

دور طريقة خدمة الجماعة في توعية الشباب الجامعي بمخاطر حوادث المرور

**The Role of Social Group Work method in Raising Awareness
Among University Youth About The Risks of Traffic Accidents.**

إعداد

الدكتور/ محمد محمد بسيوني قنديل

أستاذ العمل الاجتماعي المساعد

قسم العلوم الاجتماعية

كلية الآداب والعلوم التطبيقية

جامعة ظفار

2024

ملخص الدراسة

تهدف الدراسة الحالية إلى تحديد مخاطر حوادث المرور على الشباب الجامعي ، وتحديد دور طريقة خدمة الجماعة في توعية الشباب الجامعي بهذه المخاطر ، واعتمدت الدراسة على عينة عشوائية مُمتلئة لمجتمع الدراسة ضمّت 60 طالبًا وطالبة من أعضاء مجموعة العمل الاجتماعي بقسم العلوم الاجتماعية، كلية الآداب والعلوم التطبيقية، جامعة ظفار بسطنة عمان، في العام الدراسي 2023/2024م ، وتوصلت الدراسة إلى ان هناك مخاطر متعددة لحوادث المرور علي الجوانب الصحية والنفسية والاجتماعية والاقتصادية والدراسية للشباب الجامعي ، كما توصلت الدراسة الي ان مستوى دور طريقة خدمة الجماعة في توعية الشباب الجامعي بمخاطر حوادث المرور مرتفع وجاء في الترتيب الأول تعزيز التعاون بين الجامعات ومراكز الشرطة في مجال التوعية المرورية ، يليه تطوير المناهج الجامعية لتشمل موضوعات تتعلق بالسلامة المرورية ثم تكثيف الحملات التوعوية المرورية للشباب الجامعي، والتأكيد على أهمية الالتزام بقواعد المرور .

الكلمات الدالة : التوعية المرورية - مخاطر حوادث المرور - الشباب الجامعي- الدور

Abstract:

The current study aims to identify the risks of traffic accidents among university youth, and to determine the role of the Social Group Work method in raising awareness among university youth about these risks .The study adopted a random representative sample of the study population, which included 60 male and female students who are members of the Social Work Group at the Department of Social Sciences, College of Arts and Applied Sciences, Dhofar University in the Sultanate of Oman, in the academic year 2023/2024.. The study found that there are multiple risks of traffic accidents affecting the health, psychological, social, economic, and academic aspects of university youth. Additionally, the study concluded that the level of effectiveness of the Social Group Work method in raising awareness among university youth about the risks of traffic accidents is high. Topping the list is enhancing collaboration between universities and police centers in traffic awareness, followed by curriculum development in universities to include topics related to traffic safety,

and intensifying traffic awareness campaigns for university youth, emphasizing the importance of adhering to traffic rules.

Keywords: Traffic Awareness - Traffic Accident Risks - University Youth- Role

أولاً : مشكلة الدراسة

تأثرت حياة الإنسان بشكل كبير بفعل تطور التقنيات الحديثة، حيث أصبحت الآلات والأجهزة التي قدمتها هذه التقنيات جزءاً لا يتجزأ من حياته اليومية، فتسهل عليه الحياة وتجعلها أكثر راحة. ومن بين هذه الاختراعات الحديثة، تظل السيارة في مقدمة الأدوات التي ساهمت في تحقيق قفزة كبيرة في التنقل وتخطي الأبعاد. ومع ذلك، فإن استخدام السيارة ووسائل النقل الحديثة بشكل عام لا يمر دون أن يترتب عليها بعض الأضرار والخسائر، إذ تظل الحوادث نتيجة للسرعة وعدم الحيطة. (زرارة ، فيروز مامي ، 2013 ، ص 426)

وحوادث المرور تُعدُّ من أخطر المشكلات التي تواجه عصرنا، إذ تستهدف الإنسان، الذي يُعتبر أعلى مخلوق في الوجود، سواء بالموت أو العجز الدائم أو الإصابات التي تعيقه عن تقديم الخدمات لفترة مؤقتة. ونظراً للآثار الاجتماعية والاقتصادية والصحية الناتجة عن حوادث المرور، فإن الفرد يجد نفسه عرضة لمختلف الضغوط والتوترات والاضطرابات النفسية بشكل دائم ومستمر. (عيسي ، محمد ، 2013 ، ص 27)

كما ان الخسائر الناتجة عن حوادث المرور تفوق بشكل ملحوظ خسائر الأنواع الأخرى من الجرائم، إذ يتجاوز عدد الضحايا من وفيات وجرحى ومعوقين نتيجة لحوادث المرور تلك الناتجة عن الصراعات والنزاعات الأمنية. (سناء ، بولقواس وابتسام ، بولقواس ، 2013 ، ص 338)

كما اكدت دراسة (فتحية، بو عيشة ، 2012، ص 67) أن عدد الوفيات الناجمة عن حوادث المرور ينافس عدد الوفيات الناتجة عن أمراض العصر مثل أمراض القلب والسرطان.

على الرغم من أن حوادث المرور ظاهرة شائعة في جميع أنحاء العالم، إلا أن الوضع لا يزال مختلفاً بين الدول. وتُعد سلطنة عُمان من الدول التي تشهد ارتفاعاً في معدلات الحوادث المرورية وما تُخلفه من آثار بشرية ومادية، حيث تشير إحصائيات شرطة عُمان السلطانية لعام 2022م إلى أنّ إجمالي عدد الحوادث المرورية قد بلغ ما يقارب 76.2 ألف حادث، مُقسمةً بين 15.3 ألف حادث جسيم وما يقارب 60.9 ألف حادث مروري بسيط،

بنسبة ارتفاع بلغت 15.5% عن عام 2021م، الذي سُجِّل فيه ما يقارب 65.9 ألف حادث. (شرطة عُمان السلطانية، 2024).

وعلى الرغم من أهمية السيارات في حياة الإنسان، إلا أنها تشكل تحديات جسيمة تتطلب اتخاذ التدابير اللازمة للحد منها. فالسيارات تتميز عن غيرها من وسائل النقل بسرعتها وسهولة استخدامها، وقدرتها على نقل الأشخاص والبضائع مباشرة من وإلى الأماكن المطلوبة. ومع ذلك، قد يؤدي استخدام السيارات بكثافة إلى زيادة حوادث الطرق، ويرجع ذلك أساسًا إلى سلوك السائقين ونقص مهارات القيادة الآمنة، بالإضافة إلى نقص السلامة على الطرق. (O., Kolosok, 2020)

كما أشارت دراسة (Renfei and Others, 2022) إلى أن خصائص المركبة لا تقتصر فقط على الكتلة والنوع، بل تشمل أيضًا الأبعاد مثل الطول والعرض والارتفاع. أظهرت الدراسة أن ارتفاع المركبة، على سبيل المثال، قد يكون أكثر حساسية بالنسبة للسائقين ويؤثر على المسافة المطلوبة للتباعد الآمن بين المركبات. وبناءً على تلك الاعتبارات، يتم اعتبار الأبعاد الفعلية للمركبة، مثل الطول والعرض، كخصائص مهمة تؤثر على سلوك القيادة والسلامة على الطرق.

وفي السياق ذاته، أشارت دراسة (بوساحية، السايح، وزواي، حكيم، 2013، ص 335) إلى أن سوء استعمال المركبات عبر الطرق هو الذي يؤدي إلى الحوادث، بالإضافة إلى عدم الالتزام بشروط السلامة المرورية والتهور واللامبالاة من قبل الكثير من السائقين وحتى المارة. فالعامل الأساسي في ارتفاع حوادث المرور هو العامل البشري، وكل الأمور الأخرى المتعلقة بالمركبة أو حالة الطريق هي أسباب أيضًا، لكن دورها ثانوي مقارنة بنسبة الأخطاء البشرية. يمثل هذه الأسباب، أكدت دراسة (صباح، جعفر، 2013، ص 62) أن سبب هذه الحوادث يعود إلى الإفراط في السرعة والتجاوزات والمناورات الخطيرة وعدم احترام مسافة الأمان. علاوة على ذلك، أشارت دراسة (بوقصة، عمر، والعكروف، علي، 2013، ص 36) الي أنه رغم تعدد أسباب الحوادث غير أن السبب الرئيس فيها يرجع للسائق وقدرته على قيادة المركبة بعقلانية. كما تناولت دراسة (سمير، نعومي، وفتحية، بوعيشة، 2019) أحد العوامل النفسية التي قد تساهم في ارتكاب السائقين لحوادث المرور، وهو التفاؤل غير

الواقعي، الذي يعني التوقع الإيجابي لأحداث مستقبلية، مما يجعل الفرد ينتظر الأحسن ويستبعد الأسوأ، وهذا ما قد يتسبب في حدوث نتائج غير متوقعة قد تعرضه للمخاطر "تمثل حوادث المرور ظاهرة مؤلمة وخطيرة، حيث تؤدي إلى فقدان أرواح الكثير من الأبرياء وتسبب العديد من الأضرار والآثار السلبية، ومنها:

آثار حوادث المرور على المستوى الصحي: تنتج حوادث المرور مجموعة من الإصابات تتراوح بين السطحية والمتوسطة والبليعة، مما قد يؤدي إلى عواقب دائمة تجعل الفرد عالة على الآخرين وتقلل من قدرته على أداء الأعمال اليومية (بشير، لعريط، وبوحارة، هناء، 2013).

آثار حوادث المرور على المستوى النفسي: تُعتبر المشكلات المرورية تحديًا نفسيًا بالغ الشدة على الفرد، حيث قد تسبب صدمات نفسية وفقدان الثقة في القيادة، مما يؤثر سلبًا على حياته النفسية والاجتماعية (بركو، مزوز، وسعاد، بن عبيد، 2013).

آثار حوادث المرور على المستوى الاجتماعي: تؤدي حوادث المرور إلى تفكك بعض الأسر وضعف تربية الأبناء وانحراف بعضهم، مما يؤثر سلبًا على كيان المجتمع بأسره ويقلل من قوته الاقتصادية (زرارفة، فيروز مامي، 2013، ص 426). بالإضافة إلى المشكلات الاجتماعية التي تنشأ نتيجة لهذه الحوادث" (صلاح الدين، تغليت، وحببية، لعوامن، 2013).

آثار حوادث المرور على المستوى الاقتصادي: حوادث المرور تُسبب خسائر اقتصادية هائلة نتيجة للتكاليف الباهظة المترتبة على العلاج والإصلاحات المادية الناتجة عن هذه الحوادث، مما يؤثر على تنمية المجتمع والناتج القومي . (زرارفة، فيروز مامي، 2013، ص 426).

آثار حوادث المرور على البيئة والتنمية: حوادث المرور تؤثر بصورة مباشرة أو غير مباشرة على عوامل البيئة المختلفة، وتسبب خسائر اقتصادية واجتماعية وبيئية تؤثر على مستوى التنمية في المجتمع.(أبو بكر، عيد أحمد، والفارس، عبدالرحيم فؤاد، 2013).

آثار حوادث المرور على الانضباط الاجتماعي: تُعتبر حوادث المرور من أبرز مظاهر الانحراف عن قواعد الضبط الاجتماعي نتيجة لعدم احترام القوانين وغياب دور مؤسسات التنشئة الاجتماعية.(فوضيل ، لعجال وعمار ، سويسي ، 2013 ، ص 275).

ويتصور الباحث أن طلاب الجامعات ليسوا بعيدين عن التعرض لحوادث المرور، إذ ينتقلون يوميًا بين المنزل والجامعة أو العمل والأماكن الأخرى. من المهم فهم الطلاب أنهم

عرضة للخطر أثناء قيادتهم للسيارات أو أثناء عبور الطريق، وأن الإهمال وقلة الخبرة قد تؤدي إلى ارتكابهم لأخطاء مرورية خطيرة قد تؤثر على حياتهم وحياة الآخرين. لذا، يجب علينا التركيز على توعية طلاب الجامعة بمخاطر حوادث المرور وكيفية الوقاية منها، من خلال تعزيز التوعية المرورية وتوفير المعرفة اللازمة. حيث يمكن لهذه الجهود المشتركة المساهمة في حماية حياة الطلاب والحد من حوادث المرور التي قد تؤثر على مستقبلهم وسلامتهم.

كما أوضحت دراسة (أبو بكر، عيد أحمد ، والفارس، عبدالرحيم فؤاد ، 2013) أن حوادث المرور تُعد من الأسباب الرئيسية للوفيات والإصابات، خاصة بين الشباب في معظم دول العالم، مما يؤدي إلى زيادة العبء الاقتصادي والاجتماعي على هذه الدول. كما ان تقارير منظمة الصحة العالمية تُظهر أن نسبة كبيرة من الوفيات الناتجة عن حوادث المرور تصيب الأشخاص البالغين في قوة العمل، مما يشكل خسارة كبيرة للطاقة البشرية العاملة للدول. وان هناك ضرورة للتوعية المرورية للشباب، خاصة الطلاب الجامعيين، للتخفيف من حوادث المرور وتحقيق السلامة المرورية. وهذا ما أكدته نتائج دراسة (Mohammad and Others, 2022) التي أجريت حول تحليل الأنماط المكانية والعوامل المرتبطة بحوادث السائقين الشبان في عدد من الجامعات في ولاية فلوريدا، حيث أظهرت أن حوادث السير تُعتبر سبباً رئيسياً في الوفيات والخسائر الاقتصادية في الولايات المتحدة، وأن السلوكيات الخطرة وعدم الخبرة لدى الشباب أثناء القيادة تشكل خطراً خاصاً عليهم .

هذا ونجد ان المهن الاجتماعية والإنسانية تلعب دوراً بارزاً في مكافحة حوادث الطرق من خلال توجيه الجهود نحو توعية الأفراد بأهمية السلامة المرورية وتغيير السلوكيات غير الآمنة، مما يسهم في الحد من الحوادث وحماية الأرواح. في هذا السياق، تبرز مهنة الخدمة الاجتماعية كأحد المهن الحيوية في هذا المجال، حيث تقدم الدعم النفسي والاجتماعي للأفراد المتضررين من الحوادث وتعمل على توجيه الشباب، بما في ذلك طلاب الجامعات، نحو سلوكيات مرورية آمنة. حيث اوضحت دراسة (عرفان وصالح، 2013) دور مهنة الخدمة الاجتماعية في رفع الوعي المروري وتعديل السلوكيات المرورية السلبية، وأشارت إلى أهمية تقديم البرامج التوعوية والإرشادية لتحقيق هذا الهدف. كما أكدت دراسة (الشاخي، 2012) على ضرورة الاهتمام ببرامج التوعية والإرشاد كأسلوب وقائي من الحوادث المرورية، حيث

مجلة الخدمة الاجتماعية

تلعب الخدمة الاجتماعية دورا كبيرا في مواجهة الحوادث المرورية والآثار الاجتماعية الناتجة عنها.

بالإضافة إلى ذلك، تقدم مهنة الخدمة الاجتماعية مجموعة من الأهداف الوقائية في رعاية الشباب الجامعي، مثل زيادة الوعي بحقوقهم واحتياجاتهم ومشاكلهم، وتوفير البرامج اللازمة لتلبية احتياجاتهم، ومساعدتهم في التصدي للمشكلات المتوقعة. وهذا يظهر أهمية دور الأخصائيين الاجتماعيين في تعزيز التوعية المرورية وتنمية المهارات والسلوكيات الصحيحة بين الشباب الجامعي. (سليمان ، هدي نوفيق وآخرون ، 2022، ص 128)

هذا وتُعد طريقة خدمة الجماعة من طرق مهنة الخدمة الاجتماعية التي تسهم في تعزيز المعرفة والاتجاهات الإيجابية لدى طلاب الجامعة في مجال السلامة المرورية. حيث تقوم هذه الطريقة من خلال الاخصائيين الاجتماعيين العاملون مع جماعات طلاب الجامعة بتنظيم ورش العمل والمحاضرات والندوات لزيادة الوعي والمساهمة في خلق بيئة مرورية آمنة ومسؤولة. كما أظهرت نتائج دراسة (Geert and Others, 2019) تأثيرًا إيجابيًا لبرامج تعليم السلامة المرورية على جماعات الطلاب، مما يؤكد فعالية طريقة خدمة الجماعة في تحقيق أهداف التوعية المرورية. كما أشارت دراسة (مقيدش، 2018) إلى أهمية تزويد جماعات طلاب الجامعة بالوعي المروري وتنمية المهارات والسلوكيات الصحيحة، بداية من التعريف بالسلوك المروري وأهميته للحفاظ على النفس والآخر في المجتمع، وانتهاء بالقيام بالدراسات العلمية للارتقاء بالسلوك المروري.

وبناءً على هذا، يتضح أهمية دور الأخصائيين الاجتماعيين العاملين مع جماعات الشباب الجامعي في تعزيز التوعية المرورية من خلال استخدام تقنيات الطريقة مثل المناقشات الجماعية والندوات وورش العمل وغيرها، مما يسهم في تزويد الشباب بالمعرفة والمهارات والاتجاهات المرتبطة بالسلامة المرورية، مما يمكنهم من فهم مخاطر حوادث المرور واتخاذ القرارات الصحيحة تجاهها. كما يتضح أيضا أهمية التدابير الوقائية لمنع حوادث المرور وتقليل مخاطرها على الفرد والمجتمع.

هذا وتُظهر الدراسات السابقة بوضوح الحاجة الماسة للتوعية المرورية في الحد من تلك الحوادث وتقليل تأثيرها السلبي على المجتمع ، مثل دراسة (سميرة، وآخرون، 2013)، التي تشير إلى أهمية التوعية المرورية في تقليل الحوادث. دراسة (I., O., Kolosok, 2020)

ودورها في التأكيد على أهمية التوعية المرورية في ظل قلة التمويل للتدابير الوقائية. دراسة (سلالي، مراد، وشعبي، محمد، 2013) ودورها في تسليط الضوء على دور المعرفة والثقافة في احترام قوانين المرور بين الشباب الجامعي. دراسة (فوضيل، لعجال، وعمار، سويسي، 2013) والتي تطرح النقاش بين الثقافة المرورية والعقوبات القانونية كوسيلة للتقليل من حوادث المرور. دراسة (بوساحية، السايح وزواي، حكيم، 2013)، التي تبرز أهمية الوعي المروري كأساس للجهود الرامية لتحسين سلامة الطرق. دراسة (Abdurahman، 2021)، التي تعرض العوامل الرئيسية المسببة لحوادث المرور مثل: نقص وعي المشاة بقواعد المرور، ونقص مهارات السائقين، وقلة الاهتمام بسلامة الطريق، وعدم احترام السائقين لحقوق الآخرين، والسرعة الزائدة، وعدم منح الأولوية للمشاة، والتجاوز الخطير، والتقارب الزائد بين المركبات، وعدم احترام قواعد السلامة المرورية. كما تشير نتائج هذه الدراسة إلى أن الأخطاء البشرية تمثل الغالبية العظمى من أسباب الحوادث (نسبة 89%)، بينما تعود النسبة المتبقية إلى مشاكل الطرق والمشاكل الميكانيكية والبيئية. كذلك اشارت دراسة (يونس، لعوبي وسارة، بونيقار، 2013) إلى أهمية توجيه وتوعية السائقين والمشاة بمخاطر حوادث المرور. كما اشارت نتائج دراسة (البيومي، 2013) إلى ضرورة توعية الطلاب بالأخطاء الشائعة التي تسبب في حوادث المرور، بالإضافة إلى إطلاعهم على إحصائيات حوادث المرور من خلال الندوات والمحاضرات.

كما أشارت دراسة (Tesfaye and Others, 2019) الي ضرورة تطوير استراتيجيات سلامة المرور. ودراسة (Tao and Others, 2022) التي تقدم طريقة جديدة لتقييم مخاطر حركة المرور ، باستخدام بيانات تحذر السائق بسلوك القيادة غير اللائق وحالة السيارة الغير طبيعية. كما اشارت دراسة (يوسفي، حدة، وروبي، محمد، 2013، ص 229) الي أهمية دور وسائل الإعلام في التوعية بمخاطر حوادث المرور، من خلال نشر البرامج التوعوية والإرشادية التي تهدف إلى رفع الوعي المروري وتعميق مفهوم السلامة المرورية. "كما أكدت الدراسة التي أجراها (بشير، لعريط، وبوحارة، هناء، 2013، ص 47) على أن العقوبات ليست الوسيلة الوحيدة للردع، بل هناك وسائل بديلة يمكن اللجوء إليها بدلاً من ذلك، حيث أثبتت فعاليتها في المجتمعات المتقدمة. ومن بين هذه الوسائل، التوعية المرورية التي تعتبر الأساس في كل شيء، حيث لا يكون هناك جدوى لأي مجهود نقوم به

في مجال السلامة المرورية دونها." ومن الناحية الأخرى، تشير الدراسة التي أجراها (هاجر، زعابطة سيرين، 2013، ص 17) إلى أن التزايد المستمر لحوادث السير أدى إلى اهتمام العديد من الباحثين بدراسة أسبابها والظروف المؤدية إليها، بهدف وضع استراتيجيات وقائية للتقليل من حجمها. كما اظهرت دراسة (سميرة ، واخرون ، 2013 ، ص 448) أهمية الوقاية التي تركز على الحملات التوعوية، والتي تهدف إلى تذكير مستعملي الطريق بالأخطار التي تشكلها بعض السلوكيات المخالفة لقواعد السلامة المرورية، وتعزيز السلوك السليم أثناء القيادة. دراسة(مسعود، طحطوح، 2013، ص 265) التي أكدت على أهمية السلامة المرورية، وضرورة تبني كافة الخطط والبرامج واللوائح المرورية والإجراءات الوقائية للحد من حوادث المرور وضمان سلامة الإنسان وممتلكاته. دراسة (Yang and Others, 2022) التي ناقشت أهمية التنبؤ بمخاطر حركة المرور قبل حدوث الحوادث: دراسة (Ted, 2006) التي أكدت على أهمية الوعي المروري، خاصة مع تزايد المخاطر التي يتعرض لها مستخدمو الطريق والمشاة. ويلاحظ من عرض الدراسات السابقة انها تميزت بتطورها وتوسع مجال اهتماماتها، فبعد أن كانت مقتصرة على البحث في صيانة الطرق وكثافة التنقل ومعايير السلامة في السيارات، أصبحت تهتم بالعوامل النفسية والاجتماعية والمعرفية لكافة مستعملي الطريق."

ومما سبق، يظهر تأثير التوعية المرورية والجهود الوقائية في تحسين سلوكيات السائقين والمشاة، مما يعزز سلامة الطرق ويقلل من مخاطر حوادث المرور وتداعياتها السلبية على المجتمع. كما تظهر أهمية الدراسة الحالية التي تسلط الضوء على طبيعة مخاطر حوادث المرور لدى جماعات طلاب الجامعة في سلطنة عُمان وتوعيتهم بها ، حيث يعتبر فهم هذه المخاطر وتعزيز الوعي بها أمراً ضرورياً وعملاً فاعلاً في الحد من حوادث الطرق في السلطنة، وبالتالي تحسين جودة الحياة والسلامة للمواطنين." حيث أكدت نتائج دراسة (الربيعاني، أحمد حمد حمدان وآخرون، 2014) على أن معظم حوادث الطرق في السلطنة ناتجة عن العامل البشري بالدرجة الأولى، ويمكن الحد منها من خلال توعية قائدي المركبات بمخاطر حوادث المرور وأهمية الالتزام بقواعد المرور، وأخلاقيات القيادة، واحترام حقوق الآخرين في السير في طرق آمنة."

"وفي ضوء ما سبق، ونظرًا لأهمية دراسة وتحديد دور طريقة خدمة الجماعة في توعية الشباب الجامعي بمخاطر حوادث المرور ، جاءت هذه الدراسة لإلقاء المزيد من الضوء على تلك المخاطر ومحاولة تحديد دور طريقة خدمة الجماعة في توعية الشباب الجامعي بها .

ومن هنا يمكن للباحث صياغة مشكلة الدراسة على النحو التالي:

- ما مخاطر حوادث المرور على الشباب الجامعي ؟
- ما دور طريقة خدمة الجماعة في توعية الشباب الجامعي بمخاطر حوادث المرور ؟

ثانيا : أهمية الدراسة

1. تأتي أهمية الدراسة من أنها تسلط الضوء على طبيعة مخاطر حوادث المرور على الشباب الجامعي، وتسعى إلى تقديم مقترحات للتعامل مع هذه المخاطر، مما يزيد من أهمية الدراسة بشكل خاص.
2. "نظرًا لأن مرحلة الجامعة تلعب دورًا حاسمًا في إعداد جيل من الشباب الذين يمتلكون وعيًا بمخاطر حوادث المرور وقادرين على التعامل معها بفعالية".
3. "تُعَدّ الدراسة الحالية استجابة لتوصيات العديد من الدراسات والبحوث التي تشير إلى ضرورة زيادة التوعية بمخاطر حوادث المرور لدى الشباب الجامعي".
4. تأتي أهمية الدراسة من اهتمام طريقة خدمة الجماعة بفئة الشباب الجامعي التي تعد الثروة الحقيقية للمجتمعات، وأهمية زيادة وعيهم بالمخاطر المرورية.
5. تأتي أهمية الدراسة من أنها تسهم في رفع مستوى الوعي بأهمية السلامة المرورية بين الشباب الجامعي وتحفيزهم على اتخاذ سلوكيات أكثر أمانًا.

ثالثا : أهداف الدراسة:

1. تحديد مخاطر حوادث المرور على الشباب الجامعي من خلال تحديد :
 - (أ) مخاطر حوادث المرور على الجوانب الصحية للشباب الجامعي.
 - (ب) مخاطر حوادث المرور على الجوانب النفسية للشباب الجامعي.
 - (ج) مخاطر حوادث المرور على الجوانب الاجتماعية للشباب الجامعي.
 - (د) مخاطر حوادث المرور على الجوانب الاقتصادية للشباب الجامعي.
 - (هـ) مخاطر حوادث المرور على الجوانب الدراسية للشباب الجامعي.

2. تحديد دور طريقة خدمة الجماعة في توعية الشباب الجامعي بمخاطر حوادث المرور

رابعاً : فروض الدراسة:

(1) الفرض الأول للدراسة: " من المتوقع أن يكون مستوى مخاطر حوادث المرور على الشباب الجامعي متوسطاً ":

ويمكن اختبار هذا الفرض من خلال الأبعاد التالية:

- (أ) مخاطر حوادث المرور على الجوانب الصحية للشباب الجامعي.
 - (ب) مخاطر حوادث المرور على الجوانب النفسية للشباب الجامعي.
 - (ج) مخاطر حوادث المرور على الجوانب الاجتماعية للشباب الجامعي.
 - (د) مخاطر حوادث المرور على الجوانب الاقتصادية للشباب الجامعي.
 - (هـ) مخاطر حوادث المرور على الجوانب الدراسية للشباب الجامعي.
- (2) الفرض الثاني للدراسة: " توجد فروق جوهرية دالة إحصائياً بين استجابات الشباب الجامعي وفقاً للنوع بالنسبة لتحديدهم لمستوى مخاطر حوادث المرور على الشباب الجامعي ".
- (3) الفرض الثالث للدراسة: " يوجد تباين دال إحصائياً بين استجابات الشباب الجامعي وفقاً لفئات السن بالنسبة لتحديدهم لمستوى مخاطر حوادث المرور على الشباب الجامعي ".
- (4) الفرض الرابع للدراسة: " يوجد تباين دال إحصائياً بين استجابات الشباب الجامعي وفقاً للمرحلة الأكاديمية بالنسبة لتحديدهم لمستوى مخاطر حوادث المرور على الشباب الجامعي
- (5) الفرض الخامس للدراسة: " يوجد تباين دال إحصائياً بين استجابات الشباب الجامعي وفقاً لفئات عدد سنوات قيادة المركبات بالنسبة لتحديدهم لمستوى مخاطر حوادث المرور على الشباب الجامعي .

خامساً : مفاهيم الدراسة :

1. مفهوم التوعية المرورية

مفهوم التوعية المرورية يتجلى في الوعي الشامل بالجوانب الحسية والمعنوية والمعرفية المتعلقة بالمرور، مثل السيارات، والطرق، والإشارات، والأنظمة المرورية، وغيرها، مما ينعكس إيجاباً على سلوكه وقيادته والتزامه بقوانين المرور. (ابو علوش ، 2009) وتشمل التوعية المرورية إيصال مجموعة من المعارف والمعلومات للأفراد، وتدريبهم على تطبيقها عملياً، وإكسابهم القيم والعادات التي تحكم سلوكهم على الطريق، سواء كانوا سائقين أو ركاباً أو مشاة. (مريم ، خلافي وامينة ، مسمة ، 2018 ، ص 15) كما تعتبر التوعية المرورية واحدة من الوسائل الهامة في التعريف بوسائل النقل وقواعد القيادة والقوانين والأنظمة والآداب التابعة لها وما يرتبط بها من أمور تؤمن السلامة للإنسان والمجتمع ونقل من الخسائر البشرية وغير البشرية والتي تتسبب بخسائر مادية فادحة على مستوى الفرد والمجتمع. (الجلامدة ، 2009) وبالتالي، نجد أن التوعية المرورية هي واحدة من التدابير الفعالة والعملية، وليست مجرد نصائح أو وعظ أو إرشادات، إذ تهدف هذه التدابير إلى الحيلولة دون وقوع الحوادث المرورية من الأساس أو على الأقل تقليلها، وتوجيه الجهود إلى عامة الناس والسائقين المنضبطين ليقوا على حالتهم

وبناءً على ذلك، ينبغي على الاستراتيجيات الوطنية والسياسات الحديثة في مجال المرور أن تستند إلى الوقاية بدلاً من المكافحة. (سميرة ، واخرون، 2013، ص 448) ويعتقد الباحث أنه يمكن تقليل الآثار المترتبة على حوادث المرور من خلال الاهتمام بالتوعية المرورية لدى العنصر البشري، حيث تمثل التوعية المرورية الخطوة الأولى للوقاية منها. خاصةً أن كثيراً من الدراسات، بما في ذلك دراسة (العنزي، إبراهيم بن هلال بن عقيل، 2020)، أشارت إلى أن العنصر البشري هو المتسبب الأول فيها. كما أكدت دراسة أخرى (فتحية، بو عيشة، 2012) على ضرورة توجيه الشخص لإدراك إمكانية تعرضه للخطر، دون أن يتحول هذا الوعي إلى سلوك مرضي. فالهدف من التوعية هو تشجيع اعتماد الخطوات الوقائية، مما يعني عدم تجاهل الأخطار واعتماد السلوك الوقائي السليم."

هذا وتتناول التوعية المرورية عدة محاور تمثل عناصر الحادث المروري، وهي ثلاثة عناصر رئيسية: (الكندري ، عادل محمد ، 2010 ، ص 5)

العنصر البشري: ويعتبر هذا العنصر الأول والرئيس المكون الأساسي للحوادث المرورية، حيث يشمل السائق، الراكب، والمشاة.

الطريق: وهو العنصر الثاني المؤثر في الحوادث المرورية، حيث يُعد الطريق المسرح الذي تتم عليه الحركة اليومية لنقل الأشخاص والبضائع.

المركبة: وتُعد المركبة العنصر الثالث الذي يسهم في حوادث المرور، وتشمل السيارات الصغيرة، والشاحنات، والحافلات، والجرارات، ومعدات الأشغال العامة، والدراجات النارية، والسيارات القاطرة، والمقطورة، والدراجات العادية... إلخ.

ويقصد بمفهوم التوعية المرورية في إطار الدراسة الحالية ما يلي :

- الإدراك الشامل بالمشكلة المرورية من جميع الأطراف المسؤولة عنها.
- معرفة الأسباب المؤدية لحوادث المرور.
- معرفة مخاطر حوادث المرور.
- الوعي بمسؤولية جميع أفراد المجتمع وخاصة الطلاب وأدوارهم تجاه قضية المرور.
- توجيه الانتباه إلى خطورة هذه الحوادث وتأثيرها السلبي على الطلاب بصفة خاصة والمجتمع بشكل عام.

2. مفهوم حوادث المرور

حوادث المرور هي جميع الإصابات الناجمة عن سوء استخدام المركبة أثناء سيرها، أو انحرافها عن مسارها نتيجة لتهاون السائق أو عطل في السيارة، وتحت ظروف معينة ينتج عنها اصطدام هذه المركبة بمركبة أخرى أو عدة مركبات، أو بحاجز مادي، أو الانقلاب عدة مرات، مما قد يخلف أضراراً مادية وجسدية ومعنوية. (فوضيل، لعجال وعمار، سويسي، 2013، ص 275)

"وتتعدد تعريفات الحادث المروري ومنها:

- هو ذلك الموقف أو الحالة أو الواقعة التي تنتج عنها أضرار مادية أو جسدية أو نفسية نتيجة استخدام المركبة. (بشير، لعريط وبوحارة، هناك، 2013، ص 48)

- يشير إلى كل واقعة تحدث نتيجة اصطدام سيارة بسيارة، أو بشخص أو بجسم آخر، وذلك بسبب ممارسات وتصرفات خاطئة من قبل السائقين، وتنتج عنها خسائر مادية وبشرية ونفسية. (عيسي، محمد، 2013، ص 27)

- يمثل كل حادث اعتراضي يحدث بدون تخطيط مسبق من قبل سيارة أو مركبة واحدة أو أكثر، أو مع مشاة أو حيوانات أو أجسام على الطريق العام أو الخاص، وعادة ما يتسبب الحادث في خسائر في الممتلكات والمركبات وصددمات جسمية قد تؤدي إلى الوفاة أو الإعاقة المستديمة. (مسعود، طحطوح، 2013، ص 265)

ويتضح من هذا أن حادث المرور يتكون من ثلاثة عناصر رئيسية: الخطأ، المركبة، وطبيعة الطريق أو الظروف المحيطة. الخطأ هو الفعل الذي يحدث بدون قصد والذي يتسبب في الضرر بسبب الإهمال أو عدم الالتزام بالقوانين واللوائح أو عدم اتخاذ التدابير الوقائية. المركبة تشمل جميع السيارات والجرارات والمقطورات التي تعمل بالوقود وتستخدم على الطرق العامة. وتعني الطريق العام الطريق التي تستخدمه المركبات للتنقل بين المناطق. وقد أضافت دراسة (أبو بكر، عيد أحمد، والفارس، عبدالرحيم فؤاد، 2013) عنصر الخسارة أو الضرر، والتي تشمل الخسائر البشرية الناجمة عن الإصابات والإعاقات والخسائر المادية الناتجة عن تلف السيارات والممتلكات العامة والخاصة.

"وعلى الرغم من أن المفاهيم السابقة قد أكدت عدم مقصودية الفعل المتسبب في الحادث المروري، إلا أن دراسة (العنزي، إبراهيم بن هلال بن عقيل، 2020، ص 226) ترى أن أي إهمال متعمد أو عدم الالتزام بتعليمات المرور، رغم العلم بها، لا يعد فعلاً بدون قصد. ولكنه يُدرج تحت مسمى الإهمال الصريح وعدم الالتزام، وهنا يكون السائق هو المسؤول والمتسبب في الحادث المروري. وبناءً على ذلك، تتفق الدراسة الحالية مع هذه الدراسة في أن مفهوم حوادث المرور يشير إلى الفعل الخاطئ الذي يصدر من قبل السائقين، نتيجة سلوكيات خاطئة أو إهمال أو عدم الالتزام بتعليمات المرور، والذي ينجم عنه أضرار بشرية ومادية ونفسية للسائقين أنفسهم أو للآخرين. وهو نفس التعريف الذي تتبناه الدراسة الحالية لمفهوم حوادث المرور."

أسباب حوادث المرور:

أسباب حوادث المرور تشير إلى جملة العوامل التي تلعب دوراً في حدوث الحوادث المرورية. وتشمل هذه العوامل السلوكية، والثقافية التوعوية، والبيئية الفيزيقية، وتفاوت هذه العوامل في درجة تأثيرها على حدوث الحادث". (بشير، لعريط وبوحارة، هناك، 2013، ص 48).

بصفة عامة، يمكن تقسيم المسببات التي يؤدي تحقق أحد عناصرها أو أكثر في حدوث حادث سيارة إلى ثلاثة أقسام كما يلي: . (أبو بكر، عيد أحمد والفارس، عبدالرحيم فؤاد، 2013)

(١) **مسببات الخطر الرئيسية أو العامة:** والتي تُعتبر سبباً رئيسياً في حدوث الحوادث. وقد انتقلت معظم الدراسات على تحديد هذه المسببات في عناصر ثلاثة هي: الطريق، والآلية المتحركة (السيارة)، والعامل البشري، مع ضرورة توسيع مفهوم العامل البشري ليشمل مستخدمي الطريق من المشاة والسائقين، حيث يمكن أن تسهم أخطاء المستخدمين في حدوث الحوادث.

(٢) **مسببات الخطر الفرعية أو الاجتماعية:** وهي العوامل التي ترتبط بالمجتمع وتؤثر في تحقيق حوادث المركبات فيه. وتنشأ تلك العوامل نتيجة التغيرات الاجتماعية والبيئية، وتشمل عوامل مثل سهولة امتلاك السيارة، والوجاهة الاجتماعية، وسهولة تعويض خسائر السيارات، وضالة حجم الاستهجان الاجتماعي لسلوكه الخاطئ، والعلاقة بين رجل الشرطة والمواطن.

(٣) **مسببات الخطر الطبيعية:** وتشمل الظروف الطبيعية التي يمكن أن تؤثر على الطريق والسائقين، مثل وعورة الطريق، والعوامل الجوية مثل الضباب والأمطار والثلوج والعواصف والصواعق والسيول والفيضانات.

ويتصور الباحث ان هذه المسببات تشكل جزءاً مهماً من الفهم الشامل لأسباب حوادث السيارات وتساهم في تطوير استراتيجيات الوقاية والسلامة المرورية .

مخاطر حوادث المرور:

" مخاطر حوادث المرور تُعدُّ أحد أبرز الموضوعات التي تواجه الدول المعاصرة، خاصةً وأنها في منحى تصاعدي، مما يُسبِّب خسائرًا بشرية ومادية كبيرة تفوق نسبتها تلك

التي تسببها الحروب والصراعات، مع ما ينتج عن ذلك من آثار اجتماعية ونفسية واقتصادية تفرّض أعباءً ثقيلة على الدول". (مخبر سيكولوجية مستعملي الطريق، 2013، ص 3)

"وتُعزّف مخاطر حوادث المرور بأنها الانعكاسات والنتائج التي قد تنجم عن ارتكاب الحادث المروري، حيث قد تكون نتائج/آثارًا نفسية، جسدية مادية، أو اقتصادية". (بشير، لعريط، وبوحارة، هناء، 2013، ص 48)

"ويُقصد بمفهوم مخاطر حوادث المرور في إطار الدراسة الحالية جميع الأضرار والتأثيرات السلبية التي قد تنجم عن وقوع حوادث السير على الطرق، وتشمل هذه التأثيرات جوانب مختلفة مثل: الآثار الصحية، والنفسية، والاجتماعية، والدراسية".

3. مفهوم الشباب الجامعي

الشباب هم أحد الركائز الأساسية التي يعتمد عليها جميع المجتمعات، فهم مستقبل أي مجتمع والذي يُبنى عليه آمال وطموحات الدولة، نظرًا لقدراتهم وطاقاتهم التي إذا استُغلت بالشكل المناسب وتوجّهت نحو تحقيق الأهداف والغايات المثلى في المجتمع.

يمكن توضيح مفهوم الشباب في ثلاثة محاور رئيسية هي: (سليمان ، هدي نوفيق وآخرون ، 2022، ص 128)

المحور الأول: تحديد مرحلة الشباب بمقياس زمني، حيث تمتاز هذه المرحلة بخصائص مميزة يظهر نموها خلال فترة زمنية معينة من حياة الإنسان، تتراوح ما بين 15 إلى 30 سنة.

المحور الثاني: تحديد مرحلة الشباب بمقياس اجتماعي يعتمد على طبيعة الأوضاع التي يمر بها المجتمع والتي تتعلق باكتساب القيم والعادات الاجتماعية المتعلقة بتحمل المسؤولية واكتساب سمات التعاون وتكوين العلاقات مع الآخرين.

المحور الثالث: تحديد مرحلة الشباب بمقياس سلوكي، حيث تكتسب هذه المرحلة مجموعة من الاتجاهات السلوكية ذات الطبيعة المميزة التي تحرر من الطباع الزمنية وتتحدد سماتها في إطار مجموعة من الاتجاهات السلوكية والنفسية والاجتماعية والنفسية ذات خصوصية معينة.

كما يشير هذا المفهوم الي كل طالب أو طالبة في المرحلة العمرية من 18 سنة فما فوق التحق بالجامعة لمواصلة دراسته الجامعية. (حربوش ، هلال ومناني ، هشام ، 2019)

والطالب هو الشخص الذي يسعى للعلم ويطلبه، ويُطلق مصطلح "جامعي" عليه نسبةً إلى المكان الذي يحصل منه على العلم. وبالتالي، يُعرف الطالب الجامعي الجيد بأنه الذي يسعى إلى تحقيق التطلعات التي يرغب فيها من وراء العلم، والتي قد تتخطى مجرد النجاح، حيث يُضع خطاً للمستقبل، بما في ذلك اكتساب مهارات حياتية والحصول على وظيفة مناسبة، وتطوير نضج عقلي ومعرفة الصواب من الخطأ بطريقة أفضل. (الوهبي، 2023، ص 7)
كما يُعرف الطالب الجامعي بأنه الشخص الذي يتابع دراسته في تخصص من التخصصات المتاحة في مؤسسات التعليم العالي. (احمد، 2018، ص 80) ويعتبر الطالب جزءاً أساسياً وفاعلاً في العملية التربوية طوال تكوينه الجامعي، إذ يمثل نسبة عالية في المؤسسة الجامعية. (صدام ومحمد، 2015، ص 11) ، "كذلك، يُعرف الطالب الجامعي بأنه ذلك الشخص الذي يجتاز مرحلة التعليم الثانوي بعد تحصله على شهادة البكالوريا، بفضل قدراته العقلية والمعرفية والمؤهلات التي تسمح له بالالتحاق بالجامعة، حيث تضم مختلف التخصصات لتلقي العلوم والمعارف في كافة ميادين البحث العلمي." (زهيرة، 2018، ص 55)

ويُشير مفهوم الشباب الجامعي في إطار الدراسة الحالية إلى الطلبة المنضمين إلى عضوية مجموعة العمل الاجتماعي بقسم العلوم الاجتماعية في كلية الآداب والعلوم التطبيقية، جامعة ظفار، خلال العام الأكاديمي 2024/2023.

4. مفهوم الدور

يُعدُّ الدور مفهوماً اجتماعياً ونفسياً بالأساس، وقد ظهر مع التطورات المعرفية والمنهجية في العلوم الاجتماعية، حيث أكدت دراسات أن كل فرد في المجتمع لديه دور محدد يجب أدائه، أي عمل مخصص له يتوجب عليه تنفيذه. تاريخياً، ظهر مفهوم الدور لأول مرة في العلوم الاجتماعية عام 1962، حين أشار بارك في دراسته "ما وراء القناع" إلى أن كل فرد يعتمد بشكلٍ واسعٍ ودائمٍ على دوره، ومن خلال هذه الأدوار نعرف أنفسنا ونفهم بعضنا البعض. (زلاقي ، 2018 ، ص 770)

إن دراسة مفاهيم الأدوار والمراكز لها أهمية كبيرة، حيث تساعدنا في فهم السلوك الاجتماعي في مختلف السياقات، وبالتالي ندرك بنية المجتمع وشخصيات الأفراد. وترتبط هذه

المفاهيم بالاحتياجات والأفكار والسلوكيات الاجتماعية، كما ترتبط بالقيم الاجتماعية، حيث تحدد مجموعة القيم السائدة في المجتمع نمط الأدوار الاجتماعية التي يتبعها الأفراد في مختلف السياقات. وأي تغيير في هذه القيم والبنية الاجتماعية يؤدي إلى تغيير في الأدوار الاجتماعية. وتُعد الأدوار الاجتماعية أحد معايير تقييم تماسك المجتمعات، فكلما كانت هذه الأدوار واضحة وتلبي رغبات أصحابها وتحقق أهداف المجتمع، كلما كان المجتمع أكثر تماسكًا. وبالتالي، يمكن اعتبار التغييرات الاجتماعية مجرد تغيرات في أدوار الأفراد. (جلول ، 2022 ، ص 54)

وتتعدد مكونات أو خصائص الدور ومنها : (زلاقي ، 2018 ، ص 776)

- أن الفرد في حياته يعيش في جماعات، وهو في تلك الجماعات يقوم بأدوار مختلفة، قد تكون أدواراً طبيعية (أب وأم جد وعم)، أو مكتسبة بأن يكون أستاذاً ، ويرتبط بهذه الأدوار فكرة الجزاء والعقاب، بحيث إذا ما قام الفرد بوظيفته نال مكافآت اجتماعية، وإذا ما أخل بها يؤدي إلى جزاءات اجتماعية، ويقابل فكرة الدور توقعات المجتمع منه أي: (فعل - توقع - رد فعل إيجابي أو سلبي).
 - تتغير الأدوار الاجتماعية من مجتمع لآخر، بل في المجتمع ذاته تتغير الأدوار من زمان إلى آخر، بحيث إن أدواراً بكاملها قد تختفي مقابل ظهور أدوار أخرى.
 - يتكون الدور من عنصرين هما الفهم الذاتي للفرد لما ينبغي أن يكون عليه سلوكه، وهو ما يسمى مفهوم الدور role conception وعنصر آخر هو توقع الدور role expectation أي السياق الاجتماعي المحدد الذي يمارس فيه الدور.
- بشكل عام، يعرف الدور بأنه السلوك الذي يتوجب على شاغل مركز اجتماعي معين أن يقوم به، ويحدد بالأنماط التي يجب عليه اتباعها في التفاعل مع الآخرين، مع احترام الحقوق والالتزامات التي يفرضها عليه هذا المركز. (قنديل ، 2012 ، ص 1556) كما يُعرّف الدور أيضاً بأنه الوظائف العملية التي يتطلبها المركز الاجتماعي، ويمثل نوعاً من السلوك المتوقع، مع القيم المرتبطة بهذا الفرد الذي يحتل المركز في المجتمع. بشكل ملموس. (جلول ، 2022 ، ص 55)

هذا ويُعرّف الباحث مفهوم الدور في إطار هذه الدراسة على أنه الواجبات والمهام التي يقوم بها الاخصائي الاجتماعي مع جماعات الشباب الجامعي، بناءً على الأسس العلمية

والقيم والمهارات المهنية لطريقة خدمة الجماعة، بهدف تنمية وعيهم بمخاطر حوادث المرور، وفقاً لتوقعات المجتمع منه كمهني مؤهل للعمل في هذا المجال.

سادساً: **الموجهات النظرية للدراسة**

نظرية الدور

تستند هذه النظرية على فكرة أن سلوك الفرد وعلاقاته الاجتماعية يعتمدان على الدور أو الأدوار الاجتماعية التي يشغلها في المجتمع. وبالإضافة إلى ذلك، تعتمد موقعه الاجتماعي ومكانته على أدواره الاجتماعية، حيث يتضمن الدور الاجتماعي مجموعة من الواجبات والحقوق الاجتماعية. وبالتالي، يحدد دور الفرد واجباته، بينما تحدد حقوقه بالواجبات والمهام التي يقوم بتنفيذها في المجتمع. (الحسن ، 2015، ص 165)

وعلى الرغم من تنوع الحقول العلمية التي استخدمت نظرية الدور كإطار تحليلي، إلا أنه لم يتم التوصل إلى تعريف موحد للدور. ويمكن الإشارة إلى محاولة "ويهلك" Wahlike في تعريف الدور بأنه "النسق المعياري للسلوك"، حيث يفترض أن الأفراد يكونون على دراية بالمعايير التي تحدد دورهم ويحاولون تكيف سلوكهم معها، والدور يشمل المعايير والأفعال التي يتخذها الفرد للتفاعل مع هذه المعايير. كما أكد "رالف لينتون" Ralph linton أن الدور يعكس السلوك والأفعال التي يتخذها الفرد، وعندما يحترم الفرد واجباته وحقوقه في سلوكه، فإنه يؤدي دوره بشكل صحيح. (عودة ورمزي ، 2000 ، ص 584)

وتطرح نظرية الدور كذلك مصطلحات أخرى في دراسة وتحليل الأدوار، وتشمل أهمها: (زلاقي، 2018، ص 774).

صراع الأدوار: يُعرف على أنه التنافس الظاهر لاثنتين أو أكثر من التوقعات لسلوك الفرد. في مثل هذه الحالة، يعرف الفرد والنظام اضطراباً، ويعمل الفرد في ذلك على حل المشكلة من خلال تكيف بعض السلوكيات. وبعد صراع الأدوار، تنشأ مشكلات في النظام الاجتماعي نتيجة الظروف البيئية.

تطور الدور: مرتبط بتصورات الفاعلين لأدوارهم وأدوار بقية الفاعلين. كما يكون لتغير ادراكات الفاعلين لأدوارهم أثر كبير في تطورها.

وبناءً على هذا الأساس، فإن نظرية الدور تعتبر نظرية تنبؤية؛ حيث تقوم على الافتراض أنه إذا كانت لدينا معلومات حول توقعات الدور لمكانة محددة، فيمكن التنبؤ بسلوك الآخرين (الأفراد) الذين يشغلون تلك المكانة.

- كما أنّ نظرية الدور تتحدّد وفقاً لعلاقة تفاعلية بين ثلاث معطيات رئيسية، وهي:
- المعطيات الاجتماعية: وتتمثل في البنية الاجتماعية ووحدات تكوين المكانة الاجتماعية.
- المعطيات الأنثروبولوجية: وتتمثل في مجموعة الحقوق والواجبات الخاصة بالمكانة التي تعكس ثقافة معينة، وتشمل المعارف والعقائد والسلوكيات والعادات والفنون.
- المعطيات النفسية: يحتوي الدور على معطيات نفسية؛ لأنّ التعبير عن الدور يُظهر شخصية صاحبه.

وتستند نظرية الدور على عدد من المبادئ العامة ومنها : (الحسن ، 2015 ، ص

165)

1. يتحلل البناء الاجتماعي إلى عدد من المؤسسات الاجتماعية، وتحلل المؤسسة الاجتماعية الواحدة إلى عدد من الأدوار الاجتماعية.
2. ينطوي على الدور الاجتماعي الواحد مجموعة من الواجبات التي يؤديها الفرد بناءً على مؤهلاته وخبراته وتجاربه وثقة المجتمع به وكفاءته وشخصيته. وبعد أداء الفرد لواجباته، يحصل على مجموعة من الحقوق مادية واعتبارية. ينبغي أن تكون الواجبات متساوية مع الحقوق والامتيازات التي يتمتع بها.
3. يشغل الفرد الواحد في المجتمع عدة أدوار اجتماعية وظيفية في آن واحد ولا يشغل دوراً واحداً. وهذه الأدوار هي التي تحدد موقعه أو مكانته الاجتماعية. ومنزلته هي التي تحدد قوته الاجتماعية وطبقته.
4. الدور الذي يشغله الفرد هو الذي يحدد سلوكه اليومي والتفصيلي، وهو الذي يحدد علاقاته مع الآخرين على الصعيدين الرسمي وغير الرسمي.
5. سلوك الفرد يمكن التنبؤ به من معرفة دوره الاجتماعي، إذ أن الدور يساعدنا في تنبؤ السلوك. ذلك أن سلوك الطالب أو المدرس يمكن التنبؤ به من معرفة دوره الاجتماعي.
6. لا يمكن إشغال الفرد للدور الاجتماعي وأداؤه بصورة جيدة وفعالة دون التدريب عليه، علماً بأن التدريب على القيام بالأدوار الاجتماعية يكون خلال عملية التنشئة الاجتماعية.

7. تكون الأدوار الاجتماعية متكاملة في المؤسسة عندما تؤدي المؤسسة مهامها بصورة جيدة وكفوءة، بحيث لا يكون هناك تناقض بين الأدوار.
8. تكون الأدوار الاجتماعية متناقضة عندما لا تؤدي المؤسسة أدوارها بصورة جيدة وكفوءة. كما أن تناقض الأدوار الوظيفية التي يشغلها الفرد يشير إلى عدم قدرة المؤسسات التي يشغل فيها الفرد أدواره على إدارة مهامها بشكل إيجابي ومقتدر.
9. عن طريق الدور يتصل الفرد بالمجتمع ويتصل المجتمع بالفرد، والاتصال قد يكون رسمياً أو غير رسمي.

وبناء على ما سبق يمكن توظيف نظرية الدور في الدراسة الراهنة علي النحو

التالي :

- تحليل الأدوار الاجتماعية: يمكنك استخدام نظرية الدور لتحليل الأدوار التي يقوم بها الأخصائي الاجتماعي وتوعية جماعات الشباب الجامعي بمخاطر حوادث المرور. حيث يمكنه تحليل ووصف واجباته ومسؤولياته كأخصائي اجتماعي في هذا السياق، بما في ذلك التواصل مع جماعات الشباب الجامعي، وتصميم وتنفيذ برامج توعية، وتقديم الدعم النفسي والاجتماعي لهم
- تحليل صراع الأدوار: قد تواجه الأخصائي الاجتماعي تحديات وصراعات في أداء دوره في توعية الشباب بمخاطر حوادث المرور، مثل التوازن بين الواجبات المهنية والمطالب الشخصية، أو التعامل مع توقعات المجتمع والجماعات الجامعية. حيث يمكنه دراسة هذه الصراعات والبحث في كيفية التغلب عليها بفعالية.
- تحليل تطور الدور: حيث يمكن دراسة كيفية تطور دور الأخصائي الاجتماعي مع مرور الوقت، وتغير توقعات المجتمع منه. على سبيل المثال، قد يتغير دور الأخصائي الاجتماعي في توعية الشباب بمخاطر حوادث المرور مع تطور التكنولوجيا أو التغيرات في سياسات السلامة على الطرق.
- تحليل تأثير الأدوار: حيث يمكن دراسة كيفية تأثير دوره كأخصائي اجتماعي في توعية الشباب على مجتمع الجامعة بشكل عام، وعلى الشباب الجامعي بشكل خاص. مما يمكنه من تقييم فعالية البرامج والخدمات التي يقدمها وتحديد النتائج والتأثيرات المحتملة.

نظرية الضبط الاجتماعي

تقوم نظرية الضبط الاجتماعي على فكرة دمج الأفراد في المجتمع ومؤسساته، وتعزيز ثقافتهم وقيمهم، مما يجعلهم أكثر انسجاماً مع قوانين المجتمع والالتزام بها. وبالتالي، يتحقق الضبط الاجتماعي ويزداد احترام الأفراد للقوانين الاجتماعية سواء كانت مشتقة من العادات والتقاليد أو محددة بواسطة التشريعات. (العنزي ، ابراهيم بن هلال بن عقيل ، 2020) هذا ويمكن استخدام مضمون نظرية الضبط الاجتماعي لتأكيد أن الالتزام بالسلوكيات التي تضمن السلامة المرورية ليس مقتصرًا على فرض العقوبات، بل يعتمد بشكل أساسي على تحمل المسؤولية من قبل الأفراد من خلال عملية الضبط الذاتي. وعليه، يجب علينا زرع قيم المسؤولية وثقافة الالتزام في نفوس الأفراد، وجعلهم عناصر فعالة في مختلف قطاعات المجتمع. وتفسر هذه النظرية أهمية الضبط الاجتماعي لقائدي السيارات، حيث يصبحون ملتزمين بالسلوكيات الصحيحة حتى في حالة عدم وجود رقابة قانونية مباشرة.

سابعا : الإجراءات المنهجية للدراسة:

(1) نوع الدراسة:

تتنتمي هذه الدراسة وفقاً لأهدافها إلى نمط الدراسات الوصفية التي تعد من أنسب أنواع الدراسات لموضوع الدراسة الراهنة حيث أنها تركز على رصد وتحليل واقع مخاطر حوادث المرور علي الشباب الجامعي وصولاً إلى تحديد دور طريقة خدمة الجماعة في توعية الشباب الجامعي بمخاطر حوادث المرور .

(2) المنهج المستخدم:

اعتمدت الدراسة على استخدام المسح الاجتماعي بطريقة العينة لطلبة مجموعة العمل الاجتماعي بقسم العلوم الاجتماعية كلية الآداب والعلوم التطبيقية جامعة ظفار بسلطنة عمان بالعام الأكاديمي 2024/2023م وعددهم (60) مفردة.

(3) مجالات الدراسة:

(أ) المجال المكاني:

تمثل المجال المكاني للدراسة في قسم العلوم الاجتماعية كلية الآداب والعلوم التطبيقية جامعة ظفار بسلطنة عمان.

مجلة الخدمة الاجتماعية

(ب) المجال البشري: يتكون مجتمع الدراسة من جميع طلبة مجموعة العمل الاجتماعي بقسم العلوم الاجتماعية في كلية الآداب والعلوم التطبيقية بجامعة ظفار في سلطنة عمان، خلال العام الأكاديمي 2024/2023م. ويبلغ عددهم الإجمالي 85 طالبًا وطالبة.

عينة الدراسة:

تم اختيار عينة عشوائية من مجتمع الدراسة مكونة من 60 طالبًا وطالبة. تم اختيار هذه العينة لضمان تمثيلها لجميع أعضاء مجتمع الدراسة من حيث الخصائص الديموغرافية والاهتمامات والأنشطة، بالإضافة إلى عدد (10) مفردات لإجراء اختبارات الصدق والثبات.

(ج) المجال الزمني:

تمثل المجال الزمني للدراسة في فترة جمع البيانات من الميدان والتي بدأت من 1 فبراير 2024م إلى 29 فبراير 2024م.

(4) أبعاد الدراسة ومصادرها:

عدد العبارات	الأبعاد الفرعية	الأبعاد الرئيسية
5	مخاطر حوادث المرور علي الجوانب الصحية للشباب الجامعي	مخاطر حوادث المرور علي الشباب الجامعي
5	مخاطر حوادث المرور علي الجوانب النفسية للشباب الجامعي	
5	مخاطر حوادث المرور علي الجوانب الاجتماعية للشباب الجامعي	
5	مخاطر حوادث المرور علي الجوانب الاقتصادية للشباب الجامعي	
5	مخاطر حوادث المرور علي الجوانب الدراسية للشباب الجامعي	
8	دور طريقة خدمة الجماعة في توعية الشباب الجامعي بمخاطر حوادث المرور .	

وتحددت أهم مصادر تلك الأبعاد في الرجوع إلى الأدبيات النظرية الموجهة للدراسة والدراسات السابقة المرتبطة بالمشكلة البحثية للدراسة.

(5) أدوات الدراسة:

تمثلت أدوات جمع البيانات في:

- استمارة استبيان للشباب الجامعي حول مخاطر حوادث المرور علي الشباب الجامعي.
 - قام الباحث بتصميم استمارة استبيان للشباب الجامعي باستخدام Google Drive Models حول مخاطر حوادث المرور علي الشباب الجامعي في ضوء الأدبيات النظرية الموجهة للدراسة والدراسات السابقة المرتبطة بالمشكلة البحثية للدراسة.
 - اشتملت استمارة استبيان الشباب الجامعي على المحاور التالية: البيانات الأولية، ومخاطر حوادث المرور علي الشباب الجامعي، ودور طريقة خدمة الجماعة في توعية الشباب الجامعي بمخاطر حوادث المرور .
 - اعتمدت استمارة استبيان الشباب الجامعي على التدرج الثلاثي، بحيث تكون الاستجابة لكل عبارة (نعم، إلى حد ما، لا) وأعطيت لكل استجابة من هذه الاستجابات وزناً (درجة)، وذلك كما يلي: نعم (ثلاثة درجات)، إلى حد ما (درجتين)، لا (درجة واحدة).
 - للتحقق من صدق المحتوى " الصدق المنطقي " لاستمارة استبيان الشباب الجامعي قام الباحث بالإطلاع علي الأدبيات النظرية والكتب العلمية والدراسات والبحوث السابقة التي تناولت مشكلة الدراسة. ثم تحليلها وذلك لتحديد أبعاد الدراسة. ثم عرض الأداة على عدد (3) محكمين من أعضاء هيئة التدريس بكلية الآداب والعلوم التطبيقية جامعة ظفار لإبداء الرأي في صلاحية الأداة من حيث السلامة اللغوية للعبارة وارتباطها بأبعاد الدراسة، وقد تم تعديل وإضافة وحذف بعض العبارات وإعادة تصحيح بعض أخطاء الصياغة اللغوية للبعض الأخر، وبناء على ذلك تم صياغة الأداة في صورتها النهائية.
 - تم حساب ثبات استمارة استبيان الشباب الجامعي باستخدام معامل ثبات (ألفا كرونباخ) لقيم الثبات التقديرية للأداة، وذلك بتطبيقه على عينة قوامها (10) مفردات من الشباب الجامعي (خارج إطار مجتمع الدراسة). وبلغ معامل الثبات (0.915)، وهو مستوى مناسب للثبات الإحصائي.
- a. تحديد مستوى أبعاد استمارة استبيان الشباب الجامعي:

يمكن تحديد مستوى أبعاد استمارة استبيان الشباب الجامعي باستخدام المتوسط الحسابي حيث تم ترميز وإدخال البيانات إلى الحاسب الآلي، ولتحديد طول خلايا المقياس الثلاثي (الحدود الدنيا والعليا)، تم حساب المدى = أكبر قيمة - أقل قيمة (3-1 = 2)، تم تقسيمه على عدد خلايا المقياس للحصول على طول الخلية المصحح ($0.67 = 3/2$) وبعد ذلك تم إضافة هذه القيمة إلى أقل قيمة في المقياس أو بداية المقياس وهي الواحد الصحيح وذلك لتحديد الحد الأعلى لهذه الخلية، وهكذا أصبح طول الخلايا كما يلي:

جدول رقم (1) يوضح مستويات المتوسطات الحسابية لأبعاد استمارة استبيان الشباب الجامعي

المستوى	القيم
مستوى منخفض	إذا تراوحت قيمة المتوسط للعبارة أو البعد من 1 إلى 1.67
مستوى متوسط	إذا تراوحت قيمة المتوسط للعبارة أو البعد من 1.68 إلى 2.34
مستوى مرتفع	إذا تراوحت قيمة المتوسط للعبارة أو البعد من 2.35 إلى 3

b. أساليب التحليل الكيفي والكمي:

- اعتمدت الدراسة في تحليل البيانات على الأساليب التالية:
- أسلوب التحليل الكيفي: بما يتناسب وطبيعة موضوع الدراسة.
- أسلوب التحليل الكمي: تم معالجة البيانات من خلال الحاسب الآلي باستخدام برنامج (SPSS.V. 24.0) الحزم الإحصائية للعلوم الاجتماعية، وقد طبقت الأساليب الإحصائية التالية: التكرارات والنسب المئوية، والمتوسط الحسابي، والانحراف المعياري، والمدى، ومعامل ثبات (ألفا. كرونباخ) لقيم الثبات التقديرية، واختبار (ت) لعينتين مستقلتين، وتحليل التباين أحادي الاتجاه.

الصعوبات التي واجهت الباحث خلال إجراء الدراسة :

"واجه الباحث صعوبة في الحصول على ردود من طلبة قسم العلوم الاجتماعية، حيث تأخروا في الرد على أسئلة الاستبيان، نظرًا لانشغالهم بالاستعداد للأسبوع الثقافي الذي أُقيم في جامعة ظفار في 3 مارس 2024، حيث شاركوا في تنظيم فعالياته.

مجلة الخدمة الاجتماعية

ثامنا: نتائج الدراسة الميدانية:

المحور الأول: وصف الشباب الجامعي مجتمع الدراسة:

جدول رقم (2) يوضح وصف الشباب الجامعي مجتمع الدراسة

(ن=60)

م	النوع	ك	%	م	الحالة الاجتماعية	ك	%
1	ذكر	43	71.7	1	أعزب	48	80
2	أنثى	17	28.3	2	متزوج	12	20
المجموع		60	100	المجموع		60	100
م	السن	ك	%	م	المرحلة الأكاديمية	ك	%
1	من 18 لأقل من 20 سنة	6	10	1	السنة الأولى	16	26.7
2	من 20 لأقل من 22 سنة	13	21.7	2	السنة الثانية	12	20
3	من 22 سنة فأكثر	41	68.3	3	السنة الثالثة	8	13.3
المجموع		60	100	السنة الرابعة		24	40
المتوسط الحسابي		22					
الانحراف المعياري		1					
م	عدد سنوات قيادة المركبات	ك	%				
1	أقل من 5 سنوات	30	50				
2	من 5 لأقل من 10 سنوات	16	26.7				
3	من 10 سنوات فأكثر	14	23.3				
المجموع		60	100				
المتوسط الحسابي		6					
الانحراف المعياري		4					

يوضح الجدول السابق أن:

مجلة الخدمة الاجتماعية

- أكبر نسبة من الشباب الجامعي ذكور بنسبة (71.7%)، بينما الإناث بنسبة (28.3%).
- أكبر نسبة من الشباب الجامعي في الفئة العمرية (من 22 سنة فأكثر) بنسبة (68.3%)، يليها الفئة العمرية (من 20 سنة إلى أقل من 22 سنة) بنسبة (21.7%)، وأخيراً الفئة العمرية (من 18 سنة إلى أقل من 20 سنة) بنسبة (10%). ومتوسط سن الشباب الجامعي (22) سنة، وبتباخراف معياري سنة واحدة تقريباً.
- أكبر نسبة من الشباب الجامعي حالتهم الاجتماعية أعزب بنسبة (80%)، يليه متزوج بنسبة (20%).
- أكبر نسبة من الشباب الجامعي بالسنة الرابعة بنسبة (40%)، يليها السنة الأولى بنسبة (26.7%)، ثم السنة الثانية بنسبة (20%)، وأخيراً السنة الثالثة بنسبة (13.3%).
- أكبر نسبة من الشباب الجامعي عدد سنوات قيادتهم للمركبات في الفئة (أقل من 5 سنوات) بنسبة (50%)، يليها الفئة (من 5 سنوات إلى أقل من 10 سنوات) بنسبة (26.7%)، وأخيراً الفئة (من 10 سنوات فأكثر) بنسبة (23.3%). ومتوسط عدد سنوات قيادة الشباب الجامعي للمركبات (6) سنوات، وبتباخراف معياري (4) سنوات تقريباً.

المحور الثاني: مخاطر حوادث المرور علي الشباب الجامعي:

(1) مخاطر حوادث المرور علي الجوانب الصحية للشباب الجامعي:

جدول رقم (3) يوضح مخاطر حوادث المرور علي الجوانب الصحية للشباب الجامعي

(ن=60)

الترتيب	التباخراف المعياري	المتوسط الحسابي	الاستجابات						العبارات	م
			لا		إلى حد ما		نعم			
			%	ك	%	ك	%	ك		
5	0.64	2.4	8.3	5	43.3	26	48.3	29	الإصابات الجسدية، قد تتراوح من الجروح البسيطة إلى الخطيرة، وقد	1

مجلة الخدمة الاجتماعية

الترتيب	الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي	الاستجابات						العبارات	م	
			لا		إلى حد ما		نعم				
			%	ك	%	ك	%	ك			
										تؤدي إلى الإعاقة أو الوفاة	
4	0.65	2.45	8.3	5	38.3	23	53.3	32		تلف الجهاز العصبي، قد يسبب مشاكل في الحركة والنطق والرؤية والسمع	2
3	0.62	2.47	6.7	4	40	24	53.3	32		الحوادث المرورية يمكن أن تؤدي إلى مشاكل نفسية، مثل الاكتئاب والقلق والصدمات النفسية	3
1	0.64	2.62	8.3	5	21.7	13	70	42		إصابات عظمية، مثل كسر العظام أو خلع المفاصل	4
2	0.6	2.47	5	3	43.3	26	51.7	31		الوفاة من أخطر النتائج المحتملة للتعرض للإصابات المرورية لدى الشباب الجامعي	5
مستوى مرتفع	0.48	2.48	مخاطر حوادث المرور علي الجوانب الصحية ككل								

يوضح الجدول السابق أن:

مستوى مخاطر حوادث المرور علي الجوانب الصحية للشباب الجامعي مرتفع حيث بلغ المتوسط الحسابي (2.48)، ومؤشرات ذلك وفقاً لترتيب المتوسط الحسابي: الترتيب الأول إصابات عظمية، مثل كسر العظام أو خلع المفاصل بمتوسط حسابي (2.62)، يليه الترتيب الثاني الوفاة من أخطر النتائج المحتملة للتعرض للإصابات المرورية لدى الشباب الجامعي بمتوسط حسابي (2.47)، ثم الترتيب الثالث الحوادث المرورية يمكن أن تؤدي إلى مشاكل نفسية، مثل الاكتئاب والقلق والصدمات النفسية بمتوسط حسابي (2.47)، وأخيراً الترتيب الخامس الإصابات الجسدية، قد تتراوح من الجروح البسيطة إلى الخطيرة، وقد تؤدي إلى الإعاقة أو الوفاة بمتوسط حسابي (2.4).

مجلة الخدمة الاجتماعية

وهذا يتفق مع ما اشارت اليه دراسة (بشير، لعريط، وبوحارة، هناء، 2013) في ان حوادث المرور مجموعة من الإصابات تتراوح بين السطحية والمتوسطة والبليعة، مما قد يؤدي إلى عواقب دائمة تجعل الفرد عالة على الآخرين وتقلل من قدرته على أداء الأعمال اليومية ، كما تتفق هذه النتائج أيضاً مع ما جاءت به نظرية الدور من أهمية التركيز على تفاعل الأدوار المختلفة لطريقة خدمة الجماعة والجامعة ومراكز الشرطة في توعية وتنقيف الشباب الجامعي حول مخاطر حوادث المرور، سواء المتعلقة بالجوانب الصحية أو النفسية أو الاجتماعية أو الاقتصادية أو الدراسية. ويؤكد هذا التوجه على أن مشكلة حوادث المرور لدى الشباب الجامعي تتطلب جهوداً متكاملة وتفاعلية من قبل مختلف الجهات المعنية للتصدي لهذه المخاطر والحد من تأثيرها السلبي.

(2) مخاطر حوادث المرور علي الجوانب النفسية للشباب الجامعي:

جدول رقم (4) يوضح مخاطر حوادث المرور علي الجوانب النفسية للشباب الجامعي

(ن=60)

الترتيب	الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي	الاستجابات						العبارات	م
			لا		إلى حد ما		نعم			
			%	ك	%	ك	%	ك		
5	0.58	2.12	11.7	7	65	39	23.3	14	الإصابة بالاكنتاب، كالشعور باليأس، فقدان الاهتمام بالأشياء الممتعة، فقدان الشهية	1
4	0.6	2.18	10	6	61.7	37	28.3	17	الإصابة بالقلق، كالشعور بالتوتر، صعوبة التركيز، صعوبة النوم، شعور بالدوار أو الدوخة، خفقان القلب، ضيق في التنفس	2
2	0.55	2.37	3.3	2	56.7	34	40	24	الإصابة باضطراب ما بعد الصدمة، والذي يسبب تكرار الذكريات أو الأحلام المتعلقة بالحادث، والشعور بالخوف	3

مجلة الخدمة الاجتماعية

الترتيب	الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي	الاستجابات						العبارات	م
			لا		إلى حد ما		نعم			
			%	ك	%	ك	%	ك		
										عند رؤية أو التفكير في أشياء تشبه الحادث، وتجنب الأماكن والمواقف التي تشبه الحادث
1	0.6	2.48	5	3	41.7	25	53.3	32		الشعور بالذنب أو اللوم كالشعور بالذنب أو اللوم إذا كان الشاب هو المسئول عن الحادث
3	0.58	2.2	8.3	5	63.3	38	28.3	17		الشعور بالخوف أو القلق عند ركوب السيارة أو السير في الشارع
مستوى متوسط	0.42	2.27	مخاطر حوادث المرور علي الجوانب النفسية ككل							

يوضح الجدول السابق أن:

مستوى مخاطر حوادث المرور علي الجوانب النفسية للشباب الجامعي متوسط حيث بلغ المتوسط الحسابي (2.27)، ومؤشرات ذلك وفقاً لترتيب المتوسط الحسابي: الترتيب الأول الشعور بالذنب أو اللوم كالشعور بالذنب أو اللوم إذا كان الشاب هو المسئول عن الحادث بمتوسط حسابي (2.48)، يليه الترتيب الثاني الإصابة باضطراب ما بعد الصدمة، والذي يسبب تكرار الذكريات أو الأحلام المتعلقة بالحادث، والشعور بالخوف عند رؤية أو التفكير في أشياء تشبه الحادث، وتجنب الأماكن والمواقف التي تشبه الحادث بمتوسط حسابي (2.37)، ثم الترتيب الثالث الشعور بالخوف أو القلق عند ركوب السيارة أو السير في الشارع بمتوسط حسابي (2.2)، وأخيراً الترتيب الخامس الإصابة بالاكتئاب، كالشعور باليأس، فقدان الاهتمام بالأشياء الممتعة، فقدان الشهية بمتوسط حسابي (2.12). وهذا يتفق مع ما اشارت اليه دراسة (بركو، مزوز، وسعاد، بن عبيد، 2013) والتي اشارت الي ان المشكلات المرورية تعتبر تحدياً نفسياً بالغ الشدة على الفرد، حيث قد تسبب صدمات نفسية وفقدان الثقة في القيادة، مما يؤثر سلباً على حياته النفسية والاجتماعية

مجلة الخدمة الاجتماعية

(3) مخاطر حوادث المرور علي الجوانب الاجتماعية للشباب الجامعي:

جدول رقم (5) يوضح مخاطر حوادث المرور علي الجوانب الاجتماعية للشباب الجامعي

(ن=60)

الترتيب	الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي	الاستجابات						العبارات	م
			لا		إلى حد ما		نعم			
			%	ك	%	ك	%	ك		
4	0.66	2	21.7	13	56.7	34	21.7	13	1	الحدث المروري يسبب للشباب الجامعي الشعور بالوحدة أو العزلة الاجتماعية، لأنه يخاف من نظرة الآخرين إليه
5	0.6	1.98	18.3	11	65	39	16.7	10	2	الحدث المروري يتسبب في مشكلات في العلاقات الاجتماعية للشباب الجامعي، بسبب الشعور بالذنب أو الخوف
1	0.64	2.17	13.3	8	56.7	34	30	18	3	فقدان الشاب الجامعي لبعض أو كل أصدقائه أو المقربين، بسبب الوفاة أو الإصابة أو تغير العلاقات الاجتماعية
3	0.77	2.02	28.3	17	41.7	25	30	18	4	خوف الشاب الجامعي من التفاعل مع الآخرين، بسبب الخوف من تكرار الحادث
2	0.66	2.1	16.7	10	56.7	34	26.7	16	5	شعور الشاب الجامعي بالنقص أو عدم القيمة، بسبب الإصابات أو التشوهات أو المشاكل النفسية
مستوى متوسط	0.51	2.05	مخاطر حوادث المرور علي الجوانب الاجتماعية ككل							

يوضح الجدول السابق أن:

مجلة الخدمة الاجتماعية

مستوى مخاطر حوادث المرور علي الجوانب الاجتماعية للشباب الجامعي متوسط حيث بلغ المتوسط الحسابي (2.05)، ومؤشرات ذلك وفقاً لترتيب المتوسط الحسابي: الترتيب الأول فقدان الشاب الجامعي لبعض أو كل أصدقائه أو المقربين، بسبب الوفاة أو الإصابة أو تغير العلاقات الاجتماعية بمتوسط حسابي (2.17)، يليه الترتيب الثاني شعور الشاب الجامعي بالنقص أو عدم القيمة، بسبب الإصابات أو التشوهات أو المشاكل النفسية بمتوسط حسابي (2.1)، ثم الترتيب الثالث خوف الشاب الجامعي من التفاعل مع الآخرين، بسبب الخوف من تكرار الحادث بمتوسط حسابي (2.02)، وأخيراً الترتيب الخامس الحادث المروري يتسبب في مشكلات في العلاقات الاجتماعية للشباب الجامعي، بسبب الشعور بالذنب أو الخوف بمتوسط حسابي (1.98). وهذا يتفق مع ما اشارت اليه دراسة (زرارفة، فيروز مامي، 2013) والتي اشارت الي ان حوادث المرور تؤدي إلى تفكك بعض الأسر وضعف تربية الأبناء وانحراف بعضهم، مما يؤثر سلباً على كيان المجتمع بأسره ويقلل من قوته الاقتصادية ، كذلك دراسة (صلاح الدين، تغليت، وحببية، لعوامن، 2013) والتي اشارت الي المشكلات الاجتماعية التي تنشأ نتيجة لهذه الحوادث"

(4) مخاطر حوادث المرور علي الجوانب الاقتصادية للشباب الجامعي:

جدول رقم (6) يوضح مخاطر حوادث المرور علي الجوانب الاقتصادية للشباب الجامعي

(ن=60)

الترتيب	الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي	الاستجابات						العبارات	م
			لا		إلى حد ما		نعم			
			%	ك	%	ك	%	ك		
4	0.57	2.33	5	3	56.7	34	38.3	23	الحادث المروري قد يؤدي إلى فقدان الشاب الجامعي وظيفته، وذلك بسبب الإصابات الجسدية أو المشاكل النفسية التي قد تؤدي إلى عدم قدرته على أداء واجباته الوظيفية	1
2	0.52	2.38	1.7	1	58.3	35	40	24	خسائر اقتصادية كبيرة على الشباب الجامعي ومنها تكاليف العلاج	2

مجلة الخدمة الاجتماعية

الترتيب	الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي	الاستجابات						العبارات	م	
			لا		إلى حد ما		نعم				
			%	ك	%	ك	%	ك			
										والتأمين وإصلاح المركبات	
1	0.56	2.42	3.3	2	51.7	31	45	27	3	الإصابات الجسدية الناتجة عن الحادث المروري قد تؤدي إلى إعاقة الشباب الجامعي، مما قد يؤثر على دخله وقدرته على العمل أو الدراسة	
5	0.6	2.33	6.7	4	53.3	32	40	24	4	الحادث المروري هو أحد العوامل التي يمكن أن تؤدي إلى انخفاض الإنتاجية في العمل أو الدراسة للشباب الجامعي	
3	0.58	2.37	5	3	53.3	32	41.7	25	5	الإصابات الجسدية الناتجة عن الحادث المروري قد تؤدي إلى نفقات طبية باهظة، مما قد يؤثر على مستقبل الشباب الجامعي اقتصادياً	
مستوى مرتفع	0.42	2.37	مخاطر حوادث المرور علي الجوانب الاقتصادية ككل								

يوضح الجدول السابق أن:

مستوى مخاطر حوادث المرور علي الجوانب الاقتصادية للشباب الجامعي مرتفع حيث بلغ المتوسط الحسابي (2.37)، ومؤشرات ذلك وفقاً لترتيب المتوسط الحسابي: الترتيب الأول الإصابات الجسدية الناتجة عن الحادث المروري قد تؤدي إلى إعاقة الشباب الجامعي، مما قد يؤثر على دخله وقدرته على العمل أو الدراسة بمتوسط حسابي (2.42)، يليه الترتيب الثاني خسائر اقتصادية كبيرة على الشباب الجامعي ومنها تكاليف العلاج والتأمين وإصلاح المركبات بمتوسط حسابي (2.38)، ثم الترتيب الثالث الإصابات الجسدية الناتجة عن الحادث المروري قد تؤدي إلى نفقات طبية باهظة، مما قد يؤثر على مستقبل الشباب الجامعي اقتصادياً بمتوسط حسابي (2.37)، وأخيراً الترتيب السادس الحادث المروري هو أحد العوامل التي يمكن أن تؤدي إلى انخفاض الإنتاجية في العمل أو الدراسة للشباب الجامعي بمتوسط

مجلة الخدمة الاجتماعية

حسابي (2.33). وهذا يتفق مع ما اشارت اليه دراسة (زرارفة، فيروز مامي، 2013) والتي اشارت الي ان حوادث المرور تُسبب خسائر اقتصادية هائلة نتيجة للتكاليف الباهظة المترتبة على العلاج والإصلاحات المادية الناتجة عن هذه الحوادث، مما يؤثر على تنمية المجتمع والنتائج القومي

(5) مخاطر حوادث المرور علي الجوانب الدراسية للشباب الجامعي:

جدول رقم (7) يوضح مخاطر حوادث المرور علي الجوانب الدراسية للشباب الجامعي

(ن=60)

الترتيب	الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي	الاستجابات						العبارات	م
			لا		إلى حد ما		نعم			
			%	ك	%	ك	%	ك		
3	0.67	2.28	11.7	7	48.3	29	40	24	1	الحدث المروري يؤدي إلى فقدان الشاب الجامعي لحياته ومستقبله المهني والعلمي
2	0.62	2.32	8.3	5	51.7	31	40	24	2	تأخر التخرج للشباب الجامعي يؤدي إلى زيادة تكلفة الدراسة وزيادة وقت التخرج
1	0.61	2.38	6.7	4	48.3	29	45	27	3	انخفاض التحصيل الدراسي للشباب الجامعي، مما يؤدي إلى انخفاض درجاته ومعدله التراكمي
1	0.61	2.38	6.7	4	48.3	29	45	27	4	الانسحاب من الدراسة للشباب الجامعي قد يؤدي إلى تركه للجامعة
4	0.72	2.12	20	12	48.3	29	31.7	19	5	الحدث المروري قد يحرم الشاب الجامعي من تحقيق طموحاته التعليمية
مستوى متوسط	0.49	2.3	مخاطر حوادث المرور علي الجوانب الدراسية ككل							

يوضح الجدول السابق أن:

مستوى مخاطر حوادث المرور علي الجوانب الدراسية للشباب الجامعي متوسط حيث بلغ المتوسط الحسابي (2.3)، ومؤشرات ذلك وفقاً لترتيب المتوسط الحسابي: الترتيب الأول انخفاض التحصيل الدراسي للشباب الجامعي، مما يؤدي إلى انخفاض درجاته ومعدله التراكمي، والانسحاب من الدراسة للشباب الجامعي قد يؤدي إلى تركه للجامعة بمتوسط حسابي (2.38)، يليه الترتيب الثاني تأخر التخرج للشباب الجامعي يؤدي إلى زيادة تكلفة الدراسة وزيادة وقت التخرج بمتوسط حسابي (2.32)، ثم الترتيب الثالث الحادث المروري يؤدي إلى فقدان الشاب الجامعي لحياته ومستقبله المهني والعلمي بمتوسط حسابي (2.28)، وأخيراً الترتيب الرابع الحادث المروري قد يحرم الشاب الجامعي من تحقيق طموحاته التعليمية بمتوسط حسابي (2.12). ويتفق هذا مع نتائج دراسة أجراها البقمي (2013)، التي أشارت إلى ضرورة توعية الطلاب بالأخطاء الشائعة التي تسبب في حوادث المرور، بالإضافة إلى إطلاعهم على إحصائيات حوادث المرور من خلال الندوات والمحاضرات

المحور الثالث: دور طريقة خدمة الجماعة في توعية الشباب الجامعي بمخاطر

حوادث المرور .

جدول رقم (8) يوضح دور طريقة خدمة الجماعة في توعية الشباب الجامعي بمخاطر

حوادث المرور .

(ن=60)

الترتيب	الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي	الاستجابات						العبارات	م
			لا		إلى حد ما		نعم			
			%	ك	%	ك	%	ك		
2	0.49	2.6	-	-	40	24	60	36	تطوير المناهج الجامعية لتشمل موضوعات تتعلق بالسلامة المرورية	1
4	0.5	2.58	-	-	41.7	25	58.3	35	توفير الدعم النفسي والاجتماعي للشباب الجامعي الذين تعرضوا لحادث مروري، وذلك للمساعدة على التغلب على الآثار النفسية والجسدية للحادث	2

مجلة الخدمة الاجتماعية

الترتيب	الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي	الاستجابات						العبارات	م
			لا		إلى حد ما		نعم			
			%	ك	%	ك	%	ك		
5	0.57	2.55	3.3	2	38.3	23	58.3	35	توعية الشباب الجامعي بمخاطر السلوكيات المرورية الخطرة، مثل القيادة تحت تأثير المخدرات والكحول، والتهور، والسرعة الزائدة	3
7	0.57	2.53	3.3	2	40	24	56.7	34	تزويد الشباب الجامعي بالمعرفة والمهارات اللازمة لقيادة المركبات بأمان، مثل تعلم قواعد المرور وآداب القيادة	4
3	0.53	2.6	1.7	1	36.7	22	61.7	37	تكثيف الحملات التوعوية المرورية للشباب الجامعي، والتأكيد على أهمية الالتزام بقواعد المرور	5
1	0.49	2.62	-	-	38.3	23	61.7	37	تعزيز التعاون بين الجامعات ومراكز الشرطة في مجال التوعية المرورية	6
6	0.54	2.53	1.7	1	43.3	26	55	33	توفير وسائل النقل العام الآمنة والملائمة للشباب الجامعي	7
8	0.65	2.45	8.3	5	38.3	23	53.3	32	مشاركة الشباب الجامعي في جهود تعزيز السلامة المرورية، وذلك من خلال الأنشطة التطوعية والحملات التوعوية	8
مستوى مرتفع	0.44	2.56	المقترحات ككل							

يوضح الجدول السابق أن:

مستوى دور طريقة خدمة الجماعة في توعية الشباب الجامعي بمخاطر حوادث المرور. مرتفع حيث بلغ المتوسط الحسابي (2.56)، ومؤشرات ذلك وفقاً لترتيب المتوسط الحسابي: الترتيب الأول تعزيز التعاون بين الجامعات ومراكز الشرطة في مجال التوعية المرورية بمتوسط حسابي (2.62)، يليه الترتيب الثاني تطوير المناهج الجامعية لتشمل

موضوعات تتعلق بالسلامة المرورية بمتوسط حسابي (2.6) وبانحراف معياري (0.49)، ثم الترتيب الثالث تكثيف الحملات التوعوية المرورية للشباب الجامعي، والتأكيد على أهمية الالتزام بقواعد المرور بمتوسط حسابي (2.6) وبانحراف معياري (0.53)، وأخيراً الترتيب الثامن مشاركة الشباب الجامعي في جهود تعزيز السلامة المرورية، وذلك من خلال الأنشطة التطوعية والحملات التوعوية بمتوسط حسابي (2.45). وتتفق هذه النتائج مع عدد من الدراسات السابقة، بما فيها دراسة (I., O., Kolosok, 2020) التي أكدت على أهمية التوعية المرورية. كما أظهرت دراسة (بوساحية، السايح وزواي، حكيم، 2013) أهمية الوعي المروري كأساس للجهود الرامية لتحسين سلامة الطرق. وأكدت دراسة (البقي، 2013) ضرورة توعية الطلاب بالأخطاء الشائعة التي تسبب في حوادث المرور، إضافة إلى تعريفهم بالإحصائيات المتعلقة بحوادث المرور من خلال الندوات والمحاضرات. وأشارت دراسة (مقيدش، 2018) إلى أهمية تزويد جماعات طلاب الجامعة بالوعي المروري وتنمية المهارات والسلوكيات الصحيحة. كما أظهرت دراسة (Geert and Others, 2019) تأثيراً إيجابياً لبرامج تعليم السلامة المرورية على جماعات الطلاب، مما يؤكد فعالية طريقة خدمة الجماعة في تحقيق أهداف التوعية المرورية.

تعكس هذه النتائج أيضاً فعالية التفاعل بين دور الجامعة والشرطة، حيث يتعاونان في سبيل توعية الشباب الجامعي بمخاطر حوادث المرور. وتُظهر أيضاً اهتمام الجامعة بتوعية وتنقيف الطلاب حول مخاطر حوادث المرور من خلال تضمين هذا الموضوع في المناهج الجامعية. كما تُظهر هذه النتائج أيضاً توافقاً كبيراً مع نظرية الدور، حيث يمكن فهم الجهود المبذولة لتوعية الشباب الجامعي بمخاطر حوادث المرور من خلال تفاعل الأدوار المختلفة لطريقة خدمة الجماعة ودور الجامعة ومراكز الشرطة وجماعات الشباب بشكل عام.

ويتفق ذلك أيضاً مع دراسة أجراها (عرفان وصالح، 2013) التي أشارت إلى أن مهنة الخدمة الاجتماعية تلعب دوراً فعالاً في زيادة الوعي المروري للطلاب وتصحيح السلوكيات المرورية السلبية. كما أكدت على أهمية تنفيذ البرامج التوعوية والإرشادية لتحقيق هذا الغرض. بالإضافة إلى ذلك، أشارت دراسة أخرى (الشمخي، 2012) إلى ضرورة تركيز جهود الوقاية من حوادث المرور على برامج التوعية والإرشاد لجماعات الطلبة. وأوضحت أن الخدمة الاجتماعية، من خلال مختلف طرقها المهنية، تلعب دوراً كبيراً في مواجهة تلك

مجلة الخدمة الاجتماعية

الحوادث وتخفيف الآثار الاجتماعية لها. ويتفق ذلك مع ما تم ذكره في نظرية الضبط الاجتماعي بشأن أهمية جعل الأفراد أكثر انسجامًا مع قوانين المجتمع والالتزام بها، وضرورة تحقيق الضبط الاجتماعي في المجتمع، وزيادة احترام الأفراد للقوانين الاجتماعية.

المحور الرابع: اختبار فروض الدراسة:

(1) اختبار الفرض الأول للدراسة: " من المتوقع أن يكون مستوى مخاطر حوادث المرور علي الشباب الجامعي متوسطاً ":

جدول رقم (9) يوضح مستوى مخاطر حوادث المرور للشباب الجامعي ككل

(ن=60)

الترتيب	المستوى	الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي	الأبعاد
1	مرتفع	0.48	2.48	مخاطر حوادث المرور علي الجوانب الصحية للشباب الجامعي
4	متوسط	0.42	2.27	مخاطر حوادث المرور علي الجوانب النفسية للشباب الجامعي
5	متوسط	0.51	2.05	مخاطر حوادث المرور علي الجوانب الاجتماعية للشباب الجامعي
2	مرتفع	0.42	2.37	مخاطر حوادث المرور علي الجوانب الاقتصادية للشباب الجامعي
3	متوسط	0.49	2.3	مخاطر حوادث المرور علي الجوانب الدراسية للشباب الجامعي
مستوى متوسط		0.35	2.29	المخاطر المرورية ككل

يوضح الجدول السابق أن:

- مستوى مخاطر حوادث المرور للشباب الجامعي ككل متوسط حيث بلغ المتوسط الحسابي (2.29)، ومؤشرات ذلك وفقاً لترتيب المتوسط الحسابي:
- الترتيب الأول مخاطر حوادث المرور علي الجوانب الصحية للشباب الجامعي بمتوسط حسابي (2.48).
- الترتيب الثاني مخاطر حوادث المرور علي الجوانب الاقتصادية للشباب الجامعي بمتوسط حسابي (2.37).
- الترتيب الثالث مخاطر حوادث المرور علي الجوانب الدراسية للشباب الجامعي بمتوسط حسابي (2.3).

مجلة الخدمة الاجتماعية

- الترتيب الرابع مخاطر حوادث المرور علي الجوانب النفسية للشباب الجامعي بمتوسط حسابي (2.27).
 - الترتيب الخامس مخاطر حوادث المرور علي الجوانب الاجتماعية للشباب الجامعي بمتوسط حسابي (2.05).
 - مما يجعلنا نقبل الفرض الأول للدراسة والذي مؤداه " " من المتوقع أن يكون مستوى مخاطر حوادث المرور علي الشباب الجامعي متوسطاً .
- (2) اختبار الفرض الثاني للدراسة: " توجد فروق جوهرية دالة إحصائياً بين استجابات الشباب الجامعي وفقاً للنوع بالنسبة لتحديدهم لمستوى مخاطر حوادث المرور علي الشباب الجامعي ":

جدول رقم (10) يوضح دلالة الفروق المعنوية بين استجابات الشباب الجامعي وفقاً للنوع بالنسبة لتحديدهم لمستوى مخاطر حوادث المرور علي الشباب الجامعي

(ن=60)

الأبعاد	مجتمع البحث	العدد (ن)	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	درجات الحرية (df)	قيمة T	الدلالة
مخاطر حوادث المرور علي الجوانب الصحية للشباب الجامعي	ذكر	43	2.41	0.52	58	1.706-	غير دال
	أنثى	17	2.65	0.34			
مخاطر حوادث المرور علي الجوانب النفسية للشباب الجامعي	ذكر	43	2.26	0.42	58	0.276-	غير دال
	أنثى	17	2.29	0.44			
مخاطر حوادث المرور علي الجوانب الاجتماعية للشباب الجامعي	ذكر	43	2.05	0.49	58	0.052-	غير دال
	أنثى	17	2.06	0.56			
مخاطر حوادث المرور علي الجوانب الاقتصادية للشباب الجامعي	ذكر	43	2.37	0.44	58	0.022	غير دال
	أنثى	17	2.36	0.4			
مخاطر حوادث المرور علي	ذكر	43	2.37	0.44	58	1.833	غير دال

مجلة الخدمة الاجتماعية

الأبعاد	مجتمع البحث	العدد (ن)	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	درجات الحرية (df)	قيمة T	الدلالة
الجوانب الدراسية للشباب الجامعي	أنثى	17	2.12	0.56			دال
المخاطر المرورية ككل	ذكر	43	2.29	0.36	58	0.043-	غير دال
	أنثى	17	2.3	0.33			

* معنوي عند

** معنوي عند (0.01)

(0.05)

يوضح الجدول السابق أن:

لا توجد فروق جوهرية دالة إحصائياً بين استجابات الشباب الجامعي الذكور والإناث بالنسبة لتحديد مخاطر حوادث المرور علي الجوانب الصحية للشباب الجامعي، ومستوى مخاطر حوادث المرور علي الجوانب النفسية للشباب الجامعي، ومستوى مخاطر حوادث المرور علي الجوانب الاجتماعية للشباب الجامعي، ومستوى مخاطر حوادث المرور علي الجوانب الاقتصادية للشباب الجامعي، ومستوى مخاطر حوادث المرور علي مخاطر حوادث المرور للشباب الجامعي، ومستوى مخاطر حوادث المرور للشباب الجامعي ككل. مما يجعلنا نرفض الفرض الثاني للدراسة والذي مؤداه " توجد فروق جوهرية دالة إحصائياً بين استجابات الشباب الجامعي وفقاً للنوع بالنسبة لتحديد مخاطر حوادث المرور علي الشباب الجامعي ".

(3) اختبار الفرض الثالث للدراسة: " يوجد تباين دال إحصائياً بين استجابات الشباب الجامعي وفقاً لفئات السن بالنسبة لتحديد مخاطر حوادث المرور علي الشباب الجامعي

جدول رقم (11) يوضح تحليل التباين لمستوى مخاطر حوادث المرور علي الشباب الجامعي طبقاً لاستجابات الشباب الجامعي وفقاً لفئات السن

(ن=60)

مجلة الخدمة الاجتماعية

الدلالة	قيمة F (ف)	متوسط المربعات	درجات الحرية (df)	مجموع المربعات	مصدر التباين	الأبعاد
غير دال	1.584	0.365	2	0.730	بين المجموعات	مخاطر حوادث المرور علي الجوانب الصحية للشباب الجامعي
		0.23	57	13.126	داخل المجموعات	
			59	13.856	المجموع	
غير دال	0.177	0.033	2	0.065	بين المجموعات	مخاطر حوادث المرور علي الجوانب النفسية للشباب الجامعي
		0.184	57	10.481	داخل المجموعات	
			59	10.546	المجموع	
غير دال	0.456	0.121	2	0.242	بين المجموعات	مخاطر حوادث المرور علي الجوانب الاجتماعية للشباب الجامعي
		0.265	57	15.108	داخل المجموعات	
			59	15.349	المجموع	
غير دال	0.663	0.119	2	0.239	بين المجموعات	مخاطر حوادث المرور علي الجوانب الاقتصادية للشباب الجامعي
		0.18	57	10.255	داخل المجموعات	
			59	10.493	المجموع	
غير دال	0.481	0.115	2	0.231	بين المجموعات	مخاطر حوادث المرور علي الجوانب الدراسية للشباب الجامعي
		0.239	57	13.649	داخل المجموعات	
			59	13.879	المجموع	
غير دال	0.310	0.039	2	0.078	بين المجموعات	مخاطر حوادث المرور ككل
		0.126	57	7.160	داخل المجموعات	
			59	7.237	المجموع	

* معنوي عند

** معنوي عند (0.01)

(0.05)

يوضح الجدول السابق أن:

لا يوجد تباين دال إحصائياً بين استجابات الشباب الجامعي وفقاً لفئات السن (الفئة العمرية من 18 سنة إلى أقل من 20 سنة / الفئة العمرية من 20 سنة إلى أقل من 22 سنة/ الفئة العمرية من 22 سنة فأكثر) بالنسبة لتحديدهم لمستوى مخاطر حوادث المرور علي الجوانب الصحية للشباب الجامعي، ومستوى مخاطر حوادث المرور علي الجوانب النفسية للشباب الجامعي، ومستوى مخاطر حوادث المرور علي الجوانب الاجتماعية للشباب الجامعي، ومستوى مخاطر حوادث المرور علي الجوانب الاقتصادية للشباب الجامعي، ومستوى مخاطر حوادث المرور علي الجوانب الدراسية للشباب الجامعي، ومستوى مخاطر حوادث المرور للشباب الجامعي ككل. مما يجعلنا نرفض الفرض الثالث للدراسة والذي مؤداه " يوجد تباين دال إحصائياً بين استجابات الشباب الجامعي وفقاً لفئات السن بالنسبة لتحديدهم لمستوى مخاطر حوادث المرور علي الشباب الجامعي ".

(4) اختبار الفرض الرابع للدراسة: " يوجد تباين دال إحصائياً بين استجابات الشباب الجامعي وفقاً للمرحلة الأكاديمية بالنسبة لتحديدهم لمستوى مخاطر حوادث المرور علي الشباب الجامعي ":

جدول رقم (12) يوضح تحليل التباين لمستوى مخاطر حوادث المرور علي الشباب الجامعي طبقاً لاستجابات الشباب الجامعي وفقاً للمرحلة الأكاديمية

(ن=60)

الأبعاد	مصدر التباين	مجموع المربعات	درجات الحرية (df)	متوسط المربعات	قيمة F (ف)	الدالة
مخاطر حوادث المرور علي الجوانب الصحية للشباب الجامعي	بين المجموعات	0.909	3	0.303	1.310	غير دال
	داخل المجموعات	12.948	56	0.231		
	المجموع	13.856	59			
مخاطر حوادث المرور علي الجوانب النفسية للشباب الجامعي	بين المجموعات	0.094	3	0.031	0.167	غير دال
	داخل المجموعات	10.453	56	0.187		
	المجموع	10.546	59			

مجلة الخدمة الاجتماعية

الدلالة	قيمة F (ف)	متوسط المربعات	درجات الحرية (df)	مجموع المربعات	مصدر التباين	الأبعاد
غير دال	0.185	0.05	3	0.151	بين المجموعات	مخاطر حوادث المرور علي الجوانب الاجتماعية للشباب الجامعي
		0.271	56	15.198	داخل المجموعات	
			59	15.349	المجموع	
غير دال	0.015	0.003	3	0.008	بين المجموعات	مخاطر حوادث المرور علي الجوانب الاقتصادية للشباب الجامعي
		0.187	56	10.485	داخل المجموعات	
			59	10.493	المجموع	
غير دال	1.606	0.366	3	1.099	بين المجموعات	مخاطر حوادث المرور علي الجوانب الدراسية للشباب الجامعي
		0.228	56	12.780	داخل المجموعات	
			59	13.879	المجموع	
غير دال	0.071	0.009	3	0.028	بين المجموعات	مخاطر حوادث المرور ككل
		0.129	56	7.210	داخل المجموعات	
			59	7.237	المجموع	

* معنوي عند

** معنوي عند (0.01)

(0.05)

يوضح الجدول السابق أن:

لا يوجد تباين دال إحصائياً بين استجابات الشباب الجامعي وفقاً للمرحلة الأكاديمية (السنة الأولى/ السنة الثانية/ السنة الثالثة/ السنة الرابعة) بالنسبة لتحديدهم لمستوى مخاطر حوادث المرور علي الجوانب الصحية للشباب الجامعي، ومستوى مخاطر حوادث المرور علي الجوانب النفسية للشباب الجامعي، ومستوى مخاطر حوادث المرور علي الجوانب الاجتماعية للشباب الجامعي، ومستوى مخاطر حوادث المرور علي الجوانب الاقتصادية للشباب الجامعي، ومستوى مخاطر حوادث المرور علي الجوانب الدراسية للشباب الجامعي، ومستوى

مجلة الخدمة الاجتماعية

مخاطر حوادث المرور للشباب الجامعي ككل. مما يجعلنا نرفض الفرض الرابع للدراسة والذي مؤداه " يوجد تباين دال إحصائياً بين استجابات الشباب الجامعي وفقاً للمرحلة الأكاديمية بالنسبة لتحديدهم لمستوى مخاطر حوادث المرور علي الشباب الجامعي ".

(5) اختبار الفرض الخامس للدراسة: " يوجد تباين دال إحصائياً بين استجابات الشباب الجامعي وفقاً لفئات عدد سنوات قيادة المركبات بالنسبة لتحديدهم لمستوى مخاطر حوادث المرور علي الشباب الجامعي ":

جدول رقم (13) يوضح تحليل التباين لمستوى مخاطر حوادث المرور علي الشباب الجامعي طبقاً لاستجابات الشباب الجامعي وفقاً لفئات عدد سنوات قيادة المركبات

(ن=60)

الأبعاد	مصدر التباين	مجموع المربعات	درجات الحرية (df)	متوسط المربعات	قيمة F (ف)	الدالة
مخاطر حوادث المرور علي الجوانب الصحية للشباب الجامعي	بين المجموعات	0.127	2	0.063	0.263	غير دال
	داخل المجموعات	13.729	57	0.241		
	المجموع	13.856	59			
مخاطر حوادث المرور علي الجوانب النفسية للشباب الجامعي	بين المجموعات	0.433	2	0.216	1.220	غير دال
	داخل المجموعات	10.113	57	0.177		
	المجموع	10.546	59			
مخاطر حوادث المرور علي الجوانب الاجتماعية للشباب الجامعي	بين المجموعات	0.690	2	0.345	1.342	غير دال
	داخل المجموعات	14.659	57	0.257		
	المجموع	15.349	59			
مخاطر حوادث المرور علي الجوانب الاقتصادية للشباب الجامعي	بين المجموعات	0.124	2	0.062	0.341	غير دال
	داخل المجموعات	10.369	57	0.182		
	المجموع	10.493	59			
مخاطر حوادث المرور علي	بين المجموعات	1.356	2	0.678	3.086	غير

مجلة الخدمة الاجتماعية

الأبعاد	مصدر التباين	مجموع المربعات	درجات الحرية (df)	متوسط المربعات	قيمة F (ف)	الدلالة
الجوانب الدراسية للشباب الجامعي	داخل المجموعات	12.523	57	0.22		دال
	المجموع	13.879	59			
مخاطر حوادث المرور ككل	بين المجموعات	0.370	2	0.185	1.535	غير دال
	داخل المجموعات	6.868	57	0.12		
	المجموع	7.237	59			

* معنوي عند

** معنوي عند (0.01)

(0.05)

يوضح الجدول السابق أن:

لا يوجد تباين دال إحصائياً بين استجابات الشباب الجامعي وفقاً لفئات عدد سنوات قيادة المركبات (الفئة أقل من 5 سنوات/ الفئة من 5 سنوات إلى أقل من 10 سنوات/ الفئة من 10 سنوات فأكثر) بالنسبة لتحديدهم لمستوى مخاطر حوادث المرور علي الجوانب الصحية للشباب الجامعي، ومستوى مخاطر حوادث المرور علي الجوانب النفسية للشباب الجامعي، ومستوى مخاطر حوادث المرور علي الجوانب الاجتماعية للشباب الجامعي، ومستوى مخاطر حوادث المرور علي الجوانب الاقتصادية للشباب الجامعي، ومستوى مخاطر حوادث المرور علي الجوانب الدراسية للشباب الجامعي، ومستوى مخاطر حوادث المرور للشباب الجامعي ككل. مما يجعلنا نرفض الفرض الخامس للدراسة والذي مؤداه " يوجد تباين دال إحصائياً بين استجابات الشباب الجامعي وفقاً لفئات عدد سنوات قيادة المركبات بالنسبة لتحديدهم لمستوى مخاطر حوادث المرور علي الشباب الجامعي " .

توصيات الدراسة

1. تصميم برامج توعية جماعية تشمل ورش عمل ومحاضرات تفاعلية في مواقع مركزية داخل الجامعة، مما يتيح للشباب الجامعي فرصة المشاركة الفعالة في مناقشات حول مخاطر حوادث المرور وسبل التصرف الآمن.

2. الاستفادة من الوسائل التكنولوجية الحديثة، حيث يتم تنظيم مسابقات وفعاليات عبر منصات التواصل الاجتماعي، مما يساهم في نشر رسائل التوعية بشكل فعال لجميع أفراد المجتمع الجامعي.
3. تعزيز التعاون وتشكيل شراكات مع الجهات الحكومية والخاصة ومنظمات المجتمع المدني المعنية بسلامة الطرق والمرور، بهدف توفير دعم وموارد لتنفيذ برامج التوعية بشكل فعال ومستدام.
4. تقديم خدمات استشارية ودعم نفسي واجتماعي للطلاب المتأثرين بحوادث المرور أو الذين يعانون من القلق والتوتر المرتبط بقيادة السيارات، بهدف تعزيز فهمهم لمخاطر حوادث المرور ومساعدتهم على التعامل معها بشكل سليم وفعال.
5. إدماج مواضيع السلامة المرورية والقيادة الآمنة في المناهج الجامعية، بهدف زيادة الوعي والفهم لدى الطلاب حول أهمية السلامة على الطرق وضرورة السلوك الآمن أثناء القيادة.

مراجع الدراسة

(أ) المراجع العربية:

- أبو بكر، عيد أحمد ، والفارس، عبدالرحيم فؤاد. (2013). إدارة الأخطار الناتجة عن حوادث المركبات في الاردن. مجلة الاقتصاد والتنمية البشرية ، جامعة لونيبي علي البليدة
- 2 - مخبر التنمية الاقتصادية والبشرية ، ع ٧
- ابو علوش ، منير (2009) . دور التوعية المرورية في الحد من حوادث الاطفال للفئة العمرية من (6- 11) عام في العاصمة عمان ، المؤتمر الرابع للبحث العلمي ، مديرية الامن العام ، ادارة السير المركزية .
- احمد، فلوح (2018) . الواقع الدراسي للطالب الجامعي (دراسة ميدانية)، معهد العلوم الاجتماعية والانسانية، المركز الجامعي أحمد زبانه، غليزان، الجزائر .
- القمي ، درزي بن فيحان (2013). دور ادارة مدارس التعليم العام في رفع مستوي الوعي المروري لدي الطلاب من وجهة نظر مديري مدارس مدينة الطائف ومعلميها وطلابها ، رسالة ماجستير غير منشورة ، قسم الادارة التربوية والتخطيط ، كلية التربية ، جامعة ام القري .
- الجلامدة ، فرح (2009) . التوعية المرورية (الثقافة المرورية) وأثرها للحد من الحوادث المرورية ، مديرية الأمن العام ، ادارة السير المركزيه/ قسم الدراسات .
- الحسن ، احسان محمد . (2015) . النظريات الاجتماعية المتقدمة دراسة تحليلية في النظريات الاجتماعية المعاصرة ، دار وائل للنشر والتوزيع ، الطبعة الثالثة ، عمان .
- الربيعاني ، احمد حمد حمدان ، واخرون . (2014) . أسباب الحوادث المرورية وآثارها على الأسرة العمانية (اجتماعيا واقتصاديا) من وجهة نظر المتسببين ، دائرة الدراسات والمؤشرات الاجتماعية ،المديرية العامة للتخطيط والدراسات ، وزارة التنمية الاجتماعية ، سلطنة عمان
- الشماعي ، ياسر سالم . (2012) . دور الخدمة الاجتماعية في مواجهة الاثار الاجتماعية للحوادث المرورية ، رسالة ماجستير ، كلية الاداب والعلوم الاجتماعية ، جامعة السلطان قابوس .

العنزي، إبراهيم بن هلال بن عقيل (2020). دور الإجراءات العقابية في الحد من الممارسات السلوكية المؤدية إلى الحوادث المرورية : دراسة ميدانية مطبقة بمدينة الرياض. الفكر الشرطي ، القيادة العامة لشرطة الشارقة، مركز بحوث الشرطة ، مج 29 ع113

الكندري ، عادل محمد (2010) . الوعي المروري: مفهومه، أهميته، أهدافه، محاوره، مؤسساته (وثيقة السلامة على الطريق في المناهج الدراسية العمانية كأمودج) ، المديرية العامة لتطوير المناهج ، دائرة تطوير مناهج العلوم الإنسانية ، قسم المهارات الحياتية ، ص 5

الوهيبي، مسلم سالم (2023) . قيم الطالب الجيد مع الحياة الجامعية، ضمن فقرات الأسبوع التعريفي للعام 2022/2023 فرع نزوى التطبيقية، جامعة التقنية والعلوم التطبيقية، سلطنة عمان .

بشير ، لعريط وبوحارة ، هناء (2013) . دراسة نفسية لاسباب ارتكاب الحوادث المرورية- دراسة ميدانية من وجهة نظر سائقي سيارات الاجرة ، الملتقى الوطني الاول حول " حوادث المرور بين مستعملي الطريق و تنظيم المرور " ، جامعة الحاج لخضر باتنة ، كلية العلوم الانسانية والاجتماعية والاسلامية ، قسم العلوم الاجتماعية ، الجزائر .

بركو ، مزوز وسعاد ، بن عبيد (2013) . الصدمات النفسية التالية للحوادث المرورية: الاعراض وأهم طرق التكفل والمتابعة النفسية ، الملتقى الوطني الاول حول " حوادث المرور بين مستعملي الطريق و تنظيم المرور " ، جامعة الحاج لخضر باتنة ، كلية العلوم الانسانية والاجتماعية والاسلامية ، قسم العلوم الاجتماعية ، الجزائر .

بوساحية ، السايح وزواي ، حكيم (2013) . أثر إنفاذ القانون على حوادث المرور ، الملتقى الوطني الاول حول " حوادث المرور بين مستعملي الطريق و تنظيم المرور " ، جامعة الحاج لخضر باتنة ، كلية العلوم الانسانية والاجتماعية والاسلامية ، قسم العلوم الاجتماعية ، الجزائر .

بوقصة ، عمر والعكروف ، علي (2013) . عناصر النفس تربوية المتعلقة ببعض السلوكيات المخلة بقواعد السياقة وعلاقتها بحوادث المرور، الملتقى الوطني الاول

- حول " حوادث المرور بين مستعملي الطريق و تنظيم المرور " ، جامعة الحاج لخضر باتنة ، كلية العلوم الانسانية والاجتماعية والاسلامية ، قسم العلوم الاجتماعية ، الجزائر .
- جلول ، احمد (2022) . الادوار الاجتماعية - مدخل نظري ، مجلة الدراسات والبحوث الاجتماعية ، مجلد 10 ، عدد 1 ، الجزائر .
- حريوش ، هلال ومناني ، هشام . (2019) . اتجاهات الشباب الجامعي حول دور موقع الفايبوك في التوعية السياسية دراسة ميدانية على طلبة جامعة الشهيد حمة لخضر - الوادي ، مذكرة مكملة لمتطلبات الحصول على شهادة الماستر في علوم الاعلام والاتصال ، تخصص : سمعي بصري ، قسم العلوم الانسانية ، كلية العلوم الاجتماعية الانسانية ، الجزائر .
- زرارفة ، فيروز مامي (2013) . حادثة المرور كما أعيشها اليوم: الآثار الناتجة عن الحادث المروري ، الملتقى الوطني الاول حول " حوادث المرور بين مستعملي الطريق و تنظيم المرور " ، جامعة الحاج لخضر باتنة ، كلية العلوم الانسانية والاجتماعية والاسلامية ، قسم العلوم الاجتماعية ، الجزائر .
- زلاقي ، حبيبة (2018) . نظرية الدور بين الاصول الاجتماعية والتوظيف في التحليل السياسي ، مجلة العلوم القانونية والسياسية ، عدد 17 ، الجزائر .
- زهيرة ، بوقزوية (2018) . استراتيجيات التعلم المعتمدة من قبل طلبة الجامعة وعلاقتها بالتخصص ، -دراسة ميدانية بجامعة جيجل- رسالة ماجستير غير منشورة، قسم علم النفس وعلوم التربية والأرطوفونيا، كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية، جامعة محمد الصديق بن يحي -جيجل .
- سلالي ، مراد وشعبي ، محمد (2013) . دور المعرفة في احترام اشارات المرور من طرف الشباب الجامعي ، الملتقى الوطني الاول حول " حوادث المرور بين مستعملي الطريق و تنظيم المرور " ، جامعة الحاج لخضر باتنة ، كلية العلوم الانسانية والاجتماعية والاسلامية ، قسم العلوم الاجتماعية ، الجزائر .
- سليمان ، هدي توفيق وآخرون . (2022) . الخدمة الاجتماعية في المجال المدرسي ورعاية الشباب ، كلية الخدمة الاجتماعية ، جامعة الفيوم ، ص 99

- سمير، نعومي وفتحية، بوعيشة (2019) . أثر التفاؤل غير الواقعي في ارتكاب الحوادث المرورية، دراسة وصفية مقارنة بين السائقين المرتكبين وغير المرتكبين لحوادث المرور، مجلة روافد المجلد، 03 العدد (02) ، الجزائر
- سميرة ، واخرون (2013) . التأثير النفسي للحملات الوقائية المرورية على مستعملي الطريق - دراسة ميدانية - الملتقى الوطني الاول حول " حوادث المرور بين مستعملي الطريق و تنظيم المرور " ، جامعة الحاج لخضر باتنة ، كلية العلوم الانسانية والاجتماعية والاسلامية ، قسم العلوم الاجتماعية ، الجزائر
- سناء ، بولقواس وابتسام ، بولقواس (2013) . حقوق ضحايا حوادث المرور في التشريع الجزائري، الملتقى الوطني الاول حول " حوادث المرور بين مستعملي الطريق و تنظيم المرور " ، جامعة الحاج لخضر باتنة ، كلية العلوم الانسانية والاجتماعية والاسلامية ، قسم العلوم الاجتماعية ، الجزائر .
- شرطة عمان السلطانية (2024). الادارة العامة للمرور. سلطنة عمان.
- صباح ، جعفر (2013) . الاستهداف لحوادث المرور و دلالاته اللاشعورية ، الملتقى الوطني الاول حول " حوادث المرور بين مستعملي الطريق و تنظيم المرور " ، جامعة الحاج لخضر باتنة ، كلية العلوم الانسانية والاجتماعية والاسلامية ، قسم العلوم الاجتماعية ، الجزائر .
- صدام، العربي حجار ومحمد، رفاع (2015) . شبكات التواصل الاجتماعي وأثرها على القيم الدينية لدى الطلبة الجامعيين ، دراسة وصفية حول استخدام الطلبة الجامعيين لشبكات التواصل الاجتماعي، رسالة ماجستير غير منشورة، قسم علوم الاعلام والاتصال، كلية العلوم الانسانية و الاجتماعية، جامعة عبد الحميد بن باديس .
- صلاح الدين ، تغليت وحببية ، لعوامن (2013) . دور السند الاجتماعي في تجاوز الصدمة النفسية لدى المعاقين حركيا جراء حوادث المرور فئة الراشدين ، الملتقى الوطني الاول حول " حوادث المرور بين مستعملي الطريق و تنظيم المرور " ، جامعة الحاج لخضر باتنة ، كلية العلوم الانسانية والاجتماعية والاسلامية ، قسم العلوم الاجتماعية ، الجزائر

- عرفان، محمود محمود وصالح، عماد فاروق محمد (2013). آليات مهنة الخدمة الاجتماعية في تنمية الوعي المروري للشباب الجامعي: بحث ميداني مطبق على طلبة جامعة السلطان قابوس، مجلة عجمان للدراسات والبحوث، مجلد 12، عدد 1 .
- عودة ، جهاد عبد الملك ورمزي ، سمير (2000). نظرية الدور وتحليل السياسة الخارجية ، المجلة العلمية للبحوث والدراسات التجارية ، مجلد 31 ، عدد 3 .
- عيسي ، محمد (2013) . حوادث المرور وعلاقتها ببعض أبعاد الشخصية ، الملتقى الوطني الاول حول " حوادث المرور بين مستعملي الطريق و تنظيم المرور " ، جامعة الحاج لخضر باتنة ، كلية العلوم الانسانية والاجتماعية والاسلامية ، قسم العلوم الاجتماعية ، الجزائر .
- فتحية، بو عيشة (2012) . أثر السلوك نمط أ والتفاوت غير الواقعي وسلوك المخاطرة على ارتكاب الحوادث المرورية، رسالة ماجستير غير منشورة تخصص علم النفس العيادي، جامعة سعد دحلب بالبليدة، كلية الآداب والعلوم الاجتماعية، قسم علم النفس وعلوم التربية والارطوفونيا
- فوضيل ، لعجال وعمار ، سويسي (2013) . الثقافة المرورية أم العقوبات القانونية أيهما أفضل كحل للتقليل من حوادث المرور ؟ ، دراسة ميدانية بمحطة البنزين - بني مراد - الطريق السريع: البليدة - الجزائر ، الملتقى الوطني الاول حول " حوادث المرور بين مستعملي الطريق و تنظيم المرور " ، جامعة الحاج لخضر باتنة ، كلية العلوم الانسانية والاجتماعية والاسلامية ، قسم العلوم الاجتماعية ، الجزائر .
- قنديل، محمد محمد بسيوني (2012). معوقات دور الأخصائي الإجتماعي في تنمية التفكير الإبداعي تلاميذ المرحلة الابتدائية وتصور مقترح من منظور طريقة العمل مع الجماعات لمواجهتها ، مجلة دراسات في الخدمة الاجتماعية والعلوم الإنسانية، ع 33 ج 4 .
- مخبر سيكولوجية مستعملي الطريق (2013) . الملتقى الوطني الاول حول " حوادث المرور بين مستعملي الطريق و تنظيم المرور " (2013) . ، جامعة الحاج لخضر باتنة ، كلية العلوم الانسانية والاجتماعية والاسلامية ، قسم العلوم الاجتماعية .

مسعود ، طحطوح (2013) . تبني تكاليف التأمين كتكلفة اجتماعية في الثقافة المرورية ، الملتقى الوطني الاول حول " حوادث المرور بين مستعملي الطريق و تنظيم المرور " ، جامعة الحاج لخضر باتنة ، كلية العلوم الانسانية والاجتماعية والاسلامية ، قسم العلوم الاجتماعية.

مريم ، خلافي وامينة ، مسمة (2018) . البرامج الاذاعية ودورها في التوعية المرورية لدى السائقين - دراسة تحليلية لبرنامج تمهل لدينا سؤال بإذاعة جبل المحلية وعينة لمستمعي البرنامج بولاية جيجل - رسالة ماجستير غير منشورة في علم الاجتماع تخصص: علم إجتماع علاقات عامة ، جامعة محمد الصديق بن يحي- جيجل كلية العلوم الانسانية والاجتماعية ، قسم علم الاجتماع ، الجزائر

مقيدش ، ايمان هاجر . (2018) . دور حملات التوعية المرورية في نشر ثقافة السلامة المرورية - دراسة ميدانية علي عينة من شباب بولاية سطيف ، مجلة الآداب والعلوم الاجتماعية ، مجلد 18 العدد 1 ، الجزائر .

هاجر ، زعابطة سيرين (2013) . الاساليب المعرفية المؤثرة على سلوك السائق التفاوض غير الواقعي- نموذج ، الملتقى الوطني الاول حول " حوادث المرور بين مستعملي الطريق و تنظيم المرور " ، جامعة الحاج لخضر باتنة ، كلية العلوم الانسانية والاجتماعية والاسلامية ، قسم العلوم الاجتماعية ، الجزائر .

يوسف، حدة، وروبي، محمد . (2013) . رؤية تربية لدور المسرح المدرسي في تعزيز الوعي المروري لدى الطفل. الملتقى الوطني الاول حول " حوادث المرور بين مستعملي الطريق و تنظيم المرور " ، جامعة الحاج لخضر باتنة ، كلية العلوم الانسانية والاجتماعية والاسلامية ، قسم العلوم الاجتماعية ، الجزائر .

يونس ، لعوبي وسارة ، بوتيفار (2013) . وسائل الاعلام المسموعة ودورها في التحسيس والوقاية من حوادث المرور "دراسة ميدانية لإذاعة جبل الجهوية ، الملتقى الوطني الاول حول " حوادث المرور بين مستعملي الطريق و تنظيم المرور " ، جامعة الحاج لخضر باتنة ، كلية العلوم الانسانية والاجتماعية والاسلامية ، قسم العلوم الاجتماعية ، الجزائر .

(ب) المراجع الاجنبية:

- Abdurahman, Kelacha. (2021). Assessment of Traffic Safety Problems and Awareness of Road Users, the Case of Shashemene Town. 7(2):33-. doi: 10.11648/J.IJTET.20210702.11
- Geert, Wets., Tom, Brijs., Kris, Brijs. (2019). Evaluation of a Road Safety Education Program Based on Driving Under Influence and Traffic Risks for Higher Secondary School Students in Belgium. Safety, 5(2):34-. doi: 10.3390/SAFETY5020034
- I., O., Kolosok. (2020). Contributing factors that influence on road traffic's risk. 11(3):75-80. doi: 10.31548/MACHENERGY2020.03.075
- Mohammad reza, Koloushani., Mahyar, Ghorbanzadeh., Mehmet, Baran, Ulak., Eren, Erman, Ozguven., Mark, W., Horner., O., Arda, Vanli. (2022). The Analysis of Spatial Patterns and Significant Factors Associated with Young-Driver-Involved Crashes in Florida. Sustainability, 14(2):696-696. doi: 10.3390/su14020696
- Renfei Wu, Linheng Li, Haotian Shi, Yikang Rui, Dong Ngoduy, Bin Ran . (2022). A Driving Risk Surrogate and Its Application in Car-Following Scenario at Expressway. doi: 10.48550/arxiv.2211.03304
- Tao, Wang., Yuzhi, Chen., Shejun, Deng., Jun, Chen. (2022). Traffic Risk Assessment Based on Warning Data. Journal of Advanced Transportation, 2022:1-11. doi: 10.1155/2022/1191239
- Ted, Mitchell. (2006). Risks on the roads. Canadian Medical Association Journal, 174(12):1743-1746. doi: 10.1503/CMAJ.1060110
- Tesfaye, Hambisa, Mekonnen., Yitayew, Ashagrie, Tesfaye., Haimanot, Gebrehiwot, Moges., Resom, Berhe, Gebremedhin. (2019). Factors associated with risky driving behaviors for road traffic crashes among professional car drivers in Bahirdar city, northwest Ethiopia, 2016: a cross-sectional study.. Environmental Health and Preventive Medicine, 24(1):17-17. doi: 10.1186/S12199-019-0772-1

Yang, Zhang., Hongxiao, Wang., Daniel, Zhang., Yiwen, Lu., Dong, Wang. (2019). Risk Cast: social sensing based traffic risk forecasting via inductive multi-view learning. 154-157. doi: 10.1145/3341161.3342912