

## علاقة حوادث المرور ببعض المخاوف المرورية لدى عينة من الشباب الجامعي

### Relationship between Traffic Accident and some Traffic Phobias among a Simple of University Youths

صارة حمري<sup>1,\*</sup>

<sup>1</sup> جامعة وهران 2 محمد بن أحمد (الجزائر)، sarahhamri@gmail.com

تاريخ النشر: 2022-06-03

تاريخ القبول: 2022-05-14

تاريخ الاستلام: 2021-08-09

**ملخص:** هدفت هذه الدراسة إلى التعريف بحجم مشكلة حوادث المرور وتقصي علاقتها ببعض المخاوف المرورية لدى الشباب الجامعي، تكونت عينة البحث من (179) طالبا وطالبة من جامعة وهران 2، ولتحقيق أهداف البحث استخدمت الباحثة المنهج الوصفي، كما صممت استبيانا لجمع البيانات، وبعد المعالجة الإحصائية للبيانات بواسطة البرنامج الإحصائي للعلوم الاجتماعية (spss) الإصدار 20، وتوصلت الدراسة إلى عدد من النتائج يمكن تلخيصها في النقاط التالية:

- تتوزع المخاوف المرورية بدرجات متفاوتة بين الشباب الجامعي بوهران.
- لا توجد فروق دالة إحصائية بين الذكور والإناث في المخاوف المرورية.
- لا توجد فروق دالة إحصائية في المخاوف المرورية تعزى لطبيعة حوادث المرور المعاشة.
- توجد علاقة ارتباطية موجبة دالة إحصائية بين درجات مخلفات الحوادث المشاهدة وبعد الخوف من عبور الشوارع لدى الشباب الجامعي بوهران.

**الكلمات المفتاحية:** حادث المرور؛ المخاوف المرورية؛ الشباب؛ الجامعة.

**Abstract:** The present study aimed to determine the size of traffic accidents problem and investigate its relationship with some traffic phobias among University youths. The sample of this research was consisted of (179) male and female students from Oran2 University. To meet research goal, the researcher used descriptive method and designed a questioner for data collection. After analyzing the data using the statistical packages for social sciences program (SPSS) version 20, the study revealed some findings that can be summarized as follows:

- The traffic phobias are distributed with varying degrees between young people in university of Oran.
- There are not statistically significant differences between males and females means in traffic phobias.
- There are not statistically significant differences in traffic phobias according to nature of traffic accidents lived.
- There is a positive correlative relationship between the consequences of traffic accidents observed degree and sub-dimension fear of crossing streets among university youth.

**Keywords:** traffic accident; traffic phobias; young people; university.

\*المؤلف المراسل.

## 1- مقدمة

إن تقدم الحياة بمختلف جوانبها جعل معظم دول العالم تشهد ارتفاعا ملحوظا في أعداد السيارات ومختلف أنواع المركبات، فارتفاع دخل الفرد وازدياد حاجته للتنقل عزز لديه أهمية المركبة كونها وسيلة سريعة ومريحة الاستخدام بحيث توفر له الكثير من الوقت والجهد، كما أن لها دورا مهما في تنظيم حياة الناس. غير أن الاعتماد الكلي عليها ترتب عنه العديد من المخاطر والمشاكل المرورية خاصة بالنسبة للمناطق الصناعية والمدن الكبرى، ولعل أبرزها مشكلة الحوادث المرورية وما يترتب عنها من خسائر؛ فالعديد من دول العالم المتحضر والنامي تشهد زيادة مطردة في أعداد حوادث المرور والإصابات الناتجة عنها من قتلى وجرحى.

ووفق إحصائيات منظمة الصحة العالمية فإن حوالي 1.25 مليون نسمة يموتون كل عام نتيجة حوادث المرور، ومن 20 مليون إلى 50 مليون شخصا يتعرضون سنويا إلى إصابات غير مميتة يؤدي الكثير منها إلى العجز، كما تعد الإصابات الناجمة عن حوادث المرور أهم أسباب وفاة الشباب للفئة العمرية من 15 إلى 29 سنة، وتحصد البلدان المتوسطة والمنخفضة الدخل وحدها ما نسبته 90% من الوفيات العالية في هذا الإطار .

وأمام هذه المعضلة، وللحد من تداعياتها كان لزاما على الدول اعتماد إجراءات وسياسات فورية هدفها التصدي لهذه الحوادث والتقليل من تبعاتها المهلكة للثروتين المادية والبشرية. وإذا كانت الدول المتقدمة قد خطت خطوات عملاقة في مجال التكفل بمشكلة حوادث المرور ونتائجها ضمن استراتيجية السلامة المرورية وصياغتها في شكل أهداف قومية تسعى إلى تحقيقها، فإن كثيرا من الدول النامية لا تزال إلى اليوم تعاني مشاكل معتبرة سببها حوادث المرور. فحسب نتائج دراسة أجراها كل من المطير والوزير (2014) فإن متوسط مؤشر عدد المتوفين والمصابين بسبب الحوادث المرورية في الوطن العربي يفوق نظيره في كل من بريطانيا وألمانيا وكندا وأمريكا بأكثر من عشر مرات، وإن متوسط مؤشر عدد المتوفين بسبب الحوادث المرورية لكل مئة ألف سيارة يزيد أيضا عن نظيره في الدول الأجنبية بأكثر من عشر أمثال .

وقد يرجع السبب في ذلك إلى كون الدول النامية ومن بينها الدول العربية لم تبدي الاهتمام الكافي والمناسب للوضعية من أجل احتوائها وتدارك مسبباتها.

ونجد الواقع نفسه بالنسبة لمسألة السلامة المرورية بالجزائر، فهي الأخرى ليست بمنأى عن هذه المعضلة، فبرغم الجهود المبذولة في سبيل التصدي لها على الصعيدين العلمي والميداني، وبرغم الاستراتيجيات المعتمدة إلا أنه وإلى اليوم ترصد وسائل الإعلام الجزائرية والعديد من صفحات مواقع التواصل الاجتماعي أعدادا متزايدة لحوادث المرور، وتقدم أرقاما مخيفة عن الخسائر المادية والبشرية الناجمة عنها.

وبتحليل هذه المعلومات، يظهر جليا حجم مشكلة حوادث المرور وما أصبحت تحمله في طياتها من هواجس وقلق كبير بالنسبة لأفراد المجتمع كافة. فقد أصبحت واحدة من أكبر المشكلات التي تستهدف المجتمعات في أهم مقومات الحياة وتكبده خسائر مادية ضخمة، والأهم من ذلك كله فقدان البشر، فكم من أسر فجعت بفقدان أحد أبنائها، وكم من أطفال أصبحوا يتامى، وما يترتب عن ذلك من اضطرابات اجتماعية وأثار نفسية خطيرة. وقد تكون ظاهرة الخوف وتنامي مستوياته من بين التبعات النفسية الملازمة لكثير من أفراد المجتمع نتيجة صدمة معاشة أو مواقف أو صور مزعجة تحمل في طياتها الكثير من الخسائر الناتجة عن

حوادث المرور؛ فقليل هم الذين لم يشاهدوا مخلفات حادث مرور أو لم يسمعوها عن حوادث مرور مميتة حصدت الكثير من الأرواح عبر الطرقات البرية داخل المدن وخارجها .

إن الخوف حالة يحسها كل إنسان عندما يواجه خطرا مخيفا بالفعل، أي أنه رد فعل لإشارة بخطر وشيك الوقوع في موقف لا يسمح بالتكيف معه، ولا يمكن للفرد التغلب عليه، أما إذا كان هذا الخوف مرتبطا بموضوعات ومواقف لا تنطوي على تهديد حقيقي أو خطر واقعي أو أذى، فإنه بذلك يعبر عن الخوف في حالته المرضية أو ما يعرف بالفوبيا أو الخوف.(سليمان، 2011، 19).

وجاء في كتاب المعايير الدولية لتشخيص الاضطرابات النفسية (DSM-IV) الصادر عن الجمعية الأمريكية للطب النفسي أن الخوف هو حالة انفعالية شديدة أو ملحة وغير معقولة بصحبها توقع حدوث موقف محدد وخطير يهدد الذات مثل الخوف من الطيران والخوف من المرتفعات...وان التعرض لمثل هذه المثيرات المخيفة يثير مباشرة حالة من ردود فعل القلق، والتي قد تأخذ شكل الاستعداد لحالة دعر والفرد هنا يدرك أن هذا الخوف شديد وغير منطقي، وبالتالي يحاول تجنب الموقف أو تستمر لديه حالة القلق والضيق(الزرد، 2005، 49). ومن هنا يتضح أن عملية التجنب، وانفعال القلق من موضوع أو أمر متوقع ومشاعر الضيق المصاحبة للحالة قد تؤثر بشكل واضح في حياة الفرد الروتينية، في الدراسة أو في مختلف الأنشطة الاجتماعية.

ويذكر سليمان (2011) أن المخاوف قد تولد في لحظة نتيجة خبرة وحيدة أو قد تتطور على مدار الوقت على أساس تسلسل متكامل للأحداث، وهنا تصبح المخاوف مرتبطة بموقف معين وتستثار إما بشكل مباشر أو من خلال الصراع أو كنتيجة للمعلومات الخاطئة عن هذا الموقف أو سوء فهم لطبيعته. وبهذا يمكن لأي شخص أن يكون مخاوبا ولكنها تصبح أكثر ميلا للتطور لدى نوعين من الأشخاص وهما الشخص شديد الانفعال والذي يبدي قلقا زائدا في مواقف مخيفة، والشخص الذي مر بخبرة مخيفة سابقا ومن ثم يصبح أكثر عرضة لتطور مخاوف حادة تنشأ عن خبرات مشابهة أو عن أشياء عديدة لها صلة بالخبرة المعاشة. وفي هذا السياق، قدم مثلا عن فتاة أصبح لديها مخاوف مرضية من الشاحنات وسيارات النقل عندما تقترب منها نتيجة حادث عايشته بالرغم من أنها لم تصب بأي إصابة خطيرة، وأعطى مثلا أخر لشاب تكونت لديه مخاوف من السيارات وقيادتها نتيجة حادث عايشه سبب له انفعالا قويا ونوبة دعر شديدة.

أما جوزيف وليي فقد وجد أن الكثير من المخاوف مرتبط بتهديدات واقعية تستند إلى أرضية فكرية أو معرفية ويتم اكتسابها من البيئة (ورد في الزرد، 2005، 50)، وهذا يعني أن المعارف والمعلومات التي نكونها حول الموضوعات والأشياء قد تتسبب لنا بالمخاوف دون أن تكون مقرونة بتجربة شخصية أو وقائع معاشة، أي أن المخاوف هنا معرفية. ويتوظيف هذه المعطيات والمرتبطة أساسا بكيفية تطور المخاوف وربطها بمشكلة حوادث المرور يضعنا أمام فكرة أن طبيعة حوادث المرور وما تخلفه من خسائر قد تسهم طرديا في ارتفاع حدة المخاوف المرتبطة بالحركة المرورية لدى الأفراد عامة والشباب خاصة باعتبارهم الفئة الأكثر تضررا.

## 2- مشكلة الدراسة وتساولاتها:

إن الأعداد الكبيرة لحوادث المرور في الجزائر وما تكبده من تكاليف مادية وبشرية وأثار نفسية واجتماعية، جعل منها محط أنظار العديد من أفراد وفئات المجتمع حيث أصبحت هاجسا يحمل في طياته الكثير من الرعب لمستعملي المركبات والطرقات، وقد تكون المخاوف نتيجة حتمية لمثل هذه الوضعية، خاصة وأن

بعض الإحصائيات الدولية تشير إلى أن الخسائر البشرية الناجمة عن حوادث المرور تفوق في كثير من الأحيان الخسائر الناجمة عن الإصابة بالأمراض والأوبئة.

وبالنظر للمكانة التي تحتلها الحياة النفسية في المسار التوافقي للفرد مع الذات ومع البيئة الخارجية بمختلف عناصرها، قد عنيت هذه الدراسة بتسليط الضوء على جانب من الآثار النفسية التي قد تنجم عن حوادث المرور بما تتضمنه من خبرات صادمة بصورة مباشرة أو غير مباشرة كالتعرض لحوادث المرور أو مشاهدتها . وقد جرى التركيز على مشكلة الخوف كونها من بين الآثار النفسية الملازمة لحوادث الطرق ما يجعل أي صوت أو صورة أو وضعية مرورية قادرة على إثارة هذا الشعور الذي له في كثير من الأحيان تبعات سلبية واضحة على حياة الأفراد.

كما استهدف فئة الشباب الجامعي على اعتبار أنهم أكثر الفئات تضررا من حوادث المرور وبما تسببه من إعاقات مستديمة وإزهاق للأرواح، كما أنهم ملزمون يوميا على استخدام المركبات واستعمال الطرق داخل المدن أو خارجها للتنقل من وإلى الجامعة وإلى مختلف المؤسسات والملحقات والمراكز المرتبطة بها، وأنهم أيضا جزء لا يتجزأ من الطبقة المثقفة في المجتمع والتالي قد يكونون الأكثر وعيا وإدراكا لحجم مشاكل السلامة عبر الطرق وما يترتب عنها من مخلفات .

ومن هنا جاءت هذه الدراسة لتقصي هذه الوضعية ومعرفة ما قد تخلفه حوادث المرور من مخاوف مرورية لدى الشباب الجامعي بوهران، وذلك من خلال الإجابة على التساؤلات التالية:

- 1- ما هي أكثر المخاوف المرورية انتشارا بين الشباب الجامعي؟
- 2- هل توجد فروق دالة إحصائية في المخاوف المرورية تعزى لمتغيري الجنس؟
- 3- هل توجد فروق دالة إحصائية في المخاوف المرورية تعزى لمتغير طبيعة الأشخاص المعنية بحدوث المرور وطبيعة هذا الحادث المعاش لدى الشباب الجامعي؟
- 4- هل توجد علاقة ارتباطية دالة إحصائية بين المخاوف المرورية ومخلفات حوادث المرور المشاهدة لدى الشباب الجامعي؟

### 3- أهمية الدراسة:

تأتي أهمية هذه الدراسة فيما تقدمه من معلومات حول حقيقة حوادث المرور ودورها في ظهور بعض المخاوف المرورية لدى الشباب الجامعي باعتبارها من بين الآثار النفسية الناجمة عن مثل تلك الخبرات المؤلمة، ولفت الانتباه إلى أهميتها. خاصة وأننا ضمن مجتمع لا يولي الاهتمام اللازم والكافي بمثل هذه الآثار وتبعاتها السلبية على حياة الأفراد والمجتمع ككل.

### 4- مفاهيم الدراسة:

**الحادث المروري:** وتعرفه الباحثة على أنه مشكلة مرورية مفاجئة تنتج عن استخدام المركبة وقد تتسبب في خسائر مادية وبشرية. وقد تم تصنيفها إجرائيا في هذه الدراسة إلى:

- 1- حادث مرور مميت: وهو كل حادث دهس أو اصطدام تتسبب في قتل واحد على الأقل.

2- حادث المرور غير المميت: وهو كل حادث دهس أو اصطدام لم يتسبب في وجود حالات قتلى بل ينتج عنها خسائر مادية مع أو بدون جرحى.

**المخاوف المرورية:** وتعرفه الباحثة على أنه حالة انفعالية يصاحبها عدم الارتياح والخشية من وقوع ما هو سيئ وهي تصيب الأفراد نتيجة التعامل مع المواقف المرورية المختلفة، وتم تحديده إجرائيا من خلال الإجابة على مقياس المخاوف المرورية المعد من قبل الباحثة بما يتضمنه من أبعاد وهي:

1- خوف من المركبات.

2- خوف من السفر عبر الطرقات.

3- خوف من عبور الشوارع.

#### 5- الإطار النظري والدراسات السابقة:

##### 5-1- حوادث المرور

يعرف الحادث في اللغة بأنه الأمر الطارئ مثل قول أصاب صديقي حادث مؤلم ويقال حوادث الدهر أي نوائبه أو مصائبه وورد في المعجم أن "حادث" جمعه "حوادث" ويقصد به ما كان حديث العهد أو عارض يقع فجأة ويسبب ضررا بالنفس أو المال، وقد غلب استخدامه في الأمور المؤسفة كحادث الاصطدام بين سيارتين. (المعجم العربي الجامع، <http://www.arabicterminology.com>)

ويعرف الحادث المروري على أنه حادث غير مخطط له يسبب خسائر بالأرواح وينجم عنه إصابات وخسائر مادية بسبب المركبات، العنصر البشري(السائق)، أو العوامل المحيطة التي تعترض المركبة في الطريق.(ضهد، 2015، 642)

ويعرف آخرون حادث المرور بأنه "كل ما يحدث جراء استخدام المركبة وينتج عنه إزهاق للأرواح، أو إصابات جسمية، أو خسائر في المعدات والممتلكات، وأن الأفراد يتورطون فيها دون توقع أو معرفة مسبقة، فمن صفات الحوادث هو عدم التوقع والمفاجأة في وقوعها، مما يستوجب الاحاطة الكاملة والوعي بالمخاطر التي تسببها له ولمعداته ولآخرين". (درديش ومداني، 2017، 178)

وقد عرفه العسيري وآخرون(2009) بأنه حدث اعتراضي يحدث بدون تخطيط مسبق من قبل مركبة واحدة أو أكثر مع مركبات أخرى أو منشأة أو حيوانات أو أجسام على الطريق العام أو الخاص. وعادة ما ينتج عنها مخلفات تتفاوت من طفيفة بالممتلكات والمركبات إلى جسيمة تؤدي إلى الوفاة أو الإعاقة الجسيمة. (ورد في درديش ومداني، 2007، 178).

وعليه، نعرف حادث المرور بأنه واقعة أو حدث غير متعمد يتورط فيه الفرد بحيث تكون المركبة أحد محاوره، وينتج عنه أضرار إما مادية فقط أو مادية وبشرية. ومن العناصر التي تقوم عليها الحوادث: المفاجأة، المركبة، الإنسان، الطريق، الخسائر المادية والبشرية .

ولكي تكتمل محددات الحادث المروري تذكر ضهد(2015) أنه لا بد من توفر أربع عناصر وهي:

1- الخطأ: وهو فعل صادر بدن قصد وقد يتحقق هذا الفعل بسبب الإهمال وعدم مراعاة القوانين والتعليمات وعدم الاحتياط.

2- المركبة: وهي كل ما أعد للسير في الطريق مثل السيارة والدرجة وغيرهما.

3- الطريق العام: وهو ما تستخدمه المركبات للتنقل.

4- الخسائر المادية والبشرية: وتشمل الوفيات والإصابات والتلف للممتلكات العامة والخاصة.

## 5-2- المخاوف:

يعرف الخوف لغة بأنه فزع وخشية ورعب، ويدل على انفعال في النفس يحدث اضطرابا وخشية، وورد في المعجم "مخاوف" جمع "خوف" ومعناه خشية وفزع وشعور بالقلق والاضطراب تجاه شيء أو أمر مخيف (مفزع)، وهو ضد الأمن والشجاعة. وفي لسان العرب يعرف الخوف بأنه الفزع، خافه يخافه خوفا وخيفة ومخافة ومنه الخيفة والإخافة والتخويف (المعجم العربي الجامع، <http://www.arabicterminology.com>).

أما الخوف اصطلاحا فهو "حالة انفعالية تثيرها المواقف الخطرة أو المنذرة بالخطر، والتي يصعب على المرء مواجهتها، لذلك يعتبر الخوف استجابة للتهديد بالأذى، ورد فعل لخطر وشيك الوقوع، في مواقف لا يسمح للفرد بالتكيف معه أو التغلب عليه". (سليمان، 2011، 19)

ويذكر (Davison & Neale, 1978) أنه إذا كان الخوف بصورة تفوق الحد الطبيعي بحيث يصل إلى درجة الخطورة نحو شيء أو موقف معين فانه يصبح خوفا مرضيا وهو بمثابة خوف غير موضوعي. (ورد في شكري، 2015، 40)

والمخاوف غير الطبيعية أو غير العادية هي مخاوف مبالغ فيها، ولا تتناسب مع التهديد الفعلي الذي يشعر به الآخرون، كما لا يمكن ضبطها والسيطرة عليها، وتتراوح شدتها ما بين القدر اليسير من عدم الارتياح عند وجود المثير أو المنبه، والذعر الشديد المستمر الذي يخل بالسلوك التوافقي للفرد. (سليمان، 2011).

وتعرف المخاوف غير العادية أو المرضية على أنها "خوف شاذ من موضوع أو موقف نتيجة رؤيته، أو تصوره أو الاحتكاك به ويستجيب الفرد له بالتجنب أو السكون، وهي مخاوف قد لا يجد الفرد سببا أو مبررا كافيا لها، ويصاحبها مجموعة من التغيرات الداخلية والظاهرية ولا يعود فيها الفرد إلى حالته الطبيعية إلا بعد تجنب المثير المسبب للخوف". (شكري، 2015، 41)

وللمخاوف المرضية أعراض عديدة مثل الشعور بالقلق والتوتر، الشعور بالنقص، توقع الشر، شدة الحذر والحرص، التهاون والاستهتار، الاندفاع وسوء التصرف، الإجهاد والاضطراب في الكلام، وغيرها الكثير من الأعراض والتي تختلف حسب شكل كل خوف وموضوعه وشدته. (الزراد: 2005) وقد تمكن بعض علماء النفس من خلال دراساتهم العلمية حصر الكثير من أشكال هذه المخاوف، ويتصفح قائمة المخاوف التي أوردها شكري (2015) في كتابه اضطرابات الخوف من المخاوف الشاذة تم التوصل إلى عدد من المخاوف المرتبطة بالحركة المرورية والنقل عموما، لكن انطلاقا من عناصر البحث وخصائص العينة في تعاملها مع مختلف المواقف المرورية والتي قد تكون مصدرا للخوف تم اختيار ثلاثة منها فقط وهي:

1- الخوف من المركبات. "Fear of Vehicles"

2- الخوف من السفر عبر الطرقات. "Fear of Roads Travel"

3- الخوف من عبور الشوارع "Fear of crossing streets".

### 5-3- الدراسات السابقة:

**دراسة العتبي (2006):** التي هدف من خلالها إلى بناء نماذج رياضية لوصف العلاقة بين المتغيرات المؤثرة في الحوادث المرورية بالعراق وتسلسل أهميتها على تلك الحوادث، إضافة إلى تحديد العلاقة الوصفية والكمية بينها وبين متغير عدد الحوادث، ولتحقق من ذلك اعتمد الباحث أسلوبين إحصائيين وهما الارتباط (Correlation) والإنحدار (Regression) وقد توصلت الدراسة إلى عدة نتائج أهمها أن هناك علاقة قوية جدا بين عدد الحوادث (المميتة وغير المميتة) وبين كل من متغير عدد السكان ومتغير عدد المركبات ومتغير وعدد الأيام الممطرة ومتغير أطوال الطرق المبلطة ومتغير عدد إجازات السوق أثناء القيادة، وان ترتيبها من حيث درجة الأهمية باعتبارها العوامل المستقلة المؤثرة في الحوادث المرورية كانت على نفس التسلسل السالف الذكر.

**دراسة حوالف (2012):** والتي هدفت من خلالها إلى تسليط الضوء على إشكالية السلامة المرورية وحوادث المرور وما تكبده من خسائر مادية واجتماعية، بالإضافة إلى دراسة وضعية حوادث المرور في الجزائر مع أخذ ولاية تلمسان كحالة. وقد توصلت إلى خلاصة عامة مفادها أن العامل البشري هو المسئول الأول لتفادي أو الوقوع في حادث مروري لذا توجب البحث في كيفية مساعدته وحمايته لاجتباب الحوادث المرورية كما أكدت على ضرورة تربية نشأ يحترم قواعد المرور للمحافظة على حياته وحياة غيره .

**دراسة الشريف (2015):** والتي هدف من خلالها إلى إبراز حجم مشكلة حوادث المرور، والآثار النفسية المترتبة عليها والتي منحها إمكانية تدمير حياة الأفراد مستقبلا خاصة في الثقافات التي لا تحظى فيها تلك الآثار بالاهتمام الكبير، وقد عالج الباحث من خلال دراسته مشكلة حوادث المرور كنوع من أحداث الحياة الضاغطة المهدة للحياة (متغير مستقل) وأثرها في اختلال الشعور بالأمن النفسي لدى الفرد (متغير تابع) كما قدم بعض طرق العلاج النفسي التي طورها الباحثون للتخفيف من الآثار النفسية لحوادث الطرقات.

**دراسة دريدش ومداني (2017):** والتي هدفت إلى معرفة حجم تطور حوادث المرور في الجزائر والكشف عن أسباب وقوعها، واقتراح إستراتيجية شاملة لرفع مستوى السلامة المرورية في الجزائر، ومن النتائج المتوصل إليها في هذه الدراسة أن الجزائر تعرف تزايدا في عدد حوادث المرور، وقد احتل العامل البشري المرتبة الأولى في مسبباتها تليه عوامل أخرى كالمركبة والطريق والمحيط، ومن بين الاستراتيجيات المقترحة إدخال التربية المرورية في المناهج الدراسية، الضبط والرقابة المرورية، إصلاح الطرق وتجهيزها بالإشارات والإنارة وغيرها.

### 6- الخطوات المنهجية للدراسة الميدانية:

#### 6-1- منهج الدراسة:

انطلاقا من طبيعة الدراسة الحالية وما تتطلبه من إجراءات لجمع المعلومات والبيانات وكيفية معالجتها، تم اللجوء إلى المنهج الوصفي باعتباره من أحسن المناهج تلاؤما وطبيعة الإشكالية المطروحة بما تفرضه من خطوات منهجية دقيقة للوصول إلى نتائج علمية وموضوعية.

#### 6-2- عينة الدراسة :

اشتملت عينة الدراسة على (179) طالبا وطالبة من جامعة وهران 2 محمد بن أحمد، حيث تم اختيارهم بطريقة العينة العشوائية، وقد بلغ متوسط العمر لديهم 21.73 سنة بانحراف معياري يقدر ب2.606، وفيما يلي توضيح لتوزيع أفراد العينة حسب متغيرات الدراسة.



جدول (1) توزيع عينة الدراسة حسب الجنس.

النسبة المئوية	التكرار	الجنس
62.6%	112	الذكور
37.4%	67	الإناث
100%	179	المجموع

يتضح من جدول (1) أن أغلب أفراد العينة كانوا ذكورا حيث بلغ عددهم 112 ما يعادل نسبته 62.6%، وهذا مقارنة بالإناث والذين بلغت نسبتهم المئوية 37.4%.

جدول (2) توزيع عينة الدراسة حسب طبيعة الحوادث والأشخاص المعنيون بها.

النسبة المئوية	التكرار	طبيعة الحادث	الأشخاص المعنيون بالحوادث
34.6 %	5	لم يعايش	المفحوص بحد ذاته
2.8 %	62	مميت	
62.6 %	112	غير مميت	
10.6 %	19	لم يعايش	عائلته
49.2 %	88	مميت	
40.2 %	72	غير مميت	
29.6 %	53	لم يعايش	أصدقائه ومعارفه
44.7 %	80	مميت	
25.7 %	46	غير مميت	

يتضح من خلال جدول (2) أن أغلب أفراد العينة لم يتعرضوا لحوادث مرور وذلك بنسبة 62.6%، كما سجلت أعلى نسبة بالنسبة لحوادث عائلة أفراد العينة هي الفئة التي تعرض أحد أفراد عائلتها لحوادث غير مميتة بنسبة 49.5%، وقد سجلت أعلى نسبة أيضا فيما يخص حوادث الأصدقاء والمعارف فئة الحوادث غير المميتة بنسبة مئوية قدرت بـ 44.7%.

جدول (3) توزيع عينة الدراسة حسب استجاباتهم لمخلفات حوادث المرور المشاهدة مباشرة.

النسبة المئوية	التكرار	بدائل الاستجابات
8.9%	16	لا أبدا
19.0%	34	نادرا
43.6%	78	أحيانا
18.4%	33	كثيرا
10.1%	18	كثيرا جدا
100%	179	المجموع

يتضح من خلال جدول (3) أن أغلب استجابات أفراد العينة على العبارة الخاصة بمشاهدة مخلفات حوادث المرور مباشرة كانت للإجابة "أحيانا" بنسبة قدرها 43.6%، تلتها إجابتي "نادرا" و"كثيرا" بنسبتي 19% و 18.4% على التوالي وهي نسب متقاربة جدا، أما إجابة "كثيرا جدا" فقدرت نسبتها بـ 10.1%، أما إجابة "لا أبدا" فقد جاءت في آخر الترتيب بنسبة 8.9%.



### 6-3- أداة جمع البيانات:

بالنظر لطبيعة التساؤلات المصاغة في هذه الدراسة، تم بناء استبيان الغرض منه جمع المعطيات والمعلومات الملائمة للبحث. وذلك بعد الاطلاع على الأدب التربوي والنفسي المرتبط بالموضوع خاصة ما تعلق منها بمسألة الخوف وحوادث المرور. تكون الاستبيان من شقين، احتوى الشق الأول منه مجموعة من الأسئلة حول بعض المعلومات الشخصية، أما الشق الثاني فقد تضمن عددا من البنود لقياس المخاوف المرورية لدى فئة الطلاب. تضمن المقياس في صورته النهائية 22 بندا موزعة على ثلاث أبعاد وهي بعد الخوف من المركبات ويشمل عشر بنود، وبعد الخوف من السفر عبر الطرقات ويشمل خمس بنود، وأخيرا بعد الخوف من عبور الشوارع ويشمل سبعة بنود .

تكون الاستجابة على هذه البنود من خلال أسلوب ليكرت ذي التدرج الخماسي بحيث تعطي للإجابة "أبدا" الدرجة 1، وللإجابة "نادرا" الدرجة 2، أما الاجابة "أحيانا" فتأخذ الدرجة 3، وتأخذ الاجابة "كثيرا" الدرجة 4، أما الاجابة " كثيرا جدا" فتعطي الدرجة 5. وعليه تتراوح الدرجة الكلية للمقياس ما بين 5 و 110 درجة.

### 6-4- الخصائص السيكومترية لأداة الدراسة:

#### الصدق:

تم التأكد من صدق المقياس بإتباع ثلاث طرق أولهما بواسطة صدق المحكمين (صدق المحتوى)، حيث عرض المقياس على عدد من المحكمين وهم أساتذة بقسم علم النفس ليبين كل منهم رأيه في عبارات المقياس من حيث مدى وضوح صياغة عباراته، ومدى ملاءمة كل عبارة لقياس ما أعدت لأجله، إضافة لتقديمهم التعديلات أو المقترحات التي يرونها مناسبة وتثري المقياس، وبناءا على رأي المحكمين تم تعديل العبارات لتتلاءم مع طبيعة الدراسة الحالية .

أما الطريقة الثانية فهي صدق البناء وذلك بحساب معامل الارتباط بين كل بعد من أبعاد المقياس والبنود الذي تنتمي إليه، وبين درجات أبعاد مقياس المخاوف المرورية والدرجة الكلية له وذلك بعد تطبيقه على عينة استطلاعية مكونة من 36 طالب، ويلخص الجدولان (3) (4) النتائج المحصل عليها.

جدول (4) معاملات الارتباط بين الأبعاد والبنود التي تنتمي إليها في مقياس المخاوف المرورية

الخوف من المركبات		الخوف من السفر عبر الطرقات		الخوف من عبور الشوارع	
ترتيب البنود	معامل الارتباط	ترتيب البنود	معامل الارتباط	ترتيب البنود	معامل الارتباط
البند 1	**0.75	البند 11	**0.68	البند 16	**0.59
البند 2	**0.71	البند 12	**0.74	البند 17	**0.65
البند 3	**0.68	البند 13	**0.73	البند 18	**0.76
البند 4	**0.76	البند 14	**0.73	البند 19	**0.84
البند 5	**0.63	البند 15	**0.79	البند 20	**0.78
البند 6	**0.51	/	/	البند 21	**0.72
البند 7	**0.75	/	/	البند 22	**0.74
البند 8	**0.70	/	/	/	/
البند 9	**0.46	/	/	/	/
البند 10	**0.54	/	/	/	/

\*\* دالة إحصائية عند مستوى دلالة (0.01)

يتضح من خلال جدول (4) ارتباط جميع البنود مع الأبعاد التي تنتمي إليها ارتباطا موجبا وذوي دلالة إحصائية عند مستوى (0.01).

جدول (5) معاملات الارتباط بين الأبعاد والدرجة الكلية لمقياس المخاوف المرورية

الدرجة الكلية	خوف من عبور الشوارع	خوف من السفر عبر الطرقات	خوف من المركبات	البعد
			1	خوف من المركبات
		1	**0.60	خوف من السفر عبر الطرقات
	1	**0.64	**0.59	خوف من عبور الشوارع
1	**0.86	**0.81	**0.88	الدرجة الكلية

\*\* دالة إحصائية عند مستوى دلالة (0.01)

يتضح من خلال جدول (5) ارتباط جميع الأبعاد مع بعضها البعض ارتباطا موجبا وذوي دلالة إحصائية عند مستوى (0.01).

أما الطريقة الثالثة فتمثلت في حساب الصدق الذاتي عن طريق إيجاد الجذر التربيعي لمعامل الثبات، وقد قدر معامل الصدق الذاتي للمقياس بـ 0,94، وتدل هذه النتائج على صدق المقياس.

**الثبات:**

تم التأكد من ثبات مقياس المخاوف المرورية بطريقة التناسق الداخلي وذلك بحساب معامل ألفا كرونباخ ( $\alpha$ ) بواسطة برنامج SPSS20 على عينة استطلاعية قوامها 36 طالب، وقد بلغت قيمته 0.92 بالنسبة للمقياس العام، و 0.82 بالنسبة لبعدها الخوف من عبور الشوارع، و 0.79 بالنسبة لبعدها الخوف من المركبات، و 0.85 بالنسبة لبعدها الخوف من السفر عبر الطرقات، وهذا يدل على ثبات المقياس.

#### 6-5- الأساليب الإحصائية المعتمدة في الدراسة:

إن الهدف من استعمال الأساليب الإحصائية هو التوصل إلى مؤشرات كمية تساعدنا على التحليل والتفسير والحكم. وبالرجوع إلى فرضيات الدراسة تم استعمال مجموعة من الأساليب الإحصائية لمعالجة البيانات المتحصل عليها، فبعد تطبيق أدوات الدراسة وبالاعتماد على البرنامج الإحصائي في العلوم الاجتماعية (SPSS, 20) تم اللجوء إلى:

- 1- المتوسط الحسابي والانحراف المعياري.
- 2- اختبار (ت) لمجموعتين مستقلتين.
- 3- تحليل التباين المتعدد.
- 4- معامل الارتباط (ر) .

#### 7- عرض النتائج ومناقشتها:

##### عرض ومناقشة التساؤل الأول:

وقد نص على ما يلي: " ما هي أكثر المخاوف المرورية انتشارا بين الشباب الجامعي؟"

وللإجابة عن هذا السؤال تم حساب المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية لتقدير الشباب الجامعي بوهران لأبعاد مقياس المخاوف المرورية والأداة ككل، والجدول رقم (6) يبين ذلك.

جدول (6): المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية للمخاوف المرورية المقياس الكلي وأبعاده ترتيباً تنازلياً حسب المتوسط الحسابي.

البعد	الترتيب	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري
خوف من عبور الشوارع	1	0.865	2.635
خوف من السفر عبر الطرقات	2	0.952	2.434
خوف من المركبات	3	0.663	1.987
الدرجة الكلية		0.674	2.272

يتضح من خلال جدول رقم (6) أن الخوف من عبور الشوارع جاء في المرتبة الأولى بمتوسط حسابي قدر بـ 2.635 وانحراف معياري 0.865 يليه الخوف من السفر عبر الطرقات بمتوسط حسابي 2.434 وانحراف معياري 0.952 ثم يأتي الخوف من المركبات في المرتبة الأخيرة بمتوسط حسابي 1.987 وانحراف معياري قدر بـ 0.663. ويمكن أن نرجع نتيجة تصدر الخوف من عبور الشوارع قائمة الترتيب من إجمالي المخاوف المرورية إلى طبيعة الشوارع في مدينة وهران واكتظاظها بمركبات مختلفة من سيارات وحافلات وترامواي وبالخصوص في فترة دوامات العمل والدراسة مما يرفع الضغط على فئة الطلبة من أجل الاستعمال السليم للطرق والممرات داخل المدينة من جهة، والوصول في الوقت المحدد للمحاضرات وبدون أي حوادث من جهة أخرى. وقد يرجع صغر قيمة المتوسط الحسابي للخوف من المركبات مقارنة بالمخاوف الأخرى إلى إدراك طلبة الجامعة لأهمية المركبة في عملية التنقل بصورة عامة ودورها الفعال في اختصار الكثير من الوقت والجهد.

#### عرض ومناقشة التساؤل الثاني:

وقد نص على ما يلي: " هل توجد فروق دالة إحصائية في المخاوف المرورية تعزى لمتغيري الجنس؟" وللإجابة عن هذا السؤال تم حساب قيم (ت) لمجموعتين مستقلتين حسب الجنس في الأبعاد مقياس المخاوف المرورية والأداة ككل، والجدول (7) يبين ذلك.

جدول (7) قيم (ت) لأبعاد المخاوف المرورية وفق متغير الجنس

البعد	الفئة	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	قيمة (ت)	مستوى الدلالة
خوف من عبور الشوارع	ذكور	19.26	6.700	-1.242	غير دال
	اناث	20.49	6.553		
خوف من السفر عبر الطرقات	ذكور	12.06	4.353	-0.254	غير دال
	اناث	12.25	5.210		
خوف من المركبات	ذكور	18.04	5.630	-0.845	غير دال
	اناث	18.81	6.502		

المقياس الكلي	ذكور	48.82	14.277
	إناث	51.09	15.421
غير دال		-1.023	

يتضح من خلال جدول (7) أنه لا توجد فروق دالة إحصائية بين الذكور والإناث في المخاوف المرورية المقياس ككل وأبعاده حيث كانت قيم (ت) غير دالة إحصائياً وفق كل المتغيرات. ويمكن أن يكون لخصائص العينة دورها في عدم ظهور الدلالة الإحصائية للفروق الجنسية في المخاوف المرورية خاصة وأنهم الفئة المثقفة من المجتمع ولهم وعي ومعارف وخبرة مقارنة حول أهمية المركبات والحركة المرورية، إضافة لمعايشة الذكور والإناث نفس الأوضاع المرورية دون تمييز وهذا قد يسهم في إضعاف دلالة الفروق وفق متغير الجنس.

### عرض ومناقشة التساؤل الثالث:

وقد نص على ما يلي " هل توجد فروق دالة إحصائية في المخاوف المرورية تعزى لمتغير طبيعة الأشخاص المعنية بحدوث المرور وطبيعة هذا الحادث المعاش لدى الشباب الجامعي؟" وللإجابة عن هذا السؤال تم حساب المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية لتقدير الشباب الجامعي للمخاوف المرورية المقياس الكلي والأبعاد الفرعية وحسب متغير الأشخاص المعنيين بالحوادث وطبيعتها، والجدول رقم (8) يبين ذلك.

### جدول (8) المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية لتقدير الشباب الجامعي للمخاوف المرورية المقياس الكلي والأبعاد الفرعية حسب متغير الأشخاص المعنيين بالحوادث وطبيعتها.

الأشخاص المعنيين بالحوادث	طبيعة الحادث	المؤشر الإحصائي	خوف من مركبات	خوف من عبور الطرقات	خوف من عبور الشوارع	المقياس الكلي
شخصية	لم يعايش	المتوسط الحسابي	20.219	12.076	18.162	49.917
		الانحراف المعياري	0.889	0.666	0.843	2.024
	حادث غير مميت	المتوسط الحسابي	24.625	15.500	25.125	65.250
		الانحراف المعياري	2.942	2.203	2.789	6.700
	حادث مميت	المتوسط الحسابي	17.925	11.137	16.308	44.970
		الانحراف المعياري	1.238	0.927	1.174	2.820
عائلية	لم يعايش	المتوسط الحسابي	18.480	11.700	18.480	48.493
		الانحراف المعياري	1.197	0.896	1.135	2.726
	حادث غير مميت	المتوسط الحسابي	22.732	13.446	18.196	53.839
		الانحراف المعياري	1.880	1.407	1.782	4.281
	حادث مميت	المتوسط الحسابي	19.262	11.885	19.313	50.023
		الانحراف المعياري	1.124	0.841	0.065	2.559
الرفاق والزملاء	لم يعايش	المتوسط الحسابي	20.151	11.671	17.859	49.463
		الانحراف المعياري	1.514	1.133	1.435	3.447
	حادث غير مميت	المتوسط الحسابي	21.692	12.435	19.620	53.348
		الانحراف المعياري	1.277	0.957	1.211	2.909
	حادث مميت	المتوسط الحسابي	17.952	12.710	18.143	48.296
		الانحراف المعياري	1.512	1.132	1.433	3.443

يبين الجدول رقم (8) وجود فروق ظاهرية بين متوسطات تقدير الشباب الجامعي للمخاوف المرورية المقياس الكلي والأبعاد الفرعية حسب متغير الأشخاص المعنويين بالحوادث وطبيعتها، ولمعرفة دلالة تلك الفروق تم استخدام تحليل التباين المتعدد، والجدول رقم (9) يبين النتائج المتوصل إليها.

جدول (9) نتائج تحليل التباين المتعدد لمتوسطات تقدير الشباب الجامعي للمخاوف المرورية المقياس الكلي

والأبعاد الفرعية وحسب متغير الأشخاص المعنويين بالحوادث وطبيعتها

مصدر التباين	البعد	مجموع المربعات	درجات الحرية	متوسط المربعات	قيمة (ف)	مستوى الدلالة
حوادث شخصية	خوف من المركبات	237.986	2	118.993	3.007	غير دال
	خوف من السفر عبر الطرقات	116.259	2	58.130	2.620	غير دال
	خوف من عبور الشوارع	403.561	2	201.780	5.673	غير دال
حوادث العائلة	المقياس الكلي	2141.797	2	1070.898	5.218	غير دال
	خوف من المركبات	333656	2	116.828	4.216	غير دال
	خوف من السفر عبر الطرقات	99708	2	49.854	2247	غير دال
حوادث الرفاق والزملاء	خوف من عبور الشوارع	97382	2	48.691	1.369	غير دال
	المقياس الكلي	1204934	2	602.467	2.936	غير دال
	خوف من المركبات	34318	2	17159	0.434	غير دال
الخطأ	خوف من السفر عبر الطرقات	56965	2	28482	1.284	غير دال
	خوف من عبور الشوارع	54242	2	27121	0.103	غير دال
	المقياس الكلي	316995	2	158498	0.464	غير دال
	خوف من المركبات	6211.805	157	39.566		
الكلي	خوف من السفر عبر الطرقات	3483.116	157	22.185		
	خوف من عبور الشوارع	5584.700	157	35.571		
	المقياس الكلي	32218.937	157	205.216		
	خوف من المركبات	78554	179			
الكلي	خوف من السفر عبر الطرقات	30565	179			
	خوف من عبور الشوارع	67448	179			
الكلي	المقياس الكلي	32218.937	179			

يبين جدول (9) عدم دلالة الفروق في متوسطات تقدير الشباب الجامعي للمخاوف المرورية المقياس الكلي والأبعاد الفرعية حسب متغير الأشخاص المعنويين بالحوادث وطبيعتها. وهذا يعكس أن المخاوف المرورية التي تضمنتها هذه الدراسة لا علاقتها بطبيعة الحوادث المعيشة من قبل أفراد العينة وعائلاتهم وزملائهم وقد يكون لعوامل أخرى لم تتضمنها دراستنا علاقة دالة إحصائية مع درجات المخاوف المرورية.

#### عرض ومناقشة التساؤل الرابع:

وقد نص على ما يلي: "هل توجد علاقة ارتباطية دالة إحصائية بين مخلفات حوادث المرور المشاهدة والمخاوف المرورية لدى الشباب الجامعي؟"

وللإجابة عن هذا السؤال تم حساب معامل الارتباط (ر) بين درجات متغير مخلفات حوادث المرور المشاهدة من قبل أفراد العينة ودرجاتهم في مقياس المخاوف المرورية ككل وأبعاده الثلاثة، ويبين الجدول رقم (10) النتائج المتحصل عليها.

جدول (10): معامل الارتباط (ر) بين مخلفات حوادث المرور المشاهدة من قبل أفراد العينة ودرجاتهم في

مقياس المخاوف المرورية ككل وأبعاده الثلاثة

مستوى الدلالة	مخلفات حوادث المرور المشاهدة	المتغيرات
غير دال	0.029	خوف من عبور الشوارع
غير دال	0.011	خوف من السفر عبر الطرقات
0.01	0.205	خوف من المركبات
غير دال	0.094	الدرجة الكلية

يبين الجدول (10) عدم دلالة قيمة معامل الارتباط (ر) بين متغير حوادث المرور المشاهدة من قبل أفراد العينة ودرجاتهم في مقياس المخاوف المرورية ككل وفي بعده الخوف من المركبات والخوف من السفر عبر الطرقات حيث بلغت قيمة (ر) 0.029 و 0.011 على التوالي وهي قيم موجبة غير دالة إحصائياً، أما بعد الخوف من عبور الشوارع فقد بلغ معامل ارتباطه بمتغير حوادث المرور المشاهدة 0.205 وهي قيمة موجبة دالة إحصائياً عند مستوى دلالة 0.01 وهذا معناه كلما زادت حوادث المرور المشاهدة زاد معها الخوف من عبور الشوارع لدى الطالب الجامعي. وقد يرجع هذا الارتباط إلى خصوصية الحركة المرورية لطلاب الجامعة والتي تعتمد كثيراً على المشي وعبور الطرق والشوارع، إضافة إلى اكتظاظ شوارع مدينة وهران بعدد كبير من المركبات، وعدم احترام بعض السائقين والمشاة لقواعد السلامة المرورية مما يتسبب في حوادث متفاوتة الخطورة من شأنها أن تنمي المخاوف المرورية لدى طلبة الجامعة. كما يمكن أن نرجع هذه النتيجة أيضاً إلى مسألة نقص كفاءة بعض السائقين وتهور بعضهم أثناء قيادة مركباتهم.

#### 8-الخلاصة:

إن ما تم التوصل إليه من نتائج إنما يعطي صورة عن حجم مشكلة حوادث المرور وما تحمله معها من خسائر مادية وبشرية ومساس بالجانب النفسي للأفراد، وعلى الرغم من نقص نسبة حوادث المرور في ولاية وهران مقارنة بالمستوى الوطني إلا أننا نعتبرها أرقاماً مخيفة نظراً لما تسببه من هدر للطاقات الوطنية، وفيما يتعلق بالمخاوف المرورية فقد جاءت ترتيبها لدى الشباب الجامعي على النحو التالي الخوف من عبور الشوارع ثم الخوف من السفر عبر الطرقات وأخيراً الخوف من المركبات، وهذا يعكس حقيقة الشوارع في الولاية كونها تطرح مشكل بالنسبة للشباب الجامعي خاصة وأنها الشكل الوحيد من المخاوف المرورية المرتبط وفق قيمة دالة إحصائياً بمتغير مخلفات حوادث المرور المشاهدة. وقد تكون هذه النتيجة منطقية بالنظر إلى اكتظاظ بعض الشوارع في المدينة وتهور بعض السائقين أثناء السياقة وعدم احترام بعضهم لقواعد السلامة المرورية لاسيما إشارات المرور.

وبالاستناد لما سبق توضيحه يمكن أن نقدم عدداً من التوصيات والاقتراحات نوردتها فيما يلي:

1- تحسين شبكة الطرقات والتنظيم الصارم للحركة المرورية في الشوارع للتخفيف من حدة المخاوف

المرتبطة باستعمال الطرق وعبور الشوارع.

- 2- ضرورة الاهتمام بمسألة الآثار النفسية لحوادث المرور وذلك عن طريق إجراء مزيد من البحوث والدراسات والتي يكون محور اهتمامها التشخيص والعلاج لهذه الآثار.
- 3- زيادة تكثيف البحوث في مجال حوادث المرور والسلامة المرورية مع إقامة مقارنات على الصعيدين المحلي والوطني.

- الاحالات والمراجع:

حوالف، رحيمة (2012). *التكاليف الاقتصادية والاجتماعية لحوادث المرور بالجزائر*. مجلة الباحث، العدد 11، ص 110-103.

دريدش، أحمد ومداني، منور (2017). *أسباب حوادث المرور في الجزائر وطرق الوقاية منها دراسة تحليلية*. حوليات جامعة الجزائر 1، العدد 30-الجزء الثاني، ص 174-199.

الزاد، فيصل محمد خير (2005). *العلاج النفسي السلوكي لحالات القلق والتوتر النفسي والوسواس بطريقة الكف بالتقيض*. لبنان: دار العلم للملايين.

سليمان، سيد عبد الرحمان (2011). *المخاوف الاكتساب والعلاج*. القاهرة: عالم الكتاب.

الشريف، حمود بن هزاع (2015). *المشكلة المنسية: الآثار النفسية لحوادث المرور دراسة استعراضية*. المجلة الدولية التربوية المتخصصة، عمان، 4(2)، ص 14-30.

شكري، عادل محمد كريم (2015). *اضطرابات الخوف من مخاوف الشاذة*. الإسكندرية: دار المعرفة الجامعية.

شهد، نعمة صبيحة (2015). *دراسة استطلاعية حول ظاهرة الحوادث المرورية في محافظة ذي قار- الأسباب وال حلول*. مجلة التربية الأساسية للعلوم التربوية والإنسانية -جامعة بابل، (20)، ص 639-655.

العتبي، سامي عبد العزيز (2006). *دراسة تحليلية للعوامل المؤثرة على الحوادث المرورية في العراق*. مجلة ديالى\_جامعة ديالى، (24)، ص 201-212.

المعجم العربي الجامع. تاريخ الاسترجاع 2020/04/18 عبر الرابط:

<http://www.arabicterminology.com>

المطير، عامر بن ناصر والوزير، ناصر بن مرشد(2014). *مستوى السلامة المرورية في الوطن العربي مقارنة بالدول الأخرى والإستراتيجية المقترحة لتحسينه*. تاريخ الاسترجاع 2021/04/29 عبر الرابط:

<file:///C:/Users/msi/AppData/Local/Temp/%D8%A3.%D8%AF.->

[%D8%B9%D8%A7%D9%85%D8%B1-%D8%A8%D9%86-](#)

[%D9%86%D8%A7%D8%B5%D8%B1-](#)

[%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%B7%D9%8A%D8%B1.pdf](#)

منظمة الصحة العالمية(2020). *الإصابات الناجمة عن حوادث المرور، صحيفة وقائع، سويسرا*. تاريخ الاسترجاع 2021/04/18 عبر الرابط:

<http://www.who.int/mediacentre/factsheets/fs358/ar/>