

العوامل الديموغرافية المؤثرة في استخدام الجوال أثناء القيادة: دراسة ميدانية

سعود بن عبد العزيز بن راشد آل رشود^(*)
جامعة الإمام محمد بن سعود الإسلامية

(قدم للنشر في 1440/8/11هـ، وقبل للنشر في 1441/4/20هـ)

ملخص الدراسة: تتلخص مشكلة الدراسة في استكشاف أهم العوامل الديموغرافية المؤثرة في استخدام الجوال أثناء القيادة، وهي دراسة ميدانية على عينة من مكاتب مرور مدينة الرياض المملكة العربية السعودية، وذلك من خلال التركيز على خمسة عوامل أساسية هي: العمر، الدخل، المستوى التعليمي، المستوى الاجتماعي والالتزام الأخلاقي. وسعت هذه الدراسة إلى اختبار خمسة فروض أساسية: هناك فروق ذات دلالة إحصائية في متوسط درجة استخدام الجوال أثناء القيادة تعزى لمتغير العمر. هناك فروق ذات دلالة إحصائية في متوسط درجة استخدام الجوال أثناء القيادة تعزى لمتغير مستوى الدخل. هناك فروق ذات دلالة إحصائية في متوسط درجة استخدام الجوال أثناء القيادة تعزى لمتغير المستوى التعليمي. هناك فروق ذات دلالة إحصائية في متوسط درجة استخدام الجوال أثناء القيادة تعزى لمتغير الحالة الاجتماعية. هناك فروق ذات دلالة إحصائية في متوسط درجة استخدام الجوال أثناء القيادة تعزى لمتغير الالتزام الأخلاقي. وتوصلت الدراسة إلى النتائج التالية: أنه كلما قلَّ العمر كلما زاد معدل استخدام الجوال أثناء القيادة. كلما قلَّ مستوى الدخل كلما زاد معدل استخدام الجوال أثناء القيادة. كلما قلَّ المستوى التعليمي كلما زاد معدل استخدام الجوال أثناء القيادة. أن استخدام الجوال أثناء القيادة يكثر بين غير المتزوجين، بينما يقل بشكل ملحوظ بين المتزوجين. أن هناك علاقة إيجابية بين الالتزام الأخلاقي واستخدام الجوال أثناء القيادة.

كلمات مفتاحية: العوامل الديموغرافية، الجوال.

Demographic Factors Affecting Mobile Use while Driving: A field study

Saud Ibn Abdulaziz Ibn Rashed Alroushoud^(*)
Imam Mohammad Ibn Saud Islamic University

(Received 17/4/2019, accepted 18/12/2019)

Abstract: The problem of the study is summarized in exploring the most important demographic factors affecting the use of mobile phones while driving, which is a field study on a sample of traffic offices in the city of Riyadh, the Kingdom of Saudi Arabia, by focusing on five basic factors: age, income, educational level, social status, moral commitment. This study sought to test five basic hypotheses: There are statistically significant differences in the average degree of mobile use while driving due to the variable of age; There are statistically significant differences in the average degree of mobile use while driving due to the variable of income level; There are statistically significant differences in the average degree of mobile use while driving due to the variable of educational level; There are statistically significant differences in the average degree of mobile use while driving due to the variable of marital status; There are statistically significant differences in the average degree of using a mobile while driving due to the variable of moral commitment. The most important findings of the study: The lower the age, the greater the mobile phone usage rate while driving; The lower the level of income, the higher the rate of use of the cell phone while driving; The lower the level of education, the higher the rate of using the mobile phone while driving; The use of mobile phones while driving is more common among unmarried couples, while it decreases significantly among married people; That there is a positive relationship between ethical commitment and mobile use while driving.

Keywords: Demographic Factors, Mobile Phone.



(*) Corresponding Author:

Assistant Professor, Department of Sociology and Social Work,
College of Social Sciences, Imam Mohammad Ibn Saud Islamic
University, PO Box: 5701, Postal Code: 11432, Riyadh, Kingdom
of Saudi Arabia.

DOI: 10.12816/0061405

e-mail: saalroushoud@imamu.edu.sa

(*) للمراسلة:

أستاذ مساعد، قسم الاجتماع والخدمة الاجتماعية، كلية العلوم
الاجتماعية، جامعة الإمام محمد بن سعود الإسلامية، ص
ب: 5701، رمز بريدي: 11432، الرياض، المملكة العربية
السعودية.

مقدمة الدراسة

أو الموقف المروري الذي يحيط به بالبصر أو السمع؛ ليخرج عن قواعد السلامة المرورية إما بالانفعال المبالغ في تقدير الموقف فتزيد سرعته، وإما باللامبالاة والإحباط وتخفيف السرعة بشكل مفاجئ، وفي كلتا الحالتين لا يستطيع الفرد اتخاذ القرار المناسب، والتفاعل مع الموقف المروري بشكل إيجابي؛ مما يؤدي إلى انحرافه عن الطريق ويجعله في أقل درجات التحكم والسيطرة على عجلة القيادة، وما هي إلا لحظات أو ثوان معدودة ويقع الحادث المروري.

ومن الملاحظ أن معدل استخدام الجوال أثناء القيادة ارتفع بصورة لافتة للنظر، سواء من خلال التحدث أو تبادل الرسائل النصية، أو تطبيقات التواصل الاجتماعي، أو محاولة الوصول للهاتف لتلقي الاتصال أثناء القيادة، إلى غير ذلك من صور الاستخدام التي تقلل من تركيز الدماغ بحوالي (37%) (فارس، 2002)، وتضعف قدرة السائق على التحكم في عجلة القيادة ويبطئ ردود الأفعال المرورية - استخدام المكابح، الاستجابة لإرشادات المرور، احترام الحارة المرورية الصحيحة، المحافظة على المسافة الآمنة، الإشارات الضوئية، وخطوط المشاة - وبمجرد ظهور دوران أو عطل لسيارة أمامه أو وقوع حادث مروري أثناء سيره؛ يتفاجئ بوقوع حوادث المرور (سيد، 2017)؛ مما يؤدي إلى مضاعفة نسبة التعرض لحوادث المرور إلى أكثر

يعد الجوال أحد أهم وسائل الإعلام التقنية التي ساهمت في إثراء الجوانب المختلفة للحياة الإنسانية، عبر تطبيقاته وخدماته المتعددة التي تتسم بالتفاعل وقابلية التحرك والتحول والتزامن وغيرها من المزايا والخصائص التي عززت من قدرة الفرد على إشباع المزيد من حاجاته الاجتماعية، سواء بصورة مشروعة وفق الضوابط الاجتماعية، أو بصورة غير مشروعة تناهض هذه الضوابط وتمس أمن الفرد والمجتمع، وفي كلتا الحالتين يحدد حامل الجوال مشروعية الاستخدام من عدمها.

ولعل من أبرز صور الاستخدام السيئ للجوال، الاستخدام أثناء قيادة المركبات؛ نظراً لما يترتب عليه من التعرض لذبذبات المجال الكهرومغناطيسي للجوال، والتي تنعكس بشكل فوري على السائق بالتشتت وعدم التركيز وانصراف الذهن إلى التفكير في موضوع الحديث بعيداً عن الموقف الحالي، والذي غالباً ما ينتج عنه على المستوى النفسي العديد من الضغوط، كالقلق، التوتر، الاكتئاب، الحزن، السعادة المفرطة وغيرها من المظاهر التي تفقد الفرد السيطرة على نفسه وعلى عجلة القيادة بانصراف الأعصاب المسئولة عن الرؤية إلى الاستغراق التخيلي في موقف الاستخدام وموضوعه وفقدان الحواس، بحيث يعجز عن التفاعل مع الظروف

حوادث المرور التي يحدث فيها الاصطدام وجهاً لوجه تصل إلى حوالي (78%) من إجمالي عدد الحوادث خاصة بين الشباب والمراهقين، وفي عام (2016) قدرت لجنة السلامة المرورية في المنطقة الشرقية، عدد المتوفين جراء الحوادث المرورية في المملكة بنحو (7800) حالة وفاة منذ بداية العام، بمعدل (21) حالة وفاة يومياً، بمعنى أن كل ساعة وعشر دقائق هناك حالة وفاة، ويرجع ذلك إلى عدة أسباب: الانحراف المفاجئ للمركبة، تجاوز السرعة النظامية، استخدام الجوال أثناء القيادة بنحو (60%) من أسباب الحوادث (الضرب)، (2013)، وفي عام (2017) قدرت المملكة خسائرها الناجمة عن الحوادث المرورية بأكثر من (13) مليار سنوياً، أما الخسائر البشرية فتصل إلى وفاة واحدة وإصابة أربعة أفراد في كل ساعة بسبب الحوادث المرورية (السمايل، 2017).

وعلى الرغم من مبادرة المملكة لرصد مخالفات قواعد السلامة المرورية آلياً، والتي كان من أبرزها إقرار نظام (ساهر) التقني الذي ساهم بشكل مباشر في تقليل المخالفات المرورية وتحسن الانضباط والتقييد بالسرعة المطلوبة وقواعد السلامة المرورية بنسبة (35%) إلا أن هذا النظام للأسف عجز عن معالجة الأسباب الأخرى للحوادث، والتي جاء في مقدمتها الانشغال بالجوال وتطبيقات التواصل الاجتماعي أثناء قيادة المركبات (المهندس، 2016)، مما أدى إلى المزيد

من أربع مرات حتى في ظل وجود أجهزة تُغني عن مسك الهاتف النقال (منظمة الصحة العالمية، 2020).

وتشير دراسة هاشم (2015) إلى أن (445) ألف شخص في بريطانيا يستخدمون الجوال أثناء القيادة، على الرغم من صرامة قوانين استخدام الجوال، وهذا وقد ذكرت مؤخراً مؤسسة «راك» RAK للتأمين على السيارات أن سائقاً من بين خمسة سائقين يطالعون تطبيقات التواصل الاجتماعي أثناء القيادة، بينما أفاد (6%) من السائقين أنهم يستخدمون الجوال أثناء القيادة في معظم الأوقات أو جميعها (يونغ، 2019)، وقد تم فرض عقوبة مشددة على (77) ألف شخص تقريباً، لوصول ضحايا استخدام الجوال عام (2005) (13) قتيلاً و(400) مصاب.

وعلى مستوى المملكة العربية السعودية يعد معدل انتشار الهواتف الجوال في المملكة الأعلى على مستوى العالم بنسبة تفوق (182%) من إجمالي عدد سكان المملكة، ويفيد مدير إدارة مرور محافظة جدة بأن إجمالي مخالفات استخدام الجوال أثناء القيادة وصل إلى (19236) مخالفة يومياً في مختلف مناطق المملكة (الجاروشة، 2010)، بينما أفادت وزارة الصحة السعودية بأن معدل الوفيات يقدر بـ (17) حالة وفاة يومياً، مقارنة بعدد الإصابات بحوالي (86) حالة بالمملكة، علاوة على ذلك تؤكد الإحصاءات على أن نسبة

للإدارة العامة للمرور بأن عقوبة مستخدمي الجوال أثناء القيادة هي السجن (24) ساعة؛ خاصة وأنه يعد السبب الرئيس لمعظم حوادث المرور بالمملكة مؤخراً (الأنصاري، 2017). ومن الملاحظ أن المشرع السعودي يستند في قراراته هذه إلى الرؤية الشرعية التي أقرها المجمع الفقهي في الفتوى رقم (236353)، من أن الالتزام بالأنظمة التي لا تخالف أحكام الشريعة الإسلامية واجب شرعاً؛ لأنه من طاعة ولي الأمر فيما ينظمه من إجراءات بناء على دليل المصالح المرسله، ومن ثم يجب الامتثال لهذه القواعد وعدم التحدث في الجوال أثناء القيادة، لما في المخالفة من تعريض النفس والغير للمخاطر والتهلكة (مركز الفتوى، 2014)، وهذا ما ذهب إليه أيضاً الشيخ ابن باز رحمه الله بقوله «لا يجوز لأي مسلم أو غير مسلم أن يخالف أنظمة الدولة في شأن المرور؛ لما في ذلك من الخطر العظيم عليه وعلى غيره، فلا يجوز لأي أحد أن يخالف ذلك، وللمسؤولين عقوبة من فعل ذلك بما يردعه وأمثاله؛ لأن الله سبحانه يزع بالسلطان ما لا يزع بالقرآن»، وقد ذهب أحد الأعضاء البارزين بهيئة الإفتاء بفرع الرئاسة العامة للإفتاء والدعوة والإرشاد إلى تحريم استخدام الجوال أثناء القيادة لما في هذا الأمر من تهديد للضروريات الخمس: الدين، النفس، النسل، العرض، المال (العبدلي، د. ت).

من الضحايا على سبيل الوفيات أو الإصابات، مثل الشلل الرباعي، الشلل النصفي السفلي، أو الخلل في وظائف المخ، نزيف الدماغ وغير ذلك من الإصابات التي كلفت المملكة مبالغ باهظة للعلاج والتأهيل، فعلى سبيل المثال تشير الإحصائيات إلى أن معدل الإعاقات الناجمة عن حوادث المرور ارتفع بنسبة (8٪) في السنوات الأخيرة، وأن عدد المعاقين في المملكة قدروا بـ (900 ألف) حالة؛ ومن ثم فإن تشديد العقوبة على مستخدمي الجوال أثناء القيادة مطلب ضروري للمحافظة على القوة البشرية التي تمثل رأس مال المجتمع (العتيبي، 2017).

وعلى أثر ذلك ذهب المشرع السعودي إلى مواجهة هذه الظاهرة من خلال صورتين أساسيتين هما: (أ) الصورة غير المباشرة: الواردة في جدول المخالفات رقم (3) والتي تتراوح غرامته المالية ما بين ثلاثمائة ريال كحد أدنى إلى خمسمائة ريال كحد أقصى، حيث البند الرابع «الانشغال بغير الطريق أثناء قيادة المركبة»، (ب) الصورة المباشرة الواردة في جدول المخالفات رقم (4) والتي تتراوح غرامته المالية ما بين خمسمائة ريال كحد أدنى إلى تسعمائة ريال كحد أقصى، حيث البند التاسع عشر «استخدام السائق بيده أي جهاز محمول أثناء سير المركبة» (الإدارة العامة للمرور، 2020)، وقد ذكر المتحدث الرسمي

تحليل الانحدار الهرمي (1) أن السلوك المخطط كان قادراً على توقع تباين (59%) من الإدمان تجاه استخدام الهاتف الخليوي والموقف الناشئ كأقوى مؤشر خلال هذا التحليل، وتأكيداً على أن جميع مكونات (نظرية السلوك المخطط) أكثر استقلالية بالنسبة للعمل من الجنس. (2) ارتبطت مكونات نظرية السلوك المخطط الأساسية مباشرة بالإدمان لاستخدام الهاتف الخليوي أثناء القيادة. (3) أن السائقين الأكبر سناً كانوا أقل احتمالاً لاستخدام الهاتف الخليوي أثناء القيادة، وذلك مقارنة باستخدام الذكور الهاتف الخليوي بشكل متكرر وأكثر. (4) وجود حاجة ماسة إلى مزيد من تدابير السلامة على الطرق العملية لرفض وتخفيف آثار الهواتف أثناء القيادة. دراسة الزهراني وآخرون (2018)، بعنوان «علاقة استخدام الهاتف النقال بحوادث المرور لدى السائقين بالطائف»، وتوصلت الدراسة إلى: (1) أن الانشغال بالهاتف النقال أثناء القيادة يلعب دوراً رئيساً في الحوادث المرورية؛ بوصفه أكبر أسبابها ويمكن أن يضاعف احتمالية الحادث، خاصة وأن أخطار التعرض للحوادث بنوعيتها تتضاعف تسع مرات أثناء انشغال السائقين بالتقاط أي شيء من مقتنياتهم بالسيارة، وذلك مقارنة بتضاعف الأخطار ثلاث مرات حال انشغالهم بالهاتف أثناء القيادة. (2) أفادت النتائج بإمكانية حدوث الحوادث المرورية في أقل من ثانية،

أدبيات الدراسة ومشكلتها

أمكن الإطلاع على عدد من الدراسات العلمية التي تناقش موضوع الدراسة - العوامل الديمغرافية المؤثرة في استخدام الجوال أثناء القيادة - بصلة مباشرة وغير مباشرة، ومن أهم الدراسات المباشرة التي تركز على مناقشة الموضوع ويمكن الاستفادة منها وتأطير موضوع الدراسة ما يلي:

دراسة بوكسوهازي *(Bucsuházy & et al., 2019)* بعنوان «العوامل المساهمة في استخدام الهاتف المحمول أثناء القيادة: تحليل متعمق للحوادث». أجريت الدراسة في دولة التشيك، وأظهرت نتائج الدراسة: (1) اتجاهًا متزايدًا لاستخدام الهاتف المحمول مع زيادة الأعمار السنوية. (2) هناك مخاطر أكبر لاستخدام الهاتف المحمول أثناء القيادة بين السائقين الشباب الذين أعمارهم (24) عامًا. (3) أبلغ السائقون الذين تم مقابلتهم أنهم يواجهون المخاطر أو عدوانيون وذلك جراء تعاملهم في كثير من الأحيان مع الأنشطة التي يتم فيها استخدام الهاتف المحمول بشكل فعال أثناء القيادة.

دراسة شكري وآخرون *(Shokri & et al., 2019)* بعنوان «التحقق من تأثير استخدام الهاتف الخليوي على أداء سائقي مدينة جوجان باستخدام التحليل العاملي». دراسة ميدانية طبقت في جوجان - شمال إيران، وأظهر نموذج

أعلى مستوى تعليمي هم أكثر عرضة لاستخدام الهاتف المحمول أثناء القيادة من غيرهم. (2) كما أن «إدراك المخاطر» أعلى بين الأفراد الذين تم تغريمهم سابقاً، والأشخاص الذين تعرضوا لحادث أو كادوا يتعرضون لحادث. (3) كما وجد أن الميل إلى استخدام الهواتف المحمولة أثناء القيادة يزداد عندما تنخفض سرعة المرور، لكنه يقل عندما تزداد الغرامة، على الرغم من أن إلحاح المكالمات الهاتفية هو المتغير التوضيحي الأكثر أهمية في نموذج الاختيار؛ فإن تكلفة الغرامة هي سمة مهمة للتحكم في استخدام الهاتف المحمول أثناء القيادة. (4) هناك إجماع على أن استخدام الهاتف المحمول أثناء القيادة يزيد من مخاطر التعرض لحوادث المرور. (5) يعد تحليل التأثيرات التي ينتجها استخدام الهاتف المحمول أثناء القيادة موضوعاً ذا أهمية كبيرة للمجتمع العلمي.

دراسة إيجي وآخرون (Ige et al., 2015)، بعنوان «استخدام الهاتف المحمول أثناء القيادة: التقليل من التهديد العالمي»، وتوصلت الدراسة إلى: (1) وجود علاقة وثيقة بين استخدام الهواتف المحمولة أثناء القيادة وحوادث الطرق؛ بوصفه أحد المساهمين الرئيسيين في حوادث التصادم على الطرق. (2) أن التأثير الحقيقي لمساهمة الهواتف في حوادث التصادم على الطرق تحجب أوجه القصور في الإبلاغ عن هذه المخالفات المرورية. (3) أن نطاق التهديدات الناجمة عن

بمعنى أنه بمجرد التقاط السائق هاتفه النقال يحدث الحادث مباشرة لانصراف ذهنه وتشتت تركيزه. (3) على الرغم من وعي معظم المبحوثين بمخاطر استخدام الهاتف النقال أثناء القيادة، ومضاعفته لاحتمال حوادث المرور إلا أنهم مازالوا يقبلون على استخدامه أثناء القيادة. (4) التأكيد على ضرورة رصد استخدام الهاتف النقال أثناء القيادة، من قبل الأجهزة الأمنية ومخالفتهم، علاوة على تشديد العقوبة بحيث تكون رادعة لكل من تسول له نفسه الإقدام على هذا الأمر، والتهاون بأرواح المواطنين.

دراسة شكري وآخرون (Shokri & et al., 2017)، بعنوان «اعتقاد وموقف السائقين من استخدام الهاتف المحمول أثناء القيادة». دراسة ميدانية طبقت في جرجان - شمال إيران. أظهرت الدراسة (1) وجود اختلافات مهمة بين المعتقدات والسيطرة السلوكية لمستخدمي الهواتف أثناء القيادة. (2) أعرب المستخدمون المتكررون والمستخدمون الأصغر سناً عن مزايا أكثر للتركيز الإضافي على أفراد العائلة وقلّة العوائق التي تمنعهم من استخدام الهاتف عند القيادة أكثر من المستخدمين الأكبر سناً.

دراسة ماركيز وآخرون (Marquez et al., 2015)، بعنوان «استخدام الهاتف المحمول أثناء القيادة: نهج النمذجة الهجينة»، وتوصلت الدراسة إلى: (1) أن العمال والأفراد الحاصلين على

التنظيم المعرفي للانفعالات كمتغيرات وسيطة». وتوصلت الدراسة إلى: (1) وجود تأثير عام ومباشر لاستخدام الهاتف الجوال مع التركيز على الاستخدام المفرط له في كل من أخطاء القيادة، والتعدي على الآخر وهفوات القيادة والقيادة العدوانية. (2) وجود تأثير غير مباشر لعدد من الإستراتيجيات المعرفية في كل من أخطاء القيادة، وهفوات القيادة، والقيادة العدوانية. (3) وجود تأثير إيجابي لكل من إستراتيجيات الاحترام ولوم الذات في سلوك القيادة، مقارنة بوجود تأثير سلبي غير مباشر لاستخدام الهاتف الجوال على كل من أخطاء القيادة، وهفوات القيادة، والقيادة العدوانية.

دراسة عيسى وآخرون (Isa et al., 2012)، بعنوان «سلوك استخدام الهاتف النقال أثناء قيادات السيارات لدى عينة من المتعلمين بالجامعة الحضرية». وتوصلت الدراسة إلى: (1) أن (66.6%) من الشباب المتعلمين في الجامعة الحضرية يستخدمون الهاتف أثناء قيادة السيارات، مع التأكيد على أن الإناث أكثر استخداماً للهاتف من الذكور، خاصة في الطرق العامة السريعة في المدن. (2) أن معظم الباحثين بنسبة (86.2%) أفادوا بأنهم يخففون السرعة أثناء استخدام الهاتف، وذلك مقارنة بـ (13.8%) من الباحثين الذين أفادوا بتوقفهم عند إجراء المكالمات. (3) أن النتائج تؤكد على أن سلوك استخدام الهاتف

استخدام الهواتف المحمولة تتسع أثناء القيادة؛ ليشمل بلداناً مختلفة بما في ذلك الولايات المتحدة الأمريكية وكندا والصين وبريطانيا العظمى. دراسة لوبيز وآخرون (López et al. 2015)، بعنوان «القيادة المشتتة: استخدام الهاتف المحمول أثناء القيادة في ثلاث مدن مكسيكية». وتوصلت الدراسة إلى: (1) أن المكسيك تعاني زيادة معدل الإصابات والوفيات المرورية على الطرق، ونتج عن ذلك قيام العديد من الولايات/ البلديات في إصدار تشريعات تقيد استخدام الهاتف المحمول أثناء القيادة. (2) أظهرت الدراسة أهمية مخاطر استخدام الهاتف المحمول، وتصميم وتقييم تدخلات وقائية محددة لمعالجة هذه المشكلة في المكسيك.

دراسة يانيس وآخرون (Yannis et al., 2015)، بعنوان «مواقف السائقين اليونانيين مع التركيز على استخدام الهاتف المحمول أثناء القيادة». وتوصلت الدراسة إلى: (1) هناك خمس مجموعات مختلفة من السائقين اليونانيين «السائق المعتدل، السائق المتفائل، السائق المحافظ، السائق المخاطر، السائق الحذر العقلاني». (2) ضرورة إعداد وتصميم حملات مناسبة للتوعية بالسلامة على الطرق المستهدفة وغيرها من الإجراءات المضادة لاستخدام الهاتف أثناء القيادة.

دراسة سليمان (2014)، بعنوان «الهاتف الجوال وسلوك قيادة السيارات: دور استراتيجيات

النقل خاصة في وقت يحتاج فيه قائد المركبة إلى أن يوزع انتباهه بين النظر إلى الأمام وفي المرايا للجانبين والخلف. (3) وجود علاقة وثيقة بين عدد الحوادث التي تعرض لها قائدو المركبات وبين استخدام الهاتف النقال، وعلى الرغم من صعوبة إرجاع جميع حوادث المرور إلى متغير استخدام الهاتف أثناء القيادة إلا أن هذه العلاقة تؤكد صحة الفرض الدال بأن السمات الشخصية لقائدي المركبات وطبيعة استخدامهم الهاتف؛ لما لها من دور مهم في تحديد سلوكيات قائدي المركبات ومهاراتهم.

دراسة برزيببلا وتشو، (Przybyla & Zhou, 2009)، بعنوان «استخدام الهاتف الخليوي أثناء القيادة: مراجعة الأدبيات والتوصيات». وتوصلت الدراسة إلى: (1) لا يوفر استخدام الهاتف المحمول غير اليدوي أثناء القيادة قدرًا أكبر من الأمان مقارنة بالاستخدام من الهواتف المحمولة أثناء القيادة. (2) يميل السائقون الشباب إلى استخدام الهواتف المحمولة أثناء القيادة أكثر من النساء وكبار السن من الذكور. (3) التأكيد على ضرورة توعية السائقين الشباب خاصة الذكور بالآثار السلبية لاستخدام الهاتف المحمول أثناء القيادة، وتعديل سلوكهم القيادي في المواقف المختلفة، والعمل على إرساء الأعراف الاجتماعية التي من شأنها مناهضة هذا السلوك السلبي. (4) تساعد هذه الدراسة صانعي سياسات السلامة

سلوك عام ومتكرر عند معظم الشباب المتعلمين في الجامعة الحضرية أثناء قيادة السيارات.

دراسة جرونالد وسايجبرج & (Sagberg & Grondah, 2011)، بعنوان «مخاطر الحوادث عند استخدام الهواتف الخلوية باليد أو عن طريق سماع الأذن». وتوصلت الدراسة إلى: (1) يؤدي استخدام الهواتف المحمولة أثناء القيادة إلى ضعف عملية القيادة، كنتيجة للمشتقات المعرفية وليس المادية، وتدعم هذه الفكرة جزئياً بيانات تجريبية تظهر أن استخدام الهواتف اللايدوية مرتبط بنفس طريقة استخدام الهواتف المحمولة يدوياً. (2) هناك زيادة كبيرة في مخاطر الوقوع في الحوادث عند استخدام الهاتف الجوال باليد أو عن طريق سماع الأذن أو الاثنين معاً. (3) ترتبط النزعة للوقوع في الحوادث ارتباطاً إيجابياً باستخدام الهاتف باليد مقارنة بسماعة الأذن أو الاثنين معاً، وذلك مقارنة بتأكيدهما على عدم وجود نزعة إلى المخاطرة أثناء استخدام الهاتف.

دراسة الهاشمي (2010)، بعنوان «تصور قائدي المركبات الكويتيين عن محددات سلوكياتهم ومهاراتهم في أثناء القيادة: دراسة ميدانية». وتوصلت الدراسة إلى: (1) صحة الافتراض الذي يرى أن خصائص شخصية قائدي المركبات، وطبيعة استخدامهم الهاتف النقال له دور في تحديد سلوكياتهم ومهاراتهم أثناء القيادة. (2) ضرورة تفعيل قانون يحد من استخدام الهاتف

الهاتف المحمول أثناء القيادة مقارنة بالسائقين ذوي النوايا الضعيفة. (3) لم يكن لخطر التخوف أو الانهيار المتصور تأثير كبير على نية المشاركين للانخراط في هذا السلوك، وكان الأشخاص الذين لديهم ميول إدمان نحو استخدام الهاتف أكثر عرضة لاستخدام هواتفهم المحمولة أثناء القيادة. (4) كان من المرجح أن يستخدم السائقون هواتفهم عند الانتظار عند إشارات المرور مقارنة بالقيادة بسرعة 100 كم/ ساعة. (5) تحسين الفهم لسبب استخدام السائقين لهواتفهم المحمولة أثناء القيادة، من خلال تسليط الضوء على العوامل التي تؤثر على قرارات السائقين للانخراط في هذا السلوك.

دراسة جراس وآخرون (Gras & et al., 2007)، بعنوان «استخدام الهاتف المحمول أثناء القيادة دراسة على عينة من العاملين بالجامعة الإسبانية»، وتوصلت الدراسة إلى (1) أن ما يزيد عن (60٪) من المبحوثين يستخدمون الهاتف أثناء القيادة لإجراء المكالمات بدلاً من استخدام الرسائل القصيرة. (2) بشكل عام يستخدم الذكور والإناث الهواتف المحمولة بنفس التردد المبلغ عنه على الرغم من أن الذكور كانوا أكثر عرضة لاستخدام الهاتف المحمول للتحدث على الطريق السريع. (3) كان نمط العمر هو نفسه لكل من المشاركين من الذكور والإناث، حيث كان السائقون الأصغر سناً يستخدمون الرسائل

المرورية على أساس فهم أفضل لمسألة تأثير استخدام الهاتف المحمول أثناء القيادة، وعلى تطوير إستراتيجيات فعالة تهدف إلى تقليل مدى استخدام الهاتف المحمول أثناء القيادة.

دراسة والش وآخرون (Walsh & et al., 2008)، بعنوان «الاتصال والقيادة: العوامل المؤثرة على نوايا استخدام الهاتف النقال أثناء القيادة. وتوصلت الدراسة للآتي: (1) يستخدم المبحوثون الهاتف النقال أثناء قيادة المركبات بشكل مطّرد عبر مختلف سيناريوهات القيادة. (2) لم يفسر مؤثر إدراك المخاطر من الوقوع في الحوادث والخوف من الغرامة المرورية النزعة إلى استخدام الهاتف أثناء القيادة. (3) يعد التوجه نحو استخدام الهاتف المنبئ الأكثر قدرة على تفسير استخدام الهاتف أثناء القيادة.

دراسة والش وآخرون (Walsh et al., 2007)، بعنوان «العوامل النفسية والاجتماعية التي تؤثر على استخدام الهاتف المحمول أثناء القيادة». وتوصلت الدراسة إلى مايلي: (1) يعد موقف المبحوثين تجاه استخدام الهاتف المحمول أثناء القيادة المتنبئ الوحيد المتسق لنية انخراطهم في هذا السلوك في المستقبل. (2) أدرك السائقون الذين لديهم نوايا قوية لاستخدام الهاتف المحمول أثناء القيادة. أن هذا السلوك يتمتع بمزايا أكثر وموافقة أكبر من الآخرين، وكانوا أقل تأثراً بالعوامل التي تمنعهم من استخدام

- القصيرة بشكل متكرر أكثر من السائقين الأكبر سناً. (4) أبلغ نصف السائقين تقريباً عن تغيير سلوكهم في القيادة عند استخدام الهاتف المحمول على الطرق الحضرية بينما يزيد هذا الرقم على الطريق السريع قليلاً عن (41٪) من المبحوثين. (5) ارتبط استخدام الهاتف المحمول على الطرق السريعة بحوادث التصادم.
- وتشير هذه الدراسات إلى حقائق عدة يمكن اعتبارها المحصلة الأساسية لتفسير العوامل الديموغرافية المؤثرة في استخدام الجوال أثناء القيادة، وذلك على النحو التالي:
- الاتجاه المتزايد لاستخدام الهاتف المحمول أثناء القيادة.
 - المخاطر الكبيرة لاستخدام الهاتف المحمول أثناء القيادة بين السائقين.
 - ارتفاع معدل استخدام الهواتف المحمولة أثناء القيادة عندما تنخفض سرعة المرور.
 - أن الوعي بمخاطر استخدام الجوال أثناء القيادة تنحصر في جانب المعرفة دون السلوك.
 - أخطار التعرض للحوادث بنوعيتها تتضاعف تسع مرات أثناء انشغال السائقين بالهاتف المحمول.
 - وجود اختلافات بين المعتقدات المعيارية والسيطرة والسلوكية لمستخدمي الهواتف أثناء القيادة.
- الحاجة الماسة للمزيد من تدابير السلامة على الطرق العملية لتخفيف آثار الهواتف أثناء القيادة.
- وبالتالي تتأثر هذه العلاقة بمتغيرات عدة يمكن إجمال أبرزها في: السمات الشخصية خاصة النوع، العمر، المستوى التعليمي، الدخل، فضلاً عن: طبيعة الطريق - طريق سريع، طريق غير سريع - نوع المركبة، المهارة القيادية، قوانين المرور، الغرامة المرورية، نزعة الاستخدام.
- ويستدل من هذه الدراسات على أن ظاهرة استخدام الجوال أثناء القيادة ظاهرة عالمية، يعاني منها المجتمع الإنساني بشقيه المتقدم والنامي، وأنه على الرغم مما بذل في سياقها من جهود علمية على المستوى الدولي إلا أن هناك نقصاً واضحاً في الجهود البحثية على المستوى المحلي، ومن ثم تتضح مدى الحاجة الماسة إلى دراسة العوامل الديموغرافية المؤثرة في استخدام الجوال أثناء القيادة.
- وعليه تتلخص مشكلة الدراسة في استكشاف أهم العوامل الديموغرافية المؤثرة في استخدام الجوال أثناء القيادة، وهي دراسة ميدانية على عينة من مكاتب مرور مدينة الرياض بالمملكة العربية السعودية، وذلك من خلال التركيز على خمسة عوامل أساسية هي: العمر، الدخل، المستوى التعليمي، الحالة الاجتماعية، مستوى الالتزام الأخلاقي.

- فروض الدراسة:**
1. هناك فروق ذات دلالة إحصائية في متوسط درجة استخدام الجوال أثناء القيادة تعزى لمتغير العمر.
 2. هناك فروق ذات دلالة إحصائية في متوسط درجة استخدام الجوال أثناء القيادة تعزى لمتغير مستوى الدخل.
 3. هناك فروق ذات دلالة إحصائية في متوسط درجة استخدام الجوال أثناء القيادة تعزى لمتغير المستوى التعليمي.
 4. هناك فروق ذات دلالة إحصائية في متوسط درجة استخدام الجوال أثناء القيادة تعزى لمتغير الحالة الاجتماعية.
 5. هناك فروق ذات دلالة إحصائية في متوسط درجة استخدام الجوال أثناء القيادة تعزى لمتغير الالتزام الأخلاقي.
- أهمية الدراسة:**
- تتلخص أهمية هذه الدراسة في بعدين أساسيين هما: الأهمية العلمية والأهمية النظرية. تتمثل الأهمية العلمية للدراسة في محاولة التوصل إلى مجموعة من النتائج العلمية الهادفة إلى الكشف عن العوامل الديموغرافية المؤثرة في استخدام الجوال أثناء القيادة؛ لتقويم هذه العلاقة على نحو بناء يساهم في الحد من عملية الاستخدام في ظل اتساع نطاق التهديدات الناجمة عن استخدام الهاتف المحمول أثناء القيادة على مستوى المجتمعات الإنسانية عامة والمملكة العربية السعودية خاصة، بالإضافة إلى إبراز المقترحات الاجتماعية التي من شأنها مناهضة
- أهداف الدراسة:**
1. بيان الفروق بين متغير العمر واستخدام

العوامل الديموغرافية ومستوياتها مثال ذلك: العوامل الشخصية، العوامل الاجتماعية، العوامل البيئية، العوامل الوراثية، العوامل الجسمية، العوامل المعرفية، العوامل الانفعالية (عبدالخالق، 1983، ص: 15).

ويعرف «رشوان» العوامل الديموغرافية بأنها: «السمات الاجتماعية التي تميز أفراد المجتمع، وتؤثر في سلوكهم تجاه موقف معين، وتتركز هذه الخصائص والروابط الاجتماعية في عدة متغيرات مثل: الحالة الزوجية، مستوى التعليم، مستوى المعيشة، الروابط الأسرية» (رشوان، 1988، ص: 65)، ويعرفها شتا (د. ت. : 17) بأنها عبارة عن: أحوال الأسرة، ونظم الزواج، ونسق السلطة والتعليم والعادات التي كانت تتبع في مناسبات مختلفة». والديموغرافيا هي العلم الذي يهتم بدراسة خصائص السكان من حيث العمر والجنس والدخل وتوزيع وحجم السكان وغيرها من المعلومات والبيانات الإحصائية المرتبطة بالسكان (Poston, 2010 & Bouvier).

ويمكن تعريف «العوامل الديموغرافية» بأنها عبارة عن: المتغيرات الاجتماعية المتمثلة في: الفئة العمرية، المستوى التعليمي، المستوى الاقتصادي، الحالة الاجتماعية، درجة الالتزام الأخلاقي والديني، والتي تؤثر في سلوك المبحوثين - استخدام الجوال أثناء القيادة - بشكل مباشر أو غير مباشر.

هذا السلوك السلبي، وإرشاد صانعي السياسات المرورية إلى تطوير إستراتيجيات السلامة المرورية للحد من استخدام الجوال أثناء القيادة، وإبراز أهم المقترحات لمعالجة هذه العلاقة والاستفادة من هذه النتائج والمقترحات في التحقق من فروض الدراسة وتحقيق أهدافها الأساسية. أما الأهمية النظرية للدراسة فتتمثل في دراسة العوامل الديموغرافية المؤثرة في استخدام الجوال أثناء القيادة وفقاً لما تعكسه المتغيرات الأساسية المؤثرة في طبيعة هذه العلاقة، وتمثل هذه الدراسة رؤية بحثية علمية تنطلق من منهج دراسة العلاقات السببية لتفسير العلاقة بين متغيرات الدراسة، والسعي نحو توفير أكبر قدر من الحقائق العلمية حول الظاهرة محل الدراسة؛ لتسهم في إرشاد الباحثين والمعنيين بهذه الظاهرة

مفاهيم الدراسة:

ترتكز هذه الدراسة على مفهومين أساسيين، العوامل الديموغرافية والجوال.

1) المفهوم الأول: العوامل الديموغرافية: Demo-graphic Factors

يشير مصطلح العوامل الديموغرافية في جوهره إلى النسبية بمعنى أنها خصلة أو سمة ذات دوام نسبي، تختلف من جماعة إلى أخرى ومن فرد لآخر؛ لتمييز بعضهم عن بعض، ولتوضح طبيعة الفروق الفردية بين الأفراد، وتنوع درجات

2) المفهوم الثاني: الجوال: Mobile

يطلق على مصطلح الجوال مفاهيم عدة، حيث الهاتف النقال Mobile Phone، الهاتف المحمول Mobile، الهاتف الشخصي Personal Phone، الهاتف الخليوي، الهاتف اللاسلكي، الهاتف الذكي Smart phone إلى غير ذلك من المصطلحات التي تمكن الفرد من القدرة على التحدث والتنقل به من مكان إلى آخر.

ويشير مصطلح الجوال بوجه عام إلى كونه: الهاتف المحمول مع مميزات متقدمة للغاية، مثال ذلك: الاحتواء على شاشة عالية الدقة تعمل باللمس، واي فاي، قدرات تصفح الإنترنت، القدرة على تحميل تطبيقات متطورة، بحيث تعمل معظم هذه الأجهزة على أنظمة تشغيل، مثل أندرويد، سيمبيان، ويندوز، IOS (محمد، 2017، ص: 183-208).

ويعرف «الزهراي وآخرون (2018، ص: 141)» الجوال بأنه: إحدى وسائل الإعلام الجديد، والتي تعتمد على الاتصال اللاسلكي عن طريق شبكة أبراج موزعة في منطقة معينة، ويستخدم جهاز حاسوب محمول باليد، يستطيع حاملة معرفة آخر الأخبار السياسية والاقتصادية عبر الاشتراك في خدمة الإنترنت.

وتقدم «إلياس» للجوال مفهومين: (أ) نظام اتصال هاتفي يعمل باستخدام مزيج من موجات الراديو المتنقلة، ومشغلات الهاتف التقليدية؛

للسماح بعملية الاتصال بين المستخدمين في مجال معين. (ب) أداة نقالة تعمل كهاتف طبيعي، ويكون قادراً على التحرك في منطقة واسعة، وتسمح للهواتف المحمولة بالاتصال بالإنترنت، عن طريق لوحة المفاتيح المباشرة، وتستخدم معظم الهواتف الحالية مجموعة إرسال موجة الراديو، وتحويل دائرة الهاتف التقليدي (Wiki-media, 2020، إلياس، 2008، ص: 39).

ويعد «الجوال» تطبيقاً من تطبيقات تكنولوجيا الاتصال الحديثة، والتي تشمل على خدمات تقنية عدة؛ تسمح للمستخدم التفاعل مع الأفراد بتقنية الصوت أو الصورة أو الصوت والصورة معاً، في أي مكان بالعالم دون التقيد بمكان معين وفقاً لخاصية «anywhere - anytime»، كما تسمح له الولوج إلى شبكة المعلومات الدولية - الإنترنت - والاستفادة من خدماتها الاتصالية، سواء بالتفاعل مع الأحداث، أو التواصل مع الآخرين، أو ممارسة الأعمال، أو التسلية والترفيه.

التوجه النظري للدراسة

هناك نظريات عدة يمكن الاستعانة بها لتفسير موضوع الدراسة، مثال ذلك: نظرية الضبط الاجتماعي Social Control Theory و«نظرية السلوك المخطط Theory of Planned Behavior والتي سوف يتم الاعتماد عليها. نظرية الضبط الاجتماعي وفقاً لهيرشي (1969) تؤكد

والدوافع الإيجابية نحو السلوك، مع التمتع بمعيار شخصي قوي بشأن ذلك السلوك، والتنبؤ بأداء هذا السلوك بنجاح في موقف معين (Davis & et al, 2002, pp. 810-819).

وفي ضوء هذه الفكرة تركز نظرية السلوك المخطط على فرضية أساسية وهي امتلاك الفرد منطق الاستخدام المنظم لما هو متاح من معلومات وحقائق تمثل المرجع الأساسي للسلوك في المواقف الحياتية، بمعنى أنها تقوم على توظيف المكونات الداخلية للفرد، من: المعتقدات، الاتجاهات، القيم، التفضيلات؛ لشرح سلوكه والتنبؤ به (سعيد، 2015، ص: 348-382).

وتقود هذه الفرضية إلى أنه كلما كان الموقف أكثر ملاءمة، والمعيار الشخصي أكثر تفضيلاً، كلما زاد إدراك الضغط المعياري لأداء السلوك، وكلما زاد إدراك السيطرة على أداء السلوك، كانت السيطرة السلوكية أقوى بمعنى أن نيته لأداء السلوك ستكون أقوى عندما تكون الفرصة سانحة، ومن ثم فإن السيطرة والقدرة الكافية يعززان النية التي تعزز السلوك في الفرصة السانحة (Snie- hotta, 2009, pp. 257-270)، علاوة على أهمية السيطرة السلوكية المحسوسة في تنفيذ السلوك، مع التأكيد على أنه كلما كانت أكثر واقعية كلما كانت بمثابة الوكيل الفعلي للتحكم في السلوك والمساهمة في التنبؤ به (Ajzen, 1991, pp. 184-190)، وأيضاً تفترض أن الكفاءة الذاتية عنصر

على أن جميع الأفراد لديهم القدرة على أن يرتكبوا المخالفات. ويعتقد هيرشي أنه عندما يكون لدى الفرد ارتباط قوي بالمجتمع أو بمؤسساته مثل الأسرة، فإن احتمالية ارتكابه للمخالفات يقل بشكل كبير، ولكن عندما يضعف هذا الارتباط أو يتحطم فمن المرجح أن يرتكب الفرد مخالفات دون مبالاة. يشير هيرشي إلى أن الارتباط الاجتماعي الذي يحافظ عليه الناس ينقسم إلى أربعة مكونات أساسية: (1) الارتباط (2) الالتزام (3) الانغماس (4) الاعتقاد.

أما نظرية السلوك المخطط فترجع إلى كتابات عالم النفس الاجتماعي أجزن «Icek Ajzen»، حول تطوير نظرية الفعل المعقول عام (1985م) للحصول على منظور نفسي اجتماعي يُعنى بتفسير العلاقة بين المواقف والسلوك؛ وفقاً لقاعدة النية قبل أداء السلوك في الحالات التي يمكن للفرد السيطرة على جميع العوامل المؤثرة في أدائه الفعلي، ومن ثم فإن حدوث السلوك الفعلي يتناسب مع مقدار السيطرة - التحكم - التي يمارسها على سلوكه وتنعكس من قوة نواياه لتنفيذ هذا السلوك (Ajzen, 1985, pp. 11-39).

وتتلخص الفكرة العامة لنظرية السلوك المخطط في أن القصد السلوكي - النية، الاستعداد، الدافعية - يمثل المحدد الأقرب للسلوك والعامل المؤثر بشكل مباشر (Ajzen, 1991, pp. 179-211) ومن ثم يكون أقوى عندما يمتلك الفرد الاتجاهات

حيوي لتحديد القوة التي ينوي بها الفرد تحقيق سلوك ما (Ajzen, 1985, pp. 184-190).

ويعبر أجزن «IcekAjzen» عن عناصر نظرية السلوك المخطط من خلال الدالة الرياضية التالية: بمعنى أن: (BI) النية السلوكية، (AB) الموقف تجاه السلوك، (b) قوة كل اعتقاد، (e) تقييم كل نتيجة، (SN) المعايير الشخصية، قوة كل معيار شخصي، (n) قوة كل معيار شخصي، (M) الدافع للمثال للمرجع، (PBC) السيطرة السلوكية المحسوسة، (c) قوة كل اعتقاد سيطرة، (P) القوة المتصورة لعوامل التحكم، (W) الوزن المستخرج تجريبياً/ معاملاً (Ajzen, 1985, pp. 15-20).

وتؤكد هذه الدالة على أن النية أو القصد السلوكي «Behavioral Intention» يمثل المتغير الأساسي الذي يسبق السلوك، ويشير هذا المتغير إلى الاحتمال الأقوى والأرجح الذي يجذب تجاه سلوك معين في موقف معين ويجعله عازماً عليه، وبالتالي يمكن من خلال القصد السلوكي فهم المواقف والتنبؤ بالسلوك الاجتماعي، وتقييم المواقف والمعايير الذاتية والتحكم السلوكي المحسوس للفرد (Ajzen & Madden, 1986, pp. 453-474).

وغالباً ما تتأثر النية أو القصد السلوكي بموقف الفرد، وتصورات الضغط من الآخرين للانخراط في السلوك «القواعد الذاتية»، وتصورات مستوى التحكم السلوكي المدرك، والمعايير الذاتية، المعتقدات الكامنة وراء المحددات المباشرة للنوايا

(Walsh et al., 2007)، ويرتبط القصد السلوكي في نظرية السلوك المخطط بمتغيرات خمسة، هي (Pelling & White, 2009, pp. 755-759)

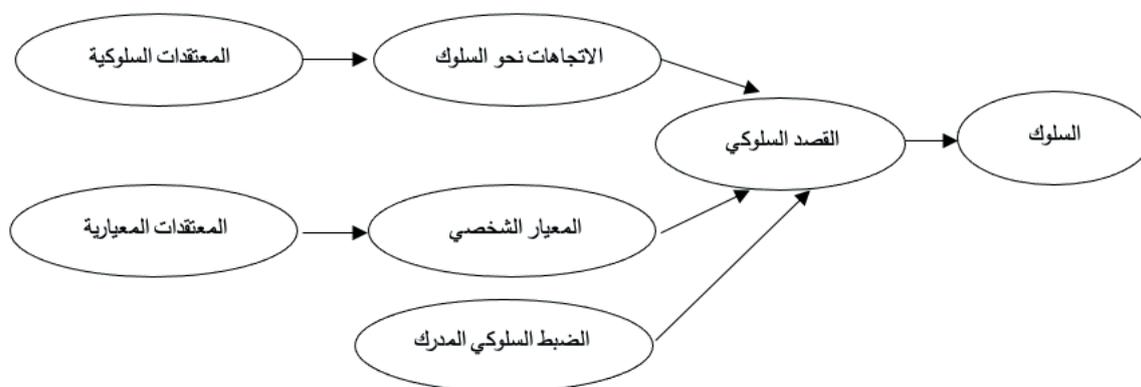
(1) المتغير الأول: الاتجاه نحو السلوك «Atti-tude Toward Behavior»: حيث: مشاعر الفرد وأحاسيسه المؤيدة أو المعارضة لأداء سلوك معين في موقف معين.

(2) المتغير الثاني: المعتقدات السلوكية «Behavior-al Beliefs»: حيث: المعتقدات التي توجه أداء الفرد وتقود سلوكه نحو مخرجات ونتائج محددة.

(3) المتغير الثالث: المعيار الشخصي أو الذاتي «Subjective Norm»: حيث: وعي الفرد لرغبات المجتمع وأمنيته بخصوص أدائه أو عدم أدائه لسلوك معين؛ استناداً إلى الضغط الاجتماعي المدرك الذي يواجهه الفرد لأداء أو عدم أداء سلوك معين.

(4) المتغير الرابع: المتغيرات المعيارية «Norma-tive Beliefs»: حيث: المعتقدات ذات العلاقات والصلات الخاصة التي ترشد الفرد ما إذا كان يجب أو لا يجب عليه أداء سلوك معين، وتبرز أهمية هذا المتغير كمقياس للمعيار الشخصي.

(5) المتغير الخامس: المخطط السلوكي المدرك «Perceived Behavioral Control»: حيث الثقة المدركة من قبل الفرد بقدرته الذاتية على أداء سلوك ما في موقف ما، ويمكن إيضاح متغيرات القصد السلوكي في النموذج التالي (سعيد، 2015، ص: 385):



شكل رقم (1) نموذج عناصر نظرية السلوك المخطط

المشاة، الامتثال لحدود السرعة، التنبؤ بسلوك قائدي الدراجات النارية المحفوف بالمخاطر، التباين في النوايا للامتثال لحدود السرعة، التباين في نوايا الشرب أثناء القيادة، التباين في نوايا التجاوز في الظروف الخطرة.

وفي سياق ذلك فقد أفادت دراسة (Walsh & White, 2006, 49-57) أن هناك مستويين من استخدام الجوال أثناء القيادة، مستوى الاستخدام العالي، ومستوى الاستخدام المنخفض، وأن كليهما يتأثر بسهولة الاستخدام أثناء القيادة، ومحاكاة الأصدقاء، والاعتقاد بالقدرة على التحكم، وضعف الغرامة المرورية. وغيرها من العوامل التي تعزز قدرة نظرية السلوك على بيان أثر المعتقدات المهمة لاستهداف مجموعات محددة من السائقين لتشجيعهم على استخدام الجوال أثناء القيادة بشكل أكثر ملائمة، ومن ثم تفيد بأن

ويعتقد وولش (Walsh, 2007, pp. 5-6) أن نظرية السلوك المخطط لديها القدرة على التنبؤ بنوايا استخدام الجوال أثناء القيادة، وكذلك القدرة على الكشف عن الدوافع الحقيقية لمجموعات السائقين المختلفة؛ لتحديد العوامل المؤثرة في اتخاذ قرار استخدام الجوال أثناء القيادة، فعلى سبيل المثال قد يكون بعض الأفراد متأثرين بشدة الضغوط المعيارية، بينما قد يتأثر البعض الآخر بالمواقف تجاه استخدام الجوال أثناء القيادة، والالتزام بقواعد السلامة المرورية على الطرق، وتؤكد هذه النظرية على أن استخدام الجوال أثناء القيادة يتأثر بالمواقف والمعايير الذاتية كمؤثرات مهمة على نية الاستخدام، مع العلم بقدرة النية على التنبؤ بشكل كبير باستخدام الجوال أثناء القيادة، بل ساهمت في تحسين الفهم لمجموعة متنوعة من سلوكيات السلامة على الطرق، مثال ذلك: عبور

أقسام من الأقسام الأخرى بشكل عشوائي، والتي تُعنى باستخراج الرخص فقط. ووقع الاختيار على (3) قسم مرور الشمال. (4) قسم مرور الغرب. (5) قسم مرور النسيم. (6) قسم مرور الدرعية. وبناء عليه قدرت عدد مفردات العينة بـ (180) مفردة من المراجعين لأقسام المرور آنفة الذكر.

وتتكون متغيرات الدراسة التابعة والمستقلة من: (أ) العمر: يقصد بها إجرائياً سؤال المبحوثين عن فئاتهم العمرية. (ب) المستوى التعليمي: يمكن تعريفه إجرائياً بسؤال المبحوثين عن مستواهم التعليمي. (ج) الحالة الاجتماعية: وتعرف إجرائياً من خلال سؤال المبحوثين عن حالتهم الاجتماعية. (د) مستوى الدخل: ويمكن تعريفه إجرائياً بسؤال المبحوثين عن مستوى الدخل. (هـ) الالتزام الأخلاقي: يقصد به إجرائياً سؤال المبحوثين عن درجة التزامهم الأخلاقي والديني. أما المتغير التابع فتم تعريفه إجرائياً من خلال سؤال المبحوثين عن استخدامهم للجوال من عدمه أثناء القيادة.

وتم الاعتماد على الاستبانة كأداة لجمع البيانات والتواصل مع المبحوثين، والتي اشتملت على البيانات الأساسية للمبحوثين والمتغيرات المعنية باستخدام الجوال أثناء القيادة، وقد استغرق توزيع الاستبانة (6) أسابيع (بمعدل أسبوع لكل قسم)، وقد تم توزيعها على المراجعين والزوار في

الأشخاص الذين استخدموا الجوال أثناء القيادة في البيئات والطرق المختلفة، لاحظوا وجود قيود ضعيفة على الاستخدام، ومن ثم تعززت دافعية وقرار استخدام الجوال أثناء القيادة.

ويرى وولش (Walsh, 2007, p. 6) أن الميزة الرئيسة لتوظيف نظرية السلوك المخطط في تفسير العوامل الديموغرافية المؤثرة في استخدام الجوال أثناء القيادة تتضح في قدرة هذه النظرية على تعديل نموذج السلوك من خلال دمج عوامل إضافية ذات صلة مباشرة أو غير مباشرة بسلوك الاستخدام؛ لتقييم تصورات المخاطر الناجمة عن عملية استخدام الجوال أثناء القيادة - الغرامة المرورية، التعرض لحادث - والتي من المحتمل أن تؤثر على استخدام الجوال أثناء القيادة والتنبؤ بسلوك القيادة داخل إطار نموذج السلوك المخطط.

الإجراءات المنهجية للدراسة

تنتمي هذه الدراسة إلى المنهج الوصفي، وفي سياق هذا المنهج اعتمدت الدراسة على طريقة المسح الاجتماعي عن طريق العينة، وتمثل مجتمع الدراسة في المراجعين لأقسام المرور في مدينة الرياض، والبالغ عددهم (13) قسمًا، ومن هذا المنطلق تمثلت عينة الدراسة في اختيار الأقسام الرئيسة التي تختص بالحوادث والرخص وهي على النحو التالي: (1) قسم مرور الناصرية. (2) قسم مرور الشرق، بالإضافة إلى اختيار أربعة

Social Sciences لمعالجة الإحصاءات الإصدار الخامس والعشرون، وتتضح أهم الأساليب الإحصائية التي تم الاعتماد عليها في عرض ومناقشة نتائج الدراسة: الجداول التكرارية المركبة ألفا كرونباخ؛ للتأكد من ثبات محاور استبانة الدراسة كلها والاتساق الداخلي بين كل عبارة من عبارات كل محور على حدة، اختبار ((T لعينتين مستقلتين واختبار تحليل التباين الأحادي.

تحليل نتائج الدراسة

وفيما يلي عرض نتائج الدراسة ومناقشتها وذلك من خلال التركيز على فروضها الأساسية: (1) هناك فروق ذات دلالة إحصائية في متوسط درجة استخدام الجوال أثناء القيادة تعزى لمتغير العمر.

كل قسم بمعدل ساعتين كل يوم، وما تم جمعه من قسم الناصرية طيلة أيام الأسبوع بلغ (30) استبياناً، وهو العدد الذي تم الالتزام بالحصول عليه من الأقسام المتبقية.

وتم التحقق من صدق الاتساق الداخلي لاستبانة الدراسة باستخدام قيمة معامل ألفا كرونباخ (Alphacronbach)، بمتوسط (0.87) لإجمالي محاور الاستبيان، ثم تم القيام بعمل دراسة استطلاعية للتأكد من صحة تصميمها ومدى استيعاب المبحوثين لمفرداتها، وذلك بتطبيقها على (18) مراجعاً.

وعقب الانتهاء تم تفريغ بيانات الاستبيان وترميزها لإدخال بياناتها على جهاز الحاسب الآلي باستخدام برنامج «الحزم الإحصائية للعلوم الاجتماعية» (SPSS) Statistical Package for

جدول رقم (1)

الفروق في متوسط استجابات عينة الدراسة حول استخدام الجوال أثناء القيادة التي تعزى لمتغير العمر

الدلالة الإحصائية	قيمة F	متوسط المربعات	درجة الحرية	مجموع المربعات	
000.	28.710	44.292	3	132.875	بين المجموعات
		1.543	175	269.974	داخل المجموعات
			178	402.849	المجموع

القيادة تعزى لمتغير العمر والجدول التالي يوضح الاختبار البعدي شيفي لمعرفة دلالة الفروق لصالح أي فئة من فئات العمر.

يتبين من الجدول أعلاه وجود فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى (0.00) في متوسط درجات أفراد عينة الدراسة حول استخدام الجوال أثناء

جدول رقم (2)

الاختبار البعدي شيفي للفروق بين متوسطات استجابات عينة الدراسة التي تعزى لمتغير العمر

الانحراف	الدلالة	الفرق بين المتوسطات	(J) العمر مصنفاً أربعة خيارات	(I) العمر مصنفاً أربعة خيارات
.325	.002	-1.301*	أقل من 22 سنة	من 31 إلى 40 سنة
.307	.020	-.971*	من 22 إلى 30 سنة	
.343	.034	1.019*	40 سنة فما فوق	
.276	.000	-2.320*	أقل من 22 سنة	40 سنة فما فوق
.254	.000	-1.990*	من 22 إلى 30 سنة	

القيادة من الذين أعمارهم من 40 سنة فما فوق.

4. بين الذين أعمارهم من 40 سنة فما فوق والذين أعمارهم أقل من 22 سنة لصالح الذين أعمارهم أقل من 22 سنة أي أنهم أكثر استخداماً للجوال أثناء القيادة من الذين أعمارهم من 40 سنة فما فوق.

5. بين الذين أعمارهم من 40 سنة فما فوق والذين تتراوح أعمارهم ما بين 22 إلى 30 سنة لصالح الذين تتراوح أعمارهم ما بين 22 إلى 30 سنة أي أنهم أكثر استخداماً للجوال أثناء القيادة من الذين أعمارهم من 40 سنة فما فوق.

ومفاد هذه العلاقة التأكيد على أنه كلما قلت الفئة العمرية كلما زاد معدل استخدام الجوال أثناء القيادة هذا من ناحية، ومن ناحية أخرى كلما زادت الفئة العمرية كلما قل معدل استخدام

يتبين من الجدول أعلاه أن الفروق كانت كما يلي:

1. بين الذين تتراوح أعمارهم ما بين 31 إلى 40 سنة والذين أعمارهم أقل من 22 سنة لصالح الذين أعمارهم أقل من 22 سنة أي أنهم أكثر استخداماً للجوال أثناء القيادة من الذين تتراوح أعمارهم ما بين 31 إلى 40 سنة.

2. بين الذين تتراوح أعمارهم ما بين 31 إلى 40 سنة والذين تتراوح أعمارهم ما بين 22 إلى 30 سنة لصالح الذين تتراوح أعمارهم ما بين 22 إلى 30 سنة أي أنهم أكثر استخداماً للجوال أثناء القيادة من الذين تتراوح أعمارهم ما بين 31 إلى 40 سنة.

3. بين الذين تتراوح أعمارهم ما بين 31 إلى 40 سنة والذين أعمارهم من 40 سنة فما فوق لصالح الذين تتراوح أعمارهم ما بين 31 إلى 40 سنة أي أنهم أكثر استخداماً للجوال أثناء

تزيد أعمارهم على (55 عاماً). وكذلك تتفق مع ما توصلت إليه الغريري (2014) من أن الفئة العمرية من (18 إلى 30 سنة) هي الفئة الأكثر استخداماً للهاتف النقال أثناء القيادة، وأن الشباب يستخدمون الهاتف للمراسلات أكثر، فيما يستخدمه كبار السن للاتصالات أكثر، موصية باتخاذ تدابير للحد من استخدام الهاتف أثناء القيادة، وذلك من خلال التوعية واستخدام التكنولوجيا الحديثة.

وأيضاً دراسة ماركوز وآخرين (Marquez et al., 2019) التي أظهرت أن الشباب هم الأكثر استخداماً للهاتف المحمول أثناء القيادة (Bucsuházy and et al, 2019)، ودراسة Przybyla & Zhou (2009) التي كشفت أن السائقين الشباب يميلون إلى استخدام الهواتف المحمولة أثناء القيادة أكثر من كبار السن (Przybyla & Zhou, 2009).

(2) هناك فروق ذات دلالة إحصائية في متوسط درجة استخدام الجوال أثناء القيادة تعزى لمتغير مستوى الدخل.

الجوال أثناء القيادة إلى درجة عدم الاستخدام، ويمكن عزو هذه النتيجة إلى أن السلوك الخطر الذي ينتهجه معظم الشباب ينبع من انعدام نزعة المسؤولية وعدم تحملهم للمسؤولية إلى درجة الاستهتار والاستخفاف بالموقف الذي يحيط بهم، وعدم تقديرهم للخطر الذي يعرضون أنفسهم والآخريين له، ولاعتقادهم أن تصرفهم آمن وسليم، وإقبالهم على استخدام الهواتف الجوال إلى حد الإدمان بهدف التواصل عن طريقة المحادثة أو الرسائل القصيرة أو البريد الإلكتروني، وذلك على عكس الفئات العمرية الأكبر والتي تتسم بالاتزان العقلي والقدرة على إدارة المواقف المختلفة، وتقدير المخاطر المترتبة على هذا السلوك الخطير، الذي قد يترتب عليه حدوث الحوادث المرورية في أقل من ثانية، أي بمجرد التقاط الجوال؛ لانصراف ذهنه وتشتت تركيزه عن الطريق.

وتتفق هذه النتيجة مع ما ذهب إليه الشامي (2015) من أن الشباب هم الأكثر عرضة للخطر خصوصاً بين سن (16 و 24 عاماً) بمرتين عمّن

جدول رقم (3)

الفروق في متوسط استجابات عينة الدراسة حول استخدام الجوال أثناء القيادة التي تعزى لمتغير مستوى الدخل

الدلالة الإحصائية	قيمة F	متوسط المربعات	درجة الحرية	مجموع المربعات	
000.	14.142	24.826	4	99.304	بين المجموعات
		1.755	169	296.673	داخل المجموعات
			173	395.977	المجموع

يتبين من الجدول أعلاه وجود فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى (0.00) في متوسط درجات أفراد عينة الدراسة حول استخدام الجوال أثناء القيادة تعزى لمتغير الدخل الشهري والجدول التالي يوضح الاختبار البعدي شيفي لمعرفة دلالة الفروق لصالح أي فئة من فئات الدخل الشهري.

جدول رقم (4)

الاختبار البعدي شيفي للفروق بين متوسطات استجابات عينة الدراسة التي تعزى لمتغير الدخل الشهري

الدلالة الإحصائية	الانحراف	الفرق بين المتوسطات	(J) الدخل	(I) الدخل
.000	.341	-1.977*	أقل من 2000 ريال	من 8001 ريال إلى 11000 ريال
.025	.371	-1.257*	من 2001 ريال إلى 5000 ريال	
.000	.275	-1.718*	أقل من 2000 ريال	من 11000 ريال فأكثر
.041	.312	-.998*	من 2001 ريال إلى 5000 ريال	

- يتبين من الجدول أعلاه أن الفروق كانت كما يلي:
- بين الذين يتراوح دخلهم الشهري ما بين 8001 ريال إلى 11000 ريال والذين دخلهم الشهري أقل من 2000 ريال لصالح الذين دخلهم الشهري أقل من 2000 ريال أي أنهم أكثر استخدامًا للجوال أثناء القيادة من الذين يتراوح دخلهم الشهري ما بين 8001 ريال إلى 11000 ريال.
 - بين الذين يتراوح دخلهم الشهري ما بين 8001 ريال إلى 11000 ريال والذين دخلهم الشهري يتراوح من 2001 ريال إلى 5000 ريال لصالح الذين دخلهم الشهري من 2001 ريال إلى 5000 ريال أي أنهم أكثر استخدامًا للجوال أثناء القيادة من الذين يتراوح دخلهم الشهري ما بين 8001 ريال
 - بين الذين يتراوح دخلهم الشهري من 2000 ريال فأكثر والذين دخلهم الشهري أقل من 2000 ريال لصالح الذين دخلهم الشهري أكثر استخدامًا للجوال أثناء القيادة من الذين يتراوح دخلهم الشهري ما بين 8001 ريال إلى 11000 ريال فأكثر.
 - بين الذين يتراوح دخلهم الشهري من 2001 ريال إلى 5000 ريال والذين دخلهم الشهري من 2001 ريال إلى 5000 ريال أي أنهم أكثر استخدامًا للجوال أثناء القيادة من الذين يتراوح دخلهم الشهري من 11000 ريال فأكثر.

ومفاد هذه العلاقة التأكيد على أنه كلما قل مستوى الدخل كلما زاد معدل استخدام الجوال أثناء القيادة، وبالتالي كلما ارتفع مستوى الدخل كلما قل معدل استخدام الجوال أثناء القيادة بشكل ملحوظ. ويمكن تفسير هذه النتيجة بأن الأفراد ذوي الدخل المنخفض غالباً ما يقتادون سيارات غير باهظة الثمن، بل وتشتمل على إمكانيات اعتيادية أو أقل من الاعتيادية، ومن ثم لا يعيئون لحوادث المرور التي يتعرضون لها، على الرغم من أن المنطق يشير إلى أنهم يجب أن يكونوا أكثر حرصاً من فئات الدخل الأخرى؛ لأن أي حادث مروري من الطبيعي أن يؤثر على سياراتهم بشكل سلبي ويتطلب المزيد من المال لإصلاحه، ومن ثم تشكل عملية الإصلاح عبئاً على حياتهم الاقتصادية، وذلك على عكس فئات الدخل الاقتصادي فوق المتوسط والعليا التي تمثل عملية الإصلاح أمراً سهلاً، بل وبتتبع سلوكهم الاعتيادي يمكن ملاحظة أن الحوادث المرورية غالباً ما تدفعهم إلى استبدال السيارات أو شراء سيارات جديدة وبإمكانيات أحدث. (3) هناك فروق ذات دلالة إحصائية في متوسط درجة استخدام الجوال أثناء القيادة تعزى لمتغير المستوى التعليمي.

جدول رقم (5)

الفروق في متوسط استجابات عينة الدراسة حول استخدام الجوال أثناء القيادة التي تعزى لمتغير المستوى التعليمي

الدلالة الإحصائية	قيمة F	متوسط المربعات	درجة الحرية	مجموع المربعات	
000.	7.772	14.778	5	73.891	بين المجموعات
		1.901	173	328.958	داخل المجموعات
			178	402.849	المجموع

يتبين من الجدول أعلاه وجود فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى (0.00) في متوسط درجات أفراد عينة الدراسة حول استخدام الجوال أثناء القيادة تعزى لمتغير المستوى التعليمي والجدول التالي يوضح الاختبار البعدي شيفي لمعرفة دلالة الفروق لصالح أي فئة من فئات المستوى التعليمي.

جدول رقم (6)

الاختبار البعدي شيفي للفروق بين متوسطات استجابات عينة الدراسة التي تعزى لمتغير المستوى التعليمي

الدلالة الإحصائية	الانحراف	الفرق بين المتوسطات	(J) المستوى التعليمي	(I) المستوى التعليمي
000.	248.	*1.447	المرحلة الجامعية	ثانوي
030.	376.	*1.341	فوق الجامعي	

الآخرين إليهم لنيل إعجابهم والثناء عليهم، كما أن العديد من طلاب الثانوي غالباً ما يحرصون على إقامة علاقات صداقة واسعة سواء في الواقع الاجتماعي أو الافتراضي الذي أوجدته شبكات التواصل الاجتماعي، واستحوذ على اهتمامهم إلى حد مبالغ فيه أقرب إلى الإدمان والاعتراب الاجتماعي، بل ودفع بهم إلى ملازمة الهاتف الجوال في كل مكان، ومطالعة بشكل مبالغ فيه، إما للتحدث أو مطالعة الرسائل، أو تصفح شبكات وتطبيقات التواصل إلى غير ذلك من مؤشرات عملية الاستخدام.

وتتفق هذه النتيجة مع دراسة ماركويز وآخرين (2015، Marquez & et al.) والتي توصلت إلى أن العمال والأفراد الحاصلين على مستوى تعليمي عالٍ هم أكثر عرضة لاستخدام الهاتف المحمول أثناء القيادة من غيرهم. وكذلك دراسة عيسى وآخرون (2012) والتي أشارت إلى أن سلوك استخدام الهاتف النقال سلوك عام ومتكرر عند معظم الشباب الجامعي.

(4) هناك فروق ذات دلالة إحصائية في متوسط درجة استخدام الجوال أثناء القيادة تعزى لمتغير الحالة الاجتماعية.

يتبين من الجدول أعلاه أن الفروق كانت بين الذين مؤهلهم العلمي ثانوي وكل من:

1. بين الذين مؤهلهم العلمي ثانوي والذين مؤهلهم العلمي جامعي لصالح الذين مؤهلهم العلمي ثانوي أي أنهم أكثر استخداماً للجوال أثناء القيادة من الذين مؤهلهم العلمي جامعي.
2. بين الذين مؤهلهم العلمي ثانوي والذين مؤهلهم العلمي فوق جامعي لصالح الذين مؤهلهم العلمي ثانوي أي أنهم أكثر استخداماً للجوال أثناء القيادة من الذين مؤهلهم العلمي فوق جامعي.

ومفاد هذه العلاقة التأكيد على أنه كلما قل المستوى التعليمي كلما زاد معدل استخدام الجوال أثناء القيادة، ويستدل من هذه العلاقة أن الفئات التعليمية الأكثر استخداماً للجوال أثناء القيادة هم الباحثون الحاصلون على المؤهل الثانوي والمؤهل الجامعي، ويمكن تحليل هذه النتيجة في ضوء طبيعة المرحلة العمرية التي يمرون بها، خاصة وأنهم في مرحلة المراهقة التي تتصف بصفات فسيولوجية معينة تدفعهم إلى القيام بالعديد من السلوكيات غير المحسوبة على سبيل إثبات الذات، وجذب انتباه

جدول رقم (7)

الفروق في متوسط استجابات عينة الدراسة حول استخدام الجوال أثناء القيادة التي تعزى لمتغير الحالة الاجتماعية

الدلالة الإحصائية	قيمة T	الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي	العدد	
0.00	5.506	1.376	3.80	105	غير متزوج
		1.420	2.64	74	متزوج

هذه النتيجة مع ما أشار إليه القاسمي (2014) في الدراسة التي قامت بها الإدارة العامة للمرور بالمملكة والتي أفادت نتائجها بأن السائقين المتزوجين يستخدمون الهاتف أقل بكثير من فئة غير المتزوجين.

(5) هناك فروق ذات دلالة إحصائية في متوسط درجة استخدام الجوال أثناء القيادة تعزى لمتغير الالتزام الأخلاقي.

يتبين من الجدول أعلاه وجود فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى (0.00) في متوسط درجات أفراد عينة الدراسة حول استخدام الجوال أثناء القيادة تعزى لمتغير الحالة الاجتماعية وكانت الفروق لصالح غير المتزوجين أي أنهم أكثر استخداماً للجوال أثناء القيادة من المتزوجين.

ويستدل من هذه العلاقة أن استخدام الجوال أثناء القيادة يكثر بين المبحوثين غير المتزوجين، بينما يقل بشكل ملحوظ بين المتزوجين، وتتفق

جدول رقم (8)

الفروق في متوسط استجابات عينة الدراسة حول استخدام الجوال أثناء القيادة التي تعزى لمتغير المستوى الأخلاقي

الدلالة الإحصائية	قيمة F	متوسط المربعات	درجة الحرية	مجموع المربعات	
000.	11.570	22.226	3	66.679	بين المجموعات
		1.921	175	336.170	داخل المجموعات
			178	402.849	المجموع

القيادة تعزى لمتغير المستوى الأخلاقي والجدول التالي يوضح الاختبار البعدي شيفي لمعرفة دلالة الفروق لصالح أي فئة من فئات المستوى الأخلاقي.

يتبين من الجدول أعلاه وجود فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى (0.00) في متوسط درجات أفراد عينة الدراسة حول استخدام الجوال أثناء

جدول رقم (9)

الاختبار البعدي شيفي للفروق بين متوسطات استجابات عينة الدراسة التي تعزى لمتغير المستوى الأخلاقي

.Sig	Std. Error	(Mean Difference (I-J	المستوى الأخلاقي (J)	(I) المستوى الأخلاقي
.002	.298	1.164*	ملتزم إلى حد ما	غير ملتزم
.000	303.	1.641*	ملتزم	
.000	.458	2.055*	ملتزم جداً	

الشرعية، ويلتمسون لأنفسهم الأعدار والتثبت بالقاعدة الشرعية الضرورات تبيح المحظورات، وينصرف ذهنهم عن أهمية السلوكيات ودورها الرائد في ترسيخ معنى الطاعة وتفعيل الواجبات، فلا وزن للطاعة في حياة الفرد إذا لم تكن تحثه على فعل الصواب واجتناب الأمور الخاطئة، وأي خطأ أكبر من العبث بحياة الناس والمساس بمقاصدها الضرورية، خاصة وأن العديد من النصوص الشرعية التي أقرها العلماء تؤكد على تحريم هذا السلوك. وهذا ما أقره المجمع الفقهي في الفتوى رقم (236353)، من أن الالتزام بالأنظمة التي لا تخالف أحكام الشريعة الإسلامية واجب شرعي؛ بناء على دليل المصالح المرسلة لما في المخالفة من تعريض النفس والغير للمخاطر والتهلكة (مركز الفتوى، 2014).

وتتفق هذه النتيجة مع ما توصلت إليه دراسة والش وآخرون (Walsh et al., 2007) من أن استخدام الجوال أثناء القيادة يتأثر بالمواقف والمعايير الذاتية كمؤشرات مهمة على النية.

يتبين من الجدول أعلاه أن الفروق كانت كما يلي:

1. بين غير الملتزمين والملتزمين إلى حد ما لصالح غير الملتزمين أي أنهم أكثر استخداماً للجوال أثناء القيادة من الملتزمين إلى حد ما.
2. بين غير الملتزمين والملتزمين لصالح غير الملتزمين أي أنهم أكثر استخداماً للجوال أثناء القيادة من الملتزمين.
3. بين غير الملتزمين والملتزمين جداً لصالح غير الملتزمين أي أنهم أكثر استخداماً للجوال أثناء القيادة من الملتزمين جداً.

ومفاد هذه العلاقة أن هناك علاقة إيجابية بين الالتزام الأخلاقي واستخدام الجوال أثناء القيادة، بمعنى أن الالتزام الأخلاقي يشكل أحد العوامل المؤثرة في عدم الاستخدام، أو أحد المعايير الذاتية التي يمكن أن تؤثر على وعي الباحثين بالمخاطر المترتبة على استخدام الجوال أثناء القيادة، ويمكن تفسير هذه النتيجة بالفهم الخاطئ لحقيقة الالتزام، فالعديد من الأفراد يقصرونه على سبيل الطاعة وأداء الواجبات

الخاتمة والتوصيات

مما سبق عرضه تتضح أهمية دراسة العوامل الديموغرافية المؤثرة في استخدام الجوال أثناء القيادة وذلك من منطلق التركيز على متغير استخدام الجوال أثناء القيادة وكل من متغيرات: العمر، مستوى الدخل، المستوى التعليمي، الحالة الاجتماعية، الالتزام الأخلاقي، وفقاً لما تعكسه الطبيعة السوسولوجية المحددة لهذه المتغيرات؛ استرشاداً بالمبادئ المنهجية للدراسات الوصفية مع التركيز على خصوصية علاقته السببية الرامية إلى توظيف طريقة المسح الاجتماعي بالعينة العشوائية للمراجعين بأقسام المرور الرئيسية بمدينة الرياض، والبالغ عددهم (180) مفردة، وتم التواصل معهم عبر استمارة الاستبيان التي استغرق توزيعها ستة أسابيع، وتوصلت الدراسة إلى:

1. أنه كلما قل العمر كلما زاد معدل استخدام الجوال أثناء القيادة.
2. أنه كلما قل مستوى الدخل كلما زاد معدل استخدام الجوال أثناء القيادة.
3. أنه كلما قل المستوى التعليمي كلما زاد معدل استخدام الجوال أثناء القيادة.
4. أن استخدام الجوال أثناء القيادة يكثر بين غير المتزوجين، بينما يقل بشكل ملحوظ بين المتزوجين.
5. أن هناك علاقة إيجابية بين الالتزام الأخلاقي

واستخدام الجوال أثناء القيادة بمعنى أن الالتزام الأخلاقي يشكل أحد العوامل المؤثرة في عدم استخدام الجوال أثناء القيادة. وتعكس نتائج هذه الفروض طبيعة القصد السلوكي والعوامل المؤثرة، حيث: المراهقون، غير المتزوجين، التعليم الثانوي والمتوسط، فئة الدخل المنخفض، غير الملتزمين وغيرها من العوامل التي تعبر عن مدى استعداد الفرد لاستخدام الهاتف الجوال أثناء القيادة، وقدرته على توظيف المكونات الداخلية، من المعتقدات، الاتجاهات، القيم، التفضيلات، دون أن يعبؤوا للوقت أو المكان أو الظرف الذي تتم فيه عملية الاستخدام في سياق مستويين أساسيين للاستخدام هما: الاستخدام العالي، الاستخدام المنخفض المتأثرين بالعديد من العوامل الوسيطة حيث سهولة الاستخدام: أثناء القيادة، محاكاة الأصدقاء، الاعتقاد بالقدرة على التحكم، ضعف الغرامة المرورية إلى غير ذلك من العوامل التي تدعم سلوك الاستخدام، ومن ثم تبرز أهمية نتائج هذه الدراسة في قدرتها على إضافة عوامل جديدة في تفسير العوامل الديموغرافية المؤثرة في استخدام الجوال أثناء القيادة.

وعطفاً على ما سبق تتمثل أهم توصيات الدراسة فيما يلي:

- تشديد العقوبة المادية - الغرامات المالية والسجن - والمعنوية - إيقاف رخصة القيادة،

لاستخدام الهاتف المحمول على الشباب دراسة ميدانية في مدينة القاهرة، ماجستير غير منشورة، قسم الاجتماع، كلية الآداب، جامعة عين شمس. الأنصاري، جبير. (2017/1/4). هذه عقوبة مستخدمي الجوال أثناء القيادة بالسعودية، صحيفة الشرق الأوسط، النسخة الإلكترونية، الرياض، ع13917، المصدر التالي: <https://aawsat.com/home/article/822586>. رشوان، حسين عبد الحميد. (1988). الأثرولوجيا في المجال النظري، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية. الزهراني، علي حسن، عبدالله رفيع العتيبي، محمد عبدالعزيز العتيبي، محمد عبدالله العتيبي. (2018). علاقة استخدام الهاتف النقال بحوادث المرور لدى السائقين بالطائف، مجلة العلوم التربوية والنفسية، 2(10) 139-150. سعيد، عباس محمد حسين. (2015). تأثير نظرية السلوك المخطط في الأداء التنظيمي عبر مشاركة المعرفة: بحث استطلاعي لأراء عينة من أعضاء الهيئة التدريسية في كلية المأمون الجامعة، مجلة جامعة الأنبار للعلوم الاقتصادية والإدارية، كلية الإدارة والاقتصاد، جامعة الأنبار، المجلد السابع، 13، 348-382.

سليمان، عبد ربه مغازي. (2014). الهاتف الجوال وسلوك قيادة السيارات: دور استراتيجيات التنظيم المعرفي للانفعالات كمتغيرات وسيطة، مجلة العلوم الاجتماعية، 24(4)، 75-114. السماعيل، محمد. (2017/8/23). الهاتف المحمول وحوادث الطرق، صحيفة اليوم، النسخة الإلكترونية، المملكة العربية السعودية، المصدر التالي: <https://www.alyaum.com/articles/1141370> سيد، عبد الرحمن. (الإثنين، 25 سبتمبر 2017). احذر.. «استخدام وسائل التواصل الاجتماعي أثناء القيادة طريقك للأخرة».. المرور: 20٪ من الحوادث سببها الانشغال ب«فيس بوك وواتس اب».. مساعد وزير الداخلية الأسبق يؤكد: جريمة مرورية وتفقد

المنع من القيادة فترة محددة، عدم تجديد الرخصة - على كافة أشكال وصور استخدام الجوال أثناء القيادة - التحدث، المراسلة، تصفح التطبيقات- وغيرها من الصور التي توحى بالانشغال.

- تفعيل نظم الغرامات المالية الفورية لمستخدمي الجوال أثناء القيادة والعمل على مضاعفتها حال الاستخدام المتكرر.
- تعزيز النظام التقني الحالي وتطويره لضمان فعاليته لرصد مخالفات استخدام الجوال أثناء قيادة السيارات والتعامل معها بكل حزم وقوة.
- سن القوانين والتشريعات الرادعة للحد من استخدام الجوال أثناء قيادة السيارة، مع التأكيد على عدم الاكتفاء بالغرامة المرورية.

المصادر والمراجع

أولاً/ المصادر والمراجع العربية:

الإدارة العامة للمرور. (ت. د: 16/9/2020). لائحة الجزاءات والمخالفات المرورية، وزارة الداخلية، المملكة العربية السعودية، المصدر التالي: <https://www.moi.gov.sa/wps/portal/Home/contents/traffic/publicsecurity/sectors> الجاروشة، ياسر. (2010). بعد انتهاء المرحلة الأولى من برنامج «سلامتي»: 19 ألف مخالفة استخدام الجوال أثناء القيادة في جدة. الجمعة 30 جمادى الأولى 1431 هـ الموافق 14 مايو 2010. عدد 15299. <https://www.alriyadh.com/525573> إلياس، رانيا رمزي حليم. (2008). الأثار الاجتماعية

أثناء القيادة، صحيفة الوطن الإلكترونية، المصدر
التالي: <https://alwatannews.net/article/75694>

محمد، نجوى إبراهيم عبد المنعم. (2017). فاعلية برنامج معرفي سلوكي لعلاج إدمان تطبيقات المحادثة والتواصل الاجتماعي على الهاتف الذكي لدى عينة من طلاب جامعة الملك فيصل، جامعة عين شمس، مركز الإرشاد النفسي، مجلة الإرشاد النفسي، 50، 183-208.

مركز الفتوى. (2014 / 1 / 13). حكم التحدث في الهاتف أثناء القيادة، رقم الفتوى 236353، إسلام ويب، المصدر التالي: <https://www.islamweb.net/ar/fatwa/236353>

مليح، رضوان والعنبي، يونس. (2020). المنهج الوصفي التحليلي في مجال البحث العلمي، مجلة المنارة للدراسات القانونية والإدارية، 29، 3664-.

منظمة الصحة العالمية. (2020 / 2 / 7). الإصابات الناجمة عن حوادث المرور، صحائف الوقائع، مركز وسائل الإعلام، منظمة الصحة، المصدر التالي: <https://room-news/ar/int.who.www/room-news/ar/int.who.www/injuries-traffic-road/detail/sheets-fact>

المهندس، أحمد عبد القادر. (الجمعة 20 يوليو 2016). الهاتف الجوال وحوادث المرور، العربية نت، شبكة العربية السعودية، المملكة العربية السعودية، المصدر التالي: <https://www.alarabiya.net/ar/saudi-today/2016/05/20>

هاشم، نجوى. (2015 / 5 / 19). منع الجوال أثناء القيادة، صحيفة الرياض، النسخة الإلكترونية، مؤسسة اليامة، 17130، المملكة العربية السعودية، المصدر التالي: <http://com.alriyadh.www/1049373>

الهاشمي، زكية أبو الحسن. (2010). تصور قائدي المركبات الكويتيين عن محددات سلوكياتهم ومهاراتهم في أثناء القيادة: دراسة ميدانية، مجلة العلوم الاجتماعية، 38(2)، 5-95.

يونغ، سارة. (2019 / 4 / 18). قوانين استخدام الهاتف أثناء القيادة في بريطانيا. المحظورات والعقوبات،

السائق تركيزه، صحيفة اليوم السابع، النسخة الإلكترونية، المصدر التالي: <https://www.com.youm7.com/story/3427720/25/9/2017>

الشامي، أحمد. (2015 / 5 / 28). استخدام الهاتف أثناء قيادة السيارة يرفع احتمال وقوع الحادث أربع مرات، صحيفة الرياض، النسخة الإلكترونية، المملكة العربية السعودية، ع17139، المصدر التالي: <http://com.alriyadh.www/1051942>

شتا، السيد علي. (د.ت). دراسات في المجتمع السعودي، مؤسسة شباب الجامعة، الإسكندرية.

الضراب، عبدالله. (2013 / 5 / 14). معدل انتشار الهاتف المحمول في السعودية الأعلى في العالم، صحيفة المال الاقتصادية الإلكترونية، القاهرة، المصدر التالي: <https://com.almalnews.com>

عبد الخالق، أحمد محمد. (1983). الأبعاد الأساسية للشخصية، دار المعرفة الجامعية القاهرة.

العبدلي، محمد فنخور. (د. ت). خطورة استخدام الجوال أثناء القيادة. صيد الفوائد، المملكة العربية السعودية، المصدر التالي: <http://saaid.www/alfankor/Doat/net.htm.310>

العتيبي، خالد. (2017 / 9 / 6). انشغال السائق بالجوال.. الحادثة الأخيرة، صحيفة الرياض، النسخة الإلكترونية، الرياض، المصدر التالي: <http://com.alriyadh.www/1621552>

الغريزي، غازي. (2014 / 8 / 23). الجوال يشتت تركيز 28% من سائقي البحرين، صحيفة البيان، النسخة الإلكترونية، الإمارات، المصدر التالي: <https://ae.albayan.www/correspondents/world-one-suitcase>

فارس، جمال عبد الملك. (2002). أثر استخدام التليفون المحمول على النشاط الكهربائي للمخ، المؤتمر العلمي السابع: جودة التعليم في المدرسة المصرية: التحديات والمعايير والفرص، كلية التربية جامعة طنطا، ج2.

القاسمي، نور. (2014 / 7 / 4). تأثير استخدام الهاتف

- Icek Ajzen. (1991). The Theory of Planned Behavior, Organizational Behavior and Human Decision Processes, 50, 179-211.
- Janet Ige, Amrit Banstola & Paul Pilkington. (2015). Mobile phone use while driving: Underestimation of a global threat, Journal of Transport & Health, 3,(1), 4-8.
- Juan López, Ricardo Pérez-Núñez, Martha Híjar, Elisa Hidalgo-Solórzano, Jeffrey C Lunnen, Aruna Chandran & Adnan A Hyder. (2012). Distracted Driving: Mobile Phone Use While Driving In Three Mexican Cities, Injury Prevention, 18, 1-A73.
- Khairil Anuar Md. Isa; Mohamad Ghazali Masuri; Nor Azimah Abd. Aziz, Nurun Nadhirah Md. Isa; Norazlan-shah Hazali; Mohd. Pozi Mohd. Tahir; Syed Hatim Noor; Ajau Danis & Hamzah Fansuria. (2012). Mobile Phone Usage Behaviour while Driving among Educated Young Adults in the Urban University, Social and Behavioral Sciences, 36, 414 – 420.
- Marquez, Luis; Victor Cantillo & Julián Arellana. (2015). Mobile phone use while driving: A Hybrid Modeling Approach, Accident Analysis & Prevention, PubMed, No. 78C, Pp.: 73-80.
- Poston, L. Dudley and Bouvier, Leon F. (2010). Population and Society: An Introduction to Demography. Cambridge University Press. Cambridge, New York.
- Przybyla Jay & Xuesong Zhou. (2009). Cell Phone Use While Driving: A Literature Review and Recommendations, journal Transportation Research Part F 47, Pp.: 132-142.
- Shokri, Batoul Sedaghati; Seyed Rasool Davoodi; Majid Azimmohseni & Gholamreza Khoshfar. (2017). The Belief and Attitude of the Drivers Toward the Usage of Cellphone while Driving; A Population-Based Survey. Bull Emerge Trauma, Vol. 5, No. 4, Pp.: 285-291.
- Shokri, Batoul Sedaghati; Seyed Rasool Davoodi & Hamid Reza Behnood. (2019). Investigating the Effect of Cell Phone Use on Gorgan City Drivers' Performance by Using Factor Analysis. Journal of Safety Promotion and Injury Prevention, 6,(4), 229-238.
- Walsh, Shari P. and Katherine M. White. (2006). Ring, Ring, why Did I Make that Call? Mobile Phone Beliefs and Behaviour amongst Australian University Students. Youth Studies Australia, 25(3), 49-57.
- Walsh, Shari P.; Katherine M White, Melissa K. Hyde & Barry Watson. (2008). Dialing and driving: Factors Influencing Intentions to Use a Mobile Phone while Driving, Accident; Analysis and Prevention, 40(6), 1893-900.
- منصة اندبندنت الخيرية العربية، مؤسسة الإعلام العربية، المصدر التالي: [www //:https 18916.com/independentarabia](https://www.18916.com/independentarabia)
- ## ثانياً/ المصادر والمراجع الأجنبية والعربية المترجمة للإنجليزية:
- Agathe Backer- Grondahl & Fridulv Sagberg. (2011). Driving and Telephoning Relative Accident Risk when Using Hand – Held and Hands-free Mobile Phones, Safety Science, 49(2), 324-330.
- Bucsuházy Kateřina; Matuchová Eva; Zůvala Robert; Moravcová Pavlína; Kostíková Martina & Mikulec Roman. (2019). Factors contributing on mobile phone use while driving: In-depth accident analysis, Transactions on Transport Sciences | Peer-Reviewed Open Access Journal, 10(1), 41-49.
- Davis Larry E.; Icek Ajzen; Jeanne Saunders and Trina Williams. (2002). The Decision of African American Students to Complete High School: An Application of the Theory of Planned Behavior, Journal of Educational Psychology, 94(4), 810-819.
- Emma Pelling & Katherine White. (2009). The theory of planned behaviour applied to young people's use of social networking web sites, Cyber psychology, Behavior, and Social Networking, 12(6), 755-759.
- Falko Sniehotta. (2009). An Experimental Test of the Theory of planned Behavior, Applied Psychology: Health and Well-Being, 1(2), 257-270.
- Gras M. Eugenia; Monica, Cunill; Mark J. M. Sullman & Montserrat, Planes Pedra. (2007). Mobile Phone Use while Driving in a Sample of Spanish University Workers. PubMedPubMed, Accident Analysis & Prevention, 39(2), 347-55.
- Hirschi Travis. (1969). Causes of Delinquency. Berkley, CA: University of California Press.
- Icek Ajzen and Thomas Madden. (1986). Prediction of Goal-Directed Behavior: Attitudes, Intentions and Perceived Behavioral Control. Journal of Experimental Social Psychology, 22, 453-474.
- Icek Ajzen. (1985). From Intentions to Actions: A theory of Planned Behavior, In Julius Kuhl & Jürgen Beckmann, (Eds.), Action-control: From Cognition to Behavior, Springer, Berlin, Heidelberg, Pp. 11-39.

- lishing Council, Kuwait University. Pp. 55-95.
- Al-Otaibi, Khaled. (6/9/2017). The driver's Preoccupation with the Mobile.. The Last Conversation. Al-Riyadh Newspaper. The Electronic Version. Riyadh: Source: <http://www.alriyadh.com/1621552>
- Al Qasimi, Nour. (4/7/2014). The Effect of Using a Phone while Driving. Al-Watan Electronic Newspaper. Source: <https://alwatannews.net/article/75694>
- Elias, Rania Ramzi Halim. (2008). The social impacts of mobile phone use on youth: A field study in Cairo. Unpublished MA. Sociology Department, Faculty of Arts, Ain Shams University.
- Faris, Jamal Abdul Malik. (2002). The Effect of Using the Mobile Phone on the Electrical Activity of the Brain. The Seventh Scientific Conference: Quality of Education in the Egyptian School: Challenges, Standards and Opportunities. Faculty of Education, Tanta University, Volume 2.
- Fatwa Center. (1/13/2014). Ruling on Speaking on the Phone while Driving. Fatwa No. 236353, Islam web. Source: <https://www.islamweb.net/ar/fatwa/236353>
- General Directorate of Traffic. (16/9/2020). A list of penalties and traffic offenses, Ministry of Interior, Kingdom of Saudi Arabia. <https://www.moi.gov.sa/wps/portal/Home/sectors/publicsecurity/traffic/contents>
- Greyri, Ghazi. (23/8/2014). Mobile Phone Distracts 28% of Bahraini Drivers. Al Bayan Newspaper. Online Version: UAE. Source: <https://www.albayan.ae/one-world/correspondents-suit-case/2014-08-23-1.2187770>
- Hashem, Najwa. (19/5/2015). Preventing a Cell Phone while Driving. Al-Riyadh Newspaper: Electronic Version. Al-Yamamah Foundation, No. 17130. Saudi Arabia. Source: <http://www.alriyadh.com/1049373>
- Maleih, Radwan and Al-Anabi, Younis. (2020). Descriptive and Analytical Approach in the Field of Scientific Research. Al-Manara Journal for Legal and Administrative Studies, 9, 37.
- Muhammad, Najwa Ibrahim Abdel Moneim. (2017). The Effectiveness of a Cognitive-Behavioral Program for Treating Addiction to Conversation and Social Communication Applications on the Smartphone among a Sample of Students from King Faisal University, Ain Shams University, Center for Psychological Counseling, Journal of Psychological Counseling, 50, 183-208.
- Rashwan, Hussein Abdel-Hamid. (1988). Anthropology in the Theoretical Field. Modern university office: Alexandria.
- Walsh, Shari P. & Katherine M. White. (2007). Me, My Mobile, and I: The Role of Self and Prototypical Identity Influences in the Prediction of Mobile Phone Behavior. Journal of Applied Social Psychology, 37, 2405-2434.
- Walsh, Shari P.; Katherine White; Barry Watson & Hyde, Melissa. (2007). Psychosocial Factors Influencing Mobile Phone Use While Driving. Australian Transport Safety Bureau, Australia, Australian Capital Territory, Canberra.
- Wikimedia. (15/9/2020). Mobile Phone, available on: http://www.fact-index.com/m/mo/mobile_phone.html
- Yannis George; Athanasios Theofilatos & Paraskevi Marinou. (2015). Attitudes of Greek Drivers with Focus on Mobile Phone Use While Driving, PubMed, Traffic Injury Prevention, 16(8), 831-834.
- Al-Ansari, Jubeir. (04/01/2017). This is the penalty for mobile users while driving in Saudi Arabia. Al-Sharq Al-Awsat Newspaper, Electronic Version, Riyadh. No. 13917. <https://aawsat.com/home/article/822586>
- Al-Drab, Abdullah. (5/14/2013). The Mobile Phone Penetration Rate in Saudi Arabia is the highest in the world. Al-Mal Economic Newspaper: Cairo. Source: <https://almalnews.com>
- Al-Jarousha, Yasser. (2010). After the End of the First Phase of the "My Safety" Program: 19,000 Tickets for Using a Cell Phone while Driving in Jeddah. Friday, 30 Jumada I 1431. Corresponding to May 14, 2010. Number 15299. <https://www.alriyadh.com/525573>
- Al-Samail, Muhammad. (23/8/2017). Mobile Phone and Road Accidents. Al-Youm Newspaper, Electronic Version. Kingdom of Saudi Arabia. Source: <https://www.alyaum.com/articles/1141370>
- Al-Zahrani, Ali Hassan; Abdullah Riffa Al-Otaibi; Mohammed Abdulaziz Al-Otaibi; Mohammed Abdullah Al-Otaibi. (2018). The Relationship of Mobile Phone Use to Drivers Traffic Accidents in Taif. Journal of Educational and Psychological Sciences. Second volume, Issue 10. Pp. 139 – 150.
- Abdul Khaleq, Ahmed Mohammed. (1983). Basic Dimensions of Personality. University Knowledge House: Cairo.
- Al-Abdali, Muhammad Fakhour. (No Date). The Danger of Using a Cell Phone while Driving. Source: <http://www.saaaid.net/Doat/alfankor/310.htm>
- Al-Hashemi, Zakia Abu Al-Hassan. (2010). Perception of Kuwaiti Motorists on the Determinants of their Behaviors and Skills while Driving: A Field Study. Journal of Social Sciences, Volume 38, Issue 2. Scientific Pub-

- Saeed, Abbas Muhammad Hussein. (2015). The Effect of the Theory of Planned Behavior on Organizational Performance through Knowledge Sharing: An Exploratory Study of the Opinions of a Sample of Faculty Members at Al-Maamoun University College. Anbar University Journal of Economic and Administrative Sciences: College of Administration and Economics, Anbar University, 7(13), 348-382 .
- Suleiman, Abd Rabbo Maghazi. (2014). Mobile Phone and Driving Behavior: The Role of Strategies for Cognitive Regulation of Emotions as Intermediate Variables. Journal of Social Sciences, 42(4), 75-114.
- Syed, Abdul Rahman. (Monday, September 25, 2017). Beware... "Using Social Media while Driving your Way to the Hereafter"... Traffic: 20% of Accidents are Caused by Preoccupation with "Facebook and Whats App." The former assistant minister of interior confirms: a traffic crime and the driver loses focus. Al Youm Al Sabea Newspaper. Online Version. Source: <https://www.youm7.com/story/2017/9/25/3427720>
- Shami, Ahmed. (5/28/2015). Using a Phone while Driving a Car Raises the Possibility of an Accident Four Times. Al-Riyadh Newspaper. Online Version: Kingdom of Saudi Arabia, No. 17139. Source: <http://www.alriyadh.com/1051942>
- Shata, Mr. Ali. (No Date). Studies in Saudi Society. University Youth Foundation: Alexandria.
- The engineer, Ahmed Abdel Qader. (Friday 20 July 2016). Mobile Phone and Traffic Accidents. Al-Arabia Net, Saudi Arabia Network, Kingdom of Saudi Arabia. Source: <https://www.alarabiya.net/ar/saudi-today/2016/05/20>
- Young, Sarah. (18/4/2019). Laws of Using the Phone while Driving in Britain. Prohibitions and Penalties, Independent Arabic News Platform. Arab Media Foundation. Source: <https://www.independentarabia.com/node/18916>
- World Health Organization. (7/2/2020). Traffic Accident Injuries, Fact Sheets, Media Center, Health Organization, the following source: <https://www.who.int/ar/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>