جمهورية العراق

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة الفرات الاوسط التقنية

المعهد التقني الطبي

قسم تقنيات صناعة الاطراف والمساند

(العلاقة بين التشوهات الجسدية وحوادث السيارات في ردهات طوارى النجف الاشرف)

بأشراف:

الأستاذ الدكتورة شكرية شدهان جياد العكيلي

طلبة البحث

باقر عمر علي كاظم

محمد سمير صباح

اثير عبدالله جابر

بسم الله الرحمن الرحيم

وَفَوْقَ كُلِّ ذِي عِلْمٍ عَلِيمٌ

صدق الله العلي العظيم

سورة يوسف الاية(76)

الخلاصة : دراسة العلاقة بين التشوهات الجسدية وحوادث السيارات توضح لنا طريقة فهم ومعالجة اخطاء الطرق ومعرفة نوع الاصابات وحجمها لكي يتسنى لذوي الاختصاصات دراستها وعلاجها ، ومعرفة الاخطاء الشائعة اللتي تعرض حياة الناس الى حوادث واصابات شائعة معينة مثل البتور والكسور المضاعفة.

المقدمة : ان اصابات الحواث المرور ذات خطورة كبيرة وتضاهي عمليات الارهاب الحالية، اذا انها تشكل هاجسا وقلقا لكل افراد المجتمع واصبحت احد المشكلات اللتي تستنزف الموارد المادية وماتتكبده من مشاكل اجتماعية وخسائر في الطاقات البشرية مما يؤثر على مقومات الحياة اللتي فيها العنصر البشري هو اساس المجتمع ، ان منظمة الصحة العالمية تسعى الى توفير مؤشرات عن اجمالي الحالات المميتة والاصابات والجرحى نسبة لعدد السكان والمركبات المتوفرة في ذلك البلد، وكذلك نسعى من خلال بحثنا المقدم الى توفير مؤشرات عن الحوادث المميتة اثناء وقوع الحادث او بعد وقوعه لوجود حالات وفاة بعد وقوع الحادث في المستشفى (حالات الاصابات الخطيرة)، لطالما كانت التشوهات الجسدية الناتجة من حوادث السيارات احد التحديات الريئيسية في الطب، ومن الامور المفجعة للمرضى وذويهم كونها تسبب في بعض الاحيان العوق الجسدي التام او الجزئي وكذلك تفرض تكلفة عالية من الخسائر على النظام الصحي والمجتمع.

الاهداف:

لمعرفة اسباب حوادث السيارات ولمعرفة نوع حادث السيارة ولمعرفة نوع التشوه الجسدي ومعرفة العلاقة بين التشوهات الجسدية وحوادث السيارات، الهدف من هذه الدراسة الى تحديد اسباب الحوادث وعلاقتها بالتشوهات الجسدية وايضا بيان نوع التشوه ونع الاصابة في مدينة النجف الاشرف.

الطرائق : اجريت دراسة وصفية تحليلة على 50 فردا تم نقلهم الى ردهات الطوارى بسبب حوادث السيارات في مستشفى الصدر التعليمي . تم جمع المعلومات حول المتغيرات وانواع الحوادث والتشوهات المختلفة واسبابها من خلال المقابلة باستخدام الاستبيان اللذي يتكون من 3 اجزاء واللتي هي 1- المعلومات الديموغرافية 2- معلومات تتعلق بنوع الحادث ، 3- معلومات تتعلق بنوع الاصابة، تم استخدام الاحصاء الوصفي الاستنتاجي لتحليل البيانات باستخدام برنامج SPSS

التعاريف والمصطلحات :

١- الحادث المروري: هو الحادث اللذي يسجل في سجلات الاساس لدى مركز الشرطة القريب من الحادث بعد اجراء المخطط المروري من قبل رجل المرور ويتم تنظيم دعوى والحالة الى القضاء

٢- الوفيات : هم الاشخاص اللذين تعرضوا الى الحادث المروري وعلى اثر الحادث توفوا ويتم التحقيق في الحادث من قبل ضابط التحقيق في مراكز الشرطة ويتم التسجيل في سجلات الاساس

٣- الجرحى : وهي الحالة التي تتم بتشخيص الاصابة من قبل الطبيب عن طريق التقرير الطبي المرسل من قبل مركز الشرطة حيث تصنف الجروح حسب (جروح خطيرة ، جروح طفيفة)

٤- الحادث المميت : وهي الحالة التي تحدث اثناء اصطدام او دهس بسيارة سواء عند العبور او عند القيادة وتؤدي الى وفاة الشخص.

٥- حوادث الاصطدام : هو اصطدام سيارة بأخرى او بشيء اخر ومن خلالها يتولد حادث المرور.

٦- حوادث الانقلاب : ويقصد بها انقلاب المركبات نتيجة ميلان المركبة على احد جوانبها مما يؤدي الى انقلابها او تدحرجها على سقفها وقد يؤدي الى الوفاة

٧- حوادث الدهس : ويقصد بها اصطدام المركبة بانسان سواء نتج عن الحادث وفاة او ادت الى عاهة او جرح

٨- الاصابة : هي الاصابة التي ينتج عنها عاهة او عوق من جراء الجروح الخطيرة وحسب طبيعة الحادث سواء اصطدام او انقلاب او دهس او حالات اخرى.

النتائج :

الجدول رقم 1 الصفات الديموغرافية للعينة

الانحراف المعياري	الوسط الحسابي	النسبة المئوية	التكرار	الفئات	
16.35	31.98	22	11	>20	العمر
		28	14	21 -30	
		22	11	31 - 40	
		10	5	41 - 50	
		18	9	50>	
1.5	3.16	18	9	أمي	المستوى الثقافي
		18	9	يقرأ ويكتب	
		24	12	ابتدائية	
		10	5	ثانوية	
		30	15	جامعة	
0.76	1.96	30	15	ضعيف	دخل الاسرة
		44	22	متوسط	
		26	13	جيد	
0.5	1.54	54	27	ايجابي	التدخين
		46	23	سلبي	
0.781	1.98	32	16	موظف او موظفة	المهنة
		38	19	عاطل او ربة بيت	
		30	15	اخرى	

جدول رقم 1: اعلى نسبة بين الفئات العمرية >20<50 هي 28% ،بلغ المستوى الثقافي بنسبة 30% للمستوى الجامعي ، اما دخل الاسرة فكان 44% من الفئة المتوسطة ، و 54% من المصابين كانوا من المدخنين ، اما بالنسبة للمهنة فكان 38% هم عاطلين عن العمل او ربات منزل.

جدول رقم 2 يوضح معلومات حول الحادث

الفئات		التكرار	النسبة المئوية	الوسط الحسابي	الانحراف المعياري
وقت وقوع الحادث	نهار	26	52	1.48	0.5
	ليل	24	48		
مكان وقوع الحادث	مدينة	32	64	1.36	0.49
	ريف	18	36		
نوع الطريق	عام	29	58	1.58	0.775
	فرعي	13	26		
	سريع	8	16		
جهة وقوع الحادث	يمين	14	28	2.52	1.197
	يسار	6	12		
	امام	24	48		
	خلف	2	4		
	لا اعلم	4	8		
نوع الحادث	اصطدام	31	62	1.5	0.74
	دهس	13	26		
	انقلاب	6	12		
حالة السائق	الكحول	4	8	3.24	1.014

		16	8	اتصال	
		20	10	نعاس	
		56	28	مخالفة قواعد المرور	
0.676	1.86	32	16	يرتدي	حزام الامان
		50	25	لا يرتدي	
		18	9	لا اعلم	
0.169	2.96	4	2	غير مريض	الحالة الصحية للسائق
		96	48	لا اعلم	
1.039	2.44	12	6	طريق مزدحم	سبب وقوع الحادث
		60	30	مخالفة الاشارة	
		28	14	لا اعلم	
0.497	1.6	40	20	اقل من 100كم	سرعة السيارة
		60	30	اكثر من 100كم	

جدول رقم 2 : نسبة وقوع الحوادث النهارية 54% من مجمل نسبة الحوادث ، نسبة حوادث المدينة 64% ، و 54% نسبة وقوع الحوادث على الطرق العامة، فيما بلغت نسبة الحوادث الامامية 48% ، و 62% لحوادث الاصطدام ،بلغت نسبة مخالفة القواعد المرورية 62% بالنسبة لحالة السائق عند وقوع الحادث و60% لمخالفة الاشارة ، وبلغت نسبة السائقين اللذين لا يرتدون حزام الامان 50%، اما بالنسبة لحالة السائق الصحية فغير معلومة بنسبة 96% ، و 60% كانت سرعة سيارتهم اكثر من 100 كم /ساعة.

جدول رقم 3 عوامل تتعلق بنوع الاصابة

الانحراف المعياري	الوسط الحسابي	النسبة المئوية	التكرار	الفئات	
1.615	2.1	28	14	كسور الطرف العلوي	نوع الاصابة
		38	19	كسور الطرف السفلي	
		34	17	كلاهما	
0.639	2.32	10	5	بسيطة	حالة الاصابة
		48	24	متوسطة	
		42	21	حرجة	
0.718	1.56	60	30	جهة واحدة	جهة الاصابة
		24	12	جهتين	
		16	8	مناطق متعددة	
0.761	2.52	14	7	علاج طبيعي	نوع العلاج للمصاب
		64	32	جبيرة	
		22	11	تداخل جراحي	
0.177	1.94	8	4	نعم	وجود بتر
		90	45	لا	
0.354	2.84	25	1	طرف علوي	نوع البتر للمصاب
		75	3	طرف سفلي	
0.354	3.88	100	4	مناسبة للتركيب	حالة البتر
0.354	1.88	4	2	يوجد	اصابات العمود الفقري

		92	46	لا يوجد	
		4	2	لا اعلم	
0.177	3.80	4	2	شلل جزئي	حالة حركة المصاب
		96	48	لا يوجد	
0.914	4.58	6	3	البرودة	فقدان الاحساس
		2	1	الألم	
		2	1	اللمس	
		90	54	لا يوجد	
0.6	1.84	28	14	يوجد	اصابات الرأس و الرقبة
		72	36	لا يوجد	
0.747	1.64	26	13	ضعيفة	قابلية المصاب لممارسته حياته الطبيعية
		10	5	متوسطة	
		64	32	طبيعية	
0.421	1.92	54	27	نعم	ممارسة الرياضة قبل الحادث
		28	14	لا	
		18	9	لا اعلم	
0.435	2.02	14	7	نعم	وجود امراض مزمنة للمصاب
		80	40	لا	
		6	3	لا اعلم	
1.124	1.94	48	24	متحسن	حالة المريض عند خروجه من المشفى

		28	14	ذو عاهة	
		6	3	متوفي	
		18	9	نقل الى مستشفى اخرى	

جدول رقم 3 : 38% نسبة الكسور السفلية بالنسبة لنوع الاصابة ، و 48% للاصابات المتوسطة ، و 60% للاصابات من جهة واحدة من الجسم، و64% عملية تجبير بالنسبة لنوع العلاج ، و90% نسبة عدم وجود بتور ، فيما بلغت نسبة البتور السفلية 90% من مجمل نسبة البتور ، و 100% لامكانية تركيب البتور ، و 92% لعدم وجود اصابات العمود الفقري ، و 90% نسبة عدم وجود شلل ، و90% ايضا لعدم وجود فقدان اي احساس بالبرودة واللمس ، ونسبة 72% لعدم وجود اصابات الراس والرقبة ، و 64% كانت نسبة قابلية المصابين على ممارسة حياتهم الطبيعية بعد التعافي ، 54% كانوا يمارسون الرياضة قبل الحادث ، فيما بلغت نسبة التعافي عند الخروج من المستشفى 48%.

الجدول رقم 4 قيم كاي سكوير

Test Statistics										
	العمر	المستوى الثقافي	المهنة	دخل الأسرة	التدخين	فصيلة الدم	زمن وقوع الحادث	مكان الحادث	نوع الطريق	جهة وقوع الحادث
Chi-Square	7.343[a]	4.286[b]	1.086[c]	1.600[c]	.714[d]	86.857[b]	.029[d]	2.314[d]	9.314[c]	24.286[b]
Df	25	4	2	2	1	4	1	1	2	4
Asymp. Sig.	1.000	0.369	0.581	0.449	0.398	0.000	0.866	0.128	0.009	0.000
	نوع الحادث	حالة السائق	حزام الامام	الحالة الصحية للسائق	سبب وقوع الحادث	سرعة السيارة	نوع الاصابة	حالة الاصابة	جهة الاصابة	وجود بتر

Chi-Square	11.886[c]	14.486[e]	7.600[c]	31.114[d]	12.743[c]	1.400[d]	.914[c]	9.829[c]	9.314[c]	48.229[c]
Df	2	3	2	1	2	1	2	2	2	2
Asymp. Sig.	0.003	0.002	0.022	0.000	0.002	0.237	0.633	0.007	0.009	0.000
	مكان البتر	شدة البتر	العمود الفقري والحبل الشوكي	حالة حركة المصاب	فقدان الاحساس	اصابة الرأس والرقبة	قابلية المصاب	ممارسة المصاب للرياضة	وجود الامراض المزمنة للمصاب	حالة خروج المريض
Chi-Square	24.029[d]	53.200[c]	35.371[c]	48.229[c]	46.029[e]	12.743[c]	7.600[c]	30.400[c]	34.343[c]	10.829[e]
Df	1	2	2	2	3	2	2	2	2	3
Asymp. Sig.	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.002	0.022	0.000	0.000	0.013

المصداقية : تم عرض العينات على الخبراء

Reliability Statistics	
Cronbach's Alpha الثبات	N sample
0.914304	50

		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
العمر	Pearson Correlation	-0.009	-0.273	-0.182	-0.214	0.062	0.104	0.089	0.104	0.132	0.260	.316*	0.204	0.070	-0.189	-0.180
	Sig. (2-tailed)	0.948	0.055	0.205	0.135	0.669	0.471	0.537	0.471	0.361	0.068	0.025	0.155	0.628	0.190	0.212
	N	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50
المستوى الثقافي	Pearson Correlation	-0.064	-0.117	0.027	-0.219	-0.066	-0.068	-0.096	-.286-*	-0.008	-.339-*	-0.087	.316*	-0.134	-0.197	0.066
	Sig. (2-tailed)	0.659	0.420	0.850	0.127	0.647	0.639	0.509	0.044	0.959	0.016	0.547	0.026	0.352	0.170	0.647
	N	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50
المهنة	Pearson Correlation	-0.154	0.209	-0.015	0.220	0.077	0.086	0.170	0.059	-0.113	-0.013	-0.051	-0.210	-0.005	.301*	0.135
	Sig. (2-tailed)	0.284	0.145	0.918	0.126	0.595	0.552	0.238	0.686	0.436	0.929	0.725	0.143	0.975	0.034	0.351
	N	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50
دخل الأسرة	Pearson Correlation	0.040	-0.181	-0.067	-0.211	-0.010	-0.016	-0.015	-0.157	-0.052	-.351-*	-0.154	0.149	-0.192	0.003	-0.146
	Sig. (2-tailed)	0.784	0.210	0.645	0.141	0.943	0.913	0.918	0.276	0.720	0.012	0.287	0.301	0.181	0.986	0.311
	N	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50
التدخين	Pearson Correlation	.363**	0.084	0.047	0.211	0.080	0.172	0.209	0.236	0.134	0.162	-0.117	-0.224	-0.168	0.044	0.130
	Sig. (2-tailed)	0.009	0.560	0.746	0.142	0.580	0.233	0.146	0.100	0.355	0.261	0.420	0.119	0.244	0.764	0.370
	N	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50
فصيلة الدم	Pearson Correlation	-0.129	0.074	-0.029	-0.025	-0.072	-0.109	-0.103	0.161	-0.103	0.153	0.081	0.010	-0.067	0.101	0.153
	Sig. (2-tailed)	0.371	0.608	0.841	0.862	0.621	0.450	0.475	0.264	0.477	0.288	0.578	0.944	0.642	0.486	0.288
	N	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50

الجدول رقم 6 علاقة بيرسون بين العوامل الديموغرافية و عوامل الاضرار الجسيمة للعينة

		نوع الاصابة	حالة الاصابة	جهة الاصابة	نوع العلاج	وجود بتر	مكان البتر	شدة البتر	العمود الفقري والحبل الشوكي	حالة حركة المصاب	فقدان الاحساس	اصابة الرأس والرقبة	قابلية المصاب	ممارسة المصاب للمهنة	وجود الامراض المزمنة	حالة خروج المريض
العمر	Pearson Correlation	-0.009	-0.273	-0.182	-0.214	0.062	0.104	0.089	0.104	0.132	0.260	.316*	0.204	0.070	-0.189	-0.180

	Sig. (2-tailed)	0.948	0.055	0.205	0.135	0.669	0.471	0.537	0.471	0.361	0.068	0.025	0.155	0.628	0.190	0.212
	N	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50
المستوى الثقافي	Pearson Correlation	-0.064	-0.117	0.027	-0.219	-0.066	-0.068	-0.096	-.286-*	-0.008	-.339-*	-0.087	.316*	-0.134	-0.197	0.066
	Sig. (2-tailed)	0.659	0.420	0.850	0.127	0.647	0.639	0.509	0.044	0.959	0.016	0.547	0.026	0.352	0.170	0.647
	N	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50
المهنة	Pearson Correlation	-0.154	0.209	-0.015	0.220	0.077	0.086	0.170	0.059	-0.113	-0.013	-0.051	-0.210	-0.005	.301*	0.135
	Sig. (2-tailed)	0.284	0.145	0.918	0.126	0.595	0.552	0.238	0.686	0.436	0.929	0.725	0.143	0.975	0.034	0.351
	N	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50
دخل الأسرة	Pearson Correlation	0.040	-0.181	-0.067	-0.211	-0.010	-0.016	-0.015	-0.157	-0.052	-.351-*	-0.154	0.149	-0.192	0.003	-0.146
	Sig. (2-tailed)	0.784	0.210	0.645	0.141	0.943	0.913	0.918	0.276	0.720	0.012	0.287	0.301	0.181	0.986	0.311
	N	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50
التدخين	Pearson Correlation	.363**	0.084	0.047	0.211	0.080	0.172	0.209	0.236	0.134	0.162	-0.117	-0.224	-0.168	0.044	0.130
	Sig. (2-tailed)	0.009	0.560	0.746	0.142	0.580	0.233	0.146	0.100	0.355	0.261	0.420	0.119	0.244	0.764	0.370
	N	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50
فصيلة الدم	Pearson Correlation	-0.129	0.074	-0.029	-0.025	-0.072	-0.109	-0.103	0.161	-0.103	0.153	0.081	0.010	-0.067	0.101	0.153
	Sig. (2-tailed)	0.371	0.608	0.841	0.862	0.621	0.450	0.475	0.264	0.477	0.288	0.578	0.944	0.642	0.486	0.288
	N	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50

الجدول رقم 7 علاقة بيرسون بين العوامل المتعلقة بالحادث و عوامل الاضرار الجسيمة للعينة

		نوع الاصابة	حالة الاصابة	جهة الاصابة	نوع العلاج	وجود بتر	مكان البتر	شدة البتر	العمود الفقري والحبل الشوكي	حالة حركة المصاب	فقدان الاحساس	اصابة الرأس والرقبة	قابلية المصاب	ممارسة المصاب الرياضة	وجود الامراض المزمنة المصاب	حالة خروج المريض
نوع الحادث	Pearson Correlation	0.179	0.08	.455**	0.081	0.057	-0.01	0.082	-0.22	-.289	-0.09	-0.21	.346*	-0.00	-0.23	0.01

			2				2		2	-*	3	9		7	4	6
	Sig. (2-tailed)	0.214	0.572	0.001	0.578	0.696	0.935	0.572	0.121	0.042	0.521	0.127	0.014	0.960	0.102	0.914
	N	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50
مكان الحادث	Pearson Correlation	-0.248	0.273	0.106	0.201	0.145	0.068	0.112	0.017	-0.139	0.230	0.135	-0.082	0.136	0.063	0.152
	Sig. (2-tailed)	0.082	0.055	0.463	0.162	0.315	0.641	0.438	0.904	0.337	0.108	0.348	0.569	0.345	0.664	0.293
	N	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50
نوع الطريق	Pearson Correlation	-0.228	.442**	0.168	.350*	0.235	0.228	0.215	-0.246	0.030	-.284-*	0.029	-0.158	-0.162	0.152	.350*
	Sig. (2-tailed)	0.111	0.001	0.242	0.013	0.100	0.112	0.133	0.085	0.839	0.045	0.839	0.273	0.260	0.292	0.013
	N	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50
جهة وقوع الحادث	Pearson Correlation	-0.140	.468**	0.260	.283*	-0.079	-0.121	-0.035	-0.129	-0.256	0.081	-0.113	-0.103	0.197	0.060	0.191
	Sig. (2-tailed)	0.333	0.001	0.068	0.047	0.584	0.403	0.810	0.372	0.073	0.576	0.433	0.476	0.170	0.681	0.183
	N	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50
نوع الحادث	Pearson Correlation	-0.018	.309*	0.152	0.114	0.138	0.211	0.199	-0.225	0.119	-.294-*	-0.099	-.372-**	0.000	.371**	0.089
	Sig. (2-tailed)	0.903	0.029	0.292	0.432	0.339	0.142	0.166	0.117	0.411	0.038	0.495	0.008	1.000	0.008	0.538
	N	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50
حالة السائق	Pearson Correlation	-0.180	0.036	-0.261	0.127	-0.148	-0.226	-0.214	0.023	-0.185	0.123	-0.003	0.035	0.182	-0.202	0.031
	Sig. (2-tailed)	0.210	0.803	0.068	0.378	0.304	0.114	0.136	0.873	0.199	0.395	0.985	0.811	0.207	0.160	0.831
	N	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50
حزام الامام	Pearson Correlation	0.097	.323*	0.112	.369**	-0.225	-.379-**	-.391-**	-0.215	-.296-*	0.037	-0.255	-.320-*	0.226	0.078	0.144
	Sig. (2-tailed)	0.504	0.022	0.439	0.008	0.116	0.007	0.005	0.134	0.037	0.799	0.073	0.024	0.115	0.592	0.320
	N	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50
الحالة الصحية للسائق	Pearson Correlation	0.025	0.101	-0.119	0.141	-0.039	-0.060	-0.057	-0.064	-0.057	-0.104	-0.056	-0.096	-0.037	0.010	0.171
	Sig. (2-tailed)	0.861	0.485	0.409	0.330	0.786	0.678	0.695	0.658	0.696	0.474	0.697	0.509	0.798	0.947	0.235
	N	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50
يتعاطى [illegible]	Pearson Correlation	.b	.b	.b	.b	.b	.b	.b	.b	.b	.b	.b	.b	.b	.b	.b
[illegible]	Pearson	.b	.b	.b	.b	.b	.b	.b	.b	.b	.b	.b	.b	.b	.b	.b

	Correlation															
	Sig. (2-tailed)															
	N	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50
سبب وقوع الحادث	Pearson Correlation	0.141	0.150	0.251	0.222	0.083	-0.017	0.029	0.084	-0.206	0.124	-0.185	-0.002	-0.188	0.118	0.110
	Sig. (2-tailed)	0.330	0.298	0.078	0.122	0.566	0.905	0.841	0.562	0.151	0.391	0.198	0.989	0.190	0.414	0.446
	N	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50
سرعة السيارة	Pearson Correlation	0.253	-0.038	.391**	0.022	0.105	0.060	0.152	-0.257	-0.226	-0.168	-0.226	.361**	0.037	-.347-*	-0.080
	Sig. (2-tailed)	0.076	0.794	0.005	0.881	0.467	0.678	0.293	0.072	0.114	0.244	0.115	0.010	0.798	0.014	0.580
	N	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50

الاستنتاجات :

1- بلغ عد الحوادث المرورية 50 حادث من اصل 50 عينة من مختلف الفئات العمرية <20 و <503 حيث ان فئاتهم العمرية من 21-30 وبنسبة 28% اما بالنسبة لخطورة الحادث فان الحوادث منها كانت حوادث مميتة بنسبة 6% و الحوادث الغير مميتة بنسبة 94% تنقسم الى حوادث كان ضحاياها مصابين تماثلوا للشفاء بنسبة 48% و حوادث تعرض ضحاياها الى اصابات جسدية بليغة انتهى بهم الامر الى تركيب مساند تقويمية واطراف صناعية بنسبة 46 %

2-سجلت حوادث الاصطدام اعلى نسبة 31 حادث بنسبة 62% تليها حوادث الدهس بنسبة 26% ثم حوادث الانقلاب بنسبة 12%

3-اجمالي حوادث المدينة 32 حادث بنسبة 64% و في الريف بنسبة 36% وكذلك صنفت الحوادث حسب صنف الطريق وجد ان اكثر الحوادث اللتي حدثت هي حوادث الطريق العام بنسبة 58% و تقابلها حوادث طريق فرعي بنسبة 26% و الحوادث على الطريق السريع بنسبة 16%

4- اظهرت النتائج ان 25 شخص من اصل 50 بنسبة 50% سائق لا يرتدون حزام الامان تقابله نسبة 32% كانو يرتدون حزام الامان

5-اظهرت النتائج ان اهم اسباب وقوع الحادث هي مخالفة الاشارات المرورية بواقع 30 حادث بنسبة 60% يقابله حوادث بنسبة 12% لاسباب تتعلق بالطريق حوادث بنسبة 28% اسباب مجهولة تتعلق بالسائق نفسه

-6الحوادث البالغ عددها 50 حادث كان 30 حادث منها بنسبة 60% تجاوزت المركبة فيه سرعة ال 100 كم يقابله حوادث بنسبة 40% اقل من 100 كم

-7تم تصنيف الاصابات من حيث شدتها فوجد نسبة 48% كانت اصابات ضحاياه متوسطة تليه نسبة 42% كانت الاصابات فيه حرجة ثم 5نسبة 10% كانت الاصابات بسيطة

-8وجد ان 4 اشخاص من 50 حادث قد تعرضوا الى بتور علوية بنسبة 2 % وبتور سفلية بنسبة 6% تقابله نسبة 92% لاشخاص لم يتعرضوا الى اي بتر

-9اظهرت النتائج ان الاشخاص اللذين تعرضوا لاصابات في الراس والرقبة بنسبة 28% تقابله الاخرى بنسبة 72% للذين لم يتعرضوا لنفس الاصابة

10- اظهرت النتئج ان الاشخاص بنسبة 48% قد تماثلو للشفاء عند خروجهم من المستشفى تليه نسبة 28% لديهم عاهات و متوفين بنسبة 6% و اشخاص بنسبة 18% تم تحويلهم الى مستشفى اخر لتلقي العلاج

المناقشة :

ساهم التطور التكنولوجي في صناعة السيارات إلى انتشار أعداد هائلة منها حول العالم، وبما أنّ تلك السيارات تحتاج إلى طرق للتنقل والتي تعتبر أحد أهم وسائل النقل، ذلك يتطلب قوانين لتنظيم العدد الكبير من السيارات في الطرق وتسهيل عملية سيرها لضمان عدم وقوع الحوادث والإصابات مما يؤدي إلى خسائر بشرية ومادية، لذا تقوم المنظمات الدولية والحكومات بتوعية السائقين وتوضيح خطورة عدم احترام قوانين المرور، وذلك من خلال إطلاق حملات وتوزيع مواد تربوية مشوقة توضح ما هي أخلاق القيادة الآمنة تهدف لإنشاء سائق منتمي وخاضع للقوانين المرورية، أي أنّ احترام قوانين المرور يكمن تطبيقها بالشكل الصحيح للحفاظ على الصعيدين المادي والبشري ،اظهرت نتائج البحث حول العلاقة بين حوادث السيارات والتشوهات الجسدية الذي اجري في دولة العراق في محافظة "النجف" وتحديدا في مستشفى الصدر التعليمي في ردهات الطوارى واستشارية العظام والكسور ان هنالك دلالة معنوية وعلاقة بين العمر وبين الحوادث المرورية حيث ان اغلب المصابين تتراوح اعمارهم بين العشرين والثلاثين بنسبة 28% وهذا دليل على ان هذه الفئة العمرية من الاشخاص هم من الشباب اصحاب النشاط العالي والحركة الدائمة وبنسبة 10% للفئات اكبر من خمسين عام وايضا اصحاب المستوى الثقافي عالي بنسبة 30% وهذا دليل على ان هذه الفئة العمرية ممن اتيحت لهم الفرصة في التعلم والحصول على تعليم جيد على غرار من عاصروا فترات الحروب في العقد الاخير حيث بلغت نسبة الاميين ما يقارب 60% (1) وهم ايضا من المدخنين حيث ان هذه الفئة العمرية ترتفع فيها نسبة التدخين لتصل الى 54% حيث ان نسبة 40% من السكان من المدخنين و 20% بالنسبة لطلاب المدراس (2) ، بلغت نسبة العاطلين عن العمل ممن تعرضوا الى حوادث 38% تقابلها نسبة 32% للموظفين نلاحظ ان هنالك تقارب بين النسبتين لذلك لا يمكن الاخذ

بعين الاعتبار ان المستوى المعيشي له علاقة في الحوادث المرورية ولكن يمكن ان تكون له علاقة في تحمل تكاليف العلاج والمستويات حيث ان نسبة الاسر ذات الدخل المتوسط كانت له النسبة الاكبر 44% وهذا مؤشر على ان الاغلبيه العظمى ممن تلقوا علاجهم بشكل كامل وتماثلوا للشفاء وبنسبة 48% ،بلغت نسبة الحوادث في المدينة 64% تقابلها 36% للمناطق الريفية وهذه دلالة على ان الحياة في المدينة صاخبة ودائمة الحركة على عكس المدن الريفية اللتي تتسم بالهدوء (3) حيث تزداد الحوادث المرورية اثناء النهار بنسبة 52% مع بدء الحياة وفي اوقات مختلفة من النهار وفي الغالب مع اوقات بدء وانتهاء الدوام الرسمي في الجامعات والدوائر الحكومية وهذا دليل على ان اغلب المصابين ممن لديهم مستوى تعليمي عالي ، في معظم الحالات كانت جهة الاصابة من الامام بنسبة 48% تؤكدها نسبة الاصطدامات 62% حيث ان ان هذا النوع من الحوادث شائع جدا (4)، تعمل إشارات المرور على تنظيم الحركة المرورية عند تقاطعات الطرق، وبالتالي يسبب عدم الإلتزام بتلك الإشارات باحتمالية كبيرة لوقوع الحوادث المرورية، إذ يعتبر الكثير من السائقين أنّ الإشارة ماهي إلا مضيعة للوقت والوقود أيضاً، لكن أثبتت الكثير من الدراسات عكس ذلك إضافة إلى وصول السائقين بأمان إلى وجهتهم كانت نسبة مخالفة القواعد المرورية من قبل السائقين هي 56% (5) وهذا دليل على غياب الرقابة وعدم تطبيق قواعد السلامة الخاصة بالطريق حيث ان نسبة 60% من الحوادث كانت بسبب مخالفة اشارات المرور نتيجة للاهمال الحكومي وعدم توعية الناس بقوانين المرور وثقافة الطريق حيث على الرغم من الجهود المبذولة من قبل شرطة المرور الى ان الخروقات اللتي تؤدي الى زيادة الحوادث حيث بلغت نسبة عدم ارتداء حزام الامان 50% ممن لا يرتدون تقابلها 32% ممن يرتدون حزام الامان ومع القيادة السريعة الغير القانونية تزداد نسبة الحوادث داخل المدينة وبنسبة 60% للسيارات التي تجاوزت سرعتها ال 100 كم و 40% اقل من 100 كم ، تسبب الكحول ضعف بالتركيز وتأخر بوقت استجابة الحواس إضافة إلى ذهاب العقل أيضاً، مما يجعل القيادة تحت تأثير الكحول أمر مستحيل تماماً، كما تقوم الكحول أيضاً بزيادة حب المجازفة وتقليل الخوف، إذ تشكل خطراً حقيقياً على السائق وما يجاوره، وذلك عندما تزيد نسبة الكحول في الدم عن 5%، كما تنضم الكثير من العقاقير المخدرة والأدوية المذهبة للعقل إلى لائحة القيادة تحت تأثير الكحول، وكون ان الحوادث ناتجة من اصطدامات بين السيارات كانت نسبة الاصابات المتوسطة 48% والحرجة 41% ويرجح التقارب بين النسبتين الى التقارب بين نسب نوع الحادث (الاصطدام والدهس) حيث ان اغلب اصابات الاصطدام كانت كسور علوية وسفلية وبتور بنوعيها العلوي والسفلي اما حوادث الدهس فكانت الاصابات سفلية مع اصابات الجذع واصابات اخرى و النسبة الاكبر لجهة الاصابة هي 60% لاصابة الجهة الواحدة ، نوع العلاج للمصابين كان الجبيرة بنسبة 64% كون الاصابات متوسطة و نسبة 22% تداخل جراحي للاصابات الحرجة والبتور ، كانت نسبة البتور العلوية 25% والسفلية75% وهذا دليل اخر على ان معظم الاصابات كانت اصابات الاطراف السفلية نتيجة للاصطدام والدهس اما بالنسبة الى اصابات العمود الفقري فان فان نسبة 92% كانوا اشخاص غير مصابين ونسبة 4% فقط كانوا مصابين وادت بهم الاصابة الى شلل جزئي وفقدان الاحساس بالبرودة والالم واللمس ، على عكس اصابات العمود الفقري ترتفع اصابات الرقبة لتصل الى 14 اصابة بنسبة 28% نتيجة لهدم الالتزام بارتداء الخوذة في كثير من البلدان المنخفضة الدخل

والبلدان المتوسطة الدخل، يشكل قائدو الدراجات النارية والدراجات الهوائية أكثر من نصف من يصابون أو تزهق أرواحهم على الطرق، وتشكل إصابات الرأس السبب الرئيسي لوفياتهم.

فإذا وقعتَ ضحيةً لتصادم مروري، وكنتَ تستخدم الخوذة على النحو الصحيح -وكذلك قائد الدراجة وأي راكب- فمن شأن ذلك أن يزيد من فرصة بقائك على قيد الحياة بنسبة تصل إلى 40%.

واستخدام الخوذة على النحو الصحيح لا يعني مواظبتك على ارتدائها طالما كنتَ على الطريق فحسب، بل يعني أيضا تناسب مقاسها وتثبيتها على النحو الصحيح، بحيث تمنحك أفضل حماية ممكنة عند الحاجة إليها.(6) ، كانت نسبة التعافي من الاصابات هي 48% وقابليتهم على ممارسة حياتهم الطبيعية بنسبة 64% تقابلها نسبة عدم الشفاء 28% ممن لديهم امراض مزمنة بنسبة 14% والوفيات بنسبة 6% نلاحظ انخفاض النسبة كون اغلب الحوادث حدثت داخل المدينة وليست على الطرق الخارجية حيث تكون السرعة هائلة.

التوصيات:

1- الالتزام بقواعد الطريق والقوانين وارشادات السلامة والاشارات المرورية

2- الالتزام بارتداء حزام الامان

3-الالتزام بالسرعة المحددة وفق نوع الطريق (عام ، فرعي ، سريع)

4- عبور الطريق من الاماكن لمخصصة للعبور

5- عدم قيادة السيارة وانت تحت تاثير النعاس واي حالة مرضية معينة قد تعيق الروية او التركيز

6- توجية دائرة المرور بالمحاسبة الشديدة وفرض غرامات مالية للمخالفين

7- عدم السماح بقيادة السيارة لمن هم دون السن القانوني

8- محاسبة اصحاب الدراجات النارية اللتي لا يلتزم اصحابها بشروط الامان والسلامة

9- داوم على ربط حزام الأمان

إذا ربطتَ حزام الأمان، ستتمتع بفرصة أكبر بكثير من الآخرين في البقاء على قيد الحياة في حالة وقع تصادم، حيث يقلل ربطه من خطر الوفاة بنسبة تصل إلى 60%.

وينبغي لكل راكب في السيارة أن يربط حزام الأمان في كل رحلة - بغض النظر عن وجهته أو عن قِصَر تلك الرحلة. وتوصي منظمة الصحة العالمية باستخدام مُقيدات حركة الأطفال الملائمة للفئة العمرية في حالة

الأطفال دون سن 4 سنوات والمقاعد الرافعة في حالة الأطفال الأكبر سنا حتى عشر سنوات أو ممن تبلغ أطوالهم 135 سم أو أقل.

10- حد من استهلاك الكحول

الكحول أحد عوامل الخطر الرئيسية التي تنذر بوقوع الإصابات، وينبغي ألا يُستهلك إطلاقا أثناء القيادة على الطرق. بل إن حتى المستويات المنخفضة من استهلاك الكحول ترتبط بالمخاطر الزائدة بصفة خاصة - وذلك سواء كنتَ تسير على قدميك أو تركب مركبة ذات عجلتين أو أخرى ذات أربع عجلات.

والآمن دائما هو عدم شرب المشروبات الكحولية، ولكن إذا شربتَ، فليكن ذلك في الحدود الموصى بها؛ والأفضل، مع ذلك، هو توفير وسيلة نقل بديلة لك ولأسرتك.

11- اِرْتَدِ الخوذة

في كثير من البلدان المنخفضة الدخل والبلدان المتوسطة الدخل، يشكل قائدو الدراجات النارية والدراجات الهوائية أكثر من نصف من يصابون أو تزهق أرواحهم على الطرق، وتشكل إصابات الرأس السبب الرئيسي لوفياتهم.

فإذا وقعتَ ضحيةً لتصادم مروري، وكنتَ تستخدم الخوذة على النحو الصحيح -وكذلك قائد الدراجة وأي راكب- فمن شأن ذلك أن يزيد من فرصة بقائك على قيد الحياة بنسبة تصل إلى 40%.

واستخدام الخوذة على النحو الصحيح لا يعني مواظبتك على ارتدائها طالما كنتَ على الطريق فحسب، بل يعني أيضا تناسب مقاسها وتثبيتها على النحو الصحيح، بحيث تمنحك أفضل حماية ممكنة عند الحاجة إليها.

12- راقب سرعتك

تساهم السرعة المفرطة أو غير الملائمة في وقوع وفاة واحدة من كل ثلاث وفيات ناجمة عن حوادث المرور. وكلما زادت سرعتك، ارتفعت مخاطر وقوع التصادمات ... بل زاد احتمال أن يؤدي ذلك التصادم إلى فقدان شُخص ما حياته.

فعندما تبلغ سرعة الارتطام 80 كم/ساعة، يتضاعف احتمال الوفاة من جراء التصادم 20 ضعف ما يكون إذا بلغت سرعة الارتطام 30 كم/ساعة. ولهذا، أبطئ من سرعتك؛ واعرف قواعد المرور، والتزام دائما بالحدود القصوى للسرعة!

13- تجنب الانشغال بغير الطريق

هناك العديد من أسباب الانشغال التي يمكن أن تؤدي إلى ضعف القدرة على القيادة، ولكن الانشغال الناجم عن استخدام الهواتف المحمولة مصدر قلق بالغ ومتزايد باستمرار.

فقائدو المركبات الذين يستخدمون الهواتف المحمولة أكثر عرضة، بمقدار أربع مرات تقريبا، للوقوع ضحايا لتصادمات، على أن استخدام تلك الهواتف عن بُعد ليس آمن كثيرا. أمَّا إذا كنت ترسل رسائل نصية أو تقرؤها، فإن الخطر يزيد بمقدار يتجاوز عشرين ضعفا.

لذلك، تأكد من أن هاتفك في الوضع الصامت وبعيدا عن متناولك عندما تقود سيارتك على الطريق.

14- كن رائدا في مجال السلامة على الطرق

أخيرا، على الجميع أن يؤدي دورا في التشجيع على تحقيق السلامة على الطرق واتخاذ الإجراءات اللازمة لمنع إزهاق أرواح ملايين من الناس -رغم إمكانية تفادي إزهاقها- من جراء حوادث المرور، لا خلال فترات العطلات فحسب، بل في كل يوم وفي كل عام.

وتدعم المنظمة البلدان في تنفيذ عدد من التدابير الحاسمة اللازمة لتحسين تمتع جميع الناس بالسلامة على الطرق. وتشمل تلك التدابير التشريعات وإنفاذ القوانين المتعلقة بتجاوز السرعة المقررة ومنع القيادة تحت تأثير الكحول واستخدام أحزمة المقاعد والخوذات ومُقيدات حركة الأطفال، علاوةً على إخضاع المركبات للتنظيم.

وعلى الحكومات كذلك ضمان مأمونية الطرق وبنية النقل التحتية لمستخدمي الطريق والمشاة، وذلك بسبل منها اتخاذ تدابير كإنشاء الأرصفة وتوفير الممرات المخصصة للدراجات وتقديم الرعاية الطارئة إلى ضحايا الحوادث.(7)

المصادر

1- نسبة محو الامية التنمية البشرية للامم المتحدة

2- تقرير حول نسبة المدخنين في العراق وكالة الانباء العراقية

3- مديرية الاحصاء والنقل العراقي تقرير حوادث المرور

4- نفس المصدر السابق

5- ↑ "What Causes Car Accidents?", www.thebalance.com, Retrieved 14-3-2019. Edited.

6- نفس المصدر السابق

7- منظمة الصحة العالمية (نصائح للمحافظة على سلامتك على الطريق)