

حوادث المرور بين الثقافة المرورية وسياسة الردع
Traffic accidents between traffic culture and deterrence policy

أ.د. شيخي رشيد
جامعة لونييسي علي البلدية 02
chikhira26@gmail.com

ط.د. سايب خيرة*
جامعة لونييسي علي البلدية 02
saibkhaira@gmail.com

تاريخ الإرسال: 2023/01/23 تاريخ القبول: 2023/02/16 تاريخ النشر: 2023/05/12

Abstract:

This study aims to research the issue of Traffic accidents and study it a serious and accurate scientific study, and try to find out the extent of community members' awareness of the seriousness of the phenomenon.

The research employed the descriptive approach in order to describe the phenomenon under study, and the results concluded that the absence of traffic awareness plays a major role in the commission of traffic accidents, due to their lack of culture in the traffic law.

Keywords: Traffic accidents, traffic awareness, traffic culture, vehicle, road.

المخلص:

تهدف هذه الدراسة إلى البحث في موضوع حوادث المرور ودراسته دراسة علمية جادة ودقيقة، و محاولة معرفة مدى وعي أفراد المجتمع بخطورة الظاهرة.

وظف البحث المنهج الوصفي بغية وصف الظاهرة محل الدراسة واستخدما منهج دراسة الحالة وخلصت النتائج أن غياب الوعي المروري يلعب دور كبير في ارتكاب الحوادث المرورية وذلك لنقص ثقافتهم بقانون المرور بالإضافة إلى ذلك نجد أن لنوعية الجزاء العقابي ونقص الصرامة الأمنية دخل في ارتكاب الحوادث المرورية.

الكلمات المفتاحية: حوادث المرور، الوعي المروري، الثقافة المرورية، المركبة، الطريق.

* المؤلف المرسل

1- مقدمة

تعد حوادث المرور من أخطر المشكلات التي تعترض طريق النمو لجميع الدول النامية وغير النامية و ذلك نتيجة لارتفاع معدلاتها، ما تشكل خطراً على الفرد في حد ذاته وعلى المجتمع ككل و ما تخلفه من أضرار وخيمة وجسيمة.

من هذا المنطلق كان البحث يهدف إلى محاولة معرفة الأسباب الدافعة لارتكاب مثل هذه الحوادث، على الرغم من كل الجهود المبذولة للتصدي لها سواء من حملات توعوية وإرشادات مرورية... الخ، أو من ناحية القوانين المنصوصة والعقوبات المقررة لمخالف القانون نتيجة لعدم الامتثال والالتزام بقواعده.

فكون الظاهرة أصبحت بكثرة في شوارع المجتمع الجزائري كان لها تأثير واضح في تهديد الموارد البشرية والمادية، ما جعل دراستنا تركز على البحث في خلفيات الظاهرة والتعمق في أسبابها. من خلال هذا الطرح، قمنا بالتساؤل التالي: ما هي الأسباب الدافعة لارتكاب حوادث المرور؟.

وللإجابة اقترحنا الفرضيات التالية:

- لغياب الوعي المروري دخل في ارتكاب حوادث المرور.

- نقص الصرامة الأمنية تساهم في حوادث المرور.

تكمن أهمية البحث بإلقاء الضوء على موضوع هام يتمثل في جرائم الطرقات وما لها من آثار وخيمة أصبح يعاني منها العالم بأسره، بالإضافة إلى توعية أفراد المجتمع بالمشاكل الناجمة عن المخالفات وجرائم الطرقات وما لها من عواقب تهدد البناء الاجتماعي للمجتمع والكيان الاقتصادي للدولة.

2- تحديد المفاهيم

- **تعريف الجريمة المرورية:** تعرف الجريمة المرورية على أنها كل سلوك إنساني غير مشروع في قانون المرور، يصدر من قائد أو مالك المركبة، يُعرض المصالح الجوهرية لأفراد المجتمع للخطر-سواء كان إيجابياً أم سلبياً- حدد له المشرع المروري جزاءاً جنائياً، ومن هذا التعريف يمكن استخلاص الخصائص المميزة للجريمة المرورية، وهذه الخصائص تتمثل في السلوك الإنساني، وهو إما أن يكون صادراً عن الشخص قائد المركبة أثناء قيادة المركبة، أو مالكها، وأن يكون هذا السلوك غير مشروع، أي أن المشرع قد جرم هذا الفعل أو هذا السلوك في نصوص قانون المرور، لما في هذا السلوك من تعريض المصالح الجوهرية لأفراد المجتمع للخطر، ذلك بالإضافة للجزاء الجنائي الذي قرره المشرع حتى يتم التعرف على الخصائص الأساسية للجريمة المرورية والعناصر التي تميزها عن غيرها، كالمركبة وقائد المركبة والطريق(سعيد أحمد علي قاسم، 2009، ص 63)

التعريف الإجرائي: يمكن القول بأن الجريمة المرورية هي كل حادث مروري يجرمه قانون المرور ويعاقب عليه بالحبس أو الغرامة المالية أو كلاهما معاً، حيث تسلط عليهم عقوبات صارمة وجزاء جنائي جراء سلوكهم المتهور الذي يلحق الأذى الجسيم بالآخرين وبأرواحهم.

- **تعريف حوادث المرور:** يمكن القول بأن "حادث المرور يعكس الفعل الخاطئ الذي يصدر دون قصد سابق أو عمد وينجم عنه أضرار أو خسائر للممتلكات العامة أو

الخاصة بسبب استخدام المركبة أو حملتها أثناء سيرها في الطريق العام" (خليل العمر، 2006، ص 123).

التعريف الإجرائي: هو عبارة عن تصادم بين مركبتين أو أكثر أو تصادم مع أشياء أخرى كالأشجار والحيوانات... الخ مخلقة من ذلك أضرار وخيمة تلحق بالأذى بالفرد في حد ذاته وبالأخرين وبالمركبة.

- **الثقافة المرورية:** "هي كل ما يحمله السائق من أفكار واتجاهات يعيها وعيا تاما ويطبقها باهتمام وتمثل في ما يجب أن يعرفه بالكامل عن نظام المرور، وما لديه من إحساس بالمسؤولية وما يتصف به من ذوق عام وأخلاق تمنعه من الحصول على حقه في الطريق على حساب الآخرين" (الغامدي، ص 29).

التعريف الإجرائي: تعرف الثقافة المرورية بأنها مجموع المعلومات والأفكار التي يتحلى بها الفرد حول المرور وأنظمتها وعليه أن يكون ملما بجميع قواعد السير والعلامات والإشارات المرورية وأن يكون عارفا للقانون ومواده المقررة على المخالفين له، وذلك من أجل تحقيق السلامة المرورية والسير الحسن في الطريق لحماية الفرد لنفسه وللآخرين، وبغية التقليل من ارتكاب حوادث المرور.

- **الوعي المروري:** يمثل الوعي المروري المعلومات المرورية كما يدركها الأفراد وقد يطلق عليه الثقافة المرورية ويربط ذلك بأهداف نظرية وعملية عن التعليمات المرورية التي تضمن السلامة على الطريق سواء للمشاة أو السائقين أو المركبات (عبد الله حامد عبد الله الخلف، 2005، ص 59).

التعريف الإجرائي: يمكن تعريف الوعي المروري بأنه مختلف التعاليم والقواعد المرورية التي ينبغي على الفرد الالتزام بها والاعتماد عليها أثناء تعامله مع المركبة وسيرها في الطريق، حيث يجب أن يكون واعيا بخطورة الظاهرة محل الدراسة من أجل الحفاظ على السلامة والأمن المروري.

- **الصرامة الأمنية:** يمكن تعريف الصرامة الأمنية بأنها تتمثل في نوعية الجزاء العقابي الذي يلحقه رجال المرور بالمخالفين للقواعد القانونية وتتمثل في طبيعة العلاقة القائمة بينهم إن كانت مبنية على الصرامة والجدية فالهدف من ذلك كله هو تحقيق ردع فعال يجعل من أفراد المجتمع الالتزام بالقواعد والمواد القانونية والامتثال لها.

3- الدراسات السابقة

الدراسة الأولى: "دراسة حرة قام بها محمد بن سعيد الغامدي وسعيد بن فالح الغامدي تحت عنوان "الثقافة المرورية وعلاقتها بحوادث السير".

تمثلت إشكالية الدراسة في معرفة معنى الثقافة المرورية وأهميتها في دعم نظام المرور وعلاقتها بحوادث المرور، وانطلقت الدراسة من التساؤلات التالية (محمد بن سعيد الغامدي وسعيد

بن فالح الغامدي، ص 3، 11، 12، 13، 103، 104):

- هل الثقافة المرورية مرتبطة بالتحصيل العلمي لقائد المركبة؟.
- هل الثقافة المرورية مرتبطة بالمهنة التي يشغلها قائد المركبة؟.
- هل الثقافة المرورية مرتبطة بعمر قائد المركبة؟.

اعتمد الباحثان على المنهج الوصفي التحليلي باعتباره يقوم بدراسة الحقائق الراهنة المتعلقة بطبيعة الظاهرة ويعتمد على جمع الحقائق وتحليلها وتفسيرها واستخلاص دلالتها ونتائجها، أما الأداة الرئيسية التي اعتمدت عليها الدراسة ولاسيما فيما يتعلق بالجانب الميداني فهي الإستبانة، فقد بلغ حجم العينة 900 فرد ممن يقود سيارة واعتزم الباحثان أن يتم اختيار العينة بطريقة عشوائية ولكن لعدم وجود معلومات وإحصائيات دقيقة عن مجتمع الدراسة تم الاختيار وفقا لأسلوب العينة العمدية، توصلت الدراسة إلى النتائج التالية:

- نسبة 11.3% من مجموع السائقين أفراد العينة يقومون بقيادة السيارات داخل مدينة جدة بدون رخصة السياقة وهذه نسبة عالية ومخالفة صريحة لأنظمة السير ونظام المرور.

- نحو 68% من السائقين من يقومون بالفحص من سنة إلى سنتين إلا عند الحاجة، وفي ذلك مخالفات للتعليمات التي تقضي بضرورة الفحص الدوري كل سنة.

- نسبة 21.3% من أفراد العينة يتفقدون مركباتهم قبل القيادة والنسبة الباقية والعالية إما يفعلون ذلك أحيانا أو أنهم لا يفعلون، وهذا يؤكد عدم الوصول إلى مرحلة النضج الثقافي عند مفردات العينة.

- السائق يشغل نفسه أثناء القيادة بأشياء أخرى، فنسبة 68.7% ينشغلون بالتدخين واستخدام الهاتف النقال بنسبة 46.2%، والراديو وآلة التسجيل بنسبة 91.4% وفي هذا تأكيدات على عدم الوصول إلى مرحلة النضج وتدني المستوى الثقافي عامة وثقافة المرور خاصة.

- نسبة 55.6% لا يربطون حزام الأمان إلا داخل المدينة، وقد يكونوا على غير قناعة بأهميته، ونسبة 36.8% الذين يستخدمونه في المسافات الطويلة.

التعليق: إن الدراسة عالجت موضوع الثقافة المرورية وعلاقتها بحوادث السير، فمن خلال نتائج البحث ترى الدراسة أن حوادث المرور ترجع إلى القيادة بدون رخصة أو عدم تفقد السيارة أو المركبة قبل استخدامها أو الانشغال بأشياء أخرى كالهاتف أو ما شابه ذلك، ولكن يمكن القول بأنه لا يمكن اعتبارها كمسببات أولية وأساسية في ارتكاب الحوادث المرورية ويمكن أن تتعداه لغير ذلك، على سبيل المثال أن أغلب أفراد المجتمع المثقفين أو غير المثقفين من مستخدمي المركبات نجدهم لا يعرفون بكل محتويات النظام المروري، هذا ما يزيد الأمر حدة في ارتفاع حصيلة جرائم الطرقات.

الدراسة الثانية: "دراسة محلية قامت بها بوجلال صونية تحت عنوان "واقع حوادث المرور في الجزائر دراسة وصفية وتحليلية لسنة 2014".

انطلقت الدراسة من التساؤلات التالية:

- ما هي العوامل والمتغيرات التي ترتبط بعدد حوادث المرور في كل ولاية من ولايات القطر الوطني، خلال سنة 2014؟.
- ما هي العوامل والمتغيرات التي ترتبط بعدد الضحايا الناجمة عن حوادث المرور في كل ولاية من ولاية الوطن، خلال سنة 2014؟.
- هل يمكن نمذجة عدد القتلى الناجمة عن حوادث المرور عبر الولايات خلال سنة الدراسة؟.
- ما هي الآثار والنتائج الناجمة عن حوادث المرور في بلادنا خلال سنة 2014؟.

- من هي الفئة العمرية المستهدفة من طرف حوادث المرور خلال سنة 2014؟.
- ما هو نوع المركبات الأكثر عرضة لحوادث المرور خلال سنة الدراسة؟.
- ما هو التوزيع الجغرافي لحوادث المرور في الجزائر خلال سنة 2014؟ وما هي المناطق والأوقات التي تتكرر فيها.
- ما هي أهم الإجراءات والتدابير الوقائية الممكن اتخاذها من قبل السلطات المعنية قصد التخفيف من حدة هذه الظاهرة؟ (بوجلال، 2017/2016، ص ح).

اعتمدت الباحثة على المنهج الوصفي التحليلي حيث استخدم الوصف للحوادث المرورية على الطرق، عبر كامل التراب الوطني خلال سنة 2014، أما الأداة الرئيسية التي اعتمدت عليها فقد استخدمت أسلوب تحليل المركبات الأساسية الذي يعتمد على المجاميع، النسب المئوية وإضافة إلى التكرارات، كما قامت باستعمال أدوات الاقتصاد القياسي من أجل محاولة نمذجة عدد القتلى الناجمة عن الحوادث المرورية (بوجلال، 2017/2016، ص ر- ز).

خلصت الباحثة إلى وجود علاقة طردية و موجبة بين عدد الحوادث وعدد السكان عبر الولايات، وتوصلت إلى أن عدد الجرحى الناجمة عن الحوادث المرورية ترتبط ارتباطا وثيقا وموجبا بعدد الحوادث الواقعة في كل ولاية وكثافتها السكانية، أما عدد القتلى الناجمة عن الحوادث المرورية فترتبط ارتباطا وثيقا وموجبا بعدد الحوادث الواقعة في كل ولاية وعدد السكان فيها، كما أظهرت نتائج التقدير أن أهم العوامل المؤثرة في عدد القتلى هي: عدد حوادث المرور، عدد السكان إضافة إلى مساحة الولايات، باعتبار أن جميع معاملات هذه المتغيرات كانت معنوية إحصائيا ومثلت هذه الأخيرة حوالي 84% من التغيرات الكلية لعدد القتلى، أما 16% المتبقية، فهي مفسرة بمتغيرات أخرى تؤثر على عدد القتلى الناجمة عن حوادث المرور، لم تدرج في النموذج، كالمتغيرات النوعية مثلا: كالأحوال الجوية، حالة الطرقات، حالة السائق النفسية... (بوجلال، 2017/2016، ص 196).

التعليق: لقد تناولت الباحثة موضوع " واقع حوادث المرور في الجزائر دراسة وصفية وتحليلية لسنة 2014"، فمن خلال نتائج الدراسة خلصت الباحثة إلى أن هناك علاقة بين حوادث المرور والكثافة السكانية، حيث يمكن مساندة الباحثة في ذلك، فقد يكون لعدد السكان والمساحة دخل كبير في ارتكاب الحوادث فلا بد من النظر في هندسة الطرق وتصميمها على حسب الكثافة السكانية لكل ولاية من ولايات الوطن، وتخصيص الأمن الكافي لتوعية أفراد المجتمع، وذلك لغرض حماية مستخدمي الطرقات بصفة عامة.

4- منهج وتقنية الدراسة

قمنا بهذه الدراسة على مجموعة من السائقين الذين ارتكبوا جرائم مرورية من ولاية الشلف حيث تقع مدينة الشلف شمال غرب الجزائر. يحدها من الشمال البحر المتوسط، ومن الجنوب ولاية تيسمسيلت، أما من الناحية الشرقية فيحدها كل من ولايتي تيبازة وعين الدفلى، ومن الناحية الغربية ولايتي مستغانم وغليزان.

4-1- المنهج المتبع في الدراسة:

- **المنهج الوصفي:** كان استعمالنا لهذا المنهج لتدعيم المستويات الوصفية وبغية إخضاع الموضوع إلى التحليل الكمي القياسي. وكان الهدف منه هو تفادي الأحكام الشخصية والتعامل مع الأرقام والنسب بهدف الوصول إلى نتائج دقيقة وبغية تحقيق أكبر قدر من الموضوعية.

- **منهج دراسة الحالة:** يعتبر منهج دراسة الحالة منهجا متميزا يقوم أساسا على الاهتمام بدراسة الوحدات الاجتماعية بصفتها الكلية ثم النظر إلى الجزئيات من حيث علاقتها بالكل الذي يحتويها، أي أن منهج دراسة الحالة نوعا من البحث المتعمق في فردية وحدة اجتماعية سواء كانت هذه الوحدة فردا أو أسرة أو قبيلة أو قرية أو مؤسسة اجتماعية، وذلك بهدف جمع البيانات والمعلومات المستفيضة عن الوضع القائم للوحدة، وعلاقتها مع البيئة ثم تحليل نتائجها بهدف الوصول إلى تعميمات يمكن تطبيقها على غيرها من الوحدات المتشابهة في المجتمع الذي تنتمي إليه هذه الحالة بشرط أن تكون الحالة ممثلة للمجتمع الذي يراد تعميم الحكم عليه (عوض صابر، 2002، ص96).

فقد استخدمنا منهج دراسة الحالة بغية جمع أكبر قدر من المعلومات عن الحالات المتوفرة لدينا والتي تتناسب مع موضوع الدراسة والتي تخدم البحث ومحاولة تحليلها بغية الوصول إلى نتائج يمكن تعميمها.

ومن ثم فنحن بصدد التركيز في موضوع حوادث المرور على الأفراد الذين يحملون مواصفات الدراسة وهم السائقين الذين تعرضوا لحوادث السير على اختلاف أنواعها، وكان لها تأثير بليغ على الطرف الآخر وذلك بإزهاق روحه أو إلحاق الأذى أو إعاقة مستديمة له وتعرضوا لعقوبات صارمة إثر الحادث حيث شملت 7 حالات.

4-2- تقنية جمع المعلومات:

قمنا باستخدام تقنية المقابلة وذلك لدقة هذه التقنية وكونها أداة مهمة للحصول على المعلومات هذا من جهة، وكون الباحث في حد ذاته من يقوم بتسجيل المعلومات الخاصة بالمبحوثين مع الملاحظة المباشرة لتفاعلاتهم و انفعالاتهم حول الموضوع.

المقابلة وهي عبارة عن محادثة تتم بين الباحث وشخص أو أشخاص آخرين بهدف الوصول إلى حقيقة أو موقف معين يسعى الباحث لمعرفة من أجل تحقيق أهداف الدراسة، ومن الأهداف الأساسية للمقابلة الحصول على البيانات التي يريدها الباحث بالإضافة إلى التعرف على ملامح أو مشاعر أو تصرفات المبحوثين في مواقف معينة. ويمكن استخدام المقابلة بشكل فعال في المجتمعات الامية وفي الدراسات التي تتعلق بالأطفال (عبيدات وآخرون، 1999، ص 55).

استخدمنا دليل المقابلة في جمع المعلومات والبيانات من المبحوثين حيث كان يتضمن ثلاثة محاور كل محور منها يحتوي على بعض الأسئلة حول موضوع الدراسة فقد تناول المحور الأول البيانات الشخصية لمستعملي الطريق احتوى على ستة أسئلة، أما المحور الثاني فهو خاص بالفرضية الأولى: لغياب الوعي المروري لدى السائق دخل في ارتكاب حوادث المرور، أما المحور الثالث فهو خاص بالفرضية الثانية: نقص الصرامة الأمنية تساهم في جرائم المرور. حيث كان مجموع الأسئلة التي احتواها دليل المقابلة هو 23 سؤالا.

5- أنواع حوادث المرور

هناك أنواع متعددة لحوادث المرور، يمكن ذكرها على النحو الآتي:

1-5- حوادث الدهس:

يمكن القول بأن حادث الدهس له خاصية تميزه عن غيره من الحوادث، تتميز هذه الخاصية في أن الاصطدام يتم بطريقة مباشرة بين المركبة والإنسان أو بين المركبة والحيوان مخلفاً أضراراً كالوفاة أو الإعاقة أو غير ذلك.

2-5- حوادث الاصطدام (التصادم):

إن حوادث الاصطدام تشكل خطراً على الفرد وممتلكاته، بحيث يتم اصطدام المركبة بأي شيء يعترضها سواء من الأمام أو من الخلف أو من الجوانب... الخ، مشكلاً خسائر بالمركبة في حد ذاتها أو بسائقها أو بالشيء الذي يعترضها.

3-5- حوادث التدهور:

حوادث التدهور هي الأخرى تشكل خطراً على الفرد ومركبته، حيث لا يتمكن السائق من التحكم والسيطرة عليها نتيجة لعدة عوامل موجودة في الطريق، أو في المركبة، أو تخص السائق حد ذاته ما يجعل المركبة تتدهور مخلفةً أضراراً بها ومشكلةً خطيرة على صاحبها.

4-5- حوادث الإنزلاق:

يمكن القول بأن حوادث الإنزلاق تتمثل في خروج السيارة عن مسارها الصحيح بسبب اختلال توازنها نتيجة تساقط الأمطار أو بسبب الزيوت المتواجدة على سطح الطريق، أو بسبب السرعة المفرطة على طريق غير مناسبة للسير... الخ.

5-5- حوادث حرائق السيارات:

من بين حوادث المرور نذكر حوادث حرائق السيارات فهي الأخرى كغيرها من الحوادث السابقة الذكر من حيث الخطورة والخسائر المخلفة. حيث يتم اشتعال المركبة بفعل فاعل أو بفعل عطب في أحد مكونات المركبة أو بفعل ارتطامها بأشياء أخرى مخلفةً أضراراً بها وبما يحيط بها من ممتلكات الغير أو مركبات أو أشخاص... الخ.

6- الثقافة المرورية

يمكن النظر إلى الثقافة المرورية على أنها ضرورية في المجتمع أياً كان مستواه الحضاري طالما توجد به حركة سير للمركبات. كما لكل مجتمع ثقافة مرورية تدعم نظام المرور وتكون عاملاً هاماً سلباً أو إيجاباً في حركة السير وعدد الحوادث ونوعها (وصفي، 1981، ص 95).

كما أنها ذات علاقة مباشرة في زيادة حجم الحوادث أو قلتها، فالثقافة المرورية هي عبارة عن محصلة سلوك الكائن وليست تجريباً كما هي الثقافة بصفة عامة، فالسائق الذي يحافظ على نظام المرور ويتقيد به، ويسير وفق تعليماته يكون قليل المساهمة في حوادث المرور، إن لم يكن غير مساهم فيها بشكل مباشر. وهذا يعني أن لديه ثقافة مرورية تضبط سلوكه وحركته في السير بالمركبة. فإدراك السائق لمعاني إشارات المرور على اعتبار أنها صغرى في نظام المرور الأكبر. وتقيده بالتعليمات الخاصة بالسير في الاتجاهات المختلفة و تحديد السرعة داخل المدينة و خارجها تشكل عناصر أخرى من نظام المرور (الغامدي، ص 27-28).

7- عناصر هامة للثقافة المرورية

- إن للثقافة ثلاث مواقع هي: أشخاص الإنسان، والأشياء، وعلاقات التفاعل، وهي عناصر هامة في مفهوم الثقافة. والأمر كذلك بالنسبة للثقافة المرورية فمن حيث (بن عربية، 2020، ص 114-115):

- **أشخاص الإنسان:** والتي يقصد بها الأفكار والاتجاهات التي في عقول الأشخاص، تكون ما يفهمه الأمر من أفكار مرورية تساعد على القيام بواجباته كسائق نحو الطريق ونحو نظام المرور، فهو يدرك أن حقه في الطريق لا يعني تعديه على حقوق الآخرين وأن أفضلية المرور له لا تعني غض النظر عن حاجة الآخرين الطارئة أو المفاجئة، وهذه بدورها تفسر على أنها اتجاهات السائقين.

- **الأشياء:** في الثقافة فهي كل شيء مادي محسوس يصنعه الإنسان، وهذا ما هو بالفعل في نظام المرور الذي تتبلور حوله ثقافة المرور، فالسائق يستخدم السيارة ويتعامل مع إشارة المرور ويحمل رخصة سيطرة ولديه وثائق السيارة وهذه جميعها أشياء محسوسة.

- **العلاقات وخطوط التفاعل في الثقافة المرورية:** فهي عبارة عن ملاحظة السائقين للسيارات التي تسير في الطرقات من الأمام والخلف واليمين واليسار، لأن من شروط السائق الجيد قليل الحوادث والأخطاء ملاحظة حركة المرور والتفاعل معها باستمرار دون غفلة وشروذ الذهن، كما أنه في نفس الوقت يهتم كثيرا بإشارات المرور سواء ما كان على الطريق نفسه من إشارات أو على جانبي الطريق من تعليمات أو إشارات المرور المعروفة. فالسائق الجيد هو الذي يعرف ما رسم على طرق السير من علامات، وما تعنيه اللوحات الموجودة على جانبي الطريق، ولذا فإنه في عملية تفاعل مستمر مع كل ذلك.

8- عرض بعض الحالات وتحليلها

- عرض الحالة الأولى:

المحور الأول: خاص بالبيانات الشخصية.

- الجنس: ذكر.
- السن: 49 سنة.
- المستوى التعليمي: ثانوي.
- الأقدمية في السياقة: 15 سنة.
- عدد الحوادث المرتكبة: 5 مرات.
- سبب التعرض للحادثة: عدم احترام إشارات المرور.

المحور الثاني: خاص بالفرضية الأولى: لغياب الوعي المروري دخل في حوادث المرور

حسب تصريحات المبحوث لا يقوم بالإطلاع على قانون المرور بعد حصوله على رخصة السياقة، كما صرح بأنه يحترم القانون ويعمل به في حالة غياب الرقابة الأمنية وفي حالة وجودها، كما أنه قال بأن الحملات التوعوية والتحسيسية للوقاية من الحوادث تحتل مكانة هامة بالنسبة له، كما أنه صرح بأنه لا يتابع البرامج الإذاعية والتلفزيونية التي تتناول الثقافة المرورية، كما لا يتصفح الكتيبات والمطويات التي تعالج الثقافة، كما أنه أجاب بأنه لا يتابع المواقع الإلكترونية التي تقوم بنشر الوعي والثقافة المرورية، فهو يرى بأن الحملات الإعلامية التي يقوم بها رجال الأمن عبر الطرق وفي المؤسسات الأمنية لها صدى في توعية المواطنين حول حوادث المرور، وأجاب بأنه يحترم الآخرين (سائقين أو مشاة) أثناء القيادة.

المحور الثالث: خاص بالفرضية الثانية: نقص الصرامة الأمنية تساهم في حوادث المرور

وصرح المبحوث بأنه قد تعرض لعقوبة "الغرامة المالية"، وأن العقوبة كانت رادعة ومنعته من تكرار ارتكاب المخالفة، كما صرح بأن مقدار العقوبة التي تعرض لها كان بمقدار المخالفة التي قام بها، فهو يرى بأن معاملة رجل الأمن للسائقين هي معاملة عادية جدا، ويتعاطف معهم عند ارتكاب المخالفة المرورية، كما أنه صرح بأن الرقابة الآلية تساهم في التقليل من الحوادث أكثر من الرقابة البشرية، كما أنه يرى بأن لغياب العدل في تطبيق عقوبات قانون المرور يؤدي إلى ارتكاب الحوادث، وأجاب بأن الجانب الأمني هو غير جدي وغير صارم في تطبيق قانون المرور، ولا يعامل جميع السائقين بعدل وجدية عند ارتكاب مخالفات مرورية.

تحليل الحالة الأولى:

انطلاقا من الطرح السابق يمكن القول بأن ما تقوم به كل من وسائل الإعلام والتلفزيون والقنوات الالكترونية من حملات توعوية وتحسيسية الهدف منها هو إيقاظ حس اليقظة لدى السائقين بخطورة جرائم الطرقات، وتوعيتهم بالأخطار والأضرار التي تنجم عن الاستهتار والتهاون بقوانين المرور، ولكن على حسب تصريحات المبحوث نجده لا يهتم بمثل هذه البرامج ويمثل هذه المواضيع وغير متابع لها، وهذا ربما يدل على جهل المبحوث لأهمية الوعي المروري لدى السائق، فهمه الوحيد هو المركبة والطريق لا غير ولا يهتم أمر المخالفات أو العقوبات التي يتعرض لها إثر قيامه بحادث مروري، لأنه وعلى حسب تصريحاته فقد قال بأنه يعتمد على "معارفه" في إسقاط العقوبة وهذا ما يزيد من الأمر تعقيدا، حيث أنه إذا كان كل سائق مخالف لقاعدة ما من قواعد المرور، وتعرض لعقوبة معينة، واعتمد على أصدقائه أو الأشخاص ذو النفوذ في إسقاط العقوبات، فإنه لا يصبح لهذه الأخيرة جدوى وتصبح غير صارمة وغير فعالة، ومن ثم لا بد من الحرص ثم الحرص في توقيع العقوبات على مخالف قانون المرور من دون تمييز حتى يصبح للعقوبة معنى و تكون رادعة وممانعة من تكرار ارتكاب الحوادث.

إن ظاهرة حوادث المرور شغلت تفكير جميع الدول وخاصة التي تعاني من مشكلة تضخم حجم حوادث المرور، حيث يمكن القول بأن الضحية الأولى والمباشرة لأي حادث أيا كان نوعه هو السائق في حد ذاته وذلك لقلّة الوعي لديه، فعدم إلمام السائقين بصفة عامة بأنظمة المرور وتعليماته وتجاهلها من جهة وعدم التقيد بها والامتنال لها من جهة أخرى سيوقعه حتما في حوادث مميتة على الرغم من معرفة مخلفاتها ونتائجها السلبية على الفرد وعلى المجتمع وعلى الدولة ككل وذلك نتيجة لعدم تقديرهم لحجم المشكلة وآثارها السلبية، فكل ذلك ناتج عن قلّة الوعي والثقافة المرورية، فينبغي الحرص على تحسين وتطوير كل البرامج التوعوية التي تشجع على نشر الوعي والثقافة المرورية و محاولة التقليل من كوارث حوادث المرور ومساوئها.

عرض الحالة الثانية:**المحور الأول: خاص بالبيانات الشخصية**

- الجنس: ذكر.
- السن: 39 سنة.
- المستوى التعليمي: متوسط.
- الأقدمية في السياقة: 10 سنة.
- عدد الحوادث المرتكبة: مرتين.
- سبب التعرض للحادثة: السرعة المفرطة.

المحور الثاني: خاص بالفرضية الأولى : لغياب الوعي المروري دخل في حوادث المرور

صرح المبحوث بأنه قام بالإطلاع على قانون المرور بعد حصوله على رخصة السياقة، وقال بأنه يحترم القانون ويعمل به في حالة وجود الرقابة الأمنية وفي حالة غيابها أيضاً، والحملات التوعوية والتحسيسية للوقاية من الحوادث تحتل مكانة هامة عنده، وصرح بأنه يتابع البرامج الإذاعية والتلفزيونية التي تتناول الثقافة المرورية، ولا يتصفح الكتيبات والمطويات ولا يتابع المواقع الإلكترونية التي تقوم بنشر الوعي والثقافة المرورية، وهو يرى بأن الحملات الإعلامية التي يقوم بها رجال الأمن عبر الطرق وفي المؤسسات الأمنية لها صدى في توعية المواطنين حول حوادث المرور، وقال بأنه يحترم الآخرين (سائقين أو مشاة) أثناء القيادة.

المحور الثالث: خاص بالفرضية الثانية: نقص الصرامة الأمنية تساهم في حوادث المرور

وصرح المبحوث بأنه تعرض لعقوبة "الغرامة المالية"، وقال بأن العقوبة لم تكن رادعة ولم تمنعه من تكرار ارتكاب المخالفة، وأن مقدار العقوبة التي تعرض لها كان بمقدار المخالفة التي قام بها، وهو يرى بأن معاملة رجل الأمن للسائقين هي معاملة عادية، وهم يتعاطفون مع السائقين عند ارتكاب مخالفات مرورية، ويرى بأن الرقابة الآلية تساهم في التقليل من الحوادث أكثر من الرقابة البشرية، و لغياب العدل في تطبيق عقوبات قانون المرور يؤدي إلى ارتكاب الحوادث، فهو يرى بأن الجانب الأمني هو غير جدي وغير صارم في تطبيق قانون المرور، وهو لا يعامل جميع السائقين بعدل وجدية عند ارتكاب مخالفات مرورية.

تحليل الحالة الثانية:

هنا يمكن القول بأن المبحوث تعرض للحادثة بسبب السرعة المفرطة فقد تكون هذه الأخيرة سببا في هلاكه وهلاك غيره من مستعملي الطريق، ونجد أنهم يتخذون من الطريق مكانا للتسابق فيما بينهم دون الاهتمام لما قد يصيبهم و يصيب الآخرين، فعدم الاهتمام بإشارات المرور وعدم احترام قوانينه قد يؤدي بهم إلى فقدان حياتهم فنجد أن بعض السائقين غير واعين بقواعد وأنظمة السلامة المرورية ولا يكتثروا بما قد ينجم عن ذلك من حوادث وكوارث هذا من جهة ومن جهة أخرى قد يكون عدم فعالية القواعد القانونية و صرامتها سببا في ذلك وهذا ما صرح به المبحوث بأنه لم يرتدع من العقوبات التي وقعت عليه نتيجة المخالفات التي قام بها، وترتب عن ذلك الوقوع في حوادث المرور عدة مرات، كما صرح كذلك بأنه يعتمد على وسطائه في إسقاط العقوبات المقررة عليه، وهذا ما يزيد من حدة الأمر، فإذا كان السائق المخالف يعتمد على غيره في الإفلات من العقوبات فإن ذلك يكون محفزا له في تكرار المخالفة وعدم المبالاة بآثارها سواء عليه أو على غيره، وتصبح العقوبة غير مجدية بالنسبة له.

وعليه يمكن القول بأنه من أجل حماية الفرد لذاته ولغيره ومن أجل مواجهة مشكلة حوادث المرور ينبغي على السائقين احترام قوانين المرور وعدم المبالغة في التجاوزات الخطيرة وعليهم التحلي بأصول القيادة السليمة والصحيحة والسير وفق السرعة القانونية المقررة للقيادة الآمنة، بالإضافة إلى ذلك ينبغي تشديد العقوبات وجعلها صارمة وذات غايات تجعل مخالفي القانون يعملون بقواعد السلامة المرورية والتركيز أثناء القيادة بنوع الجزاء الذي سيوقع عليهم أكثر من المخالفة التي سيقومون بها فسيكون نتيجة ذلك نوع من الضبط الذاتي للسائق والامتثال لأنظمة السير، كما ينبغي أيضا تكثيف الحملات التوعوية والإرشادات الأمنية ومحاولة نشر المزيد من الثقافات المرورية المتعلقة بأنظمة وقواعد السير السليمة، حتى يكون جميع أفراد المجتمع على دراية بها و العمل عليها و تجسيدها في الطريق حتى يكونوا مُلمين بجميع قواعد السلامة المرورية التي تحمي أرواحهم كسائقين وأرواح الآخرين من مشاة وركاب...إلى غير ذلك.

عرض الحالة الثالثة:

المحور الأول: خاص بالبيانات الشخصية

- **الجنس:** ذكر.
- **السن:** 19 سنة.
- **المستوى التعليمي:** ثانوي.
- **الأقدمية في السياقة:** أقل من سنتين.
- **عدد الحوادث المرتكبة:** مرة واحدة.
- **سبب التعرض للحادثة:** السرعة المفرطة.

المحور الثاني: خاص بالفرضية الأولى: لغياب الوعي المروري دخل في حوادث المرور

حسب ما قاله المبحوث فهو لم يتم بالإطلاع على قانون المرور بعد حصوله على رخصة السياقة، وصرح بأنه لا يحترم القانون ولا يعمل به في حالة غياب الرقابة الأمنية وإنما في حالة وجودها فحسب، فهو يرى بأن الحملات التوعوية والتحسيسية للوقاية من الحوادث تحتل مكانة هامة بالنسبة له، غير أنه صرح بأنه لا يتابع البرامج الإذاعية والتلفزيونية التي تتناول الثقافة المرورية، ولا يتصفح الكتيبات والمطويات التي تعالج مواضيع الثقافة، وكذلك لا يتابع المواقع الإلكترونية التي تقوم بنشر الوعي والثقافة المرورية، فهو يرى بأن الحملات الإعلامية التي يقوم بها رجال الأمن عبر الطرق وفي المؤسسات الأمنية لها صدق في توجيه وتوعية المواطنين حول خطورة حوادث المرور، وصرح كذلك بأنه يحترم الآخرين (سائقين أو مشاة) أثناء القيادة.

المحور الثالث: خاص بالفرضية الثانية: نقص الصرامة الأمنية تساهم في حوادث المرور

حسب المعلومات التي جمعناها من المبحوث فإنه قد تعرض لعقوبة "الغرامة المالية"، وصرح بأن العقوبة كانت رادعة ومنعته من تكرار ارتكاب المخالفة، وقال أيضا بأن مقدار العقوبة التي تعرض لها كان بمقدار المخالفة التي قام بها، وهو يرى بأن معاملة رجل الأمن للسائقين تكون على حسب الأشخاص ومكانتهم الاقتصادية والاجتماعية، كما أنهم يتعاطفوا مع السائقين عند ارتكاب مخالفات، فهو يرى بأن الرقابة الآلية تساهم وبشكل كبير في التقليل من الحوادث أكثر من الرقابة البشرية، وصرح بأن لغياب العدل في تطبيق عقوبات قانون المرور يؤدي إلى ارتكاب الحوادث، وقال بأن الجانب الأمني هو غير جدي وغير صارم في تطبيق العقوبات، ويرى بأن السلك الأمني لا يعامل جميع السائقين بعدل وجدية عند ارتكاب مخالفات مرورية.

تحليل الحالة الثالثة:

إن المبحوث شاب في سن المراهقة قام بالحادثة المرورية نتيجة الإفراط في السرعة، ولكن لو تأملنا أقدميته في السياقة لرأينا أن المبحوث مدة حصوله على رخصة السياقة هي أقل من سنتين فهذه الفترة قليلة بالنسبة إليه لكي يكون واعيا بجميع قواعد وقوانين المرور ومُلما بها، ولكنه ولصغر سنه الذي يغويه فإنه قام بالقيادة بسرعة مفرطة ما أدى به إلى الهلاك، فهنا وفي هذه الفترة ينبغي عليه التأنى في القيادة واحترام قواعد السلامة المرورية واحترام قوانين وأنظمة المرور، وعدم المبالغة في إثبات ذاته وقوته وشجاعته بالمجازرات والمخالفات التي يقوم بها في الطريق مع أقرانه، هذا من جهة ومن جهة أخرى نجد أن المبحوث وحسب ما قدمه من تصريحات فإنه لا علاقة له بالوعي المروري حيث لم يتم بالإطلاع على قانون المرور بعد حصوله على رخصة السياقة ولا يتابع بكل ما يهتم بكل ما يقوم بنشر التوعية المرورية، بالإضافة إلى أنه يعتمد على مكانته الاقتصادية والتي يراها سندا له في إسقاط بعض العقوبات التي توقع عليه نتيجة المخالفات، فكل

هذا و ذلك من مسببات حوادث المرور فينبغي أخذ الأمر بكل جدية بغية الحفاظ على سلامة أفراد المجتمع جميعا.

من خلال الطرح السابق يمكن القول بأن مشكلة حوادث المرور هي مشكلة لها عدة أسباب و عدة عوامل دافعة لها و ذلك انطلاقا من السائق باعتباره أحد العناصر المسببة للحوادث، و من ثم قد تكون حالته الاجتماعية والصحية وسنه وثقافته وخبرته عناصر متداخلة فيما بينها لتؤثر على سلوكه مما يدفعه إلى القيام بمخالفات والوقوع في حوادث كارثية وعليه فسن السائق يلعب دور كبير في ارتكاب حوادث المرور، فنجد أن فئة السائقين في عمر الشباب هم أكثر عرضة للحوادث بحيث تزيد نسبة مخالفتهم للقوانين المرورية مقارنة بكبار السن والبالغين، فينبغي الاهتمام بهذه الفئة من الشباب وتوعيتهم بخطورة الظاهرة وتنقيفهم مروريا ومحاولة بذل مجهودات كبرى في مجال توسيع تفكيرهم حول المشكلة، ومحاولة التصدي لها بإتباع الأنظمة والقواعد المرورية والالتزام بالقانون وتجسيده في الطريق من أجل حماية المجتمع ككل.

عرض الحالة الرابعة:

المحور الأول: خاص بالبيانات الشخصية

- **الجنس:** ذكر.
- **السن:** 25 سنة.
- **المستوى التعليمي:** ثانوي.
- **الأقدمية في السياقة:** 3 سنوات.
- **عدد الحوادث المرتكبة:** 4 مرات.
- **سبب التعرض للحادثة:** السرعة المفرطة.

المحور الثاني: خاص بالفرضية الأولى : لغياب الوعي المروري دخل في حوادث المرور

صرح المبحوث بأنه لا يقوم بالإطلاع على قانون المرور بعد حصوله على رخصة السياقة، كما صرح أيضا بأنه يحترم القانون ويعمل به في حالة وجود الرقابة الأمنية فقط ولا يعمل به في حالة غيابها، كما أن الحملات التوعوية والتحسيسية للوقاية من الحوادث لا تحتل أي مكانة بالنسبة له، فهو لا يتابع البرامج الإذاعية والتلفزيونية التي تتناول الثقافة المرورية، ولا يتصفح الكتيبات والمطويات التي تعالج مواضيع الثقافة، ولا يتابع المواقع الإلكترونية التي تقوم بنشر الوعي والثقافة المرورية، فهو يرى بأن الحملات الإعلامية التي يقوم بها رجال الأمن عبر الطرق وفي المؤسسات الأمنية لها صدى في توعية المواطنين حول حوادث المرور، فهو يحترم الآخرين (سائقين أو مشاة) أثناء القيادة.

المحور الثالث: خاص بالفرضية الثانية: نقص الصرامة الأمنية تساهم في حوادث المرور.

حسب تصريحات المبحوث فإنه تعرض لعقوبة "سحب رخصة السياقة"، وصرح بأن العقوبة لم تكن رادعة ولم تمنعه من تكرار ارتكاب المخالفة، ولكن مقدار العقوبة التي تعرض لها حسب رأيه كان بمقدار المخالفة التي قام بها، فهو يرى بأن المعاملة القائمة بين رجال الأمن والسائقين تكون على حسب الأشخاص ومكانتهم الاجتماعية والاقتصادية، كما أنه يرى بأن رجل الأمن يتعاطف مع السائقين عند ارتكاب المخالفة المرورية، وقال بأنه يندبغ تكثيف الرقابة المرورية الآلية لأنها تساهم في التقليل من الحوادث أكثر من الرقابة البشرية، كما أنه يرى بأن لغياب العدل في تطبيق عقوبات قانون المرور يؤدي إلى ارتكاب الحوادث، وكذلك يرى بأن الجانب الأمني هو غير جدي وغير صارم في تطبيق قانون المرور، كما أنه لا يعامل جميع السائقين بعدل وجدية عند ارتكاب مخالفات مرورية.

تحليل الحالة الرابعة:

هنا ينبغي الإشارة إلى أن فئة الشباب هي الفئة الأكثر عرضة لارتكاب حوادث المرور وذلك نتيجة التهاون أو عدم الالتزام بقواعد السلامة المرورية وقانون المرور، فنجد المبحوث شاب في مقتبل العمر قد ارتكب الحادث المروري لعدة مرات بسبب السرعة المفرطة فلو تأملنا أقدميته في السياقة لوجدناه أقل من عدد الحوادث التي ارتكبها في تلك الفترة، وهذا يدل على اللامبالاة من طرف المبحوث بقانون المرور، حيث أنه صرح بأنه لا يقوم بالإطلاع على قانون المرور، كما أنه لا يهتم بكل ما يقوم بنشر الوعي سواء برامج أو مواقع... الخ، والسبب في تكرار ارتكاب المخالفة أو الحادث المروري هو عدم فعالية العقوبة وأنها لم تكن رادعة ولم تمنعه من تكرار الوقوع في الحوادث وهذا ما صرح به أثناء المقابلة، فنجد أن فئة الشباب يتباهون بما يمتلكون من مركبات فاخرة ولكن لا يحسنوا استعمالها، حيث أنهم أثناء القيادة يعتقدون بأن الطريق هي ملك لهم ويتصرفون كما يحلو لهم فيقودوا المركبة بسرعة فائقة بالإضافة إلى التجاوزات الخطرة وعدم الاهتمام بإشارات المرور أو اللوحات الموجودة على الطريق والتي بدورها تنظم السير.

إن مشكلة حوادث المرور قد تبادت خطورتها إلى انتهاك روح أفراد المجتمع، ومن ثم ينبغي الاهتمام بهذا الفرد باعتباره سائقا أو راكبا أو ماشيا، كبيرا أو صغيرا، ذكرا أو أنثى، كما ينبغي تسليط الضوء على السائق وقدراته وكفاءاته و مهاراته وكيفية تعامله مع المركبة ومع الطريق وذلك لكونه العنصر العاقل والمتحكم في ذلك، وهنا ينبغي التركيز على فئة الشباب وتوعيتهم بخطورة الظاهرة وكيفية التصدي لها، فنجد أن أغلب الشباب يحبون المجازفة والقيادة بسرعة فائقة وهذا ما نلاحظه لدى فئة المراهقين لاسيما إذا تواجدوا في طريق واحد، فنجدهم يقومون بتصرفات غير لائقة بالسائق العاقل، فهنا ينبغي على كل فرد معنى الاهتمام بمشكلة جرائم الطرقات وما ينجر عنها من أثار وخيمة وبالتالي ينبغي حماية الفرد لذاته أولا ولمركبته وحماية الآخرين ثانيا بغية تحقيق أكبر قدر من السلامة المرورية ومحاولة التقليل من إحصائيات حوادث المرور ومحاولة إزالة مؤشر الخطر حول المشكلة.

عرض الحالة الخامسة:

المحور الأول: خاص بالبيانات الشخصية

- الجنس: ذكر.
- السن: 39 سنة.
- المستوى التعليمي: متوسط.
- الأقدمية في السياقة: 10 سنوات.
- عدد الحوادث المرتكبة: مرتين.
- سبب التعرض للحادث: عدم احترام اشارات المرور.

المحور الثاني: خاص بالفرضية الأولى : لغياب الوعي المروري دخل في حوادث المرور

صرح المبحوث بأنه لا يقوم بالإطلاع على قانون المرور بعد حصوله على رخصة السياقة، وقال بأنه يحترم القانون ويعمل به في حالة غياب الرقابة الأمنية وفي حالة وجودها أيضا، وصرح بأن الحملات التوعوية والتحسيسية للوقاية من الحوادث تحتل مكانة هامة بالنسبة له، غير أنه لا يتابع البرامج الإذاعية والتلفزيونية التي تتناول الثقافة المرورية، ولا يتصفح الكتيبات والمطويات التي تعالج مواضيع الثقافة، ولا يتابع حتى المواقع الإلكترونية التي تقوم بنشر الوعي والثقافة المرورية، فهو يرى بأن الحملات الإعلامية التي يقوم بها رجال الأمن عبر الطرق وفي

المؤسسات الأمنية لها صدى في توعية المواطنين حول حوادث المرور، كما صرح أيضا بأنه يحترم الآخرين (سائقين أو مشاة) أثناء القيادة.

المحور الثالث: خاص بالفرضية الثانية: نقص الصرامة الأمنية تساهم في حوادث المرور

وصرح بأنه تعرض لعقوبة "الغرامة المالية"، وأن هذه العقوبة كانت رادعة ومنعته من تكرار ارتكاب المخالفة، وقال بأن مقدار العقوبة التي تعرض لها كان بمقدار المخالفة التي قام بها، فهو يرى بأن معاملة رجل الأمن للسائقين هي معاملة عادية، وأحيانا يتعاطف مع السائقين عند ارتكاب مخالفة مرورية، كما صرح بأن الرقابة المرورية الآلية تساهم في التقليل من الحوادث أكثر من الرقابة البشرية، وقال أن من أسباب حوادث المرور هو غياب العدل في تطبيق عقوبات قانون المرور على المخالفين، فهو يرى بأن الجانب الأمني هو غير جدي وغير صارم في تطبيق قانون المرور، وهو لا يعامل جميع السائقين بعدل وجدية عند ارتكاب الحوادث أو في حالة مخالفات مرورية.

تحليل الحالة الخامسة:

حسب المعلومات التي جمعناها حول المبحوث فإنه غير جدي في أخذ الحيطة من حوادث المرور وذلك من خلال عدم الإطلاع على القانون وعدم اهتمامه بالبرامج أو الإشارات أو اللوائح التي تنشر الوعي والثقافة المرورية التي من شأنها التقليل من نسب الحوادث، فوجد أن المبحوث قد ارتكب الحادث مرتين وذلك بسبب عدم احترام اشارات المرور على الرغم من العقوبات المطبقة عليه، فهذا دال على أن العقوبة لم تكن رادعة بالنسبة إليه و لم تمنعه من تكرار ارتكاب المخالفة، وهذا يدل أيضا على نقص الوعي لدى الفرد وعدم اهتمامه بالظاهرة على الرغم من خطورتها هذا من جهة ومن جهة أخرى نجد أن أفراد المجتمع يرون بأن المعاملة القائمة بين رجال الأمن والسائقين هي معاملة عادية وليس لها طابع الجدية مما يساهم في ارتكاب الحوادث، وكذلك غياب الصرامة في تطبيق العقوبات من الأمور المساهمة بطبعها في ارتكاب حوادث المرور، وعدم المساواة بين السائقين المخالفين في تطبيق العقوبات كذلك هو الآخر يكون سببا في كوارث مميتة.

إن مشكلة حوادث المرور تستنزف أهم مقومات الحياة في مجتمعاتنا ألا وهو "الفرد" ولذلك فهي تشكل خطرا على كافة أفراد المجتمع، وعلى كافة قطاعات الدولة من موارد مادية وطاقات بشرية وما تتركه من خلفيات وخيمة نفسية، اجتماعية، اقتصادية، تلازم الفرد مدى الحياة، فينبغي الاهتمام بهذا العنصر (الفرد) ومحاولة حمايته من جميع أخطار حوادث المرور وما ينتج من كوارث عن أخطاء في قيادة المركبة، فلا بد من تهيئة جميع الظروف المناسبة للسياسة أي توعية الفرد بخطورة جرائم الطرقات بحيث يجب عليه أن يكون ملم بجميع متطلبات الحياة بسلام وأمان من غير حوادث مخيفة ولا بد أيضا من تهيئة المركبة من الداخل ومن الخارج وذلك لاعتبارها من أسباب حوادث المرور، كما ينبغي الاهتمام بالطريق و بهندستها، فالهدف من هذا كله هو حماية الطاقة المحركة للمجتمع ككل وضمان السير الحسن بغية تحقيق أكبر قدر من الأمان وحماية الدولة بأكملها والمحاولة أيضا في مواجهة مشكلة جرائم الطرقات والتصدي لها من أجل ترقية الفرد فكريا وترقية الدولة اقتصاديا.

عرض الحالة السادسة:

المحور الأول: خاص بالبيانات الشخصية

▪ الجنس: ذكر.

▪ السن: 19 سنة.

- المستوى التعليمي: ثانوي.
- الأقدمية في السياقة: سنة واحدة.
- عدد الحوادث المرتكبة: مرتين.
- سبب التعرض للحوادث: عدم احترام إشارات المرور والسرعة المفرطة.

المحور الثاني: خاص بالفرضية الأولى : لغياب الوعي المروري دخل في حوادث المرور

صرح المبحوث بأنه لا يقوم بالإطلاع على قانون المرور بعد حصوله على رخصة السياقة، وقال بأنه يحترم القانون ويعمل به في حالة وجود الرقابة الأمنية فقط، وصرح بأن الحملات التوعوية والتحسيسية للوقاية من الحوادث لا تحتل أية مكانة بالنسبة له، غير أنه لا يتابع البرامج الإذاعية و التلفزيونية التي تتناول الثقافة المرورية، ولا يتصفح الكتيبات والمطويات التي تعالج مواضيع الثقافة، ولا يتابع حتى المواقع الإلكترونية التي تقوم بنشر الوعي والثقافة المرورية، فهو يرى بأن الحملات الإعلامية التي يقوم بها رجال الأمن عبر الطرق وفي المؤسسات الأمنية لها صدى في توعية المواطنين حول حوادث المرور، كما صرح أيضاً بأنه يحترم الآخرين (سائقين أو مشاة) أثناء القيادة.

المحور الثالث: خاص بالفرضية الثانية: نقص الصرامة الأمنية تساهم في حوادث المرور

وصرح بأنه تعرض لعقوبة "الغرامة المالية وسحب رخصة السياقة"، وأن هذه العقوبة لم تكن رادعة ولم تمنعه من تكرار ارتكاب المخالفة، وقال بأن مقدار العقوبة التي تعرض لها كان بمقدار المخالفة التي قام بها، فهو يرى بأن معاملة رجل الأمن للسائقين هي معاملة عادية، وأحياناً يتعاطف مع السائقين عند ارتكاب مخالفة مرورية، كما صرح بأن الرقابة المرورية الآلية تساهم في التقليل من الحوادث أكثر من الرقابة البشرية، وقال أن من أسباب حوادث المرور هو غياب العدل في تطبيق عقوبات قانون المرور على المخالفين، فهو يرى بأن الجانب الأمني هو غير جدي وغير صارم في تطبيق قانون المرور، وهو لا يعامل جميع السائقين بعدل وجدية عند ارتكاب الحوادث أو في حالة مخالفات مرورية.

تحليل الحالة السادسة:

هنا تجدر الإشارة والحديث عن السن والمستوى التعليمي للمبحوث حيث أنه شاب مستواه ثانوي وعليه لا بد على فئة الشباب العمل على تطبيق القانون وتجسيد معالم الثقافة والوعي المروري كون هذه الفئة هي الأكثر إقبالاً على جرائم الطرقات ولكن ما نشاهده في المجتمع عكس ذلك وهذا نتيجة اللاوعي واللامبالاة وهو ما لاسناه عند المبحوث ذاته حيث أنه ارتكب الحادث مرتين وتعرض لعقوبات على كل مخالفة أو حادث قام به وسحبت منه رخصة السياقة بالإضافة إلى الغرامة المالية كعقوبات للحوادث المرتكبة، إلا أننا نجد أنه لم يكتسب من خطأ واحد وكرر المخالفة أو الحادث مرة أخرى وذلك نتيجة السرعة المفرطة حيث صرح بأن هذه العقوبات لم تكن رادعة بالنسبة له وهو ما يزيد من تآزم الوضع، وهنا لا بد أن نركز وبدرجة كبيرة على أهمية التوعية والثقافة المرورية لدى السائقين وضرورة التقيد بها ولكن حسب تصريحات المبحوث وعلى الرغم من مستواه الثقافي فإنه مهمل لجوانب الثقافة والوعي المروري حيث أنه لم يقم بالإطلاع على قانون المرور ولا يتابع البرامج التوعوية سواء التلفزيونية أو الإذاعية أو المواقع الإلكترونية وهذا ما يعسر الأمر ومن جهة أخرى هنا يظهر تسامح السلك الأمني مع بعض المخالفات ما يجعل المخالفين أو السائقين لا يكتسبوا من الخطأ الأول عكس لو كانت المعاملة أكثر جدية وصارمة وكانت العقوبة رادعة في حقهم لكان السائق المخالف قد ارتدع من العقوبة و خوفه من تكرار تطبيق العقوبة عليه في مخالفة أخرى نجده حريص عند سيره في الطريق خوفاً من

الوقوع في خطأ أو مخالفة تلقنه جزاء عقابي صارم، ومن ثم يحترم القانون و يعمل به حتى في حالة غيابه وهذا ما تسعى إليه جميع دول العالم لتحقيقه.

عرض الحالة السابعة:

المحور الأول: خاص بالبيانات الشخصية

- **الجنس:** ذكر.
- **السن:** 29 سنة.
- **المستوى التعليمي:** جامعي.
- **الأقدمية في السياقة:** 4 سنوات.
- **عدد الحوادث المرتكبة:** مرة.
- **سبب التعرض للحوادث:** عدم احترام اشارات المرور.

المحور الثاني: خاص بالفرضية الأولى : لغياب الوعي المروري دخل في حوادث المرور

صرح المبحوث بأنه لا يقوم بالإطلاع على قانون المرور بعد حصوله على رخصة السياقة، وقال بأنه يحترم القانون ويعمل به في حالة غياب الرقابة الأمنية وفي حالة وجودها أيضاً، وصرح بأن الحملات التوعوية والتحسيسية للوقاية من الحوادث لا تحتل أية مكانة بالنسبة له، غير أنه لا يتابع البرامج الإذاعية والتلفزيونية التي تتناول الثقافة المرورية، ولا يتصفح الكتيبات والمطويات التي تعالج مواضيع الثقافة، ولا يتابع حتى المواقع الإلكترونية التي تقوم بنشر الوعي والثقافة المرورية، فهو يرى بأن الحملات الإعلامية التي يقوم بها رجال الأمن عبر الطرق وفي المؤسسات الأمنية لها صدى في توعية المواطنين حول حوادث المرور، كما صرح أيضاً بأنه يحترم الآخرين (سائقين أو مشاة) أثناء القيادة.

المحور الثالث: خاص بالفرضية الثانية: نقص الصرامة الأمنية تساهم في حوادث المرور

وصرح بأنه تعرض لعقوبة "سحب رخصة السياقة"، وأن هذه العقوبة كانت رادعة ومنعته من تكرار ارتكاب المخالفة، وقال بأن مقدار العقوبة التي تعرض لها كان بمقدار المخالفة التي قام بها، فهو يرى بأن معاملة رجل الأمن للسائقين هي معاملة عادية، وأحياناً يتعاطف مع السائقين عند ارتكاب مخالفة مرورية، كما صرح بأن الرقابة المرورية الآلية تساهم في التقليل من الحوادث أكثر من الرقابة البشرية، وصرح بأن غياب العدل في تطبيق عقوبات قانون المرور على المخالفين هو الذي يزيد من ارتكاب الحوادث، فهو يرى بأن الجانب الأمني هو غير جدي وغير صارم في تطبيق قانون المرور، وهو لا يعامل جميع السائقين بعدل و جدية عند ارتكاب الحوادث أو في حالة مخالفات مرورية.

تحليل الحالة السابعة:

وعليه يمكن القول بأنه ينبغي أخذ الحيطة والحذر لمواجهة جرائم الطرقات وذلك بغية تحقيق السلامة المرورية ومن ثم ينبغي تطوير الفرد من جميع النواحي النفسية والاجتماعية والاقتصادية... الخ بغية تحقيق الفهم الصحيح والمنطقي للنظام المروري ومحاولة تجسيده وتطبيقه في الميدان لتفادي الوقوع في كوارث مميتة ومن ثم ينبغي تطوير أنظمة المرور، وذلك بفرض عقوبات صارمة وفعالة الهدف منها هو استجابة السائقين لها وتحقيق السلامة المرورية، فإذا كانت العقوبات رادعة فعلاً حيث لا يستطيع جميع المخالفين من دون تمييز الإفلات منها فإن ذلك سيحقق نوع من التوعية والسلامة، لأن ما نلاحظه في الواقع فإن بعض العقوبات أصبحت لا تجدي نفعاً وذلك يمكن لعدم صرامتها من جهة أو لعدم صرامة المختصين في تطبيقها من جهة أخرى حيث

أصبح المخالفين يعتمدون على أصحاب المكانة الاجتماعية المرموقة أو على أصدقائهم في السلك الأمني على إسقاط العقوبة ومن ثم تفاديها وهذا ما يزيد الأمر حدة وهو من العوامل المساهمة في كثرة الحوادث المرورية.

ومن هنا يمكن القول بأنه ينبغي التركيز على الرقابة الآلية كونها تعطي بيانات دقيقة من خلال الصورة الملتقطة كما أنها تضبط الزمان والمكان ونوع المخالفة المرتكبة، مما يسهل الأمر على الجهات المختصة بالجانب الأمني من تحديد نوع العقوبات المطبقة على السائق المخالف، ومن ثم يكون هذا النوع من الرقابة (الآلية) عبارة عن رادع أوتوماتيكي دائم للمخالفين مما يجعلهم يتوخون الحيطة والحذر واحترام المسافات وقانون المرور بشكل عام واحترام الآخرين وذلك لتحقيق السلامة المرورية للجميع.

9- مناقشة الفرضيات

نستنتج من خلال المقابلات التي أجريناها أن غياب الوعي المروري لدى السائقين يلعب دور كبير في الدفع لارتكاب حوادث مميتة وذلك لعدم إطلاعهم على قانون المرور بعد حصولهم على رخصة السياقة بالإضافة إلى أنهم لا يحترمون القانون ولا يعملون به في حالة غياب الرقابة الأمنية وإنما في حالة وجودها فقط ولا يهتمون بالحملات التوعوية التي هدفها توعيتهم بخطورة الظاهرة وتحسيسهم بمخلفها الجسيمة.

كما يمكن الإشارة إلى أن نوعية الجزاء العقابي وطبيعة المعاملة بين رجال المرور ومخالف القانون لها أهمية بالغة في الدفع لارتكاب حوادث المرور حيث أن السهولة والتسامح من طرف رجال المرور مع المخالف كان لها تأثير واضح في التشجيع على ارتفاع معدلات الظاهرة هذا ما يجعل أفراد المجتمع لا يخافون من بعض العقوبات من ثم التهور وقيادة المركبة قيادة غير آمنة تلحق الأذى بالآخرين.

- نتائج الدراسة

- ارتكب المبحوثين حوادث المرور ما بين مرة ومرتين في حين ارتكب البقية الحادث بين أربع مرات أو خمس مرات أو أكثر؛
- أغلب المبحوثين كان سبب تعرضهم للحادث هو عدم احترام إشارات المرور بالإضافة إلى السرعة المفرطة؛
- أغلب المبحوثين لم يقوموا بالإطلاع على قانون المرور بعد حصولهم على رخصة السياقة؛
- عدم احترام قانون المرور وعدم العمل به في حالة غياب الرقابة الأمنية؛
- أن المبحوثين لا يتابعون البرامج التوعوية والتحسيسية ولا يتصفحون الكتب والمطويات التي تعالج مواضيع الثقافة ولا يتابعون المواقع الإلكترونية التي تقوم بنشر الوعي والثقافة المرورية؛
- تساهم الرقابة الآلية في التقليل من الحوادث المرورية أكثر من الرقابة البشرية؛
- معاملة رجل الأمن للسائقين المخالفين كانت عادية كما أنهم يتعاطفون معهم؛
- يساهم غياب العدل في تطبيق عقوبات قانون المرور في ارتكاب الحوادث المرورية؛
- الجانب الأمني هو غير جدي وغير صارم في تطبيق عقوبات قانون المرور؛
- رجال المرور لا يعاملون جميع السائقين بعدل وجدية.

- الخاتمة

وفي الأخير يمكن القول بأنه ينبغي الاهتمام بالمشكلة ومحاولة التخفيض من إحصائياتها وذلك من خلال التوسيع في نشر قواعد السلامة المرورية والبرامج التي تقوم بتوعية السائقين بخطورة مشكلة حوادث المرور وما ينجم عنها من آثار نفسية واقتصادية واجتماعية تمس بالفرد ذاته وبالذولة ككل، كما ينبغي الحرص على توطيد العلاقة بين رجال الأمن والسائقين وجعلهم يلتزمون بالقانون المروري والامتثال له والسير وفق أنظمتها بغية تحقيق المزيد من الأمان المروري أثناء السير في الطريق.

- قائمة المراجع

- معن خليل، العمر. (2006). التنمية الاقتصادية والاجتماعية و انعكاساتها على حوادث المرور، ط1، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض: مركز الدراسات والبحوث.
- سعيد أحمد علي، قاسم. (2009). الجرائم المرورية، رسالة دكتوراه، جامعة الإسكندرية، مصر، كلية الحقوق.
- محمد بن سعيد، الغامدي وسعيد بن فالح، الغامدي. الثقافة المرورية وعلاقتها بحوادث السير " دراسة استطلاعية بمحافظة جدة، قسم علم الاجتماع، جدة.
- بوجلال، صونية. (2016/2017). واقع حوادث المرور في الجزائر دراسة وصفي وتحليلية لسنة 2014، مذكرة لنيل درجة الماجستير، قسم علم الاجتماع، جامعة لونيبي علي البلدية2، الجزائر.
- عبد الله حامد عبد الله، الخلف. (2005). دور أفلام التوعية المرورية في رفع مستوى الوعي المروري، رسالة ماجستير، جامعة نايف للعلوم الأمنية، الرياض: مركز الدراسات والبحوث.
- فاطمة، عوض صابر، ميرفت، علي خفاجة. (2002). أسس ومبادئ البحث العلمي، ط1، الاسكندرية: مكتبة ومطبعة الإشعاع الفنية.
- محمد، عبيدات و محمد، أبو نصار و عقلة، مبيضين. (1999). منهجية البحث العلمي (القواعد و المراحل و التطبيقات)، ط2، عمان: دار وائل للنشر.
- عاطف، وصفي. (1981). الثقافة الشخصية ومحدداتها الثقافية، بيروت: دار النهضة العربية للطباعة والنشر.
- محمد، بن سعيد الغامدي وسعيد، بن فالح الغامدي. الثقافة المرورية وعلاقتها بحوادث السير دراسة استطلاعية بمحافظة جدة، قسم علم الاجتماع، مكة المكرمة.
- لحبيب، بن عربية. (جوان 2020). مساهمة الثقافة المرورية في التقليل من حوادث المرور، مجلة القيس للدراسات النفسية والاجتماعية، 2(3)، جامعة يحي فارس بالمدينة، الجزائر، ص 106-126.
- سعيدة، لعموري. (2017). الوقاية من الحوادث المرورية في التشريع الجزائري، 9(15)، مجلة الاجتهاد الفضائي، جامعة محمد خيدر بسكرة، الجزائر، ص 258-312.