

«آليات مهنة الخدمة الاجتماعية في تنمية الوعي المروري للشباب الجامعي»

بحث ميداني مطبق على طلبة جامعة السلطان قابوس

Mechanisms of Social Work in Developing Traffic Awareness among University Students: Applied Research at Sultan Qaboos University

Dr. Emad Farouk Mohamed Saleh *

Dr. Mahmoud Mahmoud Erfan **

أ.د. محمود محمود عرفان *

د. عماد فاروق محمد صالح **

Abstract

Cause of traffic accidents in various countries around the world drain a huge amount of human and material resources that not only hinder the process of socio-economic development, but also represent a security concern for leaders and those responsible for the security, health and economic spheres in those countries. Since the human factor is primarily responsible for the occurrence of such accidents through negative traffic behaviours, it is in the opinion of the researchers the social work profession, through its mechanisms, should intervene to help in raising traffic awareness with a view to modifying those behaviours. Therefore the problem of the current research is embodied in an attempt to identify the level of traffic awareness among university students, by focusing on the two concepts of "traffic awareness" and "traffic incident". The research is descriptive and based on a social survey of a random sample selected from the students of Sultan Qaboos University. The research results show the level of traffic awareness among respondents and suggest recommendations for its development to ensure effective response to the problem of traffic accidents.

ملخص

تسبب الحوادث المرورية في مختلف دول العالم استنزاف كم هائل من الموارد البشرية والمادية التي تعيق التنمية وتحد منها، وتمثل هاجساً أمنياً للقادة والمسؤولين عن المجالات الأمنية والصحية والاقتصادية في تلك الدول، ولما كان العنصر البشري هو المسئول الأول عن وقوع هذه الحوادث؛ من خلال ما يأتي به من سلوكيات مرورية سلبية؛ فقد رأى الباحثان وجوب قيام مهنة الخدمة الاجتماعية بالتدخل للمساعدة على رفع درجة الوعي المروري لتعديل تلك السلوكيات، من خلال ما تطرحه من آليات، وعليه فإن مشكلة البحث الحالي تتجسد في محاولة الوقوف على مدى الوعي المروري لدى الشباب الجامعي. ويهدف البحث إلى "الوقوف على مستوى الوعي المروري لطلاب الجامعة، كما تضمن مفهومي الوعي المروري والحادثة المرورية، ويعد هذا البحث من البحوث الوصفية، متبعاً المنهج الوصفي والذي يتم تطبيقه من خلال منهج المسح الاجتماعي بالعينة العشوائية من طلاب جامعة السلطان قابوس، وقد توصلت النتائج إلى الإجابة عن تساؤلات البحث والوقوف على مستوى الوعي المروري للمبحوثين، ووضع بعض التوصيات العامة والخاصة بمهنة الخدمة الاجتماعية وآلية تنفيذها بما يضمن تنمية الوعي المروري؛ وبالتالي مواجهة الفعالة لمشكلة الحوادث المرورية.

(*) Professor of Social Work - Sultan Qaboos University.

(**) Assisrnt Professor of Social Work - Sultan Qaboos University.

(*) أستاذ العمل الاجتماعي - جامعة السلطان قابوس.
(**) أستاذ العمل الاجتماعي المساعد - جامعة السلطان قابوس.

النامية من ٧٠ إلى ١٠٠ مليار دولاراً سنوياً وهذا يفوق قيمة المساعدات الخارجية التي تتلقاها من الدول المتقدمة. وتؤكد الإحصاءات على استقبال المستشفيات إلى ما يقرب من ٧٠ مليون مصاب نتيجة تعرضهم لحادث مروري يشغلون ٢٥٪ من أسرة هذه المستشفيات. وبالمقارنة المتعلقة بعدد الوفيات الناتج عن حوادث الطرق نجد أن هناك زيادة ملحوظة في دول الشرق الأوسط خلال السنوات العشر الأخيرة؛ حيث زاد العدد بسبب تلك الحوادث بنسبة ٢٠٪ خلال تلك السنوات العشر في حين نقص في الدول المتقدمة بنسبة ١٠-٥٠٪ في نفس الفترة. (الوحدة: ٢٠٠٦) (١).

وتشكل إصابات حوادث الطرق على الصعيد العالمي السبب الرئيسي لوفاة الشباب الذين تتراوح أعمارهم بين ١٠ أعوام و٢٤ عاماً. وفي كل سنة يتوفى على الطرق نحو ٤٠٠.٠٠٠ شخص دون سن الـ ٢٥ في جميع أنحاء العالم وبمتوسط يبلغ ١٠٤٩ وفاة في اليوم. وتحدث معظم الوفيات في البلدان المنخفضة والمتوسطة الدخل وفي أوساط أكثر الفئات تعرضاً من مستخدمي الطرق مثل المشاة وراكبي الدرجات الهوائية والدراجات النارية ومستخدمي وسائل النقل العمومية. (منظمة الصحة العالمية: ٢٠٠٩) (٢).

وتحتل منطقة الشرق الأوسط والصحراء الأفريقية مكانة متقدمة في ترتيب الدول الأكثر تعرضاً لحوادث الطرق، وفي هذا الإطار أشارت دراسة "Monica Ruiz-Casares" إلى أن معدل وفيات الأطفال في الصحراء الإفريقية الكبرى قد بلغ معدلات عالية جداً (١, ٥٣ لكل ١٠٠,٠٠٠ من السكان) وهي الأعلى عالمياً، واحتلت حوادث الطرق المرتبة الأولى من حيث التأثير في إحداث هذه الوفيات، كما أفادت أيضاً إلى ارتفاع معدلات وفيات الأطفال نتيجة الحوادث المرورية في الدول ذات الدخل المنخفض عنها في الدول ذات الدخل المرتفع. (Monica Ruiz: ٢٠٠٩) (٣).

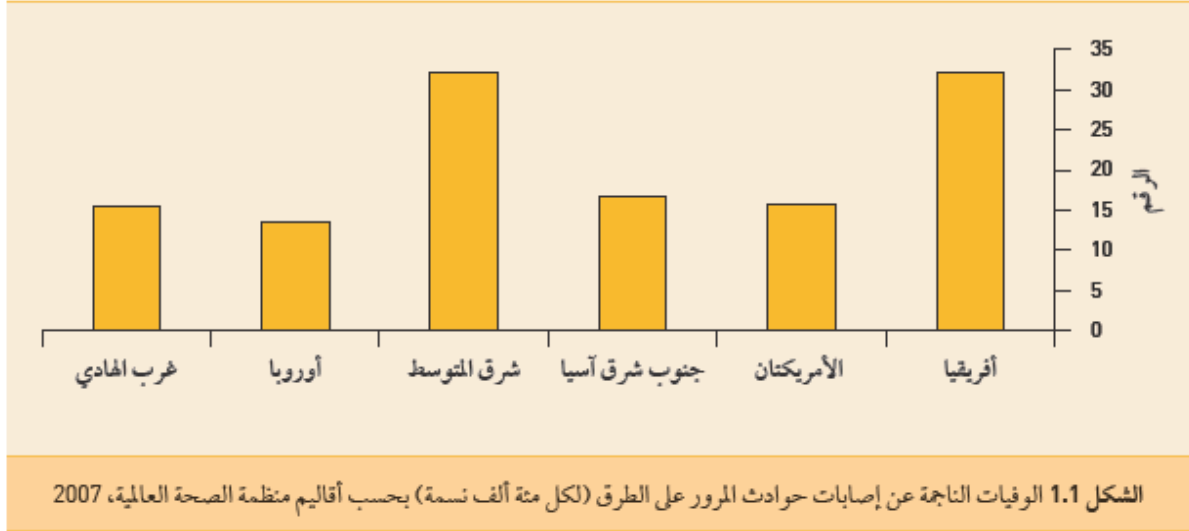
يُعد المجتمع العماني أحد المجتمعات التي تأخذ بأسباب التنمية المستدامة بكل جوانبها وأركانها، وأهمها العنصر البشري، الذي ينظر إليه على أنه أتمن ما تملك الأمم والشعوب؛ لذا فإن الاهتمام ببنائه وتنميته أصبح ضرورة حتمية لتقدم المجتمع ورفقيه، وأساساً لا غنى عنه لنهضته وتطوره، ومن هنا فإن كل دولة في سعيها نحو النهوض والنمو والارتقاء تعمل جاهدة على وضع أنسب السياسات والخطط العلمية وصياغتها لبناء مواردها البشرية وتنميتها؛ بحيث يقل الفاقد ويتعاضد منها، خاصة وأن الإنسان وسيلة التنمية وغايتها.

وتواجه عملية التنمية بصفة عامة مجموعة من المعوقات التي تحد من انطلاقها وتحقيقها للأهداف التي تسعى إليها، وتتعاظم هذه المعوقات إذا ما ارتبطت بالعنصر البشري الذي هو المحرك الأول لهذه العملية، إذ إن فقدان العنصر البشري أو عجزه عن المشاركة في هذه العملية إنما يُعد من أهم المعوقات التي تحد من قدرة المجتمع على السعى الدؤوب لتحقيق أهدافه والانتقال من مستوى اجتماعي اقتصادي معين إلى آخر يفضله.

وتسبب الحوادث المرورية في مختلف دول العالم استنزاف كم هائل من الموارد البشرية والمادية التي تعوق التنمية وتحد منها، وتمثل هاجساً أمنياً للقادة والمسؤولين عن المجالات الأمنية والصحية والاقتصادية في تلك الدول.

وتشير الإحصاءات إلى أن حوالي ١,٢ مليون شخص يموتون بسبب هذه الحوادث سنوياً، ويصل عدد الإصابات إلى ما بين ٣٠ إلى ٥٠ مليون إصابة، مخلفة نسبة من العجز والقصور تبلغ ٢٠٪ من عدد المصابين، ويعيش أكثر من نسبة ٨٠٪ منهم في الدول النامية رغم أنها لا تملك أكثر من ٢٠٪ من عدد المركبات على مستوى العالم. وتبلغ تكلفة حوادث السير في البلدان

رسم بياني رقم (١) يبين الوفيات الناجمة عن إصابات حوادث المرور



المصدر: التقرير العالمي حول وضع السلامة على الطرق «آن الوقت للعمل»، جنيف، منظمة الصحة العالمية، 2009

المركبات في عام ٢٠٢٠ مقارنة بعام ٢٠٠٧، درجة كبيرة حيث ستزيد بنسبة ٨٦٪ في الكويت و ٧٤٪ في الإمارات، و ٤٩٪ في البحرين، ٤٨٪ في قطر، ٢٥٪ في عمان، أي أنها ستزيد في مجملها في دول المجلس بمقدار الثلثين، وحيث أن المدن لا يمكنها التوسع المنتظم بما يتلاءم وهذه الزيادات فإن الواقع يفرض التخطيط والاستعداد لها، كما أن الاستنتاجات الرياضية تظهر أن حوادث الطرق في دول المجلس ستواصل صعودها، إذ من المتوقع أن يفوق ١٢ ألف قتيل بحلول عام ٢٠٢٠م. (المدني، ٢٠٠٠) (٤).

وقد وجد أن الحوادث المرورية تُعدّ السبب الرئيس الثاني للوفيات في الدول النامية، خاصة بين الفئات العمرية (٥ - ٤٠) سنة، وقد قدر عدد الذين يموتون سنوياً من جراء الحوادث المرورية بما يقارب ٣٠٠,٠٠٠ ألف شخص بالإضافة إلى عدد ١٥١ مليون شخص سنوياً جرحى ومصابين في حوادث الطرق، وترتفع أضعافاً معدلات الوفيات والإصابات بالسيارات في الدول النامية عنها في الدول الصناعية والمتقدمة. (شرطة عمان السلطانية، ٢٠١١) (٥). وتقدر حجم الخسائر السنوية الناجمة عن الحوادث المرورية

وأشار تقرير منظمة الصحة العالمية فيما يتعلق بإحصائيات حوادث المرور إلى أن المنطقة العربية تحتل المرتبة الأولى مع الدول الإفريقية، والتي تصل فيها نسبة حوادث المرور ما بين ١٩ إلى ٢٨٪ من كل ١٠٠ ألف من السكان. وبإدماج نسبة وفيات حوادث المرور التي لا يتم الإبلاغ عنها، ويُعدّ تقرير منظمة الصحة العالمية أن نسبة الوفيات الناجمة عن حوادث المرور في المنطقة العربية قدرت في العام ٢٠٠٠ بحوالي ١٩,٢٪ بالنسبة لكل مائة ألف ساكن، ويتوقع التقرير أن ترتفع هذه النسبة في عام ٢٠٢٠ إلى حدود ٢٢,٣٪.

وبإلقاء الضوء على دول مجلس التعاون الخليجي كجزء من المنطقة العربية، فإن تعداد سكانها مجتمعه وفق إحصاءات عام ٢٠٠٧ بلغ ٣٩ مليون نسمة تقريباً، ووصلت أعداد المركبات فيها ١٤ مليون مركبة، أعلاها في المملكة العربية السعودية تلاها الكويت ثم الإمارات ثم عمان ثم قطر ثم البحرين وقد خلفت هذه المركبات وراءها نحو ٨٩٩٠ قتيلاً و٤٥٠ ألف مصاب.

كما أن وتيرة النمو السكاني ونمو المركبات سيواصلان الصعود، فمن المتوقع أن يبلغ نمو

في العالم بأكثر من ١٠٠ بليون دولار، بينما تقدر في دول مجلس التعاون الخليجي بأكثر من بليون دولار، ويشمل هذا الرقم ما يتم إنفاقه على تكاليف العلاج، وطرق الوقاية بيبث الوعي للتبنيه بالسلامة المرورية، إلا أن هناك بُعداً إنسانياً ومعاونة جسيمة ونفسية تخل بالأوضاع المعيشية بالنسبة للمتضررين بها وذويهم.

ولقد كان للنمو الملحوظ الذي شهده المجتمع العماني خلال العقود الأربعة الماضية أثر إيجابي كبير في كافة قطاعات الحياة، ولاسيما قطاع الطرق والنقل والمواصلات، وكان لهذا النمو المتسارع كثير من الآثار الإيجابية التي انعكست على حال المواطنين ومعيشتهم، إلا أن من بين الانعكاسات السلبية لهذا النمو تلك التي تمثلت في ارتفاع متوسط الدخل وزيادة قدرة جميع الفئات على شراء السيارات بكافة أنواعها وأشكالها، مما أدى إلى ازدحام الطرق وتكدسها، الأمر الذي هباً وسطاً مناسباً لزيادة معدلات الحوادث المرورية بشكل كبير.

وتشير الإحصاءات المتعلقة بالحوادث المرورية بسلطنة عمان في المدة من ١٩٩٩ إلى ٢٠٠٩ أن هذه الحوادث بلغت ذروتها في عام ٢٠٠٢ حيث تم تسجيل ١٣١٠١ حادث، خلف ٤٩٩ متوفى و ٩٦٢٥ مصاب، وأقلها في عام ٢٠٠٩ حيث تم تسجيل ٧٢٥٢ حادث مروري، إلا أن عدد المتوفين بلغ ٩٥٢ متوفى، وعدد المصابين بلغ ٩٧٨٣ مصاب، أي أن انخفاض عدد الحوادث لم يتبعه انخفاض ملحوظ في عدد الوفيات والإصابات، مما يعكس شدة هذه الحوادث وفضاعة تأثيراتها السلبية، وبتحليل مزيد من الإحصاءات اتضح أن نسبة المتوفين جراء هذه الحوادث من الشباب هي النسبة الأكبر إذ قدرت نسبة المتوفين في المرحلة العمرية (٢١-٤١) ب ٥٦٪ ونسبة المصابون ٥٦٪ أيضاً، وهذا يعكس الخسارة الكبيرة التي يتعرض لها المجتمع العماني المتمثلة في فقدان هذا العدد

الكبير ممن هم في سن العمل والإنتاج، ناهيك عن التكلفة المعنوية والاجتماعية والمادية التي يحتاج إليها لإعادة تأهيل المصابين وأسرههم وكذلك لرعاية أسر المتوفين وأبنائهم. (شرطة عمان السلطانية، ٢٠١٠)^(٥). ويتفق مع الإحصاءات السابقة للشرطة ما أكدت عليه دراسة (البكري) على أن نسبة الضحايا من الشباب (إصابات - وفيات) بلغت ٤٠٪ من ضحايا الحوادث المرورية في دولة الإمارات العربية المتحدة وشدت على ضرورة النهوض بمستوى برامج التوعية المرورية حتى تؤثر تأثيراً إيجابياً في التقليل من الحوادث المرورية. (علاء البكري: ٢٠٠١م)^(٦).

” وتتوافق دراسة (الشهراني) مع التوجه السابق في تأكيدها على أن فئة الشباب بخاصة من المبتدئين في قيادة المركبات من أخطر الفئات وأكثرها هشاشة ووقوعاً في السلوكيات المرورية السلبية والتعود عليها مما يرسخ هذه السلوكيات. (الشهراني: ٢٠٠٢م)^(٧).

وتعد السلامة على الطرق ضرورة ومطلباً عاماً وشعبياً، كما أنها مسئولية مجتمعية في المقام الأول تفرض تكاتفاً بين الدولة - بكافة مؤسساتها وهيئاتها الحكومية - من جهة ومنظمات المجتمع المدني من جهة أخرى، وكان للفكر السامي لحضرة صاحب الجلالة السلطان قابوس بن سعيد المعظم - حفظه الله ورعاه - أثره في لفت الانتباه العالمى لمشكلة حوادث الطرق، في ١٤ أبريل ٢٠٠٤م، من خلال المبادرة العمانية للسلامة على الطرق التي قدمت للجمعية العامة للأمم المتحدة، فتلقاها العالم بما تستحقه من الإجلال والعناية، في سبق حضاري تحرزه السلطنة تأسياً لحقوق الإنسان.

وتنفيذاً للأمر السامي الذي تفضل به "حفظه الله" في الثامن عشر من أكتوبر ٢٠٠٩، خلال لقاء جلالته بمشايع ورشداً وأعيان ووجهاء ولايات منطقة الباطنة ومحافظة مسندم

بالمخيم السلطاني بسبح المكارم بولاية صحار وما ضمنه جلالته . أيده الله . من نصح كريم وما تجلى من دلالات كبيرة وما أسداه عبرها من توجيهات سامية بأهمية تحمل كافة شرائح المجتمع مسؤوليتها وأن تعمل للتصدي والحد من حوادث المرور لما ينجم عنها من مأس اجتماعية وأثار اقتصادية سلبية، ولقد كان للكلمة الكريمة صدى كبير لدى المواطنين والمقيمين على أرض السلطنة، وأثر بالغ واهتمام من قبل كافة الجهات والمؤسسات والأفراد، بموضوع السلامة المرورية على الطريق، وتلبية لهذا الأمر تم عقد ندوة كبرى في ١٥ مارس ٢٠١٠ بعنوان "السلامة المرورية: نعم للحد من حوادث المرور" ، تلك التي لفتت الأنظار إلى فداحة الكوارث المميتة التي يتعرض لها المجتمع العماني بسبب الحوادث المرورية، وكان من بين توصياتها المهمة تبني المؤسسات العلمية والأكاديمية والبحثية، المزيد من الدراسات والبحوث العلمية في مجال السلامة المرورية، وتشجيع الدعم المناسب وتقديمه للمهتمين والدارسين في القضايا المرورية (جريدة عمان: ٢٠١٠م) ^(٨)، حيث إن أي محاولة لتحقيق السلامة على الطرق يجب أن تأخذ في اعتبارها نتائج الدراسات والبحوث العلمية التي تهتم بها، وفي هذا الصدد تؤكد العديد من الدراسات على أن "السلامة على الطرق تتكون من ثلاثة عناصر: هي الإنسان والطريق والسيارة، كما تشير إلى أن نحو ٨٥-٩٠٪ من هذه الحوادث تقع نتيجة أخطاء بشرية، أي عن سلوك ارتكبه السائق عن قصد أو غير قصد، وقد تساهم عوامل أخرى تتعلق بالسائق في زيادة الحوادث مثل: المعاناة من الإجهاد أو الضغط النفسي أو المرض العضوي أو عدم استخدام نظارة طبية بالرغم من حاجته لها أو بسبب تعاطي المسكرات". (أبا حسين، ٢٠٠٧) ^(٩)، وتأتي إحصاءات شرطة عمان السلطانية متماشية في

نفس الإطار إذ احتلت أسباب وقوع الحوادث المرورية والتي يمكن إرجاعها إلى العنصر البشري المراتب الأولى وقد جاءت وفق الترتيب التالي: السرعة - سوء التصرف - الإهمال - التجاوز - عدم ترك مسافة الأمان - السكر - التوقف المفاجئ وهي كلها أسباب تتعلق بالعنصر البشري بينما الأسباب المتعلقة بدور الطريق أو المركبة أو الطقس في وقوع الحوادث قد جاءت في ترتيب متأخر جداً. (شرطة عمان السلطانية: ٢٠١٠م) ^(١٠).

ووفق ما ذكر سابقاً فإن العنصر البشري يُعد المتسبب الأول في وقوع الحوادث المرورية، يتفق ذلك مع ما أكدته "الموصلي" في دراسته على أن العنصر البشري يتسبب في أكثر من ٨٥٪ من الحوادث المرورية (الموصلي: ١٩٩٦) ^(١١)، وهو الأكثر تضرراً من وقوعها، وبالتالي فإن أي محاولة لخفض معدل الحوادث المرورية وتقليل الآثار المترتبة عليها يجب أن تركز عليه في المقام الأول، إذ ينظر إلى العنصر البشري في أي مجتمع على أنه محور اهتمام المجتمع بكافة مهنته وتخصصاته، ومهنة الخدمة الاجتماعية - بوصفها إحدى المهن الإنسانية التي اتخذت من الإنسان محوراً لتوجهاتها وتدخلاتها المهنية؛ بغرض مساعدته على التخلص من مشكلاته وتنمية قدراته وإمكانياته باستمرار- لا تغفل الدور الوقائي الذي يهدف إلى مساعدة الإنسان على الوقاية من كثير من المشكلات، ملزمة بالنظر إلى الحوادث المرورية بوصفها مشكلة من أخطر المشكلات التي تواجه المجتمعات في الآونة الحالية، ومطالبة بوضع آليات للتعامل مع هذه المشكلة؛ إذ إن ذلك يُعد من أهم أولوياتها التي يجب أن تسعى إلى تحقيقها. إن ما يجعل مهنة الخدمة الاجتماعية أكثر تقدراً هو استهدافها تغيير البيئة، حيث تسعى إلى التأثير في النسق

المستهدف للتغيير (فرد - أسرة - مجتمع). ويمكن أن يمتد تأثيرها ليشمل الأنساق المجتمعية الأخرى المرتبطة بالمشكلة التي تسعى إلى مواجهتها. (حسين سليمان: ٢٠٠٥) (١٣).

وكما تأكد سابقاً فإن العنصر البشري يُعد المسئول الأول عن وقوع الحوادث المرورية في سلطنة عمان، (شرطة عمان السلطانية: ٢٠١٠) (١٠)، والأكثر تضرراً منها، وتحديدًا فئة الشباب بصفة عامة، والشباب الجامعي على وجه الخصوص، وهذا يتماشى مع ما أكدته دراسة ” فاروق“ على أن الحوادث المرورية كانت سبباً مهماً من بين الأسباب التي أدت إلى إحداث الإعاقات بين الطلاب المعوقين بالجامعات؛ إذ بلغت نسبة الإعاقات الناتجة عن تلك الحوادث ١٣,٨٪، من بين الطلاب المعوقين بالجامعة. (عماد فاروق: ٢٠١٠م) (١٣)، ولما كان العنصر البشري هو المسئول الأول عن وقوع هذه الحوادث؛ من خلال ما يأتي به من سلوكيات مرورية سلبية؛ فقد رأى الباحثان وجوب قيام مهنة الخدمة الاجتماعية بالتدخل للمساعدة على رفع درجة الوعي المروري لتعديل تلك السلوكيات - من خلال ما تطرحه من آليات - وعليه فإن مشكلة البحث الحالي تتجسد في محاولة الوقوف على مدى الوعي المروري لدى الشباب الجامعي.

أهداف البحث

يسعى البحث الحالي إلى تحقيق هدف رئيس يتمثل في «الوقوف على مستوى الوعي المروري لطلاب الجامعة»، ولتحقيق هذا الهدف تم تجزئته إلى الأهداف الفرعية التالية:

١. التعرف على مستوى المعارف المرورية لطلاب الجامعة.
٢. التعرف على مستوى اتجاهات الطلاب نحو الالتزام بالمعارف المرورية.
٣. التعرف على مستوى التزام الطلاب بتطبيق المعارف المرورية .

٤. التعرف على مقترحات الطلاب للتقليل من الحوادث المرورية.

٥. تحديد آليات مهنة الخدمة الاجتماعية لتنمية الوعي المروري لطلاب الجامعة.

تساؤلات البحث

يسعى البحث إلى الإجابة على التساؤل المحوري الذي يتمثل في «ما مدى الوعي المروري لطلاب الجامعة؟»، وينبثق عنه الأسئلة الفرعية التالية:

١. ما مستوى المعارف المرورية لدى الطلاب؟
٢. ما مستوى اتجاهات الطلاب نحو الالتزام بالمعارف المرورية؟
٣. ما مستوى التزام الطلاب بتطبيق المعارف المرورية؟
٤. ما مقترحات الطلاب للتقليل من الحوادث المرورية؟
٥. ما آليات مهنة الخدمة الاجتماعية لتنمية الوعي المروري لطلاب الجامعة؟

المفاهيم الرئيسة للبحث

١. مفهوم الوعي المروري

يُعد الوعي أحد المفاهيم الأساسية المطروحة في العديد من العلوم الإنسانية، ويعرفه مجمع اللغة العربية لغوياً «بأنه الإدراك والإحاطة، ووعاه توعية، أكسبه القدرة على الفهم والإدراك، ووعى الحديث: حفظه وفهمه وقبله، ووعى الأمر أدركه على حقيقته، ويعني أيضاً الفهم وسلامة الإدراك»، (مجمع اللغة العربية: ١٩٨٠م) (١٤)، كما يعرفه «بدوي» بأنه إدراك المرء لذاته ولما يحيط به إدراكاً مباشراً، وهو أساس كل معرفة ويمكن إرجاع مظاهر الشعور إلى: الإدراك والمعرفة والوجدان والنزوع والإرادة (بدوي: ١٩٧٧م) (١٥). كما يمكن وصفه بأنه العملية التي تساعد الفرد والجماعة لكي يصبحا على وعي وأكثر فهماً لواقعهم الاجتماعي وأسبابه وفكرتهم حول اهتماماتهم الخاصة (Barker ١٩٨٧) (١٦).

إن وعي الأفراد لأنفسهم ومجتمعهم ليس له مستوى واحد وإنما يدرك كل فرد ذاته وما حوله بدرجات متفاوتة من الوضوح والتعقيد، ويمكن تصور أن هناك متصلاً بدايته أدنى درجة للفرد للوعي الناضج، ونهايته هي الإدراك لذاته ولجتمعه والقوى المؤثرة فيه ثم المبادرة والمشاركة الفاعلة في تقرير مصيره وفي ضوء إدراك الفرد لنفسه ومجتمعته تتحدد مكانته على هذا المتصل.

لذا فإن تنمية الوعي وتطويره بين سكان المجتمع أمراً ضرورياً، وذلك بهدف إيجاد الرغبة في العمل المشترك لمواجهة مشكلات مجتمعهم، وزيادة حجم المعرفة والفهم والقدرة على مواجهة الحقائق المرتبطة بالمشكلات التي يعيشونها، ويتعلق ذلك الهدف في معظم الأحيان بتكوين اتجاهات جديدة أو تعديل بعض الاتجاهات السائدة، وحث أفراد المجتمع وجماعاته على مواجهة السلبية واللامبالاة التي تصبح مناخاً تسعى إلى تحقيقه بين السكان، كما أنه أيضاً أداة ووسيلة تمكننا من إنجاز التغيير المنشود(خليفة: ١٩٩٢م) (١٧).

أما مفهوم الوعي المروري فقد تباينت الرؤى تجاهه من الباحثين الذي تناولوه في دراساتهم وبحوثهم التربوية والاجتماعية، ويفسر ذلك لاختلاف مضمونه من مجتمع إلى آخر، ومن مدة إلى أخرى داخل المجتمع الواحد، وفقاً لمعطيات الواقع المروري، ويعرفه "خضور" بأنه تبسيط المفاهيم الأخلاقية والنظم والتعليمات ذات العلاقة بكيفية استخدام المركبة والطريق ووضع المنبهات الضرورية والأساليب التي تجعل الالتزام بها بصورة ذاتية". (خضور: ٢٠٠٧م) (١٨).

بينما يراه "الخلف" بأنه "الإلمام بمعلومات أساسية مرتبطة بمواقف يتعرض لها المشاة والسائقين أثناء السير أو في المواقف الطارئة

والحوادث" (الخلف، ٢٠٠٥م) (١٩)، ويعرفه "ياسين" على أنه «المعلومات المرورية كما يدركها الأفراد وقد يطلق عليه الثقافة المرورية ويربط ذلك بأهداف نظرية وعملية عن التعليمات المرورية التي تضمن السلامة على الطريق سواء للمشاة أو السائقين أو المركبات»، ويلحظ أن المفهوم الشامل للوعي المروري قد تعرض للمكونات الثلاثة للوعي بمفهومه العام (المعريف، الوجداني، المهاري) بينما لا تلحظ هذه المكونات في غيره من التعريفات للوعي المروري. كما يلحظ كذلك أن جميع التعريفات ركزت على ثلاثة جوانب مرتبطة بالوعي المروري وهي سائقي المركبات، والمركبات، والمشاة. ولكي يتحقق الوعي المروري يشترط أن يتضمن الآتي:

١. وعي واقع الأطراف المختلفة المعنية بالمسألة المرورية (السائقون، والمشاة، ورجال وصانعو المركبات، ومهندسو الطرق... الخ
٢. وعي بالآثار المتعددة لمشكلة المرور (النفسية والاجتماعية والاقتصادية والأخلاقية).
٣. وعي الجهات المعنية بمواجهة المشكلة

المرورية، وطبيعة الأدوار التي يجب أن تؤديها لمواجهة هذه المشكلة وحلها أو التخفيف من آثارها. (خضور: ٢٠٠٧م) (١٨).

ويلاحظ من هذه الاشتراطات أن الوعي المروري لا يقتصر على الطريق والالتزام بالقواعد المرورية المتعلقة به فقط، بل يتعدى ذلك ليشمل الوعي بالآثار المترتبة عليها، لما لهذا الأمر من أهمية يمكن أن تسهم في التقليل من الحوادث المرورية؛ إذ إن إحساس الفرد بخطورة هذه القضية يجعله أكثر حرصاً على تجنبها والابتعاد عن مسبباتها.

يتضح مما سبق أن مفهوم الوعي المروري قد حظي باهتمام واسع من قبل الباحثين الذين حاولوا توضيح رؤيتهم تجاهه كمفهوم يعني بسلامة الأفراد، سواء كانوا داخل المركبات

أو خارجها (مشاة)، وكل ذلك سعياً لإيجاد حلول عملية وواقعية للحد من خطر الحوادث المرورية وتحقيق السلامة على الطرق، كما نستج أن التعريفات التي تناولت الوعي المروري لم تخرج عن نطاق المكونات الثلاثة (المعريف، والوجداني، والسلوكي) للوعي بمفهومه العام، وكذلك الجوانب الثلاثة للوعي المروري (العنصر البشري والسيارة والطريق) وكل ما يتعلق بها من قواعد مرورية تنظمها، كما أصبح نشر الوعي المروري لدى جميع المواطنين ضرورة ملحة وذلك لتصحيح المفاهيم الخاطئة لديهم بالإقناع عن طريق تقديم المعلومات السليمة التي تساعد على تكوين رأى صائب وخلق قابلية للاستعداد والتقيّد الطوعي لقواعد وأنظمة المرور وذلك لتحقيق الأمن والسلامة في استعمال الطريق.“ (بيان: ٢٠١٠)^(٥). وفي ضوء ما سبق عرضه يمكن وضع المفهوم الإجرائي التالي للوعي المروري:

- أ. إلمام الفرد بمجموعة من المعارف التي تتعلق بالجانب المروري
- ب. تتركز هذه المعارف بالطرق والمركبات والعنصر البشري والقواعد التي تنظمها.
- ج. قدرة الفرد على فهم علاقة هذه الجوانب المعرفية ببعضها وإدراكها.
- د. الاقتناع بهذه الجوانب المعرفية وتكوين اتجاه إيجابي نحوها.
- هـ. الالتزام السلوكي بتطبيق هذه المعارف بشكل سليم.
- و. الالتزام بتطبيق هذه المعارف المرورية يُمكن من تجنب وقوع الحوادث المرورية.

٢. مفهوم الحادثة المرورية

تُعرف الحوادث المرورية بأنها: الحوادث التي تحدث في الطرق عند اصطدام سيارة بأخرى أو إنسان أو حيوانات أو اصطدامها في منشأة أو أشياء أخرى، وينتج عن هذه الحوادث خسائر مادية أو إصابات بشرية أو قتلى. كما تعرف

أيضاً: بأنها حدث اعتراضي يحدث بدون تخطيط مسبق من قبل سيارة (مركبة) واحدة أو أكثر مع سيارات (مركبات) أخرى أو منشأة أو حيوانات أو أجسام على طريق عام أو خاص وعادة ما ينتج عن الحادث المروري تلفيات تتفاوت من طفيفة بالمتلكات و المركبات أو جسيمة تؤدي إلى الوفاة أو الإعاقة المستديمة، وتسبب هذه الحوادث أيضاً العديد من الإصابات البالغة. (http: // ar.wikipedia. org / wiki)^(٢١)، كما تعرف اللجنة الاقتصادية التابعة للأمم المتحدة بأوروبا United Nations Economic Commission for Europe الحوادث المروري ” بأنه التصادم الذي يقع بطريق عام مفتوح ينتج عنه إصابة شخص أو أكثر أو وفاتهم وتسببه عربة على الأقل في حالة تنقل ” ويتسع هذا التعريف ليشمل التصادمات بين العربات وبعضها وبين العربات والمشاة وبين العربات والحيوانات أو الموانع والحواجز، إضافة إلى الحوادث الخاصة بالعربات لوحدها كالانقلاب وغيره، كما يمكن وصف الاصطدام بين عدة وسائل حادثاً واحداً عند وقوعها متزامنة وفي نفس الوقت. (عيسى: ٢٠٠٨)^(٢٢).

ويُعد الحادث المروري بسيطاً إذا اقتصر أضراره على المركبة دون أن تنتج عنه وفيات أو إصابات بشرية أو أضرار مادية بالمتلكات العامة أو الممتلكات الخاصة بغير أطراف الحادث. (الحارثي: ٢٠١٠)^(٢٣). وفي إطار ما سبق يمكن وضع المفهوم الإجرائي التالي للحادثة المرورية:

- أ. حادث تكون السيارة فيه فاعلاً رئيسياً.
- ب. يكون نتيجة لانقلاب أو تصادم سيارة أو سيارتين أو أكثر.
- ج. يحدث في أثناء السير في الطرق العامة أو الفرعية أو الخاصة.
- د. قد يكون نتيجة لتصادم سيارة بجسم

متحرك أو ثابت (إنسان- حيوان - منزل أو عقار، أو منشأة أو مانع طبيعي أو صناعي... الخ).

د. ينتج عن هذا الاصطدام خسائر مادية أو إصابات بشرية أو إعاقات أو وفيات.

هـ. في حال اقتصر التلفيات على السيارة المتسببة في الحادث فقط يُعد حادثاً بسيطاً. أهمية البحث

تتمثل الأهمية التطبيقية للبحث الحالي في مسه لمشكلة واقعية، ترتبط ارتباطاً مباشراً بحياة الإنسان ومستقبله، ألا وهي مشكلة الحوادث المرورية وما ينتج عنها من وفيات وإعاقات مختلفة تتدرج من المستوى البسيط إلى المستوى المتقدم، مما يؤثر على قدرة المصاب على العمل والإنتاج، هذا بالإضافة إلى تأثير تلك الحوادث على مختلف مناشط الحياة النفسية والاجتماعية والأسرية والاقتصادية للمصاب ولأسرته.

كما يمتد تأثير تلك الحوادث المرورية إلى المستوى الاقتصادي للمجتمع ككل، حيث تتضاءل الفئة المنتجة القادرة على العمل والإنتاج وتزايد معدلات الإعالة في المجتمع.

وبالتالي يتوقع الباحثان تزايد الأهمية التطبيقية للبحث من خلال الأثر الإيجابي لتطبيق التوصيات التي سيتوصل إليها وما سيتبعها من انخفاض ملحوظ في معدلات وقوع الحوادث المرورية؛ من خلال رفع درجة الوعي المروري للمجتمع بصفة عامة وللشباب بصفة خاصة.

كما يمكن أن نضيف أن الأهمية العلمية للبحث الحالي تتمثل في مساعدة مهنة الخدمة الاجتماعية على أداء دوراً محورياً في مجال جديد من مجالات الممارسة؛ تتمكن من خلاله من مساعدة المجتمعات ذات المعدلات المرتفعة من الحوادث المرورية على تخفيض هذه المعدلات؛ من خلال ما تسهم به المهنة وباحثيها

من دراسات وبحوث وبرامج مهنية للتدخل في هذا المجال.

الإجراءات المنهجية للبحث

١، نوع البحث: ينتمي هذا البحث إلى نمط البحوث الوصفية، تلك التي تستهدف تقرير خصائص ظاهرة معينة، أو موقفاً تغلب عليه صفة التحديد. والوصف ينصب على الجوانب الكيفية والجوانب الكمية معاً، غير أن الباحثين يبدآن بتقرير الجوانب الكيفية ووصفها، فإذا توافرت المقاييس والوسائل الإحصائية كان من الممكن تحديد خصائص الظاهرة تحديداً كمياً. (السروجي وآخرون ٢٠٠١) ^(٢٤) ويُعد هذا البحث من البحوث التي تحاول وصف الواقع الحاضر للوعي المروري لطلاب الجامعة.

٢. المنهج المستخدم: يُعد المنهج الوصفي هو المنهج العام الذي يوجه البحث الحالي، والذي يتم تطبيقه واقعياً من خلال منهج المسح الاجتماعي بالعينة، لعينة عشوائية من طلاب جامعة السلطان قابوس، من مختلف كليات الجامعة، وقد تم تطبيق أداة جمع البيانات معهم في الفصل الدراسي خريف ٢٠١٠.

٣. أداة جمع البيانات: اعتمد الباحثان في جمع البيانات الميدانية على تصميم مقياس لقياس الوعي المروري لطلاب الجامعة، تكون من خمسة أبعاد، بالإضافة إلى الجزء الخاص بالبيانات الأولية، وقد اختص البعد الأول بقياس المعارف المرورية للطلاب وتكون من (٤٤) عبارة موزعة على ثلاثة أبعاد فرعية، والبعد الثاني تضمن عبارات لقياس الاتجاه وبلغ عددها (٢٣) عبارة موزعة على أربعة أبعاد فرعية، والبعد الثالث تضمن عبارات لقياس السلوك المروري بلغ عددها (٥١) عبارة موزعة على خمسة أبعاد فرعية، واختتم المقياس بسؤال مفتوح حول مقترحات المبحوثين للحد من الحوادث المرورية. ٤. الصدق: تم عرض الأداة على عدد من

المحكمين من أعضاء هيئة التدريس بقسم الاجتماع والعمل الاجتماعي بكلية الآداب والعلوم الاجتماعية بجامعة السلطان قابوس، حيث بلغ عددهم (١١) محكماً، وقد قام الباحثان بإجراء التعديلات والتغييرات المقترحة من قبل المحكمين، والتي رأيا أهمية إجرائها لتجويد البحث، وتم حذف العبارات التي لم تحصل على نسبة اتفاق ٨٠٪ فأكثر. ويفيد هذا النوع من الصدق في صياغة المقياس في صورته التمهيديّة، بالإضافة إلى الاستفادة من المحكمين وأصحاب الخبرة الذين يبدون آراءهم في المقياس (عبدالمجيد ٢٠٠٦) (٢٥).

٥. الثبات: تم استخدام اختبار T-Test للتأكد من ثبات الأداة عن طريق إجراء تطبيق المقياس على مجموعة من الباحثين قوامها خمسة عشر مبحوثاً، على فترتين يفصل بينهما فاصل زمني مقداره خمسة عشر يوماً، وذلك للتعرف على مدى وجود فروق ذات دلالة معنوية بينهما، وقد أفادت نتائج تطبيق الاختبار أن قيمة المعنوية (٠,١٥٣) وهى قيمة أكبر من (٠,٠٥) وهذا يعنى عدم وجود فروق ذات دلالة معنوية بين القياسين مما يؤكد على ثبات أداة جمع البيانات.

جدول رقم ١ : تطبيق اختبار T- Test للتعرف على الفروق بين القياسين القبلي والبعدي

إجمالي المقياس	المتوسط	الفرق بين المتوسطين	مستوى المعنوية	درجة الحرية	قيمة T	المعنوية	القرار
القبلي	٢٧٩,٨٠٠	٩,٦٠٠٠	٠,٩٥	٢٨	١,٤٦٩	٠,١٥٣	لا توجد فروق
البعدي	٢٨٩,٤٠٠						

٦. الاتساق الداخلي للأداة: تم قياس الاتساق الداخلي Reliability Coefficient للمحاور المتعلقة بقياس الوعي المروري، وذلك بحساب معامل "كرونباخ ألفا" للعينة الأساسية للبحث والتي بلغت (٢١٢) مبحوثاً، فكانت قيمة ألفا له (٠,٨٩٧). وهذه النتيجة تُعد مؤشراً قوياً على الاتساق الداخلي للأداة. وقد قام الباحثان بنفسيهما بتنفيذ التحليل وتطبيق الاختبارات

الإحصائية المستخدمة في هذا البحث باستخدام برنامج SPSS. Win الإصدار رقم ١٧.

٧. أساليب التحليل: اعتمد الباحثان على المزاوجة بين أسلوب التحليل الكمي والكيفي، كما أعقب التحليلات الكمية تفسيرات كيفية تبينها وتوضيحها، فالأرقام المجردة لا تعني شيئاً إلا من خلال تفسيرها في ضوء دلالتها السوسولوجية. مجالات البحث

أ. المجال البشري: تمثل المجال البشري للبحث في عينة من طلاب جامعة السلطان قابوس، وقد خصص الباحثان جزءاً لاحقاً في البحث لتقديم وصف دقيق للعينة.

• إطار المعاينة: ضم إطار المعاينة جميع طلاب جامعة السلطان قابوس (الذكور والإناث) في جميع كليات الجامعة والذين لديهم القدرة على قيادة السيارات، الحاصلين منهم على رخصة قيادة أو الذين لم يحصلوا.

• عينة البحث: للوصول إلى تحديد دقيق للعينة، تم حصر جميع الطلاب المسجلين في مقرر «المجتمع العماني المعاصر» كمتطلب جامعة، فبلغ عددهم ١٥٥٠ طالباً، وذلك للأسباب التالية:

١. يبلغ عدد هؤلاء الطلاب ١٠٪ تقريباً من إجمالي طلاب الجامعة.
٢. تضم طلاباً من جميع الكليات المكونة للجامعة.
٣. تضم طلاباً من الذكور والإناث، ومن مختلف السنوات الدراسية.
٤. تضم طلاباً من مختلف محافظات ومناطق وولايات السلطنة.

وتم الاتفاق على أن تضم العينة كل الطلاب الذين تتوافر لديهم القدرة على قيادة السيارة، سواء الحاصلين منهم على رخصة أو الذين لم يحصلوا، وتم تطبيق المسح الاجتماع الشامل على كل من ينطبق عليهم هذا الشرط، وقد تلقى الباحثان مساعدة من بعض زملاء في جمع البيانات الميدانية في أثناء الفصل الدراسي خريف ٢٠١٠م، حيث تم توضيح فكرة البحث لهم وللمبحوثين، ثم توزيع أداة جمع البيانات وانتظار المردود، الذي تمثل في عدد (٢٢١) مفردة فقط، استبعد الباحثان منها (٩) استمارات؛ لعدم اكتمال بياناتها، ومن ثم يُعد الباحثان ما تبقى من استمارات صحيحة بمثابة العينة الفعلية للبحث والتي بلغت (٢١٢) مفردة.

ب، المجال المكاني: تم اختيار جامعة السلطان قابوس، لتكون مجالاً مكانياً لإجراء البحث، وذلك لعدة أسباب منها: زيادة معدل وقوع الحوادث المرورية بالمجتمع العماني، وملاحظة امتلاك نسبة كبيرة من الطلاب لسيارات خاصة، وكذلك كثرة رسائل البريد الإلكتروني التي تحمل نعيماً من إدارة الجامعة لطلاب لقوا مصرعهم في حوادث مرورية متكررة، أو الدعوة للتبرع بالدم من أجل إنقاذ المصابين في مثل تلك الحوادث.

ج. المجال الزمني: تم جمع بيانات هذا البحث في الفترة من بداية شهر أكتوبر حتى نهاية شهر ديسمبر ٢٠١٠.

تحليل المعطيات الميدانية

١. تحليل البيانات الأولية ووصف العينة.

أ. وصف مجتمع البحث طبقاً للنوع وفئات العمر.

يستهل الباحثان تحليل البيانات الميدانية

بإلقاء نظرة تحليلية سريعة على ما تتضمنه بعض الجداول المتعلقة بوصف العينة، إذ يتعلق الجدول رقم (٣) بتبيان توزيع المبحوثين من الذكور والإناث طبقاً للفئات العمرية، حيث تشير البيانات إلى تمثيل الذكور في العينة بنسبة ٦٠,٧٣٪ والإناث بنسبة ٣٩,٢٦٪، وجاء متوسط العمر للمبحوثين ٧٢,٧٢ سنة، موزعين على ثلاث فئات عمرية، حيث وقع معظمهم في الفئة العمرية (من ٢٠ إلى أقل من ٢٣ سنة) وبنسبة ٥١,٩٠٪، ثم أتت الفئة العمرية (أقل من ٢٠ سنة) في الترتيب الثاني بنسبة ٤٣,٤٤٪، ثم احتلت الفئة العمرية (٢٣ سنة فأكثر) الترتيب الأخير، ويعتبر توزيع المبحوثين على الفئات العمرية السابقة توزيعاً طبيعياً، حيث لا ينتمي إلى هذه الفئة الأخيرة إلا بعض طلاب كليات الطب والهندسة والطلاب الواقعيين تحت الملاحظة الأكاديمية.

جدول ٢: يبين توزيع المبحوثين طبقاً للنوع والفئة العمرية

النوع	النوع		النوع
	ذكر	أنثى	
النوع	ك	٪	ك
٢٠ أقل من	٥٨	٪٣٧,٤	٩٢
٢٠ من إلى أقل	٩٠	٪٤٢,٥	١١٠
٢٣ فأكثر سنة	٨	٪٣,٨	١٠
المجموع	١٥٦	٪٣٦,٦	٢١٢

جدول رقم ٣: يبين توزيع المبحوثين وفقاً لطبيعة الدراسة ومحل الإقامة

المجموع	محل الإقامة						طبيعة الدراسة
	مدينة		قرية		بادية		
٪	ك	٪	ك	٪	ك	٪	ك
٪٦٢,٢	١٢٢	٪٢٤,٥	٥٢	٪٢٩,٢	٦٢	٪٨,٥	١٨
٪٣٧,٧	٨٠	٪١٥,١	٣٢	٪١٨,٩	٤٠	٪٣,٨	٨
٪١٠٠,٠	٢١٢	٪٢٩,٦	٨٤	٪٤٨,١	١٠٢	٪١٢,٣	٢٦

ب. وصف مجتمع البحث وفقاً لطبيعة الدراسة
ومحل الإقامة

اشتملت العينة على طلاب من مختلف كليات الجامعة، تم تصنيفهم إلى فئتين: الفئة الأولى تضم الكليات ذات الطبيعة الإنسانية (وتضمنت طلاب كليات الآداب والتربية والحقوق والتجارة والاقتصاد) وكانت نسبتهم ٦٢,٣٪، موزعين طبقاً لمحل الإقامة على: البادية بنسبة ٨,٥٪، والقرى بنسبة ٢٩,٢٪، والمدن بنسبة ٢٤,٥٪، بينما تضمنت الفئة الثانية كليات العلوم الطبيعية (وتضم كليات الطب والهندسة والعلوم والعلوم الزراعية والتمريض) بنسبة ٣٧,٧٪ موزعين طبقاً لمحل إقامتهم على: البادية بنسبة ٣,٨٪، والقرى بنسبة ١٨,٩٪، والمدينة بنسبة ١٥,١٪.

د. وصف مجتمع البحث وفقاً للحصول على رخصة القيادة ومحل الإقامة الدائم

تتعلق البيانات الواردة بالجدول رقم (٤) بتوزيع المبحوثين وفقاً لمحل الإقامة والحصول على رخصة لقيادة السيارة، وقد جاء توزيع العينة بطريقة تدل على حرص سكان البادية على استخراج رخصة القيادة قبل الممارسة الفعلية لها، أي وجود احتمال لظهور فروق ذات دلالة معنوية يحدثها محل الإقامة في التأثير على الأفراد لاستخراج رخصة قبل القيام بقيادة السيارة فعلياً، وللتأكد من وجود هذه الفروق تم استخدام معامل الـ ANOVA الذي بين وجود فروق معنوية بين المبحوثين من القرى والبادية،

حيث بلغت قيمة F (٣,٠٣٤) وعند درجات حرية (٢) ومستوى معنوية (٠,٩٥) بلغت قيمة المعنوية (٠,٠١٥)، وباستخدام اختبار (Post Hoc Tests LSD) للتعرف على وجهة هذه الفروق، وجد أنها تتجه لصالح المتوسط الأكبر الذي هو متوسط المقيمين بالقرية في مقابل المقيمين بالبادية، وبمعنى أكثر وضوحاً يؤكد التحليل السابق على أن كثيراً من المقيمين في المناطق القروية لا يهتمون باستخراج رخص القيادة قبل ممارسة القيادة فعلياً، بينما يهتم المبحوثون من البادية باستخراجها؛ وقد يفسر ذلك في ضوء حاجة البدويين المستمرة إلى الذهاب إلى المدن للتسوق وشراء احتياجاتهم وبالتالي فإن رخصة القيادة تحميهم من الوقوع تحت طائلة القانون، في حين أن القرى وكثيراً من المناطق الريفية تتوافر فيها بعض المحلات والأسواق التجارية الصغيرة التي تغني أهلها عن الذهاب إلى المدن في كثير من الأحيان وبالتالي تقلل من الاحتكاك بالشرطة والتعرض لمخالفاتها، كما كشفت نتائج تطبيق الاختبار السابق عن عدم وجود فروق ذات دلالة معنوية بين المقيمين بالقرى والمقيمين بالمدن في هذا الشأن، ويؤكد التحليل السابق على مدى الحاجة إلى نشر الوعي المروري بين أبناء المناطق الريفية لتغيير اتجاهاتهم نحو ضرورة الحصول على رخصة القيادة قبل البدء الفعلي في ممارستها.

جدول ٤: يبين توزيع المبحوثين وفقاً لمحل الإقامة والحصول على رخصة القيادة

المجموع		الحصول على رخصة قيادة مركبة				الرخصة محل الإقامة
		لا		نعم		
ك	٪	ك	٪	ك	٪	
٢٦	١٢,٣٪	٢	٩٪	٢٤	١١,٣٪	بادية
١٠٢	٤٨,١٪	٣٢	١٥,١٪	٧٠	٣٣,٠٪	قرية
٨٤	٣٩,٦٪	٢٢	١٠,٤٪	٦٢	٢٩,٢٪	مدينة
٢١٢	١٠٠,٠٪	٥٦	٢٦,٤٪	١٥٦	٧٣,٦٪	المجموع

جدول ٥ : يبين نتائج تطبيق اختبار (Post Hoc Tests LSD) للتعرف على الفروق التي يحدثها محل الإقامة على اهتمام المبحوثين باستخراج رخصة القيادة

الإقامة مكان (I) الدائم	الإقامة مكان (J) الدائم	Mean Difference (I-J)	Std. Error	Sig.	95% Confidence Interval	
					Lower Bound	Upper Bound
desert	village	*-٢٣٦٨٠ -	٠٩٦١٧	٠١٥	-٤٢٦٤ -	-٠٤٧٢-
	city	-١٨٤٩٨ -	٠٩٨٢٤	٠٦١	-٣٧٨٦ -	٠٠٨٧
village	desert	*٢٣٦٨٠	٠٩٦١٧	٠١٥	٤٧٢	٠٤٢٦٤
	city	٠٥١٨٢	٠٦٤٤٩	٤٢٣	-٠٧٥٢ -	١٧٩٠
city	desert	١٨٤٩٨	٠٩٨٢٤	٠٦١	-٠٠٨٧ -	٣٧٨٦
	village	-٠٥١٨٢ -	٠٦٤٤٩	٤٢٣	-١٧٩٠ -	٧٥٢

*. The mean difference is significant at the 0.05 level.

يتبين لنا أن نسبة ٥٢,٧% من المبحوثين أكدوا حصولهم على التدريب والتعليم من خلال أشخاص مؤهلين لهذه الوظيفة (٩,٥٠% من خلال الالتحاق بمدرسة متخصصة، و٢,٨% تدرّبوا عند مدرب معتمد) بينما أفاد ما يقرب من ٤٦,٣% بتلقي التدريب من خلال الأصدقاء أو الأقارب أو الاعتماد على الاجتهاد الشخصي، وهذا يعني أن عملية التعليم والتدريب لم تتم بالكيفية والمستوى المطلوب؛ الأمر الذي يجعلنا نتشكك بقدر كبير في قدرة هذه النوعية من السائقين على تجنب التسبب في الحوادث المرورية.

ومن اللافت للنظر تأكيد نسبة ١٢,٣% من المبحوثين على الاجتهاد الشخصي بالاعتماد على ذواتهم لتعلم قيادة السيارة، ولم يلتحقوا بمدارس التدريب والتعليم، ولم يتدرّبوا تحت إشراف مدرب معتمد، تلاها من حيث الأهمية نسبة تقدر بـ ٩,٤% اعتمدت على قيام أحد الأصدقاء بتدريبها، ثم نسبة ١٥,١% أكدت على التدريب عن طريق أحد أفراد الأسرة.

هـ. وصف مجتمع البحث وفقاً لطرق حصولهم على رخصة القيادة

لقد أظهرت المعطيات الميدانية أن نسبة الذين يحملون رخصة للقيادة بلغت ٧٣,٦% من إجمالي العينة (١٥٦ مبحوث)، في حين أكد ٢٦,٤% منهم بأنهم يقودون بدون رخصة، وللتعرف على الطرق والأساليب التدريبية التي اتبعتها المبحوثون للحصول على الرخصة يمكن استنتاج ذلك من الجدول رقم (٦).

جدول ٦: يوضح طرق التدريب للحصول على رخصة القيادة

النسبة المئوية	التكرار	الاستجابات
٥٠,٩	١٠٨	التحقت بمدرسة للتدريب على السياقة
١٥,١	٣٢	درّبنى أحد أفراد أسرتي
٩,٤	٢٠	درّبنى أحد أصدقائي
١٢,٣	٢٦	بالاجتهاد الشخصي
٢,٨	٦	عند مدرب معتمد

(*) (يسمح للمبحوث باختيار أكثر من استجابة) ن = ١٥٦ .

(Hoc Tests LSD) الذي بين ميل هذه الفروق لصالح المبحوثين المقيمين بالمدينة، بمعنى أن المقيمين بالمدينة هم الأكثر اعتماداً على أفراد الأسرة في التدريب على القيادة والاستعداد للحصول على الرخصة. و. وصف مجتمع البحث وفقاً للقيادة بدون رخصة:

لقد أفادت النتائج الميدانية أن نسبة ٨٢٪ من إجمالي المبحوثين (١٧٤ مبحوث)، أكدوا على أن فرصاً سنحت لهم لقيادة السيارة قبل استخراج الرخصة، وهذه تُعد إحدى النتائج المهمة التي يبرزها البحث، حيث أن غالبية المبحوثين تقريباً سبق لهم أن قادوا سياراتهم بدون أن يتموا تدريبهم الذي يمكنهم من إتقان القيادة، وكما هو جلي أن القيادة قبل الحصول على الرخصة لا تكون في المستوى الذي يُمكن السائق من تجنب الحوادث المرورية، ويعتقد الباحثان أن خلال تلك الفترة يمكن أن تقع المزيد من الحوادث المرورية، وأما عن كيفية حدوث ذلك فيمكن استيضاحه من الجدول رقم (٨).

وبنظرة مجمعة للنسب السابقة نستطيع القول أن نسبة تتعدى ٤٦٪ تعلمت قيادة السيارات تحت إشراف أفراد غير مختصين وغير مؤهلين للقيام بعملية التدريب والتعليم، أي أن ما يقرب من نصف المبحوثين معرضون للتسبب في وقوع الحوادث المرورية. وللتعرف على مدى وجود فروق بين محل الإقامة والطرق التي يتبعها المبحوثون في التدريب والاستعداد للحصول على رخصة القيادة؛ تم تطبيق اختبار الـ ANOVA وقد بينت نتائج عدم وجود فروق أحدثها محل الإقامة (كمتغير مستقل) في الطرق التي اتبعها المبحوثون للحصول على رخصة القيادة (كمتغير تابع) - في كافة الطرق والأساليب الموضحة بالجدول السابق - إلا فيما يتعلق باعتماد المبحوثين على أحد أفراد الأسرة في عملية التدريب، إذ بينت النتائج وجود فروق ذات دلالة معنوية عند درجات حرية (٢) ومستوى معنوية ٠,٠٥، إذ بلغت قيمة F (٩,٤٣١) ودرجة المعنوية (٠,٠٠) وكما هو معلوم أن تفسير الفروق يكون في صالح المتوسط الأكبر، ويبين الجدول رقم (٨) مزيداً من التحليل من خلال استخدام Post

جدول ٧: يوضح الفروق التي يحدثها محل الإقامة في الاعتماد على أفراد الأسرة في عملية التدريب

مكان (I) الدائم الإقامة	مكان (J) الدائم الإقامة	Mean Difference (I-J)	Std. Error	Sig.	95% Confidence Interval	
					Lower Bound	Upper Bound
بادية	قرية	-٠,٠٠٤٥٢	٠,٠٧٥٨٦	٠,٩٥٢	-٠,١٥٤١	٠,١٤٥٠
	مدينة	٠,٢٠٦٩٦ *	٠,٠٧٧٥٠	٠,٠٠٨	٠,٠٥٤٢	٠,٣٥٩٧
قرية	بادية	٠,٠٠٤٥٢	٠,٠٧٥٨٦	٠,٩٥٢	-٠,١٤٥٠	٠,١٥٤١
	مدينة	٠,٢١١٤٨	٠,٠٥٠٨٨	٠,٠٠٠	٠,١١١٢	٠,٣١١٨
مدينة	بادية	-٠,٢٠٦٩٦ *	٠,٠٧٧٥٠	٠,٠٠٨	-٠,٣٥٩٧	-٠,٠٥٤٢
	قرية	-٠,٢١١٤٨ *	٠,٠٥٠٨٨	٠,٠٠٠	-٠,٣١١٨	-٠,١١١٢

*. The mean difference is significant at the 0.05 level.

جدول ٨ : يوضح سبل قيادة السيارة
قبل الحصول على رخصة القيادة

(يسمح للمبحوث باختيار أكثر من استجابة) ن = ١٧٤.		
النسبة المئوية	التكرار	الاستجابات
٦٢,٣	١٣٢	أخذت سيارة الأسرة بعلمهم
٢٠,٣	٤٤	أخذت سيارة الأسرة بدون علمهم
٢١,٧	٤٦	أخذت سيارة أحد الأصدقاء أو الأقارب
١,٩	٤	استأجرت سيارة من أحد المكاتب
٢,٨	٦	أخرى

تظهر النتائج الواردة بالجدول قيام نسبة كبيرة من العينة تقدر بـ ٦٢,٣٪ باستخدام سيارات الأسرة للتدريب على القيادة بعلم الأسرة، وهذا يوضح مدى تساهل الأسرة مع أبنائها في قيادة السيارة دون وجود مدرب متخصص في ذلك، الأمر الذي يعكس دلائل على

نسبة ٢٠,٣٪ أكدت على قيامها بأخذ سيارات الأسرة للتدريب وتعلم القيادة عليها بدون علم الأسرة، وهذا يؤكد على عدم وجود ضوابط تمنع الأبناء من استخدام سيارات الأسرة بدون علمها. كما أفادت نسبة ٢,٨٪ بإجابات أخرى تمثلت في (قيادة سيارات الآخرين بعد إيهامهم بالقدرة على القيادة)، وفي الترتيب الأخير أكدت نسبة ١,٩٪ أنهم استأجروا سيارات للتدريب عليها من أحد مكاتب تأجير السيارات، وهذا لا يمكن أن يفسر في ضوء تساهل هذه المكاتب، ولكن قد يتحایل الراغب في تعلم القيادة على هذه المكاتب باصطحاب أحد الأصدقاء أو الأقارب الذي لديه رخصة قيادة لاستئجار السيارة، ثم يبدأ التعلم والتدريب عليها بعد ذلك.

جدول ٩ : يوضح تأثير محل الإقامة في قيادة السيارات بدون رخصة

		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
أخذت سيارة الأسرة بعلمهم	Between Groups	٢,١٨٠	٢	١,٠٩٠	٤,٧٨٣	,٠٠٩
	Within Groups	٤٧,٦٣١	٢٠٩	,٢٢٨		
	Total	٤٩,٨١١	٢١١			
أخذت سيارة الأسرة بدون علمهم	Between Groups	٢,٠٩٢	٢	١,٠٤٦	٦,٦٧٠	,٠٠٢
	Within Groups	٣٢,٧٧٦	٢٠٩	,١٥٧		
	Total	٣٤,٨٦٨	٢١١			
استأجرت سيارة من أحد المكاتب	Between Groups	,١١٥	٢	,٠٥٨	٣,١٥٥	,٠٤٥
	Within Groups	٣,٨١٠	٢٠٩	,٠١٨		
	Total	٣,٩٢٥	٢١١			

ولزيد من التحليل قام الباحثان بتطبيق معامل الـ ANOVA للتعرف على الفروق التي يحدثها اختلاف محل الإقامة على قيادة السيارات قبل الحصول على رخصة القيادة،

يتوقع معه حدوث انعكاسات سلبية مستقبلية. وفي نفس الاتجاه يتساهل الأصدقاء والأقارب مع راغبي تعلم القيادة بإعطائهم السيارات للتدريب عليها، إذ أكد على ذلك نسبة ٢١,٧٪، تلا ذلك

هذه النتيجة منطقية ومفسرة لنتيجة سابقة كشفت عن أن ٨٢,١٪ من المبحوثين قادوا السيارات دون الحصول على تدريب معتمد يؤهلهم للحصول على رخصة القيادة، وبالتالي كان لديهم نقص معرفي متعلق بصيانة السيارة، وكيفية التعامل معها وقت الأزمة، كما أشارت نسبة ٢١,٧٪ إلى احتياجهم إلى معلومات تتعلق بالطرق، ونسبة ١٩,٨٪ أكدت على حاجتهم إلى معلومات خاصة بالإرشادات المرورية.

ح. التعرض للحوادث المرورية وأسباب وقوعها

تحتل سلطنة عمان مرتبة متقدمة بين أكثر الدول تعرضاً للحوادث المرورية، وتتفق النتائج الميدانية مع ما سبق ذكره، حيث أكد معظم المبحوثين بنسبة ٨٤,٩٪ أنهم قد سبق أن تعرضوا أو شاهدوا حوادث مرورية على الطرقات، وبلاستفسار عن رؤيتهم لأسباب وقوع هذه الحوادث أفادوا باستجابات متعددة ومتنوعة يوضحها الجدول اللاحق.

جدول ١١: يوضح أسباب وقوع الحوادث المرورية من وجهة نظر المبحوثين

الترتيب	النسبة المئوية	التكرار	الاستجابات
١	٦٧,٠٠	١٤٢	خطأ بشري يرجع إلى قائد السيارة
٤	١٠,٤	٢٢	خطأ بشري يرجع إلى المشاة
٢	١٦,٠٠	٣٤	خطأ في تصميم الطريق.
٣	١١,٣	٢٤	قصور في درجة أمان السيارة وإمكاناتها
٥	٩,٤	٢٠	الظروف الجوية والمناخية.

(يسمح للمبحوث باختيار أكثر من استجابة) ن = ١١٦.

حيث تشير النتائج الواردة بالجدول رقم (٩) إلى وجود فروق ذات دلالة معنوية بين المبحوثين نتيجة اختلاف محل الإقامة. وبمزيد من التحليل اتضح أن هذه الفروق تميل في صالح المبحوثين من المدن والقرى عن المبحوثين في البادية، وهذا يمكن تفسيره في ضوء قوة تأثير وسائل الضبط الاجتماعي في البادية عنها في المدينة أو القرية، تلك التي تحد من قيام المبحوثين بأي تصرفات فردية دون الرجوع إلى الأسرة، خاصة في محاولات أخذ السيارات للتدريب والتعليم عليها، سواء تم ذلك بعلم الأسرة أو بدون علمها، أما ما يتعلق بمكاتب استئجار السيارات فتفسر الفروق في ضوء عدم توافرها بالبادية.

ي. وصف مجتمع البحث وفقاً لاحتياجاتهم المعرفية

فيما يتعلق بالاحتياجات المعرفية للمبحوثين - التي تمكنهم من تجنب الحوادث المرورية- أوضحت النتائج أن نسبة ٥٥٪ من المبحوثين يؤكدون على حاجتهم إلى معلومات مرورية تمكنهم من تجنب الحوادث، ويكشف الجدول رقم (١٠) ماهية هذه الاحتياجات المعرفية.

جدول ١٠: يوضح نوعية احتياجات المبحوثين من

المعارف المرورية لتجنب الحوادث

النسبة المئوية	التكرار	الاستجابات
٢٧,٤	٥٨	معلومات خاصة بالسيارات وإصلاحها
٢١,٧	٤٦	معلومات خاصة بالطرق
١٩,٨	٤٢	معلومات خاصة بالإرشادات المرورية

(يسمح للمبحوث باختيار أكثر من استجابة) ن = ١١٦.

تعد الاحتياجات المعرفية المتعلقة بصيانة السيارات وإصلاحها أهم احتياجات المبحوثين، حيث أكدت نسبة ٢٧,٤٪ منهم على ذلك، وتعد

تُعد الأخطاء البشرية المسبب الأول للحوادث المرورية حيث أتت في الترتيب الأول بنسبة ٦٧,٠٠٪، وهذا ما تؤكد عليه كل من إحصاءات الشرطة (شرطة عمان السلطانية: ٢٠١٠م)^(١١)، وكذلك دراسة الموصلية (الموصلية: ١٩٩٦)^(١٢)، وكذلك تتفق مع النتائج السابقة التي أكدت على الاحتياجات المعرفية المرورية للمبجوثين، وتلا ذلك مباشرة الأخطاء في تصميم الطرق بنسبة ١٦,٠٠٪، حيث عبر المبجوثون في اقتراحاتهم عن مدى حاجة الطرق إلى عمليات المراجعة والصيانة المستمرة إذ إن بعضها يعانى من وجود رمال أو حجارة متناثرة أو معوقات تعوق المرور بشكل آمن، أو انحناءات مفاجئة فى بعض الطرق وانعدام الإضاءة ليلاً في بعضها.... الخ، وهذا يتطلب إجراء مراجعة دورية ومستمرة، وعد المبجوثون أن القصور في درجة أمان السيارة يأتي في الترتيب الثالث من حيث الأسباب المؤدية لوقوع الحوادث، وأوضحوا في مقترحاتهم وجوب التدقيق في فحص السيارات القديمة قبل الترخيص لها، ثم أتت الظروف الجوية والمناخية في الترتيب الأخير وذلك بنسبة ٩,٤٪، حيث يُقدم بعض الشباب على القيادة في وقت الأمطار وأثناء نزول السيول دون الاكتراث بالمخاطر الناتجة لذلك.

٢. نتائج الإجابة على تساؤلات البحث

يُعد وعي الإنسان بمكونات المحيط الاجتماعي الذي يعيش فيه، والمعرفة المرورية من أهم الدوافع الأساسية لتكوين اتجاه إيجابي نحوهما مما ينعكس في التقليل من وقوع الحوادث، وهو عملية تساعد الفرد والجماعة لكي يصبحا أكثر وعياً وفهماً لواقعهم الاجتماعي وأسبابه، كما أن وعي الأفراد لأنفسهم ومجتمعهم ليس له مستوى واحد، وإنما يدرك كل فرد ذاته وما حوله بدرجات متفاوتة من الوضوح والتعقيد، ويمكن تصور أن هناك متصلاً بدايته أدنى

درجة للوعي الناضج، ونهايته هي الإدراك التام لذاته ولمجتمعه والقوى المؤثرة فيه، ثم المبادرة والمشاركة الفاعلة في تقرير مصيره، وفي ضوء إدراك الفرد لنفسه ومجتمعه يتحدد مكانه على هذا المتصل.

وتُعد عملية تنمية الوعي المروري بين طلاب الجامعة أمراً ضرورياً بهدف زيادة المعرفة والفهم والقدرة على مواجهة الحقائق المرتبطة بالمشكلات المرورية، ويتعلق ذلك الهدف في معظم الأحيان بتكوين اتجاهات جديدة أو تعديل بعض الاتجاهات السلبية السائدة، ويسهم في تقوية شعورهم بالمسئولية الاجتماعية تجاه مجتمعهم، والوقوف على مشكلات مجتمعهم وأسبابها، والإمكانيات (المادية - البشرية - الفنية) المتوافرة داخل مجتمعهم واللازمة لتنميتها، ولأهمية الوعي كمتطلب أساسي لإحداث تغيير مقصود في أفراد المجتمع فقد صاغ الباحثان ثلاثة أبعاد لقياس الوعي المروري تمثلت في: بُعد المعارف، وبُعد الاتجاهات، والبُعد السلوكي.

الإجابة على التساؤل الأول المتعلق بالمعارف

المرورية لطلاب الجامعة

تُعد المعارف أحد أهم عناصر تشكيل الوعي المروري لطلاب الجامعة، ومن ثم الرغبة في الاندماج، والمشاركة في تعزيز دورهم المجتمعي. ويتوقف نوع الاندماج والمشاركة في التوعية المرورية على نوعية المعارف التي يمتلكها الطلاب من حيث كونها إيجابية أم سلبية حيال القواعد المرورية بشكل عام، ولأهمية ذلك تم تحليل النتائج المتعلقة بتبيان مستوى إمام المبجوثين بالمعارف المرورية، والتي تم تجزئتها إلى مجموعة من الأبعاد الفرعية تلك التي تمثلت في معارف متعلقة ب: قواعد المرور، والاستعمال الصحيح للسيارة، ومخاطر الطريق، والسلامة الشخصية، والمعرفة بالآثار المترتبة على حوادث المرور.

البعد الفرعي الأول: المعارف المتعلقة بقواعد المرور

تُعدّ المعارف المتعلقة بقواعد المرور من الأمور المهمة التي تسهم في تقليل معدل وقوع الحوادث المرورية، لذا فمن الضروري أن يُلمّ الراغب في استخراج رخصة القيادة بمعلومات مرورية عدة كتلك التي تتعلق بإشارات المرور، ومضمون كافة اللافتات والإرشادات المرورية، والقواعد الأساسية للقيادة، ومعرفة بمسؤوليته ودوره في إبلاغ الشرطة عن قائدي السيارات المتهورين.

عن قادة السيارات المتهورين في الترتيب الأخير مما يلزم تقوية الشعور بالمسؤولية لديهم تجاه هذا الجانب، وبالرغم من وجود هذه المعارف الإيجابية، إلا أن التحليل يظهر نقص في معارف الطلاب حول ضرورة إبلاغ الشرطة عن قائدي السيارات المتهورين، وكذلك معرفتهم بمضمون كافة اللافتات والإرشادات المرورية. وهنا يتضح لنا مدى الحاجة إلى الجهود التوعوية التي يمكن أن يسهم فيها الأخصائيون الاجتماعيون في كافة المجالات ولاسيما المجال التعليمي - عمادة

جدول ١٢: يوضح القوة النسبية والمتوسط الحسابي والانحراف المعياري لاستجابات المبحوثين على البعد الخاص بمعارفهم بالقواعد المرورية

ت	متوسط الوزن	لا أعرف		إلى حد ما		أعرف		العبارة
		ك	%	ك	%	ك	%	
١	٢,٩١٣	٢	٠,٩	١٨	٨,٥	٩٠,٦	١٩٢	أعرف إشارات المرور
٢	٢,٨٣٨	٨	٣,٨	٢٢	١٠,٤	٨٥,٨	١٨٢	أعرف أن السرعة المفرطة سببا رئيسيا للحوادث
٣	٢,٧٦٩	٢	٠,٩	٥٠	٢٣,٦	٧٥,٥	١٦٠	أعرف القواعد الأساسية للقيادة
٤	٢,٧٣٥	١٦	٧,٥	٣٠	١٤,٢	٧٨,٣	١٦٦	أعلم بوجود مدارس متخصصة لتعليم السياقة
٥	٢,٦٥٣	٤	١,٩	٧٢	٣٤,٠	٦٤,٢	١٣٦	بصفة عامة أعرف القواعد المرورية
٦	٢,٣٩١	١٠	٤,٧	١١٦	٥٤,٧	٤٠,٦	٨٦	أعرف مضمون كافة اللافتات والإرشادات المرورية
٧	٢,٢٨٥	٣٤	١٦	٩٠	٤٢,٥	٤١,٥	٨٨	أدرك ضرورة إبلاغ الشرطة عن قائدي السيارات المتهورين
الانحراف المعياري ١.٨٢٣				المتوسط الحسابي = ١٨.٤١٤		القوة النسبية: ٦, ٨٧%*		

شؤون الطلاب على سبيل المثال - من خلال الوسائل التي يمتلكونها: المحاضرات، الندوات، المؤتمرات، الكتيبات، المنشورات.... وغيرها، في النهوض بوعي الطلاب في كافة النقاط التي احتلت الترتيب المتأخر في الجدول، وخاصة التي تتعلق بمعرفة الطالب لدوره وتحمله مسؤوليته في إبلاغ الشرطة عن أي تهور من جانب بعض السيارات التي يقودها أناس يتصفون بالتهور وعدم تحمل المسؤولية أثناء القيادة. البعد الفرعي الثاني: المعارف المتعلقة بفحص وصيانة السيارة

تُعدّ المركبة أداة للنقل ولكنها في بعض الأحيان قد تكون أداة للقتل إذا أساء الإنسان استخدامها أو أهمل في صيانتها، لذلك من الضروري فحص

تشير قراءة الجدول رقم (١٢) إلى ارتفاع مستوى معارف طلاب الجامعة بالقواعد المرورية لدرجة توصف بالقوية جداً، إذ بلغت درجة القوة النسبية للبعد ٦, ٨٧%، وبمتوسط حسابي قدره ١٨, ٤١٤، وانحراف معياري بلغ ٨٣٣, ١، وقد جاءت المعرفة بالقواعد المرورية وفق الترتيب المطروح، حيث تم ترتيب العبارات وفق متوسطات الأوزان المرجحة لها، إذ بلغت أعلى درجة معرفة في معرفتهم بإشارات المرور؛ وقد يعزى ذلك لتضمين بعض المقررات الدراسية في المراحل التعليمية بمعلومات عن إشارات المرور، ثم المعرفة بدور السرعة المفرطة كسبب رئيس للحوادث، وهكذا حتى جاءت المعرفة بالمسؤولية عن إبلاغ الشرطة

(*) ملحق (٢) الصورة النهائية للاختبار التحصيلي في وحدتي (الحركة وقوانين نيوتن للحركة).

السيارة دائماً والتأكد من كفاية مستوى الزيت والماء والبطارية وسلامة الإطارات وصلاحياتها بالإضافة إلى مكابح المركبة وصلاحيه الإضاءة وإشارات تغيير الاتجاه وسلامة المرايا الجانبية والداخلية وغيرها.

حيث أن من أول ما يلفت نظر قائد السيارة النظر للإطارات، وتوافقاً مع ارتفاع مستوى معارف المبحوثين بالنتيجة السابقة، جاءت معرفتهم بضرورة فحص إطارات السيارة مرة واحدة كل شهر في الترتيب الثاني بمتوسط وزن

جدول ١٣: يوضح القوة النسبية والمتوسط الحسابي والانحراف المعياري لاستجابات المبحوثين على البُعد الخاص بمعارفهم المتعلقة بمعرفة فحص وصيانة السيارة

ت	متوسط الوزن	لا أعرف		إلى حد ما		أعرف		العبارة
		%	ك	%	ك	%	ك	
١	٢,٨١٧	٢,٨	٦	١٧,٠	٣٦	٨٠,٢	١٧٠	لدي معلومات عن كيفية فحص إطارات السيارة.
٢	٢,٦٦٤	٦,٦	١٤	٣٦,٤	٥٦	٦٧,٠	١٤٢	أعرف ضرورة فحص إطارات السيارة مرة واحدة كل شهر.
٣	٢,٤٢٨	١٤,٢	٣٠	٣٧,٧	٨٠	٤٨,١	١٠٢	أعرف أن الإطارات المتآكلة تقلل من كفاءة الأداء.
٤	٢,٣٠٥	١٨,٩	٤٠	٤٠,٦	٨٦	٤٠,٦	٨٦	أعرف أن الإطارات التي تقلل بها نسبة الهواء عن المستوى المطلوب تقلل من القدرة على التحكم في السيارة
٥	٢,٢٨٥	٢٦,٤	٥٦	٣٠,٢	٦٤	١٤,٣	٩٢	أعرف أن الإطارات التي تزيد بها نسبة الهواء عن المستوى المطلوب تقلل من ثبات السيارة.
٦	٢,٠٩٦	٢٧,٤	٥٨	٤٧,٢	١٠٠	٢٥,٥	٥٤	أعرف المؤشرات الدالة على مدى تآكل وجه إطار السيارة.
٧	١,٩٨٩	٣٢,١	٦٨	٤٨,١	١٠٢	١٩,٨	٤٢	لدي معلومات عن كيفية فحص مكابح السيارة.
٨	١,٩٢٢	٣٧,٧	٨٠	٤٣,٤	٩٢	١٨,٩	٤٠	لدي معلومات عن كيفية فحص موتور السيارة
٢,٦٣٢		الانحراف المعياري:		١٧,٧٧٠		المتوسط الحسابي:		القوة النسبية: ١,٧٤%

من استقراء النتائج المبينة بالجدول السابق والتي تتعلق بمعارف طلاب الجامعة بالاستخدام الصحيح للسيارة يمكن وصف هذه المعارف بالقوية؛ حيث بلغت درجة القوة النسبية للبعد: ١,٧٤، وبمتوسط حسابي قدره ١٧,٧٧٠، وانحراف معياري بلغ ٣,٦٣٢، وقد تم ترتيب هذه المعارف وفق متوسطات الأوزان المرجحة لها، وقد جاء الترتيب وفق ما هو مطروح بالجدول رقم (١٣)، في المقدمة أتت معرفة المبحوثين بكيفية فحص إطارات السيارة بمتوسط وزن مرجح قدره ٢,٨١٧، وتعد هذه النتيجة أمراً منطقياً

مرجح قدره ٢,٦٦٤، ثم جاءت في الترتيب الثالث العبارة التي تؤكد معرفة المبحوثين بأن الإطارات المتآكلة تقلل من كفاءة أداء السيارة وذلك بمتوسط وزن مرجح قدره ٢,٤٢٨، وتقاربت متوسطات الأوزان المرجحة المتعلقة باستجابات المبحوثين حول معرفتهم بأن الإطارات التي تقلل بها نسبة الهواء عن المستوى المطلوب تقلل من القدرة على التحكم في السيارة، أو معرفتهم أن الإطارات التي تزيد بها نسبة الهواء عن المستوى المطلوب تقلل من ثبات السيارة، وبالرغم من وجود هذه المعارف الإيجابية التي يجب التأكيد

أن تتضمن مختلف أنواع العلامات والمواصفات المرورية التي تساعد على القيادة بأمان، ومن أهم عيوب الطرق الشائعة: (المنعطفات والمنحنيات المفاجئة، وعدم وجود إنارة كافية عليها، وعدم وجود أو وضوح إشارات السير، وعيوب في الإسفلت، والعيوب غير الفنية للطريق والأخطار الناجمة عنها).

أكدت النتائج الواردة في الجدول رقم (١٤) على وجود معارف إيجابية قوية جداً للمبحوثين فيما يتعلق بالمعرفة بمخاطر الطرق، حيث بلغت درجة القوة النسبية للبعد: ٩,٨٨٪، وبمتوسط حسابي قدره ٢٦,٦٩٨، وانحراف معياري بلغ ٢,٤٢٠، وقد تم ترتيب العبارات المكونة لهذا البعد وفق متوسطات أوزانها المرجحة، حيث جاءت: معرفتهم بأهمية وجود اللافتات الإرشادية للمرور في الترتيب الأول بمتوسط وزن

عليها، إلا أن البيانات أوضحت نقص المعارف المرتبطة بكيفية فحص موتور السيارة، وكيفية فحص مكابح السيارة، أو معرفتهم بالمؤشرات الدالة على تآكل وجه إطار السيارة، لذا يجب تزويد المقبلين على استخراج رخص القيادة بالمعلومات والمعارف الكافية المتعلقة بأهمية وكيفية فحص السيارة قبل استخدامها حتى يمكن التقليل من معدلات وقوع الحوادث المرورية.

البعد الفرعي الثالث: المعارف المتعلقة بمخاطر الطريق

تخضع الطرق عند إنشائها لمواصفات ومتطلبات فنية وهندسية معينة متفق عليها عالمياً، وأن كل عنصر منها له تأثير على السلامة المرورية، فمثلاً المواد المستخدمة في تعبيد الطرق يجب أن تكون ذات مواصفات تتلاءم مع كثافة المرور وأوزان المركبات وحمولتها المتوقعة، ويجب

جدول ١٤: يوضح القوة النسبية والمتوسط الحسابي والانحراف المعياري لاستجابات المبحوثين على البعد الخاص بالمعارف المتعلقة بمخاطر الطريق

ت	متوسط الوزن	لا أعرف		إلى حد ما		أعرف		العبارات
		ك	٪	ك	٪	ك	٪	
١	٢,٩١٤	٠	٠	٩,٤	٢٠	٩٠,٦	١٩٢	أعرف أهمية اللافتات الإرشادية للمرور
٢	٢,٨٠٤	٩	٢	١٩,٨	٤٢	٧٩,٢	١٦٨	أدرك أماكن عبور المشاة
٣	٢,٨٠٠	٤,٧	١٠	١٢,٣	٢٦	٨٣,٠	١٧٦	أعلم أن إزالة الأحجار والعوائق من الطريق أمراً واجباً.
٤	٢,٧٧٦	٢,٨	٦	١٨,٩	٤٠	٨٧,٣	١٦٦	كثرة التقاطعات في بعض الأحياء تؤدي إلى الحوادث
٥	٢,٧٦٦	١,٩	٤	٢١,٧	٤٦	٧٦,٤	١٦٢	أدرك أهمية وجود موانع للحيوانات والرمال الزاحفة على الطرق
٦	٢,٧٠٨	٤,٧	١٠	٢٢,٦	٤٨	٧٢,٦	١٥٤	أعلم أن أخطاء الطريق سبب رئيسي للحوادث
٧	٢,٦٦٩	٢,٨	٦	٣٠,٢	٦٤	٦٧,٠	١٤٢	أدرك أن تصميم بعض الدورانات بطريقة خاطئة تسبب الحوادث
٨	٢,٥٨٤	٤,٧	١٠	٣٤,٩	٧٤	٦٠,٤	١٢٨	أدرك أن تصميم مطالع الجسور بشكل غير مناسب يؤدي للحوادث
٩	٢,٥١٨	٧,٥	١٦	٣٥,٨	٧٦	٥٦,٦	١٢٠	أدرك ضرورة إبلاغ الشرطة عن عوائق في الطرق.
١٠	٢,٢٧٣	٣,٨	٨	٥٦,٦	١٢٠	٣٩,٦	٨٤	ألم بمعالم الطرق وتفاصيلها قبل القيادة عليها.
		الانحراف المعياري: ٢,٤٢٠		المتوسط الحسابي: ٢٦,٦٩٨		القوة النسبية: ٩,٨٨٪		

مرجح قدره ٢,٩١٤ والتي تُعد ضرورية للتقليل من مخاطر الطرق والعوامل المؤدية للحوادث، ثم المعارف المتعلقة بأماكن عبور المشاة في الترتيب الثاني بمتوسط وزن مرجح قدره ٢,٨٠٤، إذ يعتبر المشاة وعبورهم أحد العوامل الأساسية المؤدية للحوادث، وتوافقاً مع ارتفاع مستوى معارف المبحوثين بأهمية وجود اللافتات الإرشادية للمرور، جاءت المعرفة بأهمية إزالة الأحجار والعوائق من الطرق بوصفها أمراً واجباً في الترتيب الثالث بمتوسط وزن مرجح قدره ٢,٨٠٠، ويمكن تفسير ذلك في ضوء إدراك المبحوثين لما جاء في حديث الرسول صلى الله عليه وسلم "عن أبي هريرة رضي الله عنه، عن النبي قال ((الإيمان بضع وسبعون أو بضع وستون شعبه أعلاها قول لا إله إلا الله وأدناها إمالة الأذى عن الطريق، والحياء شعبة من الإيمان)) متفق عليه وأخرجه البخاري - رحمه الله - برقم (٢٦٣١)" (صحيح البخاري)، وفي الترتيب الرابع جاءت معرفتهم بخطورة كثرة التقاطعات في بعض الطرق والأحياء، والتي يمكن أن تؤدي

إلى الحوادث، ثم المعرفة بأهمية وجود موانع للحيوانات والرمال الزاحفة على الطرق، وهكذا يمكن الاطلاع على الجدول السابق للتعرف على باقي ترتيب العبارات المكونة للبعد، وبالرغم من وجود هذه المعارف الإيجابية للعينة التي يجب التأكيد عليها، إلا أنه جاء في سلم اهتمامهم سعيهم لتحصيل المعارف المرتبطة بمعالم الطرق وتفاصيلها قبل قيادة السيارة، وقد يفسر ذلك بنقص المعلومات والكتيبات عن الطرق والخدمات الموجودة عليها بما لها من أهمية على القيادة الآمنة على الطرق، وكذلك إدراكهم ضرورة إبلاغ الشرطة عن عوائق في الطرق، ثم إدراكهم أن تصميم مطالع الجسور بشكل غير مناسب يتسبب في الحوادث، ويتفق معها إدراكهم أن تصميم بعض الدورانات بطريقة خاطئة تسبب الحوادث.

البعد الفرعي الرابع: المعارف المتعلقة بالسلامة الشخصية

يتبين من نتائج الجدول رقم (١٥) وجود معارف إيجابية قوية جداً تتعلق بمعرفة المبحوثين

جدول ١٥: يوضح القوة النسبية والمتوسط الحسابي والانحراف المعياري لاستجابات مجتمع البحث على البعد الخاص بمعارفهم المتعلقة بالسلامة الشخصية

ت	متوسط الوزن	لا أعرف		إلى حد ما		أعرف		العبارات	
		ك	%	ك	%	ك	%		
١	٢,٩٢٦	٢	٠,٩	٦,٦	١٤	٩٢,٥	١٩٦	أعرف أن القيادة تحت تأثير المخدر تؤدي إلى الحوادث	
٢	٢,٩٠٢	٠	٠	١٠,٤	٢٢	٨٩,٦	١٩٠	أعرف أن شرب المشروبات الروحية يتسبب في الحوادث	
٣	٢,٨٨٣	٠	٠	١٣,٢	٢٨	٨٦,٨	١٨٤	أعلم أن كسر إشارات المرور يعرضني والآخرين للخطر	
٤	٢,٨٦٠	٣,٨	٠,٨	٨,٥	١٨	٨٧,٧	١٨٦	أعرف خطورة القراءة أو الكتابة (رسائل SMS)	
٥	٢,٧٨٩	٣,٨	٠,٨	١٦,٠	٣٤	٨٠,٢	١٧٠	أعرف أن استعمال النقال أثناء القيادة يؤثر في القدرة على تقدير المسافات والالتزام بالمسار والحفاظ على السرعة المناسبة.	
٦	٢,٦٧٢	١١,٣	٢,٤	١٣,٢	٢٨	٧٥,٥	١٦٠	أدرك خطورة عدم الالتزام بالسرعة المقررة	
٧	٢,٦٦٩	٥,٧	١,٢	٢٥,٥	٥٤	٦٨,٩	١٤٦	أعرف أن لبعض الأدوية الطبية أثر على تركيزي أثناء القيادة.	
٨	٢,٦١٣	٣,٨	٠,٨	٣٤,٩	٧٤	٦١,٣	١٣٠	أعرف أن الركاب الذين لا يستخدمون حزام الأمان يعرضون أنفسهم للموت عند وقوع حادث	
٩	٢,٥٤٨	٦,٦	١,٤	٣٤,٠	٧٢	٥٩,٤	١٢٦	أعرف أن استعمال مقاعد الأطفال ينقذ حياتهم	
١٠	٢,٤٥٧	١٣,٢	٢,٨	٣٠,٢	٦٤	٥٦,٦	١٢٠	أدرك أن صوت الكاسيت المرتفع يؤثر سلباً على القيادة	
١١	٢,٣٩٢	١٣,٢	٢,٨	٣٧,٧	٨٠	٤٩,١	١٠٤	أعرف أن استخدام حزام الأمان يزيد من فرص النجاة بنسبة ٦٠% عند التعرض لحادث.	
١٢	٢,٢٩٣	١٤,٢	٣,٠	٤٥,٣	٩٦	٤٠,٦	٨٦	أدرك أن التأمين على السيارات يجعل الشباب غير خائفين من الحوادث	
١٣	٢,١٦٢	٢٢,٦	٤,٨	٤٢,٥	٩٠	٣٤,٩	٧٤	لدى معلومات عن كيفية استخدام طفاية الحريق.	
١٤	١,٨٣٩	٣٩,٦	٨,٤	٤٠,٦	٨٦	١٩,٨	٤٢	لدى معلومات عن كيفية فحص طفاية الحريق	
الانحراف المعياري: ٣,٦٤٥		المتوسط الحسابي: ٣٥,٦٤١				القوة النسبية: ٨٥%			

بإجراءات السلامة الشخصية؛ حيث بلغت درجة القوة النسبية للبعد ٨٥٪، وبمتوسط حسابي قدره ٣٥,٦٤١، وانحراف معياري بلغ ٣,٦٤٥، وقد جاء ترتيب العبارات وفق متوسط الأوزان المرجحة لها كما ورد بالجدول، حيث جاء في الترتيب الأول معرفة المبحوثين بخطورة القيادة تحت تأثير المخدر، ثم معرفتهم بخطورة تناول مشروبات روحية، حيث أن الحالة الاجتماعية والنفسية السيئة للسائق تؤثر تأثيراً سلبياً على قيادته فالإرهاق البدني والمشاكل الاجتماعية وتعاطي المخدر تتسبب في تفكير السائق وشرود ذهنه مما يتسبب في وقوع الحادث، وهكذا يمكن الاطلاع على الترتيب الوارد بالجدول السابق.

وتُعد السرعة الزائدة^(*) من أكثر الأسباب شيوعاً في الحوادث المرورية وتتسبب في ٢٤٪ من الحوادث تقريباً، وتتمثل مخاطر السرعة الزائدة في عدم السيطرة على المركبة في أثناء ظهور أي أمر مفاجئ على الطريق وتدهور وانزلاق المركبة خاصة عند التقاطعات والانحناءات وتغير الأحوال الجوية، وهذا ما أكدت عليه نسبة كبيرة من المبحوثين بأن لديهم إدراك لخطورة عدم الالتزام بالسرعة المقررة، أو كسر إشارات المرور، ويتوافق معها معرفتهم بخطورة القراءة أو الكتابة (رسائل SMS)، أو خطورة استعمال النقال في أثناء القيادة بما يؤثر في قدرتهم على (تقدير المسافات والالتزام بالمسار والحفاظ على السرعة المناسبة)، إذ يعتبر الانشغال أثناء قيادة المركبة من الأسباب المؤدية إلى حوادث السير؛ لأن السائق يفقد تماماً التركيز المطلوب، ومن الملاحظ أن بعض السائقين الذين يقومون ببعض العادات كاللقاء التحية والسلام والمشاركة في الحديث والتحدث بالهاتف وتناول الوجبات السريعة والمرطبات أثناء القيادة يقلل من

(*) يقصد بالسرعة زيادة الكيلو مترات التي تقطعها السيارة في فترة معينة مقارنة بما هو مقرر في اللوائح المرورية الموضوعة على جانب الطريق.

كفاءاتهم في القيادة.

كما يشكل الأطفال داخل السيارة مصدراً رئيساً للخطر إذا تركوا يلعبون ويعبثون بمحتويات السيارة أو أجزائها المختلفة، فقد يعرضون حياتهم للخطر إذا قاموا بفتح الأبواب أو إخراج أيديهم أو رؤوسهم من نوافذها، وقد يشتمون انتباه وتركيز السائق بحركاتهم أو صراخهم؛ مما يؤدي إلى وقوع الحادث، وفي هذا السياق أكدت نسبة كبيرة على معرفتهم بأن استعمال مقاعد الأطفال ينقذ حياتهم، وكذلك معرفتهم بضرورة استخدام جميع الركاب لحزام الأمان، وبالرغم من وجود هذه المعارف الإيجابية للمبحوثين؛ إلا أنهم يفتقدون بعض المعلومات حول كيفية فحص طفاية الحريق، أو كيفية استخدامها، وعدم إدراكهم للخطورة الحقيقية التي يحدثها صوت الكاسيت المرتفع وأثره السلبي على القيادة، أو معرفتهم أن استخدام حزام الأمان يزيد من فرص النجاة بنسبة ٦٠٪ عند التعرض لحادث، كما أكدوا على عدم خوفهم من التعرض للحوادث ما دامت السيارة مؤمن عليها.

البعد الفرعي الخامس: المعرفة بالآثار الاجتماعية والاقتصادية للحوادث المرورية

تشير الحوادث المرورية هاجساً وقلقاً لمعظم أفراد المجتمع، لدرجة أنها أصبحت واحدة من أهم المشكلات التي تستنزف القوى البشرية والموارد المادية للمجتمعات، ومصدر خطورتها في أنها تستهدف المجتمعات في أهم مقومات الحياة لديها ألا وهو الإنسان وما تسببه له من مشكلات نفسية واجتماعية وصحية، بالإضافة إلى الخسائر المادية الهائلة؛ الأمر الذي يستوجب تضافر كافة الجهود للسعي الدؤوب لطرح المقترحات والوصول إلى الحلول ووضعها موضع التنفيذ حتى تتمكن المجتمعات من التعامل الإيجابي مع هذه الكارثة والحد من خطورتها ومعالجة أسبابها والتخفيف من آثارها السلبية.

وتتعاظم الآثار السلبية للحوادث المرورية على الأسرة من كافة النواحي السابق الإشارة إليها، فرب الأسرة الذي يتعرض لحادث ينتج عنه إعاقة أو وفاة يترك وراءه أيتاماً وأرملة في حاجة إلى من يدبر احتياجاتهم المادية والمعنوية، مما ينعكس سلبياً عليهم، وقد يكونون عرضة للانحراف والتشرد إذا لم يقف المجتمع والدولة بجانبهم.

٢٠٩، ٢، حيث إن للحوادث آثاراً اقتصادية على الفرد والمجتمع، إذ إنه في حالة وقوع الحادثة المرورية تتحمل شركات التأمين فاتورة إصلاح السيارات المؤمن عليها، وقد يعتقد بعض الناس أن الخسارة هنا تتحملها شركات التأمين وحدها، إلا أن الواقع يبين أن الشركات لا تخسر شيئاً، فكلما تزايدت معدلات وقوع الحوادث ارتفعت قيمة التأمين المطلوب على السيارات، أي أن القيمة التأمينية التي يدفعها المالك في تزايد،

جدول ١٦: يوضح القوة النسبية والمتوسط الحسابي والانحراف المعياري لاستجابات المبحوثين على البُعد الخاص بالمعرفة بآثار الحوادث على الأسرة والمجتمع.

ت	متوسط الوزن	لا أعرف		إلى حد ما		أعرف		العبارة
		%	ك	%	ك	%	ك	
١	٢,٨٧٩	٢,٨	٦	٨,٥	١٨	٨٨,٧	١٨٨	أدرك أثر الحوادث المرورية على أسر المصابين والمتوفين
٢	٢,٨٣٧	١,٩	٤	١٥,١	٣٢	٨٣,٠	١٧٦	أدرك الأثر النفسي للحوادث المرورية على المصابين
٣	٢,٦٠٩	١٠,٤	٢٢	٦٥,١	١٣٨	٦٥,١	١٣٨	أدرك أثر الحوادث المرورية على الاقتصاد الوطني.
٤	٢,٠٩٠	٣٢,١	٦٨	٣٤,٩	٧٤	٣٣,٠	٧٠	أعرف أن نسبة وفيات الركاب الذين لا يستخدمون حزام الأمان في المقاعد الخلفية تزداد بنسبة ثلاثة أضعاف عن الذين يستخدمونه.
٥	١,٧٩١	٤٧,٢	١٠٠	٣٤,٠	٧٢	١٨,٩	٤٠	أعرف أن الاصطدام على سرعة ٨ كم يؤدي إلى وفاة الطفل غير الجالس على حافظة حماية الأطفال.
		الانحراف المعياري: ١,٧٧٨		المتوسط الحسابي: ١,٩٤٣		القوة النسبية: ٧٤,٠٠%		

تظهر البيانات الواردة بالجدول رقم (١٦) وجود معارف قوية لدى المبحوثين بالآثار الاجتماعية والاقتصادية للحوادث المرورية على الأسرة والمجتمع، حيث بلغت درجة القوة النسبية للبعد: ٧٤،٪، ومتوسطه الحسابي ١,٩٤٣، وانحرافه المعياري ١,٧٧٨، وقد أتت هذه المعارف مرتبة تنازلياً وفق الترتيب التالي: المعارف بأثر الحوادث المرورية على أسر المصابين والمتوفين في الترتيب الأول بمتوسط وزن مرجح قدره ٢,٨٧٩، ثم المعرفة بالآثار النفسية السلبية للحوادث المرورية على المصابين في الترتيب الثاني بمتوسط وزن مرجح قدره ٢,٨٣٧، ثم جاء في الترتيب الثالث إدراك أثر الحوادث المرورية على الاقتصاد الوطني بمتوسط وزن مرجح قدره

كما يعد تقدير تكلفة الحوادث المرورية والفاقد الاقتصادي منها خطوة مهمة نحو تحديد الآثار المترتبة على حوادث المرور في أي بلد، ومدى تأثير ذلك على الناتج المحلي، كما أنها مطلب ضروري في ترتيب أولويات تحسينات السلامة المرورية وقياس فعالية الحلول المقترحة لهذه التحسينات وقياس جدواها الاقتصادية، ومن الآثار الاقتصادية خسائر مادية ناتجة عن: إتلاف الممتلكات، والمصاريف العلاجية، وضياع وقت العمل بسبب خروج المتوفى أو المصاب خارج دائرة العمل والإنتاج، والانقطاع عن العمل مما يترتب عليه من صرف راتب ضمانتي للمصابين من الحوادث، والمساعدات التي تقدمها الدولة لأسر المتضررين من الحوادث مما يؤثر على

الميزانية العامة للدولة، وزيادة تكلفة إصلاح السيارات على الأفراد، وتأخر المشاريع الإنمائية في الدولة، والتكلفة المالية المترتبة على التخلص من المركبات التالفة، وتكلفة استيراد سيارات جديدة.

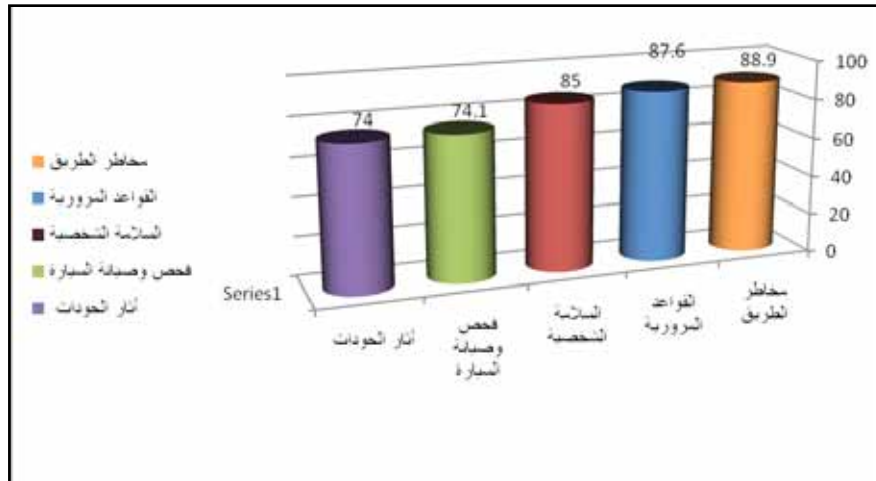
وعلى الرغم من وجود هذه المعارف الإيجابية للمبجوثين؛ فإن معرفتهم بأن الاصطدام على سرعة ٨ كم يؤدي إلى وفاة الطفل غير الجالس على حافظة حماية الأطفال جاءت في آخر سلم المعارف، تلاها في الترتيب المعرفة بأن نسبة وفيات الركاب الذين لا يستخدمون حزام الأمان في المقاعد الخلفية تزداد بنسبة ثلاثة أضعاف عن الذين يستخدمونه.

ملخص تحليل بُعد المعارف المرورية

يتضح من تحليل بُعد المعارف المرورية أن درجة القوة النسبية الإجمالية له بلغت ٨٢,٧٪، ومتوسطه الحسابي قدر بـ ٤٦٢,١١٠ وبنحرف معياري قدره ٤٨١,٩، وعلى الرغم من ارتفاع مستوى المعارف المرورية لدى المبجوثين فإن ذلك لا يعد كافياً لتقليل معدلات وقوع الحوادث المرورية، فالمعرفة وحدها لا تكفي إلا إذا كونت اتجاهاً إيجابياً نحوها نتيجة الثقة بها ومن ثم تؤدي إلى الالتزام بها والقدرة على تطبيقها، وهذا يتفق مع ما توصلت إليه إحدى الدراسات السابقة، التي أكدت على أن فئة الشباب تمتلك

الكثير من المعارف والثقافة المرورية إلا أن المخزون المعرفي لديهم لم يصل إلى القدر الذي يجعلهم يدركون حجم المشكلة المرورية بوصفها قضية اجتماعية. (الشهراني: ٢٠٠٣م) (٧).

ولمزيد من التفصيل سعى الباحثان إلى ترتيب الأبعاد الفرعية المكونة لبُعد المعارف المرورية حيث جاءت وفق الترتيب التالي: بُعد المعارف المتعلقة بمخاطر الطريق في الترتيب الأول، ثم في الترتيب الثاني بُعد المعارف المتعلقة بالقواعد المرورية، وجاء في الترتيب الثالث بُعد المعارف المتعلقة بالسلامة الشخصية، ثم في الترتيب الرابع بُعد الخاص بالمعارف المتعلقة بالاستخدام الصحيح للسيارة، وفي الترتيب الأخير بُعد المعارف المتعلقة بالآثار الاجتماعية والاقتصادية للحوادث المرورية على الأسرة والمجتمع، لقد تمثل الهدف من الوصول إلى الترتيب المعروض في مساعدة مُخططي ومُعدي البرامج المرورية التوعوية في الوقوف على الجوانب المعرفية التي تتطلب التركيز عليها بدرجات أكثر من غيرها، وبقراءة أخرى، فإن هذه البرامج يجب أن تولي اهتماماً وتركيزاً أكثر لبُعد الفرعي الأخير في الترتيب، ثم يتدرج الاهتمام ليصل إلى البُعد الذي يسبقه ترتيباً، وهكذا وصولاً إلى الترتيب الأول، والرسم البياني رقم (٢) يوضح ترتيب الأبعاد الفرعية وفق درجة قوتها النسبية.



رسم بياني رقم (٢)
يبين ترتيب الأبعاد
الفرعية المكونة لبُعد
المعارف المرورية وفقاً
لقوتها النسبية

الإجابة عن التساؤل الثاني المتعلق بالاتجاه نحو تطبيق المعارف المرورية

يعرف الاتجاه على أنه حالة من الاستعداد النفسي للاستجابة بطريقة معينة نحو مثير مُعين. (أحمد: ٢٠٠٢)^(٢٦)، ويتشكل الاتجاه نحو الالتزام بتطبيق القواعد المرورية أثناء قيادة السيارة بناءً على المعارف المرورية المدركة، وهذا ما تم مناقشته في البعد الأول، والذي أشارت نتائجه إلى ارتفاع حصيلة المعارف المرورية لدى المبحوثين، إلا أن المعرفة في حد ذاتها ليست السبيل الوحيد إلى ترشيد السلوك المروري، فلا بد أن يكون لها تأثير وجداني سيكولوجي يضع المبحوثين في حالة نفسية تجعلهم مستعدين للاستجابة بطريقة إيجابية نحو هذه المعارف أثناء القيادة، وهذا ما يطلق عليه الاتجاه، وقد تكون البعد الرئيسي الخاص بالاتجاه من أربعة أبعاد فرعية تمثلت في: الاتجاه نحو تطبيق القواعد المرورية، والاستعمال الصحيح للسيارة، والتعامل السليم مع مخاطر الطريق، والحرص على اتباع وسائل السلامة الشخصية وتبين الجداول التالية النتائج المتعلقة بهذه الأبعاد.

البعد الفرعي الأول: الاتجاه نحو تطبيق القواعد المرورية

تبين النتائج الواردة بالجدول رقم (١٧) وجود اتجاه قوي لدى المبحوثين نحو تطبيق القواعد المرورية؛ حيث بلغت درجة القوة النسبية للبعد ٧٧,٥٪، وبمتوسط حسابي قدره ١٨,٦٣٢، وانحراف معياري قدره ٢,٥٢٨، وقد تم ترتيب استجابات المبحوثين على العبارات المكونة لهذا البعد الفرعي ترتيباً تنازلياً كما هو معروض بالجدول وفق متوسطات الأوزان المرجحة لها، وقد جاءت العبارة الخاصة باستخدام إشارات تغيير الاتجاه في الترتيب الأول بمتوسط وزن مرجح قدره ٢,٨٨٣، ثم أتت العبارة الخاصة باستخدام حزام الأمان في الترتيب الثاني بمتوسط وزن مرجح قدره ٢,٨٣٠، ثم في الترتيب الثالث استعمال الهاتف النقال أثناء القيادة بمتوسط وزن مرجح قدره ٢,٧٩٣، وهكذا يمكن استعراض هذا الترتيب، والمدقق في هذه النتائج يستطيع استيضاح العبارات التي تحتاج إلى مناقشة وبحث وتحليل مع المبحوثين؛ حتى يمكن مساعدتهم على تغيير اتجاههم نحوها وإدراك

جدول ١٧: يوضح القوة النسبية والمتوسط الحسابي والانحراف المعياري لاستجابات المبحوثين على البعد الخاص بالاتجاه نحو تطبيق القواعد المرورية

ت	متوسط الوزن	لا أوافق		إلى حد ما		أوافق		العبارة
		%	ك	%	ك	%	ك	
١	٢,٨٨٣	.٩	٢	١٢,٣	٢٦	٨٦,٨	١٨٤	إعطاء الإشارة قبل الانعطاف بالسيارة أمر ضروري.
٢	٢,٨٣٠	١,٩	٤	١٦,٠	٣٤	٨٢,١	١٧٤	الحرص على استخدام حزام الأمان يقلل من أخطار الحوادث
٣	٢,٧٩٣	٢,٨	٨	١٦,٠	٣٤	٨٠,٢	١٧٠	استعمال الهاتف النقال أثناء القيادة يسبب الحوادث
٤	٢,٤٠٧	١٨,٩	٤٠	٣٦,٤	٥٦	٥٤,٧	١١٦	الحصول على رخصة القيادة بأى وسيلة
٥	٢,٢٥٣	٢٣,٦	٥٠	٣٤,٠	٧٢	٤٢,٥	٩٠	صوت الكاسيت المرتفع يضيف متعة على القيادة
٦	٢,١٧١	٢٨,٣	٦٠	٣١,١	٦٦	٤٠,٦	٨٦	يعجبنى آلات التنبيه ذات الصوت المرتفع
٧	٢,٠٤٠	٣١,١	٦٦	٢٨,٧	٨٢	٣٠,٢	٦٤	أفضل الاحتفاظ بنسخة من قانون المرور.
٨	١,٥٩٣	٥٦,٦	١٢٠	٣٢,١	٦٨	١١,٣	٢٤	أرغب في عمل « المخفى » أو (زيرو زيرو) في سيارتي
		الانحراف المعياري: ٢,٥٢٨		المتوسط الحسابي: ١٨,٦٣٢				القوة النسبية: ٧٧,٥٪

أهمية الالتزام بها، وخاصة العبارات التي تبدأ من الترتيب الخامس وحتى الثامن، تلك العبارات التي بينت ضعفاً ملحوظاً في الاتجاه لدى الباحثين، إن النتائج السابقة تؤكد على ضرورة التركيز والعمل على مساعدة الشباب على تغيير بعض اتجاهاتهم واستبدالها باتجاهات إيجابية، ويرى الباحثان أن هذا يمكن أن يتم من خلال جماعات المناقشة والحوار والحملات الإعلامية الموجهة نحو تغيير الاتجاهات السلبية التي يتبناها الباحثون.

البعد الفرعي الثاني: الاتجاه نحو الاهتمام بفحص وصيانة السيارة

تدل النتائج الواردة بالجدول رقم (١٨)

على وجود اتجاه قوي جداً لدى الباحثين نحو فحص وصيانة السيارة؛ حيث بلغت درجة القوة النسبية للبعد ٨٤,٥٪. وبمتوسط حسابي قدره ١٢,٦٨٨، وانحراف معياري بلغ ١,٥٦٦، وقد تم ترتيب العبارات المكونة لهذا البعد ترتيباً تنازلياً وفق متوسط الأوزان المرجحة لها، حيث أظهر الباحثون اتجاهاً قوياً جداً نحو وجوب التأكد من مستوى الماء في جهاز تبريد السيارة بمتوسط وزن مرجح قدره ٢,١٨٢ مما جعلها تحتل الترتيب الأول، ثم ضرورة فحص إطارات السيارة قبل التحرك في الترتيب الثاني بمتوسط وزن مرجح قدره ٢,٧٩٣. وهكذا يمكن متابعة الترتيب الوارد بالجدول، إلا أن ما يجب التركيز

جدول ١٨ : يوضح القوة النسبية والمتوسط الحسابي والانحراف المعياري لاستجابات الباحثين على البعد الخاص باتجاهاتهم نحو الاهتمام بفحص وصيانة السيارة

ت	متوسط الوزن	لا أوافق		إلى حد ما		أوافق		العبارة	
		ك	٪	ك	٪	ك	٪		
١	٢,٨١٢	٤	١,٩	٣٦	١٧,٠	٨١,١	١٧٢	التأكد من مستوى الماء في جهاز تبريد السيارة شيء مهم	
٢	٢,٧٩٣	٦	٢,٨	٣٦	١٧,٠	٨٠,٢	١٧٠	فحص إطارات السيارة ضروري قبل كل تحرك	
٣	٢,٦٦٢	٤٨	٢٢,٦	٦٨	٣٢,١	٤٥,٣	٩٦	إصلاح الأعطال التافهة في السيارة غير ضروري	
٤	٢,٣٣٤	٣٢	١٥,١	٩٠	٤٢,٥	٤٢,٥	٩٠	أفضل إصلاح السيارة في الجراجات لأنه أسرع	
٥	٢,٢٧٨	٣٤	١٦,٠	٩٨	٤٦,٢	٣٧,٧	٨٠	أفضل إصلاح السيارة في الجراجات لأنه أقل تكلفة	
الانحراف المعياري: ١,٥٦٦		المتوسط الحسابي: ١٢,٦٨٨				القوة النسبية: ٨٤,٥٪			

جدول ١٩ : يوضح القوة النسبية والمتوسط الحسابي والانحراف المعياري لاستجابات الباحثين على البعد الخاص باتجاهاتهم نحو التعامل السليم مع مخاطر الطريق

ت	متوسط الوزن	لا أوافق		إلى حد ما		أوافق		العبارة	
		ك	٪	ك	٪	ك	٪		
١	٢,٧٤١	٨	٣,٨	٤٨	٢٢,٦	٧٣,٦	١٥٦	الالتزام بالسرعة المحددة للطريق شيء هام.	
٢	٢,٧١٩	٦	٢,٨	٥٤	٢٥,٥	٧١,٧	١٥٢	أميل إلى ترك مسافات قانونية بين السيارات المشاركة في الطريق.	
٣	٢,٦١٤	٨	٣,٨	٧٢	٣٤,٠	٦٢,٣	١٣٢	أميل إلى إزالة الأحجار والعوائق من الطريق.	
٤	٢,٥٤٢	٢٦	١٢,٣	٥٨	٢٧,٤	٦٠,٤	١٢٨	إبلاغ الشرطة عند وجود قطع أو كسر في الطريق أمر ضروري.	
٥	٢,١٨٩	٤٢	١٩,٨	١٠٢	٤٨,١	٣٢,١	٦٨	من الضروري إبلاغ الشرطة عند رؤية سيارات تخالف قانون المرور.	
الانحراف المعياري = ١,٧٠٨		المتوسط الحسابي: ١٢,٥٧٥				القوة النسبية: ٨٣,٦٪			

وجود هذا الاتجاه القوي فإن نسبة كبيرة من المبحوثين أفادت بأنه ليس من الضروري إبلاغ الشرطة عند رؤية سيارات تخالف قانون المرور، أو عدم اكتراثهم بإبلاغ الشرطة عند وجود قطع أو كسر في الطريق وهذا قد يفسر مدى اللامبالاة (الأنا مالية) عند نسبة من الشباب لا يمكن إهمالها تجاه هذه الأمور المهمة، لذا فمن المهم توجيه الشباب وتشجيعهم لمساعدة جهاز الشرطة للقيام بمهامه.

البعد الفرعي الرابع: الاتجاه نحو الحرص على السلامة الشخصية

يتضح من تحليل الجدول رقم (٢٠) وجود اتجاه قوى جداً لدى المبحوثين نحو الحرص على تطبيق إجراءات السلامة الشخصية؛ حيث بلغت درجة القوة النسبية للبعد ٧,٨٠٪، وبمتوسط حسابي قدره ١٤,٥٢٨، وانحراف معياري بلغ ٢,٤٧٩، وقد تم ترتيب العبارات المكونة للبعد ترتيباً تنازلياً وفقاً لمتوسطات أوزانها المرجحة، وقد جاء تفضيل المبحوثين لشراء قطع الغيار من الوكالة المختصة في الترتيب الأول بمتوسط وزن مرجح قدره ٢,٦٦٤، ثم الميل إلى تقليل السرعة عند وجود راكبي الدراجات الهوائية في الترتيب الثاني إذ بلغ متوسط وزنها المرجح ٢,٦٣٤، تلا ذلك إحساسهم بالمسؤولية نحو توقع

عليه تلك العبارات التي أتت في نهاية سلم الترتيب، وخاصة التي تتعلق بعدم ضرورة إصلاح الأعطال التافهة، وكذلك تفضيلهم إصلاح الأعطال في الجراجات؛ لأنها أسرع وأقل كلفة، هذا وقد لا تتفق نتائج هذا الجدول مع نتائج الجدول رقم (١٤) الخاص بمعارف المبحوثين نحو فحص السيارة قبل الاستخدام حيث جاءت في بعد المعرفة نحو استخدام السيارة في نهاية سلم اهتمام المبحوثين.

البعد الفرعي الثالث: الاتجاه نحو التعامل السليم مع مخاطر الطريق

تشير نتائج الجدول رقم (١٩) إلى وجود اتجاه قوى جداً لدى المبحوثين نحو التعامل السليم مع مخاطر الطريق؛ حيث بلغت درجة القوة النسبية للبعد ٦,٨٣٪، وبمتوسط حسابي قدره ١٢,٥٧٥، وانحراف معياري بلغ ١,٧٠٨، وقد تبنى المبحوثون اتجاهاً قوياً جداً نحو ضرورة الالتزام بالسرعة المحددة للطريق حيث جاءت في الترتيب الأول وذلك بمتوسط وزن مرجح قدره ٢,٧٤١، ثم الميل إلى ترك المسافات القانونية أثناء السير في الترتيب الثاني بمتوسط وزن مرجح ٢,٧١٩، وكان من الأمور الإيجابية أيضاً اتجاههم نحو إزالة الأحجار والعوائق من الطريق وبمتوسط وزن مرجح ٢,٦١٤، وعلى الرغم من

جدول ٢٠: يوضح القوة النسبية والمتوسط الحسابي والانحراف المعياري لاستجابات المبحوثين

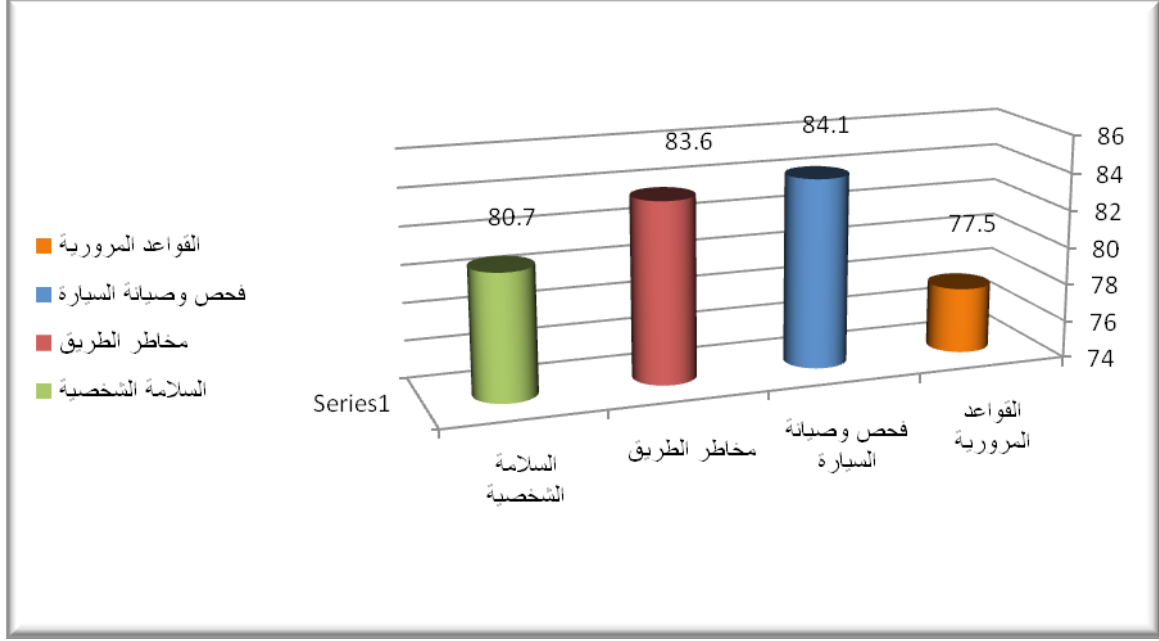
على البعد الخاص باتجاهاتهم نحو الحرص على تطبيق إجراءات السلامة الشخصية

ت	متوسط الوزن	لا أوافق		إلى حد ما		أوافق		العبارات
		ك	%	ك	%	ك	%	
١	٢,٦٦٤	١٢	٥,٧	٥٤	٢٥,٥	٦٨,٩	١٤٦	أفضل شراء قطع الغيار من الوكالة المختصة
٢	٢,٦٣٤	٨	٣,٨	٦٨	٣٢,١	٦٤,٢	١٣٦	أميل إلى تقليل السرعة عندما يشاركني في الشارع راكبي الدراجات الهوائية.
٣	٢,٥٢٢	٤٠	١٨,٩	٤٠	١٨,٩	٦٢,٣	١٣٢	توقع أخطاء الآخرين أثناء القيادة ليس من مسؤوليتي
٤	٢,٤١٦	٤٨	٢٢,٦	٤٨	٢٢,٦	٥٤,٧	١١٦	أنا مسئول فقط عن سيارتي عند السير في الشارع
٥	٢,٣٩٣	٤٨	٢٢,٦	٥٤	٢٥,٥	٥١,٩	١١٠	لدى ميل لأن أظهر مهارتي في القيادة أمام زملائي
٦	٢,٣١٧	٤٢	١٩,٨	٧٦	٣٥,٨	٤٤,٣	٩٤	أشعر بالسرور عند قيامي بالتخميس والتنظيف
الانحراف المعياري: ٢,٤٧٩				المتوسط الحسابي: ١٤,٥٢٨				القوة النسبية: ٧,٨٠٪

أن هناك فارقاً في درجة القوة النسبية بينهما والفارق كان لصالح البعد الخاص بالمعارف المرورية الذي بلغت درجة قوته النسبية ٨٣,٧٪.

أخطاء الآخرين أثناء القيادة إذ بلغ متوسط وزنها المرجح ٢,٥٢٢، وعلى الرغم من قوة هذا الاتجاه فإن نسبة كبيرة من المبحوثين أعربوا

رسم بياني رقم (٣) يبين ترتيب القوة النسبية للأبعاد الفرعية لبعد الاتجاه نحو تطبيق المعارف المرورية



في مقابل بعد الاتجاه نحو تطبيقها الذي بلغت درجة قوته النسبية ٨٠,٦٪.

أما ما يتعلق بترتيب الأبعاد الفرعية المكونة للاتجاه فقد جاء في الترتيب الأول بعد الاتجاه نحو الاستخدام الصحيح للسيارة، ثم في الترتيب الثاني الاتجاه نحو التعامل السليم مع مخاطر الطريق، وفي الترتيب الثالث الاتجاه للحرص على السلامة الشخصية، ثم جاء في الترتيب الأخير الاتجاه نحو تطبيق القواعد المرورية. وبالمقارنة بين ترتيب القوة النسبية للبعد الأول الخاص بالمعارف، والبعد الثاني الخاص بالاتجاه، يتضح أنه على الرغم من وجود معارف قوية جداً فإن الاتجاه لم يكن منسجماً بنفس القوة والدرجة والتنوعية معها، والرسم البياني التالي يوضح ترتيب الأبعاد الفرعية للاتجاه.

عن استعدادهم للشعور بالسعادة والسرور عند قيامهم بالتخميس والتفحيط، وميلهم لإظهار مهارتهم في القيادة أمام زملائهم مما قد يسهم في زيادة الحوادث.

ملخص تحليل بُعد الاتجاه نحو تطبيق

المعارف المرورية

لقد بينت نتائج التحليل المتعلقة بالبُعد الخاص بالاتجاه نحو تطبيق المعارف المرورية أن درجة قوته النسبية الإجمالية بلغت ٨٠,٦٪ ومتوسطه الحسابي بلغ ٥٨,٠١٨، وانحرافه المعياري قدره ٥,٥٩٩، وعلى الرغم من وجود هذا الاتجاه القوي جداً نحو الالتزام بتطبيق المعارف المرورية، فإن ذلك لا يُعد كافياً لتقليل معدلات وقوع الحوادث المرورية، فالرغبة والاستعداد وحدهما ليسا كافيين للحد من وقوع الحوادث المرورية إلا إذا اقترنت بسلوك فعلي، لكن ما نلاحظه من تحليل البعدين السابقين نجد

الإجابة عن التساؤل الثالث المتعلق بالسلوك المروري لطلاب الجامعة

يُعد السلوك الترجمة الحقيقية للمعارف والمعلومات التي تم استقبالها وترسيخها من خلال وسائل وطرق عدة: من خلال القراءة أو من خلال المشاهدة أو الاستماع أو التدريب، وكذلك تُعد تطبيقاً فعلياً للاتجاه الذي تكون وتم تبنيه من قبل الفرد، ولكن الواقع يبين أنه ليس من الضروري أن يأتي سلوك الفرد متسقاً مع معارفه ومعلوماته في كل الأحوال، فقد يكتسب الفرد معلومات ويأتي سلوكه مخالفاً لها، ولأهمية السلوك المروري للمبجوثين فقد صاغ الباحثان هذا البعد من خلال أربعة أبعاد فرعية حاولت قياس السلوك المروري لطلاب الجامعة الذين يمتلكون رخصة قيادة أو يقودون بدون رخصة، وهذا ما تبينه النتائج التالية.

البعد الفرعي الأول: التطبيق الفعلي للقواعد المرورية

تشير قراءة نتائج الجدول رقم (٢١) إلى وجود سلوك إيجابي قوى لدى المبجوثين فيما يتعلق بتطبيقهم الفعلي للقواعد المرورية، حيث بلغت درجة القوة النسبية لهذا البعد الفرعي ٧٢,٧٪، وبمتوسط حسابي قدره ٢٨,٦٨٨، وانحراف معياري بلغ ٣,٨٥١، وقد تم ترتيب العبارات المكونة لهذا البعد ترتيباً تنازلياً وفق متوسطات أوزانها المرجحة، حيث جاءت العبارة الخاصة بالحرص على ترك مسافة قانونية بين السيارات أثناء السير في الترتيب الأول بمتوسط وزن مرجح قدره ٢,٧٣٠، جاء بعدها مباشرة العبارة الخاصة باستخدام الإشارات عند التحول من حارة إلى أخرى بمتوسط وزن مرجح بلغ ٢,٧٢٧، وفي الترتيب الثالث جاء التزام المبجوثين بالحدود القانونية للسرعة أثناء الساعات المتأخرة من الليل والصباح الباكر بمتوسط وزن مرجح قدره ٢,٥٥٥، وهكذا يمكن مطالعة الترتيب الوارد بالجدول، وتماشياً معه

جدول ٢١ : يوضح القوة النسبية والمتوسط الحسابي والانحراف المعياري لاستجابات المبجوثين على البعد الخاص بتطبيقهم للقواعد المرورية

ت	متوسط الوزن	لا أوافق		إلى حد ما		أوافق		العبارة
		ك	%	ك	%	ك	%	
١	٢,٧٣٠	٨	٢,٨	٤٦	٢١,٧	١٥٨	٧٤,٥	أحرص على ترك مسافة قانونية بين السيارات أثناء السير
٢	٢,٧٢٧	٦	٢,٨	٥٢	٢٤,٥	١٥٤	٧٢,٦	أستخدم الإشارات بصفة دائمة عند الانتقال من حارة إلى أخرى
٣	٢,٥٥٥	٨	٢,٨	٨٦	٤٠,٦	١١٨	٥٥,٧	أراعى الحدود القانونية للسرعة في الساعات المتأخرة من الليل
٤	٢,٤١٩	١٨	٨,٥	٩٦	٤٥,٣	٩٨	٤٦,٢	أحمل مثلث عاكس في حقيبة السيارة
٥	٢,٣٠٠	٤٢	١٩,٨	٧٦	٣٥,٨	٩٤	٤٤,٣	أحمل حقيبة إسعافات أولية في السيارة بشكل دائم.
٦	٢,٢٦٤	٤٢	١٩,٨	٨٦	٤٠,٦	٨٤	٣٩,٦	أحرص على متابعة تعليمات المرور من راديو السيارة دائماً
٧	٢,٢٢٥	٤٢	١٩,٨	٨٨	٤١,٥	٨٢	٣٨,٧	أقرأ قانون المرور وتُعدلاته بشكل دائم
٨	٢,١٩٩	٥٦	٢٦,٤	٦٨	٣٢,١	٨٨	٤١,٥	أرفع صوت الكاسيت دائماً أثناء القيادة
٩	١,٩٩١	٦٨	٣٢,١	٩٠	٤٢,٥	٥٤	٢٥,٥	أدخل تُعدلات وإضافات لجعل سيارتي شبابية
١٠	١,٩٨٣	٦٢	٢٩,٢	١٠٠	٤٧,٢	٥٠	٢٣,٦	أستعمل آلة التنبيه باستمرار
١١	١,٨٦٥	٦٨	٣٢,١	١٠٤	٤٩,١	٤٠	١٨,٩	أكتب بعض الرسائل السريعة SMS أثناء القيادة.
١٢	١,٨٠٣	٩٨	٤٦,٢	٦٤	٣٠,٢	٥٠	٢٣,٦	أحدث في النقال أثناء القيادة دون استخدام سماعة أذن
١٣	١,٧٩٧	٩٢	٤٣,٤	٨٤	٣٩,٦	٣٦	١٧,٠	أجتاوز السرعة المقررة عندما أكون متعجلاً
الانحراف المعياري: ٣,٨٥١		المتوسط الحسابي: ٢٨,٦٨٨				القوة النسبية: ٧٢,٧٪		

توجد عدة مؤشرات تدل على التزام المبحوثين بتطبيق القواعد المرورية كالحرص على وجود مثلث عاكس في حقيبة السيارة، وكذلك الالتزام بحمل حقيبة إسعافات أولية في سياراتهم بشكل دائم، والقراءة المستمرة لقانون المرور وتعديلاته، وبالرغم من وجود هذه السلوكيات الإيجابية لهم والتي تم التأكيد عليها؛ إلا أن نسبة كبيرة منهم يتجاوزون السرعة المقررة عندما يكونوا متعجلين الأمر الذي يمكن أن يعرضهم والآخرين للخطر،

الصغير الذي لا يعي خطورة المخالفات المرورية، وبعضهم يقود السيارة وعمره عشر سنوات أو أقل ومثل هؤلاء لا يقدرّون عادة الأخطار الجسيمة التي تترتب على سيطرة السيارة بشكل متهور، فمثل هؤلاء الأطفال سرعان ما يقلدون غيرهم ويسيئون استخدام السيارة.

البعد الفرعي الثاني: الصيانة المستمرة للسيارة

جدول رقم (٢٢) يوضح القوة النسبية والمتوسط الحسابي والانحراف المعياري لاستجابات المبحوثين على البعد الخاص باستخدامهم بالاهتمام بالصيانة المستمرة للسيارة

ت	متوسط الوزن	لا أوافق		إلى حد ما		أوافق		العبارة
		ك	%	ك	%	ك	%	
١	٢,٦٤٢	١٦	٧,٥	٥٢	٢٤,٥	٦٧,٩	١٤٤	أغير إطارات السيارة عند الحاجة
٢	٢,٦٢٦	١٦	٧,٥	٥٦	٢٦,٤	٦٦,٠	١٤٠	أستبدل قطع الغيار التالفة بأخرى من الوكالة المختصة.
٣	٢,٥٣٢	١٦	٧,٥	٧٨	٣٦,٨	٥٥,٧	١١٨	أفحص إطارات السيارة قبل قيادتها.
٤	٢,٥٣٠	١٦	٧,٥	٨٠	٣٧,٧	٥٤,٧	١١٦	أختبر الفرامل قبل السير بالشارع.
٥	٢,٢٩٠	٣٨	١٧,٩	٥٦	٢٦,٤	٥٥,٧	١١٨	أشترى إطارات مستعملة لإحلالها محل الإطارات القديمة
٦	٢,٣١٥	٣٤	١٦,٠	٩٢	٤٣,٤	٤٠,٦	٨٦	أطمئن على سلامة الاطار الاحتياطي وصلاحيته للعمل
٧	٢,٣٠٨	٤٠	١٨,٩	٨٤	٣٩,٦	٤١,٥	٨٨	أفحص ماسحات السيارة باستمرار
٨	٢,٢٤٣	٣٤	١٦,٠	١٠٦	٥٠,٠	٣٤,٠	٧٢	أجرى صيانة دورية بشكل مستمر على السيارة.
الانحراف المعياري: ٢,٨٢٦		المتوسط الحسابي: ١٩,٣١٧				القوة النسبية: ٧٩,٨%		

وكذلك استعمال الهاتف النقال أثناء القيادة دون استخدام سماعة أذن، وكذلك كتابة الرسائل النصية SMS، مما يفقدهم التركيز المطلوب الذي يكون سبباً في وقوع الحوادث.

تؤكد النتائج الواردة بالجدول رقم (٢٢) على وجود سلوك إيجابي قوي لدى المبحوثين نحو الصيانة المستمرة للسيارة؛ حيث بلغت درجة القوة النسبية لهذا البعد ٧٩,٨٪، وبمتوسط حسابي قدره ١٩,٣١٧، وانحراف معياري بلغ ٢,٨٢٦. وقد تم ترتيب العبارات المؤكدة للصيانة المستمرة للسيارة ترتيباً تنازلياً وفق متوسطات أوزانها المرجحة، حيث أتت العبارة الخاصة بالحرص على تغيير إطارات السيارة عند الحاجة في الترتيب الأول بمتوسط وزن مرجح قدره ٢,٦٤٢، ثم في الترتيب الثاني حرص المبحوثين على استبدال قطع الغيار التالفة بأخرى من الوكالة المختصة بمتوسط وزن مرجح

كما تشير النتائج إلى مخالفة المبحوثين للقواعد المرورية باستعمالهم لآلة التنبيه باستمرار، وإدخالهم تعديلات وإضافات لجعل سياراتهم شبابية، وقد يفسر ذلك بعدم اهتمام الرقابة المرورية بهذا الجانب، ولضعف الرقابة الأسرية فبعض الآباء ينتهي دوره بشراء السيارة، فلا يكلف نفسه متابعة ومراقبة سلوك أبته ومنعه من سياقه السيارة إذا أساء استخدامها، ومن جانب آخر يقوم بعض الآباء بشراء سيارة لولده

بلغ ٦٢٦، ٢ وهذا ما يؤكد المحافظة على المركبة وصيانتها؛ إذ أن عيوب المركبة يمكن أن تتسبب بدرجة كبيرة في وقوع الحوادث المرورية، وفي الترتيب الثالث جاء اهتمام الباحثين بفحص الإطارات، إذ بلغ متوسط الوزن المرجح ٥٣٢، ٢؛ وذلك يظهر أهمية إطارات السيارات في تقليل معدل وقوع الحوادث والمساعدة في القيادة الآمنة للسيارة، وإذا كانت سلامة الإطارات مهمة للتقليل من الحوادث فإن صيانة فرامل السيارة مهمة أيضاً، حيث أتت في الترتيب الرابع بمتوسط وزن مرجح قدره ٥٣٠، ٢. وعلى الرغم من وجود هذه السلوكيات الإيجابية للباحثين؛ فإن كثيراً منهم لا يهتمون بإجراء صيانة دورية على السيارة، أو يهتمون بفحص مساحات السيارة باستمرار، أو الاطمئنان على سلامة الإطار الاحتياطي وصلاحيته للعمل، أو في استبدالهم لإطارات سياراتهم التالفة بأخرى مستعملة، حيث احتلت هذه العبارات ترتيباً متأخراً في الجدول السابق. البعد الفرعي الثالث: تجنب مخاطر الطريق

تؤكد النتائج الواردة بالجدول رقم (٢٣) على وجود سلوك إيجابي قوى لدى الباحثين نحو كيفية تجنب مخاطر الطريق، حيث بلغت درجة القوة النسبية لهذا البعد ٨٢، ٣، وبمتوسط حسابي قدره ٦٨٨، ٢٤، وانحراف معياري قدره ٩٧٩، ٢. وهذا يعني وجود حرص من جانب كثير من الباحثين للتعامل بإيجابية مع العوامل التي تسبب المخاطر على الطرقات، إلا أن نسبة منهم ليست بالقليلة أكدت الإتيان بكثير من السلوكيات السلبية التي يمكن أن تتسبب في وقوع الحوادث، والمطلع على الجدول السابق يلحظ أنه تم ترتيب البيانات ترتيباً تنازلياً وفق متوسطات أوزانها المرجحة، حيث أكد الباحثون تهدئتهم للسير عند الاقتراب من أماكن عبور المشاة أو دخول الميادين إذ جاءت في الترتيب الأول بمتوسط وزن مرجح قدره ٧٧٦، ٢، وكذلك الحرص على قطع الإشارة الصفراء بسرعة؛ الأمر الذي يعرضهم والآخرين للخطر، وقد بلغ متوسط الوزن المرجح لها ٦٧٩، ٢ وجاءت في الترتيب

جدول رقم ٢٣: يوضح القوة النسبية والمتوسط الحسابي والانحراف المعياري لاستجابات الباحثين على البعد الخاص بكيفية تجنب مخاطر الطريق

ت	متوسط الوزن	لا أوافق		إلى حد ما		أوافق		العبارة
		%	ك	%	ك	%	ك	
١	٢,٧٧٦٥	٦٩,٨	١٤٨	٢٥,٥	٥٤	٤,٧	١٠	أهدئ السير عند الاقتراب من أماكن عبور المشاة أو دخول دوارات الميادين
٢	٢,٦٧٩٨	٤٣,٤	٩٢	٤٢,٥	٩٠	١٤,٢	٣٠	أقطع الإشارة الصفراء بسرعة.
٣	٢,٦٧٩٤	٣٣,٠	٧٠	٢١,١	٦٦	٣٥,٨	٧٦	استخدم حارة الطوارئ عندما يكون الطريق مزدحماً.
٤	٢,٦٧٢٧	١٦,٠	٣٤	٤٢,٥	٩٠	٤١,٥	٨٨	أتوقف تماماً عند الخروج من الشارع الفرعي.
٥	٢,٦٠٧٩	٤,٧	١٠	٢٦,٤	٥٦	٦٨,٩	١٤٦	أحرص على الوقوف في الأماكن المخصصة لانتظار السيارات
٦	٢,٤٤٨٢	٨١,١	١٧٢	١٢,٣	٢٦	٦,٦	١٤	أحرص على استخدام المرايا عند الانتقال من طريق إلى آخر.
٧	٢,٣٣٤٠	٥,٧	١٢	٣٤,٩	٧٤	٥٩,٤	١٢٦	أزيل بعض العوائق أو الأحجار من الطريق.
٨	٢,٢٩٠٠	٦٨,٩	١٤٦	١٨,٩	٤٠	١٢,٣	٢٦	استخدام الأنوار العالية دائماً عند الاقتراب من السيارات القادمة.
٩	٢,٠٠٩٢	٦٠,٤	١٢٨	١٨,٩	٤٠	٢٠,٨	٤٤	أتجاوز السيارات من الجهة اليمنى عندما أكون متأخراً
١٠	٢,٠٠٩٢	٦٩,٨	١٤٨	٢٣,٦	٥٠	٦,٦	١٤	أسلك المسار الخطأ عند الاقتراب من الدوار أو من تقاطعات الطرق
٢,٩٧٩٧٥		الانحراف المعياري		٢٤,٦٨٨٧		القوة النسبية ٨٢, ٣%		

الثاني، وهكذا يمكن ملاحظة الترتيب المطروح لاستبانة كثير من السلوكيات السلبية التي يمكن أن تسبب الحوادث المرورية. إن النتائج السابقة - والتي تخص النسبة غير القليلة التي أكدت على سلوكياتها السلبية - يمكن تفسيرها في ضوء المرحلة العمرية التي يعيشها المبحوثون - مرحلة الشباب - تلك المرحلة التي تتسم ببعض الصفات منها الرغبة في إثبات الذات وحب الظهور والتعجل والاندفاع والتهور، وعدم إدراك عواقب السلوكيات السلبية. كما يرى الباحثان أن بعض عمليات التنشئة الاجتماعية في مجتمعاتنا العربية لا تقدم لأبنائها الضوابط الاجتماعية التي توجه سلوكياتهم بطريقة صحيحة في كثير من المواقف، وبصفة خاصة ما يتعلق باتخاذ القرارات أثناء قيادة السيارات ومراعاة حقوق الآخرين في الطريق.

البعد الفرعي الرابع: السلوك الشخصي أثناء القيادة

تبين النتائج الواردة بالجدول رقم (٢٤) وجود سلوك إيجابي قوي لدى المبحوثين نحو الالتزام الشخصي أثناء القيادة، حيث بلغت درجة القوة النسبية لهذا البعد ٧٥,٥٪، وبمتوسط حسابي قدره ٢٩,٨٨٢، وانحراف معياري قدره ٤,٣٧٤، وباستقراء هذه النتائج يمكن التأكيد على أن القوة النسبية السلبية المعاكسة بلغت ٢٤,٥٪ وهي نسبة ليست بالقليلة ولا يمكن إهمالها الأمر الذي يتطلب التركيز في مساعدة الشباب على كيفية مساعدتهم على تغيير السلوكيات المرورية السلبية واستبدالها بسلوكيات إيجابية، وهكذا يمكن تتبع الترتيب المعروض بالجدول للتعرف على السلوكيات السلبية التي أتى المبحوثون بها لتحديد كيفية مساعدتهم على تغييرها.

ويرى الباحثان أن من بين الأسباب التي تؤدي إلى عدم الالتزام السلوكي الشخصي لكثير من

جدول ٢٤ : يوضح القوة النسبية والمتوسط الحسابي والانحراف المعياري لاستجابات المبحوثين على البعد الخاص بالسلوك الشخصي عند قيادة السيارة

ت	متوسط الوزن	لا أوافق		إلى حد ما		أوافق		العبرة
		ك	٪	ك	٪	ك	٪	
١	٢,٨٥٩	٢,٨	٦	١٠,٤	٢٢	٨٦,٨	١٨٤	أفسح الطريق لسيارات الطوارئ (الاسعاف - الشرطة - الدفاع المدني)
٢	٢,٨٤٢	٤,٧	١٠	١١,٣	٢٤	٨٤,٠	١٧٨	أدخن أثناء القيادة
٣	٢,٧٧٥	٩,٤	٢٠	١٠,٤	٢٢	٨٠,٢	١٧٠	زودت سيارتي بإضاءة إضافية أتحدى بها السيارات المقابلة
٤	٢,٧٠١	٧,٥	١٦	١٨,٩	٤٠	٧٣,٦	١٥٦	أستخدم آلة التنبيه لإرباك قائدي السيارات.
٥	٢,٦٦٥	١٢,٣	٢٦	١٦,٠	٣٤	٧١,٧	١٥٢	أتناول المهدئات أو المنبهات أثناء قيادتي للسيارة.
٦	٢,٥٧١	١٣,٢	٢٨	٢٢,٦	٤٨	٦٤,٢	١٣٦	أعاقب بعض السائقين أثناء القيادة لتجاوزهم سيارتي.
٧	٢,٥٣٦	١٧,٠	٣٦	٢٠,٨	٤٤	٦٢,٣	١٣٢	أتسابق في الطريق مع بعض زملاء كنعون من التسلية
٨	٢,٤٥٧	١٥,١	٣٢	٣٢,١	٦٨	٥٢,٨	١١٢	أظهر مهارتي في القيادة أمام زملائي
٩	٢,١٩٥	٢٥,٥	٥٤	٣٧,٧	٨٠	٣٦,٨	٧٨	أضغط على السيارة التي أمامي لتفسح لي الطريق.
١٠	٢,٠٣٨	٢٦,٤	٥٦	٤٩,١	١٠٤	٢٤,٥	٥٢	أتناول بعض المأكولات والمشروبات أثناء القيادة
١١	١,٦٢٨	٥٢,٨	١١٢	٣٤,٩	٧٤	١٢,٣	٢٦	ألتزم بالقواعد المرورية عند رؤية سيارات الشرطة.
١٢	١,٥٣٤	٥٧,٥	١٢٢	٣٤,٠	٧٢	٨,٥	١٨	أقلل سرعة السيارة عن الاقتراب من الرادارات.
١٣	١,٤٣٥	٥٧,٥	١٢٢	٤٢,٥	٩٠	٠	٠	أقود السيارة رغم شعوري بالإجهاد أو الانفعال
		الانحراف المعياري: ٤,٣٧٤		المتوسط الحسابي: ٢٩,٨٨٢		القوة النسبية: ٧٥,٥٪		

المبحوثين أثناء القيادة؛ ضعف العقوبات المتوقع تطبيقها عليهم في حال مخالفتهم، من قبل الشرطة، بالإضافة إلى وجود تشديد في تطبيق عقوبات معينة وتهاون في تطبيق أخرى قد تكون أشد خطراً وضرراً من الأولى.

المقاعد المخصصة لهم بمتوسط وزن مرجح ٢,٣٧٢.

ويُعد حزام الأمان من وسائل الأمان التي أكدت عليها جميع المواثيق المرورية، إلا أن ترتيب العبارة المبينة له احتلت الترتيب الثالث، وفي

جدول ٢٥: يوضح القوة النسبية والمتوسط الحسابي والانحراف المعياري لاستجابات المبحوثين على البُعد الخاص بوسائل الأمان عند قيادة السيارة

ت	متوسط الوزن	لا أوافق		إلى حد ما		أوافق		العبارة
		%	ك	%	ك	%	ك	
١	٢,٥٥٦	٥,٧	١٢	٤٠,٦	٨٦	٥٣,٨	١١٤	أضبط السرعة بحيث تناسب طبيعة الطرق وحركة المرور وحالة الطقس.
٢	٢,٣٧٢	١٣,٢	٢٨	٤٦,٢	٩٨	٤٠,٦	٨٦	أهتم بتثبيت الأطفال في المقاعد المخصصة لهم.
٣	٢,٣٢٤	١٤,٢	٣٠	٤٩,١	١٠٤	٣٦,٨	٧٨	أوظب على ربط حزام الأمان في كل رحلة أقوم بها مهما كانت قصيرة.
٤	٢,٣١٣	١٦,٠	٣٤	٤٧,٢	١٠٠	٣٦,٨	٧٨	أصر على أن يربط كل راكب في السيارة حزام الأمان.
٥	٢,٠٢٧	٣٤,٠	٧٢	٤١,٥	٨٨	٢٤,٥	٥٢	أضبط وسادة حماية الرأس عندما أستقل السيارة.
٦	٢,٠٠٦	٣٦,٨	٧٨	٣٦,٨	٧٨	٢٦,٤	٥٦	أستخدم فرش مقاوم للحريق.
٧	١,٩٩٠	٣٦,٨	٧٨	٣٨,٧	٨٢	٢٤,٥	٥٢	أتأكد من صلاحية طفاية الحريق باستمرار
٨	١,٩٧٨	٣٤,٠	٧٢	٤٣,٤	٩٢	٢٢,٦	٤٨	أطفئ دوران المحرك عند تعبئة الوقود باستمرار
٣,٧٠٠		الانحراف المعياري:		١٧,٠١٨		المتوسط الحسابي:		القوة النسبية: ٦٩,٨%

البعد الفرعي الخامس: اتباع وسائل الأمان تشير قراءة نتائج الجدول السابق إلى وجود سلوك إيجابي متوسط للعينة مجتمع الدراسة نحو اتباعهم وسائل الأمان عند قيادة السيارة؛ حيث بلغت درجة القوة النسبية للبعد: ٦٩,٨% ومتوسطه الحسابي ١٧,٠١٨ وانحرافه المعياري ٣,٧٠٠ ومن هذه النتائج يمكن استنتاج أن القوة السلبية المعاكسة بلغت ٢,٣٠% وهي نسبة لا يمكن الاستهانة بها، وقد تم ترتيب العبارات الواردة بالجدول السابق ترتيباً تنازلياً وفق متوسطات أوزانها المرجحة، وقد بين الترتيب أن الحرص على ضبط سرعة السيارة لتناسب طبيعة الطرق وحركة المرور وحالة الطقس جاء في الترتيب الأول بمتوسط وزن مرجح قدره ٢,٥٥٦، تلا ذلك الاهتمام بتثبيت الأطفال في

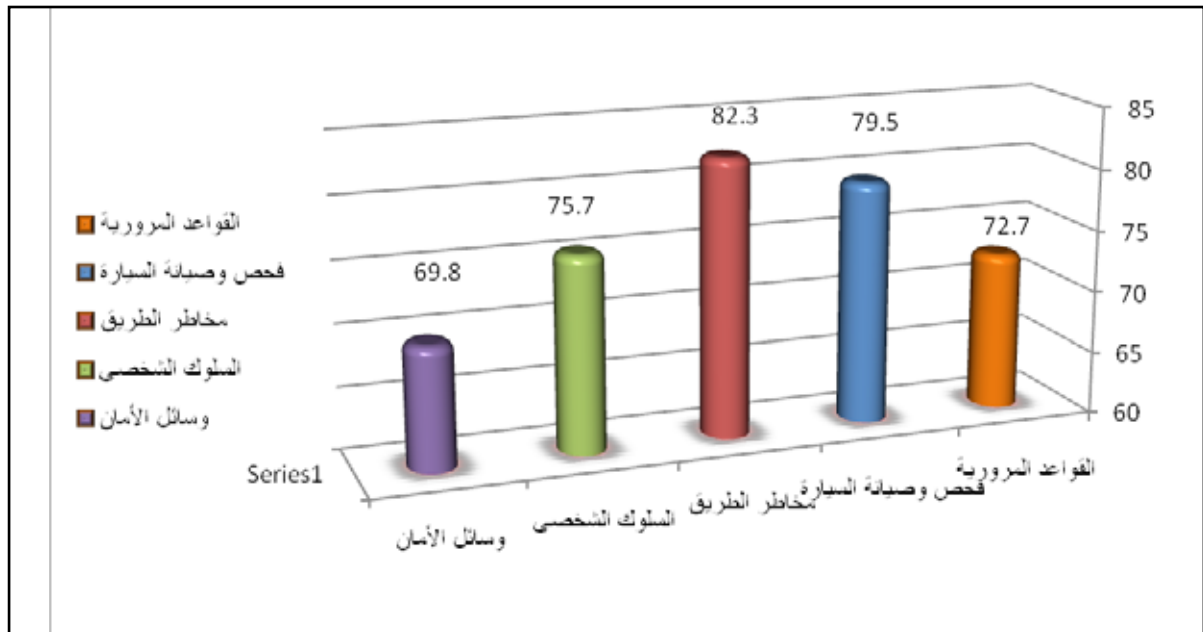
الترتيب الرابع أتى اهتمام المبحوثين باستخدام مرافقيهم لأحزمة الأمان، ثم المواظبة على ضبط وسادة حماية الرأس عند القيادة في الترتيب الخامس؛ وهكذا يمكن الاطلاع على النتائج لاستبيان السلوكيات السلبية والتعرف على النسب المئوية التي تؤكد عليها، ومن هذه السلوكيات التي يمكن وصفها بالخطيرة وجود نسبة كبيرة من المبحوثين لا تهتم بإطفاء دوران المحرك عند تعبئة الوقود، وكذلك عدم التأكد بصفة مستمرة من صلاحية طفاية الحريق، أو الحرص على استخدام فرش مقاوم للحريق. ملخص تحليل بُعد السلوك المروري لطلاب الجامعة.

يتضح من تحليل البُعد الخاص بالسلوك المروري أن درجة القوة النسبية الإجمالية له بلغت

٧٩,٧٪، وهي درجة توصف بالجيدة فقط - وفق معيار القياس الذي تمت الإشارة إليه في بداية التحليل- كما بلغ المتوسط الحسابي له ٢٨٦,٩٩٠، وانحرافه المعياري بلغ ٢١,٤٠٩، وقد أظهرت التحليلات السابقة وجود ارتفاع في القوة النسبية لُبُعد المعارف المرورية لدى الطلاب حيث بلغت ٨٣,٧٪، إلا أن هذا الارتفاع صاحبه انخفاض ملحوظ في القوة النسبية للاتجاه نحو تطبيق هذه المعارف حيث بلغت ٨٠,٦٪، وعلى نفس الوتيرة المنخفضة جاءت

٧٧,٥٪، كما بلغ متوسطه الحسابي ١١٨,٥٠٩، وانحرافه المعياري ١٢,٤٤٣، وقد تم ترتيب الأبعاد الفرعية المكونة له كما يلي: في الترتيب الأول بُعد تجنب مخاطر الطريق، ثم في الترتيب الثاني بُعد الفحص والصيانة المستمرة للسيارة، وجاء في الترتيب الثالث بعد السلوك الشخصي، وفي الترتيب الرابع بعد التطبيق الفعلي للقواعد المرورية، ثم جاء في الترتيب الخامس بعد اتباع وسائل الأمان، وهذا ما يوضحه الرسم البياني التالي:

رسم بياني رقم (٤) يبين ترتيب القوة النسبية للأبعاد الفرعية لُبُعد السلوك المروري

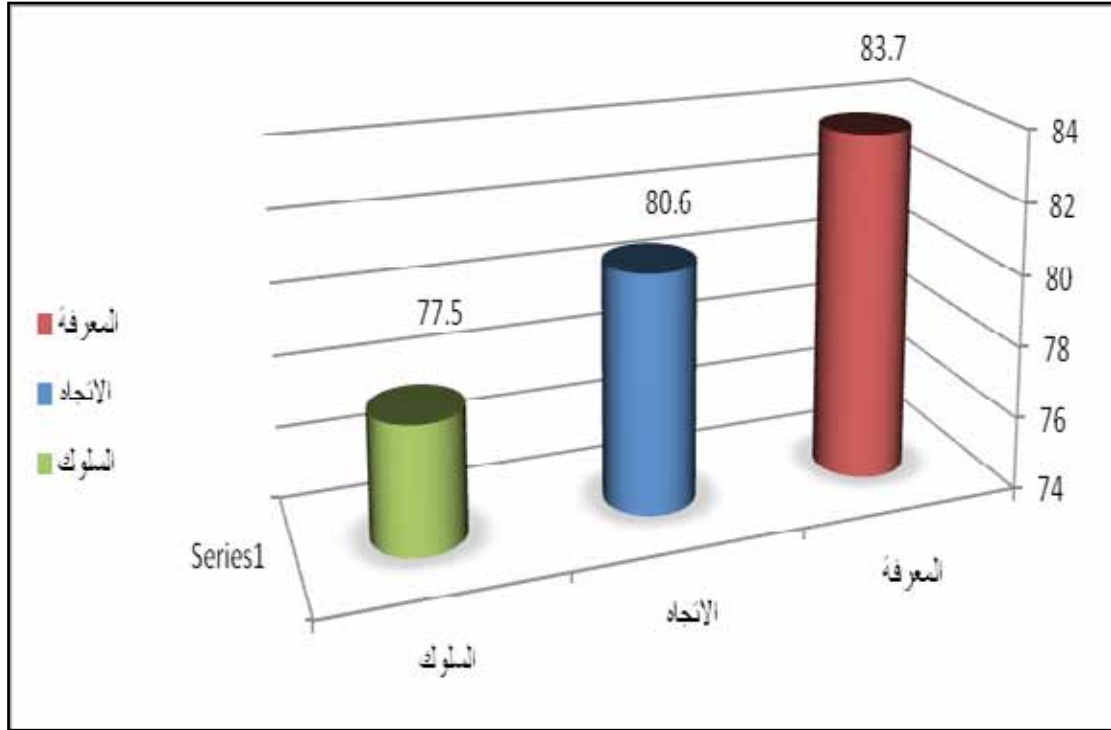


درجة القوة النسبية للسلوك المروري حيث بلغت ٧٧,٥٪، ويرى الباحثان أن هذه النتائج يمكن قبولها، فعادة يمتلك الناس من المعارف الكثير إلا أنه ليس بالضرورة التسليم بصحتها، ومن ثم ليس كل ما يعرفه المرء يمكن أن يطبقه ويوظفه. والرسم البياني التالي يبين الفروق في درجة القوة النسبية بين أبعاد المقياس.

وتوصف القوة النسبية لهذا البعد بالقوية (الجيدة)، إلا أنها تبين الدرجة السلبية المعاكسة التي تصل إلى ٢٢,٥٪، وهذا يعني أن ٢٢,٥٪ من السلوكيات المرورية للمبحوثين في الأساس سلوكيات سلبية تتطلب التركيز عليها لمساعدة الشباب على التخلص منها واستبدالها بسلوكيات إيجابية بديلة.

ملخص تحليل الوعي المروري لطلاب الجامعة بلغت درجة القوة النسبية للوعي المروري للطلاب (المعرفة - الاتجاه - السلوك)

رسم بياني رقم (٥) يبين درجة القوة النسبية لأبعاد مقياس الوعي المروري



الطبيعية وطلاب كليات العلوم الإنسانية، حيث بلغت قيمة T المحسوبة ٢,٢٧٧، وقيمة Sig. (٢-tailed) ٠,٠٢٤ عند درجات حرية ٢٠١، وكان الفارق في صالح طلاب كليات العلوم الطبيعية، أي أن مستوى وعي طلاب كليات العلوم الطبيعية أعلى من مستوى وعي طلاب كليات العلوم الإنسانية.

لم يكشف استخدام معامل الـ ANOVA عن وجود أي فروق ذات دلالة معنوية في مستوى الوعي المروري بين الطلاب وفقاً لمحل الإقامة (بادية - ريف - المدينة)، حيث بلغت قيمة F المحسوبة ١,٥٢٠، وقيمة المعنوية ١,٥٢٠ عند درجات حرية ٢.

نتائج الإجابة عن التساؤل الرابع والذي يتعلق بمقترحات المبحوثين لتقليل وقوع الحوادث المرورية

لقد احتوت أداة جمع البيانات على سؤال مفتوح حاول الباحثان من خلاله استشراف وجهة نظر المبحوثين حول بعض المقترحات

إن درجة الانخفاض في القوة النسبية للأبعاد الثلاثة المكونة للوعي (المعرفة - الاتجاه - السلوك) وكذلك الانخفاض المتبوع في الدرجة الكلية للوعي المروري وعدم وصولها إلى مستوى ١٠٠٪ إنما تمثل الحدود التي تتيح الفرصة لوقوع الحوادث، وبالتالي فإننا نعتقد أنه كلما حاولنا أن نتقرب بهذه الدرجات من الدرجة الكلية انخفضت معدلات وقوع الحوادث المرورية، وكلما تناقصت الدرجة الفعلية للوعي المروري توقعنا ارتفاع معدلات وقوع هذه الحوادث.

كما قام الباحثان باستخدام بعض المعاملات الإحصائية للتعرف على الفروق في درجة استجابة المبحوثين على مقياس الوعي المروري والتي يمكن إيجازها فيما يلي:

تبين من استخدام اختبار T-Test عدم وجود فروق ذات دلالة معنوية بين الذكور والإناث في درجة الوعي المروري.

تبين من استخدام اختبار T-Test وجود فروق ذات دلالة معنوية بين طلاب كلية العلوم

التي يمكن أن تحد أو تخفض من معدلات وقوع الحوادث المرورية، وقد خلصت نتائج التحليل الكيفي لاستجاباتهم إلى العديد من المقترحات، التي حازت على درجة اتفاق عالية منهم، وقد تمثلت فيما يلي:

مقترحات خاصة بقائد السيارة

- الانتباه في الطريق.
- تقليل السرعة.
- الالتزام بإتباع قوانين المرور، وتوقع أخطاء الآخرين.
- أخذ قسط من الراحة قبل القيادة لمسافات طويلة.
- عدم استخدام الهاتف النقال أثناء القيادة.
- عدم السماح بقيادة الحافلات والمركبات الكبيرة إلا بعد إجراء اختبارات خاصة تؤكد التمكن من قيادة هذه النوعية من المركبات.

بالنسبة للطريق

- تقليل التقاطعات في الطرق الرئيسية.
- ازدواج الطرق وزيادة سعتها.
- زيادة أجهزة مراقبة السرعة الثابتة والمتحركة، ومراعاة وضع الرادارات المتحركة بين الرادارات الثابتة.
- وضع إشارات ضوئية في أماكن عبور المشاة.
- وضع كاميرات تصوير في الإشارات المرورية ذات الأهمية.
- صيانة وإصلاح الطرق الرئيسية والخطوط السريعة الموصلة بين المناطق والولايات .
- تجديد الخطوط الإرشادية باستمرار وكذلك الاهتمام بإضاءة الطرق.
- الاهتمام بتنفيذ جسور وأنفاق للمشاة بطريقة تشجع المشاة على استخدامها.

بالنسبة للمركبة

- الفحص الدوري للمركبة.
- الفحص الدقيق للمركبات التي تعرضت لحادثة مرورية بعد إصلاحها حتى وإن كانت

المركبة حديثة الصنع.

- فحص السيارات بعد مرور ثلاث سنوات بشكل دوري من قبل المرور وليس بعد مرور عشر سنوات على سنة الصنع.
- التحكم في عداد السيارات عالية السرعة وخاصة عند ترخيصها لمن هم أقل من ٣٠ سنة.

بالنسبة للمشاة

- الانتباه قبل العبور.
- التقيد بإشارات المرور الخاصة بالمشاة.
- التزام المشاة بعبور الطرق من خلال الجسور والأنفاق والأماكن المخصصة لهم.

بالنسبة للشرطة

- تطبيق قواعد المرور على الجميع ومعاينة المخالفين دون استثناء.
- تأهيل ضباط الشرطة فنياً للتعامل مع الحوادث المرورية بطريقة صحيحة.
- تكثيف أفراد الشرطة السرية في الطريق لضبط المخالفين.
- متابعة الشباب الذين يتسابقون في الطرق العامة وتعقبهم.
- التشدد في الفحوصات الطبية عند تجديد رخص القيادة لمن تعدوا الستين.
- التشدد في تجديد رخص القيادة للمخالفين باستمرار من سائقي الهيئات الحكومية ومطالبة هيئاتهم بتوقيع جزاءات إدارية عليهم.
- إرسال رسالة SMS لقائد السيارة المتجاوز للسرعة المقررة.
- تخصيص أحد أفراد الشرطة لتنظيم عبور المشاة في الأماكن المخصصة لهم وقت الذروة.
- اتباع نظام نقاط المخالفات وتطبيقه عند تجديد الرخصة.
- تطبيق خدمة الإسعاف الطائر لنقل ضحايا

الحوادث.

- عدم وقوف سيارات الشرطة بالقرب من الدورات لعدم حجب الرؤية عن السيارات القادمة من الاتجاهات الأخرى.
- إعادة تصميم رخصة القيادة بالطريقة التي تسمح بتسجيل المخالفات عليها، وأخذ ذلك في الاعتبار عند تجديدها.

النتائج العامة للبحث

بلغت نسبة الذكور ٧٣,٦٪ من العينة، ونسبة الإناث ٢٦,٤٪ وبلغ متوسط عمر المبحوثين ٢٠,٧٢ سنة.

تضمنت العينة طلاباً من الكليات ذات الطبيعة الإنسانية بنسبة ٦٢,٣٪. بينما بلغت نسبة طلاب كليات العلوم الطبيعية ٣٧,٧٪.

بلغت نسبة المبحوثين من سكان الريف ٤٨,١٪، ومن المدينة ٣٩,٦٪، ومن البادية ١٢,٣٪.

بلغت نسبة المبحوثين الذين يحملون رخصة للقيادة ٧٣,٦٪، والذين يقودون بدون رخصة كانت نسبتهم ٢٦,٤٪.

أكدت نسبة ٥٣,٧٪ من المبحوثين حصولهم على التدريب والتعليم من خلال أشخاص مؤهلين لهذه الوظيفة، بينما أفاد ٤٦,٣٪ بتلقي التدريب من خلال الأصدقاء أو الأقارب أو الاعتماد على الاجتهاد الشخصي.

أكدت نسبة كبيرة من العينة تقدر بـ ٦٢,٣٪ باستخدام سيارات الأسرة للتدريب على القيادة بعلم الأسرة، في حين أكدت نسبة ٢٠,٣٪ على أخذ سيارات الأسرة للتدريب على القيادة بدون علمها.

يتساهل الأصدقاء والأقارب مع راغبي تعلم القيادة بإعطائهم سياراتهم للتدريب عليها، إذ أكد على ذلك نسبة ٢١,٧٪.

الاحتياجات المعرفية للمبحوثين: أكدت نسبة ٥٥٪ من المبحوثين على حاجتهم إلى معلومات مرورية تمثلت هذه المعلومات في: صيانة

السيارات وإصلاحها بنسبة ٢٧,٤٪، ومعلومات تتعلق بالطرق بنسبة ٢١,٧٪، ومعلومات خاصة بالإرشادات المرورية بنسبة ١٩,٨٪.

أكد معظم المبحوثين بنسبة ٨٤,٩٪ أنهم قد سبق أن تعرضوا أو شاهدوا حوادث مرورية على الطرقات المرورية.

أكد المبحوثون على أن الأخطاء البشرية تُعد المسبب الأول للحوادث المرورية حيث أتت في الترتيب الأول بنسبة ٦٧,٠٠٪. تلا ذلك في الترتيب الثاني الأخطاء في تصميم الطرق بنسبة ١٦,٠٠٪، ثم في الترتيب الثالث القصور في درجة أمان السيارة وإمكانياتها بنسبة ١١,٣٪، ثم الخطأ البشري الذي يعود إلى المشاة بنسبة ١٠,٤٪، والظروف الجوية والمناخية بنسبة ٩,٤٪.

بلغت درجة القوة النسبية الإجمالية لُبُعد المعارف المرورية ٨٣,٧٪، وتُعد درجة جيدة جداً، بمتوسط حسابي ١١٠,٤٦٢ وانحراف معياري ٩,٤٨١، وقد جاء ترتيب الأبعاد الفرعية لهذا البُعد وفق الترتيب التالي:

- بُعد المعارف المتعلقة بمخاطر الطريق.
- بُعد المعارف المتعلقة بالقواعد المرورية.
- بُعد المعارف المتعلقة بالسلامة الشخصية.
- بُعد المعارف المتعلقة بالاستخدام الصحيح للسيارة.
- بُعد المعارف المتعلقة بالآثار الاجتماعية والاقتصادية للحوادث المرورية على الأسرة والمجتمع.

بلغت درجة القوة النسبية الإجمالية للُبُعد المتعلق بالاتجاه نحو تطبيق المعارف المرورية ٨٠,٦٪، وتُعد درجة جيدة جداً. لكنها أقل في القوة النسبية من درجة القوة النسبية لُبُعد المعارف المرورية - كما بلغ متوسطه الحسابي ٥٨,٠١٨ وانحرافه معياري ٥,٥٩٩، وقد جاء ترتيب الأبعاد الفرعية لهذا البُعد وفق الترتيب التالي:

• بُعد الاتجاه نحو الاستخدام الصحيح للسيارة.
• بُعد الاتجاه نحو التعامل السليم مع مخاطر الطريق.

• بُعد الاتجاه للحرص على السلامة الشخصية.
• بُعد الاتجاه نحو تطبيق القواعد المرورية.

بلغت درجة القوة النسبية الإجمالية للبُعد المتعلق بالسلوك المروري ٧٧,٥٪، وتُعد درجة جيدة فقط وهي أقل في قوتها النسبية من قوة البعدين السابقين ، كما بلغ متوسطه الحسابي ١١٨,٥٠٩ وانحرافه معياري ١٢,٤٤٣. وقد جاء ترتيب الأبعاد الفرعية لهذا البُعد وفق الترتيب التالي:

• بُعد تجنب مخاطر الطريق.

• بُعد الفحص والصيانة المستمرة للسيارة.

• بُعد السلوك الشخصي.

• بُعد التطبيق الفعلي للقواعد المرورية.

• بُعد إتباع وسائل الأمان.

تبين من استخدام اختبار T-Test عدم وجود فروق ذات دلالة معنوية بين الذكور والإناث في درجة الوعي المروري.

لم يكشف استخدام معامل الـ ANOVA عن وجود أي فروق ذات دلالة معنوية في مستوى الوعي المروري بين الطلاب وفقاً لمحل الإقامة (بادية - ريف - المدينة).

تبين من استخدام اختبار T-Test وجود فروق ذات دلالة معنوية بين طلاب كلية العلوم الطبيعية وطلاب كليات العلوم الإنسانية، وكان الفارق في صالح طلاب كليات العلوم الطبيعية.

- مقترحات التقليل من الحوادث المرورية:
قدم البحث الحالي مجموعة من المقترحات لتقليل معدلات وقوع الحوادث المرورية، وذلك بناء على تحليل استجابات الباحثين، وقد تم تصنيفها إلى مقترحات خاصة بقائد السيارة، والطريق والمركبة والمشاة والشرطة.

توصيات البحث وآليات التنفيذ

إن الاعتقاد بأن مواجهة مشكلة الحوادث المرورية من خلال التركيز على تزويد الأفراد بالمعلومات والمعارف المرورية فقط هو اعتقاد غير سليم، فزيادة الوعي المروري للأفراد تقتضي تزويدهم بالمعارف والمعلومات المرورية ومناقشتها معهم حتى يتثبتوا من صحتها ويدركوا جدوى تطبيقها، وهذا ما يسمى بالاتجاه، وهذه الخطوة بمثابة القنطرة التي يبني عليها السلوك المروري للأفراد، تلك هي المسلمة التي خلصنا إليها من خلال بحثنا الحالي، وبالتالي فإن أي جهد يبذل لتوعية المواطنين يجب أن ينطلق من خلال الإيمان بالمسلمة السابقة

بالإضافة إلى ما سبق فإن مشكلة الحوادث المرورية وصلت إلى درجة من التعقيد يستحيل معها المواجهة من خلال إدارات المرور والشرطة بشكل منفرد، وأن تصور قدرة جهاز الشرطة على مواجهة المشكلة منفرداً إنما هو قمة الخطأ الذي وقعت فيه حكومات كثير من الدول التي تعاني من تلك المشكلة، كما خلصت نتائج البحث الحالي إلى وجوب تكاتف جهات عدة في عملية المواجهة والتصدي، فالقطاعات المجتمعية الفاعلة في المجتمع يمكنها الإسهام بفاعلية في إحداث نقلة نوعية في هذا الخصوص؛ لذا فقد صيغت التوصيات التالية بطريقة توضح آليات تنفيذها من خلال علاقة متشابكة بين مؤسسات وقطاعات مجتمعية عدة، وكان من أهم التوصيات التي يقدمها البحث هي التوصية التالية:

١. التكامل في المواجهة المجتمعية للحوادث المرورية: حيث أن عمل كل جهة بشكل منفرد يؤدي إلى ضياع الجهود وتضاربها وفقدان جدواها المتوقعة، فالتكامل بين جميع مؤسسات المجتمع الحكومية والأهلية والخاصة والتنسيق فيما بينها من خلال جهة متخصصة مهمتها الأولى تتمثل في تفعيل الدور المجتمعي المتكامل

لمواجهة الحوادث والمشكلات المرورية هو السبيل الحقيقي والجاد للمواجهة.

آلية التنفيذ: إنشاء المجلس الأعلى للسلامة المرورية وتأمين الطرق؛ والذي تكون مهمته الأولى العمل على تبني المجتمع بكافة هيئاته ومؤسساته وقطاعاته وجماعاته وأفراده للحوادث المرورية كقضية اجتماعية اقتصادية أمنية خطيرة، ويضم في عضويته ممثلين عن: الوزارات والهيئات الحكومية المعنية (الشرطة، التعليم، الصحة، الشؤون القانونية.... إلخ)، وممثلين عن منظمات المجتمع المدني، وممثلين عن شركات القطاع الخاص، وبعض القيادات الشعبية، كما يتضمن في عضويته بعض الخبراء والمستشارين، وتكون له صلاحية التواصل والتنسيق والتخطيط مع كافة الجهات المعنية بمواجهة هذه المشكلة.

توصيات متعلقة بقطاع الإعلام:

التوعية الإعلامية المستمرة بالآثار السلبية للحوادث المرورية في الفرد والأسرة والمجتمع وعلى الاقتصاد الوطني.

- آلية التنفيذ: عن طريق تخصيص برامج إذاعية وتلفزيونية تستضيف المختصين لإلقاء الضوء على هذه الآثار وإتاحة الفرصة للمواطنين للمشاركة في تحديدها ومناقشتها، كما تتضمن نشر إحصاءات شهرية بأعداد الحوادث والمصابين والمتوفين بها والخسائر الناجمة، ويجب أن تشترك دوائر العلاقات العامة والإعلام والتوعية في كافة الوزارات والهيئات الحكومية في توعية موظفيها والمستفيدين من خدماتها والمتواصلين معها بشكل مباشر.

توصيات متعلقة بمنظمات المجتمع المدني:

١. إعداد حملات توعية: تستهدف الأسر لتوعيتها بضرورة مساعدة الأبناء على اتباع طرق سليمة في عملية التدريب على القيادة، والاهتمام بتوعيتهم بكيفية تجنب وقوع الحوادث

والمخاطر والآثار الناجمة عنها.

- آلية التنفيذ: من خلال برامج (ندوات - اجتماعات - نشرات توعية - محاضرات.. الخ) تقدم عن طريق مؤسسات المجتمع المدني والجمعيات الأهلية كجمعية المرأة العمانية والجمعيات الخيرية، وفرق العمل التطوعية.... الخ.

٢. حملات توعية: تستهدف المقيمين بالريف والبادية لتوعيتهم بأهمية الحصول على رخصة للقيادة.

- آلية التنفيذ: استثمار مؤسسات المجتمع المدني والجمعيات الأهلية والخيرية في القيام بالتوعية المباشرة للمقيمين بالمناطق الصحراوية لتوعيتهم وإقناعهم بوجود الحصول على رخصة القيادة قبل القيام بالقيادة الفعلية، وتوفير كتيبات ومعلومات عن الطرق والخدمات الموجودة وإتاحتها للمواطنين.

٣. خدمة الإسعاف الطائر: سرعة العمل على توفير التمويل الكافي لتطبيق خدمة الإسعاف الطائر وخاصة في الحوادث التي تقع في الأماكن المزدحمة والبعيدة.

- آلية التنفيذ: من خلال إنشاء صندوق تمويل أهلي - تبرعات - هبات - وقف.... الخ، خاص بهذا المشروع، تشارك فيه المنظمات غير الحكومية ومنظمات المجتمع المدني بما فيها الجمعيات الأهلية والتطوعية وشركات القطاع الخاص، والهيئة العمانية للأعمال الخيرية والأفراد الراغبين في التبرع ودعم مثل هذه الأفكار.

توصيات متعلقة بالشرطة وإدارات المرور:

١. وجوب التأكد من إلمام المدربين المعتمدين والمؤهلين للتدريب على قيادة السيارات بالمعلومات والمعارف التي تمكنهم من تدريب الراغبين في الحصول على رخصة على كيفية اكتشاف الأعطال وتحديد درجة خطورتها وكيفية التعامل

معها قبل حدوث المشكلة.

- آلية التنفيذ: تنظيم دوائر المرور لدورات تدريبية لإعداد مدربي السياقة، وعدم منح الترخيص للمتقدم للعمل كمدرّب إلا بعد التأكد من قدرته على إتمام التدريب بكفاءة واقتدار.

٢. تنفيذ دورات تدريبية أو محاضرات للمتقدمين لاستخراج رخصة القيادة لتعريفهم بأخلاقيات القيادة وما يجب الالتزام به، كما يجب أن تتضمن اختبارات الحصول على رخصة القيادة اختباراً فنياً، يُسأل فيه المتقدم عن بعض المعلومات الفنية المتعلقة باكتشاف الأعطال، وكيفية التعامل معها، والقيام ببعض الأعمال المتعلقة بصيانة السيارة.

- آلية التنفيذ: عن طريق وحدات المرور في أثناء إجراء الاختبارات الخاصة بالرخصة، وبالتالي يلزم تأهيل القائمين على إجراء مثل هذه الاختبارات تأهيلاً مناسباً.

٣. عدم الموافقة على استخراج رخصة القيادة إلا من خلال التدريب في مدرسة للتعليم أو عند مدرب معتمد على قدر كبير من التأهيل والتدريب، تم اختباره وثبتت صلاحيته للقيام بالتدريب.

- آلية التنفيذ: وضع شروط دقيقة للتصريح للأشخاص الذين يرغبون في تحمل مسؤولية التدريب على القيادة، وإنشاء مدرسة لتدريب المدربين أنفسهم وتأهيلهم بشكل علمي وجاد للعمل كمدرّب معتمد، وعدم السماح للمدارس بإسناد مسؤولية التدريب والتعليم إلا للمدربين الذين يجتازون بنجاح البرنامج التأهيلي والتدريبي في تلك المدرسة التابعة للمرور.

٤. ضرورة توجيه المواطنين وتشجيعهم على مساعدة جهاز الشرطة بالإبلاغ عن السيارات المخالفة أو وجود قطع في الطريق، وتشديد العقوبة على المتسابقين في الطرق.

- آلية التنفيذ: تيسير إجراءات الاتصال

والإبلاغ، وضمان سرية بيانات المتصل.

٥. إدخال تعديلات على قانون المرور بما

يتماشى والتطور العمراني والاجتماعي.

توصيات متعلقة بالقطاع التعليمي والجامعي:

١. تفعيل دور مؤسسات التعليم في عملية

المواجهة المجتمعية لمشكلة الحوادث المرورية.

- آليات التنفيذ

• إدخال تعاليم سلامة المرور في مقررات المرحلة المتوسطة في التعليم العام، والعمل على إيجاد توعية مرورية حقيقية بين الفئات المستهدفة من بين فئات المجتمع، وتعويد الأطفال على احترام قواعد المرور والعمل بها.

• تخصيص كل مدرسة أسبوعاً على مدار العام يسمى أسبوع المرور، ويتم ذلك من خلال استضافة مسؤولين بالمرور وتخطيط الطرق، ومختصون في الخدمة الاجتماعية وعلم الاجتماع، والإعلام.... إلخ، ويتم تنفيذ العديد من الفعاليات المتنوعة في ذلك الأسبوع، وإتاحة الفرصة للتنافس بين المدارس بالولايات والمناطق المختلفة من خلال المسابقات المتعلقة بذلك.

• إتاحة الفرصة لطلاب الحلقة الثانية من التعليم الأساسي (الثانوي العام) وطلاب الجامعة للحصول على تدريب - إلزامي أو اختياري - لتنظيم المرور فعلياً في الشارع في أثناء الإجازة الصيفية.

٢. تفعيل دور الجامعة في عملية المواجهة من خلال المبادرات المجتمعية داخل الجامعة وخارجها بالمجتمع المحلي.

آليات التنفيذ:

• استثمار إمكانات وطاقات الجماعات الطلابية المتعددة في الجامعة وكلياتها المختلفة، من خلال الفعاليات المتعددة التي تهتم بالمواجهة المجتمعية لهذه المشكلة.

• تخصيص كل كلية أسبوعاً في العام للاحتفال بأسبوع المرور، ويتم فيه استضافة

مسؤولين بالمرور وتخطيط الطرق ومختصون في الخدمة الاجتماعية وعلم الاجتماع، والإعلام.... الخ، كما يتم تنفيذ العديد من الفعاليات المتنوعة في ذلك الأسبوع، وإتاحة الفرصة للتنافس بين الكليات المختلفة من خلال المسابقات المتعلقة بذلك.

• اهتمام الجامعة بتشجيع الطلاب في جميع المراحل (بكالوريوس - ماجستير - دكتوراه)، وكذلك أعضاء الهيئة التدريسية على تخصيص جزء من مجهودهم البحثي للمعالجة العلمية لمشكلة الحوادث المرورية.

توصيات متعلقة بوزارة النقل:

١. الصيانة الدورية للطرق باستمرار، وضرورة وجود موانع للحيوانات والرمال الزاحفة على الطرق.

- آلية التنفيذ: وضع برامج خاصة لتسييج جوانب الطرقات العامة ذات التجمعات السكانية أو الطرق المخترقة لتجمعات ومراعي الحيوانات، ودراسة أماكن تواجدها ومحاولة التحكم في إبعادها عن الطرقات، مع وضع أنظمة خاصة وإشارات تنبيهية تحذر السائقين عند الدخول لتلك المناطق.

٢. دراسة المواقع التي تكثر فيها الحوادث ومحاولة تحليلها جيداً لتلافي الأخطاء التصميمية.

- آلية التنفيذ: عن طريق التنسيق مع شرطة المرور والاستعانة بالخبراء والمختصين في عمليات الدراسة الهندسية والتحليل الفني وعدم الاعتماد على أفراد غير مؤهلين لدراسة التقارير الفنية وكتابتها المتعلقة بذلك.

توصيات متعلقة بمؤسسات القطاع الخاص والبنوك:

١. إلزام شركات استيراد السيارات والإطارات بضرورة مراعاة الجانب الفني والتقني بما يتمشى مع مناخ المجتمع العماني.

- آلية التنفيذ: من خلال سن التشريعات التي تفرض على الشركات المستوردة للسيارات وقطع الغيار الالتزام بمواصفات عالية تناسب طبيعة الجو والمناخ بالمجتمع العماني، الحد من بيع قطع الغيار المقلدة، وتجريم بيع الإطارات المستعملة، وتشجيع ثقافة النقل الجماعي، والحد من الإغراءات التي تقدمها شركات السيارات كوسائل تسويقية.

٢. تنمية المسؤولية الاجتماعية للقطاع الخاص في مواجهة مشكلة الحوادث المرورية.

- آلية التنفيذ: من خلال دعم المبادرات المجتمعية والفعاليات المتنوعة - التي تحتاج الدعم المالي والرعاية - لتوعية المواطنين بالحوادث المرورية وكيفية الحد منها وإدراك مخاطرها وآثارها على الفرد والأسرة والمجتمع. آليات مهنة الخدمة الاجتماعية في تنمية الوعي المروري

في ختام صياغة التقرير النهائي للبحث، رأى الباحثان وجوب طرح مجموعة من الآليات الخاصة بمهنة الخدمة الاجتماعية، تلك التي أفرزتها مناقشة النتائج الميدانية، ويتوقع من اتباع هذه الآليات الارتقاء بالدور المهني الممارس للأخصائي الاجتماعي على مستوى الوحدات القاعدية والمركزية، والتي من بينها المدارس والجامعات ومؤسسات المجتمع المدني بما تتضمنه من جمعيات أهلية ومنظمات غير حكومية متعددة ومتنوعة، وإدارات الشرطة والمرور ودوائر العلاقات العامة بمختلف الهيئات والوزارات المعنية..... الخ.

وإيماناً بتعدد الأدوار المهنية للأخصائي الاجتماعي، فالبحث يطرح مجموعة من الآليات التي تتميز بتناولها الجوانب: الوقائية والتنموية العلاجية، وانطلاقاً من الجامعة بوصفها مجال عمل الباحثين ومصدر الفئة المستهدفة بالبحث، سوف يقدم البحث الآليات المنطلقة من تبني

المدخل التكاملي في الخدمة الاجتماعية ذلك الذي يعتمد على طرقها الثلاث (العمل مع الأفراد - العمل مع الجماعات - تنظيم المجتمع):

١. آليات ذات طابع وقائي تنموي:

• مساعدة الجماعات الطلابية على تصميم فعاليات متنوعة وتنفيذها، تهتم بتوعية الطلاب بالآثار السلبية للحوادث المرورية على الأسرة والمجتمع وعلى الاقتصاد الوطني.

• مساعدة الجماعات الطلابية على تصميم فعاليات وتنفيذها، ذات طابع توعوي بهدف رفع مستوى الوعي المرورية.

• فتح قنوات الاتصال مع المؤسسات والهيئات المعنية كدوائر المرور والشرطة والإعلام والصحة وغيرها من المؤسسات؛ بهدف التنسيق لمساعدة الطلاب على عقد حلقات نقاشية جادة حول كيفية الحد من الحوادث المرورية وتلافي آثارها.

• مساعدة الجماعات الطلابية على وضع برامج وأنشطة وفعاليات وتصميمها ثم تقديمها خارج الجامعة من خلال التنسيق مع بعض مؤسسات المجتمع المحلي بهدف تنمية الوعي المروري للمواطنين.

• تنظيم دورات تدريبية لتدريب طلاب الجامعة على عملية تنظيم المرور، حتى يتمكنوا من التطوع في أثناء الإجازة الصيفية؛ لمساعدة رجال الشرطة والمرور على تنظيم حركة السير في الأماكن ذات الكثافة المرورية العالية.

• تنظيم دورات تدريبية للطلاب في مجال الإسعافات الأولية حتى يتمكنوا من التصرف بطريقة صحيحة في حال وقوع أية حوادث مرورية أو غيرها.

• الاستفادة من وسائل الاتصال الإلكتروني المتاحة بالجامعة للتواصل مع الطلاب؛ بهدف تزويدهم ببعض المعلومات والمعارف لتنمية وعيهم المروري، وكذلك لتبليغهم بالفعاليات المقترحة من حيث أهدافها وموعدها ومكان إقامتها.

• تنفيذ البحوث والدراسات العلمية في مجال تنمية الوعي المروري والحد من الحوادث المرورية، وإعلان نتائجها ومناقشتها مع الطلاب والمهتمين.

• تشجيع طلاب الجامعة على المشاركة تنظيم حملات التبرع بالدم بصفة مستمرة.

٢. آليات ذات طابع علاجي:

• مساعدة الطلاب على تكوين مجموعات تطوعية للدعم المعنوي والنفسي والاجتماعي مهمتها تتمثل في دعم أسر المصابين والمتوفين جراء الحوادث المرورية، وإرشادهم إلى أماكن الحصول على المساعدات المتنوعة.

• التنسيق مع الجمعيات الأهلية وفرق العمل التطوعية لضمان حصول الطلاب المصابين وأسر المتوفين منهم على مساعدات تقدم من خلال هذه الجمعيات.

• الاهتمام بالطلاب المصابين نتيجة الحوادث المرورية، ودراسة حالاتهم وذلك بهدف مساعدتهم على التكيف مع المناخ الجامعي في مرحلة ما بعد الحادث.

• المساعدة على تأهيل الطلاب المصابين في الحوادث المرورية نفسياً واجتماعياً، والتنسيق مع المؤسسات المختصة في حال الحاجة إلى تأهيل بدني وجسمي؛ وذلك لمساعدتهم على التعامل بقدر مقبول من الفعالية مع الوضع الدراسي في مرحلة ما بعد الحادث.

• التفكير في مساعدة الطلاب على اقتراح برامج من شأنها التخفيف من التأثيرات السلبية لحوادث المرور على أسر المصابين والمتوفين.

• تشجيع الطلاب على المشاركة في جمعيات وفرق العمل التطوعية التي تهتم بتقديم مساعدات عينية ومادية لأسر المصابين والمتوفين في الحوادث المرورية.

مراجع البحث:

١. الوحدة: جريدة يومية سياسية تصدر عن مؤسسة الوحدة للصحافة والطباعة والنشر والتوزيع، اللاذقية، سوريا، http://wehda.alwehda.gov.sy/ 16/1/2011, 10:42pm).
 ٢. منظمة الصحة العالمية: "أعمال مُنظمة الصحة العالمية في إقليم شرق المتوسط"، التقرير السنوي للمدير الإقليمي، المكتب الإقليمي لشرق المتوسط، ٣١ ديسمبر إلى ١ يناير ٢٠٠٩.
 ٣. Mónica Ruiz: Unintentional Childhood Injuries in Sub-Saharan Africa: An Overview of Risk and Protective Factors, Journal of Health Care for the Poor and Underserved, Volume 20, Number 4, The Johns Hopkins University Press, 2009.
 ٤. هاشم محمد نور المدني: التجارب العالمية في التخطيط المروري، في التجارب العربية والدولية في تنظيم المرور، الطبعة الأولى، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، ٢٠١٠م.
 ٥. شرطة عمان السلطانية: الحوادث المرورية، بدء ظهورها وازدياد عددها، نقلا من الموقع الإلكتروني التالي: (<http://www.traffic.gov.om/traffic/> 21/1/2011, 8:43pm).
 ٦. علاء عبد الرحمن البكري: أسباب وقوع حوادث مرور الأطفال وسبل الوقاية منها، مجلة الشرطة للدراسات والثقافة الشرطية، ٢٠٠١.
 ٧. سعد بن علي الشهراني: اتجاهات الشباب نحو مشكلة المرور، دراسة مسحية على طلاب التعليم الثانوي بالرياض، العدد ٣٥، المجلة العربية للدراسات الأمنية والتدريب، جامعة نايف للعلوم الأمنية، الرياض، ٢٠٠٣.
 ٨. جريدة عمان: جريدة يومية سياسية، مسقط، سلطنة عمان، (<http://main.omandaily.com/> 21/1/2011, 10:40pm).
 ٩. ندا على أبا حسين وأحمد قاسم الزبير: معارف السائقين بالقواعد المنظمة للمرور وسلوكهم في المنطقة الشرقية للمملكة العربية السعودية، المجلد الثالث عشر، العدد ٢، المجلة
- الصحية لشرق المتوسط، منظمة الصحة العالمية، ٢٠٠٧.
 ١٠. شرطة عمان السلطانية: حقائق وأرقام، نشرة صادرة عن الإدارة العامة للمرور، أسبوع مرور مجلس التعاون لدول الخليج العربية، ٢٠١٠.
 ١١. فاروق الموصولي: التوعية المرورية وأثرها في تنظيم المرور، دراسة مقدمة إلى ندوة تنظيم المرور والنقل في المدن العربية، مطابع المعهد العربي لإنماء المدن، بورسعيد، مصر، ١-٥ ديسمبر ١٩٩١.
 ١٢. حسين حسن سليمان وآخرون: الممارسة العامة في الخدمة الاجتماعية مع الفرد والأسرة، مجد المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، بيروت، لبنان، ٢٠٠٥.
 ١٣. عماد فاروق صالح: دور الجامعة في مساعدة الطلاب المعوقين على الاندماج الاجتماعي، مجلة دراسات في الخدمة الاجتماعية والعلوم الإنسانية، كلية الخدمة الاجتماعية، عدد ٢٩، جامعة حلوان، مصر، أكتوبر ٢٠١٠.
 ١٤. مجمع اللغة العربية: المعجم الوسيط، الطبعة الأولى، دار المعارف، القاهرة، ١٩٨٠م.
 ١٥. أحمد زكي بدوي: معجم مصطلحات العلوم الاجتماعية، بيروت، مكتبة لبنان، ١٩٧٧م.
 ١٦. Robert L. Barker: The Social Work Dictionary, N.Y, N.A.S.W, 1987.
 ١٧. محروس محمود خليفة: ممارسة الخدمة الاجتماعية دراسات في التغيير المخطط، الكتاب الثاني، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، ١٩٩٢م.
 ١٨. أديب محمد خضور: حملات التوعية المرورية العربية، العدد ٤١٦، جامعة نايف للعلوم الأمنية، الرياض، ٢٠٠٧م.
 ١٩. عبد الله حامد عبد الله الخلف: دور أفلام التوعية المرورية في رفع مستوى الوعي المروري، دراسة شبه تجريبية على طلاب الرحلة

الثانوية في مدينة الرياض، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، ٢٠٠٥م.

٢٠. محمد سعد الدين بيان: التربية المرورية مدخل في إعداد المعلم، الطبعة الأولى، جامعة نايف للعلوم الأمنية، الرياض، ٢٠١٠م.

٢١. ويكيبيديا، الموسوعة الحرة: <http://ar.wikipedia.org/wiki/13\1\2011,11:00pm>

٢٢. محسن بن العجمي عيسى: السلامة المرورية "الوقائع والتطلعات"، جامعة نايف للعلوم الأمنية، الرياض، ٢٠٠٨م. نقلا عن:

-Le fichier national des accidents corporels de la circulation routière en France (JEAN CHAPELON secrétaire général et FABRICE LOONES chargée d'étude) observatoire national interministériel de sécurité routière

٢٣. عبد الله بن علي الحارثي: العين الساهرة، العدد ١٢٣، مجلة دورية أمنية تصدرها إدارة العلاقات العامة، شرطة عمان السلطانية، مايو ٢٠١٠.

٢٤. طلعت مصطفى السروجي وآخرون: مداخل منهجية في بحوث الخدمة الاجتماعية، مركز نشر وتوزيع الكتاب الجامعي، جامعة حلوان، القاهرة، ٢٠٠١.

٢٥. هشام سيد عبد المجيد: البحث في الخدمة الاجتماعية الإكلينيكية، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة، ٢٠٠٦.

٢٦. محمد شمس الدين أحمد: العمل مع الجماعات في محيط الخدمة الاجتماعية، مركز نشر وتوزيع الكتاب الجامعي، جامعة حلوان، القاهرة، ٢٠٠٢.