

القيم الاجتماعية وأثرها على مشكلة المرور

إعداد

د. محمد سليمان عبد الله الوهيد

قسم الدراسات الاجتماعية

كلية الآداب - جامعة الملك سعود

مقدمة:

تنتشر في عالمنا العربي من مشرقه إلى مغربه الكثير من معطيات التكنولوجيا التي استقدمناها من الغرب، بعضها يأخذ برقاب بعض، وما أن نأخذ بأحد تلك المعطيات حتى نجد أننا نحتاج إلى مخترع آخر لاستكمال محاسن الأول وتلافي عيوبه. فقد ودعنا القرن التاسع عشر الميلادي ومعظم الدول العربية يعيش أكثر من ثلاث أرباع شعوبها في المناطق الريفية والبدوية، وقلّة قليلة تعيش في مراكز حضرية تعتبر مجازاً مدناً، وهي في حقيقتها أقرب ماتكون إلى قرى كبيرة فعدا بعض العواصم السياسية مثل: القاهرة وبيروت ودمشق وعمان وبغداد وبعض المراكز الدينية مثل: مكو والمدينة وبيت المقدس، فإن بقية المستقرات البشرية في العالم العربي كانت ريفية الظاهر والمحتوى. وعلى سبيل المثال لانجد في المملكة العربية

السعودية سوى الأماكن المقدسة وميناء جدة وبعض المستقرات الداخلية، حيث يبلغ إجمالي من يعيشون فيها ما يقرب من 20% من إجمالي سكان المملكة عند توحيدها، أما ما يزيد عن 80% كانوا موزعين على واحات ريفية ومسافرين في البوادي وحول المراعي وقرب موارد المياه، ثم حدث التغير الكبير في البنية الحضرية على مستوى العالم العربي، ومن ثم قفزت نسبة الحضر إلى ما يزيد عن 75% في المتوسط العام يستوطنون مناطق حضرية في المشرق العربي، ودون ذلك بقليل في المغرب العربي قرابة 62%. ونجد اليوم أن ثلاث مدن من مدن المملكة العربية السعودية تستقطب حوالي ثلث سكان المملكة وهي: الرياض، جدة، الدمام. وكذلك الحال بالنسبة لدول الخليج العربي، وفي بغداد وعمان ودمشق، حيث يظهر نظام المدينة المهيمنة Primate City بشكل بارز، بينما يقيم في القاهرة الكبرى ما يقرب من ستة عشر مليون نسمة من إجمالي سكان المجتمع المصري والذي يصل إلى سبعين مليوناً وفقاً للإحصاءات الأخيرة.

ولاشك في أن التضخم الحضري الذي شهدته المدن العربية وبخاصة العواصم والمدن الكبرى خلال السنوات الأخيرة قد جاء نتيجة لتطور وسائل المواصلات من برية وجوية وبحرية، حيث

اختفت تدريجياً الوسائل التقليدية التي كانت تستخدم خلال القرن العشرين، ومع توسع المدن وتخطيطها واستقطاب الهجرة القادمة من المجتمعات الريفية شقت الطرق الواسعة، ونظم سير المرور في معظم الدول العربية وفي كثير من مجتمعاتها الريفية، بل ومجتمعاتها البدوية أيضاً، وأصبحت السيارة تشكل نمطاً حياتياً مألوفاً لا يستغنى عنه لضخامة المدن وتوسعها، كما أن وجود السيارة أطلق العنان لتضخم المدن، فأخذت دورة التفاعل المتبادل بين المرور وسهولة الانتشار الحضري تسير على وتيرة متصاعدة، حيث أصبح المرور في شوارع العواصم العربية والمدن والقرى يعاني من اشكاليات الإزدحام والفوضى والتلوث البيئي والإصابات البشرية ما بين إعاقة ووفاة، كما انتشرت أيضاً أنماط من الجرائم المرتبطة باستخدام السيارات وكثرت إشكالات الأنظمة المرورية وتطبيقاتها، وبدأت تبرز على السطح الكثير من حوادث المرور، والتي تعد من أبرز مسببات الوفاة في العالم العربي وخاصة في أجيال الناشئة والشباب دون أن تعفي كبار السن والأطفال من آثارها المدمرة. ومن ثم انتشرت الإعاقات الجسدية وإصابات الرأس والعمود الفقري وأطراف الحركة الجسدية حتى أصبحت قضية حوادث المرور همماً يلازم الجهات المختصة، وذلك للحد منها

وتنظيم البرامج المختلفة لمواجهة آثارها المدمرة.
ولعل المختصين في عالم المرور يحددون ثلاثة أبعاد لتلك
المشكلات والحوادث المرورية تتمثل في (المركبة، السائق،
الطريق)، باعتبارها عناصر متلازمة ينجم عن أي خلل فيها أو في
إحداها عواقب مؤلمة قد يروح ضحيتها الأنفس والأموال. ومهما
بذل من جهد للعناية بالطرق وسلامة المركبات، فإن قائدي وركاب
المركبات يشكلون عنصراً مهماً في تحقيق السلامة المرجوة،
وذلك من خلال التعامل الصحيح مع المركبة، والاستخدام الأمثل
للطرق وفق أنظمة وقوانين المرور. لكن الكثير من المعوقات ذات
المنشأ الاجتماعي تبرز من خلال القيم الاجتماعية المؤثرة في
سلوك الأفراد والمؤدية لحوادث المرور.

أولاً: الهدف من البحث:

يتمثل الهدف الرئيسي للبحث في التعرف على مجموعة القيم
الاجتماعية التي تؤثر بشكل سلبي على مشكلات المرور في
المجتمعات العربية بصفة عامة، والمجتمع السعودي بخاصة،
وذلك بهدف تحليل تلك القيم والتعرف على أسباب انتشارها، ومن
ثم التوصل إلى أساليب عملية لمواجهة تلك المشكلات والحد من
خطورتها المتزايدة.

ثانياً: منهجية البحث:

لتحقيق الهدف الرئيسي للبحث، إعتد الباحث على منهجية تتمثل في الأسلوب الوصفي التحليلي لبعض البيانات الإحصائية المتوافرة عن حجم الحوادث المرورية، وتحليل تلك البيانات في ضوء القيم الاجتماعية السلبية المنتشرة على مستوى المجتمعات العربية بصفة عامة والمجتمع السعودي بخاصة، تلك القيم التي ماتزال تؤثر في اتجاهات وسلوك قائدي السيارات على مستوى المدن العربية بشكل عام، والتي ينتج عنها الكثير من الحوادث التي تشكل خطراً على المستويين الفردي والمجتمعي. ولعل من المناسب الإشارة إلى أن أي مخترعات تكنولوجية أو تقنية هي في الأصل تقوم على ركيزتين أساسيتين هما:

1- فكرة الإختراع:

وهي عبارة عن آمال وطموحات اجتماعية تبلورت في أذهان بعض أفراد المجتمع، فينبغ فيها أحدهم، ثم تعلن المرحلة الأخيرة للاختراع، حيث يسجل باسم مخترعه.

2- التنفيذ التكنولوجي:

وتتمثل هذه المرحلة في نقل الفكرة إلى حيز الوجود الملموس ثم تطويرها وفق مقتضيات الاستعمال وقواعد الرشد الاقتصادي،

وينطبق ذلك على: الكهرباء، الهاتف، التبريد،
السيارة وغيرها فمثلاً عند اختراع السيارة كانت في
الأساس تمثل خيلاً يداعب الأذهان بأن يسير الإنسان من مكان
إلى آخر وهو جالس على مقعده، ومن ثم كانت خيالات بساط
الريح وقصص الحذاء العجيب وغيرها من وجدانيات الشعوب التي
رأت توفير الدواب وتغذيتها ومحدودية حركتها واستبدالها بالحركة
الذاتية أو القوى الغامضة المحركة للإنسان، إذ كان ذلك يمثل فتحة
اجتماعياً كبيراً، وهكذا استغنى علماء الفيزياء والحركة والميكانيكا
عن هذا الحلم وتم تطويره إلى آلة الاحتراق الداخلي التي كانت
في بدايتها تسير أبطأ من الخيل ويسبقها رجل يجري ومعه علم
أحمر ومصباح مشتعل لينذر المارة بأن العربة قادمة. ثم تطورت
الأنظمة المرورية مع تطور السيارات والعربات ذاتية الحركة، وقسم
الطريق بين المشاة العابرين والعربات. وتغير تصميم المدن وأعيد
تخطيطها وزاد اتساع الشوارع، فاستحدثت الإشارات الضوئية
وقبلها الإشارات اللونية في السير والتوقف وأعيد تقسيم الطرق
وتنظيمها، وحددت أماكن عبور ومرور المشاة وعربات الخيل
ونحوها.

والأنظمة كما هو معلوم وليدة فكر وقيم وقوانين المجتمع، حيث أصبحت المركبات الآلية تحمل شقين بارزين: أولهما المركبة التكنولوجية، وثانيهما نظم تسييرها، وقواعد استخدامها. وقد انتقلت العربات إلى أماكن أخرى لم تنشأ فكرتها ولم تنفذ تقنياتها بواسطة أبنائها، وكانت النتيجة هي تطبيق ثلاثية التواصل التكنولوجي والتي تمثلت في:

- 1- نمط جدير بالاستخدام والاستخدام، وكانت السيارات تحقق هذا الهدف لأن هناك حاجة ماسة إليها، فضلاً عن فائدتها.
- 2- وسيلة لنقل هذا النمط الجديد وهذه أيضاً متوافرة حيث بواخر النقل وقطارات الشحن وغيرها، ومعاهد العلوم وبعثات نقل التقنية يسرت إيصالها إلى مجتمعاتنا العربية.
- 3- مجتمع ينقل هذه التقنية ويقبل على استخدامها ومجتمعاتنا العربية أقبلت على هذه التقنية، وهي أحوج ما يكون لتقهر المسافات والسيطرة على مخاوف الطرق، والتخلص من وسائل النقل التقليدية السابقة مثل الدواب ومشكلاتها الكثيرة، والنقل عبر المياة. أما وسائل النقل عبر السكك الحديدية فهي قليلة الانتشار، كما أن تكاليف تأسيسها مرتفعة واستخداماتها داخل المدن غير ذات جدوى، ومن ثم أصبحت السيارات سيدة الموقف،

وقد كانت في بدايتها مهنة تخصصية أخذت بدرجة عالية من الجدية، وكانت قوانينها حازمة، والنظرة إلى ممارس القيادة نظرة تجيل واحترام، ثم تحولت كأي شئ آخر إلى ظاهرة اجتماعية يمارسها من يريد، ومن ثم فقدت صفتها التخصصية، وازداد عدد السيارات وانتشرت بين فئات المجتمع بشكل كبير، وأصبحت ظاهرة معتادة دون أي تقاليد عريقة تحكمها، بل سحب عليها بعض أنظمة المجتمع وعاداته وقيمه، مما جعلها تزداد خطورة ومن ثم قلت فاعليتها وفائدتها المرجوة.

وتشير إحصائية لوزارة الهاتف في إحدى الدول العربية إلى أن استخدام الهاتف لمدة عشر دقائق في مكالمة واحدة يتم توزيعها كالآتي: هناك أربع دقائق للمقدمة والسلام والتمهيد للموضوعات، ثم دقيقتين للهدف الأصلي من المكالمة، ثم أربع دقائق للتوديع بصورة اجتماعية مناسبة، أي أن 80% من المكالمة لضرورة له، أما الباقي وهو 20% فيمثل الحد الضروري لاجراء محادثة تليفونية. وعلى هذا القياس، فإن هناك عوامل ومتغيرات اجتماعية تؤثر في تبني التكنولوجيا تشمل خصائص وسمات الإنسان العربي الموروثة والمستخدمة، كما أن هناك خصائص قياسية تتعلق بمنظومة القيم الاجتماعية تحكم أساليب

استخدام السيارات وتحدد انعكاسات حجم السير وكثافة المرور التي تؤدي إلى حوادث كثيرة تنبع من الهوة أو الفجوة الثقافية Culture Gap بين قيم الإنسان وشروط استخدام الآلة، مما يقودنا إلى حالة تشهد فيها الطرقات حوادث مؤسفة يروح ضحيتها أرواح بريئة تنجم عنها إصابات بشرية وخسائر مادية تشكل عبئاً أو بالأصح كابوساً يجثم على صدور المجتمعات العربية بشقيها الرسمي مثل: الأجهزة التنفيذية والتنظيمية المعنية بالمرور والمواصلات، وعلى المستوى الشعبي المستفيد من خدمات السير والمواصلات.

ثالثاً: المؤثرات القيمية المؤدية إلى مشاكل وحوادث المرور: يمكننا تحديد أبرز المؤثرات القيمية المؤدية إلى مشاكل وحوادث المرور على النحو الآتي:

1- قضايا مرتبطة بإدراك مفهوم الوقت، وهي قضية عميقة الجذور، حيث قد يستغرق الإنسان في مجاملات أو أعمال تجعله ينطلق في مركبته في وقت ضيق ليسابق الزمن خاصة وأن التكيف مع معطيات المدينة باعتبار أن حياة المدن ترتبط بالوقت أمراً لم تستوعبه القيم الاجتماعية، ولم تتكيف معه الأفراد وإن خضعوا له، فإنهم لم يستوعبوه. فالإنسان قد يتجاوز السرعة

المحددة أو الإشارات الضوئية أو يهمل في تفقد سلامة المركبة نظراً لضيق الوقت، ولسوء إدارة برنامج العمل اليومي، مما يجعل الإنسان يعرض نفسه والآخرين لمخاطر كان من الممكن تلافيها لو كانت قضية إدارة الوقت تمثل مفهوماً واضحاً لدى الجميع في المجتمع.

2- إن قضايا التواصل الاجتماعي وتبادل التحية والعرض بإيصال الآخرين إلى أماكن يقصدونها يساهم أيضاً في قلة الانتباه نحو الطريق وتجاوز قواعد المرور ونسيان الذات في خضم السعي السريع والحديث نحو إرضاء الآخرين والوفاء بالالتزامات الشخصية العملية.

3- التفاوت الاجتماعي في المكانة جعل الإنسان العربي يحمل ضغوطاً نفسية كثيرة، حيث أصبحت السيارة تمثل جزءاً من المظهر الاجتماعي، كما دعمت القيم الاستهلاكية، Consuming Values ومن ثم السلوك الاستهلاكي لديه. ومن ثم إمتلأت الشوارع بالسيارات، وأصبحت حركة المرور بطيئة ومثيرة للأعصاب، وخاصة أن قيم الجماعية Group Values واحترام الدور لاتزال متداخلة ومتعارضة مع قيم الفردية Individualistic Values والريادة والمهارة، ولم تتضح بعد قيم الخضوع للنظام وإعطاء الآخرين

الأولوية حسب استحقاقهم لها، وهو الأمر الذي كثف من حوادث المرور الناجمة عن عدم مراعاة حق الآخرين في الطريق، وأنه (أي الطريق) ملك للجميع.

4- التعامل مع الآلة بدون حرص أو إدراك لخطورتها، والذاتية المرتفعة Me First لدى الأفراد جعلت السيارة تصبح مصدر تهديد لسلامة وأمن الآخرين سواء كانوا من المشاة أو من ركاب الوسائل الأخرى. والنتيجة أن الانسان في المجتمعات العربية يحول سيارات النقل لسيارات ركوب، ويضيف ويحذف من المركبة ما يريد مما يخل بسلامتها وأدائها على الطريق، وبالتالي يزيد معدل الحوادث المرورية، وما ينجم عنها من آثار تتعدى المفرد نفسه إلى سواه من أفراد المجتمع.

5- قيم الذكورة Mail Values لازالت تأخذ تفسيرات خاطئة ومنها إعطاء الإبن الصغير سيارة لمجاراة أبناء جيله أو لخدمة أسرته، وهو غير مؤهل أساساً لهذه المرحلة وما تتطلبه من روية واتزان في السلوك، ونتائج هذه القيم الخاطئة عانت - ولا تزال - تعاني منها كثير من المجتمعات العربية، وترتفع فيها معدلات الحوادث الناجمة عن قيادة الصغار للسيارات وانعكاساتها على مجمل حوادث المرور في أي قطر عربي.

6- الحديث مع المرافقين في المركبة Social and Hospitality Values من شيم المجتمعات الأولية، والإنفعال والمشاركة في الحديث باليد والوجه واللسان أمور تعكس سجلات المرور نتائجها الوخيمة على مستخدمي الطريق (الركاب والمشاة)، كما أن إحلال قيم العمل والمسئولية محل قيم التكريم التطوعية هي مرحلة لم تناقش على حد علمي بصورة جدية، ونادراً ما تجد سائناً يقول أن الحادث كان بسبب انهماكه في الحديث ونسيانه لمجريات الطريق وأوضاع السير.

7- تلعب الوساطة Nepotism Values أدواراً خطيرة في هذا المجال، ففي أحيان كثيرة يتم التجاوز عن مخالفتي أنظمة المرور وتمنح تصاريح القيادة للصغار وضعاف النظر وغير القادرين على قراءة مؤشرات العربة أو إشارات الطريق مما يجعل جزءاً كبيراً من مستخدمي الطريق هم من الفئة التي لا يحق لها استخدام المركبات أساساً كسائقين، وذلك لعدم توافر شروط السلامة لديهم، إلا أن عمليات التساهل الناجمة عن المعرفة الشخصية لاستخراج التصاريح والمعرفة الشخصية الموظفة لتجاوز عقوبات نظم المرور كلها تتضافر لتضع فئات من الناس أمام قعود العربة ما كان لها أن تكون ضمن المصرح لهم بالقيادة الآمنة.

8- أسلوب القيادة الوقائية Defensive Way of Driving، وهي درجة الحذر اللازمة حتى وإن لم يتحقق الخطر، هذه قضية ليست مدعومة بقيم المجتمعات العربية، والتي تسمى أحياناً فهم القدر، وتعتقد أن الحذر نوع من الجبن أو قلة الإيمان، وهذه قضايا فكرية تضاف لسابقتها من القيم التي اضطرت مع قيم الحياة الحديثة، ولم يجر حولها حوار واضح لتحديد خطوط الفصل بين السلب والإيجاب.

9- المشاة Pedestrians من عابري الطريق يرون أحياناً أن انتظار إشارة عبور المشاة غير لازم لأن قائدي السيارات أيضاً لا يلتزمون بذلك، خاصة وأن الدوران إلى اليمين يستمر مما يجعل اغتنام فرصة توقف سيل السيارات أو قلة السيارات هو مؤشر كاف للعبور، وليس نظام العبور ذاته من خلال الإشارات الضوئية، وهذا ما تؤكده إحصاءات كثيرة من إدارات المرور فيما يتعلق بحوادث المشاة مع المركبات، وغالباً ما يكون أحد الطرفين متجاوزاً للنظام إما عابر طريق سار دون ملاحظة إشارة العبور أو قائد مركبة لم يلق بالاً للعابرين، وقد وصل نقطة العبور دون مراعاة السرعة المطلوبة للتوقف.

10- لعل مجمل الخلل يرجع إلى الهوة الثقافية، والتي تتمثل في أن التقدم التكنولوجي (الجوانب المادية) لم يصاحبه تقدم في الجوانب المعنوية والمعرفية للمجتمع مثل: أنظمة السير وقيم التعامل مع الآلة ومع الآخرين، ومن ثم تظل قضايا التخلف المعنوي والقيمي تشكل عائقاً أمام الاستفادة من معطيات التكنولوجيا، ومن ضمنها السيارات، وذلك لسبب جوهري يتمثل في عدم الإعداد الاجتماعي قبل نقل التقنية، ولأن التغيير التكنولوجي يحتاج للمال وزمن قصير للنقل، أما نقل القيم الاجتماعية لمسايرة التقنية فهي قضية تستغرق زمناً طويلاً، كما أنها تحتاج إلى تضافر الجهود من قبل المؤسسات المجتمعية المختلفة لتنشئة أفراد المجتمع وتربيتهم على الالتزام بها المؤسسات التعليمية والإعلامية والدينية، فضلاً عن دور الأسرة ومؤسسات المجتمع المدني المختلفة، وذلك لتنمية الوعي لديهم أولاً بمفاهيم: المركبة والطريق وقائد المركبة والمشاة، وثانياً تحديد حقوق وواجبات الأفراد والجماعات في استخدام تسهيلات التنقل ضمن ضوابط المصلحة العامة. ولا شك في أن تجاوز تلك الهوة الثقافية والقيمية يستلزم غرس قيم الغيرية بجانب قيم الذاتية حتى نستطيع أن نطرح مفهوم

(سلامة الفرد جزء من سلامة المجتمع)، وكذلك طرح مفهوم (تنتهي حدود حريتك عندما تمس حرية الآخرين)، وتطبيق قواعد المرور وأنظمتها بطريقة حازمة وودية في ذات الوقت من خلال إدراك مفهوم (أن النظام المروري لحمايتك وليس لمضايقتك)، عندها ربما نستطيع إبدال قيم الفردية والأنانية ومعادة رجل المرور، وغرس قيم الأمانة مع الذات، كما يمكننا كذلك استبدال مفهوم قانون القوة بمفهوم (قواعد النظام)، فليحرص الإنسان على عدم مخالفة المرور وصيانة المركبة والبعد عن القيادة الخطرة، وغرس مفهوم الذات واحترامها، مما يجعل الإنسان يخجل من الخروج على النظام المروري ويقابل بالاستهجان الاجتماعي عندما يفعل ذلك.

ويمكنني أن أؤكد من خلال دراسة شاركت فيها أخيراً أن سن الأنظمة والتشريعات المرورية لن يجدي ما لم يكن رجل المرور نفسه ومستخدمي الطريق على نقطة إلتقاء وتفاهم بأن المصلحة العامة تقتضي الحرص في القيادة، وأن الأنانية والتهور والاستهتار تعد قيماً مرفوضة، وتدل على عدم التحضر، فضلاً عن الشعور الذاتي بأن مخالفة نظام المرور يمثل إعتداءً على

المجتمع، كما يمثل تهديداً لسلامته وأمنه الاجتماعي، وهو الأمر الذي ترفضه القيم الدينية الاجتماعية منها أو الأخلاقية. وبملاحظة الاحصاءات الرسمية للدول العربية لحجم المركبات العامة الرسمية نجد أن الطاقة الاستيعابية للطرق والمواقف تقل عن القيمة المفترضة لعدد السيارات المتحركة في الأوقات العادية، وهي نصف عدد السيارات خلال النهار، باعتبار معدل المسافات الأسبوعي المفترض لدرجة استعمال عادي والذي هو في المتوسط (250 ك. م أسبوعياً)، وهذا ما تعكسه تقارير التصنيف لدى شركات التأمين لفئة الاستعمال العادي، أو ما يعادل (50 ك. م يومياً) لأيام العمل العادية في الأسبوع. ولكن تشير إحصاءات شركات التأمين أيضاً إلى أن معدل القيادة يصل إلى ما يقرب من (24) ألف كيلو متر سنوياً، أي ضعف المسافة المفترضة للاستعمالات العادية، وهذا ما يستدعي الانتباه، إلا أن هناك جانباً من القيم الاجتماعية المرتبطة إما بالوجاهة الاجتماعية في استعمال السيارة حتى للمسافات القصيرة، أو ربما آثار الطقس، وجعل المشي على الأقدام عملية مرهقة، مما يجعل استخدام السيارة يفوق المعدل المعروف للاستخدام داخل المدينة أو حتى بين المدن.

ولعل هناك بعداً آخر لحوادث المرور يرتبط باستخدام العمالة غير المؤهلة للقيادة كسائقين رغم أنهم لا يحملون أي مؤهلات لذلك، كما أنه لا يتم إعدادهم لهذا في مناطق العمل، مما يضيف أرقاما أخرى لحوادث المرور الناجمة عن عدم القدرة على القيادة السليمة. كما أن اللجوء لاستخدام المهدئات أو الكحوليات في بعض الدول العربية يضيف قائمة أخرى من الحوادث الناجمة عن نقص القدرة على التعامل مع الآلة ومن ثم عدم القدرة على التحكم فيها، وعلى الرغم من أن تأثير هذا العامل يعتبر تأثيراً نسبياً وضعيفاً بالمقارنة بالعوامل الأخرى، إلا أنه يسهم مع العوامل الأخرى السالفة الذكر في تزايد معدلات الحوادث المرورية سواء داخل المدن أو بين المدن وبعضها.

ولا شك في أن هناك تكنولوجيا الطريق، وهي مثل تكنولوجيا العربات تشهد تقدماً ملحوظاً وتلقي بأعباء إدراكية على مستخدمي الطرق يقتضي الالتزام بها الوعي الكامل الذي تفترضه ثلاثية (الطريق، المركبة، السائق)، وخاصة الطرق السريعة High Ways أو الأوتوستراد، والتي تتطلب سرعات محددة أعلى من الحد المسموح به في المدن، كما أن لها طريقة قيادة خاصة بها تتطلب مستوى معرفي معين للسيطرة على

مفاهيمها والالتزام بارشاداتها بصورة دقيقة، خاصة أن السرعة على هذه الطرق من الممكن أن يجاوزها بعض السائقين بصورة كبيرة، مما يجعل فيها الحوادث تكون شنيعة وينتج عنها آثار مدمرة.

رابعاً: نتائج البحث:

نستنتج من التحليلات السابقة للقيم الاجتماعية المؤثرة في حوادث المرور ما يلي:

- 1- مشاكل تنظيم الوقت: وتتمثل في عدم الالتزام بتحديد المسافة والمدة المطلوبة مما يجعل الإنسان يعوض الفرق عن طريق السرعة الإضافية وتجاوز إشارات المرور ونحوها، مما يوقع الكثير من حوادث المرور.
- 2- عمليات المجاملة في الحرص على تبادل التحية خلال السير وتعطيل سيولة المرور وما يرافقها من تعويض فقد الوقت والإنصراف عن إدراك متغيرات الطريق، وهي قضايا تعكس تقدير المهم على الأهم، ولذلك يجب لفت الأنظار إلى قضية أن (صاحب البالين....).
- 3- إعتبار السيارة من رموز المكانة الاجتماعية والحرص على استخدامها وتحديثها مما زاد بازدهام الشوارع بالسيارات

المختلفة، كما دفع الكثيرين للوقوع في ظروف مالية حرجة أدت إلى ضغوط نفسية شديدة، وبالتالي أصبح قائد المركبة مشغولاً فيما يتحملة من أعباء إضافية لمواجهة قيم الاستهلاك التي دعمتها التغيرات السريعة في المجتمع، مما أوقع الإنسان في عدم القدرة على التركيز، وبالتالي ربما التسبب في حوادث المرور لنفسه أو للآخرين.

4- قصور المعرفة حول طبيعة الآلة والطريق، وحيث تتعرض المركبة للإهمال أو التغيير الهيكلي أو عدم الصيانة أو الاستخدام غير ما خصصت له، مما يجعل المركبة غير سليمة، وبالتالي يجعل من وجودها على الطرقات العامة مصدر خطر على مستخدميها أو على الآخرين.

5- إعطاء الأبناء صلاحيات القيادة وتسليمهم زمام المركبات والسماح لأسرهم بمرفقتهم أو حتى بمفردهم أو مع زملائهم رفع كثيراً من حوادث المرور الناتجة عن الطيش والسرعة وعدم إدراك مسئولية الإنسان تجاه المجتمع وتجاه نفسه، وهذه المعضلة تسهل وجودها المحسوبة في إدارات المرور، والتجاوز عن أخطاء الأحداث المرورية، وإعطاء تصاريح استثنائية لمن هم دون الثامنة عشر للقيادة، مما رفع معدلات الحوادث والإصابات، وخاصة بين

صغار السن الذين يمارسون هوايات السباق والمنافسة في الطريق دون النظر إلى عواقب هذه الأفعال.

6- يميل العربي إلى حسن المعاشرة والحديث مع الآخرين داخل المركبة، وربما شرب الشاي أو المشروبات الغازية وممارسة حياة الجماعة داخل المركبة أثناء سيرها، ولا يخفى أن ذلك يتعارض مع الالتزام بحزام الأمان وتوجيه الإنتباه نحو الطريق، حيث تنجم عن هذه العادات الكثير من الحوادث، والتي تعد من قيم مرحلة التحول التي تمر بها المجتمعات العربية.

7- تقوم الوساطة بتسهيل وجود كثيرين لا تنطبق عليهم مواصفات ومؤهلات القيادة سواء صغر السن، أو ضعف الحواس، أو عدم القدرة الاستيعابية لأوضاع القيادة والمركبة والطريق من قبل أشخاص لم يمارسوا القيادة إلا في مراحل متأخرة من أعمارهم، ومن ثم يصعب عليهم التكيف مع المستجدات المكانية والزمانية والتكنولوجية.

8- الإتكالية في طبيعة العرب واعتبار أن(الحذر لاينجي من القدر)، وهي عبارة صحيحة إذا كان الإنسان مطلعاً على الغيب والقدر، أما أن يهمل في صيانة سيارته والانتباه لطريقه والالتزام بنظم المرور، فإنني أرى أن هذا التوظيف للإيمان بالقدر قضية

ليست صحيحة، وإلا لما عوقب الإنسان على نتائج الحوادث في دنياه وأخراه.

9- الثقافة المرورية الشاملة لدى عابري الطريق من المشاة وقائدي المركبات، بل وبعض رجال المرور، وهذه جميعها تمثل عوامل مرتبطة بوعي الإنسان وفهمه لدور الآلة في حياته، وأن التهور لن يكون شجاعة وترك المخطئ يواصل خطأه ليس تسامحا ولا كرمًا، كما أن ارتكاب المخالفات النظامية تمس أمن المجتمع، ولا يملك أي فرد حق التنازل عنها نيابة عن المجتمع. وانطلاقاً من ذلك، فإن الأمر يتطلب تضافر الجهود التعليمية والاعلامية والأمنية والمرورية، وكذلك المؤسسات الدينية ومؤسسات المجتمع المدني في تبيان مشاكل المرور ومدى خطورتها على الفرد والمجتمع، وكذلك التوعية بأهمية الانضباط لمستخدمي السيارات حفاظاً على أرواح الضحايا الذين تتزايد أعدادهم بسبب الإهمال وعدم الالتزام بقواعد ونظم المرور.

المراجع

أ- المراجع:

- 1- البنيان، عبد الله صالح، المجتمع العربي السعودي، دار المعارف، الرياض، 1978.
- 2- البنيان، عبد الله صالح، التنمية الاقتصادية والاجتماعية، دار المعارف، الرياض، 1979.
- 3- نور، محمد عبد المنعم، الحضارة والتحضّر، مكتبة القاهرة الحديثة، 1970.
- 4- Hernandez, Jose, " People, Power, and Policy", Mayfield Pup.Co, 1974.
- 5- الوهيد، محمد سليمان، مكافحة مشكلة سرقة السيارات، ندوة المركز العربي للدراسات الأمنية والتدريب، الرياض، 1417هـ.
- 6- الوهيد، محمد سليمان، الجريمة المنظمة وسبل مكافحتها، الرياض، تحت الطبع، 1417هـ.
- 7- مركز أبحاث مكافحة الجريمة، التشريع الجنائي الإسلامي، الكتاب (1، 2، 3)، وزارة الداخلية، المملكة العربية السعودية، ديسمبر 1984.
- 8- العوجي، مصطفى، الأمن الاجتماعي، مؤسسة نوفل، لبنان، 1983.
- 9- العوجي، مصطفى، المسؤولية الجنائية، مؤسسة نوفل، لبنان، 1992.

10-العوجي، مصطفى، النظرية العامة للجريمة، مؤسسة نوفل، لبنان، 1988.

11-عودة، عبد القادر، التشريع الجنائي(1، 2)، مكتبة دار التراث، القاهرة، د.ت.

12-الفارسي فؤاد، الحداثة والتقليدية، كيجان بول انترناشنال، لندن، 1990.

ب-المصادر العامة:

1-مصلحة الإحصاءات العامة، الكتاب الإحصائي السنوي السادس عشر - العشرين، 1400-1405هـ، الرياض، وزارة المالية والاقتصاد الوطني، المملكة العربية السعودية.

2-وزارة العدل، شعبة الإحصاء، الكتاب الإحصائي السابع عشر، الثامن عشر، والتاسع عشر، والعشرين، 1900 - 1992.

3-جريدة الوطن الكويتية، العددان 7285 - 1731، السنة 35، 26 مايو 1996، لقاء مع العقيد محمد جمعة، مدير إدارة مرور حولي، دور الأسرة في الحوادث، وفاة واحدة يومياً في مارس الماضي.