

مدى مساهمة الخصائص الشخصية وثقافة القيادة بعدم الالتزام بالقواعد المرورية أثناء قيادة المركبات

سليم القيسي*

ملخص

هدفت هذه الدراسة إلى التعرف على مدى مساهمة الخصائص الشخصية وثقافة القيادة على الالتزام بالقواعد المرورية أثناء قيادة المركبات، ولتحقيق هدف الدراسة تم إعداد استبانته تكونت من قسمين: الأول اشتمل على المعلومات الديموغرافية الخاصة بالسائقين أفراد عينة الدراسة، والقسم الثاني اشتمل على (31) فقرة موزعة على مجالين هما: مجال العلاقة بين خصائص الشخصية لدى السائقين والالتزام بالقواعد المرورية وتكون من (14) فقرة، ومجال العلاقة بين ثقافة القيادة لدى السائقين والالتزام بالقواعد المرورية وتكون من (17) فقرة، وزعت على (700) سائق من النوعين، وأظهرت النتائج وجود علاقة بين خصائص الشخصية لدى السائقين والالتزام بالقواعد المرورية بدرجة متوسطة، وبين ثقافة القيادة لدى السائقين والالتزام بالقواعد المرورية بدرجة متوسطة أيضاً، كما أظهرت النتائج وجود فروق ذات دلالة إحصائية في درجة الالتزام بالقواعد المرورية تبعاً لمتغير الجنس لصالح الإناث، وتبعاً لمتغير العمر لصالح الفئة العمرية (أكثر من 46)، وتبعاً لمتغير الحالة الاجتماعية لصالح الفئة (متزوج)، كما أظهرت النتائج وجود فروق ذات دلالة إحصائية في درجة الالتزام بالقواعد المرورية تبعاً لمتغير المستوى التعليمي لصالح المؤهل العلمي "إعدادي"، وتبعاً لمتغير دخل الأسرة وكانت الفروق لصالح الفئة (201-300) دينار.

الكلمات الدالة : خصائص الشخصية، ثقافة القيادة، القواعد المرورية، قيادة المركبات.

المقدمة

بالأنظمة المرورية وتجاوز الإشارات المرورية والسرعة الزائدة كانت من أكثر الأسباب المؤدية لوقوع الحوادث، وفي نفس السياق أشارت العديد من الدراسات إلى أهمية التوعية المرورية والتركيز على عملية التنشئة المرورية من خلال الأسرة والمدرسة ووسائل الإعلام ومراكز تعليم القيادة وذلك بالتركيز على الجانب المعرفي والأخلاقي والقيمي، وتهذيب الجانب السلوكي المرتبط بالقيادة والابتعاد عن التعصب والاعتداد الزائف بالنفس بشكل ينعكس سلباً على الآخرين، (بهرام 2012، ارنولد 2013). أن الإلمام المعرفي بقواعد المرور ومستلزمات السلامة على الطريق لا يقل أهمية عن الجانب الخلقى القيمي، فالالتزام بقواعد المرور من قبل السائق والمشاة والالتزام بالجانب القيمي والأخلاقي لا بد أن يمثلان ضوابط ذاتية رادعه لضمان سوية سلوك مستخدمي الطرق (هاكوز، 2007).

إن سلوك السائق أثناء القيادة يعكس الجوانب الشخصية

كغيره من المجتمعات الإنسانية يعاني المجتمع الأردني من التأثيرات السلبية المترتبة على الزيادة المضطردة في حوادث السير وما ينتج عنها من خسائر بشرية ومادية، لذلك بدأ الأردن الاهتمام بحوادث السير ومحاولة التعرف إلى الوسائل التي من شأنها المساهمة في الحد من هذه الحوادث وذلك من خلال التركيز على الأسباب الفيزيائية والبشرية ذات العلاقة بهذه الظاهرة حيث أشارت الكثير من مضامين الدراسات العربية والأجنبية إلى وجود علاقة ترابطية بين العنصر البشري ووقوع الحوادث المختلفة (عصام حسن وآخرين، 2014) حيث أشارت الدراسة إلى أن تدني الالتزام

* قسم علم الاجتماع، كلية العلوم الاجتماعية، جامعة مؤتة.

تاريخ استلام البحث 2014/2/23 وتاريخ قبوله 2014/9/11.

مشكلة الدراسة:

هناك ضرورة ملحة للتصدي لمشكلة عدم التزام السائقين بالقواعد المرورية والتي ينتج عنها الحوادث المرورية التي تستنزف الثروات البشرية والاقتصادية وتترك آثاراً اجتماعية لا يحمد عقبها (هاكوز، 2007). وبالرغم من الإجراءات القانونية والمعنوية المتخذ من قبل العاملين في الجانب التشريعي والتنفيذي المتعلق بالأمن المروري إلا أن هناك تزايداً كبيراً في الحوادث المرورية والذي لا يتفق مع الكثافة العددية للسكان، إضافة إلي وجود أدلة علمية على إمكانية تفادي الكثير من الحوادث لو توفر الجانب المعرفي والعقلاني إضافة إلى تجسير الفجوة بين الثقافة المادية والمعنوية مما أدى إلى تطور أحادي الجانب نسبياً فيما يتعلق بأنواع السيارات وأشكالها وفي المقابل جمود نسبي فيما يتعلق بالجانب المعنوي لمستخدمي هذه المركبات. وبالنظر للإحصائيات المختلفة والتي تصدر عن الأجهزة المعنية في حماية الطرق العامة تدل على عمق المشكلة والتي تعود في نهايتها إلى الإهمال من قبل بعض قائدي المركبات أو استهتارهم، فهم لا يتورعون عن إثبات مثل تلك السلوكيات والتي تتسبب في الكوارث المرورية، لذا يلعب القانون دوراً مهماً كأحد أهم الوسائل التي تحد من تجاوز الأفراد للنظم المختلفة، وعدم الاستهتار بهذه القوانين والأنظمة، (الحميدة، 2005)، وتأتي هذه الدراسة لبيان أسباب عدم التزام السائقين بقواعد وأنظمة السير. ومحاولة معرفة الدافع وراء ارتكاب المخالفات المرورية لدى العديد من السائقين؟ وما هي العوامل التي تؤثر على التزام السائق بقواعد المرور؟

أسئلة الدراسة:

السؤال الأول: ما مستوى الخصائص الشخصية المؤثرة بعدم الالتزام بالقواعد المرورية لدى السائقين أفراد عينة الدراسة؟
السؤال الثاني: ما مستوى ثقافة القيادة المؤثرة بعدم الالتزام بالقواعد المرورية لدى السائقين أفراد؟
السؤال الثالث: هل هناك علاقة ذات دلالة إحصائية عند مستوى الدلالة ($\alpha=0.05$) بين الخصائص الشخصية وثقافة القيادة للسائقين وعدم التزامهم بالقواعد المرورية؟

الانفعالية والمعرفية والوجدانية والنفسية له، وبالتالي فإن كل هذه الأبعاد تشكل شخصية السائق التي يجب أن تؤخذ بعين الاعتبار من قبل الآخرين. وقد أشار شاركن (Sharkin, 2004) في دراسته حول مؤشرات الخطورة على الطرق إلى أن أهم هذه المؤشرات ذات ارتباط بشخصية الفرد الانفعالية وهي الغضب والعدوانية والتي تؤدي إلى ألقباده المتهورة، مخالفة الإشارات الضوئية، والميل إلى إيذاء الآخرين. إن ارتكاب السائق للمخالفة في كثير من الأحيان قد يعكس خلل أو جانب مرضي غير واع في شخصية الفرد (أبو السعود، 1985)، ويتمثل ذلك في السلوك الانفعالي والذي يعد انعكاس لواقع غير صحي للسائق كالغضب والغرور والاعتماد على الآخرين ومحاولة إثبات الذات بطريقه خاطئة، إضافة إلى غياب الجانب المعرفي بقواعد المرور (هاكوز، 2007).

وتشير الدراسات المحلية المنجزة من قبل الجهات ذات الاختصاص (مديرية الأمن، 2013) إلى أن هناك تزايداً ملحوظاً في عدد المركبات وأنواعها لم يرافقه وعي كافٍ في الجانب الثقافي والمعرفي حيث ازداد عدد المركبات خلال السنوات العشر الأخيرة وذلك بنسبة 110,9% كما أن عدد السائقين قد ازداد بنسبة 76,3%، كما أن حوادث السير الناتجة عن أخطاء السائقين قد ازدادت خلال عام 2011 لتصل إلى 155689 حادثاً نتج عنها 670 وفاة. وقد توصلت دراسة الفقيه (2010) إلى أن هناك مجموعه من العوامل التي تؤثر على وقوع الحوادث ومنها عمر السائق وثقافته وحالته النفسية ودرجة التزامه بأنظمة وقواعد المرور كما وأشارت دراسة كويريت (2007) إلى ضرورة التوعية المرورية للنساء، خاصة أن هناك تزايد ملحوظ في اتجاه النساء للحصول على رخص القيادة مما يعني زيادة في مشاركة المرأة في الحوادث المرورية.

أما فيما يتعلق بمجتمع الدراسة فتشير الإحصائيات الرسمية إلى وجود تزايد في أعداد المركبات في محافظة الكرك لم يرافقه تحديث مناسب في البنية التحتية، وقد بلغ عدد المركبات في المحافظة 10284 وذلك في عام 2008، وقد وصل عدد المركبات إلى 11140 في عام 2011. (مديرية الأمن العام، 2008-2011).

أهمية الدراسة:

حمراء عندما يكون لديهم القدرة على التوقف، مع أن 38% من السائقين في الدراسة أقروا بقطعهم للإشارة الضوئية وهي حمراء.

وفي دراسة بهرام (2012) حول العلاقة بين الخصائص الشخصية للسائقين وبين عد المخالفات المرتكبة سنوياً حيث دلت الدراسة إلى أن العوامل الشخصية لها تأثير قوي على عدم الالتزام ووقوع الحوادث، ومخالفات السائقين المتكررة.

وقد أجرى عثمان (2010) دراسة بعنوان الكلفة الاجتماعية والمادية لحوادث المرور في الأردن حيث توصلت الدراسة إلى وجود اختلاف في الكلفة الاجتماعية والمادية لحوادث السير بين محافظات المملكة ويعود ذلك إلى التباين في إعداد السكان والمركبات وإعداد الحوادث ودرجة خطورتها وقد صنفت الدراسة المحافظات إلى مستويات ثلاث: مرتفع، متوسط، منخفض وذلك حسب مستويات الكلف الاجتماعية والمادية وقد جاءت محافظة الكرك ضمن المستوى المرتفع إلى جانب محافظات اربد والمفرق ومعان.

وفي دراسة لكوبرت (2007, corbert) بعنوان الفجوة الجندرية (بين الذكور والإناث) وعلاقتها بالجرائم التي تعود لحوادث السير، أشار إلى أن الإناث يلعبون دوراً محدوداً في وقوع الحوادث ألقائهم والحوادث المحولة إلى المحاكم مقارنة مع الذكور، إلا أن الباحث أكد على ضرورة الاهتمام بهذه النسب وخاصة أن هناك توجه كبير من قبل الإناث نحو الحصول على رخص القيادة، مما يعني تجسير الفجوة الجندرية في هذا المجال وبالتالي زيادة مشاركة المرأة في الجرائم المرورية .

وأجرى دافيز وباتيل (2005, Davies and Patel) دراسة بعنوان "تأثير الصور النمطية للسيارة والسائق على السرعة، والوضع على الطريق وعلى من يقع اللوم عند وقوع الحادث"، هدفت الدراسة إلى التعرف على تأثير الصورة النمطية للسيارة والسائق في تحديد السبب الرئيس لوقوع الحادث، وأظهرت النتائج أن وجود السيارات المتألقة في اللون أو النوع أو التي يقودها سائقين متقاربين في العمر بشكل متعمد على الطرقات كل ذلك يعتبر تعدي على حقوق غيرهم، وبذلك يكون حكمه بحكم القيادة المتهوره، لأنها على الأرجح تكون سبباً في حوادث السير أكثر من مجرد وجودها على الطريق.

نتيجة للزيادة المتصاعدة في الحوادث المرورية وما ينتج عنها من خسائر تنعكس بشكل واضح على الأفراد والجماعات والمجتمع ككل ونتيجة لطبيعة بعض الحوادث المرورية التي تحدث بسبب غياب الوعي المروري وتدخل بعض الممارسات السلبية لتؤثر على سلوك الأفراد أثناء القيادة، فقد جاءت هذه الدراسة لتسهم في المعرفة العلمية في هذا الجانب المهم ومحاوله لتوفير بعض المعلومات والتي قد تساعد المهتمين في هذا المجال، كما تشكل هذه الدراسة إضافة متواضعة لما هو موجود في مجال الحوادث المرورية وذلك للحد من هذه الحوادث قدر المستطاع.

هدف الدراسة:

تهدف هذه الدراسة إلى الكشف عن مدى التزام السائق للقوانين المرورية الموضوعه لتنظيم حركة المرور أو عدم التزامه بها، ومدى مساهمة الخصائص الشخصية وثقافة القيادة على التزامه بهذه القواعد والأنظمة.

الدراسات السابقة:

هناك عدد من الدراسات التي ركزت على الحوادث المرورية ومنها الدراسة التي أجراها عصام حسن وآخرون (2014) وهدفت إلى التعرف على الآثار الاقتصادية المترتبة على الحوادث المرورية في السعودية وتوصلت الدراسة إلى عدد من النتائج منها أن العنصر البشري يلعب دوراً أساسياً في معظم الحوادث المرورية من خلال قيادة المركبة نتهور وسرعه زائدة، إضافة الى عدم الالتزام بالإشارات الضوئية والتوقف بشكل مفاجئ، والانشغال بالهاتف الجوال.

وفي دراسة ارنولد وآخرون (2013) والتي هدفت إلى التعرف على المؤشرات الثقافية للسلامة المرورية لدى السائقين في أميركا وتوصلت الدراسة إلى مجموعه من النتائج منها أن هناك ممارسات تعد ذات خطورة عالية وتؤدي إلى وقوع الحوادث مثل الحديث في الهاتف الخليوي أو استخدامه لأغراض أخرى، القيادة مع الشعور بعدم التركيز، وقد أشار معظم السائقين إلى التزامهم بارتداء حزام الأمان، كما أجاب 75% منهم بعدم صحة قطع الإشارة وهي في حالة تحول إلى

السوية التي يسافرها السائق، والمشاركة الاقتصادية والاجتماعية وتأثير حوادث المركبات العامة، حيث تم إدراج تأثيرات العوامل البيئية وعمر السائق، وأظهرت النتائج وجود وضوح كبير في زيادة معدلات الحوادث عند السائقين الذكور مقارنة مع معدلات الحوادث عند السائقات من الإناث، وتم التوصل إلى نتيجة مشابهة بعد تسوية معدلات الحوادث للمسافة التي سافر بها كل جنس، كما أظهرت تحليلات معدل الحوادث حسب المنطقة نتائج مماثلة، كانت هذه المعدلات بشكل عام أقل في المناطق ذات الدخل المنخفض مقارنة بالمناطق ذات الدخل العالي، كما أظهرت النتائج أن الاختلاف في معدلات الحوادث بين الجنسين كانت كبيرة فقط في ظروف القيادة العادية، أما في ظروف القيادة الأكثر تعقيداً مثل الأحوال الجوية السيئة والسطوح الوعرة فإن الاختلافات في معدلات الحوادث بين الجنسين لم تكن كبيرة، كما أظهرت الدراسة أن السائقين الذين تتراوح أعمارهم ما بين (36-50) سنة هم الأكثر تضرراً من الحوادث، وأن الفئات العمرية الأكبر سناً (فوق الخمسين عام) كان لها أقل المعدلات من نسبة هذه الحوادث لكلا النوعين من الجنسين، ومن خلال البحث عن الأسباب المحتملة التي تسبب تبايناً في معدلات الحوادث بين الجنسين، تم التوصل إلى بعض الأخطاء التي ترتكب من قبل السائقين كانت المسببات الرئيسية للتباين في الغالبية العظمى من معدلات الحوادث بين الجنسين، مثل عدم التقيد بشاخصة (قف)، واستخدام المسرب الخاطئ، وعدم التقيد بشاخصة إعطاء الأولوية، وتجاهل العلامات الإيجابية، والتجاوز الخاطئ، كما أظهرت النتائج أن عدم انتباه السائق ونفاد صبره هي العوامل الرئيسية المساهمة في ارتكاب الأخطاء المذكورة سابقاً، وعلاوة على ذلك، فإن السائقات من الإناث لا يجرؤن على ارتكاب الأخطاء الخطيرة المخالفة للقانون، كما أظهرت الدراسة أيضاً أن الحوادث التي يسببها الذكور أخطر وأكثر ضرراً من حيث العواقب.

أجرى الكيلاني (2002) دراسة بعنوان "أسباب ارتكاب المخالفات المرورية وتأثيرها على سلوك السائقين"، وهدفت الدراسة إلى تحديد أسباب ارتكاب السائقين للمخالفات المرورية، ودور الإجراءات المتخذة في حقهم في الحد من حوادث المرور، وقد توصلت الدراسة إلى أن 50% من

كما أجرى (Lowinger and Solomon, 2004) دراسة بعنوان "اضطراب ما بعد الصدمة والشعور بالذنب والخزي في صفوف السائقين المتهورين"، هدفت الدراسة لمعرفة اضطراب ما بعد الصدمة، والشعور بالذنب، والخجل بين الرجال الذين أدينوا بالتسبب بالموت لأشخاص آخرين بسبب القيادة المتهورية، كما هدفت هذه الدراسة لمعرفة أثر المتغيرات الاجتماعية والديموغرافية والمتغيرات المتصلة بالحدث والمتغيرات المتعلقة بالعقوبات لهذه النتائج، وأظهرت النتائج أن السائقين الذين تسببوا عن طريق الخطأ بوفاة أشخاص آخرين هم المجموعة الأكثر عرضة للإصابة باضطرابات ما بعد الصدمة، وحالة الشعور بالذنب المتعلقة بالحدث، كما أظهرت النتائج أيضاً أن اضطرابات ما بعد الصدمة وحالة الشعور بالذنب لهما علاقة وطيدة بشدة العقوبة ودرجة المسؤولية التي يتحملها عند وقوع الحادث وشعور السائق بأنه توجب عليه تقاضي الحادث.

وأجرت (Tilleczek, 2004) دراسة بعنوان "اللامنطقية في ثقافة قيادة الشباب"، هدفت إلى دراسة الأساليب المنطقية وتنظيم ثقافة قيادة الشباب للسيارات في شمال أونتاريو، أجريت هذه الدراسة على جميع السائقين المبتدئين الذين التحقوا بمدارس تعليم القيادة، وأكمل ما مجموعه (88) شاباً هذا الاستطلاع، وأظهرت نتائج الدراسة أن الشباب على بينة فيما يتعلق بمخاطر القيادة، ولديهم النية بممارسة القيادة الآمنة وتبني معان إيجابية من القيادة، كما اعتبرت برامج التعليم والترخيص بمثابة الفرصة الهامة لدعم هذه الأهداف، وتشير النتائج إلى أن خرائط ثقافة القيادة الشبابية أظهرت عيوب النظام، مثل رسائل مختلطة وانعدام الفرصة لتحقيق التكامل وعدم وجود تنظيم واضح وصور سلبية للمجتمع فيما يتعلق بالشباب، وتشير النتائج أيضاً إلى أن معظم جهود الوقاية قد تم بذلها من وجهة نظر واحدة، وهي إلقاء اللوم على الشباب باعتبارهم مجازفين.

أجرى البليبيسي (AL-BALBISSI, 2003) دراسة بعنوان "الدور الذي يلعبه الجنس في حوادث الطرق"، هدفت الدراسة إلى إظهار تأثير جنس السائق على حوادث الطرق، ولتحقيق أهداف الدراسة تم تحليل سجلات الحوادث لثلاثة سنوات وثلثية مناطق مختلفة، وتم الأخذ بعين الاعتبار المسافة

التكامل وعدم وجود تنظيم واضح وصور سلبية للمجتمع فيما يتعلق بالشباب، وتشير النتائج أيضاً إلى أن معظم جهود الوقاية قد تم بذلها من وجهة نظر واحدة، وهي إلقاء اللوم على الشباب باعتبارهم مجازفين.

وأجرى دافيز وياتيل (Davies and Patel, 2005) دراسة بعنوان "تأثير الصور النمطية للسيارة والسائق على السرعة، والوضع على الطريق وعلى من يقع اللوم عند وقوع الحادث"، هدفت الدراسة إلى التعرف على تأثير الصورة النمطية للسيارة والسائق في تحديد السبب الرئيسي لوقوع الحادث، تكونت عينة الدراسة من (96) طالب جامعي، تراوحت أعمارهم ما بين (18-23 سنة)، تم تقسيمهم إلى (8) مجموعات، كل مجموعة مكونة من (12) طالب بعدد متساو من الذكور والإناث في كل مجموعة، وأظهرت النتائج أن وجود السيارات المتألفة في اللون أو النوع أو التي يقودها سائقين متقاربين في العمر بشكل متعمد على الطرقات كل ذلك يعدّ تعدد على حقوق غيرهم، وبذلك يكون حكمه بحكم القيادة المتهورة، لأنها على الأرجح تكون سبباً في حوادث السير أكثر من مجرد وجودها على الطريق.

من خلال استعراض الدراسات السابقة نجد أن هناك دراسات أظهرت أن الشباب على بينة من مخاطر القيادة، وينوون ممارسة القيادة الآمنة وتبني معانٍ إيجابية من القيادة، وأن هناك زيادة في معدلات الحوادث عند السائقين الذكور مقارنة مع الإناث، مثل دراسة (Tilleczek, 2004) ودراسة البلبيسي (AL-BALBISSI, 2003)، وأن اضطرابات ما بعد الصدمة وحالة الشعور بالذنب لهما علاقة وطيدة بشدة العقوبة ودرجة المسؤولية التي يتحملها عند وقوع الحادث وشعور السائق بأنه توجب عليه تقاضي الحادث، مثل دراسة (Lowinger and Solomon, 2004) ودراسة دافيز وياتيل (Davies and Patel, 2005).

إجراءات الدراسة:

منهجية الدراسة:

تم اعتماد منهج المسح بالعينة، وذلك لملاءمته لطبيعة هذه الدراسة.

السائقين يرتكبون مخالفات دون أن يعرفوا ذلك، بينما 15-20% منهم يرتكب مخالفات نظراً لعدم وجود رقابة، كذلك أظهرت الدراسة أن ما نسبته 20-40% من السائقين المبحوثين أقرّوا بأن للمخالفات تأثير كبير في تعديل سلوكهم، حيث قرر هؤلاء ضبط سلوكهم حتى لا يتم مخالفتهم.

كما أجرى (Lowinger and Solomon, 2004) دراسة بعنوان "اضطراب ما بعد الصدمة والشعور بالذنب والخزي في صفوف السائقين المتهورين"، هدفت الدراسة لمعرفة اضطراب ما بعد الصدمة، والشعور بالذنب، والخجل بين الرجال الذين أدينوا بالتسبب بالموت لأشخاص آخرين بسبب القيادة المتهورة، كما هدفت هذه الدراسة لمعرفة أثر المتغيرات الاجتماعية والديموغرافية والمتغيرات المتصلة بالحادث والمتغيرات المتعلقة بالعقوبات لهذه النتائج، شارك في هذه الدراسة (75) رجلاً، منهم (38) رجلاً كانوا قد تسببوا بوفاة شخص آخر بحادث سير عن طريق الخطأ، و(37) آخرين كانوا عبارة عن مراقبين، وأظهرت النتائج أن السائقين الذين تسببوا عن طريق الخطأ بوفاة أشخاص آخرين هم المجموعة الأكثر عرضة للإصابة باضطرابات ما بعد الصدمة، وحالة الشعور بالذنب المتعلقة بالحادث، كما أظهرت النتائج أيضاً أن اضطرابات ما بعد الصدمة وحالة الشعور بالذنب لهما علاقة وطيدة بشدة العقوبة ودرجة المسؤولية التي يتحملها عند وقوع الحادث وشعور السائق بأنه توجب عليه تقاضي الحادث.

وأجرت (Tilleczek, 2004) دراسة بعنوان "اللامنطقية في ثقافة قيادة الشباب"، هدفت إلى دراسة الأساليب المنطقية وتنظيم ثقافة قيادة الشباب للسيارات في شمال اونتاريو، أجريت هذه الدراسة على جميع السائقين المبتدئين الذين التحقوا بمدارس تعليم القيادة، وأكمل ما مجموعه (88) شاباً هذا الاستطلاع، وهذه العينة هادفة وشاملة لجميع الطلاب على مدار الدراسة، وأظهرت نتائج الدراسة أن الشباب على بينة فيما يتعلق بمخاطر القيادة، ولديهم النية بممارسة القيادة الآمنة وتبني معانٍ إيجابية من القيادة، كما اعتبرت برامج التعليم والترخيص بمثابة الفرصة الهامة لدعم هذه الأهداف، وتشير النتائج إلى أن خرائط ثقافة القيادة الشبابية أظهرت عيوب النظام، مثل رسائل مختلطة وانعدام الفرصة لتحقيق

231	33%	من (401-600) دينار	
232	33.1%	600 دينار فما فوق	
228	32.6%	خصوصي	نوع الرخصة
119	17%	عمومي	
228	32.6%	محورين	
125	17.9%	عموم السيارات	
83	11.9%	سائق تكسي	المهنة
160	22.9%	سائق سرفيس	
98	14%	سائق شركة خاصة	
121	17.3%	سائق باص خاص	
238	34%	سائق مركبة خاصة	

مجتمع الدراسة:

تكون مجتمع الدراسة من جميع السائقين في محافظة الكرك.

عينة الدراسة:

تكونت عينة الدراسة من (700) سائق وسائفة، وقد تم سحب العينة باستخدام طريقة العينة ألقصديه، والجدول رقم (1) يوضح توزيع أفراد عينة الدراسة حسب المتغيرات الشخصية.

جدول (1)

توزيع أفراد عينة الدراسة حسب المتغيرات الشخصية

المتغير	الفئة	التكرار	النسبة المئوية
الجنس	ذكر	520	74.3%
	أنثى	180	25.7%
العمر	18-25 سنة	124	17.7%
	26-35 سنة	08	29.7%
	36-45 سنة	115	16.4%
	46 سنة فأكثر	253	36.1%
الحالة الاجتماعية	متزوج	248	35.4%
	أرمل	128	18.3%
	مطلق	133	19%
	أعزب	191	27.3%
المستوى التعليمي	أمي	74	10.6%
	ابتدائي	138	19.7%
	إعدادي	157	22.4%
	ثانوي	70	10%
دخل الأسرة	جامعي	261	37.3%
	أقل من 200 دينار	108	15.4%
	من (200-400) دينار	129	18.4%

يظهر من جدول رقم (1) توزيع أفراد عينة الدراسة تبعاً للمتغيرات الشخصية والوظيفية.

أداة الدراسة:

لتحقيق أهداف الدراسة قام الباحث بتصميم استبانة اشتملت على قسمين: القسم الأول اشتمل على المعلومات الديمغرافية الخاصة بالسائقين أفراد عينة الدراسة، والقسم الثاني اشتمل على (31) فقرة موزعة على مجالين هما: مجال العلاقة بين خصائص الشخصية لدى السائقين والتزامهم بالقواعد المرورية وتضمن (14) فقرة، ومجال العلاقة بين ثقافة القيادة لدى السائقين والتزامهم بالقواعد المرورية وتضمن (17) فقرة.

صدق أداة الدراسة:

بعد إعداد الاستبانة بصورتها الأولية تم عرضها على عدد من المحكمين ممن لهم خبرة في هذا المجال، والذين لهم دراية كافية بموضوع الدراسة، والبالغ عددهم (5) محكمين، بهدف تحكيم الاستبانة ومعرفة مدى صدقها من حيث دقة الصياغة

القياس، وتم الاعتماد على التدرج التالي في تقييم المتوسطات الحسابية لإجابات

متغيرات الدراسة:

المتغيرات المستقلة:

1. الجنس وله مستويان: ذكر وأنثى.
2. العمر وله أربعة مستويات: (18-25 سنة)، (26-35 سنة)، (36-45 سنة)، (46 سنة فأكثر).
3. الحالة الاجتماعية وله أربعة مستويات: متزوج، أرمل، مطلق، أعزب.
4. المستوى التعليمي وله خمسة مستويات: أمي، ابتدائي، إعدادي، ثانوي، جامعي.
5. الدخل الأسرة وله أربعة مستويات: أقل من 200 دينار، 200-400 دينار، 401-600 دينار، 600 دينار فما فوق.
6. نوع الرخصة وله أربعة مستويات: خصوصي، عمومي، محورين، عموم السيارات.
7. المهنة.

المتغير التابع:

- مدى التزام السائقين بالقواعد المرورية.

المعالجة الإحصائية:

تم استخدام المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية لجميع فقرات الاستبانة، والدرجة الكلية لمجالي الدراسة والأداة ككل، وتطبيق اختبار (One Sample T-test) للكشف عن العلاقة بين خصائص الشخصية وثقافة القيادة لدى السائقين والتزامهم بالقواعد المرورية، كما تم تطبيق تحليل التباين (ANOVA) للكشف عن العلاقة بين المتغيرات الديمغرافية للسائقين والتزامهم بالقواعد المرورية.

عرض النتائج:

السؤال الأول: ما مستوى الخصائص الشخصية المؤثرة بعدم الالتزام بالقواعد المرورية لدى السائقين أفراد عينة الدراسة؟

اللغوية ووضوحها لفقرات الاستبانة، ومدى مناسبة وشمولية الاستبانة لجميع أبعاد ومجالات الدراسة، ومدى مناسبة الفقرات للمجال الذي تنتمي إليه، وقد تم الأخذ بملاحظاتهم وآرائهم حول الاستبانة واعتبر هذا كافياً لأغراض صدق الأداة، حيث تم إجراء التعديلات لفقرات الاستبانة بناءً على الملاحظات التي قدمها المحكمين (ملحق رقم 1) يبين الاستبانة بصورتها النهائية.

ثبات أداة الدراسة:

يهدف التحقق من ثبات أداة الدراسة قام الباحث بتطبيق معادلة كرونباخ ألفا لحساب قيمة الثبات لمجالات الدراسة والمجموع الكلي لقيم معاملات الثبات، جدول (2) يبين ذلك.

جدول (2)

مجالات الدراسة والمجموع الكلي لقيم معاملات الثبات

الرقم	المجال	معامل الثبات
1.	العلاقة بين خصائص الشخصية لدى السائقين والتزامهم بالقواعد المرورية	0.88
2.	العلاقة بين ثقافة القيادة لدى السائقين والتزامهم بالقواعد المرورية	0.85
	المجموع الكلي	0.87

يظهر من جدول (2) أن قيمة معامل الثبات للأداة ككل بلغ (0.87)، وبلغ معامل الثبات لمجال "العلاقة بين خصائص الشخصية لدى السائقين والتزامهم بالقواعد المرورية" (0.88)، ولمجال "العلاقة بين ثقافة القيادة لدى السائقين والتزامهم بالقواعد المرورية" (0.85)، وهي قيم عالية وتعبر عن ثبات أداة الدراسة.

تصحيح الأداة:

تم اعتماد التدرج الخماسي (موافق بشدة، موافق، محايد، غير موافق، غير موافق بشدة)، وذلك بإعطاء الدرجات العلامات على التوالي للإجابة على الفقرات الايجابية لأداة

للإجابة عن السؤال الأول تم استخراج المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية للفقرات المتعلقة بخصائص الشخصية لدى السائقين وعدم التزامهم بالقواعد المرورية. جدول (3) يوضح ذلك.

جدول (3)

المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية لفقرات العلاقة بين خصائص الشخصية لدى السائقين وعدم التزامهم بالقواعد المرورية

الرتبة	الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي	الفقرات
1	1.20	4.01	الإرهاق الشديد الناتج عن زيادة عدد ساعات العمل اليومية لدى بعض السائقين سبب في عدم تقيدهم بالقواعد المرورية
2	1.19	3.99	تفضيل المصلحة الخاصة على المصلحة العامة لدى بعض السائقين سبب في عدم تقيدهم بالقواعد المرورية
5	1.19	3.59	إن معظم السائقين الذين لا يتقيدوا بالقواعد المرورية لا يتحلون بالصبر
13	1.49	2.64	الشعور باللامبالاة بالأنظمة والتعليمات المرورية لدى بعض السائقين
9	1.29	3.33	الشعور بالقلق لدى بعض السائقين سبب في عدم تقيدهم بالقواعد المرورية
6	1.24	3.52	الثقة الزائدة لدى بعض السائقين يعتبر سبب في عدم تقيدهم بالقواعد المرورية
7	1.20	3.38	إن معظم السائقين الذين يرتكبون الحوادث يحاولون إثبات وجودهم بقيادتهم لمركباتهم مما يدفعهم إلى عدم التقيد بالقواعد المرورية
8	1.26	3.37	الاستسلام للواقع المعاش لدى بعض السائقين سبب في عدم تقيدهم بالقواعد المرورية
11	1.39	3.19	النشأومية التي يعاني منها بعض السائقين سبب في عدم تقيدهم بالقواعد المرورية
3	1.32	3.87	الاختار بالمهارات القيادية وحب الظهور لدى بعض السائقين سبب في عدم تقيدهم بالقواعد المرورية
14	1.50	2.55	الاندفاعية التي يعاني منها بعض السائقين سبب في عدم تقيدهم بالقواعد المرورية
10	1.33	3.23	العناد الذي يتصف به بعض السائقين سبب في عدم تقيدهم بالقواعد المرورية مما يدفعهم إلى تجاوز المركبات الأخرى
12	1.52	2.88	أنانية السائق اتجاه الآخرين سبب في عدم تقيدهم بالقواعد المرورية
4	1.26	3.63	استهتار السائق بما يفرض عليه من قوانين وأنظمة سبب في عدم تقيدهم بالقواعد المرورية
	0.55	3.40	المجموع

على المصلحة العامة لدى بعض السائقين سبب في عدم تقيدهم بالقواعد المرورية".

أما أدنى متوسط حسابي بلغ (2.55) وحصلت عليه الفقرة رقم (11) والتي تنص على "الاندفاعية التي يعاني منها بعض السائقين سبب في عدم تقيدهم بالقواعد المرورية".

السؤال الثاني: ما مستوى ثقافة القيادة المؤثرة بعدم الالتزام بالقواعد المرورية لدى السائقين أفراد عينة الدراسة؟ للإجابة عن السؤال الثاني تم استخراج المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية لل فقرات المتعلقة بثقافة القيادة لدى السائقين، جدول رقم (4) يوضح ذلك.

يظهر من جدول (3) أن مستوى الخصائص الشخصية المؤثرة في عدم التزام السائقين بالقواعد المرورية كانبلغ المتوسط الحسابي الكلي (3.40) وبانحراف معياري (0.55). كما أشارت النتائج أن المتوسطات الحسابية لل فقرات التي تكشف عن الخصائص الشخصية لدى السائقين تراوحت بين (2.55-4.01)، وكان أعلى متوسط حسابي للفقرة رقم (1) والتي تنص على "الإرهاق الشديد الناتج عن زيادة عدد ساعات العمل اليومية لدى بعض السائقين سبب في عدم تقيدهم بالقواعد المرورية"، ثم جاءت الفقرة رقم (2) بمتوسط حسابي (3.99) والتي تنص على "تفضيل المصلحة الخاصة

جدول (4)

المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية لجميع الفقرات المخصصة للكشف عن ثقافة القيادة لدى السائقين والتزامهم بالقواعد المرورية

الرتبة	الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي	الفقرات
2	1.28	4.12	عدم معرفة السائقين بدلالات ومعاني الشواخص المرورية يزيد من عدم تقيدهم بها
1	1.17	4.22	إن غياب الرقابة المرورية أمر مشجع على عدم تقييد السائقين بالقواعد المرورية
9	1.36	3.39	عدم وجود متابعة من قبل الجهات المختصة بتعريف السائقين باللوائح والقوانين المرورية يزيد من عدم تقيدهم بالقواعد المرورية
11	1.28	3.27	عدم متابعة نشرات الإعلامية من قبل السائقين باستمرار يزيد من عدم تقيدهم بالقواعد المرورية
10	2.32	3.32	إن عدم الاهتمام بمحتوى الدورات التدريبية من قبل السائقين يزيد من عدم معرفتهم بمعاني الشواخص المرورية وبالتالي عدم تقيدهم بالقواعد المرورية
6	1.20	3.63	عدم الاهتمام بما تبثه وسائل الإعلام من نشرات وأخبار حول حوادث السير يزيد من عدم تقيدهم بالقواعد المرورية
4	1.63	3.76	إن قصر ساعات التدريب في الدورات التدريبية التي يتلقاها السائق تقلل من معرفة بمعاني الشواخص المرورية وبالتالي عدم تقيدهم بالقواعد المرورية
14	1.50	2.75	سهولة تطبيق القوانين بالنسبة لبعض السائقين يجعلهم غير مباليين بتطبيقها
15	1.42	2.53	إن عدم وضوح بعض القوانين والتشريعات المنصوص عليها يزيد من احتمالية عدم تقييد السائقين بالقواعد المرورية
7	1.28	3.58	عدم معرفة السائقين بأولويات المرور واللافتات المرورية ومعانيها سبب في عدم تقيدهم بالقواعد المرورية
3	1.92	3.80	عدم وجود رقيب سير يزيد من احتمالية عدم تقييد السائقين بالقواعد المرورية

12	الواسطة في منح رخصة القيادة سبب في عدم تقيد السائقين بالقواعد المرورية	3.44	1.51	8
13	غياب رجال الأمن على الطريق سبب في عدم تقيد السائقين بالقواعد المرورية	3.76	1.32	4
14	عدم كفاية التدريب يؤدي إلى عدم تقيد السائقين بالقواعد المرورية	2.93	1.53	13
15	خروج المتسببين في حوادث السير من السجن بالسرعة الممكنة سبب في عدم تقيد السائقين بالقواعد المرورية	3.14	2.10	12
16	الاعتماد على العلاقات الشخصية والواسطة بدلاً من القوانين والأنظمة سبب في عدم تقيد السائقين بالقواعد المرورية	2.47	1.46	16
17	عدم الحزم في تطبيق القانون سبب في عدم تقيد السائقين بالقواعد المرورية	2.02	1.52	17
	المجموع	3.34	0.49	

ويوضح الجدول (5) قيم معاملات الارتباط.

جدول (5)

معاملات الارتباط بين الخصائص الشخصية وثقافة القيادة للسائقين لعدم التزامهم بالقواعد المرورية

البعد	الخصائص الشخصية	ثقافة القيادة
عدم الالتزام بقواعد المرور	*0.43	*0.55

*دالة إحصائية عند مستوى الدلالة ($\alpha = 0.05$)

يتضح من الجدول (5) وجود معامل ارتباط موجب بين الخصائص الشخصية وعدم الالتزام بالقواعد المرورية دال إحصائياً عند مستوى الدلالة ($\alpha = 0.05$). كما يتضح من الجدول (5) وجود معامل ارتباط موجب بين الخصائص الشخصية وعدم الالتزام بالقواعد المرورية دال إحصائياً عند مستوى الدلالة ($\alpha = 0.05$).

ولمعرفة مدى مساهمة كل من متغيري الخصائص الشخصية وثقافة القيادة بعدم التزام السائقين بالقواعد المرورية، فقد تم استخدام تحليل الانحدار المتعدد المتدرج، ويوضح الجدول (6) نتائج هذا التحليل.

يظهر من جدول (3) أن مستوى ثقافة القيادة المؤثرة في عدم التزام السائقين بالقواعد المرورية جاءت بدرجة متوسطة؛ إذ بلغ المتوسط الحسابي الكلي (3.34)، وبانحراف معياري (0.49)، وهذا يدل على وجود علاقة بين ثقافة القيادة لدى السائقين والتزامهم بالقواعد المرورية بدرجة متوسطة.

كما يظهر من جدول (4) أن المتوسطات الحسابية للفقرات التي تكشف عن العلاقة بين ثقافة القيادة لدى السائقين والتزامهم بالقواعد المرورية تراوحت بين (2.02-4.22)، حيث كان أعلى متوسط حسابي للفقرة رقم (2) والتي تنص على "إن غياب الرقابة المرورية أمر مشجع على عدم تقيد السائقين بالقواعد المرورية"، ثم جاءت الفقرة رقم (1) بمتوسط حسابي (4.12) والتي تنص على "عدم معرفة السائقين بدلالات ومعاني الشواخص المرورية يزيد من عدم تقيدهم بها"، أما أدنى متوسط حسابي بلغ (2.02) وحصلت عليه الفقرة رقم (17) والتي تنص على "عدم الحزم في تطبيق القانون سبب في عدم تقيد السائقين بالقواعد المرورية".

السؤال الثالث: هل هناك علاقة ذات دلالة إحصائية عند مستوى الدلالة ($\alpha = 0.05$) بين الخصائص الشخصية وثقافة القيادة للسائقين بعدم التزامهم بالقواعد المرورية؟
ولمعرفة معاملات الارتباط بين الخصائص الشخصية وثقافة القيادة للسائقين لعدم التزامهم بالقواعد المرورية، تم حساب معامل ارتباط بيرسون (Pearson Correlation)،

جدول (6)

نتائج تحليل الانحدار المتعدد المتدرج للتنبؤ بمدى مساهمة كل من كل من متغيري الخصائص الشخصية وثقافة القيادة بعدم التزام السائقين بالقواعد المرورية

مستوى الدلالة	قيمة "ف"	التغير في R ²	مربع معامل الارتباط المتعدد R ²	المعامل B	المتغيرات المستقلة (المتنبئة)
*0.000	17.52	0.352	0.352	0.135	الخصائص الشخصية
*0.000	14.50	0.174	0.526	0.109	ثقافة القيادة

* دالة إحصائية عند مستوى الدلالة ($\alpha = 0.05$)

مراعياً غيره من السائقين والمشاة.

مناقشة النتائج المتعلقة بالإجابة عن السؤال الثاني: هل هناك علاقة ذات دلالة إحصائية عند مستوى الدلالة ($\alpha=0.05$) بين ثقافة القيادة لدى السائقين والتزامهم بالقواعد المرورية؟

أظهرت النتائج المتعلقة بالإجابة عن السؤال الثاني وجود علاقة ذات دلالة إحصائية بين ثقافة القيادة لدى السائقين والتزامهم بالقواعد المرورية بدرجة متوسطة، وبمتوسط حسابي (3.34)، وانحراف معياري (0.49)، وربما يعود السبب في ذلك إلى غياب الجانب الإدراكي الذي يمثل الثقافة القيادية لدى السائق، والذي يولد لديه نوع من الجهل بأولويات المرور وبمعاني اللقطات المرورية، وعدم المبالاة بأمر من الأمور المنظمة لحركة المرور على الطرقات كافة، وبالتالي عدم اهتمامه بشواخص المرور وعدم تقيده بها، وعدم مراعاته لأولويات المرور، والنتائج عن قصر ساعات التدريب في الدورات التدريبية التي يتلقاها السائق، وعدم الاهتمام بمحتوى الدورات التدريبية من قبل السائقين، أو ربما يعود السبب في ذلك إلى عدم وجود الرقابة المرورية والذي يجعل بعض السائقين لا يتقيدون بالقواعد المرورية، وقد أشارت دراسة الكيلاني (2002) أن 15-20% من السائقين يرتكبون مخالفات نظراً لعدم وجود رقابة عليهم.

مناقشة النتائج المتعلقة بالإجابة عن السؤال الثالث: هل

يتضح من الجدول (6) أن متغيري الخصائص الشخصية وثقافة القيادة أسهما بنسبة دالة إحصائية في التنبؤ بعدم التزام السائقين بالقواعد المرورية، حيث فسّر المتغيران معاً ما نسبته (0.526) من التباين، فقد فسّر متغير الخصائص الشخصية ما نسبته (35.2%) من التباين؛ في حين فسّر متغير ثقافة القيادة ما نسبته (17.4%) من التباين.

مناقشة النتائج:

مناقشة النتائج المتعلقة بالإجابة عن السؤال الأول: هل هناك علاقة ذات دلالة إحصائية عند مستوى الدلالة ($\alpha=0.05$) بين الخصائص الشخصية لدى السائقين والتزامهم بالقواعد المرورية؟

أظهرت النتائج المتعلقة بالإجابة عن السؤال الأول وجود علاقة بين خصائص الشخصية لدى السائقين والتزامهم بالقواعد المرورية بدرجة متوسطة، وبمتوسط حسابي (3.40) وانحراف معياري (0.55)، وربما يعود السبب في ذلك إلى سلوكيات السائق الخاطئة المتمثلة بعدم تقيده بالقواعد المرورية، والنتائج عن إما الإرهاق الشديد الناتج عن زيادة عدد ساعات العمل اليومية، أو الافتخار بالمهارات القيادية وحب الظهور، أو استهتار السائق بما يُفرض عليه من قوانين وأنظمة، كما أن السائق الذي يفضل مصلحته الخاصة على المصلحة العامة هو شخص أناني لا يعترف بحق الآخرين على الطرقات، وحققهم عليه بأن يقود مركبته بطريقة آمنة

الحوادث للسائقين فوق الخمسين عام أقل بكثير من السائقين ذوي الأعمار الأقل، بسبب إدراكهم لأهمية الالتزام بالقواعد المرورية.

كما أظهرت النتائج وجود فروق ذات دلالة إحصائية في درجة الالتزام بالقواعد المرورية تبعاً لمتغير الحالة الاجتماعية وكانت الفروق لصالح الفئة (متزوج)، وربما يعود السبب في ذلك إلى أن الشخص المتزوج مقدراً للمسؤولية أكثر من غيره، كما أظهرت النتائج وجود فروق ذات دلالة إحصائية في درجة الالتزام بالقواعد المرورية تبعاً لمتغير المستوى التعليمي وكانت الفروق لصالح المؤهل العلمي "إعدادي"، وأظهرت النتائج وجود فروق ذات دلالة إحصائية في درجة الالتزام بالقواعد المرورية تبعاً لمتغير دخل الأسرة وكانت الفروق لصالح الفئة (401-600) دينار، وقد أشارت دراسة البلبيسي (AL-BALBISSI, 2003) إلى أن معدلات الحوادث بشكل عام أقل في المناطق ذات الدخل المنخفض مقارنة بالمناطق ذات الدخل العالي بسبب تقيدهم بالقواعد المرورية.

التوصيات:

بناءً على النتائج السابقة يوصي الباحث بما يأتي:

1. ضرورة العمل على فرض عقوبة رادعة على السائقين الذين لا يتقيدون بالقواعد المرورية.
2. ضرورة التركيز على الجانب السلوكي خلال القيادة كجزء من متطلبات الحصول على رخصة القيادة وإصدار نشرات بهذا الخصوص لمدارس تعليم قيادة المركبات.
3. إجراء المزيد من الدراسات في هذا المجال وذلك لقلّة الدراسات العربية حول هذا الموضوع.

الفتية، نجاه حسن (2010)، أسباب الحوادث المرورية في الجمهورية اليمنية، جامعة صنعاء، كلية التربية.

حسن كوثر، عصام وآخرون (2014)، الآثار الاقتصادية المترتبة على الحوادث المرورية وسبل تقليصها، دراسة أجريت لصالح مدينة الملك عبدالعزيز للعلوم والتقنية، جامعة الملك عبدالعزيز.

غنيم، عثمان محمد (2010)، الكلفة الاجتماعية والمادية لحوادث

هناك علاقة ذات دلالة إحصائية عند مستوى الدلالة ($\alpha=0.05$) بين المتغيرات الديمغرافية للسائقين والالتزامهم بالقواعد المرورية؟

أظهرت النتائج المتعلقة بالإجابة عن السؤال الثالث وجود فروق ذات دلالة إحصائية في درجة الالتزام بالقواعد المرورية تبعاً لمتغير الجنس وكانت الفروق لصالح الإناث، وربما يعود السبب في ذلك إلى أن الإناث بطبيعتهم أكثر التزاماً وتقيداً بقواعد المرور من الذكور، لذلك جاءت نسبة الإناث الملتزمات بالقواعد المرورية أكثر من الذكور، أو ربما يعود السبب في ذلك إلى أن الذكور هم الفئة الأكبر لقيادة المركبات، وبالتالي يتولد لديهم المهارة التي تجعلهم لا يتقيدون بأولويات المرور وتصبح لديهم الثقة الزائدة بمهاراتهم القيادية للمركبة، مما يجعلهم غير مبالين بوجود الآخرين ويمارسون السلوكيات الخاطئة أثناء القيادة مثل تغيير المسرب بشكل مفاجئ، أو استخدام الهاتف النقال. وقد أشارت دراسة البلبيسي (AL-BALBISSI, 2003) إلى وجود وضوح كبير في زيادة معدلات الحوادث عند السائقين الذكور مقارنة مع معدلات الحوادث عند السائقات من الإناث، وهذا ناتج عن عدم التزامهم بالقواعد المرورية.

كما أظهرت النتائج وجود فروق ذات دلالة إحصائية في درجة الالتزام بالقواعد المرورية تبعاً لمتغير العمر وكانت الفروق لصالح الفئة العمرية (أكثر من 46)، وربما يعود السبب في ذلك إلى أن السائقين الأكبر سناً أكثر اتزاناً وسيطرة على انفعالاتهم، وبالتالي الأكثر إدراكاً لأهمية معرفة معاني الشواخص المرورية وأولويات المرور والالتزام والتقيد بها عن باقي الأعمار وخاصة الأصغر سناً منهم، وقد أشارت دراسة البلبيسي (AL-BALBISSI, 2003) إلى أن معدلات

المصادر والمراجع

المراجع العربية

- أبو السعود، أحمد (1985)، دليل السائق لقواعد المرور. الحميدة، خليفة (2005)، دور الضبط الإداري في حماية أمن الطرق: دراسة في التشريع الكويتي. المجلة العربية للدراسات الأمنية والتدريب، 20 (39)، 269-319.

هاكوز، داود (2007)، أسباب عدم التزام المواطن الأردني بقواعد قانون السير.
الكيلاي، خالد (2002م)، أسباب ارتكاب المخالفات المرورية وتأثيرها على سلوك السائقين. ورقة بحثية مقدمة لمؤتمر السلامة المرورية في الأردن، عمان.

المرور في محافظات المملكة الأردنية الهاشمية، مجلة جامعة دمشق، مجلد 26، العدد الأول والثاني.
مديرية الأمن العام (2011)، إدارة ترخيص السواقين والمركبات، التقرير السنوي.
مديرية الأمن العام (2013)، إدارة السير المركزي.

المراجع الأجنبية

Al-Balbissi, Adli. 2003. *Role of Gender in Road Accidents*. Traffic Injury Prevention, 4: 64-73.
Esmaili, Bahram et al. 2012. The relationship between personality characteristics and driving behavior, world academy of science, Engineering and Technology, vol. 6.
Corbert, Claire. 2007. Vehicle-related crime and the gender gap. Psychology, *Crime and Law*, 13 (3): 245-263.
Davies, Graham and Patel, Dracaena. 2005. *The influence of car and driver stereotypes on attributions of vehicle speed, position on the road and culpability in a road accident scenario*. The

British Psychological Society, 10, 45-62.
Lindsay, Arnold, et al. 2013. Temporal trends in indicators of traffic safety culture among drivers in the United States, 19, August. Sponserd by, foundation for traffic safety Usa.
Lowinger, Tamar and Solomon, Zahava. 2004. PTSD, Guilt, And Shame Among Reckless Drivers. *Journal of Loss and Trauma*, 9: 327-344.
Sharkin, Bruce. 2004. Road Rage risk factors. *Journal of Counseling & Development*, vol. 82.
Tilleczek, Kate. 2004. The Illogic of Youth Driving Culture. *Journal of Youth Studies*, 7 (4): 473-4988.

The Contribution of Personal Characteristics and Driving Culture on the Non-Compliance with the Rules of Traffic while Driving Vehicles

*Salim alquisi**

ABSTRACT

The aim of this research is to identify the contribution of personal characteristics and driving culture on the non-compliance with the rules while driving vehicles. To achieve the goal of the study the researcher designed a questionnaire consisted of two parts: the first consisted of demographic data of the study sample of drivers, and the second section consists of (31) item distributed over two areas: the relationship between personal characteristics of the drivers and their commitment to traffic rules which include (14) items, and the relationship between the driving culture of the drivers and their commitment to traffic rules which consist of (17) items. The questionnaire was disseminated to the (700) drivers of both genders (females and males). The results reveal a relationship between the personal properties factors of the drivers and their commitment to traffic rules in a moderately level, and the culture of driving of the drivers and their commitment to traffic rules in moderately level as well. The results also reveal that there are statistically significant differences in the degree of compliance with the rules of traffic depending on the sex variable in favor of females, and depending on the variable of age for age group more than 46, and depending on the variable of marital status for the category married and results show that there are statistically significant differences in the degree of compliance with the rules of traffic depending on the variable of level of education for the benefit of qualification "preparatory", and depending on the variable household income and the differences were in favor of 201-300 JD category.

Keywords: Personal Characteristics, Driving Culture, Traffic Rules, Driving Vehicles.

* Associate Professor, Department of Social Science, Faculty of Social Science, Mu'tah University, Jordan.

Received on 23/2/2014 and Accepted for Publication on 11/9/2014.