

Awareness and Traffic Safety among Kuwaiti Youth, and its Relation with Psychological Trauma Following Exposure to Traffic Accidents

***Fawzya Altarkit
Abdulhameed Al-Abasy***

The phenomenon of traffic accidents in the Kuwaiti society has notably increased during the past few years. This increase in traffic accidents led researchers to study and analyze this phenomenon in order to outline its causes and consequences for the purpose of providing recommendations that would help the officials to control it and reduce its post-trauma impacts. This research paper aims at highlighting the importance of dissemination of awareness about traffic safety as a preface to control traffic accidents committed by Kuwaiti youth between the ages of 15-25. For this awareness to be rewarding, there should be thorough collaboration between all concerned authorities and state internal security. The research argues that focusing on traffic safety awareness does not underestimate the importance of the other aspects related to traffic accidents, namely the road and the vehicle. The research focuses on the category of Kuwaiti youth between the ages of 15-25 because the statistics confirms that this category is the most responsible as the cause behind traffic accidents. It has been confirmed that there is a post-accident trauma among those youths who have been involved in traffic accidents. The research recommends intensifying the roles and efforts of all the authorities concerned with dissemination of awareness about traffic safety and carrying out periodical evaluations and assessments of the results to determine the general and psychological impacts of traumas on the youth. It was shown that post-accident traumas affect 27 % of the Kuwaiti youth involved in traffic accidents.

Keywords: Traffic awareness, Traffic safety, Traffic accidents, Psychological trauma, Logistic regression.

الوعي والسلامة المرورية لدى الشباب الكويتي وعلاقته بالصدمة النفسية بعد التعرض لحادث مروري

فوزية عبدالله التركيت(*)

عبد الحميد العباسي(**)

ملخص: تنامت ظاهرة الحوادث المرورية بدولة الكويت بشكل ملحوظ خلال السنوات القليلة الماضية؛ الأمر الذي دفع إلى دراسة وتحليل هذه الظاهرة لمعرفة أسبابها ونتائجها بغرض وضع المقترحات التي يمكن أن تساعد المسؤولين على الحد منها، وما يتبعها من آثار ما بعد الصدمة.

ويهدف البحث إلى إبراز أهمية الوعي والسلامة المرورية بوصفهما مدخلاً للحد من الحوادث المرورية التي يرتكبها الشباب الكويتي، ولكي يؤتي هذا الوعي ثماره لأبد من تضافر جهود العديد من الجهات مع جهاز الأمن في الدولة، وتوضح الدراسة 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 ركزت الدراسة على شريحة الشباب بين 15 و25 سنة؛ لأن الإحصاءات تؤكد أن هذه الشريحة من المجتمع الكويتي الأكثر ارتكاباً للحوادث المرورية، وثبت وجود أثر نفسي لإصابة ما بعد الصدمة من حادث مروري من عدم وجود صدمة نفسية. وأوصت الدراسة بتكثيف دور مختلف الجهات التي تقوم بنشر الوعي والسلامة المرورية بصفة مستمرة، وتقييم النتائج على فترات زمنية دورية لمعرفة الآثار التي ترتبت على ذلك عامة والنفسية خاصة؛ حيث بلغت نسبة الإصابة لما بعد التعرض لحادث مروري 27% بين الشباب الكويتيين الذين تعرضوا لحادث مروري.

المصطلحات الأساسية: الوعي المروري، السلامة المرورية، الحوادث المرورية، الصدمة النفسية، الانحدار اللوجستي.

(*) أستاذ مشارك، قسم علم النفس، كلية التربية الأساسية، الهيئة العامة للتعليم التطبيقي، الكويت.
 ** عميد معهد الدراسات والبحوث الإحصائية، أستاذ الإحصاء الحيوي والسكاني، جامعة القاهرة، مصر.

مقدمة:

إن رسالة التنمية البشرية المستدامة التي يسعى برنامج الأمم المتحدة الإنمائي إلى تحقيقها في أكثر من 166 دولة حول العالم تهدف إلى إتاحة الفرصة لحياة أفضل، يتمتع فيها الإنسان بالأمان والصحة والاستقرار، وتمثل الإصابات الناجمة عن حوادث الطرق تحدياً عالمياً على الصعيد الاجتماعي والاقتصادي وأمام مسيرة التنمية. وعليه، فإن الأمم المتحدة كانت حريصة على تضافر الجهود لمعالجة هذه المشكلة التي تعاندها الدول النامية على وجه الخصوص، من خلال إصدار عدة قرارات تتعلق بتحسين السلامة على الطرق. وأول هذه القرارات كان في عام 2003؛ إذ أصدرت الجمعية العامة للأمم المتحدة قرار 57/309 في دورتها السابعة والخمسين، حثت فيه جميع الحكومات على إصدار قوانين جديدة للمرور، واتخاذ إجراءات استثنائية وطلبت إعداد تقرير حول حجم هذه الأزمة العالمية. وفي ضوء هذا القرار أصدرت منظمة الصحة العالمية التقرير العالمي للوقاية من حوادث الطرق عام 2004، الذي أشار إلى أن من المتوقع أن تتفاقم هذه المشكلة في المستقبل وأن تمثل الإصابات الناتجة من حوادث الطرق المرتبة الثالثة في عام 2015 في قائمة أسباب الوفيات. ومما يزيد من حجم المشكلة أن نسبة الوفيات أعلى عند فئة الشباب التي يقع على عاتقها دفع عجلة التنمية؛ مما يؤدي إلى خسائر جسيمة للدول. وتلا هذا التقرير عدة قرارات من الجمعية العامة حول تحقيق السلامة على الطرق، وآخر هذه القرارات كان في مارس 2008، الذي حث على تعزيز الجهود وتوفير الإمكانيات والاستعانة بالخبرات لمعالجة هذه المشكلة المتفاقمة (مجلس الوزراء، 2010).

وشكل قرار الأمم المتحدة الصادر لأول مرة عام 2003 وما تبعه من قرارات بشأن "التعامل مع المشكلات المرورية وتخطيط المدن" إنذاراً كبيراً للدول النامية، وأكد ضرورة تبني "سياسات غير مسبقة عاجلة، ومعالجة نقص الخبرات"، بسبب عدم نجاح الأساليب السابقة. ويرجع سبب ذلك إلى أن هذه الدول تشكل المصدر الأساسي للمشكلات المرورية العالمية على الرغم من كونها لاتزال تملك 20% من مركبات العالم. وحتى في حالة إحالة المشاريع التنموية على المكاتب الاستشارية والقطاع الخاص لغرض تنفيذها، فإن هذه الدول تواجه مشكلة صعوبة الإشراف؛ بسبب قلة الكوادر الوطنية والخبرات؛ مما يترتب عليه ضعف في التنفيذ وعدم جودة في المشاريع وهدر في الأموال.

وقد كانت الكويت سباقة إلى دعم قرارات الأمم المتحدة المتعلقة بتحسين سلامة الطرق باعتبارها قضية اجتماعية تتعلق بأخطار الموت والعجز والإعاقة والإصابات الخطيرة التي تتربص بمستخدمي الطريق، وقضية أمنية تستهدف سلامة المواطنين والمقيمين. وقد أضاف قرار مجلس وزراء الداخلية العرب المنعقد في مارس 2009 بشأن سلامة الطرق اهتماماً متزايداً بالموضوع؛ للحد من الحوادث والتخفيف من حجم الكوارث التي تسببها. وفي هذا الصدد تبنت الحكومة مشروع إعداد إستراتيجية وطنية شاملة وطويلة المدى 2010-2020 معززة ببرنامج تنفيذي وزمني للمرور وقطاع النقل في دولة الكويت، تحدد فيها واجبات الوزارات والجهات المعنية، وتتضمن آلية للمتابعة والتقييم "تحت مظلة إطار التعاون الفني بين حكومة دولة الكويت وبرنامج الأمم المتحدة الإنمائي والأمانة العامة للمجلس الأعلى للتخطيط والتنمية".

لقد أصبحت الوفيات والإصابات الخطرة الناجمة عن الحوادث المرورية من المشكلات الرئيسية التي تهدد حياة السكان في العديد من دول العالم وبشكل خاص سكان المنطقة العربية؛ فخلال السنوات الماضية ارتفعت نسبة الحوادث المرورية بشكل كبير، نتج منه ارتفاع حاد في عدد الإصابات الخطرة والوفيات. ففي عام 2002 فقط بلغ عدد حالات الوفيات نتيجة للحوادث المرورية نحو 1,2 مليون حالة وفاة والإصابات نحو 35 مليون حالة، منها نحو 5 ملايين حالة إعاقة دائمة، والملاحظة المثيرة للانتباه أن نحو 80% من هذه الوفيات تقع في الدول النامية، وبشكل خاص بين دول المنطقة العربية التي أصبحت تحتل أعلى نسبة وفيات وإصابات بحوادث الطرق في العالم (المطير، 2006).

ونتيجة لذلك اهتمت كثير من الدول - وخاصة الدول الصناعية - بالسلامة 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 خسائرها الاقتصادية والبشرية والتخفيف من آثارها وأضرارها؛ حيث يتم تخصيص موازنات مستقلة لخطط ومشاريع السلامة المرورية التي تشمل إجراء الدراسات وتنفيذ أعمال التحسينات الهندسية ومعالجة مواقع الحوادث الخطرة والقضايا المتعلقة بخدمات الطوارئ 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 10% خلال السنوات

العشر الأخيرة (2004-2013)، أما في فرنسا فقد انخفضت وفيات حوادث الطرق بنسبة 20% عام 2003 مقارنة بعام 2002، نتيجة لحالة الاستنفار التي قادتها الحكومة الفرنسية والجهات المعنية، في اتباع الخطط والسياسات الصارمة للوقاية والمكافحة. وتشير التوقعات إلى أنه بين عام 2000 وعام 2020 ستخفض نسبة وفيات حوادث الطرق في هذه الدول 30%.

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 إلى زيادة الوفيات في المنطقة بنسبة 20% خلال السنوات العشر الأخيرة، ويتوقع أن تحتل الوفيات الناجمة عن حوادث المرور العنصر الرئيس الثالث في قائمة أسباب الوفيات والإصابات الخطرة في المنطقة العربية بحلول عام 2020، وذلك في حالة استمرار الوضع الحالي وعدم اتخاذ الإجراءات الملائمة (العباسي، 2005، 2009).

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

وتشير الإحصاءات إلى وقوع نحو 60 ألف حادث مروري في الكويت سنوياً، تؤدي إلى وفاة نحو 460 شخصاً، وإصابة نحو 860 شخصاً. ولو طبق التعريف الدولي لوفيات الحوادث (الذي يشمل الوفيات خلال 30 يوماً من وقوع الحادث) لربما وصل العدد إلى 900 حالة وفاة، ويُقدر أن نحو 200 شخص من بين المصابين سنوياً في حوادث المرور في الكويت ينتهي بهم الحال إلى وجود إعاقة خطيرة ومستديمة. وأصبح 30% من أسرة المستشفيات الحكومية مشغولة بمصابي حوادث السيارات (العباسي وآخرون، 2009).

أما معدل وفيات حوادث الطرق في الكويت فيصل إلى نحو 16 حالة وفاة لكل 100,000 شخص، ويعتبر من المعدلات المرتفعة لو تم مقارنته ببعض الدول مثل بريطانيا التي يصل فيها معدل وفيات حوادث الطرق إلى حالتين فقط لكل 100,000

شخص. أما ما يتعلق بالخسائر التي يتكبدها الاقتصاد الوطني سنوياً في الكويت نتيجة لهذه الحوادث المرورية فتقدر بنحو 2 مليار دينار سنوياً (المرجع السابق). 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 منها، 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 فقد اختار الباحثان هذا الموضوع لما له من أهمية سواء على مستوى الكويتيين والوافدين وأسرهم أو على مستوى المسؤولين في أجهزة المرور بدولة الكويت، ويعد مدخل الوعي والسلامة المرورية أحد المداخل التي يمكن أن تسهم بشكل فعال في الحد من الحوادث المرورية، خاصة أن هذا المدخل يطبق من خلال تصافر جهود عديد من جهات المجتمع بالإضافة إلى دور الأسرة والمدرسة، الذي لا يقل أهمية عن باقي أدوار الجهات الأخرى في المجتمع، علماً بأن هذا المدخل لا يقل أهمية عن إعادة النظر في نظم وقواعد المرور خاصة ما يتعلق بالعقوبات التي توقع على المخالفين، والتقيد بالمواصفات الفنية وشروط الأمن والسلامة عند فحص المركبات.

مشكلة الدراسة:

تتمثل مشكلة الدراسة في تزايد المخالفات والحوادث المرورية والوفيات الناتجة منها باستمرار حتى أصبحت المشكلة ظاهرة في المجتمع الكويتي خاصة والمجتمعات الخليجية عامة، وما ينتج منها من صدمات نفسية خاصة بين الشباب، وتتمثل مشكلة الدراسة في الإجابة عن التساؤلات التالية:

- 1 - ما أسباب وقوع الحوادث والمخالفات المرورية من وجهة نظر الشباب الكويتي.
- 2 - ما الدور الواجب على الجهات المختلفة في الحد من الحوادث والمخالفات المرورية.
- 3 - ما نسبة من لديهم صدمة نفسية من أثر التعرض لحادث مروري بين الشباب الكويتي.

4 - ما أهم الخصائص الشخصية للشباب الكويتي وخصائص الحادث المروري وما نتج عنه من حدوث صدمة نفسية للبعض منهم.

تعريف مفاهيم الدراسة:

في هذا الجزء نعرض لتعريف مفاهيم الدراسة ومتغيراتها:

المفهوم	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 بهدف الحد من وقوع الحوادث المرورية أو منعها ضماناً لسلامة الإنسان وممتلكاته وحفاظاً على أمن البلاد ومقوماته البشرية والاقتصادية، وتهدف إلى تبني جميع الخطط والبرامج واللوائح والإجراءات.
المشكلات المرورية	هي المعوقات التي تعوق سير كل من المركبات بجميع أنواعها والمشاة، وتمنع وصول أي منها إلى المكان المطلوب في سهولة ويسر.
الحوادث المرورية	هي 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 بوساطة 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.
الصدمة النفسية	هي مواقف شديدة مؤلمة ضاغطة في الحياة يتعرض لها الإنسان تفوق التحمل الإنساني مثل مواقف الحروب والاغتصاب والحريق وحوادث السيارات وغيرها، سواء يعيشها الإنسان أو يشاهدها هو شخصياً أو تخص أشخاصاً أعزاء عليه، وينتج منها اضطراب ما بعد الصدمة Post Traumatic Stress Disorders (PTSD)، وهي أعراض نفسية شديدة كالقلق الشديد والكآبة الشديدة وضعف الذاكرة والإحساس بالرعب والهلع وكوابيس ليلية والخوف الدائم من تكرار الحدث وغيرها، وهي تعرقل حياة الفرد، وذلك على نحو ما جاء في الدليل الإحصائي والتشخيصي الأمريكي، الذي وضعته الرابطة الأمريكية للطب النفسي DSM IV 1994.

أهمية الدراسة:

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 الضرر لبعض المنشآت العامة التي يمتلكها المجتمع بطبيعة الحال؛ مما يكلف الدولة مبالغ مالية طائلة لإعادة الإصلاح أو الترميم لما تسببه الحوادث المرورية من خسائر (العسكري، 2001).

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 سيأخذ جزءاً من دخله أو من مدخراته في سبيل إصلاح هذا الضرر، وهذا سيؤثر على طريقة إنفاقه وتوزيعه لدخله أو مدخراته ومن ثم يؤثر على مستوى معيشة الأسرة ولو لفترة محدودة، وقد يكون الضرر بدنياً كالإصابة الجسمية مثلاً، نتيجة الحادث المروري، وذلك سيكون له تأثير مضاعف على الأسرة، وخاصة إذا كان المصاب هو رب الأسرة، وينتج منه أيضاً التأثير المادي 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 هذه الدراسة سوف تضع أمامهم مجموعة من المقترحات يمكن أن يسترشدوا بها عند تصميم وتنفيذ إستراتيجية الوعي والسلامة المرورية، كما أنها تثري المكتبات في المؤسسات الأمنية الأكاديمية التي تفتقر إلى مثل هذه الدراسة.

إن العمل على تجنب 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 تجنب الحوادث؛ وذلك للوقوف على بعض جوانب الوعي المروري لديهم 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.

أهداف الدراسة:

تهدف الدراسة إلى تحقيق عدة أهداف، هي:

- 1 - الكشف عن الأسباب التي أدت بالشباب الكويتي إلى وقوع الحوادث والمخالفات المرورية.
- 2 - تعرف دور الجهات المختلفة في الحد من الحوادث والمخالفات المرورية.
- 3 - تعرف نسبة من لديهم صدمة نفسية من أثر التعرض لحادث مروري بين الشباب الكويتي.
- 4 - تعرف ترتيب الأسباب والعوامل ومقترحات الشباب الكويتي للحد من المخالفات وحوادث المرور عام 2014 مقارنة بعام 2007.
- 5 - تعرف أهم الخصائص الشخصية للشباب الكويتي وخصائص الحادث المروري وما نتج عنه من حدوث صدمة نفسية من عدم حدوثها.

الإطار النظري للدراسة:

يعرض الباحثان في هذا الجزء للإطار النظري للدراسة من واقع مراجعة الكتابات السابقة ذات الصلة بموضوع الدراسة.

جوانب الوعي والسلامة المرورية:

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

- 1 - الوعي بالمركبات التي يقودونها:

إن من أهم أصول قواعد السلامة التي ينبغي على كل 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.

2 - الوعي بالطرق التي نسير فيها أو نسلكها:

من نعم 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 على القيادة الآمنة.

3 - الوعي بالأنظمة التي ينبغي اتباعها:

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

4 - 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 تنبهه على حالة الطريق، واتباع ما تدل عليه هذه الإشارات دليل على وعي السائق.

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

إن كثيراً من السائقين - وللأسف - يغفل التأكد من توافر بعض الأشياء الضرورية في سيارته، التي قد لا يعرف قيمتها إلا إذا احتاج إليها، ومن هذه الأشياء التي ينبغي على كل سائق واع التأكد من وجودها في السيارة: حقيبة العدة، وحقيبة الإسعافات الأولية، ومثلث الأمان أو السلامة، وطفاية الحريق، وغيرها.

كما ينبغي على كل 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 (جدعان، 1984).

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، وأخذ الدورات المتخصصة مثل دورات الإسعافات الأولية.

الأسباب المباشرة وغير المباشرة لحوادث المرور:

على الرغم من تعدد وتنوع الأسباب المباشرة لحوادث المرور 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 فيها (الصياد، 1990).

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 وقدرتهم على التحكم في عجلة القيادة، ومراعاة حالتهم النفسية في أثناء القيادة.

بالإضافة إلى أسباب أخرى تتمثل في الظروف الجغرافية وعلى رأسها حالة الطقس والظروف الجوية والعواصف الرملية، وطبيعة الحركة العامة للسير على الطريق من حيث تناسب السرعات المختلفة للسيارات والالتزام بالسير في المسارات المحددة، وزيادة أعداد السيارات بصفة دائمة، ناهيك عن مدى تمتع الأفراد الذين يقودون السيارات بالوعي والسلامة المرورية وخبرتهم في القيادة ودرجة التزامهم بالقوانين والقواعد والآداب العامة للمرور (معرفي، 2000).

نشر الوعي والسلامة المرورية:

تسهم التوعية المرورية باستخدام الوسائل المختلفة في نشر الوعي والسلامة المرورية؛ مما يسهم في الحد من الحوادث المرورية وتخفيف آثارها على المجتمع،

وتقوم العديد من الجهات بنشر الوعي والسلامة المرورية إيماناً منها بأهمية المشكلة ومساهمة في تقليل الخسائر المادية والبشرية (خير سعيد جدعان، 1982). وفيما يلي نلقي الضوء على دور بعض الجهات في نشر الوعي والسلامة المرورية:

– دور وزارة الداخلية في نشر الوعي والسلامة المرورية:

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 وسائل الإيضاح وتأليف القصص والألعاب المرورية للأطفال.

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

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

– دور مدارس تعليم القيادة في نشر الوعي والسلامة المرورية:

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 تنمية على رأسها المحافظة على سلامة مستخدمي السيارات والطريق في دولة الكويت.

– دور الإعلام في نشر الوعي والسلامة المرورية:

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 العربية للعلوم الأمنية، 1994):

- تعريف المواطنين بالمشكلة المرورية وشرح قوانين ولوائح المرور والعقوبات المترتبة على مخالفة هذه القوانين واللوائح.

- شرح الإشارات والعلامات الخاصة بالمرور وقواعد السير وأداب استخدام الطريق.

- بيان الأخطاء والسلوكيات السلبية التي يمكن أن تقع من مستخدمي الطريق ومن قائدي السيارات والمشاة، والتي قد تكون سبباً في وقوع الحوادث المرورية أو إعاقة السير في الطرق.

- تحديد أهم مشكلات المرور التي يعانيها المجتمع وطرق تجنبها، ودعوة جميع أفراد المجتمع للإسهام في حلها.

وتتعدد الوسائل التي يستخدمها الإعلام في نشر الوعي والسلامة المرورية، وهي على النحو الآتي:

- الوسائل المطبوعة في الإعلام المروري:

تتعدد الوسائل المطبوعة المستخدمة في الإعلام والتوعية المرورية، وفيما يلي نتناول كل وسيلة من الوسائل المطبوعة ومدى الاستفادة من إمكاناتها ومزاياها في تقديم الرسالة الإعلامية في مجال المرور:

(1) الصحف والجرائد:

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

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

ب - تمتاز الجرائد والمجلات بأنها أفضل الوسائل التي تسمح للقارئ بالسيطرة على ظروف التعرض كما تتيح له الفرصة لقراءة الرسالة أكثر من مرة.

ج - تساعد الجرائد في إمكانية "التغطية الإخبارية" لجميع الأحداث والأنشطة والقواعد والآداب الخاصة بالمرور والمنظمة له على المستوى الإقليمي والقومي؛ مما يساعد في تدعيم القدرة الاتصالية لإدارة المرور بالجماهير المستهدفة من قائدي المركبات والمشاة.

د - تفيد الجرائد والمجلات في تحقيق "التقديم العام" أو "التمهيد لبعض المشكلات المرورية" وإثارتها على مستوى الرأي العام.

هـ - تساعد الجرائد والمجلات في 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 - يمكن استخدام مساحات ذات موقع متميز في بعض الصفحات بالجرائد والمجلات في نشر الصور والجمل والشعارات الإرشادية.

(2) الكتب والتقارير:

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

(3) الكتيبات والنشرات:

تتسم الكتيبات بأنها كتب صغيرة الحجم، تحتوي على عدد مناسب من الصفحات، وتتيح فرصة للقائم بالاتصال بتناول الرسالة الإعلامية بالمزيد من الشرح والتفصيل وتناول العديد من البيانات والمعلومات.

(4) الأدلة المطبوعة المستخدمة في الإعلام المروري:

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

- الوسائل السمعية في الإعلام المروري:

الإذاعة:

يحقق استخدام الإذاعة في الإعلام المروري عديداً من المزايا، أهمها أنها:

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

ب - تحقق "السمة الشخصية" في الإعلام المروري إذا أدرك المستمع أن الرسالة الإعلامية قد أعدت له بصفة شخصية، ويتم ذلك باستخدام بعض الكلمات والجمل الإيحائية مثل (عزيزي قائد السيارة).

ج - يمكن الاستفادة من تنوع وكثرة عدد البرامج الإذاعية وقصر المدة الزمنية المحددة لكل برنامج في (الراديو) بتقديم بعض الرسائل الإعلامية المرورية المختصرة، والمفيدة قبل البرامج الإذاعية المناسبة أو بعدها.

د - تساعد على انتشار الرسالة الإعلامية المرورية نتيجة حدود المكان في مخاطبة جميع الفئات، وبما يتفق مع ثقافتهم واهتماماتهم.

هـ - تساعد - كونها موجودة 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 المرئية في مجال الإعلام المروري بإمكانية المزج بين عنصري الصوت والصورة؛ مما يساعد في زيادة عملية جذب الانتباه وإثارة الاهتمام.

(1) التلفزيون:

يفيد استخدام التلفزيون في تحقيق عديد من المزايا والفوائد للرسالة الإعلامية في مجال المرور، تتمثل فيما يلي:

أ - المساعدة في 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؛ لأن 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، وهو ما يساعد القائم بالاتصال بإمكانية التحكم في تكبير الصور الخاصة بالإصابات والخسائر الناتجة من حوادث المرور.

هـ - إمكانية تحقيق المرونة في عرض الرسالة المرورية، خاصة مع البرامج وتنوعها وزيادة عدد القنوات التلفزيونية.

و - إمكانية الاستفادة من التلفزيون كوسيلة إعلامية جماهيرية مؤثرة في إعداد وتقديم برنامج دوري أسبوعي، يتناول أهم القواعد والإرشادات المرورية، وتعديل السلوكيات السلبية، ويعرض كثيراً من الفقرات واللقاءات مع قيادات المرور.

(2) الفيديو:

يمكن الاستفادة من الفيديو كوسيلة إعلامية في تحقيق عديد من الاستخدامات الخاصة بالإعلام المروري، تتمثل في ما يأتي:

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

ب - يحقق تأثيراً واضحاً في زيادة فاعلية التواصل مع 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 منه بوصفه إحدى الوسائل المفيدة في تطوير التدريب للكوادر المهنية في مجال المرور وتقييم الأداء المهني لرجال المرور.

(3) السينما:

يفيد استخدام السينما في الإعلام المروري في تحقيق كثير من الفوائد والمزايا، تتمثل فيما يأتي:

- الإفادة منها في تقديم عديد من المزايا للمحتوى الإعلامي المقدم، منها: الصوت، والصورة، والحركة، 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.

- مخاطبة جمهور الشباب من الجنسين، ويلاحظ أن الفئات العمرية في مرحلة الشباب هي الأكثر تأثراً بالمشكلة المرورية من حيث كثرة الحركة والانتقال وكثرة استخدام السيارات.

- إمكانية 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 التواصل مع الجمهور، وتوطيد الصلات الشخصية؛ وذلك لتحقيق السمعة الطيبة وكسب الجماهير وتأييدها.

(1) "أسبوع" أو "شهر" المرور:

يتسم أسبوع المرور - كحدث خاص في العلاقات العامة في مجال المرور - باتباع "إستراتيجية" التركيز على إحدى المشكلات المرورية ودراسة سبل تحليل الأسباب الخاصة بهذه المشكلة المرورية وأساليب وطرق معالجتها ومواجهتها خلال فترة زمنية محددة.

(2) 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 في الإعلام المروري:

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 في نشر الوعي والسلامة المرورية:

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 ينتج عنها تمثل أضراراً شديدة بالأرواح والممتلكات (الصاوي، 2002).

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

(1) الأسرة:

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

ومن هذه المؤسسات الأسرة، وهي اللبنة الأولى لبناء المجتمع ونواة تكوينه، وفي الأسرة تترسخ القيم والمبادئ المتعلقة بالمرور؛ فالأسرة هي الوحدة المرجعية للفرد، منها يستمد هويته وكيانه ومكانته وأدواره الاجتماعية، وتتكرر خبرات الأسرة المتعلقة بالقيم الأخلاقية المرتبطة بالسلوك أمام الطفل مرات ومرات، وهذا التكرار - في حد ذاته - يجعل للأسرة أهمية كبيرة في ترسيخ القيم والمبادئ المتعلقة بالمرور.

(2) المدرسة:

تعود أهمية المدرسة في مجال تنمية الوعي المروري إلى أنها تمثل الخبرة الأولى المباشرة للطفل خارج المنزل؛ حيث تؤدي 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.

(3) الجامعة:

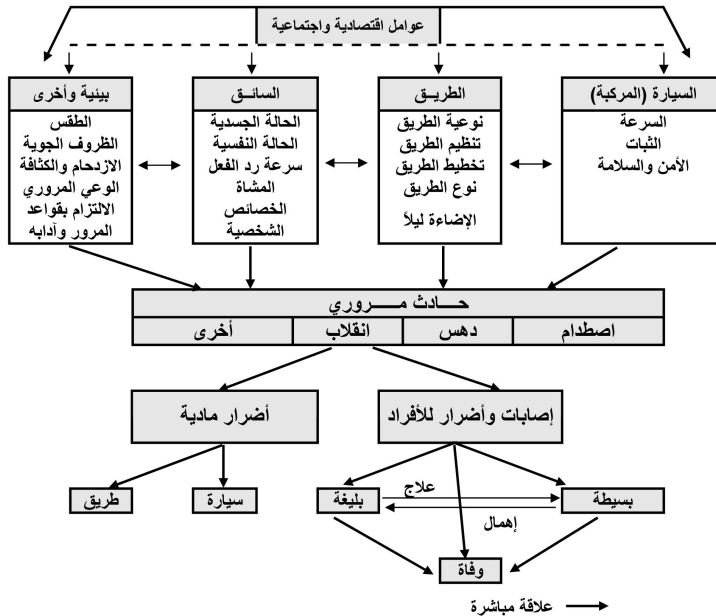
للجامعات - عموماً - دور رائد في تنمية الوعي الوطني وقيادته. والجامعات هي التي تمد البلاد بقادتها خاصة في المراكز القيادية المهمة، وعلى ذلك يشكل الجامعيون - من طلاب وباحثين وأساتذة - قطاعاً مهماً لتلقي الوعي المروري ونشره بين أفراد المجتمع. والواقع أن الخبرة التعليمية للطلاب داخل الجامعة تؤدي دوراً مهماً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

(4) المسجد:

يعد دور المسجد 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 يكسب اتجاهات وعادات أخلاقية سليمة، وذلك من خلال تأكيد الخطيب أهمية اتباع السلوك المثالي.

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

وحتى تكتمل الصورة يوضح الشكل التالي الإطار العام للأسباب المباشرة وغير المباشرة والمسببة للوفاة من الحوادث المرورية (العباسي، 2002).



شكل (1): الأسباب المباشرة وغير المباشرة المؤثرة والمسببة للوفاة من الحوادث المرورية

الحوادث المرورية وتأثيرها على الصحة النفسية:

كما سبق القول: تمثل الحوادث المرورية معضلة عصرية؛ حيث تقضي على أرواح الكثيرين وينتج منها كثير من العاهات، وتتسبب في تلفيات هائلة للممتلكات العامة والخاصة. ولا يعد من المبالغة القول: إن ضحايا حوادث الطرق تفوق ضحايا الحروب والعمليات الإرهابية.

وتشير بعض الإحصاءات إلى أن عدد الوفيات الناجمة عن حوادث السيارات، يربو على 300 ألف شخص سنوياً، كما يراوح عدد المصابين بين 10 ملايين و15 مليوناً. وتشير الإحصاءات إلى أن عدد المصابين في الولايات المتحدة الأمريكية وحدها يفوق ثلاثة ملايين ونصف المليون سنوياً (Butler et al., 1999). ومن المحزن أن 10% من بين هؤلاء المصابين هم من الأطفال، وقد ترتفع نسبة الأطفال الذين يتعرضون لإصابات ناجمة عن حوادث مرورية في بعض الدول لتصل إلى أكثر من 20%، كما تشير إلى ذلك نشرة المعهد المروري الأردني. وتشير بعض النشرات إلى أن ما يربو على 300,000 طفل يتعرضون لإصابات ناجمة عن حوادث الطرق في الولايات المتحدة وحدها (Hauschildt, 2002). ومما ينبغي تذكره في هذا الصدد أن ضحايا الحوادث المرورية في دول العالم النامي أكثر بكثير مقارنة بالدول المتقدمة، كما تشير إلى ذلك نشرة منظمة الصحة العالمية، (Gender & Health, 2002). وتبذل جميع الحكومات جهوداً مضيئة للحد من الحوادث ومن ثم الحد من آثارها السلبية.

لكن المؤسف أن الآثار السلبية لحوادث السيارات ترتبط في أذهان الكثيرين بالخسائر المادية والآلام والإعاقات الجسدية فقط. أما الآثار النفسية، ربما بسبب خفائها عن الملاحظة الحسية المباشرة، فلا يُلتفت إليها، ويتجاهلها كثيرون حتى من لهم صلة بها من الباحثين في العالم الثالث. إن من المنطقي أن تلقى الإصابات الجسدية وبعض الأعراض النفسية الناجمة مباشرة عن الحادث الصادم أولوية في الرعاية، ولكن البحوث العلمية تؤكد أن بعض من يتعرضون لحوادث الطرق أو يشهدونها يمكن أن تظهر لديهم لاحقاً اضطرابات نفسية قد تتطور لتصبح أعراضاً حادة (Butler et al., 1999) (الشريف، 2009).

والحوادث المرورية تنتج، جزئياً، من مخالفات يرتكبها فرد، ويتأذى بها فرد آخر أو مجموعة من أفراد المجتمع. ولعل مما يزيد الوعي بفداحة أخطار الحوادث المرورية ويحفز الجهود للتخفيف من ويلاتها أن نبحت في آثارها النفسية، وأثر

الحوادث المرورية على اختلال شعور الفرد بالأمن النفسي، بالإضافة إلى أثر الحوادث المرورية كنوع من أحداث الحياة الضاغطة على صحة الإنسان النفسية والعضوية.

ولا يقتصر تأثير الحوادث المرورية على زيادة التوترات التي يشعر بها الفرد؛ حيث إن الزيادة في التوتر عموماً تؤدي إلى تشتيت انتباه الفرد، وهذا بدوره يؤدي إلى زيادة الحوادث المرورية. وهكذا يستمر تأثير هذه الدائرة من الأحداث المتبادلة التأثير؛ ما يؤدي إلى تناقص شعور الفرد بالأمن النفسي مع الزيادة في عدد المخالفات والحوادث المرورية.

ويصنف علماء النفس الحوادث المرورية من بين أحداث الحياة الضاغطة. وقد بذلوا جهوداً كبيرة لتتبع الآثار المترتبة على تلك الأحداث على صحة المرء النفسية والعقلية والعضوية. ومن المنطقي أن يتباين تأثير الحوادث المرورية مع درجة الضرر الناجمة من تلك الحوادث. ولكن مهما كان الأثر الناجم عن أحداث الحياة الضاغطة محدوداً فإن له أثراً على الصحة النفسية والعقلية والعضوية للفرد الإنساني. ويمكن تفهم ذلك بالنظر إلى الآثار الإيجابية لأحداث الحياة السارة مهما كانت ضئيلة، كالاتسامة. فكما أن لتلك الأحداث الإيجابية البسيطة أثراً إيجابياً على الحياة النفسية والعقلية والعضوية للفرد، كذلك تكون الآثار السلبية لأحداث الحياة الضاغطة ضارة مهما كانت بسيطة. وتزداد تلك الآثار بزيادة تكرار تلك الأحداث حتى ولو كانت بسيطة.

إن كثيراً من المشكلات النفسية يمكن أن ينجم عن التعرض لخبرات صادمة بصورة مباشرة أو غير مباشرة كالتعرض للحوادث المرورية أو مشاهدتها. كما أن من تعرضوا لإعاقات ناجمة عن تعرضهم لحوادث مرورية يمكن أن يعانون صعوبات جمة في سبيل تكيفهم مع أسلوب حياتهم الجديد، وقد تتغير شخصياتهم وربما تتصاعد مشاعر التوتر لديهم ويصبحون أكثر قلقاً واكتئاباً ويميلون إلى العزلة والانسحاب.

ويرى الباحثون أن من المناسب أن نشرح للمصابين وعائلاتهم أن تلك المشاعر أوجاع طبيعية، وأنها قد تتلاشى مع الوقت، لكن إذا استمرت لفترة زمنية تجاوزت الشهر أو كانت حدثها مقلقة بدرجة ملحوظة فمن المهم عند ذلك إحالة المصاب للخدمات النفسية لعلاجها من اضطراب ما بعد الصدمة.

واضطراب ما بعد الصدمة (PTSD) Post Traumatic Stress Disorder من الاضطرابات النفسية ذات الصلة بالحوادث المروية التي أولاها علماء النفس اهتماماً كبيراً. ويعرف الدليل التشخيصي الإحصائي الرابع للاضطرابات العقلية (DSM-IV) Diagnostic and Statistical Manual of Mental Disorders، اضطراب ما بعد الصدمة على أنه متلازمة مكونة من ثلاث مجموعات من المؤشرات والأعراض: الشعور بالصدمة بصورة متكررة (تذكر لا إرادي للأحداث، كوابيس)، وخدر انفعالي (يجد المصاب صعوبة في الشعور بانفعالات إيجابية)، وتجنب الأنشطة والمثيرات المتصلة بالصدمة، واستثارة حادة (استجابات ربع مبالغ فيها، وأرق). كما يتطلب تشخيص اضطراب ما بعد الصدمة أن تكون هذه الأعراض ظاهرة يمكن ملاحظتها بعد شهر على الأقل من التعرض للصدمة وأن تؤدي إلى تعطيل أو إعاقة فاعلية المصاب أو تتسبب له في درجة جوهريّة من الضيق (الشريف، 2009).

وتقدر المؤسسات الوطنية للصحة العقلية أن أكثر من خمسة ملايين أمريكي ممن يقعون بين 18 و 54 من العمر يعانون اضطراب ما بعد الصدمة (Blanchard & Hickling, 2003)، ومن المتوقع أن ذلك العدد قد ازداد كثيراً - خاصة بعد أحداث 11 سبتمبر -؛ إذ أصبح الأمريكيون يشعرون بأنهم مستهدفون بدرجة أكبر من ذي قبل. وفي هذا الصدد تشير دراسة استخدمت أسلوب تحليل السلاسل الزمنية إلى أن الحوادث المروية الجسيمة تزداد بعد ما يسمى بالهجمات الإرهابية (Stecklov & Goldstein, 2004).

ويشير (Blanchard & Hickling, 2003) إلى أن حوادث السيارات هي السبب الأول في حدوث اضطرابات ما بعد الصدمة لدى عامة الناس؛ حيث يتعرض أكثر من ثلاثة ملايين شخص سنوياً لإصابات ناجمة عن حوادث الطرق. ويقدر الباحثان أن ما نسبته 10% - 45% من بين من يتعرضون لإصابات، تظهر لديهم لاحقاً أعراض اضطراب ما بعد الصدمة. ويؤكد الباحثان أن احتمال ظهور أعراض اضطراب ما بعد الصدمة عند النساء (4,10%) أكثر من الضعف مقارنة بالرجال (5%). كما وجد الباحثان أن الخوف من الموت نتيجة الحادث المروية ودرجة حدة الإصابة تزيدان، بين عوامل أخرى، من احتمال إصابة الضحية باضطراب ما بعد الصدمة، وأن نسبة كبيرة من الناجين من حوادث السيارات الذين ظهرت لديهم أعراض اضطراب ما بعد الصدمة أكثر احتمالاً لأن يكونوا قد تعرضوا لحوادث مروية أو خبرات صادمة

مقارنة بالعينة التي لم تتعرض لمثل تلك الحوادث. كما وجد الباحثان أن عينة الناجين من حوادث السيارات يعانون اكتئاباً أكثر من العينة الضابطة، وأن 53% ممن يعانون اضطراب ما بعد الصدمة يعانون اكتئاباً حاداً. وبينما كان ما يقارب 10% من الناجين من حوادث الطرق ممن ظهرت لديهم أعراض اضطراب ما بعد الصدمة مكتئبين عند وقوع الحادث فإن ما نسبته 43,5% من تلك العينة ظهرت لديهم أعراض الاكتئاب الحاد بعد وقوع الحادث. ويخلص الباحثان إلى أن الاضطرابات النفسية، مثل الاكتئاب، تجعل ضحايا حوادث الطرق أكثر استعداداً لأن تظهر لديهم اضطرابات ما بعد الصدمة.

وتشير دراسة أجريت على 212 طفلاً وقعوا ضحية حوادث طرق بمدى عمري 5-17 عاماً إلى أن 88% من الأطفال و83% من الوالدين ظهر لديهم عرض واحد على الأقل من أعراض اضطراب ما بعد الصدمة، وأن 90% من عائلات أطفال وقعوا ضحية حوادث طرق تمت دراستها أثر عليهم اضطراب ما بعد الصدمة، (Hauschildt, 2002).

ومما يؤدي إلى زيادة تفاقم مشكلة اضطراب ما بعد الصدمة في ظل الظروف التي تزداد فيها حوادث الطرق والمخالفات المرورية ما بينته دراسات عدة من أن هناك علاقة إيجابية بين مستوى التعرض للخبرات الصادمة ومستوى اضطراب ما بعد الصدمة (Vostanis, 2004; Caffo et al., 2005)، علماً بأن تلك الدراسات تشير إلى أن الحاجة لا تزال ماسة لدراسات أخرى أكثر إحكاماً من حيث التصميم التجريبي، وتأخذ في اعتبارها تنوع المتغيرات التي قد تسهم في تفاقم تلك المشكلة والعوامل التي قد تحد من آثارها السلبية كالدعم الاجتماعي والفوارق الثقافية.

وفي إحدى الدراسات قارن الباحثون (Stallard et al., 1998) بين فئتين من الأطفال بعد مرور ستة أسابيع على حادثة صادمة؛ فئة تعرضوا لحوادث سيارات وأخرى تعرضوا لإصابات في المنافسات الرياضية. وقد وجد الباحثون أن ثلث أطفال الفئة الأولى تنطبق عليهم أعراض اضطراب ما بعد الصدمة مقارنة بما نسبته 3% فقط من أفراد الفئة الثانية. ولم يجد الباحثون علاقة بين نوع الإصابة ولا درجة شدتها من جهة، ووجود أعراض اضطراب ما بعد الصدمة، من جهة أخرى. وعلى الرغم من أن الفتيات - على ما يبدو - أكثر احتمالاً لأن يتأثرن بالصدمات، فإنه ليس من المستبعد أن يكون بعض الأطفال عرضة أكثر من غيرهم للإصابة بالاضطراب.

وخلاصة القول هي أنه من الضروري الالتفات للاضطرابات النفسية الناجمة عن التعرض لحوادث الطرق، خاصة في المجتمعات النامية التي لا تزال تعاني ندرة في البحوث في الآثار النفسية الناجمة عن حوادث الطرق (الشريف، 2009).

الدراسات السابقة:

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

دراسة (العسيري، 2001) حوادث المرور وأثرها على الاقتصاد الوطني، وهي دراسة خاصة بالمجتمع السعودي، ركزت على أن حوادث السيارات تعد من أهم وأبرز مشكلات النقل بسبب الآثار الاقتصادية والاجتماعية لها، وأن حوادث المرور في العالم تحتل مكان الصدارة بين الحوادث بمختلف أنواعها، وهدفت إلى قياس وتقييم 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 بن عبدالله العقيل، 2001) الجذور الاجتماعية للمخالفات المرورية، ركز على تقصي مسببات المخالفات المرورية، واستعراض جذور المجتمع السعودي بلوحة تاريخية اجتماعية، والبحث في السمات الشخصية له، والتغيير الاجتماعي والعمليات المصاحبة له، وكيف حدث وأثر في المجتمع، والكشف عن المخالفات المرورية في المجتمع الجديد، وقد اشتملت الدراسة على مجموعة من التوصيات، أهمها تأكيد التربية والتنشئة الأسرية والتنشئة الاجتماعية حول الالتزام بالقوانين والأنظمة المرورية، وتأكيد دور المساجد في نشر وتوعية الأفراد بأن المخالفات تعد مخالفة للدين ولطاعة ولي الأمر.

وفي دراسة (عرفة، 2001) الحملة الوطنية الشاملة للتوعية المرورية: أهميتها وأهدافها وأثار الحوادث المرورية ومخاطرها وآليات مواجهتها، عرض لموضوع التوعية

المرورية ودوره في تخفيف حدة الحوادث المرورية، وأثارها الاقتصادية والاجتماعية؛ مما ترتب عليه من زيادة وانتشار 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 وقواعد وأساليب إدارة المرور، واقترح الباحث عدة توصيات، من أهمها: تثقيف الأبناء وتوعيتهم وتعويدهم 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، 2002) بعنوان دراسة تحليلية لوفيات الحوادث المرورية بالكويت خلال الفترة 1995 - 2000، أظهر أن مشكلة حوادث المرور كانت أحد أهم الأسباب لاستنزاف الموارد البشرية والمادية للدول، وقد صنفت من قبل منظمة الصحة العالمية كأحد أهم الأوبئة الفتاكة في العقود الأخيرة، على الناحيتين الاقتصادية والاجتماعية لأي دولة، واقترح 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.

وفي دراسة أخرى للباحث نفسه (عبد الحميد العباسي، 2004) المقارنة بين أسلوب الشبكات العصبية وساراما SARIMA للتنبؤ بأعداد الوفيات الناتجة من الحوادث المرورية بالكويت، وأكد 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 28 و32 حالة.

وفي دراسة ثالثة للباحث نفسه (عبد الحميد العباسي، 2005) كان هدفها المقارنة بين أسلوب الشبكات العصبية والأساليب الإحصائية التقليدية للتنبؤ بأعداد الوفيات الناتجة من حوادث المرور بالكويت، وذكر أن إحصاءات منظمة الصحة العالمية بينت أن أكثر من 1,2 مليون شخص يموتون سنوياً بسبب حوادث الطرق، ويصاب بين 20 مليوناً و50 مليوناً كل عام، وتبلغ تكاليف العلاج للمصابين 518 مليار دولار سنوياً، كما أن حوادث المرور تقف سبباً رئيساً للوفاة، بل إنها تنافس

أسباب الوفاة الأخرى مثل أمراض القلب والسرطان، كما أن تكاليف علاج المصابين بالدول النامية تصل إلى 100 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 ومعوقين - الناجمة عن الحوادث المرورية في العالم يتجاوز عدد الذين يقتلون أو يتأثرون سنوياً بمختلف أشكال الصراعات والمنازعات الأمنية على المستوى الدولي؛ حيث قدرت التكلفة الاقتصادية لحوادث المرور بين (1% و3%) من إجمالي الدخل القومي لدول العالم، وأن 10% من أسرة المستشفيات في العالم تشغل بإصابات ناتجة من حوادث الطرق، وهدفت الدراسة إلى رصد ظاهرة الوفيات الناتجة من حوادث المرور، والتنبؤ بأعدادها.

وفي دراسة (محمود الباز الشوربجي وعلي بن سعيد الغامدي، 2005) بعنوان تحسين وتطوير مستوى السلامة المرورية على الطرق داخل جامعة الملك سعود، تبلورت 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، وهدفت 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، 2006) 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 700 طالب ممن يدرسون بجامعة الكويت، وجامعة الخليج للعلوم والتكنولوجيا، والجامعة الأمريكية، وقد أكد الطلبة الذين استطلعت آراؤهم حول مشكلة الدراسة أن سلوك السائق هو السبب الرئيس 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 ما يأتي: 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 الالتزام بقوانين المرور في الكويت لتحسين سلامة القيادة، والتدرج في منح رخص القيادة بشروط معينة حتى الوصول إلى منح الرخصة غير المشروطة، واستغلال الدور الإيجابي الذي تؤديه الإعلانات في التوعية المرورية بالإضافة إلى الدعاية الإلكترونية والمطبوعة.

وفي دراسة للباحث (عبد الحميد العباسي وآخرين، 2009) الوعي والسلامة المرورية لدى الشباب الكويتي كمدخل للحد من الحوادث المرورية، فإن هدفها إبراز أهمية الوعي والسلامة المرورية كمدخل للحد من الحوادث المرورية التي يرتكبها الشباب الكويتي، ولكي يؤتي هذا الوعي ثماره لابد من تضافر جهود عديد من الجهات مع جهاز الأمن في الدولة، وأوضحت الدراسة 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 ركزت الدراسة على شريحة الشباب بين 15 و25 سنة؛ لأن الإحصاءات أكدت أن هذه الشريحة من المجتمع الكويتي أكثر ارتكاباً للحوادث المرورية، وثبت وجود فروق معنوية بالمتوسط المرجح للأسباب والمقترحات والوعي والسلامة المرورية بحسب النوع والعمر والحالة العملية ومحل الإقامة والمخالفات السابقة والحالية.

وفي دراسة قام بها (Sabeti et al., 2014) على عينة من سائقي المركبات التجارية في إيران هدفت إلى اكتشاف حوادث المرور التي تعرضوا لها خلال حياتهم العملية والتي من الممكن أن تزيد من احتمال حدوث أعراض ما بعد الصدمة لديهم وتبعاتها، وهو بدوره يؤدي إلى زيادة الأخطاء الإنسانية من السائقين نتيجة تعرضهم لهذه الحوادث، وهي حوادث تؤدي من ثم إلى انخفاض كفاءتهم في العمل. تكونت عينة الدراسة من 424 سائقاً اختيروا لبرنامج تدريب سنوي عشوائياً في إحدى المقاطعات. وقد طلب منهم تعبئة نموذج مترجم للغة الفارسية PCL-C عن اضطراب ما بعد الصدمة، صفحة بيانات مجمعة حول خصائصهم عملياً وديمغرافياً.

وكان الغرض من الدراسة تعرف وجود اضطراب ما بعد الصدمة والعوامل المرتبطة به لدى مجموعة من سائقي المركبات التجارية. ودلت النتائج أن 385 (90,8%) من 424 سائقاً أكملوا البرنامج السنوي؛ 265 (68,8%) منهم كان لديهم رخصة قيادة من الدرجة الأولى، ومنهم 74 لديهم اضطراب ما بعد الصدمة (23,2% - 15,3% CI). كانت أعراضهم متطابقة مع معايير اضطراب ما بعد الصدمة. وكان عامل كبر السن وطول فترة العمل كسائق محترف ووجود ماض عائلي لأعراض

طب نفسية متغيرات مستقلة منبئة عن تطور أعراض اضطراب ما بعد الصدمة لديهم. وقد استنتج الباحثون أيضاً أن انتشار اضطراب ما بعد الصدمة بين سائقي المركبات في إيران أعلى من نظيره في التقارير المنشورة، وقد أوصوا أن تكون المقاييس التشخيصية التي تستخدم مع قائدي المركبات متطورة، وعلى درجة عالية من الجودة وأن تكون المتابعة حثيثة ودورية للسائقين قبل العودة إلى القيادة المهنية.

تسهم حوادث المركبات بشكل رئيس في تطور اضطراب ما بعد الصدمة. وقد اعتبر الباحثان (Yuabova & Parrinello, 2013) أن كثرة حوادث المركبات تتطلب أن يتم كشف وتشخيص وجود اضطراب ما بعد الصدمة في مرحلة العناية الأولى. وأن تقييم اضطراب ما بعد الصدمة يتطلب اكتشاف وعلاج الاستجابات الجسدية المصاحبة لحوادث المركبات، وأن بيانات مثل حالات الضغط المرتفع في القلب والدم التي تعقب الحادث والإجراءات النفسية هي تنبؤات باحتمال التطور إلى اضطراب ما بعد الصدمة بعد أشهر أو سنوات من حدوث الحادث. والبحث عن اضطراب ما بعد الصدمة يتطلب تطبيق عدة أدوات لتأكيد وجوده. وقد اختار الإكلينيكيون المعنيون بالدراسة الأدوات على أساس المقاييس المستعملة للتنبؤ بالقلق والقصور الاجتماعي والشكوى السوماتية والكآبة. وفعلاً بين الباحثان أنه لا يمكن إلا إبراز الدور المهم للإكلينيكيين في التقييم والتشخيص الأولي لاضطراب ما بعد الصدمة عند تقييم العوامل العديدة ذات التأثير على إصابة الفرد وتطور اضطراب ما بعد الصدمة بعد حصول حوادث المركبات. وهذا التدخل السريع للأحداث الصادمة يجب أن يسير جنباً إلى جنب مع الفحوصات الجسدية.

وصدمات الحوادث المرورية يمكن أن تكون جسدية أو نفسية، ويعتبر اضطراب ما بعد الصدمة إحدى الحالات النفسية الرئيسية التي يصاب بها ضحايا الحوادث المرورية. في بحث قام به (Undavalli et al., 2014) بين أن هناك احتمالاً في أن الاضطرابات النفسية ربما لا تحول إلى قسم الطوارئ في الحال. وأن هناك تقارير عن عدم التعاون في التحويل لقسم الطوارئ والإسعاف الأولي في هذا الأمر. وإذا ترك هؤلاء الأشخاص دون علاج فسيكون هناك تأثير سلبي على جودة الحياة وإنتاجية العمل ومصاريف المستشفى وفقدان الدخل وفقدان الوظيفة، ومن ثم يمكن أن يؤدي ذلك إلى حلقة مفرغة من عدم نهاية المشكلات المالية وتحمل عبء ثقيل لضحايا الصدمات. وهدفت الدراسة إلى توضيح حجم اضطراب ما بعد الصدمة لحوادث الطرق المرورية مع المرضى الهنود في شبه القارة الهندية، ومحاولة توضيح الإرشادات

الإدارية، وقد أجريت دراسة شاملة لقواعد البيانات مع مصطلح اضطراب ما بعد الصدمة وقسم الطوارئ وطرق المركبات أو السيارات أو الشاحنات. ومن 120 دراسة كان هناك ما مجموعه 6 دراسات تطابقت مع المعايير التي وضعت لاضطراب ما بعد الصدمة. إن تفسير الباحثين للمشكلة هو: مصاريف المستشفى بسبب الصدمة طول فترة الابتعاد عن العمل وانخفاض في أداء العمل، إن هذه النتائج رئيسية، ويمكن أن تقود ضحايا الحوادث لكارثة مالية. إن الإرشادات الإدارية المقترحة هي: فصل منظم للمرضى واستعمال نظام عمل جيد لسياسة الطوارئ وتوفير إرشاد نفسي.

وأشارت دراسة (الحميدان، 2014) إلى أن الحوادث المرورية وأخطارها في تزايد في الكويت بصورة ملحوظة، وبينت أهم أسباب ارتكابها وتأثيراتها السلبية المصاحبة خاصة الاجتماعية والنفسية، وقدمت بعض الحلول لتخفيف آثارها الاجتماعية والوقاية منها، وأوصت بوضع برامج تدريبية وحملات توعية إعلامية للمواطنين والمقيمين عامة والشباب خاصة للتعريف بأنظمة المرور واحترامهم للقانون، وتدريب الشباب بمراحل التعليم المختلفة خاصة الأولى على ما يتعلق باستعمال الطريق وفهم قواعد الوعي والسلامة المرورية.

بينت دراسة (العباسي، 2014) مؤشرات حوادث المرور في مصر، والتطور التاريخي لحوادث المرور ووطأتها والوفيات الناتجة منها خلال الفترة من 1990 - 2013، وأكدت وجود تزايد في الحوادث والوفيات والإصابات الناتجة منها بتزايد أعداد السيارات بمعدل أكبر على الطرق، وأوصت بزيادة الوعي المروري في المجتمع، وحتى يؤتي هذا الوعي ثماره أكدت أنه لا بد من تضافر جهود عديد من الجهات: وزارة الداخلية والمواصلات وجمعيات النفع العام؛ مما يقلل من أهمية الجوانب أو الأبعاد الأخرى المتعلقة بالحوادث المرورية والمتمثلة في المركبة والطريق، كما أوصت بالبدء بحملات توعية إعلامية عامة ولا سيما للشباب بالمرحلتين الثانوية والجامعية خاصة، وإضافة مقرر لتعريف الشباب بأنظمة المرور واحترامهم للقانون، وتعليمهم ما يتعلق باستعمال الطريق وفهم قواعد الوعي والسلامة المرورية.

تعقيب على الدراسات السابقة:

تناولت الدراسات السابقة الحوادث المرورية وآثارها أو السلامة المرورية أو الأثر النفسي لها في بلد أو منطقة معينة أو فترة زمنية محددة وآثارها على الاقتصاد القومي، وركز بعضها على شريحة الشباب لما لها من أهمية في المجتمع، وتوصل

كثير منها إلى ارتفاع مؤشرات حوادث المرور في الفترة الأخيرة، وأوصت بضرورة الاهتمام بهذه الشريحة والعمل على نشر الوعي والسلامة المرورية بصفة مستمرة، وتبني إستراتيجية للحد من الحوادث المرورية وآثارها على المجتمع (العسيري، 2001 والعباسي، 2004 و2005 والركيبي، 2006 والعباسي وآخرون، 2009 والعباسي، 2014).

والدراسة الحالية تختلف عن الدراسات السابقة في كونها تركز على شريحة الشباب؛ لما لها من وزن في المجتمع الكويتي واتخاذها مدخلاً للسلامة المرورية والحد من الحوادث المرورية والأثر النفسي لما بعد التعرض لحادث مروري والعوامل المؤثرة فيه، بالإضافة إلى التوصل للأسباب والعوامل والمقترحات للحد من الحوادث المرورية بين عامي 2007 و2014.

فروض الدراسة:

وفي ضوء ما سبق، فالدراسة الحالية تحاول الإجابة عن اختبار صحة الفروض الآتية:

- 1 - توجد علاقة بين وقوع الحوادث والمخالفات المرورية، والسلوكيات الخطرة لدى الشباب الكويتي.
- 2 - يوجد دور للجهات المختلفة للحد من الحوادث والمخالفات المرورية.
- 3 - توجد علاقة بين التعرض لحادث مروري بين الشباب الكويتي ونسبة إصابتهم بصدمات نفسية.
- 4 - هناك علاقة بين مايقترحه الشباب من حلول تتعلق بالمرور، وتقلص أعداد الحوادث والمخالفات المرورية عام 2014 مقارنة بعام 2007.
- 5 - هناك علاقة بين حدوث صدمة نفسية إثر التعرض لحادث مروري والخصائص الشخصية وتفاصيل الحادث.

منهج الدراسة:

استخدمت هذه الدراسة المنهج الوصفي الارتباطي المقارن الذي يعرض الواقع ويبحث في جوانبه المختلفة؛ من أجل تحليل الأسباب ومعرفة الحلول العملية، وفقاً لآراء الشباب الكويتي، ومن ثم فهو منهج غير تجريبي.

مجتمع الدراسة وعينتها:

يمثل الشباب الكويتي مجتمع الدراسة، أما عينة الدراسة فقد اختار الباحثان عينة متاحة (بحسب العمر والنوع والتعليم والمحافظة) من الشباب الكويتي الذين يقعون في الفئة العمرية (من 18-25 عاماً)، ويدرسون في التعليم الثانوي أو التطبيقي أو الجامعي، وقد بلغ عدد مفردات العينة 400 مفردة من مختلف محافظات دولة الكويت، واشتملت العينة على الشباب من الذكور والإناث معاً تقارب إلى حد كبير العينة المختارة عام 2007 (انظر جدول 1).

إجراءات الدراسة:

اعتمد الباحثان على طريقتين في القيام بإجراءات الدراسة، وهما:

الدراسة النظرية: وذلك بالرجوع إلى الأبحاث والدراسات والتقارير التي تتصل بموضوع الدراسة، وكذلك الرجوع إلى الندوات والمؤتمرات والحلقات النقاشية التي نظمت من قبل، وكانت ذات علاقة بموضوع الدراسة؛ وذلك للاستفادة من نتائج هذه الدراسات التي أجريت في فترات سابقة، بالإضافة إلى المصادر الإحصائية الصادرة عن وزارة الداخلية.

الدراسة الميدانية: صمم استفتاء للوقوف على آراء عينة الدراسة تجاه الموضوع وكذلك مقترحاتهم للحد من الحوادث والمخالفات المرورية، ويتكون الاستفتاء من محورين رئيسيين؛ الأول الأسباب والعوامل التي تؤدي إلى الحوادث والمخالفات المرورية ويشتمل على 17 بنداً، أما المقترحات فتتضمن 10 بنود يجاب عنها وفق درجات شدة ثلاثية (أوافق تماماً 3، أوافق 2، لا أوافق 1)، مقياس أثر مابعد الصدمة ويشتمل على 17 بنداً بدرجات 0-3، وقد عرضت أسئلة الاستفتاء على محكمين من مختلف التخصصات، وأخذ بوجهات نظرهم بتعديل بعض الأسئلة، وتم التحقق من ثبات الاستبانة باستخدام معامل ألفا كرونباخ، وكان 0,894، وبلغ معامل الصدق الظاهري 0,946.

الأدوات المستخدمة:

1 - صمم استفتاء للوقوف على آراء عينة الدراسة تجاه الموضوع، وكذلك مقترحاتهم للحد من الحوادث والمخالفات المرورية، ويتكون الاستفتاء من جزء يخص المعلومات الأساسية للمبحوث، ومحورين رئيسيين؛ الأول: الأسباب والعوامل التي تؤدي إلى الحوادث والمخالفات المرورية ويشتمل على 17 بنداً، والثاني:

المقترحات، وتتضمن 10 بنود يجب عنها وفق درجات شدة ثلاثية. (أوافق تماماً 3، أوافق 2، لا أوافق 1) (العباسي وآخرون 2009).

2 - مقياس مابعد الصدمة المختصر، ويشتمل على 17 بنداً، والمقياس نسخة مختصرة من المقياس الأصلي الكبير لقياس اضطراب ما بعد الصدمة الذي أقرته الرابطة الأمريكية للطب النفسي في مجلدتها IV.

Diagnostic and Statistical Manual of Mental Disorder IV 1994 الدليل

الأمريكي التشخيصي والإحصائي الرابع للاضطرابات النفسية.

وصمم المقياس المختصر PCL-CWeather et al 1993، وكان ارتباطه مع المقياس الكبير لما بعد الصدمة PTSD 0.96. ودرجات المقياس تراوح بين 17 و 85 درجة من إطلاقاً 1 إلى 5 بشدة والدرجة القاطعة له 50، وتدل على إصابة الشخص باضطراب ما بعد الصدمة. وقد تم ترجمة هذا المقياس إلى اللغة العربية وعرض على محكمين من المختصين، وأخذ بوجهات نظرهم حول تعديل بعض البنود، وتم التحقق من ثبات المقياس باستخدام ألفا كرنباخ، ووجد أنه (0,89)، وقد استخدم من الدراسات العربية والأجنبية هذا المقياس بعد توافقه مع الثقافة العربية. (Ohaeri & Al-Turkait, 2005) (التركيت، وأوهيرا، 2008).

أسلوب التحليل الإحصائي:

لتحليل البيانات الواردة في الاستفتاء استخدمت المعالجات الإحصائية التالية:

- التكرارات.
- النسب المئوية.
- المتوسط المرجح.
- تحليل الارتباط.
- تحليل الانحدار اللوجستي لمن لديهم صدمة نفسية من أثر التعرض لحادث مروري من عدم وجود صدمة بين الشباب الكويتي.

نتائج الدراسة الميدانية:

لقد وفرت البيانات اللازمة لإعداد الدراسة 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 الناتجة منها، وقد قام الباحثان بتصميم استبانة وقاما بتوزيعها على 420 مفردة، وبلغ عدد الاستبانات المستوفاة والصالحة 400 استبانة بنسبة استجابة 95%، وهي التي أجري على بياناتها التحليل الإحصائي.

ويوضح جدول (1) التوزيع الإحصائي لخصائص عينة الدراسة البالغ عددها 400 شاب وفتاة كويتية، طبقاً للخصائص الشخصية المختارة عام 2014 مقارنة بعام 2007.

جدول (1)
التوزيع الإحصائي لعينتي الدراسة طبقاً للخصائص الشخصية عام 2014
مقارنة بعام 2007

2014		2007		الفئات	الخصائص
%	التكرار	%	التكرار		
83,0	332	84,0	336	ذكر	النوع
17,0	68	16,0	64	أُنثى	
52,0	208	52,0	208	18–	فئة العمر
22,8	91	21,8	87	20–	
16,8	67	17,8	71	22–	
8,5	34	8,5	34	25 – 24	
66,0	264	64,3	257	ثانوي	مستوى التعليم
7,8	31	8,0	32	تطبيقي	
26,3	105	27,8	111	جامعي	
100,0	400	100,0	400	الإجمالي	

ويتضح من الجدول السابق أن معظم الشباب من عينة الدراسة عام 2014 من الذكور 83%، وسدسهم من الإناث 17%، وأعمار غالبيتهم من 18 إلى أقل من 23 عاماً 75%، و17% أعمارهم من 24 إلى أقل من 25 عاماً، ومنهم 66% بالثانوي، 8% بالتطبيقي، وبالجامعة 26%.

هذا، وقد بلغ متوسط العمر 20 عاماً في عينتي 2007 و2014، وبلغ متوسط عمر الذكور 20,11 عاماً بانحراف معياري 2,09 عام، ومتوسط عمر الإناث 20,36 عاماً بانحراف معياري 1,45 عام، وللعينة الكلية بلغ متوسط العمر 20,14 عاماً بانحراف معياري 1,99 عام بعينة 2014، وتجدر الإشارة إلى عدم وجود اختلاف

معنوي بين متوسط أعمار العينتين أو بحسب النوع في كل عينة؛ حيث كانت معنوية قيم اختبار ت غير معنوية ($P\text{-value} > 0.10$).

والآن ننتقل للإجابة عن السؤالين الأول والثاني للكشف عن رأي الشباب حول بعض الجوانب التي تؤدي للمخالفات والحوادث المرورية، والجوانب التي قد تحد من هذه المخالفات والحوادث.

وبينت النتائج المتحصل عليها في جدولي (2 و3) عام 2007 وفقاً للمتوسطات والانحرافات المعيارية، أن أهم ثلاثة عوامل (أسباب) تساعد على وقوع الحوادث هي بالترتيب: الطبقة الاجتماعية، وضعف تنظيم المرور، وقرب الشوارع من الأسواق والمدارس بنسب 87%، و86%، و83%، وبلغت أهمية جميع العوامل والأسباب 81%. بينما كانت أهم المقترحات للحد من تنامي ظاهرة الحوادث المرورية وفقاً لآراء الشباب واتجاهاتهم بالترتيب بحسب المتوسط: نشر الوعي والثقافة المرورية؛ حيث بلغت أهميته 88%، وشمول مناهج الدراسة على مفهوم السلامة المرورية 87%، والاهتمام بالفحص والمعاينة 86%، وبلغت أهمية جميع المقترحات 75%.

وبينت النتائج المتحصل عليها عام 2014 وفقاً للمتوسطات أن أهم ثلاثة عوامل (أسباب) ساعدت على وقوع الحوادث هي بالترتيب: الطبقة الاجتماعية، وضعف تنظيم المرور، وقرب الشوارع من الأسواق والمدارس بنسب 87%، و85%، و82%، وبلغت أهمية جميع العوامل والأسباب 75%. في حين كانت أهم المقترحات للحد من تنامي ظاهرة الحوادث المرورية وفقاً لآراء واتجاهات الشباب بالترتيب بحسب المتوسطات: نشر الوعي والثقافة المرورية؛ حيث بلغت أهميته 89%، وشمول مناهج الدراسة لمفهوم السلامة المرورية 87%، والاهتمام بالفحص والمعاينة 86%، وبلغت أهمية جميع المقترحات 81%.

هذا، وأكد اختبار تساوي الرتب للعوامل (الأسباب) التي تساعد على وقوع الحوادث عدم وجود فروق ذات دلالة إحصائية؛ حيث بلغت قيمة ولكوكسن -1,342 بمعنوية 0,180، وبلغت قيمة معامل ارتباط الرتب لسبيرمان بينها 0,998، أما بالنسبة إلى المقترحات التي تحد من وقوع الحوادث المرورية فهي عدم وجود فروق ذات دلالة إحصائية؛ حيث بلغت قيمة ولكوكسن -0,378 بمعنوية 0,705، وبلغت قيمة معامل ارتباط الرتب لسبيرمان بينها 0,960، ويرجع الباحثان ذلك إلى وجود اتفاق شبه كامل في مجتمع الشباب الكويتي لم يتغير حول الحوادث المرورية، وبذلك نكون قد أجبنا عن أحد أسئلة الدراسة، وهو السؤال الرابع.

جدول (2)
الأسباب التي تساعد على وقوع الحوادث المرورية وترتيبها بين الشباب الكويتي عام 2014 مقارنة بعام 2007

2014 عام				2007 عام				العوامل والأسباب التي تساعد على الحوادث المرورية	
الترتيب التصاعدي	الأهمية النسبية	الانحراف المعياري	المتوسط	الترتيب التصاعدي	الأهمية النسبية	الانحراف المعياري	المتوسط		
15	68,6	0,871	2,06	15	68,6	0,875	2,058		حب المظاهر لدى الذكور والإناث السرعة الزائدة (الجنونية في القيادة)
17	57,9	0,785	1,74	17	56,4	0,758	1,693		
16	64,6	0,765	1,94	16	64,0	0,762	1,920		
8	75,9	0,471	2,28	9	75,7	0,445	2,270		سهولة استخراج رخص القيادة كثير من الأسر تدفع الغرامة
13	72,9	0,416	2,19	13	73,0	0,393	2,190		
12	73,6	0,428	2,21	12	73,5	0,404	2,205		غياب مفهوم السلامة المرورية عن المناهج الدراسية تخطيط الشوارع هندسياً
6	78,6	0,486	2,36	6	78,3	0,478	2,350		
3	82,3	0,519	2,47	3	82,9	0,500	2,488		
1	86,6	0,51	2,60	1	87,4	0,485	2,623		
4	80,6	0,504	2,42	4	80,6	0,494	2,418		عدم الالتزام بين رجال المرور أنفسهم ثبات قيمة التأمين
8	75,9	0,461	2,28	8	76,2	0,452	2,285		

تابع / جدول (2) الأسباب التي تساعد على وقوع الحوادث المرورية وترتيبها بين الشباب الكويتي عام 2014 مقارنة بعام 2007

عام 2014				عام 2007				العوامل والأسباب التي تساعد على الحوادث المرورية
الترتيب التصاعدي	الأهمية النسبية	الانحراف المعياري	المتوسط	الترتيب التصاعدي	الأهمية النسبية	الانحراف المعياري	المتوسط	
14	70,9	0,377	2,13	14	71,0	0,337	2,130	تهميش الدور الإعلامي والوعي المروري
7	76,3	0,483	2,29	7	76,6	0,458	2,298	
5	79,9	0,511	2,40	5	80,3	0,492	2,410	ضعف في عملية الفحص والمعاينة قلة اللوحات الإرشادية
8	75,9	0,458	2,28	10	75,4	0,441	2,263	
2	85,2	0,512	2,56	2	85,7	0,496	2,570	ضعف تنظيم حركة سير المشاة عدم كفاية وكفاءة رجال المرور
11	74,3	0,457	2,23	11	75,0	0,434	2,250	
	75,3	2350.	2,26		81,4	0,271	2,443	المتوسط العام

جدول (3)
مقترحات الحد من تنامي ظاهرة الحوادث المرورية وترتيبها بين الشباب الكويتي عام 2014 مقارنة بعام 2007

2014 عام				2007 عام				المقترحات للحد من تنامي ظاهرة الحوادث المرورية	
الترتيب التصاعدي	الأهمية النسبية	الانحراف المعياري	المتوسط	الترتيب التصاعدي	الأهمية النسبية	الانحراف المعياري	المتوسط		
8	76,6	0,457	2,30	10	76,0	0,450	2,280		تدقيق الحصول على رخصة القيادة لأول مرة
4	84,2	0,500	2,53	4	84,0	0,500	2,520		
3	86,2	0,493	2,59	3	85,8	0,495	2,575		الاهتمام بالفحص والمعاينة
1	88,6	0,476	2,66	1	88,4	0,477	2,653		
2	86,9	0,489	2,61	2	86,5	0,492	2,595		نشر الوعي والثقافة المرورية بالجامعات والمدارس وجهة العمل
10	76,3	0,462	2,29	9	76,3	0,454	2,290		
5	82,9	0,511	2,49	5	83,3	0,501	2,500		اشتغال مناهج الدراسة على فهم السلامة المرورية
6	78,3	0,483	2,35	6	78,4	0,478	2,353		
7	77,6	0,480	2,33	8	77,5	0,469	2,325		ربط قيمة التأمين بسجل السائقين
8	76,6	0,514	2,30	7	78,0	0,474	2,340		
	81,4	0,267	2,44		75,3	0,217	2,260		زيادة كاميرات المراقبة
									تطبيق نظام النقاط
								تشجيع استخدام النقل الجماعي	
								رفع سن إعطاء الرخصة إلى 21 سنة	
								المتوسط العام	

وللإجابة عن السؤال الثالث ونصه: ما نسبة من لديهم صدمة نفسية من أثر التعرض لحادث مروري بين الشباب الكويتي؟ فقد أظهرت النتائج أن من تعرضوا لحوادث مرورية العام الحالي بلغت نسبتهم 37%، غالبيتها كانت حوادث اصطدام، ونتيجة الحادث كانت بسيطة، ومن تعرضوا أو شاهدوا حادثاً مرورياً بلغوا 362 بنسبة 91%، ومن كان منهم لديه اضطرابات مابعد الصدمة بلغوا 97 بنسبة 27%.

ولاختبار وجود علاقة ارتباطية ذات دلالة إحصائية بين العوامل والأسباب والمقترحات والتعرض لصدمة نفسية من أثر التعرض لحادث مروري، استخدم معامل الارتباط الخطي البسيط لاختبار هذه العلاقة، ويوضح الجدول التالي ذلك:

جدول (4)

معاملات الارتباط بين متغيرات الدراسة

المتغيرات	العوامل والأسباب	المقترحات	الصدمة النفسية
العوامل والأسباب	1		
المقترحات	0,551***	1	
الصدمة النفسية	0,029	-0,085	1

*** معنوي عند مستوى 0,01.

ويوضح جدول (4) أن أحد معاملات الارتباط الخطي لبيرسون كان ذا دلالة عند 0,01، بينما كان هناك معاملان غير دالين إحصائياً والارتباط بين الصدمة النفسية للتعرض لحادث مروري وكل العوامل والأسباب والمقترحات، ومن ثم فإننا نقبل الفرض الذي ينص على "وجود علاقة ارتباطية ذات دلالة إحصائية بين العوامل والأسباب والمقترحات بينما نرفض الفرض بوجود علاقة ارتباطية بين الصدمة النفسية للتعرض لحادث مروري وكل العوامل وأسباب الحوادث المرورية والارتباط بين الصدمة والمقترحات".

وللإجابة عن السؤال الخامس، ونصه: ما أهم الخصائص الشخصية والأسباب والعوامل والمقترحات التي تميز بين من لديهم صدمة من التعرض لحادث مروري من عدمه؟ فقد اختبر الفرض القائل "يوجد تأثير ذو دلالة إحصائية للمتغيرات المستقلة (الخصائص الشخصية) على المتغيرات التابعة، وهي الأسباب والعوامل والمقترحات". واختبار هذا الفرض استخدمنا أسلوب التحليل الإحصائي المعروف بالتحليل اللوجستي؛ وذلك لبيان أثر المتغيرات المستقلة على التابعة؛ حيث إن المتغير التابع، وهو وصفي، له وجهها صدمة من التعرض لحادث مروري: -1 نعم، -0 لا.

ويعتبر نموذج الانحدار الخطي اللوجستي أهم النماذج المستخدمة لصياغة دالة التمييز، ويتميز هذا النموذج بملاءمته للعديد من الاستخدامات. ويستخدم الانحدار اللوجستي بصفة عامة لتحليل العلاقة بين ما حدث في الماضي وما يمكن أن يحدث في المستقبل (Chang et al., 2000) (O'Connell, 2005).

وينشأ الانحدار اللوجستي عن استخدام تحويلة اللوجيت عندما يكون المتغير التابع (ص) يعبر عن احتمال حدوث حدث معين (أ)، وهناك مجموعة من المتغيرات التفسيرية س=[س1، س2،...، سك] عددها ك متغير، وهناك علاقة بين الاحتمال (أ) والمتغيرات التفسيرية على صورة خطية.

والطرف الأيسر محدود ($0 < \hat{A} < 1$) في حين الطرف الأيمن من المعادلة غير محدود. وباستخدام تحويلة اللوجيت (Hosmer, D. W., and Lemeshow S. 2013) نصل إلى أن:

$$(ص|1=س) = \frac{e^{س/ب}}{1 + e^{س/ب}} = ح(س)$$

في النموذج اللوجيستي ليس المهم هو تقدير معالم النموذج ولكن المهم هو استخدامها في حساب احتمال الحدوث وعدم الحدوث. ودالة الانحدار اللوجيستي هي توليفة خطية من المتغيرات المستقلة تختار لقوتها التمييزية، وتستخدم للتنبؤ باحتمال حدوث التابع، وشكل هذه الدالة الخطية

(Norusis, 2004) (Menard, 2002) (Kleinbaum, 1994) على النحو الآتي:

$$\text{لوجيت}(\hat{A}/(1-\hat{A})) = ص = ب_0 + ب_1 س_1 + ب_2 س_2 + \dots + ب_ك س_ك + خ$$

حيث: ص قيمة (ص) لدالة الانحدار لأي مفردة، ويحسب بلوغاريتم الأساس الطبيعي (لاحتمال الحدوث / عدم الحدوث)، $ب_0$ الثابت،

$ب_1 \dots ب_ك$ معاملات الانحدار (أوزان) للمتغيرات المستقلة،

$س_1 \dots س_ك$ المتغيرات المستقلة، خ الخطأ العشوائي.

وباستخدام الطريقة التدريجية Stepwise (حيث تدخل المتغيرات المستقلة في النموذج بحسب قدرتها على التمييز بين أوجه التابع)، وتحديد مستوى معنوية 10% معياراً لدخول المتغيرات المستقلة في النموذج، وبالتطبيق على البيانات بحزمة أساليب التحليل الإحصائي في العلوم الاجتماعية، توصل إلى النتائج التالية: دخول ثلاثة متغيرات فقط واستبعاد أربعة متغيرات لم تدخل النموذج، وهو ما يوضحه جدول (5):

جدول (5)
مقاييس جودة النموذج اللوجستي

نسبة التقسيم الكلية الصحيحة	المعنوية	درجات الحرية	كا ²
98,1%	0,001	2	15,042

وكان النموذج عالي المعنوية؛ حيث تبلغ كا² 15,042 بدرجات حرية 2 بمعنوية 0,001. وتبلغ كفاءة التقسيم الصحيح الكلية به 98,1%.

جدول (6)
معالم النموذج اللوجستي واختبار معنويتها

المتغيرات	التقدير B	الخطأ المعياري	اختبار والد	درجات الحرية	المعنوية	الأرجحية
نتيجة حادث مروري	,360	,210	2,935	1	,087	1,434
التعرض لحادث مروري	-,950	,286	11,009	1	,001	,387
الثابت	-,896	,169	28,279	1	,000	,408

ويوضح الجدول السابق (6) أن متغيرين مستقلين فقط هما اللذان دخلا النموذج وخرج أربعة متغيرات؛ لأنها لم تكن جوهريّة، وأن أرجحية نتيجة الحادث المروري تزيد من فرصة حدوث صدمة نفسية بمقدار 0,4، بينما التعرض لحادث مروري يقلل من فرصة حدوث صدمة نفسية بمقدار 0,6. ويظهر الجدول التالي (7) كفاءة التصنيف الصحيح Classification Results (صلاحية النتائج والحكم على قدرة النموذج في التصنيف الصحيح للمفردات)، ونسبتها.

جدول (7)
كفاءة التصنيف الصحيح للنموذج اللوجستي

المشاهد	المتوقع	
	التعرض لصدمة	
	نعم	لا
لا	0	265
نعم	90	7
نسبة التصنيف الكلية		
	98,1	

ويتضح من الجدول السابق أن:

265 مفردة صنفّت تصنيفاً صحيحاً بنسبة 100% من جملة 265 ممن لم يتعرضوا لصدمة نفسية.

90 مفردة صنفّت تصنيفاً صحيحاً بنسبة 93% من جملة 97 ممن تعرضوا لصدمة نفسية.

355 مفردة صنفّت تصنيفاً صحيحاً بنسبة 98% من إجمالي المفردات: 362 مفردة.

7 مفردات صنفّت تصنيفاً خاطئاً بنسبة 2% من إجمالي المفردات: 362 مفردة. وقد اختير النموذج الأفضل؛ فقد بلغت معنوية النموذج (احتمال الخطأ) (0,001)، كما بلغت كفاءة التصنيف الصحيح للنموذج (98%)، وهي نسبة مرتفعة وجيدة تتعدى 76% الحد الأدنى لكفاءة التصنيف الذي يخضع للمصادفة.

ويعرض الباحثان في الجزء التالي لمجموعة من أهم النتائج التي توصل إليها من الدراسة الميدانية، وكذلك مجموعة من التوصيات التي يمكن أن تسهم في الحد من الحوادث المرورية إذا ما طبقت بفاعلية، وهي:

أهم النتائج والإجابة عن أسئلة الدراسة:

لقد أسفرت الدراسة الميدانية عن مجموعة من النتائج، تتمثل في الآتي:

1 - تزايد أعداد الحوادث المرورية وكذلك أعداد الوفيات الناتجة منها في الفترة الأخيرة.

2 - تعزو عينة الدراسة تزايد أعداد الحوادث المرورية وكذلك أعداد الوفيات الناتجة منها إلى تزايد عدد المخالفات المرورية من جانب قائدي السيارات.

3 - تتعدد المداخل التي يمكن أن تسهم في الحد من الحوادث المرورية، وتؤكد عينة الدراسة 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.

4 - تبني الإستراتيجية الوطنية الشاملة للمرور وقطاع النقل للفترة من 2010 - 2020 والخطة التنفيذية في دولة الكويت "تحقيق نظام نقل مستدام وسلامة مرورية عالية للأجيال الحالية والقادمة في دولة الكويت".

- 5 - 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 تقييم الأثر الذي ترتب على نشر الوعي والسلامة المرورية.
- 6 - تؤكد عينة الدراسة أنه على الرغم من وجود الوعي لدى الشباب فإن المشكلة تكمن في عدم الالتزام والتقييد بنظم وقواعد المرور.
- 7 - تؤكد عينة الدراسة أن أهم الأسباب التي تساعد على حدوث المخالفات والحوادث المرورية تتمثل في:
- انتماء الفرد لطبقة اجتماعية معينة.
 - عدم التطبيق الفعال لنظم وقواعد وتعليمات المرور.
 - قرب الشوارع من الأسواق.
- 8 - أهم المقترحات للحد من تنامي ظاهرة الحوادث المرورية وفقاً لآراء واتجاهات الشباب بالترتيب:
- نشر الوعي والثقافة المرورية.
 - شمول مناهج الدراسة على مفهوم السلامة المرورية.
 - الاهتمام بالفحص والمعاينة.
- 9 - أن الأسباب التي تساعد على وقوع الحوادث والمقترحات التي تحد من وقوع الحوادث المرورية ليس بها فروق ذات دلالة إحصائية بين عامي 2007 و2014، ويرجع الباحثان ذلك إلى وجود اتفاق شبه كامل في مجتمع الشباب الكويتي لم يتغير حول الحوادث المرورية.
- 10 - نسبة من لديهم مشكلات نفسية لأثر التعرض لصدمة لحادث مروري 27% بين الشباب الكويتي، وتقدر في مجتمع الشباب الكويتي بين 23% و32% بدرجة ثقة 95%، كما أن هناك تأثيراً نفسياً لمن لديهم مشكلة نفسية من عدمه بحسب التعرض لحادث مروري ونتيجة هذا الحادث.
- وبالإضافة إلى ما سبق يود الباحثان الإشارة إلى أن جوانب الحوادث المرورية تشتمل على كل من (الطريق والمركبة والفرد) إلا أنهما يبرزان 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 فإنهما لا يقللان من أهمية الجوانب الأخرى في ارتكاب الحوادث المرورية التي من أهمها الطريق والمركبة.

ومما سبق نكون قد أجبنا عن أسئلة الدراسة وكشفنا عن:

6 - أهم الأسباب التي أدت بالشباب الكويتي إلى وقوع الحوادث والمخالفات المرورية.

7 - دور الجهات المختلفة في الحد من الحوادث والمخالفات المرورية.

8 - نسبة من لديهم صدمة نفسية من أثر التعرض لحادث مروري بين الشباب الكويتي.

9 - ترتيب الأسباب والعوامل ومقترحات الشباب الكويتي للحد من المخالفات وحوادث المرور عام 2014 مقارنة بعام 2007.

10 - أهم الخصائص الشخصية للشباب الكويتي وخصائص الحادث المروري وما نتج منه في حدوث صدمة نفسية من عدمه.

تفسير نتائج الدراسة والاستفادة منها في شكل تدخلات إجرائية:

بينت الدراسة طردية العلاقة بين أعداد الحوادث المرورية وما ينتج منها من وفيات وإصابات، وبين المخالفات المرورية من جانب قائدي السيارات، وهو ما يعكس بالتبعية خللاً في تطبيق قوانين المرور وجعله قاصراً على تحصيل رسوم وليس تركيزه على قيمته الفُضلى، وهي "رفاهية الناس في السفر والتنقل من مكان إلى آخر في سهولة ويسر وأمان".

وفي سياق متصل قد تعكس زيادة المخالفات أنفة الذكر تدني الوعي والتثقيف المجتمعي فيما يتعلق بالسلامة المرورية ومتطلباتها وآليات تنفيذها وتفعيلها.

وبالتعرض لأهم أسباب وقوع الحوادث لوحظ أهمها: عدم تطبيق وتفعيل القانون، وقرب الشوارع ومسارات السير الرئيسية من الأسواق، مما يتطلب إجراءات استثنائية للقائمين على تطبيق القانون خاصة في هذه المناطق، على سبيل المثال: (تخفيض سرعة السير، مخالفات عالية التكلفة للسير عكس الاتجاه، سحب الرخصة، أو جعل منطقة الأسواق منطقة مغلقة) ترك السيارات خارجها واستقلال حافلات تابعة لمنطقة الأسواق تراعي الشروط الموضوعة سلفاً لأمن وسلامة المترددين على تلك الأماكن.

وتعقيباً على عدم وجود فروق ذات دلالة إحصائية للمقترحات المقدمة للحد من وقوع الحوادث في الفترة الزمنية من (2007-2014)، فإن ذلك يعكس عدم تطور فكر ومفهوم الوعي والتثقيف والتدريب خلال الفترة المذكورة؛ مما يدل على إهمال ملف المنظومة المرورية على المستويين الرسمي وبالتبعية المجتمعي؛ لأن ملف المرور هو شأن حكومي بالمقام الأول وتعاونه منظمات المجتمع المدني في هيئة (صرف تعويضات لمتضرري الحوادث، تأمين صحي للعجز والإعاقة وعلاج الضرر النفسي... إلخ)؛ مما يخلق حالة تكاملية بين قطاعات الدولة الرسمية والمجتمعية وخاصة بين الشباب.

وجاء في النتائج أن ما يربو على ربع الشباب الكويتي ممن تعرضوا لحادث مروري كانت نتيجته صدمة نفسية؛ مما قد يفسر لنا - بجلاء - ممارسة الشباب الكويتي لبعض السلوكيات الخطرة في أثناء قيادة السيارات (الانشغال في أثناء القيادة، القيادة تحت تأثير مخدر، السرعة الزائدة، التفحيط... إلخ).

ومن كل ما سبق نجد أن العامل المشترك في كل ما فسرناه من نتائج (عدم تطبيق القانون بحزم)؛ مما يعطينا حلاً دقيقاً لأحجية زيادة حوادث المرور بالكويت وما يستتبعها من صدمات نفسية في المجتمع وبين الشباب.

ويجب وضع برامج تدريبية وحملات توعية إعلامية للمواطنين والمقيمين عامة والشباب خاصة للتعريف بأنظمة المرور واحترامهم للقانون، وتعليم الشباب بمراحل التعليم المختلفة - خاصة الأولى - ما يتعلق باستعمال الطريق وفهم قواعد الوعي والسلامة المرورية.

المراجع:

أحمد بن محمد العسيري. (2001). 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. (1994). أبحاث الندوة العلمية الرابعة والعشرين " سلامة المرور " الرياض، 1412هـ، السعودية.

جلال الصياد. (1990). دراسة إحصائية لحوادث المرور في المملكة العربية السعودية، المركز العربي للدراسات الأمنية والتدريب بالرياض، السعودية.

حمود الشريف. (2009). أبحاث مؤتمر التعليم والسلامة المرورية " الآثار النفسية للحوادث المرورية " الرياض، 20-22 / 11 / 1427هـ، السعودية.

خير سعيد جدعان. (1982). حوادث المرور في الكويت: أسبابها وطرق علاجها، مجلة العلوم الاجتماعية مجلد 11، عدد 1 مارس 1982 (12-27).

خير سعيد جدعان. (1984). دراسة في تصرفات السائقين المؤثرة على حوادث المرور في الكويت، المؤتمر العالمي الثاني لحوادث المرور وطب المرور، يوغسلافيا أكتوبر 1984.

سليمان بن عبدالله العقيل. (2001). الجنور الاجتماعية للمخالفات المرورية، بالموقع الإلكتروني: <http://www.kfsc.edu.sa/Docs/research-Cent/Nadwat-ma3aed/nadawat/Prev-Nadwa/third-doc1/index.aspx>

عامر بن ناصر المطير. (2006). حوادث المرور في الوطن العربي: حجمها وتقدير تكاليفها الاقتصادية، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، مركز الدراسات والبحوث، الإصدار (404)، الرياض، السعودية.

عايد علي الحميدان. (2014). أبحاث الندوة العلمية "الأمن القومي المصري - ندوة التعليم والسلامة المرورية بين شباب الجامعات". المؤتمر الدولي التاسع والأربعون، معهد الدراسات والبحوث الإحصائية، جامعة القاهرة 22-26 ديسمبر، القاهرة، مصر.

عبد الحميد العباسي. (2002). دراسة تحليلية لوفيات الحوادث المرورية بالكويت خلال الفترة 5199 - 2000، مكتب الإنماء الاجتماعي: الحلقة النقاشية 12، 24-26 مارس 2002، الكويت.

عبد الحميد العباسي. (2004). المقارنة بين استخدام أسلوب الشبكات العصبية وساريم للتنبؤ بأعداد الوفيات الشهرية الناتجة عن حوادث المرور بالكويت، المجلة العربية للعلوم الإدارية، الكويت، (3): (333-359).

عبد الحميد العباسي. (2005). المقارنة بين أسلوب الشبكات العصبية والأساليب الإحصائية التقليدية للتنبؤ بأعداد الوفيات الناتجة عن حوادث المرور بالكويت، المجلة المصرية للسكان وتنظيم الأسرة، مجلد (38) العدد (2): (1-20).

عبد الحميد العباسي، حسن بسيوني، لافي الظفيري. (2009). الوعي والسلامة المرورية لدى الشباب الكويتي: مدخل للحد من الحوادث المرورية، مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية، الكويت، (35) (135): (161-220).

عبد الحميد العباسي. (2014). أبحاث الندوة العلمية "الأمن القومي المصري - ندوة التعليم والسلامة المرورية بين شباب الجامعات". المؤتمر الدولي التاسع والأربعون، معهد الدراسات والبحوث الإحصائية، جامعة القاهرة 22-26 ديسمبر، القاهرة، مصر.

فهد الركبي. (2006). السلامة المرورية وسلوك السائقين من طلبة الجامعة، بالموقع الإلكتروني: <http://www.alqabas.com.kw/>

فوزية التركيت، وجودي أوهيرا. (2007). اضطراب ما بعد الصدمة بين زوجات العسكريين الكويتيين الذين تعرضوا لحرب الخليج الأولى. مجلة اضطراب القلق، فبراير. منشور باللغة الإنجليزية 18:31-22 (2008) Journal of Anxiety Disorders

مجلس الوزراء. (2010). الإستراتيجية الوطنية الشاملة للمرور وقطاع النقل للفترة 2010-2020

والخطة التنفيذية في دولة الكويت " تحقيق نظام نقل مستدام وسلامة مرورية عالية للأجيال الحالية والقادمة في دولة الكويت " الكويت يوليو 2010.

محمد عرفة. (2001). الحملة الوطنية الشاملة للتوعية المرورية، بالموقع الإلكتروني:

<http://www.kfsc.edu.sa/Docs/research-Cent/Nadwat-ma3aed/nadawat/Prev-Nadwa/third-doc1/index.aspx>"

محمد الصاوي. (2002). بعض جوانب الوعي المروري لدى طلبة جامعة الكويت في علاقتها بحوادث المرور وسبل الحد منها: دراسة ميدانية، مكتب الإنماء الاجتماعي: الحلقة النقاشية 12، 24-26 مارس 2002، الكويت.

محمود الباز الشوربجي، وعلي بن سعيد الغامدي. (2005). دراسة استطلاعية عن تحسين وتطوير مستوى السلامة المرورية على الطرق داخل جامعة الملك سعود KSU (2005) مشروع - 426 / 48 بالموقع الإلكتروني:

<http://216.239.59.104/searchōq=cache:QfygdDTP26EJ:colleges.ksu.edu.sa/eng/members/alyawad/>

هيثم محمد معرفي. (2000). حوادث المرور في دولة الكويت، إدارة تخطيط وبحوث المرور، وزارة الداخلية، الكويت.

وزارة الداخلية، إدارة الإحصاء، المجموعة الإحصائية السنوية، الكويت، الأعوام 2012-2013.

AL-Turkait, F. A., & Ohaeri, U. J. (2005). Post-traumatic stress disorder among military personnel in Kuwait after the Iraqi Invasion: Its psychological correlates and its impact on families. Unpublished Doctoral Degree University of London. England.

Blanchard, E. B., & Hickling, E. J. (2003). *After the crash: Assessment and treatment of motor vehicle accident survivors*. (2nd ed.).

Butler, D. J., Moffic, H., Turkal, H. S., & N, W. (1999). Post-traumatic stress reactions following motor vehicle accidents. *American Family Physician*, 60(2), 524-531.

Caffo, E., Forresi, B., & Lievers, L. S. (2005). Impact, psychological sequelae and management of trauma affecting children and adolescents. *Current Opinion in Psychiatry*, 18(4), 422-428.

Chang, B. H., Silipsitz, C., & Waternaux. (2000). Logistic regression in meta analysis using aggregate data. *Journal of the Applied Statistical*, 27(4), 411-424.

Gender & Health, (2002). *Gender and road traffic injuries*. World Health Organization, Department of Gender & Women Health.

Hauschildt, E. (2002). *Acute stress disorder seen In children, Parents after traffic injury*. Pediatrics Electronic Pages.

Hosmer, D. W., & Lemeshow, S. (2013). *Applied logistic regression, A much-cited treatment utilized in SPSS routines*. (2nd ed.). New York: John Wiley and Sons.

Kleinbaum, D. G. (1994). *Logistic regression: A self-Learning text*. New York: Springer-Verlag.

- Menard, S. (2002). Applied logistic regression analysis, Series: Quantitative Applications in the Social Sciences (2nd ed.). Thousand Oaks, CA: Sage Publications.
- Norusis, M. (2004). *Statistical procedures companion*, SPSS 13. Upper Saddle-River, N.J.: Prentice Hall, Inc.
- O'Connel, I., & Ann, A. (2005). Logistic regression models for ordinal response variables, Quantitative Applications in the Social Sciences (Vol. 146). Thousand Oaks, CA: Sage Publications.
- Saberi HR, Abbasian H, Kashani M Motalebi, Esfahani AH Naseri (2013) Post-Traumatic Stress Disorder: A neglected health concern among commercial motor vehicle drivers. *The International Journal of Occupational and Environmental Medicine*, Vol.4, No 4 October (2013).
- Stallard, P., Velleman, R., & Baldwin, S. (1998, December). Prospective study of post-traumatic stress disorder in children involved in road traffic accidents. *British Medical Journal*, 317(7173), 1619-1623.
- Stecklov, G., Goldstein, & J, R. (2004). *Terror attacks influence driving behavior in Israel*. PNAS News Archive.
- Undavalli Chaitanya, Das Piyush, Duff Taru, Bhoi Sanjeev, Kashyap Rahul (2014) PTSD in post-road traffic accident patients requiring hospitalization in Indian subcontinent: A review on magnitude of the problem and management guidelines. *Journal of Emergencies, Trauma, and Shock*, 2014 Oct.-Dec. 7(4):327-331.
- Vostanis, P. (2004). The impact, psychological sequelae and management of trauma affecting children. *Current Opinion in Psychiatry*, 17(4), 269-273.
- Weathers, F. W., Litz, Herman, B., D.S., Huska, & J. (1993). The PTSD checklist: reliability, validity, and diagnosis utility., Paper presented at the Annual Meeting of the International Society for Traumatic Stress Studies. San Antonio.
- Yuabova, M., Parrinello, M. (2013) Posttraumatic Stress Disorder among Motor Vehicle Accident Victims ISSN 2304-3415, *Russian Open Medical Journal* 2013; 2:26.

قدم في: يونيو 2014

أجيز في: يناير 2015

ملحق (١)

الوعي والسلامة المرورية لدى الشباب الكويتي وأثر التعرض لصدمة نفسية من حادث مروري

الأخوة 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 الثانوي والتطبيقي والجامعة حول مشكلات المرور وكيفية تجنب الحوادث؛ وذلك للوقوف على بعض جوانب الوعي المروري لديهم حتى نستكشف ما لديهم من اتجاهات ومعارف من أجل العمل على علاج هذه المشكلة التي تواجه المجتمع الكويتي.

ونهدف في هذه الدراسة إلى تعرف بعض جوانب الوعي المروري لدى الشباب الكويتي الذين لديهم رخصة قيادة (18-25 عاماً)، من حيث الأسباب والعوامل التي قد تؤدي إلى المخالفات والحوادث المرورية، ومعرفة آرائهم حول المقترحات التي قد تؤدي إلى الحد منها سواء المباشرة وغير المباشرة، وأثر تعرضهم لأزمات نفسية من جراء تعرضهم للحوادث المرورية.

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 ما دامت تعكس وجهة نظركم، لذا نرجو منكم الإجابة بكل دقة وإسهاماً في دعمنا بآرائكم النيرة.

مع خالص الشكر والتحية.

ملحق (٢)

ضع علامة (✓) أمام الإجابة التي تناسب رأيك أو استكمال البيان داخل القوسين:

- 1 - الجنس: 1 - ذكر 2 - أنثى
- 2 - العمر بالسنة: ()
- 3 - مستوى التعليم:
- 4 - هل تعرضت لحادث مروري هذا العام: 1 - نعم 2 - لا ← انتقل للسؤال 7
- 5 - نوع الحادث الذي تسببت فيه: 1 - دهس 2 - انقلاب 3 - اصطدام
- 6 - نتيجة الحادث الذي تسببت فيه:
- 1 - إصابة بسيطة 2 - إصابة بليغة 3 - وفاة

العوامل والأسباب التي تساعد على الحوادث المرورية والمقترحات؛

7 - 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 الالتزام بقانون المرور
			ضعف تنظيم حركة سير المشاة
			عدم كفاية وكفاءة رجال المرور
			أخرى (تذكر).....
لا أوافق	أوافق	أوافق تماماً	8 - المقترحات للحد من تنامي ظاهرة الحوادث المرورية
			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
			اشتمال 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 21 سنة
			أخرى (تذكر).....

9- هل سبق أن تعرضت لحادث مروري؟ نعم لا

10- هل شاهدت حادثاً مرورياً؟ نعم لا

11- هل تعرض أحد أفراد أسرته أو أصدقائك لحادث مروري؟ نعم لا

في حال الإجابة بلا عن الأسئلة الثلاثة أنه المقابلة، غير ذلك استمر.

ملحق (3)

التاريخ

تعليمات:

الفقرات التالية مجموعة من المشكلات والشكاوى تمثل استجابة الناس لمواقف ضاغطة في الحياة، من فضلك اقرأ كل فقرة بعناية وضع علامة على أحد الأرقام الموجودة على يسار الفقرة لتوضيح مدى انزعاجك من هذه المشكلة في الأسبوع الماضي.

م	بيان الأسئلة	إطلاقاً	قليلاً	باعتدال	كثيراً	بشدة
1	هل لديك صور وأفكار ونكريات مزعجة متكررة لخبرات ضاغطة من الماضي؟					
2	هل لديك أحلام مزعجة متكررة لخبرات ضاغطة من الماضي؟					
3	هل تتصرف أو تشعر بصورة مفاجئة بأن الخبرة الضاغطة تحدث مرة أخرى؟					
4	هل ينتابك شعور بانزعاج شديد إذا ذكرك شيء ما بخبرة ضاغطة من الماضي؟					
5	هل يوجد رد فعل جسماني (مثلاً خفقان القلب، صعوبة في التنفس، تعرق) إذا ذكرك شيء بخبرة ضاغطة من الماضي؟					
6	هل تتجنب الحديث أو التفكير بخبرة ضاغطة من الماضي أو تتجنب مشاعر متصلة بهذه الخبرة؟					
7	هل تتجنب مواقف أو نشاطات؛ لأنها تذكرك بخبرات ضاغطة من الماضي؟					
8	هل لديك صعوبات في تذكر أجزاء مهمة لخبرة ضاغطة من الماضي؟					
9	هل قلَّ اهتمامك بنشاطات كانت في السابق ذات بهجة لك؟					
10	هل تشعر بالابتعاد أو الغربة عن الآخرين؟					

					هل تشعر بجمود عاطفي أو عدم قدرة على معايشة عاطفة الحب مع المقربين منك؟	11
					هل تشعر بأن مستقبلك قصير بصورة أو بأخرى؟	12
					هل لديك صعوبة في الذهاب إلى النوم أو البقاء نائماً؟	13
					هل لديك شعور بالتوتر أو لديك نوبات غضب؟	14
					هل لديك صعوبة في التركيز؟	15
					هل تشعر بأنك متيقظ أو تراقب أو تحترس بصورة خاصة؟	16
					هل تشعر بروع مفاجئ بسهولة؟	17

