

تصور مرتكبي الحوادث وأقرانهم غير المرتكبين للآثار المترتبة عن حوادث الطرق

سراج جيلالي: جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان

مقدمة:

فيها، وهو المسئول عنها والمتسبب فيها، وهو الذي يتحمل نتائجها وعواقبها وآثارها السلبية

المتتملة في الخسائر البشرية والمادية التي تتجسد في الوفيات والعاهات والإعاقات الى جانب الخسائر الاقتصادية التي أخذت ترهق ميزانيات الدول بما تدفعه من تعويضات، وبما تسببه تلك الحوادث من أضرار معنوية تتمثل في معاناة وآلام المتضررين منها والتي لا تنعكس عليه وحده فحسب بل تمتد إلى أسرته والمجتمع بأسره، وبما تعكسه من انطباع عن سوء انضباط عدد من مستخدمي الطريق من السائقين أو المشاة.

1- مشكلة البحث:

إن التعرض الى حادث سيارة لا بد من أن يكون تجربة مرعبة، لأنه يترك علامة في حياة الفرد وخاصة إذا ترك الحادث إصابات شخصية. ويعانى الأفراد الذين تعرضوا الى حوادث اصطدام طفيفة من مشاكل واضطرابات عقلية وجسدية ونفسية عالية.

وإن الرحيل المفاجئ الى الأب أو الأم أو الأبن أو البنت يلقي على عائلاتهم مصاعب شتى تفوق في جسامتها المتاعب الاقتصادية أو الجسدية. فالأطفال الذين يحرمون من حب وحنان ورعاية الوالدين وبالأخص في سنواتهم الأولى لا يقدر ذلك بثمن وفقدان الأب المبكر عن العائلة يؤدي الى ضعف اهتمام الأبناء بالدراسة أو التهرب من المدرسة وقد يضطرهم الى العمل بأعمار صغيرة لسد احتياجات الأسرة.

ويعتبر الضرر النفسى مثل الصدمات النفسية، المترتبة عن حوادث السيارات والتمثل في التوتر

لا يمر يوم دون حادث اصطدام مروع يحصد العديد من الضحايا ويخلف وراءه إصابات خطيرة تترك آثارها على المصابين لسنوات طويلة حيث تؤدي حوادث الطرق بحياة 1.3 مليون نسمة كل عام وتتسبب في إصابة أو إعاقة زهاء 50 مليون آخرين. وتمثل تلك الحوادث أهم أسباب الوفاة في صفوف الفئة العمرية 15 أعوام-29 عاماً.

إن الازدياد المضطرد في حوادث الطرق سنوياً في العالم بشكل عام وفي ليبيا بشكل خاص يدفع المختصين الى زيادة الاهتمام بهذه المشكلة من خلال توفير كل الوسائل الممكنة والتي تحد من عدد الخسائر البشرية. ومن المؤسف أن الدول العربية وبالتحديد ليبيا تحتل المراتب الأولى في قائمة أعلى معدلات وفيات حوادث الطرق على مستوى العالم، وذلك بحسب مؤشرات منظمة الصحة العالمية (2006)، مما يضع هذه المشكلة الكبيرة في مقدمة المشاكل التي يعانى منها المجتمع الليبي حيث افتقار الشوارع والطرق إلى أدنى معايير السلامة والأمان، ويلقى على القائمين فيها مسؤولية كبيرة في الحد من هذا المعدل المرتفع لوفيات حوادث الطرق، والعمل على تحسين معايير السلامة والأمان، وزيادة الوعي العام حول القيادة الآمنة لدى مستخدمي الطرق، خاصة وأن هذه المعدلات مرشحة للارتفاع بشكل كبير، بسبب الزيادة المضطردة في أعداد المركبات المستخدمة وخاصة استيراد المركبات التي انتهى عمرها الافتراضي.

ويعتبر الإنسان والذي يشكل الثروة الحقيقية للمجتمع جوهر أسباب حوادث الطرق وحجر الزاوية

¹ محمد ضو علي طالب، جامعة الزاوية، كلية الآداب

3- تساؤلات البحث:

ما هو تصور مرتكبي الحوادث وأقرانهم غير المرتكبين للآثار المترتبة عن حوادث الطرق.

هل هناك فروق دالة احصائية في رتب متوسطات الآثار السلبية المترتبة عن حوادث الطرق بحسب درجة تأثيرها السلبى بين مرتكبي الحوادث وأقرانهم غير المرتكبين.

4- تعريف مصطلحات البحث:

مفهوم الحادثة: الحادثة واقعة غير مرغوب فيها تحدث دون توقع.

الآثار المترتبة عن حوادث الطرق: هي ما يترتب على حوادث الطرق من انعكاسات سلبية أو نفسية أو اجتماعية أو اقتصادية أو صحية على الفرد أو المجتمع.

5- الإطار النظري:

اتجه الباحثون حالياً الابتعاد عن استخدام مصطلح الحادث المروري حيث لا بد من دراسة الظرفين الزماني والمكاني إضافة الى دراسة العامل البشري والذي ترجع اليه النسبة الكبيرة من أسباب اصطدام السيارات. ويشير عبد الرحمن الجناحي (2009) الى إن تسمية الحادث المروري بهذه التسمية أصبحت مرفوضة حيث توحى مصلح "الحادث، Accident" باعتبارية الحدث وهي في الواقع ليست كذلك فنرى أن مصلح "الاصطدام، Crash" أصبح أكثر استخداماً وبخاصة في الولايات المتحدة الأمريكية. وأصبحت الدراسات في مجال السلامة المرورية تفسر هذه الحوادث بمجموعة عوامل تسبق الحدث (الاصطدام) وما بعد الحدث. والعوامل التي تسبق الحدث تتفاوت بين: العامل البشري والمركبة وهندسة الطريق والبيئة والوعي المروري والثقافة العامة والتخطيط الحضري والمروري والضبط المروري وتدفق المعلومات وما يأتي بعد الحادث من تحقيق مروري وخدمات طوارئ وخدمات طبية وغير ذلك حيث تكون هذه العوامل مجتمعة أو متفرقة تؤدي إلى وقوع الحدث وما يترتب عليه من

والذي يمكن أن يؤدي في نهاية المطاف إلى حالة من الذعر والاكتئاب وضعف التوافق، والشعور بالذنب أو القلق على الآخرين الذين أصيبوا أو قتلوا في الحادث، كل ذلك يشكل معاناة من كوابيس وذكريات الماضي حتى بعد شفاء الفرد المصاب من الجروح والكدمات أو الإصابات الجسدية الأخرى، ولذا فإن شركات التأمين في الدول المتقدمة تدفع تعويضات مجزية عن آثار الجروح النفسية الناجمة عن حوادث السيارات.

ويضاف الى هذه المتاعب الاعباء الاقتصادية التي تتحملها الأسرة أو الفرد لتغطية عواقب الحادث المروري المتمثلة في فقدان المركبة أو تحمل أعباء تصليحها إضافة تغطية نفقات العلاج أو الدية التي تدفع لعائلة القتيل أو الانقطاع عن العمل مما يحرم الفرد من دخله إذا كان صاحب عمل حر أو انخفاض الانتاجية إذا كان يعمل في شركة أو مؤسسة خاصة أم عامة.

وقد يختلف الأفراد الذين يتعرضون الى حوادث المرور عن أقرانهم غير المتعرضين في تصورهم عن نوعية وحجم الآثار المترتبة عن حوادث الطرق حيث وجد أن السائقين عديمي الخبرة يقللون من المخاطر المرتبطة مع مجموعة من حالات قيادة السيارة. بالإضافة إلى ذلك، فإن للعوامل الشخصية تأثير هام على إدراك المخاطر وكذلك على سلوك القيادة (M. & Kim S. Sankey 2007). ولذلك تتمثل مشكلة البحث في التساؤل الآتي "ما هو تصور مرتكبي الحوادث وأقرانهم غير المرتكبين للآثار المترتبة عن حوادث الطرق؟"

2- أهداف البحث:

يهدف البحث الى التعرف على الآتي:

تصور مرتكبي الحوادث وأقرانهم غير المرتكبين للآثار المترتبة عن حوادث الطرق.

الفروق في رتب متوسطات الآثار السلبية المترتبة عن حوادث الطرق بحسب درجة تأثيرها السلبى بين مرتكبي الحوادث وأقرانهم غير المرتكبين.

فى: اضطراب التوتر والقلق من السفر، الاضطراب العاطفى الشديد والمعتدل، متلازمة الإجهاد الحاد التى تظهر فى اضطراب المزاج والذكريات المروعة للحادث. بالإضافة إلى ذلك هناك قلق رهاب السفر كسائق أو راكب حيث كان أكثر شيوعاً بين المصابين. وقد ارتبط الاضطراب العاطفى مع وجود ما متوفر من مشاكل نفسية أو اجتماعية. ووجد أن المرضى الذين يعانون من إصابات متعددة استمرت معهم مضاعفات طبية. وقد أشارت النتائج إلى أن بعد الصدمة لم يرتبط بعلاقة مع متلازمات الميل العصابى أو مع الذكريات المروعة للحادث. ولكنها وجدت مع الأشخاص الذين كانوا فاقدى الوعي لفترة قصيرة بعد الصدمة الناجمة عن الحادث. استنتج الباحثون أن الأعراض النفسية والاضطرابات المتكررة الحادة تنتج عن حوادث الطرق الخطرة وأن أعراض ما بعد الصدمة كانت شائعة لدى المصابين.

وتناول كل من بيلنزر ك، ورينر (2004) الآثار النفسية والاجتماعية واستراتيجيات المواجهة بين ضحايا حوادث الطرق فى جنوب أفريقيا. وشملت عينة البحث مائة وثلاثين سائقاً (130) ومائة وواحد وأربعين راكباً (141) وهم من الذين شاركوا فى حادث مروري وأظهر سبعة وثمانون من السائقين (63 %) أنهم لا ينظرون إلى أنفسهم على خطأ، بينما 51 من السائقين (37 %) منهم يعتقدون أنهم كانوا على خطأ. بعد الحادث المروري أظهر كل من السائقين والركاب انخفاضاً كبيراً فى رفايتهم. أظهر السائقون الذين يعتقدون أنفسهم أنهم لم يكونوا على خطأ أنهم تعاملوا أفضل من أولئك الذين لا يعتبرون أنفسهم على خطأ. وأظهر الركاب ذوو الصلة بالسائقين انخفاضاً فى الرفاهية من أولئك الأفراد الذين لا علاقة لهم. ووجدت نتائج تحليل المسار للسائقين أن عقدة الشعور بالذنب، ولوم الذات وعدم الارتياح الأسرى، والتأثير السلبى، على الرفاه الشخصى. وفي مجموعة الركاب وجد أن تحميل السائق أو الآخرين مسئولية الحادث المروى يقود إلى زيادة المشاعر المتمثلة فى اللوم الذاتى، وعدم الارتياح الأسرى، وإلى انخفاض النفسية.

بعد. إن السلامة المرورية متعددة الأوجه تساهم بها الهندسة بأنواعها المختلفة المدنية والمواصلات والطرق والميكانيكية وغيرها وعلم الإحصاء وعلوم الفيزياء وعلم النفس وعلوم القانون وغيرها من العلوم السلوكية. حيث أن النظرة الشاملة الاستراتيجية فى معالجة اصطدام السيارات تتطلب بحث علمى معمق لكل أوجه المتغيرات المتسببة فى الحوادث المرورية. وفى سياق هذا البحث فإن مصطلح الحادث المروري هو المستخدم نتيجة لشيوعه فى الوسط الاجتماعى وكذلك فى وسط الباحثين.

والبحث الحالى يركز على الآثار الوخيمة المترتبة على اصطدام السيارات وماهى تصور مرتكبي الحادث وأقرانهم غير المرتكبين لتلك الآثار.

ولعل المختصين فى عالم المرور يحددون ثلاثة أبعاد لتلك الحوادث المرورية تتمثل فى (المركبة، السائق، الطريق)، باعتبارها عناصر متلازمة ينجم عنها أي خلل فيها أو فى إحداها عواقب مؤلمة قد يروح ضحيتها الأنفس والأموال. ومهما بذل من جهد للعناية بالطرق وسلامة المركبات، فإن قاندي وركاب المركبات يشكلون عنصراً مهماً فى تحقيق السلامة المرجوة، وذلك من خلال التعامل الصحيح مع المركبة، والاستخدام الأمثل للطرق وفق أنظمة وقوانين المرور. لكن الكثير من المعوقات ذات المنشأ الاجتماعى تبرز من خلال القيم الاجتماعى المؤثرة فى سلوك الأفراد والمؤدية لحوادث المرور.

لقد تناول الباحثون ومن مختلف بلدان العالم الآثار المترتبة على حوادث الطرق حيث تم تناول الجانب النفسى والجانب الاجتماعى والصحة والاقتصادى والبشري إضافة إلى المهتمين بأسباب الحادث المروري من عوامل بشرية وظرفية وهندسية وفيزيائية وميكانيكية. وبخصوص الآثار النفسية فقد تناول مايو، براينت، ودوثي (1993) الآثار النفسية الناجمة عن حوادث السير على الطرق و تم متابعة الضحايا من حوادث الطرق لمدة سنة واحدة فى قسم الطوارئ فى مستشفى جون رادكليف فى أوكسفورد. حيث كان هناك مائة وثمانية وثمانون (188) حادث سير. وكانت أعمار الضحايا تتراوح بين 18-70 الذين كانوا يعانون من إصابات ما بعد الصدمة تتمثل

وفيما يخص الآثار الاجتماعية حيث يعد نظام المرور أحد الأنظمة الاجتماعية ويهدف إلى تسهيل حركة السير وتسهيل حياة الناس وتقليلهم وربط أجزاء المجتمع في بعضها وتوفير الخدمات، وتنشيط حركة الاتصال على مستوى الأفراد والجماعات في إطارها الاقتصادي والاجتماعي والخدمي، ويعكس نظام المرور وضع المجتمع ودرجة تقدمه. حيث يشير أديب خضور (2007) أن زيادة العاجزين والعاطلين عن العمل يشكلون عبئاً على كاهل مجتمعاتهم حيث تسخر أموال طائلة لتوفير الإمكانيات لرعاية المعوقين والعاجزين مما يسبب هدراً ونزفاً اقتصادياً على كاهل الأسرة والمجتمع.

6- إجراءات البحث:

منهجية البحث:

لتحقيق الهدف الرئيسي للبحث، اعتمد الباحث على منهجية تتمثل في الأسلوب الوصفي التحليلي للوصول إلى أهداف البحث.

عينة البحث:

شملت عينة البحث على مائة وواحد (101) مبحوثاً كان منهم واحد وخمسون (51) من مرتكبي حوادث السيارات وخمسون (50) مبحوثاً من غير المرتكبين وقد تم اختيارهم عرضياً من بين طلاب المدارس الثانوية في منطقة سهل الجفارة وإيضاً من طلاب جامعة الزاوية وطلاب كلية التربية في جنزور. ومن الجدول (1) يتبين المستوى التعليمي لأفراد العينة.

جدول (1): التحصيل الدراسي لعينة الدراسة

مستوى التعليم	مرتكبو الحوادث	غير المرتكبين
تعليم أساسي	24	18
	47.1%	36.0%
تعليم متوسط	8	15
	15.7%	30.0%
تعليم عالي	19	17
	37.3%	34.0%
المجموع	51	50
	100.0%	100.0%

وتوصلت زكية أبو الحسن الهاشمي (2005) في دراسة عن تصور قائدي المركبات الكويتيين عن محددات سلوكياتهم ومهاراتهم في أثناء القيادة حيث أجريت على قائدي المركبات من مختلف الأعمار ومن الجنسين (الذكور: 790 والإناث 508) بهدف تعرف تصورهم عن عوامل تحدد مستوى سلوكياتهم ومهاراتهم في قيادة المركبة وقد توصلت في نتائج الدراسة أن المشاركين من قائدي المركبات الذين يتميزون بمهارات عالية في إدراك كفاءة المركبة للقيادة يميلون إلى المغامرة في أثناء القيادة بسبب الثقة في كفاءة المركبة، في حين أن المشاركين الذين يتميزون بمهارات عالية في السلامة في أثناء القيادة حريصون على اتباع تعليمات المرور.

وقد أشارت فوزية عمارة عبد الله (2005) إلى أن الآثار النفسية التي يتركها الحادث المروري على الأشخاص الذين ارتكبوه وعلى الأشخاص المتضررين منه تتمثل في الإحباط، والخوف، والقلق وانعدام الثقة بالنفس، والشعور بالنقص. وأشارت النتائج أيضاً وجد أن المتضررين من الحوادث كان منهم صغار السن بأعمار 5-14 سنة ونسبتهم 2.5% من حجم العينة الإجمالي (681)، وما نسبته 53.3% بأعمار 15-34 سنة لذلك تعد الفئة العمرية التي هي في سن المدرسة الأكثر تضرراً من الحوادث المرورية إذ بلغت نسبتهم 40.4% وكان مستواهم التعليمي ممتداً من الابتدائي إلى الجامعي وحسب النسب (الابتدائي 11.4%، الإعدادي 14.1%، الثانوي 15.2%، دبلوم متوسط 16.3% والجامعي فما فوق 15.3%، ومن ذلك يتضح أن طلبة الثانوي والدبلوم المتوسط هم الأكثر تضرراً من حوادث المرور بالنسبة لأقرانهم من المستويات التعليمية الأخرى).

هذه المؤشرات الإحصائية تعكس حجم الأضرار والآثار السلبية للحوادث المرورية حيث تحصد أعداداً كبيرة من المتعلمين في المجتمع الليبي على وجه الخصوص وهي خسارة بشرية لا تعوض، أما المصابين منهم فإن حالات الإصابة والإعاقة تؤثر سلباً على مواصلة الطالب لدراسته.

لمرتكبي الحوادث والثانية لغير المرتكبين وكانت الإجابة على أسئلة

الاستبيان مقفلة تحددت بـ نعم أو لا، بينما شمل الاستبيان على سؤال تضمن قيام أفراد العينة بحسب تصورهم بترتيب تلك الآثار حسب درجة تأثيرها السلبي.

4-7 صدق الأداة:

تم عرض الأداة (استبيان) على مجموعة من المحكمين في مجال التربية وعلم النفس والاجتماع من جامعة الزاوية وضابط ذو خبرة من شرطة المرور. وتم الأخذ بالملاحظات وتعديل الاستبيان.

5-7 ثبات الأداة:

تم توزيع الاستبيان على عينة عشوائية من مرتكبي الحوادث وغير المرتكبين وبواقع (19) فردا حيث اختيروا بالطريقة العرضية من طلبة جامعة الزاوية ومدرسة الخروبة للتعليم الأساسي الواقعة في منطقة سهل الجفارة لغرض التحقق من ثبات الأداة بطريقة ألفا كرونباخ وكانت قيمة معامل الثبات (0.786).

1-8 الأساليب الإحصائية:

التكرارات والنسب المئوية - اختبار مربع كاي للاستقلالية - اختبار مربع كاي لحسن المطابقة - تصحيح يتس Yates' correction لقيمة مربع كاي عندما يكون تكرار أحد الخلايا أقل من خمسة - اختبار مان وتني - ألفا كرونباخ للثبات.

9- عرض النتائج:

1-9 عرض نتائج التساؤل الأول:

" ما هو تصور مرتكبي الحوادث وأقرانهم غير المرتكبين للآثار المترتبة عن حوادث الطرق".

جدول (2): مستوى الإصابة عند مرتكبي الحوادث

ما هو مستوى الإصابة	التكرار	%
بالغة	13	25.5
بسيطة	35	74.5
المجموع	51	100.0

وكان مستوى الإصابة البالغة لستة عشر (16) مبحوثا من أفراد عينة مرتكبي الحوادث وخمسة وثلاثون (35) ذو إصابات بسيطة، جدول (2). أما طبيعة الإصابات الجسدية فقد تنوعت من جروح بسيطة الى بتر أحد الأطراف جدول (3).

جدول (3) الإصابات الجسدية الناتجة عن الحادث

ما هي الإصابات الجسدية التي نتجت عن الحادث	التكرار	%
جروح بسيطة	30	58.8
جروح بالغة	7	13.7
كسور بسيطة	8	15.7
كسور بالغة	4	7.8
شلل في الأطراف	1	2.0
بتر أحد الأطراف	1	2.0
المجموع	51	100.0

3-7 أداة الدراسة:

بعد الاطلاع على عدد من الدراسات المحلية والعربية والأجنبية والتي تناولت الآثار المترتبة عن حوادث الطرق قام الباحث ببناء أداة الدراسة (استبيان) والتي تضمنت على ما أكدته الدراسات حول طبيعة الآثار وأكثرها شيوعاً وتمثلت في الآثار البشرية، النفسية، الاقتصادية، الاجتماعية، الدراسية، والصحية حيث اختار الباحث أهم ما تضمنته تلك الآثار من أضرار تمس الفرد المصاب أو أسرته أو المجتمع. وتم بناء الأداة على صورتين الأولى

لديهم تصور مسبق على أن الاصطدام المروري يترتب عليه خسائر بشرية.

وبخصوص السؤال الثاني الخاص بالآثار البشرية "هل تشعر أن المجتمع يخسر طاقات بشرية نتيجة للحوادث المرورية" اختلف المبحوثين في الإجابة عليه حيث انقسم مرتكبي الحوادث على أنفسهم حيث هناك ما نسبته 51% اختاروا الإجابة لا والمتبقي منهم ونسبتهم 49% اختاروا الإجابة نعم. أما غير المرتكبين فقد اختاروا جميعا الإجابة نعم. ويلاحظ أن قيمة اختبار مربع كاي (34.713) دالة إحصائيا لأن مستوى دلالتها أصغر من مستوى 0.05. هذه النتيجة تؤثر أن نصف مرتكبو الحوادث يتصورون أن المجتمع لا يخسر طاقات بشرية نتيجة لحوادث الطرق ويمكن تبرير ذلك إلى عدم وعي الخطر لدى أشخاص يجهلون نوعية الخطر وعواقبه. وربما هي حالة من التفاؤلية الدفاعية لدى بعض السائقين وبالأخص الشباب بأنهم قادرين على السياقة الآمنة وأن ليس هناك عواقب على الآخرين من المشاة أو مستخدمي الطريق الآخرين. أو انكار الحقيقة التي تتجسد في هروب الفرد من كل ما يشاهده ولا يتفق مع تصورات، حيث ينسلخ الفرد ويهرب عن طريق إنكار الحقيقة لكل ما هو غير مقبول بالنسبة له وإنكاره للمواقف غير السارة حيث ينكر السائق حقيقة أن يتعرض لحادث مروري كان سببه سرعة قيادته للسيارة وذلك باستبعاد فكرة حصول مثل هذه المواقف غير السارة. ومن هنا تتجسد أهمية التوعية بالأخطار المحققة من السياقة غير الآمنة.

الآثار البشرية:

جدول (4) الآثار البشرية للحوادث المترتبة على الحادث المروري

قيمة اختبار مربع كاي ومستوى الدلالة	هل تعتقد أن هناك خسائر في الأرواح ربما تترتب على الحادث المروري				
	الإجابة		مرتكبو الحوادث		غير المرتكبين
0.99 غير دالة	لا	1	2%	0	0%
	نعم	50	98%	50	100%
	المجموع	51	100%	50	100%
قيمة اختبار مربع كاي ومستوى الدلالة	هل تشعر أن المجتمع يخسر طاقات بشرية نتيجة للحوادث المرورية				
	الإجابة		مرتكبو الحوادث		غير المرتكبين
34.712** 0.000 دالة	لا	26	51%	0	0%
	نعم	25	49%	50	100%
	المجموع	51	100%	50	100%

للتعرف على تصور أفراد العينة عن الآثار السلبية البشرية المترتبة على الحادث المروري يتبين من الجدول (4) إجابة المبحوثين على السؤال "هل تعتقد أن هناك خسائر في الأرواح ربما تترتب على الحادث المروري" حيث أجمع المبحوثين من مرتكبي وغير مرتكبي حوادث الطرق على الإجابة نعم ولذلك لم تكن قيمة اختبار مربع كاي للاستقلالية (0.99) غير دالة إحصائيا لأن مستوى دلالتها (0.319) أكبر من مستوى (0.05). هذه النتيجة تعكس أن المبحوثين

الآثار النفسية:

جدول (5) الاضطرابات النفسية نتيجة لحادث المروري:

الإجابة	بعد حصول الحادث المروري هل ترغب بأن تقضي معظم أوقاتك لوحدهك		قيمة اختبار مربع كاي ومستوى الدلالة	
	مرتكبو الحوادث			
	لا	10	19.6%	18.843**
	نعم	41	80.4%	0.000
المجموع	51	100.0%	دالة	

الإجابة	هل تترتب اضطرابات نفسية نتيجة للحادث المروري				قيمة اختبار مربع كاي ومستوى الدلالة
	مرتكبو الحوادث		غير المرتكبين		
لا	35	68.6%	4	8.0%	36.635**
نعم	16	31.4%	46	92.0%	0.000
المجموع	51	100.0%	50	100.0%	دالة

العالية من مرتكبي الحوادث أجابوا بـ لا %68.6 بينما البقية أجابوا بنعم. أما غير مرتكبي الحوادث فقد أختار غالبيتهم (92%) الإجابة بنعم. هذه النتيجة تشير الى اختلاف المبحوثين من مرتكبي الحوادث عن أقرانهم غير مرتكبي الحوادث. وهنا قد يمارس مرتكبي الحوادث نوعاً من الدفاعات النفسية حيث أن الاضطراب مفردة سلبية.

وبخصوص الآثار النفسية المترتبة على حوادث الطرق فقد شملت أداة الدراسة على سؤالين الأول موجه الى مرتكبي الحوادث ويتضمن على " هل ترغب بأن تقضي معظم أوقاتك لوحدهك " فقد أجاب ما نسبته %80.4 منهم بـ نعم بينما أختار الإجابة لا %19.6 ونتيجة لعدم تطابق تكرارات الإجابة فقد كانت قيمة اختبار مربع كاي لحسن التطابق (18.843) دالة إحصائياً لأن مستوى دلالتها (0.000) أصغر من مستوى 0.05. إن النسبة العالية من مرتكبي الحوادث يفضلون البقاء لوحدهم بعد حصول الحادث وربما يكون ذلك نوعاً من الاضطراب النفسي حيث ميل الميل نحو العزلة، جدول (5).

اما بخصوص السؤال الثاني والموجه لكل أفراد العينة " هل تترتب اضطرابات نفسية نتيجة للحادث المروري " حيث يتبين من الجدول (5) أن النسبة

-الآثار الاجتماعية:

-جدول (6) الآثار الاجتماعية نتيجة لحادث المرور

الإجابة	عزلة عن أفراد الأسرة				قيمة اختبار مربع كاي ومستوى الدلالة
	مرتكبو الحوادث		غير المرتكبين		
لا	34	%66.7	35	%70	0.13
نعم	17	%33.3	15	%30	0.718
المجموع	51	%100.0	50	%100	غير دالة
الإجابة	عزلة عن الاصدقاء				قيمة اختبار مربع كاي ومستوى الدلالة
	مرتكبو الحوادث		غير المرتكبين		
لا	28	%54.9	21	%42	1.683
نعم	23	%45.1	29	%58	0.194
المجموع	51	%100.0	50	%100	غير دالة
الإجابة	انخفاض الأهمية داخل الأسرة				قيمة اختبار مربع كاي ومستوى الدلالة
	مرتكبو الحوادث		غير المرتكبين		
لا	35	%68.6	35	%70	0.022
نعم	16	%31.4	15	%30	1.0
المجموع	51	%100	50	%100	غير دالة
الإجابة	تخلي الناس المحيطين بالمصاب نتيجة لأصابته				قيمة اختبار مربع كاي ومستوى الدلالة
	مرتكبو الحوادث		غير المرتكبين		
لا	32	%62.7	0	%0	43.00**
نعم	19	%37.3	50	%100	0.000
المجموع	51	50	50	%100	دالة

تشعر المصاب بالحادثة المروري بدفء اجتماعي. ويشير سالم عبد الله أبو حلاله (2006) إلى أن أفراد عينة دراسته ونسبة 77% من المصابين في الحوادث المرورية والذين تعد إصاباتهم بليغة أكدوا أن طبيعة العلاقات الاجتماعية مع الأصدقاء والأقارب قبل الحادث كانت إيجابية وزادت بنسبة 84% بعد الحادث.

وبخصوص العزلة عن الاصدقاء فيتين من البيانات الواردة في الجدول (6) أن ما نسبته (54.9%) من مرتكبي الحوادث لم يؤيدوا ذلك بينما اختار الإجابة نعم (45.1%)، أم عينة غير المرتكبين فقد أجاب ما نسبته (42%) منهم ب لا بينما أجاب بنعم (58%). ويظهر أن تكرارات الإجابة مقاربة لذلك لم توجد فروق دالة بين تكرارات إجاباتهم لأن قيمة اختبار مربع كاي للاستقلالية (1.683) غير دالة إحصائياً. هذه النتيجة تشير الى انقسام المبحوثين على أنفسهم فقسم يتصور أن هناك عزلة عن الاصدقاء بينما القسم الاخر لم يتصور ذلك.

وبخصوص انخفاض أهمية المصاب داخل الأسرة فيتين من تكرارات الإجابة لا من قبل المبحوثين جميعاً أنها كانت هي الأكثر ولم تكن هناك فروق دالة بين تكرارات الإجابة لا أو نعم بين المجموعتين لذلك لم توجد فروق دالة بين تكرارات إجاباتهم لأن قيمة اختبار مربع كاي للاستقلالية (43.00) غير دالة إحصائياً. وهذا يؤشر ان التصور السائد ان ليس هناك انخفاض الأهمية داخل الأسرة.

وبخصوص تخلي الناس المحيطين بالمصاب عنه نتيجة لأصابته فقد أشرت إجابات مرتكبي الحوادث ونسبة عالية (62.7%) رفض ذلك بينما أيد ذلك ما نسبته (37.3%) بينما غير المرتكبين أيدوا ذلك وبالأجماع، ونتيجة لاختلاف التكرارات فقد كانت قيمة اختبار مربع كاي للاستقلالية (0.022) دالة إحصائياً. هذه النتيجة تعكس اختلافات بين مرتكبي الحوادث وغير المرتكبين في تصورهم عن تخلي المحيطين بالمصاب نتيجة لأصابته.

وفيما يتعلق بالآثار الاجتماعية فقد شملت أداة الدراسة على اسئلة تتعلق بعلاقات الفرد المصاب بأفراد أسرته واصدقائه والمحيطين به. وبخصوص (الشعور بعزلة عن أفراد الأسرة) ويتبين من الجدول (6) الإجابة ب لا بما نسبته (66.7%) من مرتكبي الحوادث والمتبقين منهم أجابوا ب نعم. وأيدهم غير المرتكبين بنسب إجابات مقاربة جداً ولذلك لم توجد فروق دالة بين تكرارات إجاباتهم لأن قيمة اختبار مربع كاي للاستقلالية (0.13) غير دالة إحصائياً. إن المساندة الاجتماعية التي يتلقاها المصاب ربما

الآثار الدراسية:

جدول (7) الآثار الدراسية نتيجة لحادث المرور

هل انقطعت عن الدراسة نتيجة لأصابتك في الحادث	التكرار	النسبة %	قيمة مربع كاي ومستوى الدلالة
لا	35	68.6	*7.078
نعم	16	31.4	0.007
المجموع	51	100.0	دالة

وعن الآثار الدراسية فقد تضمنت أداة الدراسة سؤالين الأول موجه فقط لمرتكبي الحوادث بشأن الانقطاع عن الدراسة بسبب الإصابة فقد أجاب بـ لا ما نسبته (68.6%) والبقية أجابت بنعم. وكانت قيمة اختبار مربع كاي لحسن التوافق (7.078) دالة إحصائياً مما يؤكد أن الإصابة لم تمنعهم من مواصلة الدراسة علماً بأن الأغلبية من أفراد العينة كانت إصاباتهم بسيطة وليس بالغة، جدول (7).

جدول (8): الآثار الدراسية نتيجة لحادث المرور

انخفاض المستوى الدراسي نتيجة للإصابة	غير المرتكبين		مرتكبو الحوادث		الإجابة
	مربع كاي ومستوى الدلالة	اختبار	قيمة		
لا	29	56.9%	1	2%	33.81
نعم	22	43.1%	49	98%	5**
المجموع	51	100.0%	50	100%	0.000 دالة

(33.815) دالة إحصائياً. مما يؤثر اختلاف التصور بين المرتكبين وغير المرتكبين لحوادث الطرق. وربما تلعب هنا الدفاعات النفسية لمرتكبي الحوادث دوراً في رفض فكرة السؤال.

الآثار الاقتصادية:

جدول (9) معاناة الأسرة من ضائقة مالية نتيجة لتحملها تكاليف العلاج.

الإجابة	معاناة الأسرة من ضائقة مالية نتيجة لتحملها تكاليف العلاج.				قيمة اختبار مربع كاي ومستوى الدلالة
	مرتكبو الحوادث		غير المرتكبين		
لا	14	%27.5	0	%0.0	*13.718
نعم	37	%72.5	50	100.0%	*
المجموع	51	%100.0	50	%100.0	0.000 دالة
الإجابة	معاناة الأسرة أو الشخص من ضائقة مالية نتيجة لتضرر السيارة.				قيمة اختبار مربع كاي ومستوى الدلالة
	مرتكبو الحوادث		غير المرتكبين		
لا	7	%13.7	0	%0.0	*5.399
نعم	44	%86.3	50	%100.0	0.020
المجموع	51	%100.0	50	%100.0	دالة
الإجابة	معاناة الأسرة من ضائقة مالية نتيجة للدية التي دفعتها الى أهل المصاب أو القتل المتوفي في الحادث.				قيمة اختبار مربع كاي ومستوى الدلالة
	مرتكبو الحوادث		غير المرتكبين		
لا	38	%74.5	26	%52.0	*5.511
نعم	13	%25.5	24	%48.0	0.018
المجموع	51	%100.0	50	%100.0	دالة

وبخصوص الآثار الاقتصادية فقد تضمنت أداة الدراسة على عدد من الأسئلة التي تنحصر في المعاناة الاقتصادية المترتبة عن الحادث، ويتبين من الجدول (9) أن أغلب مرتكبي الحادث يؤيدون ذلك وخاصة السؤالين المتعلقين بتحمل نفقات العلاج أو أضرار السيارة ودعم ذلك كل أفراد العينة من غير

ويصدد تأثير الإصابة على انخفاض المستوى الدراسي حيث يظهر من البيانات الواردة في الجدول (8) أن مرتكبي الحوادث قد انقسموا فيما بينهم على الإجابتين نعم ولا ويتكررات متقاربة. بينما أيد التأثير السلبي للإصابة جل أفراد العينة من غير المرتكبين وكانت قيمة اختبار مربع كاي للاستقلالية

9.2 عرض نتائج التساؤل الثاني:

"هل هناك فروق دالة إحصائية في رتب متوسطات الآثار السلبية المترتبة عن حوادث الطرق بحسب درجة تأثيرها السلبى بين مرتكبي الحوادث وأقرانهم غير المرتكبين".

جدول (11) نتائج اختبار فريدمان للفروق بين متوسطات الرتب للآثار المترتبة عن حوادث الطرق بين مرتكبي حوادث الطرق وغير المرتكبين.

الآثار المترتبة عن حوادث الطرق	متوسط الرتب		قيمة اختبار مان وتي ومستوى الدلالة
	لمرتكبي الحوادث	لغير مرتكبي الحوادث	
الخسائر الاقتصادية - المالية	1.76	2.04	1060.5 .119
الخسائر البشرية	2.55	2.98	1090.5 .195
الآثار النفسية	3.41	3.16	1194.5 .573
الآثار الصحية	3.49	3.20	1125.5 .292
الآثار الدراسية	3.78	3.62	1133.5 .317

مرتكبي الحوادث. ونتيجة لوجود عدد من مرتكبي الحوادث لا يؤيد ذلك فقد كانت قيمتي اختبار مربع كاي على هذين السؤالين دالة إحصائية. ولكن هذه النتيجة تعكس تصور المبحوثين من تحمل المصاب أو أسرته نفقات مالية بسبب حوادث الطرق. أما بخصوص تحمل الأسرة نفقات مالية تتعلق بدفع الدية لأهل المصاب بالحادثة المروري فقد أجاب غير المرتكبين ونسبة عالية (74.5%) بـ لا بينما نسبة (25.5%) اجابت بنعم. وانقسم غير المبحوثين على أنفسهم عند اختيار بدلي الإجابة ولذلك كانت قيمة اختبار مربع كاي للاستقلالية (5.511) دالة إحصائية. ولذلك اختلف تصور المبحوثين حول هذه النفقات فمرتكبي الحوادث لم يؤيدوا ذلك بينما أيد نصف وامتنع النصف الآخر من غير مرتكبي الحوادث.

الآثار الصحية:

جدول (10) تأثير صحة المصاب كثيرا نتيجة للحادثة المروري.

هل تتأثر صحة المصاب كثيرا نتيجة للحادثة المروري	غير المرتكبين		مرتكبو الحوادث		الإجابة
	مربع كاي ومستوى الدلالة	قيمة اختبار	مربع كاي ومستوى الدلالة	قيمة اختبار	
لا	74.0 %	37	74.5 %	38	لا
نعم	26.0 %	13	25.5 %	13	نعم
المجموع	100.0 %	50	100.0 %	51	المجموع

من الجدول (10) يتبين أن غالبية المبحوثين لم تؤيد ذلك سواء من مرتكبي الحوادث أو غير المرتكبين ولذلك لم تكن قيمة اختبار مربع كاي للاستقلالية (0.003) دالة إحصائية. ولا شك بأن كلا المجموعتين وهم من اعمار الشباب لم تتصور تأثير صحة المصاب سلباً وربما تظهر التأثيرات السلبية للإصابة لاحقاً.

أما العزلة عن أصدقاء من مرتكبي الحوادث لم يؤيدوا ذلك بينما لم أجاب غير المرتكبين بنعم.

أما بخصوص الآثار الدراسية لمرتكبي الحوادث هل الانقطاع عن الدراسة نتيجة لحادث فأجابوا بلا.

أجاب أفراد العينة من مرتكبي الحوادث عن انخفاض المستوى الدراسي نتيجة الحادث انقسموا فيما بينهم على الإجابتين نعم ولا فيما أجاب غير المرتكبين بنعم.

أما بخصوص الآثار الاقتصادية فإن أغلب مرتكبي الحادث يؤيدون ذلك وخاصة السوالين المتعلقين بتحمل نفقات العلاج أو أضرار السيارة ودعم ذلك كل أفراد العينة من غير مرتكبي الحوادث.

أما بخصوص الآثار الصحية فإن كلا المجموعتين من المرتكبين وغير المرتكبين ومن اعمار الشباب لم تتصور تأثر صحة المصاب سلباً.

إن الآثار السلبية المترتبة على حوادث الطرق تأتي في مقدمتها الآثار الدراسية ثم الصحية ثم النفسية وبعدها البشرية ثم الاقتصادية ولم يختلف في ذلك المرتكبين أو غير المرتكبين.

التوصيات:

أهمية التسريع في إدراج مادة السلامة المرورية في مناهج الدراسة وجدية الأخذ بها للتخفيف من ويلات الحوادث المرورية وآثارها المدمرة مادياً ونفسياً خاصة في ظل توفر الدلائل على نجاح بعض التجارب في هذا الصدد.

إن الحاجة ماسة لاستمرار وتطوير الخدمات النفسية والاجتماعية والتربوية للمصابين بحوادث السيارات إلى فترات تمتد إلى أكثر من سنة وخاصة لذوي الإصابات البالغة.

هناك نقص كبير في الكوادر المؤهلة والمدرية العاملة في المستشفيات ومراكز التأهيل للتعامل مع المصابين بحوادث السيارات.

يتبين من الجدول (11) متوسطات الرتب لأفراد عينة الدراسة من مرتكبي الحوادث وأقرانهم غير المرتكبين ومن خلال قيم متوسطات الرتب يتبين أن الآثار السلبية المترتبة عن حوادث الطرق تأتي في مقدمتها الآثار الدراسية ثم الآثار الصحية والآثار النفسية وبعدها الخسائر البشرية ثم الخسائر الاقتصادية. ولم يختلف مرتكبي الحوادث عن أقرانهم غير المرتكبين في رتب كل واحدة من تلك الآثار حيث أن جميع قيم اختبار ماوتني للفروق بين كل متوسطين للرتب لم تكن دالة إحصائياً مما يشير إلى أنهم منحوا متوسطات متقاربة لكل واحدة من هذه الآثار.

هذه النتيجة تعكس أن المتدربين من أفراد عينة الدراسة قد أولوا الآثار الدراسية المرتبة الأولى وبلا شك فإن المستوى الدراسي يتأثر سلباً للمصاب بحوادث الطرق حيث إما الانقطاع عن الدراسة لفترة ما أو أن الظروف الصحية لا تسمح للمصاب بالاهتمام بدراسته. ومن الواضح أن المرتبة الأخيرة كانت للآثار الاقتصادية باعتبار أن المال يعوض إلا أن الدراسة أو الصحة لا تعوض بمال.

10- الاستنتاجات:

أجمع من مرتكبي وغير مرتكبي على انه هناك خسائر في الارواح ربما تترتب على الحادث المروري.

اجاب المبحوثين من مرتكبي الحوادث على أن المجتمع يخسر طاقات بشرية نتيجة الحوادث بلا أما غيرهم من غير المرتكبين فأجابوا بنعم.

الآثار النفسية وهي هل ترغب بأن تقضى معظم أوقاتك أفراد العينة من مرتكبي الحوادث يعانون من آثار نفسية تعود إلى قضاء معظم أوقاتهم لوحدهم.

أما السؤال الموجه لكل أفراد العينة من مرتكبي الحوادث بأن هناك اضطرابات نفسية نتيجة الحادث فأجابوا بلا أما غير مرتكبي الحوادث فأجابوا بنعم.

الآثار الاجتماعية ومنها الشعور بعزلة عن أفراد الأسرة أجاب مرتكبي الحوادث بلا كما أيدهم في ذلك غير المرتكبين.

المصادر:

1- أديب محمد خضور (2007) حملات التوعية المرورية العربية. جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية. مركز الدراسات والبحوث.

2- زكية أبو الحسن الهاشمي (2005) تصور

قائدي المركبات الكويتيين عن محددات سلوكياتهم

ومهاراتهم في أثناء القيادة: دراسة ميدانية، مجلة

العلوم الاجتماعية

<http://pubcouncil.kuniv.edu.kw/jss/Arab>

[ic/newwriteup.asp](http://pubcouncil.kuniv.edu.kw/jss/Arab)

3- سالم عبد الله سالم (2006) مرجع الآثار

الاجتماعية والاقتصادية الناتجة عن حوادث

هناك ضعف في دقة وشمولية البيانات المتعلقة بحوادث السيارات وخاصة في دوائر المرور والمستشفيات.

إن مشكلة حوادث الطرق مستديمة لذا ينبغي تواصل التنقيف بخاطرها وآثارها السلبية من خلال زيادة وعي المواطنين بضرورة الالتزام بقواعد وأنظمة المرور.

من الضروري التأكيد على المنهج التكاملي عند بحث المشكلات الناجمة عن حوادث المرور.

توفير النقل العام داخل وخارج المدن لتفادي مشكلات الازدحام.

عدم منح تراخيص القيادة إلا إذا توفرت مؤهلات القيادة الآمنة لدى المتقدمين لها.

السعي لتحسين كفاءة شرطي المرور.

توفير الرعاية النفسية والاجتماعية والتربوية للتلاميذ والطلبة المتعرضين لحوادث الطرق.

رفع كفاءة العاملين واعتماد تقنيات المعلومات الحديثة في وحدات المعلومات والبيانات والأرشيف في المستشفيات ومراكز التأهيل.