جـامـعـة يـحـي فـارس بالمدية

كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية

قسم : العلوم الاجتماعية

ترسيخ قواعد السلامة المرورية ودورها في الحد من حوادث المرور

دراسة ميدانية على عينة من تلاميذ الطور الابتدائي بولاية المدية

مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماستر تخصص علم اجتماع جريمة وانحراف

من إعداد الطالب :

– بن مزيان توفيق

تحت إشراف :

– أ . د. محمودي رقية

السنة الجامعية : 2023 / 2024

كلمة شكر

أتقدم بشكري الخالص إلى الأستاذ ة الدكتورة رقية محمودي بإشرافها على

مذكرتي ، شكرا لك سيدتي على توجيهاتك ونصائحك التي

أنارت طريق بحثي إلى أن صار واضح المعالم سهل الفهم .

كما أشكر كل من ساعدني على إنجاز هذا البحث وأخص بالذكر مدير المدرسة ومعلم قسم

السنة الخامسة ابتدائي وكل طاقم المدرسة الذين فتحوا لي أبوابهم بكل فرح وسرور.

دون أن ننسى أساتذتنا الأفاضل الذين جمعتنا بهم رحلة طلب العلم ولم يبخلوا

علينا بكلمة نصح وتوجيه أو مد يد العون والمساعدة في رحلة البحث الطويل

و كل عمال وموظفي كلية العلوم الإنسانية والإجتماعية بجامعة يحيى

فارس دون إستثناء

الشكر أيضا لمن لهم جميعا كبير الأثر في إتمام هذه الدراسة كل من قدم لنا الدعم النفسي

والمعنوي من زملاء ، أصدقاء و أقارب .

في الأخير أسأل الله العلي القدير أن ينفعنا بما علمنا وصلى الله عليه على سيدنا محمد وعلى آله

وصحبه أجمعين .

اهداء

أهدي هذا العمل الى :

روح والدي الطاهرة رحمه الله وأسكنه فسيح جنانه

إلى أمي حفظها الله وأطال في عمرها

إلى زوجتي و أبنائي أماني ، امحمد ، نسرين وميلود .

إلى اخوتي وأخواتي و كل العائلة و الأصدقاء .

بن مزيان توفيق

فهرس المحتويات

كلمة شكر	
إهداء	
فهرس المحتويات	
قائمة الجداول	
ملخص الدراسة	
مقدمة	
الجانب النظري	
الفصل الأول : الاطار المنهجي للدراسة	
المبحث الأول : منهجية الدراسة	**01**
أولا : أسباب اختيار الموضوع	**01**
ثانيا : اشكالية الدراسة	**01**
ثالثا : فرضيات الدراسة	**04**
رابعا : أهمية االدراسة	**04**
خامسا : أهداف الدراسة	**05**
سادسا: تحديد المفاهيم	**05**
سابعا : الدراسات السابقة	**07**

المبحث الثاني : الاجراءات المنهجية للدراسة	10
أولا : مجتمع الدراسة .	10
ثانيا : المنهج المستخدم في الدراسة .	10
ثالثا : أدوات جمع البيانات .	11
رابعا : مجالات الدراسة .	11
الفصل الثاني : السلامة المرورية	
المبحث الأول : ماهية السلامة المرورية	12
أولا : مفهوم السلامة المرورية	12
ثانيا : عناصر السلامة المرورية	13
ثالثا : مظاهر السلامة المرورية	16
المبحث الثاني : خصائص السلامة المرورية	17
أولا : أهداف التوعية بقواعد السلامة المرورية .	17
ثانيا : استراتيجيات تحسين السلامة المرورية .	18
ثالثا : الأساليب المتبعة لترسيخ قواعد السلامة المرورية في المجتمع .	21
رابعا : إرشادات السلامة المرورية الموجهة للأطفال .	23
الفصل الثالث : حوادث المرور	
المبحث الأول : ماهية حوادث المرور	28
أولا : مفهوم حوادث المرور	28
ثانيا : أنواع حوادث المرور	30

ثالثا : أسباب حوادث المرور	31
المبحث الثاني : خصائص حوادث المرور	35
أولا : آثار حوادث المرور	35
ثانيا : النظريات المفسرة لحوادث المرور	40
ثالثا : سبل ووسائل الوقاية من مشكلة حوادث المرور	43
رابعا : التقليل من حوادث مرور الأطفال مسؤولية الجميع	44
الجانب التطبيقي	
الفصل الرابع : عرض وتحليل و تفسير النتائج	
المبحث الأول : تحليل وتفسير البيانات	51
أولا : عرض وتحليل وتفسير البيانات العامة	51
ثانيا : التأكد من صحة الفرضية العامة	54
المبحث الثاني : التأكد من صحة الفرضيات	58
أولا : التأكد من صحة الفرضية الجزئية الأولى	58
ثانيا : التأكد من صحة الفرضية الجزئية الثانية	60
الاستنتاج العام	63
التوصيات	64
قائمة المراجع	65
الملاحق	

قائمة الجداول :

رقم الجدول	العنوان	رقم الصفحة
01	يبين توزيع أفراد العينة حسب الجنس .	51
02	يبين توزيع المبحوثين حسب السن .	51
03	يبين توزيع المبحوثين حسب الأصل الجغرافي .	52
04	يوضح توزيع المبحوثين حسب المستوى المعيشي لاولياءهم .	52
05	يبين وسيلة الذهاب الى المدرسة بالنسبة للمبحوثين .	53
06	يبين تعرض المبحوثين لحادث مرور أم لا .	53
07	يبين التزام التلاميذ بقواعد السلامة المرورية وعلاقته بحوادث المرور.	54
08	يبين قدرة التلاميذ على التعرف على اشارات المرور.	58
09	يبين التزام التلاميذ بقواعد السلامة المرورية حسب الجنس.	60
10	يبين متوسط الفروق في درجة الوعي بالسلامة المرورية حسب متغير الجنس.	62

ملخص الدراسة :

هدفت الدراسة الحالية إلى الكشف عن العلاقة بين ترسيخ قواعد السلامة المرورية و دورها في الحد من حوادث المرور .

وقد تمحورت الدراسة حول التساؤلات الآتية:

1- هل فهم والتزام تلاميذ الطور الابتدائي بقواعد السلامة المرورية يقلل من حوادث المرور ؟

2 - ماهو مستوى وعي التلاميذ بقواعد السلامة المرورية من خلال التعرف على اشارات المرور ؟

3 - هل توجد فروق بين الجنسين في الالتزام بقواعد السلامة المرورية ؟

وللإجابة على تساؤلات الدراسة صيغت الفرضيات الآتية :

1 - يؤثر فهم والتزام تلاميذ الطور الابتدائي قواعد السلامة المرورية في التقليل من حوادث المرور عينة الدراسة .

2 - لدى تلاميذ الطور الابتدائي وعي متوسط بقواعد السلامة المرورية من خلال التعرف على اشارات المرور .

3 - لا توجد فروق بين الجنسين في الالتزام بقواعد السلامة المرورية .

تحددت الدراسة الحالية بالمنهج الوصفي ، واختيرت العينة بطريقة عشوائية ، و استعملت أداة الاستبيان في جمع البيانات ، ولمعالجة بيانات البحث استخدمنا الأساليب الاحصائية التالية : المتوسط الحسابي ، الانحراف المعياري ، ، النسب المئوية ، و معامل الارتباط بيرسون .

وقد أسفرت نتائج البحث على ما يلي :

- قبول الفرضية العامة التي تنص على تأثير الالتزام بقواعد السلامة المرورية في التقليل من حوادث المرور

- رفض الفرضية الجزئية الأولى التي نصت على وجود مستوى متوسط من الوعي بقواعد السلامة المرورية لدى عينة الدراسة .

- قبول الفرضية الجزئية الثانية التي مفادها عدم وجود فروق بين الجنسين في الالتزام بقواعد السلامة المرورية .

وقد تم تفسير النتائج المتحصل عليها ، وخلصت الدراسة إلى تقديم بعض الاقتراحات .

الكلمات المفتاحية : قواعد السلامة المرورية ، حوادث المرور ، الوعي المروري ، تلاميذ الطور الابتدائي الالتزام بقواعد السلامة المرورية .

Study summary:

The current study aimed to reveal the relationship between establishing traffic safety rules and their role in reducing traffic accidents.

The study focused on the following questions:

1- Does establishing traffic safety rules affect reducing traffic accidents among primary school students?

2 - What is the level of students' awareness of traffic safety rules through familiarization with traffic signals?

3 - Are there differences between the sexes in adherence to traffic safety rules?

To answer the study questions, the following hypotheses were formulated:

1 - Establishing traffic safety rules affects the reduction of traffic accidents in a positive way among primary school students, the study sample.

2 - Primary school students have an average awareness of traffic safety rules through recognizing traffic signals.

3 - There are no differences between the sexes in adherence to traffic safety rules.

The current study was determined by the descriptive approach, the sample was chosen in a purposive manner, and the questionnaire tool was used to collect data:

To process the research data, we used the following statistical methods: arithmetic mean, standard deviation, percentages, and Pearson correlation coefficient.

The research results resulted in the following:

- Accepting the general hypothesis that states the effect of adherence to traffic safety rules in reducing traffic accidents

- Rejecting the first partial hypothesis, which stated that there is an average level of awareness of traffic safety rules among the study sample.

- Accepting the third partial hypothesis, which states that there are no differences between the sexes in adherence to traffic safety rules.

The results obtained were interpreted, and the study concluded by presenting some suggestions.

Keywords: traffic safety rules, traffic accidents, primary school students.

مقدمة

مقدمة :

أصبحت حوادث المرور ظاهرة اجتماعية تعاني منها جميع الدول دون استثناء و ان اختلفت نسبها وتفاوتت من دولة الى أخرى . وفي الجزائر استفحلت بشكل يجعلها تهدد أمنها و استقرارها ، ذلك لما تخلفه من خسائر بشرية ومادة يومية . لا ريب أن حوادث المرور تعد إحدى المعضلات التي تواجه مجتمعنا ، تزهق الأرواح يوميا ، وتهدر الأموال ، وتيتم الأطفال .

وعلى الرغم مما يبذل في مختلف الأصعدة ، ورغم كل التعديلات التي مست ومازالت تمس قوانين المرور لا سيما في جانبه الردعي إلا أن وتيرة الحوادث تبقى في ارتفاع مذهل وخطير . والواقع هو أن البلدان كلها باتت منشغلة بهذه المعضلة العصرية ، توليها اهتماما كبيرا نتيجة ما تخلفه من ضحايا بشكل دائم ، وما يترتب عنها من انعكسات في مختلف النواحي .

وان اهتمت السلطات في بلادنا وحتى الجامعات بالموضوع وبينت مسبباتها لا سيما المادية كاهتراء الطرقات وقدم المركبات ، نعتقد بأن ظلا لم يكشف عنه بعد ذا دور بالغ التأثير والمتمثل في ارساء قواعد السلامة المرورية و نشر الثقافة و الوعي المروري .

ان معظم الدول المتقدمة في الوقت الحالي تعمل جاهدة على محاولة الحد من هذه الظاهرة الخطيرة ، ولعل من أهم هذه المحاولات هو نشر التوعية المرورية لأفراد المجتمع وخلق الثقافة المرورية الصحيحة لديهم ، وقد نجحت بعض الدول فعلا في خلق هذه الثقافة لدى مجتمعاتها مما أدى إيجابا إلى تقليل نسبة الحوادث المرورية لديها ، وذلك بإتباعها النهج والأساليب الصحيحة لنشر الوعي والثقافة المرورية بين أبناء المجتمع ، وخاصة أطفال المدارس الذين يعتبرون من أكثر الضحايا تضررا بحوادث الطرق المختلفة سواء في الشارع أو قرب حضاناتهم و روضاتهم ، أو عند خروجهم من المدارس... لذا كانت ولا تزال تنصب أغلب جهود البالغين لمنع هذه المشكلة عن طريق توعية الأطفال حول التصرف الآمن في الطريق .

في هذا الاطار جاءت هذه الدراسة بجانبين: جانب نظري تطبيقي و أربعة فصول .

الفصل الأول : تم التطرق فيه الى أسباب اختيار الموضوع ، إشكالية الدراسة ، فرضياتها ، أهميتها ، أهدافها ، المصطلحات الأساسية للدراسة ، والدراسات السابقة في المبحث الأول أما في المبحث الثاني

فتناول الاجراءات المنهجية للدراسة متضمنة مجتمع الدراسة ، المنهج المستخدم فيها ، أدوات البحث و مجالات الدراسة .

الفصل الثاني : تم فيه التطرق الى السلامة المرورية ، تضمن مبحثين تناول الاول مفهومها ، عناصرها و مظاهرها أما المبحث الثاني نجد فيه استراتيجيات تحسين السلامة المرورية و الأساليب المتبعة لترسيخ قواعدها في المجتمع .

الفصل الثالث : تناول هذا الفصل حوادث المرور في مبحثين تضمن المبحث الأول مفهومها ، أنواعها و أسبابها أما في المبحث الثاني فتم التعرف على آثار حوادث المرور النظريات المفسرة لها وسبل الوقاية منها .

أما الجانب التطبيقي فيحتوي على فصل واحد وهو الفصل الرابع خصص لعرض النتائج ، مناقشتها وتفسيرها ثم الاستنتاج العام والاقتراحات.

الفصل الأول : الاطار المنهجي للدراسة

المبحث الأول : منهجية الدراسة .

أولا : أسباب اختيار الموضوع .

ثانيا : اشكالية الدراسة.

ثالثا : فرضيات الدراسة .

رابعا : أهمية االدراسة .

خامسا : أهداف الدراسة .

سادسا: تحديد المفاهيم .

سابعا : الدراسات السابقة .

المبحث الثاني : الاجراءات المنهجية للدراسة .

أولا : مجتمع الدراسة .

ثانيا : المناهج المستخدمة في الدراسة .

ثالثا : أدوات جمع البيانات .

رابعا : مجالات الدراسة .

أولا : أسباب اختيار الموضوع :

– الأسباب الذاتية :

– اهتمام شخصي بالموضوع وقلقي الدائم على أبنائي من خطر حوادث المرور خاصة عند الخروج من المدرسة .

– جذب موضوع الدراسة لاهتمامي بسبب كثرة حوادث المرور وتصاعدها من جهة وارتباط هذا الموضوع بطبيعة عملي من جهة أخرى .

– الأسباب الموضوعية :

– احتلال ظاهرة حوادث المرور صدارة الأحداث محليا و عالميا كثرة الكلام عنها ، حيث شكلت هاجسا يخيف كل المواطنين باختلاف فئاتهم الاجتماعية .

– الارتفاع المستمر في نسبة الحوادث المرورية و آثارها الاجتماعية والنفسية العميقة التي تثقل كاهل الفرد ، وآثارها السلبية على اقتصاد الدولة وتنميتها ، اضافة الى ما ينجم عن هذه الحوادث من عجز واعاقة يؤثر على حياة الفرد ويحدد من قدراته ودوره كفاعل اجتماعي في المجتمع .

– إلحاح الدولة والمواطن على وجوب وجود إستراتيجية نافعة من اجل الوقاية من حوادث المرور.

– توضيح أهمية السلامة المرورية نظرا لقلة الاطلاع على قواعدها من قبل السائقين والمشاة ، ويتجلى ذلك في كثرة حوادث السير.

– تزويد المصالح المعنية بدراسة أكاديمية يمكن أن تساعد في الحد من حوادث المرور.

ثانيا : اشكالية الدراسة :

تعتبر حوادث المرور من أبرز و أخطر المشكلات المعاصرة التي تعيق التنمية الاجتماعية و الاقتصادية في الدول سواء النامية أو المتقدمة، باعتبارها سببا من الأسباب الرئيسية للوفيات و التي عرفت تزايدا كبيرا عبر السنوات، و يرجع ذلك إلى الاهتمام الكبير الذي حظيت به المركبات في السنوات الأخيرة، مما أدى إلى تضاعف أعدادها رغم أنها تعتبر وسيلة نقل و ترفيه يستفيد منها الجميع، إلا أنها تحولت مع

ذلك إلى خطر، لما تخلفه من آثار سلبية لسوء استعمالها و التي تمس مختلف فئات المجتمع باختلاف أعمارها و أجناسها، إذا تفقد المجتمعات من جراء حوادث المرور أكثر مما تفقده من كوارث الطبيعية و الأوبئة.

يرجع تاريخ حوادث المرور مع وقوع أول حادث مرور في العالم سنة (1896) حيث أعلنت عنه صحفية لندنية و كتبت تحت العنوان " أن ما حدث يجب أن لا يتكرر"، فحادث المرور يعرف على أنه حصيلة خلل في نظام السير المروري ، و هو ظاهرة معقدة يصعب تحديد مصدرها و يشكل في يومنا هذا كارثة حقيقية تسبب خسائر في الأرواح و الممتلكات ، و الحادث لا ينسب إلى عامل واحد فقط بل هو عبارة عن تفاعل العديد من العوامل المرتبطة بمستعمل الطريق (خبرة و سلوك السائق) و أسباب متعلقة بالبنية التحتية (تهيئة الطرق) و أسباب أخرى كالأحوال الجوية، كثافة السير المروري...، أي أن ظاهرة حوادث المرور ترتكز على العنصر البشري ، المركبة و الطريق .

تخلف حوادث المرور سنويا مئات الآلاف من الضحايا في العالم (قتلى، جرحى، معاقين)، و حسب المنظمة العالمية للصحة فان حوادث المرور تصنف في المرتبة الأولى من حيث أسباب الوفيات في العالم و تمس خاصة فئة الشباب الطاقة الحيوية للمجتمعات ، مما يفسر اهتمام دول العالم بهذه الظاهرة في محاولة الأخصائيين لفهمها و إيجاد حلول وقائية لها. حسب إحصائيات المنظمة العالمية للصحة تحتل الجزائر المرتبة الرابعة من بين دول العالم التي تعاني بشكل كبير من مشكلة حوادث المرور، و التي ازدادت حدتها خاصة في السنوات الأخيرة فأصبحت هذه المشكلة إحدى أهم القضايا التي يعاني منها المجتمع الجزائري .

فعلى الرغم من جهود الدولة الجزائرية من أجل الوقاية من هذه الظاهرة الخطيرة والحد من خسائرها، إلا أن الأرقام الرسمية للحوادث لازالت تشهد ارتفاعا سنة بعد سنة حيث أحصت مصالح الأمن الوطني سنة (2022) وفاة (907) شخص واصابة (20575) أخرين في (17186) حادث مروري ، مسجلة بذلك ارتفاعا مقارنة بسنة (2021) في حوادث الطرقات بنسبة (0.74%) وفي عدد الوفيات بنسبة (9.08%) وزيادة في عدد الجرحى بنسبة (1.88 %) ، أما الحصيلة المسجلة من قبل مصالح الدرك الوطني للسنة

ذاتها (2022) فقد كانت أثقل حيث سجلت (6242) حادث مروري أدت الى مقتل (2718) شخص و اصابة (10361) آخر على المستوى الوطني .[1]

لذا كان من الضروري دق ناقوس الخطر لمعالجة الأوضاع و اتخاذ الإجراءات الفعالة و الصارمة للحد من حجم هذه الظاهرة ، بتطوير الأنظمة والقوانين بما يتوافق مع جميع المستجدات والأحداث ، وذلك عبر وضع منظومة متكاملة في مجال السلامة المرورية، وتفعيل التقنيات الحديثة للحد من السرعة عبر الطرقات، كتقنيات المراقبة من كاميرات ورادارات، إضافة إلى تنظيم حملات التوعية و التحسيس و المؤتمرات و مشاركة كل الفاعلين في هذا الميدان من أجل دراسة و فهم الأسباب و معالجتها ، مع إستهداف كل الفئات الإجتماعية بما فيها تلاميذ المدارس الذين يعتبرون من ضحاياها من خلال تظافر جهود كل مؤسسات التنشئة الإجتماعية بداية بالأسرة من خلال التأكيد على مرافقة التلاميذ و بالأخص صغار السن إلى المدرسة و إدراج بعض الدروس التي تتحدث عن السلامة المرورية و التوعية من خطورة حوادث المرور ، أملا في قيام سياسة مرورية حديثة تخرج الجزائر من القائمة السوداء للدول الأكثر تسجيلا للحوادث .

إن التربية الأسرية و المدرسية لها دور مهم في التصدي لحوادث الطرقات والتقليل من خسائرها البشرية و المادية الباهظة ، فمع التحاق الطفل بمقاعد الدراسة ينخرط في مرحلة جديدة يترك فيها مسكنه و يتعرض بشكل يومي ومستمر لحركة المرور ، ويجبر على التعامل مع معطيات كثيرة في نفس الوقت كالشارع و المركبات والمارة و إشارات المرور ... الأمر الذي يؤكد أهمية التركيز على قواعد السلامة المرورية في المناهج الدراسية و العمل على تنمية الوعي المروري لدى التلاميذ . غير أن الأعداد المتزايدة من ضحايا حوادث المرور بالجزائر رغم الجهود المبذولة في سبيل الحد منها ومكافحتها يطرح علامة استفهام كبرى مفادها **هل معرفة و التزام التلميذ بقواعد السلامة المرورية يؤديان إلى التقليل من حوادث المرور لدى تلاميذ الطور الابتدائي؟**

[1] عبد الحفيظ سجال ، ارتفاع حوادث المرور في الجزائر ، 2023 ، https:\\ultraalgeria . com

الأسئلة الفرعية :

1 – ما هو مستوى وعي تلاميذ الطور الابتدائي بقواعد السلامة المرورية من خلال التعرف على اشارات المرور ؟

2 – هل توجد فروق بين الجنسين في الالتزام بقواعد السلامة المرورية ؟

ثالثا : فرضيات الدراسة :

– الفرضية العامة :

– تؤثر معرفة والتزام التلاميذ بقواعد السلامة المرورية في التقليل من حوادث المرور لدى تلاميذ الطور الابتدائي عينة الدراسة .

– الفرضيات الجزئية :

1 – لدى تلاميذ الطور الابتدائي وعي متوسط بقواعد السلامة المرورية من خلال التعرف على اشارات المرور .

3 – لا توجد فروق بين الجنسين في الالتزام بقواعد السلامة المرورية .

رابعا : أهمية الدراسة :

– تسليط الضوء على قواعد السلامة المرورية والوعي المروري لدى تلميذ الابتدائي ودورها في الحد من حوادث المرور .

– تستمد الدراسة الحالية أهميتها من المتغيرات الهامة التي يدرسها هذا البحث، لأن موضوع حوادث المرور لطالما كان ولا زال يحتل الصدارة في البحوث العربية والأجنبية ، وذلك راجع الى عواقبه وآثاره الوخيمة على الفرد و المؤسسات والمجتمع ككل .

– تبرز أهمية هذه الدراسة من خلال الأهمية التي يكتسبها التلميذ في حد ذاته ، فهو يعتبر موردا بشريا مهما ، بوعيه وصلاحه يقدم للمجتمع منفعة كبيرة في الحاضر و المستقبل ، خاصة اذا ما تم غرس القيم والأخلاق النبيلة فيه منذ الصغر ، لأنهم جيل المستقبل الذي سيقوم عليه المجتمع يصلح اذا صلح ويفسد

اذا فسد وهذا يشمل مختلف المجالات العلمية ، الدينية ، الثقافية وحتى النظامية كالالتزام بقواعد المرور واحترامها .

– إسهام نتائج الدراسة الحالية في معرفة دور ترسيخ قواعد السلامة المرورية في الحد من حوادث المرور ، مما يتيح الفرضة للمختصين (كمصالح الأمن ، الدرك ، الحماية المدنية ...وغيرها) بوضع وتطوير برامج و أنشطة تحسيسية وتوعوية حول هذا الموضوع .

- الخروج بمجموعة من الاقتراحات والتوصيات التي قد تفتح مجالا لدراسات أخرى تعالج مواضيع مشابهة .

– تزويد المكتبة بمراجع حول هذا الموضوع .

4 – أهداف الدراسة :

تهدف الدراسة الحالية إلى تحقيق الأهداف التالية :

– التعرف على دور ترسيخ قواعد السلامة المرورية في الحد من حوادث المرور لدى تلاميذ الابتدائي .

– التعرف على مستوى الوعي المروري لدى تلاميذ الطور الابتدائي .

– التعرف على مدى التزام تلاميذ الطور الإبتدائي بقواعد السلامة المرورية .

– التعرف على الفروق بين الذكور والاناث في الالتزام بقواعد السلامة المرورية .

5– تحديد المفاهيم :

– السلامة المرورية :

التعريف الاصطلاحي : هي جميع الخطط والبرامج واللوائح المرورية والاجراءات الوقائية التي تسهم في الحد من حوادث المرور وآثارها من أجل تحقيق السلامة لأرواح المواطنين ومركباتهم ، والمحافظة على الأمن و الاستقرار داخل المجتمع . [1]

[1] العجمي محسن عيسى ، **السلامة المرورية الواقع والتطلعات** ، ط1، دار الحامد للنشر والتوزيع ، عمان ، الأردن ، 2014، ص 12 .

التعريف الاجرائي : هي اتخاذ الاجرءات واتباع سلوكيات مرتبة ضمن قوانين تنظيمية تسمح بالتقليل من حوادث المرور والتقليل من أضرارها الجسمية والمادية لتلاميذ المرحلة الابتدائية .

- حوادث المرور :

التعريف الاصطلاحي : يعرف حادث المرور على أنه حدث اعتراضي يحدث بدون تخطيط مسبق من قبل سيارة (مركبة) واحدة أو أكثر مع سيارات (مركبات) أخرى أو منشأة أو أشخاص على طريق عام أو خاص ، و عادة ما ينتج عن الحادث المروري خسائر تتفاوت من طفيفة بالممتلكات و المركبات إلى جسمية تؤدي إلى الإصابة أو الوفاة أو الإعاقة المستديمة، فهو كل حادث ينتج عنه أضرار مادية و جسمية غير مقبولة .[1]

التعريف الإجرائي : هو اصطدام مفاجئ لمركبة بالتلميذ ، يسبب له هذا الحادث في أغلب الأحيان أضرار جسمية أو نفسية .

- التلميذ :

التعريف الاصطلاحي : هو الشخص الذي يتلقى التعليم في المدرسة يتراوح عمره بين 5 و 11 سنة تقريبا

التعريف الاجرائي : هو الطفل المتمدرس في السنة الرابعة و الخامسة ابتدائي والممثل لعينة البحث .

- الالتزام بقواعد السلامة المرورية :

اجرائيا : هو التقيد و اتباع التلميذ لمجموعة من قواعد المرور كالمشي في الرصيف وممر الراجلين عند عبور الطريق ، احترام اشارات المرور ..... والتي نص عليها الاستبيان المستعمل في الدراسة .

[1] أحمد عيسى طيب ، **البلديات ودورها في الحد من حوادث المرور** ، ط1 ، دار بيروت للتوزيع والنشر، عمان ، الأردن ، 2014 ، ص 43 .

- الوعي المروري :

التعريف الاصطلاحي : الوعي المروري بمفهومه الشامل هو اليقظة الحسية و المعنوية ، و المعرفة والالمام الواسع بكل ما يتعلق بالمرور من مركبة وطريق و اشارات و أنظمة وقوانين وغيرها مما ينعكس ايجابا على الشخص مستعمل الطريق .[1]

التعريف الاجرائي : هو مدى فهم ومعرفة وتقيد التلميذ باشارات المرور الموجودة في الاستبيان المستعمل في الدراسة و قيامه بمختلف السلوكيات المرورية السليمة عند وجوده في الطريق .

- سابعا : الدراسات السابقة :

- الدراسات العربية :

01 - دراسة سهى البلاونة وفرح الجلامدة ، (2009) : بعنوان دور التوعية المرورية في الحد من حوادث الأطفال في عمان ، هدفت هذه الدراسة الى التعرف على واقع الوعي المروري للأطفال في الفئة العمرية من (6 - 11) أي في المرحلة الأساسية ، ومعرفة مصادر حصول الأطفال على المعلومات المرورية . اعتمدت الباحثتان على المنهج الوصفي وعينة عشوائية قوامها (600) تلميذ ، من أهم النتائج المتوصل اليها ما يلي :

- نسبة الوعي المروري لمجتمع الدراسة (89%) وهي نسبة جيدة نسبيا .

- (24 %) فقط من أفراد عينة الدراسة من كانت التوعية المرورية لديهم(100%) .

- وجود علاقة طردية بين الوعي المروري و تقدم سن التلميذ أي أنه كلما زاد عمر التلميذ زاد مستوى الوعي لديه .[2]

[1] سهى البلاونة وفرح الجلامدة ، دور التوعية المرورية في الحد من حوادث الأطفال للفئة العمرية من (6 الى 11) عام ، المؤتمر الرابع للبحث العلمي ، مديرية الأمن العام ، عمان ، الأردن ، 2009 ، ص 08 .

[2] نفس المرجع ، ص 01 .

أهمية هذه الدراسة بالنسبة لدراستي الحالية :

ساعدتني هذه الدراسة في تكوين صورة عن طريقة تناول موضوع دراستي الحالية لأن المواضيع متشابهة وتناولت نفس العينة والمتمثلة في الأطفال .

02 – دراسة محمد بن سعيد الغامدي و سعيد بن فاتح الغامدي (2008) : بعنوان الثقافة المرورية وعلاقتها بحوادث السير دراسة استطلاعية بمحافظة جدة ، هدفت هذه الدراسة لمعرفة معنى الثقافة المرورية وأهميتها في دعم نظام المرور وعلاقتها بحوادث المرور ، وقد استخدمت المنهج الوصفي معتمدة على مجموعة من الأدوات في جمع المادة العلمية ومن أهمها الاستبانة ، وقد بلغ حجم العينة (900) سائق 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 ، وأخيرا نجد أن هناك نسب متفاوتة بين أفراد العينة لا يدركون معرفة إشارات المرور المنظمة لحركة السير كل هذه العوامل الثقافية وغيرها والمؤثرة في حوادث المرور وجدت أنها مرتبطة بعمر ومستوى تعليم السائق .[1]

أهمية هذه الدراسة بالنسبة لدراستي الحالية :

لقد تمت الاستفادة من هذه الدراسة في تكوين صورة مبدئية للعلاقة بين الثقافة المرورية وحوادث المرور ، وهو ما شجعني في التمسك بالموضوع والرغبة في تطبيقه في البيئة المحيطة (ولاية المدية) لأن الثقافة المرورية وقواعد السلامة المرورية عبارة عن مفاهيم تكمل وتشبه بعضها البعض .

الدراسات الجزائرية :

01 – دراسة مولاتي فاطمة وعوادي حمزة (2019– 2020) : تناولت هذه الدراسة سياسة السلامة المرورية ودورها في الوقاية من حوادث المرور في الجزائر ، وقدمت لنيل شهادة الماستر في العلوم السياسية ، هدفت الى معرفة الأطر القانونية للسلامة المرورية والتطور التاريخي لقوانين المرور و خاصة

[1] محمد بن سعيد الغامدي و سعيد بن فاتح الغامدي ، الثقافة المرورية وعلاقتها بحوادث السير دراسة استطلاعية بمحافظة جدة، جامعة جدة ، المملكة العربية السعودية ، 2008 .

في مجال الحد من الحوادث وكذلك المساهمة في معرفة الظروف والعوامل الممهدة لحوادث المرور المؤسفة ومحولة البحث عن استراتيجية جادة تسعى الى تحسين مستوى السلامة المرورية ، ولتحقيق ذلك استعملت الباحثتان منهج دراسة الحالة في القيام بقراءة احصائية لحوادث المرور في الجزائر و أسبابها وعرض قائمة لسبل الوقاية من حوادث المرور .[1]

أهمية هذه الدراسة بالنسبة لدراستي الحالية :

أفادتني هذه الدراسة في بناء خطة البحث ، كما زودتني بالمفاهيم والمراجع والمعلومات النظرية اللازمة للدراسة ، أما في الجانب التطبيقي فلم تفدني وهذا لاختلاف التخصص ، المنهج المستخدم وطريقة التناول .

02- دراسة بيران بن شاعة (2013 – 2014) : هدفت هذه الدراسة إلى اكتشاف دور التوعية بحركة المرور في اكتساب ثقافة الطريق بين أطفال المدارس بالأغواط في الجزائر .اعتمد الباحث على المنهج الوصفي استهدف عينة من تلاميذ مدرسة إبتدائية مكونة من (72) تلميذ من مستويين مختلفين في (الصف الرابع والخامس إبتدائي) بمدرسة محمد بن عزوز في مدينة الأغواط . أهم النتائج المتوصل اليها :

– أن هناك عدم معرفة كافية من قبل تلاميذ السنة الخامسة إبتدائي بالإشارات بإستثناء بعض الإشارات التي كانت معبرة عن معناها أو الإشارات التي يجدها التلميذ في مجال حركته .

– التلاميذ لا يلتزمون بتدابير السلامة و يفضلون عدم المبالغة في الحذر ، كما أن لديهم مفاهيم خاطئة عن قيادة السيارة .

– هناك ميل لدى التلاميذ المستجوبين إلى عدم الإلتزام بقواعد السلامة و تمرد على تعليمات الأولياء و المعلميين .

– الأطفال ليس لديهم إحساس بخطورة التعرض لحادث و عواقبه الصحية و الجسمية . [2]

[1] مولاتي فاطمة و عوادي حمزة ، سياسة السلامة المرورية ودورها في الوقاية من حوادث المرورفي الجزائر ، مذكرة لنيل شهادة الماستر ،جامعة حمة لخضر، الوادي ، الجزائر ، 2020 .

[2] بيران بن شاعة ،"مستوى وعي تلاميذ المرحلة الابتدائية بقواعد السلامة المرورية"، دراسة ميدانية لعينة من تلاميذ المدرسة الابتدائية عيسى عزوز بالأغواط، مجلة الباحث في العموم الانسانية والاجتماعية"، جامعة عمار ثليجي ،الأغواط ، (الجزائر)، 2013

أهمية هذه الدراسة بالنسبة لدراستي الحالية :

تعتبر هذه الدراسة من أكثر الدراسات المهمة التي ساعدتني في مشواري البحثي ، فبالاضافة للمعلومات وطريقة العمل التي اتبعتها منها ، استفدت منها في استخدام أداة البحث " الاستبيان " وطريقة تحليل البيانات .

المبحث الثاني : الإجراءات المنهجية للدراسة .

المقصود بالإجراءات المنهجية والتقنية، مجموع الأساليب والطرق والأدوات المستخدمة في دراسة ظاهرة من الظواهر، ويمكن القول أن هذه الخطوة هي امتداد للجانب النظري، وتقودنا هذه المرحلة من البحث إلى محاولة تجسيد متعمقات دراستنا الراهنة وما تتضمن من قضايا تجسيدا امبريقيا واحصائيا.

تتضمن هذه المرحلة مجموعة من الإجراءات المنهجية الضرورية التي تم استخدامها أثناء مرحلة إنجاز الدراسة منها مجالات الدراسة المكانية، الزمانية والبشرية، بالإضافة إلى المنهج المستخدم، العينة التي تم اختيارها على ضوء متطلبات البحث وطبيعته الميدانية، ومختلف الأدوات المستخدمة أثناء مرحلة جمع البيانات المتعلقة بالدراسة الراهنة، وأخيرا أسلوب التحليل المناسب .

أولا : مجتمع الدراسة :

من أجل نتائج واقعية وموضوعية لا بد من تحديد المجتمع الأصلي للدراسة تحديدا دقيقا وواضحا. حيث أنه يسمح بتحديد نوع العينة المختارة (والتي تعرف بدورها على أنها مجموعة جزئية من مجتمع الدراسة يتم اختيارها بطرق معينة واجراء الدرسة عليها) لجمع المعطيات من أفرادها عن طريق إستخدام الأدوات البحثية المناسبة [1] ، وفيما يتعلق بالمجال البشري لدراستي فقد حبذت أن أحصر المجال البشري في تلاميذ الطور الابتدائي ، ويبلغ حجم المجتمع 200 تلميذ .

ثانيا : المنهج المستخدم في الدراسة :

يعتبر تحديد المنهج المستخدم في الدراسة من أهم الخطوات التي يتخذها الباحث لإجراء الدراسة وتحديد مسارها، وبما أننا بصدد دراسة ميدانية وصفية فقد تم الاعتماد على المنهج الوصفي، والذي يعتبر : "أحد

[1] مصطفى عليان، عثمان غنيم، مناهج وأساليب البحث العلمي (النظرية والتطبيق) ، دار صفاء للنشر والتوزيع، عمان، ط 1 ، ص 137 .

أشكال التحليل والتفسير العلمي المنظم لوصف ظاهرة أو مشكلة محددة وتصويرها كميا عن طريق جمع البيانات ومعلومات مقننة عن الظاهرة أو المشكلة وتصنيفها وتحليلها واخضاعها للدراسة الدقيقة" .[1]

ثالثا : أدوات جمع البيانات :

اعتمدنا في هذه الدراسة على استبيان مأخوذ من دراسة " بيران بن شاعة " بعنوان "**مستوى وعي تلاميذ المرحلة الابتدائية بقواعد السلامة المرورية**" لأنه المناسب مع متطلبات الدراسة كما أنه يساعد على إستثارة المبحوثين و الحصول منهم على معلومات محددة تفيد الغرض من الدراسة . قمت بعد الإتصال بالإدراة و الحصول على الموافقة على إجراء البحث و قد إستغرق هذا العمل (03) ايام .

رابعا : مجالات الدراسة :

المجال المكاني : طبقت الدراسة بمدرسة بلحاج عبد القادر في مدينة البرواقية ولاية المدية .

المجال الزماني : تم تطبيق الدراسة في ماي 2024 .

المجال البشري : تم تطبيق الدراسة على تلاميذ الطور الابتدائي السنة الرابعة و الخامسة .

[1] محمد عبد الجبار، نواف عبد الجبار، مناهج البحث العلمي، عالم الكتب الحديث، الأردن ، 2012 ، ص 194.

الفصل الثاني : السلامة المرورية

المبحث الأول : ماهية السلامة المرورية .

أولا : مفهوم السلامة المرورية .

ثانيا : عناصر السلامة المرورية .

ثالثا : مظاهر السلامة المرورية .

المبحث الثاني : السلامة المرورية .

أولا : أهداف التوعية بقواعد السلامة المرورية .

ثانيا : استراتيجيات تحسين السلامة المرورية .

ثالثا : الأساليب المتبعة لترسيخ قواعد السلامة المرورية في المجتمع .

رابعا : قواعد السلامة المرورية للأطفال .

المبحث الأول : ماهية السلامة المرورية .

أولا : مفهوم السلامة المرورية :

تعتبر السلامة المرورية أساس الحفاظ على حياة مستعملي الطريق وتأمين تنقلاتهم في أحسن الظروف من أجل التقليل من الحوادث، وعليه فالمقصود بمصطلح السلامة المرورية : اتخاذ التدابير اللازمة للعمل على ضمان أمن وسهولة حركة مركبات النقل و مستعملي الطريق من سائقين وراجلين وتحسين الهياكل القاعدية و صيانتها وتطبيق سياسة وقائية للحد من أخطار حوادث المرور أو على الأقل التقليص من خطورتها . فالسلامة المرورية ليست مرتبطة فقط بعدد أو معدلات حوادث المرور بقدر ما هي مرتبطة بالخطورة في مجال الحوادث المرورية والخطورة المرورية هي الأخرى مرتبطة أساسا بمتغيري معدل الوفيات ومعدل الإصابات الجسدية الناجمة عن تلك الحوادث لذلك فإن الدول تصنف في مجال الحوادث المرورية على أساس درجة الخطورة وليس على أساس العدد الكلي أو الإجمالي لحوادث المرور .[1]

ارتبطت نشأة مفهوم السلامة المرورية مع البحوث التي أجراها الباحث الأمريكي "وليام هادن"، الذي أسندت له مهمة تكوين برنامج وطني لخفض عدد الحوادث على الطرقات الأمريكية، فقدم ما سمي فيما بعد بمصفوفة هادن، التي اشتملت على العناصر الرئيسية المرتبطة بوقوع حوادث المرور، وقد تبنت وزارة النقل والمواصلات الأمريكية هذه المصفوفة كأساس لبرنامج الأنظمة ومواصفات السلامة التي تضعها منذ سنة (1968) والتي ترتكز أساسا على العناصر التي أوردها هادن في مصفوفته وهي (الطريق، المركبة والسائق) .[2]

وبناء على هذا فإن السلامة المرورية بمفهومها الواسع تعني : تبني السائق كافة اللوائح والنظم المرورية والإجراءات الوقائية – كالعقل، وسلامة الحواس، ومعرفة أنظمة وتعليمات المرور، والتركيز أثناء القيادة، والإحساس بالمسئولية، والإلمام بميكانيكا المركبة، وصيانتها بشكل مستمر– بما يمنع الوقوع في حوادث

[1] أحسن مبارك طالب ،" سبل الوقاية من حوادث المرور" ، ندوة حول معايير الأمن والسلامة للطريق الطويلة ، جامعة نايف للبحوث الأمنية ، الرياض ، 2012 ، ص 07 .

[2] سعد القاضي وآخرون، "نحو مفهوم شامل للسلامة المرورية" ، ورقة مقدمة للندوة الوطنية لسلامة المرور المنعقدة في الفترة من15 الى 18 شوال 1414هـ. الرياض ، 1994 ، ص 464 .

مرورية على الطريق، لضمان سلامة السائق نفسه والركاب وكذا المركبة، وهو ما يعكس على نحو غير مباشر حرصا في الحفاظ على أمن مقومات البلد البشرية(أي تقليل عدد المصابين والوفيات) والاقتصادية (الخسائر في الممتلكات العامة والخاصة المترتبة عن الحوادث) .[1]

تهدف السلامة المرورية بمفهومها الواسع إلى تبني كافة الخطط والبرامج واللوائح المرورية والإجرائية الوقائية للحد أو منع وقوع الحادث المروري لضمان سلامة الإنسان وممتلكاته والحفاظ على أمن البلاد ومقوماته البشرية والاقتصادية، وعلى ذلك فإن السلامة المرورية هي تأمين الوسائل التي تساهم في تسيير العملية المرورية في ظل توفر أسباب السلامة المرورية .[2]

فمفهوم السلامة المرورية يتعلق بالوقاية من الحوادث على الطريق من أجل حماية الناس، فهي تمثل جميع المعايير والآليات والتدابير التي تتخذها الجهات الفاعلة المختلفة المسؤولة عن تشييد البنية التحتية للطرق وإدارة حركة المروروحسب على الطريق لضمان حماية مستخدمي الطرق فضلا عن ممتلكاتهم .

يمكن القول من التعريف السابقة أنها عملية تتضمن كل أساليب الوقاية والحد من وقوع الحوادث المرورية ضمانا لسلامة الإنسان وممتلكاته وحفاظا على أمن البلاد ومقوماته البشرية والاقتصادية .

ثانيا : عناصر السلامة المرورية :

لقد أصبحت مشكلة حوادث الطرق من أكبر المشاكل التي تعاني منها جميع دول العالم لما تسببه هذه الحوادث من أضرار وخسائر اجتماعية واقتصادية، وانطلاقا من مفهوم السلامة المرورية نجد أنها تتمحور في ثلاثة عناصر رئيسية وهي : المركبة ، الطريق ، والعنصر البشري .

1 - المركبة :

تتمثل وسائل سلامة المركبة في:

- المصابيح من حيث الوضوح واللون ومستوى الإضاءة.
- الإشارات الضوئية في المركبة الدالة على الانعطاف أو التنبيه .
- الإطارات من حيث المقاس والنوعية والتحمل ومعدل السرعة وسنة الإنتاج وأماكن التخزين.

[1] محمد سبع و نورالدين زعتر ، حوادث المرور في الجزائر : مقاربة سيكو اجتماعية ،مجلة أدسنة للبحوث والدراسات ، العدد رقم 03 ، ديسمبر 2014 ، ص 103 .

[2] سامي أحمد عباس الدليمي ، :ممارسات دائرة الممر للحد من مخاطر الطرق وسبل معالجتها : دراسة تحليلية على محافظة اليمن ، مجلة الدنانير ، العدد رقم 11 ، 2013 ، ص 289 .

– المرايا العاكسة لكشف الطريق أمام السائقين.

– مساحات المطر.

– الكابح وفرامل الوقوف التي تتحكم في حركة المركبة.

– أقفال الأبواب.

– إشارات الإنذار الصوتية والضوئية كمؤشر الوقود والزيت والحرارة وعداد السرعة والبطارية الكهربائية.

– حزام الأمان.

– مساند الرأس.

– مقاعد الأطفال.

– الوسائد الهوائية .

أما وسائل السلامة التي يجب أن تكون في المركبة فهي :

– العجلة الاحتياطية وأدوات الفك والتركيب.

– طفاية الحريق.

– حقيبة الإسعافات الأولية.

– أنظمة إغلاق الأبواب في حالة الانقلاب.

– فرش مقاوم للحريق.

– مثلث عاكس.[1]

2 – الطريق :

– وسائل السلامة في الطريق:

نظرا لأهمية الطريق في العملية المرورية فلابد من إنشاء وتشييد شبكات طرق عالية المستوى والجودة مراعين فيه :

[1] فاتح بوفروخ ، "فواعل الشراكة المجتمعية والسلامة المرورية في الجزائر" ، مجلة الآداب والعلوم الاجتماعية ، العدد رقم 02 ، 2019 ، ص 67 .

- التصميم والتخطيط الهندسي للطريق.

- إضاءة الطريق

- مدى صلاحية الطريق و مدى السلامة المرورية عليه كإزالة العوائق الطبيعية كالأتربة والرمال المتحركة.

- مدى توفر أدوات تنظيم المرور، كالإشارات الضوئية على الطريق واللوحات الإرشادية والتحذيرية والإعلامية والمدلولات الأرضية.[1]

3 - السائق (العنصر البشري) :

بما أن السائق هو العنصر الفعال والمحرك للعملية المرورية فلابد من توفر عدة صفات في السائق الجيد:

- سلامة الحواس.

- معرفة أنظمة وتعليمات المرور والتقيد بها.

- التركيز أثناء القيادة.

- الإحساس بالمسؤولية.

- الإلمام بميكانيكا المركبة وصيانتها بشكل مستمر.

أما وسائل السلامة الخاصة بالسائق فتتمثل في :

- استخدام حزام الأمان.

- وجود مساند الرأس.

- توفر حقيبة الإسعافات الأولية والوسادة الهوائية.

[1] أحسن مبارك طالب ، مصدر سابق ، ص 10 .

- **واجبات السائق قبل تشغيل المركبة :** و تشمل ما يلي :

- إلقاء نظرة حول المركبة والتأكد من سلامة الإطارات.

- إغلاق الأبواب بإحكام .

- التأكد من وضع المقعد وعجلة القيادة.

- ربط حزام أمن السائق والركاب .

- التأكد من وضع المرايا العاكسة .

- ملاحظة مؤشرات العداد من مستوى الوقود والحرارة .

- **واجبات السائق بعد تشغيل المركبة :**

- البدء بالتحرك وفق قيادة آمنة وفق التعليمات وأنظمة المرور المحددة لقواعد السير.

- الوقوف بإتباع قواعد و إشارات المرور في هذه العملية.[1]

ثالثا : مظاهر السلامة المرورية :

- إن من أهم مظاهر السلامة المروية معرفة درجة اتقاننا للقيادة وأصولها ، الالتزام بقوانين السير والإلمام بها، معرفة حالتنا التي نكون عليها أثناء القيادة سواء كانت الجسدية منها أو النفسية وهل سوف تؤثر على مستوى قيادتنا.

- معرفة حالة المركبة التي نقودها و عمل الصيانة الدورية لها وتفقدها بشكل يومي لما فيه من فائدة تعود علينا كسائقين وتنجينا من مصائب وحوادث نحن في غنى عنها .

- معرفة الطريق التي نسلكها كسائقين أو مشاة حيث أن معرفتنا التامة بالطريق التي نسلكها يجنبنا الازدحام في معظم الاحيان بالاضافة الى التوفير بالمال والجهد.

- الالمام بقوانين السير وأنظمته وتعليماته، فمن البديهي ان تكون كسائق مطلع على أنظمة قوانين السير لتتمكن من معرفة المخالفة وتتجنب الوقوع بها فرجل المرور يفترض انك على معرفة بالمخالفة التي

[1] فتيحة بن عباس ، " دور الاعلام في التوعية والوقاية من حوادث المرور في الجزائر: مقارنة بين المناطق الريفية والحضرية " ، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في الاعلام والاتصال ، جامعة الجزائر 03 ، كلية الاعلام والاتصال ، 2011 – 2012 ، ص 136 .

ارتكبتها وانك قمت بارتكابها عامدا في معظم الأحيان ، وكذلك ينبغي عليك كسائق أن تكون على وعي وبصيرة ببعض الضروريات التي قد تحتاج إليها أثناء السفر أو القيادة مما قد يكون سببا في إنقاذ مصاب أوالتخفيف من معاناة شخص ما فخير الناس أنفعهم للناس. فمثلا ينبغي على كل سائق أن يكون لديه حد أدنى من الوعي ببعض طرق الإسعافات الأولية للمصابين، مثل كيفية حمل المصاب، إيقاف النزيف، تخفيف الألم ، إعطاء التنفس الاصطناعي أو الإنعاش القلبي الرئوي للمحتاجين. كذلك كيفية التصرف في حال وقوع حادث لا قدر الله سواء للسائق أو للغير، مثل إعطاء التفاصيل كاملة عن موقع الحادث وحالة المصابين .[1]

المبحث الثاني : خصائص السلامة المرورية

أولا : أهداف التوعية بقواعد السلامة المرورية :

– إعلام الجماهير(مشاة، ركاب وسائقين) بالقوانين والأنظمة والتعليمات الخاصة بالمرور.

– تعديل سلوك مستخدمي الطريق بما يتوافق مع هذه القوانين والأنظمة والتعليمات.

– حث مختلف الفئات الاجتماعية على تبني السلوك المروري الآمن وإبراز أهمية ذلك على المواطن والمجتمع ككل.

– إبراز الدور الأساسي والهام للأسرة و تفعيل دورها في تنشئة جيل واع مروريا من خلال قيام رب الأسرة بتعليم وتدريب وتأهيل أطفاله مروريا وغرس السلوك والقيم المرورية الآمنة.

– التركيز على الدور الهام للمؤسسات التربوية (المدرسة، الكلية، الجامعة) وحثها على تفعيل دورها في مجال التوعية والتربية المرورية للطلبة في كافة المراحل الدراسية.

– تعليم صغار السن والأطفال آداب وقواعد السير على الطرق وحملهم على التمثل بها وتعريفهم بأهم المخاطر التي قد يتعرضون لها جراء عدم التزامهم بها .

– العمل على توحيد كافة الجهود التي تبذل من قبل مختلف الجهات الرسمية والأهلية والتي تعنى بالتوعية المرورية ورفع مستوى التنسيق فيما بينها .

[1] فرح الجلامدة ، التوعية المرورية (الثقافة المرورية) و أثرها للحد من الحوادث المرورية ، ادارة السير المركزية، قسم الدراسات ، 2009 ، ص 02 .

– إبراز الجهود والوسائل والإجراءات التي تقوم بها الأجهزة المختصة للحد من الحوادث المرورية.

– خلق شعور لدى مستخدمي الطريق بأهمية الالتزام بآداب وقواعد وقوانين المرور وتقبل التعليمات الخاصة بذلك والتي وجدت أصلا لضمان سلامتهم ولتنظيم حركتهم على الطرق.

– التقليل ما أمكن من وقوع حوادث المرور وما ينجم عنها من خسائر بشرية ومادية هائلة تؤثر على سلامة أفراد المجتمع و إقتصاد الوطن.

– تجسير الفجوة بين رجل المرور والمواطن(مستخدم الطريق) وخلق تفاهم واحترام متبادل فيما بينهم من خلال ترسيخ مبدأ المسؤولية المشتركة للحد من حوادث المرور وآثارها .

– كسب الرأي العام للحملات المرورية الميدانية والتي تقوم بها الأجهزة المختصة لضبط المخالفين مروريا ، حيث أن القيام ببرامج التوعية المرورية يوفر التبرير والدعم المناسب لهذه الحملات .[1]

ثانيا : استراتيجيات تحسين السلامة المرورية :

ينبغي على كل الجهات المعنية بالسلامة المرورية في جميع الدول أن تتبنى أهداف استراتيجية يتم العمل على تحقيقها خلال فترة زمنية محددة، كأن يكون الهدف خفض عدد الوفيات والإصابات الناتجة عن حوادث المرور ليصل إلى نصف ما هو عليه ، على أن يتم اتخاذ الإجراءات اللازمة والعملية التي تصل بنا إلى هذا الهدف ، من وضع برنامج وآليات تصل في النهاية إلى الهدف المحدد أو الأفضل منه، على أن يتم في كل عام مقارنة عدد الوفيات و الإصابات بسبب الحوادث المرورية لمعرفة مقدار التحسن الذي طرأ على مستوى السلامة المرورية، ومعرفة المسافة بيننا و بين الهدف الذي نسعى للوصول إليه :

وعليه نستعرض في هذا المبحث مجموعة من الاستراتيجيات على محورين هما :

1 – استراتيجيات قصيرة المدى :

وتحتوي هذه الاستراتجيات على نقاط مهمة تعمل على تحسين مستوى السلامة المرورية منها :

– **التوعية** : من خلال :

– دعم المبادرات التي تستهدف الأطفال عن طريق توعية الآباء والأمهات بشأن استخدام الخوذ الخاصة بالدراجات الهوائية والدراجات النارية وتوفير الخوذ المجانية أو منخفضة الأسعار للأطفال .

[1] عبد الرحمان العبدلي ،الخطة الاستراتيجية للسلامة المرورية ، الملتقى الأول للسلامة المرورية خلال الفترة من 17 الى 18 محرم 1433الموافق ل 12 الى 13 ديسمبر 2011 ، المحور الثالث التخطيطوالاستراتيجيات ، الجمعية السعودية للسلامة المرورية ، الدمام ، 1433، ص 188 .

– القيادة في حضور شخص بالغ مسؤول لفترة زمنية معينة أثناء تعلم السياقة.

– فرض قيود على القيادة الليلية واصطحاب الركاب.

– التشدد بشأن عدم التسامح مع المخالفات المرورية ، بما في ذلك كتابة الرسائل الإلكترونية أثناء القيادة.

– إنشاء المعاهد المختصة لدراسة المرور فضلا عن اللجان التطوعية لسلامة المرور .

– إشراك الجهات المعنية بالسلامة المرورية في إعداد برامج توعوية لمستخدمي الطريق ، وإيصالها لجميع شرائح المجتمع عن طريق وسائل الإعلام المقروءة والمسموعة والمرئية .[1]

– **الضبط المروري:** من خلال :

– الأخذ بأدوات الضبط المروري الحديثة مثل نظام النقاط السوداء والتي تمثل نوعا من الردع الإضافي حيث يكون التركيز فيه على السائق و سلوكه.

– تعميم استخدام تقنيات المراقبة المرورية الحديثة مثل الرادارات و الكاميرات في الطرق التي تكثر فيها حوادث المرور، حيث وجدت دراسة أجريت في مدينة "فايرفوكس" (Fairfax)الأمريكية أن هناك انخفاضا يصل إلى حوالي (40%) في حوادث تجاوز الإشارة الحمراء بعد عام واحد من استعمال هذه الكاميرات.

– تعديل الغرامات المالية المتعلقة بتجاوز السرعة القصوى على الطرق بحيث تتدرج وتزيد بمقدار التجاوز على السرعة المحددة.

– تفعيل المواد القانونية الخاصة بالمخالفين لقواعد وأنظمة المرور وتطبيق هذه القوانين على الجميع بدون استثناء.

– تكثيف الدوريات المرورية على الطرق السريعة، وتزويدها بالسيارات الحديثة وإدخال المراقبة الجوية لهذه الطرق بصورة مستمرة.

– التشديد على استخدام معدات السلامة في المركبات (أحزمة أمان، طفاية الحرائق، مقاعد خاصة

[1] مولاتي فاطمة و عوادي حمزة ، سياسة السلامة المرورية ودورها في الوقاية من حوادث المرورفي الجزائر ، مذكرة لنيل شهادة الماستر ،جامعة حمة لخضر الوادي ، 2020 ، ص 15 .

بالأطفال .....الخ) .[1]

– **تحديد مواقع الحوادث وزيادة الإسعافات والتجهيزات الصحية** : من خلال:

– المتابعة اليومية لرصد الحوادث المرورية باستخدام خرائط النقاط (Accident Spot Maps) التي توضح مواقع الحوادث وشدتها، والتي يمكن من خلالها تمييز المواقع التي تتكرر فيها الحوادث المرورية ونوع الإصابة .

– الاستفادة من نظم المعلومات الجغرافية (GIS) في تحميل الحوادث المرورية وعلاقتها المكانية .

– زيادة مراكز الإسعاف على الطرق السريعة بين المدن و تزويدها بمستلزمات الإسعافات الحديثة الخاصة بحوادث المرور بالإضافة إلى تحسين نوعية الرعاية المقدمة لمن يعاني من إصابات ناجمة عن حوادث الطرق

– رفع كفاءة المسعفين في التعامل مع حالات المصابين في الحوادث المرورية، خاصة الإصابات الخطيرة وتقديم المساعدات المناسبة في مكان الحادث.[2]

ثانيا : استراتجيات بعيدة المدى :

وتحتوي هذه الاستراتجيات على :

1 – النقل الجماعي :

– من خلال دعم النقل الجماعي بالحافلات خاصة داخل المدن، وذلك لتقليل الاعتماد على النقل الخاص في أضيق الحدود، حيث لا تزال نسبة عدد حافلات النقل العام لكل (1000) نسمة من السكان في الوطن العربي متدنية مقارنة بالدول الأخرى.

– الاهتمام بالنقل المدرسي في جميع المراحل التعليمية وذلك للمحافظة على أمن التلاميذ وسلامتهم.

– إدخال شبكات النقل الحديثة في المدن الكبيرة مثل مترو الأنفاق.

– إضافة شبكات حديثة للمواصلات بين المدن مثل القطارات الكهربائية السريعة وخطوط السكة الحديدية الحديثة.

[1] عامر بن ناصر المطير و ناصر بن المرشد الزير ، "مستوى السلامة المرورية في الوطن العربي مقارنة بالدول الأخرى والاستراتيجية المقترحة لتحسينها ، جامعة الملك سعود، د س ، ص 17 .

[2] مولاتي فاطمة و عوادي حمزة ، مصدر سابق ، ص 17.

2- شبكة الطرق :

ويتطلب وضع إجراءات استراتيجية لرفع مستوى السلامة على شبكة الطرق ما يلي :

- زيادة سلامة السيارات :حيث تشكل هذه الأخيرة عنصرا حيويا من عناصر إنقاذ الأرواح على الطرق ولكن مازال هناك (80%) من بلدان العالم وخاصة البلدان المنخفضة الدخل وتلك المتوسطة الدخل عاجزة عن الالتزام حتى بالمعايير الدولية الأساسية المتعلقة بسلامة المركبات فانعدام هذه المعايير في البلدان المتوسطة الدخل التي باتت بشكل مطرد الزيادة من كبار البلدان المصنعة للسيارات ينطوي أيضا على خطورة تقويض الجهود العالمية الهادفة إلى زيادة سلامة الطرق ويجب على الحكومات إن تسرع في الامتثال للحد الأدنى من المعايير الدولية لسلامة المركبات الخاصة بالجهات التي تصنع المركبات التي تجمع أجزاءها وأن تحد من استيراد مركبات لا تفي إلا جزئيا بالمعايير ومن بيعها في بلدانها. - تحسين نوعية بياناتها المتعلقة بالإصابات الناجمة عن حوادث الطرق و تنسيق البيانات لتتماشى مع المعايير الدولية و توكيل هيئة رائدة تتمتع بما يلزم من سلطات و موارد من أجل وضع استراتيجية وطنية للسلامة على الطرق تشرف على تطبيقها .[1]

- إيلاء اهتمام كاف لاحتياجات المشاة وراكبي الدراجات الهوائية والنارية الذين يشكلون معا نسبة (49%) من مجمل الوفيات الناجمة عن حوادث الطرق و لن تتسن زيادة السلامة على الطرق في العالم إلا في حال بحثت احتياجات مستخدمي الطرق هؤلاء في جميع النهج الخاصة بالسلامة على الطرق.[2]

ثالثا : الأساليب المتبعة لترسيخ قواعد السلامة المرورية في المجتمع :

1 - الإعلام والتثقيف المروري :

حيث يتم بث برامـج التوعيـة المرورية بكافة أشكالها من خلال وسائل الإعلام المختلفة (السمعية ، السمعية البصرية ، والمطبوعة) وأهم ما يميز هذا الاسـلوب:

- القدرة على الوصول لأكبر عدد من الجمهور بأقل تكلفة وبأسرع وقت ممكن.

- تكون الرسائل والمعلومات الموجهة مختصرة، مبسطة، دقيقة وقادرة على جلب انتباه المتلقي بغض النظر عن ثقافته .

[1] المرجع نفسه ، ص 20 .
[2] منظمة الصحة العالمية ، التقرير العالمي عن السلامة على الطرق، 2015،ص 12 .

– توفر عنصر الاستمرارية والتكرار لضمان وصول الرسالة وللتثبت من رسوخ مضامينها في ذهن المتلقي.

– زيادة مستوى التزام مستخدمي الطريق بقواعد وقوانين وأنظمة المرور.

– التطرق لأهم قواعد ومبادئ المرور وما يستجد عليها من تعديلات ومحاكاة الواقع المروري الذي يعيشه مستخدم الطريق.

– إستقطاب تعاون واهتمام الجهات المسؤولة عن تخطيط وتنظيم الطرق ودفعهم لإجراء التحسينات اللازمة عليها من أجل سلامة مستخدميها.[1]

2 – الإرشاد والتوجيه عبر دور العبادة والمساجد :

حيث يتم التنسيق مع وزارة الشؤون والأوقاف لتخصيص إحدى خطب الجمعة من كل شهر لبث رسائل ذات مضامين مرورية توعوية على أن يتم تزويد هذه الجهات بالإحصائيات والبيانات اللازمة. وتعود أهمية هذه الوسيلة للأسباب التالية :

– المصداقية العالية التي يتمتع بها رجال الدين لدى الغالبية العظمى من الناس مما يؤدي الى تقبل الرسالة والعمل بها من قبل المتلقي.

– انتظام عدد كبير في حضور خطب الجمع على اختلاف ثقافاتهم مما يؤكد سعة الانتشار.

– الأسلوب المبسط الذي ينتهجه الخطباء والربط الدقيق بين قضايا الدنيا والدين ، والذي يساهم في حمل المتلقيين على سرعة الاستجابة لمضامين الرسالة .[2]

3 – التعليم والتدريب المروري في المدارس(التربية المرورية) :

وتهدف هذه الوسيلة الى تنشأة جيل واع مروريا من خلال زرع المفاهيم والسلوك المروري الآمن لدى الطلبة وتربيتهم على احترام عناصر المرور والوصول بهم الى سلوك مروري سوي بالفطرة، حيث أجمع الخبراء العاملين في مجال المرور بأن التربية المرورية تعتبر من أهم الإجراءات والأساليب والطرق التي تؤدي الى الحد من حوادث المرور، وذلك لأن الإنسان الذي اكتسب مهارات مرورية منذ نعومة أظافره يعتبر قادراً على تمييز الخطر وحماية نفسه، وكذلك قادراً على التعامل مع البيئة المرورية بشكل صحيح،

[1] فرح الجلامدة ، مرجع سابق ، ص 06 .
[2] المرجع نفسه ، ص 08 .

إ ضافة ا لى أن التربـ ية المرور ية تـ غرس الـ عادات الـ سليمة المتعلـ قة بـ سلامة الأطـ فال عـ لى الـ طرق. وتعني التنشئة المرورية السليمة للطلبة منذ التحاقهم برياض الأطفال حتى التخرج من المعاهد والجامعات وممارسة الحياة العملية. وتتم من خلال تزويد الطلبة بمعلومات وحقائق مرورية على أسس علمية صحيحة، وتعليمهم وتدريبيهم على طرق استخدام المهارات اللازمة التي يحتاجونها في مختلف أعمارهم لمجابهة المواقف والمشاكل التي يواجهونها ومساعدتهم على اتخاذ القرار المناسب وتطبيق ما اكتسبوه من خبرات نظرية وجعلها سمة من سمانهم وسلوكاً متميزاً لهم . علماً بأن دور المدرسة في مجال الوعي والثقافة المرورية يتركز في تعريف الطالب بأهمية حماية نفسه من حوادث الطرق والتعرف على قواعد وأنظمة المرور وقواعد السلامة العامة .[1]

4- الرقابة المرورية و دورها في دعم مفهوم السلامة المرورية :

مما لاشك فيه أن حملات التوعية المرورية تهدف الى توعية وتثقيف مستخدمي الطريق بقواعد وآداب المرور وتحفيزهم على الالتزام بها وتطبيقها إلا أنها لا تكفي لوحدها لتحقيق هذا الهدف، حيث تبين نتيجة البحث الميداني بأنه لا بد أن يرافقها حملات لتنفيذ الرقابة المرورية وضبط المخالفين وذلك لتحقيق أفضل النتائج المرجوة وللتحقق من مدى التزام المواطنين وتفهمهم لمضامين حملات التوعية المرورية ، فالهدف الأساسي هو تغيير السلوك وليس التزود بالمعلومة وتخزينها دون أن تؤدي الى تعديل في السلوك. فالجانب المعرفي و المتمثل بمعرفة قواعد المرور ومستلزمات السلامة على الطريق وحده لا يكفي، بل يجب أن يرافقه الالتزام الكامل بقواعد المرور، لأن تطبيق الأمور التى أصبح السائق أو الماشي أو الراكب يعرفها من تفعيل الوعي المروري هي الهدف المرجو، و دور الرقابه المرورية يأتي ليكمل و ليدعم و ليطبق هذه المعرفة بشكل عملي. [2]

رابعا : إرشادات السلامة المرورية الموجهة للأطفال .

- بالنسبة للطفل الراجل :

على الطفل أن يتعلم أن:

- الرصيف هو المكان المخصص لسير الراجلين .

- هناك علامات وأضواء تنظم حركة المرور للراجلين وللسيارات ومن واجب كل فرد احترامها.

[1] عبد النور أرزقي ، دور الثقافة المرورية في الحد من حوادث المرور ، جامعة آكلي محند والحاج ، البويرة ، ص 55 .
[2] فرح الجلامدة ، مصدر سابق ، ص 10 .

– عبور الطريق يكون من الممر المخصص للراجلين إن وُجدت ، ويكون وبعد التثبت من خلو الطريق في الاتجاهين.

– عبور الطريق حسب خط قائم يمكن من اختصار وقت العبور ويحد من التعرض للخطر.

– عبور الطريق لا يكون بالأماكن التي تكون فيها الرؤية محدودة.

– المشي يكون دائما على الرصيف أو على حافة الطريق وفي الاتجاه المعاكس لحركة المرور حتى تتسنى رؤية العربات القادمة.

– التثبت من خلو الطريق قبل النزول إلى المعبد ضروري.

– عبور الطريق أمام حافلة أو شاحنة خطر إذ هما تحجبان الرؤية.

– ارتداء ثياب فاتحة اللون مع استعمال مادة عاكسة للأضواء على اللباس الخارجي أو على المحفظة أو على الحذاء في الليل يمكن السيارات من رؤية المترجل عن بعد.

– وعلى الولي جعل الطفل دائما بعيدا عن حافة الرصيف لتفادي تعريضه لخطر الانجذاب بالسيارات المارة، وأن يضع في اعتباره أن مرافقته له في تنقلاته تجنبه المخاطر.[1]

– الطفل المرافق لسائق سيارة :

إذا كان الطفل مرافقا لسائق سيارة ، يجب:

– الجلوس من الخلف واستعمال حزام الأمان.

– عدم القيام بأي نشاط يمكن أن يشغل السائق عن الطريق أو أن يثير أعصابه.

– تفادي كل وضعية يمكن أن تحد من الرؤية أو حرية الحركة لدى السائق.

– عدم الانحناء خارج السيارة أو اللعب بأقفال أبوابها.

– النزول دائما من جهة الرصيف مع الانتباه إلى المترجلين .

– وعلى الكبار عدم ترك الطفل بمفرده داخل السيارة.

[1] المرصد الوطني لسلامة المرور ، حملة توعوية في مجال السلامة المرورية بمناسبة العودة المدرسية ، " دور العائلة والإطار التربوي في تأمين السلامة المرورية في المحيط المدرسي "، تونس ، 2019-2020 ، ص 07

وعليهم أيضا عند اصطحاب الطفل بالسيارة :

– الوقوف دائما بجانب الرصيف المحاذي لباب المؤسسة التربوية ليتمكن الطفل من الدخول مباشرة دون عبور الطريق وإذا استحال ذلك فعلى الولي أن ينزل من السيارة ويصطحبه حتى باب المؤسسة.

– عدم الوقوف عند انتظار خروج الطفل من المؤسسة في الجانب المقابل لباب المؤسسة لأن الطفل غالبا ما يسارع باجتياز الطريق عند رؤيته لوليه دون انتباه .

الطفل المستعمل لوسيلة نقل عمومي :

عند استعمال الطفل للحافلة أو المترو أو القطار، يجب :

– الوقوف دائما على الحافة الترابية أو الرصيف في المحطة .

– البقاء بعيدا عن حافة المعبد عند اقتراب وسيلة النقل من المحطة .

– الصعود في وسيلة النقل بهدوء وعدم الانحناء من النافذة .

– النزول من وسيلة النقل عند التوقف الكلي وبهدوء وعدم عبور الطريق من أمامها.

– مسك يد الولي خاصة عند اكتظاظ وسيلة النقل .[1]

الطفل السائق للدراجة :

يجب على الطفل:

– أن لا يمتطي إلا الدراجة الملائمة لسنه مع توعيته ومراقبته حتى يقوم بذلك في البيت وفي أماكن اللعب فقط بعيدا عن المعبد والأرصفة.

– ألا يقل سنه عن الـ 12سنة و ألا يقل سن المرافق عن 6 سنوات و لا يتجاوز الـ 12 سنة.

– أن لا يمتطي الدراجة إلا إذا كانت مجهزة بجهازي فرملة ناجعين و بمصباح واحد في مقدمها يرسل إلى الأمام ضوء أصفرا أو أبيضا غير مبهر و في مؤخرتها بضوء أحمر ،ظاهر من الوراء و أجهزة عاكسة للنور ترى جانبيا. ويجب أيضا أن تحمل دواسة الدراجة أجهزة عاكسة لنور ذي لون برتقالي كما أن المجرورة يجب أن تجهز في المؤخرة بجهاز يعكس نورا أحمر يوضع من اليسار وإذا كانت المجرورة تحجب الضوء الأحمر الخلفي للدراجة تجهز بضوء أحمر من الخلف ،كذلك يجب تجهيز الدراجة بمذبه

[1] المرجع نفسه ، ص 08

صوتي يتمثل في جرس أو جلجل يمكن أن يسمع صوته على 50م وتجهز أيضا بلوحة تحمل إسم مالكها ومقره.

- أن يمسك المقود بصورة جيدة.
- أن يحافظ على مسافة كبيرة بينه وبين العربة التي أمامه ، ليجد الوقت الكافي للتوقف عند اللزوم.
- إعطاء إشارة واضحة باليد قبل كل توقف أو انعطاف .[1]

[1] المرجع نفسه ، ص 09 .

الفصل الثالث : حوادث المرور

المبحث الأول : ماهية حوادث المرور.

أولا : مفهوم حوادث المرور .

ثانيا : أنواع حوادث المرور.

ثالثا : أسباب حوادث المرور .

المبحث الثاني : خصائص حوادث المرور.

أولا : آثار حوادث المرور

ثانيا : النظريات المفسرة لحوادث المرور.

ثالثا : سبل ووسائل الوقاية من مشكلة حوادث المرور.

رابعا : التقليل من حوادث مرور الأطفال مسؤولية الجميع .

تمهيد :

بدأت حوادث المرور بالظهور منذ أن استخدم الإنسان المركبة في تنقلاته، وقد وقع أول حادث مرور عام (1779)، حيث تدهورت العربة البخارية التي صنعها الفرنسي " نيكولاس كونيو"(Nicolas Cugnot) عند أحد المنحنيات، وكانت تسير بسرعة ثلاثة أميال في الساعة تقريبا.

وفي عام (1869) وقع أول حادث مرور بواسطة مركبة ذات محرك ميكانيكي، نتج عن هذا الحادث مقتل لشخصين، وبعد سنتين تلاه حادث آخر بالولايات المتحدة الأمريكية أدى إلى مقتل شخصين أيضا، منذ ذلك التاريخ وحوادث المرور لم تتوقف حتى أصبحت في أيامنا هذه تعد بالملايين.

المبحث الأول : ماهية حوادث المرور.

أولا : مفهوم حوادث المرور .

1 – لغويا :

حوادث المرور هي لفظ مركب من مضاف ومضاف إليه والمركب لا يمكن أن يعرف إلا بعد معرفة أفراده، فلذلك ينبغي تعريف كلمتي (الحوادث) و (المرور) ثم تعريف (حوادث المرور).

فالحوادث في اللغة: مأخوذة من حدث ، يقال حدث الشيء حدوثا وحداثة أي تجدد وجوده، فهو حادث و حديث، ومنه حدث به عيب إذا تجدد وكان معدوما قبل ذلك.

ويقال حدث أمر أي وقع و الحدوث عبارة عن وجود الشيء بعد عدمه وبمعنى آخر هو: كون الشيء بعد أن لم يكن، سواء كان عارضا أو جوهرا .

والحادث في اللغة: نقيض القديم والحادث الأمر الواقع، مؤنثه حادثة، وجمعه حادثات وحوادث .

أما المرور في اللغة : فهو المضي والعبو. قال ابن منظور: مر عليه وبه يمر مرا : أي اجتاز ومر يمر مراً ومروراً أي ذهب واستمر .

يقال: مر يمر مراً ومروراً وممرا معناه جاز وذهب ومره ومر به وعليه معناه اجتازه .[1]

[1] هشام بن عبد العزيز المرشد، "الاستعانة بالخبرة في حوادث المرور، دراسة نظرية تطبيقية من واقع ملفات الحوادث لدى إدارة المرور والمحاكم الشرعية بمدينة الرياض،" رسالة مقدمة استكمالا لمتطمبات الحصول على درجة الماجستير في العدالة الجنائية (أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، كلية الدراسات العليا، قسم العدالة الجنائية، تخصص التشريع الجنائي الإسلامي) ، 2001 ، ص101 .

من هنا فإن حوادث المرور تعني الأمور التي تنتج عن السير في الطريق العام، وما يترتب على ذلك من أضرار تلحق بالغير، لأن السير بالطريق العام مشروع ولكنه مقيد بعدم الضرر الذي يلحق بالغير أفرادا وجماعات أو الأموال المنقولة أو غير منقولة، سواء أكان مباشرا للحادث أم كان متسببا في وقوعه .

2 – اصطلاحا :

يعرف الحادث المروري على أنه : الفعل الخاطئ الذي يصدر دون قصد سابق أو بسبب عمد وينجم عنه ضرر سواء كان وفاة أو إصابة أو خسارة للممتلكات العامة أو الخاصة استخدام المركبة أو حمولتها أثناء سيرها في الطريق العام.

كما يعرف بأنه كل الإصطدامات التي تقع في الطريق المفتوح للسير العمومي، وقد تخلف ضحية أو عدة ضحايا من قتلى وجرحى وتكون سيارة واحدة على الأقل متورطة فيها. [1]

ويمكن تعريف الحادث المروري على أنه : واقعة تحدث بدون توقع وبدون تدبير سابق، بسبب توفر ظروف معينة يحتمل وقوعها أو ينتج عنها نتائج سيئة وغير مرغوب فيها، ويقصد بالحوادث المرورية جميع الحوادث التي تنتج عنها أضرار مادية أو جسمية جراء استعمال المركبة، وهي كل واقعة ينجم عنها وفاة أو إصابة أو خسارة في الممتلكات بدون قصد سابق، وبسبب المركبات أو حمولتها أثناء حركتها، ويدخل ضمن ذلك حوادث الاحتراق أثناء حركة المركبة على الطريق العام.[2]

ويعرف السيف عبد الجليل حوادث المرور بأنها : جميع الحوادث التي ينتج عنها إزهاق للأرواح، أو إصابات في الأجسام أو خسائر في الأموال أو جميع ذلك من جراء استعمال المركبة . [3]

أما منظمة الصحة العالمية فتعرف حادث المرور بأنه : واقعة غير متعمدة ينتج عنها إصابة .

كما عرفته اللجنة الاقتصادية الأوروبية التابعة لهيئة الأمم المتحدة من خلال توفر العناصر التالية:

1– أن يحدث في الطريق العام.

2– أن ينتج عنه وفاة أو إصابة شخص أو أكثر.

---

[1] درقاوي عائشة،"دراسة قياسية لحوادث المرور في الجزائر"، مذكرة مقدمة لنيل شيادة الماجستير في علوم التسيير ، جامعة عبد الحميد بن باديس– مستغانم ، 2011 ، ص 20 .

[2] بيران بن شاعة ،"مستوى وعي تلاميذ المرحلة الابتدائية بقواعد السلامة المرورية"، دراسة ميدانية لعينة من تلاميذ المدرسة الابتدائية عيسى عزوز بالأغواط، مجلة الباحث في العموم الانسانية والاجتماعية"، جامعة عمار ثليجي ،الأغواط ، (الجزائر)، 2013 ، ص 231 .

[3] حارتي حسين وبلعلياء بلال ، "السلوكيات الانحرافية لدى السائقين الشباب وعلاقتها بارتكاب حوادث المرور" ، رسالة مقدمة ليل شهادة الماستر في سوسيولوجيا العنف وعلم العقاب(جامعة الجيلالي بونعامة، خميس مليانة، كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية، 2018 ، ص 22 .

3- أن يشترك فيه إحدى المركبات المتحركة على الطريق.

ويعرف الحادث المروري من الوجهة الاقتصادية بالحادث غير العمدي الذي نتج عن استخدام المركبة على الطريق العام، وينتج عنه خسائر في الأرواح والممتلكات تؤثر بطريقة مباشرة أو غير مباشرة في الاقتصاد الوطني. [1]

يتضح من التعاريف السابقة أن الحادث المروري لابد أن تتوفر فيه العناصر التالية:

- **عنصر الخطأ** : وقد يكون بسبب الإهمال، عدم الاحتياط، عدم مراعاة القانون.

- **عنصر المركبة:** أن يكون هذا الفعل الخاطئ قد وقع بسبب استخدام المركبة.

- الطريق العام أن يكون هذا الفعل الخاطئ قد وقع بسبب استخدام المركبة للطريق العام.

- حدوث خسائر في الأرواح أو الممتلكات أو كليهما ويترتب عن ذلك مسؤولية مدنية بالتعويضات أو جزائية إذ ترتب عنه ضحايا وتعلق الأمر بمخالفة القانون .

ثانيا : أنواع حوادث المرور:

1 - الاصطدام : هو حادث سيارتين أو أكثر أو الحيوانات أو أجسام أخرى على الطريق.

2 - الانقلاب: هو انقلاب السيارة بسبب استخدام السرعة أو خلل في ميكانيكية السيارة بسبب عدم إجراء فحص دوري لها، أو خلل في الطريق مثل وجود المطبات أو بسبب الحالة الجوية كسقوط الأمطار والضباب في الشتاء والرياح الشديدة المحملة بالغبار.

3 - الدهس: ويعني دهس المشاة.

ويمكن أن تصنف الحوادث المرورية من حيث نتائجها إلى :

حوادث بسيطة: هذه الحوادث لا تؤدي إلى حدوث إصابات بشرية ولا تنتج عنها أضرار عادية بليغة أو متوسطة ، إلا أنها غالبا ما تؤدي إلى هدر الوقت وحدوث بعض الآلام وتعطيل الإجراءات.

حوادث متوسطة: وهي الحوادث التي لها أثر اقتصادي فهي تسبب خسائر مادية بالأموال العامة والخاصة وتتمثل بالأضرار التي تحدث للمركبات وما تصطدم به.

[1] رحيمة حوالف، "التكاليف الاقتصادية والاجتماعية لحوادث المرور بالجزائر"، مجلة الباحث ، ع11/2012،كلية العلوم الاقتصادية والتجارية ، كلية التسيير، جامعة أبي بكر بلقايد ، تلمسان ، الجزائر، ص 104 .

الحوادث الجسيمة : يتسبب هذا النوع من الحوادث في إصابات خطيرة متمثلة في تعرض الآلاف من البشر كل عام إلى القتل وقد تسبب لبعض الأفراد بالعاهات المستديمة التي تمنعهم من أداء دورهم الطبيعي، وهذا النوع هو أخطر أنواع الحوادث لأنها لها أثر في الجانب الاقتصادي والاجتماعي والنفسي.[1]

ثالثا : أسباب حوادث المرور:

إن تحديد أسباب الحوادث المرورية بكل دقة أمر يصعب تحقيقه، ذلك أن العملية تحتاج إلى عمل مهني دقيق بدءا من المصالح المختصة في التحقيق في الحوادث المرورية، وفحص المركبات، وحالة الطرقات.... إلخ، وانتهاء بمدارس تعليم السياقة، وبالرغم من ذلك يتأكد في الواقع أن العنصر البشري هو العامل الأساس في وقوع حوادث المرور، وذلك باعتبار هذا العنصر هو المدرك، والقادر على التكيف مع كل الأوضاع، وعليه يمكن تعداد أهم هذه الأسباب فيما يلي: الإنسان، الطريق، المركبة وقد يكون سبب الحادث أحد العناصر الثلاثة أو تداخل واحد أو اثنين من العناصر التي تؤدي إلى وقوع الحادث أو تشترك العناصر الثلاثة في ذلك، وسوف يتم فيما يلي عرض دور كل عامل من العوامل السابقة في وقوع الحادث المروري. [2]

1 – العنصر البشري :

هناك عدة صور تبين مدى تسبب السائق في وقوع الحوادث منها مخالفة أنظمة المرور، مثل السرعة الزائدة أو الدوران غير النظامي، أو التجاوز الخاطئ، أو عدم التقيد بالإشارة الضوئية أو التوقف غير النظامي وغيرها.

هذا إلى جانب أن حالة السائق التي يكون عليها أثناء قيادته للمركبة تؤثر في قيادته، كتعرضه لظروف صحية طارئة، أو نفسية غير ملائمة، أو أنه قد يقود المركبة تحت تأثير المسكرات أو المخدرات أو الأدوية المنومة.

---

[1] بوقادوم عبد القادر ، أسباب حوادث المرور حسب رأي مستعملي الطرقات في ولاية أم البواقي ، مذكرة مقدمة لنيل شهادة ماستر، قسم العلوم الاجتماعية ، تخصص علم النفس العمل والتنظيم وتسيير الموارد البشرية، جامعة العربي بن مهيدي ،أم البواقي ، الجزائر ،2015، ص 09 .

[2] خليفة مراد ونسيم رشاشي، "أثر تعديل قانون المرور الجزائري رقم 17/05على واقع ظاهرة حوادث الطرقات" ، مجلة الباحث للدراسات الأكاديمية، العدد03 ، ص 371 .

إن عدم تقيد السائق بقواعد القيادة السليمة وتدني نسبة الوعي المروري لدى بعض السائقين تعد من أسباب حوادث المرور. [1]

وينقسم العنصر البشري إلى قسمين:

– **الراجلون:** أو المشاة هم الأفراد والجماعات الذين يستخدمون الشوارع والطرقات سيرا على الأقدام . إن المشي هو أحد التنقلات المستعملة بشكل واسع (من35% إلى 52%) ولكن رغم شموليته إلا أن المساحات المخصصة للمشاة قد تقلصت بشكل ملحوظ ومقلق تاركة المجال للمركبات ذات المحرك التي ما فتئت تتطور باستمرار محتاجة بذلك إلى أماكن أوسع وسرعة أكبر، كما أن الأطفال هم المشاة الأكثر عرضة لحوادث المرور بسبب سهوهم نتيجة لقلة إدراكهم للخطر وحداثة سنهم.

– **السائقون:** يخضع سائقو السيارات إلى تأثيرات مختلفة سواء متوقعة أم لا كما أن لتصرفاتهم وحالاتهم النفسية دور كبير في مجريات الحركة المرورية (سهو، تعب، عصبية، تحت تأثير دواء مخدر أو خمر، سوء رؤية...إلخ)، حيث تعتبر شريحة الشباب (18–35 سنة) الأكثر عرضة لحوادث المرور . [2]

وأكثر أسباب هذه الحوادث نفسية، نذكر من بينها:

– رؤية الشباب نوعا من الرقي والتقدم في السيارة : وهو قد يستعملها للمباهاة للتعبير عن رقي اجتماعي أكثر مما يستعملها للتنقل فيحاول فرض نفسه باستعمال السرعة أو لإبهار أحد أصدقائه بالمنافسة أو يتجاوز سيارة مزعجة ذات سرعة أقل على طريق وطني دون أن يحترم أدنى قوانين التجاوز كأنه لا يرى أنه ليس وحده وأن تصرفه لم يكن متوقعا أبدا.

– حداثة الحصول على رخصة القيادة: إن الحصول على رخصة القيادة لا يعني قيادة جيدة والكثير من المتحصلين عليها حديثا يرى فيها نوعا من حرية القيادة ولا يحترمون السرعة كما أن التكوين في مدارس القيادة بالإضافة إلى عدم شموليته وفترة التكوين لا يأخذ بعين الاعتبار عملية التحسيس بضرورة احترام قوانين المرور، كتحديد السرعة واستعمال حزام الأمن.[3]

---

[1] عمرتركي وبوشليق نبيل ، "أهمية القطاع العام في تحسين السلامة المرورية – دراسة حالة مدينة المسيلة– " ، مذكرة تخرج مكممة لنيل شهادة ماستر، جامعة محمد بوضياف المسيلة ، 2018 ، ص 09 .

[2] عبيرتباني ،" الحملات الإعلامية الإذاعية الخاصة بالتوعية المرورية في الجزائر– دراسة ميدانية على عينة من جمهور السائقين بولاية سطيف"، مذكرة مكملة لنيل شهادة الماجستير في علوم الاعلام والاتصال ، جامعة محمد خيضر بسكرة ، 2012 ، ص 133 .

[3] عائشة درقاري ، مصدر سابق ، ص23 .

– عدم احترام قوانين المرور: يرى الكثير من الشباب أن في احترام قواعد المرور نوع من القيد على حريته الشخصية والضغط، فنجدهم يجاهرون بخرقها ويعتبرون ذلك مفخرة، خاصة فيما يتعلق بالوقوف أمام إشارة قف أو التأني عند ممر الراجلين والتجاوزات غير القانونية دون نسيان استعمال السرعة المفرطة خارج المدينة أو داخلها مع السيارات الجديدة التي تشبع نهمهم في هذا المجال. [1]

وهناك عدة عوامل تتحكم في سلوك وتصرفات السائقين، وتكون نتائجها الوقوع في الحوادث المرورية، ومنها عوامل جسمية وعوامل نفسية وعوامل سلوكية.

– العوامل الجسمية:

تتمثل العوامل الجسمية الأكثر شيوعا ذات العلاقة بحوادث السيارات في التالي :

– الإعاقات الجسمية المختلفة مثل ضعف البصر والسمع وما شابهها من إعاقات القيادة وقد حدث للسائق بعد فحصه طبيا عند حصوله على رخصة القيادة، وقد يكون السائق تخطى وهو يستخدم نظارة أو عدسة لاصقة أو سماعة أذن ولم يكن يستعملها وقت الفحص الطبي الحادث.

– الإرهاق الشديد وعدم النوم لفترات طويلة والضعف الجسمي العام ومن يتعرض له السائق من عمل شاق أو القيادات لمسافات طويلة دون راحة مما يترتب عليه من نعاس هؤلاء السائقين أثناء القيادة أو بطئ ردود أفعالهم وبالتالي وقوع الحوادث.

– الأمراض التي يعاني منها السائقين والتي لا تكون معها القيادة آمنة أبدا خاصة تلك الأمراض التي ترافقها نوبات مفاجئة يفقد فيها المريض السيطرة على نفسه كالنوبات القلبية والصرعية، وتكون النتيجة خطرا على السائق ومستعملي الطريق والمشاة والركاب.

– المواد المخدرة والمسكرة، وهي لها تأثير سلبي في قيادة السيارات حيث تؤدي إلى حوادث مروعة وأضرار وتلفيات تقع بالأشخاص والممتلكات الخاصة والعامة، حيث يفقد السائق السيطرة على نفسه وعلى مرتكبيه وهو واقع تحت تأثيرها. [2]

[1] عبير تباني ، مصدر سابق ، ص 134.

[2] حارتي حسين وبلعلياء بلال ، مصدر سابق ، ص 41 .

- العوامل النفسية و السلوكية :

وهي تتعلق بمقدار اليقظة و الوعي لدى السائق ، وتزداد أهمية هذا العامل عندما يفكر السائق في مشاكله وهمومه، ويقود السيارة دون وعي كاف لما يجري حوله، أما الغضب فربما يؤدي إضافة إلى ما تقدم إلى القيادة بسرعة جنونية مما يزيد خطر وقوع الحوادث المرورية.

إن حالة السائق كثيرا ما تدفعه إلى سلوك غير سوي له تأثيره الكبير في عدم احترام قواعد وأنظمة المرور، وبالتالي الوقوع في الحوادث المرورية ومثاله السائق الأناني الذي يعتقد أن الطريق خاص به وحده، وكذلك السائق السريع التأثر والتعصب والمتباهي الذي يعرض نفسه ومستعملي الطريق للخطر ليجذب الأنظار إليه. [1]

2 - المركبة :

المركبة هي عنصر من العناصر الأساسية المكونة للحادث المروري والمركبات ليست على شكل واحد أو نوع واحد ، وإنما هي مختلفة الأشكال والأحجام.

وقد عرف نظام المرور المركبة بأنها : كل وسيلة نقل أو جر ذات العجلات، تسير بقوة الآلة أو الكهرباء أو الحيوانات على الطريق، ويدخل في هذا المعنى السيارات والجرارات والمقطورات والقاطرات والدراجات والعربات و الحافلات باستثناء تلك المعدة للسير على الخطوط الحديدية.

وبما أن المركبة عنصر من العناصر المسببة لحوادث المرور فإن للمركبة دورا في وقوع نسبة من الحوادث المرورية، فقد يعزي وقوع الحادث المروري إلى وجود عيب أو خلل في المركبة، كما أن للمركبة دور في خطورة الحادث المروري المتمثلة في نوع الإصابات ودرجة خطورتها .

وبما أنها أداة للعملية المرورية ، فجاهزية المركبة فنيا للسير على الطرقات، وحالتها الميكانيكية التامة الخالية من الأعطال، تمثل أهم العوامل المهمة في السلامة من حوادث الطرق، وتتلخص عيوب المركبة التي تؤدي إلى وقوع الحوادث المرورية في عدم إخضاعها للفحص الدوري، عدم مطابقتها للمواصفات والمقاييس، عدم صلاحية مكابحها وأنوارها وإشاراتها ومساحات المطر، عدم التأكد من سلامة الإطارات وضغط الهواء بها، وكذلك الإهمال في صيانتها.

[1] مولاتي فاطمة و عوادي حمزة ، مصدر سابق ، ص 28 .

وتعتبر المركبة العامل الوسيط في سلسلة العوامل المسببة للحوادث ولا يمكن الفصل بين السيارة وبين شخصية السائق، ويؤدي الإهمال بالسيارة وعم توفر مواصفات السلامة والصيانة إلى تدهور عوامل السلامة، كما أن حجم السيارة له دور بارز في تحديد خطورة الحادث المروري .[1]

3 – الطريق :

تعتبر شبكة الطرقات مضمار السير لكل مركبة، وصلاحية الطرق للسير فيها دون معيقات تتيح تقليص العديد من حوادث المرور التي قد يكون سببها ضيق الشبكة الطرقية وعدم استيعابها لحجم العربات المتزايد من جهة وقد يكون سببها أيضا نقص التهيئة لمسارات الطرق عبر الإشارات الإرشادية والإنارة المناسبة، وعلامات التحذير والتذكير في حالات وجود أشغال أو موسم هجرة بعض الحيوانات العابرة للطرق، والطرق السيئة وغير الصالحة للسير أثناء الأحوال المناخية السيئة كالانزلاقات والزوابع الرملية في الصحراء .[2]

المبحث الثاني : خصائص حوادث المرور .

أولا : آثار الحوادث المرورية .

تعتبر المشكلة المرورية مشكلة عالمية تعاني منها جميع الدول لكن بدرجات مختلفة، والتي خلفت آثار سلبية وخطيرة على الفرد والمجتمع، تتمثل أساسا في الخسائر الاقتصادية الكبيرة وفي الخسائر البشرية، "وطبقا لتقديرات منظمة الصحة العالمية، فإن العالم يخسر سنويا ما لا يقل عن (700) ألف شخص بسبب حوادث المرور، أي بمعدل وفاة في كل (50) ثانية، كما أنها تتسبب في إصابة أكثر من (200) مليون شخص بجروح متفاوتة الخطورة، أي بمعدل إصابة كل ثانيتين .

كما يشير الدكتور "عبد القادر تومي" إلى أن حوادث المرور تعتبر من أهم موارد التهلكة ، فالسيارات ووسائل النقل الأخرى المستخدمة للتنقل من مكان لآخر لقضاء حوائجهم ولأمور الناس المعيشية أصبحت من ضروريات الحياة المعاصرة ، وفي ذات الوقت فإنها من أبرز الوسائل التي تسبب الوفيات والإعاقات والإصابات وتخلف الخسائر البشرية من قتلى وجرحى، إضافة إلى خسائر مادية معتبرة بسبب الإعاقات والأضرار الناجمة عن الحوادث، ولا يمكن أن نغفل آثار هذه الحوادث على نفسية المصابين، وما تتركه

[1] بوقادوم عبد القادر ، مصدر سابق، ص 21 .

[2] سالي مراد ، " حوادث المرور في الجزائر أسبابها وسبل الوقاية منها "دراسة ميدانية بالطريق الوطني السريع رقم 01 " ، رسالة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في علم الاجتماع الجنائي ، جامعة الجزائر 01 ، كلية العلوم الاجتماعية ، 2007 – 2008 ، ص 49.

من أثر عميق في نفوسهم، ومما قد تسببه من عقد نفسية بسبب الحالات المرضية التي قد يبقون عليها، وخصوصا أولئك المعاقون منهم . [1]

ويمكن ذكر أهم آثار ومخلفات حوادث المرور فيما يأتي :

1 – الخسائر البشرية :

يعتبر الإنسان الضحية الأولى في حوادث المرور، الذي يكون معرضا للموت أو للإصابات الخطيرة، فبالنسبة للإصابات الخطيرة التي تتطلب الدخول للمستشفى لعدة أيام فإنها تمثل الضعف في الطرق الحضرية منها في الطرق خارج التجمعات السكانية، حيث أن الحوادث تكون كثيرة في التجمعات السكانية خاصة عند مفترقات الطرق. وبالنسبة للمسافة المقطوعة فإن أصحاب الدراجات النارية والعادية والمشاة هم الأكثر تعرضا للخطر، إذ تبلغ نسبة الضحايا منهم في الكيلومتر الواحد حتى عشرة أضعاف الضحايا الراكبين للسيارات، وبالنسبة لأصحاب السيارات فإن نسبة الحوادث عند الشباب أو قليلي الخبرة في القيادة تبلغ خمس أضعاف منها في عند المسنين والذين لديهم خبرة كبيرة في القيادة .

وقد خلفت حوادث المرور في العالم (180) ألف قتيل في سنة (2005) ، كما ارتفع عدد الجرحى إلى ما بين (20–50) مليون إصابة أسفرت عن خمسة ملايين حالة عجز دائمة .

و الجزائر كغيرها من بلدان العالم تكبدت الكثير من الخسائر البشرية، فمثلا تشكل فئة الشباب نسبة (29%) من مجموع قتلى حوادث المرور، كما تخلف 3000 معاق حركيا إعاقة دائمة . [2]

2 – الآثار الاقتصادية :

تتمثل الأضرار الاقتصادية لحوادث المرور في مجموع النفقات والأعباء المادية الإضافية المباشرة التي يتحملها المجتمع أو خزينة الدولة بسبب حوادث المرور كما هو الحال في الأضرار التي تصيب المركبات، والطرق والجسور والإشارات المرورية، كالنفقات الصحية ، فتكون التكاليف الاقتصادية في صورة ما يلحق بالعنصر البشري من إصابات أو وفيات ، أو ما يلحق بالممتلكات العامة والخاصة من أضرار، إضافة إلى ما يتكلفه الأفراد، نتيجة إتلاف مركباتهم وإصلاحها، وكذا الإعاقات والإصابات

[1] وليد حدادي ، المشكلة المرورية في الجزائر ..الأسباب والوقاية ، مجلة العلوم الانسانية جامعة محمد خيضر بسكرة ، ع 50، 2018 ، ص 148 .

[2] قرميط علي، علاقة الأمن المروري الحضري بالتنظيم العام للمدينة (دراسة حالة– مدينة المسيلة–)، رسالة ماجستير في التسيير الإيكولوجي للمحيط الحضري، جامعة محمد بوضياف، المسيلة، 2003، ص91 .

ومايترتب عليها ، وما تنفقه الدولة من مصروفات ونفقات لعلاج المصابين إضافة إلى الأثر سواء الناتج عن الوفاة أو العجز، الذي يقلل من كفاءة الأفراد وقدرتهم على العمل والإنتاج، إضافة إلى ما تنفقه الدولة من مصاريف وتكاليف علاج المصابين في حوادث المرور، وهذه التكاليف كان يمكن أن تنفق في أوجه استثمارية تعود على الدول بالنفع، أضف إلى ذلك ما صرف على تعليم وتأهيل وتدريب ضحايا حوادث المرور. [1]

وإذا كانت الدراسات تؤكد العلاقة بين النمو الاقتصادي وكفاءة شبكة الطرق، ولقد قدرت التكلفة الاقتصادية لحوادث المرور في دول العالم ما بين (1 %) إلى (3 %) بين إجمالي الدخل القومي، وفي الدولة النامية تقدر الخسائر الاقتصادية بسبب حوادث المرور من (3 %) إلى (5 %) من إجمالي الناتج القومي غير المباشر نتيجة فقد عنصر بشري منتج في المجتمع. فمشكلة الحوادث المرورية تؤثر على عملية التنمية وفي اقتصاد الدول بما تملكه من عامل الوقت وتأثيره في الإنتاج كإحدى صور الموارد العامة وعامل استهلاك الوقود والخسائر المادية كإحدى صور النفقات العامة والخسائر المادية والبشرية الناتجة عن الحوادث التي تعد من معوقات الإنتاج ، لذلك تعد مشكلة حوادث المرور إحدى أهم أسباب استنزاف الموارد البشرية والمادية للدولة قدر بعض الباحثين هذه الخسائر بأكثر من سبعين بليون دولار لعام (1998) في الولايات المتحدة الأمريكية فقط، منها(37%) مصاريف التأمين، (22 %) خسائر في الإنتاج، (6 %) مصاريف متعلقة بالجهات القانونية والقضائية ، (5.5 %) مصاريف علاجية ، (1%) تكاليف طوارئ والباقي مصاريف أخرى .[2]

وبالجزائر تكلف حوادث المرور خزينة الدولة سنويا بـ (65) مليار دينار أي ما يعادل (5.1 إلى 2 %) من الناتج الوطني الخام هذا بالإضافة إلى مصاريف الإسعاف والعلاج بالمستشفيات والتكفل بالمعوقين، ويمكن إيجاز هذه التكاليف فيما يلي :

– **التكاليف الطبية:** وتشمل الإسعافات الأولية وتكاليف سيارة الإسعاف، وتكاليف العلاج بالمستشفيات، وتكاليف اقتناء الدواء، وتكاليف الأجهزة الطبية .

[1] محمد عبد المعطي السيد، الآثار الاقتصادية لحوادث المرور، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، مركز الدراسات و البحوث ، الرياض ، 2008 ، ص 34 .

[2] هبة شعوة، دور القناة الإذاعية الأولى في التوعية المرورية (دراسة تحليلية وميدانية)، رسالة ماجستير في علوم الإعلام، جامعة الأمير عبد القادر للعلوم الإسلامية، جامعة قسنطينة، كلية أصول الدين و الشريعة والحضارة الاسلامية ،2006–2007 ، ص 63 .

- **التكاليف الإدارية:** وتشمل مستحقات الشرطة والدرك الوطني، مستحقات وخسائر شركات التأمين، مستحقات جهاز العدالة .

- **التكاليف الخاصة بتغطية الأضرار التي يتعرض لها المحيط:** مثل الحوادث التي يصحبها حريق، وتلوث الهواء، والمساعدات المالية للمصابين .

وقد اهتم الباحثون بتقدير معدل تكلفة المصاب ورأوا أنها مرتبطة بعاملين هما: مكان وقوع الحادث، وحالة المتعرض للحادث، حيث يقدر الباحث "وال جرين" (green Wahl) تكلفة وفاة شخص واحد ب (450) دولار، وهو مبلغ يساوي قيمة العلاج المقدم لشخص معوق إعاقة كلية مع إدخال الطب المجاني. إذ يعتبر الوقت والجهد الذي تستغرقه عمليات الإصلاح والعلاج للأضرار الناشئة عن حوادث المرور الذي يفسره الاقتصاديون بأنه خسارة حقيقية لا مبرر لها. [1]

3 - الآثار الاجتماعية :

تؤثر حوادث المرور على كيان الفرد والأسرة ومن ثم كيان المجتمع، حيث أن الضرر الذي يلحق بالأسرة ذاتها نتيجة الحادث المروري سواء كان ضررا ماديا يأخذ جزءا من دخلها أو من مدخراتها في سبيل إصلاح هذا الضرر، وبالتالي يؤثر على مستوى معيشة الأسرة ولو لفترة محدودة، وقد ينتج أيضا عن الحادث المروري إصابة بدنية تسبب نسبة من العجز الجسمي تؤثر على صاحبها من حيث قدراته على الأداء والإنتاج في العمل وعلى نشاطه الاجتماعي، وقد يتطور الأمر إلى الإصابة ببعض الأمراض النفسية المتولدة نتيجة الإصابة البدنية ،مما يخلق جو من التوتر داخل المحيط الأسري والمجتمع ككل، كما أن تزايد هذه الحالات يتسبب في إشغال المستشفيات والمراكز الصحية وإرهاق مؤسسات الدولة وعدم تمكنها من توفير الخدمات المميزة في المجال الصحي، ويكون الأمر أشد سوءا وألما على الأسرة والمجتمع حين تفقد أحد أفرادها بالوفاة نتيجة الحادث المروي، وبالتالي فقدان فرد منتج . وتؤثر حوادث المرور سلبيا على الطفل المتمدرس في حالة إصابته، مما يترتب عليها تأخرا دراسيا قد لا يكون من السهل تداركه أو عودة التلميذ إلى سابق مستواه الدراسي ، فالعديد من الدراسات المنجزة من طرف

[1] المرجع نفسه ، ص 65 .

الاختصاصيين تجمع على ملاحظة أن الناجين من حوادث المرور والأشخاص المحيطين بهم يتلقون دائما صدمات تقلل من قدراتهم البدنية والفكرية والمعنوية مما يسبب لهم عجز لا يمكن تجاوزه . [1]

4 – الآثار النفسية :

إن الكثير من المشكلات النفسية يمكن أن تنجم عن التعرض لخبرات صادمة بصورة مباشرة أو غير مباشرة كالتعرض للحوادث المرورية أو مشاهدتها سواء لمرتكبي الحادث أو المصابين جراء الحادث أو لأسرهم، كما أن من تعرضوا لإعاقات ناجمة عن تعرضهم لحوادث مرورية يمكن أن يعانوا من صعوبات جمة في سبيل تكيفهم مع أسلوب حياتهم الجديد، وقد تتغير شخصياتهم وربما تتصاعد مشاعر التوتر لديهم ويصبحون أكثر قلقا واكتئابا ويميلون إلى العزلة والانسحاب، ويرى الباحثون أن من المناسب أن نشرح للمصابين وعائلاتهم أن تلك المشاعر ردود أفعال طبيعية وأنها قد تتلاشى مع الوقت، لكن إذا استمرت لفترة زمنية تجاوزت الشهر أو كانت حدتها مقلقة بدرجة ملحوظة فمن المهم عند ذلك إحالة المصاب للخدمات النفسية لعلاجه من اضطراب الشدة ما بعد الصدمة، ويتمثل هذا الاضطراب المنهك في أفكار مسيطرة مرتبطة بالحادث الصادم ، حيث يجد الأفراد الذين تعرضوا للحادث الصادم أنفسهم يسترجعون سيناريو الحادث ويعاودون التفكير فيه ويعيشونه مرة أخرى. وتعد الكوابيس التي تؤثر على قدرة المصاب على النوم والأحلام المزعجة من الأعراض الناجمة عن الأحداث الصادمة، كما يمكن أن يعاني المصابون في الحوادث المرورية من ذكريات معيقة وقلق شديد ... الخ . [2]

وتظهر الأعراض الصدمية (PTSD) غالبا خلال ثلاثة أشهر من التعرض للحادث وأهمها :

– استعادة الذكريات الأليمة أثناء أحلام اليقظة أو الكوابيس ذات العلاقة .

– اجترار الذكريات الأليمة عند دخول المخفر أو مقابلة الضابط .

– محاولة تجنب الأفكار أو الأنشطة التي لها علاقة بالحادث.

– الاضطرابات الانفعالية الحادة التي تشتمل على القلق والتوتر المستمر .

– حالات الاكتئاب المتدرجة من البسيطة إلى الحادة.

---

[1] عايد علي الحميدان، الآثار الاجتماعية للحوادث المرورية، مؤتمر التعليم والسلامة المرورية، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 2006، ص 05 .

[2] عبد الرحمن محمد عسيري ، التعامل مع التأثيرات الاجتماعية والنفسية والإعلامية للحوادث المرورية ، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية ، الرياض، 2008، ص 05 .

– المخاوف المرضية (الفوبيا) من بعض الأشخاص أو الأحداث أو الأماكن العادية، التي لا يخاف منها الآخرون .

– اضطرابات الوساوس القهرية بلا مبرر.

– الشعور بالنقص والعجز وعدم القدرة على اتخاذ القرار .

– الشعور بعقدة الذنب والدونية.

– الشعور بالخجل والاغتراب والوحدة وفقدان الأمل.

– عدم القدرة على إقامة علاقات اجتماعية مع الغير أو المحافظة عليها.

– الآلام العضوية الجسدية مثل الصداع الكلي أو النصفي، آلام في الجهاز الهضمي أو الجهاز التنفسي، أو الجهاز الدوري أو ما شابه ذلك . [1]

ثانيا : النظريات المفسرة لحوادث المرور:

للحوادث أسباب كثيرة ومتداخلة ، منها أسباب خارجية ال ترجع إلى االنسان ، ومنها أسباب ترجع إليه وهناك ست نظريات أساسية حول وقوع حوادث المرور:

1 – النظرية الطبية :

وتشير هذه النظرية إلى أن الشخص دائم الاصابة إما أنه يعاني من خلل جسدي أو عصبي وأن هذا الخلل هو السبب في وقوعه في الحوادث ، وليس هناك شك في ذلك، إلا أن هذا ليس هو السبب القوي الفعال في الحوادث المتكررة ، فقد أثبتت الدراسات إلى أن الأسباب الصحية خلف وقوع الحوادث والاصابات الناجمة عنها محدودة ، ولا يمكن أن تفسر النسب الكبيرة للحوادث والإصابات .[2]

2 – النظرية القدرية :

ترى أن الناس صنفان، أحدهما سعيد الحظ، والآخر تعيس الحظ، فمنهم من لديهم حصانة ضد الحوادث ومنهم من يفقد هذه الحصانة ويكون أكثر قابلية للحوادث، بل من يصاب بها بصفة مستمرة، ويفسرون استمرار هذا الشخص أو ذاك في وقوعه المستمر في الحوادث إلى القدر وسوء الحظ.

[1] حدادي ، مصدر سابق ، ص 151.
[2] مولاتي فاطمة وعوادي حمزة ، مصدر سابق ، ص 33 .

حيث تفترض هذه النظرية أن هناك من الناس من هو مستهدف بالحوادث أكثر من غيره، وهذا الاستهداف راجع إلى القضاء والقدر وهي بهذا تنفي دور الإنسان في الوقوع في الحادث.

3 – نظرية التحليل النفسي:

تعتبر هذه النظرية الحوادث على أنها أفعال مقصودة أومتعمدة لاشعوريا كالهفوات و زلات اللسان ، ويعتقد أصحاب هذه الدراسة التحليلية أن الإصابة الجدية إنما هي عدوان لا شعوري موجه لذات، و يعتبر "فرويد " أن معظم الحوادث تعبير عن صراعات عصابية ،. وأن عقاب الذات هو إحدى المركبات التي تستند عليها سببية الحوادث كما ترى أن سبب معظم الحوادث إنما هي الدافعية اللاشعورية . [1]

4 – النظرية التجريبية :

لقد وجدت هذه النظرية قبولا سهلا لدى خبراء النقل المواصلات وتشير إلى أن للحوادث أسباب متعددة وكثيرة، فالسائق مثلا يكون تحت تأثيرات متغيرة وعديدة فالمركبات والمارة وقواعد المرور كلها مؤشرات لها فعلها وأثرها على الوظائف النفسية والفسيولوجية للسائق مثل الإدراك الحسي والذاكرة والتفكير وبالتالي فهذه النظرية تعتمد في تفسيراتها على العوامل الداخلية للإنسان والخارجة عن نطاقه وحدوده وذلك كي تفسر الحوادث وما ينتج عنها من إصابات.

ويرى أصحاب هذه النظرية أن حوادث المرور راجعة إلى أسباب شخصية وأسباب خارجية كالظروف التي تتفاعل فيما بينها لتؤدي إلى وقوع الحادث، وإذ كان هناك أسباب عديدة لوقوع الحادث فان هناك أهداف متعددة فقد يكون لها رغبة في الحصول على تعويض مادي أوزيارة الأهل أو الرغبة في جذب الانتباه . [2]

5 – نظرية الميل أو النزوع إلى استهداف الحوادث :

تعتبر هذه النظرية من أقدم النظريات السيكولوجية التي وضعت تفسيرا لمشكلات حوادث المرور، فنزعة الحوادث التي تقوم عليها هذه النظرية يقصد منها الميل التكويني الثابت في الكائن الحي لأن يتعاطى أو ينهمك في سلوك خطير أو غير آمن في حدود أحد مجالات النشاطات المهنية المعنية أو المحددة.

[1] حدادي ، مصدر سابق ، ص 144 .

[2] مولاتي فاطمة وعوادي حمزة ، مصدر سابق ، ص 35 .

خلاصة هذه النظرية هو أن فئة معينة من الناس لها قابلية التعرض للحوادث وارتكابها أكثر من غيرها وسبب ذلك أن هناك صفات تكوينية أي صفات وراثية خاصة تجعلهم أكثر نزوعا أو ميلا لارتكاب الحوادث من غيرهم ممن ليس لديهم هذه الصفات.

تنص هذه النظرية على أنه لكي نقلل من وقوع حوادث المرور في مكان ما، فلا بد من قياس صفات أولئك الذين ارتكبوا عددا من الحوادث ومن ثم استعمال هذه القياسات كوسيلة أو أداة تنبؤية، وتبعا لذلك نستطيع معرفة أولئك الذين تكون درجاتهم عالية على مقياس النزوع لاستهداف الحوادث، فنضعهم في الأماكن التي يكونون فيها أقل عرضة لارتكاب الحوادث، أو في الأماكن التي هي بطبيعتها تكون فيها إمكانية وقوع الحوادث قليلة، و الافتراض الذي تقوم عليه هذه النظرية هو أن معظم الحوادث تكون بواسطة قلة وعينة واحدة من الناس، وكذلك الافتراض القائل بأن مستهدفي الحوادث سوف يرتكبون حوادث بغض النظر عن المواقع التي هم فيها، بمعنى أن الشخص الذي له نزوع أو ميل إلى ارتكاب الحوادث عادة ما يرتكب الحادث أثناء تأديته لأي عمل . [1]

6 – نظرية العزو:

قدمت نظرية العزو تفسيرات لكيفية عزو المسؤولية في حوادث المرور، وقد أثارت هذه التفسيرات العديد من البحوث في هذا المجال، ويمكن تفسير قيام الأفراد بتقييم أخلاقي لحادث ما من خلال تركيزهم على مفهوم الواجبات وتعد الواجبات معايير غير شخصية تشير إلى تحديد السلوك المناسب في موقف ما، ولكي يتم ذلك لا بد من تحقيق شرطين هما:

– أن يدرك الأفراد على اختلافهم نفس معايير الواجبات (مشتركة الفهم في المجتمع) في موقف ما.

– ظهور معايير الواجبات خلال المواقف المتعددة (الاتساق العرضي).

يرى أتباع هذه النظرية أن درجة تحمل الفرد للمسؤولية ترتبط عكسيا مع درجة إدراك العناصر الخارجية كمحددات لذلك السلوك بمقدار ما تكون أسباب السلوك خارجية بمقدار ما يقل تحمل الفرد للمسؤولية. [2]

[1] جاسم خليل ميرزا، **الإعلام الأمني بين النظرية والتطبيق**، مركز الكتاب للنشر، القاهرة، ط 01 ،2006 ، ص 187 .

[2] بوقادوم عبد القادر ، مصدر سابق ، ص 33 .

ثالثا : سبل ووسائل الوقاية من مشكلة حوادث المرور :

يمكن تحقيق الوقاية من حوادث المرور من خلال كل التدابير التي تتخذها الدولة أو المجتمع المحلي أو الجهات المختصة أو الجمعيات التي تنشط في مجال السلامة المرورية، وتضافر جهودها بهدف التأثير على العوامل المؤدية لحوادث المرور (السائق، المركبة، الطريق)، والحيلولة دون حصول الحوادث المرورية أو التقليل منها ومن تأثيراتها في الفرد والمجتمع . [1]

وذلك من خلال تركيز السياسة الوقائية على :

1 – الرقابة المرورية :

والتي ترتبط بتنظيم شرطة المرور لحركة السير على الطرق، وضبط ما يقع من مخالفات من مستعملي الطرق، وكذا بمسؤولية قادة أجهزة المرور في اتخاذ القرارات الإدارية الصحيحة والسليمة التي من شأنها الحد من وقوع حوادث الطرق، والحد من ارتكاب المخالفات المرورية التي تؤدي بدورها إلى وقوع العديد من الحوادث .

2 – مراعاة أصول التخطيط السليم لشبكة الطرق:

بحيث يتناسب مع كثافة وحجم المرور المستخدم لهذه الشبكة، وإتباع المواصفات القياسية في رصف الطرق وتزويدها بوسائل الإنارة العامة، والحد من خطورة المنحنيات والتقاطعات والمرتفعات والمنحدرات ومعالجة مواضع الاختناقات بالطرق وتحديد السرعات المناسبة لها، واستخدام أفضل الوسائل الحديثة في تنظيم وضبط حركة المرور بالطرق كإشارات المرور الضوئية . [2]

3 – دراسة حوادث المرور بأسلوب علمي:

من خلال جمع المعلومات وتسجيلها وتنقيحها وتفسيرها، بحيث تكون مرتبة ومصنفة بعناية في نماذج وتقارير ورسومات وصور، حيث يمكن من خلال توفير هذه المعلومات عن الحوادث استفادة العديد من الجهات منها في إعداد خطط عملها، وتقييم أدائها بناء عليها – .أهمية نشر الوعي المروري لدى كافة أفراد المجتمع، خاصة أن بيانات حوادث المرور بينت أن حوادث المرور ترجع أساسا إلى قصور الوعي المروري لدى مستعملي الطرق، حيث تقع نتيجة للإهمال أو عدم الاحتياط أثناء عملية القيادة أو أثناء

[1] أحسن مبارك طالب ، مصدر سابق ، ص 14 .

[2] عمرو صلاح الدين جمجوم، "التوعية المرورية وأثرها في التقليل من الحوادث المرورية"، ندوة حول حوادث المرور، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية ، الرياض ، 2005 ، ص 209 .

استخدام أفراد المشاة للطريق. والتوعية المرورية هي مسؤولية الدولة وأجهزة الأمن ومنظمات المجتمع المدني ووسائل الإعلام ومختلف مؤسسات التنشئة الاجتماعية كالأسرة والمدرسة والمسجد وغيرها .

4 – تعزيز الإرادة :

أي تعزيز إرادة المواطن وقناعته في احترام قوانين وقواعد المرور والسلوك المروري الحضاري، وبصورة أعم تركز على الوصول إلى رأي عام مضاد للحوادث المرورية، وهذا بإتباع برامج التوعية طويلة الأمد، المحترفة الإعداد والتطبيق. وتعتبر عملية التقويم للبرامج الوقائية في المجال المروري ضرورة وحتمية ، تبدأ بالتقييم القبلي، أي بمعرفة ما كان عليه الحال قبل تطبيق البرامج الوقائية أو بالتقييم من خلال عملية التطبيق للبرامج الوقائية والتقييم البعدي لها .

5 – الضبط المروري من خلال تعميم استخدام تقنيات المراقبة المرورية الحديثة :

مثل الرادارات والكاميرات على الطرق التي تكثر فيها الحوادث الخطيرة، وفرض الغرامات المالية، وتفعيل المواد القانونية الخاصة بالمخالفين لقواعد وأنظمة المرور، إضافة إلى تكثيف الدوريات المرورية على الطرق السريعة، والتشديد على استخدام معدات السلامة المجهزة في المركبات، كأحزمة الأمن وطفاية الحريق ومقاعد خاصة بالأطفال وغيرها .

6 – التركيز على الإسعافات والتجهيزات الصحية :

من خلال زيادة مراكز الإسعاف على الطرق السريعة بين المدن، ورفع كفاءة المسعفين في التعامل مع حالات المصابين في الحوادث المرورية . [1]

رابعا : التقليل من حوادث مرور الأطفال مسؤولية الجميع .

1 – مسؤولية الأسرة:

تعتبر الأسرة مدرسة الطفل الأولى وينتظر منها القيام بدورها في مجال تحقيق السلامة من خلال المراقبة والتوجيه وغرس مفاهيم الوعي المروري في نفوس الأطفال للمحافظة على حياتهم. والمسؤولية الكبرى في ذلك تقع على كاهل الوالدين في المقام الأول، إذ عليهما مراقبة تصرفات الأبناء وتوجيههم ومنعهم من اللعب في الأماكن الخطرة وإرشادهم خاصة إلى ما يلي:

[1] عامر بن ناصر المطير، حوادث المرور في الوطن العربي (حجمها وتقدير تكاليفها الاقتصادية)، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، ، 2006 ، ص 182.

– الابتعاد عن اللعب في وسط الطريق .

– عدم اللعب بين العربات .

– عدم اللعب بين الأشجار المتواجدة في الطريق .

– أصول التصرف السليم أثناء الصعود في العربة والنزول منها والتصرف داخلها .

– كيفية السير والطريقة الآمنة في عبور الطريق .

– السياقة الآمنة للدراجة... إلخ .[1]

2 - مسؤولية المدرسة :

إن المدرسة هي الصرح الذي يتلقى فيه التلميذ العلوم والتربية في مختلف المجالات ويمكن لها من خلال غرس الوعي المروري في نفوس التلاميذ المساهمة الفعالة في تحقيق السلامة المرورية خاصة في مرحلة التعليم الابتدائي باعتبارها حجر االساس للمراحل التعليمية اللاحقة بالإضافة إلى كون الطفل حديث السن أكثر عرضة للحوادث من غيره باعتباره كثير اللعب في الأماكن الخطرة واللعب في المسارات المخصصة لسير المركبات ، ويظهر دور المدرسة في حرصها على تعليم المتعلمين قواعد وأدب المرور ،من خلال الإستناد إلى وسائل مختلفة منها:

– **المناهج والمقررات الدراسية :**

يجب على مناهج التعليم الابتدائي أن تتضمن مفاهيم ومفردات التربية المرورية حيث تسعى الى تنمية السلوك الإيجابي حول منظومة السلامة المرورية وغرس السلوكيات والاتجاهات السليمة لدى الفرد وإعداده ليكون مواطنا صالحا في المجتمع ومن أبرز املفاهيم التي يجب أن تتضمنها المناهج والمقررات المدرسية مع مراعاة المرحلة العمرية للطفل المتعلم : نظام المرور في الجزائر ، آداب المرور ، إشارات المرور ، اللوحات الإرشادية المرورية ، أسباب الحوادث المرورية ، الإصابات وأهمية استخدام حزام الأمن .[2]

[1] المرصد الوطني لسلامة المرور ، مرجع سابق ، ص 05 .

[2] خدومة مسنادي ، و عيسى يونسي ، " المدرسة الإبتدائية الجزائرية والسلامة المرورية " ، مجلة حقائق للدراسات النفسية والإجتماعية ، ع 18، 2020 ، ص 05.

- تكوين معلمين مؤهلين مزودين بالثقافة المرورية :

اذا كان المتعلم هو محور العملية التعليمية –التعلمية فإن المعلم هو حجر الزاوية في النظام التربوي ، فهو عنصر أساسي في أي موقف تعليمي إلى جانب أنه أهم المدخلات . لهذا له دور هام في القيام بحملات التوعية المرورية لكن يشترط أن تتوفر لديه :

- معرفة تامة بالوسائل والطرق التي يمكن من خلالها ايصال المعارف المتعلقة بالسلامة المرورية وحسب المراحل العمرية للتلميذ .

- القدرة على توظيف التكنولوجيا في الحملة التوعوية .

- الإلمام بالمعارف الخاصة بعلم النفس .

- أن يكون قدوة من خلال سلوكاته المرورية و مراعاته لقواعد السير.

- الأنشطة الصفية :

يقصد بها مجموعة من المهارات و الأعمال والأشغال التي يمارسها المتعلم في الصف بصفة فردية أو جماعية، حيث يجب على المعلم أن يقدم تمارين تحتوي على أسئلة عن قواعد السلامة المرورية ويكون الهدف منها هو تكوين الوعي المروري لدى المتعلمين وتعديل اتجاهاتهم المرورية وأن يتقيدوا بأنظمة وقواعد المرور حاضرا ومستقبلا فالمدرسة لا تكمن وظيفتها فقط في ضمان أمن المتعلمين ولكن أيضا تفعيل السلامة المرورية من خلال الأنشطة التعليمية –التعلمية .[1]

- الأنشطة اللاصفية :

بمعنى أنها أنشطة تتم خارج الفصل وهي تنمي مهارات واتجاهات تساعد المتعلم على التكيف مع المجتمع الذي يعيش فيه ، وذلك لربط المدرسة بالحياة الإجتماعية و الواقعية ، وتتم هذه الأنشطة تحت اشراف وتوجيه إدارة المدرسة والمعلمين **والتي من بينها:**

- المشاريع المدرسية الخاصة بالسلامة المرورية : إن التعلم بالمشاريع يعتبر من بين الكفاءات العشر في التدريس التي أوردها "فليب بيرنو" (Philip Birno) حيث يتم من خلالها اقحام المتعلمين في نشاطات البحث والمشاريع وذلك باشراك المتعلمين في بناء تعلمهم من خلال اقامة معارض تهدف إلى تحقيق التربية المرورية في نفوس المتعلمين من خلال ترجمة الأفكار إلى صور ووسائل ، لوحات فنية ورسوم

[1] المرجع نفسه ، ص 08 .

كاريكاتورية باعتبار طفل المرحلة الابتدائية يُكون اتجاهاته من خلال تعامله مع الأشياء الملموسة بالمعلومات المطلوبة حول مفاهيم ومصطلحات السلامة المرورية بصورة مبسطة وواقعية بعيدة عن نمط الوعظ السائد .[1]

– **المسرح** : يعد المسرح أفضل وسيلة لتجذير التربية المرورية في سلوك المتعلم فهناك فرق بين أن يكون مصغيا فقط وبين أن يكون ممارسا لها ، اذ يؤدي وظيفة اجتماعية من خلال جو الكوميديا المشحونة بالمرح والبهجة ، أو المسرحيات التراجيدية التي تعالج الآلام والمآسي التي تخلفها حوادث المرور ، لكن يجب ان يمارس هذا النشاط في المسرح المدرسي أو دور الثقافة أو مركز يعنى بهذا النشاط .

– **الرسم** : نعلم جيدا أن الأطفال يهتمون بالرسم منذ نعومة أظافرهم فيرسمون على الحائط والورق ، فأول ما يهتم به الطفل هو الرسم ، وعليه فإن ممارسة هذا النوع في المدرسة وفي أجواء اجتماعية يلبي حاجة الانتماء إلى الجماعة ، فيشعرهم بالتقدير والأمان والتعبيرات الفنية باعتبارها رسائل رمزية موجهة إلى الآخرين، لذا يمكن للمعلم استغلال هذا النشاط لتمرير ثقافة المرور لدى متعلميه الصغار ، شرط أن ينبههم وبطريقة مبسطة إلى العواقب الناجمة عن عدم احترام قواعد المرور.

– **إجراء المسابقات الفكرية والثقافية** : تلعب المسابقات الثقافية دورا بليغا في تفعيل الحس المروري من خلال المشاركة ببعض المجسمات ، والإجابة عن الأسئلة المنظمة في المسابقة والمخصصة للتربية المرورية على أن تتضمن هذه الأسئلة قواعد المرور ، أسباب الحوادث ، عناصر السالمة المرورية والآثار الناجمة عن هذه الحوادث وتختتم بتوزيع جوائز للأعمال المميزة.[2]

– **إقامة المحاضرات** : إن اقامة المحاضرات والندوات داخل الأقسام الدراسية من شأنها أن تغرس الوعي بالسلامة المرورية حيث ينوب شرطي أو ممثل عن جمعية الوقاية من حوادث المرور في تقديم محاضرة مع مشاركة المتعلمين باستفساراتهم واجاباتهم محاولين ابراز الأسباب التي تقف خلف حوادث المرور وسبل معالجتها والوقاية منها كما تجدر الإشارة دائما إلى مراعاة المرحلة العمرية للمتعلم حيث يجب تبسيط مفاهيم ومصطلحات السلامة المرورية بما يتناسب والمرحلة العمرية لهؤلاء المتعلمين .

[1] فليب بيرنو ، "عشر كفاءات جديدة لممارسة التدريس" ، المركز الوطني للوثائق التربوية ، ترجمة المركز الوطني للوثائق التربوية ، حسين داي ، الجزائر، 2010 ، ص 57 .

[2] أكرم عبد القادر ، و أحمد ابو اسماعيل ، "دور المؤسسات التربوية في حملات التوعية المرورية " ، ،مركز الدراسات والبحوث ، جامعة نايف العربية للعلوم الامنية ،2008 ، ص 09 .

– **ترسيخ القيم الإسلامية** : ترسيخ القيم الإسلامية التي تدعو الى المحافظة على النفس البشرية والممتلكات واحترام الآخرين ، وتتمثل الآداب الإسلامية في التعامل مع الطريق وتحقيق أهداف حملات التوعية المرورية بصورة عملية لا يغلب عليها الجانب النظري الذي لا يزال سائدا في مؤسساتنا التربوية فالمداومة المستمرة على هذه الأنشطة توطن لدى المتعلم قيم الوقاية التي تحول دون الوقوع في مسببات الحوادث المرورية وغرسها في نفوس الأطفال المتعلمين منذ الصغر بصورة مستمرة ومتدرجة ينمي عنصر المراقبة الذاتية لدى الفرد ويحمله على تطبيقها والمحافظة عليها .[1]

3– مسؤولية السائق:

على السائق احترام قواعد المرور وملازمة الحذر والتخفيض من السرعة عند مروره بالقرب من المدارس و أماكن عبور الراجلين والأماكن المزدحمة بهم كالأسواق والمناطق السكنية وفسح أولوية المرور للأطفال بالممرات المخصصة للراجلين والتوقف عند الضرورة ، كما يستوجب عليه تجنب الوقوف بعربته على الممرات الخاصة بالمترجلين .[2]

[1] المرجع نفسه ، ص 22
[2] المرصد الوطني لسلامة المرور ، مرجع سابق ، ص 06 .

الفصل التطبيقي

الفصل الرابع : عرض وتحليل وتفسير النتائج

تمهيد .

المبحث الأول : تحليل وتفسير البيانات .

أولا : عرض وتحليل وتفسير البيانات العامة .

ثانيا : التأكد من صحة الفرضية العامة .

المبحث الثاني : التأكد من صحة الفرضيات .

ثالثا : التأكد من صحة الفرضية الجزئية الأولى .

رابعا: التأكد من صحة الفرضية الجزئية الثانية .

تمهيد :

سيتم في هذا الفصل التطرق إلى مرحلة أساسية وهامة من مراحل البحث العلمي الموسومة بمرحلة جمع ، تفريغ و تحميل وتفسير البيانات، إذ يتم على ضوءها جمع البيانات المستقاة من ميدان الدراسة، ثم تبويبها في جداول قصد تكميمها من جهة وتحليلها وتفسيرها من جية أخرى للتأكد من صدق الفرضيات .

المبحث الأول : تحليل وتفسير البيانات

أولا : عرض وتحليل وتفسير البيانات العامة :

– الجدول رقم (01) يبين توزيع أفراد العينة حسب الجنس :

الجنس	التكرار	النسبة المئوية
ذكر	17	41,5
أنثى	24	58,5
المجموع	41	100

يظهر من الجدول أن نسبة الاناث (58.5%) وهي أكبر مقارنة بنسبة الذكور التي تبلغ (41.5%) داخل القسم ، وقد عمدت الادارة الى ذلك للتقليل من الفوضى والمشاغبة التي قد يحدثها التلاميذ الذكور داخل القسم باعتبارهم أكثر حركة ونشاط من الاناث.

2 – الجدول رقم (02): توزيع المبحوثين حسب السن :

السن	التكرار	النسبة المئوية
تحت 10 سنوات	10	24,4
من 10 الى 11 سنة	17	41,5
فوق 11 سنة	14	34,1
المجموع	41	100

تشير المعطيات الإحصائية المبينة في الجدول أعلاه أن فئة السن من 10 الى 11 سنة هي الأكثر تكرارا في عينة الدراسة بنسبة (41.5%) وهو السن المفروض لتلميذ السنة الخامسة في حال دخوله في السن المحدد (6 سنوات) ونجاحه في سنوات الدراسة ، بينما فئة السن تحت 10 سنوات كانت نسبتها (24.4%) فهي الفئة التي دخلت بتخفيض السن ، وفئة السن فوق 11 سنة فتشمل المعيدين والمتأخرين في الدخول المدرسي الى 7 سنوات بدلا من 6 سنوات وكانت نسبتها (34.1%) .

- الجدول رقم (03): يبين توزيع المبحوثين حسب الأصل الجغرافي :

الأصل الجغرافي	التكرار	النسبة المئوية
حضري	31	75,6
شبه حضري	7	17,1
ريفي	3	7,3
المجموع	41	100

يظهر من خلال الجدول أن المبحوثين ذوو الأصل الجغرافي الحضري هم الأكثر في عينة الدراسة بنسبة (75.6%) ، وهذا يرجع لموقع المدرسة الموجود في وسط المدينة ، فهو بعيد بالنسبة لسكان الأرياف والمناطق الشبه الحضرية التي لم تتعدى نسبتهم مع بعض (24.4%).

- الجدول رقم (04): توزيع المبحوثين حسب المستوى المعيشي لاولياء المبحوثين :

المستوى المعيشي	التكرار	النسبة المئوية
متوسط	26	63,4
مرتفع	15	36,6
المجموع	41	100,0

نلاحظ من الجدول أن نسبة المبحوثين ذوو أصحاب المستوى المعيشي المتوسط كانت (63.4%) وهي أكثر من نسبة ذوي المستوى المعيشي المرتفع التي لم تتعدى (36.6%) وهو أمر عادي عندما تكون

المدرسة عامة ومجانية مفتوحة لكل التلاميذ حيث تستقبل كل الفئات فنجد فيها أصحاب الدخل المتوسط والمنخفض ، بينما تكون النتائج مختلفة لو كانت المدرسة خاصة توجب الدفع .

- الجدول رقم (05): وسيلة الذهاب للمدرسة للمبحوثين :

الوسيلة	التكرار	النسبة المئوية
حافلة	03	7,3
سيارة	17	41,5
سيرا على الاقدام	21	51,2
المجموع	41	100

يظهر من الجدول أن وسيلة الذهاب للمدرسة الأكثر تكرارا عند المبحوثين هي السير على الأقدام بنسبة (7.3%) وهو ما يتماشى مع تكرارات الأصل الجغرافي ، فالبنسبة للتلاميذ ذوو الأصل الجغرافي الحضري أكثرهم لا يضطرون الى الذهاب في وسيلة نقل وخاصة الحافلة بسبب قرب المسافة . أما بالنسبة لأصحاب الأصل الجغرافي الريفي والشبه حضري فهم من يضطرون للذهاب في السيارة و الحافلة خاصة .

- الجدول رقم (06): تعرض المبحوثين لحادث مرور :

التعرض لحادث مرور	التكرار	النسبة المئوية
تعرض	27	65,9
لم يتعرض	14	34,1
المجموع	41	100

نلاحظ من الجدول أن نسبة التلاميذ الذين تعرضوا لحوادث المرور كانت (65.9%) وهي أكثر من نسبة الذين لم يتعرضوا التي لم تكن تتعدى (34.4%) وهي نسبة تتماشى مع نسبة السير على الأقدام في الجدول السابق خاصة وأن الأطفال معروفين بقلة انتباههم في الطريق ونشاطهم الزائد .

ثانيا : التأكد من صحة الفرضية العامة :

والتي مفادها أن التزام تلاميذ الطور الابتدائي بقواعد السلامة المرورية يقلل من حوادث المرور.

– الجدول رقم (07): يبين التزام التلاميذ بقواعد السلامة المرورية وعلاقته بالتعرض لحوادث المرور

التزام التلاميذ بقواعد السلامة المرورية ,والتعرض لحادث مرور	التزم				لم يلتزم				المجموع	%
	تعرض	%	لم يتعرض	%	تعرض	%	لم يتعرض	%		
دائما أحث السائق على السرعة في قيادة السيارة .	24	58.5	3	7.3	12	29.3	2	4.9	41	100
أضع حزام الأمن إذا ركبت في الأمام .	25	61	2	4.9	12	29.3	2	4.9	41	100
أحبذ وجود رجال أمن المرور في الطريق .	24	58.5	3	7.3	12	29.3	2	4.9	41	100
لا مانع من إستخدام الهاتف أثناء القيادة .	22	58.5	3	7.3	12	29.3	2	4.9	41	100
لي الحق في قيادة الدراجة في الطريق.	22	53.7	5	12.2	6	14.6	8	19.2	41	100

تعودت على الطريق لذا لا أبالغ في الحذر.	20	48.8	7	17.1	11	26.8	3	7.3	41	100
لا أخاف المغامرة في قيادة السيارات .	19	46.3	8	19.5	10	24.4	4	9.8	41	100
المناورة و التجاوز مهارات مهمة في قيادة السيارة.	19	46.3	8	19.5	9	22	5	12.2	41	100
كثيرا ما أستخدم ممر الراجلين .	21	51.2	6	14.6	9	22	5	12.2	41	100
أجري قاطعا الطريق أثناء العودة من المدرسة .	21	51.2	6	14.6	13	31.7	1	2.4	41	100
ألعب الكرة أحيانا في الطريق أو بجانبه .	23	56.1	4	9.8	7	17.1	7	17.1	41	100
هل سبق و أن تعرضت لموقف خطر أو حادث؟	10	24.4	17	41.5	8	19.5	6	14.6	41	100
لا أحب الجلوس في المقاعد الخلفية.	25	61	2	4.9	11	26.8	3	7.3	41	100
ترى أنه من الضروري أن يذكرك الوالدين و المعلم بالحذر أثناء اجتياز الطريق .	18	43.9	9	22	6	14.6	8	19.5	41	100

تعتقد أن والديك يبالغان في الخوف عليك من مخاطر الطريق دون مبرر.	22	43.9	5	12.2	11	26.8	3	7.3	41	100
تفضل أن يرافقك أحد الوالدين أو الإخوة إلى المدرسة.	20	48.8	7	17.1	5	12.2	9	22	41	100
تلهو دائما مع أصدقائك في طريق العودة من المدرسة.	3	7.3	24	58.5	6	14.6	8	19.5	41	100

من أجل اختبار الفرضية الثانية قمنا بحساب وقراءة علاقة الارتباط بين المتغيرين الدرجة الكلية للالتزام بقواعد السلامة المرورية وعلاقته بالتعرض لحادث مرور.

معامل الارتباط برسون	الدلالة الإحصائية عند مستوى دلالة $\alpha = 0.01$	القرار الإحصائي
r=80.9%	Sig0.039	دال إحصائيا يوجد ارتباط قوي دال احصائيا بين الالتزام بقواعد السلامة المرورية وتعرض التلاميذ لحوادث المرور

يظهر من الجدول أن هناك علاقة بين التزام التلاميذ بقواعد السلامة المرورية وتعرضهم لحوادث المرور. فبالتزام الطفل مثلا بالعبور على ممر الراجلين ، و تجنب اللعب في الشارع و السرعة عند عبور الطريق كل هذه السلوكات الوقائية تجعله بعيد عن دائرة الخطر، في العكس من ذلك فالطفل الذي يلعب في الشارع ولا يتوخى الحذر عند عبور الطريق... كثيرا ما يكون عرضة لخطر الاصابة بحوادث المرور .

وهذا ليس حكرا على هذه الفئة فقط بل على كل مستعملي الطريق أطفالا كانوا أو راشدين وحتى السائقين كلما التزموا بقواعد السلامة المرورية كلما أدى ذلك الى التقليل من حوادث المرور، ففي بريطانيا مثلا تم

وضع هدف وطني لعام (2010) في عام (2000) لتخفيض بنسبة (40 %) لجميع الحوادث القاتلة والإصابات و بنسبة (% 50) بالنسبة للأطفال ، على أساس المتوسط المحقق خلال الفترة 1994/ 1998 كان هذا الهدف مبني على أساس تجريبي باستخدام المنهج التحليلي "من الأسفل الى الأعلى " تم اختبار التوجهات الخاصة بحوادث التصادم ومعدلات تلك الحوادث لكل كيلومتر من قبل مستخدمي الطريق، وتم تقييم أثر الاجراءات المحتملة مع مراعاة نمو الحركة المرورية المختلفة وسيناريوهات تنفيذ السياسات. كان أحد الأهداف الفرعية لبريطانيا يتمثل في الحد من الخسائر البشرية الى حد كبير في مناطق تفتقر الى الاهتمام وبالتالي تم دمج سياسة السلامة المرورية مع أولويات الحكومة في مجال السياسة الاجتماعية لتحسين خدمات الرعاية الاجتماعية في هذه المناطق .

و قد انخفض عدد الوفيات والإصابات الخطيرة بحلول عام 2008 بنسبة(40%) وتحقيق هدف عام2010 ، كما تحقق الهدف الخاص بالوصول بنسبة الوفيات إلى (50%) بين الأطفال حيث انخفضت نسبة الوفيات والاصابات الخطيرة الى (59%) .[1]

[1] صباح حواس ، السلامة المرورية و استراتيجية تحسينها – نظرة قارنة - ، مجلة الباحث للدراسات الأكاديمية ، المجلد 06 ، ع 03، جامعة سوق أهراس ، الجزائر .

المبحث الثاني : التأكد من صحة الفرضيات

أولا : التأكد من صحة الفرضية الجزئية الأولى :

والتي مفادها أن لدى تلاميذ الطور الابتدائي وعي متوسط بقواعد السلامة المرورية من خلال تعرفهم على اشارات المرور.

- الجدول رقم (08) : يبين قدرة التلاميذ على التعرف على اشارات المرور :

التعرف على اشارات المرور		نعم	%	لا	%	المجموع
ممر الراجلين		32	78	09	22	41
اشارة وجود مدرسة		32	78	09	22	41
ألوان الاشارات الضوئية	اللون الاحمر يضيئ يعني توقف	35	85,4	06	14,6	41
	اللون الاصفر يضيئ يعني استعد	10	24,4	31	75,4	41
	اللون الأخضر يضيئ يعني تحرك	30	73,2	11	26,8	41
موقف السياراتP		17	41,5	24	58,5	41
اشارة وجود مستشفى H		11	26,8	30	73,2	41
ممنوع دخول المشاة		12	29,3	29	70,7	41
معبر حيوانات		16	21	25	39	41
عدم التجاوز		10	24,4	31	75,6	41

يهدف هذا الجدول لمعرفة مستوى الوعي المروري للمبحوثين من خلال قدرتهم على التعرف على بعض إشارات المرور. يبين الجدول أن اشارتا ممر الراجلين ووجود مدرسة تعرف عليهما (78%) من عدد افراد العينة ، وفيما يخص ألوان الاشارات الضوئية فقد كانت النسبة الأكبر للون الأحمر فقد تعرف عليه (85.4%) من التلاميذ، يليه اللون الأخضر بنسبة (73.2%) بينما كانت النسبة الأصغر للون الأصفر حيث لم تتعدى (24.4%) وهذا يعود الى أن اللون الأحمر هو لون التوقف فهو لون مهم

بالنسبة لهم يجب معرفته وكذلك اللون الأخضر يدل على الانطلاق لذا يهتمون به بينما الأصفر الذي يدل على الاستعداد فأغلبهم لا يعرفونه ولا يعطونه أهمية .

بخصوص اشارة موقف السيارات فقد تعرف عليها (41.5%) وهذا يعود بسبب كثرتها و انتشارمواقف السيارات في كل حي ، أما بالنسبة لاشارة المستشفى ، ممنوع دخول المشاة ، معبرالحيوانات ، واشارة ممنوع التجاوز كانت كلها في نسب عشرينية لم تتعدى نسبة التعرف عليها (29.3%) .

من خلال القراءة الإحصائية تبين لنا أن التعرف على الإشارات له إرتباط كبير بالموقع الجغرافي ، حيث نلاحظ أن التلاميذ تعرفوا على الاشارات التي تتواجد بكثرة داخل المدينة و الشوارع مثل اشارة ممر الراجلين ، اشارة وجود مدرسة واشارة موقف السيارات .

لذا يمكن القول بالنظر للنتائج أن التلاميذ يتعرفون أكثر على الإشارات المتواجدة في محيط المدرسة و البيت و في الطريق بينهما أو في المجال الدي يستخدمه التلميذ هذا المتغير يمكن أن يسمح لتلاميذ تعلم إشارات المرور و كيفية التعامل معها .

الاحصاءات الوصفية المتعلقة بدرجة التعرف على اشارات المرور:

المتوسط الحسابي Mean	الخطأ المعياري Std. Deviation	التباين Variance	الحد الادنى Min	الحد الأعلى Max	المدى Range	Skewness	Kurtosis
3,43	0,26376	2,852	0	7	7	0,053-	0,434-

بالنسبة لإشارات المرور ففي حال التعرف عليها تعطى علامة 1 ، أما اذا لم يتعرف عليها فيعطى 0 . وعليه فان الدرجة العظمى نظريا تحدد ب عدد الاشارات وهي 08، اذا في حالة تعرف التلميذ على جميع لوحات المرور المعروضة عليه فانه يعطى علامة 08.

وبما أن عدد اشارات المرور المتعرف عليها لم يتجاوز 7، في حين تلميذين لما يتعرفا على كل الاشارات ، و متوسط تعرف التلاميذ على اشارات المرور قدر ب $x=3,43$.

وعليه يمكن القول أن وعي التلاميذ بالسلامة المرورية من حيث التعرف على لوحات المرور هو وعي منخفض وبذلك لم تتحقق الفرضية الأولى .

يمكن ارجاع هذه النتيجة إلى أسباب عدة أهمها غياب دروس تخص التربية المرورية من أغلب البرامج الدراسية إن لم نقل كلها ، كذلك غياب الاهتمام بالدورات و الأيام التحسيسية لظاهرة حوادث المرور وعواقبها الوخيمة الموجهة للأطفال في المدارس والمؤسسات ...

ثانيا: التأكد من صحة الفرضية الجزئية الثانية :

مفادها عدم وجود فروق بين الجنسين في الالتزام بقواعد السلامة المرورية .

- الجدول رقم (09) : يبين التزام التلاميذ بقواعد السلامة المرورية حسب الجنس

التزام التلاميذ بقواعد السلامة المرورية حسب الجنس	ذكر				انثى				المجموع	%
	نعم	%	لا	%	نعم	%	لا	%		
دائما أحث السائق على السرعة في قيادة السيارة .	15	36.3	02	4.9	21	51,2	03	7.3	41	100
أضع حزام الأمن إذا ركبت في الأمام .	15	36.3	02	4.9	21	51,2	03	7.3	41	100
أحبذ وجود رجال أمن المرور في الطريق .	14	34.1	03	7.3	22	53,7	02	4,9	41	100
لا مانع من إستخدام الهاتف أثناء القيادة .	14	34.1	03	7.3	22	53,7	02	4,9	41	100
لي الحق في قيادة الدراجة في الطريق.	10	24.4	07	17.1	18	43.9	6	14.6	41	100
تعودت على الطريق لذا لا أبالغ في الحذر.	12	29.3	05	12.2	19	46.3	05	12.2	41	100
لا أخاف المغامرة في قيادة السيارات .	12	29.3	05	12.2	19	46.3	05	12.2	41	100
المناورة و التجاوز مهارات مهمة في قيادة السيارة.	10	24.4	07	17.1	18	43.9	6	14.6	41	100

كثيرا ما أستخدم ممر الراجلين .	14	34.1	3	7.3	16	39	8	19.5	41	100
أجري قاطعا الطريق أثناء العودة من المدرسة .	17	41.5	-	-	17	41.5	7	17.1	41	100
ألعب الكرة أحيانا في الطريق أو بجانبه .	11	26.8	6	14.6	19	46.3	5	12.2	41	100
هل سبق و أن تعرضت لموقف خطر أو حادث؟	8	19.5	9	22	10	24.4	14	34.1	41	100
لا أحب الجلوس في المقاعد الخلفية .	14	34.1	3	7.3	22	53.7	2	4.9	41	100
ترى أنه من الضروري أن يذكرك الوالدين و المعلمبالحذر أثناء اجتياز الطريق .	7	17.1	10	24.4	17	41.5	7	17.1	41	100
تعتقد أن والديك يبالغان في الخوف عليك من مخاطرالطريق دون مبرر.	15	30.6	2	4.9	18	43.9	6	14.6	41	100
تفضل أن يرافقك أحد الوالدين أو الإخوة إلى المدرسة .	8	19.5	9	22	17	41.5	7	17.1	41	100
تلهو دائما مع أصدقائك في طريق العودة من المدرسة .	6	14.6	11	28	3	7.3	1	51.2	41	100

– جدول رقم (10): يبين متوسط الفروق في درجة الوعي بالسلامة المرورية حسب متغير الجنس

المقارنات	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	الخطا المعياري	قيمة ت	مستوى الدلالة
ذكور: 17	12,7059	2,68712	0,65172	0,702	487,غير دال احصائيا
اناث:24	13,2917	2,59563	0,52983		

لا توجد فروق دالة احصائيا في درجة الالتزام بقواعد السلامة المرورية للمبحوثين حسب متغير الجنس ومنه فقد تحققت الفرضية الجزئية الثالثة . يمكن ارجاع هذه النتيجة الى اختلاط الذكور والاناث في المدرسة و الشارع وكل الأماكن تقريبا لذلك نجد نفس السلوكيات والأفكار والطباع تتشابه عند الجنسين خاصة في هذه المرحلة من الطفولة والتي تتميز بتقليد الأطفال لسلوكات بعضهم البعض .

الاستنتاج العام :

جاءت هذه الدراسة بعنوان ترسيخ قواعد السلامة المرورية ودورها في الحد من حوادث المرور ، معتمدة على أربعة فرضيات :

– الفرضية العامة جاءت كما يلي : يؤثر فهم والتزام تلاميذ الطور الابتدائي بقواعد السلامة المرورية على الحد من حوادث المرور . وكانت النتائج المتوصل اليها تشير الى : وجود علاقة ارتباطية بين تطبيق قواعد السلامة المرورية و تقليل حوادث المرور .

– فيما يخص الفرضية الجزئية الأولى نصت على وجود وعي متوسط بقواعد السلامة المرورية لدى تلاميذ الطور الابتدائي من خلال تعرفهم على اشارات المرور ولم تتحقق حيث كان وعي التلاميذ بقواعد السلامة المرورية منخفض ، فمن خلال تطبيق هذه الدراسة استنتجنا أن هناك عدم معرفة كافية من قبل تلاميذ الإبتدائي بالإشارات بإستثناء بعض الإشارات التي كانت معبرة عن معناها أو الإشارات التي يجدها التلميذ في محيطه .

– أما بخصوص الفرضية الثالثة فقد نصت على عدم وجود فروق بين الجنسين في الالتزام بقواعد السلامة المرورية ، تم التحقق منها عن طريق حساب المتوسط الحسابي والانحراف المعياري وقد تحققت الفرضية حيث توصلت النتائج الى عدم وجود فروق بين الجنسين .

التوصيات :

من كل ما قد سبق يمكن الخروج بمجموعة من التوصيات أهمها :

– تكثيف الحملات التحسيسية والتوعوية الموجهة للأطفال فيما يخص حوادث المرور وعواقبها الوخيمة .

– ادراج قواعد السلامة المرورية و كل إشارات المرور ومختلف الممارسات المرورية الخاطئة في المقررات والبرامج الدراسية .

– تأهيل المعلمين و المعلمات في مجال السلامة المرورية بإعداد دورات تدريبية مناسبة لهم .

– وضع خطط واستراتيجيات قريبة وبعيدة المدى مبنية على أسس علمية لمواجهة مشكلة حوادث المرور.

– تطبيق العقوبات على مخالفي أنظمة المرور و محاسبتهم وخاصة التي يكون ضحاياها من الأطفال .

– تخصيص الامكانيات المادية والبشرية لدعم دراسات السلامة المرورية في المراكز البحثية .

أولا : المراجع :

1 – أحمد عيسى طيب ، البلديات ودورها في الحد من حوادث المرور ، ط1 ، دار بيروت للتوزيع والنشر، عمان ، الأردن ، 2014 .

2 – جاسم خليل ميرزا، الإعلام الأمني بين النظرية والتطبيق، مركز الكتاب للنشر، ط 1 ، القاهرة ، مصر ، 2006 .

3 – فليب بيرنو ، عشر كفاءات جديدة لممارسة التدريس ، المركز الوطني للوثائق التربوية ، ترجمة المركز الوطني للوثائق التربوية ، د ط ، حسين داي ، الجزائر، 2010 .

4 – محسن عيسى العجمي ، السلامة المرورية الواقع والتطلعات ، ط1، دار الحامد للنشر والتوزيع ، عمان ، الأردن ، 2014 .

5 – محمد عبد الجبار، و نواف عبد الجبار، مناهج البحث العلمي، عالم الكتب الحديث، د ط ، عمان ، الأردن ، 2012 .

6 – مصطفى علايان، عثمان غنيم، مناهج وأساليب البحث العلمي (النظرية والتطبيق) ، ط1 ، دار صفاء للنشر والتوزيع، عمان، الأردن .

7 – منظمة الصحة العالمية ، التقرير العالمي عن السلامة على الطرق، 2015 .

ثانيا : الرسائل الجامعية :

1 – أكرم عبد القادر ، و أحمد ابو اسماعيل ، دور المؤسسات التربوية في حملات التوعية المرورية ، ، مركز الدراسات والبحوث ، جامعة نايف العربية للعلوم الامنية ،2008 .

2– حسين حارتي ، بلعلياء بلال ، السلوكيات الانحرافية لدى السائقين الشباب وعلاقتها بارتكاب حوادث المرور ، رسالة مقدمة لنيل شهادة الماستر في سوسيولوجيا العنف وعلم العقاب ، كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية ، جامعة الجيلالي بونعامة، خميس مليانة، الجزائر ، 2018 .

3 – عائشة درقاوي ، دراسة قياسية لحوادث المرور في الجزائر، مذكرة مقدمة لنيل شيادة الماجستير في علوم التسيير ، جامعة عبد الحميد بن باديس– مستغانم ، الجزائر ، 2011 .

4 – عامر بن ناصر المطير، و ناصر بن المرشد الزير ، مستوى السلامة المرورية في الوطن العربي مقارنة بالدول الأخرى والاستراتيجية المقترحة لتحسينها ، جامعة الملك سعود، د س .

5 – عبد القادر بوقادوم ، أسباب حوادث المرور حسب رأي مستعملي الطرقات في ولاية أم البواقي ، مذكرة مقدمة لنيل شهادة ماستر، قسم العلوم الاجتماعية ، تخصص علم النفس العمل والتنظيم وتسيير الموارد البشرية، جامعة العربي بن مهيدي ،أم البواقي ، الجزائر ،2015 .

6 – عبير ذباني ، الحملات الإعلامية الإذاعية الخاصة بالتوعية المرورية في الجزائر– دراسة ميدانية على عينة من جمهور السائقين بولاية سطيف ، مذكرة مكملة لنيل شهادة الماجستير في علوم الاعلام والاتصال ، جامعة محمد خيضر بسكرة ، 2012 .

7 – علي قرميط ، علاقة الأمن المروري الحضري بالتنظيم العام للمدينة دراسة حالة– مدينة المسيلة–، رسالة ماجستير في التسيير الإيكولوجي للمحيط الحضري، جامعة محمد بوضياف، المسيلة،2003 .

8 – عمرتركي ، و بوشليق نبيل ، أهمية القطاع العام في تحسين السلامة المرورية – دراسة حالة مدينة المسيلة– ، مذكرة تخرج مكملة لنيل شهادة ماستر، جامعة محمد بوضياف ، المسيلة ، 2018 .

9 – فاطمة مولاتي ، و عوادي حمزة ، سياسة السلامة المرورية ودورها في الوقاية من حوادث المرور في الجزائر ، مذكرة لنيل شهادة الماستر ،جامعة حمة لخضر، الوادي ، الجزائر ، 2020 .

10 – فتيحة بن عباس ، دور الاعلام في التوعية والوقاية من حوادث المرور في الجزائر: مقارنة بين المناطق الريفية والحضرية ، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في الاعلام والاتصال ، جامعة الجزائر 03 ، كلية الاعلام والاتصال ، 2011 – 2012 .

11 – فرح الجلامدة ، التوعية المرورية و أثرها للحد من الحوادث المرورية ، ادارة السير المركزية، قسم الدراسات ، جامعة عمان ، الأردن ، 2009.

12- محمد بن سعيد الغامدي و سعيد بن فاتح الغامدي ، الثقافة المرورية وعلاقتها بحوادث السير دراسة استطلاعية بمحافظة جدة، جامعة جدة ، المملكة العربية السعودية ، 2008 .

13- محمد عبد المعطي السيد، الآثار الاقتصادية لحوادث المرور، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، مركز الدراسات و البحوث ، الرياض ، 2008 .

14- مراد سالي ، حوادث المرور في الجزائر أسبابها وسبل الوقاية منها ، دراسة ميدانية بالطريق الوطني السريع رقم 01 ، رسالة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في علم الاجتماع الجنائي ، جامعة الجزائر 01 ، كلية العلوم الاجتماعية ، 2008 .

15 - هبة شعوة، دور القناة الإذاعية الأولى في التوعية المرورية (دراسة تحليلية وميدانية)، رسالة ماجستير في علوم الإعلام، جامعة الأمير عبد القادر للعلوم الإسلامية، جامعة قسنطينة، كلية أصول الدين و الشريعة والحضارة الاسلامية ،2007 .

16 - هشام بن عبد العزيز المرشد، الاستعانة بالخبرة في حوادث المرور، دراسة نظرية تطبيقية من واقع ملفات الحوادث لدى إدارة المرور والمحاكم الشرعية بمدينة الرياض، رسالة مقدمة استكمالا لمتطلبات الحصول على درجة الماجستير في العدالة الجنائية ، قسم العدالة الجنائية، تخصص التشريع الجنائي الإسلامي ، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية ، 2001 .

ثالثا : المجلات :

1 - بيران بن شاعة ، مستوى وعي تلاميذ المرحلة الابتدائية بقواعد السلامة المرورية، دراسة ميدانية لعينة من تلاميذ المدرسة الابتدائية عيسى عزوز بالأغواط، مجلة الباحث في العلوم الانسانية والاجتماعية ، العدد 32 ، جامعة عمار ثليجي ، الأغواط ، الجزائر، 2013 .

2 - خدومة مسنادي ، و عيسى يونسي ، المدرسة الإبتدائية الجزائرية والسلامة المرورية ، مجلة حقائق للدراسات النفسية والإجتماعية ، المجلد 05 ، العدد 18، 2020.

3 - رحيمة حوالف، التكاليف الاقتصادية والاجتماعية لحوادث المرور بالجزائر، مجلة الباحث ، العلوم الاقتصادية والتجارية ، كلية التسيير، جامعة أبي بكر بلقايد ، تلمسان ، الجزائر، 2012 .

4 – سامي أحمد عباس الدليمي ، :ممارسات دائرة الممر للحد من مخاطر الطرق وسبل معالجتها : دراسة تحليلية على محافظة اليمن ، مجلة الدنانير ، العدد 11 ، 2013 ، ص 289 .

5 – صباح حواس ، السلامة المرورية و استراتيجية تحسينها – نظرة مقارنة – ، مجلة الباحث للدراسات الأكاديمية ، المجلد 06 ، العدد 03، جامعة سوق أهراس ، الجزائر .

6 – عبد النور أرزقي ، دور الثقافة المرورية في الحد من حوادث المرور ، المجلة الجزائرية التربية والصحة النفسية ، المجلد 06 ، العدد 01 ، جامعة آكلي محند والحاج، البويرة ، 2012 .

7 – فاتح بوفروخ ، "فواعل الشراكة المجتمعية والسلامة المرورية في الجزائر" ، مجلة الآداب والعلوم الاجتماعية ، العدد رقم 02 ، 2019 .

8 – محمد سبع و نورالدين زعتر ، حوادث المرور في الجزائر : مقاربة سيكو اجنماعية ،مجلة أنسنة للبحوث والدراسات ، العدد رقم 03 ، ديسمبر2014 ، ص 103 .

9 – مراد خليفة ، و نسيم رشاشي، "أثر تعديل قانون المررر الجزائري رقم 17/05على واقع ظاهرة حوادث الطرقات" ، مجلة الباحث للدراسات الأكاديمية، العدد03 .

10 – وليد حدادي ، المشكلة المرورية في الجزائر الأسباب والوقاية ، مجلة العلوم الانسانية ، العدد 50 ، جامعة محمد خيضر، بسكرة ، ، 2018 .

رابعا : الندوات :

1 – أحسن مبارك طالب ، سبل الوقاية من حوادث المرور ، ندوة حول معايير الأمن والسلامة للطريق الطويلة ، جامعة نايف للبحوث الأمنية ، الرياض ، السعودية ، 2012 .

2 – سعد القاضي وآخرون، نحو مفهوم شامل للسلامة المرورية ، ورقة مقدمة للندوة الوطنية لسلامة المرور المنعقدة في الفترة من 15 الى 18 شوال 1414هـ. الرياض ، السعودية ، 1994 .

3 – عامر بن ناصر المطير، حوادث المرور في الوطن العربي (حجمها وتقدير تكاليفها الاقتصادية)، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض ، السعودية ، 2006 .

4 – عمرو صلاح الدين جمجوم، التوعية المرورية وأثرها في التقليل من الحوادث المرورية، ندوة حول حوادث المرور، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية ، الرياض ، السعودية ، 2005 .

خامسا : المؤتمرات :

1 – سهى البلاونة ، وفرح الجلامدة ، دور التوعية المرورية في الحد من حوادث الأطفال للفئة العمرية من (6 الى 11) عام ، المؤتمر الرابع للبحث العلمي ، مديرية الأمن العام ، عمان ، الأردن ، 2009 .

2 – عايد علي الحميدان، الآثار الاجتماعية للحوادث المرورية، مؤتمر التعليم والسلامة المرورية، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 2006 .

سادسا : الملتقيات :

1 – عبد الرحمان العبدلي ، الخطة الاستراتيجية للاسلامة المرورية ، الملتقى الأول للاسلامة المرورية خلال الفترة 12 الى 13 ديسمبر 2011 ، المحور الثالث التخطيط والاستراتيجيات ، الجمعية السعودية للسلامة المرورية ، الدمام ، 2011 .

2 – المرصد الوطني لسلامة المرور ، حملة توعوية في مجال السلامة المرورية بمناسبة العودة المدرسية ، ملتقى صحفي دور العائلة والإطار التربوي في تأمين السلامة المرورية في المحيط المدرسي ، تونس ، 2020 .

سابعا : المواقع الالكترونية :

– عبد الحفيظ سجال ، ارتفاع حوادث المرور في الجزائر ، 2023 ، https:\\ultraalgeria . com

قائمة الملاحق :

استبيان قواعد السلامة المرورية واشارات المرور المستعمل في الدراسة .

التعليمة : عزيزي التلميذ ضع علامة (×) أمام الخيار الذي يناسبك ، واملأ الفراغ

1 – الجنس : ذكر ☐ أنثى ☐

2 – السن : .....

3 – الأصل الجغرافي : حضري ☐ شبه حضري ☐ ريفي ☐

4 – المستوى التعليمي للوالدين :

ابتدائي ☐ متوسط ☐ ثانوي ☐ جامعي ☐

5– المستوى المعيشي : .....

6 – وسيلة الذهاب الى المدرسة :

الحافلة ☐ السيارة ☐ سيرا على الأقدام ☐ وسيلة أخرى ☐

7 – هل سبق وأن تعرضت لموقف خطر أو حادث ؟

نعم ☐ لا ☐

اليك هذه العبارات أجب عنها كلها ، اذا كنت تقوم بالسلوك ضع علامة (×) في خانة " نعم "، واذا لم تقم به ضعها في خانة "لا" .

<u>ملاحظة :</u> لا توجد اجابة صحيحة أو خاطئة ، أجب بصدق حسب رأيك وليس بالضروري أن تكون اجابتك مثل اجابة زميلك .

رقم البنود	الخيارات / البنود	نعم	لا
01	دائما أحث السائق على السرعة في قيادة السيارة .		
02	أضع حزام الأمن إذا ركبت في الأمام .		
03	أحبذ وجود رجال أمن المرور في الطريق .		
04	لا مانع من إستخدام الهاتف أثناء القيادة .		
05	لي الحق في قيادة الدراجة في الطريق.		
06	تعودت على الطريق لذا لا أبالغ في الحذر.		
07	لا أخاف المغامرة في قيادة السيارات .		
08	المناورة و التجاوز مهارات مهمة في قيادة السيارة.		
09	كثيرا ما أستخدم ممر الراجلين .		
10	أجري قاطعا الطريق أثناء العودة من المدرسة .		
11	ألعب الكرة أحيانا في الطريق أو بجانبه .		
12	لا أحب الجلوس في المقاعد الخلفية .		

13	ترى أنه من الضروري أن يذكرك الوالدين و المعلم بالحذر أثناء اجتياز الطريق .		
14	تعتقد أن والديك يبالغان في الخوف عليك من مخاطر الطريق دون مبرر.		
15	تفضل أن يرافقك أحد الوالدين أو الإخوة إلى المدرسة .		
16	تلهو دائما مع أصدقائك في طريق العودة من المدرسة .		
17	دائما ما أشاهد من أركب معهم يضعون حزام الأمان عند الحواجز الأمنية .		

اليك هذه الاشارات ، إذا كنت تعرفها اكتب في الفراغ الموجود تحتها عن معناها .



.....



.....



اللون الأحمر .....

اللون الأصفر .....

اللون الأخضر.....



.....



.....



.....



.....



.....