



أسباب الحوادث المرورية وأثارها على الأسرة العمانية (اجتماعياً واقتصادياً) من وجهة نظر المتسببين

أسباب الحوادث المرورية وأثارها على الأسرة العمانية (اجتماعياً واقتصادياً) من وجهة نظر المتسببين ٢٠١٤

إشراف

دائرة الدراسات والمؤشرات الاجتماعية

www.mosd.gov.om

وزارة التنمية الاجتماعية

المديرية العامة للتخطيط والدراسات

أسباب الحوادث المرورية وآثارها على الأسرة العمانية (اجتماعياً واقتصادياً) من
وجهة نظر المتسببين

إشراف

دائرة الدراسات والمؤشرات الاجتماعية

وزارة التنمية الاجتماعية
المديرية العامة للتخطيط والدراسات

أسباب الحوادث المرورية وآثارها على الأسرة العمانية (اجتماعياً واقتصادياً) من
وجهة نظر المتسببين

إعداد:

د. أحمد بن حمد بن حمدان الربعاني الأستاذ المشارك بجامعة السلطان قابوس

مدير دائرة التنمية الاجتماعية ببهلاء

د. خلفان بن محمد الفهدي

مديرة دائرة الدراسات والمؤشرات الاجتماعية

أ. نعيمة بنت حميد البلوشية

إشراف

دائرة الدراسات والمؤشرات الاجتماعية

كلمة الوزارة

إن التحديات التي تواجهنا في شتى المجالات الاجتماعية والاقتصادية والأمنية تستوجب منا فهما دقيقا من خلال البحوث والدراسات العميقة، والتي تشخص واقع هذه التحديات وتحدد معالمها. وتعد الحوادث المرورية التي تشهدها السلطنة من أهم التحديات التي تواجهنا في وقتنا الحالي.

حيث تشير إحصائيات شرطة عمان السلطانية إلى وجود زيادة مضطردة بالمخالفات المرورية التي نتجت عنها الحوادث المرورية، والتي بدورها خلفت أثارا اجتماعية واقتصادية عميقة، ولا شك أن هذه المشكلة تستحق الدراسة من أجل المساهمة في الحد من الحوادث المرورية الجسيمة التي تشهدها الطرقات يوميا والوفيات الناجمة عنها.

وإيماننا من الوزارة بخطورة هذه المشكلة على حياة الفرد والأسرة والمجتمع، قامت بتنفيذ هذه الدراسة للتعرف على أسباب الحوادث المرورية وأثرها على الأسرة العمانية اجتماعيا واقتصاديا للوصول إلى بيان السبل التي تساهم بالتعاون مع الجهات المختصة في الحد من آثار الحوادث.

وتشكر وزارة التنمية الاجتماعية معدي الدراسة الدكتور/ أحمد بن حمد الربعاني من جامعة السلطان قابوس، والدكتور/ خلفان بن محمد الفهدي مدير دائرة التنمية الاجتماعية ببهلاء، والمختصين من دائرة الدراسات والمؤشرات الاجتماعية، والشكر موصول إلى فريق العمل من الباحثين وجامعي بيانات هذه الدراسة، التي نأمل أن يستفاد من نتائجها.

محمد بن سعيد الكلباني

وزير التنمية الاجتماعية

المحتويات

الموضوع	الصفحة
ملخص الدراسة	4
الباب الأول:	5
الفصل الأول: الإطار النظري للدراسة	
خلفية الدراسة ومشكلتها	6
مشكلة الدراسة وأسئلتها	11
أهداف الدراسة	12
أهمية الدراسة	12
مصطلحات الدراسة	13
حدود الدراسة	13
الفصل الثاني: الإجراءات المنهجية للدراسة	14
منهج الدراسة	15
مجتمع الدراسة وعينتها	15
أدوات الدراسة	16
إجراءات الدراسة	16
المعالجة الإحصائية	17
تفسير المتوسطات الحسابية	17
الباب الثاني:	18
الفصل الثالث : نتائج الدراسة ومناقشتها	
النتائج المتعلقة بالسؤال الأول	19
النتائج المتعلقة بالسؤال الثاني	21
النتائج المتعلقة بالسؤال الثالث	24
النتائج المتعلقة بالسؤال الرابع	25
النتائج المتعلقة بالسؤال الخامس	26
النتائج المتعلقة بالسؤال السادس	27

30	التوصيات
31	المراجع
34	الملاحق
39	فريق البحث

ملخص الدراسة:

هدفت الدراسة إلى التعرف على أسباب الحوادث المرورية بسلطنة عمان وآثارها على الأسرة العمانية (اجتماعيا واقتصاديا) من وجهة نظر المتسببين. ولتحقيق هدف الدراسة تم استخدام استبانة لمعرفة وجهات نظر المتسببين مكونة من 50 فقرة موزعة على تسعة مجالات، وتم التأكد من صدقها من قبل مجموعة المحكمين، كما تم التأكد من ثباتها باستخدام معامل كرونباخ ألفا والذي بلغ (0,93). وقد طبقت الدراسة على عينة تكونت من (595) فرداً، منهم (457) من الذكور ، و (137) من الإناث من مختلف محافظات السلطنة.

و أظهرت النتائج أن من أهم أسباب الحوادث المرورية سوء تصميم الشارع، والانشغال داخل السيارة بالأحاديث والهاتف، وتجاوز السرعة المحددة، وعدم ترك مسافة أمان، كما توصلت الدراسة إلى إدراك عينة الدراسة للآثار الاجتماعية والنفسية والاقتصادية للحوادث، واهتمامهم بدرجة مرتفعة بالحد من الحوادث المرورية. وقد أشارت النتائج إلى عدم وجود فروق ذات دلالة إحصائية تعزى لمتغير النوع، بينما كانت هناك فروق تعزى لمتغير العمر لصالح الفئة العمرية الأدنى.

الكلمات المفتاحية: الحوادث المرورية، أسبابها، آثارها، المتسببين، سلطنة عمان

الفصل الأول : الإطار النظري للدراسة

- خلفية الدراسة ومشكلتها

- مشكلة الدراسة وأسئلتها

- أهداف الدراسة

- أهمية الدراسة

- مصطلحات الدراسة

خلفية الدراسة ومشكلتها:

يعاني العالم من تزايد أعداد حوادث الطرق وما تسببه من خسائر بشرية ومادية فادحة فافت في كثير من الأحيان ما تسببه الأمراض السارية أو الكوارث الطبيعية ما جعلها تحتل المرتبة التاسعة من حيث الأسباب المؤدية للوفاة. وهذا ما يجعلها تحظى باهتمام دولي وإقليمي ومحلي لتأثيرها المباشر وغير المباشر في مجالات التنمية.

ويشير اليسون وآخرون (Alyson et al,2006) إلى أن بعض الإحصائيات الدولية تبين أن حوالي 1.2 مليون فرد يموتون سنوياً نتيجة الحوادث بمعدل 2342 ألف فرد يومياً وأن عدد المصابين ما بين الإصابات الخفيفة والإعاقة يبلغ ما بين 20 إلى 50 مليون فرداً سنوياً وأن حوالي 50% من هؤلاء هم من الشباب.

ويرى كروج وانجر (Krug & Injury,1999) أن حوالي 90% من الإعاقات الناتجة عن الحوادث تحدث في الدول النامية. ويشير تقرير للأمم المتحدة للعام 2010 إلى أن أكثر من نصف ضحايا حوادث المرور هم من فئة سن العمل، وأن الحوادث تتسبب في تكلفة سنوية تصل إلى مئات المليارات من الدولارات، وفي البلدان النامية والفقيرة تتجاوز تلك التكلفة المساعدات التنموية التي يتلقونها. وهذا ما دفع بالأمم المتحدة في العام 2004 إلى إصدار أول تقرير عالمي عن الوقاية من حوادث الطرق. وقد أعطي هذا الموضوع اهتماماً كبيراً عندما أصدرت الجمعية العامة للأمم المتحدة قرار رقم 58/289 في عام 2004، وقرار رقم 60/5 في العام 2005 وقرار رقم 62/244 في العام 2008 وجميعها تهدف إلى اتخاذ إجراءات لتحسين سلامة الطرق على الصعيد العالمي (الأمم المتحدة،2010).

وتشير بعض الدراسات إلى أن عدد الحوادث المرورية في تزايد مستمر في دول الشرق الأوسط ولا سيما دول الخليج العربي (World Bank,1990). وفي سلطنة عمان نجد أن أعداد الحوادث في تزايد مستمر كما كشفت عنه الإحصاءات للفترة ما بين 2008 و 2012 والصادرة عن شرطة عمان السلطانية (الإدارة العامة للمرور، 2012 أ،ب، ج) كما يبين الجدول (1)

الجدول رقم (1)

يوضح عدد الحوادث والإصابات والوفيات

م	السنة	عدد الحوادث	عدد الإصابات	عدد الوفيات
1	2008	7982	10558	951
2	2009	7253	9783	953
3	2010	7571	10066	820
4	2011	7719	11437	1056
5	2012	8209	11618	1139
	الاجمالي	38734	53462	4919

ومن خلال البيانات الواردة في الجدول نستنتج أن أعداد الحوادث في تزايد مستمر، ويترتب عليها خسائر فادحة في بلد صغير نسبياً من حيث تعداد سكانه مقارنة بدول العالم، فإن إجمالي عدد الحوادث يفوق ما يمكن توقعه في دولة يتراوح عدد سكانها ما بين ثلاثة ملايين نسمة، وأن عدد الضحايا كبير جداً فقد بلغت عدد الإصابات (53462) فرداً، وعدد الوفيات (4919) فرداً، وبمعادلة حسابية بسيطة نجد أن متوسط عدد الوفيات اليومي الناتج عن الحوادث في العام 2008 قد بلغ ما يقارب (2.5) وارتفع إلى (3.11) في العام 2012، وعدد الإصابات في العام 2008 بلغت (28.8) وارتفعت إلى (31.7) في العام 2012. ومما يلاحظ أن عدد الإصابات يفوق عدد الحوادث بسبب تأثر أطراف أخرى غير قائد المركبة ومنهم الركاب داخل المركبة المتسببة في الحادث، والركاب في المركبات الأخرى، والمارة.

هذه النتائج تستدعي اتخاذ الإجراءات المناسبة للحد من تزايدها لما تسببه من خسائر فادحة في الموارد البشرية في السلطنة والتي هي بأمر الحاجة لها في مجالات التنمية المختلفة، وهذه الموارد البشرية بذلت عليها جهود كبيرة وأنفقت عليها مبالغ طائلة من قبل الدولة بهدف تطويرها وتنمية قدراتها للمساهمة في بناء الوطن وعليه فإن خسارتها يعد هدراً لمقدرات الوطن. كما أن هذه الحوادث تتسبب في خسائر مالية كبيرة ككلفة العلاج، والرعاية الصحية والاجتماعية للأسر التي تفقد رب الأسرة.

ونتيجة لتزايد عدد الحوادث المرورية، فقد اهتمت الجهات المعنية بدراسة الأسباب المؤدية لتلك الحوادث بهدف إيجاد السبل الكفيلة بمعالجتها. ومن بين تلك الدراسات دارسة أجرتها دائرة التنمية الاقتصادية بدولة الإمارات العربية المتحدة (2010) والتي توصلت إلى أن حوالي 82% من الحوادث ناتجة عن أخطاء بشرية، وأن الحوادث تسببت في 1704 حالة وفاة ما بين 2005-2009، وأن نسبة الحوادث زادت بنسبة 132% في العام 2009 مقارنة بالعام 2005، وأن 17.9% من العينة أفادوا بأن الانشغال بالأجهزة الإلكترونية أثناء القيادة كان سببا للكثير من هذه الحوادث، وأن 26.5% منهم ذكروا بأن انفجار الإطارات أثناء القيادة كان العامل الرئيسي للحوادث. كما أظهرت نتائج دراسة عبد العال (2006) أن حوادث المرور تقتل ما لا يقل عن 4000 فرد سنويا في المملكة العربية السعودية وهي تعادل حوالي 13.7% من أسباب الوفاة، وتصيب حوالي 30000 فرد كل عام.

ويرى البكري (2001) أن هناك أسباباً مرتبطة بالمحيط الذي يقع فيه الحادث كعدم صلاحية أجزاء من الطريق، أو انعدام الإشارات، والإنارة، وكذلك المخططات السكنية. ويرى البكري أن من الأسباب أيضا ضعف عملية التدريب على القيادة وما يتلقاه السائق من تدريب قبل الحصول على رخصة القيادة، وكذلك غياب التوعية الفاعلة لقائدي المركبات. وتشير إحصائيات المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق 2009 أن الإفراط في السرعة يتسبب في 13.9% من الحوادث، وعدم احترام إشارات المرور بنسبة 10.82%، ولا مبالاة المشاة بنسبة 10.39%، وسلوكيات المناورة الخطرة بنسبة 3.47%، والتجاوز الخطير بنسبة 10.33%، وتناول المواد المهدئة تمثل 1.60%. (جزايرس، 2011).

وتظهر الإحصائيات الصادرة من الإدارة العامة للمرور في سلطنة عمان أن هناك 11 عاملا

رئيسيا في الحوادث المرورية (الإدارة العامة للمرور، 2012، ب) كما يبين جدول (2)

الجدول رقم (2)

يوضح أسباب الحوادث خلال الفترة من 2008 م وحتى عام 2012 م

م	السنة	2008	2009	2010	2011	2012
	السبب					
1	السرعة	4734	3744	4032	3861	4328
2	الإهمال	922	615	494	569	721
3	الكحول	167	172	203	167	134
4	التجاوز	419	374	248	397	384
5	الطقس	36	130	66	22	27
6	التوقف المفاجئ	70	85	47	60	74
7	سوء التصرف	1064	1639	1967	1726	1604
8	عيوب المركبة	154	178	188	232	260
9	عيوب الطرق	25	58	56	92	105
10	الإرهاق	13	18	18	27	25
11	عدم ترك مسافة الأمان	378	240	252	566	547
	الإجمالي	7982	7253	7571	7719	8209

ويتبين لنا من خلال الجدول (2) أن السرعة، وسوء التصرف، والإهمال، وعدم ترك مسافة الأمان تأتي في مقدمة العوامل المسببة للحوادث في السلطنة، وهذه العوامل الرئيسية هي في الأساس ناتجة عن ضعف مستوى الوعي، والالتزام بقواعد المرور والالتزام الأخلاقي تجاه الطريق ومستخدميه، ويمكن الحد منها إذا ما تم إيجاد آلية لتوعية الأفراد لتعزيز قيم المرور، والسلوكيات المرورية السليمة، وحينها فإننا قادرون على خفض تأثير هذه العوامل وتجنب الوطن إزهاق الأرواح، وإهدار الطاقات البشرية والإمكانات المادية. وبالإضافة لما سبق من آثار سلبية للحوادث، هنالك آثار أخرى لا تقل جساماً عن الوفيات والإصابات ومن بينها الآثار النفسية كما يشير الشماخي (2012) والمتمثلة في معاناة المصابين وأسرتهم وأسر المتوفين، ك فقدان قدرتهم على التواصل مع المجتمع المحيط، والمشاكل العقلية التي يعاني منها الأطفال كقلة التركيز والإحباط والمزاجية، والقلق، وصدمة الأزمة، واختلال الشعور بالأمن النفسي، والمخاوف المرضية، والشعور بالخجل. وهناك أيضاً آثار اجتماعية للحوادث كتأثر عمل المصاب، وانخفاض دخله،

واضطرابه للاعتماد على المساعدات الخارجية، وتأثر رعايته لأسرته، ومكانته الاجتماعية، وضعف الترابط الأسري، وقد تؤدي إلى انحراف الأبناء، كما تؤدي إلى تغيرات في أدوار أفراد الأسرة، وانخفاض المستوى المعيشي، وارتفاع نسبة المشكلات الأسرية، وتزايد نسبة المعاقين داخل المجتمع، ونسبة العنوسة، وارتفاع معدلات الانحراف والجريمة (مرسي، 2001).

وقد أكدت على هذه الآثار نتائج بعض الدراسات كدراسة الحميدان (2006) حول الآثار الاجتماعية للحوادث المرورية، والتي أظهرت أن أغلب الحوادث يرتكبها الشباب في الفئة العمرية من 16-37 سنة، وهي تمثل فئة القوى العاملة المنتجة وغالبيتهم من الذكور. كما بينت أن من أهم أسبابها تعاطي الخمر، والمخدرات، وزيادة السرعة، وعدم ترك مسافة أمان كافية، والانشغال بالهاتف، وأن من أهم الآثار الاجتماعية والنفسية لها، الإصابات البليغة، والخسائر المادية، والصدمة النفسية الشديدة، والانشغال عن أفراد الأسرة وتهديد حياة الآخرين، ومن الآثار الاجتماعية انقطاع الدخل، وضعف القدرة على الأداء والعمل، وتزايد عدد الوفيات، وارتفاع معدلات الإعاقة، وضعف الترابط الأسري، وانحراف الأبناء نتيجة لفقدان رب الأسرة.

وأظهرت نتائج دراسة غنيم (2010) والتي هدفت إلى التعرف على الكلفة الاجتماعية والمادية لحوادث المرور في محافظات المملكة الأردنية الهاشمية، أن وجود تباين في الكلفة الاجتماعية والمادية لحوادث المرور بين محافظات المملكة يعزى إلى التباين في أعداد السكان والمركبات المسجلة، وأعداد حوادث المرور ومدى خطورتها. وكذلك توصلت دراسة حوالف (2012) حول التكاليف الاقتصادية والاجتماعية لحوادث المرور بالجزائر إلى أنها تخلف 13 قتيلا و175 جريحا كل يوم في المتوسط، أي بمعدل 4500 قتيل سنويا و3500 بعاهاات مستديمة، ويمثل الشباب غالبية ضحايا هذه الحوادث. وأجرى الشماخي (2012) دراسة حول دور الخدمات الاجتماعية في مواجهة الآثار الاجتماعية للحوادث المرورية، وأظهرت النتائج أن الحوادث المرورية في سلطنة عمان تؤدي إلى كثير من الإعاقات سواء كانت دائمة أو مؤقتة وتؤدي الى خسائر مادية ونفسية متعددة.

ومن خلال ما سبق يتضح لنا حجم الخسائر البشرية والمادية والنفسية والاجتماعية الناتجة عن حوادث المرور والتي تحتاج إلى مزيد من الدراسة للوقوف على واقعها بهدف الحصول على البيانات التي تمكن من طرح حلول قابلة للتنفيذ للحد من هذه الحوادث. وتأتي هذه الدراسة استكمالاً للدراسات السابقة من حيث تناولها لموضوع الحوادث المرورية إلا أنها تختلف عنها من حيث المجتمع والعينة المستهدفة، والبعد

المكاني لتطبيق الدراسة، وهي سلطنة عمان بكافة محافظاتهما، والأداة المستخدمة من حيث تضمنها لعدد من المجالات التي تتناول موضوع الحوادث من كافة جوانبه.

مشكلة الدراسة وأسئلتها:

تنبثق مشكلة الدراسة من واقع تزايد الحوادث المرورية في السلطنة كما كشفت عنه الإحصائيات الرسمية الصادرة عن الإدارة العامة للمرور حول أسباب الحوادث (الإدارة العامة للمرور، 2012، ب). إلا أن هذه الإحصاءات تعكس الوجهة الرسمية، لذا كان لابد من معرفة وجهة الأفراد المتسببين في هذه الحوادث للوصول إلى صورة متكاملة حول الأسباب الحقيقية وراء تزايدها.

وقد كشفت الإحصائيات الرسمية عن الآثار التي تخلفها تلك الحوادث في المجالات الاجتماعية والاقتصادية (الإدارة العامة للمرور، 2012، ب، ج)، وكذلك نتائج الدراسات السابقة (غنيم، 2010، حوالف، 2012، الشماخي، 2012). وعليه لابد من دراسة تلك الآثار من وجهة نظر المتسببين في تلك الحوادث بسلطنة عمان، لمعرفة مدى معرفتهم بتلك الآثار، وحرصهم على تجنب التسبب في الحوادث في المستقبل. ولم يعد خافيا حجم الخسائر التي تتكبدها السلطنة نتيجة هذا النزف للطاقات البشرية التي عملت السلطنة على تقديم الرعاية الكاملة لها منذ الميلاد من خلال توفير كافة الخدمات للارتقاء بها فكريا، ومهاريا، ونفسيا، وصرفت لأجل ذلك مبالغ طائلة لتصبح مؤهلة لخدمة وطنها، ولكن سرعان ما تفقد تلك الطاقات بسبب الوفاة، أو تصبح عالة على الدولة وعلى المجتمع والأسرة بسبب الإعاقة الدائمة. وهذه التكاليف الباهظة لا بد من أن توجد لها حلول تؤدي إلى الحد منها.

لذا تسعى هذه الدراسة إلى معرفة وجهة نظر المتسببين في الحوادث بهدف الحصول على معلومات أوسع وأشمل عن الأسباب الكامنة وراء تلك الزيادة في أعداد الحوادث من أجل المساهمة في الحد منها. وتنبثق مشكلة الدراسة كذلك من التوجهات الرسمية في السلطنة والتي تستهدف الحد من الحوادث من خلال تشجيع المشاركة الرسمية والمجتمعية للبحث في هذه الظاهرة السلبية لإيجاد الحلول لها. وبذلك تسعى الدراسة الحالية للإجابة عن الأسئلة الآتية:

1. ما أسباب الحوادث المرورية في سلطنة عمان من وجهة نظر المتسببين والضحايا؟
2. ما الآثار الاجتماعية الناجمة عن الحوادث المرورية من وجهة نظر المتسببين والضحايا ؟

3. ما الآثار الاقتصادية الناجمة عن الحوادث المرورية من وجهة نظر المتسببين والضحايا ؟
4. ما الخدمات المقدمة أثناء الحادث للمصابين من وجهة نظر المتسببين والضحايا ؟
5. ما اتجاهات المتسببين وضحايا الحوادث المرورية حول مستقبل الحوادث في السلطنة ؟
6. هل تختلف وجهات نظر المتسببين والضحايا حول الأسباب والآثار الاجتماعية والاقتصادية والخدمات المقدمة باختلاف النوع، والعمر؟

أهداف الدراسة :-

تهدف الدراسة للتعرف على أسباب حوادث المرور وأثرها على الأسرة العمانية والذي يمكن تقسيمه إلى أهداف فرعية كما يلي :

- 1- التعرف على أسباب الحوادث المرورية في سلطنة عمان.
- 2- التعرف على أبرز الآثار الاجتماعية الناجمة عن الحوادث المرورية.
- 3- التعرف على أبرز الآثار الاقتصادية الناجمة عن الحوادث المرورية.
- 4- التعرف على أهم الخدمات المقدمة للمصابين في الحوادث المرورية.
- 5- التوصل إلى توصيات قد تساهم وتعزز من جهود العاملين في مجال المرور والمجالات الاجتماعية وإلى تكاتف جميع أفراد المجتمع من أجل إيقاف هذا الخطر الذي تسببه الحوادث المرورية.

أهمية الدراسة:

تبرز أهمية هذه الدراسة في النقاط التالية :

1. التعرف على أسباب الحوادث المرورية من وجهة نظر المتسببين بما يمكن الجهات المختصة ومنظمات المجتمع المدني والأهلي من ممارسة أدوارها في التعامل بفعالية مع تلك الأسباب للحد منها.
2. أهمية دراسة مشكلة الحوادث المرورية من الموضوعات التي يجب أن تحظى باهتمام واسع لما لها من تأثير على اقتصاد الدولة وكيانها الاجتماعي خاصة وأنها تستهدف العنصر البشري وهو العنصر الأهم في حياة الشعوب أو عملية التنمية الاجتماعية والاقتصادية.

3. إلقاء الضوء على أبرز المشكلات الاجتماعية والاقتصادية التي يعاني منها أفراد المجتمع من جراء حوادث المرور.

4. تعزيز الشراكة المجتمعية بين الجهات (حكومية، خاصة، أهلية) للحد من حوادث المرور.

5. قد تمثل إضافة في المجال البحثي بالنسبة للأدبيات المتعلقة ببحوث حوادث المرور ولاسيما بالنسبة لسلطنة عمان لقلة الدراسات في هذا المجال .

مصطلحات الدراسة :

- الحوادث المرورية:

الفعل الخطأ الذي يصدر بدون قصد سابق أو عمد وينجم عنه ضرر ، سواء كان وفاة أو إصابة ، أم تلف بسبب استخدام المركبة أثناء حركتها على الطريق العام (الشماخي ، ياسر 2012 : 26)

- الآثار الاجتماعية للحوادث المرورية :

نقصد بالآثار الاجتماعية للحوادث المرورية: تأثير هذه الحوادث على كيان الفرد والأسرة، وثم كيان المجتمع، وتعد الحوادث المرورية من أكثر العوامل التي أدت إلى تفكك بعض الأسر وضعف تربية الأبناء وانحراف بعضهم وما سببته من آلام ومعاناة، أضف إلى ذلك ما يتكبده المجتمع من خسارة اقتصادية سواء بفقد فرد منتج، أو ما آلت إليه من تكاليف باهظة في العلاج والأضرار المادية المترتبة على هذه الحوادث (الحميدان، عايد 2006: 8-9)

المتسببون في الحوادث: هم قائدي المركبات الذين تسببوا في وقوع حوادث نتيجة طريقة القيادة أو ظروف الطريق، أو الظروف المناخية.

الضحايا: هم جميع الأفراد الذين أصيبوا نتيجة الحادث سواء كانوا على متن المركبة المسببة للحادث، أو المركبات الأخرى المتضررة أو من عابري الطريق.

حدود الدراسة: سوف يقتصر تعميم نتائج الدراسة على الحدود الآتية:

- **الحدود المكانية:** طبقت الدراسة على جميع محافظات السلطنة.
- **الحدود البشرية:** تم تطبيق الدراسة على الأفراد المتسببين في الحوادث والضحايا المتأثرين بتلك الحوادث.
- **الحدود الموضوعية:** تم جمع البيانات بواسطة استبانة وبالتالي فالتعميمات سوف تقتصر على المجالات والفقرات التي شملتها.
- **الحدود الزمنية:** تم تطبيق الدراسة في خريف عام 2013.

الفصل الثاني: الإجراءات المنهجية

منهج الدراسة

مجتمع الدراسة وعينتها

أدوات الدراسة

إجراءات الدراسة

المعالجة الإحصائية

تفسير المتوسطات الحسابية

الطريقة والإجراءات

منهج الدراسة:

استخدم في هذه الدراسة المنهج الوصفي الذي يعنى بدراسة الظاهرة وجمع البيانات عنها والوصول إلى استنتاجات وتعميمات في ضوء ما تم جمعه من بيانات.

مجتمع الدراسة وعينتها:

بلغ مجتمع الدراسة حسب احصائيات عام 2012 حوالي (8209) حوادث (الإدارة العامة للمرور، 2012 أ)، وسعى الباحثون للوصول إلى جميع المتسببين في هذه الحوادث إلا أنه لصعوبة الحصول على البيانات الخاصة بهم من حيث أسمائهم، وعناوينهم وأرقام هواتفهم للتواصل معهم، اضطروا للجوء إلى بعض المستشفيات التي يتعالج فيها المتسببون في الحوادث ، وكذلك عملت الفرق البحثية في المحافظات على التعرف على بعض المتسببين من خلال السؤال والمعرفة الشخصية. وبذلك بلغ مجموع الاستبانات التي تم جمعها (600)، استبعد منها بعض الاستبانات غير المكتملة لتصبح العينة النهائية (595) فرداً، وبذلك تكون عينة الدراسة (7,2%) وهي عينة مناسبة لمثل هذا المجتمع.

جدول (3)

عينة الدراسة

النوع	العدد
ذكر	457
أنثى	137
المجموع	595

أداة الدراسة (بناؤها، صدقها، ثباتها):

تم جمع البيانات بواسطة استبانة تم إعدادها من خلال الرجوع إلى بعض الدراسات التي تناولت موضوع حوادث المرور (دائرة التنمية الاقتصادية بدولة الإمارات العربية المتحدة، 2010؛ عبد العال، 2006؛ البكري، 2001) ، والاستفادة من بعض النشرات الإحصائية الصادرة من شرطة عمان السلطانية (الإدارة العامة للمرور، 2012 أ، 2012 ب، 2012 ج).

وبعد أن تم الانتهاء من إعدادها، تم التأكد من صدقها من خلال تحكيمها من قبل بعض المختصين في مجال المرور، وبعض الأكاديميين المختصين في علم النفس، وعلم الاجتماع في جامعة السلطان قابوس، والذين طلب منهم إبداء آرائهم حول مدى ملائمة الاستبانة لجمع البيانات، ومدى ارتباط المجالات بالعنوان، وارتباط الفقرات بكل مجال، وسلامة الصياغة اللغوية، ووضوح الفقرات ودقتها، وفي ضوء ملاحظاتهم تم إجراء التعديلات بحذف بعض العبارات، وإضافة بعض العبارات، وإعادة صياغة بعضها. وبعد التأكد من صدقها، تم تطبيقها على عينة لمعرفة ثباتها، وقد استخدم معامل الفاكرونباخ والذي بلغ (93)، وهذا يعد دليلاً قوياً على الاتساق الداخلي لأداة الدراسة.

إجراءات الدراسة:-

- 1-مراجعة عدد من الدراسات السابقة المتعلقة بموضوع الدراسة.
- 2-الاتصال بالمسؤولين لتحديد عينة الدراسة وتسهيل الاتصال بهم.
- 3-مخاطبة جهات الاختصاص لإفادة القائمين على الدراسة بإحصائيات عن الحوادث بالسلطنة
- 4-عرض أدوات الدراسة على عدد من المختصين بجامعة السلطان قابوس.
- 5- عقد ورشة عمل للباحثين القائمين على جمع البيانات بهدف شرح تفاصيل الأدوات لهم وآلية التنفيذ.
- 6-تحديد عينة الدراسة بمحافظات السلطنة.
- 7-تصحيح الأدوات ورصد البيانات وإعدادها للمعالجة.

المعالجة الإحصائية:

تم استخدام برنامج SPSS في تحليل البيانات، واستخدمت في ذلك المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية، والاختبارات ، وتحليل التباين الأحادي.

تفسير المتوسطات الحسابية:

تم استخدام مقياس ليكرت الخماسي في هذه الدراسة وبناء عليه تم تفسير المتوسطات الحسابية وفقاً للتدرج الآتي:

جدول (4)

تفسير المتوسطات الحسابية

تقدير المتوسط	المتوسط الحسابي
مرتفع جداً	5 - 4.5
مرتفع	4.49 - 3.5
متوسط	3.49 - 2.5
منخفض	2.49 - 1.5
منخفض جداً	1.49 - 1

الباب الثاني: نتائج الدراسة ومناقشتها

- النتائج المتعلقة بالسؤال الأول
- النتائج المتعلقة بالسؤال الثاني
- النتائج المتعلقة بالسؤال الثالث
- النتائج المتعلقة بالسؤال الرابع
- النتائج المتعلقة بالسؤال الخامس
- النتائج المتعلقة بالسؤال السادس
- التوصيات
- المراجع
- الملاحق
- فريق البحث

ماتى ثلثه فيز به لمفسه

السؤال الأول ونصه: ما أسباب الحوادث المرورية في سلطنة عمان من وجهة نظر المتسببين والضحايا؟.

جدول (5)

المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية لأسباب الحوادث

الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي	
1.50	3.75	سوء تصميم الشارع (الانحناءات الخطيرة، وجود حفرة، عدم وجود لوائح تحذيرية)
1.38	3.74	الانشغال داخل السيارة بالأحاديث والهاتف
1.45	3.69	تجاوز السرعة المحددة
1.36	3.66	عدم ترك مسافة كافية بين المركبة والمركبة الأخرى
1.56	3.22	الإرهاق الزائد وقلة النوم
1.46	3.15	عدم الالتزام بإشارات المرور
1.40	3.10	قلة الخبرة في القيادة
1.40	2.98	قلة الاهتمام بصيانة المركبة والتأكد من سلامتها الفنية
1.50	2.91	الرغبة في الظهور والاستعراض أمام الآخرين والتحدي
1.37	2.90	ظروف الطقس (الأمطار الغزيرة، جريان أودية، كثافة الضباب، الأتربة المتطايرة)
1.34	2.71	تناول بعض المواد التي تسبب النعاس أو قلة التركيز كالأدوية
1.04	3.26	المتوسط العام

تشير النتائج إلى أن من أهم أسباب الحوادث هو سوء تصميم الشارع، والانشغال داخل السيارة بالأحاديث والهاتف، وتجاوز السرعة المحددة، وعدم ترك مسافة أمان والتي جاء تأثيرها مرتفعاً، بينما جاء تأثير بعضها متوسطاً كالإرهاق الزائد، وعدم الالتزام بإشارات المرور، وقلة الخبرة في القيادة، وجاء تناول بعض المواد المسببة للنعاس في المرتبة الأخيرة.

وبالرجوع إلى الإحصاءات والدراسات السابقة نجد أن هذه الأسباب تتوافق مع تلك المعلنة من قبل الإدارة العامة للمرور في سلطنة عمان من حيث إن عامل السرعة، وسوء التصرف أو قلة الخبرة الزائدة هو

أحد أهم العوامل المسببة للحوادث من وجهة نظر المرتكبين والمتضررين (الإدارة العامة للمرور، 2012، أ، ب، ج). وهذه الأسباب تتفق كذلك مع النتائج التي توصلت إليها بعض الدراسات في هذا المجال (دائرة التنمية الاقتصادية بدولة الإمارات العربية المتحدة، 2010؛ جزايرس، 2011).

إلا أنه من الملاحظ أن النتائج قد أظهرت بعض التباين في التقديرات الواردة في تقارير الإدارة العامة للمرور وآراء المتسببين إذ أظهرت إحصائيات الإدارة العامة للمرور أن عيوب الطريق كانت من الأسباب الأقل تأثيراً في حدوث الحوادث في السلطنة بينما أشارت نتائج الدراسة إلى أنها العامل الرئيسي. وربما يعزى ذلك الاختلاف إلى اختلاف خبرات كلا الطرفين في تقدير الأسباب فربما يكون الأفراد المسؤولون عن تخطيط الحوادث أكثر إلماماً بالأسباب عند تقييمهم للحوادث في موقعها مقارنةً بالمتسببين، أو ربما لأن الأفراد المتسببين في الحوادث لهم قراءة أخرى باعتبارهم من عاشوا الحدث لحظة بلحظة ويدركون أن عيوب الشارع من حيث التصميم لعبت دوراً غير مباشر في حدوث الحادث. وهذه النتيجة تتفق مع النتائج التي توصلت إليها دراسة البكري (2001) أن هناك أسباباً مرتبطة بالمحيط الذي يقع فيه الحادث كعدم صلاحية أجزاء من الطريق، أو انعدام الإشارات، والإنارة، وكذلك المخططات السكنية.

السؤال الثاني ونصه "ما الآثار الاجتماعية الناجمة عن حوادث الطرق من وجهة نظر المتسببين والضحايا؟"

جدول (6)

المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية للآثار الاجتماعية

الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي		
1.34	2.28	إصابة قائد السيارة المتسببة في الحادث	الإصابات
1.40	2.17	إصابة الركاب في السيارة المتسببة في الحادث	
1.35	1.96	إصابة الركاب في المركبة الأخرى	
1.20	1.59	إصابة بعض المارة	
1.13	2.03	المتوسط العام	
1.42	1.72	وفيات في المركبة التي يقودها المتسبب في الحادث	الوفيات
1.23	1.54	وفيات في المركبات الأخرى التي كانت تسير بجانب السيارة المتسببة في الحادث	
1.12	1.43	وفاة بعض المارة أو الموجودين في منطقة الحادث	

المتوسط العام		
1.10	1.56	
1.24	3.30	خسائر مادية في مركبة المتسبب في الحادث
1.39	2.88	خسائر مادية في السيارات الأخرى
1.27	1.86	خسائر مادية في الممتلكات العامة
1.17	1.59	خسائر مادية لأطراف أخرى (المشاة، المحلات المجاورة للشارع).
1.988	2.41	المتوسط العام
1.03	4.12	الخوف من حدوث حادث آخر لي أو للآخرين
1.29	4.05	المعاناة النفسية لبعض الأسر التي تفقد رب الأسرة أو ربة الأسرة أو أحد الأبناء أو الأقارب
2.08	3.88	الشعور بالصدمة عند رؤية حجم الخسائر البشرية والمادية
1.28	3.87	الندم على الخسائر البشرية والمادية التي سببها الحادث
1.19	3.86	شعور المتسبب بالحادث بتأنيب الضمير على فعلته
1.24	3.73	معاناة أقرباء المتسبب في الحادث المادية والنفسية والاجتماعية
1.34	3.73	معاناة أقرباء ضحايا الحوادث المادية والنفسية والاجتماعية
1.21	3.72	الشعور بعدم الأمان عند قيادة المركبة في الشوارع نتيجة كثرة الحوادث
1.35	3.24	تأجيل مواعيد بعض المناسبات العائلية كالأعراس والسفر وغيره
1.29	3.12	نبذ المجتمع للأفراد الذين يرتكبون الحوادث
1.36	3.08	سوء العلاقة بين المتسبب في الحادث وأقارب الضحايا
1.810	3.67	المتوسط العام
1.44	3.12	حجز المتسبب في الحادث لفترة مؤقتة
1.45	3.03	وضع المتسبب في الحادث تحت الرقابة لفترة من الزمن.
1.42	2.93	سحب رخصة المتسبب في الحادث
1.31	3.03	المتوسط العام

تشير النتائج إلى أن الحوادث المرورية في السلطنة لها آثار اجتماعية كبيرة تنعكس على كلا الأطراف المرتبطة بالحادث وهم المتسببون بالحادث والأطراف الأخرى وأقارب الجميع وهذا ما يجعل الحوادث تلقي بظلالها على مساحة أوسع من أفراد المجتمع تفوق مساحة الحادث ذاته، وبالنظر إلى النتائج نجد أن الآثار النفسية والأسرية والاجتماعية تأتي في المرتبة الأولى إذ إن من نتائج الحوادث الخوف من تكرار وقوعه وهذا له تأثيرات إيجابية من حيث تجنب الأسباب المؤدية للحادث ولكن قد تؤدي إلى التسبب في وساوس لدى البعض قد تؤدي إلى حوادث أخرى، كما تسهم الحوادث في معاناة نفسية للأسر التي تفقد رب الأسرة أو أحد الأبناء والأقارب تمتد لسنوات إذ أن بعض الأسر تفقد المعيل، أو أحد أبنائها في مقتبل العمر والذي يوشك

على العمل أو بدء حياة أسرية من خلال الزواج فيفقد قبل أن تتشكل أسرة، أو أسرة ناشئة جديدة لم تمض عليها سوى أشهر فيفقد الزوج أو الزوجة مما يتسبب في الكثير من المعاناة التي لا يمكن تجاوزها بسهولة.

كما تظهر النتائج ما يتكبد الأقارب والمجتمع من معاناة حقيقية من الحوادث كالشعور بالخوف من استخدام الطرقات، وإلغاء كثير من المناسبات الاجتماعية السعيدة لتتحول إلى أحزان، وقد تتسبب كذلك في زعزعة العلاقات التي يمتاز بها مجتمعنا وهي الترابط الأسري بين المجتمع نتيجة لتسبب أحد الأفراد في حادث ما كان ضحيته أحد أبناء أقرابه أو جيرانه أو بلدته.

ويمكن تفسير اهتمام عينة الدراسة بالآثار النفسية والاجتماعية للحوادث بسبب تزايد أعدادها وانتشار رقعتها لتمتد إلى المدن المزدهمة والقرى النائية وانعكاس آثارها على كافة شرائح المجتمع إذ لم تسلم قرية أو مدينة من تلك الآثار وأصبحت تشكل هاجسا مخيفا لدى الجميع ورغبة صريحة في الحد منها من خلال ما تقول به العديد من الجهات الحكومية كالتوعية عبر المناشط المختلفة والجمعيات المجتمعية بهدف إيجاد وسيلة ناجعة للحد منها.

وهذه النتائج تدعم ما توصلت له بعض الدراسات كدراسات (الحميدان، 2006؛ غنيم، 2010؛ مرسى، 2011؛ الشماخي، 2012) وهذا التوافق بين نتائج هذه الدراسة والدراسات السابقة يؤكد أن الآثار النفسية والاجتماعية للحوادث تتشابه في كل مناطق العالم وأن هناك معاناة كبيرة يعيشها السكان جراء بعض التصرفات الخطأ من سوء استخدام وسائل النقل الحديثة والتي وجدت لخدمة الإنسان وليست للفتك به.

كما أظهرت النتائج أن الحوادث تتسبب في خسائر مادية وبدرجة كبيرة في المركبات المتسببة في الحادث والمركبات الأخرى المتأثرة بشكل مباشر، كما أنها تتسبب في حدوث العديد من الإصابات والوفيات، وهذه النتائج تظهر إدراك عينة الدراسة لخطورة الحوادث تتوافق هذه النتيجة مع ما أشار له (Alyson et al, 2006; Krug & Injury, 1999) في أن أعداد الوفيات تتزايد سنويا ولا سيما في الدول النامية، وهذه النتيجة تتوافق مع ما أشارت له تقارير الإدارة العامة للمرور (2012 أ، ب، ج) من تزايد نسبة الإصابات والوفيات الناتجة عن حوادث المرور بين 2008-2012 وهذه الزيادة تتطلب جهود متظافرة من قبل جميع

الأفراد للحد منها فالقوانين في حد ذاتها تمثل وسيلة ردع لكنها ليست كافية، إذ تحتاج لتكاتف الجهود من أجل الوصول إلى قيادة آمنة على الطرقات تحفظ للجميع السلامة.

وأظهرت النتائج كذلك إدراك أفراد العينة بالعواقب التي قد تترتب على الحوادث منها العقوبات بالسجن أو سحب رخصة القيادة، أو وضع المتسبب تحت الرقابة المرورية، وهذا عامل إيجابي قد يدفع مستخدمي الطرقات إلى أخذ الحيطة عند القيادة وعدم التهور.

السؤال الثالث ونصه "ما أبرز الآثار الاقتصادية الناجمة عن حوادث الطرق من وجهة نظر المتسببين والضحايا ؟

جدول (7)

المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية للآثار الاقتصادية

الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي	
1.29	3.59	غياب بعض ضحايا الحادث عن العمل لفترة مؤقتة
1.34	3.42	إضرار بالغة في مركبة المتسبب في الحادث
1.40	3.17	أضرار بالغة في المركبات الأخرى
1.44	2.98	فقدان مصدر الدخل لبعض ضحايا الحادث
1.33	2.67	فصل بعض ضحايا الحادث عن العمل
1.06	3.1	المتوسط العام

تظهر النتائج أن عينة الدراسة يدركون الآثار الاقتصادية لحوادث الطرق ويعتقدون أن أهم تلك الآثار الغياب عن العمل لفترة مؤقتة، وأضرار بالغة بالمركبات المتسببة بالحوادث والمركبات الأخرى، كما يعتقدون أن بعض الأفراد يفقدون مصدر دخلهم والبعض الآخر قد يفصل عن عمله وإن كانت بدرجة متوسطة. وهذه النتائج ربما تعزى إلى الكلفة المالية الباهظة التي تدفع سنوياً، لمعالجة آثار الحوادث سواء من قبل شركات

التأمين، والأفراد المتسببين في الحوادث، ومن قبل الأفراد الذين يعتمدون في مصدر دخلهم على المركبات كأصحاب سيارات الأجرة، ومركبات الشحن وغيرها.

السؤال الرابع ونصه " ما الخدمات المقدمة أثناء الحادث للمصابين من وجهة نظر المتسببين والضحايا؟

جدول (8)

المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية للخدمات المقدمة

الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي	
1.38	3.59	وجود رجال المرور بعد فترة بسيطة من الحادث لإنهاء إجراءات تخطيط الحادث.
1.48	3.24	توفير سيارة إسعاف لنقل المصابين
1.48	2.93	توفرت خدمة المطافئ لإخماد الحريق الناجم عن الحادث
1.24	3.25	المتوسط العام

تشير النتائج إلى أن وجود اتجاهات إيجابية نحو الخدمات التي تقدمها الإدارة العامة للمرور بسلطنة عمان من حيث سرعة وجود رجال المرور بعد حدوث الحادث لتقييم وضع الحادث وتقديم الخدمات اللازمة وكذلك توفير سيارة إسعاف لنقل المصابين وهذا أمر إيجابي، وتوفير خدمة المطافئ. وقد تعزى هذه النتيجة إلى ما شهدته السلطنة من نقلة نوعية في مجال خدمات المرور في السنوات الأخيرة والتي مثلت قفزة كبيرة في العمل على سرعة تقديم الخدمات في حالة الحوادث وذلك لتفادي الاختناقات المرورية التي قد تنجم عن الحوادث، والعمل على مساعدة المتسبب في الحادث والأطراف المتضررة من خلال تقديم كافة الخدمات التي يحتاجها المتمثلة في توفير سيارات الإسعاف والتي دخلت مؤخرا الخدمة في أرجاء السلطنة وكان له أثر طيب على مستخدمي الطريق بشكل عام، والأشخاص المتضررين من الحوادث.

السؤال الخامس ونصه " ما اتجاهات المتسببين وضحايا الحوادث حول مستقبل الحوادث في السلطنة ؟

جدول (9)

المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية لوجهة نظر عينة الدراسة حول مستقبل الحوادث

الانحراف الحسابي	المتوسط	
4.77	4.86	أتمنى أن يحرص الجميع على اتباع قوانين المرور
4.551	4.85	أتمنى أن تتخفف أعداد الحوادث المرورية بالسلطنة
4.544	4.83	أتمنى أن تصبح طرقنا آمنة
4.517	4.83	أتمنى أن يدرك الجميع حجم الأضرار الناجمة عن الحوادث المرورية
4.720	4.63	أدى الحادث إلى جعلني أكثر حرصاً على الالتزام بقوانين المرور
4.448	4.80	المتوسط العام

تشير النتائج إلى وجود اتجاهات إيجابية مرتفعة جداً من قبل عينة الدراسة حول رغبتهم في الحد من حوادث المرور من خلال الالتزام بقواعد المرور ، وحرصهم على خفض عدد الحوادث، وجعل الطرقات آمنة، وهذه النتائج لها ما يبررها في الواقع الذي يشهد تزايد حوادث المرور، وما يصاحبه من تزايد عدد المصابين والوفيات وما يترتب عليه من انعكاسات سلبية على الضحايا وأسرهم من خسائر في الأرواح، والإعاقات، والتأثيرات الاجتماعية كفقد رب الأسرة، أو أحد أفرادها، والخسائر الاقتصادية على المستوى الفردي وعلى المستوى الوطني إذ يمثل فقدان الأفراد هدرًا للطاقات البشرية من ناحية وهدراً للمال العام الذي أنفق على تربية تلك الطاقات وإعدادها للمساهمة في عجلة الاقتصاد، وهذا ما يجعل الجميع حريصاً على الحد من الحوادث.

السؤال السادس ونصه: "هل تختلف وجهات نظر المتسببين والضحايا حول الأسباب والآثار الاجتماعية والاقتصادية والخدمات المقدمة باختلاف النوع، والعمر؟
النوع:

جدول (10)
نتائج اختبارات لمتغير النوع

المجالات	النوع	العينة	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	قيمة ت	درجة الحرية	مستوى الدلالة
1	ذكر	457	3.22	1.036	1.598	592	.111
	أنثى	137	3.38	1.074		217.518	
2	ذكر	457	1.99	1.104	1.349	592	.178
	أنثى	137	2.14	1.243		204.562	
3	ذكر	457	1.53	1.089	1.480	592	.139
	أنثى	137	1.69	1.156		213.421	
4	ذكر	457	2.40	.978	.260	592	.795
	أنثى	137	2.43	1.026		215.381	
5	ذكر	457	3.68	.793	.209	592	.834
	أنثى	137	3.66	.870		208.320	
6	ذكر	457	3.15	1.038	.874	592	.382
	أنثى	137	3.24	1.140		208.115	
7	ذكر	457	3.02	1.316	.032	592	.974
	أنثى	137	3.03	1.33		221.231	
8	ذكر	457	3.27	1.242	.471	592	.638
	أنثى	137	3.21	1.242		223.750	
9	ذكر	457	4.78	.476	1.560	592	.119
	أنثى	137	4.85	.340		310.602	

تشير النتائج إلى عدم وجود فروق ذات دلالة إحصائية تعزى لمتغير النوع نحو الحوادث المرورية في جميع مجالات الدراسة، وهذه النتيجة تعزى إلى أن تأثير الحوادث يشمل الذكور والإناث سواء كانوا متسببين أو ضحايا أو أقاربهم. وكذلك قد تعزى إلى الإحساس بالمشكلة وخطورها وهو هاجس يشغل الجميع بغض النظر

عن جنسهم فالحوادث لا تفرق بين ذكر وأنثى فالضحايا من جميع الأطراف والآثار الاجتماعية والاقتصادية لهذه الحوادث تشمل الجميع كذلك.

العمر:

جدول (11)

نتائج اختبار التباين الأحادي لمتغير العمر

مستوى الدلالة	قيمة ف	متوسط المربعات	درجة الحرية	مجموع المربعات	
.045	2.160	2.338	6	14.025	1 بين المجموعات
		1.082	588	636.252	ضمن المجموعات
			594	650.277	المجموع
.055	2.069	2.649	6	15.896	2 بين المجموعات
		1.281	588	752.975	ضمن المجموعات
			594	768.871	المجموع
.039	2.233	2.695	6	16.169	3 بين المجموعات
		1.207	588	709.647	ضمن المجموعات
			594	725.816	المجموع
.290	1.229	1.197	6	7.185	4 بين المجموعات
		.975	588	573.049	ضمن المجموعات
			594	580.234	المجموع
.522	.863	.568	6	3.408	5 بين المجموعات
		.658	588	387.095	ضمن المجموعات
			594	390.504	المجموع
.218	1.386	1.557	6	9.340	6 بين المجموعات
		1.123	588	660.316	ضمن المجموعات
			594	669.657	المجموع

7	بين المجموعات	16.401	6	2.734	1.581	.150
	ضمن المجموعات	1016.832	588	1.729		
	المجموع	1033.233	594			
8	بين المجموعات	19.784	6	3.297	2.168	.044
	ضمن المجموعات	894.234	588	1.521		
	المجموع	914.018	594			
9	بين المجموعات	1.849	6	.308	1.539	.163
	ضمن المجموعات	117.744	588	.200		
	المجموع	119.593	594			

تشير النتائج إلى وجود فروق ذات دلالة إحصائية تعزى لمتغير العمر، وباستخدام اختبار شيفيه تبين أن الفرق لصالح العينة من ذوي الأعمار الدنيا الذين أظهروا اهتماماً أكبر بموضوع الحوادث، وربما يعزى ذلك إلى أن هذه الفئة العمرية أكثر تعرضاً للحوادث، والإصابات، وكذلك أكثر الفئات التي تتسبب في الحوادث. وربما تعزى كذلك لإحساسهم بالمسؤولية عما تعانيه السلطنة نتيجة تزايد أعداد الحوادث والآثار الاجتماعية والاقتصادية التي يتكبدها المجتمع والاقتصاد الوطني.

التوصيات:

في ضوء نتائج الدراسة، نوصي بالآتي:

- العمل على نشر الوعي بمسببات الحوادث لدى كافة شرائح المجتمع.
- تبين أن معظم الأسباب سواء الواردة في إحصائيات الإدارة العامة للمرور بسلطنة عمان وكذلك نتائج الدراسة - أن أهم حوادث الطرق في السلطنة ناتجة عن العامل البشري بالدرجة الأولى والذي يمكن الحد منه من خلال توعية قائدي المركبات بالالتزام بقواعد المرور، وأخلاقيات القيادة، واحترام حقوق الآخرين في السير في طرقات آمنة.

- تعزيز قيم السلامة على الطرقات لجعلها تصبح واقعاً ممارساً، ففي ضوء نتائج الدراسة تبين أن الأفراد يعون المخاطر ويرغبون في الحد من الحوادث وهذه مؤشرات إيجابية تحتاج إلى توظيفها عملياً.

- الشراكة المجتمعية بين القطاعات المختلفة (الحكومية والخاصة والاهلية) وشرطة عمان السلطانية للحد من حوادث المرور من خلال البرامج المشتركة .

- اعادة النظر بالنسبة لإعمار المصح لهم بقيادة السيارة، وتحديد آلية قانونية واضحة بالنسبة للمخالفين .

المراجع:

- الإدارة العامة للمرور (2012 ب) الحوادث المرورية حسب مسبباتها، قسم الإحصاء شرطة عمان السلطانية، سلطنة عمان.
- الإدارة العامة للمرور (2012 ج) وفيات الحوادث المرورية، قسم الإحصاء، شرطة عمان السلطانية، سلطنة عمان.
- الإدارة العامة للمرور (2012 أ) المصابون في حوادث المرور، قسم الإحصاء، شرطة عمان السلطانية، سلطنة عمان.
- الأمم المتحدة (2010). تحسين السلامة المرورية على الصعيد العالمي، http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/roadsafe/docs/Recommendation_s_2010a.pdf. تم التحميل بتاريخ 2013/12/18.
- البكري علا عبد الرحمن (2001). الندوة العلمية حول حجم حوادث المرور في الوطن العربي .. جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، السعودية.
- جزايرس (2011) تراجع عدد القتلى بـ 1066 سنة 2010. <http://www.djazairiess.com/aps/100499>. تم التحميل بتاريخ 2013/12/10.
- الحميدان، عايد (2006). الآثار الاجتماعية للحوادث المرورية: دراسة مقدمة إلى مؤتمر التعليم والسلامة المرورية، (11-13 / 12 / 2006. الرياض، المملكة العربية السعودية.
- حوالف، رحيمة حوالف (2012) التكاليف الاقتصادية والاجتماعية لحوادث المرور بالجزائر مجلة الباحث، 11، 103 - 2012 ، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، آليه العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير ،الجزائر
- دائرة التنمية الاقتصادية (2010) دراسة أسباب ارتفاع حوادث المرور في إمارة أبو ظبي. <http://ded.abudhabi.ae/ar/studiesindicators/Studies/> تاريخ التحميل 2013/12/17.

■ الشماخي، ياسر (2012). دور الخدمة الاجتماعية في مواجهة الآثار الاجتماعية للحوادث المرورية: رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الآداب والعلوم الاجتماعية، جامعة السلطان قابوس، سلطنة عمان.

■ عبد العال، جمال (2006) العناصر الرئيسية المؤثرة في الحوادث المرورية دراسة تحليلية على مدينة جدة، الندوة العلمية أنماط التخطيط العمراني وعلاقته بالمخالفات المرورية، 11-2006/9/13. الرياض، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية.

■ غنيم، عثمان محمد (2010) الكلفة الاجتماعية والمادية لحوادث المرور في محافظات المملكة الأردنية الهاشمية مجلة جامعة دمشق، 26(1).

■ مرسي، محمد (2001) الحوادث المرورية وأثرها على الأطفال: www.gool.com تاريخ التحميل 2008 /8/10 .

- Alyson, H, & John E. (2006) Road Traffic Injuries: Hidden Epidemic in less developed countries, **Journal of the National Medical Association**, 98(1),73-82.
- Krug, E (1999). **Injury: a leading cause of global burden of disease.** Geneva: WHO.
- Word Bank.(1990) Road Safety a Lethal Problem in the Third World. **The Urban Edge**, 14(5), June.

الملحق (1)

الحوادث المرورية في سلطنة عمان أسبابها ونتائجها من وجهة نظر المتسببين

أخي المستجيب/ أختي المستجيبة:

تهدف هذه الدراسة إلى معرفة أسباب ونتائج الحوادث المرورية في سلطنة عمان من وجهة نظر المتسببين، والمعلومات التي سوف يتم جمعها ستعامل بسرية ولن تستخدم إلا لأغراض البحث.

البيانات العامة:

وضعك في الحادث: الطرف المتسبب في الحادث ☐ الطرف الآخر (الضحية) ☐

العمر:

الجنس: ذكر ☐ أنثى ☐

الحالة الاجتماعية: أعزب ☐ مطلق ☐ متزوج ☐ أرمل ☐

المستوى التعليمي: أمي ☐ يقرأ ويكتب ☐ الابتدائية ☐ الإعدادية ☐

الثانوية ☐ دبلوم ☐ بكالوريوس ☐ شهادات عليا (ماجستير ودكتوراة) ☐

المحافظة:

المهنة:

ضع علامة (✓) في المربع الذي يعكس وجهة نظرك الشخصية

غير موافق بشدة	غير موافق	غير متأكد	موافق	موافق بشدة
ما هي أسباب الحادث من وجهة نظرك؟ (إذا كان أكثر من حادث، فأجب فقط عن الحادث الأخير)				
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1. تجاوز السرعة المحددة				
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. الانشغال داخل السيارة بالأحاديث والهاتف				
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. تناول بعض المواد التي تسبب النعاس أو قلة التركيز كالأدوية				
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. قلة الخبرة في القيادة				
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5. عدم ترك مسافة كافية بين المركبة والمركبة الأخرى				
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6. ظروف الطقس (الأمطار الغزيرة، جريان أودية، كثافة الضباب، الأتربة المتطايرة)				
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7. سوء تصميم الشارع (الانحناءات الخطيرة، وجود حفر، عدم وجود لوائح تحذيرية)				
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8. الإرهاق الزائد وقلة النوم				
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9. قلة الاهتمام بصيانة المركبة والتأكد من سلامتها الفنية				
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10. عدم الالتزام بإشارات المرور				
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11. الرغبة في الظهور والاستعراض أمام الآخرين والتحدي				
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
لم أصب	اصابات خفيفة	اصابات متوسطة	اعاقة بسيطة	اعاقة تامة
ما حجم الإصابات البشرية للحادث؟				
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
12. إصابة قائد السيارة المتسببة في الحادث				
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
13. إصابة الركاب في السيارة المتسببة في الحادث				
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
14. إصابة قائد المركبة الأخرى				
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
15. إصابة الركاب في المركبة الأخرى				
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
16. إصابة بعض المارة				

هل تسبب الحادث في حدوث وفيات؟	مباشرة في الحادث	أثناء نقلهم إلى المستشفى	في المستشفى	بعد خروجهم من المستشفى	لم تحدث وفيات
17. وفيات في المركبة التي يقودها المتسبب في الحادث	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
18. وفيات في المركبات الأخرى التي كانت تسير بجانب السيارة المتسببة في الحادث	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
19. وفاة بعض المارة أو الموجودين في منطقة الحادث	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ما حجم الخسائر المادية الناتجة عن الحادث؟	كبيرة جدا	كبيرة	متوسطة	قليلة	لا خسائر
20. خسائر مادية في مركبة المتسبب في الحادث	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
21. خسائر مادية في مركبة السيارات الأخرى	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
22. خسائر مادية في الممتلكات العامة	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
23. خسائر مادية لأطراف أخرى (المشاة، المحلات المجاورة للشارع).	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ما الآثار النفسية والأسرية والاجتماعية التي نتجت عن الحادث؟	موافق بشدة	موافق	غير متأكد	غير موافق	غير موافق بشدة
24. الشعور بالصدمة عند رؤية حجم الخسائر البشرية والمادية	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
25. الندم على الخسائر البشرية والمادية التي سببها الحادث	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
26. الخوف من حدوث حادث آخر لي أو للآخرين	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
27. نبذ المجتمع للأفراد الذين يرتكبون الحوادث	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
28. معاناة أقرباء المتسبب في الحادث المادية والنفسية والاجتماعية	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
29. معاناة أقرباء ضحايا الحوادث المادية والنفسية والاجتماعية	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
30. شعور المتسبب بالحادث بتأنيب الضمير على فعلته	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
31. الشعور بعدم الأمان عند قيادة المركبة في الشوارع نتيجة كثرة الحوادث	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
32. المعاناة النفسية لبعض الأسر التي تفقد رب الأسرة أو ربة الأسرة أو أحد الأبناء أو الأقارب	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
33. سوء العلاقة بين المتسبب في الحادث وأقارب الضحايا	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
34. تأجيل مواعيد بعض المناسبات العائلية كالأعراس والسفر وغيره	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

ما الآثار الاقتصادية الناجمة عن الحادث؟	موافق بشدة	موافق	غير متأكد	غير موافق	غير موافق بشدة
35. غياب بعض ضحايا الحادث عن العمل لفترة مؤقتة *	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
36. فصل بعض ضحايا الحادث عن العمل *	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
37. فقدان مصدر الدخل لبعض ضحايا الحادث *	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
38. أضرار بالغة في مركبة المتسبب في الحادث	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
39. أضرار بالغة في المركبات الأخرى	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ما الآثار الجزائية للحادث؟	موافق بشدة	موافق	غير متأكد	غير موافق	غير موافق بشدة
40. حجز المتسبب في الحادث لفترة مؤقتة	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
41. سحب رخصة المتسبب في الحادث	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
42. وضع المتسبب في الحادث تحت الرقابة لفترة من الزمن.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ما الخدمات المقدمة أثناء الحادث؟	موافق بشدة	موافق	غير متأكد	غير موافق	غير موافق بشدة
43. توفير سيارة إسعاف لنقل المصابين	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
44. توفرت خدمة المطافئ لإخماد الحريق الناجم عن الحادث	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
45. وجود رجال المرور بعد فترة بسيطة من الحادث لإنهاء إجراءات تخطيط الحادث.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ما هي نظرتك المستقبلية لسلوك السير على الطرقات؟	موافق بشدة	موافق	غير متأكد	غير موافق	غير موافق بشدة
46. أتمنى أن تصبح طرقنا آمنة	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
47. أدى الحادث إلى جعلني أكثر حرصا على الالتزام بقوانين المرور	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
48. أتمنى أن تتخفف أعداد الحوادث المرورية بالسلطنة	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
49. أتمنى أن يحرص الجميع على اتباع قوانين المرور	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
50. أتمنى أن يدرك الجميع حجم الأضرار الناجمة عن الحوادث المرورية	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

فريق البحث:

- إعداد الدراسة والتحليل:

- د. أحمد بن حمد الريعاني - أستاذ مساعد بجامعة السلطان قابوس/ كلية التربية
- د. خلفان بن محمد الفهدي- مدير دائرة التنمية الاجتماعية ببهلاء
- أ. نعيمة بنت حميد البلوشية- مديرة دائرة الدراسات والمؤشرات الاجتماعية

- إدخال البيانات:

- حليلة بنت مسعود الشكرية

- جمع البيانات :

1- (المديرية العامة للتخطيط والدراسات):

- سالم بن ماجد اليافعي
- سليمان بن ساعد العبري
- سلطان بن سالم السعدي

2- (المديرية العامة للتنمية الاجتماعية بمحافظة جنوب وشمال الباطنة):

- سيف بن سليمان بن محمد العبري
- قاسم بن عبدالله بن راشد السعدي

3- (المديرية العامة للتنمية الاجتماعية لمحافظة الداخلية):

- كريمة بنت حمود بن عزان الرواحية
- شمسة بنت محسن بن سالم الخيارية
- نصرة بنت أحمد بن سعيد الحرسوسية

4- (المديرية العامة للتنمية الاجتماعية لمحافظة الشرقية):

- عبدالله بن خميس بن عبدالله العريمي
- مسعود بن علي بن سالم المسكري

5-(المديرية العامة للتنمية الاجتماعية بمحافظة الظاهرة):

- سعيد بن سالمين اليعقوبي
- عائشة بنت سعيد بن محمد الكلبانية

6-(دائرة التنمية الاجتماعية بمحافظة مسندم):

- محمد بن عبدالله بن علي الشحي
- أحمد بن محمد بن صالح الكمزاري

7-(المديرية العامة للتنمية الاجتماعية بمحافظة ظفار):

- عبدالله بن بشير بن صالح عبيدون