

الثقافة المرورية بين الاكتساب والالتزام - دراسة ميدانية على عينة من السائقين بمدينة سطيف-

Traffic culture between acquisition and commitment -A field study on a sample of drivers in the city of Setif -

عبد النور لعلام^{1*}، فروق يعلى²

¹ مخبر المجتمع الجزائري المعاصر، جامعة محمد لّين دباغين - سطيف2 (الجزائر)، a.lallam@univ-setif2.dz

² مخبر المجتمع الجزائري المعاصر، جامعة محمد لّين دباغين - سطيف2 (الجزائر)، f.yala@univ-setif2.dz

تاريخ القبول: 2024/04/18

تاريخ الإرسال: 2024/02/26

ملخص:

تسعى هذه الدراسة إلى معرفة طبيعة العلاقة الموجودة بين كل من اكتساب السائقين للثقافة المرورية والتسبب في حوادث المرور وبين التزام السائقين بالثقافة المرورية والتسبب في حوادث المرور، وكذا مدى وجود فروق في درجة التزام السائقين بالثقافة المرورية حسب خبرتهم في القيادة ونوع المركبة. ومن أجل ذلك أجريت الدراسة الميدانية بمدينة سطيف على عينة قصدية مكونة من (150) سائق لمختلف المركبات سبق لهم وأن تسببوا في حادث مرور، معتمدين على المنهج الوصفي لتحليل البيانات وعلى الاستمارة كأداة لجمع البيانات؛ وبعد عرض وتحليل البيانات توصلت الدراسة جملة من النتائج المتعلقة بوجود علاقات عكسية بين اكتساب السائقين أو التزامهم بالثقافة المرورية. **كلمات مفتاحية:** ثقافة مرورية؛ اكتساب الثقافة المرورية؛ الالتزام بالثقافة المرورية؛ حوادث المرور.

Abstract

This study aims to investigate the relationship between drivers' acquisition of traffic culture and their involvement in traffic accidents, as well as the correlation between drivers' adherence to traffic culture and their involvement in traffic accidents. Furthermore, it aims to examine the differences in drivers' adherence to traffic culture based on their driving experience and the type of vehicle.

To achieve this, a field study was conducted in the city of Setif on a purposive sample of 150 drivers of various vehicles who had previously been involved in traffic accidents. The study utilized a descriptive approach to data analysis and employed a questionnaire as a data collection tool. After presenting and analyzing the data, the study reached a number of results related to the existence of inverse relationships between drivers' acquisition or commitment to traffic culture.

Keywords: Traffic culture; Acquisition of traffic culture; Adherence to traffic culture; Traffic accidents.

1- مقدمة:

إن الحياة المعاصرة أصبحت أكثر تعقيدا نتيجة التحولات الاجتماعية السريعة التي أدت إلى ظهور بعض الأزمات من أبرزها المشكلة المرورية، ففي المجتمع الجزائري مثلا تشير الإحصائيات الرسمية إلى استفحال هذه الظاهرة وتصاعدها تاركة أثرها وانعكاساتها على البناء الاجتماعي ونظامه، وما زاد حركة المرور تعقيدا هو الارتفاع الملحوظ في عدد المركبات والتدفق السكاني من المناطق الريفية إلى المناطق الحضرية.

هذا ما فرض على الجهات الوصية اتخاذ التدابير الوقائية اللازمة، وذلك بالتركيز على الثقافة المرورية بالدرجة الأولى، هذه الأخيرة التي تعمل على دعم النظام المروري من أجل التقليل من حوادث المرور باعتبارها محصلة لسلوك الفرد، فالسائق الذي يحافظ على نظام المرور ويتقيد به ويسير وفق تعليماته يكون قليل المساهمة في حوادث المرور، لذلك وجب الاهتمام بالثقافة المرورية ببعدها التربوي والحضاري.

ومما لا شك أن حوادث المرور أصبحت تشكل هاجسا كبيرا خاصة في المجتمعات التي تعاني من ارتفاع ضحاياها، سواء من خلال ما تخلفه من خسائر مادية وبشرية، أو من خلال انعكاساتها السلبية على المجتمع في جميع مجالاته، وعلى الرغم من أن الأسباب أو العوامل التي تؤدي إلى وقوعها كثيرة ومتعددة، متمثلة في عدت عناصر كالعنصر البشري والمتمثل في عدم احترام السائق لقانون المرور والعدوانية في السياقة والسرع المفرطة وكذا التعب الشديد أثناء السياقة بالإضافة إلى قلة الخبرة، وعنصر المركبة خاصة بعد الاعداد المتزايدة لها مقارنة بسعة الطرقات المتوفرة، وقدمها وانتهاء صلاحية الكثير منها، إضافة إلى عنصر الطريق من خلال التصميم الهندسي غير الملائم للطريق وافتقاده لشروط الأمان وغيرها، وبالرغم من كل هذا يبقى العنصر البشري المسؤول الأول والمتسبب الرئيسي في وقوع حوادث المرور.

وانطلاقا من كون أن هذا الأخير -خاصة في المجتمع الجزائري - يساهم بشكل مباشر في وقوع حوادث المرور من خلال عدم اكتسابه للثقافة المرورية اللازمة والكاملة للقيادة السليمة في كثير من الأحيان من جهة، وعدم الالتزام بالثقافة المرورية التي يمتلكها من جهة أخرى، ذلك أن سلوك السائق أثناء القيادة هو محصلة اكتساب الثقافة المرورية والالتزام بها في آن واحد.

1-1- تساؤلات الدراسة:

من خلال ما تم تناوله في المقدمة تسعى هذه الدراسة للإجابة عن التساؤلات

الآتية:

- ماهي طبيعة العلاقة الموجودة بين اكتساب الثقافة المرورية والتسبب في حوادث المرور؟

- ماهي طبيعة العلاقة الموجودة بين الالتزام بالثقافة المرورية والتسبب في حوادث المرور؟

- هل توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين التزام السائقين بالثقافة المرورية حسب الخبرة في القيادة ونوع المركبة؟
2-1- فرضيات الدراسة:

للإجابة عن التساؤلات المطروحة تم صياغة هذه الفرضيات:

- توجد علاقة عكسية بين اكتساب السائقين للثقافة المرورية والتسبب في حوادث المرور.

- توجد علاقة عكسية بين الالتزام السائقين بالثقافة المرورية والتسبب في حوادث المرور.

- توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين التزام السائقين بالثقافة المرورية حسب الخبرة في القيادة ونوع المركبة.
3-1- أهمية الدراسة:

تستمد هذه الدراسة أهميتها من أهمية وضرة الثقافة المرورية والالتزام بها في النظام المروري العام، خاصة ما آلت إليه حالت المرور في الآونة الأخيرة، من ارتفاع حوادث المرور بشكل رهيب، وما خلفته هذه الأخيرة من خسائر مادية وبشرية دقت ناقوس الخطر من جهة وانعكاساتها على المجتمع من جهة أخرى.

4-1- أهداف الدراسة:

تسعى هذه الدراسة إلى تحقيق الأهداف الآتية:

- معرفة طبيعة العلاقة الموجودة بين اكتساب الثقافة المرورية والتسبب في حوادث المرور؟

- معرفة طبيعة العلاقة الموجودة بين الالتزام بالثقافة المرورية والتسبب في حوادث المرور؟

- معرفة ما إذا كان هناك فروق ذات دلالة إحصائية بين التزام السائقين بالثقافة المرورية حسب الخبرة في القيادة ونوع المركبة؟

2- الإطار المفاهيمي للدراسة:

2-1- الثقافة المرورية:

هي كل ما يحمله السائق من أفكار واتجاهات يعيها وعيا تاما، ويطبقها باهتمام، وتتمثل . فيما يجب أن يعرفه بالكامل عن نظام المرور، وما لديه إحساس بالمسؤولية، وما يتصف به من ذوق عام وأخلاق تمنعه من الحصول على حقه في الطريق على حساب الآخرين. (خيرة وشيخي ، 2003، صفحة 190)

فمشكلة المرور ترتبط ارتباطا مباشرا بسلوك الأفراد في المجتمع - من مستعملي المركبات أو الطرق - ومدى التزامهم بنظام المرور وأدابه، فالمشكلة المرورية مشكلة سلوكية الأصل مرتبطة . بما نشأ عليه الفرد من قيم وفضائل، ومرتبطة أيضا بمقدار اهتمام المجتمع بالنظام المروري وحرصه على تنفيذه، وهو ما جعل الثقافة المرورية تتميز بالخصائص الآتية: (بيان، 2010، صفحة 70)

- تسعى لتحقيق السلامة والأمن للفرد.
- تحسّس الفرد بأهمية هذا المجال وخطورته (حوادث المرور).
- تسعى إلى توعية الفرد بدوره في مجال المرور.
- تطور السلوك الإيجابي لدى الفرد ليساهم في الحد من الحوادث المرورية.
- تعمل على تنمية مواقف إيجابية لدى الأفراد بحيث تعكس حسًا مدنيا مرهف يعمق مفهوم التضامن المكرس في مجتمعاتنا.
- إنها عملية متكاملة من المعلومات والمهارات والقيم والاتجاهات المرورية الإيجابية، وهي بذلك تمثل حاجات الفرد التي تمكنه من التوافق مع الوسط الذي يعيش فيه.
- وفي ضوء هذه الخصائص تبرز ثلاث سمات أساسية للثقافة المرورية المتمثلة في: (بيان، 2010، صفحة 70)

* المرونة: ويقصد بها المرونة في صياغة محتوى الثقافة المرورية، حيث تصلح للبيئات المختلفة، والمرونة في ترتيب الثقافة المرورية وفقا لطبيعة المراحل العمرية والبيئية، والمرونة في أهمية العارف والمهارات المتضمنة، والمرونة في الدور القائم على التنفيذ وكذلك المرونة في موقع تنفيذها.

* التنوع: ويقصد به تنوع الأداء بين الدارسين (السائقين) وتنوع طرائق التدريس وأساليب الإشراف والمتابعة (معلمي مدارس تعليم السياقة)، وتنوع أساليب التقويم (المهندسين المناهجين لرخص السياقة).

* الواقعية: ويقصد بها واقعية التمثيل للأشياء والمواضيع، بأن تكون الثقافة المرورية التي يتعلمها الفرد قابلة للتطبيق واقعا.

فغاية الثقافة المرورية الكبرى هي الارتقاء بمستوى الوعي الاجتماعي المروري، وترمي إلى نشر الوعي المروري بين كافة مستعملي الطرق من سائقين ومشاة وركاب من أجل تحقيق السلامة والأمن، من خلال نشر وغرس مبادئ الثقافة المرورية والتوعية بأصول السلامة المرورية وقواعدها العامة، وعلى هذا الأساس فقد حدد المؤتمر العربي الأول للمرور المنعقد في القاهرة عام 1976م، أهداف التوعية المرورية على النحو الآتي: (خلدون، 1986، صفحة 251)

- تبصير الفرد بمشكلات المرور وأثرها في سلامته وصحته ومصالحه في الاقتصاد القومي، وما يبذل من أساليب لمعالجتها.

- تعويد الفرد على ممارسة السلوك الصحيح لقواعد المرور وأدابه ممارسة طوعية باعتباره ضرورة قومية، إلى جانب ما يعطيه مظهر الحركة السليمة من فكرة حضارية مشرقة.

- شرح قوانين السير، وقواعد المرور وأدابه بأسلوب محبب ومشوق، وبشكل مستمر ومنظم.

- تنمية روح التعاون وبث الألفة والمساعدة بين مستعملي الطريق.

- خلق العلاقة الطيبة، والثقة المتبادلة بين المواطن ورجل المرور.

فالثقافة المرورية تنطلق من ضرورة تغيير المواقف والسلوك والمفاهيم التي اعتاد عليها الأفراد في المجتمع إزاء أنظمة المرور وأدابه، ليست على أساس الخوف من العقاب القانوني، وإنما بالإدراك لها وتفهمها، والانصياع لها واحترامها، ولما كانت الثقافة عملية نمو وتطور وتشكيل حياة الأفراد في المجتمع حتى يتمكنوا من اكتساب المهارات والقيم والاتجاهات وأنماط السلوك التي تساعدهم على التعامل مع بيئتهم، كان للثقافة المرورية عدة أبعاد أهمها: (بيان، 2010، صفحة 71)

* **البعد المروري:** ويرتبط بقاعد المرور والانضباط وفقا للتشريعات معينة.

* **البعد الأمني:** ويرتبط بالتعامل مع الغرباء والأشياء في الطريق، ويدعو إلى إبعاد مصادر القلق والتوتر في الطريق ومحاولة الابتعاد عنهما.

* **البعد الاجتماعي:** ويرتبط بأداب المعاملات في الطريق، وإتباع الأعراف المتعلقة بالإيثار.

* **البعد القراري:** ويرتبط باتخاذ القرارات المتعلقة بأي أمر من أمور الطريق.

* **البعد الصحي:** ويرتبط بالنظافة والوقاية، والصحة العامة، وتلوث البيئة.

وعليه فالوعي المروري الذي تنشده الثقافة المرورية لا يعني فقط تبسيط المفهومات الأخلاقية والنظم والتعليمات ذات العلاقة بكيفية استخدام المركبة والطريق، ووضع المنبهات الضرورية والأساليب التي تجعل الالتزام بصورة ذاتية مسألة مسلّم بها لنعلقها بحياة وسلامة أفراد المجتمع واستقراره، وإنما تعني، تربية متكاملة لبناء الشخصية في الجوانب المعرفية والمهارية والوجدانية، شخصية واعية بالحركة المرورية وأدائها، وعندما يتحقق ذلك يتم الوصول إلى النموذج الإنساني الواعي والملتزم بالسلوك المنشود.

ومما سبق فالثقافة المرورية إجرائيا هي: مجموعة المكتسبات من المعرفة والقيم والأفكار التي يمتلكها الفرد عن طريق التربية المرورية أو التدريب، أو حتى أثناء السياقة، والتي تعنى بكل ما يتعلق بالنظام المروري.

أما اكتساب الثقافة المرورية إجرائيا: هي عملية تحصيل المعارف والأفكار والمبادئ والمعلومات المتعلقة بمرتكزات الثقافة المرورية يتلقاها الفرد من محيطه الخارجي. وأما الالتزام بالثقافة المرورية إجرائيا: فيعبر عن استعداد الفرد لتطبيق كل ما تعلمه واكتسبه من معرفة وأفكار ومبادئ حول الثقافة المرورية عند سياقته، لتتحول بعد الممارسة المتكررة إلى قيم ومعايير حول الثقافة المرورية.

2-2- حوادث المرور:

يعرفه السيد عبد المعطي راضي على أنه ذلك الفعل الخاطئ دون قصد أو بقصد، والذي ينجم عنه إصابة سواء أدت إلى الوفاة أولا، بسبب استخدام بركبة على الطريق أثناء حركتها. (راضي، 2008، صفحة 08)

ويمكن القول أن حوادث المرور هي عملية اصطدام بين مركبة وشيء آخر قد يكون مركبة أخرى، أو اشخاص أو حيوانات، قد ينجم عنها خسائر مادية وبشرية. (مقيدهش، 2021، صفحة 289)

وتؤكد العديد من الدراسات المتعلقة بحوادث المرور أن هناك ثلاثة عناصر رئيسية تسبب في حوادث المرور وهي السائق والمركبة والطريق، إذ تشكل هذه العناصر مثلث المشكلة التي يجب التعامل معها بعمق وفعالية لفهم وتشخيص أعداد وأنماط وأشكال حوادث المرور. (مخلوف، تولميت، و مرازقة، 2017، صفحة 72)

فحوادث المرور لا تحدث بالصدفة، ولا تنتج عادة من جزم سبب واحد، بل من الممكن أن يكون لكل حادث عدد من العوامل المسببة، ولعل أهم الأسباب حوادث المرور نجد: * **العنصر البشري:** ويمثل نسبة (88%) من مسيبي حوادث المرور في الجزائر، ويتمثل في كل من السائق والماشي، حيث أنهما المسببان الرئيسيان لحوادث الطرقات حسب الإحصائيات المقدمة من الجهات الرسمية، ويرجع ذلك إلى أسباب متعددة كتكوين السائق – الحالة النفسية – الحالة الاجتماعية. (الرحمن، 2007، صفحة 08)، وغيرها من الأسباب التي يمكن توضيحها كما يأتي:

- قلة الخبرة في السياقة: إن السائق صاحب الخبرة في السياقة أي الذي يمارس السياقة لسنوات عديدة قد لا يجد صعوبة في تجنب المخاطر والحوادث، عكس السائق الذي لم يكتسب خبرة في السياقة فقد لا يستطيع هذا الأخير ولنقص خبرته في التحكم اللازم والسيطرة التامة على

مركبته عند الخطر مما يجعله عرضة لحادث مروري، وعليه فالممارسة المستمرة تجعل السائق يكتسب خبرة ومهارة تؤدي إلى التكيف والتغلب على المواقف الصعبة أثناء القيادة.

-التعب الشديد: فالتعب قد يؤدي بالسائق إلى ارتكاب حادث مرور، حيث أنه من المؤكد جدا أن التعب الشديد يؤدي باحتمال كبير إلى ارتكاب الأخطاء والحوادث.

- السرعة المفرطة والمبالغ فيها: أكدت معظم الدراسات التي أجريت عبر العالم على وجود علاقة وطيدة بين السرعة المفرطة والمبالغ فيها وحوادث المرور، ذلك لأن السرعة الزائدة عن المعقول لا يستطيع أمامها السائق التحكم أو السيطرة التامة على مركبته إذا ما حاول تفادي عقبة أو مشكلة مفاجئة، وكلما كانت السرعة مناسبة كلما استطاع التركيز والتحكم في سرعة وسير المركبة.

- التعليم والتدريب غير الكاف: لا نقصد هنا بالدرجة الأولى مدارس تعليم القيادة ولا برامجها وكيفية تدريب المترشحين للقيادة، بل الإشارة إلى أهمية التعليم والتدريب الذي يكفل اكتساب مهارات جيدة في القيادة تؤدي بالسائق المقبل على القيادة إلى عدم الارتباك أو الوقوع في الخطأ، وعليه فكلما كان التعليم والتدريب في المستوى المطلوب للقيادة المثلى كلما أدى ذلك إلى الاطمئنان على السائقين الجدد والاطمئنان على القيادة. (الوافي، 2001، صفحة 39)

-عدم احترام قوانين المرور: إن القيادة واستخدام مسالك الطرق العمومية والوطنية والطرق السريعة تنظمها قوانين تسمى قوانين المرور، وهي بمثابة قواعد سير في الطرق تحددها وتبرزها إشارات المرور، والتي تتمثل في اللوحات الإلزامية ولوحات التحذير واللوحات الإرشادية وكذا لوحات المنع، وعلى السائق العمل بها واحترامها لأن عدم العمل بقوانين المرور واحترامها قد يكون سببا حتميا على ارتكاب أو الوقوع في حادث مروري.

- العدوانية في القيادة: تعبر العدوانية عن السلوك الانتقامي من الفرد اتجاه ذاته أو اتجاه الآخرين من الأفراد أو الأشياء، وذلك لما تعرض له من إحباط أو لعدم إشباعه لرغبة ما، وقد تؤدي هذه العدوانية المغروسة في الفرد إلى تبنيه لسلوك عدواني تجاه قوانين المرور بعدم احترامها أو إلى الإفراط في السرعة أو غيرها من السلوكيات التي قد تؤدي به إلى ارتكاب حادث مروري.

* عنصر المركبة: تساهم السيارة في حوادث المرور بطريقتي:

- الأعداد المتزايدة للسيارات وغياب الوسائل الكفيلة بمواجهتها.
- نوع السيارة التي تستعمل الطريق، من حيث صلاحيتها للاستعمال الآمن وحسب صيانتها، فعدم جدية الفحص التقني للسيارة إضافة لسوء الصيانة من قبل المالك يؤدي حتما إلى الكثير من الحوادث، أما الأجزاء من السيارة التي غالبا ما تكون سببا للحوادث نتيجة لعدم ملاءمتها فري: الفرامل، الإضاءة، بما في ذلك: الإشارات، العجلات، نظام العادم، ويمكن لهذا الأخير أن

يؤدي إلى تسرب الغازات الخطرة إلى داخل السيارة وخاصة عند توقفها، كذلك فإن جلوس السائق دون استعمال فتحات التهوية يؤدي إلى الارتخاء والنعاس وبالتالي الحادث. (جدعان، 1983، الصفحات 99-100)

* عنصر الطريق: يساهم الطريق في وقوع حوادث المرور من خلال ثلاث عوامل:

- التصميم الهندسي للطريق: ويشمل المنحنيات الأفقية والرأسية والمنحدرات، وسطح الطريق، ومدى وملاءمتها جميعا للسرعة المسموح بها.
- الحالة الجوية: وهذه تؤثر على الرؤيا لدى السائقين والمشاة على السواء، كما يؤثر المطر على قابلية الانزلاق عن سطح الطريق.

- الإضاءة من حيث كفايتها وملائمتها: فهناك بعض السائقين ممن لديهم عجز في النظر، ولكن ليس بالدرجة التي تمنعهم من ممارسة القيادة، ولكن التأثير المشترك لهذا النوع من العجز مع سوء الإضاءة على الطريق سيكون سببا حتميا للحوادث.

ومما سبق يمكن تعريف حادث المرور إجرائيا على أنه: عبارة عن ارتطام سواء كان متعمدا أو عن طريق الخطأ، يحدث بين مركبة وأي شيء آخر (مركبة، إنسان، حيوان، جماد)، مخلفا أضرارا مادية وبشرية، عادة ما تكون أسبابه متعلقة بالسائق أو المركبة أو الطريق.

3- الإجراءات المنهجية للدراسة الميدانية:

1-3- منهج الدراسة:

نظرا لطبيعة موضوع الدراسة المتمثلة في العلاقة بين اكتساب الثقافة المرورية والالتزام بها بالوقوع في حوادث المرور تم استخدام المنهج الوصفي في تناول مشكلة الدراسة، واختبار فرضياتها باعتبارها المنهج المناسب لدراسة مختلف الظواهر الاجتماعية وتشخيصها وإيجاد الحلول لها.

2-3- مجالات الدراسة:

*- المجال الجغرافي: بما أن الدراسة الميدانية تعنى بالسائقين لمختلف المركبات فتم اجرائها بمدينة سطيف خاصة على أطرافها وبالضبط في محطة نقل المسافرين ومحطة كراء مركبات نقل البضائع وكذا محطات الوقود، باعتبارها الأماكن التي يمكن الالتقاء بسائقي مختلف المركبات.

*- المجال البشري: أجريت الدراسة على سائقي المركبات بمختلف أنواعها، ممن تتراوح أعمارهم بين 20 و65 سنة، شريطة أن يكون سبق له وأن تسبب في حادث مرور.

*- المجال الزمني: أجريت الدراسة الميدانية من تاريخ 2023/10/12 إلى غاية 2023/11/04.

3-3- عينة الدراسة وخصائصها:

بما أن الدراسة تسعى لرصد طبيعة ودرجة العلاقة الموجودة بين التزام السائقين بالثقافة المرورية والتسبب في حوادث المرور كان لزام أن تشمل عينة البحث السائقين الذين تسببوا في

حادث مرور واحد على الأقل، وبالتالي كانت عينة الدراسة عينة قصدية يتشمل السائقين الذين سبق وأن تسببوا في حادث مرور على الأقل، وتتراوح أعمارهم من 20 إلى 65 سنة، على أن يتم اختيار (50) سائق من كل نوع (سائقي المركبات النفعية، سائقي مركبات نقل البضائع، سائقي مركبات نقل المسافرين) وعليه تم الحصول على (150) مفردة بحثية من السائقين يشكلون عينة الدراسة الميدانية.

4-3- أدوات جمع البيانات:

تم جمع بيانات هذه الدراسة الميدانية عن طريق استبيان تم تصميمه لهذا الغرض؛ يحتوي على (33) سؤال في ثلاثة محاور؛ هي:

المحور الأول: خاص بالبيانات الشخصية ويحتوي على (05) أسئلة.

المحور الثاني: خاص باكتساب الثقافة المرورية ويحتوي على (10) بنود.

المحور الثالث: خاص بالالتزام بالثقافة المرورية ويحتوي على (18) بند، مقسمة إلى ثلاثة

أبعاد (البعد المروري، البعد الأمني، البعد الاجتماعي) بمعدل (06) بنود لكل بعد.

وقد تم اعتماد خمسة بدائل (مقياس ليكرت الخماسي) للإجابة عن مختلف البنود متدرجة من: بدرجة كبيرة جدا، بدرجة كبيرة، بدرجة متوسطة، بدرجة ضعيفة، بدرجة ضعيفة جدا؛ تم تنقيطها من (05) إلى (01) للعبارات الإيجابية (في اتجاه البعد) ومن (01) إلى (05) للعبارات السلبية. وعن الخصائص السيكومترية للأداة فقدت قيمة الثبات (ألفا كرونباخ) ب (0.824) وقيمة الصدق ب (0.907)، وهي قيم مقبولة احصائيا تدل على صلاحية الاستبيان لقياس الظاهرة المدروسة.

5-3- أساليب المعالجة الإحصائية لبيانات الدراسة الميدانية:

تم استخدام برنامج (Spss.26)، لحساب المقاييس الإحصائية التي تطلبها الدراسة؛ وهي: ألفا كرونباخ لحساب الثبات، التكرارات والنسب المئوية لتحديد خصائص أفراد عينة البحث، المتوسط الحسابي والمتوسط الفرضي والانحراف المعياري من أجل تحديد اتجاه إجابات المبحوثين حول محاور الاستبيان وبنوده، اختبار "ت" لعينة واحدة من أجل قياس الفرضيتين الأولى والثانية للدراسة باعتبارهما فرضيات وصفية لعينة واحدة بياناتها كمية، اختبار "أنوفا" من أجل قياس الفرضية الثالثة للدراسة باعتبارها فرضية فروقية لعدة عينات بياناتها كمية، اختبار "بون فروني" لتحديد اتجاه الفروق في اختبار "أنوفا" باعتباره مكمل له يستعمل عندما يكون حجم العينات غير متساوي؛ ولمعرفة المزيد عن سبب اعتماد هذه المقاييس الإحصائية وكيفية حسابها أنظر إلى (يعلى، 2022، الصفحات 211-212)

4- عرض وتحليل بيانات الدراسة الميدانية ونتائجها:

4-1- عرض وتحليل بيانات الدراسة الميدانية الخاصة بمتغيرات الدراسة:

جدول رقم (01): يوضح اكتساب السائقين للثقافة المرورية

القرار	مستوى الدلالة (نهايتين)	قيمة "ت"	الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي	
دال (غير مُكتسب)	0,00	-48,41	0,25	02,02	اكتساب الثقافة المرورية
* يتم اتخاذ القرار عند درجات الحرية (149) ومستوى الخطأ (0.00)، استنادا إلى المتوسط الفرضي (03)، [5/(5+4+3+2+1)].					

المصدر: اعداد المؤلفين من مخرجات Spss.26.

نلاحظ من خلال هذا الجدول قيمة المتوسط الحسابي لإجابات السائقين الذين تسببوا سابقا بحادث مرور حول اكتسابهم للثقافة المرورية يقدر بـ (02,02) بانحراف معياري قدره (0,25) وهو أصغر من المتوسط الفرضي (03)، وهذا يعني أن السائقين محل الدراسة الميدانية يؤكدون على عدم اكتسابهم للثقافة المرورية، مع تسجيل فروق فردية بينهم وهو ما تشير إليه قيمة الانحراف المعياري المقدر بـ (0,25).

وما يؤكد ذلك هي قيمة "t" المحسوبة لاكتساب السائقين للثقافة المرورية المقدر بـ (-48,41) وهي دالة عند درجات الحرية (149) ومستوى الخطأ (0,05) بمستوى دلالة قدره (0,00).

إذا بصفة عامة يمكن القول أن: سائقي المركبات الذين سبق لهم وأن تسببوا بحادث مرور يؤكدون على عدم اكتسابهم للثقافة المرورية بالشكل الكافي، خاصة ما يتعلق بعدم مراقبتهم لسيارتهم قبل الانطلاق، وسياقتهم وهم في وضعية سيئة، وعدم إدراكهم الجيد لخطورة السياقة بتهور، وعدم انتباههم لإشارات المرور أثناء السياقة، وعدم متابعتهم للبرامج الخاصة بالثقافة المرورية، هذا رغم معرفتهم بجميع قوانين المرور وحصولهم على رخصة السياقة دون مساعدة مع تلقىهم تدريباً كافياً عن السياقة.

جدول رقم (02): يوضح التزام السائقين بالثقافة المرورية

القرار	مستوى الدلالة (نهايتين)	قيمة "ت"	الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي	
دال (غير مُلتزم)	0,00	-03,21	0,22	02,94	البعد المروري
دال (غير مُلتزم)	0,00	-09,48	0,59	02,54	البعد الأمني
دال (غير مُلتزم)	0,00	-09,29	0,67	02,48	البعد الاجتماعي
دال (غير مُلتزم)	0,00	-10,57	0,39	02,65	الالتزام بالثقافة المرورية
* يتم اتخاذ القرار عند درجات الحرية (149) ومستوى الخطأ (0.00). استنادا إلى المتوسط الفرضي (03)، [5/(5+4+3+2+1)].					

المصدر: اعداد المؤلفين من مخرجات Spss.26.

نلاحظ من خلال هذا الجدول قيمة المتوسط الحسابي لإجابات السائقين الذين سبق لهم وأن تسببوا بحادث مرور حول مدى التزامهم بالثقافة المرورية يقدر بـ (02,65) وهو أصغر من المتوسط الفرضي (03)، وهذا يعني أن السائقين محل الدراسة يؤكدون على عدم التزامهم بالثقافة المرورية، مع تسجيل فروق فردية بينهم وهو ما تشير إليه قيمة الانحراف المعياري المقدر بـ (0,39).

وما يؤكد ذلك هي قيمة "t" المحسوبة مدى التزام السائقين بالثقافة المرورية المقدره بـ (10,57) وهي دالة عند درجات الحرية (149) ومستوى الخطأ (0,00) بمستوى دلالة قدره (0,00).

وفي نفس الاتجاه جاءت إجابات السائقين حول مختلف أبعاد الالتزام بالثقافة المرورية فجاءت كل قيم "ت" سالبة ودالة عند درجات الحرية (149) ومستوى الخطأ (0,00) بمستويات دلالة قدرها (0,00)، مع تسجيل اختلافات صغيرة بينها، فجاء البعد الأمني بمتوسط حسابي (02,54) وانحراف معياري (0,59) وقيمة "ت" قدرها (-09,48)، ثم البعد الاجتماعي بمتوسط حسابي قدره (02,48) وانحراف معياري (0,67) وقيمة "ت" قدرها (-09,29)، ثم البعد المروري بمتوسط حسابي قدره (02,94) وانحراف معياري (0,22) وقيمة "ت" قدرها (-03,21).

إذا بصفة عامة يمكن القول أن: سائقي المركبات الذين سبق لهم وأن تسببوا بحادث مرور يؤكدون على عدم التزامهم بالثقافة المرورية، من خلال عدم التزامهم بمختلف أبعادها:

ففي البعد الأمني تأكيدهم على عدم توافق سرعتهم مع إشارات تحديد السرعة، وقلقهم من وضع الرادار في الطرقات، وعدم التزامهم بقوانين المرور عند غياب الرقابة، وقيامهم بالتجاوز في الأماكن الخطرة، وعدم التزامهم بالقوانين في الفترة الليلية. وبدرجة أقل عدم حرصهم على استخدام حزام الأمان.

أما في البعد الاجتماعي فيؤكدون على عدم تسهيلهم لعملية التجاوز للسائقين الآخرين، وعدم تقديمهم المساعدات لمستعملي الطريق، وعدم صبرهم عند توقف حركة المرور في الطريق، وعدم التسامح مع السائقين الآخرين عند ارتكابهم لأخطاء، وبدرجة أقل السياقة بعدوانية والسلوك الانتقامي وعدم احترامهم للدراجين ومنحهم الأولوية.

أما في البعد المروري فنجدهم يؤكدون على عدم أخذ الاحتياطات الكافية عند السياقة في الضباب أو في الليل أو في المنحدرات أو في الجو الممطر، ونقص سيطرتهم على المركبة أثناء الخطر، مع نقص قدرتهم على تجنب المخاطر والحوادث.

جدول رقم (03): يوضح تسبب السائقين في حوادث المرور

القرار	مستوى الدلالة (نهائيتين)	قيمة "ت"	الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي	عدد مرات
دال (وقع)	0,00	13,57	01,33	01,48	التسبب في حادث مرور
* يتم اتخاذ القرار عند درجات الحرية (149) ومستوى الخطأ (0,00)، استنادا إلى المتوسط الفرضي (03)، [5/(5+4+3+2+1)].					

المصدر: اعداد المؤلفين من مخرجات Spss.26.

نلاحظ من خلال هذا الجدول قيمة المتوسط الحسابي لإجابات السائقين حول تسببهم في حوادث مرور تقدر بـ (01,48) وهو أكبر من المتوسط الفرضي (00)، وهذا يعني أن السائقين محل الدراسة الميدانية يؤكدون على تسببهم في حوادث مرور، مع تسجيل فروق فردية كبيرة بينهم وهو ما تشير إليه قيمة الانحراف المعياري المقدر بـ (01,33).

وما يؤكد ذلك هي قيمة "t" المحسوبة لوقوع السائقين في حوادث مرور المقدر بـ (13,57) وهي دالة عند درجات الحرية (149) ومستوى الخطأ (0,00) بمستوى دلالة قدره (0,00).

إذا بصفة عامة يمكن القول أن: سائقي المركبات يؤكدون على تسببهم في حوادث مرورية . بمعدل حادث ونصف لكل سائق، نتيجة لأسباب مختلفة تتعلق معظمها بالسائق ثم بالمركبة وبدرجة أقل بالطريق، وهي نتيجة منطقية باعتبار عينة البحث تم اختيارها بطريقة قصدية على أن يكون السائق تسبب على الأقل في حادث مرور واحد، والغرض من ذلك تحديد علاقة هذه الحوادث باكتساب السائقين للثقافة المرورية وعلاقتها بمدى الالتزام بها.

2-4- عرض وتحليل بيانات الدراسة الميدانية الخاصة بالفرضية الأولى:

التي مفادها: "توجد علاقة عكسية بين اكتساب السائقين للثقافة المرورية والتسبب في حوادث المرور"; سيتم قياس هذه الفرضية من خلال نتائج الجدول الآتي:
جدول رقم (04): يوضح العلاقة بين اكتساب السائقين للثقافة المرورية والتسبب في

حوادث المرور

عدد مرات	قيمة معامل الارتباط	حجم العينة	مستوى الدلالة (نهائيتين)	القرار
التسبب في حادث مرور	-0,19*	150	0,02	دال (ارتباط عكسي قوي)
* وجود نجمة واحدة فوق قيمة معامل الارتباط (*) يعني انه دال عند مستوى الدلالة (0,05) ** وجود نجمتين فوق قيمة معامل الارتباط (**) يعني انه دال عند مستوى الدلالة (0,01)				

المصدر: اعداد المؤلفين من مخرجات Spss.26.

نلاحظ من خلال هذا الجدول قيمة معامل الارتباط بين اكتساب السائقين للثقافة المرورية التسبب في حوادث مرور تقدر بـ (-0,19) وهي دالة عند مستوى الخطأ (0,05) بمستوى دلالة قدره (0,02). وهذا يعني أنه توجد علاقة عكسية قوية بين اكتساب السائقين للثقافة المرورية والتسبب في حوادث مرور.

إذا بصفة عامة يمكن القول أن: هناك علاقة عكسية قوية بين اكتساب السائقين للثقافة المرورية والتسبب في حوادث مرور، بمعنى كلما كان مستوى الثقافة المرورية لدى السائقين منخفضة ارتفعت احتمالية تسببهم في حوادث مرور، وكلما اكتسب السائقون ثقافة مرورية أكثر كلما انخفض احتمال تسببهم في حوادث مرور، ويعود ذلك إلى أن السائقين الذين لم يتحصلوا على رخص سياقتهم بطريقة قانونية ودون مساعدة لم يكونوا ليكتسبوا الثقافة المرورية الكافية للسياسة بحذر وأمان، مما يجعلهم أقل انتباها للإشارة على الطريق وعدم إعطائها أهميتها اللازمة وكذا عدم معرفة الأولويات بشكل صحيح، كما أنهم لا يقومون بتفقد مركباتهم بشكل دوري قبل السياقة إضافة إلى ذلك أن عدم معرفتهم الجية بقانون المرور يجعلهم لا يدركون خطورة السياقة بتهور وأثناء الغضب وفي حالة القلق، كل هذا يجعلهم أكثر عرضة لحوادث المرور، والعكس صحيح.

وعليه يمكن القول أنه: توجد علاقة عكسية قوية بين اكتساب السائقين للثقافة المرورية والتسبب في حوادث المرور، وبالتالي فالفرضية الأولى تحققت بدرجة عالية، وبالتالي قبولها.

3-4- عرض وتحليل بيانات الدراسة الميدانية الخاصة بالفرضية الثانية:
 التي مفادها: "توجد علاقة عكسية بين التزام السائقين بالثقافة المرورية والتسبب في حوادث المرور"; سيتم قياس هذه الفرضية من خلال نتائج الجدول الآتي:
 جدول رقم (05): يوضح العلاقة بين التزام السائقين بالثقافة المرورية التسبب في حوادث المرور

عدد مرات	قيمة معامل الارتباط	حجم العينة	مستوى الدلالة (نهايتين)	القرار
التسبب في حادث مرور	-0,71**	150	0,00	دال (ارتباط عكسي قوي جدا)
* وجود نجمة واحدة فوق قيمة معامل الارتباط (*) يعني انه دال عند مستوى الدلالة (0,05) ** وجود نجمتين فوق قيمة معامل الارتباط (**) يعني انه دال عند مستوى الدلالة (0,01)				

المصدر: اعداد المؤلفين من مخرجات Spss.26.

نلاحظ من خلال هذا الجدول قيمة معامل الارتباط بين التزام السائقين بالثقافة المرورية والتسبب في حوادث مرور تقدر بـ(-0,71) وهي دالة عند مستوى الخطأ (0,05) بمستوى دلالة قدره (0,00)، وهذا يعني أنه توجد علاقة عكسية قوية جدا بين التزام السائقين بالثقافة المرورية والتسبب في حوادث مرور.

أما قيمة معامل الارتباط بين التزام السائقين بالثقافة المرورية والتسبب في حوادث مرور تقدر بـ(-0,45) وهي دالة عند مستوى الخطأ (0,05) بمستوى دلالة قدره (0,00)، مما يعني وجود علاقة عكسية قوية جدا بين اكتساب السائقين بالثقافة المرورية والتسبب في حوادث مرور.

إذا بصفة عامة يمكن القول أن: هناك علاقة عكسية قوية جدا بين التزام السائقين بالثقافة المرورية والتسبب في حوادث مرور. بمعنى كلما كان السائقون غير ملتزمين بالثقافة المرورية كلما ارتفعت احتمالية تسببهم في حوادث مرور، وكلما التزموا بالثقافة المرورية أكثر كلما انخفض احتمال تسببهم في حوادث المرور، ويعود ذلك إلى أن السائقين الذين لا يحرصون على وضع حزام الأمان ويقومون بالتجاوز الخطير ولا يتقيدون بالحد الأقصى للسرعة السموح بها ولا يلتزمون بقواعد المرور عند غياب الرقابة خاصة في الليل يكونون أكثر عرضة للتسبب في حوادث المرور، وكذا الذين لا يكونون حذرين عند السياقة في المنحدرات وفي الأجواء الخطرة يفقدون السيطرة على مركباتهم هم من يتسببون في حوادث المرور، أي أن عدم الالتزام بكل إجراءات السابقة وتعاليم السياقة المكتسبة تجعل السائقين أكثر عرضة للتسبب في حوادث المرور، والعكس صحيح.

وعليه يمكن القول أن: توجد علاقة عكسية قوية جدا بين التزام السائقين بالثقافة المرورية والتسبب في حوادث المرور، وبالتالي فالفرضية الثانية تحققت بدرجة عالية جدا، وبالتالي قبولها.

4-4- عرض وتحليل بيانات الدراسة الميدانية الخاصة بالفرضية الثالثة:
التي مفادها: "توجد فروق في درجة التزام السائقين بالثقافة المرورية حسب الخبرة في السياقة ونوع المركبة": سيتم قياس هذه الفرضية من خلال نتائج الجداول الآتية:
جدول رقم (06-أ): يوضح الفروق في التزام السائقين بالثقافة المرورية حسب نوع المركبة

القرار	مستوى الدلالة	قيمة "ف"	متوسط المربعات	درجات الحرية	مجموع المربعات	
دال (توجد فروق)	0,00	49,85	4,78	2	9,56	بين المجموعات
			,096	147	14,10	داخل المجموعات
			//	149	23,67	المجموع
* يتم اتخاذ القرار بشأن دلالة النتائج عند مستوى الخطأ (0,05).						

المصدر: اعداد المؤلفين من مخرجات Spss.26.

يبين هذا الجدول أن قيمة (ف) لالتزام السائقين بالثقافة المرورية حسب نوع المركبة التي يسوقونها تقدر بـ(49.85) وهي دالة عند درجات الحرية داخل المجموعات (147) وبين المجموعات (02) بمستوى دلالة قدره (0,00).

وهذا ما يعني أنه: توجد فروق ذات دلالة إحصائية في التزام السائقين بالثقافة المرورية حسب الخبرة في السياقة، ولمعرفة اتجاه هذه الفروق نعرض نتائج اختبار "بون فروني" في الجدول:

جدول رقم (06-ب): يوضح اختبار "بون فروني" لاتجاه الفروق في التزام السائقين بالثقافة المرورية حسب نوع المركبة

القرار	مستوى الدلالة	قيمة "ف"	أكثر من 10 سنوات	من 05 إلى 10 سنوات	أقل من 05 سنوات	الخبرة في السياقة
دال (توجد فروق)	0,00	188,89	-,85337*	-,62901*	//	أقل من 05 سنوات
			-,22436	//	,62901*	من 05 إلى 10 سنوات
			//	,22436	,85337*	أكثر من 10 سنوات

المصدر: اعداد المؤلفين من مخرجات Spss.26.

حسب الخبرة في السياقة لصالح السائقين ذوي الخبرة التي تفوق 05 سنوات على حساب السائقين الذين تقل خبرتهم عن خمس سنوات.

بمعنى أن السائقين ذوي الخبرة التي تفوق 05 سنوات هم الأكثر التزاما بالثقافة المرورية من السائقين الذين تقل خبرتهم عن خمس سنوات، وهو ما يؤكد دور الخبرة في السياقة في الالتزام بالثقافة المرورية، ويرجع ذلك إلى أن السائقين الأكثر سياقة واستعمالا للطريق يكونون قد تعلموا أكثر من السياقة واكتسبوا خبرة مكنتهم من تحصيل بعض القواعد التي كانت غائبة عنهم، بالإضافة الى مشاهدتهم لحالات خطرة وقوعهم فيها أيضا مكنهم من إدراك خطورة عدم الالتزام بالثقافة المرورية مقارنة بالذين أقل خبرة منهم.

جدول رقم (07-أ): يوضح الفروق في التزام السائقين بالثقافة المرورية حسب نوع المركبة

القرار	مستوى الدلالة	قيمة "ف"	متوسط المربعات	درجات الحرية	مجموع المربعات	
دال (توجد فروق)	0,00	188,89	08,52	02	17,04	بين المجموعات
			0,05	147	06,63	داخل المجموعات
			//	149	23,67	المجموع

* يتم اتخاذ القرار بشأن دلالة النتائج عند مستوى الخطأ (0.05).

المصدر: اعداد المؤلفين من مخرجات Spss.26.

يبين هذا الجدول أن قيمة (ف) للالتزام السائقين بالثقافة المرورية حسب نوع المركبة التي يسوقونها تقدر بـ (188,89) وهي دالة عند درجات الحرية داخل المجموعات (147) وبين المجموعات (02) بمستوى دلالة قدره (0,00).

وهذا ما يعني أنه: توجد فروق ذات دلالة إحصائية في التزام السائقين بالثقافة المرورية حسب نوع المركبة، ولمعرفة اتجاه هذه الفروق نعرض نتائج اختبار "بون فروني" في الجدول الآتي:

جدول رقم (07-ب): يوضح اختبار "بون فروني" لاتجاه الفروق في التزام السائقين بالثقافة المرورية حسب نوع المركبة

نوع المركبة	مركبات نفعية	مركبات نقل البضائع	مركبات نقل المسافرين	قيمة "ف"	مستوى الدلالة	القرار
مركبات نفعية	//	-14556*	-77667*	188,89	0,00	دال (توجد فروق)
مركبات نقل البضائع	14556*	//	-63111*			
مركبات نقل المسافرين	77667*	63111	//			

المصدر: اعداد المؤلفين من مخرجات Spss.26.

يوضح هذا الجدول وجود فروق ذات دلالة إحصائية في التزام السائقين بالثقافة المرورية حسب نوع المركبة لصالح سائقي مركبات نقل المسافرين على حساب كل من سائقي المركبات النفعية بالدرجة الأولى ثم سائقي مركبات نقل البضائع، هذا من جهة ومن جهة أخرى توجد فروق لصالح سائقي مركبات نقل البضائع على حساب سائقي المركبات النفعية.

بمعنى أن سائقي نقل المسافرين هم الأكثر التزاما بالثقافة المرورية من سائقي نقل البضائع وهما أكثر التزاما من سائقي السيارات النفعية، ويرجع ذلك إلى كون سائقي مركبات نقل المسافرين ونقل البضائع هم الأكثر احترافا وتمتعا بروح المسؤولية مقارنة بسائقي المركبات النفعية، لأن الحصول على تلك الرخصة يتطلب خبرة مسبقة في سياقة السيارات النفعية مع تلقي تكوين خاصة، بالإضافة إلى ارتفاع درجة الشعور بالمسؤولية عندما يتعلق الأمر بنقل الأشخاص (المسافرين).

وعليه يمكن القول أن: توجد فروق في درجة التزام السائقين بالثقافة المرورية حسب الخبرة في السياقة لصالح ذوي الخبرة التي تفوق خمسة سنوات وحسب نوع المركبة لصالح

سائقي مركبات نقل المسافرين ومركبات نقل البضائع، وبالتالي فالفرضية الأولى تحققت بدرجة عالية، وبالتالي قبولها.

5- النتائج العامة للدراسة:

بعد عرض وتحليل بيانات الدراسة الميدانية ومناقشتها في ضوء الفرضيات توصلت هذه الدراسة إلى مجموعة من النتائج المتعلقة بالثقافة المرورية وحوادث المرور، تتمثل في:
* أن سائقي المركبات الذين سبق لهم وأن تسببوا بحادث مرور يؤكدون على عدم اكتسابهم للثقافة المرورية بالشكل الكافي، خاصة ما يتعلق بعدم مراقبتهم لسيارتهم قبل الانطلاق، وسيافتهم وهم في وضعية سيئة، وعدم إدراكهم الجيد لخطورة السياقة بتهور، وعدم انتباههم لإشارات المرور أثناء السياقة، وعدم متابعتهم للبرامج الخاصة بالثقافة المرورية، هذا رغم معرفتهم بجميع قوانين المرور ووصولهم على رخصة السياقة دون مساعدة مع تلقيهم تدريباً كافياً عن السياقة.

* أن سائقي المركبات الذين سبق لهم وأن تسببوا بحادث مرور يؤكدون على عدم التزامهم بالثقافة المرورية، من خلال عدم التزامهم بمختلف أبعادها:

ففي البعد الأمني تأكيدهم على عدم توافق سرعتهم مع إشارات تحديد السرعة، وقلقهم من وضع الرادار في الطرقات، وعدم التزامهم بقوانين المرور عند غياب الرقابة، وقيامهم بالتجاوز في الأماكن الخطرة، وعدم التزامهم بقوانين المرور في الفترة الليلية، وبدرجة أقل عدم حرصهم على استخدام حزام الأمان.

أما في البعد الاجتماعي فيؤكدون على عدم تسهيلهم لعملية التجاوز للسائقين الآخرين، وعدم تقديمهم المساعدات لمستعملي الطريق، وعدم صبرهم عند توقف حركة المرور في الطريق، وعدم التسامح مع السائقين الآخرين عند ارتكابهم لأخطاء، وبدرجة أقل السياقة بعدوانية والسلوك الانتقامي وعدم احترامهم للراجلين ومنحهم الأولوية.

وأما في البعد المروري فنجدهم يؤكدون على عدم أخذ الاحتياطات الكافية عند السياقة في الضباب أو في الليل أو في المنحدرات أو في الجو الممطر، ونقص سيطرتهم على المركبة أثناء الخطر، مع نقص قدرتهم على تجنب المخاطر والحوادث.

* أن: سائقي المركبات يؤكدون على تسببهم في حوادث مرورية بمعدل حادث ونصف لكل سائق، نتيجة لأسباب مختلفة تتعلق معظمها بالسائق ثم بالمركبة وبدرجة أقل بالطريق.

* أنه توجد علاقة عكسية قوية بين اكتساب السائقين بالثقافة المرورية والتسبب في حوادث

المرور

* وأنه توجد علاقة عكسية قوية جدا بين التزام السائقين بالثقافة المرورية والتسبب في حوادث المرور

* وأنه توجد فروق في درجة التزام السائقين بالثقافة المرورية حسب الخبرة في السياقة لصالح ذوي الخبرة التي تفوق خمسة سنوات وحسب نوع المركبة لصالح سائقي مركبات نقل المسافرين ومركبات نقل البضائع.

6- خاتمة:

ومما سبق يتبين أن هناك عدة أسباب تؤدي إلى الوقوع في مخالفات المرورية وعلى رأسها نقص الوعي المروري، ضعف التدريب في السياقة من حيث الجانب النظري والجانب التطبيقي، كما أن وقوع حوادث المرور عادة لا تنتج جزاء سبب واحد بل تتعدى إلى عدة عوامل، نجد في المرتبة الأولى العنصر البشري سائقا كان أو ماشيا ثم عنصر المركبة ويليهما عنصر الطريق. لذا فمشكلة المرور ترتبط ارتباطا مباشرا بسلوك الأفراد في المجتمع، من مستعملي المركبات أو الطرق، ومدى التزامهم بنظام المرور وأدابه أي بمدى اكتسابهم للثقافة المرورية التي تسعى إلى الارتقاء بمستوى الوعي الاجتماعي المروري، حيث أن لها غايات وأهداف متعددة ومختلفة، ترمي إلى نشر الوعي المروري بين كافة مستعملي الطرق من سائقين ومشاة وركاب، ووسائل التوعية المرورية تسعى لتحقيق السلامة والأمن، من خلال نشر وغرس مبادئ الثقافة المرورية.

فالثقافة المرورية تنطلق من فكرة ضرورة تغيير المواقف والسلوك والمفاهيم التي اعتاد عليها الأفراد إزاء أنظمة المرور وأدابه وليس على أساس الخوف من العقاب القانوني، وإنما بالإدراك لها وتفهمها والانصياع لها واحترامها، ولن يتأتى ذلك إلا من خلال تضافر جهود مجموعة من الوسائل والأجهزة على رأسها مؤسسات التنشئة الاجتماعية كالأُسرة والمؤسسات التعليمية، وأجهزة المرور على غرار المديرية العامة للأمن الوطني (الشرطة أو الأمن الوطني) و الدرك الوطني، وكذا الأجهزة المشرفة على النقل مثل وزارة النقل والمركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، ومدارس السياقة.

أما الدراسة في جانبها الميداني فأكدت على أن معظم السائقون بالرغم من اكتسابهم للثقافة المرورية من خلال دراستهم لقوانين المرور في مدارس تعليم السياقة ثم صقل مواهبهم بالممارسة اليومية للسياقة إلا أنهم غير ملتزمين بها أتم الالتزام خاصة عند غياب الرقابة عليهم مما يتسبب في وقوع حوادث المرور.

وفي ضوء هذه النتائج تم صياغة مجموعة من التوصيات من أجل الحد من انتشار حوادث المرور، أهمها:

* على المدى القصير: تطوير وتحديث منظومة التكوين والتدريب على السياقة، تفعيل منظومة الردع، تعزيز العمليات التوعوية وتنويعها، تطوير وتحديث منظومة جمع البيانات والمعطيات حول حوادث المرور، وكيفية تحليلها واستغلال نتائجها في تحديد الأولويات وتسطير برامج العمل.

* على المدى المتوسط: تعميم إنشاء الطرق المزدوجة بين المدن الكبرى، تحديث وتطوير منظومة الإشارات عبر الطرق، تعزيز عمليات صيانة الطرق والمقاطع السوداء، إنشاء مسالك إضافية خاصة بالمركبات الوزن الثقيل في المنحدرات والمرتفعات الخطيرة، لا سيما في الطرق الوطنية.

* على المدى الطويل: إنجاز الطرق السيارة بين مختلف مناطق الوطن، مراعاة شروط السلامة المرورية عند إقامة المدن والأحياء الجديدة، مراعاة شروط تنقل فئة ذوي الاحتياجات الخاصة.

7- الملاحق:

معامل الثبات "ألفا كرونباخ" للاستبيان

Echelle : ALL VARIABLES

Statistiques de fiabilité	
Alpha de Cronbach	Nombre d'éléments
,824	28

8- قائمة المراجع:

1. الجعافرة، ع. ا. (2013). التربية والتعليم بين الماضي والحاضر. عمان الاردن: مكتبة المجتمع العربي للنشر والتوزيع.
2. الرحمن، ش. ع. (2007). حوادث الطرقات "مرض العصر". الجزائر: مجلة منتدى الطالب، جمعية منتدى الطالب الجامعي، جامعة الجزائر، 01.01
3. الوافي، ع. ا. (2001). حوادث السياقة "أسبابها والوقاية منها". الجزائر: دار هومة للطباعة والنشر والتوزيع.
4. بيان، م. س. (2010). التربية المرورية، مدخل في إعداد المعلم،. جامعة نايف للعلوم الأمنية، الرياض.
5. جدعان، خ. س. (1983). حوادث المرور في الكويت. الكويت: مجلة العلوم الاجتماعية، 01 01)، جامعة الكويت.
6. خلدون، ر. (1986). المرور، قانونه، قواعد تنظيمية، تخطيطه، مشاكله، دمشق: مطبوعات كلية الشرطة، ط1.

7. خيرة، س &، شيخي، ر. (2003). حوادث المرور بين الثقافة المرورية وسياسة الردع. مجلة افاق علم الاجتماع، 13 (01)، ص188-205.
8. خيرة، س &، شيخي، ر. (s.d.). حوادث المرور بين الثقافة المرورية وسياسة الردع. مجلة افاق علم الاجتماع (01) 13، ص188-205.
9. راضي، ا. ع. (2008). الاثار الاقتصادية لحوادث المرور. المملكة العربية السعودية: جامعة نايف للعلوم الأمنية، مركز الدراسات والبحوث.
10. فروق يعلى. (2022). الأخطاء الشائعة في تحليل ومعالجة البيانات في العلوم الاجتماعية باستخدام برنامج SPSS سطيف. الجزائر: دار المجدد للطباعة والنشر والتوزيع.
11. مخلوف، س.،، تولىت، ع. ا &، مرازقة، ع. (2017). الجوانب الاقتصادية لحساب تكاليف حوادث المرور على الطريق – دراسة حالة مدينة باتنة، باتنة: مجلة المقدمة للدراسات الإنسانية والاجتماعية، 02 (02)، ص69-84.
12. مقيدش، إ. ه. (2021). دور حملات التوعية المرورية في نشر ثقافة السلامة المرورية-دراسة على عينة من شباب بولاية سطيف. الجزائر: مجلة الآداب والعلوم الاجتماعية، جامعة سطيف2، 18.(01)