١٤٠٨هـ) ودراسة (درويش ، ٢٠٠٥هـ).

وترى الباحثة أن هذه النتيجة تتفق ونظريات علم النفس التي تؤكد في مجملها علاقة السلوك بالجانب العقلي والوجداني لدى الإنسان .. لذا نجد أن تفاعل الإنسان مع محيطه يصطبغ بطبيعته الفكرية وأساليبه المعرفية (أنور الشراوي ، ١٩٨٩م) ، ويتأثر بسماته الشخصية ، وكلما تمتع الإنسان بفكر صحيح وسمات شخصية سوية كلما كان سلوكه سويًا صحيحاً واستجاباته في مواقف الحياة صحيحة ، وبالتالي لن نجد مخالفاً ولا متجاوزاً لأنظمة المرور ، وسوف تنفض نسبة الحوادث ، وكلما كان هناك أفكار لاعقلانية وأساليب عشوائية في التفكير وسمات شخصية غير سوية كلما كان هناك استجابات غير صحيحة في المواقف الاجتماعية ، وبالتالي تكثر الحوادث والمخالفات والتجاوزات المرورية ، وتتعمد السلامة المرورية ذلك أن المواقف المرورية جزء من مواقف الحياة لكل فرد ويشملها ما يحكم سلوك الفرد من قوانين ومسلمات ، لذا فوجود علاقة بين ارتكاب الحوادث والمخالفات والتجاوزات المرورية وبين معاناة مرتكبيها بخصائص عقلية ونفسية سلبية نتيجة منطقية ، إن السلوك بشكل عام يمكن أن يرد إلى أسباب داخلية (أي خصائص في الفرد نفسه) (Weiner ، ١٩٨٦م).

الفرض السادس :

توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين مرتكبي الحوادث والمخالفات المرورية في مجموعة

الأفكار اللاعقلانية ، وللتأكد من صحة الفرض السادس قامت الباحثة بحساب المتوسطات والانحراف المعياري واستخراج قيمة (ت).

والجدول رقم (٩) يوضح ذلك :

متغير	البيان	ن	المتوسط	الانحراف المعياري	قيمة ت	مستوى الدلالة
الأفكار اللاعقلانية	مرتكبي الحوادث والمخالفات المرورية ٢٧% الأعلى	١٠٢	١٣.٣٩	١.٦١	٣.١١	٠.٠٠١
	مرتكبي الحوادث والمخالفات المرورية ٢٧% الأدنى	٩٥	١٢.٩٨	٢.١٩		

يتضح من الجدول السابق وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين مرتكبي الحوادث والمخالفات المرورية (المرتفعة والمنخفضة) في مجموعة الأفكار اللاعقلانية لصالح المجموعة الأعلى ، وبذلك تأكد الفرض السادس ، فكلما كانت لدى الفرد أفكار لاعقلانية كانت تجاوزاته ومخالفاته أكثر، ويرجع ذلك في نظر الباحثة إلى وجود علاقة بين الأفكار اللاعقلانية وارتكاب الحوادث والمخالفات المرورية ، وهذا ما أكدته نتيجة الفرض الخامس من الدراسة الحالية

الفرض السابع :

توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين مرتكبي الحوادث والمخالفات المرورية الأعلى والأدنى في المسؤولية الاجتماعية.

وللتأكد من صحة الفرض قامت الباحثة بحساب المتوسطات والانحراف المعياري واستخراج قيمة (ت).

== الخصائص النفسية والديمغرافية لمرتكبي الحوادث والمخالفات المرورية ==

والجدول رقم (١٠) يوضح ذلك :

متغير	البيان	ن	المتوسط	الانحراف المعياري	قيمة ت	مستوى الدلالة
المسؤولية الاجتماعية	مرتكبي الحوادث والمخالفات المرورية ٢٧% الأعلى	٩٤	١٩.٦٠٨	٤.٦٥٧	٢.٥٥٨	٠.٠٠١
	مرتكبي الحوادث والمخالفات المرورية ٢٧% الأدنى	١٥٦	٢١.١٩١	٤.٨٧٥		

يتضح من الجدول السابق وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين مرتكبي الحوادث والمخالفات المرورية (المرتفعة والمنخفضة) في درجة المسؤولية الاجتماعية لصالح المجموعة المنخفضة ، وبذلك تؤكد فرض الدراسة السابع ولا غرابة في هذه النتيجة حيث أنه كلما انخفضت درجة مسؤولية الفرد كان تصرفه أهوج وندفاعي فهو لا يقرأ العواقب ولا يكثرث بالنتائج بينما كلما ارتفعت درجة المسؤولية الاجتماعية انضبط سلوك الفرد في المواقف الاجتماعية ، ويرجع ذلك في نظر الباحثة إلى العلاقة بين درجة المسؤولية الاجتماعية لدى الفرد وبين انضباطه في مواقف حياته بما فيها المواقف المرورية ، وهذا ما أكدته نتيجة الفرض الخامس.

الفرض الثامن :

توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين مرتكبي الحوادث والمخالفات المرورية في أسلوب حل المشكلات (التفكير العلمي).

والتأكد من صحة الفرض قامت الباحثة بحساب المتوسطات والانحراف المعياري واستخراج قيمة (ت).

والجدول رقم (١١) يوضح ذلك :

متغير	البيان	ن	المتوسط	الانحراف المعياري	قيمة ت	مستوى الدلالة
التفكير العلمي	مرتكبي الحوادث والمخالفات المرورية ٢٧% الأعلى	١٤٣	٢٤.٣٩	٤.٥٦١	١١.٦	٠.٠١
	مرتكبي الحوادث والمخالفات المرورية ٢٧% الأدنى	١٢٣	٣٠.١١	٥.٧١١		

يتضح من الجدول السابق وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين مرتكبي الحوادث والمخالفات المرورية (المرتفعة والمنخفضة) في درجة مقياس التفكير العلمي لصالح المجموعة المنخفضة، وبذلك تأكد فرض الدراسة الثامن ، وهذه النتيجة تكمل نتيجة الفرض السادس حيث أن طبيعة التفكير وما لدى الإنسان من أفكار تصبغ سلوكه إما بالسواء أو اللاسواء ذلك أن سلوك الفرد نتيجة فكرة والفكر هو موجه السلوك والعلاقة وطيدة بين أفكار الإنسان وسلوكه وهذا ما أكتته نتيجة الفرض الخامس في الدراسة الحالية، وكلما استخدم الفرد التفكير العلمي في حل مواقفه الحياتية كلما كان سلوكه منطقي وصحيح والعكس صحيح.

مناقشة النتائج:

أثبتت الدراسة من خلال نتائجها وجود علاقة بين الخصائص النفسية والعقلية والديمقراطية وبين ارتكاب الحوادث والمخالفات المرورية حيث تبين وجود علاقة موجبة بين الأفكار اللاعقلانية وارتكاب الحوادث والمخالفات المرورية وهذه نتيجة منطقية حيث أن طبيعة الأفكار التي يعتقها الفرد تؤثر على سلوكه، بينما وجدت علاقة سالبة بين كل من المسؤولية الاجتماعية والتفكير العلمي وارتكاب الحوادث والمخالفات المرورية وهذه نتيجة متوقعة حيث أنه كلما زادت المسؤولية الاجتماعية لدى الفرد كلما أتم سلوكه بالانضباط والبعد عن التهور وارتكاب الحوادث كما أتضح من النتائج أيضاً أنه كلما ارتفع التفكير العلمي أتم سلوك الإنسان بالانضباط فالتفكير يوجه السلوك ويقوده إلى البعد عن ارتكاب الحوادث والمخالفات المرورية ، كما أكتت الدراسة وجود فروق دالة إحصائية بين مرتكبي الحوادث والمخالفات المرورية (المرتفعة والمنخفضة) في متغيرات البحث

الخصائص النفسية والديمقراطية لمرتكبي الحوادث والمخالفات المرورية

(الأفكار اللاعقلانية والتفكير العلمي والمسؤولية الاجتماعية) وكان اتجاه الفروق لصالح مرتفعي الدرجات في الأفكار اللاعقلانية ولصالح منخفضي الدرجات في المسؤولية الاجتماعية، والتفكير العلمي وهذا يؤكد تأثير التفكير الشخصي على السلوك ويتفق ذلك مع ما تؤكد نظريات علم النفس في مجملها على العلاقة بين السلوك والجانب النفسي والعقلي للإنسان فسلوك المرء نتاج فكره وتشكيل شخصيته، كما أظهرت النتائج نسبة ارتكاب الحوادث والمخالفات المرورية واختلافها حسب المرحلة العمرية وكانت مرحلة الشباب هي أعلى نسبة لارتكاب الحوادث فقد بلغت ٥١% بينما مرحلة الراشدين لم تتجاوز النسبة ١٦% واتفقت هذه النتيجة مع معظم الدراسات السابقة وهذه النتيجة يعززها ما جاء في علم النفس من خصائص لهذه المرحلة العمرية (علي سبيل المثال الاندفاع، التمرد، تأكيد الذات... الخ) كما أكدت النتائج على تأثير الحالة الاجتماعية في ارتفاع نسبة الحوادث المرورية وكان حالة غير المتزوجين هي أعلى نسبة حيث بلغت نسبة الحوادث ٦٩% ونسبة المخالفات ٥٩% بينما نسبة الحوادث لدى المتزوجين كانت ٣١% ونسبة المخالفات ٤١% وقد يبرر هذه النتيجة أن غير المتزوجين خاصة الأرملة والمطلق يفقدون الاستقرار الأسري والعاطفي ولديهم من المشاكل ما يجعلهم على درجة من التوتر والعصبية... الخ ونتائج البحث في جملتها تظهر لنا الحاجة الماسة إلى برامج إرشادية تساعد على تحقيق الأمن المروري، وهذا ما يحققه البرنامج الإرشادي الجماعي (وقائي علاجي) للتغلب على العوامل النفسية والعقلية التي تكمن وراء ارتكاب الحوادث والمخالفات المرورية.

التوصيات والمقترحات

- تضمين منهج التربية الوطنية جزء من المرور وأنظمته منذ المرحلة الابتدائية لإكساب الأبناء درجة مرتفعة من المسؤولية الاجتماعية في الأمن المروري وإكسابهم الوعي المروري مما يخفف درجة العدوان والغضب من أنظمة المرور. (فالإنسان عدو ما يجهل).
- عمل ألعاب إلكترونية من شأنها إكساب الناشئة الوعي المروري ورفع مستوى الحساسية للمشكلات المرورية مما يولد فيهم الالتزام بأنظمة المرور وإدراك دورهم في السلامة المرورية.
- معالجة الأفكار اللاعقلانية لدى سائقي المركبات وفي ذلك تخفيف من ارتفاع نسبة الحوادث والمخالفات حيث أثبتت نتائج الدراسة العلاقة بين الأفكار اللاعقلانية وارتكاب الحوادث والمخالفات المرورية.

- إكساب وتنمية التفكير العلمي لدى سائقي المركبات وبذلك نضمن حسن التصرف والسلوك السوي في المواقف المرورية المشكلة وإيجابية الاستجابة لأخطاء الغير القيادية.
- إخضاع الأفراد للبرنامج الإرشادي المقترح بالدراسة الحالية قبل منحهم رخصة القيادة ويكون الالتحاق بالبرنامج شرط من ضمن شروط استخراج الرخصة للحديثين أو تجديدها للقدامى من سائقي المركبات.
- مساعلة الوالدين في حالة وقوع حادث أو مخالفة مرورية لمن سنهم دون الثامنة عشرة مما يجعل الوالدين أكثر حرصاً وفعالية في السلامة المرورية.
- وضع نظام يمنع قيادة السيارة لمن يشعر بضغط نفسي أو إنهاك أو توتر قد يؤثر على مستوى أداءه في قيادة المركبة وذلك يتطلب أن توفر إدارات المرور سائقين تحت الطلب يستدعيهم الفرد المتعب أو المنهك أو المتوتر فيحضر إليه السائق حيث موقعه ويقوم بتوصيله مجاناً (على حساب إدارة المرور) ويخصص رقم مجاني لطلب المساعدة القيادية.
- عمل توعية مرورية من خلال الإعلام وذلك لرفع درجة الوعي المروري لدى ربات البيوت حتى تكتسب حسن التصرف وكيفية التفاعل مع السير في الشوارع خلال توجيهها للسائق الذي يعمل لديها ، فهناك من الحوادث والتجاوزات تكون بسبب توجيهات السيدة لسائقها بدون وعي منها للخطر الذي تضمنه توجيهها للسائق (فهي تجهل أنظمة المرور وقواعد السلامة المرورية).
- شغل أوقات الفراغ للشباب بأنشطة مفيدة ، ذلك أن هناك من الشباب من يلجأ للتجول بالسيارة في وقت الفراغ وعمل أنشطة جانحة بها (كالتفحيط والتخميس والسرعة) ذكر السيف أن غالبية الشباب تمضي أوقات فراغها في ممارسة الأنشطة غير الجانحة وأن الفئة القليلة التي تميل إلى ممارسة الأنشطة الجانحة مدفوعة بعوامل خارجة عن إرادتها لاستغلال أوقات الفراغ استغلالاً هداماً ، ومن هذه الأنشطة الجانحة (التجول بالسيارة).
- تطبيق المقاييس النفسية والعقلية على أفراد المجتمع ، وتحديد رمز لكل فئة يوضع في الرخصة يعيها رجل المرور ، وفي هذا فائتين الأولى تحديد أي برامج الإرشاد يحتاج سائق المركبة الالتحاق به ، وثانياً ماهو الأسلوب الأمثل للتعامل معه من رجل المرور في أي موقف مروري مشكل (وهذا الإجراء على غرار تحديد فصيلة الدم).

المراجع

- ١- أنور محمد الشرقاوي (١٩٨٩م) : (الأساليب المعرفية في علم النفس) ، مجلة علم النفس ، تصدر عن الهيئة المصرية للكتاب ، العدد الحادي عشر ، السنة الثالثة ، القاهرة .
- ٢- حامد زهران (٢٠٠٢م) : التوجيه والإرشاد ، عالم الكتب ، القاهرة .
- ٣- جامد عبدالعال عجوة (١٩٩٥م) : المعتقدات اللاعقلانية لدى المراهقين ، مجلة البحوث النفسية والتربوية ، كلية التربية ، جامعة المنوفية ، السنة العاشرة ، العدد (٢) ، مصر .
- ٤- حسين حسن الغامدي وآخرون (١٤٢٥هـ) : (الخصائص النفسية لمرتكبي المخالفات المرورية : التهور والانتفاع والمخاطرة) ، بحث مقدم للمؤتمر الوطني الثاني للسلامة المرورية. (٦٢٩-٦٥١) الرياض .
- ٥- خالد السيف وآخرون (١٤٢٢هـ) : (دراسة أسباب ارتفاع نسبة إصابات الحوادث المرورية في مناطق المملكة) الرياض و مكة المكرمة و المنطقة الشرقية ووسائل تلافئها، مدينة الملك عبدالعزيز للعلوم والتقنية ، الرياض .
- ٦- خالد السيف وعبدالله النافع (١٤٠٨هـ) : (تحليل الخصائص النفسية والاجتماعية المتعلقة بسلوك قيادات السيارات بالمملكة العربية السعودية أن الرياض) اللجنة الوطنية لسلامة المرور، مدينة الملك عبدالعزيز للعلوم والتقنية، الرياض .
- ٧- سهام أبو عطية (١٩٩٧م) : مبادئ الإرشاد النفسي ، دار الفكر ، جدة .
- ٨- سيد أحمد عثمان (د.ت) : مقياس المسؤولية الاجتماعية ، كراسة التعليمات ، مكتبة الأنجلو المصرية ، القاهرة .
- ٩- شكري السنان وآخرون (٢٠٠٢م) : المخالفات المرورية وأسبابها والحد منها في المنطقة الشرقية ، مدينة الملك عبدالعزيز للعلوم والتقنية ، اللجنة الوطنية لسلامة المرورية ، الرياض .
- ١٠- صباح قاسم الرفاعي (٢٠٠٣م) : فعالية العلاج العقلاني السلوكي في تعديل أساليب عزو العجز المتعلم لدى طالبات كلية التربية للبنات بمكة المكرمة ، رسالة دكتوراه غير منشورة ، كلية التربية للبنات بمكة المكرمة .

- ١١- عبد الله بن عمر النجار (٢٠٠٧) (استخدام بعض النماذج الاحصائية في تقدير عدد حوادث السيارات في المملكة العربية السعودية وفقا لاسباب حدوثها) مجلة دورية محكمة،المجلد١٦،العدد٣٧، شعبان ١٤٢٨-٢٠٠٧ كلية الملك فهد الامنية ، مركز البحوث، الرياض.
- ١٢- عبدالفتاح السيد درويش (٢٠٠٥م) : (بعض محددات الميل إلى الحوادث المرورية: سلوك المخاطرة المسؤولية الاجتماعية والتوجه القيمي التقليدي) ، مجلة دراسات نفسية دورات علمية محكمة ، المجلد الخامس عشر ، العدد الثالث ، يوليو ٢٠٠٥م، صادرة عن رابطة الأخصائيين النفسيين المصرية (رانم) ، (٤٢١-٤٥٥) القاهرة.
- ١٣- عبدالمحسن التويجري وآخرون (١٤٢١هـ) : الحوادث المرورية بسبب قيادة صغار السن والعوامل الاجتماعية المساهمة فيها ، الإدارة العامة لبرامج المنح البحثية ، مدينة الملك عبدالعزيز للعلوم والتقنية ، الرياض.
- ١٤- عبدالرحمن العسيري (١٤١٨هـ) للجوانب الاجتماعية للمخالفات المرورية - دراسة تطبيقية على الطلبة الجامعيين ، بحث مقدم لمؤتمر الوطني للسلامة المرورية، مدينة الملك عبدالعزيز للعلوم والتقنية ، للرياض.
- ١٥- عبد الله اليوسف (١٤٢٥هـ) : العوامل الاجتماعية المؤثرة في ارتكاب المخالفات المرورية ، دراسة مقمنة للمؤتمر الوطني الثالث للسلامة المرورية ، الرياض.
- ١٦- فتحي مصطفى الزيات (د.ت) : الأسس البيولوجية والنفسية للنشاط الفعلي المعرفي (المعرفة ، الذاكرة ، الابتكار) ، دار النشر للجامعات،الاردن.
- ١٧- فتحي عبدالرحمن جروان (٢٠٠٢م): تعليم التفكير ، دار الفكر للطباعة والنشر والتوزيع،عمان.
- ١٨- فؤاد أبو حطب (١٩٩١م) : (الذكاء الشخصي ، النموذج وبرنامج البحث) ، المؤتمر السابع لعلم النفس في مصر ، كلية التربية جامعة عين شمس ، الجمعية المصرية للدراسات النفسية (رانم) القاهرة.
- ١٩- فؤاد زكريا (٢٠٠٦هـ) : التفكير العلمي ، مكتبة المصطفى ، القاهرة.

== الخصائص النفسية والديمغرافية لمرتكبي الحوادث والمخالفات المرورية ==

- ٢٠- محمد مهدي (١٩٩٩) : الافكار اللاعقلانية (معناها ومنشؤها وعلاجها) مجلة القافلة ، عدد مارس ، الكويت.
- ٢١- وفاء عبد الخالق (١٩٩٢م) : المسؤولية الاجتماعية لدى طفل الروضة ، مجلة علم النفس ، العدد ٢٢ ، الهيئة المصرية للكتاب، القاهرة.
- ٢٢- يوسف القاضي ولطفي فطيم و محمود حسين (١٩٨١م) : الإرشاد النفسي والتوجيه التربوي ، دار المريخ ، الرياض.
- 1- Gonzalez, J & Field, T. (1994): *Transport's perception of their risk taking behavior, Adolescence, 29, 701-110.*
 - 2- Gazdan, M. (1980): *Group Counseling A Developmental Approach 2nd edition, Allyn and Bacon Inc, Boston, London.*
 - 3- Runst, S & Stewart, A. (2000): *Risk-taking Behavior and criminal offending: an investigation of sensation Seeking and Ealesiewicz, T. (2001) : Beyond risk-seeking and risk-aversions: Personomic risk-taking European Journal of Personality, 15, 105-22.*
 - 4- Gregoire, Z., et al. (2003): *"Alex; thymia Assessment and relation with dimensions of personality" European Journal of psychological assessment, vol. 21(1).*
 - 5- Rolison, M. (2002): *Factor in Fluencing adolescent's decision to engage in risk seeking risk aversion: Personality and the dunlnatvre of economie risk-taking. European Journal of Personality, 15, 105-2.*
 - 6- Weiner, B (1986): *Human Motivation, Now York , Holt Rinegart.*
 - 7- Witt, E. (1997) : *Risk and responsibility. Doctoral scriptie, Vrije Universteit A- Msterdam, Faculiteit Der wijslegeerte.*
 - 8- Fllis, A. (1993) : *Reflections on Raftional Emotive Therapy. Journal of Consulting and clinical psychology. V.(61) No.(2)*

Psychological and demographic characteristics of the perpetrators of accidents and traffic violations With the suggested indicative program to overcome the problem of accidents and traffic violations

For the year - 2009 -2010

Prepared by

Dr .Intisar Salem Hassan Saban

Associate Professor of Psychology

King Abdulaziz University / College of Education for Girls in Jeddah

Department of Education and Psychology

Abstract

This study discusses the psychological, intellectual and demographic characteristics that form an essential reference for the conduct of the individual in his life, and the study aims to know the relationship of the psychological characteristics intellectual and demographic in committing accidents and traffic violations..

The researcher has dealt with a set of variables (the irrational ideas, scientific thinking, and social responsibility, marital status, age level), and used a criteria of measurement (the irrational ideas) prepared by the researcher, and (scientific thinking) prepared by the researcher, and (social responsibility) by the researcher, she also chose a sample search of the perpetrators of repeated accidents and traffic violations.

The total sample size reached (405) member of the Gulf States, the researcher used the descriptive approach in one of the appropriate statistical form-, and reached the search results that confirm the relationship between psychological ,mental health, and demographic characteristics, and the commission of incidents.

She also showed that the percentage of the commission of accidents and traffic violations is according to the age group, as the highest percentage of the commission of accidents were among are young adults, followed by adolescents, followed by adults.

while as for the social situation , the highest percentage of accidents and traffic violations is (occurred) among the unmarried, followed by married people , also the search results confirmed the existence of statistically significant differences between high and low grades in the research variables.

And the direction of differences was for the sake of high grades, where they were subjected (or more liable) to have irrational ideas and less liable to use scientific reasoning and have the lowest degree in social responsibility.

In the light of results of research, the researcher developed recommendations that include: recommending the application of the suggested collective counseling program of included in the research, (a program of preventive treatment) before issuing a driving license for adolescents, and before the renovation of the old licenses for those driving vehicles, as well as the provision of the sense of awareness of traffic, the role of every person in traffic safety to be included in the curriculum of civic education.

The researcher also cautioned drivers not to drive while in a state of bad psychological state... she also developed other recommendations that she found helpful in solving the problem of the high rate of accidents and traffic violations.