

مساهمة الثقافة المرورية في التقليل من ظاهرة حوادث المرور

أ. صلاح الدين صواحي

د. لحبيب بن عربية

جامعة باتنة 1

جامعة تلمسان

salahautisme@gmail.com

benarbia1967@gmail.com

تاريخ القبول: 2020-05-28

تاريخ الإرسال: 2020-04-26

ملخص: تهدف هذه الدراسة إلى معرفة دور ومساهمة الثقافة المرورية في الحد من ظاهرة حوادث المرور وقد استخدم المنهج الوصفي في هذه الدراسة ، معتمدا على مجموعة من الأدوات في جمع المادة العلمية ومن أهمها الاستبيان ، وقد بلغ حجم العينة (56) سائقا تم اختيارهم وفق أسلوب العينة القصدية وقد توصلت الدراسة إلى نتائج عديدة من أهمها أن السائقين لا يقومون بفحص المركبة بشكل منتظم ، كما أن نسبة عالية يشغلون أنفسهم بأشياء مختلفة أثناء القيادة كالتدخين أو استخدام الهاتف النقال وغيره ، كما وجدت الدراسة أن من لا يستخدم حزام الأمان أثناء القيادة تمثل شريحة ليست قليلة.

الكلمات المفتاحية: الثقافة المرورية - السائقين - حوادث المرور - السيارات - نظام المرور.

The Abstract This study aims to recognize the meaning of the contribution of traffic Culture and its importance in supporting the traffic system and its relation to the traffic accidents, this study used descriptive method which depended on group of tools in collecting the Scientific Subject the importance one is the statistic, where the Sample Size amount (56) Nine Hundred drivers Chased according to Column sample. The study gets to number of results, that the drivers can not examine the Cars in organized form and most of them not care while they one driving, most of them performs various things such as smocking, using mobile, also the study found that few of them not use the safety belt where various rates of the sample not understands the traffic signs.

Keywords: traffic Culture - drivers - traffic accidents - cars - traffic system.

. مقدمة:

تعتبر ظاهرة حوادث المرور من أكبر المشكلات التي تعاني منها المجتمعات المعاصرة، حيث أصبحت الوضعية كارثية، فهي تخلف حسب دراسة قامت بها الهيئة الدولية للوقاية من حوادث المرور مليون ومائتي قتيل (1.200.000) و خمسين (50) مليون جريح وخمسة ملايين وخمسمائة ألف (5.500.000) معاق إعاقة كاملة.

وتشير بعض الدراسات إلى أن حوادث المرور سوف تكون السبب الثالث للوفيات في

العالم بعد الكوارث والحروب. (ربيعة صواحي، 2000، ص52)

فالجزائر كغيرها من البلدان عرفت وضعية المرور توسعا سريعا وتطورا كبيرا طبعته سلسلة من الاختلالات تجلت من خلال عدم التوازن بين معدلات النمو في القطاع والاحتياجات الضرورية لذلك، الأمر الذي نجم عنه تزايد مفرط في عدد حوادث المرور والأخطار المترتبة عليها. فالجتماع الجزائري يعاني اليوم آفة اجتماعية خطيرة ألا وهي ظاهرة حوادث المرور، التي هي في تزايد مستمر حيث تحوز الجزائر الرقم القياسي في نسبة حوادث المرور على الطرق، فهي تصدر أعلى نسب حوادث المرور في العالم، حيث فاقت إيطاليا باثنتي عشرة مرة، والولايات المتحدة الأمريكية بثلاث عشرة مرة، وفرنسا بعشر مرات، وبلدان أوروبا الشمالية بخمس وعشرين مرة، ومنه فإن حوادث المرور تشكل لا محالة خطرا حقيقيا يمس المجموعة الوطنية ككل دون تمييز في السن أو الشرائح الاجتماعية أو المهنية.

إن الموضوع يكتسي أهمية بالغة في حياة الجزائر التي تعرف قفزة اقتصادية متزايدة، وتملك حظيرة معتبرة من السيارات في ظل انعدام أمن الطرق وتدهورها في كثير من الأحيان وعدم صيانتها. مما يصعد من حوادث المرور التي كثيرا ما ذهب ضحيتها أناس.

فعلى سبيل المثال يتجاوز عدد سيارات الحظيرة الإيطالية مثلتها في الجزائر باثنتي عشرة (12) مرة، لكن عدد حوادث المرور في الجزائر يتجاوز ما تسجله إيطاليا من حوادث بتسع (9) مرات، فالأهمية التي يكتسيها موضوع أمن الطرق وسلامة المرور هي أهمية تستمد من ارتباط هذه المسألة بحياة المواطن وانسجام الأسرة والجتماع، هذا من جهة، ومن جهة أخرى ترتبط هذه المسألة أيضا بالتزامات الدولة في التكفل بالضحايا والمنشآت المتضررة من حوادث المرور. (ربيعة صولحي، 2000، ص56)

وتؤكد بعض الدراسات أن الإنسان المتمثل في قائد المركبة له الدور الأكبر في وقوع الحوادث المرورية بنسبة (83٪) بينما العوامل الأخرى من طريق ومركبة تشكل النسبة الباقية أي حوالي (17٪)، كما يؤكد بعض الباحثين أن المسبب الرئيسي للحوادث المرورية هو الإنسان وأن الأسباب الأخرى لا تمثل أسباب رئيسية لهذه الحوادث. (السيف وآخرون، 1990، ص25)

وقد رأينا أن ندرس مساهمة الثقافة المرورية لدى الإنسان وربطها بالعوامل المسببة لحوادث المرور كالمعرفة بالسرعة القانونية داخل المدينة وخارجها وعوامل تشتت الذهن أثناء القيادة وبعض مدلولات إشارات المرور.

1. مشكلة الدراسة:

حيث أن الهدف الرئيسي من الدراسة الحالية معرفة الثقافة المرورية وعلاقتها بحوادث المرور، فقد وضعنا بعض التساؤلات التي سوف تكون الإجابة عليها ذات علاقة مباشرة بأهداف الدراسة. وهذه التساؤلات هي:

1. هل الثقافة المرورية مرتبطة بالتحصيل العلمي للسائق؟

2. هل الثقافة المرورية مرتبطة بالمهنة التي يشغلها قائد المركبة؟

3. هل الثقافة المرورية مرتبطة بسن قائد المركبة؟

2. أهداف الدراسة:

يمكن تلخيص أهداف هذه الدراسة في النقاط التالية :

1. دور الثقافة المرورية وأهميتها في دعم نظام المرور وعلاقتها بحوادث المرور.

2. معرفة الفروق الثقافية لدى العنصر الإنساني المستفيد من هذا النظام أو القائم على تنفيذه

والمتمثل في شرطة المرور، ودور هذه الفروق في دعم نظام المرور أو الإخلال به.

3. إعطاء بعض الاقتراحات والتوصيات التي تساعد في حل كثير من المشكلات المرورية في مدينة تلمسان.

3. منهج الدراسة:

كما هو معلوم فإن الدراسة العلمية لا بد أن تعتمد علي منهج علمي يتحقق من خلاله ما تهدف إليه الدراسة، ويترتب عليه نجاح البحث أو إخفاقه باعتباره الطريق الذي يستخدمه الباحث للإجابة علي الأسئلة التي تثيرها المشكلة موضوع الدراسة.

(يحي جمال، 1962، ص85)

ونظراً لتعدد المناهج في الدراسات الاجتماعية فإن هذه الدراسة قد اعتمدت علي المنهج الوصفي التحليلي باعتباره يقوم بدراسة الحقائق الراهنة المتعلقة بطبيعة الظاهرة ويعتمد علي جمع الحقائق وتحليلها وتفسيرها واستخلاص دلالتها ونتائجها. (أحمد، 1986، ص56)

اعتمدت هذه الدراسة علي مجموعة من الأدوات في جمع المادة العلمية سواء عن طريق الكتب ذات الصلة أو المقالات العلمية بهذا الخصوص، وكذلك الإحصاءات الرسمية حول حوادث المرور في منطقة الدراسة. أما الأداة الرئيسية التي اعتمدت عليها هذه الدراسة ولا سيما

فيما يتعلق بالجانب الميداني فهي الاستبيان وهي وسيلة علمية يمكن بواسطتها الحصول علي معلومات من مجموعة من الأفراد حول ظاهرة أو مشكلة معينة. (محمد علي، 1985، ص 67)

4. عينة الدراسة:

بلغ حجم العينة (56) فرد ممن يقود سيارة وقد اعتمزم الباحث أن يتم اختيار عينة الدراسة بطريقة عشوائية ولكن نظراً لعدم وجود معلومات وإحصائيات دقيقة عن مجتمع الدراسة ، فقد تم اختيار أفراد عينة الدراسة وفقاً لأسلوب العينة العمدية شملت اختيار شرائح المجتمع المختلفة.

5. الدراسات السابقة:

لا شك أن المجتمع المتحضر هو الذي يتمتع أفراده ووحداته ومؤسساته الاجتماعية بقدر كبير من أنماط السلوك الحضاري. ونعني به عدم التناقض بين الفعل والقول. فكلنا يعرف أن هناك فرقاً بين الحضرية والتحضر(غيث، 1980، ص 22). ونرى وفق هذا المفهوم أن العلاقة وطيدة بين ثقافة الفرد في المجتمع الحضري وبين سلوكه وبالتالي بين الثقافة والمخالفات المرورية . ذلك لأن الثقافة تشكل ضابطاً لسلوك الفرد دون الحاجة إلى وجود الرقيب.

(الغامدي، 1993، ص 76)

1.5. الدراسة الأولى: دراسة بعنوان " وزارة المواصلات دورها في تحسين السلامة المرورية " أظهرت المعلومات التالية: عدد المركبات في العام (1969) في المملكة لم يتجاوز مائة ألف سيارة. وفي العام (1998) زاد عن خمسة مليون سيارة ، الأمر الذي أدى إلى ظهور تحديات كبيرة منها كثافة حجم حركة المرور، وزيادة العبء على العاملين في قطاع المرور، والحاجة إلى المزيد من الطرق وأن ذلك أثر بشكل مباشر على السكان في المملكة ، وادخل عناصر سلوكية جديدة، واحتاج الأمر إلى وجود برامج لتدريب السائقين ، وقد اعتبرت هذه الدراسة أن السائق يشكل العنصر الرئيسي في مشكلة المرور. (المقبل، 1998، ص 127)

2.5. الدراسة الثانية: تشير دراسة أخرى بأن سلوك السائق والذي يستمد من ثقافته لها علاقة وطيدة بنمط قيادته للمركبة (Lauer, 1972)، كما نجد أيضاً أن بعض الدراسات تؤكد أن البيئة الثقافية المحيطة بالسائق تؤثر في سلوكه وفي أنماط قيادته سلباً وإيجاباً (Zaidi, 1992)، كما وجد

بعض الباحثين أن انخفاض المستوى التعليمي لدى السائقين والذي بدوره يؤثر في الوعي الاجتماعي والثقافي لدى الأفراد كان من أهم الأسباب وراء حوادث المرور. (Jinadu, 1984)

3.5. الدراسة الثالثة: كما كشفت هذه الدراسة عن حوادث المرور في مدينة الطائف عن التزايد المستمر عام بعد عام وان من أهم أسباب تلك الحوادث هو السرعة الزائدة داخل المدينة وخارجها وهذا يرجع إلى عدم وعي وثقافة قائد المركبة (الغامدي ، 1997ص17). كما أشارت أيضا بعض الدراسات إلى أن عدم التفكير الجدي والوعي الكامل ولا سيما لدى المراهقين هو السبب في ارتفاع نسبة الحوادث بين تلك الفئة من فئات المجتمع.

(Beamish and Maefetti,1996)

6. مفهوم الثقافة:

يتفق علماء الأنثروبولوجيا الثقافية على أن الثقافة هي موضوع دراستهم ولكنهم يختلفون في تعريفها، عرفها البعض بأنها " السلوك المكتسب " وعند البعض الأخر الثقافة ليست السلوك وإنما هي " تجريدات مأخوذة من السلوك ، وبينما يعتبر البعض الأشياء المادية مثل الأدوات والآلات والملابس والمنازل داخله في نطاق الثقافة يرفض ذلك آخرون ، ويقولون أن الثقافة تقتصر على الأفكار وأنماط السلوك وفيما يتعلق بالعلماء الذين يعرفون الثقافة بأنها مجموعة من الأفكار نراهم يختلفون في تحديد مركز أو مكان تلك الأفكار قال بعضهم أن مكانها هو " عقول الأفراد موضوع الدراسة " وقال البعض أن مركزها هو " عقول علماء الأنثروبولوجيا " ويرفض البعض ذلك التعريف من أساسه ويقولون أن الثقافة ليست الأفكار وإنما الأشياء الخارجية التي يمكن ملاحظتها حسياً.

ويجب ملاحظة أن تلك الاختلافات وغيرها لم تظهر إلا في العقود القليلة السابقة. ففي نهاية القرن التاسع عشر وأوائل القرن العشرين كان هناك شبه اتفاق عام بين العلماء على الأخذ بالتعريف الشهير الذي وضعه العلامة: تايلور " وافتتح به كتابه " الثقافة البدائية " وفيه يقول : " الثقافة هي ذلك الكل المركب الذي يشتمل على المعرفة والعقائد والفن والأخلاق والقانون والعادات وغيرها من القدرات والعادات التي يكتسبها الإنسان بوصفه عضواً في مجتمع ".

ويعود " تايلور " في موضع آخر من الكتاب ذاته إلى تأكيد أن الثقافة تشتمل على الأشياء المحسوسة مثل الفأس والقوس والرمح وما إلى ذلك، وكذلك على الفنون العملية مثل صيد السمك وإشعال النار وصيد الحيوانات البرية وصناعة الحراب... الخ. سيطر هذا التعريف على عقول علماء الأنثروبولوجيا لعقود عدة ، ولم تظهر الاختلافات المتناقضة إلا منذ ربع قرن من الزمان ، وأوضح تلك الاختلافات التعريف الذي توصل إليه العالمان الأمريكيان " كروبر وكلاكهون " وهو : " الثقافة تجريد " .

ووافقهم على هذا التعريف بعض علماء الأنثروبولوجيا الثقافية في أمريكا حيث يرون أن الثقافة : تجريد مأخوذ من السلوك الإنساني الملاحظ حسياً ولكنها ليست ذلك السلوك (*Beals & Hoijer, 1953*) ، ويقولون : " لا يستطيع الأنثروبولوجي أن يلاحظ الثقافة مباشرة " ويقول " كوبر " في المعنى نفسه بأنه يمكن للعالم أن يرى الأشياء والأشخاص وأفعالهم وتفاعلاتهم، ولكن لا يمكن لأحد أن يرى الثقافة .

7. خصائص الثقافة:

ينفرد الإنسان عن جميع المخلوقات بقدرته على صنع الثقافة والحفاظ عليها، ولكنه يشارك عدداً كبيراً من الحيوانات في المعيشة داخل مجتمع، بدأ صغيراً وأخذ ينمو ويتسع بمرور الزمن. وكل مجتمع بشري له ثقافة خاصة به تميزه عن باقي المجتمعات، وقد يحدث أن يوجد تشابه قوى بين مجتمعين لقوة الاتصال بينهما وتشابه المراحل التاريخية والبيئة الجغرافية. وبالرغم من وجود مثل هذا التشابه فإنه لا يصل أبداً إلى حد التطابق ، وذلك لأن كل مجتمع تتميز ثقافته بطابع خاص. وإذا صدق المبدأ القائل بعدم تطابق شخصين، فبالأولى أن نقبل مبدأ عدم تطابق الثقافات. لأن الثقافة الواحدة يشترك في صنعها عدد كبير من الشخصيات بالإضافة إلى عناصر أخرى غير إنسانية. واليوم إذ بحثنا في القرى العربية أو حتى في قرية عربية واحدة نجد تميز ثقافة كل قرية بطابع خاص يميزها عن القرى الأخرى وقد تتمثل تلك الاختلافات في اللهجة أو في نظم الزواج أو في الرقصات الشعبية أو النظم الاقتصادية وما إلى ذلك، وبالرغم من تلك الاختلافات الفرعية فإننا ندخل جميع القرى العربية في ثقافة كبرى ونطلق عليها ثقافة القرية العربية، ويرى البعض أن جميع القرى في العالم تجمعها خصائص عامة بحيث يمكن أن نقول بوجود الثقافة القروية أو الزراعية، وكذلك الحال بالنسبة للمجتمعات الحضرية وما إلى ذلك. وبرغم التباين الضخم بين ثقافات الإنسان سواء كانت تقليدية أو قروية أو تجارية أو

صناعية فإنه يمكن التحدث عن خصائص عامة للثقافة تشترك فيها جميع الثقافات، وفيما يلي عرض موجز لتلك الخصائص. (سعيد الغامدي، 1993، ص 24)

1.7. الثقافة إنسانية: الإنسان هو الكائن الوحيد الذي منحه الخالق جهازاً عصبياً خاصاً وقدرات عقلية فريدة تتيح له إمكانية ابتكار أفكار وأعمال جديدة، ويتميز ذلك الجهاز العصبي كذلك بقدرة فائقة على تغيير السلوك البشري من وقت لآخر للتكيف مع الظروف البيئية والاجتماعية الجديدة دون الحاجة إلى ضرورة حدوث تغيرات عضوية، فمثلاً انتقل الإنسان العاقل من المناطق الدافئة إلى مناطق باردة جداً وتكيف معها عن طريق اختراع الملابس المصنوعة من الصوف والفراء وكذلك عن طريق اختراع بناء السكن في داخل الثلوج واستخدام شحوم الحيوانات للتدفئة وما إلى ذلك، وانتقل الإنسان كذلك من المناطق الدافئة إلى المناطق الاستوائية وتكيف معها باختراع أفكار وأعمال جديدة مثل عدم استخدام الملابس واختراع مساكن تخفف من الحرارة والرطوبة وما إلى ذلك. وانتقل الإنسان من طور جمع القوت إلى طور الصيد وأخيراً إلى طور الرعي والزراعة دون ظهور تغيرات عضوية تذكر. وإنما الذي تغير هو ثقافته أي مجموع أفكاره وأعماله.

2.7. الثقافة مكتسبة: يكتسب الإنسان الثقافة من مجتمعه منذ مولده عن طريق الخبرة الشخصية، وبما أن كل مجتمع إنساني يتميز بثقافة معينة محددة بزمان ومكان معين، فإن الإنسان يكتسب ثقافة المجتمع الذي يعيش فيه منذ الصغر، ولا تؤثر العوامل الفسيولوجية والسريرية في تلك العملية أي عملية التنشئة الثقافية والاجتماعية، وهي عملية نقل ثقافة المجتمع ونظمه الاجتماعية إلى الطفل الذي يعيش فيه، والمقصود بذلك أن أي طفل بشري مهما تكن السلالة التي يرجع إليها يستطيع أن يلتقط ثقافة أي مجتمع إذا عاش فيه فترة زمنية كافية، فمثلاً إذا أخذنا طفلاً زنجياً من قبيلة الإيمو في نيجيريا ووضعناه في أسرة عربية منذ الصغر، فإنه يتكلم العربية ولن يتكلم لغة الإيمو، كذلك الحالة بالنسبة للنظم الثقافية الأخرى.

3.7. الثقافة أفكار وأعمال: يقوم الإنسان في كل مجتمع بإنشاء علاقات مع ثلاثة عوامل: العالم المادي والعالم الاجتماعي والعالم الفكري والرمزي. ولم يقف الإنسان مكتوف الأيدي أمام البيئة الجغرافية وعناصرها. وإنما أخذ يشكل فيها ويحولها إلى أدوات وآلات ومنازل ومدارس ومصانع. وهذه العناصر المادية تحولت إلى أعمال إنسانية بعد أن أثر فيها الإنسان. ويجب ملاحظة أن كل عمل إنساني لا يمكن أن يتم ما لم تسبقه فكرة وإرادة التنفيذ. وهكذا لا تخرج

العناصر المادية للثقافة عن كونها أفكاراً مجسدة في أعمال. أما العالم الاجتماعي فيشتمل على النظم الاجتماعية التي تحدد علاقة الإنسان بأخيه الإنسان فتوجد النظم الاقتصادية من تعاون وملكية خاصة وملكية مشاعة وما إلى ذلك. وكذلك توجد النظم السياسية التي تحدد ظاهرة السلطة والقوة في المجتمع وعلاقة الحاكم بالمحكومين، وهناك النظم العائلية والعادات والتقاليد، إذا حللنا تلك العلاقات الاجتماعية نجد أنها ترجع في النهاية إلى تصرفات إنسانية وأفكار أي إلى أعمال وأفكار. وفي علاقة الإنسان بعالم الأفكار المجردة والرموز نجد نظاماً ثقافياً تحدد تلك العلاقة بطابع معين في كل مجتمع إنساني. ومن أمثلة تلك النظم اللغة والدين والفن والقيم، وهذه النظم وإن كان يغلب فيها جانب الأفكار والعقائد والقيم إلا أنها لا تخلو من أعمال. يتضح مما سبق أن الثقافة إذا نظرنا إليها كعناصر أو مركبات ونظم أو حتى قطاعات لا تخرج في النهاية عن كونها أفكاراً وأعمالاً اخترعها الإنسان لسد حاجاته الأولية والثانوية.

(سعيد الغامدي، 1993، ص 25)

4.7. الثقافة الاجتماعية: تدرس الثقافة في الجماعات والمجتمعات، وذلك لأنها عادات المجتمعات وليست عادات الأفراد، وإذا درس الأنثروبولوجي سلوك الأفراد ليستنتج منها أنماط الثقافة، فإنه يدرس هؤلاء الأفراد كأعضاء في جماعة معينة وليس بصفتهم الفردية. إن دراسة الفرد كشخصية متميزة هو موضوع علم النفس وليس موضوع الأنثروبولوجي، وتختلف النظم الثقافية في مدى شمولها. فهناك نظم تطبق على جميع أفراد المجتمع الواحد، وفي الغالب تتعلق تلك النظم بالمقومات الأساسية لوجود المجتمع واستمراره ومن أمثلة ذلك نظم الضبط الاجتماعي من عرف وقوانين. يتعرض المخالف لعقوبات متنوعة قد تصل إلى حد الإعدام. ولكن لا تتمتع كل النظم الثقافية بذلك الشمول في التطبيق، بل أن عدداً كبيراً من النظم يطبق على جماعة معينة داخل المجتمع الواحد ولا يطبق على الجماعات الأخرى.

8. 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. كما أنها ذات علاقة مباشرة في زيادة حجم الحوادث أو قتلها.

وإذا كانت الثقافة كما أسلفنا عبارة عن تجريدات من السلوك فإن الثقافة المرورية عبارة عن محصلة سلوك الكائن وليست تجريداً 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 المركبة. وإذا كان للثقافة قطاعات تتشكل على هيئة عناصر ثقافية صغرى وتشكل عند اتحادها مع بعضها مركباً ثقافياً ومن ثم نماذج ثقافية. فإن ثقافة المرور ليست بعيدة عن ذلك. فإدراك السائق لمعاني إشارات المرور على اعتبار أنها صغرى في نظام المرور الأكبر. وتقيده بالتعليمات الخاصة بالسير في الاتجاهات المختلفة وتحديد السرعة داخل المدينة وخارجها، تشكل عناصر أخرى من نظام المرور.

أما الذوق العام للسائق وعدم إقدامه على مضايقة الآخرين أثناء القيادة، وتفهمه لظروف الآخرين وقيامه بمساعدتهم عند وقوع الحوادث، فهي عبارة عن سلوكيات تعلمها واكتسبها خلال حياته، وهي عناصر سلوكية خاصة بالسائق نفسه كما أنها عناصر صغرى في حركة السير التي هي جزء من نظام المرور. وكل ما تقدم يشكل المستوى الثقافي للسائق الذي نعتبره ثقافة مرورية لأنها تتعلق بنظام السير.

وقد أشرنا إلى أن للثقافة ثلاثة مواقع هي: أشخاص الإنسان، والأشياء وعلاقات التفاعل، وهي عناصر هامة في مفهوم الثقافة. والأمر كذلك بالنسبة للثقافة المرورية فمن حيث: 1.8. 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.

2.8. أما 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 سياقة ولديه وثائق السيارة وهذه جميعها أشياء محسوسة.

3.8. أما الموقع الثالث وهو 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 وشروود الذهن، كما أنه في نفس الوقت يهتم كثيراً 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.

تحليل البيانات

جدول رقم (1): يبين توزيع أفراد العينة حسب السن

النسبة	التكرار	العمر
19.64	11	من 20 إلى من 40 سنة
48.21	27	من 40 إلى من 50 سنة
23.21	13	من 50 إلى من 60 سنة
08.92	05	60 سنة فأكثر
100	56	المجموع

يلاحظ من خلال الجدول رقم (1) أن هناك تفاوتاً في الفئات العمرية لأفراد العينة وتشكل الفئة العمرية من 40 إلى 50 سنة النسبة الأكثر شيوعاً حيث تشكل نسبة 48.21% من إجمالي عدد أفراد الدراسة، ثم تأتي في المرتبة الثانية الفئة العمرية التي تقع بين 50 إلى أقل من 60 سنة حيث بلغت النسبة حوالي 23.21% من إجمالي عينة الدراسة بينما بلغت الفئة العمرية التي تقع أعمارهم ما بين من 20 سنة و40 سنة 19.64% من إجمالي عدد أفراد العينة، في حين تأتي الفئة العمرية الأخيرة وهم أصحاب الأعمار الأكثر من 60 سنة حيث بلغت نسبتهم حوالي 08.92% من إجمالي العينة وهذا التفاوت في الأعمار يعطي الدراسة بعداً ثقافياً قوياً حيث أن أفراد هذه العينة لديهم أنماط ثقافية متباينة حول موضوع الدراسة.

جدول رقم (2): يوضح توزيع أفراد العينة حسب المستوى التعليمي

النسبة	التكرار	المستوى التعليمي
03.57	02	ابتدائي
25.00	14	متوسط
44.64	25	ثانوي
26.78	15	جامعي
100	56	المجموع

يتضح من خلال بيانات الجدول رقم (2) أن نصف العينة تقريبا مستواهم التعليمي ثانوي حيث بلغت نسبتهم 44.64 % ثم المستوى الجامعي بنسبة قدرت ب 26.78 % تليها الفئة التي مستواها التعليم المتوسط بنسبة بلغت 25 % . أما الحاصلين على الشهادة الابتدائية فقد بلغت نسبتهم 03.57 % .

فمن خلال ما سبق يتضح ارتفاع مستوى عدد الحاصلين على الشهادات الجامعية والثانوية وهذا ما يعكس التطور في مجالات التعليم وهذه الدرجات المتفاوتة في مستويات التعليم لدى عينة الدراسة ، الأمر الذي سوف يؤثر بلا شك في تعاملهم مع قيادة السيارة وأنظمة المرور المختلفة.

جدول رقم (3): يظهر توزيع أفراد العينة حسب الفترة الزمنية التي يفحصون فيها مركباتهم

النسبة	التكرار	فترات الفحص
23.21	13	كل 6 أشهر
28.57	16	كل سنة
32.14	18	كل سنتين
16.07	09	إذا اقتضت الضرورة
100	56	المجموع

من خلال الجدول رقم (3) الذي يوضح توزيع العينة بحسب الفترة الزمنية التي يفحصون فيها مركباتهم التي يستعملونها اتضح أن النسبة الكبرى من أفراد العينة هي 32.14 % أي الذين يقومون بفحص مركباتهم كل سنتين ، ثم تأتي بعد ذلك فئة الذين يقومون بفحص مركباتهم كل سنة بنسبة 28.57 % ، ثم تأتي بعد ذلك فئة الذين يقومون بفحص مركباتهم كل ستة أشهر بنسبة 23.21 % ثم فئة الذين يقومون بفحص مركباتهم إذا اقتضت الضرورة بنسبة 16.07 % . نستنتج من هذا الجدول أن نسبة من يفحصون مركباتهم كل سنتين كبير، ولذا من ما دعت المفترض أن يكون هناك فحصا دورياً للسيارات كل 6 أشهر وذلك من أجل السلامة والاطمئنان وبالتالي فإن صيانة المركبة بشكل دوري له دور كبير في تقليل حوادث المرور.

جدول رقم (4): يبين توزيع أفراد العينة حسب أوقات تفقدهم للمركبة قبل القيادة

النسبة	التكرار	تفقد السيارة
32.14	18	دائماً
57.14	32	أحياناً
10.71	06	لا تتفقدوها
100	56	المجموع

يوضح لنا الجدول رقم (4) أن نسبة 57.14 % من إجمالي العينة يقومون بتفقد سياراتهم قبل القيادة أحياناً، بينما نجد أن نسبة 32.14 % يقومون بتفقد أوضاع وسلامة سياراتهم دائماً وهذا مؤشر نوعاً ما دون المتوسط، وأخيراً نجد أن نسبة 10.71 % من أفراد عينة البحث لا يقومون بتفقد مركباتهم قبل القيادة.

جدول رقم (5): يوضح توزيع أفراد العينة حسب ما إذا كانوا يدخنون أثناء القيادة

النسبة	التكرار	النوع
30.35	17	نعم
69.64	39	لا
100	56	المجموع

من أبعاديات السلامة المرورية هو التركيز التام أثناء قيادة المركبة وعدم الانشغال بأي أمر قد يسبب تشتت ذهن قائد المركبة . والجدول رقم (13) يكشف لنا أن نسبة 31.3 % من أفراد عينة الدراسة يمارسون عادة التدخين أثناء القيادة وهذا قد يسبب انشغالهم أثناء القيادة مما قد يعرضهم أو يعرض الآخرين للأخطار بينما نجد أن نسبة 68.7 % لا يمارسون تلك العادة أي عادة التدخين أثناء القيادة إما لأنهم لا يدخنون أصلاً أو أنهم برغم ممارستهم لعادة التدخين يمتنعون عن ممارسة تلك العادة أثناء القيادة من أجل التركيز علي السير والقدرة علي مواجهة أي عارض قد يقع وهذا دليل علي وجود الوعي المروري لدي عينة الدراسة.

جدول رقم (6) توزيع أفراد العينة حسب استخدامهم للهاتف النقال أثناء القيادة

النسبة	التكرار	النوع
62.50	35	نعم
37.50	21	لا
100	56	المجموع

وباستطلاع بيانات الجدول رقم (6) يتضح لنا أن نسبة 62.50 % من أفراد العينة يستخدمون الهاتف النقال أثناء القيادة بينما نجد أن نسبة 37.50 % كانت إجاباتهم بأنهم لا

يستخدمون الهاتف النقال أثناء القيادة وبالتالي فإن الناس يستخدمونه حتى أثناء القيادة علي الرغم من خطره وأضراره التي قد تنتج عن استخدامه أثناء القيادة. وهذا بدوره يدل علي ضعف في الوعي المروري.

جدول رقم (7): يبين توزيع أفراد العينة حسب استماعهم للمذياع أو آلة التسجيل أثناء القيادة

النسبة	التكرار	الاستماع أثناء القيادة
94.64	53	نعم
05.35	03	لا
100	56	المجموع

من مطالعة الجدول رقم (7) تبين أن نسبة 94.64 % من أفراد العينة يستمعون للمسجل أو المذياع أثناء قيادتهم للسيارة في حين تبين أن 05.35% من أفراد العينة لا يستمعون لذلك أثناء القيادة.

جدول رقم (8): يظهر توزيع أفراد العينة حسب فترات تغير عجلات السيارة

النسبة	التكرار	الفترة
05.35	03	سنة
58.92	33	سنتان
35.71	20	3 سنوات وأكثر
100	56	المجموع

من خلال نتائج الجدول رقم (8) يتبين أن نسبة 58.92 % من أفراد العينة يقومون بتغيير إطارات سيارتهم كل سنتين، ثم تليها الفئة التي تقوم بتغيير إطارات سيارتهم كل ثلاث سنوات بنسبة 35.71 %، في حين أن من يقوم بتغيير إطارات السيارة كل سنة شكلوا نسبة 05.35 % من أفراد عينة الدراسة.

فمن خلال هذه الأرقام نلاحظ أن هناك تقصير في هذا الجانب ، فسلامة وجودة إطارات السيارة والعناية بإطارات السيارة سواء من حيث جودة اختيارها أو حسن استخدامها لها أثر كبير في السلامة المرورية ومرتبطة بوعي قائد المركبة .

جدول رقم (9): يبين توزيع أفراد العينة حسب ما إذا كانوا يعتقدون أن من الضروري استعمال حزام الأمان

النسبة	التكرار	ربط حزام الأمان
89.28	50	داخل المدينة
10.71	06	خارج المدينة
00	00	ليس له داعي أصلاً
100	56	المجموع

توضح بيانات الجدول رقم (9) أن النسبة الكبرى من أفراد العينة أي بنسبة 89.28 % يعتقدون أنه من الضروري استعمال حزام الأمان سواء داخل المدينة أو في المسافات الطويلة، بينما ترى نسبة ضئيلة بواقع 10.71 % من عينة الدراسة أن ربط حزام الأمان أثناء القيادة ليس له داعي أصلاً وهؤلاء لم يدركوا بعد أهمية ربط حزام الأمان. ولهذا تشير بعض الدراسات إلى أن استخدام حزام الأمان له دور كبير في الوقاية من الإصابات عند وقوع حادث مرور، بل تعتبر مؤشر في خفض نسبة الوفيات الناجمة عن حوادث الطرق.

جدول رقم (10): يبين توزيع أفراد العينة حسب تصرفهم عند وقوع حادث مروري

النسبة	التكرار	التصرف
87.50	49	تفصح المجال لسيارة الإسعاف
07.14	04	تسعف المصابين
05.35	03	تذهب دون تدخل
100	56	المجموع

يوضح الجدول رقم (10) تصرف أفراد العينة في حالة رؤيتهم لحادث مروري حيث اتضح أن نسبة 87.50 % كانت إجاباتهم بأنهم يفسحون المجال لسيارة الإسعاف للوصول إلى موقع الحادث لإنقاذ المصابين وهذا مؤشر إيجابي في تطور الثقافة المرورية لدى هذه الفئة ، في حين أن نسبة 07.14 % من أفراد العينة ذكروا أنهم يقومون بإسعاف المصابين قبل وصول سيارات الإسعاف ولا سيما في الطرق الطويلة وهذه سمة من سمات الشخصية التي تحب مساعدة الآخرين في معظم الظروف. كما نجد أن نسبة 05.35 % من أفراد العينة كانت إجاباتهم بأنهم يذهبون ولا يقفون عند الحادث في حالة وقوعه. وعلي العموم نستطيع أن نؤكد من خلال البيانات السابقة أن سلوك أفراد العينة عند وقوع حادث مروري سلوكاً إيجابياً يساعد

في إنقاذ مصاب إن وجد ولا يكون عائقاً في انسياب حركة المرور أو يكون سبباً في وقوع حادث آخر.

جدول رقم (11): يوضح توزيع أفراد العينة حسب ما إذا كانوا مؤمنين علي سياراتهم

النسبة	التكرار	التأمين
100	56	نعم
00	00	لا
100	56	المجموع

وعن سؤال أفراد العينة عما إذا كانوا مؤمنين علي سياراتهم أم لا تبين من خلال بيانات الجدول رقم (11) كل أفراد العينة مؤمنين بنسبة 100 ٪. وربما السبب يعود لصرامة شرطة المرور ورجال الأمن في تطبيق القوانين وخاصة سحب رخصة السياقة في حالة عدم تأمين السيارة.

جدول رقم (12): يظهر توزيع أفراد العينة حسب ما إذا كانوا قد ارتكبوا حادثاً مرورياً أم لا

النسبة	التكرار	النوع
91.07	51	نعم
08.92	05	لا
100	56	المجموع

يبين الجدول رقم (12) أن نسبة 91.07 ٪ من أفراد العينة قد ارتكبوا حادث مروري وهذا مؤشر على أن نسبة الحوادث أياً كان نوعها مازالت مرتفعة وهي من القضايا المرتبطة بوعي وثقافة أفراد المجتمع. في حين نجد أن نسبة 08.92 ٪ من أفراد العينة كانت إجاباتهم أنهم لم يسبق لهم أن ارتكبوا حادثاً مرورياً منذ بدء قيادتهم للسيارات.

جدول رقم (13): يبين توزيع أفراد العينة حسب تصرفهم عند ارتكابهم حادثاً مرورياً

النسبة	التكرار	التصرف
78.57	44	توقفت
03.57	02	هرت
17.85	10	طلبت تدخل رجال الأمن
100	56	المجموع

أما عن تصرف أفراد العينة ممن ارتكبوا حوادث عند وقوعها فيوضح لنا الجدول رقم (13) أن الغالبية كانت تصرفاتهم وأفعالهم منطقية وتدل علي وجود وعي ومسؤولية عند أولئك، فنجد أن نسبة 78.57 ٪ ذكروا أنهم توقفوا عند الحادث انتظاراً لوصول سيارة الإسعاف، في حين أن نسبة 17.85 ٪ من طلب رجال المرور للحضور لتقوم الحادث وإجراء العمل اللازم

وأخيراً نجد أن نسبة 03.57 % قد تصرفوا وسلوكوا سلوكاً مخالفاً للإجراءات النظامية ومخالفاً الأعراف وعادات وتقاليد وقيم المجتمع حينما ذكروا أنهم هربوا عند وقوع الحادث وهذا التصرف بلا شك له ضرر سواء على مرتكب الحادث أو على من وقع عليه الحادث.

جدول رقم (14): يبين توزيع أفراد العينة حسب رأيهم في وسائل الإعلام تقوم بدورها المطلوب في

توعية السائقين

النسبة	التكرار	الإجابة
08.92	05	نعم
91.07	51	لا
100	56	المجموع

وعن دور وسائل الإعلام المختلفة عن ما إذا كانت تقوم بدورها تجاه توعية السائقين أم لا نجد أن بيانات الجدول رقم (14) يوضح أن نسبة 91.07 % من عينة الدراسة ذكروا أن وسائل الإعلام لا تؤدي الدور المطلوب من خلال تثقيف وتوجيه سائقي السيارات نحو السلامة المرورية وإتباع أنظمة المرور من أجل تفادي كثيراً من المشكلات الناتجة عن ذلك ، في حين نجد أن نسبة 08.92 % من أفراد العينة كانت إجاباتهم أن وسائل الإعلام المختلفة لم تقم بالدور المطلوب منها تجاه السلامة المرورية والأمر يحتاج إلي مزيد من الجهد لبث الوعي حيال كثير من القضايا المتصلة بالمرور .

جدول رقم (15): يبين توزيع أفراد العينة حسب متابعتهم لبرامج التوعية المرورية

النسبة	التكرار	الإجابة
39.28	22	نعم
60.71	34	لا
100	56	المجموع

بما أن قيادة السيارات سلوك إنساني فإنه بلا شك يتأثر ببرامج التوعية التي تقوم بها المؤسسات المختلفة ومن ضمن وأهم هذه المؤسسات وسائل الإعلام المختلفة التي أصبحت تلعب دوراً هاماً في توجيه سلوك الناس وبث قيم اجتماعية معينة.

وإيماناً بهذا الدور لوسائل الإعلام فقد قدمت الإدارة العامة للمرور نشاطات توعية مختلفة عبر وسائل الإعلام من أجل نشر الوعي المروري عبر أسبوع المرور على مستوى الوطن، فإن برامج حملات التوعية هذه كانت عن طريق وسائل الإعلام باعتبارها أكثر فاعلية من غيرها

في إيصال المعلومة وفي التأثير، وبناء عليه فإن بيانات الجدول رقم (15) توضح أن نسبة 60.71 % من أفراد العينة الدراسة لا يشاهدون برامج التوعية المرورية وعبر وسائل الإعلام المختلفة ، بينما نسبة 39.28 % يشاهدوا تلك البرامج لانشغالهم بأمر عديدة.

جدول رقم (16): يوضح توزيع أفراد العينة حسب تقييمهم لتلك البرامج

النسبة	التكرار	الإجابة
23.21	13	مفيدة وتؤدي الغرض
30.35	17	غير مفيدة وليس لها تأثير
46.42	26	قلة برامج التوعية
100	56	المجموع

من خلال بيانات الجدول رقم (16) أن نسبة 23.21 % من ممن يشاهدوا تلك البرامج يرون بأنها مفيدة وتؤدي الغرض في توعية قائد المركبات حول السلامة المرورية وأنظمة المرور التي يجب إتباعها ، بينما نجد أن نسبة 30.35 % ذكروا أنها غير مفيدة وليس لها تأثير وتحتاج إلى مزيد من الإيضاح والتنوع والتشويق وأخيراً نجد أن نسبة 46.42 % كانت إجاباتهم بان هذه البرامج الخاصة بالتوعية المرورية قليلة جدا إن لم تكن منعدمة.

مناقشة النتائج:

1- كشفت الدراسة أن نسبة 11.3% من مجموع السائقين لازالت دون المستوي المطلوب لعملية فحص السيارة بصفة دورية تدل علي الوعي بأهمية سلامة المركبة. وبالتالي سلامتها وسلامة السائقين والمركبات الأخرى. ونلاحظ أن نحو 32.14% منهم يقومون بالفحص من سنة إلى سنتين إلا عند الحاجة. وفي ذلك مخالفة للتعليمات التي تقضي بضرورة الفحص الدوري كل سنة.

2 كذلك نجد أن غالبية العينة لا يتفقدون مركبتهم قبل القيادة فإذا استثنينا نسبة 32.14% منهم الذين يفعلون ذلك دائماً فإن النسبة الباقية إما يفعلون ذلك أحياناً أو أنهم لا يفعلون. وهذا يؤكد أيضاً عدم الوصول إلى مرحلة النضج الثقافي عند أفراد العينة كما يوضح الجدول رقم(4).

3 كذلك أثبتت النتائج أن السائق يشغل نفسه أثناء القيادة بأشياء أخرى كالتدخين أثناء القيادة بنسبة 30.35% واستخدام الهاتف النقال أثناء القيادة بنسبة 62.50% كما يوضح الجدول رقم(5) والجدول رقم (6) كاستعمال المذياع وآلة التسجيل بنسبة 91.4%. وفي هذا

تأكيدات أخرى علي عدم الوصول إلي مرحلة النضج وتدني المستوى الثقافي عامة. وثقافة المرور خاصة رغم أن المستوى التعليمي لدى أفراد العينة يعتبر مرتفعاً. فقد بلغت نسبة التعليم الثانوي وما فوق لديهم 44.64% والمرحلة الجامعية بنسبة 26.78% كما يبين الجدول (2) كما أنهم لا يهتمون بتغيير عجلات السيارات رغم ما تشكله العجلات القديمة من خطر. فنحو 35.71% من أفراد العينة لا يغيرون الإطارات إلا بعد مرور ثلاث سنوات سنتين فأكثر.

4. أما فيما يخص حزام الأمن الذي تركز عليه حملات المرور ويعتبر إجباريا في بلادنا فلا زال في نظر البعض غير ضروري ولا داعي له ولو فئة قليلة. إذ بلغت نسبة الذين يلتزمون بذلك 89.28% كما أن 10.71% لا يربطون الحزام إلا داخل المدينة. وقد يكونوا علي غير قناعة بأهميته. ويستخدمونه فقط كي لا يحصلون علي مخالفات بسبب عدم استخدامه.

5. الملف للنظر حسب إجابات أفراد العينة أن الكل مؤمن بسيارته وهذا دليل علي وعي أفراد العينة والقوانين الصارمة من طرف الدولة وشرطة المرور والنسبة توضح ذلك 100% في الجدول رقم (11).

6. كثرة ارتكاب أفراد العينة لحوادث المرور تدل علي عدم ارتفاع مستوى الوعي لديهم فنسبة 91.07% سبق لهم أن ارتكبوا حادثا مروريا. وهي نسبة مرتفعة ومؤثرة، والجدول رقم (12) يبين ذلك. ومن بين هذه المخالفات منها السرعة المفرطة وعدم احترام إشارات المرور.

7. كما كشفت الدراسة أن أفراد العينة لا يشاهدون برامج التوعية المرورية وعبر وسائل الإعلام المختلفة، بينما نسبة 39.28% يشاهدون تلك البرامج لانشغالهم بأمر أخرى والسبب في ذلك أن هذه البرامج الخاصة بالتوعية المرورية قليلة جدا إن لم تكن منعدمة.

. خاتمة:

إن موضوع الثقافة المرورية يكتسي أهمية بالغة نظرا لتأثيره على حياة المواطن بصفة خاصة وعلى النشاطين الاقتصادي والاجتماعي للبلاد بصفة عامة. لهذا تتطلب دراسته عناية كبيرة كما أن أرقام الحوادث والقتلى والجرحى توضح أن لهذا الموضوع أهمية كبيرة يجب منحه عناية خاصة. فمن خلال هذه الدراسة التي حاولت من خلالها التطرق بشيء من الوصف والتحليل، لواقع الثقافة المرورية ومساهمتها في التقليل من حوادث المرور من أجل الوصول إلى سياسة وقائية جادة قائمة على معايير قانونية وإعلامية مدروسة وموضوعية للقضاء على هذه الظاهرة التي حصدت معها المئات من الأبرياء، لأن دور وسائل الإعلام والاتصال في التوعية

المرورية يعد من أهم الأدوار للتخفيف من حدة حوادث المرور، ولاسيما إذا عملت وسائل الإعلام مع كل الهيئات المختصة لتسطير برامج عملية إعلامية للتوعية والتحسيس ومعرفة درجة خطورة الوضع المتعلق بحوادث المرور. يمكن للإعلام معالجة المشاكل الاجتماعية المختلفة ومن بينها الظواهر المتعلقة باستعمال الطرق ويمكن للمؤسسات المهتمة بموضوع الوقاية من حوادث المرور أن تعمل بالمشاركة مع التلفزيون قصد إعداد وبث حصص تلفزيونية توعوية وتحسيسية تشارك فيها كل الهيئات المختصة، دون أن ننسى أهمية البحث العلمي. إن دور الإعلام في التوعية المرورية مرهون بمعلومات علمية قائمة على علاقة الفرد بقانون المرور وهذه المعلومات لا يمكن أن تتوفر إلا بعد بحوث علمية.

. إقتراحات:

يمكن إنجاز التوصيات والمقترحات في هذه الدراسة على النحو التالي:

1. تكثيف الحملات الإعلامية المرورية بصفة دائمة وتشديد العقوبات على من لا يحملون رخص القيادة، فتشديد العقوبة في مثل هذه الحالات سيؤدي دون شك إلى اختفاء هذه المخالفات بالتدريج ثم تزول في وقت قصير بما أن بعض السائقين لا يزالون يقودون سياراتهم بدون رخص القيادة وأن بعضهم لا يحترمون إشارات المرور، ويرتكبون المخالفات المرورية لأسباب متعددة.
2. تكثيف الدعاية المرورية والإرشادات التي تؤدي إلى تحسين العلاقة بين السائقين وشرطة المرور، فالثقة بين الطرفين ليست على المستوى المطلوب، فالطرفان ينظران إلى بعضهما نظرة سلبية. فينبغي أن تركز الحملات الإرشادية على كون شرطي المرور صديق للجميع وأنه عنصر هام في السلامة. وأن هدفه مساعدة الآخرين وليس إلحاق الأذى بهم. وعلى الجانب الآخر لا بد أن يتم توجيه شرطة المرور وإرشادهم إلى ضرورة الشعور بأن هذا السائق أخ وصديق وقريب، وأن الغرض من وجود شرطي المرور هو مساعدته على تجنب الكوارث وتقديم المساعدات المطلوبة له.
3. دور وسائل الإعلام وخاصة القنوات الفضائية فهي مقصورة في أداء دورها في التوعية المرورية. حسب آراء بعض أفراد العينة. لأن وسائل الإعلام بمختلف أصنافها تعتبر من العوامل الرئيسية

والمؤثرة في الثقافة بشكل عام. وفي ثقافة المرور بشكل خاص. متى ما كانت برامجها في المستوى المطلوب.

4. تنظيم دورات توعوية وإرشادية لشرطة المرور يتم من خلالها توجيههم إلى ضرورة ما يجب أن يقوموا به من مساعدات إنسانية لضحايا الحوادث.

5. تخصيص برامج التوعية المرورية لفئة الشباب سواء عن طريق وسائل الإعلام أو عن طريق المرور نفسه، بما أنهم الفئة الأكثر إزعاجا لشرطة المرور.

6. تضمين مناهج التدريب في مراكز التدريب على القيادة والتوعية على كيفية استخدام الهاتف النقال أثناء القيادة.

7. التركيز على متابعة مراكز تعليم قيادة المركبات والبرامج المتبعة فيها وعدم السماح بمنح إجازة القيادة إلا بعد اجتياز الاختبار.

8. مساهمة وسائل الإعلام بصورة دائمة في توعية المواطنين وسائقي المركبات بأهمية السلامة وكيفية التقيد بأنظمة وقوانين المرور.

. قائمة المراجع:

1. السيف عبد الجليل وآخرون (1990)، دراسة أسباب ارتفاع نسبة إصابات حوادث المرور في كل من منطقة مكة المكرمة والمنطقة الشرقية ووسائل تلافيتها، مدينة الملك عبد العزيز للعلوم والتقنية، الرياض.
2. الصالح ناصر عبد الله (1997)، حوادث المرور بمدينة مكة المكرمة، العلاقات المكانية والاتجاهات الزمنية، مركز بحوث العلوم الاجتماعية، جامعة أم القرى، مكة المكرمة.
3. صوالحي ربيعة (2000)، حوادث المرور في الجزائر: مجازر رهيبية على الطرقات، الجزائر: المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق.
4. صوالحي ربيعة (2000)، الطفل والمرور، الجزائر: المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق.
5. الغامدي خالد سعد (1999)، بعض السلوك والممارسة لدى السائقين تجاه سلامة المرور بمدينة الجبيل، الندوة الوطنية لسلامة المرور.
6. الغامدي سعيد شباب (1998)، حوادث المرور في مدينة الطائف وضواحيها وعلي الطرق الخارجية الرئيسية لها، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة أم القرى.
7. الغامدي سعيد فالخ (1993)، التشابه والاختلاف في بعض عناصر الثقافة غير المادية في الوطن العربي : دراسة تحليلية مقارنة لدورة الحياة، مجلة القاهرة للخدمة الاجتماعية، مجلد 5 .

8. الغامدي علي سعيد (1997)، أسباب حوادث المرور في المملكة العربية السعودية، المؤتمر الوطني الأول للسلامة المرورية، الرياض.
9. غريب سيد أحمد (1986)، تصميم البحث الاجتماعي، الإسكندرية، دار المعرفة الجامعية.
10. غيث محمد عاطف (1989)، التغيير الاجتماعي والتخطيط، دار المعرفة الجامعية.
11. محمد بن سعيد الغامدي وسعيد بن فالح الغامدي (1993)، الثقافة المرورية وعلاقتها بحوادث السير، دراسة استطلاعية بمحافظة جدة.
12. محمد علي محمد (1985)، البحث الاجتماعي، الإسكندرية: دار المعرفة الجامعية.
13. المقبل، عبد الله بن عبد الرحمن (1999)، وزارة المواصلات ودورها في تحسين السلامة المرورية، ندوة النقل البري بين الماضي والحاضر، جامعة الملك عبد العزيز.
14. النافع عبد الله السيف خالد (1997)، تحليل الخصائص النفسية والاجتماعية المتعلقة بسلوك قيادات السيارات في المملكة، مدينة الملك عبد العزيز للعلوم والتقنية، الرياض.
- 15- Beamish, J. and Malfetti, “ A psychological Comparison of Violator and non- violator automobile drivers in 16 to 19 years age group, Traffic research Review, 1962.
- 16 - Jinadu, M.K. Epidemiology Of Motor Vehicle accidents in a developing country, a case of Oyo state of Nigeria. J.R.S.H. vol 4.
- 17 - Lauer A.R. “The Psychology of driving” Chales C. Thomas publishing Co. U.S.A. 1972. 10
- 18 - Zaidi,D. “A Modeling, A accident analysis and prevention, oct. 1992, vol 24