

الدور التوعوي لمؤسسات المجتمع المدني في مجال السلامة المرورية د. جاب الله الطيب، جامعة البويرة. أ. ماقري مليكة، جامعة البويرة.

الملخص:

إن مؤسسات المجتمع المدني تعد من أهم الأجهزة الاجتماعية المساندة للأجهزة الأمنية في رفع مستوى الوعي بالسلامة المرورية ، وإن التنسيق الجيد بين كافة الأجهزة وتضافر جهودها، سوف يسهم لمعالجة في رسم السياسات الرشيدة ووضع برامج عقلانية وواقعية واتخاذ القرارات الصائبة ويساعد في توظيف الطاقات المتاحة لدى القطاعات والمنظمات على اختلافها، لأن تنفيذها عبر العمل الجماعي والتعاوني الرسمي والتطوعي بروح ديمقراطية عالية وبكفاءة وفعالية يحول دون تضییع الجهود وبعثرة الموارد ومنه سوف نتطرق للدور الذي تلعبه جمعيات المجتمع المدني في ترسيخ الثقافة المرورية وإيجاد آليات تعین الدولة في الحد من حوادث المرور .

الكلمات المفتاحية: المجتمع المدني ، الوعي المروري ، السلامة المرورية

Résumé:

Les institutions de la société civile est l'un des plus importants services de sécurité de soutien aux dispositifs sociaux pour sensibiliser la sécurité routière, et une bonne coordination entre tous les dispositifs et les efforts concertés, contribuera à Inévitablement en bonne élaboration des politiques et l'élaboration d'un programme rationnel et réaliste et de prendre les continents à droite et aide à utiliser la capacité disponible des secteurs et les organisations qu'ils diffèrent, parce que leur mise en œuvre par le travail collectif et coopératif formel et l'esprit volontaire, haute démocratique et empêche efficace et efficace de gaspiller des efforts et des ressources de diffusion et portera sur le rôle joué par les associations de la société civile dans l'établissement de la culture de la circulation Et les mécanismes devaient indiquer sur la réduction des accidents de la circulation.

Mots-clés: société civile, la sensibilisation du trafic, la sécurité routière

مقدمة :

إن حوادث المرور في العالم أصبحت تشكل هاجسا خطيرا مما يترتب عليه من خسائر بشرية واقتصادية، وتتضح هذه المشكلة بشكل حاد وملحوس في البلدان النامية

حيث تؤكد كل من منظمة الصحة العالمية والبنك الدولي على أن حوادث المرور هي ثاني الأسباب الرئيسية للوفيات بين سكان العالم، خاصة بين المرحلة العمرية من 05 سنوات إلى 29 سنة، كما أنها السبب الرئيسي الثالث للوفيات بين سكان العالم في المرحلة العمرية من 30 سنة إلى 44 سنة. وتقتل حوادث المرور أكثر من مليون

ونصف (1,2) شخص سنوياً أي بمعدل 3.300 قتيل كل يوم، أي قتيل كل ثلاثين ثانية، وتؤدي إلى إصابة وإعاقة ما بين 20 مليون إلى 50 مليون نسمة على مستوى العالم وبحلول عام 2020 م، يتوقع أن تزيد نسبة الوفيات بسبب حوادث المرور حوالي 80 % في البلدان ذات الدخل المنخفض والمتوسط، وتقدر تكلفة الإصابات الناجمة عن حوادث المرور في البلدان النامية بحوالي 100 مليار دولار سنوياً، هذا المبلغ يفوق ما تحصل عليه هذه البلدان من معونات إنمائية، ومع ذلك، فإن معظم الدول النامية ليس لديها الاهتمام المناسب لمحاربة المسببات والآثار الناتجة عن حوادث المرور، بينما تبدي الدول الصناعية المتقدمة اهتماماً بالغاً بمشكلة حوادث المرور ونتائجها ضمن إستراتيجية السلامة المرورية.

1- الوقاية من حوادث المرور مسؤولية من ؟

للقاية من حوادث المرور يعتمد المجتمع ميكانيزم Mechanism دفاعي، لحماية أفرادهِ للدفاع عن نظمهِ ومؤسساتهِ وأنساقهِ الاجتماعية، فهي إذن ليست عملاً إحصائياً أو تصديقاً نقوم به متى ما أردنا، أو متى رغبتنا في ذلك بل هو نشاط وعمل ضروري للمحافظة على حياة الناس وعلى السلامة والأمن المروري، وللمحافظة على الحياة الاجتماعية السلمية في المجتمع. (طالب أحسن، 1994: 141) من يقوم بذلك إذن هل هي الدولة أم المجتمع، أم المجتمع المحلي، أم المجتمع المدني، أم الأفراد العاديون في المجتمع...؟ كان الاعتقاد في السابق أن الدولة هي المسؤولة عن كل شيء وهي بذلك المسؤولة عن كل شيء في المجتمع، بما في ذلك الوقاية من الحوادث المرورية، وما على المواطن إلا الانصياع للقوانين والنظم في مجال المرور " وكل شيء سوف يكون على ما يرام"، فهل هذا صحيح طبعاً لا وحتى إن كان هذا صحيحاً جديلاً، فإنه لا يمكن أن يكون صحيحاً في مجال السلامة المرورية لأن السائق مطلوب منه أن يسوق لنفسه وللغير في نفس الوقت بمعنى لا بد على السائق أن ينتبه لسياقة الآخرين، ولا بد أن ينتبه للمركبات الأخرى في الطرقات إذا ما أراد أن يتجنب التورط في الحوادث المرورية وعليه فالوقاية من حوادث المرور هي: مسؤولية

الجميع،) سواء كان ذلك في الطرقات أو غيرها)، هي مسؤولية الدولة والمجتمع المحلي، والمجتمع المدني، كل حسب اختصاصه وقدراته والوقاية من حوادث المرور هي مسئلة الأجهزة الرسمية، والمنظمات الأهلية والحكومية، وفي نفس الوقت، كل حسب اختصاصه وقدراته، فهي إذن عبارة عن تضافر الجهود في مجال الوقاية المرورية يقوم بها الجميع وفي نفس الوقت.

إن الاعتقاد السائد بمسؤولية الدولة وحدها في مجال السلامة والأمن المروري ثبت بطلانه، لذا فمشاركة المجتمع (برمته) أصبح ضرورياً وحتمياً، ولا يمكن الاستغناء عنه أو التهرب منه.

2- طرق وأساليب الوقاية من الحوادث المرورية :

إن المفهوم العلمي للوقاية من الحوادث هو بالأساس ضمن المفهوم العلمي للوقاية من الجريمة) الوقاية من تعاطي الكحول و المخدرات وعلية فان الأساليب الوقائية من الحوادث نجدها دائما "لها علاقة بخصوصيات المجتمعات.(طالب أحسن، 2004 : 98) في ظل كل الحقائق المتمثلة والتي تعتبر من أهم المسببات التي تؤدي الى وقوع حوادث مرورية وما تشير إليه الإحصائيات كذلك من ارتفاع نسب الحوادث عبر السنوات وهل يمكن وضع برامج للوقاية أو التقليل من حوادث المرور بشكل عام وتشير إلى أن تجربة العديد من الدول في مجال الوقاية من حوادث المرور وقدرتها على تخفيض نسبة الوفيات والإصابات البليغة وهذا ما يشجعنا على تبني برنامج موسع للوقاية من حوادث المرور ويقوم على تكاثف جهود المهتمين من مختلف التخصصات وذلك نسبة لارتفاع الحوادث المرورية للبحث في الحلول التي تساهم مساهمة فعالة في الحد من الزيادة المستمرة في حوادث المرور الأمر الذي يتطلب دراسة الجوانب النفسية والاجتماعية والاقتصادية والقانونية ووضع الحلول التي تناسب هذه المسببات لمحاولة التخفيف من أثارها أو إلغائها كليا أن أمكن.

أن برنامج الحد من حوادث المرور يحتاج الى تعاون مختلف القطاعات وعلى كل المستويات، بالمشاركة الفعالة من كل أفراد المجتمع بحيث يتم التنسيق بين هذه الجهود من قبل مركز أو هيئة للوقاية من الحوادث بحيث يكتب لها الاستمرارية وتتوفر لها الإمكانيات الكافية للبحث والتدريب والقدرة على أحداث تغيرات جوهرية اتجاه سبل

الوقاية من الحوادث. ويكون لهذه الهيئة الاستقلالية التي تمكنها من ترشيد الجهات المختلفة في حالة تقصيرها من أداء واجبها في ما يخص الوقاية من الحوادث، ولو رجعنا الآن إلى الأساليب التطبيقية المعتمدة في مجال الوقاية من حوادث المرور، لوجدناها ثلاثة أساليب، حسب تطورها الزمني، وهي كالتالي:

- الأسلوب الأول: الوقاية من حوادث المرور المعتمدة على الجهود التطوعية: يعتبر هذا النمط من الأساليب التقليدية في مجال الوقاية المرورية، وبدأ تطبيقه في الأساس في الولايات المتحدة الأمريكية (كأسلوب منظم ومعترف به) في الخمسينيات من القرن الماضي، وله ما يماثله في المجتمعات المتطورة الأخرى، وهذا الأسلوب يعتبر من أبسط الأساليب في ميدان الوقاية من حوادث المرور، لأنه يعتمد أساساً على المبادرة والجهود الفردية التي يقوم بها بعض أفراد المجتمع في إطار الوقاية من حوادث المرور (ومجالات أخرى كثيرة)، حيث يقوم بذلك الأفراد المتطوعون في إطار العمل الخيري الإحساني بصورة عامة (مثله مثل بقية الأنشطة الخيرية الأخرى) التي يقوم بها بعض أفراد المجتمع بمبادرة شخصية، أو جماعية منهم، هذا النوع، وإن كان هو الأسبق تاريخياً، فإنه قليل المردود لأنه لا يعتمد على الاحترافية ولا على البرامج والأساليب الطويلة أو المتوسطة الأجل، بل يعتمد في المقابل على الحملات الإرشادية النصحية القصيرة المدة، أو في فترات زمنية محددة (فترة المناسبات) ولهذا بدأت الكثير من الدول الآن تتخلى عنه.

- الأسلوب الثاني: الوقاية المرورية شبه الرسمية:

ويشير هذا الأسلوب إلى تلك الجهود الوقائية - في مجال الوقاية من حوادث المرور- التي تقوم بها الجمعيات الأهلية، ومنظمات المجتمع المدني بمعرفة، وموافقة، وتشجيع من الدولة،⁽⁴⁾ وهذا الأسلوب هو أكثر نضجاً وفعالية من الأسلوب الأول، لأن فيه بعضاً من الاحترافية وهو يشير إلى تلك الجهود.

والحملات التوعوية بالأساس التي تقوم بها الجهات المختصة، أو المجتمع المحلي، أو الجمعيات الأهلية والحكومية بمعرفة مسبقة من السلطات الرسمية، الوقاية شبه الرسمية تنفذ بصفة مؤسسية جماعية وليس فردية، أي أن الأنشطة والجهود الوقائية تقوم بها الجمعيات والمؤسسات والأجهزة بصفتها كمؤسسات وجمعيات وكأجهزة وليس كأفراد وتقوم بذلك وفق نظام محدد ومعروف مسبقاً (نظام وقوانين أنشطة الجمعيات

والمؤسسات الرسمية وغير الرسمية). (عصام محمد إبراهيم ، 2008: 142) كذلك فإن المنظمات والجمعيات تنشط ضمن العمل المشروع المرخص له (المؤسسات والمنظمات الأهلية يجب أن تكون مرخصاً لها رسمياً) ولها مجالات نشاط محددة ومعروفة وكذلك تكون علاقتها مع الدولة محددة في إطار نظامي يكون من طرف المؤسسات والمنظمات نفسها، ومن طرف الدولة، مع ملاحظة أن هذا الأسلوب بدأ يتجه الآن إلى الأنشطة الاحترافية ويعتمد أكثر على البرامج على مختلف أنواعها (المتوسطة الأجل وليس على الحملات الطرفية، أو المناسبات ويتجاوز حملات التوعية إلى تقديم برامج وقائية متكاملة.

- الأسلوب الثالث: الوقاية من حوادث المرور الرسمية :

هذا الأسلوب هو الأحدث في ميدان الوقاية من حوادث المرور وأفضلها مردوداً وتنظيماً وأكثرها قدرة على تقديم البرامج والتدابير والتقنيات الوقائية المحترفة والناجحة. ويهدف هذا الأسلوب إلى تحويل البرامج والتدابير الوقائية في ميدان الوقاية من حوادث المرور من جهود تطوعية إحسانية إلى جهود تقدم في إطار الخدمة الاجتماعية العامة، التي يقدمها المجتمع أو من المفترض أن يقدمها المجتمع والدولة، وهنا تصبح الجهود الوقائية في مجال المرور، خدمة عامة ضرورية ومن المفروض على كل مؤسسة اجتماعية قادرة على القيام بها، أن تقوم بذلك على الأقل أو أن تسهم في الجهود الوقائية مع مؤسسات اجتماعية أخرى. (اليوسف، عبد الله، 2004: 132)

وعملياً يهدف هذا الأسلوب إلى إنشاء جهاز وطني (أو أي مسمى آخر) للوقاية من حوادث المرور. مهمته الأساسية توجيه السياسة الوطنية للوقاية من حوادث المرور والإشراف عليها وإعداد وتقديم برامج وقائية محترفة، وقد يكون هذا الجهاز أو هذا المجلس تابعاً للدولة، أو لإحدى الوزارات المعنية، أو تابعاً للولاية أو المحافظة ولا تسيره هذه الأخيرة، بل فقط تشرف عليه رسمياً، وتقدم له الدعم المادي والمعنوي والمؤازرة وترأسه شخصية اجتماعية مرموقة سياسية أو علمية أو إحدى الشخصيات الأخرى التي لديها اعتبار اجتماعي قوي (انظر خطوات تطبيق الوقاية من الجريمة في كتابنا الوقاية من الجريمة)، ويعطى لهذا المجلس صلاحيات وإمكانات (مادية وغيرها) من أجل إعداد وتحقيق البرامج الوقائية على المستوى المحلي، أو الإقليمي، أو الوطني وتسنده رئاسته كما سبق ذكره، إلى شخصية مرموقة اجتماعياً ويدار هذا الجهاز من طرف الرئيس والأعضاء

المعيينين، أو المنتخبين، الذين يمثلون مختلف الهيئات والمؤسسات الحكومية، والأهلية سواء أكان ذلك من، الإدارات أو المصالح المعنية، أو غيرها، أو من بعض المنظمات المحلية. إن جهود المجلس الوقائي لا تعني مطلقاً إلغاء جهود ونشاط، المؤسسات الوقائية الأخرى (غير الرسمية) ولكن تشكيل المجالس الوقائية يعني أن الدولة نفسها تأخذ المبادرة وتتحمل مسؤولياتها من جهود الوقاية من حوادث المرور وأن المؤسسات الأخرى (سواء كانت حكومية أو أهلية) تصبح تقوم بمجهوداتها الوقائية تحت رقابة ورعاية الدولة. ويمكن لهذا الأسلوب أن يحقق نتائج إيجابية وبسرعة انطلاقاً من الاستفادة من التجارب الميدانية للدول والمجتمعات التي طبقت هذا الأسلوب من الوقاية من حوادث المرور ومن مميزات هذا الأسلوب نذكر مايلي :

- القدرة على التطبيق الفعلي للبرامج والتدابير والأساليب الوقائية العالمية المحترفة

- القدرة على توفير المختصين والمحترفين، وذوي الكفاءات المطلوبة الجديدة في العمل وفي التطبيق الفعلي للبرامج والتدابير الوقائية.

- المتابعة والتقييم للبرامج والتدابير الوقائية.

أهمية إسناد برامج الوقاية من حوادث المرور للمختصين يرى المختصون في علم الإجرام أنه من الأنسب أن تعهد البرامج الوقائية على اختلاف أنواعها ومنها الوقاية من حوادث المرور إلى الذين تتوفر فيهم الشروط العلمية والخبرة، والذين لديهم المقدرة والقناعة بجدوى البرامج الوقائية (وتجدر الإشارة هنا إلى أن العلم والخبرة وحدهما أحياناً يكونان غير كافيين، بل المطلوب إلى جانب ذلك هو توفر القناعة بجدوى البرامج والتدابير الوقائية نفسها).

وبصورة أكثر وضوحاً نشدد على انتقاء العنصر البشري المتخصص والمقتنع بجدوى البرامج والتدابير الوقائية الشيء الضروري جداً لإنجاح هذه البرامج أو التدابير الوقائية ولا يكفي على الإطلاق إنشاء جهاز وطني أو مجلس وطني للوقاية من حوادث المرور (عماد عبد الجليل، 2008 : 68)، لتنجح البرامج الوقائية نفسها وبخاصة منها تلك المعدة خصيصاً للوقاية من حوادث المرور. المطلوب إذن هو تشكيل فريق من المتخصصين والخبراء لإعداد وتصميم البرامج الوقائية والمطلوب أيضاً أن يكون هذا الفريق من

الراغبين والمقتنعين بجدوى البرامج والتدابير الوقائية في مجال الوقاية من حوادث المرور مثلهم مثل المشرفين (المسؤولين) عن المجالس الوقائية نفسها.

- التطبيق الميداني للوقاية من حوادث المرور

في الكثير من الحالات وفي مجال الانتقال إلى التطبيق الفعلي العملي للوقاية من حوادث المرور كما هو الحال في الوقاية من الجريمة نسمع تحججات بأن الوقاية من حوادث المرور التطبيقية صعبة التطبيق بل حتى مستحيلة لأنها مجرد نظريات تجريدية من الصعب نقلها إلى التطبيق الميداني والحقيقة غير ذلك تماماً، بحيث إن الانتقال من النظري إلى التطبيق في مجال التدابير والبرامج الوقائية من حوادث المرور (مثل في ذلك مثل الانتقال إلى التطبيق في مجال الوقاية من الجريمة)، لا يحتاج إلا إلى الاقتناع والعزم والعمل الفعلي الميداني لأن الخطوات الضرورية للانتقال إلى التطبيق الميداني الفعلي للتدابير والبرامج الوقائية في مجال الوقاية من حوادث المرور (مثلها في ذلك مثل الوقاية من الجريمة) معروفة وواضحة وسهلة وهي عبارة من خمس خطوات أساسية كالتالي: (الشوربيجي ، محمود فهي، 2001: 85).

أولاً: تشكيل الجهاز الوطني المكلف بالوقاية من حوادث المرور هنا نذكر أن أي سياسة وطنية جدية أو علمية أو احترافية في مجال الوقاية من حوادث المرور، لا يمكنها أن ترى النور، إذا لم يكن هناك جهاز وطني رسمي مكلف بذلك، وهو ما برهنت عليه التجارب الدولية، وهذا الجهاز يأخذ مسميات عدة مثل (الجهاز الوطني للوقاية من حوادث المرور، المجلس الوطني للوقاية من حوادث المرور، المعهد الوطني للوقاية من حوادث المرور، اللجنة الوطنية الدائمة للوقاية من حوادث المرور، اللجنة الوزارية أو ما بين الوزارات الدائمة المكلفة بالوقاية من حوادث المرور المهم ليس في المسمى بل المهم في وجود مثل هذا الجهاز الذي سبق لنا أن وضعنا مهامه واختصاصه نضيف هنا فقط وفي علاقته بالمجال التطبيقي وأن هذا الجهاز يشكل بمقتضى مرسوم جمهوري، أو مرسوم ملكي، والسبب في ذلك يعود إلى ثلاثة أمور مهمة جداً وهي :

- 1- إعطاء الرسمية الثقل الأدبي ، المطلوب لهذا الجهاز
- 2- كل مرسوم جمهوري، أو ملكي يتبع عادة، بلوائح تنفيذية وهي إشارة إلى توصيف المهام، والوظائف وطريقة العمل.

3- كل مرسوم جمهوري، أو ملكي، يتبع عادة بميزانية والميزانية، تشمل، التسيير والتجهيز، وهي إشارة إلى الوظائف ومسمياتها (تفصل في اللوائح التنفيذية) ورواتها، وإشارة إلى توفير الدعم المادي، الضروري لعمل، وتسيير، الجهاز بما في ذلك ميزانية، إعداد البرامج الوقائية.

وعليه الجهاز الوطني للوقاية من حوادث المرور (مهما كان مسماه الرسمي) ومنذ إنشائه يتوفر على المتطلبات المادية، للبداية في النشاط وهذه نقطة مهمة جداً في مجال الانطلاق في تطبيق البرامج الوقائية أو تجسيد الوقاية المرورية، مع العلم أن من مهام هذا الجهاز هي، إعداد البرامج والتدابير الوقائية (في مجال الوقاية من المرور)، ويتم ذلك بكل بساطة باللجوء إلى الخبرة (الخبراء والمختصين) المحلية (إن توفرت) أو الخبرة الدولية إن لم تتوفر الخبرة المحلية هذا من جهة ومن جهة ثانية يستطيع أن يكلف أو يشكل الجهاز لجنة إعداد البرامج مهمتها الأساسية إعداد البرامج سواء كان ذلك من الداخل، أو بالاستعانة بالخبراء من الخارج ربما يتم إعداد الخبراء المحليين.

ويتم أيضاً الاستعانة بما هو موجود فعلاً من البرامج والنماذج والتدبير الوقائية العالمية، مع تطويعها لتصبح تناسب المجتمع المعني الذي تطبق فيه تلك البرامج وهي متوفرة وبكثرة وحتى على الشبكة العنكبوتية، هذا رغم أن أفضل البرامج والتدابير الوقائية هي التي تكون نتيجة لدراسات وبحوث ميدانية في المجتمع المعني نفسه، (وسبق ذكرنا هذا) وفي الحالة هذه يعهد لفريق من الباحثين (المختصين الجامعيين) للقيام بذلك وتنتهي بحوثهم بمجموعة توصيات أو تدابير أو برامج وقائية مستخرجة من معطيات وبيانات ونتائج البحوث الميدانية.

ثانياً: وضع وإعداد البرامج والنماذج والتدابير الوقائية

الخطوة الثانية في حقيقة الأمر متضمنة في الخطوة الأولى ولا يمكن تحقيقها، بدون الخطوة الأولى للأسباب التي سبق وذكرناها وتتمثل في إعداد:

- أ - البرامج الوقائية في مجال حوادث المرور.
- ب - النماذج التطبيقية الوقاية من حوادث المرور.
- ج - التدابير الوقائية (على مختلف أنواعها) للوقاية من حوادث المرور.
- د - التكليف بالدراسات والبحوث الميدانية في مجال الوقاية من حوادث المرور.

ثالثاً: البحث عن التمويل سبق وذكرنا، أن تشكيل الجهاز الوطني للوقاية من حوادث المرور يعني أيضاً، توفير التمويل اللازم، لذلك الجهاز (ميزانية) وهو ما يعني، أنه وبالضرورة، توفر ميزانية ولو مبدئية مخصصة لإعداد البرامج التطبيقية (الحضيري، علي محمود، 1998: 96) رغم هذا فإننا نضيف هنا أن البرامج الوقائية في مجال المرور وغيرها المدروسة جيداً، والمعدة باحترافية تجد دائماً طريقها للتمويل وذلك بالنظر لوجود عدة جهات رسمية وغير رسمية توفر التمويل بالنظر لكونها:

- جهات مختصة (وزارة النقل، وزارة الداخلية)
 - جهات معنية (وزارة العدل، وزارة الصحة)
 - جهات مهتمة (وزارة الشؤون الاجتماعية، وزارة التربية)
- هذا بالإضافة إلى الجمعيات والمنظمات الأهلية، التي يمكنها هي الأخرى أن تسهم في التمويل ولا ننسى الشركات، والمؤسسات التجارية والإنتاجية والأفراد القادرين على ذلك⁽¹²⁾ لكل الأطراف السابقة الذكر، سوف تسهم (مالياً) في تمويل البرامج والنماذج الوقائية الجادة، وعليه فالمشكلة الحقيقية، ليست في التمويل بقدر ما هي في الوصول إلى إعداد وتصميم البرامج الوقائية الاحترافية الفعالة والجادة.

رابعاً: التطبيق الميداني للبرامج الوقائية

في هذا المجال يمكننا القول، إنه لا توجد طريقة مثلى أو طريقة نموذجية واحدة معتمدة ومقبولة في جميع المجتمعات والدول، إن ذلك يعود في حقيقة الأمر إلى خبرة وخصوصية وقوانين كل مجتمع لكن هناك في المقابل الخطوات الأساسية المعهودة في هذا المجال، ونحددها باختصار في النقاط التالية:

1. اختيار مسؤول الفريق التطبيقي.
2. اختيار الفريق نفسه (يكون من طرف رئيس الفريق أو بموافقته).
3. تحديد مهام ووظائف كل عضو من أعضاء الفريق التطبيقي.
4. تحديد الخطوات التنفيذية بدقة (واحدة، تلو الأخرى).
5. تحديد الفترة الزمنية لكل خطوة لكل مرحلة تطبيقية وتحديد الفترة الكلية للبرنامج نفسه.

6. ترك المجال للتغيرات الاحتمالية أثناء التطبيق وتحديد الخطوات البديلة في

حال تعثر أي خطوة أي مرحلة من مراحل البرنامج.

7. إعداد تقارير دورية عن سير العمل التطبيقية.

خامساً: عملية التقييم (التوصيات)

هنا نشير إلى ضرورة التقييم، أو عملية التقييم للبرنامج في شكله النهائي، وفي مختلف خطواته (مراحله) ومكوناته، لمعرفة ما هو الذي نفذ، وما هو الذي تعذر تنفيذه ومعرفة الصعوبات، والاختلالات والنقائص في البرامج الوقائية بغرض تدعيم ما هو مناسب، واستبدال أو إصلاح، ما هو غير فعال، أو صعب التنفيذ وإلغاء الجزء (أو الأجزاء) التي لم تقدم أية نتيجة، أو التي لم يمكن تطبيقها ميدانياً. (محمد حسين منصور، 2007: 132) المهم في الأمر أن عملية التقييم، للبرامج الوقائية في المجال المروري ضرورة وحتمية وتبدأ بالتقييم القبلي، أي بمعرفة ما كان عليه الحال قبل تطبيق البرامج الوقائية أو بالتقييم خلال عملية التطبيق للبرامج الوقائية والتقييم البعدي، وهو الذي يتم بعد، الانتهاء من تطبيق البرامج الوقائية، وذلك بالنظر للأهداف التي سبق ذكرها.

الهوامش :

- 1- طالب أحسن (1994)، الدراسات التحليلية لحوادث المرور المؤدية الجسدية جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض.
- 2- طالب أحسن (2004)، الأسرة ودورها في وقاية أبنائها من الانحراف الفكري مركز الدراسات والبحوث قسم الندوات ، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية الرياض .
- 3- طالب أحسن (2007)، الوقاية من تعاطي المخدرات مركز الدراسات والبحوث، قسم الندوات، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية الرياض.
- 4- عصام محمد إبراهيم محمد (2008)، حوادث الطرق في مصر، المجلة العربية للدراسات الأمنية والتدريب، المجلد 23، العدد 46، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، م.
- 5- اليوسف، عبد الله، (2004) العوامل الاجتماعية المؤثرة في ارتكاب المخالفات المرورية، في المؤتمر الوطني الثاني للسلامة المرورية وزارة الداخلية الرياض، المملكة العربية السعودية، م.

- 6- عماد عبد الجليل، حوادث السيارات في مدينة الرياض الأسباب والآثار والحلول .
جامعة الملك سعود.
- 7- الشوربجي ، محمود فهيي الباز (2001)، علي بن سعيد، دراسة استطلاعية عن
تحسين وتطوير مستوى السلامة المرورية على الطر داخل جامعة الملك سعود
- 8- الحضيري، علي محمود (1998) ، حوادث الطرق و أفاق السلامة، دار الكتب
الوطنية، بنغازي.
- 9- محمد حسين، منصور (2007)، المسؤولية عن حوادث السيارات ، الجامعة
الجديدة، الإسكندرية .