



الوعي والسلامة المرورية لدى الشباب الكويتي مدخل للحد من الحوادث المرورية

د. عبد الحميد محمد العباسي*

د. حسن بسيوني أيوب**

د. لافي منشر الظفيري***

ملخص:

تنامت ظاهرة الحوادث المرورية بدولة الكويت بشكل ملحوظ خلال السنوات القليلة الماضية؛ الأمر الذي دفع لدراسة هذه الظاهرة وتحليلها، ومن ثم معرفة أسبابها ونتائجها، ووضع المقترحات التي يمكن أن تساعد المسؤولين على الحد منها.

يهدف البحث إلى إبراز أهمية الوعي والسلامة المرورية مدخلاً للحد من الحوادث المرورية التي يرتكبها الشباب الكويتي. ولكي يؤدي هذا الوعي ثماره لابد من تضافر جهود كثير من الجهات مع جهاز الأمن في الدولة. ويوضح البحث أن التركيز على مدخل الوعي والسلامة المرورية لدى الشباب الكويتي لا يقلل من أهمية الجوانب أو الأبعاد الأخرى المتعلقة بالحوادث المرورية المتمثلة في المركبة والطريق.

وقد ركز البحث على شريحة الشباب مابين ١٥-٢٥ سنة؛ لأن الإحصاءات تؤكد أن هذه الشريحة من المجتمع الكويتي هي أكثر الشرائح ارتكاباً للحوادث المرورية، وثبت وجود فروق معنوية

* دكتوراه في الإحصاء، جامعة القاهرة، عام ١٩٩٩م، مستشار إحصائي، برنامج إعادة الهيكلة والجهاز التنفيذي للدولة، دولة الكويت.

** دكتوراه الإدارة، جامعة قناة السويس، جمهورية مصر العربية، عام ١٩٩١م، أستاذ مشارك، أكاديمية سعد العبدالله للعلوم الأمنية، دولة الكويت.

*** دكتوراه الإدارة، جامعة حلوان، ٢٠٠٤م، مدير دائرة التدريب والتطوير، الخطوط الجوية الكويتية، دولة الكويت.

بالم متوسط المرجح للأسباب والمقترحات والوعي والسلامة المرورية بحسب النوع والعمر والحالة العملية ومحل الإقامة والمخالفات السابقة والحالية، وأوصى البحث بتكثيف دور مختلف الجهات التي تقوم بنشر الوعي والسلامة المرورية بصفة مستمرة، وتقويم النتائج على فترات زمنية دورية لمعرفة الآثار التي ترتبت على ذلك.

قائمة المصطلحات المستخدمة

المصطلح	التعريف
الوعي المروري	هو اليقظة الحسية والمعنوية والمعرفة والإلمام الواسع بكل ما يتعلق بالمرور من مركبة وطريق وإشارات وأنظمة وقوانين وغيرها مما ينعكس إيجاباً على الشخص وحسن قيادته ومراعاته للأنظمة المرورية المختلفة.
السلامة المرورية	الوقاية للحد من وقوع الحوادث المرورية أو منعها ضماناً لسلامة الإنسان وممتلكاته، وحفاظاً على أمن البلاد ومقوماتها البشرية والاقتصادية، وتهدف إلى تبني جميع الخطط والبرامج واللوائح والإجراءات.
المشكلات المرورية	هي تلك المواقف التي تعوق سير كل من المركبات بجميع أنواعها والمشاة وتمنع الوصول إلى المكان المطلوب في سهولة ويسر.
الحوادث المرورية	هو كل واقعة غير عمدية ينجم عنها وفاة أو إصابة أو خسارة في الممتلكات بسبب استعمال المركبات على الطريق.
قانون المرور	هو مجموعة من القواعد القانونية التي تهدف إلى تحقيق الأمن الضروري وأهداف النظام السياسي والاجتماعي من خلال تنظيم السير بالطرق العامة.
المرور	ليس طرقات ومركبات حديثة فقط وإنما هو الإنسان وكيفية فهمه للمرور في زمانه ومكانه.
الطريق	هو المسطح الكلي المعد للمرور العام، أي المخصص لاستعمال المركبات والمشاة.
المركبة الآلية	هي كل وسيلة من وسائل النقل أو الجر ذات عجلات تسير بواسطة محرك آلي.
حق المرور	هو الحق الذي يقتضي من جميع السائقين والمشاة والركاب (أي مستعمل طريق) توخي الحرص والعناية وعدم إحداث إصابات بدنية أو التسبب في أي أذى للآخرين.

المبحث الأول الإطار العام للمبحث

١ - مقدمة:

لقد أصبحت الوفيات والإصابات الخطرة الناجمة عن الحوادث المرورية من المشكلات الرئيسية التي تهدد حياة السكان في كثير من دول العالم، وبشكل خاص سكان المنطقة العربية، فخلال السنوات الماضية ارتفعت نسبة الحوادث المرورية بشكل كبير نتج عنه ارتفاع حاد في عدد الإصابات الخطرة والوفيات. ففي عام ٢٠٠٢م فقط بلغ عدد حالات الوفيات نتيجة للحوادث المرورية نحو ١,٢ مليون حالة وفاة، والإصابات نحو ٣٥ مليون حالة، منها لنحو ٥ ملايين نسمة يعيشون في حالة إعاقة دائمة، والملاحظة المثيرة للانتباه أن نحو ٨٠٪ من هذه الوفيات تقع في الدول النامية، وبشكل خاص بين دول المنطقة العربية التي أصبحت تحتل أعلى نسبة وفيات وإصابات نتيجة حوادث الطرق في العالم (عامر المطير، ٢٠٠٦م).

ونتيجة لذلك اهتمت الدول - وخاصة الدول الصناعية - بقضية السلامة والوعي المروري، واعتبرتها من القضايا الرئيسية والمهمة، إدراكاً منها للعلاقة المتبادلة بين الحوادث المرورية والنواحي الاجتماعية والاقتصادية، لذا وضعت الخطط والإجراءات والاحتياطات التي تهدف إلى رفع مستوى السلامة المرورية، والحد من الخسائر الاقتصادية والبشرية والتخفيف من آثارها وأضرارها؛ حيث يتم تخصيص موازنات مستقلة لخطط السلامة المرورية ومشاريعها التي تشمل إجراء الدراسات وتنفيذ أعمال التحسينات الهندسية ومعالجة مواقع الحوادث الخطرة والقضايا المتعلقة بالطوارئ والتعليم وغيرها، مما كان له آثار إيجابية تمثلت في التخفيف من الخسائر الناجمة عن الحوادث المرورية؛ فقد انخفضت وفيات حوادث الطرق في أوروبا الغربية بنسبة ١٠٪ خلال السنوات العشر الأخيرة (١٩٩٧ - ٢٠٠٦م)، أما في فرنسا فقد انخفضت وفيات حوادث الطرق

بنسبة ٢٠٪ عام ٢٠٠٣م قياساً بعام ٢٠٠٢م، نتيجة لحالة الاستنفار التي قادتها الحكومة الفرنسية والجهات المعنية، في اتباع الخطط و السياسات الصارمة للوقاية والمكافحة. وتشير التوقعات إلى أنه بين عام ٢٠٠٠م وعام ٢٠٢٠م ستتخفض نسبة وفيات حوادث الطرق في هذه الدول لتبلغ ٣٠٪.

وفي المقابل يزداد الوضع في المنطقة العربية سوءاً نتيجة لغياب الإطار التنظيمي والقانوني وضعف الجهود الحالية المبذولة في مجال السلامة على الطرق، وقد أدت هذه العوامل لزيادة الوفيات في المنطقة بنسبة ٢٠٪ خلال السنوات العشر الأخيرة (١٩٩٧-٢٠٠٦م)، ويتوقع أن تحتل الوفيات الناجمة عن حوادث المرور العنصر الرئيسي الثالث في قائمة أسباب الوفيات والإصابات الخطرة في المنطقة العربية بحلول عام ٢٠٢٠م، ذلك في حال استمرار الوضع الحالي وعدم اتخاذ الإجراءات الملائمة (عبد الحميد العباسي، ٢٠٠٥م).

ويعاني المجتمع الكويتي - كسائر مجتمعات المنطقة العربية - مشكلة ارتفاع معدلات حوادث الطرق، وما تخلفه من خسائر بشرية و اقتصادية. فخلال السنوات الماضية شهدت الكويت تصاعداً ملحوظاً في أعداد حوادث الطرق صاحبه زيادة في عدد حالات الوفيات والإصابات، وأصبحت تمثل إحدى أهم القضايا والمشكلات المتنامية التي تواجه سكان الكويت، بما تخلفه من مأس اجتماعية وإنسانية فادحة، فضلاً عن خسائرها المادية الجسيمة التي تطول قطاعات عريضة من المجتمع.

وتشير الإحصاءات إلى وقوع نحو ٦٠ ألف حادث مروري في الكويت سنوياً، تؤدي إلى وفاة نحو ٤٦٠ شخصاً، وإصابة نحو ٨٦٠ شخصاً. ولو طبق التعريف الدولي لوفيات الحوادث (الذي يشمل الوفيات خلال ٣٠ يوماً من وقوع الحادث) لربما وصل العدد إلى ٩٠٠ حالة وفاة، ويُقدر أن نحو ٢٠٠ شخص من بين المصابين سنوياً في حوادث المرور في الكويت ينتهي بهم الحال إلى إعاقة خطيرة ومستديمة. وأصبحت ٣٠٪ من أسرة المستشفيات الحكومية مشغولة بمصابي حوادث السيارات.

أما معدل وفيات حوادث الطرق في الكويت فيصل إلى نحو ١٦ حالة وفاة لكل ١٠٠,٠٠٠ شخص، ويعتبر من المعدلات المرتفعة لو تم مقارنته ببعض الدول مثل بريطانيا التي يصل فيها معدل وفيات حوادث الطرق إلى حالتين فقط لكل ١٠٠,٠٠٠ شخص. أما ما يتعلق بالخسائر التي يتكبدها الاقتصاد الوطني سنوياً في الكويت نتيجة لهذه الحوادث المرورية فتقدر بنحو ٢ مليار دينار سنوياً.

ومناطق الكويت تعاني أيضاً مشكلات تخلفها الحوادث المرورية، التي أصبحت تنصدر قائمة أسباب الوفيات والإصابات الخطرة بالكويت. وخلال عام ٢٠٠٦م - على سبيل المثال - شهدت محافظة العاصمة نحو ٣٠٪، ومحافظة حولي ٢٣٪، من جملة أعداد الحوادث المرورية (وزارة الداخلية، ٢٠٠٧م).

وتشير الإحصاءات إلى زيادة مطردة في المخالفات المرورية التي نتج عنها حوادث مرورية وراح ضحيتها مواطنون ووافدون، أغلبهم من الشباب في مقتبل العمر، وتلك ظاهرة تستحق الدراسة من أجل المساهمة في الحد من الحوادث الجسيمة التي تشهدها الطرقات يومياً والوفيات الناتجة عنها. وتعد مشكلة حوادث المرور من أهم المشكلات التي تواجه المجتمعات الحديثة لما لها من علاقة وأثر على حياة الإنسان، وتزايد حجم هذه المشكلة مع ازدياد عدد المركبات المستعملة للطريق حتى أصبحت من المشكلات الرئيسية.

ونظراً لأهمية هذه الظاهرة وما تسببه من خسائر مادية وبشرية للمجتمع الكويتي ولصلتها الوثيقة بالمجتمع كله سواء على مستوى الأفراد الكويتيين وغير الكويتيين وأسرهم أو على مستوى المسؤولين في أجهزة المرور بدولة الكويت، فقد اختار الباحثون الوعي والسلامة المرورية موضوعاً لدراساتهم؛ إذ إنه يعد أحد المداخل التي يمكن أن تساهم بشكل فعال في الحد من الحوادث المرورية، خاصة أن هذا المدخل يطبق من خلال تضافر جهود كثير من جهات المجتمع بالإضافة إلى دور الأسرة والمدرسة الذي لا يقل أهمية عن أدوار الجهات الأخرى، وهذا لا يتنافى مع أهمية إعادة النظر في نظم المرور وقواعده

خاصة ما يتعلق بالعقوبات التي توقع على المخالفين، والتقيد بالموصفات الفنية وشروط الأمن والسلامة عند فحص المركبات.

٢ - مشكلة البحث:

تتمثل مشكلة البحث في أن المخالفات والحوادث المرورية والوفيات الناتجة منها في تزايد مستمر حتى أصبحت المشكلة ظاهرة في المجتمع الكويتي خاصة والمجتمعات الخليجية عامة. ولتحديد المشكلة فإنه يمكن طرح مجموعة من التساؤلات التي تفسر المشكلة، وهي:

- ١ - ما تطور أعداد الحوادث المرورية والمخالفات في دولة الكويت؟
- ٢ - ما أعداد الحوادث المرورية والمخالفات التي وقعت من الشباب الكويتي؟
- ٣ - ما الأسباب التي تؤدي بالشباب الكويتي إلى ارتكاب حوادث ومخالفات مرورية؟
- ٤ - ما مدى إلمام الشباب الكويتي بالتوعية والسلامة المرورية؟
- ٥ - ما مقترحات الشباب الكويتي للحد من المخالفات وحوادث المرور؟

٣ - أهداف البحث:

يهدف البحث إلى تعرف:

- ١ - تطور أعداد الحوادث المرورية والمخالفات في دولة الكويت.
- ٢ - أعداد الحوادث المرورية والمخالفات التي وقعت من الشباب في دولة الكويت.
- ٣ - الأسباب التي أدت بالشباب الكويتي إلى وقوع الحوادث والمخالفات المرورية.
- ٤ - مستوى التوعية والسلامة المرورية لدى الشباب الكويتي.
- ٥ - دور الجهات المختلفة في الحد من الحوادث والمخالفات المرورية.

٤ - أهمية البحث:

تتمثل أهمية حوادث المرور في أنها تؤثر بشكل كبير على الناحيتين الاقتصادية والاجتماعية لأي دولة. فهي من الناحية الاقتصادية تسبب خسائر مادية

جسيمة في ممتلكات الأفراد والمجتمع عن طريق إتلاف السيارة أو المركبة أو حدوث بعض الأضرار التي تتطلب تكاليف مالية لإصلاحها، كما أنه يحدث في بعض الأحيان أن تتسبب السيارة أو المركبة في تلف أو إلحاق ضرر ببعض المنشآت العامة التي يمتلكها المجتمع بطبيعة الحال؛ مما يكلف الدولة مبالغ مالية طائلة لإعادة إصلاح ما تسببه الحوادث المرورية من خسائر أو ترميمها (أحمد العسيري، ٢٠٠١م).

أما أهمية الحوادث المرورية من الناحية الاجتماعية والنفسية فإنها تتمثل في أن أحد أفراد الأسرة، وهي اللبنة الأساسية في أي مجتمع، قد يتضرر نتيجة الحادث المروري ضرراً مادياً يأخذ جزءاً من دخله أو من مدخراته في سبيل إصلاح هذا الضرر، ومن ثم، فإن هذا يؤثر على طريقة إنفاقه وتوزيعه لدخله أو مدخراته، ويؤثر أيضاً على مستوى معيشة الأسرة ولو لفترة محدودة، أما إذا كان الضرر بدنياً كالإصابة الجسمية مثلاً نتيجة الحادث المروري فإن ذلك يكون له تأثير مضاعف على الأسرة خاصة إذا كان المصاب هو رب الأسرة، وينتج عنه أيضاً تأثير مادي على باقي أفرادها؛ مما يسبب اختلالاً في تركيبها الاجتماعي، ويكون الأمر أشد سوءاً وألماً على الأسرة والمجتمع حين تفقد أحد أفرادها نتيجة الحادث المروري، ومن ثم تخلف عواقب مؤثرة على تركيب المجتمع والأسرة المتضررة نتيجة لذلك.

أما على الجانب الآخر المتعلق بالمسؤولين في جهاز المرور بدولة الكويت فإن هذا البحث سوف يضع أمامهم مجموعة من المقترحات يمكن أن يسترشدوا بها عند تصميم إستراتيجية الوعي والسلامة المرورية وتنفيذها، كما أنه يثري المكتبات بالمؤسسات الأمنية الأكاديمية التي تفتقر إلى مثل هذا البحث.

إن العمل على تلافي تلك الحوادث، والأخذ بمبدأ الوقاية خير من العلاج، من المهام التي تقع على عاتق الأسرة والمدرسة وكل المؤسسات المجتمعية. ونظراً لما تسهم به المدرسة والجامعة ومؤسسات التعليم العالي الأخرى في المجتمع الكويتي من نشر الوعي والتثقيف العلمي، والمشاركة في حل قضايا المجتمع، فإنه من الأهمية معرفة آراء بعض طلبة المدارس الثانوية وجامعة

الكويت حول مشكلات المرور وكيفية تجنبها، وذلك للوقوف على بعض جوانب وعيهم المروري حتى نستكشف ما لديهم من اتجاهات ومعارف، فإن كانت جيدة نعمل على تعزيزها، وإن كانت غير ذلك نقدم البرامج المناسبة لتنمية الوعي والسلامة المرورية والإدراك العلمي؛ من أجل العمل على علاج هذه المشكلة التي تواجه المجتمع الكويتي.

٥ - حدود البحث:

تتمثل حدود البحث في الحدود التالية:

- الحدود البشرية: يقتصر تطبيق البحث على عينة عشوائية من الشباب الكويتيين الذين يقعون في الفئة العمرية (١٨ - ٢٥ عاماً)، ويدرسون في التعليم الثانوي أو التطبيقي أو الجامعي.
- الحدود الزمنية: يركز البحث على دراسة وتحليل أعداد الحوادث والمخالفات المرورية خلال الفترة ٢٠٠٠-٢٠٠٦ م.
- الحدود المكانية: يطبق البحث على الشباب في جميع محافظات الكويت.

٦ - منهج البحث:

استخدم المنهج الوصفي التحليلي الذي يعرض الواقع، ويبحث في جوانبه المختلفة من أجل تحليل الأسباب ومعرفة الحلول العملية، وفقاً لآراء الشباب الكويتي.

٧ - مجتمع البحث وعينته:

يمثل الشباب الكويتي مجتمع البحث، أما عينة البحث فقد اختار الباحثان عينة عشوائية من الشباب الكويتيين الذين يقعون بالفئة العمرية (١٨-٢٥ عاماً)، ويدرسون بالتعليم الثانوي أو التطبيقي أو الجامعي، وقد بلغ عدد مفردات العينة ٤٥٠ مفردة من مختلف محافظات دولة الكويت، واشتملت العينة على الشباب من الذكور والإناث معاً.

٨ - أسلوب البحث:

اعتمد الباحثون على طريقتين في إعداد البحث، وهما:

- **الدراسة النظرية:** وذلك بالرجوع إلى الأبحاث والدراسات والتقارير التي تتصل بموضوع البحث، وكذلك الرجوع إلى الندوات والمؤتمرات والحلقات النقاشية التي نظمت من قبل، وذات العلاقة بموضوع البحث؛ وذلك للاستفادة من نتائج هذه الدراسات التي أجريت في فترات سابقة، بالإضافة إلى المصادر الإحصائية الصادرة عن وزارة الداخلية.
- **الدراسة الميدانية:** تم تصميم استمارة استقصاء للوقوف على آراء عينة البحث تجاه موضوع الدراسة، وكذلك مقترحاتها للحد من الحوادث والمخالفات المرورية، وتتكون الاستمارة من محورين رئيسين، الأول: الأسباب والعوامل التي تؤدي إلى الحوادث والمخالفات المرورية، ويشتمل على ١٧ بنداً، أما المقترحات فتتضمن ١٠ بنود يجاب عنها وفق درجات ليكرت Lickert من حيث (أوافق تماماً ٣، أوافق ٢، لا أوافق ١)، هذا بالإضافة إلى الخصائص والسمات الشخصية لمفردات عينة البحث، والثاني: يتعلق بالتوعية والسلامة المرورية، وهو مكون من ٥٠ سؤالاً لمعرفة درجة الوعي والسلامة المرورية، وقد عرضت أسئلة الاستمارة على محكمين من مختلف التخصصات، وأخذ بوجهات نظرهم حول تعديل بعض الأسئلة، وتم التحقق من ثبات الاستبانة باستخدام معامل ألفا كرونباخ، ووجد أنه ٠,٨١١.

٩ - أسلوب التحليل الإحصائي:

- تم استخدام المعالجات الإحصائية التالية في تحليل البيانات الواردة باستمارات الاستقصاء المعادة والمستوفاة، وهي:
- التكرارات. - النسب المئوية. - المتوسط المرجح.
 - تحليل التباين المتعدد MANOVA للتأكد من الفروق بين الأسباب والعوامل والمقترحات ودرجة الوعي المروري بحسب الخصائص الشخصية للشباب الكويتي.

١٠ - الدراسات السابقة:

يعرض الباحثان هنا لبعض الدراسات السابقة ذات العلاقة بموضوع البحث، وفيما يلي هذه الدراسات التي روعي فيها التسلسل الزمني:

دراسة (أحمد العسيري، ٢٠٠١م) حوادث المرور وأثرها على الاقتصاد الوطني، وهي دراسة خاصة بالمجتمع السعودي، ركزت على أن حوادث السيارات تعد من أهم مشكلات النقل وأبرزها بسبب الآثار الاقتصادية والاجتماعية لها، وهي تحتل في العالم مكان الصدارة بين الحوادث بمختلف أنواعها، وهدفت الدراسة إلى قياس وتقويم الوعي الحالي بالأنظمة والتعليمات الأمنية والمرورية، وتحديد نوع وطبيعة المخالفات الأكثر شيوعاً، وقد اشتملت الدراسة على عدة توصيات، من أهمها: تصميم قاعدة بيانات تفيد في وضع أسس ونظم لحملات التوعية المستقبلية، والعمل على تطبيق جميع العقوبات الخاصة بالمخالفات المرورية، واستمرار تكثيف حملات التوعية المرورية في جميع مناطق المملكة، وكذلك تدريس السلامة المرورية في المدارس ضمن مادة التربية الوطنية مع الاستفادة من خبرات الدول المتقدمة في مجال أنظمة السلامة المرورية، ومطالبة هيئة المواصفات والمقاييس بالإشراف على الطرق والسيارات للتأكد من مطابقتها لمواصفات السلامة.

وفي دراسة (سليمان العقيل، ٢٠٠١م) الجذور الاجتماعية للمخالفات المرورية، ركز على تقصي أسباب المخالفات المرورية ومسبباتها في المجتمع السعودي، عن طريق استعراض جذور المجتمع السعودي بلمحة تاريخية اجتماعية، والبحث في السمات الشخصية له، والتغيير الاجتماعي والعمليات المصاحبة له وكيف حدث أن أثرت في المجتمع، وهدفت الدراسة إلى استعراض التاريخ الاجتماعي للمجتمع السعودي الحديث بجذوره الاجتماعية والكشف عن تأثير التغيير الاجتماعي والعمليات المصاحبة له على المجتمع السعودي، والكشف عن المخالفات المرورية في المجتمع الجديد، وقد اشتملت الدراسة على مجموعة من التوصيات أهمها التربية والتنشئة الأسرية والتنشئة الاجتماعية

حول التزام القوانين والأنظمة المرورية، وتأكيد دور المساجد في توعية الأفراد بأن المخالفات تعد مخالفة للدين ولطاعة ولي الأمر.

وفي دراسة (محمد عرفة، ٢٠٠١م) الحملة الوطنية الشاملة للتوعية المرورية (أهميتها - أهدافها - آثار الحوادث المرورية ومخاطرها - مواجهتها)، عرضت لموضوع التوعية المرورية ودوره في تخفيف حدة الحوادث المرورية، وآثارها الاقتصادية والاجتماعية، مما ترتب عليه من زيادة في انتشار حملات التوعية العامة للمواطنين والمقيمين، وهدفت الدراسة إلى تشديد العقوبات على السائقين الذين يتكرر ضبطهم في مخالفات مرورية، والتنسيق مع جهود القطاع الخاص، وإعادة النظر في نظم إدارة المرور وقواعدها، واقتراح الباحث عدة توصيات من أهمها: تثقيف الأبناء وتوعيتهم وتوعيدهم على احترام نظام المرور وقواعد السلامة، والحزم في تطبيق نظام المرور عامة وربط حزام الأمان خاصة، واستمرار حملات التوعية المرورية على مدار العام، وعدم السماح للواسطة بالتدخل في أنظمة المرور أو تطبيق العقوبات.

وفي دراسة (عبد الحميد العباسي، ٢٠٠٢م) بعنوان دراسة تحليلية لوفيات الحوادث المرورية بالكويت خلال الفترة ١٩٩٥ - ٢٠٠٠م، أظهر أن مشكلة حوادث المرور أحد أهم الأسباب لاستنزاف الموارد البشرية والمادية للدول، حيث تم تصنيفها من قبل منظمة الصحة العالمية على أنها أحد أهم الأوبئة الفتاكة في العقود الأخيرة، وقد أكدت الدراسة العلاقة الوثيقة بين النمو الاقتصادي للدولة وكفاءة شبكات الطرق، وأنها تؤثر بشكل كبير على الناحيتين الاقتصادية والاجتماعية لأي دولة، واقتُرحت إطاراً نظرياً يوضح العناصر المباشرة وغير المباشرة المؤثرة والمسببة للوفاة من الحوادث المرورية، وهدفت الدراسة إلى رصد ظاهرة الوفيات الناتجة من حوادث المرور، والتنبؤ بأعدادها، وأثر تركيب "الكاميرات" المرورية على حوادث المرور، وقد اشتملت الدراسة على عدة توصيات للحد من الحوادث المرورية والإصابات والوفيات الناتجة منها، أهمها التركيز على الدور الإعلامي.

وفي دراسة أخرى للباحث نفسه (عبد الحميد العباسي، ٢٠٠٤م) المقارنة بين أسلوب الشبكات العصبية وساراما SARIMA للتنبؤ بأعداد الوفيات الناتجة من الحوادث المرورية بالكويت، أكد أن مشكلة حوادث المرور من أهم المشكلات التي تواجه المجتمعات الحديثة لما لها من علاقة وأثر على حياة الإنسان، وأبرز أن حوادث المرور والوفيات الناتجة منها تؤثر بشكل كبير على النواحي الاقتصادية والاجتماعية والنفسية للفرد والأسرة والمجتمع، وهدفت الدراسة إلى رصد ظاهرة الوفيات الناتجة من حوادث المرور، والتنبؤ بأعدادها، وقدرت شهرياً بين ٢٨-٣٢ حالة، وقد اشتملت الدراسة على توصيات للحد من الحوادث المرورية والإصابات والوفيات الناتجة منها، أهمها زيادة استخدام التقنيات الحديثة (كاميرات وخلافه) لمراقبة الحد الأقصى للسرعة على الطرق.

وفي دراسة ثالثة للباحث (عبد الحميد العباسي، ٢٠٠٥م) المقارنة بين أسلوب الشبكات العصبية والأساليب الإحصائية التقليدية للتنبؤ بأعداد الوفيات الناتجة من حوادث المرور بالكويت، ذكر أن إحصائيات منظمة الصحة العالمية بينت أن أكثر من ١,٢ مليون شخص يموتون سنوياً بسبب حوادث الطرق، ويصاب بين ٢٠-٥٠ مليوناً كل عام، وتبلغ تكاليف العلاج للمصابين ٥١٨ مليار دولار سنوياً، كما أن حوادث المرور تقف سبباً رئيسياً للوفاة بل إنها تنافس أسباب الوفاة الأخرى مثل أمراض القلب والسرطان، كما أن تكاليف علاج المصابين بالدول النامية يصل إلى ١٠٠ مليار دولار سنوياً، وهو مبلغ يتجاوز بكثير ما ينفق على مشروعات التنمية فيها. ولقد بات واضحاً أن الخسائر التي تسببها حوادث السيارات والمركبات تفوق غيرها من الخسائر الناجمة عن مختلف أنواع الجرائم، وأصبح عدد الضحايا من وفيات وجرحى ومعاقين، الناجمة عن الحوادث المرورية في العالم يتجاوز عدد الذين يقتلون أو يتأثرون سنوياً بمختلف أشكال الصراعات والمنازعات الأمنية على المستوى الدولي، وقد قدرت التكلفة الاقتصادية لحوادث المرور بين (١-٣٪) من إجمالي الدخل القومي لدول العالم، وأن ١٠ ٪ من أسرة المستشفيات في العالم تشغل

بإصابات ناتجة عن حوادث الطرق، وهدفت الدراسة إلى رصد ظاهرة الوفيات الناتجة من حوادث المرور، والتنبؤ بأعدادها، وقد اشتملت الدراسة على عدة توصيات للحد من الحوادث المرورية والإصابات والوفيات الناتجة منها، ودراستها حسب المناطق.

وفي دراسة (محمود الشوربجي وعلي الغامدي، ٢٠٠٥م) بعنوان تحسين وتطوير مستوى السلامة المرورية على الطرق داخل جامعة الملك سعود، تركزت مشكلة الدراسة في تأثير زيادة حجم الحركة المرورية على المحاور والتقاطعات الرئيسية داخل منطقة جامعة الملك سعود على مستوى السلامة المرورية خاصة خلال ساعات الذروة، مما قد ينتج منه وجود اختناقات مرورية عالية، وتهدف الدراسة عموماً إلى تحسين البيئة المرورية في منطقة الجامعة، من خلال تحقيق الأمان لكل من المشاة وسائقي المركبات، وتحديد المشكلات المؤثرة على السلامة المرورية، ووضع الحلول المناسبة والمؤدية إلى تحسين مستوى الأداء المروري داخل الجامعة.

وأشارت دراسة (فهد الركيبي، ٢٠٠٦م) إلى أن الحوادث المرورية تزايدت في الكويت بصورة ملحوظة، مما يتطلب ضرورة دراسة هذه المشكلة ومعرفة أسبابها ووضع الحلول المناسبة لها، وقد أجريت الدراسة على ٧٠٠ طالب ممن يدرسون بجامعة الكويت، وجامعة الخليج للعلوم والتكنولوجيا، والجامعة الأميركية، وقد أكد الطلبة الذين تم استطلاع آرائهم حول مشكلة الدراسة أن سلوك السائق هو السبب الرئيسي للحوادث وتصميم الطريق من أقل المسببات، كما أن الطالبات أقل سرعة عند القيادة، فيما اتضح أن الطلبة الكويتيين غالباً ما يقودون السيارات بسرعات عالية، وقد اقترح الباحث مايلي: وضع نظام تعليمي للسائقين، وتطبيق مقرر عن سلامة الطرق والمرور في المدارس والكليات لزيادة المعرفة بين الطلاب عن قوانين المرور والنتائج المترتبة على الحوادث، وزيادة أعداد الكاميرات المخفية، وأعداد قوة الشرطة التي تجبر الشخص على التزام

قوانين المرور في الكويت لتحسين سلامة القيادة، والتدرج في منح رخص القيادة بشروط معينة حتى الوصول إلى منح الرخصة غير المشروطة، واستغلال الدور الإيجابي الذي تلعبه الإعلانات في التوعية المرورية إضافة إلى الدعاية الإلكترونية والمطبوعة.

١١ - خطة البحث:

تم تقسيم البحث إلى النقاط التالية:

- ١ - المبحث الأول: الإطار العام للبحث.
- ٢ - المبحث الثاني: الإطار النظري للبحث.
- ٣ - المبحث الثالث: الدراسة الميدانية.
- ٤ - الخاتمة.

المبحث الثاني الإطار النظري للبحث

يعرض الباحثون في هذا المبحث للإطار النظري للبحث من واقع مراجعة الكتابات السابقة ذات الصلة بموضوع البحث.

أولاً - المقصود بالوعي المروري:

يقصد بالوعي المروري بمفهومه الشامل هو اليقظة الحسية والمعنوية والمعرفة والإلمام الواسع بكل ما يتعلق بالمرور من مركبة وطريق وإشارات وأنظمة وقوانين وغيرها؛ مما ينعكس إيجاباً على الشخص وحسن قيادته ومراعاته للأنظمة المرورية المختلفة (سعد الشهراني، ٢٠٠٢م).

يوضح هذا التعريف أن الأفراد ينبغي أن يكون لديهم إلمام كاف بأنظمة المرور وقوانينه، وكذلك الجوانب الفنية المتعلقة بمركبتهم وطبيعة الطرق التي يسلكونها، ومدلولات الإشارات واللوحات الإرشادية التي تنظم السير في الطرق، حيث إنه كلما كان الأفراد أكثر إلماماً بالوعي والسلامة المرورية كانت سلامتنا وسلامة الآخرين أكبر.

ثانياً - دواعي الحاجة إلى الوعي والسلامة المرورية:

إن الإحصائيات والمعلومات التي سبق الإشارة إليها في المبحث الأول لتعطي لنا دلالة واضحة على أننا بحاجة ماسة وبشكل عاجل إلى الوعي والسلامة المرورية، وذلك للآتي:

- ١ - المحافظة على أنفسنا والغير من الهلاك أو الوقوع في خطر.
- ٢ - المحافظة على مركبتنا من التلف.
- ٣ - صون ما يحيط بنا من الفساد أو الدمار (الطرق - الإشارات - المنشآت -.. إلخ).
- ٤ - تقليل الخسائر البشرية المرتفعة وفقاً للإحصائيات السابق الإشارة إليها في المبحث الأول.
- ٥ - تقليل الخسائر الاقتصادية الباهظة الناتجة من حوادث المرور.

ثالثاً - جوانب الوعي والسلامة المرورية:

لكي يكون الأفراد على إلمام كاف بالوعي والسلامة المرورية فإنه ينبغي أن يكون لديهم وعي وإلمام بالجوانب التالية:

١ - الوعي بالمركبات التي يقودونها:

إن من أهم أصول قواعد السلامة التي ينبغي لكل سائق أن يكون على وعي وعلم بها المركبة أو السيارة التي يقودها، والوعي بالمركبة يجب ألا يقتصر على نوع السيارة أو سنة الصنع أو بعض جوانب الاستخدام فيها، إنما الوعي أيضاً بأهم الجوانب الفنية والإلكترونية التي تساعد على الاستفادة القصوى منها وقيادتها بشكل آمن.

٢ - الوعي بالطرق التي يسيرون عليها أو يسلكونها:

من نعمة الله - سبحانه وتعالى - أننا نسير في الغالب على طرق معبدة ومزودة بوسائل السلامة، والوعي بالطريق يقتضي من السائق أن يكون على علم وبصيرة بجميع العلامات والخطوط الأرضية ومدلولاتها التي تساعد السائق على القيادة الآمنة.

٣ - الوعي بالأنظمة التي ينبغي اتباعها:

وهذا الوعي بالأنظمة يحصل بالإيمان الكامل بأن الأنظمة المرورية إنما وجدت لحمايتنا وليس لمضايقتنا، وأنه كلما كان التزامنا هذه الأنظمة أكبر كانت سلامتنا وسلامة الآخرين أكبر.

٤ - الوعي بأهمية ومدلولات الإشارات واللوحات الإرشادية التي تنظم السير: يصادف السائق في أثناء قيادته كثيراً من الإشارات واللوحات الإرشادية التي تنظم السير، أو التحذيرية التي تنبه السائق على حالة الطريق، واتباع ما تدل عليه هذه الإشارات دليل على وعي السائق.

٥ - الوعي بوسائل السلامة التي ينبغي التأكد من وجودها أو توافرها في السيارة:

إن كثيراً من السائقين - وللأسف - يغفل عن التأكد من توفر بعض الأشياء

الضرورية في سيارته، والتي قد لا يعرف قيمتها إلا إذا احتاج إليها، ومن هذه الأشياء التي ينبغي على كل سائق واع التأكد من وجودها في السيارة: حقيبة العدة، حقيبة الإسعافات الأولية، مثلث الأمان أو السلامة، طفاية الحريق، وغيرها.

كما ينبغي لكل سائق أن يكون لديه حد أدنى من الوعي ببعض طرق الإسعافات الأولية للمصابين، مثل كيفية حمل المصاب، وإيقاف النزيف، أو تخفيف الألم، أو إعطاء التنفس الاصطناعي أو الإنعاش القلبي الرئوي للمحتاجين، كذلك كيفية التصرف في حال وقوع حادث - لا قدر الله - سواء للسائق أو للغير، مثل إعطاء التفاصيل كاملة عن موقع الحادث، وحالة المصابين، ومهاتفة عمليات الدوريات والنجدة، والإسعاف. (خير جدعان، ١٩٨٤م).

من أين نحصل على هذا الوعي المروري؟:

إن هذا الوعي الذي ندعو إليه لا يأتي في يوم وليلة، فهو مجموعة من الخبرات المتراكمة، بعضها يأتي من خلال التجربة والخبرة الحية بالممارسة والاحتكاك، وبعضها يأتي من خلال التعلم والتعليم، وإن أهم مصدر لهذا الوعي هو حرص السائق على تثقيف نفسه بنفسه، وذلك من خلال القراءة وحضور المعارض التي تقام لهذا الغرض، وحضور الندوات والمحاضرات التي تتحدث عن بعض الجوانب المرورية، وسؤال أهل الاختصاص عما يشكل، والانضمام إلى الدورات المتخصصة مثل دورات الإسعافات الأولية.

رابعاً - الأسباب المباشرة وغير المباشرة لحوادث المرور:

على الرغم من تعدد الأسباب المباشرة لحوادث المرور وتنوعها فإنه يمكن حصرها في مجموعتين، هما:

- المجموعة الأولى: وتتعلق بالأسباب الهندسية سواء في ذلك ما يتعلق بشبكة الطرق وقدرتها على استيعاب حركة السير وتسهيلها، والوسائل الهندسية المستخدمة في تنظيم حركة المرور ومدى كفايتها وكفاءة

استخدامها، بالإضافة إلى السيارات ومدى توافر شروط ومواصفات الأمن والمتانة بها (جلال الصياد، ١٩٩٠).

– **المجموعة الثانية:** وتتعلق بالأسباب السلوكية التي يقصد بها أخطاء مستعمل الطرق العامة، المتمثلة في مخالفة قاعدة أو أكثر من قواعد المرور وآدابه، هذا بالإضافة إلى ضرورة تمتع الأفراد الذين يقودون السيارات بحالة جسمانية طيبة ودرجة إبصار تمكنهم من رؤية الطريق بكفاءة وقدرة على التحكم في عجلة القيادة، ومراعاة الحالة النفسية في أثناء القيادة.

بالإضافة إلى أسباب أخرى تتمثل في الظروف الجغرافية – وفي مقدمتها حالة الطقس والظروف الجوية والعواصف الرملية – وطبيعة الحركة العامة للسير على الطريق من حيث تناسب السرعات المختلفة للسيارات والتزام السير في المسارات المحددة، وزيادة أعداد السيارات بصفة دائمة، ناهيك عن مدى تمتع الأفراد الذين يقودون السيارات بالوعي والسلامة المرورية وخبرتهم في القيادة ودرجة التزامهم القوانين والقواعد والآداب العامة للمرور (معرفي، ٢٠٠٠م).

خامساً – نشر الوعي والسلامة المرورية:

تسهم التوعية المرورية باستخدام الوسائل المختلفة في نشر الوعي والسلامة المرورية؛ ومن ثم الحد من الحوادث المرورية وتخفيف آثارها على المجتمع، وتقوم العديد من الجهات بنشر الوعي والسلامة المرورية إيماناً منها بأهمية المشكلة والإسهام في تقليل الخسائر المادية والبشرية (خير جدعان، ١٩٨٢م).

وفيما يلي نلقي الضوء على دور بعض الجهات في نشر الوعي والسلامة المرورية:

– دور وزارة الداخلية:

أسهمت إدارة العلاقات العامة في وزارة الداخلية والإدارة العامة للمرور في مجال التعليم المروري وبالتعاون مع وزارة التربية في تأليف وإعداد مناهج مرورية للطلبة وإعطاء المحاضرات، وعقد الدورات التدريبية للمعلمين والطلبة،

وإعداد الأفلام التلفزيونية التربوية، وإعداد وتأليف وسائل الإيضاح والقصص والألعاب المرورية للأطفال.

أما في مجال التوعية والثقافة المرورية فإن إدارة العلاقات العامة في وزارة الداخلية والإدارة العامة للمرور تقومان بجهود في توعية المواطن والوافد من خلال إذاعة متخصصة وبرامج تلفزيونية وعقد الندوات والمحاضرات وتنظيم الاحتفالات وطبع النشرات المرورية.

إضافة إلى هذه الجهود فإن العلاقات العامة في وزارة الداخلية والإدارة العامة للمرور تقومان من خلال أقسام متخصصة بمتابعة ملاحظات المواطنين وشكاواهم في مجال المرور وإجراء اللازم حولها.

– دور مدارس تعليم القيادة:

جاء إنشاء الشركة الكويتية لتعليم قيادة السيارات، نقلة نوعية في تعليم القيادة، وحضارية في استكمال التشريعات بإيجاد نموذج سلوكي يقتدي به الراغبون في تعلم القيادة بدولة الكويت، وقد وفرت الشركة جميع الإمكانيات المادية والبشرية لجعل مركز تعليم قيادة السيارات نموذجاً يحتذى في المنطقة لتحقيق أهداف تنموية، في مقدمتها المحافظة على سلامة مستخدمي السيارات والطريق في دولة الكويت.

– دور الإعلام:

تقوم وسائل الإعلام والاتصال بدور بارز في التوعية المرورية، وتتحدد أهم الأدوار التي يمكن أن يقوم بها الإعلام في مجال المرور على النحو التالي (أكاديمية نايف، ١٩٩٤م):

- تعريف المواطنين بالمشكلة المرورية وشرح قوانين المرور ولوائحها والعقوبات المترتبة على مخالفة هذه القوانين واللوائح.
- شرح الإشارات والعلامات الخاصة بالمرور وقواعد السير وآداب استخدام الطريق.
- بيان الأخطاء والسلوكيات السلبية التي يمكن أن تقع من مستخدمي الطريق ومن قائدي السيارات والمشاة، التي قد تكون سبباً في وقوع

- الحوادث المرورية أو إعاقة السير في الطرق.
- تحديد أهم مشكلات المرور التي يعانيتها المجتمع وطرق تجنبها ودعوة جميع الأفراد للمساهمة في حلها.
- وتتعدد الوسائل التي يستخدمها الإعلام في نشر الوعي والسلامة المرورية وفقاً لما يلي:

– الوسائل المطبوعة في الإعلام المروري:

تتعدد الوسائل المطبوعة المستخدمة في الإعلام والتوعية المرورية، وفيما يلي نتناول كلاً من هذه الوسائل ومدى الاستفادة من إمكانياتها ومزاياها في تقديم الرسالة الإعلامية في مجال المرور:

١ – الصحف والجرائد:

يحق استخدام الصحف " الجرائد والمجلات " في الإعلام المروري العديد من المزايا والفوائد، تتمثل فيما يلي:

أ – إمكانية نشر الحقائق والبيانات والمعلومات التفصيلية والإحصاءات الخاصة بالمرور.

ب – تعد أفضل الوسائل التي تسمح للقارئ بالسيطرة على ظروف التعرض، كما تتيح له الفرصة لقراءة الرسالة أكثر من مرة.

ج – إمكانية " التغطية الإخبارية " لجميع الأحداث والأنشطة والقواعد والآداب الخاصة بالمرور والمنظمة له على المستويين الإقليمي والقومي؛ مما يساعد في تدعيم القدرة الاتصالية لإدارة المرور بال جماهير المستهدفة من قائدي المركبات والمشاة.

د – تحقيق " التقديم العام " أو " التمهيد لبعض المشكلات المرورية " وإثارتها على الرأي العام.

هـ – تدعيم بعض " الأحداث الخاصة " في مجال المرور مثل الأسابيع والمعارض والندوات وغيرها؛ مما يساعد في توليد العلاقات الإنسانية بين إدارات المرور والفئات النوعية من الجمهور.

و - إمكانية استخدام بعض المساحات ذات الموقع المتميز في بعض الصفحات بالجرائد والمجلات في نشر الصور والجمال والشعارات الإرشادية.

٢ - الكتب والتقارير:

تعد الكتب من الوسائل المهمة والأساسية في تحصيل المعرفة، وتستطيع الكتب أن تقوم بدور يعتد به الإعلام والتوعية المرورية بدرجة أعمق وأقوى من الدور الذي تقوم به الصحف والمجلات خاصة إذا كان للجمهور علاقة بالمشكلة المرورية.

٣ - الكتيبات والنشرات:

تتسم الكتيبات بأنها كتب صغيرة الحجم، وتحتوي على عدد مناسب من الصفحات، وتتيح فرصة أمام القائم بالاتصال لتناول الرسالة الإعلامية بالمزيد من الشرح والتفصيل وتناول العديد من البيانات والمعلومات.

٤ - الأدلة المطبوعة المستخدمة في الإعلام المروري:

وتتمثل في " دليل إجراءات الفحص والترخيص " و " دليل المخالفات المروري " .

- الوسائل السمعية في الإعلام المروري:

- الإذاعة:

يحقق استخدام الإذاعة في الإعلام المروري العديد من المزايا، أهمها:

أ - تساعد الإذاعة في تحقيق " فورية الاتصال "؛ حيث يمكن مخاطبة جمهور قائدي السيارات في أي موقع جغرافي وبأسرع وقت ممكن.

ب - تفيد الإذاعة في تحقيق " السمة الشخصية " في الإعلام المروري؛ إذ يشعر المستمع أن الرسالة الإعلامية قد أعدت له بصفة شخصية، ويتم ذلك باستخدام بعض الكلمات والجمال الإيحائية مثل (عزيزي قائد السيارة).

ج - يمكن الاستفادة من تنوع عدد البرامج الإذاعية وكثرتها، وقصر المدة الزمنية المحدودة لكل برنامج في الراديو بتقديم بعض الوسائل الإعلامية المرورية المختصرة، والمفيدة قبل البرامج الإذاعية المناسبة أو بعدها.

- د - تساعد الإذاعة على انتشار الرسالة الإعلامية المرورية نتيجة حدود المكان في مخاطبة جميع الفئات بما يتفق مع ثقافتهم واهتماماتهم.
- هـ - تساعد الإذاعة في السيارات بجميع أنواعها بالشيوع والانتشار فضلاً عن اليسر والسهولة دون أن تشغل اهتمام قائد السيارة عن القيادة الواعية في الطريق.

– الوسائل السمعية المرئية في الإعلام المروري:

تتسم الوسائل السمعية والمرئية في مجال الإعلام المروري بإمكانية المزج بين عنصري الصوت والصورة؛ مما يساعد في زيادة عملية جذب الانتباه وإثارة الاهتمام.

١ – التلفزيون:

- يفيد استخدام التلفزيون في تحقيق العديد من المزايا والفوائد للرسالة الإعلامية في مجال المرور، تتمثل فيما يلي:
- أ - زيادة جذب الانتباه للرسالة الإعلامية المرورية فضلاً عن تدعيم الفكرة المرورية المتضمنة في الرسالة، وتثبيتها في ذهن المتلقي بالعديد من المشاهد الحية المصورة.
 - ب - إمكانية تحقيق الاتصال الواقعي وفقاً لمضمون الرسالة الإعلامية؛ إذ إن التلفزيون يساعد في توفير إمكانية التعايش مع الواقع.
 - ج - تعدد وتنوع الأشكال والقوالب الفنية التي يمكن بها تقديم الرسالة الإعلامية في التلفزيون، مثل أفلام الحركة الحية والصور الفوتوغرافية.
 - د - تعدد وتنوع حجم اللقطات المستخدمة في التصوير التلفزيوني تساعد القائم بالاتصال في إمكانية التحكم في تكبير الصور الخاصة بالإصابات والخسائر الناتجة عن حوادث المرور.
 - هـ - إمكانية تحقيق المرونة في عرض الرسالة المرورية وخاصة مع البرامج وتنوعها وزيادة عدد القنوات التلفزيونية.
 - و - يمكن الاستفادة من التلفزيون وسيلة إعلامية جماهيرية مؤثرة بإعداد

وتقديم برنامج دوري أسبوعي يتناول أهم القواعد والإرشادات المرورية، وتعديل السلوكيات السلبية، ويتناول العديد من الفقرات واللقاءات مع قيادات المرور.

٢ - الفيديو:

يمكن الاستفادة من الفيديو وسيلة إعلامية في تحقيق العديد من الاستخدامات الخاصة بالإعلام المروري، تتمثل في ما يلي:

أ - يعد أداة تعليمية في توعية قائدي السيارات بالسلوكيات المرورية الخاطئة والأسباب المؤدية إلى مشكلات المرور.

ب - يحقق الفيديو تأثيراً واضحاً في زيادة فاعلية الاتصال بجماهير قائدي السيارات؛ بحيث يمكن إعادة عرض مجموعة الأفلام الخاصة بالإرشاد المروري وتجميعها، وعرضها في أماكن التجمعات كالمستشفيات والجامعات والنوادي.

ج - يساعد في تدعيم التأثير الإقناعي المستهدف من بعض الأحداث الخاصة كالمعارض والندوات.

د - يعد وسيلة جيدة ومفيدة للغاية في مجال التوثيق الإعلامي للأفلام الخاصة بالإرشاد المروري؛ مما يساعد في توفير المواد التعليمية التي يمكن توظيفها في البرامج التي تهتم بالتوعية المرورية.

هـ - يمكن الاستفادة من الفيديو بوصفه إحدى الوسائل المفيدة في تطوير التدريب للكوادر المهنية في مجال المرور وتقويم الأداء المهني لرجال المرور.

٣ - السينما:

يفيد استخدام السينما في الإعلام المروري في تحقيق العديد من الفوائد والمزايا تتمثل فيما يلي:

- تقديم كثير من المزايا للمحتوى الإعلامي المقدم، تتمثل في الصوت - الصورة - الحركة - واستخدام الألوان واتساع الشاشة.
- إمكانية توظيف الإمكانيات المميزة للفيلم في تقديم المعلومات.

- الاستفادة من تركيز اهتمام المشاهدين في دور السينما والحالة النفسية الجيدة لمعظمهم في إدراك ما يعرض عليها من أفكار.
- تخاطب السينما في الأساس جمهور الشباب من الجنسين، ويلاحظ أن الفئات العمرية من مرحلة الشباب هي الأكثر تأثراً في المشكلة المرورية من حيث كثرة الحركة والانتقال وكثرة استخدام السيارات.
- يمكن استخدام إدارات المرور للسينما وسيلة لاختبار مدى تأثير وفاعلية الأفلام الخاصة بالتوعية في مجال المرور.

– الأحداث والمناسبات الخاصة في الإعلام المروري:

يعد أسبوع المرور أحد أهم الأحداث الخاصة التي تقوم بها العلاقات العامة في إدارات المرور، وكذلك الأيام والأسابيع الخاصة والندوات والمؤتمرات، وتهدف هذه الأحداث الخاصة إلى تنشيط الاتصال بالجمهور، وتوطيد الصلات الشخصية، وذلك لتحقيق السمعة الطيبة وكسب الجماهير وتأييدها.

١ – "أسبوع" أو "شهر" المرور:

يتسم أسبوع المرور بوصفه حدثاً خاصاً في العلاقات العامة في مجال المرور باتباع "إستراتيجية" التركيز على إحدى المشكلات المرورية ودراسة سبل تحليل الأسباب الخاصة بها وأساليب وطرق معالجتها ومواجهتها خلال فترة زمنية محددة.

٢ – المعارض:

يستهدف المعرض تدعيم العلاقات الإيجابية بين الجهة المنظمة والجمهور، وتقديم المعلومات اللازمة التي تتعلق بالأنشطة والأفكار التي تقدم للجمهور مما يساعد في تحسين الصورة الذهنية للجهة المنظمة للمعرض.

– دور وكالات الإعلان:

على الرغم من المكاسب المالية الضخمة التي تحققها الوكالات الإعلانية نتيجة استخدام الطرق والأنفاق والجسور وأعمدة الإنارة في تأجير الملصقات

واللوحات الإعلانية والإعلانات المضئية بجميع أنواعها، فإن الدور الفعلي للوكالات الإعلانية في تنمية الوعي العام بالمشكلات المرورية ونتائجها ما زال محدوداً.

– دور الجهات الأخرى:

تؤدي التربية دوراً كبيراً لا يمكن إغفاله في توجيه سلوك الأفراد نحو القيم العليا التي يراود لها أن تكون أساساً تقام عليه حياتهم الفعلية في مجتمعهم الذي يعيشون فيه، ولما كان النظام المروري من الأنظمة المهمة داخل المجتمعات المعاصرة كان لزاماً على التربية أن تؤدي دوراً في تنمية الوعي المروري لدى الأفراد، حيث أصبحت الحوادث الناجمة عن المشكلات المرورية وما تخلفه من مشكلات وأضرار بالأرواح والممتلكات، حيث يعتبر الوعي المروري هو الأساس لمواجهة هذه المشكلات من خلال الوسائل المختلفة الرسمية وغير الرسمية (محمد الصاوي، ٢٠٠٢م).

وفيما يلي نلقي الضوء على إسهامات بعض الجهات في نشر الوعي والسلامة المرورية:

١ – الأسرة:

إن المجتمع لا يستطيع تحقيق أهدافه دون وجود تعاون وثيق بين جميع الأطراف التي تسهم في تنشئة أفراده بطريق مباشر أو غير مباشر، لذا فإن تنمية الوعي المروري مسؤولية تضامنية يتحمل أعباءها المجتمع بمؤسساته المختلفة الأسرة والمدرسة والجامعة والمسجد والأندية.

وتعد الأسرة اللبنة الأولى في بناء المجتمع ونواة تكوينه، وفي الأسرة تترسخ القيم والمبادئ المتعلقة بالمرور؛ فالأسرة هي الوحدة المرجعية للفرد، ومنها يستمد هويته وكيانه ومكانته وأدواره الاجتماعية، وخبرات الأسرة المتعلقة بالقيم الأخلاقية المرتبطة بالسلوك تتكرر أمام الطفل مرات ومرات، وهذا التكرار في حد ذاته يجعل للأسرة الأهمية الكبيرة في ترسيخ القيم والمبادئ المتعلقة بالمرور.

٢ – المدرسة:

تعود أهمية المدرسة في مجال تنمية الوعي المروري إلى أنها تمثل الخبرة

الأولى المباشرة للطفل خارج المنزل؛ حيث تؤدي المدرسة دوراً في عملية التنشئة من عدة زوايا، فهي تتولى غرس القيم والاتجاهات المرتبطة بالسلوك المروري بصورة مقصودة وليس بصورة تلقائية، كما هو الحال في الأسرة، وذلك عن طريق المناهج والأنشطة المختلفة التي يشارك فيها التلاميذ.

٣ - الجامعة:

للجامعات - عموماً - دور رائد في تنمية الوعي الوطني وقيادته، والجامعات هي التي تمد البلاد بقادتها خاصة في المراكز القيادية المهمة، وعلى ذلك يشكل الجامعيون من طلاب وباحثين وأساتذة قطاعاً مهماً لتلقي الوعي المروري ونشره بين أفراد المجتمع، والواقع أن الخبرة التعليمية للطلاب داخل الجامعة تؤدي دوراً مهماً في غرس القيم والاتجاهات المرورية التي سبق أن اكتسبها الطفل من الأسرة والمدرسة، فإما أن يتم تعزيز القيم المرورية السابقة وتطويعها، أو إضعافها وإهمالها.

٤ - المسجد:

يأتي دور المسجد الذي يعتبر من أهم المؤسسات التي يمكن أن تسهم في تكوين الاتجاهات والقيم المتعلقة بالسلوك المروري، فبالإضافة إلى كونه داراً للعبادة فهو مؤسسة تربوية تمارس فيه عمليات التوجيه من خلال دروس الوعظ والإرشاد؛ فالمسجد من المؤسسات التربوية المهمة التي تسهم إسهاماً كبيراً في تربية الفرد وبناء شخصيته، بالإضافة إلى ما يغرسه فيه من حب الخير وكرهية الشر بصفة عامة، فإنه يكسبه اتجاهات وعادات أخلاقية سليمة، وذلك من خلال تأكيد الخطيب أهمية اتباع السلوك المثالي.

فللمسجد أثر عظيم في نفوس الأفراد وتهذيب سلوكهم، ثم إنه لا غنى للمجتمع عن تأثير هذه القيم في تحقيق أهدافه ومبادئه وقيمه التربوية التي يسعى إلى تحقيقها، كما أن غرس القيم المرتبط بالسلوك المروري يعد دافعاً كبيراً للفرد للعمل بالمبادئ المتعلقة بمراعاة الآخرين والحفاظ على حقوقهم في استخدام المرافق المرورية.

المبحث الثالث

الدراسة الميدانية

لقد تم توفير البيانات اللازمة لإعداد البحث والوقوف على آراء الشباب الكويتي واتجاهاتهم حول الأسباب والعوامل التي تؤدي إلى ارتكاب مخالفات مرورية، وكذلك مقترحاتهم بشأن كيفية الحد من الحوادث المرورية والإصابات والوفيات الناجمة عنها، وقد صمم الباحثون استمارة استقصاء، وقاموا بتوزيعها على ٤٥٠ مفردة، وقد أعيد ٤٢٠ استمارة من الاستمارات الموزعة، وبعد مراجعة البيانات الواردة بالاستمارات المعادة وجد أن هناك ٢٠ استمارة غير مستوفاة، ومن ثم يصبح عدد الاستمارات المستوفاة والصالحة ٤٠٠ استمارة، بنسبة استجابة ٨٩٪، وهي التي أجري على بياناتها التحليل الإحصائي.

ويوضح جدول رقم (١) التوزيع العددي والنسبي لخصائص عينة الدراسة، البالغ عددها ٤٠٠ شاب وفتاة، طبقاً للخصائص الشخصية المختارة.

جدول رقم (١)
التوزيع العددي والنسبي لعينة الدراسة طبقاً للخصائص الشخصية

الخاصية	الفئات	التكرار	النسبة المئوية
النوع	ذكر	٣٣٦	٨٤,٠
	أنثى	٦٤	١٦,٠
فئة العمر	أقل من ١٨	٢٠٨	٥٢,٠
	٢٠ - ٢١	٨٧	٢١,٨
	٢٢ - ٢٣	٧١	١٧,٨
	٢٤ - ٢٥	٣٤	٨,٥

تابع / جدول رقم (١)
التوزع العددي والنسبي لعينة الدراسة طبقاً للخصائص الشخصية

الخاصية	الفئات	التكرار	النسبة المئوية
المحافظة	العاصمة	٧١	١٧,٨
	حولي	٧٢	١٨,٠
	الأحمدي	٥٣	١٣,٣
	الجهراء	٧٦	١٩,٠
	الفروانية	٧٣	١٨,٣
	مبارك الكبير	٥١	١٣,٨
مستوى التعليم	ثانوي	٢٥٧	٦٤,٣
	تطبيقي	٣٢	٨,٠
	جامعي	١١١	٢٧,٨
الحالة العملية	يعمل	١٥٢	٣٨,٠
	لا يعمل	٢٤٨	٦٢,٠
الإجمالي		٤٠٠	١٠٠,٠

ويتضح من الجدول السابق أن معظم الشباب من عينة الدراسة من الذكور ٨٤ ٪، وسدسهم من الإناث (١٦ ٪)، وأعمار غالبيتهم من ١٨ إلى أقل من ٢٣ عاماً ٧٤ ٪، ١٦ ٪ أعمارهم من ٢٤ إلى أقل من ٢٥ عاماً، ومنهم ٦٤ ٪ بالثانوي، ٨ ٪ بالتطبيقي، وبالجامعة ٢٨ ٪، ويعمل ثلثهم تقريباً (٣٨ ٪)، وقيمون تقريباً بالتساوي بين محافظات الكويت الست، وأوضحت النتائج المتحصل عليها أن من لديهم رخصة ٧٩ ٪، ومن لديهم سيارة خاصة يمثلون ٥٤ ٪، وأن ٦٤ ٪ من عينة الدراسة قد خالف مرة على الأقل، كما أن ٨٥ ٪ منهم خالف عام ٢٠٠٦ م.

ويوضح الجدول التالي مؤشرات الحوادث والمخالفات المرورية بالكويت خلال الفترة ٢٠٠٠ - ٢٠٠٦ م، ومنه يتضح تزايدها خلال الفترة الأخيرة، وكذلك باقي المؤشرات المرورية (وزارة الداخلية، ٢٠٠٦ م)، وذلك للإجابة عن السؤال الأول: ما حجم الحوادث المرورية والمخالفات في الكويت؟.

جدول رقم (٢)
مؤشرات الحوادث والمخالفات المرورية خلال الفترة ٢٠٠٠ - ٢٠٠٦ م

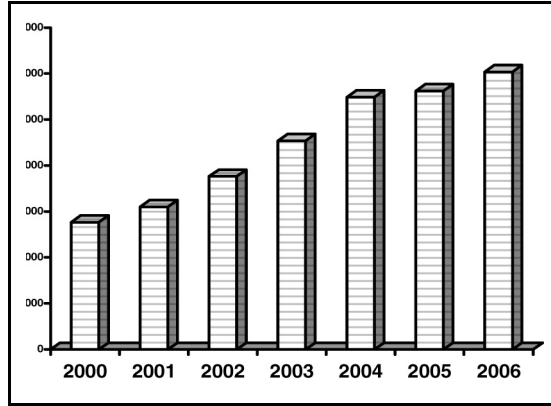
معدل النمو (٢٠٠٦-٢٠٠٠)	٢٠٠٦	٢٠٠٥	٢٠٠٤	٢٠٠٣	٢٠٠٢	٢٠٠١	٢٠٠٠	بيان
١٩٧٠,٠	٩٨٨٥٥١	٩٢٤٧٨٥	٨٤٢٢٧٦	٧٥٣٥٤٣	٦٥٧٧٩٨	٣٤٠٨٠٥	٤٧٧٥٧	رخص السوق السارية
٥٨,٣	١٢١٥٧٤٥	١١٣٤٠٤٣	١٠٤٣٦١٧	٩٥٤٩٧٨	٩٤٧٣٨٣	٨٧٥٦٣٠	٧٦٧٨٠٧	عدد المركبات
٧٥٨,٧	٢٧٥٧٤٨٥	٣٠٤٥٦٦٥	٣٠٤٣٤٥١	٢٣٨٤٣٩٧	٩٠٧٢٢١	١٤٥٩٣٧٧	٢٢١١٣٥	المخالفات المرورية
١١٨,١	٦٠٤١٠	٥٦٢٣٥	٥٤٨٧٨	٤٥٣٧٦	٣٧٦٥٠	٣١٠٢٨	٢٧٦٩٧	الحوادث المرورية
٦٢,٠-	١٤٨	٢٨٧	٢٤٠	٤٠٥	٦٠٨	٥٢٣	٣٨٩	الإصابات البليغة
٣٩,٠	٤٦٠	٤٥١	٣٩٨	٣٧٢	٣١٥	٣٠٠	٣٣١	وفيات الحوادث المرورية
٧٥٨,٥	٧٥٥٥	٨٣٤٣	٨٣٣٨	٦٥٣٣	٤٧٦٩	٣٩٩٨	٨٨٠	متوسط المخالفات في اليوم
١١٨,٤	١٦٦	١٥٤	١٥٠	١٢٤	١٠٣	٨٥	٧٦	متوسط الحوادث في اليوم
٦١,٧-	٠,٤١	٠,٧٩	٠,٦٦	١,١١	١,٦٧	١,٤٣	١,٠٧	متوسط الإصابات البليغة في اليوم
٣٨,٥	١,٣٦	١,٣٤	١,٠٩	١,٠٢	٠,٨٦	٠,٨٢	٠,٩١	متوسط الوفيات في اليوم
٣٧,٨	٤٩٦٩	٤٩٥٩	٥٢٦٣	٤٧٥٣	٣٩٧٤	٣٥٤٤	٣٦٠٧	الحوادث لكل ١٠٠٠٠٠ مركبة
٧٦,٥-	١٢	٢٥	٢٣	٤٢	٦٤	٦٠	٥١	الإصابات لكل ١٠٠٠٠٠ مركبة

د. عبد الحميد العباسي، د. حسن أيوب، د. لافي الظفيري

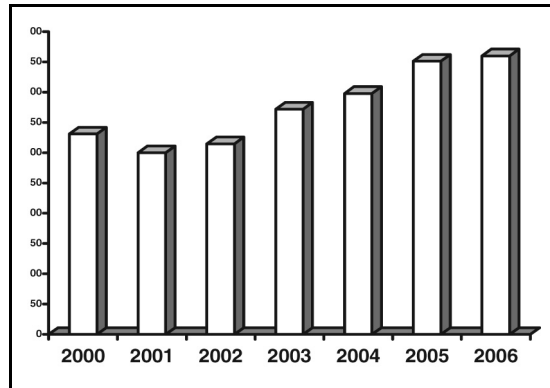
(٢) تابع / جدول رقم
مؤشرات الحوادث والمخالفات المرورية خلال الفترة ٢٠٠٠ - ٢٠٠٦ م

معدل النمو (٢٠٠١-٢٠٠٠)	٢٠٠٦	٢٠٠٥	٢٠٠٤	٢٠٠٣	٢٠٠٢	٢٠٠١	٢٠٠٠	بيان
١١,٦-	٣٨	٤٠	٣٨	٣٩	٣٣	٣٤	٤٣	الوفيات لكل ١٠٠٠٠٠ مركبة
٣٦,١	٣٠٥١٨٤٥	٢٨٦٦٨٨٨	٢٦٤٤٧٧٧	٢٤٨٤٣٣٤	٢٤٨٤٣٣٤	٢٣٦٣٣٢٥	٢٢٤٣٠٨٠	السكان منتصف العام
٦٠,٢	١٩٧٩	١٩٦٢	٢٠٧٥	١٨٢٦	١٥١٥	١٣١٣	١٢٣٥	معدل الحوادث لكل ١٠٠٠٠٠٠ من السكان
٠,٠	١٥	١٦	١٥	١٥	١٣	١٣	١٥	معدل الوفيات لكل ١٠٠٠٠٠٠ من السكان
٦٦,٧-	٠,٠١	٠,٠١	٠,٠١	٠,٠٢	٠,٠٢	٠,٠٣	٠,٠٣	معدل الخطورة
٦٥,٢	٠,٧٦	٠,٦١	٠,٦٢	٠,٤٨	٠,٣٤	٠,٣٦	٠,٤٦	حدة الحوادث

المصدر: وزارة الداخلية، إدارة الإحصاء، المجموعة الإحصائية السنوية، ٢٠٠٦ م، الكويت، ص ٢٠٣.



شكل رقم (١) - الحوادث المرورية خلال الفترة ٢٠٠٠ - ٢٠٠٦ م



شكل رقم (٢) - الوفيات المرورية خلال الفترة ٢٠٠٠ - ٢٠٠٦ م

أهم المؤشرات التي توضح حجم الأخطار الناتجة من حوادث المرور بالكويت:

من أهم المؤشرات التي توضح حجم الأخطار الناتجة من حوادث المرور، نسبة الوفيات إلى المصابين، وعند حساب هذا المؤشر عام ٢٠٠٢ م وجد أنه ٨ : ١، وفي عام ٢٠٠٣ م ارتفع المؤشر ١ : ٥، وفي أعوام ٢٠٠٤ م و ٢٠٠٥ م و ٢٠٠٦ م ارتفع المؤشر ١ : ٣، وهذا المعدل مرتفع نحو ١٧ ضعفاً إذا ما قورن بنظيره في بريطانيا، حيث يصل إلى ١ : ٥٠.

أما المؤشر الثاني فهو حدة الحوادث، وهو نسبة الوفيات إلى كل من الوفيات والإصابات البليغة، ويلاحظ أن هذا المؤشر يتزايد من ٠,٤٦، عام ٢٠٠٠م إلى ٠,٧٦ عام ٢٠٠٦م.

أما المؤشر الثالث والأخير فهو معدل الخطورة، وهو من المؤشرات التي تقيس حجم الأخطار الناتجة من حوادث المرور، ويعرف بأنه نسبة كل من عدد الوفيات والإصابات البليغة إلى إجمالي الحوادث، وبحساب هذا المؤشر وجد أنه يتراوح بين ١-٣٪ خلال الفترة ٢٠٠٠-٢٠٠٦م.

وتشير إحصائيات عام ٢٠٠٦م إلى أن الوفيات من الذكور في حوادث المرور بلغت ٣٩٨ بنسبة ٨٧٪، والإناث ٦٢ بنسبة ١٣٪، كما أن أعداد الوفيات من الكويتيين بلغت ١٧١ بنسبة ٣٧٪، وغير الكويتيين بلغت ٢٨٩ بنسبة ٦٣٪، كما أن وفيات الأطفال أقل من عشر سنوات بلغت ١٧ بنسبة ٤٪، وفي الفئة العمرية ١١-٤٠ بلغ عددهم ٣١٨ بنسبة ٦٩٪، و٤٠ عاماً فأكثر بلغ عددهم ١٢٥ بنسبة ٢٧٪، ويتضح أن المتوفين أغلبهم من الشباب في مقتبل العمر. وأهم المخالفات عام ٢٠٠٦م كانت السرعة فوق المعدل في المرتبة الأولى ٣٠٪، والوقوف باليمنوع ١٥٪، وتجاوز الإشارة الحمراء ١١٪.

ويظهر جدول رقم (٣) توزع الحوادث المرورية على المحافظات، ومنه يتضح أن محافظة العاصمة تأتي في المرتبة الأولى، ثم محافظة الفروانية، في حين يشير جدول رقم (٤) إلى توزع الوفيات الناتجة من الحوادث المرورية على المحافظات الست، ومنه يتضح أيضاً أن محافظة الأحمدية تأتي في المرتبة الأولى، ثم محافظة الجهراء.

جدول رقم (٣)

الحوادث المرورية بحسب المحافظات خلال الفترة ٢٠٠٠-٢٠٠٦م

العام	العاصمة	حولي	الفروانية	الجهراء	الأحمدي	مبارك الكبير	المجموع
٢٠٠٠م	٨٦١٩	٩٤١٦	٤٥٤٥	٢٠٦٦	٣٠٥٠	-	٢٧٦٩٦
٢٠٠١م	٩٢٦٦	٩١٤٠	٤٩٤٤	٢١٤٠	٣٣٦٦	-	٢٨٨٥٦
٢٠٠٢م	١١٦٤٤	١١١٩٤	٥٧٣٨	٢١٤٢	٤١٨٣	-	٣٤٩٠١
٢٠٠٣م	١٤٣٢٠	١٢٩٦٧	٧٠٢١	٢٩٢٧	٥٢٦٣	٢٨٧٨	٤٥٣٧٦
٢٠٠٤م	١٧٨٣٦	١٤٧٥٩	٨٧٨٥	٣٦١٦	٦٤٣٦	٣٤٤٦	٥٤٨٧٨
٢٠٠٥م	١٦٥٠١	١٤٩٨٥	٩٩٧٤	٣٨٧٩	٧٠٦٨	٣٨٢٨	٥٦٢٣٥
٢٠٠٦م	١٨٠٠٤	١٤١٢٨	١١٦٧٣	٤٠٧٤	٨٤٦٤	٤٠٦٧	٦٠٤١٠

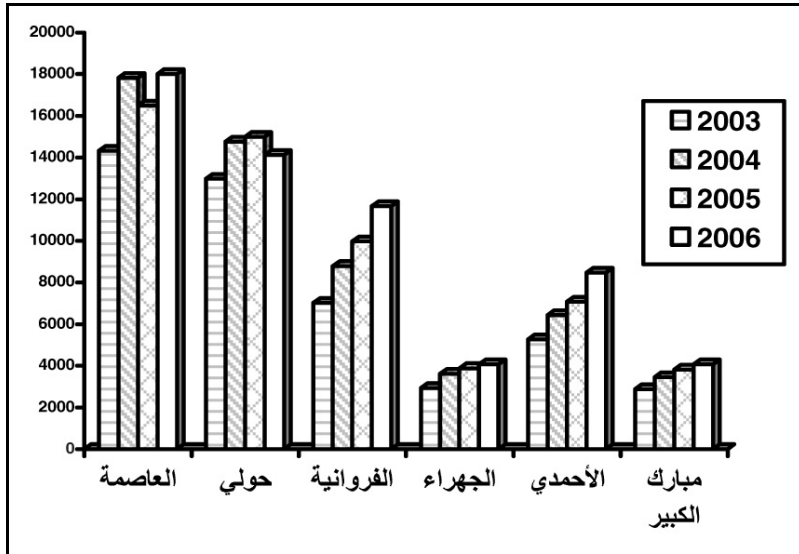
المصدر: المصدر السابق خلال الفترة ٢٠٠٠-٢٠٠٦م.

جدول رقم (٤)

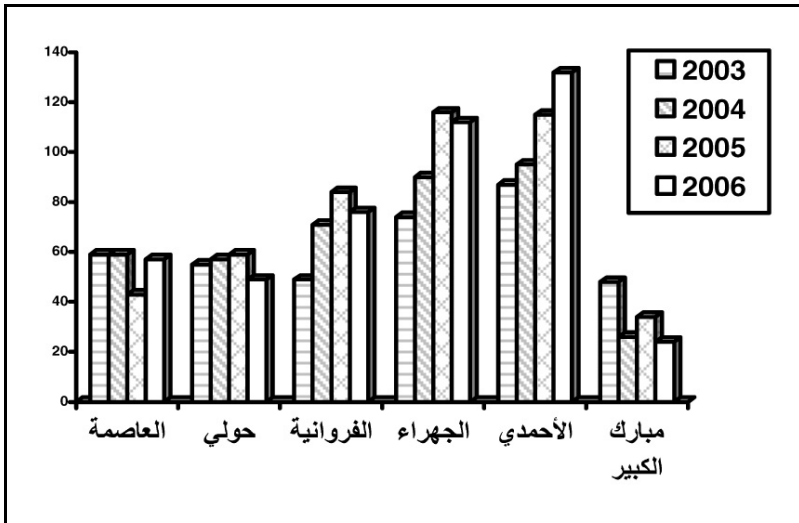
الوفيات الناتجة من الحوادث المرورية بحسب المحافظات
خلال الفترة ٢٠٠٠-٢٠٠٦م

العام	العاصمة	حولي	الفروانية	الجهراء	الأحمدي	مبارك الكبير	المجموع
٢٠٠٠م	٤٣	٨٠	٥٤	٧٠	٨٤	-	٣٣١
٢٠٠١م	٥٢	٤٥	٤٢	٦٨	٦٧	-	٢٧٤
٢٠٠٢م	٣٢	٥٣	٤٢	٦٢	٩٤	-	٢٨٣
٢٠٠٣م	٥٩	٥٥	٤٩	٧٤	٨٧	٤٨	٣٧٢
٢٠٠٤م	٥٩	٥٧	٧١	٩٠	٩٥	٢٦	٣٩٨
٢٠٠٥م	٤٣	٥٩	٨٤	١١٦	١١٥	٣٤	٤٥١
٢٠٠٦م	٥٧	٤٩	٧٦	١١٢	١٣٢	٢٤	٤٦٠

المصدر: المصدر السابق خلال الفترة ٢٠٠٠-٢٠٠٦م.

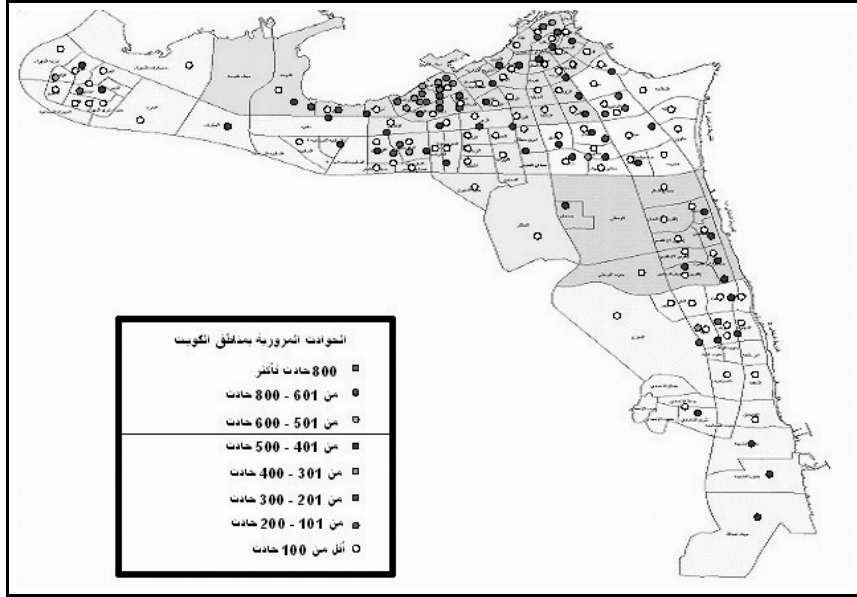


شكل رقم (٣) - الحوادث المرورية بحسب المحافظات
خلال الفترة ٢٠٠٣ - ٢٠٠٦ م



شكل رقم (٤) - وفيات الحوادث المرورية بحسب المحافظات
خلال الفترة ٢٠٠٣ - ٢٠٠٦ م

وتوضح الخريطة التالية توزع الحوادث المرورية على مناطق الكويت المختلفة من ٢٠٠٣ - ٢٠٠٦ م.



شكل رقم (٥) - توزع الحوادث المرورية على مناطق الكويت المختلفة من ٢٠٠٣ - ٢٠٠٦ م

والآن ننتقل للإجابة عن التساؤل الثاني، وهو ما حجم الحوادث المرورية والمخالفات بين الشباب الكويتي؟ ويوضح الجدول التالي رقم (٥) توزع عينة الدراسة النسبي لمخالفة قانون المرور منذ قيادتهم لسيارة، وفي العام الأخير ٢٠٠٦ م، ومنه يتضح أن ٦٤ ٪ قد خالفوا قانون المرور، وتقدر نسبة المخالفين من الشباب بالمجتمع الكويتي بدرجة ثقة ٩٥ ٪ ما بين ٥٤,٤ ٪ - ٧٠,١ ٪، منذ حصولهم على الرخصة، و٨٦ ٪ في العام الأخير ٢٠٠٦ م، وتقدر النسبة بدرجة ثقة ٩٥ ٪ ما بين ٧٩,٨ ٪ - ٩١,٢ ٪، ومنهم ٣٣ ٪ خالفوا مرة واحدة، و٧ ٪ خالفوا مرتين، و٤٦ ٪ خالفوا أكثر من مرتين.

جدول رقم (٥) مخالفة قانون المرور للشباب منذ حصولهم على الرخصة وفي العام الأخير ٢٠٠٦م

مخالف	منذ قيادة سيارة	العام الأخير
نعم (%)	(٦٣,٥٪)	(٨٥,٨٪)
لا (%)	(٣٦,٥٪)	(١٤,٢٪)
فترة الثقة ٩٥٪	٥٩٪-٦٨٪	٨١٪-٨٩٪

ويبين الجدول التالي رقم (٦) التوزيع العددي والنسبي لأهم المخالفات في العام الأخير، ويتضح أن السرعة تأتي بالمرتبة الأولى ٤٥٪، وتجاوز الإشارة الحمراء ٣٠٪، والوقوف بالممنوع ٢١٪، كما ذكر الشباب أن أهم أسباب المخالفات هو الاستعجال بنسبة (٤٩٪)، وطيش الشباب بنسبة (١٤٪).

جدول رقم (٦) التوزيع العددي والنسبي لأهم المخالفات في العام الأخير ٢٠٠٦م

المخالفة	العدد	النسبة %
السرعة فوق المعدل	١٦٤	٥١٪
تجاوز الإشارة الحمراء	١١٧	٢٩٪
الوقوف بالممنوع	٥٠	١٣٪
شروط الأمن والمتانة	٢٩	٧٪

ويظهر الجدول التالي رقم (٧) التوزيع العددي والنسبي لدافع المخالفات في العام الأخير ٢٠٠٦م، ويتضح أن المخالف نفسه دفع ٣٦٪، والأسرة ٦١٪، وأخيراً الأصدقاء ٣٪.

جدول رقم (٧)

التوزع العددي والنسبي لدافع المخالفات في العام الأخير ٢٠٠٦م

دافع المخالفة	العدد	النسبة %
المخالف	١١٨	٣٦ %
الأسرة	٢٠٠	٦١ %
الأصدقاء	١١	٣ %
المجموع	٣٢٩	١٠٠ %

ويوضح الجدول التالي رقم (٨) توزع عينة الدراسة العددي والنسبي لمرتكبي حادث مروري بالعام الأخير ٢٠٠٦م، ومنه يتضح أن ٤٠ % قد وقع لهم حادث مروري، وتقدر نسبة الشباب بالمجتمع الكويتي بدرجة ثقة ٩٥ % ما بين ٣٤ % - ٤٥ %.

جدول رقم (٨)

التوزع العددي والنسبي لوقوع حادث مروري بالعام الأخير ٢٠٠٦م

وقوع حادث	العدد	النسبة %
نعم	١٤٨	٤٠ %
لا	٢٢٨	٦٠ %
المجموع	٣٧٦	١٠٠ %

ويبين الجدول التالي رقم (٩) التوزع العددي والنسبي لنوع الحادث في العام الأخير، ويتضح أن الاصطدام يأتي بالمرتبة الأولى بنسبة ٩٦ %، والانقلاب ٢ %، والدهس ٢ %، كما ذكر الشباب أن الإصابات البسيطة تمثل الغالبية بنسبة (٩٧ %)، وأظهرت النتائج أن ٨٢ % من الشباب كانت سياراتهم تحتاج إلى إصلاح.

جدول رقم (٩)

التوزيع العددي والنسبي لنوع الحادث في العام الأخير ٢٠٠٦م

نوع الحادث	العدد	النسبة %
اصطدام	١٥٧	٩٦ %
دهس	٣	٢ %
انقلاب	٣	٢ %

ويظهر الجدول رقم (١٠) التالي التوزيع العددي والنسبي لدافع ثمن الإصلاح، ويتضح أن الشاب نفسه قام بدفع ٢٣ %، والأسرة ٦٦ %، وأخيراً الأصدقاء ١١ %.

جدول رقم (١٠)

التوزيع العددي والنسبي لدافع ثمن الإصلاح في العام الأخير ٢٠٠٦م

دافع ثمن الإصلاح	العدد	النسبة %
الشاب	٤٣	٢٣ %
الأسرة	١٢١	٦٦ %
الأصدقاء	٢٠	١١ %
المجموع	١٨٤	١٠٠ %

والآن ننتقل للإجابة عن السؤالين الثالث والرابع، وهما: ما رأي الشباب حول بعض الجوانب التي تؤدي للمخالفات والحوادث المرورية؟ وما الجوانب التي قد تحد من المخالفات وحوادث المرور؟.

وبينت النتائج المتحصل عليها وفقاً للمتوسط المرجح أن أهم ثلاثة عوامل (أسباب) تساعد على وقوع الحوادث هي بالترتيب: الطبقة الاجتماعية، وضعف تنظيم المرور، وقرب الشوارع من الأسواق والمدارس بنسب ٨٧ %، و٨٦ %، و٨٣ % على التوالي، وبلغت أهمية جميع العوامل والأسباب ٨١ %. في حين كانت أهم المقترحات للحد من تنامي ظاهرة الحوادث المرورية وفقاً لآراء الشباب واتجاهاتهم بالترتيب بحسب المتوسط المرجح على النحو الآتي: نشر الوعي والثقافة المرورية

بلغت أهميته ٨٨٪، شمول مناهج الدراسة على مفهوم السلامة المرورية ٨٧٪، الاهتمام بالفحص والمعاينة ٨٦٪، وبلغت أهمية جميع المقترحات ٧٥٪.

جدول رقم (١١) المقاييس الأساسية للعوامل والأسباب التي تساعد على الحوادث المرورية وترتيبها

الترتيب التصاعدي	الأهمية النسبية	الانحراف المعياري	المتوسط المرجح	العوامل والأسباب التي تساعد على الحوادث المرورية
٣	٦٨,٦٪	٠,٨٧٥	٢,٠٥٨	حب المظاهر لدى الذكور والإناث
١	٥٦,٤٪	٠,٧٥٨	١,٦٩٣	السرعة الزائدة (الجنونية في القيادة)
٢	٦٤,٠٪	٠,٧٦٢	١,٩٢٠	كثرة المعاكسات الهاتفية في أثناء القيادة
٩	٧٥,٧٪	٠,٤٤٥	٢,٢٧٠	سهولة استخراج رخص القيادة
٥	٧٣,٠٪	٠,٣٩٣	٢,١٩٠	كثير من الأسر تدفع الغرامة
٦	٧٣,٥٪	٠,٤٠٤	٢,٢٠٥	غياب مفهوم السلامة المرورية عن المناهج الدراسية
١٢	٧٨,٣٪	٠,٤٧٨	٢,٣٥٠	تخطيط الشوارع هندسياً
١٥	٨٢,٩٪	٠,٥٠٠	٢,٤٨٨	قرب الشوارع من الأسواق والمدارس
١٧	٨٧,٤٪	٠,٤٨٥	٢,٦٢٣	الفزعة القبلية (الطبقة الاجتماعية)
١٤	٨٠,٦٪	٠,٤٩٤	٢,٤١٨	عدم الالتزام بين رجال المرور أنفسهم
١٠	٧٦,٢٪	٠,٤٥٢	٢,٢٨٥	ثبات قيمة التأمين
٤	٧١,٠٪	٠,٣٣٧	٢,١٣٠	تهميش الدور الإعلامي والوعي المروري
١١	٧٦,٦٪	٠,٤٥٨	٢,٢٩٨	قصور في عملية الفحص والمعاينة
١٣	٨٠,٣٪	٠,٤٩٢	٢,٤١٠	قلة اللوحات الإرشادية
٨	٧٥,٤٪	٠,٤٤١	٢,٢٦٣	عدم التزام قانون المرور
١٦	٨٥,٧٪	٠,٤٩٦	٢,٥٧٠	ضعف تنظيم حركة سير المشاة
٧	٧٥,٠٪	٠,٤٣٤	٢,٢٥٠	عدم كفاية وكفاءة رجال المرور
	٨١,٤٪	٠,٢٧١	٢,٤٤٣	المتوسط العام

* حسبت بالعلاقة (المتوسط المرجح / أقصى درجة للإجابة × ١٠٠) المتوسط المرجح × ٣٣,٣.

جدول رقم (١٢)
المقاييس الأساسية للمقترحات للحد من تنامي
ظاهرة الحوادث المرورية وترتيبها

الترتيب التصاعدي	الأهمية النسبية	الانحراف المعياري	المتوسط المرجح	المقترحات للحد من تنامي ظاهرة الحوادث المرورية
١	٪٧٦,٠	٠,٤٥٠	٢,٢٨٠	تدقيق الحصول على رخصة قيادة لأول مرة
٧	٪٨٤,٠	٠,٥٠٠	٢,٥٢٠	التعاون المؤسسي بين المجالس البلدية والأشغال والمرور
٨	٪٨٥,٨	٠,٤٩٥	٢,٥٧٥	الاهتمام بالفحص والمعاينة
١٠	٪٨٨,٤	٠,٤٧٧	٢,٦٥٣	نشر الوعي والثقافة المرورية بالجامعات والمدارس وجهة العمل
٩	٪٨٦,٥	٠,٤٩٢	٢,٥٩٥	شمول مناهج الدراسة على فهم السلامة المرورية
٢	٪٧٦,٣	٠,٤٥٤	٢,٢٩٠	ربط قيمة التأمين بسجل السائقين
٦	٪٨٣,٣	٠,٥٠١	٢,٥٠٠	زيادة كاميرات المراقبة
٥	٪٧٨,٤	٠,٤٧٨	٢,٣٥٣	تطبيق نظام النقاط
٣	٪٧٧,٥	٠,٤٦٩	٢,٣٢٥	تشجيع استخدام النقل الجماعي
٤	٪٧٨,٠	٠,٤٧٤	٢,٣٤٠	رفع سن إعطاء الرخصة إلى ٢١ سنة
المتوسط العام				٢,٢٦٠
				٠,٢١٧
				٪٧٥,٣

والآن ننتقل للإجابة عن السؤال الخامس وهو: ما نسبة التوعية والسلامة المرورية بين الشباب الكويتي؟، بعد الحصول على الدرجات الخاصة لكل مبحوث (من ١٠٠) حول الوعي والسلامة المرورية بلغ متوسط درجة الوعي والسلامة المرورية ٦٢ بانحراف معياري ٧,٥، ومن ثم فإن نسبة التوعية تبلغ ٦٢٪.

ولاختبار وجود علاقة ارتباطية ذات دلالة إحصائية بين العوامل والأسباب والمقترحات والوعي المروري، تم استخدام معامل الارتباط الخطي البسيط لاختبار هذه العلاقة، ويوضح الجدول التالي ذلك:

جدول رقم (١٣)

المقاييس الأساسية لمتغيرات الدراسة الثلاثة والارتباط بينها

المتغير	العوامل والأسباب	المقترحات	الوعي المروري
العوامل والأسباب	١		
المقترحات	***٠,٥٧٠	١	
الوعي المروري	***٠,٨٤٧	***٠,٩٠٢	١

*** معنوي عند مستوى ١٪

* معنوي عند مستوى ٥٪

ويوضح الجدول السابق أن جميع معاملات الارتباط طردية قوية معنوية بين جميع المتغيرات، ومن ثم فإننا نقبل الفرض الذي ينص على "وجود علاقة ارتباطية ذات دلالة إحصائية بين العوامل والأسباب والمقترحات والوعي المروري والتغيير الوظيفي عند مستوى ١٪".

والآن ننتقل لاختبار الفرض الثاني الذي ينص على "توجد فروق ذات دلالة إحصائية في كل من العوامل والأسباب والمقترحات والوعي المروري بحسب النوع والعمر والحالة العملية والمخالفات السابقة وبالعالم الماضي" واستخدام أسلوب تحليل التباين المتعدد **Multivariate Analysis of Variance (MANOVA)**، حيث يعتبر أحد الأساليب الإحصائية التي تستخدم لفحص العلاقة بين عدة متغيرات مستقلة وصفية وأكثر من تابعين من النوع الكمي، وهو تكرار لتحليل التباين الأحادي **ANOVA**، ويستعمل تحليل التباين المتعدد لنزع تأثير أي متغير مستقل والتفاعلات بينها على المتغيرات التابعة. ويستخدم كل من تحليل التباين لفحص الفروق في متوسطات المتغيرات التابعة والنتائج من المتغيرات المستقلة التي تتم السيطرة عليها في الاختبار، ويستخدم تحليل التباين أساساً لاختبار متوسطات مجتمعين أو أكثر، ويصمم الفرض الأساسي (العدم) ليشير إلى تساوي متجه المتوسطات وعدم وجود اختلاف بينها. ولبيان الأهمية النسبية للعوامل (المتغيرات المستقلة) تستخدم إيتا تربيع (η^2)

لتحدد نسبة الجزء من المتغير التابع الذي يمكن تفسيره بواسطة متغير مستقل معين، وإذا بلغت القيمة ٦٪ أو أكثر تعني تأثيراً كبيراً، ومن ١٪ إلى أقل من ٦٪ فالتأثير متوسط، وأقل من ١٪ يعني ضعف التأثير.

يؤدي استعمال عدة تحليلات أحادية للتباين إلى تجاهل احتمال وجود توليفة خطية للمتغيرات التابعة التي قد تمد بدليل على الاختلاف العام بين المجموعات، ولا يمكن معرفتها عند استخدام تحليل تباين منفصل لكل متغير على حدة. فالاختبارات الفردية تتجاهل الارتباط بين المتغيرات التابعة، ومن ثم لا تستخدم كل المعلومات المتاحة لتقدير الاختلافات بين المجموعات.

وفي حالة وجود ارتباط بين المتغيرات التابعة يعتبر تحليل التباين المتعدد أكثر قوة من التحليلات الأحادية المنفصلة، حيث يمكن من تحديد الاختلافات المجمعة التي لا توجد بالتحليلات الأحادية، وتوجد عدة معايير لتحديد الملاءمة الكلية لنموذج تحليل التباين المتعدد، أهمها:

١ - ويلكس لمدا Wilks Lambda ويستخدم لقياس المعنوية الكلية لتحليل التباين المتعدد، وفيه يتم اعتبار كل المتغيرات التابعة تربطها علاقة خطية حيث نختبر وجود فروق بين المجموعات دون الاهتمام بمدى اختلافها بالنسبة لأول توليفة خطية للمتغيرات التابعة. وتعتبر أسهل في حسابها، وكلما قلت قيمة لمدا زادت معنوية الاختبار، ويمكن تحويله إلى توزيع ف (F).

٢ - فيلي Pillai's Trace يشبه لمدا، ولكنه يلائم العينات الصغيرة والحالات غير المتساوية، وفي حالة التعدي على شرط تجانس التباين، وهو الأداة التي تعتمد عليها هذه الدراسة.

ويوضح جدول (١٤) ملخص نتائج تحليل التباين المتعدد MANOVA، حيث كانت مجموعة المتغيرات التابعة تضم ثلاثة متغيرات معاً هي: العوامل والأسباب، والمقترحات، ودرجة الوعي المروري، والمتغيرات المستقلة المعنوية

عدها ٦؛ حيث يتم اختبار الفرض الأصلي (العدم) القائل بتساوي متجهات متوسطات المتغيرات التابعة عبر فئات المتغيرات المستقلة مقابل الفرض البديل بعدم التساوي (نموذج الأثر الأساسي Main Effect لجميع المتغيرات المستقلة)، بالإضافة إلى الثابت Intercept.

جدول رقم (١٤)

ملخص نتائج تحليل التباين المتعدد الموسع

وقيمة اختبار فيلي واختبار ف ومعنويته

المتغير (التفاعل)	القيمة	اختبار ف	درجة الحرية		المعنوية	إيتا تربيع (ETA ²)
			بين	داخل		
الثابت	٠,٩٩٣	١٧٠١٨,٨	٣	٣٨٢	٠,٠٠٠	٠,٩٩٤
النوع	٠,٠٤٨	٦,٣٨٥	٣	٣٨٢	٠,٠٠٠	٠,٠٤٢
العمر	٠,٠٦٣	٢,٧٤٤	٩	١١٥٢	٠,٠٠٤	٠,٠١٧
الحالة العملية	٠,٠٢٦	٣,٤٦٤	٣	٣٨٢	٠,٠١٦	٠,٠٢٣
المحافظة	٠,١٢٣	٣,٢٨٧	١٥	١١٥٢	٠,٠٠٠	٠,٠٤٠
مخالفات سابقة	٠,٠٢٠	٢,٦١٣	٣	٣٨٢	٠,٠٥١	٠,٠٢٤
مخالفات بالعام السابق	٠,١٣٢	٤,٤٢٩	١٢	١١٥٢	٠,٠٠٠	٠,٠١٨

وفيما يلي المقاييس الأساسية لدرجة الوعي والسلامة المرورية بحسب الخصائص الشخصية المعنوية.

جدول رقم (١٥)
المقاييس الأساسية لدرجة الوعي والسلامة المرورية
طبقاً للخصائص الشخصية

الخاصية	الفئات	المتوسط	الانحراف المعياري
النوع	ذكر	٦١,٦٠٧	٧,٦٣٠
	انثى	٦٣,٤٣٨	٦,٦٨١
	أقل من ١٨	٦١,٨٤٦	٧,١٤١
فئة العمر	٢٠ - ٢١	٦١,١٤٩	٧,٣٦٨
	٢٢ - ٢٣	٦٢,١٩٧	٨,٩١٣
	٢٤ - ٢٥	٦٣,٥٢٩	٦,٨٧٧
	العاصمة	٦٣,٠٩٩	٧,٠٣٣
المحافظة (محل الإقامة)	حولي	٦٤,٣٣٣	٦,٩٠٤
	الأحمدي	٦١,٣٥٨	٨,٢٦٣
	الجهراء	٦١,٤٧٤	٧,٤١٤
	الفروانية	٥٩,١٢٣	٧,٥٢٠
الحالة العملية	مبارك الكبير	٦١,٩٦٤	٧,١٧٥
	يعمل	٦١,٥٧٩	٨,٥٦٥
	لا يعمل	٦٢,٠٩٧	٦,٧٩١
الإجمالي		٦١,٩٠٠	٧,٥٠٨

ويتضح أن وعي الإناث أعلى من الذكور، ويزداد مع تقدم العمر، وأعلى المحافظات وعياً الجهراء والأحمدي، وأقلها حولي والعاصمة والفروانية ومبارك الكبير، والذين يعملون أقل وعياً ممن لا يعملون.

الخاتمة:

يعرض الباحثون في هذه الدراسة لمجموعة من النتائج التي تم التوصل إليها، وكذلك يقدمون مجموعة من التوصيات التي يمكن أن تساهم في الحد من الحوادث المرورية، إذا ما تم تطبيقها بفاعلية، وفيما يلي كل من النتائج والتوصيات:

أولاً - النتائج:

- لقد أسفرت الدراسة الميدانية عن مجموعة من النتائج تتمثل في الآتي:
 - ١ - تزايد أعداد الحوادث المرورية وكذلك أعداد الوفيات الناتجة منها في السنوات الأخيرة.
 - ٢ - جاءت أعداد الحوادث المرورية بمحافظة العاصمة في المرتبة الأولى، تلتها محافظة الفروانية، وجاءت الوفيات الناتجة من الحوادث المرورية بمحافظة الأحمدية في المرتبة الأولى، تلتها محافظة الجهراء، في عام ٢٠٠٦م.
 - ٣ - ترى عينة البحث أن تزايد أعداد الحوادث المرورية وكذلك أعداد الوفيات الناتجة منها يرجع أساساً إلى تزايد عدد المخالفات المرورية من جانب قائدي السيارات.
 - ٤ - تؤكد عينة البحث أن أكثر المخالفات المرورية تتمثل في المخالفات التالية مرتبة:
 - زيادة السرعة عن السرعة المحددة.
 - تجاوز قائدي السيارات الإشارات الحمراء.
 - عدم التزام قواعد المرور ونظمه (ممنوع الوقوف أو الانتظار).
 - التساهل في فحص السيارات فنياً.
 - ٥ - تتعدد المداخل التي يمكن أن تساهم في الحد من الحوادث المرورية، وتؤكد عينة البحث أن مدخل الوعي والسلامة المرورية من أهم المداخل لكونه يتعلق بالأفراد (قائدي السيارات) الذين يرتكبون مخالفات مرورية تؤدي في النهاية إلى حوادث قد تؤدي إلى الوفاة.
 - ٦ - بلغ متوسط درجة الوعي والسلامة المرورية ٦٢٪ بانحراف معياري ٧,٥، ومع أن متوسط درجة الوعي والسلامة المرورية ليس بالنسبة

- العالية، تؤكد عينة البحث أنه على الرغم من وجود الوعي لدى الشباب فإن المشكلة تكمن في عدم الالتزام والتقيد بنظم المرور وقواعده.
- ٧ - تؤكد عينة البحث أن أهم الأسباب التي تساعد على حدوث المخالفات والحوادث المرورية تتمثل في:
- انتماء الفرد لطبقة اجتماعية معينة.
 - عدم التطبيق الفعال لنظم المرور وقواعده وتعليماته.
 - قرب الشوارع من الأسواق.
- ٨ - محدودية دور الجهات المختلفة في نشر الوعي والسلامة المرورية؛ حيث لا تقوم كل منها بنشر الوعي والسلامة المرورية بصفة مستمرة، كما أنها لا تعطي الاهتمام الكافي لعملية تقويم الأثر الذي ترتب على نشر الوعي والسلامة المرورية.
- ٩ - وجود فروق معنوية بالمتوسط المرجح للأسباب والمقترحات والوعي والسلامة المرورية بحسب النوع والعمر والحالة العملية ومحل الإقامة والمخالفات السابقة والحالية.
- وفي ضوء النتائج التي أسفرت عنها الدراسة الميدانية يتفق الباحثون مع آراء العينة واتجاهاتها، حيث يلمسون ذلك بصفة مستمرة من خلال معيشتهم للمشكلات المرورية اليومية.
- بالإضافة إلى ما سبق يود الباحثون الإشارة إلى أن جوانب الحوادث المرورية تشتمل على كل من (الطريق - المركبة - الفرد) إلا أنهم يبرزون في هذه الدراسة دور الوعي المروري لدى الشباب الكويتي بأهمية هذه الحوادث وما ينتج منها، وأن سلوكياتهم تؤدي دوراً كبيراً في ارتكابهم للحوادث باعتبارهم مستخدمين للطريق والمركبة، وعلى الرغم من ذلك فإنهم لا يقللون من أهمية الجوانب الأخرى في ارتكاب الحوادث المرورية، التي من أهمها الطريق والمركبة.

ثانياً - التوصيات:

وفي ضوء ما جاء من النتائج نقدم التوصيات التالية:

- ١ - التركيز على مدخل الوعي والسلامة المرورية؛ لأنه كلما ارتفع الوعي والسلامة المرورية لدى الأفراد انخفضت المخالفات المرورية ومن ثم الحوادث الناتجة منها.
- ٢ - تكثيف دور مختلف الجهات التي تقوم بنشر الوعي والسلامة المرورية بصفة مستمرة على أن يكون بينها تكامل وتنسيق دون تكرار للدور، وتقويم النتائج على فترات زمنية دورية لمعرفة الآثار التي ترتبت على نشر الوعي والسلامة المرورية.
- ٣ - تكثيف عمليات الدوريات الراكبة على الطريق وقيامها بمخالفة الأفراد المتجاوزين للسرعة المقررة.
- ٤ - تشديد العقوبات على الأفراد المخالفين لنظم المرور وقواعده وتعليماته أياً كان هؤلاء الأفراد ودون وساطة أو محسوبية.
- ٥ - التنسيق بين الجهات المعنية بنشر الوعي والسلامة المرورية لضمان تضافر جهودهم، ومن ثم الحد من الحوادث المرورية، من خلال المجلس الأعلى للمرور.
- ٦ - تشديد العقوبات على الأفراد الذين يتكرر ارتكابهم مخالفات مرورية وذلك بالرجوع إلى قاعدة المعلومات الخاصة بالمخالفات المرورية لمعرفة مدى تكرار الفرد للمخالفات المرورية.
- ٧ - التشديد في عملية الفحص الفني للمركبات وعدم إعطاء تقرير صلاحية للمركبة إلا إذا كانت تتوافر بها شروط الأمن والسلامة.
- ٨ - دراسة إمكانية تنظيم برامج تدريبية للأفراد المخالفين لنظم المرور وقواعده وتعليماته؛ لإعادة تأهيلهم لعملية القيادة، على أن يتم ذلك تحت إشراف الإدارة العامة للمرور.

- ٩ - التشديد في عملية الفحص الطبي لطالبي الرخص وعدم التساهل في منح تقرير اللياقة الطبية للجميع.
- ١٠ - التوسع في استخدام التقنيات الحديثة التي تساهم في ضبط المخالفين لنظم المرور وقواعده وتعليماته.
- ١١ - تقييم الآثار التي تتولد عن القيام بحملات التوعية المرورية وأخذ النتائج في الحسبان عند وضع الخطط المستقبلية.
- ١٢ - النظر في إمكانية تدريس نظم المرور وقواعده وتعليماته للشباب في المرحلة الثانوية؛ حتى يكون لديهم إلمام كاف بهذه النظم والقواعد والتعليمات.
- ١٣ - النظر في إمكانية وضع نظام حوافز للأفراد الذين يلتزمون تطبيق قواعد المرور ونظمه وتعليماته.
- ١٤ - التركيز في البرامج الإعلامية المتعلقة بنشر الوعي والسلامة المرورية على دور الأسرة والمدرسة والمسجد والمجتمع في الحد من الحوادث المرورية.
- ١٥ - توعية الأسر - من خلال البرامج الإعلامية الخاصة بنشر الوعي والسلامة المرورية - بأهمية تنشئة الأفراد على التزام قواعد المرور ونظمه وتعليماته والمحافظة على السلامة المرورية.
- ١٦ - النظر في إمكانية رفع سن الأفراد الذين يطلبون الحصول على رخصة قيادة إلى ٢١ سنة.
- ١٧ - دراسة إمكانية نقل الطلبة والموظفين بالجهات الحكومية والخاصة بحافلات خاصة بكل منها؛ للحد من الكثافات المرورية ولا سيما أوقات الذروة.

المراجع

- أحمد بن محمد العسيري، (٢٠٠١م)، حوادث المرور وأثرها على الاقتصاد الوطني، بالموقع الإلكتروني:
<http://www.kfsc.edu.sa/Docs/research-Cent/Nadwat-ma3aed/nadawat/Prev-Nadwa/third-doc1/index.aspx>
- أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، (١٩٩٤م)، أبحاث الندوة العلمية الرابعة والعشرين " سلامة المرور " الرياض، السعودية.
- جلال الصياد، (١٩٩٠م)، دراسة إحصائية لحوادث المرور في المملكة العربية السعودية، المركز العربي للدراسات الأمنية والتدريب بالرياض، السعودية.
- خير سعيد جدعان، (١٩٨٤م)، دراسة في تصرفات السائقين المؤثرة على حوادث المرور في الكويت، المؤتمر العالمي الثاني لحوادث المرور وطب المرور، يوغسلافيا.
- _____ (١٩٨٢م)، حوادث المرور في الكويت: أسبابها وطرق علاجها، مجلة العلوم الاجتماعية، مجلد ١١، عدد ١.
- سعد بن علي الشهراني، (٢٠٠٢م)، اتجاهات طلاب التعليم الثانوي نحو مشكلة المرور وأثر ذلك على سلوكياتهم المرورية: دراسة ميدانية بمدينة الرياض، مكتب الإنماء الاجتماعي: الحلقة النقاشية ١٢، ٢٤-٢٦ مارس ٢٠٠٢م، الكويت.
- سليمان بن عبدالله العقيل، (٢٠٠١م)، الجذور الاجتماعية للمخالفات المرورية، بالموقع الإلكتروني:
<http://www.kfse.edu.sa/Docg/research-Cont/Nadawat-me3ocd/Prev-Nadwa/third-doc1/index.aspx>
- عامر بن ناصر المطير، (٢٠٠٦م)، حوادث المرور في الوطن العربي -

- حجمها وتقدير تكاليفها الاقتصادية، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، مركز الدراسات والبحوث، الإصدار (٤٠٤)، الرياض، السعودية.
- عبد الحميد العباسي، (٢٠٠٢م)، دراسة تحليلية لوفيات الحوادث المرورية بالكويت خلال الفترة ١٩٩٥ - ٢٠٠٠م، مكتب الإنماء الاجتماعي: الحلقة النقاشية ١٢، ٢٤-٢٦ مارس ٢٠٠٢م، الكويت.
- _____ (٢٠٠٤م)، المقارنة بين استخدام أسلوب الشبكات العصبية وساريمما للتنبؤ بأعداد الوفيات الشهرية الناتجة عن حوادث المرور بالكويت، المجلة العربية للعلوم الإدارية، الكويت، مجلد (١١) العدد (٣)، ص (٣٢٣-٣٥٩).
- _____ (٢٠٠٥م)، المقارنة بين أسلوب الشبكات العصبية والأساليب الإحصائية التقليدية للتنبؤ بأعداد الوفيات الناتجة عن حوادث المرور بالكويت، المجلة المصرية للسكان وتنظيم الأسرة، مجلد (٣٨) العدد (٢)، ص (١-٢٠).
- فهد الركيبي، (٢٠٠٦م)، السلامة المرورية وسلوك السائقين من طلبة الجامعة، بالموقع الإلكتروني:
<http://www.alqabas.com.kw/Day8-4-2006>
- محمد عرفة، (٢٠٠١م)، الحملة الوطنية الشاملة للتوعية المرورية، بالموقع الإلكتروني:
<http://www.kfse.edu.sa/Docg/research-Cont/Nadawat-me3ocd/Prev-Nadwa/third-doc2/index.aspx>
- محمد وجيه الصاوي، (٢٠٠٢م)، بعض جوانب الوعي المروري لدى طلبة جامعة الكويت في علاقتها بحوادث المرور وسبل الحد منها: دراسة ميدانية، مكتب الإنماء الاجتماعي: الحلقة النقاشية ١٢، ٢٤-٢٦ مارس ٢٠٠٢م، الكويت.
- محمود الباز الشوربجي، وعلي بن سعيد الغامدي، (٢٠٠٥م)، دراسة

استطلاعية عن تحسين وتطوير مستوى السلامة المرورية على الطرق داخل

جامعة الملك سعود، (2005) KSU مشروع - 48/426 بالموقع الإلكتروني:

<http://216.239.59.104/search?q=cache:QfygdDTP26EJ:colleges.k-su.edu.sa/eng/members/alyawad/>

- هيثم محمد معرفي، (٢٠٠٠م)، حوادث المرور في دولة الكويت، إدارة تخطيط وبحوث المرور، وزارة الداخلية، الكويت.
- وزارة الداخلية، إدارة الإحصاء، المجموعة الإحصائية السنوية، الكويت، الأعوام (٢٠٠١-٢٠٠٦م).

الوعي والسلامة المرورية لدى الشباب الكويتي الإخوة والأخوات الأفاضل،،

تحية طيبة وبعد

إن العمل على تجنب الحوادث المرورية، والأخذ بمبدأ الوقاية خير من العلاج، من المهام التي تقع على عاتق المنزل والمدرسة وكل المؤسسات المجتمعية، ونظراً لما تسهم به المؤسسات التعليمية والشرطية في المجتمع الكويتي من نشر الوعي والتثقيف العلمي، والمشاركة في حل قضايا المجتمع، فإنه من الأهمية معرفة آراء الشباب من طلبة المدارس الثانوية والتطبيقي والجامعة حول مشكلات المرور وكيفية تجنب الحوادث، وذلك للوقوف على بعض جوانب وعيهم المروري حتى نستكشف ما لديهم من اتجاهات ومعارف من أجل العمل على علاج هذه المشكلة التي تواجه المجتمع الكويتي.

ونهدف في هذا البحث إلى تعرف بعض جوانب الوعي المروري لدى الشباب الكويتي الذين لديهم رخصة قيادة (١٨-٢٥ عاماً)، من حيث الأسباب والعوامل التي قد تؤدي إلى المخالفات وحوادث المرور، ومعرفة آرائهم حول المقترحات التي قد تؤدي إلى الحد منها سواء المباشرة وغير المباشرة.

يرجى التكرم بقراءة الاستقصاء جيداً والإجابة عن كل سؤال بما يتفق مع رأيكم الشخصي دون معرفة أسماء أو شخصيات، لذا يرجى التدقيق في اختيار الإجابة التي تعبر عن وجهة نظركم، وسوف تعامل البيانات الواردة في الاستمارات بالسرية المطلقة، علماً بأنه لا توجد إجابة صحيحة وأخرى خاطئة، فكل الإجابات تكون صحيحة مادامت تعكس وجهة نظركم، لذا نرجو منكم الإجابة بكل دقة وإسهاماً في دعمنا بآرائكم النيرة.

مع خالص الشكر والتحية،،

ضع علامة √ أمام الإجابة التي تناسب رأيك أو استكمال البيان:

١ - النوع:

١- ذكر ٢- انثى

٢ - العمر بالسنة: ()

٣ - مستوى التعليم:

١- ثانوي ٢- معهد ٣- جامعي

٤ - هل خالفت قانون المرور قبل ذلك؟

١- نعم ٢- لا

٥ - هل خالفت قانون المرور هذا العام؟

١- نعم ٢- لا

٦ - ما هذه المخالفات؟

٧ - من قام بدفع المخالفات؟

١- أنا ٢- الأسرة ٣- الأصدقاء

٨ - هل تعرضت لحادث مروري هذا العام؟

١- نعم ٢- لا

٩ - ما نوع الحادث الذي تسببت فيه؟

١- دهس ٢- انقلاب ٣- اصطدام

١٠ - ما نتيجة الحادث الذي تسببت فيه؟

١- إصابة بسيطة ٢- إصابة بليغة ٣- وفاة

١١ - هل احتاجت السيارة لإصلاح؟

١- نعم ٢- لا

١٢ - من قام بدفع ثمن الإصلاح؟

١- أنا ٢- الأسرة ٣- الأصدقاء

المحور الأول - العوامل والأسباب التي تساعد على الحوادث المرورية والمقترحات:

١٣- العوامل والأسباب التي تساعد على الحوادث المرورية	أوافق تماماً	أوافق	لا أوافق
حب المظاهر لدى الذكور والإناث			
السرعة الزائدة (الجنونية في القيادة)			
كثرة المعاكسات الهاتفية في أثناء القيادة			
سهولة استخراج رخص القيادة			
كثير من الأسر تدفع الغرامة			
غياب مفهوم السلامة المرورية عن المناهج الدراسية			
تخطيط الشوارع هندسياً			
قرب الشوارع من الأسواق والمدارس			
الفرقة القبلية (الطبقة الاجتماعية)			
عدم الالتزام بين رجال المرور أنفسهم			
ثبات قيمة التأمين			
تهميش الدور الإعلامي والوعي المروري			
قصور في عملية الفحص والمعاينة			
قلة اللوحات الإرشادية			
عدم التزام قانون المرور			
ضعف تنظيم حركة سير المشاة			
عدم كفاية رجال المرور وكفاءتهم			
أخرى (تذكر).....			

١٤- المقترحات للحد من تنامي ظاهرة الحوادث المرورية	أوافق تماماً	أوافق	لا أوافق
تدقيق الحصول على رخصة قيادة لأول مرة			
التعاون المؤسسي بين المجالس البلدية والأشغال والمرور			
الاهتمام بالفحص والمعاينة			
نشر الوعي المروري والثقافة المرورية في الجامعات والمدارس وجهة العمل			
شمول مناهج الدراسة على فهم السلامة المرورية			
ربط قيمة التأمين بسجل السائقين			
زيادة كاميرات المراقبة			
تطبيق نظام النقاط			
تشجيع استخدام النقل الجماعي			
رفع سن إعطاء الرخصة إلى ٢١ سنة			
أخرى (تذكر).....			

١٥- من وجهة نظرك ما أهم المقترحات لرفع الوعي والسلامة المرورية بالمجتمع الكويتي؟

.....

.....

.....

١٦- من أين تحصل على الوعي المروري؟

.....

.....

.....

المحور الثاني - الوعي والسلامة المرورية:

أجب عن الأسئلة التالية:

- السؤال الأول- ضع علامة (√) أمام الإجابة الصحيحة، وعلامة (×) أمام الإجابة الخاطئة:

- ١ - اتباع القوانين وتنفيذها ينبع من انتشار الوعي المروري. ()
- ٢ - يجوز نقل الركاب في سيارات الشحن. ()
- ٣ - نهر الطريق هو المسطح الكلي المعد للمرور العام. ()
- ٤ - على قائد المركبة إذا كان طرفاً في الحادث الوقوف فوراً وإبلاغ أقرب جهة مرور. ()
- ٥ - العلامات التنظيمية هي التي تستخدم لتنبيه مستخدمي الطريق إلى موقع الخطر. ()
- ٦ - تستخدم "السيور" في نقل الحركة من المحرك إلى عدة أجزاء في السيارة. ()
- ٧ - "فرملة" القدم تستخدم في حالة وقوف السيارة فترة طويلة وتؤثر على العجلتين الخلفيتين. ()

• السؤال الثاني - أكمل العبارات التالية:

- ١ - يحظر استعمال بطريقة تزعج المارة أو تقلق راحتهم خاصة بالقرب من المستشفيات.
- ٢ - لعلامات المنع يستعمل الشكل.....
- ٣ - تسير المركبات على وخاصة الرئيسية منها.
- ٤ - الغرض الأساسي من هو احتفاظ المحرك بدرجة مناسبة من الحرارة في أثناء دورانه.

• السؤال الثالث - اختر الإجابة الصحيحة من بين الأقواس:

- ١ - متفرقة من الشارع وتؤدي إلى الوحدات السكنية: (الشارع - الجادة - الطريق)

- ٢ - التي تزود السائقين بالمعلومات التي ترشدتهم إلى مقاصدهم، هي:
(علامات جبرية - علامات تنظيمية - علامات إرشادية)
- ٣ - يعمل على إيقاف السيارة دون إيقاف المحرك:
(القباض الاحتكاكي - الإطارات - صندوق التروس)
- ٤ - تعمل على إمداد المحرك بكمية مناسبة من خليط الهواء والبنزين اللازم لتشغيل المحرك:
(مجموعة الفرامل - مجموعة التعليق - دورة البنزين)
- السؤال الرابع - اكتب المصطلح العلمي لكل من العبارات التالية:
- ١ - () هو جهاز الغرض منه تحويل الطاقة الحرارية إلى طاقة حركية.
- ٢ - () هو جهاز الغرض منه تحويل الطاقة الميكانيكية لطاقة كهربائية تعمل على إعادة شحن البطارية.
- ٣ - () هو جزء من الطريق ومحاذ له من الجانبين ومعد للتوقف.
- ٤ - () يعني الجانب الأيمن من الطريق.
- السؤال الخامس - اكتب ما تعرفه عما يأتي:
- أ - في الميادين والدوارات والتقاطعات تكون أولوية المرور على النحو الآتي:
١ -
٢ -
- ب - لا يجوز الوقوف والانتظار في الأماكن التالية:
١ -
٢ -
- ج - اذكر الهدف من العلامات والخطوط الأرضية:
١ -
٢ -

هـ - اذكر وظيفة الإطارات بالسيارة:

- ١ -
٢ -

• السؤال الخامس - اذكر مدلول كل علامة من العلامات الموضحة أمامك:



• السؤال السادس - ضع علامة (✓) أمام الإجابة الصحيحة:

- ١ - المقصود بالوعي المروري:
١ - اليقظة الحسية والمعنوية.
٢ - المعرفة والإلمام الواسع بكل ما يتعلق بالمرور.
٣ - كل ما سبق.
٢ - محور السلامة المرورية يتمثل في:
١- المركبة ٢- الطريق
٣- العنصر البشري ٤- كل ما سبق

٣ - أهم وسائل السلامة في المركبة التي أقودها هي:

- ١ - المصابيح من حيث الوضع و اللون ومستوى الإضاءة.
- ٢ - الإشارات الضوئية في المركبة الدالة على الانعطاف أو التنبيه.
- ٣ - الإطارات من حيث المقاس والنوعية والتحمل ومعدل السرعة وسنة الإنتاج وأماكن التخزين.
- ٤ - المرايا العاكسة لكشف الطريق أمام السائقين.
- ٥ - مساحات المطر.
- ٦ - حزام الأمان.
- ٧ - الكابح و "فرامل" الوقوف التي تتحكم في حركة المركبة.
- ٨ - أقفال الأبواب.
- ٩ - مساند الرأس.
- ١٠ - إشارات الإنذار الصوتية والضوئية.
- ١١ - مقاعد الأطفال.
- ١٢ - الوسائد الهوائية.
- ١٣ - العجل الاحتياطي وأدوات الفك والتركيب.
- ١٤ - طفاية الحريق.
- ١٥ - حقيبة الإسعافات الأولية.
- ١٦ - أنظمة إغلاق الأبواب في حاله الانقلاب.
- ١٧ - فرش مقاوم للحريق.
- ١٨ - مثلث عاكس.

٤ - أهم الصفات بقائد السيارة الجيد هي:

- ١ - العقل وسلامة حواسه.
- ٢ - معرفته بأنظمة المرور وتعليماته والتقيّد بها.
- ٣ - التركيز في أثناء القيادة.

- ٤ - الإحساس بالمسؤولية.
- ٥ - الإلمام بميكانيكا المركبة وصيانتها بشكل مستمر.
- ٥ - أهم وسائل السلامة الخاصة بالسائق هي:
 - ١ - استخدام حزام الأمان.
 - ٢ - وجود مساند الرأس.

انتهت الأسئلة،،،

شكراً على حسن التعاون.