

أثر مستوى ضبط الذات المنخفض في سلوك المخالفة لدى قائدي المركبات على الطرقات في المجتمع الأردني

ذياب البداينة(*)

ملخص: هدفت هذه الدراسة إلى الكشف عن أثر مستوى ضبط الذات المنخفض في سلوك المخالفة لدى قائدي المركبات في المجتمع الأردني، والكشف عن نوعية السلوكات التي سبقت سلوك المخالفة، كما هدفت إلى تحديد أهم المخالفات التي ارتكبها قائد المركبة. تكونت أداة الدراسة من استبانة شملت مقياس سمات ضبط الذات المنخفض، وقائمة المخالفات والسلوكات التي سبقت المخالفة. أما عينة الدراسة فبلغ حجمها (3077) فرداً من قائدي المركبات بكل محافظات المجتمع الأردني. أظهرت نتائج الدراسة وجود أثر دال لكل من ضبط الذات المنخفض في سلوك المخالفة ($F = 18.48, \alpha = 0.000$)، والسلوك الذي سبق المخالفة ($F = 6.306, \alpha = 0.000$)، والمنطقة، والمحافظة، والعمل، والنوع، والخبرة، والحالة الاجتماعية، ووجود صعوبات مع القانون، والعنف على الطرقات، والتعليم والموقع ($F = 11.46, \alpha = 0.000$). كما تبين أن نحو نصف العينة قد أوقف في هذه الدراسة لمخالفاتهم لقواعد السير، وكان نحو نصف العينة من مدينتي عمان والزرقاء، وقد واجه نحو عُشر العينة صعوبات مع القانون، وخبر نحو خمس العينة العنف في قيادة المركبة. وكانت أكثر السلوكات التي سبقت المخالفات أو حوادث السير هي السرعة والتفكير بمشكلة شخصية، والغضب والاندفاع، واستخدام الهاتف في أثناء القيادة.

المصطلحات الأساسية: النظرية العامة في الجريمة، سمات ضبط الذات المنخفض، حوادث السير، قائد المركبة، مخالفات السير، المجتمع الأردني.

(*) مركز ابن خلدون للدراسات والأبحاث، الأردن.

خلفية الدراسة:

تحكم سلوك قيادة السيارة وعلاقته بالطريق وبالمشاة وبالبيئة الموجودة فيها عامة - قواعد اجتماعية وقانونية وثقافية تحدد الحقوق والواجبات على الطريق لكل مستخدميها من سائقين ومشاة وبيئة، بالإضافة إلى حقوق الطريق ذاتها. والعلاقة بين قائد المركبة والمركبة والطريق وبيئة الطريق علاقة رمزية تحكمها النصوص القانونية والإشارات، والرموز، حيث يشكل الالتزام بها امتثالاً، ومطلباً اجتماعياً وقانونياً، في حين يشكل خرقها انحرافاً وجريمة (نياب البدائية، 1997).

يرتبط الجانب الإنساني في هذه العلاقة وما ينجم عنها من امتثال أو انحراف في شكل مخالفات وحوادث بآليات الضبط الذاتي في سلوك قيادة السيارة؛ فمثلاً تكثر المخالفات التي تؤدي إلى حوادث سير، وخاصة تلك التي تشكل انحرافاً عن القواعد المرورية كخرق السرعة المعتمدة، والسير عكس اتجاه السير، وتكرار المخالفات، وخرق الإشارات الضوئية، والدوران الخاطئ، والتجاوز الخاطئ..... إلخ، وكلها سلوكيات طائشة تعكس عدم الالتزام بقواعد السير. وينجم عن حوادث السير نتائج سلبية متنوعة، منها ما يتعلق بالفرد والمجتمع، ومنها مادية وخاصة ما يتعلق بالتملكات والطريق (نياب البدائية، 2007).

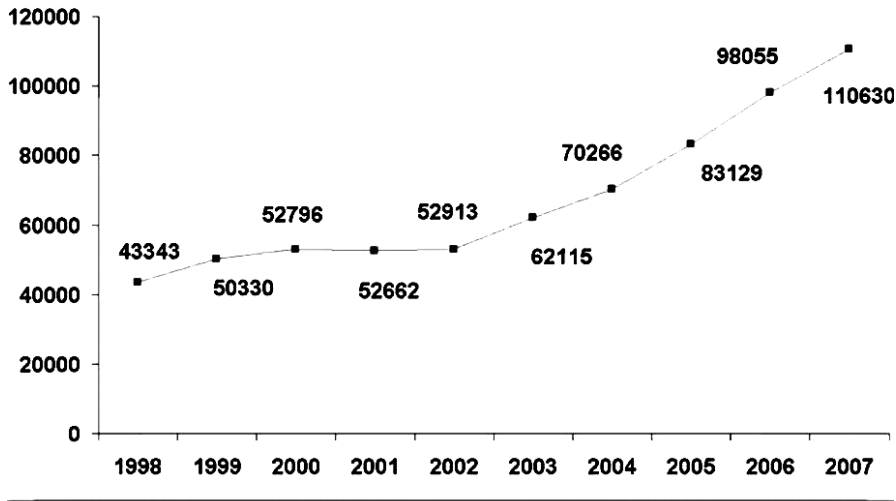
يتحمل سلوك الإنسان الجزء الأكبر من المسؤولية في حوادث السير، في حين تتحمل العناصر الأخرى كالطريق، والمركبة، والجهات الرسمية باقى المسؤولية؛ فنجد أن قائد المركبة يتسبب بالحادثة، عندما يتوافر فيه عدد من الخصائص، ومنها الرعونة، وعدم الاكتراث بالآخرين، وغير معد إعداداً كافياً لقيادة المركبة، أو أن يكون مناهضاً للقوانين والأنظمة السارية، أو جاهلاً باتجاهات الطريق، أو أنه لا يحسن التعامل مع الظروف الطارئة على الطرق، أو يقود تحت تأثير الكحول والمخدرات، وكلها سمات ضبط ذاتي منخفض، وتمثل الأردن المرتبة الخامسة بين الدول العربية في الكلفة العامة لحوادث السير، التي تبلغ نحو (1,2) مليار دولار (عامر المطير، 2006).

مشكلة الدراسة:

تُعد الإصابات الناجمة عن حوادث السير مشكلة كونية صحية واجتماعية كبيرة، تتطلب جهوداً مركزة ووقاية مستدامة. ولم تعد الطرق آمنة بل أصبحت ساحة لممارسة "عنف الطرقات"، بما في ذلك من حوادث وتعديات وقتلى، وإعاقات،

وخسارة مادية ومعنوية. وعلى مستوى العالم هناك (1.2) مليون حالة وفاة بسبب حوادث السير، أما عدد الإصابات فقد يتجاوز (50) مليون مصاب، وهذا يشكل مجموع سكان أكبر عشر مدن في العالم (WHO, 2007). كانت كلفة حوادث المرور في الأردن (1,5) مليار دولار مقارنة بالوطن العربي، التي كانت نحو (20,5) مليار دولار سنوياً، وكانت كلفة حادث المرور الأعلى في السعودية (6,4) مليارات دولار، فالمغرب (2,1) مليار دولار؛ فقطر (1,8) مليار دولار، فالجزائر (1,6) مليار دولار، فالأردن (1,5) مليار دولار (عامر المطير، 2006).

لقد أصبحت مشكلة حوادث السير في الأردن من المشكلات الاجتماعية التي تؤثر مديرية الأمن العام ورسمي السياسات الاجتماعية ومتخذي القرار؛ حيث زيادة حجمها واتساع الآثار السلبية والخسائر البشرية والمادية الناجمة عنها. هذه المشكلة تتعلق بتخطيط المدن، وإدارتها؛ فالزيادة الكبيرة والسريعة في عدد المركبات - إذ كان عام 1980 (135308) مركبات، ازداد ليصل إلى (841933) مركبة عام (2007) - تشكل ضغطاً كبيراً على الطرقات وعلى انسياب حركة الناس والمركبات. واستمرت الحوادث بازدياد مطرد؛ حيث تبين أن نسبة الزيادة السنوية في عدد الحوادث بلغ (11 %)، ونسبة الزيادة السنوية بعدد الوفيات بلغ (6 %)، ونسبة الزيادة السنوية في عدد الجرحى بلغ (7 %)، (المعهد المروري الأردني، 2003). وتعد حوادث السير السبب الأول للوفيات والإصابات في الأردن، وهي بنسب تكاد تجعل الأردن من الدول العشر الأعلى في العالم. لذلك أصبح مستوى السلامة المرورية في الأردن أقل من مستوى السلامة المقبول مقارنة مع دول العالم المتقدمة مرورياً؛ حيث نجد أن معدل الوفيات على الطرق الأردنية (2,14/ 100000 نسمة) على الرغم من أنها في الدول المتقدمة تبلغ بين (0,8 و 1 / 100000 نسمة). (المعهد المروري الأردني، 2003)، ومعدل الخطورة عالٍ جداً مقارنة مع المعدلات العالمية؛ حيث إنها لم تنخفض في الأردن عن (0,25)، في حين لا تتجاوز النسب العالمية (0,15).



Development of Traffic Accidents (1998-2007)

تطور أعداد الحوادث (1998-2007)

المصدر: المعهد المروري الأردني، التقرير السنوي للحوادث المرورية، 2007، ص 5.

شكل (1): عدد حوادث السير للفترة 2007-1998

ويبين شكل (1) عدد حوادث المرور للفترة من 1998-2008؛ حيث الزيادة في حجم هذه الحوادث لهذه الفترة التي ارتفعت من نحو (4) آلاف حادث عام (1998) إلى أكثر من (110) آلاف حادث عام (2007).

كما يبين جدول (1)، تطور أعداد المركبات، وعدد حوادث السير، والوفيات، والإصابات، وعامل الخطورة للفترة من 1980-2008؛ حيث يلاحظ الارتفاع الكبير في أعداد المركبات مع الأخذ بالحسبان أن التطور في البنية التحتية (الطرق) لم يتناسب وهذا التضخم في حركة السير، وقد يرجع ذلك إلى ثبات الطرق والاتجاهات على الرغم من إدامتها، والتوسع فيها مقارنة مع زيادة السكان والمركبات عامة. وقد شهد عام (2008) انخفاضاً في عدد الحوادث والوفيات والإصابات بلغ (8,65%، 25,4%، 22,57% على التوالي).

جدول 1
أعداد المركبات المسجلة وأعداد السكان وأعداد الحوادث المرورية (1980-2007)

السنة	عدد المركبات	عدد السكان بالآلف Inhabitants 10 ³	عدد الحوادث Accidents	عدد الجرحى Injuries	عدد الوفيات Fatalities	معدل الخطورة Severity Rate*
1980	135308	2218,3	12433	7258	447	0,61
1981	156924	2307,0	13567	8439	457	0,65
1982	177849	2399,3	15163	8956	485	0,62
1983	197783	2495,3	14372	8178	443	0,59
1984	211657	2595,1	15917	8943	493	0,59
1985	221454	2693,7	16078	9100	527	0,59
1986	232361	2796,1	14060	8341	355	0,61
1987	251938	2896,8	15884	8956	396	0,58
1988	249527	3001,1	18038	9956	364	0,57
1989	251287	3011,1	18336	9474	355	0,53
1990	254617	3453,0	17838	10464	379	0,60
1991	259196	3888,0	18756	10126	379	0,56
1992	276301	4012,0	20970	10676	388	0,52
1993	291347	4152,0	24799	11754	440	0,49
1994	304983	4200,0	26837	12516	443	0,48
1995	321373	4290,1	28970	13184	469	0,47
1996	342337	4444,0	33784	15375	552	0,47
1997	362811	4600,0	39005	16259	577	0,43
1998	389196	4755,8	43343	17177	612	0,41
1999	418433	4900,0	50330	19015	676	0,39

تابع / جدول 1
أعداد المركبات المسجلة وأعداد السكان وأعداد الحوادث المرورية (1980-2007)

السنة	عدد المركبات	عدد السكان بالألف Inhabitants 10 ³	عدد الحوادث Accidents	عدد الجرحى Injuries	عدد الوفيات Fatalities	معدل الخطورة Severity Rate*
2000	473339	5039,0	52796	18842	686	0,37
2001	509832	5182,0	52662	18832	783	0,37
2002	542812	5329,0	52913	17381	758	0,34
2003	571498	5480,0	62115	18368	832	0,31
2004	612330	5350,0	70226	16727	818	0,25
2005	679731	5473,0	83129	17579	790	0,22
2006	755477	5600,0	98055	18019	899	0,19
2007	814933	5723,0	110630	17969	992	0,17
2008	905592	5850,0	101066	13913	740	0,14

* عدد الجرحى والوفيات مقسوماً على عدد الحوادث.

المصدر: المعهد المروري الأردني، مديرية الأمن العام الأردنية، التقرير السنوي للحوادث المرورية، 2008،
2004:2007: 3-4.

أهداف الدراسة:

تنطلق هذه الدراسة من النظرية العامة في الجريمة، التي ركزت على ضبط الذات المنخفض للسلوك الطائش. وتهدف إلى كشف أثر مستوى ضبط الذات المنخفض في سلوك المخالفة لدى قائد المركبة في الأردن، وتحقيق الأهداف التالية:

1 - كشف السلوكيات التي سبقت المخالفة أو حادث السير لدى قائد المركبة.
2 - كشف مستوى سمات ضبط الذات المنخفض لدى قائد المركبة في الأردن.

3 - كشف أهم سلوكيات المخالفات في آخر 12 شهراً لقواعد السير لدى قائد المركبة.

4 - كشف أثر مستوى ضبط الذات المنخفض في سلوك المخالفة لدى قائد المركبة.

5 - كشف أثر السلوكيات التي سبقت المخالفة في سلوك المخالفة لدى قائد المركبة.

6 - كشف أثر كل من المتغيرات: المنطقة والمحافظة، والمتغيرات الشخصية لدى قائد المركبة.

الإطار النظري والدراسات السابقة:

النظرية العامة في الجريمة:

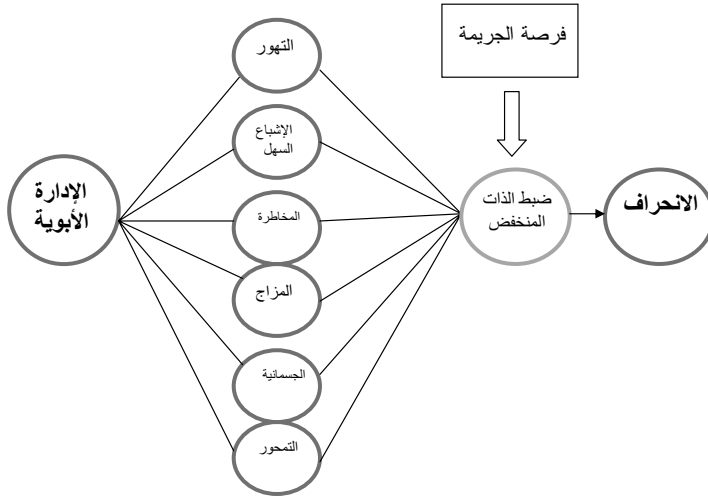
تُعد النظرية العامة في الجريمة لجتفردسون وهيرشي (Gottfredson and Hirschi, 1990)، من أكثر النظريات اقتباساً في أهم ثلاث مجلات علمية في علم الجريمة، وأهم ثلاث مجلات في العدالة الجنائية (Vazsonyi, Pickering, Junger, and Hessing, 2001).

وترى النظرية أن ضبط الذات سمة مستترة (latent trait)، وأن العوامل الموقفية ومستوى ضبط الذات المنخفض مسؤولان عن ارتكاب الجريمة، ومن ثم يمكن منع الانحراف من خلال المنع الموقفي. إن بعض الأفراد أكثر استسلاماً للجريمة من غيرهم (Junger and Tremblay 1999). كما استعرض ذياب البدينة وصالح الرشيد وناصر المهيزع (2005) الفروض الرئيسة للنظرية العامة في الجريمة من خلال فحصها في البيئة السعودية، وهي النظرية التي ترى أن السلوك الطائش نتاج لمستوى ضبط الذات المنخفض، بالإضافة إلى توافر فرصة الانحراف، وفيما يلي أهم ما جاء في ذلك الاستعراض: تنطلق هذه الدراسة من النظرية العامة في الجريمة لجتفردسون وهيرشي (Gottfredson and Hirschi, 1990). تؤكد هذه النظرية أن احتمالية انخراط الأفراد في فعل إجرامي تحدث بسبب وجود الفرصة مع توافر سمة شخصية من سمات الضبط الذاتي المنخفض. وقد عرف كل من جتفردسون وهيرشي الجريمة بأنها: كل فعل يقوم على القوة والخداع لتحقيق الرغبات الذاتية. وبناء على هذا التعريف يستدل على أن طبيعة الجريمة من خصائص الأشخاص، والجريمة تعد مظهراً من مظاهر الضبط الذاتي المنخفض؛ فالدوافع لارتكاب الجريمة ليست متغيرة؛ وذلك لأن كل فرد قد يندفع لتحقيق مصالحه الشخصية بما في ذلك الجريمة. فالجريمة تعد عملاً سهلاً، وقد تحقق

المصالح الخاصة بسرعة مثل: (الرشوة، السرقة) ونحوهما من أعمال إجرامية تتحقق بسرعة وسهولة دون انتظار أو بذل جهد، ولكن الاختلاف بين الأفراد يعود إلى مستوى ضبط الذات ووجود الفرصة لارتكاب السلوك المنحرف.

إن توافر صفة الضبط الذاتي المنخفض مع وجود الفرصة لارتكاب الجريمة يعدان عاملين مؤثرين في ارتكاب الجريمة؛ فتأثير هذين العاملين يكون نتيجة لاتحادهما، والتفاعل بينهما هو المؤدي إلى السلوك الإجرامي. إن نقص ضبط الذات قوة طبيعية تظهر في غياب الخطوات من أجل تطويره؛ أي إنه نتاج للتنشئة الاجتماعية الناقصة أو غير المكتملة (incomplete socialization)، حيث يفشل الآباء في مراقبة سلوك الطفل، ولا يلاحظون السلوك المنحرف عندما يحدث، ويهملون معاقبة الطفل عندما يقترب سلوكاً منحرفاً (Gottfredson and Hirschi, 1990).

وبحسب النظرية العامة للجريمة فالفعل الإجرامي لا يتطلب دافعية خاصة؛ فالجريمة ظهور للتبرير الإنساني المتأصل في النفس للبحث عن المتعة وتجنب الألم، ولحدوث الجريمة، فإن الشروط الضرورية هي الفرصة الكافية، وتقييم ذاتي يصل إلى المنفعة التي سيحصل عليها تفوق الثمن (الكلفة) الذي سيدفعه (تقدير العواقب). فالفرصة مرتبطة بليونة ارتكاب الأفعال الإجرامية وسهولتها، والمنفعة هي الإشباع الفوري والمتعة، والثمن (الكلفة) هو النتائج السلبية لهذه الأفعال، وتعتمد الحسابات على الإدراك والاهتمام بالنتائج بالنسبة إلى الشخص وإلى الآخرين، ويرتبط تقييم الثمن مباشرة مع الضمير ومستوى ضبط الذات. وقد افترضت دراسة جتفردسون وهيرشي أن البشر يسعون إلى تحقيق مصلحتهم بكل الوسائل المتاحة ما لم تتم تنشئتهم على عكس ذلك، وفي ضوء ذلك فالبشر ليسوا أخياراً ولا أشراراً، ويمكن التنبؤ بسلوكاتهم، وهذا يتفق مع الثقافة العربية، وترى النظرية أن كل من يمثلون ضبط الذات المنخفض والعالي يفضلون تحليلات الفائدة والكلفة، لكن حساباتهم تقود إلى قرارات مختلفة، وعلى سبيل المثال فإن الناس من ذوي الضبط المنخفض يربطون قيمة موجبة أعظم إلى الفوائد الآنية وقيمة سلبية أقل إلى الكلفة طويلة الأمد. كما أن الأوزان التفاضلية التي ربطت الفوائد الآنية والكلفة البعيدة من قبل من يمثلون الضبط المنخفض تجعل الجريمة والسلوك المماثل "مربحاً"؛ لأن هذا السلوك - مع أنه مكلف على المدى البعيد - يوفر لذة وسروراً آنياً. والشكل التالي يبين تصوراً عاماً للنظرية.



شكل (2): العلاقة بين الإدارة الأبوية وسمات ضبط الذات المنخفض والانحراف

تصف دراسة جتفردسون وهيرشي الشخص الذي يتسم بهذا النوع من الضبط المنخفض بأنه الشخص:

"المتهور، وعديم الإحساس، والجسماني (لا يستعمل عقله)، والمجازف، وقصير النظر، ولا يستعمل الكلام" (Gottfredson and Hirschi, 1990: 95).

إن التكاليف أو النتائج النسبية لهذه الأفعال أقل أهمية بالنسبة لهؤلاء الذين لم يطوروا قدراً كافياً من ضبط الذات، كما ترى دراسة جتفردسون وهيرشي أن:

"أبعاد ضبط الذات هي العوامل التي تؤثر في حساب نتائج الفعل الذي يقوم به الشخص. يفشل الشخص المتهور أو قصير النظر في أخذ النتائج السلبية أو المؤلمة لأفعاله بالحسبان، ولدى الشخص عديم الحساسية نتائج أقل كي يأخذها بالحسبان، حيث إنه كلما قل نكاء الشخص قلّت النتائج السلبية التي تؤخذ بالحسبان من قبله (لديه القليل مما يفقده) (Gottfredson and Hirschi, 1990: 95)". ويتصف الأفراد ذوو ضبط الذات المنخفض بأنهم:

1 - متهورون، ومندفعون (مبدأ هنا والآن) وهذه سمة التهور.

2 - موجهون نحو المنفعة الشخصية قصيرة المدى، ونحو المهمات السهلة وهذه سمة السهولة.

- 3 - ينزعون نحو المخاطرة، وهذه سمة المخاطرة.
 - 4 - ينزعون نحو التمرکز حول الذات وهذه سمة التمرکز الذاتي.
 - 5 - ينزعون للنشاط الجسدي، وهذه سمة الجسمانية.
 - 6 - ينزعون لعدم القدرة على تحمل الإحباط، وهذه سمة المزاج.
- (Junger and Tremblay, 1999).

أرجعت النظرية العامة في الجريمة السلوك المنحرف والجرمي والطائش إلى الأسرة، وخاصة التنشئة الاجتماعية غير المكتملة؛ حيث إن ذلك يؤدي إلى ضبط ذات منخفض يجعل الفرد يتصرف تحت مبدأ (هنا والآن)، وتكون فرصة الجريمة مواتية، ينتج الموقف إشباعاً مريعاً ومتعة آنية (Grasmick, Tittle, Bursik and Arneklen, 1993).

كما يظهر عند هؤلاء الأفراد سلوكيات اجتماعية عامة غير مقبولة مثل: الطلاق، وعدم الاستقرار الوظيفي، والحوادث، وهذا ما يسمى عمومية الانحراف (generality of deviance) (Gottfredson and Hirschi, 1990). (انظر ذياب البداينة، صالح الرشيد وناصر المهيزع، 2005).

الدراسات السابقة:

هناك ندرة في الدراسات العربية التي تناولت ضبط الذات المنخفض وحوادث السير، أما ضبط الذات المنخفض، كما قدمته النظرية العامة في الجريمة، فقد حظي بالعديد من الدراسات العالمية، والغربية على وجه الخصوص.

ففي المجتمعات الغربية لاقت النظرية العامة في الجريمة دعماً إمبريقياً لفروضها على المستوى العالمي؛ فقد لاقت النظرية دعماً من دراسات مثل دراسة أرنيكليف، وجراسميك، وتايتل، وبيرسك (Arneklev, Grasmick, Tittle and Bursik, 1993)، التي تناولت العلاقة بين ضبط الذات المنخفض والسلوك الأحمق، ودراسة بيرون وصوليفان وبرات، ومارجاريان (Perrone, Sullivan, Pratt, and Margaryan, 2004)، التي فحصت فروض النظرية في مجال السلوك الطائش عند الشباب، ودراسة برات وكولن (Pratt and Cullen, 2000)، التي استخدمت تحليل التحاليل (meta-analysis) لكشف الوضع الإمبريقي للنظرية في الدراسات التي فحصت النظرية، ووصلت إلى خلاصة إحصائية لنتائج هذه الدراسات أفادت بدعم نتائج الدراسات

لفروض النظرية. أما دراسة تايتل، ووارد، وجراسمك (Tittle, Ward, and Grasmick, 2003)، فقد تناولت العلاقة بين ضبط الذات المنخفض والجريمة والانحراف من خلال استخدام مقاييس معرفية وسلوكية. ودراسة هي (Hay, 2001)، التي فحصت العلاقة بين ضبط الذات عند الأهل وجنوح الأحداث. كما فحصت دراسة فازوني، وكروسوايت (Vazsonyi and Crosswhite, 2004) فروض النظرية لدى عينة من المراهقين السود. أما دراسة هوب، وجراسمك، وبونتون (Hope, Grasmick, and Pointon, 2003)، فقد تناولت الإدارة الأبوية وضبط الذات. وفحصت دراسة كوكران، وود، وسيللر، ولكرسون، وكاملن (Cochran, Wood, Sellers, Wilkerson, and Chamlin, 1998) العلاقة بين الأمانة العلمية وضبط الذات المنخفض. وربط بولاكوسكي (Polakowski, 1994) بين ضبط الذات والضبط الاجتماعي والانحراف الاجتماعي. في حين فحص جيبس، وجيفر، هيجنز (Gibbs, Giever, and Higgins, 2003) النظرية من خلال النمذجة الرياضية لفروض النظرية. كما فحص جيبس، وجيفر، ومارتن، (Gibbs, Giever, and Martin, 1998) النظرية من خلال العلاقة بين الإدارة الأبوية ومستوى ضبط الذات المنخفض. في حين أعاد تقييم النظرية إمبيريقياً كل من يونيفر، وكولن، وبرات (Unnever, Cullen, and Pratt, 2003) في دراستهم حول الانغماس في جنوح الأحداث والإدارة الأبوية. أما ويب (Wiebe, 2003) ففحص العلاقة بين السيكوپاثية ومستوى ضبط الذات المنخفض. في حين فُحصت فروض النظرية في مجال جرائم أصحاب الياقات البيضاء من قبل بنسون ومور (Benson and Moore, 1992). كما درس برات وترنر وببيكيرو (Pratt, Turner, and Piquero, 2004) التنشئة الأبوية والسياق المجتمعي، ومصادر ضبط الذاتي المنخفض والإدارة الأبوية.

أما في الثقافات الأخرى غير الغربية (غير الأمريكية) فقد نالت النظرية دعماً إمبيريقياً كذلك من دراسات مثل دراسة هوانج واكرز (Hwang and Akers, 2003) في كوريا، التي فحصت العلاقة بين سوء استخدام المخدرات ومستوى ضبط الذات المنخفض، ومستوى الرابطة الاجتماعية. أما في اليابان فقد درس فازسوني، ووتكند، وبيلستون، وفان لو (Vazsonyi, Wittekind, Belliston, and van Loh, 2004) مستوى ضبط الذات المنخفض لدى المراهقين. أما فازسوني وببيكرنج وجنجر وهيسنج (Vazsonyi, Pickering, Junger, and Helsing, 2001) فقد فحصوا النظرية في أربع دول هي هنجاريا، وإيرلندا، وسنورلاند، والولايات المتحدة. أما في المجتمع العربي فقد فحص ذياب البداينة و صالح الرشيد وناصر

المهيزع (2005) فروض النظرية على عينة من طلبة جامعة الملك سعود في السعودية.

أما دراسة وود وبيفربوم وأرنكل (Wood, Pfferbaum and Arneklev, 1993)، التي أجريت على (1000) حدث فقد فسرت سمات الضبط الذات المنخفض (16%-17%) من التباين في انحراف الأحداث. كما فحصت دراسة فازسوني وبيلستون (Vazsonyi, and Belliston, 2007) العلاقة بين ضبط الذات المنخفض والأسرة والانحراف لدى سبع مجموعات ثقافية ووطنية، وبعبارة (8997) فرداً من هنغاريا، واليابان، وإيرلندا والسويد والولايات المتحدة. أظهرت نتائج الدراسة اتساقاً في دعم العلاقة بين العمليات الأسرية، وضبط الذات المنخفض والانحراف، وقد فسر كل العمليات الأسرية، وضبط الذات المنخفض (25%، و36%) من التباين في متغير الانحراف.

وهدف دراسة كين وماكسيم وتيفان (Keene, Maxim and Teevan, 1993) إلى فحص النظرية العامة للجريمة من خلال دراسة قيادة المركبات تحت تأثير الكحول وربط حزام الأمان وعلاقتها بمستوى ضبط الذات والنوع الاجتماعي، حيث ينظر إلى مرتكبي هذه السلوكيات على أنهم منخفضو مستوى ضبط الذات، وأنهم مغامرون، وبمسح بيانات الطرق والممرور عن طريق فحص العلاقة بين مستوى ضبط الذات والقيادة تحت تأثير الكحول، أظهرت النتائج وجود علاقة بين مستوى ضبط الذات والقيادة تحت تأثير الكحول وطول الرحلة والنوع الاجتماعي.

وأجرى كل من جيس وجيفر وهيجز (Gibbs, Giever, and Higgins, 2003) دراسة على عينة من (422) من طلبة الجامعة، وطورت استبانة مكونة من (129) سؤالاً لقياس مستوى ضبط الذات المنخفض، واستخدم التحليل العاملي لسمات الضبط الذاتي المنخفض، وقد دعمت النتائج فروض النظرية.

وأجرى جيس وجيفر وكير (Gibbs, Giever and Kerr, 1994) دراسة لفحص مستوى ضبط الذات والانحراف. تكونت العينة (غير العشوائية) من (262) من طلبة البكالوريوس في جميع التخصصات، وأظهرت النتائج وجود علاقة بين ضبط الذات والغش في الاختبارات وباقي أنواع السلوك المنحرف، كما أجرى فازوني وبكركنج وجنجر وهيسنج (Vazsony, Pickering, Junger and Hensing, 2001) دراسة على عينة مكونة من (8417) من هنغاريا، وإيرلندا، وسنورلاند، والولايات المتحدة؛ حيث

تبين وجود علاقة بين ضبط الذات المنخفض والانحراف، وقد فسرت (10%-16%) من التباين في أشكال الانحراف و (20%) من إجمالي الانحراف.

كما بينت دراسة جنجر وترمبلي (Junger and Trembly, 1999) وجود علاقة دالة إحصائية بين انحراف الأحداث والحوادث المرورية والجريمة وضبط الذات المنخفض وضعف الإشراف الأبوي.

وأجرى جنجر، وتيرلو، وفاندر هجند (Junger, Terlouw and van der Heijden, 1995)، دراسة على عينة مكونة من (1531) قائد مركبة، وتبين أن سلوك المخاطرة في قيادة المركبة يرتبط مع جميع مقاييس الجريمة وهي جرائم العنف، والتخريب والتعدي على الممتلكات.

كما بينت دراسة بورتون وكولن وإيفانزو ألارد ودانوي (Burton, Cullen, Evans, Alarid, and Dunaway, 1998)، التي أجريت على عينة مكونة من (1500) طالب أن لا فرق بين الذكور والإناث في العلاقة بين مستوى ضبط الذات والسلوك المنحرف.

وأجريت دراسة كين وماكسم وتيفا (Keane, Maxim and Teevan, 1993) على (12,777) قائد مركبة، وتبين أن سلوك الانحراف سلوك اندفاعي، ويعكس ضعف ضبط الذات، وأن هناك علاقة دالة إحصائية بين ضبط الذات المنخفض والقيادة تحت تأثير الكحول.

وأجريت دراسة نياي البدائية (1997) على (1674) مواطناً من (11) محافظة أردنية، وبينت نتائج الدراسة أن (86%) يدركون خطورة حوادث السير، وأن غالبية المواطنين يدركون احتمالية أن يكونوا ضحايا حوادث سير، وأن الخوف من أن يكون الفرد ضحية حادث سير ليس محصوراً على فئة اجتماعية دون غيرها أو فئة عمرية أو نوع اجتماعي معين. الجميع يمثلون مجتمعاً مستهدفاً لحوادث السير، وأن الغالبية الكبرى (80%) تعتقد أنها ضحية محتملة لحوادث السير. كما أظهرت دراسة النافع والسيف (1988) أن العامل البشري مسؤول عن (84%) من حوادث السير، وأن أهم السلوكات الاجتماعية المرتبطة بحوادث السير: السرعة، والتجاوز الخاطئ، وتغيير المسار، والانشغال خلال القيادة، وتجاوز الإشارة الحمراء، والتجاوز عن اليمين، والسير عكس الاتجاه.

كما درس نياي البدائية (1993) أسباب حوادث السير من وجهة نظر الطلبة،

وتبين وجود فروق دالة إحصائية لمتغير العمر في عزو أسباب مسؤولية حوادث السير "إلى الأسباب الداخلية الاختيارية لقائد المركبة نفسه ولقائد المركبة الآخر، وإلى الأسباب الداخلية الإجبارية لقائد المركبة نفسه ولقائد المركبة الآخر، وإلى الأسباب الخارجية (خاص بالمركبة)، وإلى الأسباب الخارجية (القضاء والقدر والحظ)". وكانت الفروق لصالح المبحوثين ذوي الأعمار (أقل من 35 سنة). كما تبين أنه في حالة النتائج البسيطة للحدث حمل كل من الإناث والذكور مسؤولية للطرف الآخر في حالة التشابه أكثر منه في حالة عدم التشابه، وأنه في حالة النتائج الخطيرة، حمل الذكور مسؤولية للطرف الآخر في حالة عدم التشابه أكثر منه في حالة التشابه، في حين حمل الإناث مسؤولية للطرف الآخر في حالة التشابه أكثر منه في حالة عدم التشابه، وأنه في حالة النتائج البسيطة حمل كل من الإناث والذكور مسؤولية أكثر للموقف في حالة النتائج الخطيرة. وأن الإناث حملن مسؤولية للموقف في حالة التشابه أكثر منه في حالة عدم التشابه، والعكس في حالة النتائج البسيطة للحدث، أما الذكور في حالتهم النتائج البسيطة والخطيرة لحدث السير فقد حملوا مسؤولية أكثر للموقف في حالة عدم التشابه مقارنة مع حالة موقف التشابه، وفيما يتعلق بتحميل المسؤولية لطرف خارجي لا يمكن التحكم به (القضاء والقدر) فقد أظهرت النتائج عدم وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين مجموعات الدراسة.

وتوصلت دراسة زيد الشمايلة (2005) إلى وجود فروق دالة لمتغير المستوى التعليمي في عزو أسباب مسؤولية حوادث السير (إلى الأسباب الداخلية الإجبارية للسائق نفسه وقائد المركبة الآخر، وإلى الأسباب الخارجية (خاص بالمركبة)، وإلى الأسباب الخارجية (خاص بالمشاة والركاب والطريق)، وإلى الأسباب الخارجية (القضاء والقدر والحظ). وكانت الفروق لصالح المبحوثين ذوي المؤهل العلمي الإعدادي، والثانوي. وتوصلت الدراسة إلى وجود فروق دالة لمتغير الحالة الاجتماعية في عزو أسباب مسؤولية حوادث السير (إلى الأسباب الداخلية الإجبارية للسائق نفسه وقائد المركبة الآخر، وإلى الأسباب الخارجية (خاص بالمركبة)، وإلى الأسباب الخارجية (خاص بالمشاة والركاب والطريق)، وإلى الأسباب الخارجية (القضاء والقدر والحظ). وكانت الفروق لصالح المبحوثين من فئة الأعزب. وتوصلت الدراسة إلى وجود فروق دالة لمتغير نوع الرخصة في عزو أسباب مسؤولية حوادث السير (إلى الأسباب الداخلية الإجبارية للسائق نفسه وقائد المركبة الآخر، وإلى

الأسباب الخارجية (خاص بالمركبة)، وإلى الأسباب الخارجية (خاص بالمشاة والركاب والطريق)، وإلى الأسباب الخارجية (القضاء والقدر والحظ). وكانت الفروق لصالح المبحوثين من أصحاب المركبات ذات الحالة العامة (السيئة)، المتوسطة. وتوصلت الدراسة إلى وجود فروق دالة لمتغير الحالة العامة للمركبة في عزو أسباب مسؤولية حوادث السير (إلى الأسباب الداخلية الاختيارية للسائق نفسه وقائد المركبة الآخر، وإلى الأسباب الداخلية الإجبارية للسائق نفسه وقائد المركبة الآخر، وإلى الأسباب الخارجية (خاص بالمركبة)، وإلى الأسباب الخارجية (خاص بالمشاة والركاب والطريق)، وإلى الأسباب الخارجية (القضاء والقدر والحظ). وكانت الفروق لصالح المبحوثين من أصحاب المركبات ذات الحالة العامة (السيئة)، (المتوسطة). كما بينت الدراسة وجود فروق دالة لمتغير مجمل نتائج الحادث في عزو أسباب مسؤولية حوادث السير (إلى الأسباب الداخلية الاختيارية للسائق نفسه وقائد المركبة الآخر، وإلى الأسباب الداخلية الإجبارية للسائق نفسه وقائد المركبة الآخر، وإلى الأسباب الخارجية (خاص بالمركبة)، وإلى الأسباب الخارجية (خاص بالمشاة والركاب والطريق)، وإلى الأسباب الخارجية (القضاء والقدر والحظ). وكانت الفروق لصالح المبحوثين الذين حدثت معهم حوادث كان مجملها (الشديدة)، (المتوسطة). وإلى وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين عزو أسباب مسؤولية حوادث السير وبين (الخبرة في قيادة المركبة العمومية، وعدد المخالفات التي ارتكبتها عام 2004، وعدد الحوادث التي حصلت معك عام 2004، وعدد الوفيات التي حدثت في الحوادث، وعدد الجرحى في الحوادث).

تناولت دراسة عبدالله النافع، وخالد السيف (1988) تحليل الخصائص التقنية والاجتماعية المتعلقة بسلوك قيادة السيارات بالسعودية، وتوصلت إلى أن السرعة الزائدة أكثر التصرفات شيوعاً، وكشفت الدراسة عن خطر خاص يتمثل في قيادة صغار السن. وأظهرت الدراسة أن أفضل قنوات تعلم قيادة السيارات وتحصيل المعلومات المرورية يتم من خلال مدارس قيادة تعليم السيارات. واتضح أيضاً أن الطلاب وموظفي الحكومة هم أفضل المجموعات من حيث الثقافة المرورية.

وأظهرت دراسة موسى جبرين (1985) أن الذكور أكثر تعرضاً لحوادث السير من الإناث، وأكثر الوفيات بسبب حوادث السير كانت للفئة العمرية (21-25) سنة، والأطفال أكثر عرضة للحوادث من غيرهم، وأن للمشروبات الروحية والعقاقير المهدئة والتدخين المفرط آثاراً واضحة في تزايد عدد الحوادث.

وأظهرت دراسة ذياب البدائية وصالح الرشيد وناصر المهيزع (2005) أن جميع معاملات الارتباط دالة بين كل من فئات الانحراف وعناصر ضبط الذات المنخفض، باستثناء العلاقة بين التدخين وكل من الإشباع السهل، والمزاج، والجسمانية والتمحور، والجسمانية وكل من الغياب، والطرء والتدخين، وأخيراً التمحور وكل من الطرد والتدخين.

وأظهرت دراسة ناصر المطير (2006) أن أهم أسباب حوادث المرور في الوطن العربي التي تعزى للإنسان هي: السرعة في قيادة المركبة، والتهور في قيادة المركبة، وقيادة المركبة من قبل صغار السن، والقيادة تحت تأثير المسكرات والمخدرات. أما على مستوى المركبة فكانت أهم أسباب الحوادث: استخدام وسائل نقل لا تصلح، ومشكلات إطاراتها، وعدم صلاحيتها للاستخدام، وقدم المركبات. أما على مستوى الطريق فكانت أسباب حوادث المرور هي: كثرة المنعطفات الخالية من إشارات المرور، وقلة إشارات المرور على الطرق، وضعف صيانة الطرق، وكثرة الطرق ذات المسار الواحد. كما بينت الدراسة أن كلفة حادث المرور باستخدام الأنموذج البريطاني كانت نحو (20,5) مليار دولار سنوياً، وكانت كلفة حادث المرور الأعلى في السعودية (6,4) مليارات دولار، فالمغرب (2,1) مليار دولار، فقطر (1,8) مليار دولار، فالجزائر (1,6) مليار دولار، فالأردن (1,5) مليار دولار.

وتناولت دراسة خالد حسين (1987) العوامل الاجتماعية والنفسية المفضية لحوادث السير بالكويت، وأجريت على (330) من قائدي المركبات، وتبين أن (39) قائد مركبة سبق أن تعرضوا للحوادث أكثر من مرة، من بينهم أربعة تعرضوا أكثر من (5) مرات. كما درس أحمد العتيق (2001) الصدمة النفسية المرتبطة بتعرض الأطفال لحوادث الطرق، حيث تبين أن الأطفال الذين تعرضوا لحادث المرور كانوا أكثر عرضة لأعراض الضغوط التالية للصدمة، والتي أهمها ضغوط معرفية وجسمية وانفعالية وسلوكية، واضطرابات، وسوء في التوافق النفسي.

أما دراسة عثمان غنيم (2004) فقد تناولت توزيع الأراضي التجارية في مدينة عمان وعلاقته بحوادث المرور، حيث تبين أن النمط الخطي، أو الشريطي هو النمط السائد في توزيع الأراضي التجارية، وهي غير مخططة وغير موجهة، وتؤدي إلى التسبب في حوادث السير. وهذه المناطق تشكل مناطق خطر مروري، قد كان هناك 35% من الوفيات والإصابات الجسيمة للحوادث المرورية بمدينة عمان قد نجمت

عن 41% من حوادث المرور، التي وقعت في (19) منطقة، منها (8) مناطق تقع على الشوارع التجارية.

وتناولت دراسة عبدالله الرويتع، وحمود الشريف (2005) العلاقة بين أبعاد الشخصية وبعض المتغيرات - وهي: الاندفاعية، والتدخين، وزمن الاستجابة، وعدد الحوادث المرورية - على عينة مكونة من (500) طالب و (786) طالبة من جامعة الملك سعود. تبين وجود علاقة دالة بين العصابية وعدد الحوادث المرورية. كما تناولت دراسة كرانسر (Crancer, 1976) - (موثق في عبدالله النافع، وخالد السيف، 1988) في دراستهما تحليل الخصائص النفسية والاجتماعية المتعلقة بسلوك قيادات السيارات، وأن السائق الخطر والمُشكل يكثر ارتكابه للمخالفات والتعديات المرورية، ويقل ذلك مع التقدم في العمر، وأن الذكور يخالفون قواعد السير أكثر من الإناث.

ويمكن تلخيص نتائج هذه الدراسات بأنها أكدت أن التنشئة الاجتماعية غير المكتملة أو الناقصة (incomplete socialization) عند الأفراد ينجم عنها ضبط ذات منخفض، ومع توافر الفرصة لارتكاب السلوك الطائش أو المنحرف أو الجريمة فإنها تشكل دافعاً لتحقيق الإشباع الآني السريع. وقد دعمت نتائج هذه الدراسات أشكالاً متنوعة من الانحراف والسلوك الطائش، وخاصة في مجالات حوادث السير، والغش، والتدخين والمخدرات. والدراسة الحالية تفحص أثر هذه السمات في سلوك المخالفة (الانحراف المروري) لدى قائدي المركبات في المجتمع الأردني؛ مما قد يشكل دعماً آخر للنظرية في ثقافة جديدة غير الثقافة التي وجدت فيها النظرية.

أسئلة الدراسة:

تحاول الدراسة الإجابة عن الأسئلة التالية:

- 1 - ما السلوكيات التي تسبق المخالفة أو حادث السير لدى قائد المركبة؟
- 2 - ما مستوى سمات ضبط الذات المنخفض لدى قائد المركبة في الأردن؟
- 3 - ما أهم سلوكيات المخالفات في آخر 12 شهراً لقواعد السير لدى قائد المركبة؟
- 4 - ما أثر مستوى ضبط الذات المنخفض في سلوك المخالفة لدى قائد المركبة؟

5 - ما أثر السلوكيات التي سبقت المخالفة في سلوك المخالفة لدى قائد المركبة؟

6 - ما أثر كل من المتغيرات المنطقة والمحافظة، والمتغيرات الشخصية لدى قائد المركبة؟

المنهجية والإجراءات:

المنهج: المنهج المستخدم في هذه الدراسة هو المنهج الميداني التجريبي باستخدام أداة الاستبانة. وقد تم التعامل مع الموقف الميداني كموقف مخبري، من خلال تحديد مواقع داخل المحافظات وخارجها عشوائياً، بحيث يتمكن الباحثون والشرطة من إيقاف قائد المركبة وملاحظة سلوك الانحراف المروري لديه إن حدث، وذلك من خلال نقطة المراقبة لقائد المركبة وبيان مدى التزامه بالامتثال للشاخصة المرورية أو الانحراف عنها، وبناءً على ذلك يتم إيقاف قائدي المركبة عشوائياً بناءً على معيار (ارتكاب المخالفة أو الامتثال لشاخصة المرور)، وذلك من خلال الملاحظة المباشرة لفريق الدراسة، وكان يطلب من قائد المركبة تعبئة الاستبانة الخاصة بالدراسة.

أداة الدراسة: تم تطوير عدد من المقاييس لقياس متغيرات الدراسة.

وتكونت أداة الدراسة من الأجزاء التالية:

متغيرات البيانات الديموغرافية: وشملت عمر قائد المركبة ونوعه الاجتماعي، وتعليمه وعمله إلخ، بالإضافة إلى أسئلة تتعلق بالمخالفة وبحوادث السير والإصابات والإقليم، وبالامتثال لقواعد السير (مراقبة حدوث المخالفة).... إلخ.

مقياس سلوك قائد المركبة قبل وقوع المخالفة أو الحادث: وهي سلوكيات حددتها أدبيات الموضوع، وتشكل الأسباب العامة لحوادث السير، حيث حددت 15 بنداً لهذا الجزء.

مقياس سمات ضبط الذات المنخفض عند قائد المركبة: طور هذا المقياس بناءً على مراجعة الأدبيات الخاصة بفحص النظرية العامة للجريمة، وخاصة مقياس جيبس وجيفر ومارتن (Gibbs, Giever and Martin, 1998)، ومقياس جراسمك تزل وبورسك وأرينكلف، ويتكون من (6) أبعاد بناءً على النظرية العامة في الجريمة،

موزعة على (15) بنداً، وهذه الأبعاد هي: الاندفاع، والمهمات السهلة، والبحث عن المخاطرة، والنشاط الجسدي، والتمحور الذاتي، والمزاج، وقد أضيف بعد المعتقد.

مقياس المخالفة: ويتكون من أخطر (10) مخالفات تكرر في حوادث السير في الأردن، كما وردت في التقرير السنوي للمعهد المروري. وقد طلب من المشاركين بيان عدد مرات ارتكاب أي من هذه المخالفات في آخر (12) شهراً.

الصدق: تتمتع الأداة بصدق وثبات عاليين في البيئات التي طبقت فيها، ومنها البيئة العربية؛ فقد كان ثبات الأداة في البيئة السعودية (0,92)، أما الصدق فكان بإجماع (10) محكمين مختصين في موضوع النظرية والمنهجية (ذياب البداينة وصالح الرشيد وناصر المهيزع، 2005). كما تتمتع بصدق تنبئي من خلال ارتباطها بسلوك التهور ($r = 0.87$ $a = 0.00$)، والمخاطرة ($r = 0.81$ $a = 0.00$). وفي الدراسة الحالية تتمتع الأداة بإجماع (5) محكمين، وكانت نسبة الإجماع (95%). كما أن مربع معامل ألفا يعد مؤشراً لصدق المحتوى (content validity) (Nunnally, 1978)، وبناءً على ذلك يكون معامل صدق المحتوى (0.84).

الثبات: استخدم معامل الثبات كرونباخ ألفا لتقدير ثبات أدوات الدراسة:

مقياس سلوك قائد المركبة قبل وقوع المخالفة: كان معامل الثبات باستخدام طريقة كرونباخ ألفا 0,96.

مقياس سمات ضبط الذات المنخفض: عند قائد المركبة. وكان معامل الثبات باستخدام طريقة كرونباخ ألفا 0,93، ويتكون من (6) أبعاد بناءً على النظرية العامة في الجريمة، وهذه الأبعاد هي:

الاندفاع: وكان معامل الثبات باستخدام طريقة كرونباخ ألفا 0,68.

المهمات السهلة: وكان معامل الثبات باستخدام طريقة كرونباخ ألفا (0,70).

البحث عن المخاطرة: وكان معامل الثبات باستخدام طريقة كرونباخ ألفا (0,69).

النشاط الجسدي: وكان معامل الثبات باستخدام طريقة كرونباخ ألفا (0,70).

التمحور الذاتي: وكان معامل الثبات باستخدام طريقة كرونباخ ألفا (0,72).

المزاج: وكان معامل الثبات باستخدام طريقة كرونباخ ألفا (0,74).

المعتقد: وكان معامل الثبات باستخدام طريقة كرونباخ ألفا (0,94).

مقياس المخالفة: وكان معامل الثبات (0,90).

العينة: بلغ عدد المشاركين في هذه الدراسة (3077) مشاركاً موزعة وفقاً لنسبة تقريبية لعدد المركبات في كل محافظة، وكان التوزيع على النحو التالي:

1- إقليم الوسط وشمل: عمان (1514) مشاركاً (50,1%)، الزرقاء (358) مشاركاً (11,6%)، البلقاء (149) مشاركاً (4,8%)، مادبا (107) مشاركين (3,5%)، 2- إقليم الشمال: وشمل محافظات إربد (363) مشاركاً (12,4%)، جرش (66) مشاركاً (2,1%)، عجلون (57) مشاركاً (1,9%)، المفرق (110) مشاركين (3,6%)، والرمثا (38) مشاركاً (1,2%)، 3- إقليم الجنوب: وشمل محافظات الكرك (89) مشاركاً (2,9%)، والطفيلة (68) مشاركاً (2,2%)، ومعان (47) مشاركاً (1,5%)، والعقبة (64) مشاركاً (2,1%).

الإجراءات: درّب فريق مكون من (15) باحثاً لجمع البيانات تحت إشراف الباحث. زوّد الفريق بطواقم شرطية في سيارتي نجدة وعدد من الشرطة من المعهد المروري تحت إشراف ضابطين. وحددت أمكنة داخل المحافظات وخارجها، وكانت توقف فئتان من السائقين: الفئة الأولى التي ترتكب عدم التزام بقاعدة من قواعد السير (مخالفة)، والفئة الأخرى التي تلتزم بقواعد السير (لم يتم رصد مخالفة لها). طلب من كل سائق تعبئة الاستبانة التي أعدت لهذه الغاية.

أساليب التحليل الإحصائي: استخدمت أساليب الإحصاء الوصفي مثل النسب المئوية، والمتوسطات، وكذلك أساليب الإحصاء التحليلي، مثل تحليل التباين للإجابة عن أسئلة الدراسة.

الخصائص الديموغرافية والاجتماعية والاقتصادية للعينة:

كان متوسط عمر المشاركين نحو (36) سنة، وكانت أغلبية العينة من الذكور (87%)، ومن إقليم الوسط (62%) ومن المتزوجين (70%). أما وفق التعليم فكان نحو ثلث العينة من مستوى التعليم الثانوي والجامعي على التوالي، في حين شكلت مهنة الإداريين والمبيعات نحو ثلث العينة، أما فئة العاطلين عن العمل فشكّلت نحو الخمس، وتوزعت باقي النسبة على بقية المهن. وتبين أن أكثر من عشر العينة قد واجه مصاعب مع القانون. أما وفق سلوك العنف بسبب قيادة السيارة (الشجار مع قائدي المركبات الآخرين) فقد أفاد نحو خمس قائدي المركبات بمشاركتهم في مثل هذا العنف، وبالنسبة إلى التعرض لحادث سير فقد تبين تعرض نحو عشر العينة لحوادث سير.

عرض النتائج:

فيما يلي عرض لنتائج الدراسة وفقاً لتسلسل أسئلتها، وهي على النحو التالي:

1 - ما السلوكيات التي سبقت المخالفة أو حادث السير لدى قائد المركبة في الأردن؟

جدول (2)

السلوكيات التي سبقت المخالفة أو حادث السير لدى قائد المركبة في الأردن

السلوكيات	العدد	النسبة المئوية
كنت مسرعاً	1485	48
كنت غاضباً	1353	44
كنت ناعساً	1161	38
كنت مندفعاً	1386	45
كنت متعباً	1466	48
كنت أتحدث مع الركاب	1328	43
كنت أبذل محطة الراديو أو الشريط أو "السي دي"	1288	42
كنت أتحدث بالهاتف	1335	43
كنت أتحدث مع الركاب أو الأطفال في السيارة	1289	42
كنت غفوت في أثناء القيادة	1107	36
كنت تحت تأثير الكحول	1027	33
كنت تحت تأثير المخدرات	1019	33
كنت أفكر بمشكلات شخصية أو أسرية أو حياتية	1463	48
كنت مريضاً	1177	38
كنت أشعل سيجارة	1212	39

يظهر جدول (2) أن السرعة في قيادة المركبة والتعب والتفكير بمشكلات شخصية، أو أسرية، أو حياتية، قد احتلت أهم الأسباب التي سبقت وقوع حادث السير، تلا ذلك الاندفاع، والغضب، والتحدث بالجوال، أو مع الركاب بالسيارة، وخاصة الأطفال (انظر جدول 2).

2 - ما مستوى سمات ضبط الذات المنخفض لدى قائد المركبة؟

يظهر جدول (3) أنه في بعد المعتقد فقد تبين أن اعتقاد المبحوثين بأن غالبية الناس تخالف قواعد السير، احتل النسبة الكبرى، يلي ذلك الاعتقاد بندرة معاقبة من يخالف قواعد السير، وكذلك الاعتقاد بعدم العدالة في تنفيذ مخالفات السير. أما في بعد الاندفاع فيرى المبحوثون أن العجلة والحاجة الطارئة تبرر مخالفة قواعد السير. في حين تبين أن بعد المهمات السهلة قد تركّز في بند السعادة في القيادة. أما بعد البحث عن الخطورة فقد تبين أن المغامرة قد احتلت النسبة الكبرى، وقد تركّز البعد الجسدي في الطاقة والحركة. أما بعد التمحور الذاتي فقد تركّز في عدم الاهتمام بمشاعر الآخرين إزاء سوء قيادة السيارة. وأخيراً بعد المزاج الذي تركّز في بند الاغتيال من قيادة الآخرين (انظر جدول 3).

جدول (3)

مستوى سمات ضبط الذات المنخفض لدى قائد المركبة في الأردن

الرقم	الفقرات	العدد	%
	المعتقد	العدد	%
1	لا بأس في خرق قواعد السير أحياناً	1155	38
2	غالبية الناس يخالفون قواعد السير	2319	75
3	من النادر معاقبة مخالفي قواعد السير	1963	64
4	أشعر بعدم العدالة في تطبيق قواعد السير	1919	62

تابع / جدول (3)
مستوى سمات ضبط الذات المنخفض لدى قائد المركبة في الأردن

الرقم	الفقرات	العدد	%
	الاندفاع	العدد	%
5	أقطع الإشارة الضوئية الحمراء إذا كنت مضطراً لذلك	1166	38
6	قد أتجاوز بشكل خاطئ إذا كنت في حالة طارئة	1705	55
7	قد أقف في مكان ممنوع الوقوف إذا كنت في عجلة	1692	55
8	السيارة وسيلة متعة	1299	42
	المهام السهلة	العدد	%
9	عادة أتجنب بذل الجهد اللازم في قيادة السيارة	1580	51
10	إذا تعقدت الأمور في حياتي أنسحب أو أترك الموقف	1430	47
11	الأشياء السهلة تجلب لي السعادة	1788	58
12	أكره المهام التي تستنفد قدراتي وتفكيري	1541	50
	البحث عن الخطورة	العدد	%
13	أحب المغامرة في القيادة بين الحين والآخر	1346	44
14	أحب أحياناً المخاطرة لأجل المخاطرة	1027	33
15	أجد متعة في القيادة أحياناً عند الوقوع في المشكلات	1076	35
16	أحب التحرر من القيود الأسرية والاجتماعية في القيادة	1357	44
	النشاط الجسدي	العدد	%
17	إذا كان لدي خيار أفضل العمل الجسدي وليس العقلي	1376	45
18	أشعر أفضل في الحركة وليس في السكون والاسترخاء	2058	67
19	أشعر أن لدي طاقة أكثر من زملائي	2106	68
20	أحب العمل الجسدي	2030	66

تابع / جدول (3)
مستوى سمات ضبط الذات المنخفض لدى قائد المركبة في الأردن

الرقم	الفقرات	العدد	%
	التمحور الذاتي	العدد	%
21	أحاول أن أجد مصلحتي أولاً حتى على حساب الآخرين	1159	38
22	أنا لا أتعاطف مع الآخرين عندما يكون لديهم مشكلات	1138	37
23	إذا غضب الناس من قيادتي فهي مشكلتهم وليس مشكلتي	1208	39
24	أحاول الحصول على ما أريد حتى لو سبب مشكلات للآخرين	1020	33
	المزاج	العدد	%
24	أفقد صوابي بسهولة	1460	47
25	غالباً ما أغتاط بشكل سريع من قيادة الآخرين	1849	60
26	عندما أكون غاضباً فعلى الآخرين الابتعاد عني	1335	43
27	أفقد أعصابي بسهولة في القيادة	1174	38

3 - ما أهم سلوكيات المخالفات في آخر 12 شهراً لقواعد السير لدى المواطن الأردني؟

يظهر جدول (4) أن سلوك المخالفة لقواعد السير، التي تمثل رسمياً أعلى عشرة أسباب في حوادث السير، قد تكررت بدرجات متقاربة، وتمت مخالفتها بشكل متكرر من قبل قائدي المركبات خلال آخر 12 شهراً، وقد احتل التتابع القريب، وتجاوز السرعة المقررة، وعدم التقيد بالشواخص المرورية، وعدم إعطاء الأولوية أعلى المتوسطات في المخالفة، وكان المتوسط (4-7) مرات للفرد الواحد لكل مخالفة وبمتوسط (28) مخالفة لقواعد المرور للفرد في السنة. (انظر جدول 4).

جدول (4)
متوسط سلوكيات المخالفات لقواعد السير التي ارتكبت في آخر 12 شهراً

الانحراف المعياري	الوسط	البند
6.12316	4.6648	1 - اتخاذ المسار الخاطئ
8.68552	7.1454	2 - التتابع القريب
6.60238	5.3368	3 - عدم إعطاء أولوية السير للمركبة
6.12316	5.8314	4 - عدم إعطاء أولوية السير للمشاة
7.88125	6.4951	5 - تجاوز السرعة المقررة
4.91133	4.2300	6 - السير عكس السير
6.68463	4.9508	7 - التجاوز الخاطئ
5.24598	4.0748	8 - خطأ الانعطاف
6.12893	5.0129	9 - عدم التقيد بالشواخص
5.45023	4.2771	10 - عدم أخذ الحيطة والحذر
5.3	5	متوسط المتوسطات لجميع المخالفات
33	28	المتوسط العام للعينة

4 - ما أثر مستوى ضبط الذات المنخفض في سلوك المخالفة لدى قائد المركبة؟

أظهر تحليل الانحدار المتعدد وجود أثر ذي دلالة إحصائية لسمات ضبط الذات المنخفض (المعتقد، والاندفاع، والمهام السهلة، والبحث عن المخاطرة، والنشاط الجسدي، والتمحور الذاتي، والمزاج). كما تبين أن هناك أثراً ذا دلالة إحصائية لهذه المتغيرات في متغير سلوك المخالفة، كما في جدول (5). هذا، وقد فسر أبعاد سمات الضبط الذاتي المنخفض (7%) من التباين في متغير سلوك المخالفة.

جدول (5)

تحليل التباين لفحص أثر مستوى ضبط الذات المنخفض في سلوك المخالفة

مصدر التباين	مجموع المربعات	df	متوسط المربعات	F	Sig.
الانحدار	178968.053	9	19885.339	18.480	.000
الخطأ	2204847.684	2049	1076.060		
الكلي	2383815.737	2058			

5 - ما أثر السلوكيات التي سبقت الحادث أو المخالفة في سلوك المخالفة لدى

قائد المركبة في الأردن؟

أظهر جدول (6) في تحليل الانحدار المتعدد وجود أثر ذي دلالة إحصائية للسلوكيات التي سبقت الوقوع في المخالفة، وهي: الغضب، والسرعة، والنعاس، والانديفاع، والتعب، والتحدث مع الركاب، وتغيير الراديو، والغفوة، والكحول، والمخدرات، والمشكلات الاجتماعية، والمرض، وإشعال سيجارة في سلوك المخالفة. هذا، وقد فسرت أبعاد سمات الضبط الذاتي المنخفض (6%) من التباين في متغير سلوك المخالفة.

جدول (6)

تحليل التباين لفحص أثر السلوكيات التي سبقت المخالفة في سلوك المخالفة

مصدر التباين	مجموع المربعات	df	متوسط المربعات	F	Sig.
الانحدار	115263.990	15	7684.266	6.306	.000
الخطأ	1712208.649	1405	1218.654		
الكلي	1827472.639	1420			

6 - ما أثر كل من المنطقة، والمحافظة، والعمل، والنوع، والخبرة في حوادث

السير، والحالة الاجتماعية، ووجود صعوبات مع القانون، والعنف على الطرقات، والتعليم، والموقع في سلوك المخالفة لدى قائد المركبة في الأردن؟

ومن جدول (7) يظهر في تحليل الانحدار المتعدد وجود أثر ذي دلالة لمتغير المنطقة، والمحافظة، والعمل، والنوع، والخبرة في حوادث السير، والحالة الاجتماعية، ووجود صعوبات مع القانون، والعنف على الطرقات، والتعليم، والموقع في سلوك المخالفة، وقد فسرت هذه المتغيرات (20%) من التباين في متغير سلوك المخالفة.

جدول (7)

تحليل التباين لفحص أثر متغيرات المنطقة، والمحافظة، والعمل، والنوع، والخبرة في حوادث السير، والحالة الاجتماعية، ووجود صعوبات مع القانون، والعنف على الطرقات، والتعليم، والموقع في سلوك المخالفة

مصدر التباين	مجموع المربعات	df	متوسط المربعات	F	Sig.
الانحدار	157392.406	11	14308.401	11.463	.000
الخطأ	647824.683	519	1248.217		
الكلي	805217.089	530			

المناقشة:

هدفت الدراسة إلى فحص أثر ضبط الذات المنخفض في مجال الانحراف المروري، كمجال غير تقليدي لفحص الفرض الرئيسي للنظرية العامة للجريمة، وكأول فحص له في البيئة العربية في هذا المجال من السلوكات المتهورة، تبين وجود أثر ذي دلالة إحصائية لمستوى ضبط الذات المنخفض في سلوك المخالفة لقواعد السير، وتدعم هذه النتيجة ما جاء به فرض النظرية العامة في الجريمة والخاصة بمسؤولية ضبط الذات المنخفض عن سلوك الانحراف والسلوك الطائش. ويمكن رد ذلك بأنه كلما انخفض ضبط الذات زاد احتمال ميل الفرد إلى الانحراف والسلوكات الطائشة. وهذا يتضمن ما جاءت به النظرية العامة في الجريمة من أن سلوك المخالفة والانحراف المروري من سلوكات المخاطرة (risk behavior) (Junger, West, and Timman, 2001)، وأن الأفراد الذين يرتكبون الانحراف المروري أو جرائم السير إنما يشتركون بسمات المخاطرة واستخدام الطريق على حساب الآخرين، وعدم الاكتراث بمشاعر الآخرين. كما تلتقي هذه النتائج مع نتائج دراسة جنجر، وتيرلو، وفاندر هجدين (Junger, Terlouw and van der Heijden, 1995)، ومع نتائج دراسة جنجر وترمبلي (Junger, and Tremblay, 1999) التي

أظهرت ارتباط سلوك المخاطرة في قيادة المركبة مع جرائم السير والانحراف المروري.

كما أظهرت النتائج وجود أثر لسلوكيات ما قبل المخالفة، أو وقوع حادث السير في سلوك المخالفة المرورية، وتبين أن السرعة في قيادة المركبة والاندفاع والغضب قد احتلت المخالفات الأكثر تكراراً في سلوك قائدي المركبات، وهذه السلوكيات تعكس سمات ضبط الذات المنخفض، وخاصة سمة المخاطرة، وسمة التهور، وعدم تحمل إحباط القيادة في ظروف الازدحام، والإشباع السهل، وهذه السلوكيات هي المسبب لارتكاب سلوكيات حمقاء وطائشة نجم عنها وفيات وإصابات وتهديد حياة الناس وتعد على الممتلكات (المركبة)، ليس للمشاركين في الحادث وإنما لمستخدمي الطريق والمارة والموجودين في الفضاء البيئي للطريق. أما بقية أنواع الانحراف المروري وجرائم السير المرتكبة فتعكس كذلك سمات ضبط الذات المنخفض، فسمة المخاطرة، قد انعكست في سلوكيات طائشة مثل التتابع القريب والتجاوز الخاطيء، واتخاذ المسار الخاطيء، وعدم إعطاء الأولوية، والسير عكس اتجاه السير، كلها مؤشرات لسمات الضبط الذاتي المنخفض، وخاصة سمة عدم إدراك العواقب الناجمة عن سلوك المخاطرة والطيش. وتلتقي هذه النتيجة مع نتيجة العديد من الدراسات، ومنها دراسة فارنجتون وجنجر (Farrington and Junger, 1995)، التي بينت أن التورط في حادث سير مرتبط بالسلوك المضاد للمجتمع، ومع نتائج دراسة ويب (Wiebe, 2003)، التي أظهرت ارتباط سمات ضبط الذات المنخفض مع السيكوباتية، ومع نتائج دراسة زاغر (Zager, 1993) التي أظهرت دعماً لفروض النظرية العامة للجريمة. وتلتقي هذه النتائج أيضاً مع نتائج دراسة جنجر، وتيرلو، وفاندر هجدن (Junger, Terlouw and van der Heijden, 1995) التي أظهرت أن الأحداث الجانحين يرتكبون حوادث سير أكثر من الأحداث غير الجانحين (72%، و28%) على التوالي. ولابد من التمييز أنه ليس جميع السلوكيات الطائشة هي سلوكيات غير مقبولة، وليست جميعها غير قانونية فحسب، بل السلوكيات التي تخرق قانون السير هي جرائم وقد تصل إلى القتل، ومن ثم تشكل ما يسمى جرائم سير (traffic crimes).

وتتفق هذه النتيجة مع ما جاء في النظرية العامة للجريمة من أن الذين يتسمون بضبط ذات منخفض، يميلون إلى السلوك الطائش مثل استعمال المخدرات، والكحول، والحوادث؛ وذلك لأنهم متهورون ويستسلمون للإغراء وعدم إدراك

العواقب ويخاطرون بسبب عدم تقدير النتائج والعواقب الناجمة عن احتمال الوقوع بحادث سير. كما تلقت هذه النتيجة مع نتائج جيبس وجيفر وكير (Gibbs, Giever, 1994 and Kerr) التي أظهرت وجود علاقة بين ضبط الذات المنخفض والغش في الاختبارات وباقي أنواع السلوك المنحرف، كما تلقت مع دراسة مين (Minn, 1994) التي أظهرت نتائجها أن الأحداث ذوي ضبط الذات المنخفض، هم أكثر احتمالية من غيرهم لارتكاب الجريمة والانحراف والسلوك الطائش. وتتفق هذه النتائج أيضاً مع نتائج دراسة جيفر (Giever, 1995) في فحص مستوى ضبط الذات والانحراف، التي أظهرت وجود علاقة بين ضبط الذات والغش في الاختبارات وباقي أنواع السلوك المنحرف. كما التقت مع نتائج دراسة جيبس، جيفر، وهيجنز (Gibbs, Giever and Higgins, 2003) في ارتباط ضبط الذات المنخفض مع كل من التنشئة الاجتماعية الناقصة، ومع الانحراف.

والخلاصة أن الدراسة الحالية مثلت فحصاً للفرض الرئيس لنظرية الضبط الذاتي في بيئة جديدة وفي مجال جديد، هو مجال الانحراف المروري. وهذا يمثل بداية لفحصها في مجالات متعددة في البيئة العربية ولا سيما أن هذه النظرية قد احتلت المرتبة الأولى في الاقتباس في مجال علم الجريمة (Dodson, 2009). وقدمت دعماً علمياً جديداً للنظرية العامة في الجريمة، وفي مجال جديد من مجالات الانحراف والسلوك الطائش وهو مجال الانحراف المروري، وفي ثقافة جديدة هي الثقافة العربية، وهي ثقافة غير الثقافة الغربية التي ظهرت فيها النظرية. كما قدمت الدراسة مضامين مهمة في تفسير الانحراف المروري على وجه الخصوص، وذلك برد ذلك إلى ضبط الذات المنخفض وتوافر الفرصة، والفشل في احتساب العواقب، وقصر النظر في تضمين العواقب السلبية وأخذها بالحسبان، والتركيز على النتائج الآنية للفعل. كما شكلت هذه النتائج دعماً للنظرية في الثقافة الأردنية.

التوصيات:

- 1 - إعادة فحص قائد المركبة الخطر وتدريبه تدريباً عملياً على ضبط الذات على الطرقات في أثناء القيادة؛ حيث إن التدريب يزيّد الرقابة الذاتية الداخلية، وفيه أيضاً تدريب على ضبط النفس وتقدير العواقب الناجمة عن الانحراف المروري.
- 2 - توجيه برامج التوعية المرورية إلى الفئات الواقعة تحت الخطورة في الانحراف المروري من قائد المركبة خاصة الذكور والشباب.

- 3 - توجيه برامج التوعية المرورية إلى السلوكات التي سبقت الحادث وإلى سلوكات أخطر المخالفات عند قائد المركبة، وهي:
- التتابع القريب، وتجاوز السرعة المحددة، وعدم التقيد بالشواخص المرورية، وعدم إعطاء الأولوية، والغضب والاندفاع، واستخدام الجوال في أثناء القيادة.
- 4 - تكثيف آليات الضبط الخارجي على الطرقات مثل كاميرات المراقبة الثابتة والمطبات.
- 5 - إعادة التدريب والفحص للمكررين من المخالفين لقواعد السير.
- 6 - استخدام أسلوب الدوريات المتحركة المدنية والرسمية على الطرقات لرصد المخالفات المتحركة كالتجاوز الخاطئ.
- 7 - تشجيع المشاركة المجتمعية في ضبط المخالفات من خلال المواطنين وأصدقاء السير، بالتعاون مع إذاعة الشرطة الأردنية المعروفة بـ (إذاعة أمن إف إم Amen FM).

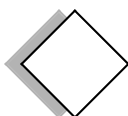
المراجع:

- أحمد العتيق. (2001). الصدمة النفسية المرتبطة بتعرض الأطفال وإصابتهم في حوادث المرور. مجلة الطفولة والتنمية. ع 4: 47-78، الكويت.
- خالد حسين. (1987). العوامل الاجتماعية والنفسية المصاحبة لحوادث المرور، إدارة المرور، مكتب البحث والدراسات الاجتماعية، الكويت.
- ذياب البدائية. (1993). عزو مسؤولية حوادث السير: دراسة تجريبية، مجلة مؤتة للبحوث والدراسات، مجلد 8، ع3، 9-49، متوافرة على:
- < http://searchlib.yu.edu.jo/lib/pdf?p_id=300461 >
- ذياب البدائية. (1997). قياس الخوف من حوادث السير لدى المواطن الأردني، المجلة العربية للدراسات الأمنية والتدريب، م 13، ع23، 95-121. متوافرة على:
- http://searchlib.yu.edu.jo/lib/pdf?p_id=391401
- ذياب البدائية. (2007). أسباب عدم امتثال المواطن الأردني لقواعد السير. مؤتة: جامعة مؤتة، الأردن.
- ذياب البدائية وصالح الرشيد، وناصر المهيزع. (2005)، فحص فروض النظرية العامة في الجريمة في السعودية. مجلة مؤتة للبحوث والدراسات. م 20، ع 1: 141-169.
- زيد الشمالية. (2005). عزو أسباب حوادث السير من وجهة نظر سائقي المركبات العمومية في محافظة الكرك. رسالة ماجستير غير منشورة. مؤتة: جامعة مؤتة، الأردن.
- http://searchlib.yu.edu.jo/lib/pdf?p_id=372673

- عامر المطير. (2006). حوادث المرور في الوطن العربي، مركز الدراسات والبحوث. جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية: السعودية: مركز الدراسات والبحوث.
- عبدالله الرويتع، وحمود الشريف. (2005). علاقة أبعاد الشخصية ببعض متغيرات الاندفاعية: التدخين وزمن الاستجابة وعدد الحوادث المرورية. مجلة دراسات، 32: 274-283، الأردن.
- عبدالله النافع، وخالد السيف. (1988). تحليل الخصائص النفسية والاجتماعية المتعلقة بسلوك قيادات السيارات بالمملكة العربية السعودية، إدارة البحث العلمي، مدينة الملك عبدالعزيز للعلوم والتقنية، السعودية: الرياض.
- عثمان غنيم. (2004). استعمال الأراضي التجاري وتوزيعه المكاني وأثره في استفحال مشكلة حوادث المرور في مدينة عمان، مجلة جامعة دمشق، م 20: 187-208، سوريا.
- المعهد المروري الأردني، مديرية الأمن العام. (2003). التقرير السنوي للحوادث المرورية في الأردن، عمان.
- المعهد المروري الأردني، مديرية الأمن العام. (2004-2008). التقرير السنوي للحوادث المرورية في الأردن، عمان: 3-4.
- موسى جبرين. (1985). العلاقة بين مركز الضبط وكل من التحصيل الدراسي والتكيف النفسي لدى المراهقين، دراسات، العلوم التربوية، المجلد 23، العدد 2: 76-88، الأردن.
- Arneklev, B. J. Grasmick, H. G., Tittle, C. R. & Bursik, R. J. Jr. (1993). Low self-control and imprudent behavior. *Journal of Quantitative Criminology*, 9, (3): 225-247.
- Benson, M. L. & Moore, E. (1992). Are white-collar and common offenders the same? An empirical and theoretical critique of a recently proposed General Theory of Crime. *Journal of Research in Crime and Delinquency*, 29, (3): 251-272.
- Burton, V., Cullen, F. T., Evans, T. D., Alarid, L. F., & Dunaway, G., (1998). Gender, self-control and crime. *Journal of Research in Crime and Delinquency*, 35, 123-147. Available at: <http://jrc.sagepub.com/cgi/content/abstract/35/2/123>
- Cochran, J. K., Wood, P. B., Sellers, C. S., Wilkerson, W., & Chamlin, M. B. (1998). Academic dishonesty and low self-control: An empirical test of a General Theory of crime. *Deviant Behaviour: An Interdisciplinary Journal*, 19: 227-255.
- Dodson, K. D., (2009). Tracing the evolution of Gottfredson and Hirschi's concept of the self-control: A conceptual and empirical analysis. Unpublished doctoral dissertation. Indiana University of Pennsylvania, USA.
- Farrington, D. & Junger, M. (1995). Illnesses, injuries and crime: Accidents, self-control and crime(special Issue). *Journal of Criminal Behaviour and Mental Health*, 5(4): 20-38
- Gibbs, J. J., Giever, D., & Higgins, G. E. (2003). A test of Gottfredson and Hirschi's General Theory using structural equation modelling. *Criminal Justice and Behaviour*, 30: 441-458. Available at: <http://cjb.sagepub.com/cgi/content/abstract/30/4/441>
- Gibbs, J. J., Giever, D., & Martin, J. S. (1998). Parental management and self-control: An empirical test of Gottfredson and Hirschi's General Theory. *Journal of*

- Research in Crime and Delinquency*, 35(1), 40-70. Available at: <http://jrc.sagepub.com/cgi/content/abstract/35/1/40>
- Gibbs, J., Giever, J. & Kerr, J. S. (1994). Parental management and self-control: an empirical test of Gottfredson and Hirschi's General Theory, paper presented at the 46th Annual Meeting of the American Society of Criminology, USA, Miami, FL. November 7-10,
- Giever, D. (1995). An empirical assessment of the core elements of Gottfredson and Hirschi's General Theory of crime, Unpublished Ph. D. dissertation, Indiana University of Pennsylvania, USA
- Gottfredson, M. R. & Hirschi, T. (1990). A general theory of crime, California: Stanford University Press.
- Grasmick, H. G., Tittle, C. R., Bursik, R. J. Jr. & Arneklev, B. J. (1993). Testing the core empirical implications of Gottfredson and Hirschi's General theory of crime, *Journal of Research in Crime and Delinquency*, 30: 1, 5-29. Available at: <http://jrc.sagepub.com/cgi/content/abstract/30/1/5>
- Hay, C. (2001). Parenting, self-control, and delinquency: A test of self-control theory. *Criminology*, 39: 707-734.
- Hope, T. L., Grasmick, H. G., & Pointon, L. J. (2003). The family in Gottfredson and Hirschi's General theory of crime: structure, parenting, and self-control. *Sociological Focus*, 36: 291-311.
- Hwang, S., & Akers, R. L. (2003). Substance use by Korean adolescents: A cross-cultural test of social learning, social bonding, and self-control theories. In R. L. Akers & G. F. Jensen (Eds.), *Social learning theory and the explanation of crime: A guide for the new century* (pp. 39-63). New Brunswick, NJ: Transaction.
- Junger, M., Terlouw, G. J. & van der Heijden, P. (1995). Crime, accidents and social control. *Criminal Behavior and Mental Health* 5:386-410
- Junger, M. & Tremblay, R. E. (1999). Self-control, Accidents and crime. *Criminal Justice and Behaviour*, 26: 485-501. Available at: <http://cjb.sagepub.com/cgi/content/abstract/26/4/485>
- Junger, M., West, R., & Timman, (2001). Crime and risk behaviour in traffic: An example of cross-situational consistency. *Journal of Research in Crime and Delinquency*, 38: 439-459. Available at: <http://irc.sagepub.com/cgi/content/abstract/38.4.439>
- Keane, C., Maxim, P. & Teevan, J. (1993). Drinking and driving, self-control, and gender: testing a General Theory of Crime. *Journal of Research in Crimes and Delinquency*. 30: 30-46. Available at: <http://jrc.sagepub.com/cgi/content/abstract/30/1/30>
- Min, S. (1994). Causes and consequences of low self-control: Empirical tests of the General Theory of Crime, Unpublished Ph. D. dissertation, the University of Arizona, USA
- Nunnally, J. C. (1978). *Psychometric theory*. (2nd ed.). New York: McGraw-Hill.
- Perrone, D., Sullivan, C. J., Pratt, T. C., & Margaryan, S. (2004). Parental efficacy, self-control, and delinquency: A test of a General Theory of Crime on a

- nationally representative sample of youth. international, *Journal of Offender Therapy and Comparative Criminology*, 48: 298-312.
- Polakowski, M. (1994). Linking self- and social control with deviance: illuminating the structure underlying a General theory of crime and its relations to deviant activity. *Journal of Quantitative Criminology*, 10: 41-78.
- Pratt, T. C., & Cullen, F. T. (2000). The empirical status of Gottfredson and Hirschi's General theory of crime: a meta-analysis. *Criminology*, 38(1): 931-964.
- Pratt, T. C., Turner, M. G., & Piquero, A. R. (2004). Parental socialization and community context: a longitudinal analysis of the structural sources of low self-control. *Journal of Research in Crime and Delinquency*, 41: 219-243.
- Tittle, C. R., Ward, D. A., & Grasmick, H. G. (2003). Self-control and crime/deviance: cognitive vs. behavioral measures. *Journal of Quantitative Criminology*, 19: 333-366.
- Unnever, J. D., Cullen, F. T., & Pratt, T. C. (2003). Parental management, ADHD, and delinquent involvement: reassessing Gottfredson and Hirschi's General theory. *Justice Quarterly*, 20: 471-500.
- Vazsonyi, A.I. & Belliston, L. M. (2007). The Family low self-control deviance. a Cross cultural and cross-national test of self-control theory *Criminal Justice and Behavior*. Vol. 34, No. 4: 505-530
- Vazsonyi, A. T., & Crosswhite, J. M. (2004). A test of Gottfredson and Hirschi's General theory of crime in African American adolescents. *Journal of Research in Crime and Delinquency*, 41: 407-432.
- Vazsonyi, A. T., Pickering, L. E., Junger, M., & Hessing, D. (2001). An empirical test of the General theory of crime: A four-nation comparative study of self-control and the prediction of deviance. *Journal of Research in Crime and Delinquency*, 38(2), 91-131. Available at: <http://jrc.sagepub.com/cgi/content/abstract/38/2/91>
- Vazsonyi, A. T., Wittekind, J. E. C., Belliston, L. M., & van Loh, T. D. (2004). Eextending the General Theory of crime to "the east": low self-control in Japanese adolescents. *Journal of Quantitative Criminology*, 20(3): 189-201.
- WHO (2007). Youth and road safety. Available at: [http://www.who.int.violence_injury_prevention/road_traffic/en](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/en)
- Wiebe, R. P. (2003). Reconciling psychopath and low self-control. *Justice Quarterly*, 20: 297-336.
- Wood, P. B., Pfefferbaum, B. & Arneklev, B. J. (1993). Risk-taking and self-control: social psychology correlates of delinquency, *Journal of Crime and Justice*, 16, 1: 111-130.
- Zager, M. A. (1993). Explicating and testing a General Theory of Crime, Ph. dissertation, the University of Arizona, USA.



قدم في: ديسمبر 2008

أجيز في: نوفمبر 2009

The Effect of Low Self-control on Jordanian Drivers and Road Violations

Diab M. Al- Badayneh ()*

This study aims at exploring the effect of low self-control on traffic violations among Jordanians drivers. Also, it aims to describe the behaviors preceding drivers' road violations. Moreover, it aims to determine the most frequent road violations among drivers.

The questionnaire was developed as research tool for this study. It consisted of (15) items measuring low self-control traits and a list of behaviors preceding drivers' road violation. The sample of the study consisted of (3,077) automobile drivers from all Jordan governorates.

The findings showed significant effects of low self-control on driver's violations ($f = 18.48, = 0.000$) and behavior preceding driver's violation ($F = 6.306 = 0.000$). Moreover, a significant effect was found for the independent variables: region, governorate, violence on roads, social status, education, gender, location, experience, age, and career type in regards to driver's road violations ($F = 11.46, = 0.000$).

Half of the samples violated road traffic rules; and half of them were from Amman and Zarka City. Around one-tenth (1/10) of the sample had previous criminality history, and one-fifth (1/5) of the sample had committed prior traffic violations. The most preceding behaviors of driver's road traffic violations or accident were: speeding, thinking about personal problems, anger, impulsive behavior, and using the mobile phone when driving.

Key Words: General theory of crime, Low self-control traits, Car accident, Drivers, Road violations, and the Jordan society.

(*) IBN Khaldun Center for Research and studies, Jordan.