

معدّلات حوادث الطرق وآثارها المادية والبشرية

(دراسة مطبّقة على منطقة القصيم)

هذا المشروع البحثي مدعوم من إدارة المسؤولية الاجتماعية بمصرف الراجحي ١٤٣٩هـ-٢٠١٨م

أ.د. أحمد بن عبدالله العجلان^١، د. خالد بن عبدالله التركي^٢، د. محمد بن إبراهيم السيف^٣،

و د. عبدالعزيز بن حمود المشيقح^٣

١ أستاذ الخدمة الاجتماعية بقسم الاجتماع والخدمة الاجتماعية - بجامعة القصيم

٢ أستاذ علم الاجتماع المشارك بقسم الاجتماع والخدمة الاجتماعية - بجامعة القصيم

٣ أستاذ علم الاجتماع المساعد بقسم الاجتماع والخدمة الاجتماعية - بجامعة القصيم

ملخص البحث. حاولت الدراسة تحقيق هدف رئيس، وهو: تحديد حجم ونوع الآثار البشرية والمادية لحوادث الطرق، وأضرارها الاجتماعية والاقتصادية على الفرد والأسرة والمجتمع في منطقة القصيم. وقد استخدمت الدراسة منهج المسح الاجتماعيّ بالعينة، تمّ سحب عينة ممثلة لمجتمع الذكور بمنطقة القصيم تساوي (٣٨٥) فرداً، واختارت الدراسة وحدات العينة بأسلوب غرضي وقصديّ، أو ما يُسمى بعينة كرة الثلج، والتي ساهمت بالتوصل إلى (١٠٠٧) بين متوتّريّ ومعاقيّ جسدياً ومصابٍ جسمياً بسبب الحوادث المرورية.

تبيّن من نتيجة المسح الميدانيّ أنّ حوادث السيّارات في مجتمع منطقة القصيم سببت عدة أمور منها، إصابات وإعاقات ووفيات عند الجنسين؛ الذكور، والإناث، وعند جميع الأجيال: الوالدين والشباب والأطفال، وخسائر متنوعة بالموارد البشرية العلمية والوظيفية، وأنواع من المشكلات الاجتماعية والتربوية والنفسية على الفرد والأسرة والمجتمع، وهدر ماليّ كثيرٍ يدفعه المواطنون كتعويضات مالية وديّات، وهدر صحيّ واسع وكبير بانشغال السُرر في المستشفيات الحكومية والمستشفيات الخاصّة فتراتٍ طويلة.

أوصت الدراسة للحلّ من تلك الآثار بالاهتمام بتدريب الأخصائيين الاجتماعيين والنفسيين في المستشفيات والمدارس ومراكز الإرشاد الأسريّ بكيفية علاج المشكلات الاجتماعية والاقتصادية والنفسية عند ضحايا الحوادث المرورية، والتخفيف من آثارها السلبية على الأسرة.

مشكلة الدراسة

تُعدُّ حوادثُ الطُّرق من أعظم المشكلات التي تواجه منطقة القصيم في الوقت الحاضر؛ نظراً لما ينبنى عليها من نتائج تضرُّ الناسَ والممتلكاتِ العامَّةَ والخاصَّةَ، ومن نتائجها أيضاً الإصابةُ الحادَّةَ والوفاة. ولا شكَّ أنَّ الحوادثَ المرورية تُعدُّ من الحوادثِ المنتشرة وغير المتعمَّدة في جميع المجتمعات، وقد ظهرَ جلياً أنَّ الخسائر التي تسببها حوادثُ السيَّارات تُفوقُ غيرها من الخسائر الناجمة عن مختلف أنواع الحوادثِ الأخرى؛ فأصبحَ عددُ الضحايا من الوفياتِ والجرحى والمعاقين بسبب تلك الحوادث يتجاوز عددَ الذين يُقتلون أو يتأثَّرون بمختلف أشكال الصِّراعات الأمنية على المستوياتِ الدولية.

وتشير الإحصاءاتُ إلى زيادة كبيرة بالمخالفاتِ المرورية التي نتجت عنها حوادثُ مرورية بالمنطقة، وكان ضحيَّتها مواطنين أغلبهم في مقتبلِ عُمر الشَّبَاب؛ ولا شكَّ أنَّ هذه الظاهرة تستحقُّ البحثَ والدراسة بشكلٍ دوريٍّ؛ للوقوف على أهمِّ السُّبلِ المساهمة في الحدِّ من تلك الحوادثِ الجسيمة التي تشهدها الطرقاتُ يومياً، والوفياتِ الناجمة عنها.

الأهمية العلمية والتطبيقية للدراسة

إنَّ تزايدَ معدلاتِ الحوادثِ المرورية، وما تحمل في طياتها من مخاطر من إزهاق الأنفُس، والإعاقاتِ الدائمة والمتنوعة لمختلف الشُّرائح الاجتماعية، بل وتأثير ذلك على كثيرٍ من مؤسساتِ المجتمع الصحية والأمنية، وغيرها؛ يجعل الاهتمامَ بهذه الظاهرة محلَّ أولوية للجهات المعنية. لذلك فإنَّ مبادرة جامعة القصيم تُعدُّ لفتةً مشكورة في تبني هذه الدراسة في منطقة القصيم؛ نظراً لما تحمُّله من آثارٍ مختلفة على سكان المنطقة، ومؤسساتها المختلفة.

لعلّ أهمّ ما يمكن أن يشار إليه من أوجه أهمية هذه الدراسة للمنطقة هو حجم وجود هذه الظاهرة ومؤثراتها، والآثار البشرية والاجتماعية والاقتصادية والعلمية والمهنية والصحية المترتبة على الحوادث المرورية.

كلّ هذه البيانات ستُعطي فرصةً علميةً، تتبعها عمليةٌ في كيفية الحدّ من الآثار المترتبة على ذلك، ومعالجة أيّ قصور يمكن أن تثيري به هذه الدراسة، ومراجعة الأنظمة، وسنّ ما يمكن أن يحدّد من هذه الظاهرة المُقلّقة في مجتمع منطقة القصيم.

وتتضح أهمية هذه الدراسة من خلال عرض النقاط التالية:

- تقديم مؤشر عن معدل الإصابات والإعاقات والوفيات الناجمة عن الحوادث المرورية في منطقة القصيم.

- تحديد نوع الأضرار البشرية وشدتها التي أصابت الأسرة القصيمية بسبب تلك الحوادث؛ كفقدان العائل، واليتم، والترمّل، والفقير، وفقدان المسكن، والاعتماد على إعانة الضمان الاجتماعي والجمعيات الخيرية، وما إلى ذلك.

- تساهم في التعرف على معدّل الهدر الماليّ للأسر لإصلاح الضّرر بالمركبات والممتلكات العامة، وحجم الإنفاق على علاج الإصابات والإعاقات من جرّاء الحوادث المرورية في المنطقة.

- التّوصل إلى أهمّ الحلول الناجعة التي يمكن من خلالها الحدّ من مشكلة ارتفاع معدّلات حوادث المرور، وآثارها المادية والبشرية في منطقة القصيم.

مفاهيم الدراسة:

١ - حوادث الطرق: يمكن تعريفُ حوادث الطرق إجرائياً، بأنها: ضحايا الحادث المروريّ الناتج عن حوادث المركبات (السيّارات) بأشكاله المختلفة، كتصادمها مع بعض، أو الصدام بأجسام أخرى، أو انقلاب المركبة أو خروجها عن المسار الطبيعيّ، وتسبّب هذا الحادث في وفياتٍ أو إصاباتٍ جسمية أو إعاقاتٍ جسدية بقائد السيّارة، أو بمراقبيه أو بالمشاة بالطريق، وسواء أكان الضحية هو الجاني، أم المجني عليه.

٢ - الآثار البشرية: تقصد الدراسة بالآثار البشرية إجرائياً: الخسائر البشرية بسبب الحادث المروريّ من ناحية النوع (الدُّكور، والإناث)، أو خسائر من ناحية الجيل (الوالدين، والشباب، والأطفال)، أو خسائر بتعطيل قدرات موارد بشرية علمية ووظيفية بالإصابة الجسمية أو الإعاقة الجسدية أو بالوفاة. كما تشمل الآثار البشرية: الأضرار الاجتماعية والاقتصادية التي حصلت للفرد أو أسرته؛ بسبب إصابته أو إعاقته أو وفاته في حادث مروريّ.

٣ - الآثار المادية: تقصد الدراسة إجرائياً بالآثار المادية: الهدر الماليّ الذي يدفعه الأفراد للآخرين بسبب الحادث المروريّ؛ كتعويض (ديات) عن الإصابات والإعاقات والوفيات، أو لإصلاح الضّرر بالسيّارات الخاصّة وسيارات الغير، أو المبالغ التي تُدفع للحصول على علاج بالمستشفيات الخاصّة. كما تشمل الآثار المادية في هذه الدراسة: الهدر الصحيّ الذي يعني الإقامة والتنويم لضحايا الحوادث المرورية داخل المستشفيات الحكومية والخاصّة وإشغال السُرر فيها، وتردّدهم على العيادات الخارجية مدة طويلة.

أهداف الدراسة:

حققت الدراسة هدفين رئيسيين، هما:

- ١ - تحديد حجم ونوع الآثار البشرية لحوادث الطرق وأضرارها الاجتماعية والاقتصادية على الفرد والأسرة والمجتمع.
- ٢ - توضيح حجم ونوع الآثار المادية لحوادث الطرق على الفرد، وعلى المستشفيات الحكومية والخاصة.

تساؤلات الدراسة:

تجيب الدراسة عن التساؤلات الآتية:

- ١ - ما حجم ونوع الآثار البشرية لحوادث الطرق، خاصة ما يتعلق بخسائر المجتمع من أفراد من الجنسين (الذكور، والإناث) أو خسائره من ناحية الجيل (الوالدين، والشباب، والأطفال) أو خسائر المجتمع بموارده البشرية العلمية والوظيفية، سواء أكان بالإصابة الجسمية أم بالإعاقة الجسدية أم بالوفاة؟
- ٢ - ما الأضرار الاجتماعية والاقتصادية التي حصلت للفرد أو أسرته؛ بسبب إصابته أو إعاقته أو وفاته من حادث مروري؟
- ٣ - ما نوع وحجم الهدر المالي الذي يدفعه ضحايا الحوادث المرورية للآخرين، كتعويض (ديات) عن الإصابات والإعاقات والوفيات، أو إصلاح الضرر بالسيارات الخاصة وسيارات الغير، أو المبالغ التي تمّ دفعها للعلاج بالمستشفيات الخاصة؟
- ٤ - ما نوع وحجم الهدر الصحي الذي سببه ضحايا الحوادث المرورية بالإقامة والتنويم داخل المستشفيات الحكومية والخاصة وإشغال السرر فيها، والتّردد فترات طويلة على العيادات الخارجية؟

الدراسات السابقة لحوادث الطرق (الأسباب والآثار):

تمَّ عرضُ الدراساتِ السابقة المرتبطة بموضوع الدراسة المتعلق بحوادث الطرق وآثارها المادية والبشرية بمنطقة القصيم بالمملكة العربية السعودية، وذلك بعد الاطلاع على محتوى الدراسة من أهدافٍ وتساؤلاتٍ والدراسات السابقة والإجراءات المنهجية ومعالجة البيانات، ونتائج وتوصيات تلك الدراسات. ويمكن ترتيب تلك الدراسات بناءً على أقدمية النشر وفقاً للآتي:

- من يستعرض الدراسات السابقة لا بد أن يتطرَّق لدراسة (فهيم وآخرون: ١٤٠٥هـ - ١٩٨٥م) ليس لأنها ذات ارتباط مباشر بموضوع الدراسة الحالية؛ لكن كونها في طليعة الدراسات الميدانية - إن لم تكن الأولى - التي أُجريت على مجتمع المملكة العربية السعودية - حسب اطلاع الباحثين - وكانت دراسة فهيم وزملائه بعنوان: "السلوك المزعج الصادر عن السائقين أثناء القيادة - دراسة ميدانية بمدينة مكة المكرمة"، تكوَّنت عينة الدراسة من ٦٠٠ سائق. أوضحت الدراسة أن السلوك المزعج الصَّادر عن السائقين يشمل: الجدل والسباب، والتوقف لمشاهدة الحادث، والتحدُّث مع السائقين الآخرين، والسُّرعة الزائدة، وقيادة صغار السنِّ. أوصت الدراسة بإيجاد محاكم مرورية، وبفرض جزاء رادع على المخالفين، ودراسة الحالة النَّفسية والاجتماعية للذين تتكرر منهم المخالفات المرورية.

- كما قام ما ثيوس وموران (Mathews & Moran, 1986) بإجراء دراسة بعنوان: "احتمالية مخاطر الحوادث بين قائدي السيَّارات الدُّكور واختلاف أعمارهم". وقد هدفت الدراسة إلى إبراز أوجه التشابه والاختلاف بين السائقين من صغار السنِّ، والسائقين من كبار السنِّ فيما يتعلَّق بإدراكهم لمخاطر القيادة، ومدى الثقة في قدراتهم على القيادة. وقد تمَّ إجراء مقارنة بين ٢٣ سائقاً من صغار السنِّ الذين تتراوح أعمارهم

بين ١٨ و ٢٥ عاماً، و ٢٣ سائقاً آخرين من كبار السنّ والذين تتراوح أعمارهم ما بين ٣٥ و ٥٠ عاماً. وقد تمّ إعداد استبيان خاصّ بمخاطر الحوادث والقدرة على القيادة، وقد أظهرت نتائج الدراسة ما يلي:

(أ) أعطى صغار السنّ تقديراتٍ منخفضة عن الحوادث المرورية لمواقف قيادة السيّارات، وقد قدرُوا الوقوع في الحوادث في السنة القادمة أعلى من السائقين كبار السن.

(ب) قدر صغار السنّ مخاطرتهم الخاصّة بالحوادث وقدرات القيادة على أنها هي نفسها مخاطرات قدرات السائقين كبار السن.

(ج) يرى صغار السنّ أنّ مخاطرات الأقران أعلى جوهرياً من مخاطرتهم، وأنّ لديهم قدراتٍ أقل منهم.

(د) لدى صغار السنّ ثقة في قدراتهم على القيادة أعلى من السائقين كبار السن.

(هـ) أظهر الصغار تفاوتاً ملحوظاً بين القدرة المدركة والقدرة الواقعية، وقد مالوا إلى رؤية أنفسهم على أنهم محصّنون من المستويات المرتفعة من المخاطرة.

(و) إنّ المخاطرة المدركة، وقدرات القيادة المدركة ترتبطان فيما بينهما ارتباطات ذات دلالة إحصائية.

• وفي دراسة بعنوان: "تحليل الخصائص النفسية والاجتماعية المتعلقة بسلوك قيادات السيّارات بالمملكة"، قام بها كلٌّ من (النافع والسيّف: ١٤٠٨هـ)، هدفت الدراسة إلى تحديد الخصائص النفسية والاجتماعية لجمهور قائدي السيّارات، كما هدفت أيضاً إلى تحليل هذه الخصائص وتقويمها، وذلك باستخدام الاستبيان كأداة لجمع البيانات. أوضحت نتائج الدراسة أنّ هناك نمطاً عاماً لسلوك قيادة السيّارات في المملكة العربية السعودية يتّسم بالميل إلى المخاطرة، وعدم اتّباع قواعد السّلامة والأمان

وعدم مراعاة النظام. كما كشفت الدراسة أن أفراد المرحلة العمرية دون الثامنة عشرة يتسم سلوكهم بالتهور والرعونة وعدم تحمّل المسؤولية. كما كشفت الدراسة أيضاً أن ٨٣٪ من العينة ذكروا أنهم تعلموا قيادة السيارة بطريقة غير نظامية؛ وذلك إما بأنفسهم، أو عن طريق صديق، وليس بمدارس قيادة السيارات، كما تشير النتائج إلى ضعف الرقابة الأسرية نتيجة لوجود مشكلات داخل الأسرة؛ مما يؤثر على عملية التنشئة الاجتماعية للأبناء.

• وقام ماثيوس (Mathews, 1991) بدراسة بعنوان: "الشخصية غير السوية للسائق"، والتي هدفت إلى التعرف على العلاقة بين السمات الشخصية للأفراد، وبين ما يرتكبه من مخالفات. وقد أجريت الدراسة على ٧٣ فرداً. وقد شملت أدوات الدراسة مقياس سلوك قيادة السيارة ومقياس زوكرمان للبحث عن الإثارة ومقياس إيزنك للشخصية. وقد توصلت الدراسة إلى عددٍ من النتائج من أهمها:

أ) وجود ارتباط عالٍ بين متغيرات الدراسة، وأن الأفراد المتورطين في المخالفات المرورية لديهم مستوى مرتفع في الذهنية والإثارة والمخاطرة، وسرعة الملل، ومستوى منخفض في العصبية.

ب) عدم وجود ارتباط بين مقياس الانبساط والكذب، وبين الوقوع في الحوادث أو التورط في المخالفات المرورية.

ج) وجود ارتباط بين متغيرات العمر والجنس وعوامل الدراسة.

د) أن الذكور أعلى ذهنية وإثارة ومخاطرة وأقل عصبية من النساء.

هـ) كشفت النتائج عن أن الذكور أكثر اقتراً للمخالفات المرورية من الإناث.

و) أن صغار السن لديهم مستوى أعلى من الانبساط والذهنية والإثارة والملل

للمخاطرة، ولكن بدرجات أقل في مقياس الكذب.

ز) أنّ صغار السنّ يقعون في الحوادث أكثر من غيرهم.

ح) أنّ السائقين الذي يضبطون في مخالفات مرورية أكثر وقوعاً في الحوادث المرورية.

• كما قام (الشهراني، ١٤٢٤هـ) بدراسة اتجاهات الشباب نحو مشكلة المرور: دراسة مسحية على طلاب التعليم الثانوي، بمدينة الرياض. هدفت الدراسة إلى التعرف على اتجاهات الشباب (أقلّ من ٢٠ سنة) نحو المشكلة المرورية، وإظهار مكونات هذه الاتجاهات المعرفية والسلوكية وعلاقتها ببعض سمات أفراد العينة. استخدمت الدراسة الاستبيان كأداة لجمع البيانات من أفراد العينة البالغ عددهم (٣٥٠) طالباً من طلاب المدارس الثانوية بالرياض. من أبرز النتائج: أنّ فئة الشباب هي من أخطر الفئات وقوعاً بالسلوكيات المرورية السلبية، وأنّ هناك نسبة معتبرة من هؤلاء الشباب لديهم مواقف سلبية تجاه الالتزام بالنظام وتجاه السلطة المرورية، كما أنّ هناك نسبة بلغت ١٨٪ تقريباً من فئة الشّبّاب لديها ممارسات سلوكية غير سوية، بل ترتكب هذه الأخطاء عن عمد. وأشارت نتائج الدراسة أيضاً إلى ضعف سلطة الوالدين على الأبناء، وعدم توعيتهم بثقافة استخدام السيّارة بطريقة لا تضرّهم، أو تجلب آثاراً سلبية على مجتمعهم.

• وهدفت دراسة (التويجري وآخرون: ١٤٢٥هـ) عن: "قيادة صغار السنّ وتأثيرها على الحوادث المرورية"، إلى التعرف على حجم ظاهرة قيادة صغار السنّ للسيارات، والتعرف على الخصائص الشخصية والاجتماعية المميزة لمرتكبي الحوادث المرورية من صغار السنّ في المجتمع السعودي. استخدمت الدراسة الاستبيان وسيلة لجمع البيانات من عينة الدراسة. وكان من أبرز نتائج الدراسة: أنّ ٨٩٪ من طلاب المرحلة الثانوية في المملكة العربية السعودية يقودون السيّارة، ارتكب ٤٨٪ من هؤلاء

الطلاب حوادثَ مرورية. كما أشارت الدراسة إلى أنَّ هناك فروقاً ذات دلالة إحصائية بين مرتكبي الحوادث المرورية وغير المرتكبين للحوادث المرورية. وقد كشفت الدراسة صحة الفرض البديل Alternative Hypothesis المستخدم في الدراسة الذي يقول: "توجد فروقٌ ذات دلالة إحصائية بين مرتكبي الحوادث المرورية، وغير المرتكبين في أساليب المعاملة الوالدية". وكانت أبرز المعاملة الوالدية الذين يرتكب أبناءهم الحوادث هي: التدليل من قِبَل الوالدين، والقسوة، والحرمان، في حين اتسمت معاملة الأم بالتسامح والحماية الزائدة.

• أمّا دراسة (الناصر: ١٤٢٦هـ) فقد كانت عن: "الآثار الاجتماعية والنفسية لحوادث المرور - دراسة تحليلية لوفيات الحوادث المرورية بالكويت"، هدفت الدراسة إلى رصد ظاهرة الحوادث المرورية، واقتراح تصوّر يوضّح العناصر المباشرة وغير المباشرة المؤثرة والمسببة للوفاة من جرّاء الحوادث المرورية. استخدم الباحث المنهج الوثائقيّ بطريقة تحليل المحتوى أو المضمون لحوادث المرور. توصلت الدراسة إلى ارتفاع عدد الحوادث المرورية خلال الفترة المدروسة، وهي ما بين عام ١٩٩٥م إلى ٢٠٠٢م بنسبة ٥٧٪ وانخفاض متوسط الإصابات اليوميّ بنسبة ١٠٪، إلا أنَّ نسبة الوفيات الناتجة عن حوادث المرور قد ارتفعت بنسبة ٧٪، كما أشارت الدراسة أنَّ ٦٨٪ من الوفيات الناتجة من حوادث المرور معظمهم في سنّ الإنتاج. ومن أهمّ توصيات الدراسة: الحرصُ في التنشئة الاجتماعية للأبناء وتعليمهم آداب قيادة السيّارة، مع عدم السماح لصغار السنّ بقيادة السيّارة، وتنشئة الأبناء على الالتزام بالقانون واحترامه.

• وفي محافظة جدة، قام عبد العال (١٤٢٦هـ) بدراسة حول: "العناصر الرئيسة المؤثرة في الحوادث المرورية". وكان هدفُ الدراسة التعرّف على أسباب وخصائص

الحوادث المرورية في المملكة العربية السعودية بصفة عامّة، وجدة بصفة خاصّة. وشمل المسح الميدانيّ توزيع استبانة على ٤٠٠ سائق. خلصت الدراسة إلى أنّ الحوادث المرورية أحد أبرز المشاكل التي تواجهها المناطق الحضرية. ووجدت الدراسة بناءً على المسح الميدانيّ أنّ ١٧٪ لا يلتزمون بالأنظمة المرورية، و٦٠٪ من السائقين تعرّضوا لحوادث. أوصت الدراسة بتحديد وتبني أهداف واستراتيجيات واضحة بالنسبة لكيفية التقليل من الحوادث المرورية تدريجيّاً على مستوى المملكة بصفة عامّة، ومستوى محافظة جدة بصفة خاصّة. وكذلك كان لضعف التنشئة الاجتماعية ووسائل الضبط الاجتماعيّ الأسريّ أثرٌ كبيرٌ في زيادة معدّلات الحوادث لأفراد عينة الدراسة.

• كما قام (المدني: ١٤٢٧هـ) بدراسة عن: "معدل تعرّض الأطفال المشاة للحوادث المرورية وفق عدد زوجات آبائهم وحسب جنسهم وأعمارهم وطبيعة يوم الحادث". هدفت الدراسة إلى تحليل حوادث الأطفال وفق معدّل تعرّضهم للحوادث، والتعرف أكثر على الفئات العمرية من الأطفال عرضة للخطر والضلوع في الحوادث المتعلقة بالمشاة وفق عدد الزوجات للأب. أظهرت نتائج الدراسة: أنّ الأولاد من الذكور والإناث من جميع الفئات العمرية المنتمة لآباء مقترنين بزوجة واحدة أقلّ تعرّضاً للحوادث من أقرانهم الذين يقترن آباؤهم بأكثر من زوجة. كما أنّ معدّل تعرّض الإناث أعلى من الذكور. وأنّ أيام العطل أكثر خطورةً بالنسبة للمشاة من أيام العمل. وقد أوصت الدراسة بتوجيه طاقات السلامة المرورية المختلفة لمثل ذلك النوع من الحوادث، وتوعية الأولاد ومَن يقوم بإعالمتهم كوالدين، وتشديد الرقابة الأسرية على الأبناء.

• وقام (الحميدان: ١٤٢٧هـ) بدراسة في المجتمع الكويتي حول: "الآثار الاجتماعية للحوادث المرورية". وكان من أبرز أهداف الدراسة تسليط الضوء على العوامل التي أدت إلى ارتكاب الحوادث المرورية، وما آلت إليه من آثار اجتماعية. واستخدم الباحث الاستبيان أداة لجمع البيانات من عينة بلغ عددها ١٢٣ فرداً. أسفرت نتائج الدراسة عن أن أغلب الحوادث المرورية يرتكبها الشباب في الفئة العمرية من ١٦ - ٣٧ سنة، وكان أغلب أفراد العينة التي شملتهم الدراسة غير ملتزمين بقوانين تنظيم المرور وقواعده من أهم التأثيرات السلبية للحوادث المرورية - كما تشير الدراسة - الحسائر المادية والصدمة النفسية والانشغال عن أفراد الأسرة، ومن الآثار أيضاً ضعف القدرة على أداء العمل، وضعف الترابط الأسري وانحراف الأبناء. ومن أبرز توصيات الدراسة: التوسع بإنشاء الروابط والأندية التي يمارس فيها الشباب هواياتهم، وأوصت الدراسة أيضاً بإنشاء مركز متخصص لدراسة الأبعاد الاجتماعية والنفسية للحوادث المرورية؛ من أجل رفع مستوى الوعي المروري.

• كما أجرى اليوسف (١٤٢٧هـ) دراسة هدفت إلى: معرفة العوامل الاجتماعية المؤثرة في ارتكاب المخالفات المرورية في مدينة الرياض. اشتملت على عينة مكونة من ٤٠٠ من المبحوثين المرتكبين لحوادث المرور، أظهرت الدراسة أن أكثر المخالفات شيوعاً لدى أفراد العينة: السرعة الزائدة والوقوف الخاطئ وقطع الإشارة وعدم ربط حزام الأمان؛ وكان السبب وراء ذلك ضغوط الحياة والاستعجال لبلوغ هدف معين بنسبة ١٥٪ و ٣٧٪ على التوالي. أوصت الدراسة بالتأكيد على التربية والتنشئة الدينية الأسرية حول الالتزام بالأنظمة المرورية وتشديد الرقابة.

• وقد أوضحت دراسة (النعمة: ١٤٢٧هـ) أن نسبة الطلاب الذين يقودون المركبة حوالي (٨٧%) من طلاب المرحلة الثانوية، ومن الملاحظ أن هناك تفاوتاً

واضحاً بين الصفوف الدراسية، حيث تصل النسبة بين طلاب الصفّ الأول الثانويّ إلى ٨٤٪ بينما تصل في الصفّ الثالث إلى ٩٠٪، وبلغت نسبة طلاب المرحلة الثانوية المتعرضين للحوادث (٣٨٪) من جملة عينة تلك الدراسة، مع العلم أنهم لا يشكلون إلّا حوالي (٥٪) من العينة. وأثبتت الدراسة أيضاً أنّ المخالفات المرورية جاءت في المرتبة الأولى بنسبة (٦٤.٤٪) من بين سبع مخالفاتٍ نظاميةٍ أخرى، قامت الدراسة بتصنيفها لدى طلاب المرحلة الثانوية.

• وأجرى (النجار: ٢٠٠٧م) دراسة حول: **النماذج الإحصائية في تقدير عدد حوادث السيّارات في السعودية وفقاً لأسباب حدوثها.** وهدفت إلى تحليل أسباب تلك الحوادث بما يحقق الحفاظ على الثروة الوطنية والبشرية. توصلت الدراسة إلى أنّ أبرز أسباب الحوادث المرورية لمناطق المملكة كانت بسبب التوقف غير النظامي، السرعة الزائدة، التجاوز غير النظامي، السائق تحت تأثير مُسكر أو مخدّر. وأوصت الدراسة بالاهتمام بدراسة المسببات السلوكية للحوادث.

• كما قام (العجلان: ٢٠١٦) بدراسة حول: **الضبط الأسريّ والحوادث المرورية.** هدفت الدراسة إلى الضبط التي تقوم به الأسرة في الحدّ من الحوادث المرورية، وكذلك مدى فاعلية قيم التنشئة الاجتماعية في الأسرة. وجاءت أهمية الدراسة في تناول التغير الاجتماعي والاقتصاديّ الذي تعيشه المملكة العربية السعودية؛ حيث إنّ الأسرة هي النواة الأولى التي تشكل الأفراد، ولها دور فاعل في عملية الضبط الأسريّ؛ مما يعطي مؤشراً واقعياً وحقيقياً على قيم المجتمع ومعايير استعان الباحث بمنهج المسح الاجتماعيّ Social Survey حيث تمّ استخدامه بطريقة العينة غير الاحتمالية Non-Probability Sampling بقصد تحليل البيانات كمياً من عينة الدراسة. واعتمد الباحث على أداة الاستبيان لجمع البيانات من المبحوثين. أظهرت نتائج دراسة العجلان

أنَّ بعض العباراتِ حصلتْ على تأييدٍ أكثرَ مثل عبارة "إدخال مادة السلامة المرورية في مناهج التعليم" التي حصلتْ على أكثرَ تأييدٍ وذلك بأعلى وسط حسابي (٢.٦٨) وانحراف معياري قدره (٠.٥٩١)، كما حصلتْ عبارة "مدى سماح الوالدين للأبناء بتجاوز السرعة المحددة" على أدنى قبول من عينة البحث وذلك بوسط حسابي قدره (١.٨٥). خلص البحث إلى مجموعة من التوصيات منها: وضع برامج توعية يشارك فيها جميع الفئات، وإلزام مرتكبي المخالفات والحوادث المرورية بحضور الدورات والحلقات التدريبية؛ لتزويدهم بمبادئ الثقافة المرورية وأصول الالتزام بالقانون، وتضمن أحد المقررات الدراسية مبادئ السلامة المرورية وأساليبها، وضرورة استخدام الأساليب الحديثة والمتطورة في التخطيط للمحافظة على أرواح الناس.

جوانب التباين والتلاقي بين هذه الدراسة والدراسات السابقة:

إنَّ عرُض جوانب التشابه والتباين مع البحوث والدراسات السابقة التي تناولت مشكلة البحث، يبيِّن حجم الإضافة العلمية التي ستضيفه هذه الدراسة، ويؤكد أنَّ هذه الدراسات ليست تكراراً، بل هي مكتملة لما انتهت إليه البحوث والدراسات السابقة، ويمكن تحديد أوجه الالتقاء والاختلاف من خلال العناصر الآتية:

١ - من ناحية الهدف: انفردت هذه الدراسة بتحديد حجم ونوع الحسائر البشرية والعلمية والمهنية لحوادث الطرق وقياس حجم الهدر المالي من المواطنين بسبب حوادث السيارات، وكذلك قياس حجم الهدر الصحي للمؤسسات الصحية بسبب حوادث الطرق.

٢ - من ناحية مجتمع البحث: انفردت هذه الدراسة باتخاذ الوحدة الرئيسة في البحث "الوحدة العائلية"، بمعنى آخر: إنَّ نتائج هذا البحث الميداني ترتبط بالجماعة

العائلية للمبحوث والتي حصل لفرد أو أكثر فيها حادث مروري^٣، تسبب بإصابة جسمية أو إعاقة جسدية أو حالة وفاة - لا سمح الله!.

٣ - من ناحية متغيرات البحث: انفردت هذه الدراسة بتحليل البيانات الميدانية وصياغة النتائج وتحقيق أهداف الدراسة والإجابة عن التساؤلات الرئيسة على متغير مستقل رئيس، وهو نوع ضرر الحادث المروري^٤ على الإنسان: إصابة جسمية أو إعاقة جسدية أو وفاة.

٤ - من ناحية تحليل البيانات الميدانية: انفردت هذه الدراسة باستخدام الإحصاء الاستدلالي^٥ وخاصة اختبار العامل التحليلي^٦ (Factor Analysis)؛ لتحقيق أهداف البحث وتصنيف شدة الأضرار الاجتماعية والاقتصادية على ضحايا حوادث الطرق.

الاتجاه النظريّ المفسر لمشكلة الدراسة:

تنتقل هذه الدراسة من تصوّرات نظرية التخلف الثقافيّ للعالم أوجبرن. والثقافة في علم الاجتماع والأنثروبولوجيا تُعرّف بأنها: "ذلك الكلّ المركّب الذي يشتمل على: المعرفة والمعتقدات والقيم والأخلاق والقانون والعادات وأية قدرات أخرى يكتسبها الإنسان بوصفه عضواً في المجتمع". وتتكون الثقافة عند بعض علماء الاجتماع من ثلاثة مستوياتٍ من الظواهر الثقافية، وهي: المستوى الأيدلوجي^٧ أي: القيم والمعاني والمعايير، والمستوى السلوكي^٨ أي: تلك الأعمال التي تجعل من الجانب الأيدلوجي^٩ في الثقافة شيئاً اجتماعياً وموضوعياً، والمستوى المادي^{١٠} وهو يشمل الوسائل المادية، وأهمها وسائل الإنتاج ووسائل النقل (هولتكراس: ١٩٧٢م: ١٤٤).

وقد حاول الباحثون في علم الاجتماع والأنثروبولوجيا تحليل الثقافة إلى

عناصر

جزئية ومضامين بنائية، مع تحليل العلاقات والترابط بين هذه العناصر، وكان أول ما اتجهت إليه أنظارهم تصنيف عناصر الثقافة إلى عنصرين متميزين وهما:

(أ) الثقافة المادية: وهي من صنع الإنسان، وتشمل وسائل الإنتاج والنقل وأساليبهما.

(ب) الثقافة اللامادية: وتظهر بصورة جلية في العادات والتقاليد والمعتقدات والقيم والمعايير السائدة الموروثة في المجتمع. ويُعد الجانب الثاني للثقافة وهو الجانب غير المادي من الأهمية بمكان في عملية التفاعل الاجتماعي، وبسببه يحدث التخلف الثقافي والمشكلات الاجتماعية في المجتمعات الإنسانية، حيث تفترض نظرية التخلف الثقافي أن الجانب المادي في الثقافة أسرع تغييراً من الجانب اللامادي؛ فتحدث هوة وفجوة بثقافة المجتمع، بسبب عدم مسايرة قيم وعادات وتقاليد المجتمع للتغير بوسائل الإنتاج (كالتقنية)، وكذلك عدم مسايرة تلك القيم والعادات والتقاليد للتغير بوسائل النقل كالسيارة (السيف: ١٤٣٧هـ: ١٧٧).

ويلاحظ أن المجتمع التقليدي تَقَلُّ فيه السيارات الخاصة، وتكثر فيه السيارات كبيرة الحجم الخدمية التي تنقل الناس والمواد داخل المدن، وبين المناطق بما يناسب ظروف المجتمعات التقليدية بطرقها الوعرة، وطول مدة السير بين مراكزه ومدنه، وندرة وسائل النقل الأخرى فيه؛ ولهذا يُحتاج أن يتمسك سائقو السيارات في ذلك المجتمع التقليدي عند إنجاز مهامهم بعادات سلوكية وقيم اجتماعية تتلاءم مع نوع السيارات الكبيرة، وطبيعة الطرق الوعرة، وطول مدة السير، مثل: الجرأة والقوة والشجاعة والسرعة عند قيادة السيارة.

وعندما ينتقل المجتمع التقليديّ إلى مجتمع حديث، وتزداد فيه ملكية السيّارات الخاصّة، وتزداد حركة المرور في الطرق الحديثة بالمدن المزدهمة بالناس وبالسيّارات، وعندما يكثر التنقل بالسيّارات الخاصّة عبر الطرق السريعة بين المناطق، كلُّ هذا يتطلب أن يتخذ السائقون في الوقت الراهن عادات سلوكية وقيماً اجتماعية حديثة تختلف تماماً عن تلك العادات والقيم التقليدية السابقة، لتناسب قيادته الظروف التنظيمية المعاصرة، مثل أن يتصف بالحذر الشديد، والانضباط بنظام المرور، والخوف من إيذاء النفس، والحرص على عدم إيذاء الآخرين.

وتنتج الحوادث المرورية في ضوء افتراضات نظرية التخلف الثقافيّ إذا استمر السائقون في هذا الوقت المعاصر بعاداتهم وقيمهم الاجتماعية التقليدية السابقة في قيادة السيّارات، بالرغم من تغيّر وظيفة وسائل النقل في المجتمع الحديث، وتحوّلها من وسائل خدمية عامة إلى وسائل خدمية خاصّة، ومن استخدام طرق طبيعية وعرة، حركة السيّارات فيها خفيفة، إلى طرق معبّدة سريعة مزدهمة بحركة السيّارات والناس؛ لهذا عندما يتمسك السائقون في الوقت الراهن لإنجاز مهامهم بعادات سلوكية وقيم اجتماعية تقليدية عند قيادة السيّارة تتسم بالجرأة والقوة والشجاعة والسرعة في القيادة تزداد الحوادث المرورية في المجتمع؛ ممّا يتطلب التسريع بتغيير عادات وقيم الأفراد الاجتماعية التقليدية في قيادة السيّارة بما يناسب الظروف المعاصرة لحركة السيّارات النشطة داخل المدن، وفي الطرق السريعة، وكذلك بما يتلاءم مع كثرة الملكيات الخاصّة لوسائل النقل، لتتسم عادات السائقين المعاصرة بالحذر الشديد، والحرص على اتباع أنظمة المرور، والخوف من إيذاء النفس والآخرين.

إحصائيات حوادث الطُّرق:

تُعدُّ حوادثُ الطرقِ السببَ الرئيسَ للوفاة نتيجة الإصابة (Death by Injury) في العالم، وقد تبين أنَّها من المشاكل الصحيَّة الرئيسيَّة الآخذة في الازدياد. وهي مشكلة تُورِّق منظمة الصحة العالمية World Health Organization (WHO) حيث قدَّرت أنَّ عدد الوفيات الناتجة عن حوادث الطرق بالعالم لا يمكن مقارنتها بأيَّة حوادث أخرى. ففي كلِّ نصف دقيقة، في المتوسط، يموت شخص في العالم نتيجة حادثة سيارة. أكثر من ٣٠٠٠ شخص يلاقون حتفهم يومياً في حوادث السيَّارات. وأنَّ الوفاة نتيجة حوادث السيَّارات هي السبب الرئيس لوفاة الأشخاص بين سن ١٠ و ٢٤ على مستوى العالم. تتسبب حوادث السيَّارات في العالم بتكلفة تقدَّر بمقدار ٥٠٠ بليون دولار سنوياً، كمصاريف رعاية صحية، وإعاقة وتلف للممتلكات. ٥٥٪ من الوفيات نتيجة حوادث السيَّارات تكون نتيجة كسر قوانين المرور (<http://www.thecartech.com>).

في تقرير للبنك الدوليِّ World Bank بيَّن أنه في كلِّ سنة يكون هناك أكثر من ١.٢ مليون شخص يفقدون حياتهم في حوادث سيارات حول العالم، غالبيتهم من الدول النامية ٧٠٪ من حالة الوفيات في تلك الدول، ٦٥٪ تتضمن المشاة، و ٣٥٪ من المشاة أطفال. ١٠ مليون شخص يُعاق أو يصاب سنوياً. وتقدر الإحصائيات أنه سيكون هناك ٦ مليون حالة وفاة، و ٦٠ مليون حالة إصابة خلال السنوات العشر القادمة في الدول النامية إذا لم تُتخذ خطوات إيجابية وفورية لتجنب ذلك (<http://en.wikipedia.org>).

منظمة الصحة العالمية أعلنت عن أنّ هناك خمسة أمور أساسية يمكن أخذها في الحسبان لمنع الحوادث والمحافظة على سلامة الطريق: السرعة هي المسبب لأكثر من ٣٠٪ من الحوادث المرورية على الطرق ومسببات الوفاة. لكلّ زيادة ١ كم/ساعة يكون هناك زيادة ٣٪ بالنسبة لإصابات الحوادث، ٥٪ زيادة لاحتتمال الحوادث المميتة. وفاة المشاة في حادثة سيارة تسير بسرعة ٥٠ كم/ساعة يكون أكثر احتمالاً بمقدار ٨ مرات عن سيارة تسير بسرعة ٣٠ كم/ساعة (منظمة الصحة العالمية، ٢٠٠٩م).

أمّا على صعيد إقليم شرق المتوسط في منظمة الصحة العالمية، والذي يشمل معظم الدول العربية، فإنه يموت أكثر من ١٣٠ ألف شخص سنويّاً على الطرق بالرغم من أنّ هنالك جهوداً حثيثة تقوم بها بلدان مثل الأردن، والسعودية، والمغرب، وسلطنة عمان، وغيرها، وقد تم إنقاذ عشرات الآلاف من الأرواح خلال الفترة الأخيرة؛ ويعود ذلك إلى تطوير تصميم المركبات وشبكات الطرق، والتركيز على التشريعات كالقوانين والأنظمة واللوائح التنفيذية، وتعزيز وتبادل المعلومات حول استخدام أدوات السلامة المرورية مثل حزام الأمان وخوذة الرأس ووسائل تقييد حركة الأطفال كالكراسي الخاصّة بهم، والتعريف بمخاطر السرعة والقيادة تحت تأثير الكحول والمخدرات والعقاقير وغيرها من الإجراءات.

علاوة على الخسائر المادية والبشرية، ففي دول مجلس التعاون لدول الخليج العربية تقدّر ضحايا حوادث السير بحوالي ٢٥٥ ضحية لكلّ مائة ألف نسمة، وعدد الوفيات ٢٣ حالة وفاة لكلّ مائة ألف نسمة، في الوقت الذي يصل هذا المعدل إلى ٨:١ في إنجلترا و١٣:٦ في ألمانيا، وتقدّر الخسائر السنوية الناتجة عن

الحوادث المرورية بدون مجلس التعاون الخليجيُّ بأكثر من مليار دولار سنويًّا، ويُقدَّر مجمل الخسائر المالية الناتجة عن الحوادث بالمملكة العربية السعودية بأكثر من ٢ مليار ريال، أي؛ ما يعادل ٣.٢٪ من إجمالي الناتج، ويشمل هذا الرقم ما يتمُّ إنفاقه على تكاليف العلاج وطرق الوقاية والسلامة (الإدارة العامة للمرور، ٢٠١٣م). وأفرزت حوادث المرور انعكاسات مروعة اقتصاديًّا واجتماعيًّا، ونجّمت عنه مآسٍ اجتماعية بسبب وفاة رب الأسرة ومعيّلها (العمر، ١٩٩٤م).

تعاني المملكة العربية السعودية من الخسائر في الموارد البشرية والاقتصادية من جرّاء المخالفات والحوادث المرورية، حيث أظهرت إحصائيات نجم لخدمات التأمين، زيادةً في معدل الحوادث المرورية في السعودية بنسبة ٣١٤٪ خلال السنوات الخمس الماضية، مكبّدة خسائر ضخمة تصل إلى ٢٥ مليار ريال سعودي، ليصل إجمالي الحوادث المرورية خلال ٢٠١٥م إلى ٩٦٢ ألف حادث بعدما كان ٣٠٦ ألف حادث مروريٌّ في ٢٠١١م. هذه الإحصائيات وضعت السعودية في المركز الثاني بين الدول العربية في أعداد الوفيات من جرّاء الحوادث المرورية، ووقعت المملكة في المركز ٢٣ عالميًّا مع أكثر من ٨ آلاف وفاة سنويًّا، حيث إنه من بين كل ١٠٠ ألف سعودي يتعرض ٢٧ شخصًا إلى حالة وفاة بسبب الحوادث المرورية. توقعت نجم ارتفاعًا كبيرًا بعدد الحوادث المرورية خلال العام الجاري، ليصل إلى ١.١ مليون حادث خلال العام، بمعدل ٣ آلاف حادث يوميًّا؛ أي أنه في كل ٣٠ ثانية يتعرض شخصان إلى حادث مروريٍّ ما يعني ١٢٥ حادثًا

في الساعة (/https://saudishift.com)

كما تشير آخر إحصائية صادرة من الإدارة العامة للمرور بمنطقة القصيم للأعوام من ١٤٣٤هـ حتى ١٤٣٨هـ إلى ارتفاع نسبة مستوى التلفيات والإصابات والوفيات جراء الحوادث المرورية في المنطقة كما يتضح من بيانات الجدول أدناه.

جدول رقم (١). يوضح عدد التلفيات والإصابات والوفيات في منطقة القصيم جراء الحوادث المرورية للأعوام ١٤٣٤هـ حتى ١٤٣٨هـ.

عام	تلفيات	إصابات	وفيات
١٤٣٤هـ	٢٣١٣٦	١٩٩٩	٤٨١
١٤٣٥هـ	٢٤٤١٤	١٥٤٤	٤٢٤
١٤٣٦هـ	٢٢٧٢٦	١٥١٣	٣٨٨
١٤٣٧هـ	٢٤٠٥٤	١٥١٣	٣٩٧
١٤٣٨هـ	٢١٧٣٢	١٤٤٦	٣١٩

المصدر: (الإدارة العامة للمرور بمنطقة القصيم، ١٤٣٩هـ).

الإجراءات المنهجية للدراسة

منهج الدراسة ومجتمعها:

كانت نتيجة آخر مسح ديموجرافي للهيئة العامة للإحصاء عام (٢٠١٦م، ٤٢) أنّ عدد الأفراد الذكور في منطقة القصيم يساوي (٥٠١٨٣١) فرداً، وافترضت الدراسة أنّ جميع الذكور يُحتمل قيادتهم السيارة ممّن سيبلغ السنّ النظامي (١٧) سنة؛ لذلك استخدمت الدراسة منهج المسح الاجتماعي (Social Survey) بالعينة واستهدفت الذكور، وتمّ سحب عينة ممثلة لمجتمع الذكور بمنطقة القصيم تساوي (٣٨٥) فرداً، كما حددت ذلك علمياً جداول العينات الإحصائية (الضحيان: ١٤٢٠هـ: ١٠٧). واعتمدت الدراسة على أسلوب العينة القصدية أو الغرضية، أو ما يُسمى بعينة كرة الثلج، وهي عينة غير احتمالية يتمّ من خلالها الاستدلال على

ضحايا الحوادث المرورية من خلال وسيط، ينتمي لعائلةٍ تعاني من مشكلاتِ حوادث السيارات.

وتمَّ اختيارُ المجال المكانيِّ لوحداثِ العينة بأسلوب عشوائيٍّ، من مجتمعاتٍ متنوعة في منطقة القصيم، فتمَّ جمعُ البيانات من مدينة بريدة لتمثل المجتمع الكبير، وموقعها الجغرافيُّ شمال القصيم. كذلك تمَّ جمعُ البيانات من محافظة عنيزة؛ باعتبارها تمثل المجتمع ذا الحجم المتوسط، وموقعها الجغرافيُّ في وسط المنطقة. كذلك تمَّ جمعُ البيانات من محافظة المذنب؛ وهي تمثل المجتمع ذا الحجم الصغير، وموقعها الجغرافيُّ جنوب المنطقة، وفق شروط محدَّدة منها أن يكون المبحوث من المواطنين السعوديين، وسبق أن تضرَّر، أو أحد أفراد أسرته وعائلته أو قرابته بجادث مروريٍّ (المبحوث، أو أحد/ كلا والديه أو أشقاؤه أو الأعمام والأخوال وأولادهم) نتج عنه إصابةٌ جسمية مستمرة، أو إعاقة جسدية دائمة، أو وفاة— لا قدر الله—، لذلك أصبحت الوحدة الرئيسة في الدراسة هي الوحدة العائلية، بمعنى آخر: إنَّ نتائج البحث الميدانيِّ ترتبط بالجماعة العائلية للمبحوث، والتي حصل لفرد أو أكثر فيها حادثٌ مروريٌّ، تسبَّب بإصابة جسمية أو إعاقة جسدية أو وفاة.

وقد ساهمت عينة كرة الثلج بالتوصل إلى عدد كثير من المتوفين من الإناث والذكور في العائلات بسبب الحوادث المرورية يساوي (٥١١) متوفىً، وعددٍ من المعاقين الإناث والذكور في العائلات يساوي (٤٥) معاقاً، وعددٍ من المصابين الإناث والذكور في العائلات يساوي (٤٥١) مصاباً؛ ليكون مجموع من شملتهم الدراسة (١٠٠٧) متوفىً ومعاقاً ومصاباً بسبب حوادث السيارات يتمون لـ (٣٨٥) عائلة سعودية مقيمة إقامة دائمة بالقصيم. وتمَّ جمعُ البيانات

بمقابلة المبحوثين (الوسطاء) للإجابة عن الاستبانة عن مباني البلديات والبنوك وشركات الاتصالات وشركة الكهرباء ومؤسسة صوامع الغلال والدقيق والمساجد والمحلات التجارية وفي الاستراحات الشبابية في الفترة من ١٠ رمضان حتى ٣ شوال ١٤٣٨ هـ.

متغيرات الدراسة:

اعتمدت الدراسة عند تحليل البيانات الميدانية وصياغة النتائج وتحقيق أهداف الدراسة والإجابة عن التساؤلات الرئيسة على متغير رئيس، هو نوعُ ضرر الحادث المروريّ على الإنسان: إصابة جسمية أو إعاقة جسدية أو وفاة.

أداة الدراسة:

تمّ تصميم استمارة جمّع البيانات الميدانية بما يناسب أهداف الدراسة وتساؤلاتها، وتمّ تحكيم الاستمارة من قِبَل أساتذة علم الاجتماع والخدمة الاجتماعية ومناهج البحث، وتحقيق الصّدق الظاهريّ، وتمّ تجريبها قبل توزيعها والتأكد من صلاحيتها لمعالجة مشكلة الدراسة في ضوء الأهداف المقرّرة. وتحتوي الاستمارة خمسة عناصر رئيسة، وهي:

- ١ - الآثار البشرية لحوادث الطرق.
- ٢ - الآثار الاجتماعية والاقتصادية لحوادث الطرق.
- ٣ - الآثار العلمية المهنية لحوادث الطرق.
- ٤ - الهدر الماليّ من المواطنين بسبب حوادث الطرق.
- ٥ - الآثار الصحية لحوادث الطرق.

المعالجة الإحصائية:

استخدمت الدراسة البرنامج الإحصائي للعلوم الاجتماعية SPSS ومن خلال نوافذه تم عمل إعدادات واختبارات إحصائية حققت أهداف الدراسة، وهي كما يأتي:

١ - تحليل المحتوى للبيانات الرقمية في الاستمارة؛ للحصول على الإحصاءات الوصفية من خلال نافذة OLAP.

٢ - معدل النسبة المئوية (Percent)؛ لتحديد حجم المشكلة واتجاهها على مستوى الوحدات العائلية بالمنطقة.

٣ - المتوسط (Mean)؛ لبيان المعدل العام على مستوى المنطقة.

٤ - اختبار العامل التحليلي (Factor Analysis)؛ لتصنيف شدة الأضرار الاجتماعية والاقتصادية على ضحايا حوادث لطرق.
تحليل بيانات الدراسة الميدانية:

أولاً: الآثار البشرية المترتبة على الحوادث المرورية

تبين من المسح الميداني أن حوادث السيارات في مجتمعات منطقة القصيم سببت إصابات جسمية وإعاقات جسدية ووفيات في أفراد العائلات بمنطقة القصيم، شملت الجنسين الذكور، والإناث، ومن جميع الأجيال؛ الوالدين والشباب والأطفال، كما يتضح من بيانات الجدول الآتي:

جدول رقم (٢). بوضوح حجم الخسائر البشرية للحوادث المرورية بمنطقة القصيم.

المجموع		الوفيات			المعاقون			المصابون			الخسائر البشرية للحوادث المرورية بمنطقة القصيم
المتوسط في المنطقة	العدد في المنطقة	النسبة في العائلات %	المتوسط في العائلة Mean	العدد	النسبة في العائلات %	المتوسط في العائلة Mean	العدد	النسبة في العائلات %	المتوسط في العائلة Mean	العدد	
٢٣٣	٦٩٨	٣٤,٣	٢,٦٩٧٠	٣٥٦,٠	٩,٦	١,٠٥٤١	٣٩,٠٠	٣٣,٠	٢,٥٤٠٣	٣١٥,٠٠	الذكور
١٠٢	٣٠٦	١٥,٦	٢,٧٨٣٣	١٦٧,٠	١,٦	١,٠٠٠٠	٦,٠٠	١٢,٢	٢,٨٢٩٨	١٣٣,٠٠	الإناث
٣٨,٣	١١٥	٨,٨	١,٥٨٨٢	٥٤,٠٠	١,٦	١,٠٠٠٠	٦,٠٠	٥,٢	٢,٧٥٠٠	٥٥,٠٠	الوالدان أو أحدهما
٦٧	١٣٤	٨,٣	١,٨١٢٥	٥٨,٠٠	٠,٠	-	-	٧,٣	٢,٧١٤٣	٧٦,٠٠	الأطفال
٧٣,٦	٢٢١	١١,٧	١,٩٥٥٦	٨٨,٠٠	٣,٩	١,٠٦٦٧	١٦,٠٠	١٤,٨	٢,٠٥٢٦	١١٧,٠٠	الشباب

تبرهن القيم الإحصائية أنّ الحوادث المرورية في منطقة القصيم سببٌ في وفاة الكثير من الأفراد، فنجد حوالي (٣٤,٣٪) من العائلات في المنطقة حصل لأبنائها حوادث سيارات فقدت (٣٥٦) من الذكور، بمعدل حوالي (٣) متوفين ذكور في كلّ عائلة، وحوالي (١٥,٦٪) من العائلات في المنطقة خسرت عددًا من الإناث (١٦٧) بسبب حوادث السيارات، بمعدل حوالي (٣) إناث في كلّ عائلة، ويلاحظ من البيانات أنّ (٨,٨٪) من العائلات في المنطقة فقدت في حوادث السيارات الوالدين؛ الأب أو الأمّ عددهم (٥٤) بمعدل وفاة أحد الوالدين أو كليهما بكلّ عائلة، وحوالي (٨,٣٪) من العائلات في المنطقة خسرت في حوادث سيارات أطفالاً (٥٨) بمعدل حوالي طفلين بكلّ عائلة كانت ضحية للحوادث المرورية، وتوفي (٨٨) شابًا ينتمون إلى (١١,٧٪) من العائلات في منطقة القصيم، بمعدل شابين في كلّ عائلة. كذلك تشير القيم الإحصائية إلى أنّ كثيرًا من ضحايا

الحوادث المرورية في مجتمعات منطقة القصيم لديهم إصابات جسمية، فنجد حوالي (٣٣.٠٪) من العائلات في المنطقة لديها (٣١٥) مصاباً جسيماً من الذكور بسبب حوادث السيارات، بمعدل حوالي (٣) ذكور في كل عائلة، وحوالي (١٢.٢٪) من العائلات في المنطقة أصيب فيها (١٣٣) أنثى في حوادث سيارات، بمعدل حوالي (٣) مصابات في كل عائلة، ويلاحظ من البيانات أن (٥.٢٪) من العائلات في المنطقة أصيب فيها (٥٥) من الوالدين (الأب أو الأم) في حوادث السيارات، بمعدل إصابة أحد الوالدين أو كليهما في كل عائلة، وحوالي (٧.٣٪) من العائلات في المنطقة أصيب فيها (٧٦) طفلاً في حوادث الطرق، بمعدل حوالي طفلين في كل عائلة، وأصيب (١١٧) شاباً ينتمون لـ (١٤.٨٪) من العائلات في منطقة القصيم، بمعدل إصابة شابين في كل عائلة. أيضاً تثبت البيانات الإحصائية أن ضحايا الحوادث المرورية في مجتمعات منطقة القصيم منهم معاقون جسدياً، فنجد حوالي (٩.٦٪) من العائلات في المنطقة لديها (٣٩) معاقاً من الذكور بسبب حوادث السيارات، بمعدل معاق واحد في كل عائلة، وحوالي (١.٦٪) من العائلات في المنطقة فيها عدد (٦) إناث معاقات من حوادث سيارات، بمعدل بنت معاقة واحدة في كل عائلة، ويلاحظ من البيانات أن (١.٦٪) من العائلات في المنطقة فيها (٦) حالات إعاقة للوالدين (الأب أو الأم) في حوادث السيارات، بمعدل إعاقة أحد الوالدين في كل عائلة، ويوجد (١٦) شاباً معاقاً ينتمون لـ (٣.٩٪) من العائلات في منطقة القصيم، بمعدل شاب واحد مصاب بالإعاقة في كل عائلة.

ثانياً: الآثار الاجتماعية المترتبة على الحوادث المرورية:

كشفت الدراسة الميدانية أنّ أثر حوادث الطرق السلبيّ يتعدى السائقين ويصل إلى أعضاء الوحدة الأسرية من الذكور والإناث والكبار والصغار والوالدين والأولاد؛ فيحدث في العائلات بسبب حوادث السيّارات أنواع من المشكلات الاجتماعية والتربوية والنفسية، يمكن توضيحها بالتفصيل من خلال بيانات الجدول الآتي:

جدول رقم (٣). يوضح حجم الأضرار الاجتماعية للحوادث المرورية بمنطقة القصيم.

المصاوبن		المعاقون		الوفاة		المجموع		الأضرار الاجتماعية على ضحايا الحوادث المرورية
النسبة في العائلات %	العدد							
١١,٠	١١٢	١١,٠	١١٢	١١,٠	١١٢	١١,٠	١١٢	ترمل النساء
١٣,٠	١١٨	١٣,٠	١١٨	١٣,٠	١١٨	١٣,٠	١١٨	تيتم الأولاد
١٠,٠	٣٦,٠	٤٤,٣	٣٩,٠	٤٤,٣	٣٩,٠	٤٤,٣	٣٩,٠	ضعف رعاية ومتابعة الأولاد
٦٤,٧	١٢,٠	٢٩,٤	١٠,٠	٢٩,٤	١٠,٠	٢٩,٤	١٠,٠	الطلاق
١٠,٠	١٧,٠	٢٢,٢	١٨,٠	٢٢,٢	١٨,٠	٢٢,٢	١٨,٠	انحراف الأبناء
١٠,٠	٣٤,٠	١٧,٩	٣٠,٠	٣٨,٥	٣٠,٠	٣٨,٥	٣٠,٠	الضعف الدراسي أو انسحاب الولد من الدراسة
١٠,٠	٩٧,٠	١٥,٣	١٢٤,٠	٤٧,٥	١٢٤,٠	٤٧,٥	١٢٤,٠	أمراض نفسية
٦٢,٠	٢٣,٠	٣٠,٠	٢١,٠	٣٠,٠	٢١,٠	٣٠,٠	٢١,٠	سوء عشرة بين الزوجين

يبدو من بيانات الجدول أن حوادث الطرق المرورية لها أضرار اجتماعية على جميع العائلات التي ارتكب عائلها، أو أحد أفرادها حادثاً مرورياً، أو كانوا ضحية لحادث مروري:

١ - نسبة (١١٪) من العائلات في منطقة القصيم التي حصل فيها وفاة بسبب الحادث المروري تعاني من تيمم الأولاد (١٣٧) يتيمًا، بمعدل يتيم واحد في كل عائلة متوفى، ونسبة (١٣٪) من العائلات فيها حالات ترميل النساء (١١٢) أرملة بسبب وفاة الأزواج بحوادث الطرق، بمعدل أرملة واحدة، في كل عائلة.

٢ - انتشرت الأمراض النفسية في العائلات ضحايا الحوادث المرورية في منطقة القصيم في (٢٦١) عائلة، بمعدل مريض نفسي واحد في كل عائلة تعرّض أحد أعضائها لحادث مروري، ويشيع المرض النفسي عند (١٢٤) عائلة متوفى بنسبة (٤٧,٥٪) من عائلات المتوفين ضحايا الحادث المروري، وتعاني (٩٧) عائلة مصاب بحادث مروري من أمراض نفسية بنسبة (٣٧,٢٪) من عائلات المصابين ضحايا حوادث الطرق، وتعاني (٢١) عائلة معاق جسدي بسبب الحادث المروري من مشكلات نفسية بنسبة (١٥,٣٪) من عائلات المعاقين ضحايا حوادث السيارات.

٣ - انتشرت مشكلة ضعف رعاية ومتابعة الأولاد في العائلات ضحايا الحوادث المرورية بمنطقة القصيم في (٨٨) عائلة، بمعدل فرد واحد يحتاج رعاية في كل عائلة تعرّض أحد أعضائها لحادث مروري، وتشيع مشكلة ضعف رعاية ومتابعة الأولاد عند (٣٩) عائلة متوفى بنسبة (٤٤,٣٪) من عائلات المتوفين ضحايا حوادث الطرق، ويعاني عدد (٣٨) عائلة مصاب بحادث مروري من هذه المشكلة بنسبة (٤٠,٩٪) من العائلات المتضررين المصابين جسمياً من حوادث الطرق، ويعاني عدد (١٣) عائلة معاق جسدياً من

هذه المشكلة بنسبة (١٤.٨٪) من عائلات المعاقين جسدياً ضحايا حوادث السيّارات بمنطقة القصيم.

٤ - انتشرت مشكلة الضعف الدراسي وانسحاب الولد من المدرسة في العائلات ضحايا الحوادث المرورية في منطقة القصيم في (٧٨) عائلة، بمعدل ولد واحد في كل عائلة تعرّض أحد أعضائها لحادث مروري، وتشيع مشكلة الضعف الدراسي وانسحاب الولد من المدرسة في (٣٠) عائلة متوفى، بنسبة (٣٨.٥٪) من العائلات المتوفى أحد أفرادها بسبب حادث مروري، وتعاني (٣٤) عائلة مصاب جسمياً، بنسبة (٤٣.٦٪) من عائلات المصابين بحوادث الطرق من مشكلة الضعف الدراسي، وانسحاب الولد من المدرسة، وتضررت (١٤) عائلة معاق جسدياً، بنسبة (١٧.٩٪) من عائلات المعاقين من مشكلة الضعف الدراسي وانسحاب الولد من المدرسة.

٥ - انتشرت مشكلة سوء العشرة بين الزوجين في العائلات ضحايا الحوادث المرورية في منطقة القصيم في (٤٤) عائلة، بمعدل حالة سوء عشرة واحدة في كل عائلة، وتشيع المشكلة في (٢٣) عائلة مصاب جسمياً بنسبة (٣٢.٩٪) من العائلات المتضررة بالإصابة الجسمية في حوادث الطرق، وتعاني (٢١) عائلة معاق جسدياً بنسبة (٣٠٪) من عائلات المعاقين من مشكلة سوء العشرة بين الزوجين.

٦ - سببت حوادث الطرق مشكلة انحراف الأبناء في العائلات ضحايا الحوادث المرورية في منطقة القصيم في (٤٥) عائلة، بمعدل ولد واحد منحرف في كل عائلة، وتشيع مشكلة انحراف الأولاد في (١٨) عائلة متوفى بنسبة (٤٠٪) من العائلات المتضررة بوفاة أحد أفرادها من حوادث المرور، وتعاني (١٧) عائلة مصاب جسمياً من هذه المشكلة بنسبة (٣٧.٨٪) من العائلات التي أصيب أحد أفرادها بحادث مروري، وتضررت (١٠)

عائلات يوجد فيها معاقون جسدياً من مشكلة انحراف الأولاد بنسبة (٢٢.٢٪) من العائلات المعاق أحد أفرادها بسبب حوادث السيارات.

٧ - وُجدت مشكلة طلاق الزوجين في العائلات ضحايا الحوادث المرورية في منطقة القصيم في (٢٢) عائلة، بمعدل حالة طلاق واحدة في كل عائلة، وتعاني (١٢) عائلة مصاب جسمياً، بنسبة (٣٥.٣٪) من العائلات ضحايا حوادث الطرق المصابة جسمياً من مشكلة الطلاق، وتعاني (١٠) عائلات معاقين جسدياً بنسبة (٢٩.٤٪) من العائلات المتضررين بالإعاقة بسبب حوادث السيارات من مشكلة الطلاق.

ثالثاً: الآثار الاقتصادية المترتبة على الحوادث المرورية

تنوعت الأضرار الاقتصادية لضحايا حوادث السيارات، بعضها أصاب الفرد مباشرة كالفصل عن العمل أو الانقطاع عنه، وبعض الحوادث تسببت في تردّي الأوضاع الاقتصادية للأسرة و فقرها، وبعضها يترتب عليها استنزاف موارد الدولة في تسجيل الفرد وأسرته بالضمان الاجتماعي، ويمكن بيان ذلك وتوضيحه من خلال بيانات الجدول الآتي:

جدول رقم (٤). يوضح حجم الأضرار الاقتصادية للحوادث المرورية بمنطقة القصيم.

الأضرار الاقتصادية للحوادث المرورية			المصابون			المعاقون			الوفاة			الاجموع		
العدد	متوسط	%	العدد	متوسط	%	العدد	متوسط	%	العدد	متوسط	%	العدد	متوسط	%
١٣.٠٠	١.٠٠٠٠	٪٢٦.٠	١٣.٠٠	١.٠٠٠٠	٪٢٦.٠	٢٤.٠٠	١.٠٠٠٠	٪٤٨.٠	٥٠.٠٠	١.٠٠٠٠	٪١٠٠.٠	١٣.٠٠	١.٠٠٠٠	٪١٠٠.٠
٢٩.٠٠	١.٠٠٠٠	٪٣٦.٧	٢٣.٠٠	١.٠٠٠٠	٪٢٩.١	٢٧.٠٠	١.٠٠٠٠	٪٣٤.٢	٧٩.٠٠	١.٠٠٠٠	٪١٠٠.٠	٢٩.٠٠	١.٠٠٠٠	٪١٠٠.٠
٤٦.٠٠	١.٠٠٠٠	٪٣٢.٦	٣٠.٠٠	١.٠٠٠٠	٪٢١.٣	٦٥.٠٠	١.٠٠٠٠	٪٤٦.١	١٤١.٠٠	١.٠٠٠٠	٪١٠٠.٠	٤٦.٠٠	١.٠٠٠٠	٪١٠٠.٠

يبدو من بيانات الجدول أنّ حوادث الطرق المرورية لها أضرار اقتصادية على جميع العائلات التي ارتكب عائلها حادثاً مرورياً، أو كان ضحية لحادث مروري، ويمكن بيانه على النحو الآتي:

١ - بسبب حوادث الطرق، أصاب الفقر (٥٠) عائلة من ضحايا الحوادث المرورية في منطقة القصيم، بمعدل فقر حالة واحدة في كلّ عائلة، وتشيع مشكلة الفقر في (٢٤) عائلة متوفى، بنسبة (٤٨٪) من عائلات المتوفين في حوادث السيارات، وتعاني (١٣) عائلة مصاب جسمياً من الفقر، بنسبة (٢٦٪) من العائلات المتضررين بالإصابة الجسمية بسبب حوادث الطرق، وتعاني (١٣) عائلة معاق جسدياً من تردّي الوضع الاقتصاديّ والفقر بنسبة (٢٨٪) من العائلات أحد أفرادها معاق جسدياً من ضحايا حوادث السيارات.

٢ - تعرّضت حالات من ضحايا الحوادث المرورية في منطقة القصيم للفصل أو الانقطاع عن العمل في (٧٩) عائلة، بمعدل حالة واحدة في كلّ عائلة، وتشيع هذه المشكلة في (٢٧) عائلة متوفى بنسبة (٣٤.٢٪) من عائلات المتوفين بسبب الحادث المروري، وتعاني (٢٩) عائلة مصاب جسمياً بنسبة (٣٦.٧٪) من العائلات المتضررين بالإصابة من مشكلة فصل أو انقطاع أحد أفرادها عن العمل، كما تعاني (٢٣) عائلة معاق جسدياً بنسبة (٢٩.١٪) من العائلات أحد أفرادها معاق جسدياً من حوادث الطرق.

٣ - دفعت حوادث الطرق بعض الأفراد ضحايا الحوادث المرورية في منطقة القصيم إلى التسجيل بالضمان الاجتماعيّ، وينتمون إلى (١٤١) عائلة بمعدل حالة واحدة سُجلت بالضمان الاجتماعيّ من كلّ عائلة، وتمّ تسجيل حالات بالضمان الاجتماعيّ في (٦٥) عائلة متوفى، بنسبة (٤٦.١٪) من المتوفين ضحايا الحوادث

المرورية، والتحق بالضمان الاجتماعي (٤٦) عائلة مصاب جسمياً بنسبة (٣٢.٦٪) جسمياً من المتضررين من حوادث السيارات، وعدد (٣٠) عائلة معاق تم تسجيلها بالضمان الاجتماعي بنسبة (٢١.٣٪) من العائلات المعاق أحد أفرادها بسبب الحوادث المرورية.

كما كشفت الدراسة الميدانية عن مؤشر عالٍ للخسائر المالية التي يدفعها الأفراد والعائلات للآخرين بسبب حوادث السيارات، ويمكن وصفها بالهدر المالي، وكانت تلك المدفوعات المالية متنوعة (من غير حساب ما تدفعه شركات التأمين) فبعض المبالغ المدفوعة ديات وتعويض عن وفاة أو إصابة أو إعاقة الغير، وبعض المبالغ تُدفع لإصلاح الضرر بالسيارات والممتلكات العامة، أو من أجل العلاج في المستشفيات الخاصة، ويمكن توضيح هذا الهدر المالي الذي يدفعه المواطن، من خلال بيانات الجدول الآتي:

جدول رقم (٥). يوضح حجم الهدر المالي بسبب الحوادث المرورية بمنطقة القصيم.

المجموع	الوفاة		المعاقون		المصابون		الهدر المالي بسبب الحوادث المرورية
	النسبة في العائلات %	متوسط المبالغ لكل عائلة Mean	النسبة في العائلات %	متوسط المبالغ لكل عائلة Mean	النسبة في العائلات %	متوسط المبالغ لكل عائلة Mean	
متوسط المدفوعات في المنطقة							
المبلغ المدفوع في المنطقة	٨٨٧	٢٢٩٦٦٧.٦٤٧١	٥.٨	٨٤٨٣٣٣.٣٣٣٣	٥.٥	٣٢٤.٠٠٠	لوفاة أو إصابة المتضرر (الديات)
		٧٨٠.٨٥٠٠٠		٥٠٩.٠٠٠٠٠		٤٨٦.٠٠٠٠٠	

تبرهن بيانات الجدول أن الهدر المالي الذي يدفعه المواطنون في منطقة القصيم بسبب حوادث الطرق كثير ومتنوع، يمكن توضيحه بالتفصيل على النحو الآتي:

١ - نسبة (٥,٥٪) من العائلات التي حدث لأفرادها إصابات جسمية حصلت على تعويض مالي من المتضرر، يقدر المبلغ بحوالي (خمسة ملايين) ريال، متوسط المبلغ المدفوع لكل عائلة فيها مصابون (ثلاثمئة ألف) ريال، ونسبة (٥,٨٪) من العائلات التي حدث لأفرادها إعاقات جسمية حصلت على تعويض مالي من المتضرر، يقدر المبلغ بحوالي (خمسة ملايين) ريال، متوسط المبلغ المدفوع لكل عائلة فيها معاقون (ثلاثمئة ألف) ريال، ونسبة (٨٨,٧٪) من العائلات التي حدث لأفرادها وفيات حصلت على تعويض مالي من المتضرر، يقدر المبلغ بحوالي (ثمانية وسبعين مليون) ريال، متوسط المبلغ المدفوع لكل عائلة فيها وفيات (مليوناً) ريال.

٢ - نسبة (٣١,١٪) من العائلات التي حدث لأفرادها إصابات جسمية دفعت تعويضاً مالياً لإصلاح السيارات المتضررة للآخرين، يقدر المبلغ بحوالي (تسعمئة ألف) ريال، متوسط المبلغ المدفوع من كل عائلة فيها مصابون (اثنا عشر ألف) ريال، ونسبة (١٠,٤٪) من العائلات التي حدث لأفرادها إعاقات دفعت تعويضاً مالياً لإصلاح السيارات المتضررة للآخرين، يقدر المبلغ بحوالي (ثلاثمئة ألف) ريال، متوسط المبلغ المدفوع من كل عائلة فيها معاقون (عشرة آلاف) ريال، ونسبة (٥٨,٥٪) من العائلات التي حدث لأفرادها وفيات دفعت تعويضاً مالياً لإصلاح السيارات المتضررة للآخرين، يقدر المبلغ بحوالي (مليوناً) ريال، متوسط المبلغ المدفوع من كل عائلة فيها وفيات (تسعة عشر ألف) ريال.

٣ - نسبة (٣٦,٢٪) من العائلات التي حدث لأفرادها إصابات دفعت تعويضاً مالياً لإصلاح سياراتها الخاصة المتضررة، يقدر المبلغ بحوالي (مليوناً) ريال، متوسط المبلغ المدفوع من كل عائلة فيها مصابون (ثلاثة عشر ألف) ريال، ونسبة (١٩,٩٪) من العائلات

التي حدث لأفرادها إعاقاتٌ دفعَت تعويضاً مالياً لإصلاح سياراتها الخاصة المتضررة، يقدر المبلغ بحوالي (تسعمئة ألف) ريال، متوسط المبلغ المدفوع من كلِّ عائلة فيها معاقون (عشرون ألف) ريال، ونسبة (٤٣,٩٪) من العائلات التي حدث لأفرادها وفياتٌ دفعَت تعويضاً مالياً لإصلاح سياراتها الخاصة المتضررة يقدر المبلغ بحوالي (مليون) ريال، متوسط المبلغ المدفوع من كلِّ عائلة فيها وفياتٌ (خمسة عشر ألف) ريال.

٤ - نسبة (٤٦,٢٪) من العائلات التي حدث لأفرادها إصاباتٌ جسمية دفعَت تعويضاً مالياً لإصلاح ضرر بالمتلكات العامة، يقدر المبلغ بحوالي (ثلاثمئة ألف) ريال، متوسط المبلغ المدفوع من كلِّ عائلة فيها مصابون (خمسة آلاف) ريال، ونسبة (٩,٧٪) من العائلات التي حدث لأفرادها إعاقاتٌ جسدية دفعَت تعويضاً مالياً لإصلاح ضرر بالمتلكات العامة، يقدر المبلغ بحوالي (سبعين ألف) ريال، متوسط المبلغ المدفوع من كلِّ عائلة فيها معاقون (ألفان وستمئة) ريال، ونسبة (٤٤,١٪) من العائلات التي حدث لأفرادها وفياتٌ دفعَت تعويضاً مالياً لإصلاح ضرر بالمتلكات العامة، يقدر المبلغ بحوالي (ثلاثة ملايين) ريال، متوسط المبلغ المدفوع من كلِّ عائلة فيها وفياتٌ (أربعة آلاف وأربعمائة) ريال.

٥ - نسبة (٤٩,٣٪) من العائلات التي حدث لأفرادها إصاباتٌ جسمية دفعَت مبالغ للعلاج والدواء وإجراء عمليات في مستشفيات ومستوصفات خاصة، يقدر المبلغ بحوالي (سبعمئة ألف) ريال، متوسط المبلغ المدفوع من كلِّ عائلة فيها مصابون (ثمانية عشر ألف) ريال، ونسبة (٢٤,٠٪) من العائلات التي حدث لأفرادها إعاقاتٌ دفعَت مبالغ للعلاج والدواء وإجراء عمليات في مستشفيات ومستوصفات خاصة، يقدر المبلغ بحوالي (ثلاثمئة وثلثين ألف) ريال، متوسط المبلغ المدفوع من كلِّ عائلة فيها معاقون (سته وعشرون ألف) ريال، ونسبة (٢٦,٨٪) من العائلات التي حدث لأفرادها وفياتٌ دفعَت مبالغ للعلاج والدواء وإجراء عمليات في مستشفيات ومستوصفات خاصة، يقدر المبلغ

بجوالي (ثلاثمائة وسبعين ألف) ريال، متوسط المبلغ المدفوع من كل عائلة فيها وفيات (ستة عشر ألف) ريال.

رابعاً: الآثار العلمية المترتبة على الحوادث المرورية

تنوعت الخسائر العلمية لضحايا الحوادث المرورية في منطقة القصيم، حتى أصبحت حوادث الطرق من معوقات التنمية الاجتماعية؛ فبسبب حوادث السيارات حصل لبعض الموارد البشرية في المجتمع وفيات وإصابات جسمية وإعاقات جسدية، مثل: الطلاب في مدارس التعليم العام، وطلاب الجامعات، وطلبة الدراسات العليا، والمتخصصين في مختلف العلوم الشرعية والطبية والتطبيقية والإدارية والإنسانية، كما يتضح من بيانات الجدول الآتي:

جدول رقم (٦). يوضح حجم الخسائر العلمية بسبب الحوادث المرورية بمنطقة القصيم.

المجموع	الوفاة			المعاقون			المصابون			الخسائر العلمية بسبب الحوادث المرورية بمنطقة القصيم	
	التوسط في المنطقة	العدد في المنطقة	النسبة في العائلات % Mean	العدد	النسبة في العائلات % Mean	العدد	النسبة في العائلات % Mean	التوسط في المنطقة	العدد		
١٠٧٠٣	٣٢٢	٪١٦٠	٢٠٠٠٠	١٣٠٠٠	٪٤٢	١٠٠٦٢٥	١٧٠٠	٪١٥٠	٣٠١٧٢	١٧٥٠٠	الطلاب (تعليم عام)
٣٧٠٦	١١٣	٪١٠٠	٢٠٣٥٧١	٩٩٠٠	٪٣٠	١٠٠٧٦٩	١٤٠٠	٪٧٠	١٠٩٣٣٣	٥٨٠٠	التعليم الجامعي
١٥٠٣	٤٦	٪٤٠	١٠٥٠٠	٢٤٠٠	٪٨	١٠٠٠٠	٣٠٠	٪٢٠	١٠٩٠٠٠	١٩٠٠	المتخصصون في العلوم الشرعية
١٥	٣٠	٪٢٠	١٠٨٠٠٠	١٨٠٠	٪٠	-	-	٪١٠	٢٠٠٠٠٠	١٢٠٠	المتخصصون في العلوم الطبية والتطبيقية
١٠٠٣	٣١	٪١٨	٢٠٢٨٥٧	١٦٠٠	٪٥	١٠٠٠٠	٢٠٠	٪١٨	١٠٨٥٧١	١٣٠٠	المتخصصون في العلوم الإدارية والإنسانية
١١٠٣	٣٤	٪١٦	٢٠٣٣٣٣	١٤٠٠	٪١٦	٢٠٣٣٣٣	١٤٠٠	٪١٣	١٠٢٠٠٠	٦٠٠	دراسات عليا

تشير البيانات الإحصائية في الجدول إلى أنّ الطلاب في التعليم العام هم أكثر خسائر التنمية البشرية بسبب الوفاة من حوادث الطرق، حيث إنّ نسبة (١٦,٩٪) من العائلات بمنطقة القصيم توفي لها أولاد في المراحل الدراسية: الابتدائية أو المتوسطة أو الثانوية، بمعدل طالبين بكلّ عائلة. كذلك هناك عدد (٩٩) متوفى طالباً جامعياً ينتمون إلى (١٠,٩٪) من العائلات بمنطقة القصيم، بمعدل حوالي طالبين بكلّ عائلة. وتبرهن القيم الإحصائية في الجدول أنّ حوادث الطرق تسببت في وفاة عدد من المتخصصين بالعلوم الشرعية يساوي (٢٤)، ووفاة عدد من المتخصصين بالعلوم التطبيقية والطبية يساوي (١٨)، ووفاة عدد من المتخصصين بالعلوم الإدارية والإنسانية يساوي (١٦). كما تبرهن القيم الإحصائية أنّ كثيراً من طلاب التعليم العام (١٧٥) طالباً يعانون من إصابات جسمية من جرّاء حوادث الطرق، فنسبة (١٥,١٪) من العائلات بمنطقة القصيم أصيب لها أولاد في المراحل الدراسية: الابتدائية أو المتوسطة أو الثانوية، بمعدل (٣) طلبة بكلّ عائلة. كذلك هناك عدد (٥٨) طالباً جامعياً مصاباً جسماً، ينتمون إلى (٧,٨٪) من العائلات بمنطقة القصيم، بمعدل حوالي طالبين في كلّ عائلة. وتبرهن القيم الإحصائية في الجدول أنّ حوادث الطرق تسببت في إصابة جسمية لعدد من المتخصصين بالعلوم الشرعية يساوي (١٩)، وإصابة عدد من المتخصصين بالعلوم التطبيقية والطبية يساوي (١٢)، وإصابة عدد من المتخصصين بالعلوم الإدارية والإنسانية يساوي (١٣). كما أنّ البيانات الإحصائية في الجدول توضح أنّ الطلاب في التعليم العام حصل لبعضهم (١٧) إعاقات جسدية بسبب حوادث الطرق، فنسبة (٤,٢٪) من العائلات بمنطقة القصيم لدى أولادهم إعاقات جسدية ويدرسون في المراحل الدراسية: الابتدائية أو المتوسطة أو الثانوية بمعدل طالب واحد معاق في كلّ عائلة، كذلك هناك عدد (١٤) معاقاً جسدياً جامعياً ينتمون إلى (٣,٤٪) من العائلات

بمنطقة القصيم، بمعدل حوالي طالب جامعي واحد معاق جسدياً في كل عائلة. وتبرهن القيم الإحصائية في الجدول أن حوادث الطرق تسببت في إعاقة جسدية لعدد من المتخصصين بالعلوم الشرعية يساوي (٣)، وإعاقة عدد من المتخصصين بالعلوم الإدارية والإنسانية يساوي (٢).

خامساً: الآثار المهنية المترتبة على الحوادث المرورية:

الحوادث المرورية في منطقة القصيم تسببت في وفاة موارد بشرية رئيسة في المجتمع، أو تعطيلها عن العمل بالإعاقة الجسدية والإصابة الجسمية، كما تبرهن بيانات الجدول الآتي:

جدول رقم (٧). يوضح حجم الخسائر المهنية بسبب الحوادث المرورية بمنطقة القصيم.

المجموع		الوفاة		المعاقون		المصابون		الخسائر المهنية بسبب الحوادث المرورية
المتوسط في المنطقة	العدد في المنطقة	النسبة في العائلات %	المتوسط في العائلة Mean	العدد	النسبة في العائلات %	المتوسط في العائلة Mean	العدد	
٦٧,٦	٢٠٣	%٨,٣	٢,٤٦٨٨	٧٩,٠٠	%١,٠	١,٥٠٠٠	٦,٠٠	المعلمون
٧٤,٦	٢٢٤	%١٤,٥	١,٩١٠,٧	١٠٧,٠٠	%٤,٢	١,١٢٥٠	١٨,٠٠	الموظفون
٣١	٩٣	%٤,٧	١,٦٦٦,٧	٣٠,٠٠	%١,٠	١,٠٠٠٠	٤,٠٠	العسكريون

تبرهن البيانات الإحصائية أن حوادث السيارات سلبت نتاج التنمية الاجتماعية في منطقة القصيم بأشكال مختلفة، يمكن توضيحها على النحو الآتي:

١ - الحوادث المرورية عطلت قدرات بعض الموظفين (٩٩) بسبب الإصابة الجسمية، وهؤلاء ينتمون إلى نسبة (١٢,٧٪) من العائلات في المنطقة، وبعض الموظفين

تعطلت قدراتهم بسبب الإعاقة الجسدية (١٨) وهم ينتمون إلى نسبة (٤.٢٪) من العائلات، وعدد من الموظفين (١٠٧) فقدهم المجتمع بالوفاة، وينتمون إلى نسبة (١٤.٥٪).

٢ - بسبب الحوادث المرورية، تعطلت قدرات (١١٨) من المعلمين بسبب الإصابة الجسمية، وهم ينتمون إلى نسبة (٧.٥٪) من العائلات في المنطقة، وبعض المعلمين تعطلت قدراتهم بسبب الإعاقة الجسدية (٦) وينتمون إلى نسبة (١.٠٪) من العائلات، وعدد من المعلمين (٧٩) فقدهم المجتمع بالوفاة، وهؤلاء ينتمون إلى نسبة (٨.٣٪).

٣ - أضرت الحوادث المرورية بـ(٥٩) عسكرياً، وتعطلت قدراتهم بسبب الإصابة الجسمية، وهؤلاء ينتمون إلى نسبة (٤.٤٪) من العائلات في المنطقة. وبعض العسكريين تعطلت قدراتهم بسبب الإعاقة الجسدية وعددهم (٤) وينتمون إلى نسبة (١.٠٪) من العائلات. وعدد من العسكريين (٣٠) فقدهم المجتمع بالوفاة، وينتمون إلى نسبة (٤.٧٪).

سادساً: الآثار الصحية المترتبة على الحوادث المرورية:

أثبت البحث الميداني أنَّ حوادث الطرق من المعوقات الرئيسة للتنمية الاجتماعية وخاصة في المجال الصحي، فالغالبية من المصابين والمعاقين والمتوفين في حوادث السيارات شغلوا سرر المستشفيات الحكومية والخاصة أياماً عديدة، وشهوراً مديدة، وراجع بعضهم العيادات الخارجية فتراتٍ طويلة، وكلُّ هذا هدر صحي يعيق جودة المستشفيات وتفرُّغها لتقديم خدمات صحية للمواطنين سواء أكانت وقاية أم علاجاً، ويمكن توضيح ذلك من خلال بيانات الجدول الآتي:

جدول رقم (٨). بوضوح حجم الهدر الصحي بسبب الحوادث المرورية بمنطقة القصيم.

المجموع		الوفاة		المعاقون		المصابون		الهدر الصحي بسبب الحوادث المرورية
متوسط الأيام في المنطقة	عدد الأيام في المنطقة	النسبة في العائلات %	المتوسط لكل عائلة Mean	العدد بالأيام	النسبة في العائلات %	المتوسط لكل عائلة Mean	العدد	
١١١,٤٠٧١	٢٥١٧٨	٤٢,٠	٥٠,٣٤٧٤	٤٧٨٣	١٦,٨	٣٠٩,١٨٤٢	١١٧٤٩	عدد أيام مراجعة المستشفيات الحكومية
٧٦,٨٨٥٧	١٦١٤٦	٣٥,٢	٤٠,٩١٨٩	٣٠٢٨	١٨,٦	١٧٥,٦١٥٤	٦٨٤٩	عدد أيام الإقامة بالمستشفيات الحكومية
٢٤,٨٤١٣	١٥٦٥	٢٥,٤	٢١,٦٢٥٠	٣٤٦	١٥,٩	٥٧,٥٠٠٠	٥٧٥	عدد أيام الإقامة بالمستشفيات الخاصّة

سببت حوادث السيارات هدراً صحياً بانشغال السُرر في المستشفيات الحكومية والمستشفيات الخاصّة فترات طويلة، على النحو الآتي:

- ١ - نسبة (٤٦,٢٪) من عائلات المصابين شغلوا أسرة المستشفيات الحكومية (٦٢٦٩) يوماً، بمعدل (شهرين) تقريباً لكل عائلة حصل لأحد أفرادها حادث مروري. ونسبة (١٨,٦٪) من عائلات المعاقين شغلوا أسرة المستشفيات الحكومية (٦٨٤٩) يوماً بمعدل (ستة أشهر) لكل عائلة حصل لأحد أفرادها حادث مروري. ونسبة (٣٥,٢٪) من عائلات المتوفين شغلوا أسرة المستشفيات الحكومية (٣٠٢٨) يوماً، بمعدل (شهر) لكل عائلة حصل لأحد أفرادها حادث مروري.

٢ - نسبة (٥٨,٧٪) من عائلات المصابين شغلوا أسيرة المستشفيات الخاصة (٦٤٤) يوماً، بمعدل (١٧) يوماً تقريباً لكل عائلة حصل لأحد أفرادها حادث مروري. ونسبة (١٥,٩٪) من عائلات المعاقين شغلوا أسيرة المستشفيات الخاصة (٥٧٥) يوماً، بمعدل (٥٧) يوماً لكل عائلة حصل لأحد أفرادها حادث مروري. ونسبة (٢٥,٤٪) من عائلات المتوفين شغلوا أسيرة المستشفيات الخاصة (٣٤٦) يوماً، بمعدل (٢١) يوماً لكل عائلة حصل لأحد أفرادها حادث مروري.

٣ - نسبة (٤١,٢٪) من عائلات المصابين راجعوا عيادات المستشفيات الحكومية (٨٦٤٦) يوماً، بمعدل (٩٢) يوماً تقريباً لكل عائلة حصل لأحد أفرادها حادث مروري. ونسبة (١٦,٨٪) من عائلات المعاقين راجعوا عيادات المستشفيات الحكومية (١١٧٤٩) يوماً، بمعدل (٣٠٩) يوماً لكل عائلة حصل لأحد أفرادها حادث مروري. ونسبة (٤٢,٠٪) من عائلات المتوفين راجعوا عيادات المستشفيات الحكومية (٤٧٨٣) يوماً، بمعدل (٥٠) يوماً لكل عائلة حصل لأحد أفرادها حادث مروري.

وقد تمّ تصنيف الآثار والمشكلات الاجتماعية والاقتصادية حسب شدتها على ضحايا الحوادث المرورية، حيث استخدمت الدراسة اختبار (العامل التحليلي - Factor Analysis) لتحديد شدة وطأة الحوادث المرورية على المواطنين في منطقة القصيم، فمن خلال نتيجة الاختبار استطاعت الدراسة تحديد قوة كل ضرر اجتماعي، واقتصادي وانتشاره وارتباطه بغيره من الأضرار بحوادث السيارات في منطقة القصيم، كما يتضح من بيانات الجدول الآتي:

جدول رقم (٩). بوضوح اختبار العامل التحليلي - Factor Analysis

مشكلات منتشرة أثارها خفيف التباين المفسر (قوة الأثر) = ١٠,٤٨٩		مشكلات منتشرة أثارها متوسط التباين المفسر (قوة الأثر) = ١٤,٩٨٩		مشكلات منتشرة أثارها قوي وصعب التباين المفسر (قوة الأثر) = 35.783	
التشيع		التشيع		التشيع	
٠,٨٨٧	أمراض نفسية	٠,٧٦٧	سوء العشرة بين الزوجين	٠,٨٢١	تيتم الأولاد
٠,٥٨٠	الطلاق	٠,٤٨٠	فقر الأسرة	٠,٦٩٠	ترمل النساء
		٠,٤٨٠	فصل عن العمل أو انقطاع	٠,٦٨٨	ضعف رعاية ومتابعة الأولاد
				٠,٦٦٥	التسجيل في الضمان الاجتماعي
				٠,٦٣٣	انحراف الأبناء

البيانات الإحصائية لاختبار العامل التحليلي تبرهن ما يلي :

١ - أن العائلات في منطقة القصيم تضررت بقوة وبشدة من حوادث السيارات التي سببت لها أربع مشكلات اجتماعية واقتصادية متشابكة ومتراطة، تبدأ بتيتم الأولاد وترمل النساء الذي يترتب عليه ضعف دراسي أو انسحاب الأولاد من المدارس، ثم ضعف رعاية الأولاد ومتابعتهم، ثم تسجيل الأسرة بالضمان الاجتماعي، ثم انحراف الأبناء؛ وكان أثر هذه المشاكل على العائلة بالمنطقة قوياً يساوي (٣٥,٧٨٣٪).

٢ - أن العائلات في منطقة القصيم تضررت من حوادث السيارات من ثلاث مشكلات اجتماعية واقتصادية متشابكة ومتراطة مع بعض: بدأت بسوء العشرة بين الأزواج ضحايا الحادث المروري، والفصل أو الانقطاع من العمل، ثم تردّي الوضع الاقتصادي بفقر الأسرة، وكان أثر هذه المشاكل على العائلة بالمنطقة متوسطاً يساوي (١٤,٩٨٩٪).

٣ - أنَّ العائلات في منطقة القصيم تضررت من حوادث السيَّارات في مشكلتين اجتماعيتين متشابكتين ومتراپطتين فيما بينهما وهما: المرض النفسي والطلاق، وكان أثر هاتين المشكلتين على العائلة بالمنطقة خفيفاً يساوي (١٠,٤٨٩٪).

نتائج الدراسة:

من خلال تحليل بيانات الدراسة، واستخدام الاختبارات الإحصائية الوصفية والاستدلالية؛ حققت الدراسة الأهداف الرئيسة، وأجابت عن التساؤلات المحددة بالبحث، وكانت النتائج على النحو الآتي:

النتيجة الأولى:

سببت الحوادث المرورية لأفراد العائلات السعودية التي تقطن في منطقة القصيم (في العينة الممثلة لمجتمع القصيم) لعام ٢٠١٧م إصابات وإعاقات ووفيات، عدد الضحايا من الذكور يساوي (٦٩٨) ذكراً، وعدد الضحايا من الإناث (٣٠٦) إناث، وقد فقدت العائلات بسبب حوادث الطرق آباءً وأمهاتٍ (١١٥)، وشباباً (٢١٢)، وأطفالاً (١٣٤).

النتيجة الثانية:

بسبب حوادث السيَّارات، فقدت منطقة القصيم موارد بشرية وعلمية بسبب الوفاة، وبعضهم تعطلت قدراتهم بسبب إصابات جسمية أو إعاقات جسدية شملت: طلاباً في مدارس التعليم العام (٣٢٢)، وطلاب الجامعات (١١٣)، وطلبة الدراسات العليا (٣٤)، والمتخصصين في مختلف العلوم الشرعية (٤٦)، والمتخصصين في العلوم الطبية والتطبيقية (٣٠)، والمتخصصين في العلوم الإدارية والإنسانية (٣١)، ومعلمين (٢٠٣)، وموظفين (٢٢٤)، وعسكريين (٩٣).

النتيجة الثالثة:

كانت شدة وطأة الأضرار الاجتماعية والاقتصادية للحوادث المرورية على الأفراد والأسر بمنطقة القصيم، على ثلاثة مستويات، هي:

(١) الضرر الشديد: عندما يترتب على الحادث المروري تيمم الأولاد وترمل النساء الذي يترتب عليه ضعف دراسي أو انسحاب الأولاد من المدارس، ثم ضعف برعاية الأولاد ومتابعتهم، ثم تسجيل الأسرة بالضمان الاجتماعي، ثم انحراف الأبناء.

(٢) الضرر المتوسط: عندما ينتج عن الحادث المروري إصابة وإعاقة قد يحدث سوء العشرة بين الأزواج، والفصل أو الانقطاع من العمل، ثم تردّي الوضع الاقتصادي بفقر الأسرة.

(٣) الضرر الخفيف: بسبب الوفاة أو الإصابة أو الإعاقة من حوادث الطرق قد تحدث الأمراض النفسية أو يحدث طلاق.

النتيجة الرابعة:

سببت الحوادث المرورية هدرًا ماليًا عاليًا، وخسائر مادية كبيرة يدفعها الأفراد والعائلات للآخرين بسبب حوادث السيارات، وكانت تلك المدفوعات المالية متنوعة - من غير احتساب ما تدفعه شركات التأمين - فبعض المبالغ المدفوعة ديوات وتعويض للآخرين عن وفاة أو إصابة جسمية أو إعاقة جسدية، تقدّر بحوالي (ثمانية وثمانين مليون) ريال، وبعض المبالغ تُدفع لإصلاح الضرر بالسيارات الخاصة تقدر بحوالي (خمسة ملايين) ريال، أو إصلاح الضرر بسيارات الآخرين (ثلاثة ملايين) ريال، أو تعويض للممتلكات العامة، تقدّر بحوالي

(سبعمئة ألف) ريال، وبعض المبالغ تُدفع من أجل العلاج في المستشفيات الخاصة، تقدّر المبالغ بحوالي (مليون) ريال.

النتيجة الخامسة:

حوادث السيارات سببت هدرًا صحيًا واسعًا بالمنطقة، من أهمها: إشغال السُرر في المستشفيات الحكومية بتنويم الأفراد المصابين والمعاقين والمتوفين (قبل وفاتهم) أيامًا عديدة بمتوسط يقدر بـ (٧٦) يومًا لكل عائلة توفي أحد أفرادها من حادث مروري، وكذلك إشغال السُرر بالمستشفيات الخاصة فترات طويلة بمتوسط يقدر بـ (٢٤) يومًا لكل فرد تضرّر بالإصابة الجسمية أو الإعاقة الجسدية من الحادث المروري، وكذلك مراجعة متكررة للأفراد المصابين والمعاقين للعيادات الخارجية للمستشفيات الحكومية بمتوسط يقدر لكل مصاب أو معاق بـ (١١١) يومًا.

توصيات الدراسة ومقترحاتها:

على ضوء نتائج الدراسة، تمّ طرح عدد من التوصيات والاقتراحات للتخفيف من حدة الآثار البشرية والمادية لحوادث الطرق على الفرد والأسرة والمجتمع، وهي كما يأتي:

١ - توجيه الاهتمام بتدريب الأخصائيين الاجتماعيين والنفسيين في المستشفيات والمدارس ومراكز الإرشاد الأسري على كيفية علاج المشكلات الاجتماعية والاقتصادية والنفسية لضحايا الحوادث المرورية، وآثارها السلبية على الأزواج والأولاد.

٢ - على المؤسسات المعنية بالمجتمع كوزارة الداخلية ووزارة الصحة ووزارة التعليم، التواصل المستمر مع وسائل الإعلام وبرامج التواصل الاجتماعي بتوعية

المجتمع ، وبثُ نشرة إحصائية دورية عن حجم ونوع الحوادث البشرية والمالية الناتجة من الحوادث المرورية في كل منطقة.

٣ - توجيه بحوث الدراسين في برامج الدراسات العليا بالجامعات السعودية إلى دراسة الآثار المادية والبشرية لحوادث الطرق دورياً في الجوانب الاجتماعية والنفسية والاقتصادية والصحية وكيفية علاجها ، أو التخفيف من حدتها.

٤ - إنشاء متاحف دائمة ، ومتنقلة توعوية تحوي إحصائياتٍ وتقارير عن الحوادث البشرية والمالية لحوادث الطرق تُعرض للجمهور في المناسبات والملتقيات والأسواق التجارية والأندية الشبابية.

٥ - تقديم برامج تدريبية في كليات ومراكز خدمة المجتمع بالجامعات وأقسام الخدمة الاجتماعية بالمستشفيات للأفراد والأسر ضحايا الحوادث المرورية ؛ لتزويدهم بمهارات نفسية واجتماعية تساعدهم على سرعة التكيف مع الإصابات الجسمية والإعاقات الجسدية وفقدان الأقارب بالوفاة.

المراجع والمصادر

أولاً: العربية

- [١] الإدارة العامة للمرور (٢٠١٣م)، التقرير الإحصائي السنوي الرياض: الإدارة العامة للمرور (٢٠١١ - ٢٠١٣م).
- [٢] الإدارة العامة للمرور بمنطقة القصيم (١٤٣٩هـ)، التقرير السنوي ، بريدة.
- [٣] التويجري ، محمد والزهراني ، سعد وأبو عباة ، صالح وعبدالله ، معتز (١٤٢٥هـ) "قيادة صغار السنّ وتأثيرها على المخالفات المرورية". المؤتمر الوطني الثاني للسلامة المرورية ، المخالفات المرورية : الأسباب ، الآثار والحلول. الرياض : مطابع مدينة الملك عبدالعزيز للعلوم والتقنية.

- [٤] الحميدان ، عايد (١٤٢٧هـ) "الآثار الاجتماعية للحوادث المرورية". مؤتمر التعليم والسلامة المرورية مج ٢. الرياض : جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية ، مركز الدراسات والبحوث.
- [٥] السيف ، محمد إبراهيم (١٤٣٧هـ) ، المدخل لدراسة المجتمع السعودي ، مكتبة المتنبي ، الدمام.
- [٦] الشهراني ، سعد (١٤٢٤هـ) "اتجاهات الشباب نحو مشكلة المرور". المجلة العربية للدراسات الأمنية والتدريب. مج ١٨ ، العدد ٣٥.
- [٧] الضحيان ، سعود ، العينات وتطبيقاتها في الدراسات الاجتماعية ، الجزء الثاني ، القاهرة ، ١٤٢٠هـ.
- [٨] عبد العال ، جمال (١٤١٨هـ) "الحوادث المرورية والعناصر الحاكمة لها" في أساليب ووسائل الحد من حوادث المرور. الرياض : أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية ، مركز الدراسات والبحوث.
- [٩] العجلان ، أحمد عبدالله (٢٠١٦) "الضبط الأسري والحوادث المرورية في المملكة العربية السعودية" ، دورية الفكر الشرطي. الشارقة : مركز بحوث الشرطة. مجلد رقم (٢٥) العدد (٩٦) يناير.
- [١٠] العمر ، بدر (١٩٩٤م) ، "الأسرة والتغير الاجتماعي في المرحلة الانتقالية لمجتمع الخليج العربي" في دعم دور الأسرة في مجتمع متغير ، النامة : المكتب التنفيذي لمجلس وزراء العمل والشؤون الاجتماعية بدول مجلس التعاون لدول الخليج العربي.

- [١١] فهيم، محمد وظفر، عبدالرزاق وشامي، محمد ومفتي، فيصل (١٤٠٥هـ) السلوك المزعج الصادر عن السائقين أثناء القيادة - دراسة ميدانية في مدينة مكة المكرمة. جامعة أم القرى - مركز البحوث التربوية والنفسية.
- [١٢] المدني، هاشم (١٤٢٧هـ) "معدل تعرُّض الأطفال المشاة للحوادث المرورية حسب طبيعة اليوم وعدد زوجات الآباء بالنسبة لجنسهم وسنهم". مؤتمر التعليم والسلامة المرورية مج ٢. الرياض: جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، مركز الدراسات والبحوث.
- [١٣] المسح الديموجرافي للهيئة العامة للإحصاء عام (٢٠١٦م). لناصر، فهد (١٤٢٦هـ) "دور نظام النقاط في الحد من المخالفات المرورية". في حوادث المرور. الرياض: جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، مركز الدراسات والبحوث.
- [١٤] منظمة الصحة العالمية (٢٠٠٩)، التقرير العالمي عن الوقاية من الإصابات الناجمة عن حوادث الطرق، جنيف.
- [١٥] النافع، عبدالله والسيف، خالد (١٤٠٨هـ) تحليل الخصائص النفسية والاجتماعية المتعلقة بسلوك قيادات السيَّارات بالمملكة. الرياض: مدينة الملك عبدالعزيز للعلوم والتقنية.
- [١٦] النعمة، محمد (١٤٢٧هـ) "أهمية السلامة المرورية في المرحلة الثانوية". مؤتمر التعليم والسلامة المرورية مج ١. الرياض: جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، مركز الدراسات والبحوث.
- [١٧] هولتكراس، إيكه (١٩٧٢م) قاموس مصطلحات الأثروبولوجيا والفولكلور (ترجمة: محمد الجوهري وحسن الشامي)، دار المعارف، القاهرة.

[١٨] اليوسف، عبدالله (١٤٢٦هـ) "العوامل المؤثرة في ارتكاب المخالفات المرورية في مدينة الرياض". مجلة جامعة الملك عبدالعزيز: الآداب والعلوم الإنسانية. مج ١٤. ص ٩٣ - ١٢٥.

ثانياً: الأجنبية

[١٩] Mathews, M (1991), Personality Correlated of Driver Stress, Personality and Individual Differences, *Journal of Modern optics*, 53(99), PP 1343-1362.

[٢٠] Mathews, M & Moran, A, (1986), Age Difference in Male Drivers Perception of Accident Risk: The Role of Perceived Driving Ability, Special Issue: Youth and Traffic Accident, *Risk Accident Analysis & Prevention*.

ثالثاً: الإلكترونية

[٢١] <https://saudishift.com/saudi-arabia-is-second-among-arab-countries-in-accidents-death-toll/> متاح على الرابط بتاريخ الدخول ١٣/٤/١٤٣٩هـ

[٢٢] http://en.wikipedia.org/wiki/Traffic_collision متاح على الرابط بتاريخ الدخول ١٤/٤/١٤٣٩هـ

[٢٣] http://www.thecartech.com/SafetyAndEnvironment/safety/RoadSafety/car_accidents/accidents/accidents.aspx متاح على الرابط بتاريخ الدخول ١٥/٤/١٤٣٩هـ

Rates of Road Accidents and their Physical and Human Effects (Applied Study at Qassim Region)

**Dr. Ahmed Abdullah Al Ajlan¹, Dr. Khalid Abdullah Al-Torki²,
Dr. Mohammed Ibrahim Al-Saif², and Dr. Abdulaziz Hamoud Al-Mashiqih³**

1 Professor of Sociology and Social Work Department, Qassim University

2 Associate Professor of Sociology and Social Work Department, Qassim University

3 Assistant Professor of Sociology, and Social Work Department, Qassim University

Abstract. The study attempted to achieve the main objective that determine the size and type of human and physical effects of road accidents and their social and economic damage on the individual, family and society in Qassim region. The study used the sample survey method. A representative sample of the male community in Qassim region was drawn to (385) individuals. The study chose the sample units in a purposeful type, or the so-called snowball sample, which contributed to the achievement of (1007) deceased and disabled physically and physically injured due to traffic accidents, it was revealed from the result of the field survey that the car accidents in the community of Qassim area caused several things, injuries, disabilities and mortality of the male and female sexes, and in all generations parents, youth and children, various losses in scientific and functional human resources, and types of social, educational and psychological problems on the individual, and the family and society, and the waste of money paid by many citizens as financial and financial compensation, and large-scale waste of health care in public hospitals and private hospitals for long periods. The study recommended reducing those effects, the importance of training social and psychological specialists in hospitals, schools and family counseling centers in how to treat social, economic and psychological problems in victims of traffic accidents and mitigate their negative effects on the family.