

الرفاه الاقتصادي ودوره في حدوث الإعاقات الناتجة عن حوادث المرور

في المملكة العربية السعودية

د/ عماد حسنين الصعيدي

كلية العلوم الادارية والمالية

جامعة الطائف السعودية

الملخص

يهدف البحث الى دراسة العلاقة بين توزيع الشرائح الاقتصادية والإعاقات الحركية الناتجة عن حوادث السير في المملكة العربية السعودية. ولتحقيق اهداف الدراسة ، تم اجراء دراسة مسحية مجتمع الدراسة الذي شمل الطلبة المتحقيين بالصفوف المتوسطة و الثانوية في بعض المدارس وطلبة الجامعة، وللتوصل الى النتائج الدقيقة تم استخدام الأساليب الإحصائية تحليل التباين ، ونتائج اختبار Scheffee للمقارنات البعدية بين المتوسطات الحسابية .

أظهرت النتائج أن من أكثر الفئات العمرية المعرضة لحوادث السير وبالتالي الإعاقات وخصوصا الإعاقة الحركية هي من فئة الشباب وخصوصا الفئة العمرية بين 18-20 عاما ، أما علاقة ارتفاع المستوى المعيشي لأفراد المجتمع وارتفاع نسبة الإعاقات الحركية الناتجة عن حوادث السير فقد أظهرت الدراسة أن هناك علاقة طردية بين المستوى المعيشي والإعاقات الحركية الناتجة عن حوادث السير .

Abstract

Studies show that car crashes that result due to youth negligence is the leading cause of physical injuries and subsequent handicaps.

This proposal aims at delineating the relationship between economic well- fair of Saudi society and the rising rates of the various forms of physical handicap in the kingdom .

In this study , percentage contribution by youth drivers, which is know for its incomppliance with the rules and regulations, in farther complicating this serious problem . will be thoroughly evaluated data will be collected from the records of the public control archives , Questioners and surveys to be conducted in such away that will answer the major questions raised in this proposal.

مقدمة

إن للرفاه الاقتصادي في أي مكان ، دور كبير في تحسين المستوى المعيشي وكذلك المستوى الاجتماعي، وبالتالي لا بد أن يكون هنالك سهولة في امتلاك أدنى شيء من مستويات الحياة الاقتصادية ، وفي موضوع دراستنا فان هنالك فئة تشكل نسبة لا بأس فيها في المجتمع ألا وهي فئة الشباب التي يجب أن تولى في أي مجتمع الرعاية والاهتمام ، هذه الفئة التي تستطيع امتلاك السيارات وقيادتها بكل سهولة ويسر وبالتالي فان عدم الاهتمام بهذه الفئة وعدم إرشادها

وتوعيتها حول ماهية هذه الأداة التي هي سلاح ذو حدين ، إن لم يتم استغلالها بالشكل المناسب والأمثل فإنها ستقود بالفعل إلى الدمار وبالتالي فإن طيش واستهتار هذه الفئة أثناء قيادة السيارات وعدم الالتزام بالقوانين يؤدي إلى حوادث السير وبالتالي إلى ظهور الإصابات والإعاقات الناتجة عنها بما فيها الإعاقات الحركية وبخاصة بين فئة الشباب .

وبذلك فإن الحوادث المرورية لا يقتصر تأثيرها على المجتمع ماديا واقتصاديا فقط لكنها تؤثر أيضا اجتماعيا ونفسيا ومعنويا ليس على المصابين وذوي الإعاقة فقط بل يمتد التأثير إلى أهاليهم وذويهم وأصدقائهم أي إلى المجتمع بأكمله .

وفي إحصائية للجمعية السعودية لطب الأسرة والمجتمع بينت أن عدد المعاقين في المملكة تجاوز (720) ألف معاق مشيرة إلى انه لا توجد إحصائيات دقيقة ويمكن أن يتجاوز عدد المعاقين هذا الرقم خاصة أن التعداد الذي تم مؤخرا لم يتم فيه حصر عدد المعاقين في كل منزل ، وقد تم الإشارة إلى أن عدد المعاقين في محافظة جدة قد تجاوز (60) ألف شخص مشيرا إلى أنها في تزايد مستمر وهي ناتجة في غالبيتها عن حوادث السيارات(1).

الدراسات السابقة.

أشارت دراسة (التويجى واخرون ، 1425هـ) بعنوان "قيادة صغار السن وتأثيرها على المخالفات المرورية: إلى أن قيادة صغار السن للسيارات ظاهرة مميزة للمجتمع السعودي بسبب الرخاء الاقتصادي، والتهاون في تطبيق النظام حيال صغار السن، وعدم قيادة المرأة للسيارات، وكثرة عدد أفراد الأسرة الواحدة، والسماح باستخراج تصاريح القيادة قبل السن القانونية لاستخراج الرخصة، وإتباع بعض الأساليب الخاطئة للتنشئة الأسرية كالتدليل الزائد مثلاً.

وفي دراسة (الأحمدى وآخرون ، 2003) بعنوان "حوادث نقل المعلمات والطالبات خارج المدن في المملكة العربية السعودية": شهدت المملكة خلال العقدين الماضيين تحفة شاملة في كافة المجالات، وبخاصة التعليم والمواصلات. وقد أدى ازدياد عدد الخريجات من المعلمات، وزيادة عدد المدرس في القرى والهجر إلى تزايد أعداد المعلمات والطالبات اللاتي ينتقلن يومياً من أماكن سكنهن في المدن إلى مواقع مدارسهن في القرى والهجر، مما يزيد من احتمال تعرضهن لحوادث مرورية. إضافة إلى أن تنقل المعلمات والطالبات في مركبات خاصة، وأخرى عامة ومسافات بعيدة يؤدي إلى ضعف مستوى التدريس والتعلم لهن، كما يؤثر في حياتهن العامة والخاصة في أسرهن ومجتمعهن. وقد استرعى ذلك انتباه المجتمع بكافة فئاته من مسؤولين ومواطنين، ودفعه إلى طرح الظاهرة، ومحاولة إيجاد حلول عملية لها.

وقامت دراسة (التويجري وآخرون ، 2001) بعنوان الحوادث والمخالفات المرورية لدى صغار السن والخصائص الشخصية والاجتماعية لمرتكبيها: دراسة ميدانية ، والتي هدفت إلى معرفة أهم الخصائص الشخصية والاجتماعية لصغار السن والتي تؤدي إلى ارتكابهم الحوادث المرورية وانتهاكات القواعد والقوانين المرورية في المملكة العربية السعودية وتحديداً في مدن الرياض وأبها وحائل، إلى الإجابة عن عدة تساؤلات هي:

1. ما حجم ظاهرة قيادة صغار السن للسيارات؟ وأسباب الحوادث والمخالفات المرورية الشائعة لدى هؤلاء الصغار؟ .
2. ما أنواع المخالفات والحوادث المرورية الشائعة لدى صغار السن؟.
3. ما أهم الخصائص الشخصية المميزة لمرتكبي الحوادث والمخالفات المرورية من صغار السن؟.
4. ما أهم الخصائص الاجتماعية المميزة لمرتكبي الحوادث والمخالفات المرورية من صغار السن؟

أشارت دراسة (فيترسون ، فريث وكيل ، 2004) والتي حملت عنوان " الحوادث والإصابات والأذى الجسدي وتحليل الإصابات "، اشتركت هذه الدراسة مع سابقتها حول الإصابات والإعاقات الناتجة عن حوادث السير لدى فئة عمرية تحمل رخصة سواقة لأول مرة في عمر الـ18 عاماً وبخاصة من خلال استخدام الدراجات النارية بالإضافة إلى السيارات ، وبينت أن الاستهتار وعدم التقيد بالقوانين يعود إلى الحوادث وبالتالي الإصابات .

بينما دراسة (ديفيد ، 2001) بعنوان : "أنظمة العناية بالأطفال المعاقين وسوق العمل" أشارت إلى أن من أهم الأسباب التي تصيب الحبل الشوكي هي حوادث وسائل النقل المختلفة من سيارات حيث تمثل هذه النسبة ما مقداره 51% من المعاقين بشكل عام وركزت هذه الدراسة على القوانين والتشريعات التي تضمن حق المعاقين حركياً في العمل .

ومن هنا نلاحظ أن أكثر الأسباب شيوعاً لإظهار الإعاقة الحركية هي الأسباب البيئية والمتمثلة بحوادث السيارات وكذلك عوامل مختلفة تعود إلى أسباب شخصية كالتدخين أثناء القيادة وقطع الإشارة دون الانتباه لها .

وفي دراسة (هوتز وكاري ، 2001) والتي هدفت إلى تشريع القوانين لحماية الأطفال الذين يتعرضون للإصابات غير المتعمدة ، أظهرت أن حوادث السير تعتبر من أهم العوامل المؤدية إلى الموت والإعاقات للأطفال وهي تفوق بكثير تلك الناتجة عن الأطراف العضوية ، وبناء على تقديرات ونتائج المعهد الوطني لإحصاء حوادث السير فقد تم وضع التشريعات الملزمة والتي

تحمي حقوق الأطفال وقد ركزت الدراسة في بعض الجوانب على ان هناك علاقة طردية بين الرفاه الاقتصادي وازدياد حوادث السير .

أما في دراسة (شري، 1999) بعنوان " تخفيض نسبة تعرض الأطفال للإصابات الخطيرة " أشارت سجلات المرضى في ولاية ويسكنسون إلى عوامل الخطر المؤدية إلى إصابات خطيرة في الأطراف السفلية أثناء حوادث السير ، منها الإصابات الشديدة والمتضمنة الكسور والتهشم العظمي والإصابات في الأطراف السفلية ، حيث بينت الدراسة أن معدل الإصابات الخطيرة في الأطراف السفلية تراوحت إلى 2 من كل ألف شخص ممن يتعرضون لحوادث السير ، ونبين أن ما نسبته 16% من هؤلاء المصابين يعانون من إصابات بليغة في الأطراف السفلية ، وكان من مجموعة الأسباب المؤدية إلى حوادث السير هي السرعة الزائدة وصغر حجم السيارة . أما الجنس(ذكر ، أثنى) والسن وكذلك استخدام حزام الأمان فكانت عوامل ثانوية وتعلق بالسائق أكثر من المرافقين .

بينما في دراسة قام بها لابوتيوكيسكينين (Laapotti&Keskinen ,1998) بعنوان " السلطة الرقابية حول تجنب الحوادث" والتي هدفت إلى إمكانية تطوير المهارات المختلفة للإنسان الذى يتعامل مع الآلات ذات التقنية العالية وذلك عن طريق تطوير عادات القيادة بالإضافة إلى إيجاد مقترحات وعادات تتناسب مع قيادة السيارة مثل تجنب قيادة السيارة عند تناول الكحوليات وركزت الدراسة أيضا على أهمية تطوير الخصائص الشخصية والاجتماعية لدى سائق المركبة وكان هناك علاقة طردية ما بين الخصائص الشخصية لدى قائد المركبة وبين إمكانيات المركبة الحديثة مثل المقاعد الآمنة وحزام الأمان وضرورة سلامة الإطارات بالإضافة إلى مراعاة وجود مرايا السيارات ذات الأبعاد المناسبة وشملت بيانات الدراسة كل حوادث السيارات المميتة التي ارتكبها صغار السن في فنلندا في المدى العمري من 18-21 سنة.

وبينت دراسة (آن و تسنيم، 1997) ذات العنوان " حوادث السير، الإصابات والآثار الاقتصادية والتعويض في قانون العمل" إلى أهمية التشريعات والقانون في حماية من يتعرضون للإصابات والإعاقات الناتجة عن حوادث السير بين فئة الشباب في عمر الـ 20 عاما وذلك من خلال طلب التعويض عن طريق المحاكم سواء كان التعويض عن الممتلكات المادية والخسائر الطبية والاقتصادية والمعاناة الجسدية والنفسية.

أما دراسة (جوزيف، 1997) التي تحمل عنوان " تشريعات العناية بالأطفال " فقد أشارت إلى أن حوادث السير تؤدي إلى إصابات مختلفة من الجسم : الرأس الرقبة والظهر، وهي

الأكثر شيوعاً بالإضافة إلى إصابة الأطراف السفلية والتي غالباً ما تقود إلى الإعاقة الحركية حيث قامت الحكومة الأمريكية بإيجاد التشريعات المناسبة التي تكفل حقوق الأطفال المهنية .

مشكلة الدراسة

تسعى كثير من الدول في عالمنا المعاصر إلى التقليل من حوادث السير التي ينتج عنها الكثير من الوفيات والإعاقات وبخاصة الإعاقة الحركية ، التي تعد احد النتائج المعاصرة للرفاه الاقتصادي المستخدمة من قبل فئة تعتبر من مقومات أي اقتصاد وهي فئة الشباب ، التي تعتبر احد أهم وبرز الأسباب في حوادث السير وضحاياه الرئيسة، وبالتالي تصبح المشكلة أكبر وأعمق إذا ما تم تجاهلها، ومن هنا أخذت الكثير من الدول على عاتقها إيجاد الحلول وتذليل الصعاب ليقتودوا قاطرة الشباب إلى بر الأمان .

ووفقاً لذلك تكمن المشكلة الأساسية في دراسة العلاقة بين الشرائح الاقتصادية والإعاقات الحركية الناتجة عن حوادث السير في المملكة العربية السعودية ، واثراً ذلك على فئة الشباب .

تساؤلات الدراسة

تتركز أسئلة الدراسة فيما يلي :

- 1- ما هي أكثر الفئات العمرية التي يمكن لها أن تتعرض لحوادث السير ؟
- 2- هل للاستهتار والطيش وعدم التقيد بقواعد وقوانين السير من قبل الشباب دور في زيادة حوادث السير.
- 3- هل هناك علاقة بين ارتفاع المستوى المعيشي لإفراد المجتمع وارتفاع نسبة الإعاقات الحركية الناتجة عن حوادث السير؟

أهداف الدراسة

تهدف هذه الدراسة إلى:

مما تقدم تبين لدى الباحث أن هنالك مشكلة واضحة حول تزايد عدد الحوادث بين فئة الشباب وما يترتب على ذلك من إصابات وإعاقات وبالأخص الإعاقة الحركية ، وبما أن الدراسة الحالية تهدف إلى دراسة العلاقة بين توزيع الشرائح الاقتصادية والإعاقات الحركية الناتجة عن حوادث السير ، فقد هدفت هذه الدراسة إلى تحديد ما يلي :

- 1- تحديد أكثر الفئات العمرية التي تتعرض لحوادث السير في المملكة .
- 2- تحديد الأسباب التي تقود الشباب إلى القيام بحوادث السير .
- 3- تحديد العلاقة بين الرفاهة الاقتصادي وحوادث السير وما ينتج عنها من إعاقات حركية

منهجية الدراسة

مجتمع الدراسة.

تمثل أفراد الدراسة المسحية الطلبة الملتحقين بالصفوف المتوسطة و الثانوية في بعض المدارس ، واعتبر الطلبة في هذه الصفوف أفراد عينة الدراسة المسحية حيث بلغ عددهم 54 طالب وطالبة وكذلك طلبة جامعة الطائف في محافظة الطائف والبالغ عددهم 268 طالب وطالبة ، هذا وقد تم اختيار بعض المدارس التي تحتوي على طلبة المرحلة المتوسطة وكذلك طلبة المرحلة الثانوية حيث تعذر في مدارس أخرى الحصول على المعلومات وذلك بسبب اعتذار الإدارة عن الموافقة على القيام بتوزيع الاستبانة. ويوضح الجدول رقم (1) توزيع أفراد الدراسة المسحية حسب متغيرات المستوى التعليمي ، العمر ، الجنس . جدول (1)

توزيع أفراد الدراسة المسحية حسب متغيرات المستوى التعليمي والعمر والجنس

الرقم	المتغير	الفئة	التكرار	النسبة المئوية (%)
1	المستوى التعليمي	متوسط	51	15.8
		ثانوي	3	0.9
		جامعي	268	83.2
	المجموع		322	100
2	العمر	أقل من 18 سنة	79	24.5
		من 18 سنة 20 سنة	135	41.9
		أكثر من 21 سنة	91	28.3
		المفقود	17	5.3
المجموع		322	100	
3	الجنس	أنثى	122	37.9
		ذكر	200	62.1
	المجموع		322	100

* تم اختيار أفراد الدراسة بطريقة عشوائية

أسلوب جمع البيانات

لتحقيق ما تقدم من أهداف ، تم استخدام ما يلي :

جمع وتحليل المعلومات الإحصائية من خلال دوائر السير في المملكة العربية السعودية وكذلك من خلال مركز المعلومات الوطني ، أو الإحصاءات العامة حول حوادث السير لأكثر الفئات العمرية المعرضة لحوادث السير ، وهل للفئة العمرية علاقة بوقوع الحوادث وظهور الإعاقات الحركية تم توزيع استبانته لفئة الشباب بغرض إجراء مسح إحصائي شامل لها حول مدى التقيد بالقوانين وقواعد السير وأخلاقيات القيادة ، ومدى إدراك الشباب لخطورة هذه الأداة ، والتعرف من خلالها على المستوى الاقتصادي لهذه الفئة ، وذلك من اجل معرفة مدى قدرة الشباب على الالتزام والتقيد بأخلاقيات القيادة ، ومدى تأثير ارتفاع المستوى الاقتصادي لهذه الفئة على المساهمة في حوادث السير أيضا .

أسلوب التحليل

لتحقيق الهدف الرئيسي للبحث، اعتمد الباحث على منهجية تتمثل في الأسلوب الوصفي التحليلي لبعض البيانات الإحصائية المتوفرة عن حجم الحوادث المرورية، وتحليل تلك البيانات في ضوء القيم الاجتماعية السلبية المنتشرة على مستوى المجتمعات العربية بصفة عامة والمجتمع السعودي بخاصة، تلك القيم التي ما تزال تؤثر في اتجاهات وسلوك قائدي السيارات على مستوى المدن العربية بشكل عام، والتي ينتج عنها الكثير من الحوادث التي تشكل خطراً على المستويين الفردي والمجتمعي. وقد قام الباحث بعملية جمع وتحليل المعلومات الإحصائية من خلال دوائر السير في المملكة العربية السعودية وكذلك من خلال مركز المعلومات الوطني ، و الإحصاءات العامة حول حوادث السير لأكثر الفئات العمرية المعرضة لحوادث السير ، وهل للفئة العمرية علاقة بوقوع الحوادث وظهور الإعاقات الحركية .

حيث تمثلت أداة الدراسة في استبانته (ملحق 1) تم توزيعها على فئة الشباب بغرض إجراء مسح إحصائي شامل لها وهي مكونة من 46 فقرة تصف عدة أبعاد وهي ما يلي : مدى التقيد بالقوانين وقواعد السير وأخلاقيات القيادة ، ومدى إدراك الشباب لخطورة هذه الأداة ، والتعرف من خلالها على المستوى الاقتصادي لهذه الفئة ، وذلك من اجل معرفة مدى قدرة الشباب على الالتزام والتقيد بأخلاقيات القيادة ، ومدى تأثير ارتفاع المستوى الاقتصادي لهذه الفئة على المساهمة في حوادث السير أيضا .

لصيغة وتحديد فقرات الأداة (الاستبانة) تم مسح وتحليل الأدبيات السابقة سواء كانت عربية ام أجنبية للاستفادة منها في بناء فقرات الأداة والتي اشتملت على (46) فقرة. عرضت الصورة الأولية للاستبانة على مجموعة من المحكمين من المختصين في هذا المجال وعددهم 10 محكمين مما يؤكد صدق أداة الدراسة، وبناءً على الملاحظات التي تم الحصول عليها من

لجنة التحكيم ، تم إعادة صياغة الفقرات وتبسيطها واستبدال الكلمات غير واضحة المعنى بكلمات أخرى واضحة ، أما سلم الإجابة الذى استخدم فى هذا النوع من المقاييس فهو سلم ذو تدريجي خماسى (موافق بشدة ، موافق ، موافق إلى حد ما ، غير موافق، غير موافق على الإطلاق). المقياس أسبوعاً

تم إجراء دراسة استطلاعية للمقياس نفسه على ثلاثون طالباً من طلاب جامعة الطائف وقد استغرق تطبيق المقياس أسبوعاً كاملاً حيث هدفت هذه الدراسة الاستطلاعية الى معرفة مدى مناسبة الفقرات لما وضعت لقياسه بالإضافة إلى سلامة الصياغة اللغوية ، وابداء الملاحظات. للحصول على أداة قادرة على جمع معلومات دقيقة لا بد أن تكون تلك الأداة قادرة على إعطاء إجابات ثابتة نسبياً، ويعد الثبات من متطلبات أداة الدراسة. لذلك قام الباحثون بتطبيق أداة الدراسة على أفراد عينة الثبات والمكونة من (30) فرداً من خارج عينة الدراسة، وتم التحقق من الثبات .

تم استخدام الأساليب الإحصائية تحليل التباين الأحادي لدلالة الفرق بين متوسطات التعرض لحوادث السير حسب متغير الفئة العمرية

نتائج اختبار Scheffee للمقارنات البعدية بين المتوسطات الحسابية للتعرض لحوادث السير حسب الفئة العمرية، نتائج اختبار T لعينة واحدة ، وذلك من خلال استخدام أكثر المقاييس شيوعاً، وهي المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية للتعرض لحوادث السير تبعاً لمتغير الفئة العمرية

النتائج ومناقشتها

نتائج الدراسة.

أجريت هذه الدراسة بهدف دراسة العلاقة بين توزيع الشرائح الاقتصادية والإعاقات الحركية الناتجة عن حوادث السير في المملكة ، وقد سعت هذه الدراسة إلى الإجابة عن الاسئلة التالية:

- 1- ما هي أكثر الفئات العمرية التي يمكن لها أن تتعرض لحوادث السير ؟
- 2- هل للاستهتار والطيش وعدم التقيد بقواعد وقوانين السير من قبل الشباب دور في زيادة حوادث السير؟

هل هناك علاقة بين ارتفاع المستوى المعيشي لإفراد المجتمع وارتفاع نسبة الإعاقات الحركية الناتجة عن حوادث السير؟

وقد جاءت نتائج الدراسة على النحو التالي :

النتائج المتعلقة بالسؤال الأول: "ما هي أكثر الفئات العمرية التي يمكن لها أن تتعرض لحوادث السير؟ للإجابة على هذا السؤال قام الباحثون بالاستعانة باختبار تحليل التباين الأحادي One Way ANOVA لحساب المتوسطات والانحرافات المعيارية لمعرفة أي الفئات العمرية الأكثر تعرضاً لحوادث السير، وكما هو موضح في الجدول (2). جدول (2) المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية للتعرض لحوادث السير تبعاً لمتغير الفئة العمرية

الفئة العمرية		أقل من 18 سنة		من 18 سنة . 20		أكثر من 21 عاماً	
التعرض لحوادث السير		المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري
		3.54	0.54	3.95	0.36	3.85	0.70

يتضح من الجدول (2) أن أعلى المتوسطات الحسابية للتعرض لحوادث السير كان لدى المستجيبين من الفئة العمرية من 18 . 20 عاماً حيث بلغ (3.95) بانحراف معياري (0.36). ولمعرفة دلالة هذا الاختلاف حسب متغير الفئة العمرية، تم إجراء اختبار تحليل التباين الأحادي والجدول (3) يبين ذلك . . (One Way ANOVA) جدول (3) نتائج تحليل التباين الأحادي لدلالة الفرق بين متوسطات التعرض لحوادث السير حسب متغير الفئة العمري

مصدر التباين	مجموع المربعات SOS	متوسط مجموع المربعات MS	درجات الحرية DF	قيمة F المحسوبة	مستوى الدلالة Sig.*
التعرض لحوادث السير	بين المجموعات	8.005	2	4.003	0.000
التعرض لحوادث السير	بين المجموعات	8.005	2	4.003	0.000
	داخل المجموعات	81.446	284	0.287	
المجموع	89.451		286		

يتبين من خلال النتائج الموضحة في الجدول (3) وجود فرق دال إحصائياً عند مستوى الدلالة ($\alpha \leq 0.05$) في التعرض لحوادث السير يعزى للفئة العمرية حيث كانت قيمة المختبر الإحصائي (F) دالة عند مستوى الدلالة ($\alpha \leq 0.05$) بقيمة بلغت (13.957). ولمعرفة مصدر هذا الفرق فقد أُستخدم اختبار Scheffee للمقارنات البعدية بين المتوسطات الحسابية، للكشف أي مستوى من مستويات الفئات العمرية الأكثر تعرضاً لحوادث السير.

وكما هو موضح بالجدول (4). وقد تبين أن هناك فرق دال إحصائياً بين المستجيبين من الفئتين العمريتين أقل من 18 سنة ؛ من 18 سنة . 20 سنة بقيمة بلغت (0.4043) وذلك لصالح المستجيبين من الفئة العمرية من 18 سنة . 20 سنة بمتوسط حسابي بلغ (3.95) بالمقارنة من الفئة العمرية أقل من 18 سنة بمتوسط حسابي بلغ (3.54). بالإضافة إلى وجود فرق دال إحصائياً بين المستجيبين من الفئتين العمريتين من 18 سنة . 20 سنة ؛ الفئة العمرية أكثر من 21 عاماً بقيمة بلغت (0.3101) وذلك لصالح المستجيبين من الفئة العمرية من 18 سنة . 20 سنة بمتوسط حسابي بلغ (3.95) بالمقارنة من الفئة العمرية أكثر من 21 عاماً بمتوسط حسابي بلغ (3.85).

جدول (4) نتائج اختبار Scheffee للمقارنات البعدية بين المتوسطات الحسابية للتعرض لحوادث السير حسب الفئة العمرية

الفئة العمرية	أقل من 18 سنة	من 18 سنة . 20 سنة	أكثر من 21 عاماً
أقل من 18 سنة	.	0.4043*	0.3101*
من 18 سنة . 20 سنة	.	.	0.0941
أكثر من 21 عاماً	.	.	.

ويمكن تفسير هذه النتيجة بأن الشباب في الفئة العمرية 18-20 عاماً يتعرضون لحوادث السير أكثر من الفئات الأخرى حسب التحليلات الإحصائية.. وقد تبين أن هناك فرق دال إحصائياً بين المستجيبين من الفئتين العمريتين أقل من 18 سنة ؛ من 18 سنة . 20 سنة وذلك لصالح المستجيبين من الفئة العمرية من 18 سنة . 20 سنة. بالإضافة إلى وجود فرق دال إحصائياً بين

المستجيبين من الفئتين العمريتين من 18 سنة . 20 سنة ؛ والفئة العمرية أكثر من 21 عاماً) وذلك لصالح المستجيبين من الفئة العمرية من 18 سنة . 20 سنة .

النتائج المتعلقة بالسؤال الثاني :

هل للاستهتار والطيش وعدم التقيد بقواعد وقوانين السير من قبل الشباب دور في زيادة حوادث السير ؟

للإجابة على هذا السؤال قام الباحثون بالاستعانة باختبار T لعينة واحدة ، وكما هو موضح

في الجدول (5) جدول (5) نتائج اختبار T لعينة واحدة

العدد	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	قيمة T المحسوبة	قيمة T الجدولية	درجات الحرية	مستوى الدلالة Sig.*
229	3.66	0.37	26.77	1.645	228	0.000

دور الاستهتار والطيش وعدم التقيد بقواعد وقوانين السير في زيادة حوادث السير

يتضح من الجدول (5) أن هناك دور للاستهتار والطيش وعدم التقيد بقواعد وقوانين السير من قبل الشباب ودوره أيضا في زيادة حوادث السير وهذا ما أظهرته نتائج التحليل من خلال قيمة T المحسوبة البالغة (26.771) وهي أعلى من الجدولية ودالة عند مستوى احتمالي (0.05) فأقل

جدول (6) نتائج اختبار T لعينة واحدة

العدد	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	قيمة T المحسوبة	قيمة T الجدولية	درجات الحرية	مستوى الدلالة Sig. *
291	4.049	0.384	46.599	1.645	290	0.000

ارتفاع المستوى المعيشي لأفراد المجتمع وارتفاع نسبة الإعاقات الحركية الناتجة عن حوادث السير

يتضح من الجدول (6) أن هناك علاقة بين ارتفاع المستوى المعيشي لأفراد المجتمع وارتفاع نسبة الإعاقات الحركية الناتجة عن حوادث السير وهذا ما أظهرته نتائج التحليل من خلال قيمة T المحسوبة البالغة (46.599) وهي أعلى من الجدولية ودالة عند مستوى احتمالي (0.05) فأقل.

مناقشة النتائج

تبين من خلال النتائج التي تم التوصل إليها بشأن السؤال الأول: ما هي أكثر الفئات العمرية التي يمكن لها أن تتعرض لحوادث السير؟ أن أعلى المتوسطات الحسابية للتعرض لحوادث السير كان لدى المستجيبين من الفئة العمرية من 18 . 20 عاماً حيث بلغ (3.95) بانحراف معياري (0.36)، وأن أدنى متوسط كان لدى المستجيبين من الفئة العمرية أقل من 18 عاماً حيث بلغ متوسطها الحسابي (3.54) بانحراف معياري بلغ (0.54). ومن خلال هذه النتيجة يمكن القول أن الفئة العمرية من 18 . 20 عاماً والتي استجابت على أداة الدراسة أظهرت مشكلات أكبر من الفئات العمرية الأخرى في تعرضها لحوادث السير مقارنة بالشباب دون سن الـ 18 عاماً وكذلك الشباب فوق سن الـ 21 عاماً . وهذا يبين لنا أهمية هذه الفئة وحاجتها إلى الرعاية وتقديم خدمات التوعية المرورية والمساعدة من كافة الجهات المسؤولة .

وبينت دراسة (التويرجي وآخرون ، 2001) بعنوان الحوادث والمخالفات المرورية لدى صغار السن والخصائص الشخصية والاجتماعية لمرتكبيها: دراسة ميدانية أن 86.8% من عينة الطلاب بمجتمعة يقودون السيارات ، منهم 89% من طلاب المرحلة الثانوية . هذه الدراسات جميعاً

اتفقت بشكل كبير مع الدراسة الحالية في أكثر الفئات العمرية المعرضة لحوادث السير التي تراوحت بين 18 - 20 عاما .

وبخصوص النتائج التي تم التوصل إليها بشأن السؤال الثاني : هل للاستهتار والطيش

وعدم التقيد بقواعد وقوانين السير من قبل الشباب دور في زيادة حوادث السير ؟

بينت النتائج أن هناك دور للاستهتار والطيش وعدم التقيد بقواعد وقوانين السير من قبل الشباب ودوره أيضا في زيادة حوادث السير وهذا ما أظهرته نتائج التحليل من خلال قيمة T المحسوبة البالغة (26.771) وهي أعلى من الجدولية ودالة عند مستوى احتمالي (0.05) فأقل ، وتعتبر هذه النتيجة منطقية ، حيث يمكن تبرير ذلك في نزعة الشباب إلى الاستهتار والطيش وعدم التقيد بالقوانين كثرة الدراسات التي تناولت هذه الأمور التي تؤدي بالشباب إلى التسبب بالحوادث . ومن الأمثلة على تلك الدراسات التي اتفقت مع نتائج الدراسة الحالية دراسة ليونج وهوجينين (Yung&Huguenin, 1992) حيث قامت الدراسة بتحديد أهم العوامل التي ترتبط بالحوادث وهي الحاجة للاستشارة والقيم وان الاستهتار وعدم التقيد بالقوانين من أهم المسببات لحوادث السير .

وفيما يخص النتائج التي تم التوصل إليها بشأن السؤال الثالث : هل هناك علاقة بين ارتفاع المستوى المعيشي لإفراد المجتمع وارتفاع نسبة الإعاقات الحركية الناتجة عن حوادث السير؟ وقد أظهرت نتائج الدراسة الحالية أن هناك علاقة بين ارتفاع المستوى المعيشي لأفراد المجتمع وارتفاع نسبة الإعاقات الحركية الناتجة عن حوادث السير وهذا ما أظهرته نتائج التحليل من خلال قيمة T المحسوبة البالغة (46.599) وهي أعلى من الجدولية ودالة عند مستوى احتمالي (0.05) فأقل. وهناك الكثير من الدراسات التي أشارت إلى نفس النتيجة ومنها ما يلي :

دراسة (هوتز وكاري ، 2001) والتي هدفت إلى تشريع القوانين لحماية الأطفال الذين يتعرضون للإصابات غير المتعمدة ، أظهرت أن حوادث السير تعتبر من أهم العوامل المؤدية إلى الموت والإعاقات للأطفال وهي تفوق بكثير تلك الناتجة عن الأطراف العضوية والاقتصادية والمعاناة الجسدية والنفسية وهذا دليل على أن هناك جوانب اقتصادية مهمة لها دور وجانب في ظهور الحوادث والإعاقات الناتجة عنها.

وينعكس هذا الارتفاع في مستوى الدخل على توفير مستويات مرتفعة من الأمان داخل السيارات المملوكة لمواطني دول أوروبا الغربية وهو ما أدى إلى انخفاض نسب الوفيات جراء حوادث السير مقارنة بمثيلاتها في دول أوروبا الشرقية .

يتضح مما سبق أن النتائج أظهرت أن من أكثر الفئات العمرية المعرضة لحوادث السير وبالتالي الإعاقات وخصوصاً الإعاقة الحركية هي من فئة الشباب وخصوصاً الفئة العمرية بين 18-20 عاماً ، وان من أكثر الأسباب وراء حوادث السير هو الاستهتار والطيش وعدم التقيد بقواعد وقوانين السير من قبل الشباب وهذا ما اتفقت عليه الدراسة الحالية ودراسات سابقة كثيرة ، أما علاقة ارتفاع المستوى المعيشي لأفراد المجتمع وارتفاع نسبة الإعاقات الحركية الناتجة عن حوادث السير فقد أظهرت الدراسة الحالية أن هناك علاقة طردية بين المستوى المعيشي والإعاقات الحركية الناتجة عن حوادث السير وهذا ما اتفقت عليه الدراسة الحالية مع بعض الدراسات السابقة في حين اختلفت دراسة جورج وآخرون (George et al ,1995) مع الدراسة الحالية .

انيا: التوصيات

1. تفعيل وتطوير برنامج الفحص الدوري، بحيث يكون متوافراً لدى جميع إدارات وشعب المرور التي تقوم بإصدار رخص السير الجديدة أو تجديدها مع إيجاد آليات فاعلة لمتابعة ذلك.
2. تفعيل لائحة نظام المخالفات من خلال تطوير سجل السائق بالتنسيق مع مركز المعلومات الوطني بما يكفل توفير كامل المعلومات الشخصية لسجل السائق وإعادة النظر في لائحة النقاط بما يتلاءم مع حجم المخالفة.
3. العمل على إيجاد برنامج إعادة تأهيل لمرتكبي الحوادث بحيث يحتوى هذا البرنامج على الجوانب المتعلقة بالكفاءة الطبية أو القدرات الطبية وال نفسية والمعلوماتية لقائد السيارة على أن ينظم هذا البرنامج من خلال الإشراف والمتابعة من المحاكم المرورية المتخصصة.
4. تطوير العمل العربي في مجال السلامة المرورية، من خلال تشجيع إنشاء جمعيات أهلية للسلامة ومنع الحوادث، تشكل في معظمها آلية عربية مهمة، تنضوي تحت مظلة المنظمة العربية للسلامة، للوقاية من حوادث الطرق بحيث تكون هذه الجمعيات نواة مهمة، وقوة دافعة للمنظمة الأم، وإعطائها صفة أقوى مما هي عليه حالياً.
5. دور الأسرة الفعال في تنشئة الفرد وتوجيه سلوكه اجتماعياً وأمنياً وحماية الأطفال من مخاطر الحوادث.

المراجع

أولاً : المراجع باللغة العربية

- 1) فضيل بوجلال، محاولة تقييم التكلفة الاقتصادية للحوادث المرورية في الجزائر، رسالة ماجستير، جامعة الحاج لخضر - باتنة - كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، 2010.
- 2) أحمد محمد الزعي، التربية الخاصة للموهوبين والمعوقين، دار زهران ، عمان ، الأردن ، 2003.

- (3) أحمد محمد السنهورى، الممارسة العامة المتقدمة للخدمة الاجتماعية وتحديات القرن الحادى والعشرين ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 2002
- (4) الإدارة العامة للمرور، التقرير الإحصائى السنوى لعام 1426هـ.
- (5) بندر ناصر العتيبي و آخرون ، الإطار العام للبيئة التعليمية المناسبة لذوى العوق الحركى ، المجموعة الاستشارية التخصصية لمتعددي العوق والعوق الحركى ، وزارة التربية والتعليم ، المملكة العربية السعودية، 2005
- (6) جمال الخطيب ، الشلل الدماغى والإعاقة الحركية، دار الفكر للنشر والتوزيع ، عمان ، الأردن 2003،
- (7) حامد عبد المجيد دراز، مبادئ الاقتصاد العام،، الدار الجامعية للطباعة والنشر-الإسكندرية 1998.
- (8) حسين عمر، الرفاهية الاقتصادية.. "بحث في الأسس العلمية والتطبيقات العملية لرفاهية الفرد والمجتمع، دار الفكر العربي ، القاهرة ، مصر، 1999.
- (9) حمود بن هزاع الشريف ، الآثار النفسية للحوادث المرورية، بحث مقدم لمؤتمر التعليم والسلامة المرورية، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية ، 1427هـ
- (10) حوادث المرور أسبابها وآثارها وسبل الوقاية منها، الشبكة العنكبوتية
- (11) دارلينجو سيلحمان، ترجمة إيمان فؤاد كاشف ، إعداد الأسرة والطفل لمواجهة الإعاقة، دار قباء للطباعة و النشر . 2005.
- (12) على صابر محمد ، الجوانب النفسية والاجتماعية للإعاقة، منشورات مدينة الشارقة للخدمات الإنسانية، الشارقة ، الإمارات العربية المتحدة ، 2002.
- (13) فليح حسن خلف، الاقتصاد الكلى ،عالم الكتاب الحديث ، اريد ، الأردن، 2007.
- (14) كامل بكرى ، مبادئ الاقتصاد الكلى ، الدار الجامعية للطباعة والنشر-الإسكندرية ، مصر ، 2001.
- (15) ماهر أبو المعاطى على ، الخدمة الاجتماعية فى مجال الفئات الخاصة، مكتبة زاهر الشرق، القاهرة، 2004.
- (16) محمد مرسى محمد، الحوادث المرورية وأثرها على الأطفال. الشبكة العنكبوتية.
- (17) محمد بنعبد المحسن التويجى وآخرون ، قيادة صغار السن وتأثيرها على المخالفات المرورية، المؤتمر الوطنى الثانى للسلامة المرورية شعبان 1425هـ.
- (18) محمدنفوزى أبوالسعود، مقدمة فى الاقتصاد الكلى مع التطبيقات ، الدارالجامعية، الإسكندرية ، مصر ، 2004 ،
- (19) محمود يونس وآخرون ، مبادئ الاقتصاد الكلى، ، الدار الجامعية للطباعة والنشر-الإسكندرية ، مصر ، 2006،
- (20) مدحت أبو النصر ، الإعاقة الجسمية - المفهوم والأنواع وبرامج الوقاية ،مجموعة النيل العربية ، القاهرة، 2005 .
- (21) معهد صندوق النقد الدولى ، تحليل وسياسات الاقتصاد الكلى ،، ميريك ، 1999.

- (22) منال حديدي، وائل مسعود، المعاق والأسرة والمجتمع ، جامعة القدس المفتوحة ، فلسطين ، 2003.
- (23) موقع منظمة الصحة العالمية على شبكة الانترنت
- (24) نزار سعد الدين العيسى ، إبراهيم سليمان قطف، الاقتصاد الكلي مبادئ وتطبيقات ، دارالحامد للنشر والتوزيع ، عمان ، الأردن ، 2006.
- (25) وزارة الاقتصاد والتخطيط ، مصلحة الإحصاءات العامة والمعلومات ، الخصائص السكانية والسكنية في المملكة العربية السعودية من واقع نتائج البحث الديموجرافي 1428هـ.
- (26) ياسر عثمان سالم ، التأهيل المهني والاجتماعي للمعاقين ، جامعة القدس المفتوحة و فلسطين ، 2003.

ثانيا : مراجع باللغة الانجليزية

- 1)Blau, David and Alison Hagy. "The Demand for Quality in Child Care," Journal of Political Economy, 106(1), February 1998, 104-146.
- 2)Blau, David, "Do Child Care Regulations Affect the Child Care and Labor Markets?" unpublished manuscript, University of North Carolina, August 2001.
- 3)Blau, Francine and Adam Grossberg. "Maternal Labor Supply and Children's Cognitive Development," Review of Economics and Statistics, 74(3), August, 1992.
- 4)Bonnie, Richard J., Carolyn E. Fulco, and Catharyn T. Liverman (eds.), Reducing the Burden of Injury, (National Academy Press: Washington D.C.) 1999.
- 5)Briss, Peter A., Jeffrey Sacks, David G. Addiss, Marcie-jo Kresnow and Joann O'Neil. "A Nationwide Study of the Risk of Injury Associated with Day Care Center Attendance," Pediatrics,93(3), March 1994.
- 6)Caffo, E; Forresi, B.; Lievers, L. S. Impact, psychological sequelae and management of trauma affecting children and adolescents. Current Opinion in Psychiatry. 2005.
- 7)Children's Safety Network, A Data Book on Child and Adolescent Injury, (Washington, D.C. :National Center for Education in Maternal and Child Health, 1991).
- 8)orking Paper # 7666, April 2000.
- 9)Sacks, Jeffrey J, J. David Smith, Karen Kaplan, Deborah Lambert, Richard Sattin, Keith Sikes.
- 10)"The Epidemiology of Injuries in Atlanta Day-Care Centers," Journal of the American Medical Association, 262 #12, Sept 22/29, 1989, 1641-1645.
- 11)Scott, Ellen, Kathryn Edin, Andrew London, and Rebecca Kissane. "Child Well-Being and Family Management in the Transition from Welfare to Work," xerox, Dept. of Sociology, Kent State University, May 2001.
- 12)Shapiro, Carl. "Investment, Moral Hazard, and Occupational Licensing," Review of Economic Studies, LIII, 1986, 843-862.
- 13)Smith, Kristin. Who's Minding the Kids? Child Care Arrangements: Fall 1995. Current Population
- 14)Reports, P70-70, U.S. Census Bureau, Washington, D.C., 2000.
- 15)Tengs, Tammy et al. "Five Hundred Life Saving Interventions and Their Cost-Effectiveness," Risk Analysis, 15, 1995.

- 16) U.S. Committee on Ways and Means, Green Book (U.S. Government Printing Office, Washington D.C.) 1998.
- 17) U.S. Consumer Product Safety Commission. "Safety Hazards in Child Care Settings" (CPSC: Washington D.C.) April 1999.
- 18) U.S. National Center for Health Statistics, National Mortality Detail File (NCHS: Washington D.C.), multiple years.
- 19) U.S. News and World Report. "Day Care Dangers," www.usnews.com, August 4, 1997.
- 20) UNICEF, A League Table of Child Deaths by Injury in Rich Nations (Innocenti Foundation, Florence) 2000.
- 21) Williams, Bret C., and C. Arden Miller, "Preventive Health Care for Young Children," *Pediatrics*, 1992.
- 22), 2001.
- 23) Countermeasures That Work: A Highway Safety Countermeasure Guide For State Highway Safety Offices. Washington DC, National Highway Traffic Safety Administration, 2007.