

الثقافة المرورية وعلاقتها بحوادث السير

أ : عبد الرزاق ميلود إبراهيم المودي
كلية الآداب/ جامعة الزاوية

مقدمة :

ساعدت التنمية الشاملة التي مر بها المجتمع الليبي ولا سيما الاقتصادية منها على استحداث شبكة من الطرق البرية التي ربطت جميع المناطق الحضرية والريفية ، كما أن هذه التنمية ساهمت في زيادة دخل المواطن مما أدى إلي قدرته على امتلاك سيارة أو أكثر، وبما أن حركة الانتقال بواسطة المركبات هي الأكثر استخداماً في المجتمع الليبي فإن ذلك أدى إلى زيادة حوادث المرور وترتب علي ذلك أثار اجتماعية واقتصادية وبشرية لها أضرارها الخطيرة على المجتمع .

وانطلاقاً من أهمية تنظيم سير المركبات على الطرق بشكل يحافظ علي مقومات المجتمع الرئيسية وفي مقدمتها العنصر البشري، ويساعد في حركة تنقل المواطنين بدون عناء ومشقة . ولأن للمرور أهمية خاصة في حياة المجتمع ، ولا نتصور مجتمعاً يمكن أن يمارس حياته اليومية في هدوء واستقرار دون وجود نسق ينظم الحركة اليومية لهذا المجتمع في إطار ما يعرف بنظام المرور . ولكي نعطي دليلاً علي أهمية هذا النظام بكافة عناصره وأجزائه المختلفة في حياة الناس ، نشير فقط إلي عنصر بسيط هو (إشارة المرور) فإذا حدث عطل في هذا العنصر أدى ذلك مباشرة إلي خلل في حركة السيارات وأثر ذلك علي مصالح الناس وأعمالهم اليومية ، فضلاً عن الحوادث التي يمكن وقوعها نتيجة توقف هذه الإشارة عن العمل حتى لو كان هذا التوقف لمدة محدودة .، والواقع أن نظام المرور بما يحوي من عناصر كل لا يتجزأ تعمل عناصره متساندة ويكمل كل منها الآخر في عملية تفاعلية لتلك العناصر التي تشكل نظام المرور بشكله العام . فإذا أشرنا إلي بعض تلك العناصر كالسيارة والإشارة وعلامات السير ورخص السائقين والسيارات. الخ

الثقافة المرورية وعلاقتها بحوادث السير

فإن الإنسان يأتي علي رأس تلك العناصر لأنه المستفيد الأول من هذا النظام أو لأنه هو الذي سن هذا النظام . كما أنه هو المشرف عليه وهو الذي يحافظ عليه أو لا يحافظ ، ولهذا فإن أهمية هذه الدراسة تكمن في كونها تركز علي الإنسان العنصر الفاعل في نظام المرور والمستفيد منه، وقد رأينا أن ندرس الثقافة المرورية لدى الإنسان ونربط بين هذه الثقافة والعوامل المسببة لحوادث السير كالمعرفة بالسرعة القانونية داخل المدينة وخارجها وعوامل تشتت الذهن أثناء القيادة وبعض مدلولات إشارات المرور .

قسمت الورقة البحثية إلى أربع محاور الرئيسية تمثلت في : المحور الأول عرض مفاهيمي عن مفهوم الثقافة والثقافة المرورية . والمحور الثاني : التطور التاريخي لحوادث المرور بالمجتمع الليبي . والمحور الثالث : أسباب حوادث المرور . أما المحور الرابع : الدراسات السابقة التي تناولت حوادث المرور بالمجتمع الليبي .

المحور الأول : عرض مفاهيمي عن مفهوم الثقافة و الثقافة المرورية :

أولاً : الثقافة :

1. مفهوم الثقافة :

يتفق علماء الأنثروبولوجيا الثقافية على أن الثقافة هي موضوع دراستهم ولكنهم يختلفون في تعريفها ، عرفها البعض بأنها " السلوك المكتسب " وعند البعض الآخر الثقافة ليست السلوك وإنما هي " تجريدات مأخوذة من السلوك ، وبينما يعتبر البعض الأشياء المادية مثل الأدوات والآلات والملابس والمنازل داخله في نطاق الثقافة يرفض ذلك آخرون ويقررون أن الثقافة تقتصر على الأفكار وأنماط السلوك وفيما يتعلق بالعلماء الذين يعرفون الثقافة بأنها مجموعة من الأفكار نراهم يختلفون في تحديد مركز أو مكان تلك الأفكار قال بعضهم أن مكانها هو " عقول الأفراد موضوع الدراسة " وقال البعض أن مركزها هو " عقول علماء الأنثروبولوجيا " ويرفض البعض ذلك التعريف من أساسه ويقررون أن الثقافة ليست الأفكار وإنما الأشياء والأفعال الخارجية التي يمكن ملاحظتها حسياً إلا أنه في القرن التاسع عشر وأوائل القرن العشرين كان هناك شبه اتفاق عام بين العلماء على الأخذ

الثقافة المرورية وعلاقتها بحوادث السير

بالتعريف الشهير الذي وضعه العلامة : تايلور " وافتتح به كتابه " الثقافة البدائية " وفيه يقول :

" الثقافة هي ذلك الكل المركب الذي يشتمل على المعرفة والعقائد والفن والأخلاق والقانون والعادات وغيرها من القدرات والعادات التي يكتسبها الإنسان بوصفه عضواً في مجتمع " (1).

2. عناصر الثقافة :

الوحدة الأساسية في الثقافة هو العنصر الثقافي وهو العنصر البسيط الذي لا يمكن تحليله إلى عناصر أبسط منه أو الذي لا يوجد حاجة علمية لتحليله إلى ما هو أبسط منه . ولا يوجد اتفاق بين العلماء على طبيعة تلك الوحدة الأساسية (2). إلا أنه بناءً على التقسيم الذي وصفه "هوايت" في تحديد مواقع العناصر الثقافية ويطلق عليها اصطلاح مواقع الثقافة . يحدد "هوايت" ثلاثة مواقع وهي :

1- أشخاص الإنسان ويقصد بذلك الأفكار والعقائد والاتجاهات الموجودة في عقول الأشخاص .

2- الأشياء وهي كل شيء مادي محسوس يعطيه الإنسان معنى محدداً وفي معظم الحالات يكون من صنعه أو على الأقل يبذل الإنسان بعض الجهد في إيجاده بصورة جديدة تختلف عن صورة الشيء في الطبيعة .

3- العلاقات وخطوط التفاعل والاتصال بين البشر بعضهم ببعض وبين البشر والأشياء . ويجب ملاحظة أن تقسيم الثقافة إلى قطاعات هو في الحقيقة عملية تحليلية تهدف إلى إخضاع هذا العدد الضخم من النظم والأنساق الثقافية إلى الدراسة العلمية. ولذلك لا تعبر تلك العملية التنظيمية عن الواقع الثقافي بدقة ، فإننا في حياتنا اليومية لا نشعر بذلك التقسيم لعدم وجوده واقعياً ، ولكن يوجد مركبات ثقافية ونظم ثقافية تتداخل فيها الأفكار والأشياء والعلاقات .

3. خصائص الثقافة :

ينفرد الإنسان عن جميع المخلوقات بقدرته على صنع الثقافة والحفاظ عليها، ولكنه يشارك عدداً كبيراً من الحيوانات في المعيشة داخل مجتمع ، بدأ صغيراً واخذ ينمو ويتسع بمرور الزمن . وكل مجتمع بشري له ثقافة خاصة به تميزه عن باقي المجتمعات ، وقد يحدث أن يوجد تشابه قوى بين مجتمعين لقوة الاتصال بينهما وتشابه المراحل التاريخية والبيئة الجغرافية وبالرغم من التباين الضخم بين ثقافات الإنسان سواء كانت تقليدية أو قروية أو تجارية أو صناعية فإنه يمكن التحدث عن خصائص عامة للثقافة تشترك فيها جميع الثقافات وفيما يلي عرض موجز لتلك الخصائص .

أ- الثقافة إنسانية :

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

ب- الثقافة مكتسبة :

يكتسب الإنسان الثقافة من مجتمعه منذ مولده عن طريق الخبرة الشخصية، وبما أن كل مجتمع إنساني يتميز بثقافة معينة محددة بزمان ومكان معين ، فإن الإنسان يكتسب ثقافة

الثقافة المرورية وعلاقتها بحوادث السير

المجتمع الذي يعيش فيه منذ الصغر ، ولا تؤثر العوامل الفسيولوجية والسلالية في تلك العملية أي عملية التنشئة الثقافية والاجتماعية ، وهي عملية نقل ثقافة المجتمع ونظمه الاجتماعية إلى الطفل الذي يعيش فيه ، والمقصود بذلك أن أي طفل بشرى مهما تكن السلالة التي يرجع إليها يستطيع أن يلتقط ثقافة أي مجتمع إذا عاش فيه فترة زمنية كافية ، فمثلاً إذا أخذنا طفلاً زنجياً من قبيلة الإيمو في نيجيريا ووضعناه في أسرة ليبية منذ الصغر ، فإنه يتكلم العربية ولن يتكلم لغة الإيمو ، كذلك الحالة بالنسبة للنظم الثقافية الأخرى .

ج- الثقافة أفكار وأعمال :

يقوم الإنسان في كل مجتمع بإنشاء علاقات مع ثلاثة عوالم : العالم المادي والعالم الاجتماعي والعالم الفكري والرمزي . ولم يقف الإنسان مكتوف الأيدي أمام البيئة الجغرافية وعناصرها . وإنما أخذ يشكل فيها ويحولها إلى أدوات وآلات ومنازل ومدارس ومصانع . وهذه العناصر المادية تحولت إلى أعمال إنسانية بعد أن أثر فيها الإنسان . ويجب ملاحظة أن كل عمل إنساني لا يمكن أن يتم ما لم تسبقه فكرة وإرادة التنفيذ . وهكذا لا تخرج العناصر المادية للثقافة عن كونها أفكاراً مجسدة في أعمال . أما العالم الاجتماعي فيشتمل على النظم الاجتماعية التي تحدد علاقة الإنسان بأخيه الإنسان فتوجد النظم الاقتصادية من تعاون وملكية خاصة وملكية مشاعة وما إلى ذلك . وكذلك توجد النظم السياسية التي تحدد ظاهرة السلطة والقوة في المجتمع وعلاقة الحاكم بالمحكومين ، وهناك النظم العائلية والعادات والتقاليد ، إذا حللنا تلك العلاقات الاجتماعية نجد أنها ترجع في النهاية إلى تصرفات إنسانية وأفكار أي إلى أعمال وأفكار . وفي علاقة الإنسان بعالم الأفكار المجردة والرموز نجد نظاماً ثقافياً تحدد تلك العلاقة بطابع معين في كل مجتمع إنساني . ومن أمثلة تلك النظم اللغة والدين والفن والقيم ، وهذه النظم وإن كان يغلب فيها جانب الأفكار والعقائد والقيم إلا أنها لا تخلو من أعمال . يتضح مما سبق أن الثقافة إذا نظرنا إليها كعناصر أو مركبات ونظم أو حتى قطاعات لا تخرج في النهاية عن كونها أفكاراً وأعمالاً اخترعها الإنسان لسد حاجاته الأولية والثانوية .

د- الثقافة الاجتماعية :

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

1- العموميات : وهي النظم الثقافية التي يتبعها كل أفراد المجتمع ، ومن أمثلة ذلك اللغة في المجتمعات التقليدية خاصة ، فإنه ينذر أن يعرف أحد من أفراد القبيلة لغة غير لغة قبيلته . ونقدم مثالا آخر من الثقافات وهو قانون العقوبات الخاص بمنع القتل والسرقة والاعتصاب ومعاقبة المخالف ، ومن الأمثلة التي نجدها في المجتمعات المختلفة والحضرية نظام المحارم الذي يمنع الزواج من أقرباء معينين وخاصة الأصول والفروع .

2- البدائل : وهي مجموعة من النظم والعناصر الثقافية التي تطبق في موقف معين ولل فرد الحرية في اختيار أحدهما وترك الباقي . ومن أمثلة ذلك بعض نظم الزواج في الثقافة الإسلامية فالمسلم يستطيع أن يتزوج ابنة عمه أو ابنة عمته أو ابنة خاله أو ابنة خالته أو من غير قريباته وحتى يستطيع أن يتزوج فتاة لا تدين بالإسلام إما بالمسيحية أو اليهودية . ويستطيع الصبي العربي أن يحترف النسيج أو الزراعة أو البرادة أو إصلاح السيارات أو النجارة وما إلى ذلك . ويجب هنا ألا يفهم أن هذه الحرية لا قيود

الثقافة المرورية وعلاقتها بحوادث السير

لها ولا حدود عليها وإنما هناك حدود تحددها الثقافة ذاتها . فبالنسبة لحق المسلم في الزواج لا يستطيع أن يتزوج من فتاة وثنية مثلاً . وفيما يتعلق بالحرف يعاقب الصبي إذا تعلم النشل أو السرقة من المنازل .

3- الخصوصيات : يشتمل كل مجتمع علي تقسيمات فرعية في داخله ، وتزداد تلك التقسيمات كلما تقدمت ثقافته وزادت درجة التخصص بين أعضائه ، وتتميز كل جماعة بنظم وعناصر ثقافية خاصة بها ولا توجد في كثير من الأحيان عند غيرها . فمثلاً تختلف الملابس على أساس النوع في معظم المجتمعات . إذ لا يمكن للفتى العربي أن يسير في الطريق وهو يلبس (فستاناً) أو حذاءً عالياً . وإذا نظرنا إلى مجتمع المدينة مثلاً نجد بداخله المئات من التقسيمات الفرعية ، ويشمل كل قسم على جماعة متماسكة لها نظمها الثقافية الخاصة ، فهناك جماعات العمال والنجارين والتجار والطلاب والأطباء والمهندسين والصيدالة والمحاسبين والضباط والجنود وموظفي الشركات وموظفي الحكومة وما إلى ذلك ..

ثانياً:- الثقافة المرورية :

بناء على العرض السابق الذي ألقينا فيه الضوء على الثقافة باعتبارها أنها صناعة إنسانية . وأن لها خصائص مميزة ورغم أنها صناعة إنسانية إلا أنها تؤثر في الإنسان في عملية تبادل بينه وبين الثقافة . وأنه لا وجود على أرض الواقع لمجتمع إنساني دون ثقافة كما أنه لا وجود للثقافة دون مجتمع . يمكننا النظر إلى الثقافة المرورية على أنها ضرورية في المجتمع أيّاً كان مستواه الحضاري طالما توجد به حركة سير للمركبات . كما لكل مجتمع ثقافة مرورية تدعم نظام المرور وتكون عاملاً هاماً سلباً أو إيجاباً في حركة السير وعدد الحوادث ونوعها . كما أنها ذات علاقة مباشرة في زيادة حجم الحوادث أو قلتها . وإذا كانت الثقافة كما أسلفنا عبارة عن تجريدات من السلوك فإن الثقافة المرورية عبارة عن محصلة سلوك الكائن وليست تجريداً كما هي الثقافة بصفة عامة . فالسائق الذي يحافظ على نظام المرور ويتقيد به ، ويسير وفق تعليماته يكون قليل المساهمة في حوادث المرور

الثقافة المرورية وعلاقتها بحوادث السير

إن لم يكن غير مساهم فيها بشكل مباشر. وهذا يعنى أن لديه ثقافة مرورية تضبط سلوكه وحركته في السير بالمركبة. وإذا كان للثقافة قطاعات تتشكل على هيئة عناصر ثقافية صغرى وتشكل عند اتحادهما مع بعضها مركباً ثقافياً ومن ثم نماذج ثقافية . فإن ثقافة المرور ليست بعيدة عن ذلك . فإدراك السائق لمعاني إشارات المرور على اعتبار أنها صغرى في نظام المرور الأكبر . وتقيده بالتعليمات الخاصة بالسير في الاتجاهات المختلفة وتحديد السرعة داخل المدينة وخارجها ، تشكل عناصر أخرى من نظام المرور .

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

وبما أن للثقافة ثلاثة مواقع هي : أشخاص الإنسان ، والأشياء وعلاقات التفاعل . وهي عناصر هامة في مفهوم الثقافة . فالأمر كذلك بالنسبة للثقافة المرورية فمن حيث أشخاص الإنسان والتي يقصد بها الأفكار والاتجاهات التي في عقول الأشخاص ، تكون ما يفهمه الأمر من أفكار مرورية تساعد على القيام بواجباته كسائق نحو الطريق ونحو نظام المرور . فهو يدرك أن حقه في الطريق لا يعنى تعديه على حقوق الآخرين وأن أفضلية المرور له لا تعنى غض النظر عن حاجة الآخرين الطارئة أو المفاجئة . وهذه بدورها تفسر على أنها اتجاهات السائقين .

والأشياء في الثقافة هي كل شيء مادي محسوس يصنعه الإنسان . وهذا ما هو بالفعل في نظام المرور الذي تتبلور حوله ثقافة المرور ، فالسائق يستخدم السيارة ويتعامل مع إشارة المرور ويحمل رخصة قياده ولديه رخصة سير للمركبة وهذه جميعها أشياء محسوسة . أما الموقع الثالث وهو العلاقات وخطوط التفاعل فهي في الثقافة المرورية عبارة عن ملاحظة السائقين للمركبات التي تسير في الطرقات من الأمام والخلف واليمين واليسار .

الثقافة المرورية وعلاقتها بحوادث السير

لأن من شروط السائق الجيد قليل الحوادث والأخطاء ملاحظة حركة السير والتفاعل معها باستمرار دون غفلة وشروء الذهن ، كما أنه في نفس الوقت يهتم كثيراً بعلامات السير سواء ما كان على الطريق نفسه من إشارات أو على جانبي الطريق من تعليمات أو إشارات المرور المعروفة . فالسائق الجيد هو الذي يعرف ما رسم على طرق السير من علامات ، وما تعنيه اللوحات الموجودة على جانبي الطريق ، ولذا فإنه في عملية تفاعل مستمر مع كل ذلك .

وأخيراً يمكن أن نعرّف الثقافة المرورية على أنها :

" كل ما يحمله السائق من أفكار واتجاهات يعيها وعيا تاما ويطبقها باهتمام وتتمثل في ما يجب أن يعرفه بالكامل عن نظام المرور . وما لديه من إحساس بالمسؤولية وما يتصف به من ذوق عام وأخلاق حميدة تمنعه من الحصول على حقه في الطريق على حساب الآخرين

المحور الثاني: التطور التاريخي لحوادث المرور في المجتمع الليبي

إن تطور عدد المركبات الآلية في ليبيا خلال العقود الماضية، وما صاحب ذلك من نمو وتطور لأوجه النشاط الاجتماعي والاقتصادي في مختلف المناطق، ساعد على توليد حركة يومية وفصلية بمعدلات مرتفعة لم تكن متوقعة بالنسبة لمجتمع نام كالمجتمع الليبي، في ظل ظروف طبيعية صعبة، ساعدت بدورها على فرض توزيع المجتمعات البشرية، وهو ما زاد في صعوبة التنقل بينها ، وبما أن الدوافع الاجتماعية والاقتصادية كانت أقوى، وهو الأمر الذي أسهم في زيادة حجم الحركة باستمرار، فقد انعكس ذلك على زيادة حوادث المرور اليومية وبالتالي السنوية(3)، وأمام هذا التطور الحضاري والتقدم التكنولوجي الهائل الذي أدى إلى تطور مختلف جوانب الحياة الاجتماعية والاقتصادية، وكذلك تزايد حاجة الإنسان المعاصر إلى التنقل من مكان إلى آخر بغرض إشباع حاجاته المتنوعة، زاد الاهتمام بمختلف وسائل النقل، إلا أن وسائل النقل على اليابسة كانت ولا تزال الأكثر أهمية في عمليتي التنمية الاجتماعية والاقتصادية ، إن تحسين الطرق بتعبيدها وتوسيعها وشق الجديد منها يساعد على إحراز التقدم في كل من وسائل الاتصال أو الانتقال ونشر الخدمات المادية

أ . عبد الرزاق ميلود المودي

الثقافة المرورية وعلاقتها بحوادث السير

والمعلوماتية والتعليمية والثقافية والصحية داخل المجتمعات، ومع تطور وسائل المواصلات وتزايد عددها وارتفاع سرعتها، وخاصة في مجال النقل البري، الأمر الذي ساعد على تقريب المسافات ونشر الخدمات المختلفة بين الأفراد، إلى جانب كونها وسيلة للتواصل بين الأسر والجماعات والمجتمعات بالشكل الذي أصبحت معه مرتبطة ارتباطاً وثيقاً بمعظم النشاطات اليومية للإنسان المعاصر. إن ارتباط المجتمعات بالسيارة واعتمادهم عليها بشكل متزايد زاد من حدة المخاطر التي تصيب العديد من أفرادها، وهذا ما أوضحتها الإحصائيات الصادرة عن وزارة العدل، الإدارة العامة للمرور والنجدة بطرابلس خلال الأعوام 1985-2004 وفقاً للجدول التالي :

جدول (1) يوضح تطور ونوع حوادث المرور حسب النوع للفترة من (1985 – 2004) (4).

حوادث الأضرار	حوادث الإصابات البسيطة		حوادث الإصابات البليغة		حوادث قتل		مجموع الحوادث	السنة
	أشخاص	حوادث	أشخاص	حوادث	أشخاص	حوادث		
3111	5597	3040	3315	2433	1050	905	9489	1985
2525	4572	2717	2927	1283	1020	882	8307	1986
1466	3726	2246	2189	1690	963	796	6198	1987
1833	3367	1964	2799	2172	1007	851	6820	1988
2373	3527	1260	2893	2027	1925	942	7502	1989
2390	3507	2210	3008	2153	1312	1094	7847	1990
2470	3554	2161	2788	2062	1279	1056	7749	1991
2535	3934	2354	2389	2339	1435	1195	8423	1992
2703	4392	2606	3460	2443	1440	1207	9009	1993
2666	4125	2335	3298	2401	1180	998	8400	1994
2721	4384	2341	3319	3386	1296	1071	9519	1995
2771	4383	2403	3367	2336	1080	927	8437	1996
3210	3665	2661	3411	2438	1119	969	9278	1997
1642	2297	1252	1703	1231	1119	470	4595	1998
3267	4879	2681	3515	2410	1204	1012	9370	1999
3609	5462	2985	4155	2800	1504	1237	10667	2000
3580	5892	3265	4141	2814	1598	1311	11070	2001
3965	6575	3593	4483	3053	1751	1406	12017	2002
4140	5962	3381	5150	2955	1726	1423	11899	2003
3895	5596	9972	3329	18305	1485	1475	11643	2004
56872	89396	147227	65639	62731	26493	21227	178239	المجموع

الثقافة المرورية وعلاقتها بحوادث السير

مما تقدم يمكن القول أن مؤشر عدد الحوادث وعدد الأضرار الاجتماعية والاقتصادية والنفسية سيظل في ارتفاع مادامت هناك حاجة للسيارة، كما أن المشكلة ستزداد تعقيداً مع الأيام حيث تدل مؤشرات النمو على زيادة ملحوظة في عدد السائقين مما يشكل ضغطاً متزايداً على الطريق في وضعها الراهن، وبالتالي ستتضاعف مشكلة التنسيق والتوازن بين العناصر الرئيسية وهي شبكة الطرق وتوزيعها وملئتها للتطور المرتقب ونظام المرور والقوانين واللوائح المنظمة لحركة السير وجدية تطبيقها ، وكذلك إعداد الإنسان وتدريبه وتزويده بالأخلاقيات المرورية التي تتلاءم مع الحضارة العصرية للمجتمع النامي .

أنواع حوادث المرور:

تشهد ليبيا الكثير من حوادث المرور كنتيجة للتطور الهائل لعدد السيارات والازدحام الشديد الذي تسببه في الطرق والشوارع، وذلك نتيجة لطبيعة المجتمع النامي، الذي لا يزال في مراحله الأولى من التطور الاجتماعي والاقتصادي.

وتصنف حوادث المرور حسب النوع إلى ما يلي :

- 1- **حوادث الاصطدام** : وهي التي تقع بين مركبتين أو أكثر في حالة حركة على الطريق، ونتائجها تكون خطيرة في أحيان كثيرة، وأسبابها غالباً مردها السرعة، والانحراف المفاجئ، والاجتياز بدون عناية وتركيز.
- 2- **حوادث الدهس** : من يتعرض لهذه الحوادث غالباً ما يصاب بأضرار بليغة، قد تصل أحياناً إلى درجة الموت، وعادة ما تحدث داخل المدن لكثرة المشاة على طرقاتها.
- 3- **حوادث التدهور**: وتحدث غالباً نتيجة انفجار المركبة، أو بسبب السرعة الزائدة عن الحد المسموح به، وهي تخص مركبة واحدة دون أطراف أخرى(5).

المحور الثالث : أسباب حوادث المرور.

تشير معظم الدراسات والبحوث حول مشكلات حوادث المرور وأسبابها إلى أن العنصر البشري يشكل السبب المباشر والرئيسي في معظم الحوادث، وقد بلغت 86% من مجموع حوادث المرور التي كان سببها الخطأ الناتج عن العنصر البشري، فالتحليل السيكولوجي

الثقافة المرورية وعلاقتها بحوادث السير

والعلمي لمشكلة حوادث المرور، لا يقتصر على الأسباب الظاهرية فقط بل يتعداه إلى البحث عن الأسباب البعيدة وغير المباشرة، وعليه فإن أسباب حوادث المرور تنقسم إلى أسباب مباشرة وأسباب غير مباشرة .

أولاً: الأسباب المباشرة :

1- الأسباب الطبيعية والفنية :

تتعدد الأسباب المؤدية للحوادث المرورية خاصة وأنها لا تنشأ عن عامل واحد بل من عدة عوامل متضافرة ومتداخلة، ويمكن أن تنجم حوادث المرور عن عاملين هما :

عوامل شخصية وعوامل البيئية :

فالعوامل الشخصية ترجع إلى الشخص نفسه والعوامل البيئية متمثلة في سوء حالة الطريق أو سوء الإضاءة أو طول مسافة الطريق والتي قد تنشأ من عوامل خارجية كالزيارات العائلية والمواعيد وغيرها، مع وجود سبب مباشر للحادثة كالسرعة وعدم احترام قوانين وقواعد المرور.

وتنقسم العوامل الشخصية إلى عوامل جسمية أو بيولوجية وعوامل نفسية أو عقلية متمثلة في الاندفاع والعصبية والاكتئاب والقلق والتقدير الخاطئ أو قصور الذكاء .

والجدير بالذكر أن العوامل الخارجية وحدها أو العوامل الداخلية وحدها قد تسبب في عدد كبير من الحوادث، لكن تضافر هذين النوعين من العوامل عادة ما يؤدي إلى وقوع الحوادث بنسبة عالية كسوء الإضاءة مع ضعف الإبصار لدى السائق أو سوء حالة السيارة بين يدي سائق عصبي مندفع(6).

فالعناصر التالية منفردة أو مجتمعة تسهم في وقوع حوادث المرور، وهذه العناصر هي :

أ- السائق "العنصر البشري".

لسائق المركبة دور مهم في وقوع حوادث الطريق في الإخلال بمتطلبات الأمن والسلامة المرورية، فكلما كان السائق يقطراً مركزاً انتباهه على كل المركبات المحيطة به والطريق وفروعها خلال عملية قيادته للمركبة الآلية، استطاع هذا السائق تجنب وقوع الحوادث على

الثقافة المرورية وعلاقتها بحوادث السير

العكس من ذلك فعدم اليقظة والإهمال والتسبب عالياً ما يؤدي أو يساعد على وقوع حوادث مؤلمة ومأساوية يذهب ضحيتها آلاف البشر، وقد أثبتت العديد من التقارير وخاصة منها تقارير الولايات المتحدة الأمريكية أن دور العنصر البشري وعلاقته بحدوث المرور كبير جداً وفعال، فهو المسئول الأول عن الحوادث المرورية على الطرقات وهكذا فقد ورد في هذا التقرير ما يفيد أن السائق يشكل ما نسبته 8,5% من مجموع حوادث المرور، (7) وذلك ناتج عن السلوك البشري لهذا السائق والذي ربما يتأثر بعدة عوامل :

1- الحالة النفسية للسائق. وهي متعلقة بمدى يقظة السائق أثناء قيادته للمركبة الآلية، ويعتمد ذلك على الظروف الاجتماعية والنفسية التي يعاني منها، وتزداد أهمية هذا العامل عن القيادة بدون وعي مع عدم استخدام حزام الأمان.(8) ويرى البعض أن أغلب الحوادث التي يتسبب فيها العامل البشري إنما ترجع إلى ثلاثة عناصر أساسية وهي:

- أ- الجهل بنظم وقواعد المرور وأدابه.
- ب- عدم الإلمام الكافي بفن وأصول القيادة.
- ج- عدم الاهتمام أو التقصير أو الإهمال المتعمد وعدم تقدير السائقين مسؤولياتهم والعواقب التي تنجم عن هذا التقصير.

2- السن: يلعب عمر الفرد دوراً أساسياً في سلوكياته وتصرفاته كسائق، حيث وجد أن السائقين في عمر الشباب هم ما بين (16 و 22 سنة) تزداد مخالفاتهم لقواعد وأنظمة المرور بسبب ضعف وعيهم وقلة خبرتهم وتجاربهم إضافة إلى تهورهم معاً ينتج عنه نسبة عالية من الحوادث، بخلاف من أهم أكبر منهم سنأومن خلال الإحصائيات المحلية التي تنشرها مكاتب الترخيص في ليبيا تبين أن الشباب هم أكثر الفئات عرضه لارتكاب حوادث السيارات. حيث تدل الإحصائيات لسنة 1979 على أن 27% من الحوادث القاتلة تحدث في سن دون العشرين، وأن نسبة 50% من المصابين من سائقي السيارات هم من فئات الأعمار بين 20-44 سنة.

الثقافة المرورية وعلاقتها بحوادث السير

- 3- السرعة لا شك أن السرعة هي أحد الأسباب المؤدية لحوادث المرور، أهمها، فكلما زادت سرعة السيارة كلما صعب التحكم فيها والسيطرة عليها ، كفقدان توازن السيارة وزيادة سرعة الرياح.
- 4- قصور المعرفة والخبرة بالقيادة، المعرفة والخبرة يعدان عاملين أساسيين في وقوع الكثير من الحوادث، إذ يجب أن يكون السائق على دراية ومعرفة تامة بعلامات وإشارات المرور وأن يتمكن من خلال الخبرة من التعامل بشكل سليم مع مركبه وكيفية تجنب المخاطر وفقاً للمواقف والظروف التي تواجهه.
- 5- الخمور والمخدرات وهما عنصران لهما دور رئيسي في وقوع حوادث المرور، فالسائق الواقع تحت تأثير شرب الخمور أو تعاطي المخدرات تنخفض حدة حواسه جميعها، كما يشمل تخدير أعصابه بشكل يبطئ من استجابته للظروف المؤدية إلى وقوع الحوادث، وترتفع مشكلة عدم السيطرة على المركبة الآلية في حالة قيادتها بسرعة عالية، عندئذ تكون النتيجة من أشنع الحوادث التي يذهب ضحيتها الأبرياء.
- 6- المشاة : وهم ممن يرتادون الطريق ويستخدمونه سيراً على الأقدام، وقد يشكلون أحد أسباب وقوع حوادث المرور، بعدم إتباعهم أصول سلامة الشوارع، كعدم السير على الأماكن المخصصة لهم، أو عدم الانتباه أثناء قطع الطريق، ففي عام 1987م سجلت نسبة (83%) من حالات الوفيات في ليبيا لذلك العام بحوادث المرور، كان المشاة هم السبب في وقوعها(9).
- 7- ضعف وسائل الضبط : ضعف وسائل الضبط للمخالفين لقواعد المرور والمحابة والمجاملة وعدم انتهاج مبدأ المساواة والعدالة في تطبيق القانون من قبل بعض إدارات ورجال المرور، مما يتسبب في خروج السائقين عن تلك القواعد والقوانين لنقص أو غياب الرادع العام؛ لأن التسامح والتخفيف من العقوبة على المخالفين لنظم المرور؛ يؤدي إلى التسبب والإهمال والاستهتار بقوانين المرور، وعدم تقييد مستعملي الطريق بأنظمة السلامة على الطرق، مثل عدم استعمال حزام الأمان للعديد من سائقي

الثقافة المرورية وعلاقتها بحوادث السير

المركبات أثناء القيادة واستعمال الهاتف النقال والاجتياز السريع دون الانتباه إلى إشارات المرور وعدم ترك مسافة الأمان بين مركبة وأخرى.... الخ.

8- المركبة الآلية : للسيارة دور مهم وأساسي في نهضة الأمم، وفي تحقيق البرامج التنموية الاجتماعية والاقتصادية، فهي تساعد في استغلال الثروات الطبيعية والمواد الخام بالبلاد بشكل أمثل، وكذلك الأمر بالنسبة للمنتجات وإلى جانب ذلك فإنها تعمل على التواصل الأسري بتقريبها للمسافات، ومن ثم المساعدة على تحقيق التواصل وخصوصاً في البلاد المترامية الأطراف(10).

فلقد كان للسيارة أثر كبير في حياة الإنسان في الحرب والسلم، وما صاحبها من إيجابيات وسلبيات مختلفة ومتعددة، فمن أبرز هذه السلبيات أنها اعتبرت أحد الأسباب أو العوامل الرئيسية في وقوع الكثير من حوادث المرور، وذلك نتيجة عطل أو خلل ناجم عن الحركة الذاتية المعدة التي قد لا ينتبه إليها قائد المركبة، كالعطل أو الخلل الذي يحصل أثناء قيادتها، ويزيد هذا الأمر تعقيداً، أن جميع السيارات خليط من أسواق مختلفة ولم تخضع لمواصفات أو فحوصات فنية تؤخذ في الاعتبار وضع البيئة، وغير ذلك من العوامل التي تدخل في هندسة السيارات وتشكل عملية سوء الصيانة للسيارة وعدم توفر قطع الغيار المناسبة أحد المشاكل الأساسية التي قد يكون لها ضلع في زيادة عدد حوادث السيارات وتفاقمها(11).

وعلى الرغم من أن المركبات تصنع بمواصفات فنية فقد ازداد الاهتمام بمواصفات الأمان والسلامة في السنوات الأخيرة بشكل ملحوظ في كافة المركبات، ويعتبر عدم الاهتمام من قبل السائق لمركبته والتأكد من سلامتها بالصيانة اللازمة من أهم العوامل التي قد تسبب في وقوع الحادث ومن أهم أنواع الخلل هي، الكابحات (الفرامل) والإضاءة والإطارات، فالسائق أو مالك السيارة يعد المسؤول الأول والأخير عن صلاحية مركبته وذلك بإجراء الفحوصات الدورية وتفقد التجهيزات الفنية المتمثلة في الإضاءة والإطارات والكابحات (الفرامل) والحمولة المسموح بها وزناً وحجماً،(12) لأن الحادث قد يقع بسبب

الثقافة المرورية وعلاقتها بحوادث السير

سوء شحن البضاعة على المركبة، كما في حالة تجاوز الحمولة حافة المركبة على نحو يعرض المارة أو السيارات المجاورة للمخاطر.

وقد نص القانون رقم (11) لسنة 1984 في مادته الخامسة، على أنه: ((تقدم المركبة الآلية المطلوب لها الترخيص لفحصها فنياً من قبل مالكيها أو المسؤول عنها، وذلك في الزمان والمكان اللذين تحددهما الجهة المختصة بإصدار الترخيص. ويشمل الفحص الفني، تجربة أجهزة المركبة والتحقق من استيفائها لشروط المتانة والأمن وذلك كله وفقاً للتحديد الذي يصدر به قرار من وزارة العدل (13).

9- الطريق : أهتم الإنسان بالطريق واستخدامها منذ أقدم العصور، حيث يرجع إنشاء أول طريق في العالم إلى نحو (3500) سنة قبل الميلاد في العراق، ثم تطورت الطرق في عهد الإمبراطورية الرومانية في العديد من الدول الكبرى، وفي منتصف القرن الثامن عشر أهتم الفرنسيون ولأول مرة في عهد ((نابليون بونابرت)) ببناء وتطوير طرق جديدة وظهرت بعد ذلك الطرق الحديثة إلى حيز الوجود في نهاية القرن التاسع عشر الميلادي، حيث ارتبطت بتطوير صناعة السيارات

ويلاحظ أن هناك علاقة بين هندسة الطرق وارتفاع وانخفاض حوادث السيارات حيث تقل الحوادث في الطرقات المعدة إعداداً مبنياً على دراسات علمية، وبصورة أمنية في جميع جوانبها وذلك من حيث الهندسة، والكيفية والاتساع والإشارات بمختلف أنواعه. فالطريق تشكل عاملاً مباشراً في وقوع الحوادث بسبب وجود بعض الأخطاء منها :

- 1- عدم تأمين الطريق بالعدد الكافي والإرشادات المرورية.
- 2- عدم كفاية الأرصفة بالمنشأة في المدن.
- 3- إهمال أماكن عبور المشاة على الطريق أو عند التقاطع وانعدام تنبيه السائقين إلى نقاط العبور.
- 4- وجود الحفر والمطبات على الطريق وعدم معالجتها بسرعة.

الثقافة المرورية وعلاقتها بحوادث السير

- 5- إقامة الأنشطة التجارية على حافة الطرق، مما يشد انتباه السائقين إليها، خاصة عند الازدحام أمام المحلات.
- 6- عدم تجهيز الطريق بالإضاءة الكافية وبذلك فإن سوء الإضاءة يعد سبباً في حوادث المرور.
- 7- عدم وجود إشارات ضوئية في بعض التقاطعات المهمة وعند مداخل المدن والمؤسسات التعليمية.
- 8- عدم التناسب فيما بين سرعة السيارات الحديثة وحالة الطريق من جميع نواحيها.
- 9- عدم وجود جسر للمشاة أمام المؤسسات التعليمية لتسهيل عملية عبور الطريق لمتريدين من وإلى هذه المؤسسات(14).

ثانياً: الأسباب غير المباشرة

وهي أسباب السلوك المتعلقة بالسرعة والمتمثلة في أسباب نفسية أهمها ما يلي:-

1- **الاضطرابات النفسية.** إن الاضطرابات والأسباب النفسية التي تصيب الإنسان كثيرة ومتنوعة، ومنها ما يهدم شخصية الفرد مما يكون كفيلاً بحرمان الفرد من الحصول على أمر مهم، ذلك أن المضطرب بانهيار الشخصية غالباً ما يكون غير قادر على كتمان غيظه وشعوره بالضعف والنقص، والاضطراب النفسي هو نوع من الأذى يصيب المرء الذي يسيطر عليه الوسواس أو القلق المستمد من عمله فيتسبب في حوادث مرورية تؤدي بحياة صاحبة أو تزهد أرواح الآخرين.

والاضطرابات النفسية كثيرة ومتنوعة منها:

- أ- اضطرابات الإدراك : ومن أهمها الهلوسة الشخصية والبصرية والحسية والتي تنجم عنها حوادث مرورية مروعة وبشعة.
- ب- اضطرابات التفكير: ومن أمثلتها اضطرابات التفكير الخيالي، والتفكير غير المنطقي واضطرابات سباق التفكير، ونشئت الفكر وعدم ترابطه وبطء التفكير أو سرعته.

الثقافة المرورية وعلاقتها بحوادث السير

- ج- اضطرابات الذاكرة : الذاكرة لها أهمية بالغة في عمليات التكيف الذاتي والتوفيق الاجتماعي، وهما أمران لازمان لقيادة المركبة الآلية، فالسائق الراضي على قدرته وإمكانياته يكون في حالة نفسية مضطربة تسبب بشكل مباشر في ارتكاب الحوادث.
- د- اضطرابات نفسية أخرى : وهي تكون متعلقة بالانتباه، من حيث الضعف وانعدام الانتباه أو يخوله وعدم استقراره أو عدم القدرة على التحكم، أما الاضطرابات الانفعال فهي تتضمن المرح الزائد عن الحد، وعدم الثبات الانفعالي واللامبالاة، والتوتر والفرع فتكون جميعها في وقوع الحوادث المرورية(15).
- 2- آليات التكيف. آليات التكيف هي من أسباب التي تؤدي إلى حوادث مرورية مختلفة نتيجة لوجودها أو سيطرتها على بعض السائقين بشكل زائد عن الحد المعتدل، وهي آليات التكيف واللاشعورية، ومنها ما يلي:
- أ- إنكار الحقيقة : وهو هروب الفرد من كل ما يراه ولا يتفق مبتغاة ولا يتمشى مع ما يرضاه لنفسه بالهروب والإهمال وعدم القبول .
- ب- أحلام اليقظة : وهي تأخذ صاحبها بعيداً عن الحقيقة والواقع ، ففي بعض الأحيان قد يسرح السائق في حلم اليقظة أثناء قيادته للسيارة ، فيصطدم بسيارة أخرى ، أو يدهس بعض المشاة على الرصيف أو الاصطدام بسور منزل ...الخ.
- ج- التدخين : يعتقد الكثير من الناس ومن بينهم بعض السائقين أن الإكثار من التدخين أثناء قيادة السيارة يزيد من درجة النشاط الجسدي ويجعلهم في صحوة دائمة ويبعد النعاس عنهم ويزيد من الانتباه والتركيز لديهم، إلا أن جميع العمليات العضلية تفسد بسبب التدخين ، وفي حالة فسادها يكون السائق غير مؤهل لقيادة المركبة خلال هذه الفترة ، مما يسبب في وقوع حوادث تكون نتائجها مفرعة جداً.
- د- المنبهات والمخدرات : أن جميع المنبهات تعمل على زيادة التوتر وزيادة الاستشارة وزيادة ضغط الدم وفقدان الشهية للطعام. هذه الأمور جميعها لها علاقة بالسلوك المتعلق بقيادة السيارة بشكل سلبي، أما المخدرات فهي تسبب شعور بالنشاط لفترة

الثقافة المرورية وعلاقتها بحوادث السير

محدودة وبعدها يشعر المرء بالنعاس، والكسل، والخمول، وفقدان الإحساس بالزمن والمكان، والهلوسة والإرهاق والأرق والقلق، مما يكون سبباً رئيسياً في وقوع الكثير من الحوادث المأسوية والمؤلمة.

أ- التكنولوجيا والتغير الاجتماعي .

يتفق علماء الاجتماع على أهمية التكنولوجيا في التغير الاجتماعي من حيث كون الاختراع يعد المحرك الأول للثقافة المادية، بينما تحتاج عناصر الثقافة اللامادية إلى فترة من الزمن لكي يتم دمجها مع الثقافة المادية، ولذلك فإن التكيف الاجتماعي مع الثقافة المادية يحتاج إلى فترة طويلة، الأمر الذي يجعل المجتمع في حالة عدم توازن مستمر نتيجة التخلف الزمني الذي يفصل بين الجانب المادي واللامادي للثقافة ويشير (وليام أوجبرن، 1922) إلى وجود هوة بين التغيرات في مختلف فروع الثقافة والتي من خلالها تحصل فترة عدم تكيف ومن ثم تقع مشكلة اجتماعية بسبب التضارب الذي حدث في معدلات التغير(16)، فلتكنولوجيا دور فعال في استغلال البيئة الطبيعية لتحقيق مصالح الإنسان وإشباع حاجاته المتنامية حيث ساعدت على تقريب المسافات الشاسعة وسهولة الاتصال الثقافي والاجتماعي والسياسي سواء داخل المجتمع الواحد أو بين مجتمعات وثقافات متعددة وأصبح بإمكان الإنسان اليوم تخزين المعلومات ونقلها والاستفادة من تجارب الآخرين بكل يسر وسهولة والى جانب أهمية التكنولوجيا في تنمية القدرة على استغلال الموارد والثروات الطبيعية بصورة مثلى فإنها تلعب كذلك دور مهم وفق وسائل الاتصال المتوفرة في نشر الأفكار والأيديولوجيات والقيم الجديدة للمجتمع(17)، فحوادث المرور المتكررة يومياً في مختلف مدن ليبيا وقراها تضيع بسببها الأرواح بالإضافة إلى الخسائر المادية، وسبب ذلك يرجع إلى القصور في معرفة آداب وقواعد ونظم ولوائح المرور وأتباعها والى افتقار المهارة اللازمة للقيادة وسوء التعامل مع السيارة وإهمال إصلاح الإعطاب واستخدام الإطارات المنتهية صلاحيتها وربما إلى التهور واللامبالاة عند بعض السائقين، وطالما أن التكنولوجيا هي

الثقافة المرورية وعلاقتها بحوادث السير

القدرة على تحويل البراعة العلمية إلى أهداف اجتماعية مفيدة وكلمة (مفيدة) تنسحب على الأهداف العسكرية والاقتصادية والاجتماعية على السواء والنظام السياسي والاجتماعي هو الذي يحدد المنفعة وفي إطار هذا التغيير يصبح التعليم أداة أساسية في نقل التكنولوجيا إلى القوة العاملة(18).

فهناك أهمية بالغة للجانب الاجتماعي والثقافي في عملية التغيير العلمي والتكنولوجي لا بد أن يصاحب هذا التغيير التكنولوجي تغيير في نمط الحياة القائمة وفي البناء الاجتماعي عامة وفي العلاقات الاجتماعية القائمة التي تتأثر بكل تأكيد في تغييرها بالتغيير التكنولوجي وأن كان ليس بشرط أن يسير التغيير التكنولوجي والتغيير الاجتماعي بمعدل واحد إذ أن من السهل أن يتقبل الناس مخترعاً تقنياً أو آلة حديثة، ولكنه من الصعب جداً أن يتقبل الناس قيمة اجتماعية أو ثقافية جديدة، ولعل الكثير من الآثار السلبية والسيئة الناتجة عن إدخال التكنولوجيا في العديد من المجتمعات ترجع إلى سرعة التغيير التكنولوجي في هذه المجتمعات، فمثلاً أدت الطفرة في اكتشاف النفط في العديد من المجتمعات من بينها المجتمع الليبي إلى تحسين وضع أفراد المجتمع اقتصادياً وهذا أدى إلى انتشار هائل وسريع للسيارات الخاصة وأصبح بإمكان الفرد العادي امتلاك سيارة وقيادتها، إلا أنهم لم يدركوا أثار السرعة والقيادة السليمة للسيارة واستعمالها وقت الحاجة مما أدى إلى ارتفاع نسبة حوادث السيارات في هذه المجتمعات.

خلاصة القول: أن الجانب المادي التكنولوجي متقدم على الجانب اللامادي في ثقافة الكثير من الشعوب وخاصة البلدان النامية أو التي في طور النمو(19).

ب-الأعياد الدينية والمناسبات الاجتماعية :

لكل مجتمع أعياده ومناسباته الاجتماعية والدينية ، وفي المجتمع العربي بما في ذلك المجتمع الليبي يعتبر الأعياد الدينية مناسبات اجتماعية مميزة ، وهذا الوضع يجعل الجميع يتصرف بفرح وسرور وعاطفية بالغة ، الأمر الذي قد يجعل الفرد يقود سيارته بسرعة فائقة غير مبال بقواعد المرور وأدابه ، بما في ذلك عدم مراعاة الإشارة الضوئية المرورية

الثقافة المرورية وعلاقتها بحوادث السير

عند تقاطع الطرق ، وذلك بسبب الازدحام الشديد ورغبته في الوصول السريع إلى أقاربه أو مقاصده ، وينطبق هذا الوصف بشكل خاص على الشباب وصغار السن، الذين يعتبرون العيد فرحة ومناسبة للتباهي بالسيارات وقيادتها بشكل استعراضى خلال الرحلات والتنقل في المناطق السياحية، وربما يدرك الجميع في المجتمع الليبي كثافة المرور، وحركة السيارات في المدن وعلى الطرق الرئيسية في الأيام التي تسبق الأعياد، والأمر الذي يدفع بشرطة المرور لأخذ احتياطات إضافية وتوجيه الندوات المختلفة للناس للتقيد بقواعد المرور ومراعاة الحذر في القيادة(20).

إلا أن عدم إتباع إرشادات المرور للعديد من أفراد المجتمع يؤدي بالكثير منهم إلى قيادة المركبة الآلية بسرعة فائقة في كثير من الأحيان مما يؤدي إلى وقوع حوادث أليمة ومفزعة.

ويمكن ملاحظة حدوث زيادة معهودة على ازدحام السيارات في الطرق ، وخاصة الطريق السريع أمام أكاديمية الدراسات العليا مع عدم مراعاة آداب وقواعد المرور والافتقار إلى إشارات مرورية، وعدم وجود جسر عبور للمشاة . يؤدي إلى وقوع العديد من الحوادث الخطرة والمميتة التي يذهب ضحيتها العديد من الأفراد علاوة على الإصابات البليغة لفئة مهمة بالمجتمع، والتي تعتبر الفئة الفعالة في المجتمع الليبي والتي يعول عليها في تقدم المجتمع تكنولوجياً وتنموياً.

3- الأسباب الثقافية :تعد التغيرات والتأثيرات الثقافية – خاصة لمجتمع الشباب - وما يرافقها من وسائل اتصال مختلفة، (فضائيات، وأجهزة حاسوب وأنترنت ، وبضائع، وتبادل صناعي ومعرفي وثقافي، وغير ذلك من مصادر المعرفة)، مؤثرة على حياة سكان المجتمعات النامية ، بحكم الإرث التاريخي والبيئة الطبيعية ومواردها وسوء التقسيم الإداري ، والبعد التاريخي للمركب النفسي للفرد، كل ذلك أدى إلى عدم التكيف بين الفرد وواقعه ، وأصبحت هذه الظاهرة تمثل حالة من التمرد ، تأخذ شكلاً إيجابياً أحياناً وسلبياً أحياناً أخرى ، أو يعكس شعوراً بالإحباط والفشل والتدهور في قيادة المركبة كأحد صور

الثقافة المرورية وعلاقتها بحوادث السير

هذا التمرد ، وعدم التكيف ، خاصة في الاعتقاد السائد بأن القيادة بسرعة ميزة شبابية لا بد أن يتميز بها قطاع الشباب ، وإنها تدخل ضمن الحرية الشخصية ، إضافة إلى تدني المستوى الثقافي العام الناتج عن ضعف القراءة والاطلاع وحضور الندوات والمحاضرات العامة ، وهذا يؤدي إلى تخلف في نضج العقل ، وابتعاد الفرد عن السلوك السوي والحضاري المتزن ، الذي يفضي إلى الوقوع في مثل هذه الحوادث(21).

المحور الرابع : الدراسات السابقة التي تناولت حوادث المرور بالمجتمع الليبي

إن حوادث المرور ظاهرة موجودة في كل المجتمعات سواء تلك المصنفة بدول العالم من حيث تقدمها التقني والصناعي وتلك المجتمعات المتخلفة صناعياً وتكنولوجياً ، إلا أن هناك بطبيعة الحال اختلافاً في الكم والكيف لتلك الحوادث بين تلك المجتمعات ويرجع ذلك للتباين والاختلاف في نوع وعدد حوادث المرور في أغلب الأحيان أي الثقافة المرورية المرتبطة بالإنسان السائق نفسه على الرغم من وجود أسباب كثيرة ومتداخلة تؤدي إلى الحادث . ولا شك أن نوع الطرق واختلافها من حيث عرضها واتساعها وما يحيط بها من صخور وأشجار ودواب سبب من أسباب وقوع الحوادث ، كما أكدت بعض الدراسات أن وجود التقاطعات في الشوارع بشكل غير مدروس مع خلو تلك الشوارع من اللوحات الإرشادية للسائقين من أسباب وقوع الحوادث المرورية،(22) هذا العامل وما يندرج تحته من العوامل الخارجية عند الإنسان، والسبب لوقوع الحوادث المرورية هي المركبة والتي تعتبر العامل الوسيط في سلسلة العوامل المسببة للحوادث ولا يمكن الفصل بين السيارة وبين شخصية قائدها، فسلامة المركبة وصلاحيتها وتوفر جميع وسائل السلامة يساعد في تقليل الحوادث المرورية من خلال مساعدة السائق في التحكم بالمركبة ، وتشير بعض الدراسات في هذا الجانب إلى أن للمركبة وصيانتها أثر في نسبة الحوادث في المجتمع وهذا يستدعي صيانة متكررة ودورية للمركبة من أجل صلاحيتها للقيادة وبالتالي تلافى لحدوث وتجنب وقوع الحوادث المرورية الناتجة من ذلك، أما العامل الأكثر سبباً للحوادث كما تقول الدراسات بهذا الخصوص هو العنصر البشري المتمثل في السائق الذي له الدور الرئيسي

الثقافة المرورية وعلاقتها بحوادث السير

في وقوع الحوادث فخصائص السائق الثقافية والتعليمية والعمرية وخصائصه النفسية تلعب دوراً بارزاً في وقوع الحوادث المرورية ، فقد أكدت بعض الدراسات أن الحوادث المرورية تقل بين الفئات ذات المستوى التعليمي المتقدم لما يؤدي ذلك من إكساب للخبرة ورفع الكفاءة وحسن التصرف مع مستجدات الطريق. كما أن العوامل الانفعالية والاتجاهات النفسية السلبية تجاه بعض المواقف الاجتماعية في الحياة اليومية تؤدي إلى حالة نفسية مضطربة وغير مستقرة تكون عامل قوياً في ارتكاب حوادث مرورية (23).

1- دراسة سالم عبد الله أبو حلاله بعنوان "الأثار الاجتماعية والاقتصادية الناتجة عن حوادث الطرقات"، دراسة ميدانية بمنطقة الجفارة (24). تهدف الدراسة إلى معرفة الأثار الاجتماعية والاقتصادية الناتجة عن حوادث المرور على الطرقات العامة ومعرفة الأثار السلبية والضارة التي تسببها حوادث المرور على الطرقات العامة وحيث بلغت عينة الدراسة 160 مفردة ووزعت ثمانين منها على أسر الضحايا والثمانين الآخرة وزعت على المصابين في الحوادث واقتصرت عينة الدراسة على الرجال دون النساء حيث توزعت عينة الدراسة على السائقين والركاب والمشاة واعتمد الباحث في دراسته على المنهج الوصفي وقد استعان في جمع بياناته على استمارة المقابلة الشخصية والسجلات الرسمية من ذوي الاختصاص.

وجاءت نتائج الدراسة على النحو التالي :

- 1- من خلال توزيع أفراد العينة حسب الفروق العمرية تبين أن نسبة 38 % من مجموع أفراد العينة الكلية تتراوح أعمارهم ما بين 26- 40 سنة.**
- 2- أثبتت الدراسة أن اغلب أفراد العينة هم من مستويات تعليمية مختلفة حيث سجلت العينة الكلية نسبة 42% ممن هم في مستوى تعليمي ثانوي أو معهد متوسط.**
- 3- إن اغلب حوادث الضحايا والمصابين سجلت أعلى نسبة لها في شهر الصيف بنسبة 41%.**

الثقافة المرورية وعلاقتها بحوادث السير

- 4- أوضحت الدراسة إن أغلب أنواع حوادث الطرق كانت تصادم سيارة بسيارة أخرى نسبة 86%.
- 5- جاء في نتائج الدراسة إن نسبة 50% من أفراد العينة سجلت حالات وفاة فيما سجلت الإصابات 75% من أفراد العينة.
- 6- جاء في عينة الدراسة إن نسبة 26% من مجموع أفراد العينة من المتزوجين ونجد إن الأم هي المسؤولة عن رعاية الأطفال وتربيتهم بعد الحادث.
- 7- أوضحت الدراسة إن نسبة 94% من مجموع أفراد العينة يؤكدون على أن راتب الأب هو مصدر إعانة الأسرة والإنفاق عليها.
- 8- أوضحت الدراسة إن أعلى نسبة لعدد السيارات المتضررة في الحادث من (1 إلى 2) بنسبة 96%.
- 2- دراسة نعيمة عمر الخويلدي "الأثار الاجتماعية والنفسية لحوادث المرور"، دراسة ميدانية مطبقة على طلاب الأكاديمية الليبية للدراسات العليا(25). تهدف الدراسة إلى الكشف عن الأثار الاجتماعية والنفسية وأسباب ارتكاب حوادث المرور وأيضاً تهدف إلى التوصل إلى دور فاعل للممارسة المهنية للخدمة الاجتماعية للحد من حوادث المرور. وبلغت عينة الدراسة (373) مفردة ، وتم توزيعها على طلبة الأكاديمية الليبية للدراسات العليا طرابلس، واعتمدت الباحثة في دراستها على المهج الوصفي وقد استعانت في جمع بياناته على استمارة الاستبيان والسجلات الرسمية من ذوي الاختصاص وكانت أهم نتائج الدراسة على النحو التالي :
- 1- تبين أن الذكور أكثر ارتكاباً للحوادث من الإناث .
- 2- بلغت أعلى فئة عمرية لمجتمع الدراسة من (30-34) أعلى نسبة بنسبة 26.7%.
- 3- حظيت فئة أعزب بأعلى نسبة وقدرها 58.9% من مجموعة عينة الدراسة.
- 4- سجلت نتائج من تعرضوا إلى حادث مروري ما نسبته 40.5% من إجمالي العينة.
- 5- افتقار بعض الأسر للرعاية الاجتماعية الأسرية بنسبة 82.2% من عينة الدراسة

الثقافة المرورية وعلاقتها بحوادث السير

6- الاضطراب وتهور بعض السيارات في القيادة وكانت نسبة 89% من عينة الدراسة.
7- استعمال الهاتف النقال أثناء القيادة لارتكاب الحادث بنسبة 95% من إجمالي عينة الدراسة.

3- دراسة خليفة عثمان بقبق بعنوان "حوادث المرور في مدينة طرابلس أسبابها ونتائجها وكيفية الحد منها"، دراسة ميدانية بمدينة طرابلس (26) هدفت الدراسة إلى معرفة الأسباب التي تؤدي إلى حوادث المرور، وتحديد الإضرار الناجمة عنها داخل المدينة، والتعرف على الأماكن التي تكثر فيها حوادث المرور في تلك المنطقة وبلغت عينة الدراسة (500) مفردة وتم توزيعها على بعض الأساتذة والطلبة في الجامعة وعلى مجموعة من المواطنين في مواقع مختلفة من المنطقة، واعتمد الباحث على المنهج الوصفي ، وقد استعان في جمع بياناته على استمارة الاستبيان والتقارير وكذلك مراكز المرور والترخيص بالمنطقة الدراسة، وتوصلت الدراسة إلى النتائج التالية :

1- أوضحت الدراسة أن حوادث المرور على مستوى البلاد ككل مرتفعة جداً ومتزايد من عام إلى آخر، وكذلك الأضرار الناتجة عنها سواء كانت بشرية أو اقتصادية في منطقة .

2- اثبتت الدراسة أن حوادث المرور وأضرارها البشرية والاقتصادية في منطقة الدراسة ولمدة خمس سنوات مرتفعة جداً ومتزايد من عام إلى آخر.

3- لوحظ من الدراسة أن الأضرار البشرية متباينة حسب الفئات العمرية، وأيضاً حسب الأفراد المتضررين منها المشاة والراكبين والسائقين ، حيث سجلت فئة الشباب من سن (25 إلى 31) سنة أعلى عدد للأفراد والقتلى بواقع (229) شخص منهم (153) شخص مشاة و(70) شخص من الركاب و(76) شخص من السائقين .

4- اتضح من الدراسة أن حوادث النهار أكثر من حوادث الليل حيث سجلت الفترة الزمنية الواقعة من الساعة الواحدة بعد الظهر حتى الساعة السابعة مساءً 7056 حديثاً وتليها الفترة الواقعة من الساعة السبعة صباحاً وحتى الوحدة ظهراً 5831 حادثاً.

الثقافة المرورية وعلاقتها بحوادث السير

5- أظهرت الدراسة أن هناك اختلافا واضحا في عدد الحوادث المرورية الواقعة على مختلف الطرق ، حيث سجلت الطرق الرئيسية وقوع أكبر عدد من الحوادث ، تليها الطرق الفرعية، تم بعد ذلك الطريق الساحلي تم الطرق الواقعة داخل المدينة، وأخيراً الطرق الزراعية.

6- تبين من الدراسة أن العامل البشري هو المسؤول الأول عن وقوع الحوادث المرورية نتيجة لما يتركه من أخطاء المتمثلة في السرعة التي كانت في المرتبة الأولى تليها عدم ترك المسافة من الخلف، تليها عدم ترك الأسبقية تليها عدم احترام إشارات المرور، وتم عدم الالتزام باليمن، وبعدها القيادة في حالة سكر، تم أخيراً الاجتياز في وقت غير مناسب.

4- دراسة خالد حسين محمد أغليب ، بعنوان "حوادث المرور في منطقة زليطن ، أسبابها وسبل الحد منها" دراسة ميدانية بمنطقة زليطن(27)، والتي تهدف إلى إعطاء صورة واضحة عن حجم حوادث المرور لبيان اتجاهاتها وتطورها ومدى خطورتها ومعرفة الظروف التي وقعت فيها حوادث المرور على الطرق في منطقة الدراسة وإظهار الاختلافات المكانية لها سواء على الطرق الرئيسية أو داخل الأحياء السكنية أو طرق الفرعية ومعرفة العوامل المسببة للحوادث المرور ومعرفة الأماكن التي تزداد فيها الحوادث. وبلغت عينة الدراسة (300) مفردة وتم توزيعها على بعض السائقين وبعض رجال المرور توزيعاً عشوائياً، واعتمد الباحث في الدراسة على المنهج الوصفي، والرجوع إلى مكاتب المرور والتراخيص بالمنطقة وإضافة إلى استمارة الاستبيان .
وتوصلت الدراسة إلى النتائج التالية :

- 1-** لوحظ أن السرعة و التهور وعدم الاحترام للآخرين وعدم احترام القوانين واللوائح الخاصة بالطرق هي السمة الرئيسية لمعظم السائقين .
- 2-** تبين من الدراسة عدم وجود إشارات مرورية على الطرق ووجود فتحات عشوائية بين الطرق وخاصة علي الطريق الساحلي.

الثقافة المرورية وعلاقتها بحوادث السير

- 3- تبين من الدراسة أن معظم الطرق الموجودة بالمنطقة وخاصة الطرق الرئيسية والطريق الساحلي تحتاج إلى صيانة حيث أن هذه الطرق توجد بها حفر كبيرة سببت في الكثير من الحوادث.
- 4- قامة الأسواق الشعبية على الطريق الساحلي والمحلات التجارية وخاصة تجارة الأخشاب والحديد واستغلال أكثف الطرق في عرض البضائع، يؤدي إلى إرباك و عرقلة حركة المرور مما يؤدي إلى حوادث المرور.
- 5- اتضح من الدراسة أن مركبات الشحن والنقل لا يحكمها زمن معين عند دخولها مخطط المدينة مما يؤدي إلى عرقلة وإرباك حركة السير.
- 6- ارتفاع نسبة حوادث المرورية بالمنطقة في سنوات الأخيرة مقارنة بالسنوات السابقة وهذا يكشف عن وجود علاقة بين حوادث المرور والكثافة المرورية المرتبطة بالنشاط الاقتصادي في البلد.
- 7- عدم استعمال السائقين حزام الأمان عند قيادتهم مركباتهم لعدم إدراكهم أهميته.
- 8- يوجد إهمال من قبل رجال المرور في تطبيق القوانين ومنح تراخيص القيادة بطريقة غير شرعية.
- 9- عدم وجود شبكة طرق جيدة بالمنطقة وعدم صيانة الطرق القديمة منها.
- 10- غياب دوريات المرورية على طرق وخاصة الطريق الساحلي والطرق الرئيسية والزراعية لضبط المخالفين لأداب وقواعد المرور .

توصيات ومقترحات

- ويمكن إيجاز أهم التوصيات والمقترحات في هذه الورقة البحثية علي النحو التالي:
- 1- بما أن بعض السائقين لازالوا يقودون سياراتهم بدون رخص القيادة وأن بعضهم لازالوا يرتكبون المخالفات المرورية لأسباب متعددة في مقدمتها الاستعجال وحالات الطوارئ. فإن الأمر يتطلب تكثيف الحملات المرورية بصفة دائمة . وتشديد العقوبات على من لا يحملون رخص قيادة . وعلى المخالفين بشكل خاص . فتشديد العقوبة في

الثقافة المرورية وعلاقتها بحوادث السير

مثل هذه الحالات سيؤدي دون شك إلى اختفاء هذه المخالفات بالتدريج ثم تزول في وقت قصير .

2- ولأن التأمين على السيارات عنصراً هاماً وضرورياً لأسباب لا تخفي علي أحد ولأن فئة لا يستهان بها . فإننا نرى ضرورة فرض التأمين على جميع السيارات فلا تصدر رخصة قيادة للسائقين أو رخصة سير للسيارة أو تجديد أي منهما إلا بعد إحضار ما يثبت الاشتراك في التأمين وبهذه الطريقة تحل الكثير من المشكلات المادية المترتبة على حوادث السير.

3- كما نوصي بتكثيف الدعاية المرورية والإرشادات التي تؤدي إلى تحسين العلاقة بين السائقين ورجال المرور . فالثقة بين الطرفين ليست علي المستوى المطلوب . والطرفان ينظران إلي بعضهما نظرة سلبية. فينبغي أن تركز الحملات الإرشادية علي كون رجل المرور صديق للجميع وأنه عنصر هام في السلامة . وأن هدفه مساعدة الآخرين وليس إلحاق الأذى بهم . وعلى الجانب الآخر لا بد أن يتم توجيه رجال المرور وإرشادهم إلى ضرورة الشعور بأن هذا السائق أخ وصديق وقريب . وأن الغرض من وجود رجل المرور هو مساعدته علي تجنب الكوارث وتقديم المساعدات المطلوبة له . حتى يشعر السائق بأهمية العلاقة بينه وبين رجل المرور وتتغير النظرة السلبية المتبادلة بينهما .

4- إن وسائل الإعلام مقصرة في أداء دورها في التوعية المرورية و لا بد من التنسيق بين المرور ووسائل الإعلام لاختيار البرامج المناسبة لذلك . واختيار الوقت الملائم لأن وسائل الإعلام تعتبر من العوامل الرئيسية والمؤثرة في الثقافة بشكل عام . وفي ثقافة المرور بشكل خاص ، متى ما كانت برامجها في المستوى المطلوب .

5- إقامة دورات نوعية وإرشاد لرجال المرور يتم من خلالها توجيههم إلى ضرورة ما يجب أن يقوموا به من مساعدات إنسانية لضحايا الحوادث .

الثقافة المرورية وعلاقتها بحوادث السير

6- وبما أن الشباب هم الأكثر إزعاجاً من وجهة نظر رجال المرور فإن برامج التوعية المرورية سواء عن طريق وسائل الإعلام أو عن طريق المرور نفسه يجب أن تركز علي هذه الفئة . كما ينبغي تشديد العقوبة علي هذه الفئة لتكون رادعاً فورياً لهم .

قائمة المراجع

- 1- عبد الله الصقر ، مشكلة حوادث المرور في المملكة العربية السعودية من واقع الإحصاءات الرسمية ، ورقة علمية قدمت في " المؤتمر الوطني الأول للسلامة المرورية ، الرياض 1996 م .
- 2- عبد الله بن عبد الرحمن المقبل ، وزارة المواصلات ودورها في تحسين السلامة المرورية ، ندوة النقل البري بين الماضي والحاضر ، جامعة الملك عبد العزيز ، 1998 م .
- 3- أبو القاسم العزابي ، نظام المرور والأبعاد القانونية والنفسية والاجتماعية، طرابلس : دار الجماهير للنشر والتوزيع والإعلام، 1996 م .
- 4- وزارة الداخلية (اللجنة الشعبية العامة للأمن العام سابقا) الإدارة العامة للمرور ، إحصائيات حوادث المرور ، مجلة سنوية تصدر عن الإدارة العامة للمرور ، العدد الأول ، 2006 م .
- 5- عبد الله جمعة ، نحو استراتيجية لمواجهة حوادث الطرق في الإمارات ، الرياض : المركز العربي للدراسات الأمنية ، 1987 م
- 6- نورمان مايبر ، ترجمة ، محمد عماد الدين وآخرون ، علم النفس الصناعي، القاهرة : مؤسسة فرانكلين للطباعة والنشر ، 1967 م
- 7- عبد المحسن عبد العال، الحوادث المرورية والعناصر المسببة لها، الرياض، الندوة العالمية الأربعة، أساليب ووسائل الحد من حوادث المرور، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية،

الثقافة المرورية وعلاقتها بحوادث السير

- 8- علي الحوات، الرعاية الاجتماعية، دراسات في المجتمع الليبي، طرابلس، منشورات جامعة طرابلس، 1987م .
- 9- بشير مسعود عبدالله عون ، دراسة اقتصادية قياسية للتنبؤ بالحوادث المرورية ، رسالة ماجستير ، غير منشورة (قسم الجغرافيا) ، الأكاديمية الليبية للدراسات العليا ، طرابلس ، 2001 م.
- 10- محمد عبد النبي ، المواصفات القياسية للسلامة في السيارة والطريق، الرياض: المركز العربي للدراسات الأمنية والتدريب، 1988 م.
- 11- أحمد محمد خميس ، الأسباب الرئيسية لحوادث المرور ، بنغازي : ندوة حوادث السير على الطرقات ، دار الكتب الوطنية بنغازي، 1991 م .
- 12- محمد عبد النبي، مرجع سابق ذكره ص18.
- 13- الإدارة العامة للمرور، قانون رقم (11) لسنة 1984 بشأن المرور على الطرق، طرابلس: مطابع الثورة العربية (سابقاً) ، 2001 م .
- 14- محمد عبد النبي ، المواصفات القياسية للسلامة في السيارة والطريق، مرجع سابق ذكره ص14.
- 15- محمد عمر الحاجي، العوامل المؤثرة في سلوك الإنسان علاقته بأسباب حوادث السيارات، حوادث الطرق وآثارها الاجتماعية والاقتصادية، دراسة منشورة، 2003 م
- 16- علي الحوات وآخرون ، دراسات في المشكلات الاجتماعية ، طرابلس : المعهد العالي للخدمة الاجتماعية ، مطابع الثورة العربية ، 1985 م، ص54 .
- 17- بشار خضر ، دور العلم والتكنولوجيا في رفعة الوطن العربي ، مجلة الواحدة العدد (55) ، السنة الخامسة ، 1989 م ، ص9.
- 18- بشار خضر ، دور العلم والتكنولوجيا في رفعة الوطن العربي ، مرجع سابق ذكره، ص7.