

درجة التزام طلاب جامعة جازان بالملكة العربية السعودية بممارسات التربية المرورية كما تبدو في نظام المرور ولائحته التنفيذية من وجهة نظر الطلاب أنفسهم

علي يحيى العريشي^(١) - وائل عبد الرحمن التل^(٢)

^(١) كلية الآداب والعلوم الإنسانية - جامعة جازان - المملكة العربية السعودية.

^(٢) كلية التربية - جامعة جازان - المملكة العربية السعودية.

المُلخَص

هدفت هذه الدراسة إلى التعرف على درجة التزام طلاب جامعة جازان بالملكة العربية السعودية بممارسات التربية المرورية كما تبدو في نظام المرور واللائحة التنفيذية له من وجهة نظر الطلاب أنفسهم، وإلى الكشف عن أثر الاختلاف في وجهات نظرهم باختلاف متغيرات الدراسة. لتحقيق هذه الأهداف تم بناء استبانة تكوّنت من (٩٥) فقرة توزّعت على عينة قصدية فيما يتعلق بامتلاك أو قيادة مركبة خاصة، وعشوائية فيما يتعلق بمتغيرات الدراسة، تكوّنت من (٧٩١) طالباً. بيّنت نتائج الدراسة أن أفراد العينة يلتزمون بممارسات التربية المرورية بشكل عام بدرجة متوسطة، كما بيّنت وجود فروق دالة إحصائية بين متوسطات وجهات نظرهم لدرجة التزامهم بهذه الممارسات تعزى للمستوى الدراسي لصالح طلاب (السنة الأخيرة)، والمستوى تعليمي ولي الأمر لصالح (جامعي فما فوق)، ولبعض السكن لصالح (المدينة)، وللحصول على قسيمة مخالفة مرورية لصالح (الذين حصلوا عليها)، في حين لم تكن هناك فروق دالة تعزى لمستوى تعليم الأم، ولمهنة ولي الأمر، ولمهنة الأم، ولا ارتكاب الحوادث المرورية.

الكلمات المفتاحية: التعليم العالي، الوعي التربوي، التربية المرورية، نظام، مرور، لائحة، جامعة، جازان، السعودية.

مُقَدِّمَةٌ

ما يعادل تقريباً عشرة أمثال مؤشر الخطورة نفسه في كل من المملكة المتحدة وكندا والولايات المتحدة الأمريكية واليابان، وتقريباً خمسة أمثاله في بلدان الاتحاد الأوروبي (المطير، ٢٠٠٥)، فقد شهدت المملكة خلال السنوات الخمس الماضية أكثر من (١،٩) مليون حادث مروري بمعدل (٣٨٠) ألف حادث مروري كل عام، قُتل فيها ما يزيد عن (٣٠) ألف شخص، وأصيب (١٧٧) ألف شخص، وتم ضبط ما يزيد عن (٤٥) مليون مخالفة مرورية (الإدارة العامة للمرور، ٢٠١٠).

إن تلك الإحصائيات المرورية أقلقّت وزارة الداخلية بالمملكة العربية السعودية لما تُقدّمه من أرقام مخيفّة، فعملت الإدارة العامة للمرور - التي أُعيد فصلها عن الأجهزة الأمنية والشرطية وإعادة هيكلتها (الشهري، ٢٠٠٣) -، على تطوير العمل المروري والسلامة المرورية على الطرق، وتقديم أفضل الخدمات المرورية، والحد من النتائج السلبية

يتجاوز عدد الحوادث المرورية المسجلة في الوطن العربي سنوياً نصف مليون حادث مروري تتسبب بمقتل (٣٦) ألف شخص، ونحو (٤٠٠) ألف مصاب، فضلاً عن خسائر اقتصادية مادية ومالية جسيمة، جعلت العالم العربي يُصنّف عالمياً بالمرتبة الأولى في مجال ضحايا المرور، حيث يفقد بمعدل مواطن كل (١٥) دقيقة (المنظمة العربية للسلامة المرورية، ٢٠١٠)، وكان أكثر المتضررين من هذه الحوادث هم فئة الأطفال (أبو علوش والبلاونة والجلامدة، ٢٠٠٩).

وتُعد المملكة العربية السعودية واحدة من أكثر دول العالم التي تحدث فيها حوادث مرورية مميتة (طالب، ٢٠١٠)، حيث إن مؤشر الخطورة "عدد الوفيات إلى عدد المصابين في حوادث المرور" فيها مرتفع جداً، وهو

أن حوادث المرور المتعلقة بالسرعة الزائدة في قيادة المركبة والتجاوز غير النظامي وعدم التقيد بإشارات المرور ترتبط بثقافة السائقين، وبيّنت دراسة (الشعوان، ١٩٩٧) أن عدم التزام السائقين بقواعد ونظم المجتمع يعد من أهم أسباب حوادث المرور، وبيّنت دراسة (يوسف، ١٩٩٤) أن عدم الامتثال لقواعد المرور وسلامة السير مصدره ضعف التنشئة والتأهيل للاندماج في النظام الحضري.

كما تُشكل خصائص السائق النفسية عاملاً مؤثراً آخر في وقوع الحوادث المرورية المتعلقة بالعنصر البشري، مثل الإفراط في الثقة والانحياز نحو تقييم الأخطار وأسلوب الحياة (العبودي، ٢٠١٠)، واضطراب الحالة النفسية وعدم استقرارها (السيف، ١٩٩٧)، حيث بينت دراسة (Dief- enbaker, et al, 2003) أن السائقين الذين يقودون سياراتهم وهم في حالة انفعال وغضب يرتكبون مخالفات كثيرة تكون سبباً في حوادث المرور، حيث يتصفون بالعداية أثناء القيادة، مثل إهانة السائقين الآخرين على الطريق وسبهم بألفاظ نابية، والميل إلى المخاطرة مثل تحطّي الآخرين، وتجاوز السرعة المحددة، والتنقل بين مسارات الطريق بسرعة عالية، ومخالفة الإشارات في التقاطعات. كما بينت دراسة (منصور، ٢٠٠٩) أن هؤلاء السائقين حين يقودون سياراتهم وهم في حالة من الغضب والانفعال الشديد ربما ينصرفون أو يتشتت انتباههم بعيداً عن الطريق، وينشغل ذهنهم، ومن ثم يقل تركيزهم على الطريق لمعالجة المعلومات المطلوبة لقيادة السيارة بأمان مثل كبح فرامل السيارة في الوقت المناسب، والنظر في مرآة السيارة قبل التحول يمينا أو يساراً، وضبط سرعة المركبة بحد السرعة المقرر. كما بينت أن السائقين الذين لديهم سلوك عدواني في قيادة المركبة أكثر عُرضة لحوادث المرور، ومن مظاهر هذا السلوك العدواني عدم احترام قواعد المرور، وعدم ارتداء أحزمة الأمان، والتعدي اللفظي والمادي على السائقين الآخرين، وكسر إشارات المرور، وإطلاق نفيّر السيارة بصوت مرتفع، والمخاطرة في تحطّي السيارات الأخرى على الطريق.

وبيّنت دراسة (Sanchez and Angeles, 2005) وجود علاقة بين اضطرابات الانتباه لدى السائقين وعدد

للحوادث المرورية، من خلال عدة خطط تطويرية، وتم البدء بتطبيق نظام المرور الصادر بالمرسوم الملكي رقم (٨٥/م) وتاريخ ٢٦/١٠/١٤٢٨هـ والمشمّل على (٨٥) مادة تتواءم مع المرحلة الراهنة، ومن أهمها استيعاب التقنية الحديثة في رصد المخالفات، وتشكيل لجنة إشرافية لتنفيذ مشروع الإستراتيجية الوطنية للسلامة المرورية تدرج تحت مظلتها الخطة الوطنية التنفيذية للسلامة المرورية، وتسيير دوريات المرور السري، والنظر في بناء أنظمة النقل الذكية التي أثبتت فعاليتها عالمياً في تطوير إنسيابية حركة المرور وزيادة كفاءة شبكة الطرق، وتنظيم رصد المخالفات المرورية آلياً، وتحديد أنظمة إدارة الحركة المرورية والأنظمة الأمنية اللازمة (برقية صاحب السمو الملكي النائب الثاني لرئيس مجلس الوزراء ووزير الداخلية رقم ٢٦٩٥٠ وتاريخ ٢٦-٢٧/٤/١٤٣١هـ)، و(برقية وزير التعليم العالي رقم ٨١٥٣ وتاريخ ١٠/٥/١٤٣١هـ).

وبعد الاطلاع على عدد من الدراسات ذات الصلة بالحوادث المرورية تبين أن العوامل المؤثرة في وقوع هذه الحوادث تعود إلى عنصرين اثنين، هما: العنصر البشري، والعنصر المادي؛ فمن الدراسات التي تناولت العوامل المؤثرة في وقوع الحوادث المرورية المتعلقة بالعنصر البشري دراسة (محمد، ٢٠٠٨) التي أشارت إلى أن (٤٤٪) تقريباً من حوادث المرور في مصر وقعت بسبب السائق، ودراسة (أبو علوش والبلاونة والجلامدة، ٢٠٠٩) التي أشارت إلى أن السائق سبب في (٩٠٪) من حوادث المرور في الأردن، ودراسة (النافع والسيف، ١٩٩٨) التي أشارت إلى أن تهور السائقين في سرعة قيادة المركبة يشكّل نحو ثلثي حوادث المرور في السعودية.

وتُشكل خصائص السائق الثقافية والتعليمية والعمرية عاملاً مؤثراً في وقوع الحوادث المرورية المتعلقة بالعنصر البشري؛ فقد بيّنت دراسة (النافع والسيف، ١٩٩٨) وجود علاقة وثيقة بين حوادث المرور والمستوى التعليمي والثقافي للسائقين، وبيّنت دراسة (هنوش والهويدي والجلامدة، ٢٠٠٨) أن معظم سائقي المركبات العمومية الذين يمارسون سلوكيات خاطئة ومخالفات مرورية يحظون بالحد الأدنى من التعليم، وبيّنت دراسة (الصالح، ١٩٩٨)

إن المشكلة المرورية في المملكة العربية السعودية حادة جداً، سواء من حيث عدد الحوادث وحجم الخسائر البشرية والاقتصادية وعدد المخالفات، أو من حيث مستوى الإدراك والوضوح لدى فئة الشباب تجاه المخاطر الحقيقية أثناء القيادة وحجم هذه المشكلة كقضية اجتماعية (الشهري، ٢٠٠٣)، وذلك نظراً لزيادة ميلهم نحو حب الإثارة وركوب الأخطار والمغامرة والمبالغة التي تؤدي إلى أفعال سلوكية اجتماعية سلبية أثناء قيادة مركباتهم (العبودي، ٢٠١٠).

وتزيد من حدة المشكلة المرورية تلك التأثيرات السلبية المصاحبة التي تسبب الحوادث المرورية والآثار السلبية الناجمة عنها، خاصة الآثار المباشرة على الصحة النفسية التي عادة ما تكون خفية عن الملاحظة الحسية المباشرة، أو يتم تجاهلها من قبل ذوي المصابين (الشريف، ٢٠٠٦)، مثل التوتر، واضطراب الضغوط الصدمية (الناصر، ٢٠٠٥)، وكذلك الآثار الاجتماعية مثل عدم اندماج المصابين داخل أسرهم ومجتمعهم الأصلي، والتي تتطلب بذل جهود كبيرة لتوفير الرعاية المناسبة لهم وإعادة تأهيلهم لممارسة أدوارهم ونشاطهم اليومي بصورة طبيعية (الحميدان، ٢٠٠٦).

ولأن العلاقة بين التعليم والسلامة المرورية علاقة تكاملية، ولأن البعد الأمني يُشكّل أحد الأبعاد الرئيسة للتعليم، ولأن دور التعليم حيوي في عمليات التوعية بأخطار الحوادث المرورية ومواجهة الآثار النفسية والاجتماعية والاقتصادية الناجمة عن هذه الحوادث، خاصة في هذا العصر الذي يتسم بالتقدم التكنولوجي، والانفجار المعرفي، والتغيرات السريعة في عدد من المجالات المادية والتقنية والاقتصادية والثقافية (سعيد، ٢٠٠٧)، فإن إجراء دراسات حول المسؤولية المجتمعية للجامعات في تنمية الوعي التربوي المروري لدى الطالب الجامعي ليتمكن من تحمل المسؤولية تجاه نفسه ومجتمعه والمحافظة على أمنه وموارده البشرية ومدخراته وثرواته الاقتصادية تُعد ضرورة تربوية، كما تُمثّل الخطوة الأولى للوقاية من الحوادث المرورية وتحقيق الأمن المجتمعي والتقدم الاقتصادي والاجتماعي والحضاري بمحاولتها إحداث تغييرات مرغوب فيها في

الحوادث المرورية التي تعرضوا لها، وهو ما أكدته دراسة (Burcu، 2005)، ودراسة (Marcott et al، 2006)، ودراسة (Carrion، et al، 2005)، ودراسة (Nancy and Andrea، 2006)، ودراسة (Mckenna and Davids، 2006). كما بينت دراسة (Horswill، 2006) وجود علاقة طردية بين اضطرابات الضغوط والمخاطرة لدى سائقي حافلات نقل الركاب العمومي أثناء القيادة والحوادث المرورية التي تعرضوا لها.

وهناك دراسات تناولت العوامل المؤثرة في وقوع الحوادث المرورية المتعلقة بالعنصر المادي مثل نوع الطرق وهندسة المرور (شويري، ٢٠٠٦)، وتصميمها من حيث عرضها واتساعها وما يحيط بها من صخور وأشجار (الغامدي والغامدي، ٢٠٠٦)، واللوحات الإرشادية والتقاطعات في الشوارع (جمال، ١٩٩٧)؛ فمن هذه الدراسات دراسة (السيف وآخرون، ١٩٩١) التي بيّنت أن المركبة تعد العامل الوسيط في سلسلة العوامل المسببة للحوادث، ودراسة (جمال، ١٩٩٧) التي بيّنت أن سلامة المركبة وتوفر جميع وسائل السلامة وصلاحياتها للقيادة تساعد السائق في التحكم بالمركبة والتقليل من الحوادث المرورية.

ويُعد عدد المركبات عاملاً مهماً في ارتفاع نسبة الحوادث؛ فقد بينت دراسة (هاكوز، ٢٠٠٧) أن الازدياد السنوي المضطرد في أعداد المركبات بالأردن لم يواكبها توسع بنفس الإضطراب في الشوارع والطرق لتستوعب هذه الزيادة، مما أدى إلى ازدياد عدد الحوادث المرورية، حيث بلغ عددها عام ٢٠٠٦م (١٣٠٠) حادث مروري حصدت (٨٩٩) وفاة، أي بزيادة بلغت (٣٠،١٢)٪. كما أشارت دراسة (المقبل، ٢٠٠٠) إلى أن عدد المركبات في السعودية عام ١٩٧٠م لم يتجاوز مائة ألف سيارة، إلا أن هذا العدد ارتفع ليصل في عام ٢٠٠٠م إلى أكثر من خمسة ملايين سيارة، الأمر الذي أدى إلى دخول عناصر سلوكية جديدة، وظهور تحديات كبيرة مثل كثافة حجم حركة المرور، وزيادة العبء على العاملين في قطاع المرور، وظهور الحاجة إلى مزيد من الطرق.

مشكلة الدراسة وأسئلتها:

أنماط الحركة وأسلوب قيادة المركبات.

كل ذلك جعل الدراسة الحالية استجابة علمية ملحة تحددت مشكلتها بالسؤال الرئيس التالي: ما درجة التزام طلاب جامعة جازان بالمملكة العربية السعودية بممارسات التربية المرورية كما تبدو في نظام المرور واللائحة التنفيذية له من وجهة نظر الطلاب أنفسهم؟ وللإجابة عن هذا السؤال الرئيس يجيب الباحثان عن السؤالين الفرعيين التاليين:

السؤال الأول: ما تقديرات طلاب جامعة جازان لدرجة التزامهم بممارسات التربية المرورية؟

السؤال الثاني: هل توجد فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى الدلالة ($\alpha = 0.05$) بين متوسطات تقديرات طلاب جامعة جازان لدرجة التزامهم بممارسات التربية المرورية تعزى للمتغيرات التصنيفية للدراسة: المستوى الدراسي، ومستوى تعليم ولي الأمر، ومستوى تعليم الأم، ومهنة ولي الأمر، ومهنة الأم، ومكان السكن، وارتكاب الحوادث المرورية، والحصول على قسيمة مخالفة مرورية؟

أهداف الدراسة:

هدفت هذه الدراسة إلى تحقيق ما يلي:

- التعرف على واقع التزام طلاب جامعة جازان بممارسات التربية المرورية التي تحددت في نظام المرور واللائحة التنفيذية له أثناء قيادة مركباتهم وفق تقديرات الطلاب أنفسهم.

- الكشف عن أثر اختلاف تقديرات طلاب جامعة جازان لواقع التزامهم بممارسات التربية المرورية باختلاف المتغيرات التصنيفية للدراسة.

أهمية الدراسة:

تكتسب هذه الدراسة أهميتها من أهمية موضوعها ذاته، ومن تمكّنها من الإجابة عن أسئلتها، وفي كونه الدراسة الأولى -بحدود علم الباحثين- التي تناولت التربية المرورية وفقاً لحدودها، إضافة إلى أنه يتوقع أن تفيد نتائج الدراسة:

- طلاب جامعة جازان في التعرف بطريقة علمية منظمة إلى ممارسات التربية المرورية التي تحددت في أداة الدراسة والمستنبطة من نظام المرور واللائحة التنفيذية له

بالمملكة العربية السعودية.

- عمادة شؤون الطلاب بجامعة جازان في التعرف على مستوى التزام طلاب الجامعة بممارسات التربية المرورية لتضمين البرامج والفعاليات والأنشطة المناسبة في خططها السنوية التي تُسهم في زيادة الوعي التربوي المروري لديهم.

- الإدارة العامة للمرور بالمملكة العربية السعودية في التعرف إلى مستوى التزام طلاب جامعة جازان بممارسات التربية المرورية لتطوير استراتيجيات رفع مستوى الوعي التربوي المروري لدى طلاب الجامعات بالتعاون مع الجامعات.

- تقدم أداة تتمتع بدرجة جيدة من الصدق والثبات يتوقع أن يستخدمها باحثون آخرون في إجراء دراسات أخرى ذات صلة.

التعريفات الإجرائية:

يُعرف الباحثان المصطلحات الواردة في عنوان الدراسة تعريفاً إجرائياً على النحو التالي:

الدرجة: تقدير إجابات طلاب جامعة جازان أفراد عينة الدراسة المتعلقة بالتزامهم بممارسات التربية المرورية التي تحددت في نظام المرور واللائحة التنفيذية له وعبروا عنها بوضع إشارة (✓) في الاختيار الذي يمثل وجهة نظر كل منهم على كل فقرة في الأداة من بين ثلاثة خيارات: كبيرة، متوسطة، قليلة.

الالتزام: مراعاة طلاب جامعة جازان الذين يمتلكون أو يقودون مركبات خاصة لممارسات التربية المرورية التي تحددت في نظام المرور واللائحة التنفيذية له أثناء قيادة مركباتهم.

الطلاب: طلاب جامعة جازان الذين بمستوى السنتين الأولى والأخيرة بمختلف التخصصات العلمية وكانوا على مقاعد الدراسة خلال الفصل الثاني من العام الجامعي ١٤٣١-١٤٣٢ هـ (٢٠١٠-٢٠١١ م).

التربية المرورية: ممارسات (قواعد السير على الطرق) الواردة في (المادة الخمسون) ونصّها (الطريق للجميع، وتحب مراعاة حقوق الآخرين من مستخدميهم) وتفرعاتها المرقمة ب(٥٠) وتقسيماتها من نظام المرور واللائحة التنفيذية له بالمملكة العربية السعودية وتقع في (٢١ صفحة).

مركبة خاصة، وبالطريقة العشوائية فيما يتعلق بمتغيرات الدراسة، استجاب منهم (٨١٦) طالباً، واستُبعدت (٢٥) استبانة غير صالحة للتحليل الإحصائي، فبقي من أفراد العينة (٧٩١) طالباً يمثلون ما نسبته (٩١٪) تقريباً من حجم العينة، وقد توزعوا حسب متغيرات الدراسة كما في جدول (١).

أداة الدراسة:

قام الباحثان بإعداد أداة الدراسة (الاستبانة) بعد دراسة وتحليل (قواعد السير على الطرق) الواردة في (المادة الخمسون) ونصّها (الطريق للجميع، وتحب مراعاة حقوق الآخرين من مستخدميهم) وتفرعاتها المرقمة بـ (٥٠) وتقسيماتها من نظام المرور واللائحة التنفيذية له بالمملكة العربية السعودية. وقد تكونت هذه الاستبانة في صورتها النهائية من جزأين، يهدف الجزء الأول إلى التعريف بالدراسة وتعليمات تعبئة الاستبانة والبيانات الشخصية لأفراد العينة، ويهدف الجزء الثاني إلى قياس درجة الالتزام بممارسات التربية المرورية مقرونة بسلم إجابات وفق نموذج (ليكرت) الثلاثي (درجة كبيرة، درجة متوسطة، درجة قليلة). ويوجب أفراد العينة عن كل فقرة فيها وعددها (٩٥) فقرة باختيار درجة موافقة واحدة من بين بدائل الإجابة بوضع (✓) داخل الخانة المناسبة.

أما معيار الحكم على درجة الالتزام بهذه الممارسات فهو: (٢,٣٣ فأكثر) درجة كبيرة، (أقل من ٢,٣٣ - ١,٦٦) درجة متوسطة، (أقل من ١,٦٦) درجة قليلة.

صدق الأداة:

تم التحقق من الصدق الظاهري للاستبانة بعرضها على (٢١) محكماً من ذوي الخبرة والكفاءة في عدد من الجامعات، ومن الأجهزة الحكومية المعنية بمنطقة جازان، وإجراء كافة التعديلات اللازمة المتعلقة بشمول الاستبانة لممارسات التربية المرورية التي تحدت في (قواعد السير على الطرق) الواردة في (المادة الخمسون) وتفرعاتها المرقمة بـ (٥٠) وتقسيماتها من نظام المرور واللائحة التنفيذية له، ومدى كفايتها لغايات هذه الدراسة، ووضوح هدف كل فقرة، ودقة صياغتها، ومناسبة توزيع الفقرات في الاستبانة، وتعديل ما يرويه مناسباً. وعُدّت موافقة (٨٥٪) من

نظام المرور ولائحته التنفيذية: هو النظام الصادر عن الإدارة العامة للمرور بوزارة الداخلية بالمملكة العربية السعودية الصادر بالمرسوم الملكي رقم م/٨٥ وتاريخ ٢٦/١٠/١٤٢٨هـ واللائحة التنفيذية له الصادرة بقرار وزير الداخلية رقم ٧٠١٩ وتاريخ ٣/٧/١٤٢٩هـ، والذي اشتمل على (٨٥) مادة بتفريعاتها وتقسيماتها، وتوزعت إلى (٨) أبواب جاءت في (١٥٩ صفحة).

حدود الدراسة:

تمثلت حدود هذه الدراسة في اقتصارها على:

- الممارسات المرورية التي تحدت في (قواعد السير على الطرق) الواردة في (المادة الخمسون) ونصّها (الطريق للجميع، وتحب مراعاة حقوق الآخرين من مستخدميهم) وتفرعاتها المرقمة بـ (٥٠) وتقسيماتها من نظام المرور واللائحة التنفيذية له بالمملكة العربية السعودية.

- وجهة نظر طلاب جامعة جازان أنفسهم في تحديد درجة التزامهم بممارسات التربية المرورية.

- طلاب جامعة جازان الذين بمستوى السنتين الأولى والأخيرة مختلف التخصصات العلمية وكانوا على مقاعد الدراسة خلال الفصل الدراسي الثاني من العام الجامعي ١٤٣١ - ١٤٣٢هـ (٢٠١٠ - ٢٠١١م) وكانوا يمتلكون أو يقودون مركبات خاصة.

طريقة الدراسة وإجراءاتها

منهج الدراسة:

استخدمت هذه الدراسة المنهج الوصفي لملاءمته طبيعة الدراسة وأهدافها.

مجتمع الدراسة:

تكوّن مجتمع الدراسة من طلاب جامعة جازان المنتظمين بالدراسة بمستوى السنتين الأولى والأخيرة خلال الفصل الدراسي الثاني من العام الجامعي ١٤٣١ - ١٤٣٢هـ (٢٠١٠ - ٢٠١١م) وبلغ عددهم (٤٨٧٦) طالباً، منهم (٤١٩٠) طالباً بمستوى السنة الأولى، و(٦٨٦) طالباً بمستوى السنة الأخيرة.

عينة الدراسة:

تكوّنت عينة الدراسة من (٨٧٠) طالباً تم اختيار أفرادها بالطريقة القصدية فيما يتعلق بامتلاك أو قيادة

جدول (١): توزع أفراد عينة الدراسة حسب متغيرات الدراسة ونسبهم المئوية

المتغير	المستوى	العدد	النسبة المئوية
المستوى الدراسي	السنة الأولى	٥١٢	٦٤,٧
	السنة الأخيرة	٢٧٩	٣٥,٣
مستوى تعليم ولي الأمر	غير متعلم	١٧٨	٢٢,٥
	ثانوي فأقل	٢٦٨	٣٣,٩
	دبلوم متوسط	١١٦	١٤,٧
	جامعي فما فوق	٢٢٩	٢٩,٠
مستوى تعليم الأم	غير متعلمة	٤٠٩	٥١,٧
	ثانوي فأقل	٢٢٠	٢٧,٨
	دبلوم متوسط	٧٦	٩,٦
	جامعي فما فوق	٨٦	١٠,٩
مهنة ولي الأمر	معلم	١٧٣	٢١,٩
	موظف حكومي	٣٣٧	٤٢,٦
	موظف قطاع خاص	٤٠	٥,١
	عمل حر	١٠٦	١٣,٤
	بلا عمل	١٣٥	١٧,١
مهنة الأم	موظفة	٧٦	٩,٦
	غير موظفة	٧١٥	٩٠,٤
مكان السكن	قرية	٤٨٥	٦١,٣
	مدينة	٢٢٢	٢٨,١
	غير ذلك (جبال، بادية...)	٨٤	١٠,٦
ارتكاب الحوادث المرورية	نعم	٣٤٥	٤٣,٦
	لا	٤٤٦	٥٦,٤
الحصول على قسيمة مخالفة مرورية	نعم	٤٢٦	٥٣,٩
	لا	٣٦٥	٤٦,١
الكلي		٧٩١	%١٠٠

- مهنة الأم: وله مستويان، هما: (موظفة)، (غير موظفة).
- مكان السكن: وله ثلاثة مستويات، هي: (قرية)، (مدينة)، (غير ذلك: جبال، بادية...).
- ارتكاب الحوادث المرورية: وله مستويان، هما: (نعم)، (لا).
- الحصول على قسيمة مخالفة مرورية: وله مستويان، هما: (نعم)، (لا).

٣. المتغير التابع:

- وجهة نظر طلاب جامعة جازان لدرجة التزامهم بممارسات التربية المرورية.

المعالجات الإحصائية:

- المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية للإجابة عن السؤال الأول المتعلق بتقديرات درجة الالتزام بممارسات التربية المرورية، وللإجابة عن السؤال الثاني المتعلق بآثار اختلاف تقديرات درجة الالتزام بممارسات التربية المرورية باختلاف متغيرات الدراسة.

- اختبارات (t-test) لمعرفة الفروق الدالة في إجابة السؤال الثاني فيما يتعلق بمتغيرات المستوى الدراسي، ومهنة الأم، وارتكاب الحوادث المرورية، والحصول على قسيمة مخالفة مرورية.

- تحليل التباين الأحادي (One-way ANOVA) لمعرفة دلالة الفروق في إجابة السؤال الثاني فيما يتعلق بمتغيرات مستوى تعليم ولي الأمر ومستوى تعليم الأم ومهنة ولي الأمر ومكان السكن.

- طريقة "شفية" (Scheffe) للمقارنات البعدية لمعرفة دلالة الفروق الزوجية في إجابة السؤال الثاني فيما يتعلق بمتغيري مستوى تعليم ولي الأمر ومكان السكن.

عرض نتائج الدراسة:

- أولاً: عرض نتائج السؤال الأول: ما تقديرات طلاب جامعة جازان لدرجة التزامهم بممارسات التربية المرورية؟ للتعرف على درجة التزام طلاب جامعة جازان بممارسات التربية المرورية من وجهة نظرهم تم استخراج المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية لتقديراتهم على كل فقرة في الأداة والأداة ككل، وهو ما يوضحه جدول (٢).

المحكمين على مناسبة الفقرة شرطاً لاعتمادها.

وللتأكد من الصدق الداخلي للاستبانة تمّ حساب معاملات ارتباط كل فقرة مع الأداة ككل، وقد جاءت قيم هذه المعاملات دالة إحصائياً، حيث تراوحت بين (٠,٤٢ - ٠,٧٨).

ثبات الأداة:

للتأكد من تمتع الاستبانة بمعامل ثبات مقبول إحصائياً وذو دلالة تمّ حساب معامل الثبات بطريقة الاتساق الداخلي باستخدام معادلة كرونباخ-ألpha للأداة ككل، وقد بلغ (٠,٩٦)، وهذا يشير إلى أنها تتمتع بمعامل ثبات مرتفع ذي دلالة يمكنها من تحقيق أهداف الدراسة.

جمع معلومات الدراسة:

جمعت معلومات الدراسة الحالية من أفراد العينة الذين كانوا منتظمين بالدراسة في جامعة جازان خلال الفصل الدراسي الثاني من العام الجامعي ١٤٣١-١٤٣٢هـ (٢٠١٠-٢٠١١م) خلال الفترة بين ٧-١١/٥/٢٠١١م، بموافقة وإهتمام معالي مدير الجامعة، وبالتعاون مع عمداء الكليات.

متغيرات الدراسة:

تمثّلت متغيرات هذه الدراسة بما يلي:

١. المتغير المستقل:

- واقع التزام طلاب جامعة جازان بممارسات التربية المرورية.

٢. المتغيرات التصنيفية:

- المستوى الدراسي: وله مستويان، هما: (السنة الأولى)، (السنة الأخيرة).

- مستوى تعليم ولي الأمر: وله أربعة مستويات، هي: (غير متعلم)، (ثانوي فأقل)، (دبلوم متوسط)، (جامعي فما فوق).

- مستوى تعليم الأم: وله أربعة مستويات، هي: (غير متعلمة)، (ثانوي فأقل)، (دبلوم متوسط)، (جامعي فما فوق).

- مهنة ولي الأمر: وله خمسة مستويات، هي: (معلم)، (موظف قطاع حكومي)، (موظف قطاع خاص)، (عمل حر)، (بلا عمل).

يتضح من جدول (٢) ما يلي:

- يلتزم طلاب جامعة جازان بممارسات التربية المرورية من وجهة نظرهم بشكل عام بدرجة متوسطة، وبمتوسط حسابي (١,٨١) وبانحراف معياري (٠,٤٢).

- تراوحت المتوسطات الحسابية لالتزام طلاب جامعة جازان بممارسات التربية المرورية من وجهة نظرهم ما بين (١,٤٩ - ٢,١٦).

- لا يلتزم طلاب جامعة جازان بأي من ممارسات التربية المرورية بدرجة كبيرة.

- يلتزم طلاب جامعة جازان بـ (٦٨) ممارسة من ممارسات التربية المرورية بدرجة متوسطة، أعلاها الفقرة (٢٨) ونصّها: "أترك مسافة كافية بين مركبتي والمركبة التي أمامي لتفادي منعطف مفاجئ أو لإيقاف مركبتي في الأحوال التي تتوقف فيها المركبة التي أمامي فجأة" بمتوسط حسابي (٢,١٦) وبانحراف معياري (٠,٨٤)، ثم الفقرة (٢٢) "ألتزم أقصى الجانب الأيمن من الطريق إذا كانت سرعة سيارتي أقل من السرعة القصوى المصرح بها" بمتوسط حسابي (٢,١٥) وبانحراف معياري (٠,٨٤)، والفقرة (٢٩) "أعلن عن رغبتني في تهدئة سرعة مركبتي قبل وقت كاف سواء باستعمال الإشارات أو نور الفرامل الخلفي" بمتوسط حسابي (٢,١٥) وبانحراف معياري (٠,٨٥).

- يلتزم طلاب جامعة جازان بـ (١٧) ممارسة من ممارسات التربية المرورية بدرجة قليلة، أدناها الفقرة (٧١) ونصّها: "حين أسير في طريق الخدمة أتيح الأفضلية للمركبات الخارجة من الطريق الرئيسي إلى طريق الخدمة" بمتوسط حسابي (١,٤٩) وبانحراف معياري (٠,٧١)، والفقرة (٧) "ألتزم بالسرعة النظامية عند الاقتراب من مفارق الطرق وملتقياتها ومنعطفاتها" بمتوسط حسابي (١,٤٩) وبانحراف معياري (٠,٧٠)، ثم الفقرة (٩٤) "النور البرتقالي يعني أن أتوقف بالمركبة وعدم تجاوز خط الوقوف" بمتوسط حسابي (١,٥٠) وبانحراف معياري (٠,٦٨).

ثانياً: عرض نتائج السؤال الثاني: هل توجد فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى الدلالة ($\alpha = ٠,٠٥$) بين متوسطات تقديرات طلاب جامعة جازان لدرجة التزامهم بممارسات التربية المرورية تعزى للمتغيرات

التصنيفية للدراسة: المستوى الدراسي، ومستوى تعليم ولي الأمر، ومستوى تعليم الأم، ومهنة ولي الأمر، ومهنة الأم، ومكان السكن، وارتكاب الحوادث المرورية، والحصول على قسيمة مخالفة مرورية؟

١. متغير المستوى الدراسي:

للكشف عن فروق ذات دلالة إحصائية بين متوسطات تقديرات طلاب جامعة جازان لدرجة التزامهم بممارسات التربية المرورية عند تصنيفهم حسب المستوى الدراسي (السنة الأولى، السنة الأخيرة) تم استخراج المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية واختبار "ت" (t-test)، وجاءت النتائج كما في جدول (٣).

يتبين من جدول (٣) وجود فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى الدلالة ($\alpha = ٠,٠٥$) بين متوسطات تقديرات طلاب جامعة جازان لدرجة التزامهم بممارسات التربية المرورية تعزى للمستوى الدراسي لصالح الطلاب بمستوى (السنة الأخيرة)، حيث بلغت قيمة (ت) (-٦,٧٧٩).

٢. متغير مستوى تعليم ولي الأمر:

للكشف عن فروق ذات دلالة إحصائية بين متوسطات تقديرات طلاب جامعة جازان لدرجة التزامهم بممارسات التربية المرورية عند تصنيفهم حسب مستوى تعليم ولي الأمر (غير متعلم، ثانوي فأقل، دبلوم متوسط، جامعي فما فوق) تم استخراج المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية، وجاءت النتائج كما في جدول (٤).

يتضح من جدول (٤) وجود تباين ظاهر بين متوسطات تقديرات درجة الالتزام بممارسات التربية المرورية بسبب اختلاف فئات متغير مستوى تعليم ولي الأمر، ولمعرفة دلالة الفروق بين هذه المتوسطات تم إجراء تحليل التباين الأحادي (One-way ANOVA)، وجاءت النتائج كما في جدول (٥).

يتضح من جدول (٥) وجود فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى الدلالة ($\alpha = ٠,٠٥$) بين متوسطات تقديرات طلاب جامعة جازان لدرجة التزامهم بممارسات التربية المرورية تعزى لمستوى تعليم ولي الأمر، حيث بلغت قيمة (ف) (٤,٩٣٥)، ولبیان الفروق

جدول (٢): المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية لتقديرات أفراد العينة
لدرجة التزامهم بممارسات التربية المرورية مرتبة تنازلياً حسب المتوسطات الحسابية

رقم الفقرة	الفقرة	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	الرتبة
٢٨	أترك مسافة كافية بين مركبتي والمركبة التي أمامي لتفادي منعطف مفاجئ أو لإيقاف مركبتي في الأحوال التي تتوقف فيها المركبة التي أمامي فجأة	٢,١٦	٠,٨٤	١
٢٢	ألتزم أقصى الجانب الأيمن من الطريق إذا كانت سرعة سيارتي أقل من السرعة القصوى المصرح بها	٢,١٥	٠,٨٤	٢
٢٩	أعلن عن رغبتي في تهدئة سرعة مركبتي قبل وقت كاف سواء باستعمال الإشارات أو نور الفرامل الخلفي	٢,١٥	٠,٨٥	٢
٢٣	ألتزم أقصى الجانب الأيمن من الطريق عندما تكون الرؤية غير واضحة على الطريق	٢,١٤	٠,٨٥	٤
٨	أحرص أثناء قيادتي على عدم معاكسة المتفجرين بالطريق	٢,١٢	٠,٨٧	٥
١٥	لا أستعمل أجهزة التنبيه أثناء قيادة مركبتي إلا في حالة الضرورة لتنبيه مستعملي الطريق إما إلى اقتراب المركبة وإما إلى خطر ناشئ عنها أو خطر يهددها	٢,٠٨	٠,٨٤	٦
٢٤	إذا تقابلت مع مركبة أخرى قادمة من اتجاه مضاد ألتزم أقصى الجانب الأيمن من الطريق	٢,٠٨	٠,٨٦	٦
٢٥	يجب على سائقي المركبات التي تسير في اتجاه واحد أن يتركوا فيما بينهم مسافة كافية تتناسب مع سرعة تلك المركبات	٢,٠٧	٠,٨٤	٨
٣٢	أقوم في حالة وقوف مركبتي أو تعطلها بوضع علامات تحذير واضحة	٢,٠٥	٠,٨٥	٩
٤٦	أؤكد قبل الشروع في التجاوز من وضوح الرؤية وخلو الطريق أمامي من العوائق	٢,٠٢	٠,٨٥	١٠
٢٧	إذا أردت الانحراف بسيارتي يمينا أو شمالاً أو الدوران إلى الخلف في اتجاه مضاد لخط سيري أؤكد أولاً من عدم وجود إشارات تمنع ذلك	٢,٠١	٠,٨٢	١١
٣١	أقوم في حالة وقوف مركبتي أو تعطلها بإبقائها خارج مجرى الطريق	٢,٠١	٠,٨٨	١١
٥	إذا كان الطريق المعبد مقسوماً إلى مسارين محدودين بخط متقطع فإني أسير بمركبتي في المسار الأيمن ولا أقطع الخط إلا بقصد تجاوز مركبة أمامي	٢,٠٠	٠,٨٥	١٣
٥١	ألتزم أقصى اليمين إذا كانت هناك مركبة تريد تجاوز مركبتي	١,٩٩	٠,٨٣	١٤

رقم الفقرة	الفقرة	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	الرتبة
٥٨	عند رغبتى تبديل وجهة سيرى نحو اليمين أو اليسار أعطى الإشارة الضوئية اللازمة من مسافة معقولة قبل تغيير الاتجاه وحتى تمامه	١,٩٩	٠,٨٦	١٤
٤٨	أمتنع عن الشروع في تجاوز المركبة التي أمامي قبل إعلان رغبتى بوضوح في الوقت المناسب مستعملاً إشارات التنبيه الضوئية	١,٩٨	٠,٨٥	١٦
٥٢	إذا أردتُ تبديل الطريق التي أسلكها إلى طريق آخر أبيتُ مقصدي بإشارة ضوئية مرئية	١,٩٨	٠,٨٥	١٦
٣٤	يمكنني الالتفاف بمركبتى إلى اليمين في التقاطعات أثناء الإشارة الحمراء بعد التوقف التام ما لم يكن هناك إشارة تمنع ذلك	١,٩٧	٠,٨٦	١٨
٤٥	أمتنع عن الشروع في تجاوز المركبة التي أمامي إذا كانت المركبة التي خلفي قد بدأت فعلاً في التجاوز	١,٩٦	٠,٨٦	١٩
٧٠	عند الدخول من طريق فرعي إلى الطريق الرئيس أتيح أفضلية المرور للمركبات التي تيسير على الطريق الرئيس	١,٩٦	٠,٨٦	١٩
٩٠	حين تقف مركبتى على طريق غير مجهز بإنارة عامة ليلاً أترك نوراً أحمر في المؤخرة من الجهة المعاكسة لجانب الطريق	١,٩٥	٠,٨٨	٢١
٩	أمتنع عن استعمال المكابح (الفرامل) فجأة إلا للضرورة*	١,٩٤	٠,٩٠	٢٢
٤١	أقوم بالتجاوز من يمين المركبة التي أمامي إذا أعطت إشارة التوجه إلى اليسار	١,٩٤	٠,٨٦	٢٢
٥٩	عندما أرغب بإيقاف مركبتى فأني أنه بإشارة ضوئية من مسافة معقولة إلى أن تتوقف المركبة تماماً	١,٩٤	٠,٨٦	٢٢
٥٠	أعود بمركبتى إلى يمين الطريق بعد إتمام عملية التجاوز	١,٩٣	٠,٨٤	٢٥
٦	عند التأهب لترك الطريق من أجل سلوك طريق آخر واقع إلى اليسار أقوم بالتأكد أولاً من أن ذلك لا يشكل خطراً على الآخرين*	١,٩٢	٠,٨٩	٢٦
٦٤	عند اقترابي من تقاطع أكثر من طريق في ملتقى يشكل ساحة دائرية (الدوار) أتيح الأفضلية للمركبات التي تسير حول الدائرة أو الدوار	١,٩٢	٠,٨٥	٢٦
١٢	أمتنع عن إيقاف محركات مركبتى عن الدوران بقصد تسييرها بقوة اندفاعها*	١,٩١	٠,٩٠	٢٨
٦٢	عند الاقتراب من ملتقى أكثر من طريق لا توجد به إشارات ضوئية ولا رجل المرور فإن الأفضلية للمركبة الآتية من الطريق الرئيس	١,٩١	٠,٨٣	٢٨
٣٩	أمتنع عن إجراء التجاوز عندما تكون هناك إشارة أو خطوط ذات دلالة تمنع ذلك	١,٨٩	٠,٨٥	٣٠

رقم الفقرة	الفقرة	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	الرتبة
٧٨	أقوم بتخفيف سرعة مركبتي إذا ظهر لي أن الطريق غير حرة	١,٨٩	٠,٨٣	٣٠
١٠	أمنع ركاب مركبتي من الركوب أو النزول من الجانب الأيسر للمركبة*	١,٨٨	٠,٨٥	٣٢
٣	ألتزم بقيادة مركبتي على المسار المناسب من الطريق للسرعة المحددة*	١,٨٧	٠,٨٧	٣٣
٤٢	أقوم عند التلاقي بتهدة سرعة مركبتي أو التوقف إذا اقتضت الضرورة إلى حين مرور مستعملي الطريق القادمين من الجهة المقابلة لاتجاهي	١,٨٧	٠,٨٢	٣٣
٥٧	أمتنع عن الالتفاف إلى الخلف عندما تكون الإشارة حمراء أو توجد إشارة تمنع ذلك	١,٨٦	٠,٨٧	٣٥
٨٦	أقوم بإضاءة مصابيح سيارتي إذا كنت أسير ليلاً حتى وإن كانت الطريق مجهزة بإضاءة عامة	١,٨٦	٠,٨٦	٣٥
٤	إذا كان الطريق المعبد مقسوماً إلى مسارين محدودين بخطين متصلين أمتنع عن اجتياز هذه الخطوط إذا كنت أسير بمركبتي على مسار منهما	١,٨٥	٠,٨٤	٣٧
١٦	إذا تنازل لي سائق عن أية أولوية له فأني أعتمد على هذا التنازل بعد تفاهمي الواضح مع المتنازل*	١,٨٤	٠,٨٣	٣٨
٢٠	ألتزم أقصى الجانب الأيمن من الطريق إذا كنت سأنعطف إلى طريق على يميني*	١,٨٤	٠,٨٤	٣٨
٣٠	أقوم بالعودة بمركبتي إلى الخلف في الطريق العام في حالة الضرورة لمسافة لا تتجاوز (٢٠) متراً*	١,٨٤	٠,٨٥	٣٨
١١	أمنع الأشخاص في مركبتي من إخراج أجزاء من أجسامهم من النوافذ أو غيرها*	١,٨٣	٠,٨٦	٤١
١٩	إني مسئول عن وجود ما يعوق رؤيتي بسبب جلوس أحد في مركبتي أو حولتها أو حالتها*	١,٨٣	٠,٨٦	٤١
٢٦	إذا أردت الانحراف بسيارتي أو الدوران إلى الخلف في اتجاه مضاد لخط سيرتي أتأكد من إمكان إجراء ذلك دون أن أعرض نفسي أو غيري للخطر*	١,٨٣	٠,٨٧	٤١
٣٥	ألتزم الجهة اليمنى من الطريق بقدر الإمكان عند التلاقي على اليمين	١,٨٣	٠,٨٢	٤١
٦٦	إذا كانت مركبتي متقدمة على المركبات فإن مسؤوليتي مراقبة حركة المرور من حيث تأثرها بأي تغيير في المسافة أو الاتجاه عند تخفيف سرعتي أو تبديل اتجاهي	١,٨٣	٠,٨٠	٤١
١٣	أمتنع في حال مغادرتي مركبتي عن ترك محركها في حالة تشغيل*	١,٨٢	٠,٨٣	٤٦

رقم الفقرة	الفقرة	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	الرتبة
٧٢	إذا التفتت بسائق في طريق تم إغلاق جزء منه فإن أفضلية المرور لمن كانت طريقه مفتوحة إلى اليمين	١,٨٢	٠,٨٠	٤٦
٧٧	أحدد سرعة مركبتي وفقاً لصعوبات السير أو العوائق المحتملة	١,٨٢	٠,٨٤	٤٦
٣٨	أمتنع عن إجراء التجاوز في المنحنيات الحادة والجسور المحدبة*	١,٨١	٠,٨٤	٤٩
٦٠	أقترب بقدر الإمكان من حافة الطريق المحاذية لجهة سيري إذا كان مقصدي ترك الطريق وسلوك طريق آخر	١,٨١	٠,٨٠	٤٩
٧٥	أولوية المرور في التقاطعات إذا كان المرور غير منظم هي للمركبات القادمة من طريق رئيس	١,٨١	٠,٨٢	٤٩
٢١	الترم أقصى الجانب الأيمن من الطريق إذا كان هناك منتفع آخر سيتجاوز مركبتي*	١,٨٠	٠,٨٥	٥٢
٥٥	في حالة التفافي إلى اليسار في الطريق ذات الاتجاهين يجب علي السير بالمركبة على يمين الخط المنصف للطريق	١,٨٠	٠,٨٤	٥٢
٨٥	يحظر الوقوف بمركبتي في عكس اتجاه السير أو بعرض الطريق أو في منتصفه	١,٨٠	٠,٨٤	٥٢
٩٣	أقوم بإضاءة أنوار التلاقي عندما تكون أنوار الموضع غير كافية للسماح لبقية مستعملي الطريق من رؤية مركبتي على مسافة كافية	١,٨٠	٠,٨٢	٥٢
٥٦	في حالة التفافي إلى اليسار في طريق ذات اتجاه واحد أسير بالمركبة على يسار خط السير	١,٧٩	٠,٨٠	٥٦
٧٤	أولوية المرور في التقاطعات إذا كان المرور غير منظم هي للمركبات التي دخلت فعلاً التقاطع	١,٧٩	٠,٨٠	٥٦
٩٢	أقوم بإضاءة أنوار التلاقي على الطرق الرئيسية العريضة	١,٧٨	٠,٨٤	٥٨
١٧	أمتنع أثناء قيادة مركبتي عن البصق أو إلقاء المخلفات على الطريق العام*	١,٧٧	٠,٨١	٥٩
٨٤	أمتنع عن الوقوف بمركبتي عند أي منعطف	١,٧٦	٠,٨٢	٦٠
٨٨	أمتنع عن استعمال الأنوار العالية لمركبتي في داخل المدن مطلقاً	١,٧٤	٠,٧٩	٦١
١٨	أقوم بالكشف على جميع أجهزة مركبتي قبل تحريكها*	١,٧٣	٠,٨٠	٦٢
٦٥	لسائق المركبة المتقدمة أفضلية المرور على غيره من سائقي المركبات	١,٧٣	٠,٨٢	٦٢
٣٧	أمتنع عن إجراء التجاوز في المرتفعات غير المكشوفة*	١,٧٢	٠,٨٢	٦٤

رقم الفقرة	الفقرة	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	الرتبة
٤٤	أمتنع عن إجراء التجاوز إذا كانت المركبة التي أمامي قد شرعت في تجاوز مركبة أخرى أمامها أو أعطتني إشارة تحذير بذلك*	١,٧٢	٠,٧٩	٦٤
٥٣	على كل سائق مركبة يحاول الخروج من بناء أو مرآب (كراج) أن يبين مقصده بإشارة ضوئية مرئية*	١,٧٢	٠,٨٠	٦٦
٣٣	أمتنع عن تجاوز أرتال المركبات في حال الكثافة المرورية باستخدام كتف الطريق أو المسارب المخصصة للالتفاف*	١,٧١	٠,٧٨	٦٧
٦١	عندما تقترب مركبتان في آن واحد من ملتقى طريقين ليس لأحدهما أفضلية فإن على المركبة الآتية من جهة اليسار ترك مجال المرور للمركبة الثانية	١,٧٠	٠,٧٩	٦٨
٧٦	أولوية المرور في تقاطع طرق متساوية الأهمية إذا كان المرور غير منظم هي للمركبات القادمة من اليمين أيًا كان نوعها	١,٧٠	٠,٨٠	٦٨
٤٧	أراعي عند الشروع في التجاوز سرعة مركبتي وسرعة المركبة التي سأجاوزها*	١,٦٩	٠,٧٧	٧٠
٥٤	يجري الالتفاف إلى اليمين من الطرف الأيمن للطريق ما لم تكن هناك إشارات محددة بالأسهم لاتجاه محدد*	١,٦٩	٠,٧٩	٧٠
٦٨	يتساوى حق الأفضلية في المرور للسائقين الذين يسيران متحاذيين بشكل متواز	١,٦٩	٠,٧٧	٧٠
٦٩	حين أرغب تغيير اتجاهي أعطي أفضلية المرور للمركبة التي تسير في اتجاه مستقيم*	١,٦٨	٠,٧٨	٧٣
٦٣	على السائقين اللذين يقتربان من ملتقى أكثر من طريق لا توجد به إشارات ضوئية ولا رجل المرور إعطاء الأفضلية للمركبة الآتية من جهة اليمين*	١,٦٧	٠,٧٧	٧٤
٨٩	أستعمل الأنوار العالية في الطرق خارج المدن سواء في حالة مواجهة المركبات المقابلة أو في حالة السير خلف مركبة أخرى بمسافة لا تقل عن ٥٠ متراً*	١,٦٧	٠,٧٧	٧٤
٣٦	في حال رغبت بالتجاوز فإني أقوم بالتجاوز من اليسار فقط*	١,٦٦	٠,٨٢	٧٦
٤٩	أراعي عند التجاوز ترك مسافة جانبية كافية بيني وبين المركبة التي أريد تجاوزها*	١,٦٦	٠,٧٧	٧٦
٩١	امتنع عن استعمال أنوار القيادة في جميع الأحوال التي يجب فيها عدم إهمار بقية مستعملي الطريق*	١,٦٦	٠,٧٧	٧٦
٤٠	إذا كانت خلفي مركبة ترغب في التجاوز فإني أحافظ على سرعة مركبتي*	١,٦٤	٠,٧٦	٧٩
٤٣	أولوية المرور في الطرق الجبلية والطرق المائلة حيث الانحدار الشديد والتلاقي هي للمركبة في الاتجاه الصاعد*	١,٦٤	٠,٧٦	٧٩

رقم الفقرة	الفقرة	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	الرتبة
٧٣	يجب على سائق المركبة وإن كانت له الأولوية أو النور الأخضر أو أي علامة أخرى تسمح له بالمرور عدم دخول التقاطع إذا كان سيتوقف فيه عند الوصول إليه*	١,٦٤	٠,٧٨	٧٩
٨٠	لا يجوز للمركبات الصغيرة أن تسير بسرعة تزيد عن ٨٠ كم داخل حدود المدن*	١,٦٤	٠,٧٥	٧٩
٨٣	يحظر على سائقي المركبات التسابق بمركباتهم خارج المدن*	١,٦٢	٠,٧٦	٨٣
١٤	أمتنع عن وضع ستائر أو تظليل أو أي شيء يمنع الرؤية على زجاج سيارتي إلا وفق الشروط والضوابط التي تحددها الإدارة العامة للمرور*	١,٦١	٠,٧٣	٨٤
٨٧	أستعمل أنوار التلاقي إذا كنت أسير نهاراً عند وجود ضباب كثيف أو عواصف رملية تحجب الرؤية عني*	١,٦١	٠,٧٦	٨٤
٦٧	عندما أرغب في الدوران بمركبتي إلى الخلف في تقاطع لا يوجد به إشارات ضوئية أو إشارة تمنع ذلك أعطي الأفضلية للمركبات القادمة من الاتجاهات الأخرى*	١,٦٠	٠,٧٤	٨٦
٨٢	أقوم بتخفيض السرعة عن الحد الأقصى للسرعة المسموح به ليلاً*	١,٦٠	٠,٧٥	٨٦
٢	ألتزم بتعليمات رجال المرور حتى وإن خالفت إشارات المرور*	١,٥٨	٠,٧٣	٨٨
٨١	لا يجوز للمركبات الصغيرة السير بسرعة تزيد عن ١٢٠ كم خارج حدود المدن*	١,٥٧	٠,٧٢	٨٩
٩٥	النور الأحمر المتقطع يعني عدم السير حتى التأكد من خلو الطريق من المركبات*	١,٥٥	٠,٧٥	٩٠
١	ألتزم بجميع إشارات المرور الكهربائية والمعدنية	١,٥٤	٠,٦٤	٩١
٧٩	أخفف من سرعة مركبتي في المنحدرات وعند الاقتراب من المرتفعات	١,٥٣	٠,٧٣	٩٢
٩٤	النور البرتقالي يعني أن أتوقف بالمركبة وعدم تجاوز خط الوقوف	١,٥٠	٠,٦٨	٩٣
٧	ألتزم بالسرعة النظامية عند الاقتراب من مفارق الطرق وملتقياتها ومنعطفاتها	١,٤٩	٠,٧٠	٩٤
٧١	حين أسير في طريق الخدمة أتيح الأفضلية للمركبات الخارجة من الطريق الرئيس إلى طريق الخدمة	١,٤٩	٠,٧١	٩٤
	الأداة ككل	١,٨١	٠,٤٢	

* فقرات سلبية في الأصل، عكست تقديرات المقياس عند تصحيحها.

جدول (٣): المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية ونتائج اختبار (ت) لمعرفة الفروق بين متوسطات تقديرات أفراد العينة لدرجة التزامهم بممارسات التربية المرورية حسب المستوى الدراسي

فئات المستوى الدراسي	العدد	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	قيمة "ت"	درجات الحرية	الدلالة الإحصائية
السنة الأولى	٥١٢	١,٧٤	٠,٤٣	٦,٧٧٩-	٧٨٩	٠,٠٠٠
السنة الأخيرة	٢٧٩	١,٩٥	٠,٣٦			

جدول (٤): المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية لمعرفة الفروق بين متوسطات تقديرات أفراد العينة لدرجة التزامهم بممارسات التربية المرورية حسب مستوى تعليم ولي الأمر

فئات مستوى تعليم ولي الأمر	العدد	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري
غير متعلم	١٧٨	١,٧٣	٠,٤٥
ثانوي فأقل	٢٦٨	١,٨٤	٠,٤١
دبلوم متوسط	١١٦	١,٧٧	٠,٤٣
جامعي فما فوق	٢٢٩	١,٨٧	٠,٣٨
المجموع	٧٩١	١,٨١	٠,٤٢

جدول (٥): نتائج تحليل التباين الأحادي لمعرفة دلالة الفروق بين متوسطات تقديرات أفراد العينة لدرجة التزامهم بممارسات التربية المرورية حسب مستوى تعليم ولي الأمر

المصدر	مجموع المربعات	درجات الحرية	متوسط المربعات	قيمة ف	الدلالة الإحصائية
بين المجموعات	٢,٥٣٥	٣	٠,٨٤٥	٤,٩٣٥	٠,٠٠٢
داخل المجموعات	١٣٤,٧٤٢	٧٨٧	٠,١٧١		
الكلية	١٣٧,٢٧٧	٧٩٠			

يتضح من جدول (٩) وجود تباين ظاهر بين متوسطات تقديرات درجة الالتزام بممارسات التربية المرورية بسبب اختلاف فئات متغير مهنة ولي الأمر، ولمعرفة دلالة الفروق بين هذه المتوسطات تم إجراء تحليل التباين الأحادي (One-way ANOVA)، وجاءت النتائج كما في جدول (١٠).

يتضح من جدول (١٠) عدم وجود فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى الدلالة ($\alpha = 0.05$) بين متوسطات تقديرات طلاب جامعة جازان لدرجة التزامهم بممارسات التربية المرورية تعزى لمهنة ولي الأمر، حيث بلغت قيمة (ف) (١,١٠٥).

٥. متغير مهنة الأم:

للكشف عن فروق ذات دلالة إحصائية بين متوسطات تقديرات طلاب جامعة جازان لدرجة التزامهم بممارسات التربية المرورية عند تصنيفهم حسب مهنة الأم (موظفة، غير موظفة) تم استخراج المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية واختبار "ت" (t-test)، وجاءت النتائج كما في جدول (١١).

يتضح من جدول (١١) عدم وجود فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى الدلالة ($\alpha = 0.05$) بين متوسطات تقديرات طلاب جامعة جازان لدرجة التزامهم بممارسات التربية المرورية تعزى لمهنة الأم، حيث بلغت قيمة (ت) (١,٧٦٣).

٦. متغير مكان السكن:

للكشف عن فروق ذات دلالة إحصائية بين متوسطات تقديرات طلاب جامعة جازان لدرجة التزامهم بممارسات التربية المرورية عند تصنيفهم حسب مكان السكن (قرية، مدينة، غير ذلك) تم استخراج المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية، وجاءت النتائج كما في جدول (١٢):

يتضح من جدول (١٢) وجود تباين ظاهر بين متوسطات تقديرات درجة الالتزام بممارسات التربية المرورية بسبب اختلاف فئات متغير مكان السكن، ولمعرفة دلالة الفروق بين هذه المتوسطات تم إجراء تحليل التباين الأحادي (One-way ANOVA)، وجاءت النتائج كما

الزوجية الدالة إحصائياً بين هذه المتوسطات تم استخدام المقارنات البعدية بطريقة "شفية" (Scheffe)، وجاءت النتائج كما في جدول (٦).

يتضح من جدول (٦) وجود فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى الدلالة ($\alpha = 0.05$) بين متوسطات تقديرات طلاب جامعة جازان لدرجة التزامهم بممارسات التربية المرورية تعزى لمستوى تعليم ولي الأمر بين (غير متعلم) و(جامعي فما فوق) وجاءت الفروق لصالح (جامعي فما فوق).

٣. متغير مستوى تعليم الأم:

للكشف عن فروق ذات دلالة إحصائية بين متوسطات تقديرات طلاب جامعة جازان لدرجة التزامهم بممارسات التربية المرورية عند تصنيفهم حسب مستوى تعليم الأم (غير متعلمة، ثانوي فأقل، دبلوم متوسط، جامعي فما فوق) تم استخراج المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية، وجاءت النتائج كما في جدول (٧).

يتضح من جدول (٧) وجود تباين ظاهر بين متوسطات تقديرات درجة الالتزام بممارسات التربية المرورية بسبب اختلاف فئات متغير مستوى تعليم الأم، ولمعرفة دلالة الفروق بين هذه المتوسطات تم إجراء تحليل التباين الأحادي (One-way ANOVA)، وجاءت النتائج كما في جدول (٨).

يتضح من جدول (٨) عدم وجود فروق دالة عند مستوى الدلالة ($\alpha = 0.05$) بين متوسطات تقديرات طلاب جامعة جازان لدرجة التزامهم بممارسات التربية المرورية تعزى لمستوى تعليم الأم، حيث بلغت قيمة (ف) (٠,٨٤٠).

٤. متغير مهنة ولي الأمر:

للكشف عن فروق ذات دلالة إحصائية بين متوسطات تقديرات طلاب جامعة جازان لدرجة التزامهم بممارسات التربية المرورية عند تصنيفهم حسب مهنة ولي الأمر (معلم، موظف قطاع حكومي، موظف قطاع خاص، عمل حر، بلا عمل) تم استخراج المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية، وجاءت النتائج كما في جدول (٩).

جدول (٦): نتائج المقارنات البعدية بطريقة (شفيه) لمعرفة دلالة الفروق الزوجية بين متوسطات تقديرات أفراد العينة لدرجة التزامهم بممارسات التربية المرورية حسب مستوى تعليم ولي الأمر

فئات مستوى تعليم ولي الأمر	المتوسط الحسابي	غير متعلم	ثانوي فأقل	دبلوم متوسط	جامعي فما فوق
غير متعلم	١,٧٣				
ثانوي فأقل	١,٨٤	٠,١١			
دبلوم متوسط	١,٧٧	٠,٠٥	٠,٠٦		
جامعي فما فوق	١,٨٧	٠,١٥ *	٠,٠٤	٠,١٠	

جدول (٧): المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية لمعرفة الفروق بين متوسطات تقديرات أفراد العينة لدرجة التزامهم بممارسات التربية المرورية حسب مستوى تعليم الأم

فئات مستوى تعليم الأم	العدد	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري
غير متعلمة	٤٠٩	١,٧٩	٠,٤٣
ثانوي فأقل	٢٢٠	١,٨٣	٠,٣٩
دبلوم متوسط	٧٦	١,٨٤	٠,٤٦
جامعي فما فوق	٨٦	١,٨٤	٠,٣٨
المجموع	٧٩١	١,٨١	٠,٤٢

جدول (٨): نتائج تحليل التباين الأحادي لمعرفة دلالة الفروق بين متوسطات تقديرات أفراد العينة لدرجة التزامهم بممارسات التربية المرورية حسب مستوى تعليم الأم

المصدر	مجموع المربعات	درجات الحرية	متوسط المربعات	قيمة ف	الدلالة الإحصائية
بين المجموعات	٠,٤٣٨	٣	٠,١٤٦	٠,٨٤٠	٠,٤٧٢
داخل المجموعات	١٣٦,٨٣٩	٧٨٧	٠,١٧٤		
الكلية	١٣٧,٢٧٧	٧٩٠			

جدول (٩): المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية لمعرفة الفروق بين متوسطات تقديرات أفراد العينة لدرجة التزامهم بممارسات التربية المرورية حسب مهنة ولي الأمر

فئات مهنة ولي الأمر	العدد	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري
معلم	١٧٣	١,٨٣	٠,٤٠
موظف قطاع حكومي	٣٣٧	١,٨٠	٠,٤٢
موظف قطاع خاص	٤٠	١,٨٤	٠,٤٤
عمل حر	١٠٦	١,٨٧	٠,٤١
بلا عمل	١٣٥	١,٧٧	٠,٤٣
المجموع	٧٩١	١,٨١	٠,٤٢

جدول (١٠): نتائج تحليل التباين الأحادي لمعرفة دلالة الفروق بين متوسطات تقديرات أفراد العينة لدرجة التزامهم بممارسات التربية المرورية حسب مهنة ولي الأمر

المصدر	مجموع المربعات	درجات الحرية	متوسط المربعات	قيمة ف	الدلالة الإحصائية
بين المجموعات	٠,٧٦٨	٤	٠,١٩٢	١,١٠٥	٠,٣٥٣
داخل المجموعات	١٣٦,٥٠٩	٧٨٦	٠,١٧٤		
الكلية	١٣٧,٢٧٧	٧٩٠			

جدول (١١): المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية ونتائج اختبار (ت) لمعرفة الفروق بين متوسطات تقديرات أفراد العينة لدرجة التزامهم بممارسات التربية المرورية حسب مهنة الأم

فئات مهنة الأم	العدد	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	قيمة "ت"	درجات الحرية	الدلالة الإحصائية
موظفة	٧٦	١,٨٩	٠,٣٨	١,٧٦٣	٧٨٩	٠,٠٧٨
غير موظفة	٧١٥	١,٨٠	٠,٤٢			

في جدول (١٣).

بممارسات التربية المرورية تعزى للحصول على قسيمة مخالفة مرورية وقد جاءت هذه الفروق لصالح طلاب الجامعة الذين (حصلوا على قسيمة مخالفة مرورية)، حيث بلغت قيمة (ت) (٥,٤٢٩).

مناقشة نتائج الدراسة:

أولاً: مناقشة النتائج المتعلقة بالسؤال الأول:

بيّنت نتائج السؤال الأول أن طلاب جامعة جازان يلتزمون بممارسات التربية المرورية من وجهة نظرهم بشكل عام بدرجة متوسطة، وبلغ متوسطها الحسابي (١,٨١) وانحرافها المعياري (٠,٤٢)، وتراوحت المتوسطات الحسابية لوجهات نظرهم في التزامهم بهذه الممارسات بين (١,٦٦ - ٢,٤٩). تشير هذه النتيجة إلى أن أفراد عينة البحث من طلاب جامعة جازان يتمتعون بمصادقية في تقييم أنفسهم، كما تُشير إلى أنهم متفاوتون في مستوى اطلاعهم على (قواعد السير على الطريق) الواردة في (المادة الخمسون) من نظام المرور واللائحة التنفيذية له الذي تم توزيعه على جميع قطاعات وكليات الجامعة.

ويمكن أن تعزى هذه النتيجة إلى أن مدارس تعليم السباحة لا تمارس مسؤولياتها في إعداد السائقين وغرس القيم الإيجابية فيهم بالمستوى المأمول (المالكي، ٢٠٠٦)، وأن معظم تلك المدارس لا يتوافر لديها خطة منهجية واضحة، ولا تتناول البرامج المتبعة فيها الجانب الأخلاقي لمهارة قيادة المركبات بشكل مباشر (اسبته، ٢٠٠٦). كما يمكن أن تعزى هذه النتيجة إلى الخصائص العمرية والنفسية التي يتسم بها طلاب الجامعة في هذه السن، ومن ذلك سعيهم إلى إشباع رغبتهم وتحقيق الذات بمحاولة إظهار النفس أمام الأقران وتميزها عليهم، والتباهي بإتقانهم مهارات السيطرة، أو لفت الانتباه إلى نوع أو موديل السيارة، أو إظهار قدرتهم على تقليد بعض المشاهد الخطرة التي تعرض لها بعض البرامج المتخصصة في بعض القنوات الفضائية، وكذلك ألعاب السرعة والسباقات الالكترونية المتوفرة في كثير من المنازل ومحلات الألعاب الالكترونية، مما أدى إلى ممارسة هؤلاء الطلاب بعض الممارسات المرورية المخالفة. وهذا يؤكد على أهمية بث قواعد السير على الطريق وقواعد السلامة المرورية في مناهج التعليم العام

يتضح من جدول (١٣) وجود فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى الدلالة ($\alpha = 0,05$) بين متوسطات تقديرات درجة الالتزام بممارسات التربية المرورية تعزى لمكان السكن، حيث بلغت قيمة (ف) (٣,١٣١)، ولبیان الفروق الزوجية ذات الدلالة الإحصائية تم استخدام المقارنات البعدية بطريقة "شفية" (Scheffe)، وجاءت النتائج كما في جدول (١٤).

يتضح من جدول (١٤) وجود فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى الدلالة ($\alpha = 0,05$) بين متوسطات تقديرات طلاب جامعة جازان لدرجة التزامهم بممارسات التربية المرورية تعزى لمكان السكن بين (مدينة) و(غير ذلك) وجاءت الفروق لصالح (مدينة).

٧. متغير ارتكاب الحوادث المرورية:

للكشف عن فروق ذات دلالة إحصائية بين متوسطات تقديرات طلاب جامعة جازان لدرجة التزامهم بممارسات التربية المرورية عند تصنيفهم حسب ارتكاب الحوادث المرورية (نعم، لا) تم استخراج المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية واختبار "ت" (t-test)، وجاءت النتائج كما في جدول (١٥).

يتضح من جدول (١٥) عدم وجود فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى الدلالة ($\alpha = 0,05$) بين متوسطات تقديرات طلاب جامعة جازان لدرجة التزامهم بممارسات التربية المرورية تعزى لارتكاب الحوادث المرورية، حيث بلغت قيمة (ت) (١,٥٥٠).

٨. متغير الحصول على قسيمة مخالفة مرورية:

للكشف عن فروق ذات دلالة إحصائية بين متوسطات تقديرات طلاب جامعة جازان لدرجة التزامهم بممارسات التربية المرورية عند تصنيفهم حسب الحصول على قسيمة مخالفة مرورية (نعم، لا) تم استخراج المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية واختبار "ت" (t-test)، وجاءت النتائج كما في جدول (١٦).

يتضح من جدول (١٦) وجود فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى الدلالة ($\alpha = 0,05$) بين متوسطات تقديرات طلاب جامعة جازان لدرجة التزامهم

جدول (١٢): المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية لمعرفة الفروق بين متوسطات تقديرات أفراد العينة لدرجة التزامهم بممارسات التربية المرورية حسب مكان السكن

فئات مكان السكن	العدد	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري
قرية	٤٨٥	١,٨١	٠,٤٢
مدينة	٢٢٢	١,٨٦	٠,٣٩
غير ذلك (جبال، بادية...)	٨٤	١,٧٢	٠,٤٤
المجموع	٧٩١	١,٨١	٠,٤٢

جدول (١٣): نتائج تحليل التباين الأحادي لمعرفة دلالة الفروق بين متوسطات تقديرات أفراد العينة لدرجة التزامهم بممارسات التربية المرورية حسب مكان السكن

المصدر	مجموع المربعات	درجات الحرية	متوسط المربعات	قيمة ف	الدلالة الإحصائية
بين المجموعات	١,٠٨٢	٢	٠,٥٤١	٣,١٣١	٠,٠٤٤
داخل المجموعات	١٣٦,١٩٥	٧٨٨	٠,١٧٣		
الكلية	١٣٧,٢٧٧	٧٩٠			

جدول (١٤): نتائج المقارنات البعدية بطريقة (شفية) لمعرفة دلالة الفروق الزوجية بين متوسطات وجهات نظر أفراد العينة لدرجة التزامهم بممارسات التربية المرورية حسب مكان السكن

فئات مكان السكن	المتوسط الحسابي	قرية	مدينة	غير ذلك
قرية	١,٨١			
مدينة	١,٨٦	٠,٠٥		
غير ذلك (جبال، بادية...)	١,٧٢	٠,٠٨	٠,١٣*	

جدول (١٥): المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية ونتائج اختبار (ت) لمعرفة الفروق بين متوسطات تقديرات أفراد العينة لدرجة التزامهم بممارسات التربية المرورية حسب ارتكاب الحوادث المرورية

فئات ارتكاب الحوادث	العدد	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	قيمة "ت"	درجات الحرية	الدلالة الإحصائية
نعم	٣٤٥	١,٨٤	٠,٤٠	١,٥٥٠	٧٨٩	٠,١٢١
لا	٤٤٦	١,٧٩	٠,٤٣			

جدول (١٦): المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية ونتائج اختبار (ت) لمعرفة الفروق بين متوسطات تقديرات أفراد العينة لدرجة التزامهم بممارسات التربية المرورية حسب الحصول على قسيمة مخالفة مرورية

فئات الحصول على قسيمة مخالفة	العدد	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	قيمة "ت"	درجات الحرية	الدلالة الإحصائية
نعم	٤٢٦	١,٨٩	٠,٣٨	٥,٤٢٩	٧٨٩	٠,٠٠٠
لا	٣٦٥	١,٧٣	٠,٤٤			

الدراسية الأخيرة، سواء كان هذا الاهتمام من خلال المواد الدراسية الثقافية، أم من خلال الأنشطة والمحاضرات العامة والندوات الخاصة التي تنفذها عمادة شؤون الطلاب بالجامعة.

وفيما يتعلق بأثر متغير مستوى تعليم ولي الأمر فقد بينت نتائج السؤال الثاني وجود فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى الدلالة ($\alpha = 0,05$) بين متوسطات تقديرات درجة الالتزام بممارسات التربية المرورية لصالح (جامعي فما فوق). يمكن أن تعزى هذه النتيجة إلى أن أولياء الأمور الجامعيين يدركون قواعد السير على الطريق ويلتزمون بها عند قيادة مركباتهم وينبهون إلى أهميتها وضرورة ممارستها مما جعل أبناءهم الطلاب في جامعة جازان يدركونها ويلتزمون بها بدرجة أكبر من التزام أبناء أولياء الأمور الذين يصنفون في المستويات التعليمية الأخرى. كما يمكن أن تعزى هذه

لإكساب تلاميذ وطلاب مختلف مراحل التعليم العام، والطلاب في المرحلة الثانوية خاصة، هذه القواعد في سن مبكرة (الرويشد، ٢٠٠٩؛ النعمة، ٢٠٠٦).

ثانياً: مناقشة النتائج المتعلقة بالسؤال الثاني:

بيّنت نتائج السؤال الثاني فيما يتعلق بأثر متغير المستوى الدراسي وجود فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى الدلالة ($\alpha = 0,05$) بين متوسطات تقديرات درجة التزام طلاب جامعة جازان بممارسات التربية المرورية لصالح الطلاب بمستوى (السنة الأخيرة). يمكن أن تعزى هذه النتيجة إلى أن مستوى اهتمام الأنشطة المدرسية في مدارس التعليم العام، وكذلك مستوى دور المعلمين ومشرفي الأنشطة المدرسية، بالتربية المرورية ما زال أقل من المأمول قياساً بمستوى اهتمام جامعة جازان وسعيها لزيادة مستوى وعي طلاب الجامعة بها بالتدرج وصولاً إلى السنة

للأم الموظفة، حيث تُتاح أمامها فرص أكثر من الأم غير الموظفة للخروج، خاصة أن خروجها يكون في أوقات ذروة قيادة المركبات وزحمة المرور والسير على الطرق والسرعة الزائدة للمركبات على الطرق الخارجية، وبالتالي زيادة فرص مشاهدتها العملية لحوادث المرور والوقوف على أسباب ونتائج حدوثها.

وفيما يتعلق بأثر متغير مكان السكن فقد بينت نتائج السؤال الثاني وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين متوسطات تقديرات درجة الالتزام بممارسات التربية المرورية عند مستوى الدلالة ($\alpha = 0.05$) لصالح الطلاب القاطنين في المدينة. يمكن أن تعزى هذه النتيجة إلى تعزيز الإجراءات الأمنية المرورية داخل المدينة أكثر مما هو عليه الحال في غيرها، وذلك من حيث تشديد مراقبة حركة المركبات وأساليب قيادتها، والتدقيق في رخص القيادة ومدى الالتزام بالقواعد المرورية وبالإشارات الضوئية والمعدنية، وعدم التهاون في تحرير المخالفات واتخاذ الإجراءات الصارمة بحق المخالفات الكبرى. ويمكن أن تعزى هذه النتيجة أيضاً إلى زيادة اهتمام الجهات المختصة بالتوعية المرورية وتنظيم الطرق وهندستها وتأثيرها في المدينة بشكل أكبر من الاهتمام بها في بيئات أخرى.

وفيما يتعلق بأثر متغير ارتكاب الحوادث المرورية فقد بينت نتائج السؤال الثاني عدم وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين متوسطات تقديرات درجة الالتزام بممارسات التربية المرورية عند مستوى الدلالة ($\alpha = 0.05$). يمكن أن تُعزى هذه النتيجة إلى غياب الفعالية التي ينبغي أن تتوفر في حملات التوعية المرورية كالاتزام بشروطها من حيث تحديد موضوعها وشعارها وأبعادها ومراحلها وصياغة مضمون رسالتها ومحتواها وأسلوبها ومدتها ودعائها ورصدها ومتابعتها بدقة متناهية (بوطالبي، ٢٠٠٦؛ الرشيد، ٢٠٠٦)، وكالاهتمام بالأساليب غير المباشرة فيها بأن تكون رسائلها سريعة ومكتملة المضمون، واختيار مفرداتها من قيم المجتمع وأخلاقياته، وبما يتلاءم وثقافة المتلقي، والعمل على بثها وإذاعتها ونشرها بشكل متكرر، والتركيز على قيمة الإنسان وحياته أكثر من الجوانب المادية أو المالية المترتبة على الحوادث المرورية

النتيجة إلى أن أولياء الأمور الجامعين وأبناءهم ينظرون إلى الالتزام بممارسات التربية المرورية عند قيادة المركبة على أنه سلوك حضاري يعكس المستوى الثقافي للأسرة، ويؤدي إلى تحسين صورتها في المجتمع.

وفيما يتعلق بأثر متغير مستوى تعليم الأم فقد بينت نتائج السؤال الثاني عدم وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين متوسطات تقديرات درجة الالتزام بممارسات التربية المرورية عند مستوى الدلالة ($\alpha = 0.05$). يمكن أن تعزى هذه النتيجة إلى عدم ممارسة الأم قيادة المركبات، مما أدى إلى عدم معرفتها بقواعد السير على الطرق، وبالتالي أدى إلى ضعف تأثيرها في عملية زيادة مستوى وعي أبنائها بممارسات التربية المرورية.

وفيما يتعلق بأثر متغير مهنة ولي الأمر فقد بينت نتائج السؤال الثاني عدم وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين متوسطات تقديرات درجة الالتزام بممارسات التربية المرورية عند مستوى الدلالة ($\alpha = 0.05$). يمكن أن تعزى هذه النتيجة إلى أن أولياء الأمور بمختلف المهن يتيحون أمام أبنائهم الطلاب في جامعة جازان فرصة ممارسة قيادة المركبات، وذلك لحاجة الأسرة إلى مساعدة الأبناء في تأمين احتياجاتها وتلبية متطلباتها، خاصة وأن أماكن عمل بعض أولياء الأمور تبعد عن مكان سكنى الأسرة، كما يحتاجونهم أحياناً في توصيل أمهاتهم لأماكن عملهن والتي قد تكون في محافظة غير مكان عمل ولي الأمر، لكن يبدو أن إتاحة هذه الفرصة لم يرافقه اهتمام أولياء الأمور بمتابعة أساليب أبنائهم في قيادة المركبات، وتوجيههم إلى ضرورة الالتزام بممارسات التربية المرورية في قيادتهم.

وأما فيما يتعلق بأثر متغير مهنة الأم فقد بينت نتائج السؤال الثاني عدم وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين متوسطات تقديرات درجة الالتزام بممارسات التربية المرورية عند مستوى الدلالة ($\alpha = 0.05$). تؤكد هذه النتيجة ما تمت الإشارة إليه في مناقشة ما يتعلق بمتغير مستوى تعليم الأم، حيث إن عدم معرفة الأم بقواعد السير على الطرق لعدم ممارسة قيادة المركبات قد أدى إلى ضعف تأثيرها في عملية توعية أبنائها بممارسات التربية المرورية، وفي تنمية اتجاهات إيجابية لديهم نحوها. لكن هذا لا يبرر

(الحيارى والإبراهيم، ٢٠٠٨). وقد بين (طالب، ٢٠١٠) أن الترويج تُعد مثلاً يُقتدى في مجال التوعية الوقائية من حوادث الطرق، حيث تنطلق في نشر المعلومات والمعارف بطريقة وأسلوب احترافي، وتستقي معلوماتها من الحوادث المرورية نفسها، ومن المعارف العلمية المتعلقة بالمرور والسلامة المرورية، وذلك بواسطة جهاز احترافي مختص (NPRA) في السلامة المرورية.

وفيما يتعلق بأثر متغير الحصول على قسيمة مخالفة مرورية فقد بينت نتائج السؤال الثاني وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين متوسطات تقديرات درجة الالتزام بممارسات التربية المرورية عند مستوى الدلالة ($\alpha = 0.05$) لصالح الطلاب الذين حصلوا عليها. يمكن أن تعزى هذه النتيجة إلى زيادة خبرة الطلاب الذين حصلوا على قسيمة مخالفة مرورية بممارسات التربية المرورية لمعرفةهم بالممارسات التي لم يلتزموا بها واستحقوا على ذلك الحصول على قسيمة مخالفة، وإلى إدراك الطلاب الذين لم يحصلوا على قسيمة مخالفة مرورية للنتائج التي تترتب على عدم الالتزام بممارسات التربية المرورية واتعاطهم بما أصاب غيرهم، مما أدى إلى عدم وجود فروق دالة إحصائية في التزامهم بهذه الممارسات.

استنتاجات الدراسة:

في ضوء نتائج الدراسة الحالية يستنتج الباحثان ما يلي:

- يلتزم طلاب جامعة جازان بممارسات التربية المرورية من وجهة نظرهم بشكل عام بدرجة متوسطة، وبمتوسط حسابي (١,٨١) وبانحراف معياري (٠,٤٢)، وقد تراوحت المتوسطات الحسابية لوجهات نظرهم في التزامهم بهذه الممارسات بين (١,٤٩ - ٢,١٦).

- وجود فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى الدلالة ($\alpha = 0.05$) بين متوسطات تقديرات طلاب جامعة جازان لدرجة التزامهم بممارسات التربية المرورية تعزى للمستوى الدراسي لصالح طلاب (السنة الأخيرة)، والمستوى تعليم ولي الأمر لصالح (جامعي فما فوق)، وملكاً السكن لصالح (المدينة)، وللحصول على قسيمة مخالفة مرورية لصالح الذين (حصلوا على قسيمة مخالفة

مرورية).

- عدم وجود فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى الدلالة ($\alpha = 0.05$) بين متوسطات تقديرات طلاب جامعة جازان لدرجة التزامهم بممارسات التربية المرورية تعزى لمستوى تعليم الأم، ولمهنة ولي الأمر، ولمهنة الأم، ولارتكاب الحوادث المرورية.

توصيات الدراسة:

في ضوء نتائج الدراسة الحالية ومناقشتها، وطبيعة مجتمعها، يوصي الباحثان بما يلي:

- توصيات على مستوى التعليم العام: زيادة الاهتمام بالتربية المرورية في المناهج الدراسية بمراحل التعليم العام، والعمل على تأهيل معلميهام ومشرفي الأنشطة الطلابية فيها من خلال إلحاقهم بدورات تدريبية وورش عمل مناسبة في مجال السلامة المرورية، والعمل على تعميم فكرة إنشاء ركن مروري بالمدارس يحتوي على اللوحات والإشارات المرورية والعلامات الأرضية وغيرها من المفاهيم المرورية، بهدف زيادة الوعي التربوي المروري لدى تلاميذها وطلابها.

- توصيات على مستوى مدارس تعليم السياقة: إعادة النظر بالخطوة المنهجية وبالبرامج المتبعة في مدارس تعليم السياقة بالشكل الذي يُسهم في الاهتمام بدرجة أكبر بممارسات التربية المرورية التي تحددت في (قواعد السير على الطرق) الواردة في (المادة الخمسون) وتفرعاتها المرقمة بـ (٥٠) وتقسيماتها من نظام المرور واللائحة التنفيذية له بالمملكة العربية السعودية.

- توصيات على مستوى الإدارة العامة للمرور: القيام بتعميم نظام المرور واللائحة التنفيذية له على أولياء الأمور من مختلف مستوياتهم التعليمية، ومختلف مهنتهم، وأماكن سكنهم، وتطوير آليات تكوين الشعور لديهم بأهمية الالتزام بقواعد وقوانين وآداب السير على الطرق وتقبل التعليمات الخاصة بذلك، وزيادة الاهتمام بتوسيع دائرة مراقبتها للمركبات والنشاط المروري، وتفعيل المخالفات المرورية بدرجة أكبر، والتركيز على التوعية الإعلامية وفق الشروط والضوابط ذات الجدوى والفاعلية، بهدف إحداث التوازن في الوعي المروري لدى قائدي المركبات من مختلف المستويات التعليمية والمهن والبيئات

المكانية.

- توصيات على مستوى جامعة جازان: استمرار اهتمام جامعة جازان في النهوض بدورها في زيادة مستوى الوعي التربوي المروري لدى طلاب الجامعة، وإحداث تغييرات مرغوب فيها في أنماط الحركة وأسلوب قيادتهم المركبات صيانة للأنفس وحقناً للدماء وحفظاً للأموال، على أن يشمل ذلك جميع طلاب الجامعة بمختلف مستوياتهم الدراسية.

قائمة المراجع

الأمر السامي رقم ٣٨١٢/م ب وتاريخ ٥/٥/١٤٣١هـ.

برقية صاحب السمو الملكي النائب الثاني لرئيس مجلس الوزراء ووزير الداخلية رقم ٢٦٩٥٠ وتاريخ ٢٦-٤/٢٧/١٤٣١هـ.

برقية وزير التعليم العالي بالمملكة العربية السعودية رقم ٨١٥٣ وتاريخ ١٠/٥/١٤٣١هـ.

وزارة الداخلية، (٢٠٠٨م)، "نظام المرور واللائحة التنفيذية له"، الإدارة العامة للمرور، الرياض.

الإدارة العامة للمرور، (٢٠١٠م)، "إحصائيات الحوادث المرورية"، وزارة الداخلية، الرياض.

اسببته، جهاد، (٢٠٠٦م)، "القيم التربوية في مدارس تعليم السياقة"، ورقة عمل مقدمة إلى مؤتمر التعليم والسلامة المرورية بجامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، خلال الفترة من ٢٠-٢٢/١١/١٤٢٧هـ الموافق ١١-١٣/١٢/٢٠٠٦م.

جمال، عبد المحسن عبد العال، (١٩٩٧م)، "الحوادث المرورية والعناصر الحاكمة لها"، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض.

الحميدان، عايد علي، (٢٠٠٦م)، "الآثار الاجتماعية للحوادث المرورية"، ورقة عمل مقدمة إلى مؤتمر التعليم والسلامة المرورية بجامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، خلال الفترة من ٢٠-٢٢/١١/١٤٢٧هـ الموافق ١١-١٣/١٢/٢٠٠٦م.

الحيارى، خالد محمد والإبراهيم، محمد أحمد، (٢٠٠٨م)، "التربية المرورية لطلبة المدارس للفتة العمرية ١٢-١٨ عام"، ورقة عمل مقدمة إلى المؤتمر الخامس للسلامة المرورية بإدارة السير المركزية، عمان، خلال الفترة من ٢٢-٢٤/٤/٢٠٠٨م.

الرشيدي، علي ضبيان، (٢٠٠٦م)، "فعالية الحملات المرورية التوعوية"، ورقة عمل مقدمة إلى مؤتمر التعليم والسلامة المرورية بجامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، خلال الفترة من ٢٠-٢٢/١١/١٤٢٧هـ الموافق ١١-١٣/١٢/٢٠٠٦م.

الرويشد، محمد سليمان، (٢٠٠٩م)، "قيم السلامة المرورية في مناهج التعليم العام"، المكتبة الإلكترونية: البحوث والأوراق العلمية، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، ٢٢-١.

سعيد، محمود شاكر، (٢٠٠٧م)، "تقرير عن مؤتمر التعليم والسلامة المرورية"، المجلة العربية للدراسات الأمنية والتدريب، ٢٢، ٤٣: ٢٧١-٢٩٠.

السيف، عبد الجليل، (١٩٩٧م)، "تطور أساليب تنظيم إدارة المرور: جوانب نظرية وتطبيقية"، مدينة الملك عبد العزيز للعلوم والتقنية، الرياض.

السيف، عبد الجليل وآخرون، (١٩٩١م)، "دراسة أسباب ارتفاع نسبة إصابات حوادث المرور في كل من منطقة مكة المكرمة والمنطقة الشرقية ووسائل تلافيتها"، مدينة الملك عبد العزيز للعلوم والتقنية، الرياض.

الشريف، حمود هزاع، (٢٠٠٦م)، "الآثار النفسية للحوادث المرورية"، ورقة عمل مقدمة إلى مؤتمر التعليم والسلامة المرورية بجامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، خلال الفترة من ٢٠-٢٢/١١/١٤٢٧هـ الموافق ١١-١٣/١٢/٢٠٠٦م.

الشعوان، محمد، (١٩٩٧م)، "أسباب الحوادث المرورية"، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض.

الشهراني، سعد علي، (٢٠٠٣م)، "اتجاهات الشباب نحو

استطلاعية بمحافظة جدة"، مركز بحوث كلية الآداب والعلوم الإنسانية، جامعة الملك عبد العزيز، جدة.

المالكي، مرضي راضي، (٢٠٠٦م)، "القيم التربوية في مدارس تعليم السياقة"، ورقة عمل مقدمة إلى مؤتمر التعليم والسلامة المرورية بجامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، خلال الفترة من ٢٠-٢٢ / ١١ / ١٤٢٧هـ الموافق ١١-١٣ / ١٢ / ٢٠٠٦م.

محمد، عصام محمد إبراهيم، (٢٠٠٨م)، "حوادث الطرق في مصر: دراسة أمنية مكانية"، المجلة العربية للدراسات الأمنية والتدريب، ٢٣، ٤٦: ٣٠١-٣٥٧.

المطير، عامر ناصر، (٢٠٠٥م)، "استخدام بعض المؤشرات الإحصائية في خطورة الحوادث المرورية"، المكتبة الإلكترونية: البحوث والأوراق العلمية، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، ١-٣٤.

المقبل، عبد الله عبد الرحمن، (٢٠٠٠م)، "وزارة المواصلات ودورها في تحسين السلامة المرورية"، ورقة عمل مقدمة إلى ندوة النقل البري بين الماضي والحاضر بجامعة الملك عبد العزيز، جدة.

منصور، محمد السيد، (٢٠٠٩م)، "العوامل المسهمة في الوقوع في حوادث المرور كدالة لبعض متغيرات الشخصية"، مجلة العلوم التربوية والنفسية، ١٠، ٢: ٨٦-٥٩.

المنظمة العربية للسلامة المرورية، (٢٠١٠م)، "إحصائيات الحوادث المرورية"، المنظمة العربية للسلامة المرورية، تونس.

الناصر، فهد عبد الرحمن، (٢٠٠٥م)، "الأبعاد النفسية والاجتماعية للحوادث المرورية"، المكتبة الإلكترونية: البحوث والأوراق العلمية، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، ١١١-١٤٤.

النافع، عبد الله والسيف، خالد، (١٩٩٨م)، "تحليل الخصائص النفسية الاجتماعية المتعلقة بسلوك

مشكلة المرور: دراسة مسحية على طلاب التعليم الثانوي بالرياض"، المجلة العربية للدراسات الأمنية والتدريب، ١٨، ٣٥: ٣٠١-٣٥٤.

شويري، إلياس ميشال، (٢٠٠٦م)، "السلامة المرورية في لبنان"، ورقة عمل مقدمة إلى مؤتمر التعليم والسلامة المرورية بجامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، خلال الفترة من ٢٠-٢٢ / ١١ / ١٤٢٧هـ الموافق ١١-١٣ / ١٢ / ٢٠٠٦م.

الصالح، ناصر عبد الله، (١٩٩٨م)، "حوادث المرور بمدينة مكة المكرمة: العلاقات المكانية والاتجاهات الزمنية"، مركز بحوث العلوم الاجتماعية، جامعة أم القرى، مكة المكرمة.

طالب، أحسن مبارك، (٢٠١٠م)، "سبل الوقاية من حوادث المرور"، المكتبة الإلكترونية: البحوث والأوراق العلمية، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، ١-٥٤.

بو طالبي، الهاشمي بوزيد، (٢٠٠٦م)، "فعاليات حملات التوعية المرورية"، ورقة عمل مقدمة إلى مؤتمر التعليم والسلامة المرورية بجامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، خلال الفترة من ٢٠-٢٢ / ١١ / ١٤٢٧هـ الموافق ١١-١٣ / ١٢ / ٢٠٠٦م.

العبودي، صالح، (٢٠١٠م)، "العوامل النفسية لحوادث المرور"، المكتبة الإلكترونية: البحوث والأوراق العلمية، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، ١٣٧-١٥٠.

أبو علوش، منير والبلاونة، سهى والجلامدة، فرح، (٢٠٠٩م)، "دور التوعية المرورية في الحد من حوادث الأطفال"، ورقة عمل مقدمة إلى المؤتمر الرابع للبحث العلمي، عمان، خلال الفترة من ٢٢-٢٤ / ٤ / ٢٠٠٨م.

الغامدي، محمد سعيد والغامدي، سعيد فالح، (٢٠٠٦م)، "الثقافة المرورية وعلاقتها بحوادث السير: دراسة

- Diefenbaker, J., Oetting, E. and Lynch, R. (1994), "Development of driving anger scale", *Psychological Reports*, 74: 83-91.
- Marcotter, T, et al (2006), "Visual attention deficits are associated with driving accidents in cognitive infected individuals", *Journal of Clinical and Experimental Neuropsychology*, 28, 1: 13-28.
- Mckenna, F. and Horswill, M. (2006), "Risk Taking from the participant's perspective: the driving and accident risk", *Health Psychology*, 25, 2: 163-170.
- Nancy, N and Anderea, P. (2006), "Assessment of insight and self – awareness in older drivers", *Psychological Reports*, 51: 34-42.
- Sanchez, M and Angels, Q. (2005), "Prevention of traffic accidents: the assessment of perceptual-motor alteration before obtaining driving license: A longitudinal study of the first years of driving", *Brain Injury*, 19, 3: 189-196.
- قيادات السيارات بالمملكة"، مدينة الملك عبد العزيز للعلوم والتقنية، الرياض.
- النعمة، محمد واحد، (٢٠٠٦م)، "أهمية السلامة المرورية في المرحلة الثانوية"، ورقة عمل مقدمة إلى مؤتمر التعليم والسلامة المرورية بجامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، خلال الفترة من ٢٠-٢٢ / ١١ / ١٤٢٧ هـ الموافق ١١-١٣ / ١٢ / ٢٠٠٦ م.
- هاكوز، داود، (٢٠٠٧م)، "أسباب عدم التزام المواطن الأردني بقواعد قانون السير"، إدارة السير المركزية، عمان.
- هنوش، محمد والهويدي، عزام والجلامدة، فرح، (٢٠٠٨م)، "سلوكيات سائقي النقل العام وعلاقتها بالحوادث المرورية"، إدارة السير المركزية، عمان.
- يوسف، إبراهيم، (١٩٩٤م)، "الإشكالية الثقافية لظاهرة حوادث المرور"، ورقة عمل مقدمة إلى الحلقة الدراسية سلامة الطرق والحد من الحوادث المرورية، منظمة عواصم المدن الإسلامية، أنقرة.
- Burcu, E. (2005), "Road traffic accidents and disability: A cross-section study from Turkey", *Disability and Rehabilitation*, 27, 21: 1333-1338.
- Carrion, L, Morales, D. and Barroso, Y. (2005), "Driving with cognitive deficits: Neurorehabilitation and legal measures are needed for driving again after severe traumatic brain injury", *Brain Injury*, 19, 3: 213-219.
- Dauids, H. (2006), "Sleep disorders, breathing and continuous positive airway pressure compliance in a group of commercial bus drivers in Hong Kong", *Respirology*, 11, 6: 723-730.

The Level of Commitment of Jazan University Students (K.S.A) for Practicing Traffic Education as it Appears in Saudi Traffic Rule and its Implemented Regulation From Their Viewpoints.

A. Y. Arishi⁽¹⁾ and W. A. Al-Tal⁽²⁾

⁽¹⁾ Faculty of Arts and Humanities, Jazan University, K.S.A.

⁽²⁾ Faculty of Education, Jazan University, K.S.A.

Abstract

The study aims at identifying the level of commitment of Jazan University students, for practicing traffic education as it appears in Saudi traffic rule and its implemented regulation of their viewpoints, and exploring effect of their viewpoints with classifiable variables' difference of the study. A questionnaire was formed of (95) items and distributed into intended sample concerned with owning or driving a private car, as well as a random sample with regard to the study variables. Fittingly, the random sample was formed of (791) students. The study reveals the following findings out:

- the individual sample 's commitment of practicing traffic education is average.
- there are statistical and indicative differences between the means of students' viewpoints for level of their commitment of such practice for the academic level attributed to the advantages of the (final year students), the guardians' education level (post graduation), living in towns, and getting a voucher for a traffic violation (for those who got it).
- there are no statistical and indicative differences attributed to mother' education, guardian's occupation, mother's job, and commission of traffic accidents.

Keywords: Higher Education, educational awareness, traffic education, rule, traffic, regulation, University, Jazan, Saudi Arabia.