



وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
جامعة الجزائر - 2 - أبو القاسم سعد الله
كلية العلوم الاجتماعية
قسم علم النفس



واقع ومستوى أساليب التدريب ونظم الامتحانات في مدارس تعليم
السياقة واستراتيجيات تطويرها لضمان السلامة المرورية
- دراسة ميدانية في بعض مدارس تعليم السياقة -

أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه (العلوم) في علم النفس العمل والتنظيم: أرغون ميا

تحت إشراف الأستاذ الدكتور
بوعمامة سماعين

إعداد الطالب:
رحالي عبد الكريم

أعضاء لجنة المناقشة:

رئيساً	جامعة الجزائر - 2 - أبو القاسم سعد الله	د. أ.د: بوطاف مسعود
مقررًا	جامعة الجزائر - 2 - أبو القاسم سعد الله	د: بوعمامة سماعين
عضوا	جامعة الجزائر - 2 - أبو القاسم سعد الله	د: بوسنة فاطمة
عضوا	جامعة الجزائر - 2 - أبو القاسم سعد الله	د: صحراوي وافية
عضوا	جامعة محمد بوضياف - المسيلة -	د.أ.د: مجاهدي الطاهر
عضوا	جامعة علي لونيبي - البليدة -	د: عيلان زكرياء

السنة الجامعية : 2018 - 2019



إلى من علمني النجاح والصبر... إلى من علمني العطاء والشكر...
ولم تمهله الدنيا لأرتوي من حنانه... أباي طيب الله ثراه.
إلى من علمتني وعانت الصعاب لأصل إلى ما أنا فيه... إلى من كان دعاؤها سر نجاحي وحنانها
بلسم جراحي... إلى روح أمي الطاهرة.
إلى جميع أفراد أسرتي الكبيرة العزيزة كل باسمه أينما وجدوا.
إلى زوجتي أغلى ما أملك في الحياة.
إلى قرّة عيني ابنتي: هبة وماريا
إلى أصدقائي رفقاء دربي من داخل الجامعة وخارجها.
إلى الأستاذ المشرف الدكتور بوعمامة سماعين
إلى أساتذتي الكرام الذين أناروا دروبنا بالعلم والمعرفة.
إلى كل من يقتنع بفكرة فيدعو إليها ويعمل على تحقيقها، لا يبغى بها إلا وجه الله ومنفعة الناس.
إليكم أهدي ثمرة هذا العمل المتواضع



شكر وتقدير



أرى لزاما علي تسجيل الشكر و إعلامه و نسبة الفضل لأصحابه، استجابة لقول

النبي ﷺ: «من لم يشكر الناس لم يشكر الله».

علامة شكر المرء إعلان حمده فمن كتم المعروف منهم فما شكر

فالشكر أولا لله عز وجل على أن هداني لسلوك طريق البحث والتشبه بأهل العلم وإن

كان بيني وبينهم أشواط طويلة.

كما أخص بالشكر أستاذي الكريم ومعلمي الفاضل المشرف على هذا البحث الدكتور

بوعمامة سماعين، فقد كان حريصا على قراءة كل ما أكتب ثم يوجهني إلى ما يرى بأرق

عبارة وألف إشارة، فله مني وافر الثناء وخالص الدعاء.

وأشكر السادة الأساتذة وكل الزملاء وكل من قدم لي فائدة أو أعانني بمرجع، أسأل الله

أن يجزيهم عني خيرا وأن يجعل عملهم في ميزان حسناتهم.

الملخص

هدفت الدراسة للتعرف على واقع ومستوى أساليب التدريب ونظم الامتحانات في مدارس تعليم السياقة واستراتيجيات تطويرها لضمان السلامة المرورية، حيث بينت العديد من الدراسات والإحصائيات أن لعنصر البشري هو المتسبب الرئيسي في حوادث المرور ونتائجها، وبناء على الخلفية النظرية والإمبريقية لموضوع الدراسة حدد التساؤل العام التالي:

هل تؤدي الاستراتيجيات المقترحة إلى تطوير واقع ومستوى أساليب التدريب ونظم الامتحانات في مدارس تعليم السياقة؟، واشتقت منه التساؤلات الفرعية التالية:

- ما مستوى التكوين النظري من خلال واقع مدارس تعليم السياقة من وجهة نظر المتدربين؟

- ما مستوى التدريب العملي من خلال واقع مدارس تعليم السياقة من وجهة نظر المتدربين؟

- ما مستوى نظم الامتحانات في مدارس تعليم السياقة من وجهة نظر المتدربين؟
- هل تساهم الاستراتيجيات المقترحة لأساليب التدريب في ضمان السلامة المرورية؟
- هل تساهم الاستراتيجيات المقترحة لنظم الامتحانات في ضمان السلامة المرورية؟

وصيغت الفرضيات التالية:

- مستوى التكوين النظري من خلال واقع مدارس تعليم السياقة من وجهة نظر المتدربين منخفض.

- مستوى التدريب العملي من خلال واقع مدارس تعليم السياقة من وجهة نظر المتدربين منخفض.

- مستوى نظم الامتحانات في مدارس تعليم السياقة من وجهة نظر المتدربين منخفض.
- تساهم الاستراتيجيات المقترحة لأساليب التدريب في ضمان السلامة المرورية.
- تساهم الاستراتيجيات المقترحة لنظم الامتحانات في ضمان السلامة المرورية.

أمّا عن أهمية الدراسة فتعود إلى:

- تفاقم ظاهرة حوادث المرور وما خلفته من مآسي نفسية واجتماعية.
- عدم وجود هيئات متخصصة قائمة على مراجعة أساليب ومحتوى برامج التدريب الخاصة بالسياقة.

- غياب الاهتمام الجدي بنظم الامتحانات الخاصة بالسياقة بما في ذلك المحتوى والتوقيت.

- وضع تنظيمات محددة وموحدة لمدارس السياقة العاملة في مجال التدريب على السياقة ونظام إجراء الامتحانات للحصول على رخص السياقة.

- اقتراح توصيات للحد من المخالفات والحوادث المرورية للشباب، والمساهمة في إكسابهم أصول القيادة الآمنة.

- إدارة العلاقات بين الطرق والمركبات، وبين السيارة والسائق ومستخدمي الطرق، والبنية التحتية.
- نشر الوعي بشأن المخاطر والحاجة إلى وضع أهداف وتدابير للسلامة على الطرق.
- ضرورة مراجعة وتكييف برامج التدريب في ظل العولمة والتطور التكنولوجي بصفة مستمرة.

وتجلت الأهداف المرجوة من الدراسة في:

- التعرف على واقع أساليب التدريب ونظم الامتحانات في مدارس تعليم السياقة.
- التعرف على مستوى أساليب التدريب ونظم الامتحانات في مدارس تعليم السياقة.
- التعرف على مدى فعالية الطرق المستعملة في التدريب وعلى محتوى المهام والأنشطة التدريبية.
- إبراز نواحي القوة والضعف في البرامج التدريبية الحالية، مما قد يساعد على تحديد طبيعة الإصلاح الواجب القيام به.

- اقتراح استراتيجيات كفيلة بتطوير أساليب التدريب ونظم الامتحانات لضمان السلامة المرورية.

واعتمد الباحث المنهج الوصفي باعتباره يقوم بدراسة الحقائق الراهنة المتعلقة بطبيعة الظاهرة ويعتمد على جمع الحقائق وتحليلها وتفسيرها واستخلاص دلالتها ونتائجها.

أما عن مجتمع وعينة الدراسة فقد شمل المرشحين للحصول على رخص السياقة في مدارس تعليم السياقة، وتم اختيار مفردات عينة الدراسة وفقاً لأسلوب العينة العمدية شملت اختيار شرائح المرشحين المختلفة مع الأخذ في الحسبان تنوع مدارس تعليم السياقة أو تنوع مناطق تواجدها. وقام الباحث بتطوير أداة استبيان تم بواسطته جمع البيانات اللازمة للإجابة عن تساؤلات الدراسة وتحقيق أهدافها.

وتوصلت الدراسة للنتائج التالية:

- مستوى التكوين النظري من خلال واقع مدارس تعليم السياقة من وجهة نظر المتدربين منخفض بنسبة 75% مقابل 25%
- مستوى التدريب العملي من خلال واقع مدارس تعليم السياقة من وجهة نظر المتدربين متوسط 50% مقابل 50%
- مستوى نظم الامتحانات في مدارس تعليم السياقة من وجهة نظر المتدربين منخفض بمتوسط حسابي قدره (2.15).
- تساهم الاستراتيجيات المقترحة لأساليب التدريب في ضمان السلامة المرورية بمتوسط حسابي قدره (4.305).
- تساهم الاستراتيجيات المقترحة لنظم الامتحانات في ضمان السلامة المرورية بمتوسط حسابي قدره (4.11).

الكلمات المفتاحية:

أساليب التدريب، نظم الامتحانات، مدارس تعليم السياقة، تطوير برامج التدريب ونظم الامتحانات.

Summary

The goal of this study leads us to focus on the importance of creating an effective system for training the driving candidates in order to prepare them for Good for the role they will play in road traffic when they obtain their licenses and on the other hand to design driving exams in such a way as to ensure the success of the training in imparting the necessary knowledge and skills to driving learners and to prepare specific driving examinations, theoretical and practical, Yum proper conduct safe driving, so that the role of schools driving is the formation of drivers as the configuration is the basic element and frame arbitrator to acquire the theoretical knowledge and applied sound driving and control and learn the rules of traffic and road safety.

Based on this theoretical and empirical background, the present study raises the following question:

- Do the proposed strategies lead to the development of the reality and level of training methods and test systems in driving schools?

This question bring the following sub questions:

- What is the level of theoretical composition through the reality of driving schools from the point of view Trainees?

- The level of practical training through the reality of driving schools from the point of view Trainees?

- What is the level of examination systems in driving schools from the perspective of trainees?

- Do proposed strategies for training methods contribute to ensuring traffic safety?

- Do the proposed strategies for exam systems contribute to ensuring traffic safety?

We have been formulated the following hypotheses:

- The level of theoretical composition through the reality of driving schools from the perspective of trainees Low.

- The level of practical training through the reality of driving schools from the perspective of trainees Low.

- The level of examination systems in driving schools from the perspective of trainees is low.

- Proposed strategies for training methods contribute to ensuring traffic safety.

- Proposed strategies for exam systems contribute to ensuring traffic safety.

And the importance of the study refer to:

- Increase the phenomenon of traffic accidents and the consequent psychological and social tragedies.

- The absence of specialized bodies based on reviewing the methods and content of training programs for driving.

- Lack of serious interest in driving examination systems, including content and timing

- Establish specific and unified regulations for driving schools operating in the field of driving training and the system of conducting examinations to obtain driving licenses.

- Proposing recommendations to reduce violations and traffic accidents for young people, and contribute to the acquisition of safe driving assets.

- Manage the relationships between roads and vehicles, between the car, driver, road users, and infrastructure.

- Raising awareness about risks and the need to set goals and measures for road safety.

- The need to revise and adapt training programs in the light of globalization and technological development on an ongoing basis.

The study objectives are:

- Learn about the reality of training methods and examination systems in driving schools.
- Identify the level of training methods and examination systems in driving schools.
- Identify the effectiveness of the methods used in the training and the content of the tasks and training activities.
- To highlight the strengths and weaknesses of existing training programs, which may help determine the nature of the reform to be undertaken.
- Proposing strategies to develop training methods and examination systems to ensure traffic safety.

Study Approach:

The researcher relied on the descriptive approach as he studies the current facts concerning the nature of the phenomenon and depends on collecting the facts, analyzing them, interpreting them and drawing their significance and results.

Society and Study Sample:

Due to the lack of accurate information and statistics about the study community, which is the owners of driving schools and candidates for driving licenses and examiners for driving candidates, the sample of the study sample was selected according to the method of the intentional sample, Driving or the diversity of their locations.

Study tool:

After reviewing the literature of the current study and the previous studies related to the subject of this study, the researcher developed a questionnaire in its final form. Through this questionnaire, the data was collected to answer the questions of the study and achieve its objectives.

CONCLUSIONS:

- The level of theoretical training through the reality of driving schools from the perspective of trainees is low compared to 75% 25%
- The level of practical training through the reality of driving education schools from the point of view of trainees average versus 50% 50%
- The level of examination systems in driving schools from the point of view of trainees is low by an average of (2.15).
- Proposed strategies for training methods contribute to ensuring traffic safety with an average of (4.305).
- The proposed strategies for exam systems contribute to ensuring traffic safety with an arithmetic mean of (4.11).

Keywords :

Training methods, examination systems, Driving schools, Development of training programs & examination systems.

المحتويات

1	مقدمة
7	الفصل الأول: الفصل التمهيدي
8	1- الإشكالية:
14	2- الفرضيات:
15	3- أهمية وأسباب اختيار الموضوع:
16	4- الأهداف:
16	5- المفاهيم والمصطلحات:
18	6- الدراسة السابقة:
34	7- مناقشة الدراسات السابقة ومجالات الإفادة منها:
	الجانب النظري
36	الفصل الثاني: حركة المرور في الجزائر بين التطور والأزمة
37	تمهيد
38	1- نظرة تحليلية لحوادث المرور في الجزائر:
38	1-1- تعريف الحادث المروري:
39	1-2- الحركة المرورية في الجزائر بين الواقع والمشكلة:
52	1-3- أسباب حوادث المرور:
78	1-4- نتائج حوادث المرور:
80	1-5- الوقاية من حوادث المرور:
83	2- الخلفية النظرية لحوادث المرور:
84	2-1- حوادث المرور المشكلة السلوكية والحلول المستقبلية:
90	2-2- النظريات المفسرة لحوادث المرور:
97	خلاصة
98	الفصل الثالث: السلامة والتوعية المرورية
99	تمهيد:
100	1- السلامة المرورية:
100	1-1- السلامة المرورية والعنصر البشري:
106	1-2- إحصاءات حوادث المرور وتحسين السلامة المرورية:
107	1-3- الركائز الأساسية للسلامة المرورية:
115	1-4- البعد الاقتصادي والاجتماعي لحوادث المرور في الجزائر:
126	2- التوعية المرورية:

126.....	1-2-التوعية الأمنية المرورية:
128.....	2-2-التوعية المرورية وأساليبها:
134.....	2-3-أهداف التوعية المرورية:
136.....	2-4-عناصر السياسة الوطنية للوقاية المرورية في الجزائر:
141.....	2-5-التغطية الإعلامية للسلامة المرورية:
144.....	2-6-الحملات التوعوية وأساليبها لضمان السلامة المرورية:
148.....	خلاصة
149.....	الفصل الرابع: واقع ومستوى التدريب ونظم الامتحانات في مدارس السياقة
150.....	تمهيد:
151.....	1- واقع مدارس السياقة
151.....	1-1-التسيير التقليدي لمدارس تعليم السياقة:
153.....	1-2-الجانب المفاهيمي لسلوك السياقة وأسسها:
155.....	1-3- القيادة والسياسة المفهوم والدلالة:
158.....	1-4-أهداف مدارس السياقة:
158.....	1-5-أدوار مدارس تعليم السياقة:
166.....	1-6-تقويم مدارس تعليم قيادة السيارات:
169.....	1-7-القوانين الخاصة بمدارس تعليم السياقة في بعض البلدان العربية:
180.....	1-8-تفعيل دور مدارس تعليم السياقة:
182.....	2-آلية الحصول على رخصة في مدارس السياقة
183.....	2-1-أخلاقيات المهنة والحصول على رخصة السياقة:
186.....	2-2-نماذج دولية للحصول على رخص السياقة
191.....	2-3-أثر رفع سن الحصول على رخصة السياقة على السلامة المرورية:
193.....	3-واقع ومستوى أساليب التدريب
194.....	3-1-مفاهيم حول التدريب:
194.....	3-2-ثلاثية السائق، السلامة المرورية، التدريب:
196.....	3-3-التدريب في مدارس تعليم السياقة:
214.....	3-4-الرؤية المستقبلية للهيئات الجزائرية حول التدريب في مدارس السياقة:
220.....	3-5-المحاور الأساسية لتدريب السائقين:
221.....	خلاصة

222.....	الفصل الخامس: استراتيجيات تطوير أساليب التدريب ونظم الامتحانات
223.....	تمهيد
224.....	1- تطوير أساليب التدريب
224.....	1-1- أساليب تحسين أداء السائق وبرنامج القيادة الدفاعية:
226.....	1-2- قانون المرور ودوره في تطوير أداء مدارس السياقة:
227.....	1-3- وضع خطط وسياسات شاملة للتدريب ونظم الامتحانات:
240.....	1-4- الكفايات المعرفية والمهارية والسلوكية المستوجبة حسب نوع الرخصة:
241.....	2- تطوير نظم الامتحانات
241.....	2-1 نظام الامتحانات وأسلوب القيادة:
242.....	2-2- المواصفات التقنية للاختبار العملي:
244.....	2-3- نماذج من نظم الامتحانات في بعض الدول الأجنبية:
249.....	خلاصة

الجانب التطبيقي

251.....	الفصل السادس: الإجراءات المنهجية للدراسة
252.....	تمهيد:
252.....	1- منهج الدراسة:
253.....	2- مجتمع وعينة الدراسة:
255.....	2-1- التحليل الوصفي للبيانات الشخصية لأفراد عينة البحث:
257.....	3- حدود الدراسة الزمانية والمكانية والبشرية
257.....	3-1- الحدود المكانية:
257.....	3-2- الحدود الزمانية:
257.....	3-3- الحدود البشرية:
257.....	4- الدراسة الاستطلاعية:
258.....	4-1- اختيار وتوزيع أفراد العينة الاستطلاعية حسب المتغيرات الديمغرافية:
258.....	4-2- ضبط الاستبيان للتطبيق على العينة الاستطلاعية:
259.....	5- أداة الدراسة وإجراءاتها:
259.....	5-1- بناء أداة الدراسة (الصورة النهائية):
262.....	5-2- صدق أداة الدراسة:
264.....	5-3- ثبات أداة الدراسة:
265.....	6- خطوات تطبيق الدراسة الميدانية:
266.....	7- أساليب المعالجة الإحصائية للبيانات:

269.....	خلاصة
270.....	الفصل السابع: عرض وتفسير نتائج الدراسة
271.....	1- عرض نتائج الدراسة:
271.....	1-1- عرض وتحليل نتائج الفرضية الأولى: مستوى التكوين النظري من خلال واقع مدارس تعليم السياقة منخفض.....
276.....	1-2- عرض وتحليل نتائج الفرضية الثانية: مستوى التدريب العملي من خلال واقع مدارس تعليم السياقة منخفض.....
280.....	1-3- عرض وتحليل نتائج الفرضية الثالثة: مستوى نظام الامتحانات من خلال مدارس تعليم السياقة منخفض.....
283.....	1-4- عرض وتحليل نتائج الفرضية الرابعة: الاستراتيجيات المقترحة لتطوير أساليب التدريب في مدارس تعليم السياقة تساهم في ضمان السلامة المرورية.....
288.....	1-5- عرض وتحليل نتائج الفرضية الخامسة: الاستراتيجيات المقترحة لتطوير نظم الامتحانات في مدارس تعليم السياقة تساهم في ضمان السلامة المرورية.....
290.....	2- تفسير نتائج الدراسة في ضوء الفرضيات:
290.....	2-1- مناقشة نتائج الفرضية الأولى:
292.....	2-2- مناقشة نتائج الفرضية الثانية:
294.....	2-3- مناقشة نتائج الفرضية الثالثة:
295.....	2-4- مناقشة نتائج الفرضية الرابعة:
298.....	2-5- مناقشة نتائج الفرضية الخامسة:
300.....	3- الاستنتاجات والمقترحات:
300.....	3-1- الاستنتاجات
300.....	3-2- المقترحات:
302.....	المصادر والمراجع:
316.....	الملاحق

قائمة الجداول:

رقم الجدول	العنوان	الصفحة
01	إحصاءات ضحايا حوادث المرور في العالم (القتلى والجرحى)	42
02	إحصاءات ضحايا حوادث المرور في العالم العربي (القتلى والجرحى)	43
03	مدى مسؤولية الانسان في وقوع الحوادث المرورية في بعض الدول العربية	58
04	الأسباب الرئيسية للحوادث الجسمانية المسجلة خلال الفترة الممتدة من 11 إلى 2015/08/17 في المناطق الحضرية	59
05	الأسباب المباشرة لوقوع حوادث المرور بالجزائر 2014	67
06	توزيع السائقين المتورطين حسب أقدمية رخصة السياقة	67
07	دور العنصر البشري في حوادث المرور 2014	68
08	مقارنة عدد القتلى خلال السنتين 2013 و 2014	79
09	الأهداف المقررة لخفض عدد حوادث المرور في بلدان مختارة من العالم	86
10	مؤشرات وفيات حوادث الطرق لعام 2005 في بلدان مختارة	87
11	برامج تكوين سائقي المركبات حسب القانون الجزائري	218
12	توزيع عينة الدراسة حسب مدارس تعليم السياقة	254
13	توزيع أفراد عينة الدراسة حسب متغير العمر	255
14	توزيع أفراد عينة الدراسة حسب متغير المستوى التعليمي	256
15	توزيع أفراد العينة الاستطلاعية	258
16	عدد الاستثمارات الموزعة والمستردة والصالحة وغير الصالحة	259
17	عدد فقرات الاستبانة حسب كل مجال من مجالاتها	262
18	نتائج صدق الاتساق البنائي لمحاوَر الاستبيان	264
19	معامل ثبات الأداة بمحاوَرها الأربع	265
20	درجات بدائل المقياس الخماسي	266
21	التكرارات والنسب المئوية لأفراد عينة الدراسة لواقع ومستوى أساليب	272

	التدريب	
274	التكرارات والنسب المئوية لأفراد عينة الدراسة للمعارف المرتبطة بقانون المرور	22
276	التكرارات والنسب المئوية لأفراد عينة الدراسة لواقع ومستوى أساليب التدريب	23
278	إجابات أفراد عينة الدراسة على بعد مستوى التدريب العملي	24
279	التكرارات والنسب المئوية لأفراد عينة الدراسة على محور مدى ملاءمة ميدان التدريب	25
280	إجابات أفراد عينة الدراسة على بعد مدى ملاءمة ميدان التدريب	26
281	التكرارات والنسب المئوية لأفراد عينة الدراسة لمستوى نظام الامتحانات	27
282	إجابات أفراد عينة الدراسة على مستوى نظم الامتحانات	28
284	التكرارات والنسب المئوية لأفراد عينة الدراسة لتطوير أساليب التدريب	29
285	إجابات أفراد عينة الدراسة على محور تطوير برامج التدريب	30
287	التكرارات والنسب المئوية لأفراد عينة الدراسة على بعد تطوير ميدان (مضمار) التدريب	31
289	التكرارات والنسب المئوية لأفراد عينة الدراسة على محور تطوير نظم الامتحانات	32
291	إجابات أفراد عينة الدراسة على محور تطوير نظم الامتحانات	33

قائمة الأشكال:

الصفحة	العنوان	رقم الشكل
40	تطور عدد المركبات في الجزائر بين عامي 1990-2013	01
41	كروولوجيا حوادث المرور في الجزائر بين عامي 1990-2013	02
41	كروولوجيا قتلى حوادث المرور في الجزائر بين عامي 1990-2013	03
55	توزيع حوادث المرور إقليميا	04
58	مدى مسؤولية الإنسان في وقوع الحوادث المرورية في بعض الدول العربية	05
59	الأسباب الرئيسية للحوادث الجسمانية المسجلة خلال الفترة الممتدة من 11 إلى 17/08/2015 في المناطق الحضرية	06
64	أسباب حوادث المرور التي ترجع إلى السائق	07
67	الأسباب المباشرة لوقوع حوادث المرور بالجزائر 2014	08
79	مقارنة عدد القتلى خلال السنتين 2013 و 2014	09
121	نموذج النظام الآمن في دولة قطر	10
255	توزيع أفراد عينة الدراسة حسب متغير العمر	11
256	توزيع أفراد عينة العاملين حسب المستوى التعليمي	12
278	إجابات أفراد عينة الدراسة على بعد مستوى التدريب العملي	13
280	إجابات أفراد عينة الدراسة على بعد مدى ملائمة ميدان التدريب	14
283	إجابات أفراد عينة الدراسة على محور مستوى نظام الامتحانات	15
286	إجابات أفراد عينة الدراسة على بعد تطوير برامج التدريب	16
288	إجابات أفراد عينة الدراسة على بعد تطوير ميدان (مضمار)	17
291	إجابات أفراد عينة الدراسة على محور تطوير نظام الامتحانات	18

قائمة الملاحق

الصفحة	العنوان	الرقم
315-320	الصورة النهائية لأداة الدراسة	01
321-322	المرسوم التنفيذي 12-110 المتعلق بشروط تنظيم مؤسسات تعليم السياقة	02
323-328	قرار وزاري 8-2013 خاص بكيفيات إعداد التكوين لسائقي السيارات لاسترجاع النقاط	03

مقدمة

إنّ للسلامة على الطرق أهمية اجتماعية واقتصادية وتنموية وصحية على المستوى العالمي والمحلي، ولأنّ عدد السيارات على الطرق في تزايد مستمر في الكثير من البلدان فقد تفاقمت المشكلة بشكل أسرع وتفاقمت معها مشكلة الحوادث المرورية على الطرق مما أدى إلى مشكلات اجتماعية واقتصادية وصحية مرتبطة بالتنمية، حيث تحصد حوادث الطرق حياة أكثر من 1.3 مليون شخص كما يصاب ما لا يقل عن 50 مليون بجروح من جراء تلك الحوادث على الطريق العام (تحسين السلامة المرورية على الصعيد العالمي، 2010، ص8).

وقد أقرّت منظمة الأمم المتحدة ودولها الأعضاء بالحاجة إلى تحسين السلامة المرورية منذ ما يقارب 60 عامًا، قامت خلالها المنظمات العالمية والإقليمية بمجموعة واسعة من أعمال السلامة المرورية من بينها اللجان الإقليمية للأمم المتحدة، ومنظمة الصحة العالمية والبنك الدولي الآليات القانونية ذات الصلة التي تعالج العوامل الرئيسية لحوادث الطرق مثل: دور مدارس تعليم القيادة سلوك مستخدمي الطرق، والسيارات والبنية التحتية، تعد جميعها مساهمات حقيقية في تحسين السلامة المرورية وتشجيع اتخاذ إجراءات عالمية بطريقة منهجية احترافية.

وأبرزت قرارات الجمعية العامة للأمم المتحدة رقم 58/289 لشهر أبريل 2004 والقرار رقم 60/5 لشهر أكتوبر 2005، والقرار رقم 62/244 لشهر مارس. 2008 الحاجة إلى اتخاذ إجراءات لتحسين سلامة الطرق على الصعيد العالمي، وعلى وجه الخصوص، فالقرار 60/5 يعزز تفويض لجان الأمم المتحدة الإقليمية والهيئات لاتخاذ إجراءات مستقبلية بشأن السلامة

المرورية والقرار 62/244 يدعو " جميع الدول الأعضاء إلى المشاركة في المشاريع التي سيتم تنفيذها من قبل لجان الأمم المتحدة الإقليمية لمساعدة البلدان المنخفضة الدخل ومتوسطة الدخل في وضع أهدافها الوطنية المتعلقة بالحد من حوادث المرور على الطرق وأيضًا الأهداف الإقليمية" (تحسين السلامة المرورية على الصعيد العالمي، 2010، ص8).

وتدعو اللجان الإقليمية للأمم المتحدة إلى زيادة الالتزام السياسي بالسلامة المرورية، من خلال مجموعة متنوعة من المبادرات والمشاريع بالتعاون مع الشركاء العالميين الرئيسيين للسلامة على الطرق منها:

- تحديد الأسس والضوابط الخاصة بمنح تراخيص إقامة مدارس تعليم قيادة المركبات وإقرار اللوائح والنظم المتعلقة بنشاط هذه المدارس وبرامجها التعليمية؛
- توافر الأجهزة والمواد الميكانيكية والكهربائية الخاصة بالتدريب الآلي؛
- دراسة وإقرار الوسائل العامة لضمان السلامة المرورية وبحث أسبابها؛
- دراسة وإقرار اللوائح والتأمينات الإرشادية لقواعد السير وبرامج التوعية الإعلامية .

ومن الجدير الاطلاع على تجارب دول متقدمة في مجال السلامة المرورية بهدف الاستفادة من إيجابيات تجاربها وإيجاد حلول لسلباتها ووضع معايير وشروط تطبيقها في حال الموافقة عليها، حيث تهدف هذه الشروط في الأساس إلى جعل السلامة المرورية أولوية وسلامة السائقين والمجتمع على رأس الأهداف، مع الأخذ في الحسبان جميع النواحي منها تأثير الحصول على الرخصة في السلامة المرورية و تحديد الدورات التدريبية النظرية والعملية التي يجب أن يحصل عليها كل من يتقدم للحصول على رخصة السياقة بهدف

ضبط نوعية ونواتج ومخرجات أنظمة التعليم والتدريب التي تهدف إلى تحسين ارتباطها
بمتطلبات السلامة المرورية.

ومن هنا تأتي أهمية التركيز على تدريب الراغبين في الحصول على رخص السياقة
في مدارس تعليم السياقة، حيث يسعى هذا التدريب إلى إكساب المتريص معارف ومهارات
معينة يصبح من خلالها المعني بالتدريب قادراً على ضمان أداء ناجح عند القيام بمهام
وعمليات أدائية محددة، ويشترط أن يكون الطابع العملي التطبيقي الواقعي هو السائد، مما
سيرفع قدرات المتدرب ومهاراته، وتساهم دراسة وتطوير الاستراتيجية الوطنية والسياسة
والأهداف والغايات الخاصة بالسلامة المرورية في تحسين النظم الوطنية والإقليمية الخاصة
بالسلامة المرورية وكذلك عملية إدارتها وتطبيقها، وتوفير التعليم الفعال حول الوعي
بالسلامة المرورية وبناء برامج التعليم الحالية أو المستقبلية حول السلامة المرورية في
مدارس تعليم السياقة.

والواقع أن نظام المرور بما يحويه من عناصر كل لا يتجزأ تعمل عناصره متساندة
ويكمل كل منها الآخر في عملية تفاعلية بينها تشكل نظام المرور بشكله العام، فإذا أشرنا
إلى بعض تلك العناصر كالسيارة والإشارة وعلامات السير ورخص السائقين والسيارات، فإن
الإنسان يأتي على رأس تلك العناصر لأنه المستفيد الأول من هذا النظام أو لأنه هو الذي
سنّ هذا النظام، كما أنه هو المشرف عليه وهو الذي يحافظ عليه أو لا يحافظ، ولهذا فإن
أهمية هذه الدراسة تكمن في كونها تركز على الإنسان العنصر الفاعل في نظام المرور
والمستفيد منه.

وتؤكد بعض الدراسات أن الإنسان المتمثل في قائد المركبة له الدور الأكبر في وقوع الحوادث المرورية بنسبة 83% بينما العوامل الأخرى من طريق ومركبة تشكل النسبة الباقية أي حوالي 17%، كما تشكل بيئة الطريق وتنظيم حركة المرور عاملين أساسيين في السلامة المرورية وفي إمكان حصول حوادث مرورية، فهما يشكّلان إحدى الركائز الأساسية لما يعرف بثلاثية العوامل المتعلقة من جهة ببيئة الطريق، ومن جهة ثانية بالمركبات ومن جهة ثالثة بسلوك مستخدمي الطريق، والتي يؤدي التفاعل بين عناصرها إما إلى السلامة على الطرق والوقاية من أخطارها وإما إلى حصول حوادث مرورية وتفاقم نتائجها، وباعتبار العنصر البشري له الدور الأكبر في السلامة المرورية فإن تعليمه وتدريبه السلوكيات الوقائية يصبح من أولويات مدارس تعليم القيادة ومن واجباتها، لكن واقع التدريب في هذه المدارس في الجزائر من حيث البرامج التدريبية المقدمة ونظم الامتحانات فيها يبين غير ذلك، حيث لوحظ عدم وجود سياسة شاملة وثابتة للتدريب بهذه المدارس مع عدم وجود تنسيق أو تكامل بين المدارس المسؤولة عن التدريب، وقد وضحت نتائج دراسة أجريت لتقويم مدارس قيادة السيارات بالمملكة على أن منهج مدارس تعليم قيادة السيارات في المملكة لا يحتوي على مقررات تفي بالسلامة المرورية كأنظمة ولوائح المرور، وتعليمات وآداب السير والمخالفات الشائعة والعقوبات المتعلقة بها، كذلك جاء في نتائج الدراسة أن المدارس تركز على المهارات الحركية المتعلقة بإتقان القيادة عند إجراء الاختبار العملي ولا يشمل ذلك أي أسلوب لكشف العادات السلوكية الخاطئة المتعلقة بمهارة القيادة (السيف خالد وآخرون، 1414 هـ).

ومما سبق الإشارة إليه تأتي ضرورة الملحة للتطرق إلى مثل هذه المواضيع ودراستها دراسة وافية سواء تعلق الأمر بواقع ومستوى البرامج التدريبية في مدارس تعليم السياقة أو بنظم الامتحانات للحصول على رخص السياقة، ومدى الحرص على السلامة المرورية أثناء فترة التكوين، وذلك بهدف اقتراح استراتيجيات لتطوير برامج التدريب ونظم الامتحانات بما يكفل ويضمن السلامة على الطرقات لكل مستخدم الطريق.

وعلى هذا الأساس قسّم موضوع الدراسة إلى الفصول التالية:

الفصل الأول أو ما يعرف بالخلفية النظرية والإطار العام للدراسة، الذي يضم إشكالية الدراسة وتساؤلاتها، فرضياتها، أهميتها وأهدافها، مفاهيمها ومصطلحاتها.

أما الجانب النظري فشمّل الفصول التالية: الفصل الثاني الذي تحدث عن حركة المرور في الجزائر بين التطور والأزمة شمل نظرة تحليلية لحوادث المرور في الجزائر والخلفية النظرية لحوادث المرور.

والفصل الثالث تضمن السلامة والتوعية المرورية من خلال جزأين، الجزء الأول تطرق إلى السلامة المرورية، أما الجزء الثاني فتطرق إلى التوعية المرورية.

أما الفصل الرابع فقد حمل عنوان واقع ومستوى التدريب ونظم الامتحانات في مدارس تعليم السياقة، وشمّل جزأين، الجزء الأول تضمن واقع مدارس السياقة، والجزء الثاني وضع آلية الحصول على رخصة في مدارس السياقة، أما الجزء الثالث فبين واقع ومستوى أساليب التدريب.

والفصل الخامس الذي جاء تحت عنوان استراتيجيات تطوير مدارس السياقة، وتضمن جزأين، الجزء الأول بعنوان تطوير أساليب التدريب، والجزء الثاني بعنوان تطوير نظم الامتحانات.

ثمّ الجانب الميداني وشمل الفصل السادس الذي تضمن منهجية الدراسة والإجراءات الميدانية والخطوات المنهجية ممثلة في إجراءات الدراسة الميدانية ووصف لمجتمع وعينة الدراسة، وأداة الدراسة ومحاورها والخصائص السيكومترية لها (صدق الأداة وثباتها)، ثمّ الفصل السابع الذي تعلق بعرض وتحليل نتائج الدراسة واشتمل على عرض وتحليل نتائج الدراسة بالترتيب حسب فرضياتها ثمّ تفسير نتائجها، وأخيرا الاستنتاجات والاقتراحات.

الفصل الأول:

الفصل التمهيدي

1- إشكالية البحث:

لا زالت حوادث المرور تشكل هاجسا لكل البلدان في العالم، لما تزهقه من أرواح وما تسببه من مآسي اجتماعية، وبما تخلفه من خسائر مادية جسيمة، فقد حذر تقرير الكوارث العالمية لعام 1998 الصادر عن الصليب الأحمر الدولي من أن حوادث الطرق هي كارثة عالمية متفاقمة تزهد الأرواح وتدمر سبل العيش، وتعرقل التنمية، وتخلف وراءها الملايين من المستضعفين، واستنادا إلى تقرير الأمم المتحدة حول السلامة المرورية في العالم فإن حوادث المرور تحصد سنويا مليونا وثلاثمائة ألف قتيل (3,1 مليون)، وتتسبب في إصابة ما يقارب خمسين مليون (50 مليون) شخصا إصابات متفاوتة الخطورة، وتخلف خسائر مادية تقدر بحوالي 518 مليار دولار أمريكي، والنسبة الكبيرة من هذه الخسائر لاسيما البشرية منها، تتكبدها البلدان الفقيرة والنامية، حيث بحلول عام 2020 يتوقع أن تزيد نسبة الوفيات بسبب حوادث المرور إلى حوالي 80% في البلدان ذات الدخل المنخفض والمتوسط، وتقدر تكلفة الإصابات الناجمة عن حوادث الطرق في البلدان النامية بحوالي 65 مليار دولار سنوياً، وهذا المبلغ يفوق ما تحصل عليه هذه البلدان من معونات إنمائية (تقرير منظمة الصحة العالمية، 2004، ص2)، وتؤكد كل من منظمة الصحة العالمية والبنك الدولي على أنها تحتل المرتبة التاسعة في أسباب الوفيات في العالم، والمرتبة الأولى عند فئة الشباب الذين تتراوح أعمارهم ما بين 15 و 29 سنة، والمرتبة الثانية عند فئة الأطفال ما بين 5

سنوات و 14 سنة، والمرتبة الثالثة عند الشريحة العمريّة 30-44 سنة (تقرير منظمة الصحة العالمية، 2010).

وحيث أن العالم العربي ليس بمنأى عن هذه الظاهرة حسب نفس إحصائيات منظمة الصحة العالمية خلال العام 2010 فإن البلدان العربية فقدت ما يقارب 44 ألف شخص بسبب حوادث المرور (عيسى، 2012).

وتعاني الجزائر بدورها من هذه الظاهرة باعتبارها أحد بلدان العالم العربي، حيث تفقد سنويا آلاف الأرواح (4812 قتيل) حسب إحصائيات المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، التي أظهرت أن العنصر البشري يتسبب في حوادث المرور بشكل مباشر بنسبة 93.29%، والنسبة المتبقية تعود للعوامل غير المباشرة، وعلى رأس هذه الأسباب المباشرة هو السرعة المفرطة بنسبة 27.32% (تقرير المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، 2014)، وذلك لأن السرعة الفائقة من شأنها أن تفقد السائق القدرة الكاملة على التحكم في مركبته إضافة إلى أنها تضعف قدرته على التحكم في المتغيرات التي يقود في إطارها، لأنها تقلل الفاصل بين إدراك المتغير وبين اتخاذ القرار للتعامل معه، ومن ثمّ فالسرعة العالية من شأنها أن تزيد من حوادث المرور (National Highway Traffic Safety Administration □ 1998b)، ويدخل في هذا الإطار عدم ترك مسافة كافية بين المركبات وهو العامل الذي تسبب في نسبة 13% من حوادث المرور، و ذلك لأنه يماثل السرعة العالية في انكماش الزمن اللازم لتفادي التصادم إذ ينكمش الزمن كلما كانت المسافة

أقل أو كلما كانت السرعة أعلى (Goehring, 2000)، وهو ما أكدته عديد الدراسات (النافع، 1988؛ العسرج، 1988؛ بوظريفة وآخرون، 2000؛ الشهراني، 2003) التي انتقلت على أن العنصر الإنساني وظروفه كانت أقوى المتغيرات وأعلاها تسببًا في الحوادث المرورية، إضافة إلى عدم تقدير السائق للموقف المروري، وعدم وجود خلفية كافية لديه عن الطريق وعن المركبة التي يقودها وزمن الرجوع السمعي والبصري، وقلة المهارة والخبرة التي يتمتع بها، فحسب السيف وآخرون (1990) فإن لخصائص قائد المركبة أثر كبير في ارتكابه للحوادث المرورية مثل (عمره، وخبرته، وجنسه، وحالته الصحية، ومستواه التعليمي، ومهنته، ومكان إقامته، وطريقة تعلمه لقيادة المركبات)، وحسب نفس إحصائيات المركز الوطني للوقاية والأمن فإن السائقين المبتدئين الذين يمتلكون رخص سياقة أقدميتها أقل من سنتين تورطوا في حوادث مرورية بنسبة 32.36% خلال 2014، وأنّ السائقين الذين يمتلكون رخص سياقة أقدميتها أقل من عشر سنوات تورطوا في حوادث مرورية بنسبة 78.30% خلال نفس السنة.

ومنه فإنّ السائق هو الذي تقع على عاتقه السلامة على الطرق، ذلك أن من 75% إلى 85% من الحوادث تقع بسببه كما دلت الإحصائيات في عديد الدراسات (الموصلي، 1996؛ دراسة بريطانية، 2013)، ما يستوجب عليه إتقان نشاط السياقة من خلال تعلم مبادئ القيادة القائمة على برامج علمية حديثة بشقيها النظري والعملي، فعدم اتباع السائق لأصول القيادة أو عدم إلمامه بقواعد وآداب المرور كمدلول اللوحات الإرشادية أو الإشارات

الضوائية أو الخطوط الأرضية تجعله عرضة للوقوع في الحوادث، كما أنّ هناك نسبة كبيرة من السائقين تعوزهم الدراية بالأساليب الصحيحة لاستخدام الطرق وبقوانين المرور ونظمه وقواعده، فقد توصلت دراسة عبد العال (1417) أن وجود التقاطعات في الشوارع مع خلوها من اللوحات الإرشادية للسائقين من أسباب وقوع الحوادث المرورية ضف إلى ذلك عدم توفر الوعي المروري لديهم، ذلك الوعي الذي يعد المؤشر الأول في السلوك الشخصي للسائقين عند استعمالهم الطرق، فالحوادث المرورية تقل بين الفئات ذات المستوى التعليمي المتقدم لما يؤدي ذلك من إكساب للخبرة ورفع الكفاءة وحسن التصرف مع مستجدات الطريق (السيف، 1417هـ).

ومن مظاهر اهتمام بعض الدول بتأهيل السائقين أنها تذهب إلى ما هو أبعد من البرامج التقليدية للسلامة المرورية حيث تشترط للحصول على رخصة السياقة ليس فقط اجتياز الاختبار المعدّ لذلك وإنما الخضوع لدورة تدريبية بإحدى مدارس تعليم السياقة يشرف عليها مختصون بشؤون التدريب والتعليم، ومن الضروري أن تتشابه ساحات تعليم القيادة بالطرق العادية ، كما تشترط بعض الأنظمة إجراء اختبار نفسي للمتقدمين الراغبين في الحصول على رخصة السياقة ذلك أن القيادة الماهرة تكتسب فقط عن طريق التدرّب العملي الصحيح والدراسة النظرية، وقد أوصت دراسة النافع وآخرون(1988) على ضرورة توفير برامج تعليمية مناسبة للمتدربين من خلال نظم التعليم الرسمية المختلفة لتعليمهم قواعد وأصول السلامة المرورية وتدريبهم على الانضباط والسيطرة على النزعات وروح المغامرة

والمخاطرة في القيادة، وكذا وضع البرامج المناسبة لتغيير صورة السائق للمركبة من كونها وسيلة للمغامرة والاستعراض إلى كونها وسيلة للنفع وتسهيل وتيسير التنقل..

هذا الواقع يدفعنا إلى التركيز على أهمية خلق نظام فعال لتدريب مرشحي السياقة بغية تحضيرهم بشكل جيد للدور الذي سيلعبونه في حركة السير على الطرق عندما ينالون رخصهم، ومن جهة أخرى تصميم امتحانات سياقة بصورة تكفل نجاح التدريب في نقل المعارف والمهارات الضرورية إلى متعلمي السياقة، وإعداد امتحانات سياقة محددة ومعيارية، نظرية وعملية (مكتوبة) تتضمن معارف ومهارات تعين السائق على استيعاب المفهوم السليم والسلوك الصحيح للقيادة الآمنة، كما أنّ هناك حاجة ماسّة للتعرف على أساليب تعليم قيادة السيارات، ومدى توافر الإمكانيات المادية والبشرية التي تحتاج إليها عملية تعليم القيادة، ومحتوى المنهج الدراسي في المجالات المعرفية والنفسية والوجدانية (السيف وآخرون، 1993)، ذلك أنّ دور مدارس تعليم السياقة هو تكوين السائقين باعتبار أنّ التكوين هو العنصر الأساسي والإطار المحكم لاكتساب المعارف النظرية والتطبيقية السليمة لقيادة المركبات والتحكم فيها وتعلم قواعد السير والسلامة على الطرقات (حافظ، 2007، ص6).

ومنه فإنّه يتوجب إجراء دراسة تقييمية لمدارس تعليم القيادة الحالية تشمل تقييم أدائها، ونظامها، ومناهجها، وكفاءة المدرسين، وطرق التدريس، ومدة الدراسة، وعدد المدارس، وممارسة التعليم التطبيقي للقيادة مباشرة في الشوارع العامة حتى يتمكن المتدربون من إتقان أصول القيادة على أصولها الصحيحة (صالح، 2006)، وتقييم وسائل التدريب والاختبارات

المتبعة في مدارس تعليم قيادة السيارات والسبل المثلى للحد من حصول غير المؤهلين على رخص القيادة (الرميح، 1407هـ)، من خلال رفع مستوى البرامج التدريبية في مدارس تعليم القيادة والاعتماد على الوسائل البصرية من أفلام الفيديو والصور لإيصال المعلومة لأكبر عدد من المتدربين من الطبقات الثقافية المتباينة (الطرطوط، 2015)، إذ يتوجب على المؤسسات التي توفر تكويناً أو تسعى لتقديمه التوفر على محل وتجهيزات بيداغوجية وتعليمية مناسبة وبرمجة دروس نظرية وتطبيقية (مرسوم تنفيذي، 2012).

وكل ما سبق تفصيله يهدف لضمان السلامة على الطرق لجميع مستخدميها والحد أو التخفيف من حوادث الطرق، فقد أوصى التقرير العالمي الصادر عام 2004 بشأن الوقاية من حوادث المرور الذي ذكرناه آنفاً بأن الاستراتيجيات الوطنية للسلامة المرورية ينبغي أن تشمل أهدافاً طموحة قابلة للتحقيق ومدعومة من الخطط الوطنية التي تحدد تدخلات واضحة لتحقيق تلك الأهداف، وعدد قليل من دول منظمة التعاون والتنمية (OECD) يسير على الطريق الصحيح لتحقيق الهدف بشأن الأداء الحالي، وقد أعد مركز بحوث النقل المشترك بين منظمة التعاون والتنمية (OECD) والمؤتمر الأوروبي لوزراء النقل (ECMT) فريقاً من الخبراء لاستعراض ما توصل إليه العلم في مجال تحسين أداء السلامة المرورية، ويصف التقرير الذي يحمل عنوان " نحو الصفر " الأهداف الطموحة للسلامة المرورية ومنهج النظام الآمن بشأن السلامة المرورية على المدى الطويل، وتقدم النتائج التي توصل إليها التقرير " نحو الصفر " إطار عمل لتوصيات هذا التقرير (OECD, 2008).

وانطلاقاً من هذه الخلفية النظرية والإمبريقية فإن الدراسة الحالية تطرح التساؤل العام

التالي:

- هل تؤدي الاستراتيجيات المقترحة إلى تطوير واقع ومستوى أساليب التدريب ونظم

الامتحانات في مدارس تعليم السياقة؟

وينبثق منه التساؤلات الجزئية التالية:

- ما مستوى التكوين النظري من خلال واقع مدارس تعليم السياقة من وجهة نظر

المتدربين؟

- ما مستوى التدريب العملي من خلال واقع مدارس تعليم السياقة من وجهة نظر

المتدربين؟

- ما مستوى نظم الامتحانات في مدارس تعليم السياقة من وجهة نظر المتدربين؟

- هل تساهم الاستراتيجيات المقترحة لأساليب التدريب في ضمان السلامة المرورية؟

- هل تساهم الاستراتيجيات المقترحة لنظم الامتحانات في ضمان السلامة المرورية؟

2- فرضيات البحث:

- مستوى التكوين النظري من خلال واقع مدارس تعليم السياقة من وجهة نظر المتدربين

منخفض.

- مستوى التدريب العملي من خلال واقع مدارس تعليم السياقة من وجهة نظر المتدربين

منخفض.

- مستوى نظم الامتحانات في مدارس تعليم السياقة من وجهة نظر المتدربين منخفض.
- تساهم الاستراتيجيات المقترحة لأساليب التدريب في ضمان السلامة المرورية.
- تساهم الاستراتيجيات المقترحة لنظم الامتحانات في ضمان السلامة المرورية.

3- أهمية وأسباب اختيار الموضوع:

تتجلى في الأهمية النظرية والعملية لموضوع الدراسة، واتي نحصرها في النقاط التالية:

- تقاوم ظاهرة حوادث المرور وما خلفته من مآسي نفسية واجتماعية.
- عدم وجود هيئات متخصصة قائمة على مراجعة أساليب ومحتوى برامج التدريب الخاصة بالسياقة.

- غياب الاهتمام الجدي بنظم الامتحانات الخاصة بالسياقة بما في ذلك المحتوى

والتوقيت

- وضع تنظيمات محددة وموحدة لمدارس السياقة العاملة في مجال التدريب على السياقة ونظام إجراء الامتحانات للحصول على رخص السياقة.

- اقتراح توصيات للحد من المخالفات والحوادث المرورية للشباب، والمساهمة في

إكسابهم أصول القيادة الآمنة.

- نشر الوعي بشأن المخاطر والحاجة إلى وضع أهداف وتدابير للسلامة على الطرق.

- التوصل إلى وضع تصور مقترح لتخطيط التدريب ونظم الامتحانات في مدارس تعليم

السياقة من أجل زيادة كفاءته وفاعليته.

4- الأهداف:

تهدف الدراسة الحالية لتحقيق جملة من الأهداف الآتي ذكرها:

- التعرف على واقع ومستوى أساليب التدريب ونظم الامتحانات في مدارس تعليم السياقة.

- التعرف على مدى فعالية الطرق المستعملة في التدريب وعلى محتوى المهام والأنشطة التدريبية.

- إبراز نواحي القوة والضعف في البرامج التدريبية الحالية، مما قد يساعد على تحديد طبيعة الإصلاح الواجب القيام به.

- اقتراح استراتيجيات كفيلة بتطوير أساليب التدريب ونظم الامتحانات لضمان السلامة المرورية.

5- المفاهيم والمصطلحات:

سنعرض بعض المفاهيم الأساسية في الدراسة من الناحية الاصطلاحية وعرض التعاريف الإجرائية لمتغيرات الدراسة

5-1- التدريب: "عملية تعلم المعارف والطرق والسلوكيات الجديدة المؤدية إلى تغيرات

في قابلية الأفراد لأداء أعمالهم" (سهيلة وحسين، 1999)

أمّا الديب فيعرف التدريب بأنه "مجهود ونشاط منظم ومخطط لإكساب أو تعديل أو تغيير المعارف والاتجاهات الخاصة بالمستهدفين للوصول إلى أفضل صور الأداء الإنساني في ظل الأهداف المطلوبة" (الديب، 2009، ص19).

-أمّا إجرائياً فنعني بالتدريب الدرجة التي يحصل عليها أفراد عينة الدراسة في كل من محور مستوى التدريب ومحور استراتيجيات تطوير أساليب التدريب.

5-2- نظم الامتحانات: هي الأسئلة الشفهية التي يطلب من المترشح للسياسة الإجابة، وملاحظة مدى قدرته على التحكم في المركبة أثناء السياقة من طرف الممتحن.

-أمّا إجرائياً فنعني بنظم الامتحانات الدرجة التي يحصل عليها أفراد عينة الدراسة في كل من محور مستوى نظم الامتحانات ومحور استراتيجيات تطوير نظم الامتحانات.

5-3- السلامة المرورية: تبني كافة الخطط والبرامج واللوائح المرورية والإجراءات الوقائية للحد من أو منع وقوع الحوادث المرورية ضمانا لسلامة الإنسان وممتلكاته وحفاظا على أمن البلد ومقوماته البشرية والاقتصادية(تقرير وزارة الداخلية القطرية، قطر).

5-4- مدارس تعليم السياقة: هي مؤسسات تابعة للقطاع الخاص ولديها اعتماد قانوني لمزاولة مهنة تعليم قيادة المركبات للمرشحين الجدد للحصول على رخصة السياقة.

5-5- الإستراتيجية: تشير إلى القدرة على التفكير في المشكلة تفكيراً شاملاً يهدف إلى وضع خطة عامة أو تنظيم شامل، وإجرائياً الدرجات التي يتحصل عليها أفراد عينة الدراسة على محوري (تطوير أساليب التدريب، تطوير نظم الامتحانات).

6- الدراسات السابقة:

6-1- الدراسات ذات العلاقة بحوادث المرور

6-1-1- دراسة النافع (1988):

هدفت إلى تحليل الخصائص النفسية والاجتماعية والتصرفات والعادات الأكثر شيوعاً لدى قائدي المركبات في المملكة العربية السعودية، وهي حسب درجة شيوعها كما يلي :

السرعة الزائدة، الإسراع المفاجئ بعبور الإشارة الضوئية قبل غلقها، التوقف لمشاهدة حوادث الطرق، قيادة صغار السن للمركبات، إضاءة الأنوار العالية عند مقابلة المركبات، الوقوف في وسط الشارع للشراء من المحلات، الانطلاق بمجرد غلق الإشارة الضوئية المعاكسة، عدم الاحتفاظ بمسافة كافية خلف المركبة الأمامية، التسابق مع مركبة أخرى، الثقة الشديدة في النفس في مهارة القيادة، الاعتماد على المنبه فقط عند عبور التقاطعات، التجاوز في المنحنيات والطرق الضيقة، الخروج المفاجئ من طريق فرعي إلى طريق رئيسي، الوقوف بعد خط الإشارة الضوئية وصعوبة رؤيتها، استعمال المنبه باستمرار.

كما كشفت الدراسة السابقة عن وجود ارتباط بين السمات الشخصية للفرد وأنماط القيادة، فالقيادة الآمنة الملتزمة بأصول القيادة والآداب المرورية ترتبط ارتباطاً إيجابياً بسمات الفرد الإيجابية كالشعور بالمسئولية، وترتبط سلبياً بسمات الشخصية السلبية كالاندفاعية والقهرية والعصابية والقلق، أما القيادة الخطرة غير الآمنة فترتبط سلباً بسمات الشخصية الإيجابية، وإيجاباً بسمات الشخصية السلبية.

ومن أهم نتائج الدراسة السابقة أنّ:

- الفئة العمرية من 18 إلى 21 سنة هم أكثر الفئات العمرية التي درسوها ميلا إلى السرعة الزائدة، وعكس السير، والتجاوز بدون استخدام إشارات، والتجاوز في الطرق الضيقة والمنحنيات، وقيادة المركبة مع وجود خلل في الكابح، والوقوف المزدوج، والانحراف فجأة لتغيير الاتجاه، وعبور التقاطعات دون توقف.

- ميل الفرد في هذه الفئة إلى ترك سيارته إذا تعطلت دون وضع إشارة تحذيرية، وعدم التوقف جانبا لإفساح المجال لعبور سيارات الإسعاف والنجدة والمطافئ، والانشغال بأمور مختلفة، أثناء القيادة، وأحيانا تعاطي بعض العقاقير والمنبهات، والتجاوز الخاطئ من جهة اليمين.

6-1-2- دراسة العسرج (1988):

هدفت للتعرف على مسببات حوادث المرور في المملكة العربية السعودية ومقترحات للحد منها، واستخدم الباحث المنهج الوصفي بالاعتماد على الأبحاث والمراجع والإحصاءات الصادرة عن الإدارة العامة للمرور، وخلصت الدراسة إلى النتائج التالية:

- يرتبط الحادث المروري بمسببات هي:

* العوامل المحيطة به.

* الحالة الصحية والنفسية والاجتماعية.

* قوة رد الفعل في حالة الحادث المفاجئ.

6-1-3- دراسة السيف وآخرون (1990):

هدفت للتعرف على الخبرة المرورية وعلاقتها بمعدلات الحوادث المرورية من جهة؛ وبالعمر من جهة أخرى، ولكن الخبرة وحدها ليست هي المسؤولة عن كثرة الحوادث التي يتورط فيها الشباب، كما أن الخبرة ليست وحدها المسؤولة عن حوادث كبار السن، لأن كبار السن حسب الدراسة يكونوا أقل حذرًا أثناء القيادة بسبب خبرتهم الطويلة واعتيادهم للخطر والألفة عليه، وهناك شباب قليلو الخبرة ومع ذلك فمعدل حوادثهم المرورية منخفض، وتفسير ذلك حسب الدراسة أنهم يدركون ذلك النقص في الخبرة فيكونوا أكثر حذرًا من غيرهم، بالإضافة إلى العوامل السابقة (الخبرة المرورية، والعمر، والكيفية التي تعلم بها الشاب قيادة المركبة، والسرعة، والعوامل الاجتماعية)، هناك عوامل شخصية مختلفة تكمن وراء الحوادث المرورية، حيث تشير بعض الدراسات أن العنصر الإنساني وظروفه كانت أقوى المتغيرات، وأعلىها تسببًا في الحوادث المرورية، وكان لخصائص قائد المركبة أثر كبير في ارتكابه للحوادث المرورية مثل عمره وخبرته، وجنسه، وحالته الصحية، ومستواه التعليمي، ومهنته، ومكان إقامته، وطريقة تعلمه لقيادة المركبات، وحالته المادية والاجتماعية.

6-1-4 - دراسة (Jacobs and Amy, 2000)

يمثل هذا الباحث مختبر أبحاث النقل البريطاني في المملكة المتحدة المتخصص في دراسة سلامة المرور على الطرق (Laboratory of the United Kingdom) حيث بينت الإحصائيات التي اعتمد عليها أنه بالرغم من أن بلدان الشرق الأوسط وشمال أفريقيا تمتلك فقط 2% من عدد السيارات في العالم وفيها 4% فقط من عدد سكان العالم، إلا أنها تسجل 6% من مجموع وفيات حوادث المرور على الطرق في العالم، وقد استند مختبر أبحاث النقل البريطاني في هذا التحليل إلى البيانات المنشورة والتقارير الواردة من تلك البلدان، وتوصل في دراسته إلى:

- الوفيات الناتجة عن حوادث المرور على الطرق في الشرق الأوسط قد زادت بنسبة 20% خلال السنوات العشر الأخيرة، في حين أن هذه الوفيات قد انخفضت بالفعل في بلدان السوق الأوروبية المشتركة وأستراليا واليابان بنسبة لا تقل عن 10% لنفس الفترة.

6-1-5 - دراسة (بوظيفة وتير وبوكابوس، 2000):

تناولت هذه الدراسة مدى فعالية قانون المرور الجديد في الجزائر في الحد من المخالفات المرورية المرتكبة من طرف السائقين . وقد أعد لهذا الغرض استبيان تم تطبيقه عشوائيا على عينة مكونة من 214 سائقا، حيث بينت النتائج بأن نسبة كبيرة من السائقين تقدر بنسبة 49%، قد اطلعوا على قانون المرور الجديد من خلال التلفزة، كما قدرت نسبة الذين كانوا يحترمون القانون قبل التطبيق بصيغته الجديدة ب (45.94 %) في حين قدرت

نسبة الذين يحترمون قانون المرور بعد تطبيق الصيغة الجديدة بـ (50.04%) فقط. الأمر الذي يوحي بأنه سوف لن يكون هناك تقدماً ملموساً في احترام قانون المرور بعد تطبيق القانون الجديد.

كما كشفت نتائج الدراسة أن:

- السائقين رغم إدراكهم لأهمية قانون المرور الجديد، إلا إنهم لا يعتقدون أنه سيحدث تغييرات جذرية على سلوك السائقين، إذ أن (86.7%) منهم يعتقدون بأن القانون يحتاج إلى جدية وإمكانيات لتطبيقه.

- هناك شرائح اجتماعية ومهنية لا تحترم قانون المرور أكثر من غيرها.

- هناك عدة أسباب ومظاهر لعدم احترام قانون المرور لا يمكن معالجتها بالاعتماد على قانون المرور الجديد لوحده.

- حوادث المرور هي مسؤولية الجميع وكذلك الأمر بالنسبة للتوعية والإحساس بمخاطرها.

6-1-6- دراسة الشهراني (2003):

هدفت هذه الدراسة للتعرف على اتجاهات الشباب نحو مشكلة المرور، حيث أجريت على عينة قوامها 5600 طالب، من طلاب التعليم الثانوي بمدينة الرياض، حيث كانت دراسة مسحية، وتوصل لباحث إلى النتائج التالية:

- فئة الشباب المبتدئين في قيادة السيارات هم من أخطر الفئات وأكثرها هشاشة أمام المشاكل المرورية، وأكثرها وقوعا في السلوكات المرورية السلبية والتعود عليها.
- نسبة كبيرة من هؤلاء الشباب لديهم مواقف سلبية كامنة تجاه الالتزام بالنظام والسلطة المرورية.

- المكون السلوكي من مكونات الاتجاه هو الأخطر والأكثر إفصاحا عن نفسه.

6-2- الدراسات ذات العلاقة بالسلامة المرورية

6-2-1- دراسة النافع (1988):

هدفت للتعرف على وجود نمط من السلوك لدى قائدي المركبات في المملكة العربية السعودية، حيث يميل السائقون إلى المخاطرة وعدم إتباع قواعد السلامة المرورية والأمان وعدم مراعاة النظم والآداب المرورية، وهذا بدوره يفسر بوضوح سبب ارتفاع نسب الحوادث والمخالفات المرورية في المملكة، وتوصلت الدراسة إلى أن:

- 46 % من عينة الدراسة قد تعرضوا لحادث أو أكثر خلال فترة قيادتهم السابقة.
- 43 % ارتكبوا مخالفات مرورية سابقة هذه الظاهرة كما توضحها الدراسة يمكن تفسيرها بالنظر إلى نمط السلوك العام للفرد سواء خلال قيادته للمركبة أو خلال حياته العامة وتأثره بالقيم والعادات الاجتماعية والثقافية السائدة في المجتمع والمتغيرات الاجتماعية والاقتصادية.

6-2-2- دراسة ماريا (maria , 1999):

سعت الدراسة إلى قياس مستوى المعرفة النظرية للسائقين بمواضيع تتعلق بالسلامة المرورية ومنع الحوادث، وتقصي سلوك مستخدمي الطرق في النظام المروري فيما يتعلق بمواضيع التقييم النظري وإيجاد الرابط المشترك بين مستوى التربية المرورية والسلوكيات المؤدية للحوادث، واشتملت عينة الدراسة 612 سائقا تتجاوز أعمارهم 18 سنة وتوصلت إلى:

- إيجاد خطوط عريضة لتطوير أنظمة تعليم السلامة المرورية، ومن ضمنها تعليم الأشخاص تطوير معرفتهم ومواقفهم وسلوكياتهم لتجنب الحوادث المرورية.
- تدني مستوى الثقافة المرورية لدى عينة الدراسة، واكتسابهم للسلوكيات السلبية في القيادة.
- عدم الاستفادة مما لديهم من معلومات تتعلق بالثقافة المرورية، حاجتهم إلى تدريب أطول.

6-2-3- دراسة سوارت (swart, 2005):

- هدفت للرفع من مستوى السلامة المرورية، واقترحت حملة أطلقت عليها " التعامل الذكي مع الشارع"، للوقوف على أهمية السلامة المرورية، ولتحقيق هدف الدراسة تم تصميم برامج تعليمية لتغيير سلوك كل من: السائق، المشاة، راكبي الدراجات الهوائية، وطبق على عينة من طلاب المدارس لتعليمهم مبادئ السلامة المرورية، وتوصلت إلى النتائج التالية:
- انخفاض حوادث قطع الطريق بشكل ملموس.
 - أهمية التدريب على السلامة المرورية في تعديل السلوك.

6-2-4- دراسة بدر (2014):

توصل من خلال دراسته إلى أن عبء تنفيذ نشاطات السلامة المرورية يقع على عاتق كل الجهات المعنية بالمرور، ويتجلى دور السلطات الوصية على قطاع النقل بأهمية خاصة في:

- تنسيق مختلف الجهود والنشاطات وتوجيهها لتحقيق نتائج قابلة للقياس.
- صياغة الاستراتيجيات ورسم السياسات ووضع خطط العمل الزمنية ورصد النتائج على الأمد القصير والمتوسط والبعيد .
- إنشاء أو تفعيل نظم وطنية لإدارة السلامة المرورية ذات بنية تنظيمية واضحة، يعتبر حجر الزاوية فيها.
- تكليف جهة عمومية بعينها بمهام قيادة وتنسيق مختلف الجهود من خلال نهج تشاوري مع جميع الأطراف.

6-3- الدراسات ذات العلاقة بالتوعية المرورية:

6-3-1- دراسة السيف (1992):

بعنوان تقييم برامج التوعية المرورية خلال الأسابيع المرورية، والتي هدفت إلى إجراء مسح ميداني على وسائل الإعلام المختلفة (المسموعة، والمقروءة، والمرئية) لمعرفة ما يقدم من خلالها من رسائل وبرامج للتوعية المرورية، وقد توصلت الدراسة إلى عدة نتائج من أهمها:

- نسبة كبيرة من المسؤولين عن العملية المرورية لا يعرفون ماهية الأهداف المحددة لبرامج التوعية المرورية التي تقوم بها إداراتهم، وأن ما نسبته 79% من العينة لم يسترعي انتباههم الرسائل الخاصة بالتوعية المرورية عبر وسائل الإعلام.

6-3-2- دراسة اللجنة الوطنية للسلامة المرورية (1992):

هدفت لتقييم برامج التوعية المرورية خلال الأسابيع المرورية، من خلال الاعتماد على منهج تحليل المضمون، حيث خلصت إلى النتائج التالية:

- تركيز برامج الإذاعة والتلفزيون على تدعيم وتعديل السلوك أكثر من السعي لتشكيل سلوك جيد.

- اهتمام البرامج التوعوية بالسلوك الظاهر أكثر من اهتمامه بالجوانب الباطنية للسلوك.

6-3-3- دراسة برير (2001):

هدفت للتعرف على دور التربية المرورية في تنمية الوعي المروري لدى طلاب المرحلة الثانوية بالخرطوم من خلال المنهج الدراسي، حيث استطلع الباحث آراء مديري ومعلمي المدارس الثانوية والطلاب وبعض الخبراء والمختصين حول دور التربية المرورية في المنهج الدراسي.

وخلص الباحث إلى النتائج التالية:

- غياب دورات تدريبية في المدارس تتعلق بالتربية المرورية.
- عدم وجود مقرر دراسي للتربية المرورية في المنهج الدراسي لطلاب التعليم الثانوي.
- عدم وجود مبادرات تسمح بتعامل الطلاب بشكل مباشر شرطة المرور للتعرف على مشكلات المرور.

6-3-4- دراسة أردنية (2009):

هدفت للتعرف على واقع سلامة المشاة في الأردن إلى أنّ حوادث المشاة تعد من أخطر أنواع الحوادث المرورية على الإطلاق إذ أنها تقع بين المركبات وبين المشاة مستخدمي الطريق وبالتالي فإن هؤلاء المشاة هم الحلقة الأضعف في هذا الحادث إذ أنهم يتلقون صدمة المركبات بأجسامهم دون وجود أي وسيلة تقيهم قوة هذه الصدمة، وقد أثبتت الدراسات والتجارب المحلية والعالمية ذلك، وقد بينت نتائج هذه الدراسة أن حوادث المشاة شكلت (3.3%) من مجموع حوادث عام 2009، ونسبة وفيات حوادث المشاة من إجمالي مجموع وفيات الحوادث المرورية بلغت (8.32%)، وأوصت الدراسة بما يلي:

- وضع استراتيجية محددة ملزمة للسائقين والمشاة بهدف الوقاية من الحوادث

المرورية.

- أن تقوم وزارة التربية والتعليم بإعداد منهاج متخصص في التوعية المرورية لجميع المراحل الدراسية ورياض الأطفال وإعداد المعلمين الذين سيقومون بتغطية هذا المنهاج، ووضع خطة إعلامية وتوعوية للحد من حوادث المرور من خلال حملات مكثفة.
- تخصيص البرامج والمساحات الكافية في وسائل الإعلام المختلفة لبث رسائل التوعية المرورية.

6-4- الدراسات ذات العلاقة بالتدريب :

6-4-1- دراسة المقبل (1990):

- هدفت للتعرف على وزارة المواصلات دورها في تحسين السلامة المرورية، وأظهرت النتائج التالية:

- عدد المركبات في العام 1390هـ في المملكة لم يتجاوز مائة ألف سيارة، وفي العام 1419هـ زاد عن خمسة مليون سيارة، الأمر الذي أدى إلى ظهور تحديات كبيرة منها:

* كثافة حجم حركة المرور؛

*زيادة العبء على العاملين في قطاع المرور؛

* الحاجة إلى المزيد من الطرق.

- التأثير المباشر على السكان في المملكة من خلال ظهور عناصر سلوكية جديدة.

- الحاجة إلى وجود برامج لتدريب السائقين.

وقد اعتبرت هذه الدراسة أن السائق يشكل العنصر الرئيسي في مشكلة المرور

6-4-2- دراسة بيدجون (pidgeon, 2005):

سعت إلى التعرف على أثر التدريب على القيادة التحويلية والتبادلية على نتائج الاختبارات السلوكية والموقفية والمعرفية لدى الطلاب في برنامج تعليم السلامة المرورية ضمن ثلاثة متغيرات هي: التغير في مستوى المعرفة بماهية السلامة المرورية، التغير في الاتجاه نحو قضايا السلامة المرورية، التغير في الأهداف السلوكية المرتبطة بالسلامة المرورية.

وتكونت العينة من 361 طالب من طلاب المدارس المتوسطة في خمس مدارس بمقاطعتين جنوب شرق الولايات المتحدة الأمريكية.

وتوصلت الدراسة إلى نتائج أهمها:

- عدم وجود فروق بين التدريب على القيادة التحويلية أو القيادة التبادلية في زيادة نتائج الطلبة باختبارات المتغيرات الثلاثة المرتبطة بالسلامة المرورية من خلال برنامج تعليم السلامة المرورية.

- عدم تميز أسلوب التدريب على القيادة التحويلية على التدريب على القيادة التبادلية من حيث أثر كل منهما على نتائج الطلبة في زيادة درجاتهم في الاختبارات السلوكية والموقفية والمعرفية المرتبطة بالسلامة المرورية.

6-5-5- الدراسات ذات العلاقة بمدارس السياقة:

6-5-6-1- دراسة الرميح (1986)

هدفت لتقييم وسائل التدريب واختبار طلبة مدارس تعليم قيادة السيارات، من أجل الوصول إلى أفضل السبل التي تحد من حصول غير المؤهلين على رخصة قيادة وبالتالي الحد من حوادث المرور.

واعتمد الباحث على المنهج الوصفي وتحليل المحتوى من خلال الاطلاع على مناهج مدارس قيادة السيارات نظريا وعمليا، ومستوى الطلبة والمدرسين، ودور المؤسسات المختلفة في دعم برامج قيادة السيارات وخلق وعي مروري، وخلصت الدراسة إلى:

- حاجة مدارس تعليم قيادة السيارات للمتابعة والتقويم من أجل دفعها للتطوير المستمر.

- ضرورة إشراك المجتمع بكل مؤسساته بتحمل حل المشكلة المرورية.

6-5-6-2- دراسة السيف وآخرون (1993):

بعنوان البرامج الخاصة بمدارس تعليم قيادة السيارات ومناهجها التعليمية النظرية والعملية حيث لا بد أن تتضمن معارف ومهارات تعين السائق على استيعاب المفهوم السليم والسلوك الصحيح للقيادة الآمنة، ومن أهم ما ينبغي أن تتضمنه هذه البرامج والمناهج:

- السيارة وأجهزتها وطريقة قيادتها.

- القواعد الأساسية للقيادة.
- أسلوب القيادة الصحيحة.
- دراسة علامات وإشارات المرور.
- النتائج المترتبة عن حوادث المرور.
- القيادة الوقائية.
- الإسعافات الأولية.

وفي نفس دراسة السيف وآخرين (1993) التي هدفت إلى تقويم مدارس تعليم قيادة السيارات في المملكة العربية السعودية، من خلال التعرف على أساليب تعليم قيادة السيارات، ومدى توافر الإمكانيات المادية والبشرية التي تحتاج إليها عملية تعليم القيادة، ومحتوى المنهج الدراسي في المجالات المعرفية والنفسية والوجدانية، وخلصت الدراسة إلى النتائج التالية:

- تركيز مدارس تعليم قيادة السيارات على الإشارات (الإرشادية، التحذيرية، الإعلامية، الضوئية).
- ومن الجوانب السلبية في الإجراءات الإدارية بالمدارس: لا تحاول المدارس التعرف على آراء الدارسين، ولا تقبل المدرسة الأعداد التي تتناسب مع طاقتها الاستيعابية، وارتفاع تكلفة المدرسة، وصعوبة الوصول إلى المدارس.

- وبخصوص الإمكانيات المتوفرة في المدارس: لا تستخدم غالبية المدارس سيارات مزدوجة المكابح في التدريب العملي على القيادة، وعدم تناسب أعداد السيارات الكهربائية مع أعداد الدارسين في بعض المدارس، كما أنّ بعض المدارس تحتاج إلى توافر عدد أكبر من الأفلام التعليمية المتعلقة بتعليم القيادة.

6-5-3- دراسة فرج (1997):

هدفت للتعرف على الأسباب النفسية للسرعة الزائدة، وأهمية هذه الأسباب من وجهة نظر الشباب، وشملت عينة الدراسة شريحة الشباب الذين تتراوح أعمارهم بين (18-25) سنة من طلاب الجامعات، واعتمد الباحث على أداة الاستبيان التي صممها بنفسه للوصول على أهداف دراسته، وخلص إلى النتائج التالية:

- ضرورة تدريس مادة تتصل بتعليم قيادة السيارات والسلامة المرورية وقواعد المرور في المدارس.

- السلوك القيادي سلوك مكتسب وقابل للتعليم والتعديل بالتوعية المرورية.

- تكثيف التدريب للحصول على رخص سيطرة السيارات.

6-5-4- دراسة بريطانية (2013):

أجريت في المملكة عن 2074 حادث مروري خلال العام 2013 وتضمنت أيضاً مقابلة

1067 متدرب في مدارس القيادة في نفس الفترة، أوضحت أنّ العامل البشري شكل 76% من

أسباب الحوادث في عينة الدراسة، وأكدت الدراسة خطورة السائقين صغار السن مقارنة بكبار السن.

وخلصت الدراسة إلى أن:

- نسبة سائقي الشاحنات الثقيلة المسؤولين عن الحوادث المرورية أكبر مما هو متوقع إحصائياً بعكس سائقي المركبات الخاصة.
- ارتفاع نسبة الإصابات في حوادث سائقي المؤسسات الحكومية مقارنة بغيرهم من السائقين ممتهي القيادة.
- سائقي الشركات الخاصة والحكومية يتسببون في الحوادث أكثر من السائقين الخواص وسائقي سيارات الأجرة.
- ومن بين توصيات الدراسة:
- إعادة تقييم السائقين ممتهي القيادة مرورياً وصحياً بشكل دوري وتقديم لهم دورات تدريبية وثقافية تناسبهم وان يكون ذلك أكثر تواتراً لمن تجاوز 30 عاماً.
- رفع مستوى البرامج التدريبية في مدارس تعليم القيادة وأن يعتمد فيها على الوسائل البصرية من أفلام الفيديو والصور لإيصال المعلومة لأكثر عدد من المتدربين من الجنسيات والطبقات الثقافية المتباينة (الطرطوط، 2015).

7- مناقشة الدراسات السابقة ومجالات الإفادة منها:

من خلال عرض الدراسات السابقة آنفاً، فضلاً عن الأدبيات الأخرى التي اطلعنا عليها والتي سمحت بالتعرف على الكثير من الأسس النظرية والعملية التي ساعدت في بلورة عنوان الدراسة ومنهجية البحث، ووضع أسس الجانب النظري والعملي، وأن هذه الدراسات تعددت أهدافها وتسؤلاتها ومحاورها ونتائجها فإنها تقاطعت مع الدراسة في عديد النقاط يمكن إيجازها فيما يأتي:

1- تتفق الدراسة الحالية مع غالبية الدراسات السابقة في موضوع دراستها وهو مدارس السياقة واستعمال منهج البحث وهو المنهج الوصفي، كما تتفق من حيث استعمال أداة البحث لجمع المعلومات وهي الاستبانة، فضلاً عن المقابلات الشخصية المهمة.

2- أما فيما يتعلق بمجالات الإفادة من الدراسات السابقة، إذ تشكل تلك الدراسات دعامة أساسية من دعائم المنهج العلمي، وعنصر رئيس من عناصر البحث الناضج والمتكامل، فقد استفاد الباحث من تلك الدراسات في إثراء الجانب النظري للدراسة، وأكسبه التراكم العلمي والمعرفي الحديث مزيداً من الفهم لتحديد مشكلة دراسته تحديداً منهجياً، مما يلغي الغموض والتكرار، ويكسبه الأهمية العلمية والمنهجية اللائقة والمفيدة.

3- واستفاد الباحث من خلال اطلاعه على تلك الدراسات في بناء أداة البحث اللازمة لجمع المعلومات والبيانات والاستفادة من المقاييس والعبارات التي تم تطبيقها، والتعرف على الأساليب الإحصائية وتفسير النتائج التي أسفرت عنها دراسته بشكل علمي ودقيق.

الجانب النظري

الفصل الثاني: حركة المرور في الجزائر بين التطور والأزمة

1- نظرة تحليلية لحوادث المرور في الجزائر

2- الخلفية النظرية لحوادث المرور

الفصل الثالث: السلامة والتوعية المرورية

1- السلامة المرورية

2- التوعية المرورية

الفصل الرابع: واقع ومستوى التدريب ونظم الامتحانات في مدارس السياقة

1- واقع مدارس السياقة

2- آلية الحصول على رخصة في مدارس السياقة

3- واقع ومستوى أساليب التدريب

الفصل الخامس: استراتيجيات تطوير أساليب التدريب ونظم الامتحانات

1- تطوير أساليب التدريب

2- تطوير نظم الامتحانات

الفصل الثاني

حركة المرور في الجزائر بين التطور والأزمة

تمهيد

1- نظرة تحليلية لحوادث المرور في الجزائر

2- الخلفية النظرية لحوادث المرور

خلاصة

تمهيد

مع وقوع أول حادثة مرور في العالم عام 1896 أعلنت صحيفة لندنية أن ما حدث يجب ألا يتكرر أبداً، أكثر من قرن مرّ على ذلك الزمن والحوادث تتكرر بالآلاف، مما دفع بمنظمة الصحة العالمية لأن تدعو كافة الحكومات ومؤسسات المجتمع المدني لأن تتكاتف سويّاً لمعالجة هذا الموضوع ولإيقاف النزيف على الطريق.

قد نقرأ يوماً عن مآسي حوادث طرقات ذهب ضحيتها شاب تخرج حديثاً من الجامعة أو فتاة تجهز لزفافها، أو كهل يعيل أسرته وتيم أطفاله وترملت زوجته، نتألم ونحزن ولكن سرعان نطوي الصفحة ونمر لأخبار أخرى وفي أنفسنا ما يقول هذا لا يحدث إلا للآخرين، نخرج ونركب السيارة ونتناسى أنه تكفي لحظات يفقد فيها أحدهم السيطرة وآخر التركيز لتكون كارثة، ومع استفحال هذه الظاهرة واستعصائها تكاثفت جهود بعض مكونات المجتمع المدني مع الحكومة من أجل الحد من الانتهاكات على الطريق، ومن هؤلاء أكثر من خمسة وثلاثين ألفاً هم قتلى على طرقات الدول العربية.

عندما نتكلم عن واقع حوادث الطرقات في العالم تصدمنا أرقام تتجاوز بكثير أرقام الكوارث والحروب التي نشاهدها كل ليلة على شاشات التلفاز، ومن المفارقات أن العبارات التي نستعملها لوصف هول هذه الكوارث تنطبق على واقع حوادث المرور، حيث أنّ حوادث المرور تؤدي إلى وفاة أكثر من مليون و200 ألف روح بشرية سنوياً، ولنكن أكثر دقة قتل كل ثلاثين ثانية في العالم.

1- نظرة تحليلية لحوادث المرور في الجزائر:

إن ظاهرة حوادث المرور ظاهرة عالمية وليست محلية فقط، توليها البلدان المتطورة عناية فائقة وترصد لها إمكانيات مادية معتبرة في ميزانياتها السنوية وتخصص لها كفاءات علمية فنية لإجراء الدراسات والبحوث الميدانية للوقوف على أسباب الظاهرة منها والخفية، وهذا ما جعلها تتحكم نسبيا في هذه المشكلة، أمّا الدول النامية والتميز بينها الجزائر فإنها تعاني منها معاناة ملحوظة، فباستقراء الإحصاءات يتبين أنها في تقادم متزايد وبنسبة عالية في المناطق الحضرية وعلى مستوى الطرق السريعة.

1-1- تعريف الحادث المروري:

- يعرف الحادث في اللغة بأنه حدث أمر: أي وقع، وحدثان الدهر وحوادثه:

نوبه، وما حدث منه، وأحدها حادث وكذلك إحدائه واحدها حدث، الحدث من أحداث لا الدهر شبه النازلة (ابن منظور).

- كما عرف المطيري الحادث المروري «هو كل ما يحدث للمركبة أو فيها أثناء

سيرها بسبب توافر ظروف معينة، ودون توقع أو تدبير سابق من أي طرف من الأطراف المشاركة في الحادث، وينتج عنه إزهاق للأرواح أو خسارة في الممتلكات أو إصابة في الأجسام (بن محسن، 1998).

- "واقعة تحدث بدون توقع وبدون سابق، بسبب توفر ظروف معينة يحتمل وقوعها

ويختلف عنها نتائج سيئة أو غير مرغوب فيها" (البيلي، 1987، ص 69)

- ويرى آخرون أن الحوادث المرورية هي: "جميع الحوادث التي ينتج عنها إزهاق للأرواح أو إصابات في الأجسام أو خسائر في الأموال أو جميع ذلك من جراء استعمال المركبة" (السيف، 1407، ص133).

ويتضح لنا أنه من التعريفات السابقة لا بد من توافر العناصر الآتية في تعريف

حادث المرور:

- الخطأ: هو الفعل الصادر من الشخص بدون قصد و يتحقق هذا الفعل بسبب الإهمال وعدم مراعاة القوانين واللوائح والأنظمة أو عدم الاحتياط.

- المركبة: أن ينجم عن هذا الفعل الخاطئ ضررا واقعا بسبب المركبة، وهي كل ما أعد للسير على الطريق العام كالسيارات والجرارات والمقطورات... الخ.

- الطريق العام: ونعني به أن يكون هذا الفعل الخاطئ الذي نجم عنه الضرر قد وقع بسبب استخدام المركبة على الطريق العام.

- الخسائر المادية أو البشرية: ونعني بها الخسائر الناتجة عن وفيات وإصابات وتلف في الممتلكات العامة والخاصة.

1-2- الحركة المرورية في الجزائر بين الواقع والمشكلة:

تعرف حركة المرور بالجزائر تعازما في عدد المركبات، وتغييرا في السلوك القيادي

للجيل الجديد من السائقين مما جعل الحظيرة الوطنية تشهد مجموعة من المشكلات

المتداخلة يعتبر فيها العامل البشري الأساس المحرك، وأخطرها الحوادث التي تكون وراء

تسجيل حالات من الوفيات والتي بلغت في السنوات الأخيرة معدلا غير مسبوق، مما يشكل خطرا على الأرواح والممتلكات ما يستدعي دراستها من جميع جوانبها ورسم الاستراتيجيات الكفيلة بتكوين سائقين على قدر الحال من الثقافة المرورية

(سبع وبكوش، 2014)

ومن ثم فإن الدراسة تركز على مقارنة سيكو اجتماعية تستهدف الوقوف عند أبعاد واتجاهات السائقين المعرفية والانفعالية و السلوكية.

وتعد حوادث المرور في الجزائر واتجاه معدلاتها نحو التزايد ناقوس الخطر الذي ينبئ إلى وجود مشكلات المرور بدرجة تشكل خطرا واضحا على المجتمع وأفراده، ذلك كثيرا ما يذهب ضحيتها الأبرياء، حيث أصبحت هاجساً مخيفاً لكل مستعملي الطرقات في الجزائر، لما نتج عنها من أرقام مرعبة، حيث خلف حوادث السير في الجزائر 13 قتيلا و173 جريحا كل يوم في المتوسط، أي بمعدل 4500 قتل سنوياً و3500 مصاب بعاهات مستديمة.

ويبين الشكل التالي تطور الحظيرة الوطنية في الجزائر بين عامي 1990-2013

شكل رقم (01) يوضح تطور عدد المركبات في الجزائر بين عامي 1990-2013:



ويبين الشكل التالي كرونولوجيا حوادث المرور في الجزائر بين عامي 1990-2013:

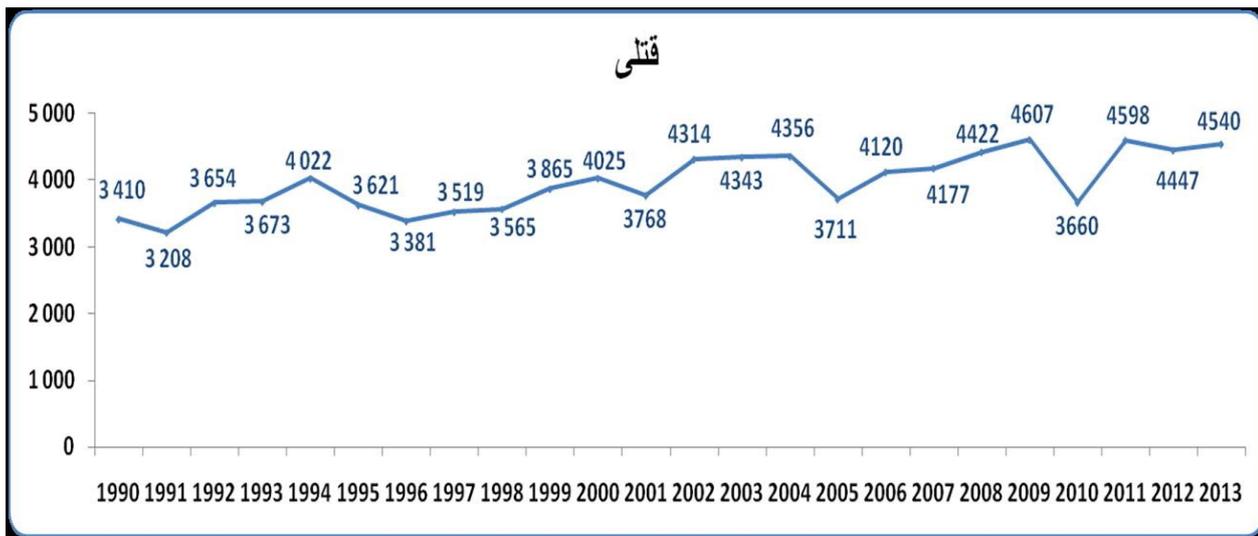
شكل رقم (02) يوضح كرونولوجيا حوادث المرور في الجزائر بين عامي 1990-2013:



ويبين الشكل التالي كرونولوجيا قتلى حوادث المرور في الجزائر بين عامي 1990-2013:

شكل رقم (03) يوضح كرونولوجيا قتلى حوادث المرور في الجزائر بين عامي 1990-

2013



المصدر: المركز الوطني للسلامة والأمن عبر الطرق (2014)، تنظيم السلامة المرورية بالجزائر

ويشير المؤشر الزمني للحوادث المرورية عام 2004 إلى أن:

- كل 7.5 دقيقة يقع حادث مروري.
 - كل 36 ساعة يقتل طفل في حادث مروري.
 - كل ساعتين يسقط شخص جريح أو مصاب في حادث مروري.
 - كل 11 ساعة يقتل شخص في حادث مروري.
- (موقع المعهد المروري على الأنترنت: www.jti.jo).

كما يبين الجدولان التاليان إحصائيات حوادث المرور على المستويين العالمي والعربي

فيما يخص الخسائر البشرية من القتل والجرحى

جدول رقم (01) يوضح إحصاءات ضحايا حوادث المرور في العالم (القتلى

والجرحى)

سنة	كل	جريح	24 مليون	و	وفاة	1.2 مليون	أكثر من
شهر	كل	جريح	2 مليون	و	وفاة	100,000	أكثر من
يوم	كل	جريح	68,000	و	وفاة	3,300	أكثر من
ساعة	كل	جريح	2,700	و	وفاة	120	أكثر من
دقيقة	كل	جريح	40	و	وفاة	2	أكثر من

جدول رقم (02) يوضح إحصاءات ضحايا حوادث المرور في العالم العربي (القتلى

والجرحى):

سنة	كل	جريح	1 مليون	و	وفاة	40,000	أكثر من
شهر	كل	جريح	83,300	و	وفاة	3,300	أكثر من
يوم	كل	جريح	2,770	و	وفاة	111	أكثر من
ساعة	كل	جريح	116	و	وفاة	4 إلى 5	أكثر من

المصدر: نينا رستم، قانون السير ولد قبل 37 سنة، جريدة الأنوار، 03 تشرين الثاني 2004.

كما أن أثرها لا يقتصر على الفرد وحده فقط وإنما يمتد إلى عائلته، ولهذا فقد سميت بالحوادث الاجتماعية وخاصة أنها بصورتها الحالية جديدة على المجتمعات الحديثة ولم تظهر إلا نتيجة لتقدم وتطور الحياة في المجتمع ولخدمته، ولقد أثبتت الدراسات الإحصائية في الوطن ارتفاع نسبة حوادث المرور في الجزائر بحيث تشكلت في ذاتها مشكلة جسيمة لا يستهان بها ولا تقتصر خطورتها على الازدياد الكبير والمخيف في عددها وإنما فيما يترتب عليها من نتائج سلبية وغير مرغوبة.

وتؤكد كل من منظمة الصحة العالمية والبنك الدولي على أن حوادث الطرق هي ثاني الأسباب الرئيسية للوفاة بين سكان العالم، خاصة بين المرحلة العمرية من (5- 29) سنة، كما أنها السبب الرئيس الثالث للوفاة بين سكان العالم في المرحلة العمرية من (30-44) سنة، وتقتل حوادث الطرق حوالي 1,2 مليون نسمة سنوياً، وتؤدي إلى إصابة وإعاقة ما بين 20 مليون إلى 50 مليون نسمة على مستوى العالم، وبحلول عام 2020 يتوقع أن تزيد نسبة

الوفيات بسبب حوادث المرور حوالي 80 % في البلدان ذات الدخل المنخفض والمتوسط، وتقدر تكلفة الإصابات الناجمة عن حوادث الطرق في البلدان النامية بحوالي 65 مليار دولار سنوياً، وهذا المبلغ يفوق ما تحصل عليه هذه البلدان من معونات إنمائية (تقرير منظمة الصحة العالمية، 2004، ص2).

وقد اتضح من دراسة أجراها مختبر أبحاث النقل البريطاني في المملكة المتحدة المتخصص في دراسة سلامة المرور على الطرق (Laboratory of the United Kingdom) أنه بالرغم من أن بلدان الشرق الأوسط وشمال أفريقيا تمتلك فقط 2% من عدد السيارات في العالم وفيها 4% فقط من عدد سكان العالم، إلا أنها تسجل 6% من مجموع وفيات حوادث المرور على الطرق في العالم، وقد استند مختبر أبحاث النقل البريطاني في هذا التحليل إلى البيانات المنشورة والتقارير الواردة من تلك البلدان، كما أوضح في دراسته أن الوفيات الناتجة عن حوادث المرور على الطرق في الشرق الأوسط قد زادت بنسبة 20% خلال السنوات العشر الأخيرة، في حين أن هذه الوفيات قد انخفضت بالفعل في بلدان السوق الأوروبية المشتركة وأستراليا واليابان بنسبة لا تقل عن 10% لنفس الفترة (Jacobs and Amy, 2000 , p12).

وفي عام 2002 قدر عدد من قضاوا نحبهم في العالم بسبب حوادث المرور على الطرق بنحو 1.18 مليون نسمة، أي بمتوسط بلغ 3242 حالة وفاة يومياً، وبلغت نسبة الوفيات الناجمة عن إصابات حوادث المرور على الطرق 2.1 % من مجموع الوفيات في

العالم، مما يجعل هذه الإصابات تحتل المرتبة الحادية عشرة بين الأسباب الرئيسية للوفاة في العالم، وعليه فقد أصدرت الجمعية العامة للأمم المتحدة قرارات متتالية في هذا المجال كان آخرها القرار 60 / 5 المؤرخ 26 تشرين الأول/أكتوبر 2005 بعنوان تحسين السلامة على الطرق في العالم "والذي دعا اللجان الإقليمية للأمم المتحدة ومنظمة الصحة العالمية إلى الاشتراك معاً في تنظيم أسبوع الأمم المتحدة العالمي الأول للسلامة على الطرق، كما دعا الدول الأعضاء إلى إنشاء وكالة رائدة (لجنة وطنية) على الصعيد الوطني معنية بالسلامة على الطرق(منظمة الصحة العالمية والبنك الدولي، 2004، ص11).

1-2-1- موقع الجزائر في حوادث المرور

تحتل الجزائر المرتبة الرابعة في العالم من حيث عدد حوادث المرور، إذ سجلت الجزائر أعلى نسبة في العالم من حيث حوادث المرور وفقاً للتقرير الذي نشرته وزارة النقل الجزائرية والذي أفاد أن عدد حوادث المرور المسجلة في الجزائر يفوق 12 مرة ما يسجل في إيطاليا و13 مرة ما يسجل في الولايات المتحدة الأمريكية و10 مرات ما يسجل في فرنسا. وبين التقرير طبقاً لما أوردته وكالة الأنباء الجزائرية أن الجزائر سجلت 471 27 حادث مرور في سنة 1991م تسببت في إصابة 494 35 شخص وأودت بحياة 241 3 منهم.

وتؤكد الأرقام أن فصل الصيف أكثر فترات السنة تسجيلاً لحوادث المرور نظراً لارتفاع حجم الحركة خاصة على مستوى طرقات الشريط الساحلي الممتد على أكثر من 1200

كيلومتر ولم تنفع كل الحملات الإعلامية ولا التجنيد الكبير لمصالح الأمن في التقليل من الظاهرة، ليبقى موسم الاصطياف فترة وفاة لمئات الأشخاص عبر الطرقات، إذ يعرف هذا الفصل كل سنة هجرة جماعية للمركبات نحو الشمال، هذا الوضع الذي يضاف إليه المسببات التقليدية لحوادث المرور، في مقدمتها العامل البشري واهتراء الطرقات وغيرها. وفي السنوات الأخيرة، زادت أشغال الطريق السيّار شرق-غرب عبر العديد من النقاط في استفحال حوادث المرور بحكم تهور السائقين عند وصولهم بالقرب من الأماكن التي تختنق فيها الحركة بسبب ورشات ما اصطلح على تسميته بمشروع القرن، هذه الفترة الحرجة من السنة، دفعت منذ فترة مصالح الدرك إلى تبني مخطط دلفين القاضي بتجنيد مئات الأعوان لضمان السلامة المرورية عبر الطرقات الشمالية للبلاد، ونفس الشيء بالنسبة للشرطة، حيث تضع مديرية الأمن الوطني قواتها في حالة استنفار على مستوى الطرق السريعة المؤدية إلى الشواطئ، لكن هذه الإجراءات أثبتت محدوديتها بالنظر إلى تواصل تسجيل أرقام مرعبة من القتلى والجرحى خلال هذه الفترة.

(حوادث المرور في الجزائر (2016)، موسوعة الجزائر. www.wikds.com).

بينما في المغرب العربي تؤكد الإحصائيات أن حوادث المرور خلفت وراءها 3878 قتيلاً خلال عام 2003، وهو ما يضاعف عدد القتلى في حوادث المرور في فرنسا ثلاثة عشر ضعفاً، كما أن نصف معاقى المغرب الذين يبلغ عددهم مليوني شخص هم ضحايا حوادث الطرق، ويشار إلى أن التكلفة الاقتصادية للحوادث في المغرب تزيد على 11 مليار

درهم في السنة ، وفي أحدث تقرير عن تعويضات شركات التأمين عن حوادث المرور في المغرب بلغت 3.21 مليون درهم عام 2003 أي ما يعادل 46.69% من إجمالي التعويضات والمصاريف التي تدفعها شركات التأمين كاملة باستثناء التأمين على الحياة (http://www.elaph.com/elaphweb/politics 3-2005).

وفي تونس نجد أن حصيلة إحصائيات المرور عام 2002 تؤكد على أن عدد الحوادث 12127 حادثاً نتج عنها 1585 قتيل ، جرح 16416 شخصاً ، وفي عام 2003 كان عدد الحوادث 11544 حادثاً نتج عنها وفاة 1656 وجرح 15698 بانخفاض عن العام السابق ،

وأكد الإحصائيات على أن السرعة هي العنصر الأساسي من حيث خطورة الحوادث وتؤكد على أنها ساهمت بنسبة 33.45% من المجموع العام للقتلى ، 21.36% من المجموع العام للمصابين وبلغ المعدل اليومي للمصابين 34.01% (http://www.prevention.org.tn.htm.statist 8-2-1425)

1-2-2- الجهد المبذولة للحد من حوادث المرور:

مع العلم أن الجهود المبذولة من طرف الدولة من حملات توعية لا تكفي لوحدها بل يجب القضاء على كل ما يعترض تسهيل حركة المرور وهذا بتوسيع شبكة الطرقات وتعليمها بالعلامات اللازمة لذلك وفرض عقوبات صارمة على كل من يخالف القوانين

المنصوص عليها، لأن العمل هنا متكامل فلا بد من القضاء على كل المشكلات التي

تعرض السير الحسن للانتقال السريع والأمن نذكر على سبيل المثال:

- توسيع شبكات الطرق داخل وخارج المدن؛

- جعل الطرق الواصلة بين أطراف المدينة بعيدة عن الوسط الداخلي؛

- تجهيز الطرقات بالعلامات والإشارات الضوئية؛

- تصليح الطرقات وهذا بتعبيدها؛

- إنشاء ممرات أرضية للراجلين في النقاط التي تكثر فيها حركة المرور؛

- توفير الغيار اللازمة حتى يمكن أصحاب السيارات من إصلاح العطل المتواجد

بسيارته وهذا ما نشاهده اليوم بنسبة كبيرة تلك الأسباب التقنية التي أودت بحياة الكثير من

الأبرياء؛

- إنشاء مجلس أعلى للمرور يضم ممثلين من وزارات الداخلية والنقل والمواصلات

والتربية والإعلام والقضاء والصحة تكون مهمته وضع الحلول لمشكلة المرور والوقاية من

حوادث المرور في الجزائر الطرق والتخفيف من أثارها الضارة؛

- القضاء على العمليات غير القانونية في الحصول على رخص السياقة وهذا

بالوقاية المشددة، لأن كثيراً من السائقين الذين تحصلوا على رخص السياقة يجهلون قوانين

المرور وهذا عامل سلبي تعاني منه معظم الدول خاصة النامية منها.

(حوادث المرور في القانون الجزائري، الاثنين، 7 أكتوبر، <https://www.blogger.com/next2013>)

أما فيما يخص الحلول التي يمكن تقديمها في هذا الخصوص فنذكر:

- تصميم إشارات ولافتات المرور ووضعها على الطرق حسب المواصفات والمقاييس العالمية للمساعدة في تنظيم حركة المرور والتقليل من الحوادث.

- اتباع الأساليب الهندسية الحديثة في عملية تنظيم حركة المرور والحد من سرعة السيارات.

- استحداث إدارة جديدة لتحليل إحصائيات وبيانات حوادث المرور لمعرفة أسباب الحوادث وتحديد الأماكن التي تتكرر فيها وقوع حوادث المرور والعمل على إزالة الأسباب المؤدية إليها.

- العناية بخطوط عبور المشاة ووضع سياج جديد على جانبي الطريق التي تشهد ازدحاما في الحركة لمنع المشاة من العبور عليها.

1-2-3- أهم المخالفات المرتكبة في حوادث المرور في الجزائر:

المخالفات المرورية هي كل واقعة وقعت أثناء حركة المرور، ومن خلال الإحصائيات الخاصة بحوادث المرور نجد أنّ أهم هذه المخالفات هي:

1-3-2-1- مخالفة القواعد المتعلقة بسياسة المركبات:

- تجاوز السرعة المحددة للمركبات ذات المحرك مع أو بدون مقطورة أو نصف مقطورة.

- التقاطع أو التجاوز في المنعرجات.

- تقاطع الطرقات وأولوية المرور.

- استعمال أجهزة الإنارة والإشارات.
- عدم احترام الإشارات الأمرة بالتوقف التام.
- السير على الخط المتواصل.
- التغيير الخطير للاتجاه.
- زيادة السرعة من طرف سائق أثناء محاولة تجاوزه.
- التوقف الخطير.
- مخالفة القواعد المتعلقة باستعمال الطرق.

حيث بينت إحدى الدراسات أنه من جملة الأسباب التي أدت إلى وقوع حوادث المرور هو تجاوز السرعة وعدم التقيد بأولويات المرور والانعطاف الخاطئ والوقوف الخاطئ وقيام بعض السائقين بقيادة مركباتهم في ظروف صحية ونفسية غير ملائمة مما أدى إلى وقوع الحوادث، وهذه الأسباب مرتبطة ارتباطاً وثيقاً بثقافة السائق ووعيه وإحساسه بخطورة المخالفة المرورية (عبده ، 1417)

1-2-3-2-1- مخالفة القواعد المتعلقة بالمركبات نفسها وأجهزتها:

- عدم تغيير قطع الغيار التالفة أو استعمال قطع ذات نوعية رديئة لانخفاض التكلفة.
- عدم تغيير إطارات المركبات رغم انتهاء مدة الصلاحية.
- الإهمال في فحص أضواء المركبة، وعدم التأكد من اشتغالها.
- التواطؤ مع بعض أصحاب وكالات الفحص التقني للمركبات بعدم تسجيل عيوب المركبة التقنية في وثيقة الكشف لتجنب الغرامات.

وفي دراسة قام بها (بوظيفة وآخرون، 2000)، تناولت مدى فعالية قانون المرور الجديد في الجزائر في الحد من المخالفات المرورية المرتكبة من طرف السائقين. وقد أعد لهذا الغرض استبيان تم تطبيقه عشوائيا على عينة مكونة من 214 سائقا، حيث بينت النتائج بأن نسبة كبيرة من السائقين تقدر بنسبة 49%، قد اطلعوا على قانون المرور الجديد من خلال التلفزة، كما قدرت نسبة الذين كانوا يحترمون القانون قبل التطبيق بصيغته الجديدة بـ (45.94 %) في حين قدرت نسبة الذين يحترمون قانون المرور بعد تطبيق الصيغة الجديدة بـ (50.04%) فقط. الأمر الذي يوحي بأنه سوف لن يكون هناك تقدما ملموسا في احترام قانون المرور بعد تطبيق القانون الجديد.

كما كشفت نتائج الدراسة أن:

- السائقين رغم إدراكهم لأهمية قانون المرور الجديد، إلا إنهم لا يعتقدون أنه سيحدث تغييرات جذرية على سلوك السائقين، إذ أن (86.7%) منهم يعتقدون بأن القانون يحتاج إلى جدية وإمكانيات لتطبيقه.

- هناك شرائح اجتماعية ومهنية لا تحترم قانون المرور أكثر من غيرها.

- هناك عدة أسباب ومظاهر لعدم احترام قانون المرور لا يمكن معالجتها بالاعتماد

على قانون المرور الجديد لوحده.

- حوادث المرور هي مسؤولية الجميع وكذلك الأمر بالنسبة للتوعية والإحساس

بمخاطرها (بوظيفة وآخرون، 2000).

1-3-1 أسباب حوادث المرور:

من واقع الدراسات والأبحاث المستمرة لعدد كبير من تقارير الحوادث والمخالفات وفي فترات مختلفة ومجتمعات متعددة وجد أن هناك عوامل تسهم إسهامًا فعليًا في وقوع الحوادث وسميت هذه العوامل بالأسباب المباشرة مثل عدم تقدير السائق للموقف المروري، وعدم وجود خلفية كافية لديه عن الطريق وعن المركبة التي يقودها والزمن، وقلة المهارة والخبرة التي يتمتع بها السائق، سوء الحالة الصحية للسائق، وسوء الحالة العامة للسيارة، زيادة السرعة، نقص في معلومات السائق المرورية (عبد الجليل، 1410هـ، ص 141).

1-3-1-1 النقل البري للبضائع والمواقع الخطرة ودورها في ارتفاع حوادث المرور:**1-1-3-1-1 النقل البري للبضائع:**

إن التحليل الإحصائي المروري للمعلومات والبيانات المرورية المتوفرة، حول مركبات قطاع نقل البضائع يسمح بتسليط الضوء على واقع الحوادث المرورية ونتائجها لهذه المركبات والتميز بين فئاتها وسائقيها واستخلاص النتائج والتوصيات واقتراح الحلول التي قد تقلل من عدد هذه الحوادث أو حدتها، والآثار السلبية على المجتمع والاقتصاد بشكل عام، وذلك من خلال التعرف على فئات هذه المركبات وأعدادها وحجم مشاركتها في الحوادث المرورية ومدى تنوع هذه الحوادث ودراسة المتغيرات المتعلقة بها وتحليلها وربطها مع مسبباتها، والتميز بين أخطاء السائقين المشتركين بحوادث هذه المركبات، بالإضافة إلى

تحديد الفئات العمرية للسائقين المشتركين في الحوادث لهذه المركبات، ومن بين التوصيات في هذا الشأن:

- اختيار نوعية مؤهلة من السائقين للعمل لدى الشركات.
- ضرورة تأهيل السائقين بشكل عام وسائقي شاحنات نقل البضائع بدورات تكوينية متخصصة وبشكل دوري.
- تفعيل مستوى الردع للسائقين وتعديل سلوكياتهم.
- تشجيع فكرة إنشاء هيئة لتنظيم قطاع نقل البضائع على الطرق على غرار هيئة تنظيم قطاع النقل العام للركاب تهدف إلى تنظيم خدمات نقل البضائع والإشراف عليه
- تحديد مواصفات وشروط السلامة لوسائل نقل البضائع ومرافقيه وسائقيه
- ضرورة الصرامة أثناء الرقابة الفنية على مركبات نقل البضائع عند الفحص الدوري للمركبات.
- تدريب السائقين نظريا وعمليا خارج نطاق مراكز تدريب قيادة السيارات لضمان وصول المعلومة المرورية لهم وزيادة التوقيت في الدورات التأهيلية لسائقي الشحن والتوعية المرورية الموجهة لهذه الفئات من السائقين.
- إصدار نشرة سنوية إحصائية للمركبات بشكل عام والشاحنات بشكل خاص تتضمن أعداد المركبات وتصنيفها وسنة إنتاجها وأنواعها وحمولاتها لما لها من أهمية في موضوع البحث والدراسات والتخطيط.

- الارتقاء باستراتيجية النقل لتشمل النقل بالسكك الحديدية(القطارات) لتجنب الهدر للموارد وتقليل الازدحام.

1-3-1-2- المواقع الخطرة:

المواقع الخطرة والتي تتكرر عليها وقوع الحوادث المرورية في الجزائر ونتائجها تعد من أهم وأخطر المشاكل التي تواجه قطاع النقل حيث أنها تستنزف قدراً كبيراً من الموارد البشرية والمادية، ولحد من الحوادث المرورية ونتائجها يفترض تشكيل لجنة لدراسة المواقع الخطرة لتقديم التوصيات اللازمة للجهات المعنية بالسلامة المرورية لوضع حلول تحد من النزيف الدموي والمادي على الطرق، واستخدام التقنيات الحديثة لتحديد هذه المواقع على غرار الدول المتقدمة، بل وحتى بعض الدول النامية كالأردن حيث يتم الكشف الميداني عليها باستخدام نظام GeoMedia ، وقد تم استخدام نظام المعلومات الجغرافية للخرائط الرقمية (GIS Geographical Information) لأول مرة في الأردن والمنطقة، حيث تم تحديد جميع المواقع الخطرة بواسطة هذه التقنية، وتحديد المشاكل الخاصة بكل موقع سواء كانت مشاكل هندسية أو مشاكل إجرائية و تم إعداد جداول تحتوي على معلومات المواقع الخطرة التي تم الكشف عنها واعتمادها و تم إعداد تقرير مفصل و تقرير مختصر يصف كل موقع من المواقع الخطرة.

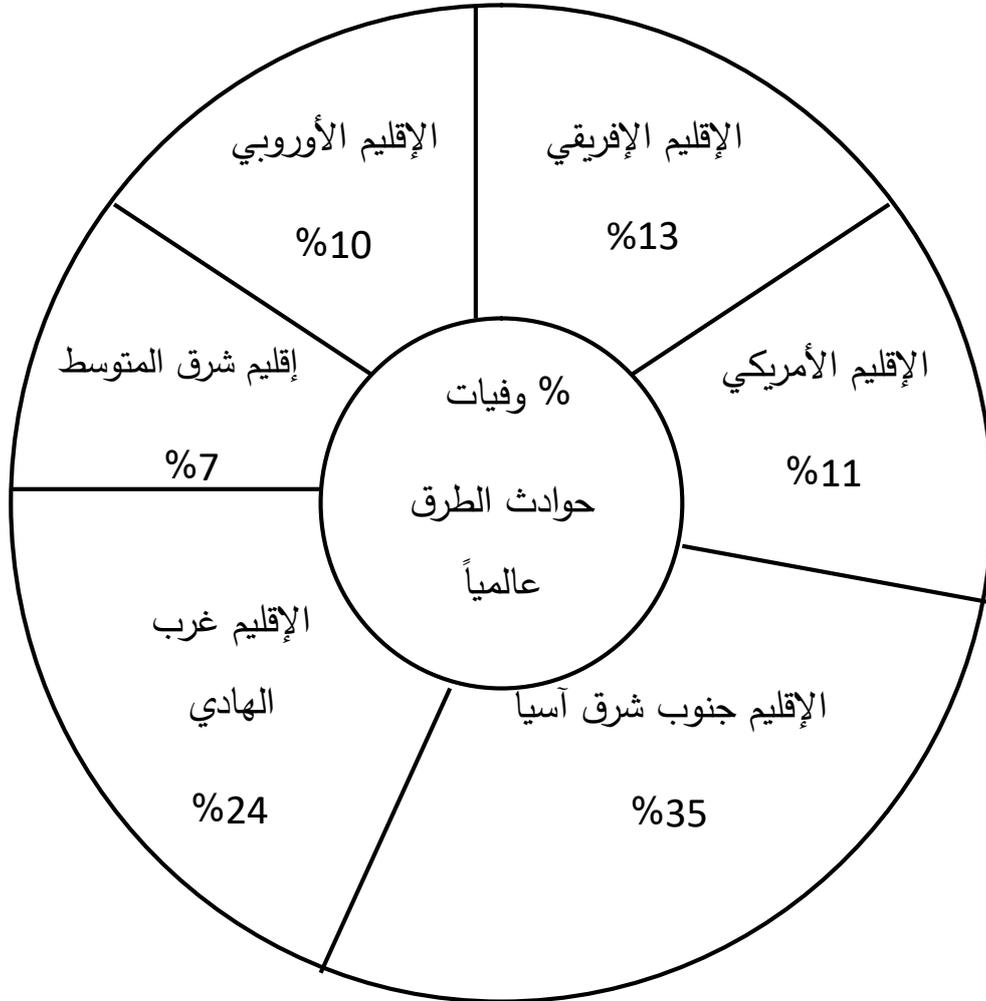
ومن التوصيات في هذا الشأن:

- استخدام التقنيات الحديثة لتحديد المواقع الخطرة ودراسة المواقع الخطرة لتقديم التوصيات اللازمة للجهات المعنية بالسلامة المرورية.

- تحديد المشاكل الخاصة بكل موقع سواء كانت مشاكل هندسية أو مشاكل إجرائية
- إعداد جداول تحتوي على معلومات المواقع الخطرة التي تم الكشف عنها واعتمادها.
- وضع الحلول واتخاذ الإجراءات المناسبة حسب خصوصية وخطورة كل موقع من هذه المواقع (Turton ,B. 1999) .

ويوضح الشكل الموالي توزيع حوادث المرور بشكل إقليمي

شكل رقم (04) يبين توزيع حوادث المرور إقليمياً



المصدر: مجلة رسالة التأمين، الاتحاد الأردني للتأمين، س9، ع1، آذار 2006، ص24.

من الشكل السابق يتضح أن نسبة الوفيات بسبب الحوادث المرورية في كل من إقليم جنوب شرق آسيا وإقليم غرب الهادي تصل إلى ما يقرب من 60% من إجمالي نسبة الوفيات على مستوى العالم، ويعتبر إقليم شرق المتوسط أقل نسبة وفيات على مستوى العالم.

ولقد وصفت منظمة الصحة العالمية الحوادث المرورية بأنها وباء يغزو المجتمعات وأنها سبب رئيسي للوفاة في معظم دول العالم وأنها تتنافس أسباب الوفاة الأخرى مثل أمراض القلب والسرطان (مجلة رسالة التأمين، 2006، ص24).

وقدرت قيمة الخسائر الاقتصادية الناجمة عن حوادث المرور في أمريكا بأكثر من 150 مليار دولار سنوياً، وفي دول الاتحاد الأوروبي بأكثر من 200 مليار دولار سنوياً، وفي الدول الصناعية تقدر الخسائر الاقتصادية الناجمة عن حوادث المرور بحوالي 0.5% من الناتج المحلي، وتزيد هذه النسبة في الدول النامية من (2%-5%)، يذهب الجزء الأعظم منها في توفير العملة الصعبة لشراء الأدوية ومعدات المستشفيات وقطع غيار السيارات التالفة (راضي، 2005، ص10-11).

وقد أثبتت الدراسات (راضي، 2005: 11) إلى أن القيمة الاقتصادية للخسائر المصاحبة لحوادث المرور في الدول النامية وخاصة إفريقيا تقدر بحوالي 50% مثل القيمة الاقتصادية لهذه الخسائر في الدول الصناعية، وتؤكد المؤشرات أن الدول الصناعية المتقدمة تمتلك حوالي 80% من إجمالي السيارات في العالم ويقع فيها 40% من قتلى

حوادث السيارات، بينما تمتلك الدول النامية حوالي 20% من إجمالي السيارات في العالم، ويقع فيها حوالي 60% من قتلى هذه الحوادث.

وخلاصة القول أنّ هناك أسباب مباشرة لحوادث المرور وهي:

أسباب بشرية: تتمثل في:

- عدم المعرفة بأصول القيادة.

- اللامبالاة (الاستهتار).

أسباب تقنية: تتمثل في:

- انعدام الخبرة الفنية والميكانيكية.

- الحالة العامة للسيارة.

1-3-2- الأسباب المباشرة:

1-3-2-1- الأسباب البشرية:

يعتبر العنصر البشري أهم العوامل في التسبب في وقوع حوادث المرور سواء كان هذا

العنصر هو السائق أو الراكب أو ضمن المشاة، ويكون وقوع الحادث بسبب هذا العنصر

راجع إلى إهماله أو تقصيره أو تجاوزه للقوانين (عبد الجليل، 1395هـ: 01).

ويبين الجدول التالي نسبة مسؤولية العنصر البشري في حوادث المرور في بعض

الدول العربية:

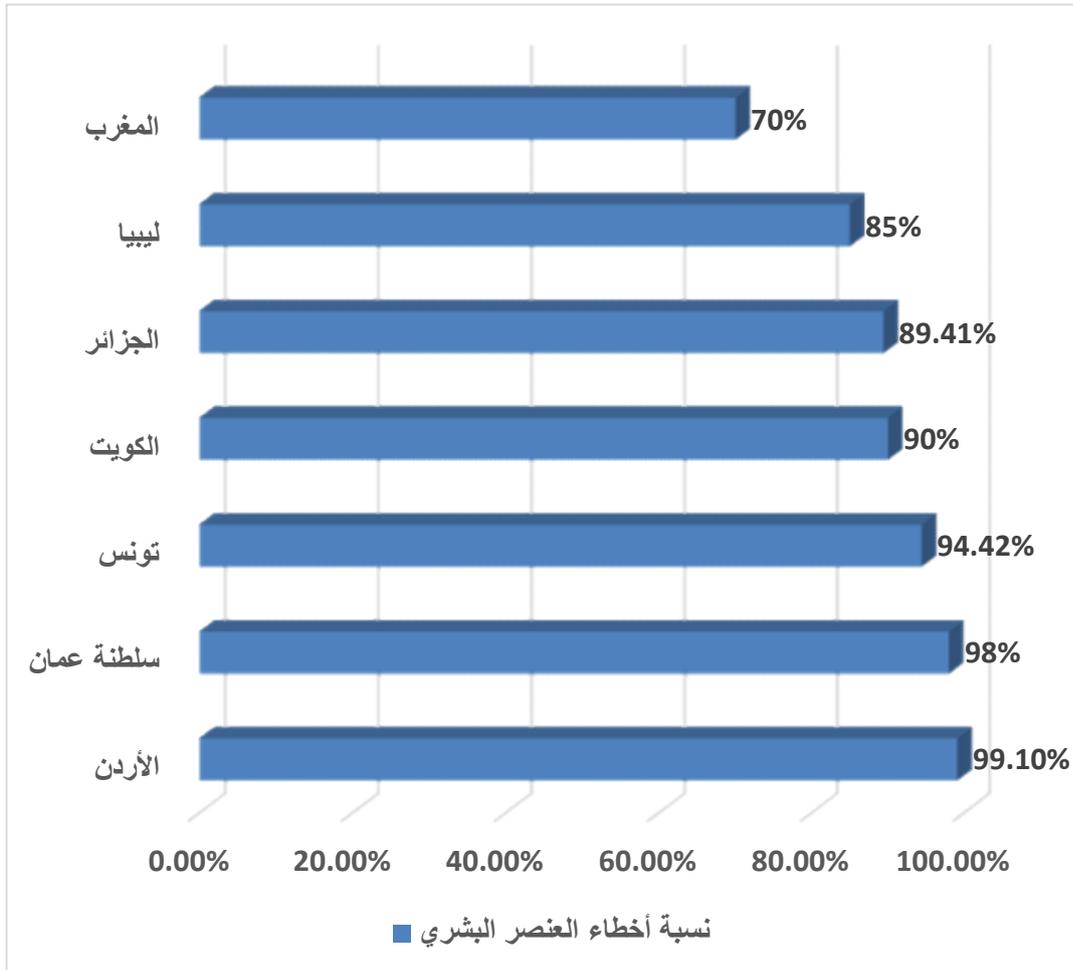
جدول رقم (03) يبين مدى مسؤولية الانسان في وقوع الحوادث المرورية في بعض

الدول العربية:

البلد	نسبة أخطاء العنصر البشري
الأردن	%99.1
سلطنة عمان	%98
تونس	%94.42
الكويت	%90
الجزائر	%89.41
ليبيا	%85
المغرب	%70

شكل رقم (05) يوضح مدى مسؤولية الانسان في وقوع الحوادث المرورية في

بعض الدول العربية:



ويتبين من هذا الجدول مدى تورط العنصر البشري في حوادث في هذه الدول، حيث تقدر نسبة مساهمته بما يعادل 90% في هذه الدول مجتمعة.

أما الجدول التالي نسبة مساهمة عناصر الطريق بما فيها العنصر البشري

جدول رقم (04) يوضح الأسباب الرئيسية للحوادث الجسمانية المسجلة خلال الفترة

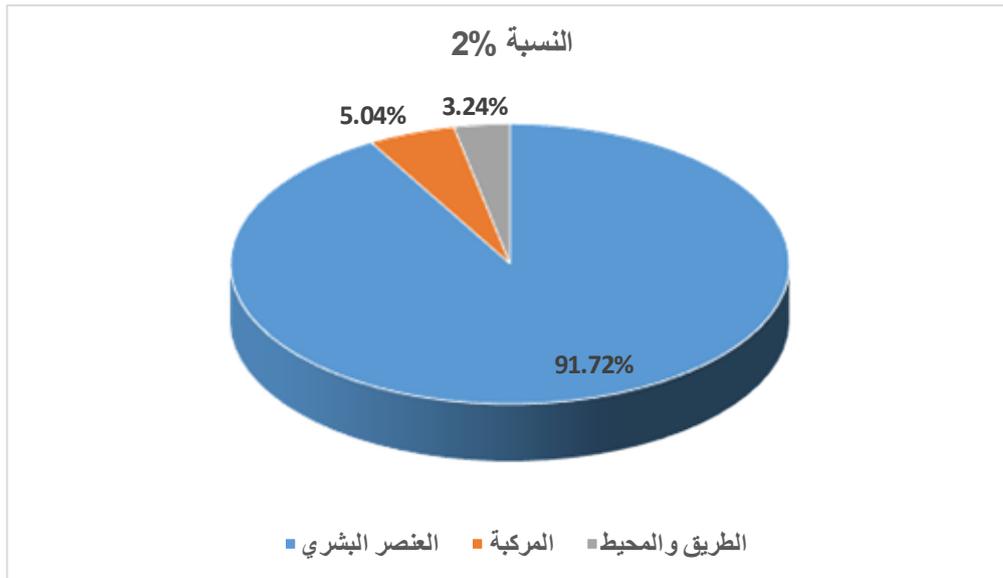
الممتدة من 11 إلى 17/08/2015 في المناطق الحضرية

النسبة المئوية	العدد	السبب
91.72%	255	العنصر البشري
05.04%	14	المركبة
03.24%	09	الطريق والمحيط
100%	278	المجموع

المصدر: تقرير الأمن الوطني عن حوادث المرور في الجزائر، 2015.

شكل رقم (06) يوضح الأسباب الرئيسية للحوادث الجسمانية المسجلة خلال الفترة

الممتدة من 11 إلى 17/08/2015 في المناطق الحضرية



المصدر: تقرير الأمن الوطني عن حوادث المرور في الجزائر، 2015

ونتطرق في العنصر إلى:

- دراسة أثر الإنسان (سلوكات السائق) كعنصر حاضر في حوادث المرور: دراسة
أثر الإنسان كقائد للمركبة على نسبة المشاركة في حوادث المرور عند: السرعة الفائقة،
التوقف الخاطيء، التعب والإرهاق، القيادة بدون رخصة، النوم أثناء القيادة، إطفاء الأنوار،
الدوران والانحراف الخاطيء، عدم ترك مسافة أمان كافية، الخروج من شارع فرعى إلى شارع
رئيسي دون مراعاة القواعد المرورية، الرجوع للخلف دون التأكد من خلو الطريق، الانتقال
بين المسارات بدون إشارة، الوقوف المفاجيء، قطع الإشارة الضوئية، السير عكس اتجاه
الطريق، وقد أشارت دراسة العسرج(1988) التي هدفت للتعرف على مسببات حوادث
المرور في المملكة العربية السعودية وخلصت الدراسة إلى النتائج التالية:

- يرتبط الحادث المروري بمسببات من بينها:

* الحالة الصحية والنفسية والاجتماعية.

* قوة رد الفعل في حالة الحادث المفاجيء.

- دراسة أثر الإنسان كمشاة على نسبة المشاركة في حوادث المرور عند قيامه:

بالعبور المخالف، السير في طريق السيارات، العبور بين مركبتين، العبور المفاجيء، الركوب

أو النزول من المركبة في مجال الطريق، لعب الأطفال في الطريق، دفع أو إصلاح مركبة

في مجال الطريق، عدم احترام قواعد المرور.

ويمكن تلخيص الأسباب البشرية في:

- التعليم والتدريب غير الكافيين:

يقتضي التعليم النظري والتدريب التطبيقي على القيادة أن يكون سائق السيارة قادراً على قيادة السيارة واستخدامها استخداماً سليماً وآمناً وألاً يلحق الضرر بنفسه أو بغيره من مستخدمي الطرق، لكن واقع الحال بيّن أن الذين تورطوا في حوادث المرور لم يكونوا حاصلين على تدريب وتأهيل كاف أو رخص القيادة التي تحصلوا عليها حديثة ومازالت في المرحلة التجريبية، وهذا ما يدعو إلى ضرورة تعديل قوانين الحصول على رخص القيادة بما يتماشى والمعطيات الميدانية بما يخدم تحجيم مشكلة حوادث المرور.

- عدم المعرفة بأصول القيادة:

يعتبر السائق هو المحور الرئيسي الذي تدور حوله حوادث السير، وقد دلّت الإحصائيات أنّ 85 % من هذه الحوادث تقع بسبب السائق، إذ أن قيادة المركبة فن له أصوله وعلم له قواعده، لهذا نجد كثيرا من الحوادث ترجع إلى عدم اتباع السائق لأصول القيادة أو عدم إلمامه بقواعد وآداب المرور كمدلول اللوحات والإشارات الضوئية والخطوط الأرضية، حيث بينت دراسة الشهراني (2003) التي هدفت للتعرف على اتجاهات الشباب نحو مشكلة المرور، وأجريت على عينة قوامها 5600 طالب من طلاب التعليم الثانوي بمدينة الرياض وقد توصل الباحث إلى نتائج منها:

- فئة الشباب المبتدئين في قيادة السيارات هم من أخطر الفئات وأكثرها هشاشة أمام المشاكل المرورية، وأكثرها وقوعا في السلوكات المرورية السلبية والتعود عليها.

ومن مظاهر اهتمام بعض الدول بتأهيل السائقين أنها تشترط للحصول على رخصة السياقة ليس فقط اجتياز الاختبار المعدّ لذلك وإنما الخضوع لدورة تدريبية بإحدى مدارس تعليم قيادة المركبات يشرف عليها مختصون بشؤون التدريب والتعليم، كما تشترط بعض الأنظمة إجراء اختبار نفسي للمتقدمين الراغبين في الحصول على رخصة السياقة.

- اللامبالاة:

وهي ظاهرة سلبية تدفع بالسائق إلى سلوك غير سوي له تأثيره كبير في عدم احترام قواعد المرور، وكما يؤكد بعض الباحثين أن الصفات الإنسانية كالعادات والمستوى التعليمي تلعب دوراً كبيراً في اكتساب الخبرة ورفع الكفاءة وحسن الخلق، فاللامبالاة هي التي تؤدي إلى القيادة بسرعة فائقة وإلى تخطي الإشارات والتقاطعات وعدم الالتزام بالمسارات المحددة (عبد الرحمن، 1403، ص ص 12-140).

ومن هذه السلوكيات تصرف السائق الأناني الذي يعتبر أن الطريق ملك له ولا يراعي ما لغيره من حقوق ولا يحترم ما يفرض عليه من قواعد، والسائق المتهور الذي تغلب على سلوكه أنانية الطفولة ويظهر نفاذ صبره بسرعة من خلال مزاحمة السائقين واستعمال المنبه بشكل مستمر ويعبر عن غضبه بالقيادة المستهترة، حيث توصلت دراسة الشهراني (2003) إلى نتائج منها أن المكون السلوكي من مكونات الاتجاه هو الأخطر والأكثر إفصاحاً عن نفسه لدى فئة السائقين الشباب.

لذا يفترض توفر بعض الصفات في السائق منها:

- الإحساس بالمسؤولية:

وذلك اتجاه نفسه ومن معه من مستعملي الطريق فإذا ما شعر بها وأحس بالمسؤولية كانت تصرفاته إيجابية.

- حسن الحكم على الأمور:

تكتسب بالتعليم والتدريب والخبرة العملية سواء في حياته العامة أو عند قيادة للسيارة، وتظهر بصفة خاصة عند السائق الذي يتمتع ببعد النظر ويكون دائما مسيطرا متحكما في سلوكاته حتى في مواطن الخطر.

- تركيز الانتباه:

فالسريعة مع شرود الذهن ولو للحظات قليلة تؤدي إلى نتائج بالغة الخطورة، لذلك وجب على السائق أن يركز اهتمامه أثناء القيادة آخذا في الاعتبار حركة المرور وحالة الطريق ومتبها لما يدور حوله وما يحتمل أن يحدث من مفاجآت وخاصة أثناء الليل.

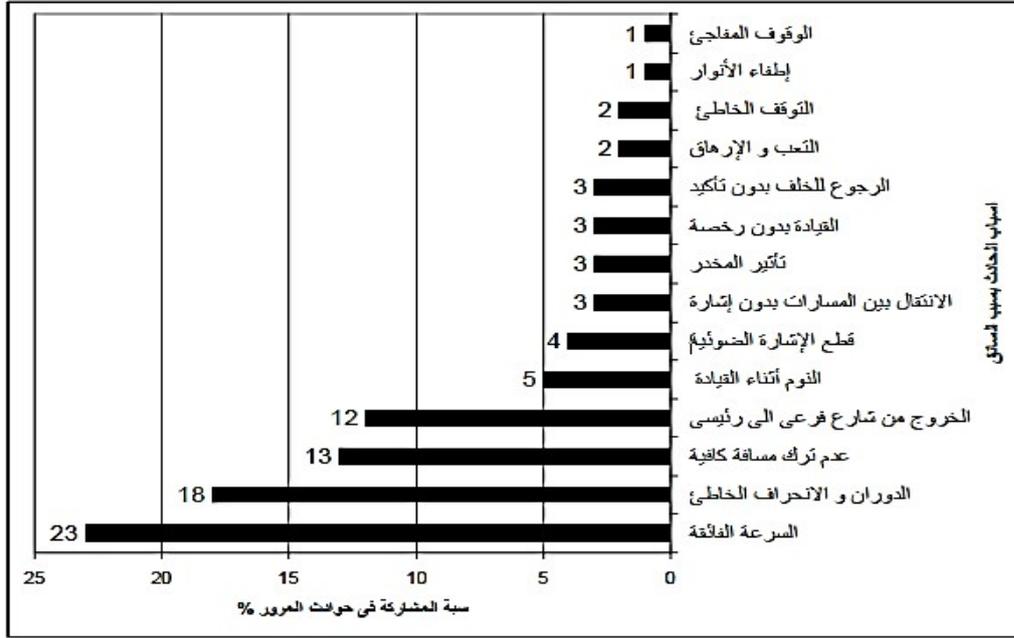
- أخلاقيات القيادة:

وذلك بالتعاون مع سائر مستعملي الطريق، ذلك أنّ لكل سائق حقوق وعليه واجبات ولا يمكن لأي سائق الحصول على حقوقه دون مساهمة السائقين الآخرين بتنفيذ ما عليه من واجبات ويظهر هذا التعاون بصفة خاصة عند ازدحام الطرق والساحات في المدن، وفي حالة التجاوز فإذا أصرّ كل سائق على وجهة نظره واتسمت بالعناد أدى ذلك إلى إعاقة حركة المرور وتعطيلها.

(Journal of Engineering Sciences, Assiut University: 483-505)

وعند مقارنة أسباب حوادث المرور التي تعود للسائق في كل من مصر والجزائر نجد أن

شكل رقم (07) يوضح أسباب حوادث المرور التي ترجع إلى السائق



تكشف معطيات الشكل عن إمكانية تمييز الأسباب التي ترجع إلى السائق كمشارك

في حوادث المرور إلى أربعة أنماط هي:

* **النمط الأول:** ويشمل الأسباب المتصلة بالطبيعة الفيزيائية للسائق، ويدخل في إطار

ذلك:

- التعب والإرهاق حيث شارك هذا العامل بنسبة 2 % من الحوادث، إذ أن الإرهاق

من شأنه أن يلعب دورا في زيادة السرعة ومن ثم عدم السيطرة على المركبة، إضافة إلى أن

التعب والإرهاق من شأنه أن يقلل قدرة الإنسان على إدراك قواعد المرور أو قواعد التعامل

مع المركبة ذاتها، الأمر الذي يزيد من احتمالية وقوع الحادثة.

(Hennessy and Wiesenthal, 1997, p 348-361)

- النوم أثناء القيادة حيث تسبب في وقوع نسبة 5% من الحوادث، ذلك يعني أن

العوامل المتصلة بالحالة الفيزيائية للسائق لعبت دورها بنسبة 7% من حوادث المرور في هذه

الدراسة.

*** النمط الثاني:** ويشمل مجموعة الأسباب أو العوامل المتصلة بالقيادة المنحرفة، وهي القيادة التي لا تقرها قواعد المرور، وتعتبرها من الأفعال أو السلوكيات المعاقب عليها، ويدخل في هذا الإطار المشاركة في الحادثة تحت تأثير المخدر وذلك بنسبة 3% من الحوادث، ويرتبط بذلك سلوك انحرافي آخر من الناحية المرورية يتمثل في القيادة بدون رخصة، حيث يعتبر هذا العامل مسئولاً عن نحو 3% من الحوادث المرورية (Yagil, 1998, p 123-135). أما القيادة بدون رخصة، فهي من ناحية ترتبط بصغار السن، الميل إلى المغامرة، ومن ناحية أخرى تتميز بكونها قيادة خشنة، تتميز بالسرعة العالية، والاستخدام الخاطئ للسيارة في الطريق (Arnett. And Fine, 1997, p 57- 63).

*** النمط الثالث:** يضم مجموعة العوامل أو الأسباب التي تتصل بما يمكن أن نسميه القيادة الخشنة، ومن ذلك السرعة الفائقة حيث تسببت في وقوع نسبة 80% من حوادث المرور، وهي نسبة عالية، وذلك لأن السرعة الفائقة من شأنها أن تفقد السائق القدرة الكاملة على التحكم في مركبته إضافة إلى أنها تضعف قدرته على التحكم في المتغيرات التي يقود في إطارها، لأنها تقلل الفاصل بين إدراك المتغير وبين اتخاذ القرار للتعامل معه، ومن ثم فالسرعة العالية من شأنها أن تزيد من حوادث المرور.

(National Highway Traffic Safety Administration, 1998b).

ويدخل في هذا الإطار عدم ترك مسافة كافية بين المركبات وهو العامل الذي تسبب

في نسبة 13% من حوادث المرور، وذلك لأنه يماثل السرعة العالية في انكماش الزمن

اللازم لتفادي التصادم إذ ينكمش الزمن كلما كانت المسافة أقل أو كلما كانت السرعة أعلى (Goehring, 2000).

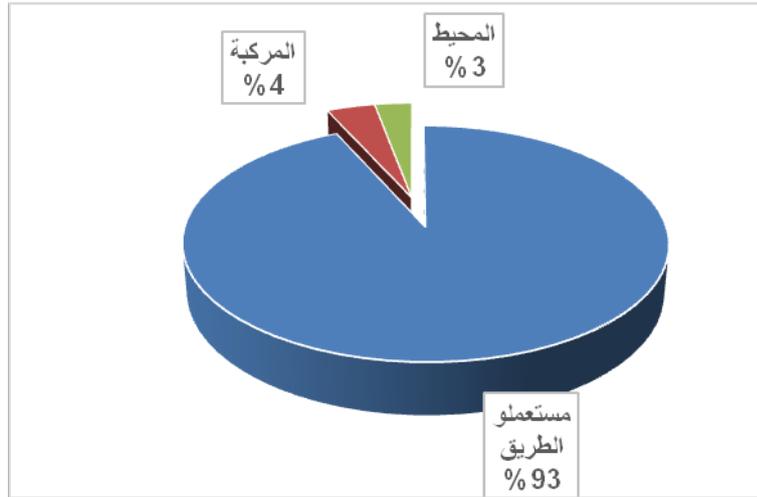
* **النمط الرابع:** يضم مجموعة العوامل و الأسباب التي تشير إلى مخالفة السائق لقواعد وآداب المرور، ويدخل فيها التوقف الخاطئ الذي تسبب في وقوع 2 % من الحوادث، الدوران والانحراف الخاطئ في نسبة 18% من الحوادث، الوقوف المفاجئ الذي تسبب في نسبة 01% من الحوادث، الانتقال بين المسارات بدون إشارة و تسبب في نسبة 03% من الحوادث الرجوع للخلف بدون التأكد من خلو الطريق تسبب في نسبة 03% من الحوادث، بينما الخروج من شارع فرعى إلى شارع رئيسي تسبب في وقوع 12% من الحوادث، ويعنى ذلك أنّ هذا النمط من العوامل كان سببا رئيسيا لنحو 43% من الحوادث، مما يدل على أنّ المخالفة الصريحة والواضحة لبعض قواعد المرور تتسبب في هذا الكم الهائل من الحوادث، وهذا النمط ونمط القيادة الخشنة يسببان معا حوالي 79% من حوادث المرور بمصر.

أمّا في الجزائر فإنّ إحصائيات المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق قد بينت الأسباب المباشرة لحوادث المرور والتي تعود إلى العنصر البشري، حيث يوضح الجدول الموالي نسبة كل عامل من هذه العوامل وعدد مرات تكرار هذا العامل

جدول رقم (05) يوضح الأسباب المباشرة لوقوع حوادث المرور بالجزائر 2014

المجموع	المحيط	المركبة	مستعملو الطريق	العدد
40101	1168	1524	37409	
100.00	2.91	3.80	93.29	النسبة %

شكل رقم (08) يوضح الأسباب المباشرة لوقوع حوادث المرور بالجزائر 2014



جدول رقم (06) يوضح توزيع السائقين المتورطين حسب أقدمية رخصة القيادة

المستوى الوطني		المستوى الريفي		المستوى الحضري		
النسبة (%)	العدد	النسبة (%)	العدد	النسبة (%)	العدد	
32.36	12978	41.00	9314	21.08	3664	اقل من سنتين
25.22	10114	23.58	5358	27.36	4756	من 2 إلى 5 سنوات
20.72	8309	16.06	3649	26.81	4660	من 5 إلى 10 سنوات
9.49	3805	5.90	1340	14.18	2465	أكثر من 10 سنوات
2.21	885	3.17	720	0.95	165	غير معروف
10.00	4010	10.29	2337	9.62	1673	بدون رخصة
100.00	40101	100.00	22718	100.00	17383	المجموع

جدول رقم (07) يوضح دور العنصر البشري في حوادث المرور 2014

النسبة(%)	العدد	الأسباب
27,32	10956	السرعة المفرطة
9,22	3696	التجاوزات الخطيرة
5,94	2382	عدم انتباه السائق داخل الأحياء
5,29	2119	عدم استعمال ممرات الراجلين
5,05	2026	عدم احترام المسافة الأمنية
4,89	1962	المناورات الخطيرة
4,25	1705	رفض الأولوية
3,94	1580	عدم احترام اشارات المرور
3,16	1266	عدم أخذ الحيطة من طرف المشاة عند عبور الطريق
3,07	1230	السير على اليسار
2,94	1177	اللاعب وسط الطريق أو السير على حافة الطريق
2,91	1168	فقدان السيطرة
2,63	1056	تغيير الاتجاه دون إشارة
1,59	639	السياقة في حالة سكر أو تحت تأثير مخدر
1,32	529	السياقة دون الحيازة على الرخصة المقررة
1,22	490	عدم احترام إشارة قف
1,05	420	عدم أخذ الحيطة من طرف السائق عند عبور الدراجات
1,04	416	السير في الاتجاه الممنوع
1,02	410	عدم انتباه السائق عند خروجه من مكان التوقف
0,88	351	عدم أخذ الحيطة من طرف السائق عند الرجوع إلى الخلف
0,74	296	الوقوف أو التوقف الخطيرين
0,53	211	جنحة الفرار
0,47	190	الانبهار بالأضواء
0,25	102	استعمال الهاتف المنقول أو النصت الإذاعي
2,57	1032	أخرى
93,29	37409	المجموع

المصدر: المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرقات، إحصائيات حوادث المرور الجسمانية (2014).

يتضح من خلال الجدول أن السائقين المبتدئين الذين يمتلكون رخص سياقة أقدميتها أقل من سنتين تورطوا في حوادث المرور بنسبة 32.36% خلال 2014، وأن السائقين الذين يمتلكون رخص سياقة أقدميتها أقل من عشر سنوات تورطوا في حوادث المرور بنسبة 78.30% خلال نفس السنة.

1-3-2-2- الأسباب التقنية:

- عدم الخبرة الفنية والميكانيكية:

تحتاج السيارة ككل آلية متحركة إلى عناية ورعاية دائمتين لتؤدي عملها بشكل صحيح، فإذا أن الإنسان يدرك أهمية تمتعه بصحة جيدة ويقوم دوريا بمراجعة الطبيب لإجراء فحص عام لجسمه وان لم يشعر بالمرض، كذلك فالسيارة التي تعمل في شروط قاسية جدا يلزمها إجراء عملية فحص وصيانة تأمين على فترات دورية منتظمة تتضمن مجموعة من خطوات الكشف والإصلاح والصيانة والقيام بهذه العمليات في أوقات محددة بالطريقة الصحيحة لضمان بقاء السيارة جاهزة دوما بكامل إمكاناتها لاستعمالها ضمن المدينة أو للمسافات الطويلة زمن جهة أخرى فان الطريقة التي تقاد بها السيارة تشكل نقطة هامة في بقائها بحالة فنية لأطول فترة ممكنة فحينما يتم التعامل مع السيارة بالطريقة الصحيحة والمناسبة تنخفض نسبة الاهتراء (التآكل) ويقل احتمال حدوث الأعطال المفاجأة وعلى العكس من ذلك فان إساءة استعمال السيارة كالإسراع دوم موجب والوقوف المفاجئ وتحميل السيارة فوق طاقتها وإهمال العجلات وعدم الانتباه لضغط الهواء وعدم فحص الزيت في المحرك وعدم الاهتمام بإصلاح الأجزاء التالفة من السيارة مثل الأنوار الأمامية وأنوار المكابح تعرض السيارة لخطر الحوادث إضافة أنها تقرب من نهايتها وتقصر مدة خدمتها وتزيد تكاليف الصيانة المترتبة على استعمالها.

- الحالة العامة للسيارة:

إنّ الحالة الفنية للسيارة بصورة عامة تلعب دورا هاما في ارتفاع عدد حوادث السير ولاسيما ما يخص عمل المحرك والمكابح وزوايا ميل الدواليب الأمامية وللتأكد من صحة الحالة الفنية للسيارة التي تسير في القطر فقد نص قانون السير رقم : 19 عام 1974 على فحص دوري للسيارات من قبل وزارة النقل وفي نفس الوقت الذي يتم فيه دفع الرسوم وهذا جيد لولا أن الفحص الفني للسيارات تحول إلى وهمي ويقتصر على التأكد من أرقام السيارة فقط بينما ينفذ هذا الفحص في الدول المتقدمة بدقة متناهية وفي ورش اختصاصية مجهزة بأحدث الأوجه الفنية اللازمة فما أحوجنا نحن إلى التشدد على دقة وشمولية الفحص الدوري للتأكد من الحالة العامة للسيارة في بلد تكثر فيه السيارات القديمة وتقل الخبرة الفنية والوعي التكنولوجي.

ويجدر بنا أن نشير هنا إلى أنه حتى في أفضل الظروف التطبيقية في أرقى دول العالم تبقى حركة المرور عرضة للحوادث وأن ازديادها في العالم في السنوات الأخيرة كما وكيف قد حدا ببعض الهيئات المعنية إلى تكليف تسع شركات من شركات صنع السيارات في العالم بتصميم سيارة تمنع حصول الفواجع في حال حصول حوادث سير وقد قامت هذه الشركات بوضع العديد من التصاميم وتنفيذ الكثير من التجارب العلمية الموسعة الدقيقة فتوصلت هذه بنتيجة التجارب العلمية الموسعة إلى ضرورة تجهيز السيارات ببعض التجهيزات الإضافية وهي:

- لوحة قيادة فعالية متعددة المصابيح تنذر السائق بكافة الظروف المحيطة به وسيارته قبل حدوثها أو عند حدوثها بحيث يمكن تلاقيها.
- تجهيز الجهتين الأمامية والخلفية للسيارة بواقى الصدمات تمتص القدرة الناجمة على الاصطدام لتقي صندوق العربة والركاب من الإصابات المفجعة.
- تجهيز السيارة بداراة مزدوجة عالية الفعالية بحيث إذا اختل عمل إحدى الدارتين فجأة تبقى الدارة الثانية فعالة وقادرة على إيقاف السيارة.
- تصميم محرك للسيارة بحيث يكون قليل التلويث للبيئة.
- تجهيز السيارة بمصابيح تنبيه جانبية أمامية للتنبيه عند اجتياز المنعطفات.
- تجهيز السيارة بمنبه يعمل عند السير إلى الخلف.
- تجهيز السيارة بقاطع الكهرباء لمنع نشوب الحريق واستمراره.
- تدعيم متانة هيكل القسم المتوسط من صندوق العربة بحيث لا يتأثر بالصدمات.
- جعل طبيعة المقود من النوع الانزلاقي القابل للطي في حال تلقي الصدمة لئلا يصيب السائق بالأضرار كما هو معروف.

<https://www.linkedin.com/profile/view>

1-3-3- الأسباب غير المباشرة:

ونذكر منها: حالة الطريق (التصميم الهندسي)، التصميم الهندسي للسيارة، حالة الجو الخارجي، حالة المشاة، التحكم في حركة المرور، التوعية المرورية، الأنظمة المرورية وتنفيذ القانون، الإجراءات الخاصة لمنح رخصة السياقة، تعاون الأجهزة ذات العلاقة بالمرور.

وسيأتي تفصيل هذه العناصر تباعاً:

1-3-3-1- حالة الطريق (التصميم الهندسي للطريق):

وتتحصّر بتأثير السيارة من خلال حمولتها على سطح الطريق فعندما تتحرك السيارة تؤثر بشكل فعال على القسم المستعمل فيه إلى أحداث خلل في جسم الطريق يقلل من متانة ومقاومته ويقصر من عمره ويزيد من هدر المواد المستعملة بسبب الحاجة إلى الصيانة المستمرة كما يتسبب من اهتزاز حركة السيارة فنتيجة حركتها وعجلاتها وتموجات واضطرابات أخرى متنوعة على سطح الطريق تؤثر مباشرة على السيارة نتيجة لمروها بتأثيرها فجائية وصدّات قاسية إلى أعطال في السيارة واستهلاك القطع والمواد التبادلية وترمم وصيانة الطريق، كما أن الندرة في معالجة الموقع كأحد العناصر المؤثرة والمسببة للحوادث المرورية وعدم الاهتمام به في معظم الدراسات رغم خصوصية دراسة مواقع الحوادث المرورية يمكن أن يسهم مساهمة فاعلة في التعرف على بعض الأسباب الحقيقية والخفية لهذه الحوادث مما يؤدي إلى تلافي هذه الأسباب وبالتالي التقليل من الحوادث المرورية وأخطارها ونتائجها، وبالتالي تزيد من فرص تقليل حوادث السير، لذا ينبغي أن يراعى في إعداد المشروع العام لإنشاء شبكة طريق جديدة حجم السير اليومي والمستقبلي ومراعاة ما يلي:

- جعل الطريق الواصلة بين أطراف المدينة بعيدة عن مداخلها قدر المستطاع أو

إقامة أنفاق أو معابر علوية إذا تعذر ذلك.

- تخصيص مآرب مختلفة في الشوارع الرئيسية داخل المدن لكل وسائل المرور المختلفة كالسيارات والدراجات والمشاة مع إعطاء أفضليات لوسائط النقل العامة الكبيرة.
- إنشاء طرق اتصال خاصة تخدم كافة المرافق العامة والخاصة وتنظيم حركة اتصال بينهما وبين الطرق الرئيسية.
- توجيه المرور إلى مستويات مختلفة على التقاطعات والمفترقات.
- إنشاء ممرات سفلية أو علوية للمشاة المناطق التي يكثر فيها مرور المركبات والمشاة معا ذلك لنقل الركاب من وسائط النقل العامة إلى أرصفة الشوارع المجاورة.
- تحديد عرض كاف للأرصفة المخصصة تستوعب كثافة حركة المشاة في المناطق التجارية السكنية.
- وضع الإشارات على الطرق منها إشارات المسافات الكيلومترية وتخطيطها بالدهان وترقيمها وتنظيم الإعلانات على جوانب الطرق على ألا يتعدى أمن الطريق ولا تعوق الرؤية.
- العمل على استقامة الطرق مع الإقلال من المنعرجات وتحسين رصفها وإنشاء حواجز عريضة للفصل بين حركتي المرور في الاتجاهين المتعاكسين.

1-3-3-2- التصميم الهندسي للسيارة:

من أبرز هذه المشكلات أخطاء التصميم:

حيث نلاحظ أن الشركات المنتجة للسيارات تبذل كل ما في وسعها لعلاج هذه الأخطاء فعلى سبيل المثال سحبت شركة فولفو عام 1972 حوالي (150.000) سيارة لإصلاح خطأ في جهاز التوجيه وذلك تقاديا لعدم السيطرة على مقود السيارة عند السرعة العالية وكذلك عدم توفر المواصفات القياسية وشروط الأمان في تصميمها وعدم تجهيزها بوسائل التحكم اللازمة ونسرد على سبيل المثال أمثلة لما توصل إليه مهندسو السيارات في هذا المجال وهو غير متوفر في بلادنا هو جهاز التحذير التلقائي للسائقين فإذا اقتربت سيارة أخرى من سيارته إلى حد معين تزداد قوة إشارة التحذير كلما ضاقت المسافة بين السيارتين، وهناك جهاز التنبيه الأوتوماتيكي للسائق النائم وهو يعمل إذا أغفى السائق ولم يحرك مقود السيارة.

1-3-3-3- حالة الجو الخارجي(عوامل طبيعية):

ويقصد بذلك مجموعة العوامل الطبيعية المسببة لحوادث المرور والمؤدية لاختناقات السير الناتجة عن أحوال طبيعية مختلفة أو متقلبة ناشئة عن الجو الخارجي والتي من شأنها أن تؤثر بشكل مباشر أو غير مباشر على العناصر الثلاثة الأخرى لمشكلات الطريق (السائق، الطريق، المركبة) وتتعدد هذه العوامل بتعدد واختلاف الأحوال الجوية في كل بلد، كما تتناسب أثارها بمقدار ما تتصف به من شدة وإن كان يمكن إبداء بعض الأمثلة للدلالة

عليها فتكاثف الضباب وتراكم الثلوج وتشكل الصقيع وهطول الأمطار الغزيرة وتدفق السيول وهبوب الرياح العاصفة المصحوبة بالغبار الكثيف وارتفاع درجات الحرارة ونسبة الرطوبة كل ذلك من شأنه أن يفقد الطريق أمانها وسلامتها ويؤدي إلى تخريبها وإتلافها، كما يفقد السائق قدراته على التحكم الجيد بمركبته أو الرؤية الواضحة لطريقه وما يرتبط بها من حركة المرور، كما يقلل من فعالية أجهزة الإشارة أو المكابح في السيارة ويؤثر على محركها أو على بعض الأجزاء الأخرى المساعدة على سلامة دورانه، وعلى ذلك فإنه ينبغي أن يحسب حسابا كبيرا لهذه العوامل الناتجة من المناخ الخارجي لتلافي وقوع حوادث المرور فيها أو تجنب اختناقات السير التي تؤدي لها، ولهذا بادرت السلطات المختصة بحركة المرور في البلدان التي تعاني من نتائج هذه العوامل وتأثيرها على بث وإذاعة التحذيرات للسائقين في مثل هذه الأحوال وتقديم الإشارات اللازمة لقيادة مركباتهم وتعريفهم بالأماكن الخطيرة على كل طريق يريدون سلوكه.

1-3-3-4- حالة المشاة:

يمكن القول أن الأسلوب الغير المباشر لحوادث المرور يتمثل في مخالفة لقواعد المرور ومرجع هذه الحقيقة أنه مهما قدمت هندسة الطرق من حلول قيمة فان السلوك الخاطيء لمستعملي الطريق(المشاة) يمكن أن يفسد كل أثر لتلك الحلول ومن هذه الأخطاء:

- عدم تقييدهم في العبور من الأماكن المخصصة للمشاة الناتج عن قلة وعيهم بأنظمة وقواعد السير.

- مرور كبار السن عبر الطرق والشوارع بشكل خاطئ وقلّة سمعهم وضعف بصرهم واتخاذ الأطفال الطرق ساحة للعب.

-إساءة استخدام الطريق من قبل الباعة المتجولين.

1-3-3-5- التحكم في حركة المرور:

وتعني تأمين الكوادر الفنية والأجهزة اللازمة لتحسين حركة المرور على شبكة الطريق من خلال استخدام وسائل التحكم في حركة المرور وأهمها الإشارات الضوئية وتجهيزها بالتقاطعات التي لا تتوفر فيها الأماكن الكافية للمركبات خاصة إذا تعرضت حركة المرور فيها إلى تأخير غير عادي بسبب ضغط المرور، وقد تدرج تطوير وتحسين الإشارات الضوئية في مراحل عديدة أهمها ربط الإشارات وتشغيل فترة الضوء الأخضر في التقاطعات المتتالية على التوالي مع الربط بغرفة التحكم المركزي ويستخدم لتحديد فترات تشغيل الإشارة برامج محددة بحيث يتم اختبار البرنامج المناسب حسب ضغط المرور الفعلي باستخدام الحاسب الإلكتروني مع إمكان تأمين أفضليات الضوء الأخضر لسيارات الخدمة العامة كالشرطة والحريق والإسعاف، ولابد من التنويه هنا بأن هناك عددا من حوادث المرور يكمن سببها المباشر في عدم تنظيم الانتظار وضيق المكان المخصص لمرور السيارات نتيجة اقتطاع جزء من الطريق قد يؤدي إلى وقوع حوادث المرور بسبب اندفاع السائقين بسرعة عالية بمجرد خروجهم من نقطة الاكتظاظ لمحاولة تعويض الوقت الضائع في منطقة

الاختناق وهي أهم الأسباب المؤدية إلى الحوادث، إضافة إلى الحالة النفسية التي يكون عليها السائق وعدم تحكمه في حالة تأخره لا سيما إذا كان مرتبطا بموعد أو عمل.

1-3-3-6- إجراءات منح رخص السياقة:

ينبغي عدم التساهل في إجراءات منح رخص السياقة وإخضاع طالبي الحصول على الرخص إلى شرطين أساسيين.

- شرط اللياقة البدنية:

ويشمل الحد الأدنى (صحة الجسم وسلامة النظر مع تمييز الألوان وسلامة السمع والأعصاب والخلو من العاهات)، التي تؤثر تأثيرا مباشرا على قدرة السائق في القيادة الآمنة وذلك طبقا للاشتراطات الصحية اللازمة بالنسبة لرخص السياقة حسب فنياتها المختلفة ومتطلبات السلامة والأمن اللازمة لكل منها.

- شرط اللياقة الفنية:

بحيث يفحص طالبوا الحصول على رخص السياقة فنيا ولمدة كافية وفقا لأحداث الأساليب الفنية والعلمية الحديثة وخاصة بالنسبة لطالبي الحصول على رخص السياقة للوزن الثقيل ونقل المسافرين وكحد أدنى يجب على طالب رخص السياقة أن يكون قادرا على إجراء العمليات التالية وبشكل يتفق مع قواعد وآداب المرور العامة:

- إدارة المحرك بطريقة جيدة والسير بالسيارة على خط مستقيم ومتعرج.

- تخطى مركبة أخرى وملاقاتها على طريق واحد ومتقاطع.

- الدوران الصحيح إلى اليمين وإلى اليسار والرجوع إلى الوراء وإدخالها إلى مكان محدود.

- السير والتوقف على الطرق المنحدرة.

- الاستجابة بشكل سريع إلى توجيه الشاخصات وإشارات شرطي المرور وإشارات السائقين الآخرين.

- استدارة السيارة على طريق محددة العرض.

- التوقف في الحالات العادية والطارئة.

- اجتياز مفترق الطرق وملتقياتهما.

1-4- نتائج حوادث المرور

إن لحوادث المرور أضرار اجتماعية واقتصادية كبيرة نذكر منها:

1-4-1- من الناحية الاجتماعية:

إنه من الواجب على الدولة أن تولي اهتماما كبيرا للمحافظة على أمن وسلامة المواطنين من حوادث المرور التي تكون في غالب الأحيان السبب الرئيسي في ضحايا بشرية يتركون وراءهم أرامل ویتامی وقد يتعرضون لإصابات تكون مزمنة وغالبا دائمة كالتشوهات أو العاهات... الخ.

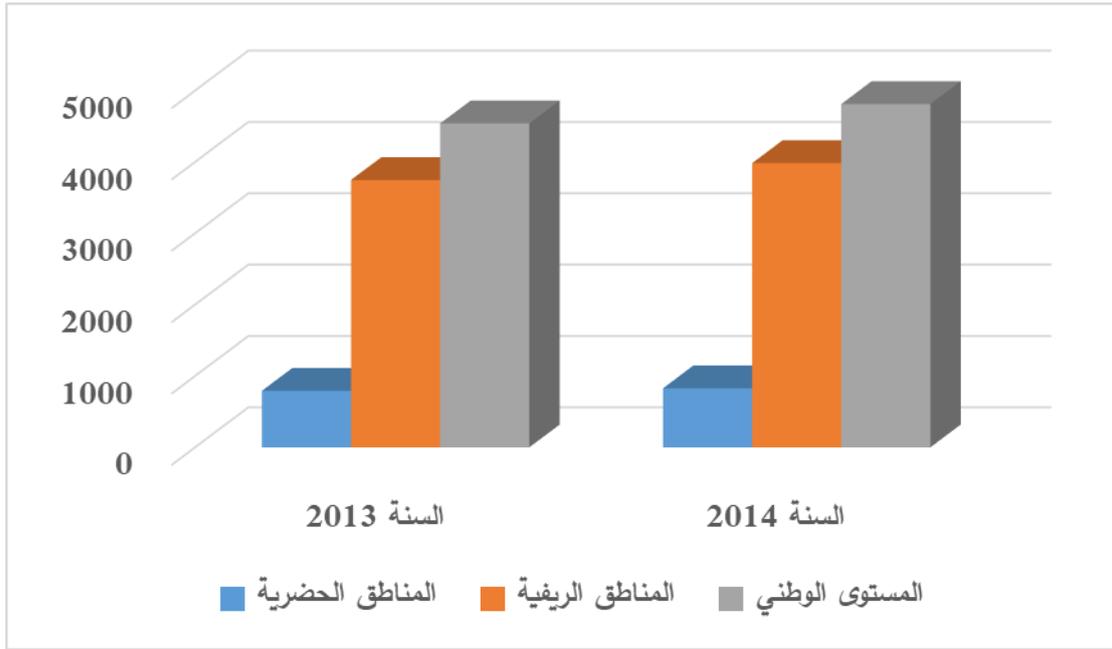
ويمكننا أن نستدل عما ينتج من أضرار وخسائر خاصة في الأرواح من جراء هذه

الحوادث فيما يوضحه الجدول التالي:

جدول رقم (08) يوضح مقارنة عدد القتلى خلال السنتين 2013 و 2014

المستوى الوطني	المناطق الريفية	المناطق الحضرية	
4540	3748	792	السنة 2013
4812	3984	828	السنة 2014
272	236	36	الفارق
5.99	6.30	4.55	النسبة %

شكل رقم (09) يوضح مقارنة عدد القتلى خلال السنتين 2013 و 2014



المصدر: إحصاءات المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق (2014)، وزارة النقل، الجزائر

مقارنة حصيلة القتلى:

يوضح كل من الجدول السابق والشكل البياني عدد قتلى حوادث المرور خلال سنة 2014، حيث بلغ عددهم 4812 قتيلا، منها 828 قتيلا داخل المناطق الحضرية و3984

قتيلا في المناطق الريفية. وبمقارنة هذه الحصيلة مع حصيلة الفترة نفسها من سنة 2013 نلاحظ ما يلي:

- ارتفاع عدد القتلى داخل المناطق الحضرية بـ 36 قتيلا، أي بنسبة 4.55%.
- ارتفاع عدد القتلى داخل المناطق الريفية بـ 236 قتيلا، أي بنسبة 6.30%.
- ارتفاع عدد القتلى على المستوى الوطني بـ 272 قتيلا، أي بنسبة 5.99%.

نتائج يمكن أن نستدل من خلالها على مدى الخسائر في الأرواح التي تبينها الإحصائيات التي تقوم بها الهيئات المختصة كمصالح الدرك الوطني والأمن الوطني في كل سنة.

1-4-2- من الناحية الاقتصادية:

تتمثل هذه الأخيرة في توفير العملة الصعبة لتأمين وتعويض الخسائر المادية كقطع الغيار سواء كانت محلية أو مستوردة كذلك الأمر بالنسبة للتجديد الدائم والمستمر في استيراد السيارات من الخارج، وهذا عوض أن توفر هذه الأموال بمشاريع وطنية استثمارية تعود بالفائدة على الاقتصاد الوطني كتوسيع شبكة الطرق وإنارتها لتفادي مثل هذه الحوادث.

1-5- الوقاية من حوادث المرور:

مما لا ريب فيه أن عملية الوقاية من حوادث المرور أصبحت تحظى باهتمام قيادة الدرك الوطني والأمن الوطني نظرا لآثارها السلبية على الوضع الاقتصادي والاجتماعي للبلاد لان حركة المرور أصبحت مشكلة يومية ترتبط ارتباطا مباشر بحياة المواطن وتؤثر بشكل سلبي على الأفراد من حيث سلامة أرواحهم.

كما أن مشكل زيادة حوادث المرور أصبحت متفاقمة في حداثها بسبب توسع حركة المرور وارتفاع عدد السيارات والشاحنات ونمو حركة السير في شوارع المدن.

من هذا المنطلق لجأت الدولة إلى القيام بعدة إجراءات نذكر منها:

- توسيع شبكة الطرق، - توعية الجماهير، - الحزم في تطبيق قانون المرور.

1-5-1- توسيع شبكة الطرق:

من الواضح أن معظم الطرق صممت منذ سنوات عديدة ولم يأخذ المصممون بعين الاعتبار تطور حركة المرور وزيادة عدد السيارات وحجم النشاط الاقتصادي والاجتماعي وارتفاع مستوى الخدمات، وتحسين حركة المرور يتطلب توسيع وتحسين شبكات الطرق، وهو ما قامت به الدولة في الفترة الأخيرة ممثلة في قطاع الأشغال العمومية، ويجب تركيز حركة النقل والمرور على عدد محدود من الطرق الرئيسية بين المدن الكبيرة لأن الأحياء السكنية القديمة التي تتميز بكثافة سكانية عادة لم تصمم لاستيعاب تزايد حركة المرور المستقبلي، وبناءً على هذه المعطيات وأخرى فإنّ التدخل للتقليل من حوادث المرور على مستوى شبكة الطرق الوطنية والولائية يتمثل في:

- تحويل الطرق الواصلة بين المدن وجعلها بعيدة عن داخلها؛

- إنشاء ممرات بشكل جسور للراجلين في النقاط التي تكثر فيها حركة المرور، وهي

المبادرة التي شرعت فيها الدولة؛

- تجهيز الطرق ونقاط التقاطع بإشارات المرور والإشارات الضوئية اللازمة؛

- إصلاح الطرق القديمة ومحاولة توسيعها متى أمكن ذلك؛
- إنجاز الطرق بما يتلاءم والمعايير المحلية والدولية من حيث الأبعاد لجعلها أكثر اتساعاً وأماناً.

1-5-2- توعية الجماهير:

يقصد بالتوعية نشر الوعي المروري لدى جميع المواطنين وذلك بتصحيح المفاهيم الخاطئة لديهم بالإقناع عن طريق تقديم المعلومات السليمة والحقائق الثابتة التي تساعد على تكوين رأي صائب وخلق قابلية الاستعداد للتعهد الطوعي بقواعد وأنظمة المرور وذلك لتحقيق الأمن والسلامة في استعمال الطرق.

1-5-3- الحزم في تطبيق قانون المرور:

إن تطبيق قانون المرور لا يكون إلا بالمراقبة الشاملة والدائمة وما قامت به الدولة من جهود جبارة وما تقوم به لحد الآن خير دليل على ذلك وتطبيق العقوبات بشدة دون التسامح حتى تخلق الدولة ذلك الإحساس الذي يظهر بأنه هناك رقابة.

إلى جانب هذا فإنّ وضع رادات للكشف عن المخالفات يؤدي إلى التقليل من ارتكاب الأخطاء وبالتالي نقص في الحوادث، كما يجب مراقبة استعمال حزام الأمن الذي أصبح إجبارياً بالنسبة لجميع السائقين بعد صدور القانون الجديد، ومراقبة وثائق السيارة وكذلك معاقبة كل من لم يستعمل الخوذة الواقية للرأس بالنسبة لسائقي الدرجات النارية.

وقد أشارت دراسة (بوظريفة وتير وبوكابوس، 2000) التي تناولت مدى فعالية قانون

المرور الجديد في الجزائر في الحد من المخالفات المرورية المرتكبة من طرف السائقين

حيث بينت النتائج بأن:

- السائقين رغم إدراكهم لأهمية قانون المرور الجديد، إلا إنهم لا يعتقدون أنه سيحدث

تغييرات جذرية على سلوك السائقين، إذ أن (86.7%) منهم يعتقدون بأن القانون يحتاج إلى جدية وإمكانيات لتطبيقه.

- هناك عدة أسباب ومظاهر لعدم احترام قانون المرور لا يمكن معالجتها بالاعتماد

على قانون المرور الجديد لوحده.

ومما سبق يمكن القول بأن هذه القوانين التي وضعتها السلطات المعنية بالمرور لن

تكون فعالة ولا تؤدي عملها إلا بالالتزام والتعاون المشترك سواء بالنسبة لرجل الأمن الذي

ينظم المرور أو بالنسبة لسائقي السيارات والشاحنات وحتى المشاة فلا بد أن يكون هناك

تعاون مكثف بين كل هذه الأطراف لنصل إلى النتائج المرجوة وهي بطبيعة الحال التقليل

من حوادث المرور في الجزائر التي تعود سلبا على الاقتصاد الوطني من جهة وعلى الناحية

الاجتماعية من جهة أخرى وبالتالي تكون الخسارة على الجميع.

2- الخلفية النظرية لحوادث المرور

رغم الجهود المبذولة من طرف مصالح الأمن والهيئات المعنية لمعالجتها والحد من

خطورتها، وكذا دعم السياسة الوقائية لتوفير الأمن والاطمئنان على شبكة الطرق الوطنية

وتأمين الحركة فيها، إلا أنّ السياسة الوقائية الحقيقية ينبغي أن تركز اليوم على الإنسان بالدرجة الأولى وذلك بالاهتمام بجوانبه المختلفة وفهمها وتفسيرها والتنبؤ بها ثم ضبطها وتوجيهها، وهذا لا يتأتى إلا بعد الدراسة التحليلية والشاملة لما جاءت به النظريات والنماذج المفسرة لتورط العنصر البشري في حوادث المرور.

2-1- حوادث المرور المشكّلة السلوكية والحلول المستقبلية:

أصبحت حوادث المرور مشكلة مطروحة على مستوى العالم أجمع لأنها في الواقع مشكلة صحية واجتماعية وسلوكية واقتصادية، بل مشكلة إنسانية معاصرة ولا بد من التحرك على جميع المستويات للتصدي لها عن طريق الدراسات والبحوث العلمية المبنية على الإحصاءات الدقيقة حتى يمكن التعرف على مسبباتها واتجاهاتها ووضع الحلول المناسبة لها ومن هذا المنطلق، لا بدّ لكل دولة أن تنشئ إدارة مخصصة لجمع الإحصاءات بشأن كل ما يتعلق بالمرور على الطرق وأن توفر له جميع الإمكانيات اللازمة لتوفير مثل هذه الإحصاءات من تجهيزات حديثة وحواسيب وكادر مدرب ومتخصص، وعلى قطاع النقل في كل بلد أن يقوم برصد كافة الظواهر المتعلقة بالمرور من خلال إحصاءات دقيقة تساعد على تشخيص الأسباب المتعددة لمشاكل المرور، فتخزين الإحصاءات بشأن حوادث المرور بأنواعها وأسبابها وظروفها ومكانها ولحظة وقوعها والأضرار والإصابات والوفيات والعوامل التي أدت إليها، ووضع هذه الإحصاءات في تصرف الباحثين والدارسين يسمح بإعداد الدراسات التي تقضي بتحليل تلك الإحصاءات بغية التوصل إلى وضع مؤشرات لظاهرة حوادث المرور، وبالتالي صياغة الحلول أو وصف العلاج لها بهدف التقليل من أسباب

الحوادث، كذلك فإن توفر إحصاءات موثوق فيها وشاملة يفيد صانعي القرار في وضع السياسات أو اتخاذ التدابير اللازمة للحد من حوادث المرور، كما يفيد في تحديد النقاط السوداء (التي تعرف بتكرار حوادث المرور على مستواها) الذي يستلزم أيضًا استخدام نظام المعلومات الجغرافية لتحديد أماكن الحوادث بدقة.

لقد اتبعت البلدان المتقدمة استراتيجيات واضحة وثابتة من أجل الحد من كوارث المرور على الطرق، وتدل الإحصاءات على أن عدد القتلى في حوادث المرور على الطرق في هولندا بلغ 3264 قتيلا في عام 1974 ، وانخفض إلى 1160 قتيلا فقط في عام 2000، ولا شك في أن ذلك كان نتيجة استراتيجية محددة وبعيدة المدى، ويعطي دلالة واضحة على قدرة تلك البلدان على وضع استراتيجية واضحة وحشد جهود كبيرة للتصدي لمشكلة حوادث المرور ورفع مستوى سلامة المرور على الطرق.

وقد تختلف المفاهيم من بلد لآخر في تحديد حالات الوفاة والإصابة التي تتسبب بها حوادث المرور، إلا أن الأمم المتحدة عرفت القتل في حادث مرور بأنه " أي شخص قتل بسبب وقوع حادث مرور لحظة وقوع الحادث أو خلال الثلاثين يوماً التي تلي وقوع الحادث"، والجريح في حادث مرور بأنه " أي شخص لم يقتل وإنما جرح جرحاً واحداً أو أكثر سواء كان الجرح عميقاً أو بسيطاً وذلك بسبب وقوع حادث مرور".

(اللجنة الاقتصادية والاجتماعية للأمم المتحدة، 2007: 21)

كما يبين الجدولان التاليان الجهود المبذولة من طرف بعض الدول لخفض ضحايا حوادث المرور.

جدول رقم (09) يوضح الأهداف المقررة لخفض عدد حوادث المرور في بلدان

مختارة من العالم

البلد	عام الانطلاق لتحقيق الهدف	العام الذي يتعين فيه تحقيق الهدف	الهدف المنشود لخفض عدد الوفيات في حوادث المرور على الطرق
استراليا	1997	2005	10- في المائة
النمسا	2000-1998	2010	50- في المائة
كندا	1996-1991	2010-2008	30- في المائة
الدانمارك	1998	2012	40- في المائة
الاتحاد الأوروبي	2000	2010	50- في المائة
فنلندا	2000	2010	37- في المائة
		2025	75- في المائة
فرنسا	1997	2002	50- في المائة
اليونان	2000	2005	20- في المائة
		2015	40- في المائة
إيرلندا	1997	2002	20- في المائة
إيطاليا	2000-1998	2010	40- في المائة
ماليزيا	2001	2010	أقل من 3 وفيات لكل 10 آلاف سيارة
هولندا	1998	2010	30- في المائة
نيوزيلندا	1999	2010	42- في المائة
بولندا	1999-1997	2010	43- في المائة
المملكة العربية السعودية	2000	2015	30- في المائة
السويد	1996	2007	50- في المائة
المملكة المتحدة	1998-1994	2010	40- في المائة
الولايات المتحدة الأمريكية	1996	2008	20- في المائة

المصدر: منظمة الصحة العالمية والبنك الدولي، التقرير العالمي عن الوقاية من الإصابات الناجمة عن حوادث المرور، موجز 2004، ص 09.

جدول رقم (10) يوضح مؤشرات وفيات حوادث الطرق لعام 2005 في بلدان مختارة

الوفيات لكل 100 ألف نسمة	الوفيات لكل 1 مليار سيارة/كلم	البلد
5.5	6.4	بريطانيا
4.9	5.9	السويد
8.8	9.6	فرنسا
14.7	9	الولايات المتحدة الأمريكية
10.2	---	إسبانيا
6.1	(*)7.7	الدانمارك
(*)9.7	---	إيطاليا
(*)9.9	---	البحرين
(*)22	---	عمان

المصدر: إحصاءات المجموعة الدولية للبيانات والتحليلات المتعلقة بسلامة المرور على الطرق

(IRTAD). متوفرة على الموقع: <http://www.cemt.org/irtad/IRTADPUBLIC/we2.html>

يتبين من هذا الجدول أن معظم البلدان المتقدمة والتي وضعت استراتيجيات للحد من حوادث المرور على مدار عقد من الزمن قد نجحت في تحقيق الأهداف التي سطرته بنسب تتراوح بين (10%-50%)، وهذا ما يثبت فعالية التدابير المتخذة في هذا الجانب من جهة وإمكانية القضاء على هذه الظاهرة من جهة أخرى.

وبناء عليه نجد أن نتائج الدراسات وتوصياتها أوضحت كيف يكون لها دور في تخفيض نسبة حدوث الإصابات الناجمة عن حوادث الطرق كما يمكن أن تحسن تنفيذ برامج السلامة على الطرق من خلال تحفيز جميع المعنيين على الاستخدام الأمثل لمواردهم، كما أن الأهداف الوقائية الطموحة الطويلة الأجل تكون أكثر فعالية من الأهداف المتواضعة أو القصيرة الأجل.

أمّا في الدول العربية فإن الأرقام والإحصائيات تبقى مخيفة ولا تعكس الجهود المبذولة للحد من الظاهرة، وتعود في أغلبها حسب نتائج الدراسات والإحصائيات إلى العامل البشري ولأسباب يمكن معالجتها (عبد المعطي، 2005: 10-11).

* في مصر نجد أن عدد الحوادث عام 2004 هي 29111 حادثاً بزيادة قدرها 5.7% عن عام 2003، وبلغ عدد الإصابات الناتجة عن هذه الحوادث 129658 شخصاً بزيادة قدرها 6% عن عام 2003، أيضاً نتج عن هذه الحوادث وفاة ما يقارب 7000 شخص بزيادة قدرها 11% عن عام 2003، وبدراسة أسباب الحوادث المرورية وجد ما يلي (جلسة مجلس الشعب المصري، 2005):

- 72% من حوادث المرور ترجع إلى سلوكيات السائقين.

- 22% من حوادث المرور ترجع إلى الحالة الفنية للمركبات.

- 4% من حوادث المرور ترجع إلى الأحوال الجوية.

- 2% من حوادث المرور ترجع إلى سوء حالة الطريق.

وتؤكد الإحصائيات أن حوالي 15% من إجمالي أسرة المستشفيات يستخدمها

الأشخاص المصابين في حوادث المرور.

* في المغرب العربي تؤكد الإحصائيات أن حوادث المرور خلفت وراءها 3878 قتيلاً

خلال عام 2003، وهو ما يضاعف عدد القتلى في حوادث المرور في فرنسا ثلاثة عشر

ضعفاً، كما أن نصف معاقى المغرب الذين يبلغ عددهم مليوني شخص هم ضحايا حوادث

الطرق، ويشار إلى أن التكلفة الاقتصادية للحوادث في المغرب تزيد على 11 مليار درهم في السنة، وفي أحدث تقرير عن تعويضات شركات التأمين عن حوادث المرور في المغرب بلغت 3.21 مليون درهم عام 2003 أي ما يعادل 46.69% من إجمالي التعويضات والمصاريف التي تدفعها شركات التأمين كاملة باستثناء التأمين على الحياة.

(<http://www.elaph.com/elaphweb/politics 3-2005>).

* وفي تونس نجد أن حصيلة إحصائيات المرور عام 2002 تؤكد على أن عدد الحوادث 12127 حادثاً نتج عنها 1585 قتيل، جرح 16416 شخصاً، وفي عام 2003 كان عدد الحوادث 11544 حادثاً نتج عنها وفاة 1656 وجرح 15698 بانخفاض عن العام السابق وأكدت الإحصائيات على أن السرعة هي العنصر الأساسي من حيث خطورة الحوادث وتؤكد على أنها ساهمت بنسبة 33.45% من المجموع العام للقتلى، 21.36% من المجموع العام للمصابين وبلغ المعدل اليومي للمصابين 34.01%.

(<http://www.prevention.org.tn.htm.statist 8-2-1425>)

* في المملكة الأردنية الهاشمية تشكل الحوادث المرورية استنزافاً خطيراً للطاقات والموارد البشرية والاقتصادية، وقد سجلت الإحصائيات ارتفاعاً ملحوظاً في نسبة الحوادث المرورية، فقد سجلت حوادث الطرق عام 2005 أكثر من 83 ألف حادثاً بنسبة زيادة قدرها 18% عن العام السابق، بمعدل 230 حادث كل يوم، وقد سجلت نحو 1.6 مليون مخالفة مرورية عام 2005، وهناك انخفاض مستمر في معدل الخطورة فبعد أن كان 0.47 عام

1995 وصل إلى 0.22 عام 2005، بينما حدة الحوادث فإنها تتزايد من سنة لأخرى فبعد أن كانت 0.034 عام 1995 وصلت إلى 0.43 عام 2005 (مجلة رسالة التأمين، 2006: 23).

وفي دراسة أسباب الحوادث المرورية بالمملكة وجد ما يلي:

- 80% من الحوادث المرورية ترجع إلى العنصر البشري.
- 5.5% من الحوادث المرورية ترجع إلى خلل المركبات.
- 5% من الحوادث المرورية ترجع إلى عدم صلاحية الطرق.
- 9.5% من الحوادث المرورية ترجع إلى العوامل المناخية.

2-2- النظريات المفسرة لحوادث المرور:

تهدف هذه الجزئية من الدراسة إلى الكشف عن المتغيرات المؤثرة في حوادث المرور ونسبة المشاركة فيها من خلال التركيز على بعض المتغيرات المؤثرة في حوادث المرور كالإنسان (سلوكيات السائق، المكان، الزمان) تحديد أكثر المتغيرات ارتباطا و تعلقا بالوقوع في حوادث المرور وضع مجموعة من التوصيات لكي يستفاد منها في رسم السياسات التي تساعد على التقليل من حوادث المرور، وتقليل الهدر البشري و الاقتصادي الناجم عنها. ونتطرق في هذا المبحث إلى النظريات والنماذج المفسرة للحوادث بصفة عامة، و لحوادث المرور بصفة خاصة، حتى نقف على الأسباب الحقيقية لهذه الظاهرة والحلول الممكنة لتفاديها

2-2-1- نظرية التحليل النفسي:

تعتبر هذه النظرية الشخصية عامل من عوامل الحادث، والحوادث على أنها أفعال مقصودة اللاشعورية، وهي تشبه الهفوات ويعتقد أصحاب هذه الدراسة التحليلية أن الإصابة الجسدية إنما هي عدوان لا شعوري موجه للذات، ويعتبر " فرويد " معظم الحوادث تعبير عن صراعات عصابية أو عقاب الذات هو إحدى المركبات التي تستند عليها سببية الحوادث وترى مدرسة التحليل النفسي أن سبب معظم الحوادث إنما هي الدافعية اللاشعورية (عوض: 31).

فبعض الحوادث تحدث نتيجة الإحساس بالذنب أو الشعور بالاضطهاد أو التمرد على السلطة الأبوية أو الغيظ والحقد، أو عرض من أعراض القلق المرضي، ومن المعلوم أن التحليل النفسي يعتمد على افتراض وجود غريزتي العدوان وهما الهدم والبناء في النفس البشرية، رغم أن ما قدمته هذه النظرية من تفسيرات لا يقابله في الواقع دلائل تجريبية وإن وجدت فبمحض الصدفة وليس بدافع السبب والنتيجة.

2-2-2- نظرية الضغط والتكيف:

حسب رواد هذه النظرية فإن الفرد الذي يقع تحت طائل الضغط والتوتر يكون في الواقع الأكثر تعرضا للحوادث، وتؤكد هذه النظرية على أهمية بيئة وظروف العمل كعامل أساسي محدد لحوادث العمل وأن تكيف الفرد مع مصادر الضغوط هو الحل الأنسب لعدم الوقوع في الحوادث، ويؤكد أصحابها على أثر العوامل المتمثلة في بيئة العمل ومناخه في

وقوع الحوادث، وتركز على الظروف الفيزيائية المحيطة بالعامل مع العلم أنّ السائق معرض لمثل هذه الضغوط في بيئة الطريق وما يحيط بها.

ومن الانتقادات التي وجهت لهذه النظرية أن افتراضها يتميز بالعمومية وعدم الضبط، ذلك أن الضغوط والمواقف الضاغطة لا تؤثر على الجوانب الانفعالية والنفسية للفرد فقط بل تشمل الجوانب الصحية والاجتماعية (يوسف، ص193).

2-2-3- نظرية الحرية والأهداف واليقظة:

من مبادئ هذه النظرية الدور الذي تلعبه البيئة من الناحية النفسية إمّا إيجاباً أو سلباً فإذا كانت سلبية لن تكون هناك حرية ولا يقظة ويصعب تحديد الأهداف ويزيد احتمال الوقوع في الحوادث التي من بينها حوادث المرور، في حين أن البيئة التي تكون من الناحية النفسية إيجابية تسمح للفرد بالحرية وتحديد الأهداف وتجعله يتسم باليقظة لبلوغ هذه الأهداف (العيسوي، ص126).

ومن الانتقادات الموجهة لهذه النظرية هي طبيعة الأهداف من حيث العمومية والخصوصية، وهل تبقى اليقظة والحرية في حال تعارض أهداف الفرد مع محيطه؟، كما أننا نجد بعض الحالات من العمال الذين يقعون في الحوادث رغم توافقهم مع محيط عملهم، وتفترض هذه النظرية أن الحادث هو سلوك عملي رديء مصدره بيئة العمل غير الملائمة للعامل أي التي لا تهتم برأي العامل، ومنه فإن إشراك الفرد وضع الأهداف وإيجاد الحلول يساهم في زيادة الحيطة والحذر لديه، وقد توصلت نتائج العديد من الدراسات إلى وجود

علاقة ارتباطيه ذات دلالة بين المناخ السيكولوجي والحوادث وهو ما يزيد من صدقية هذه النظرية.

2-2-4- نظرية الميل لاستهداف الحوادث:

تعد من أقدم النظريات التي وضعت تفسيراً بيولوجياً للحوادث، وترى أن الأفراد الذين في الحوادث بصفة متكررة يسمون مستهدفي الحوادث، ويعود السبب إلى وجود سمات وراثية وطبيعة تكوينية خاصة تجعلهم يقحمون أنفسهم في الحوادث والسلوك الخطير، ويرى أصحابها أن الميل المؤقت لارتكاب الحوادث لا يصنف ضمن الاستهداف الوراثي للحوادث وإنما هو احتمال حدوث أو مسؤولية قانونية فقط (عوض، ص 30-31).

وتنص هذه النظرية على أنه لتقليل وقوع الأفراد في الحوادث لابد من قياس صفات أولئك الذين ارتكبوا عدداً من الحوادث ومن ثم استعمال النتائج كوسيلة أو أداة تنبؤية، وتبعاً لذلك نستطيع معرفة من تكون درجاتهم عالية على مقياس النزوع لاستهداف الحوادث، كما يرى أصحابها أن هذه الفئة ستقع في الحوادث مهما كان العمل الذي يؤديه (بوني، 1987). وما يعاب على هذه النظرية إهمالها للعوامل الخارجية كأحد الأسباب في الحوادث.

2-2-5- نظرية العزو:

قدمت نظرية العزو تفسيرات لكيفية عزو المسؤولية في حوادث المرور، وقد أثارت هذه التفسيرات العديد من البحوث في هذا المجال، ويمكن تفسير قيام الأفراد بتقييم أخلاقي لحوادث ما من خلال تركيزهم على مفهوم الواجبات وتعد الواجبات معايير غير شخصية

تشير إلى تحديد السلوك المناسب في موقف ما، ولكي يتم ذلك لا بد من تحقيق شرطين هما:

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

- ظهور معايير الواجبات خلال المواقف المتعددة (الاتساق العرضي):

يرى أتباع هذه النظرية أن درجة تحمل الفرد للمسؤولية ترتبط عكسيا مع درجة إدراك العناصر الخارجية كمحددات لذلك السلوك، أي أنه بمقدار ما تكون أسباب السلوك خارجية بمقدار ما يقل تحمل الفرد للمسؤولية (البداينة، 1993).

2-2-6- النظرية التجريبية:

وجدت هذه النظرية قبولا سهلا لدى خبراء النقل والمواصلات وتشير إلى أن للحوادث أسباب متعددة وكثيرة، فالسائق مثلا يكون تحت تأثيرات متغيرة وعديدة فالمركبات والمارة وقواعد المرور كلها مؤشرات لها فعلها وأثرها على الوظائف النفسية والفسولوجية للسائق مثل الإدراك الحسي والذاكرة والتفكير، وبالتالي فهذه النظرية تعتمد في تفسيراتها على العوامل الداخلية للإنسان والخارجية عن نطاقه وحدوده وذلك كي تفسر الحوادث وما ينتج عنها من إصابات (السيف وآخرون، 1990).

كما ترى أيضا أن هناك دوافع متعددة، فقد يكون الدافع للحوادث هو الرغبة في الحصول على تعويضات مالية (الضمانات الاجتماعية) أو تعويضات معنوية (زيارة الأهل

إذا كانوا بعيدا عن مكان العمل أو الرغبة في جلب الاهتمام من طرف الأفراد الآخرين أو لأجل التخفيف من المسؤولية)، ويعنى هذا أن هناك أسباب خارجية وداخلية بالنسبة للحوادث بالنسبة لهذه النظرية ولكن رغم التركيز على الجوانب الخارجية والداخلية إلا أنها لم تبين ما هو الجانب الذي له القدر الكبير في التأثير في وقوع الحادثة.

2-2-7- النظرية الوظيفية:

ما يلاحظ على هذه النظرية هو اتسامها بالشمولية والتكامل في تفسيرها للحوادث، حيث أرجعت جميع النظريات السابقة الحوادث لسبب واحد، في حين ترى هذه النظرية أن الحادث له أسباب متعددة ومتداخلة فيما بينها وبالتالي تفسيره بناءً على مجموع العوامل الإنسانية والمادية.

وقد أدت هذه الرؤية إلى تغير جذري في تفسير الحوادث بالبحث عن العوامل وليس عن الأسباب فقط لفهم المشكلة والتنبؤ بها وبالتالي التحكم فيها وضبطها، وتوصلت الدراسات المرتبطة بهذه النظرية أن:

- 88% من الحوادث تعود للعوامل الإنسانية.

- 12% من الحوادث تعود للظروف البيئية.

وفي دراسة قام بها (منصور، 2009) بعنوان العوامل المساهمة في الوقوع في حوادث المرور كدالة لبعض متغيرات الشخصية، وهدفت الدراسة إلى الوقوف على العلاقة بين بعض العوامل المساهمة في حوادث المرور وبعض متغيرات الشخصية

في المجتمع البحريني، تكونت عينة الدراسة من 85 طالبا من الذكور من مختلف كليات جامعة البحرين الذين سبق لهم الوقوع في الحوادث المرورية لقياس العوامل المساهمة في الوقوع في الحوادث، استخدمت قائمة أسباب التعرض للحوادث ولقياس متغيرات الشخصية استخدم اختبار أيزنك ويلسون للشخصية، واختبار مركز الضبط ومقياس سرعة الغضب.

استخدم المنهج الوصفي الارتباطي كما تم تحليل البيانات لحساب مصفوفة معاملات الارتباط بين Spss بواسطة البرنامج الإحصائي متغيرات الدراسة وتحليل الانحدار المتعدد التدريجي وقد توصلت الدراسة إلى إمكانية التنبؤ بالعوامل المساهمة في الوقوع في الحوادث المرور (تقدير الفرد لحالته الصحية والإجهاد النفسي، وتشتت الانتباه، والسرعة في الأداء مركز الضبط، سرعة الغضب، سهولة الاستثارة العدوانية) لدى أفراد العينة بناء على متغيرات الشخصية.

وقد تبين من نتائج الدراسة إمكانية توظيف بعض متغيرات الشخصية في التعرف على المعرضين للوقوع في حوادث المرور ومن ثم توظيفها في الحملات الوقائية والإرشادية وتعديلات القانون للتقليل من أخطار تلك الحوادث.

خلاصة

إذا كان الإنسان عنصر حاضر في حوادث المرور، سواء كان سائقا أو من المشاة، فإن ذلك يعنى أن إعداد هذا العنصر وتأهيله سوف يساعد بالتأكيد على تخفيض حوادث المرور وذلك ممن خلال توجيه وإرشاد قائد المركبة بعدم القيادة عند التعب والإرهاق، أو القيادة بسرعة عالية وضرورة ترك مسافة كافية بين السيارات، التوقف في الأماكن الصحيحة، الدوران والانحراف، مع التأكيد على أن انعدام المعرفة وعدم الخبرة بالسياقة يعتبران عاملين أساسيين في وقوع الكثير من الحوادث، ومنه فينبغي على السائق أن تكون لديه الخبرة والقدرة على القيادة الصحيحة وأن يتمكن من التعامل السليم مع كافة المواقف والظروف المختلفة، بمعنى آخر أنه يجب التشديد على شروط التدريب النظرية والتطبيقية للمتقدمين للحصول على رخص السياقة واختبارهم اختبارا دقيقا يراعي كل متطلبات السلامة والتأكد التام من الذين يتسببون في عدد كبير من الحوادث.

الفصل الثالث

السلامة والتوعية المرورية

تمهيد

1- السلامة المرورية

2- التوعية المرورية

خلاصة

تمهيد:

لقد تبين للدول دون أي مجال للشك أو الارتياب أهمية السلامة المرورية بما تتضمنه من عناصر (العنصر البشري، المركبة، الطريق)، والعلاقة المتبادلة بين السلامة المرورية والنمو الاقتصادي والاجتماعي المرتبط بالتكاليف المالية والمادية والاجتماعية، فوضعت الخطط والاستراتيجيات والإجراءات والاحتياطات على المديين المتوسط والطويل من سنوات إلى عقود التي تهدف إلى رفع مستوى السلامة المرورية والحد من خسائرها الاقتصادية والبشرية والتخفيف من آثارها وأضرارها، مع العلم أنّ الدول بمختلف تصنيفاتها الفقيرة والنامية والمتقدمة تعمل على تخصيص ميزانيات مستقلة لخطط ومشاريع السلامة المرورية التي تشمل إجراء الدراسات وتنفيذ أعمال التحسينات الهندسية للطرق والتكفل بمواقع الحوادث الخطيرة والطوارئ والتوعية وغيرها وتعتبر الجزائر من بين هذه الدول التي تسعى في سباق مع الزمن للحد من ظاهرة حوادث المرور من خلال استراتيجيات مرتبطة بالسلامة والأمن على الطرقات.

1- السلامة المرورية

يُشكّل تقييم مشكلة حوادث المرور من خلال الإحصاءات والدراسات المبنية على نظم معلومات صحيحة ومفصلة خطوة أساسية لإطلاق حملات تحسين مستوى السلامة المرورية لأهميتها في زيادة الوعي بمخاطر الحوادث وصوغ الاستراتيجيات على النحو المناسب للحد من أعداد الضحايا، وتفتقد نظم معلومات حوادث المرور في الجزائر الدقة اللازمة، ما يعيق عملية رصد عوامل الخطر وتقويمها وتحديد المؤشرات الحقيقية، وذلك بسبب عدم وجود نظام وطني موحد لجمع المعلومات وتحليلها وإصدار الأرقام الدقيقة والموثوقة ولا يتضمن هذا التقرير سوى معلومات إحصائية عامة، من دون احتساب أيّ مؤشرات تسمح بتحديد العوامل الرئيسة لحصول الحوادث، وتحديد المشكلات، وإيجاد الحلول.

1-1- السلامة المرورية والعنصر البشري:

1-1-1- السياقة كسلوك متعلم:

يعد نشاط السياقة من بين السلوكيات المتعلقة بالسلامة والأمن والتي تتطلب تفاعل مجموعة من السلوكيات التي يقوم بها السائق من قبيل صيانة السيارة واحترام إشارات المرور والسرعة الآمنة وربط حزام الأمان والقيادة السليمة أثناء الأحوال الجوية السيئة، كما يرتبط سلوك السائق أيضا بتحكمه في حالته النفسية كالغضب والتهور، ناهيك عن الحفاظ على وضع جسمي مستقر وانتباه وكفاءة في العمليات المعرفية والتي من شأنها أن تحافظ على

قيادة آمنة تحول دون التعرض أو تعريض الآخرين للخطر، وذلك باعتبار أن السياقة فعل يتطلب مستوى عال من التركيز والانتباه (الطاهر وسميرة، 2014، ص222).

كما تعتبر الخبرة أهم العوامل الإنسانية المساعدة على تجنب الحوادث، نظرا للمهارة التي يكون قد اكتسبها الأفراد نتيجة تعاملهم الطويل مع سياراتهم ومع السائقين الآخرين ومع شتى الظروف المحيطة بالطريق، كما أن التدريب الجيد يجعل السائق يكتسب خبرة سليمة في التكيف مع المواقف الخارجية مثل اجتياز الظروف السيئة والمخاطر (Bailet, 2006).

ومن أشكال سلوك السياقة الصحي:

- الحفاظ على سرعة آمنة
- القيادة أثناء الأحوال الجوية السيئة
- تجنب القيادة تحت تأثيرات الكحول والمخدرات والأدوية
- ربط حزام الأمان
- الخصائص السيكوفيزيولوجية للسائق
- الخصائص المعرفية للسائق
- الجانب النفسي والاجتماعي (زعابطة، 2010، ص41).

1-1-2- واجبات السائق نحو الطريق:

1-1-2-1- واجب الاستخدام السليم للطريق والقيادة بصورة صحيحة:

تقتضي السياقة السليمة أن يدرك السائق أن الطريق ملك للجميع، وتشير إحدى الدراسات بأن سلوك السائق والذي يستمد من ثقافته لها علاقة وطيدة بنمط قيادته للمركبة

(Lauer, p1972)، وباعتباره المتحكم في مقود السيارة فهذا يعني أن حياة آخرين يشاركونه

الطريق هي على المحك، لذا يجب عالية الالتزام بجملة من المعايير أهمها:

- التقيد بالسرعة المحددة للطرق وخطوطها ومخارجها (اليمين، الوسط واليسار)؛

- تجنب التتابع، إذ أن سير مركبة خلف مركبة دون ترك مسافة آمنة سبب رئيسي

للكثير من الحوادث؛

- تجنب الانتقال بين الممرات في الطريق السريع إلا عند خلو الطريق؛

- الدخول إلى الطرق السريعة بكل حذر ودقة وانتباه؛

- احترام لوحات وإشارات المرور المكتوبة والمرسومة والإشارات الضوئية وتوجيهات

أمن الطرقات وشرطة المرور؛

- تجنب الوقوف في الأماكن التي لا يُسمح الوقوف فيها أو التوقف لما ينجر عنه من

كوارث غير متوقعة.

1-1-2-2-1- واجب التقيد بالسرعة المسموح بها قانوناً:

إن واجب السائق يتمثل في:

- تجنّب التسبب بأضرار مادية للآخرين، أو إلحاق الأذى الفعلي بهم (عاهة

مستديمة، وفاة).

- أن يلتزم بواجب تجنب القيادة بسرعة أو تهور أو إهمال.

- تجنب استعمال الهاتف الخليوي أثناء القيادة، لأن خطره يوازي أحياناً خطر السرعة.

1-1-2-3- واجب احترام المشاة:

من الضروري أن ينتبه السائق إلى:

- حركة المشاة، فمعظمهم لا يلتزم بقواعد المرور من قبيل الاستهتار، أو المرض (العمى، النظر الضعيف، تأثير بعض الأدوية أو الكحول، المخدرات).
- من الواجب أن يحترم السائق حق المشاة في استخدام الأرصفة المخصصة لهم، وذلك بتجنب استخدام الرصيف لوقوف سيارته أو تصليحها أو غسلها، ففي مثل هذه الحالات يضطر المشاة للنزول إلى الطريق وتعريض حياتهم للخطر.
- من الضرورة إتاحة المجال للمشاة لعبور الطريق من الأماكن المخصصة لهم.

1-1-2-4- واجب بذل يقظة مضاعفة في حالات الازدحام والارتباك:

من الضروري أن يبذل السائق انتباهاً مضاعفاً في الحالات الآتية:

- الازدحام والاختناقات؛
- الطرق المصممة بصورة خاطئة، إذ إن مثل هذه الطرق تسهل وقوع بعض الحوادث المميتة؛

- مواقع العمل على الطريق (المجاري، الكهرباء، الماء، الهاتف)؛

- إتاحة المجال لسيارات الإسعاف والطوارئ (ملتقى السلامة المرورية، 2015).

1-1-3- العنصر البشري وتكلفة حوادث المرور:

لقد كان الاهتمام بشأن السلامة على الطرق في دول العالم كبيراً خلال العشرية الأخيرة ومع هذا لا تزال أرقام الحوادث المرورية وما يترتب عليها من خسائر بشرية واقتصادية

واجتماعية مفزعة و تشكل هاجساً مقلقاً للدول والأفراد، وإن انعدام السلامة على الطرق بات من أكبر المشكلات التي تهدد صحة وأمن الأفراد والجماعات على حد سواء كما أنّ الأطفال والشباب والعناصر المنتجة في المجتمع من أكثر الفئات عرضة لمخاطر الحوادث المرورية، حيث تشير النشرات الإحصائية لمنظمة الصحة العالمية أن الغالبية العظمى من ضحايا حوادث المرور هم من فئة الشباب والعناصر المنتجة في المجتمع، كما أشارت إلى ذلك بعض الدراسات حيث أن عدم التفكير الجدي والوعي الكامل هو السبب في ارتفاع نسبة الحوادث بين تلك الفئة من فئات المجتمع (Beamish and Maefetti,1996).

وتمثل حوادث الطرق ثاني أكبر سبب للوفيات في العالم للفئة العمرية ما بين 51 و 92 سنة، ويشير التقرير الصادر عن الأمم المتحدة الذي صدر تحت عنوان "الشباب والسلامة على الطرق"، إلى أن حوادث المرور تتسبب سنوياً في وفاة 400.000 من الشباب الذين تقل أعمارهم عن 19 عاماً وفي إصابة الملايين من الشباب الآخرين أو إعاقتهم، محتلة، بشكل عام، المرتبة التاسعة في أسباب الوفيات، والمرتبة الأولى عند فئة الشباب الذين تتراوح أعمارهم ما بين 15 و 29 سنة، والمرتبة الثانية عند فئة الأطفال ما بين 5 سنوات و 14 سنة، والمرتبة الثالثة عند الشريحة العمرية 30-44 سنة وانطلاقاً من هذه الوقائع، شبّهت المنظمة الصدمات المرورية بالوباء، لما ينجم عنها من وفيات وأضرار جسيمة، جسدياً ومادياً، وما يكلف اقتصادات الدول، فأصبحت السلامة المرورية مصدر قلق وهاجساً عالمياً، وتحدث الغالبية الكبرى من تلك الوفيات والإصابات في البلدان المنخفضة

الدخل والبلدان المتوسطة الدخل، وتُسجل أكبر المعدلات في أفريقيا والشرق الأوسط. (تقرير منظمة الصحة العالمية، 2004)

ورغم أن الإحصائيات والأرقام الخاصة بحوادث المرور توحى بحجم وخطورة الظاهرة حيث بلغ عدد الوفيات الناجمة عن هذه الحوادث في العالم في العقد الأول من القرن العشرين ما يزيد عن مليون ومائتي ألف وفاة في كل عام، كما بلغ عدد الجرحى والمصابين بإعاقات بليغة ما يقدر بخمسين مليون شخص في كل عام (تقرير منظمة الصحة العالمية، 2004). وبناء على توصية المؤتمر الوزاري الدولي الأول للسلامة المرورية الذي عقد في موسكو بتاريخ 20 - 19 تشرين الثاني 2009، برعاية الأمم المتحدة، تبنت الجمعية العمومية للأمم المتحدة القرار 64 / 255 بتاريخ 10 أيار 2010 والمتضمن أن تكون السنوات العشر الممتدة بين 2011 و 2020 عقداً للعمل من أجل تحسين السلامة المرورية في العالم بهدف تخفيض العدد المتوقع لوفيات المرور في العام 2020 والمقدر بمليون وتسعمائة ألف وفاة إلى النصف أي ما يقل عن 900 ألف وفاة، وذلك نتيجة مجموعة من الإجراءات (التقرير العالمي عن الوقاية من الإصابات الناجمة عن حوادث المرور، 2004).

وأعلنت الأمم المتحدة الأعوام (2011-2020) عقد عمل دولي من أجل السلامة المرورية هدفه:

- تخفيض أعداد ضحايا الحوادث المرورية، بالرغم من توقعات ازدياد المركبات،

خاصة في البلدان النامية ولاسيما المنخفضة والمتوسطة الدخل؛

- معالجة هذه القضية بإعداد اختصاصيين لتأمين السلامة لمختلف مستخدمي الطرق، أكانوا مشاة، أم راكبي دراجات هوائية أو نارية، أم سائقي سيارات أو ركاباً فيها، أو مستخدمي لسائر وسائل النقل على الطرق (مرغيتا، 2014).

وفي سنة 2013 خصص الاتحاد الدولي للاتصالات، اليوم العالمي للاتصالات ومجتمع المعلومات يوماً للسلامة المرورية، مساهمة منه في دعم تدابير الوقاية من حوادث المرور، وذلك بدعوة أعضائه إلى تسخير تكنولوجيات المعلومات والاتصالات لتحسين وتعزيز تدابير السلامة على الطرق.

1-2- إحصاءات حوادث المرور وتحسين السلامة المرورية:

تكمن مشكلة الإحصاءات المتعلقة بحوادث المرور في أن الهدف من التحقيق فيها إحصائي بحت، يرمي إلى تحديد المسؤوليات لا غير، ولا يتوخى منه تحليل المعطيات لتحسين وكذلك في اعتماد نظام المعلومات على نحو أساسي على الإفادة الفورية قبل انتهاء التحقيق وليس على الاستمارات المعتمدة التي تسجل فيها الوفيات التي تحصل بعد أيام من وقوع الحادث كما تسجل فيها معطيات أخرى لا تتضمنها الإفادة الفورية.

ومن المشكلات الأساسية أيضاً عدم دمج كل المعلومات الصادرة عن الجهات المختلفة (الدرك الوطني، الأمن الوطني، المركز الوطني للسلامة المرورية، القطاع الصحي) بحوادث المرور في مرصد وطني متخصص بتحليل المعلومات المختلفة وإصدار التقارير السنوية ووضعها في متناول الجميع، وعدم وجود فريق عمل متخصص في المعلوماتية وهندسة

المرور وإدارة السلامة المرورية لتحليل البيانات ورسمها، وعدم تحديد الأماكن عبر برنامج الـ GIS والذي يسمح بتحديد الأماكن التي تتكرر فيها الحوادث، أو ما يعرف بالنقاط السوداء، فضلاً عن اعتماد التحليل في العديد من الحوادث على الاستنتاج الشخصي لفريق العمل في مركز التحكم، والنقص في الدورات التدريبية والتأهيلية، إضافة إلى نقص العتاد اللازم، وعدم التنسيق ما بين الهيئات المختلفة.

لذا لا بدّ من أن تعمل السلطات المعنية على تطوير نظام معلومات متكامل من خلال إنشاء مرصد وطني للسلامة المرورية يضم متخصصين يعملون على:

- جمع وتحليل البيانات بمنهجية علمية موثوقة؛
- تحديد دقيق للمؤشرات المفيدة من أجل الاستفادة من الإحصاءات والدراسات التي تساهم في رسم السياسات وصياغة الاستراتيجيات والخطط الكفيلة بخفض أعداد وفيات حوادث المرور في الجزائر بما يتوافق مع التزام الجزائر بالخطة الدولية لعقد العمل من أجل السلامة المرورية 2020 - 2011 الذي أقرته الأمم المتحدة.

1-3- الركائز الأساسية للسلامة المرورية:

يفترض أن تتمّ في جميع بلدان العالم سياسة وطنية للسلامة المرورية تندرج ضمن خمس ركائز أساسية هي:

- إدارة أفضل لسلامة المرور؛

- تحسين سلامة الطرق؛

- تحسين سلامة المركبات؛

- تحسين سلامة سلوك مستخدمي الطرق؛

- تحسين خدمات الإنقاذ وإسعاف الضحايا عند حصول الحادث المروري.

لذا قام ائتلاف السلامة على الطرق التابعة للأمم المتحدة بوضع خطة عالمية لعقد العمل من أجل السلامة على الطرق 2011 - 2020 مع مدخلات من عدة شركاء من خلال عملية تشاور واسعة عبر الاجتماعات وتبادل المعرفة عن طريق الإنترنت، وتقدم الخطة إطار عمل شامل للأنشطة التي قد تحدث في سياق العقد، وتتمثل الأنشطة في بناء قدرات إدارية للسلامة على الطرق، وتحسين « ركائز » أو البنية التحتية للطرق وشبكة النقل الواسعة، وزيادة تطوير سلامة المركبات، وتعزيز سلوك مستخدمي الطرق، وتحسين إجراءات الرعاية ما بعد الحادث وقد تم وضع مؤشرات لقياس سير العمل المحرز في كل مجال من هذه المجالات، ولذا فإن الدعوة موجهة إلى الحكومات والهيئات الدولية ومنظمات المجتمع المدني والقطاع الخاص والجهات المعنية الأخرى للاستفادة من الخطة بوصفها وثيقة توجيهية حول الفعاليات والأنشطة التي سيدعمونها.

وحسب (بدر، 2014) يقع عبء تنفيذ هذه النشاطات على عاتق كل الجهات المعنية

بالمرور، ويتجلى دور السلطات الوصية على قطاع النقل بأهمية خاصة في:

- تنسيق مختلف الجهود والنشاطات وتوجيهها لتحقيق نتائج قابلة للقياس.

- صياغة الاستراتيجيات ورسم السياسات ووضع خطط العمل الزمنية ورصد النتائج على الأمد

القصيرة والمتوسطة والبعيدة .

- إنشاء أو تفعيل نظم وطنية لإدارة السلامة المرورية ذات بنية تنظيمية واضحة، يعتبر حجر الزاوية فيها تكليف جهة عمومية بعينها بمهام قيادة وتنسيق مختلف الجهود من خلال نهج تشاوري مع جميع الأطراف (جريدة النهار اللبنانية، نوفمبر 2014).

1-3-1- السلامة المرورية والطريق:

بالرغم من جهود الدولة الواضحة والمكثفة والمتواصلة في إعداد شبكة من الطرق الحديثة والتي تضاهي بل وأحياناً تتفوق على الكثير من مثيلاتها في دول العالم، فقد شهدت السنوات الأولى من القرن الحالي إنشاء العديد من الطرق السريعة والدائرية، وإقامة الجسور والأنفاق، فضلاً عن تحسين وتطوير المداخل الرئيسية للمدن الكبرى، بالإضافة إلى عمليات التطوير المستمر للخدمات ووسائل السلامة المرورية على شبكات هذه الطرق، إلا أن الحوادث المرورية بالجزائر تعتبر ذات معدل مرتفع نسبياً إذا ما قورنت بالمعدلات العالمية، وحيث أن حوادث المرور هي مشكلة عالمية، وتعد من أكثر الأسباب لحدوث الوفيات والإعاقات على المستوى العالمي .

وقد عملت بعض الدول على تطوير استراتيجية وطنية للسلامة المرورية للحد من المعاناة الإنسانية التي تسببها حوادث المرور، وتحدد خارطة للطريق نحو رؤية طموحة طويلة، كما هو الحال في دولة قطر، والتي رغم أن عدد سكانها لم يتجاوز المليون ونصف المليون عام 2011 إلا أنها كانت من الأوائل في صياغة استراتيجيات ورؤى للسلامة المرورية من بينها " نظام نقل بري آمن يعمل على حماية جميع مستخدمي الطريق من الوفاة والإصابات الخطرة" طويل الأمد لتطوير السلامة على الطرق، وصممت هذه الاستراتيجية

بمشاركة فاعلة من هيئة الأشغال العمومية لتوجيه الجهود المبذولة لتحسين السلامة المرورية في قطر على مدار العشرة أعوام المقبلة، كما أنها وضعت الأسس لنظام نقل بري آمن يعود بالفائدة على أجيال المستقبل (اللجنة الوطنية للسلامة المرورية:2).

ومن بين التوصيات حول السلامة المرورية في هذا البلد:

التوصيات الرئيسية حول السلامة المرورية:

- إنشاء قاعدة بيانات فعالة وقوية لمعلومات الحوادث والإصابات وتمكين جميع الجهات (agencies) ذات العلاقة من الوصول إليها، بما في ذلك منظمات البحث العلمي.
- تشكيل فرق السلامة المرورية من المهنيين المختصين في هذا المجال.
- تحسين نظام المرور وتطبيقه بما في ذلك إدخال نظام نقاط المخالفات في الرخص.
- تحسين البنية التحتية للسلامة المرورية عن طريق إدخال تدقيق امني للتصميمات ومعالجة المواقع الخطرة عن طريق تطوير مستويات التصميمات وضمان استخدامها من قبل كافة الجهات المسؤولة عن الطرق والمقاولين وعن طريق تحسين الأرصفة ومناطق العبور لحفظ الأطفال والمشاة ومستخدمي الطرق المعرضين للحوادث.
- تحسين التعليم والمعلومات المتعلقة بالسلامة المرورية بالنسبة لمستخدمي الطرق من الأطفال.
- تحسين التدريب والاختبار المقدم للسائقين المبتدئين وكذلك سائقي المركبات التجارية.
- تحسين سلامة المركبات بإدخال مواصفات أكثر سلامة والقيام بضبط تحركات البضائع الخطرة ورصد التحميل الزائد عن الحد القانوني.
- العمل على تحسين نظام الإنقاذ الطارئ ونظام ما بعد الحادث.

• إدخال التأمين الإجباري على السيارات.

• تقوية برامج البحوث بما في ذلك تقييم المشاريع.

1-3-2- السلامة المرورية في قطاع نقل المسافرين:

يعتبر مجال النقل البري للمسافرين من أهم القطاعات التي لها تأثير كبير في تحقيق التنمية في أي دولة من الدول لما لهذا القطاع من مزايا اجتماعية واقتصادية وبيئية تؤدي إلى تطوير المدن وزيادة الإنتاج لمجتمعاتها وتقليل المسافات بين أقطارها، وتفرض على الدولة مسؤوليات كبيرة لدعم هذا النقل وتعزيز قدراته وتوفير الكثير من الجهود والإمكانيات والخدمات العملية والفنية والمهارات المتخصصة من أجل تطويره وتحسين مستوى خدماته ، وبالرغم من تزايد الطلب على خدمات النقل البري بالحافلات، فإنه ما زال يعاني من مشاكل متعددة

ولا يتسع المجال للتطرق إلى كافة المشاكل المتعلقة بالسلامة المرورية التي تعترض قطاع النقل ومع ذلك سيتم اقتراح السبل الكفيلة لرفع مستوى أداء النقل البري للمسافرين فيما يخص سلامة نقل الركاب من خلال:

- دراسة المتغيرات المختلفة المتعلقة بالحوادث الخاصة بهذا القطاع والظروف المختلفة المؤدية لها؛

- التعرف على المشاكل التنظيمية المتعلقة بتسيير الخطوط بين المدن؛

- اقتراح السبل الكفيلة لرفع مستوى خدمات هذا القطاع؛

- التعرف على أنواع حوادث النقل فيه ونتائجها ومقارنتها بإجمالي الحوادث المرورية؛

- التعرف على الساعات والأيام والأشهر التي حصلت فيها حوادث مرور مركبات نقل المسافرين؛
- التعرف على أنواع حوادث مركبات النقل العام حسب فئة المركبة المشتركة في الحادث وربطها بعدد المركبات المسجلة؛
- التعرف على عدد ضحايا حوادث حافلات نقل المسافرين (من وفيات وجرحى وأضرار مادية) وربطها بفئة المركبة؛
- التعرف على الفئات العمرية لسائقي الحافلات المشتركة في هذه الحوادث وربطها بالفئة العمرية الأكثر اشتراكاً بالحوادث؛
- التعرف على الفئات العمرية للسائقين المشاركة في حوادث المرور وربطها بالفئة العمرية الأكثر تكراراً للحوادث.
- تحديد ساعات العمل لسائقي حافلات نقل المسافرين حسب قانون العمل، وضبط العلاقة بين السائقين ومالكي الحافلات بحيث يمنح جميع السائقين الضمان الاجتماعي والتأمين الصحي؛
- عدم تجديد تصاريح للحافلات غير المزودة بأجهزة تحديد السرعة حتى يلتزم السائق بالسرعة المقررة؛
- تزويد السلطات الوصية بنظام معلومات متطور بحيث يوفر معلومات تتعلق بخطوط النقل مراكز الانطلاق، أماكن التوقف الإجباري ومواعيد تغيير المناوبة للسائقين.

1-3-3- التصميم الأرغومي للطرق والسلامة المرورية:

يشكّل تصميم الطرق وتنظيم حركة المرور عاملين أساسيين في السلامة المرورية وهما عاملان حاسمان في حوادث المرور، فهما يشكّلان إحدى الركائز الأساسية لما يعرف بثلاثية العوامل المتعلقة من جهة ببيئة الطريق، ومن جهة ثانية بالمركبات، ومن جهة ثالثة بسلوك مستخدمي الطريق، والتي يؤدي التفاعل بين عناصرها إمّا إلى السلامة على الطرق والوقاية من الحوادث وإمّا إلى حصول حوادث مرور مع تفاقم نتائجها، وتشمل مقاربات بيئة الطريق، على وجه الخصوص وتصميم مختلف العناصر المعنية بها على غرار:

- عرض الطريق وجوانبها؛

- الأرصفة؛

- مجال الرؤية؛

- مهملات الأمان.

وذلك لكي تؤمّن الطرق التي يتمّ إنشاؤها أو إعادة تأهيلها، بمختلف فئاتها ووظائفها، أكبر قدرٍ ممكن من الأمان لمختلف مستخدميها (مشاة؛ ركّاب درّاجات هوائية أو آلية؛ سائقو وركّاب مركبات مخصّصة لنقل الركّاب أو لنقل البضائع؛ ذوو احتياجات خاصّة؛ مسنّون).

كما تشمل هذه المقاربات التدابير والآليات التي يتعيّن تطبيقها من أجل تأمين

الصيانة الدائمة والدورية لهذه الطرق حتّى تستمرّ بتحقيق مستلزمات السلامة ولا تصبح

أوضاعها المتردية سبباً لحوادث مميتة والتي يمكن أن تعزى لأسباب أخرى تتعلق بالمركبات أو بسلوك مستخدمي الطريق بخلاف ما هو موجود في الواقع.

ويأتي تنظيم حركة المرور حسب (إيلي، 2014) كعنصر أساسي مكمل لتصميم

الطرق، حيث أنه يسعى إلى تنظيم سلوك مستخدمي الطريق بشكل علمي مدروس ولا يترك لهم التصرف في بيئة الطريق كل على هواه. كما أنه يرشدهم إلى السلوك الذي يتعين اعتماده لتأمين سلامتهم وسلامة سائر مستخدمي الطريق مثل:

- تحديد السرعات بناء على خصائص الطريق من منعطفات ومنحدرات؛
- تنظيم أولويات المرور على التقاطعات؛
- تنظيم الدخول والخروج من الطرقات السريعة؛
- تنظيم تقاسم الطريق بين مختلف مستخدميها مثل الأرصفة والممرات المخصصة للمشاة، والممرات المخصصة للدراجات، وخطوط سير المركبات؛
- المسارات الخاصة بالسيارات المتعددة الركاب، والمسارات المخصصة للحافلات؛
- ممرات الطوارئ في الطريق السيار؛
- المواقع على الطرقات العامة؛
- لوحات وإشارات دائمة أو مؤقتة مثل تلك التي توضع في مناطق ورشات العمل.

ويؤدي فهم مختلف هذه العوامل إلى تطوير التدابير الكفيلة بتحسين بيئة الطريق وتأمين مستلزمات البنية التحتية والتجهيزات الملائمة لها والتحكم الأمثل في حركة المرور لكي لا تكون خصائص الطريق عاملاً أساسياً في حوادث المرور وتكاليفها الضخمة (جريدة النهار اللبنانية، نوفمبر 2014).

1-4- البعد الاقتصادي والاجتماعي لحوادث المرور في الجزائر:

إنّ التكاليف الاقتصادية لحوادث الطرق تكون على نوعين، تكاليف ما يلحق العنصر البشري من أضرار، وتكاليف ما يلحق بالمتلكات العامة والخاصة من أضرار (حمد، 2003)، ويشير الناصر (2003) إلى أن التكاليف الاقتصادية لحوادث المرورية هي الخسائر المادية بسبب الحوادث المرورية في ممتلكات الأفراد (إتلاف المركبات وإصلاحها)، أو الأضرار التي تلحق بالمتلكات والمنشآت العامة، وما يتعرض له الأشخاص من أضرار قد تصل إلى الوفاة أو العجز، وما تنفقه الدولة من مصاريف علاج المصابين.

والتكاليف الاقتصادية لحوادث المرورية يدخل فيها عناصر كثيرة، وتسعى الجهات المتخصصة في مجال السلامة المرورية في بعض الدول المتقدمة في هذا المجال إلى وضع نماذج لحساب هذه التكلفة وعناصرها، مثل ما يصرف عمى علاج وتأهيل المصابين في الحوادث المرورية، وتكاليف ساعات العمل المفقودة بسبب علاج هؤلاء المصابين، وتكاليف الأجهزة الرسمية التي ليا صلة بحوادث المرور كأجهزة الشرطة والإدعاء العام والقضاء، بل

إن هناك تكاليف ما تفقده الدولة من نفقات تعميمية وصحية ذهبت سدى بموت الأفراد في الحوادث المرورية.

وتقدر التكلفة الاقتصادية لحوادث الاصطدام أثناء المرور على الطرق والإصابات الناجمة عنها بما نسبته 1 % من الناتج القومي الإجمالي في البلدان المنخفضة الدخل، و1.5 % في البلدان المتوسطة الدخل، و2 % في البلدان المرتفعة الدخل (منظمة الصحة العالمية والبنك الدولي، 2004، ص2).

ومن أصل التكلفة العالمية التي تقدر بما قيمته 518 مليار دولار أمريكي سنويًا تبلغ خسائر البلدان المنخفضة الدخل والبلدان المتوسطة الدخل 65 مليار دولار أمريكي، أي أكثر مما تتلقاه هذه البلدان من المساعدات الإنمائية.

وخلال مداخلة لوزير التجارة الجزائري ضمن اليوم الدراسي والإعلامي الذي أقيم في فندق الأوراسي بتاريخ 17 فيفري 2010 حول قطع الغيار في الجزائر وبما أن شعار اليوم الإعلامي والدراسي هو " من أجل السلامة المرورية ومكافحة التقليد " والجزائر اليوم تباشر حملة وطنية للسلامة المرورية، فإننا نؤكد على ما يلي:

- مشكلة الحوادث المرورية ذات بعد اقتصادي واجتماعي كبير حيث أن الحوادث

المرورية لها أثر واضح على مجمل الإنتاج الوطني.

- معدل الوفيات الناتج عن الحوادث المرورية في الدول النامية يعادل عشرين مرة تلك المسجلة في الدول المتقدمة وقد أطلقت منظمة الصحة العالمية وصفا على هذه المشكلة بأنها مرض العصر.

ولقد ازدادت هذه المشكلة مع ارتفاع عدد السكان في العالم ومع زيادة طرق المواصلات، وزيادة إنتاج السيارات بمختلف الأنواع والأشكال وأصبحت السيارات مع فوائدها الجمة سلاحا ذو حدين أودت في جانبها السلبي بحياة الآلاف من البشر وخاصة في سن الشباب.

وتسبب حوادث المرور تكاليف اقتصادية ضخمة نتيجة الخسائر في الأرواح والإصابات والإعاقات وما ينعكس على الناتج الوطني إضافة إلى الخسائر المادية المتمثلة في إتلاف الممتلكات العامة والخاصة.

إن تقدير التكلفة الاقتصادية للحوادث المرورية من خلال تحديد آثارها السلبية على

التنمية الاقتصادية والمردود الاقتصادي السلبي يتمثل في العناصر التالية:

- الأشخاص الذين يتم فقدانهم جزئيا أو كلياً بسبب الإصابة الناجم عنها عجز جزئي أو كلي أو وفاة نتيجة حوادث المرور ويكون في معظمهم في سن الإنتاج والقدرة على العمل.

- نفقات علاج المصابين بالمستشفيات.

- قيمة التلف للمركبات والمواد والمنشآت.

- قيمة الوقت الضائع في علاج المصابين.

- تكلفة تعطل حركة السيارات أثناء الحادث.

- نفقات الإجراءات القانونية والقضائية المترتبة على وقوع الحادث
 - أقساط التأمين المدفوعة للمصابين والتعويضات المدفوعة لهم ولأسرهم.
 - الخسائر التي تصيب المنتجات الصناعية والمنقولات عند وقوع الحادث
 - تكاليف إخلاء الطريق.
 - تكاليف غلق الطريق أو تحويلها لآخر تقاديا للاختناق المروري.
 - الخسائر والآلام التي تصيب الفرد والأسرة من جراء تلك الحوادث.
- (اليوم الدراسي و الإعلام حول قطع غيار السيارات، الأوراسي، يوم 17 فيفري 2010)
 كما أن إجراءات السلامة المرورية لها فوائد وعوائد اجتماعية واقتصادية عديدة، تبدأ بتقدير التكلفة الاقتصادية الناتجة عن الحوادث المرورية.

1-4-1- نماذج عالمية للتقليل من حوادث المرور (كوريا الجنوبية نموذجاً):

نجحت كوريا الجنوبية بتحقيق إنجاز استثنائي في مجال السلامة المرورية واستطاعت أن تخفض عدد حوادث المرور بنسبة 60 ٪ خلال فترة 22 سنة، وبالرغم من عدم إمكانية إرجاع هذا الانخفاض إلى سبب واحد، حاول البنك الدولي ومنظمة الصحة العالمية تلخيص جميع المبادرات تحت ثلاث فئات أساسية بفضل جهود تجمع بين:

- التطبيق: مراجعة شاملة واستكمال أعمال وقوانين سلامة الطرق وتطبيقها، بالإضافة إلى وضع كاميرات السرعة ولمراقبة الإشارات المرورية.
- الهندسة: من خلال إعادة تأهيل وسائل النقل، وتحسين البنى التحتية وضوابط للحفاظ على السلامة (حواجز على أطراف الطريق لمنع السيارات من الوقوع، تزفيت الطرقات، ضوابط للسرعة...).

- التوعية والتعليم: مراجعة برامج إصدار رخص القيادة، وضع خطة شاملة للحد من القيادة تحت تأثير الكحول وغيرها من تصرفات السائق الخطيرة.

ويرى البنك الدولي أن المبادرات التي كان لها دور أساسي بتخفيض عدة تصادم الطرق هي:

- تفعيل "منطقة المدرسة": التي تمتد على مسافة 300 متر من مدخل المدرسة، حيث أنّ المنشآت والمباني مصممة تبعاً لإرشادات خاصة بالمناطق المحيطة بالمدارس، وحيث يطبق قانون السير بشكل صارم.

- دور الجمعيات الأهلية: والتي نظمت حملات ونشاطات يومية للتوعية حول كيفية التصرف السليم على الطرق، وقضية حماية سلامة الأطفال نفسها التي تعاطف معها المسؤولون ودفعتهم لدعم المبادرات لتحقيق نجاحها وزيادة التمويل اللازم.

وهذا ما يثبت أن توفر إرادة التغيير عند المسؤولين عن قطاع المرور بإمكانها أن تقود تغييراً شاملاً ومستداماً على نطاق شبكة السير.

لذا فإنّ وضع خطة عمل واضحة للتطبيق الصحيح والمنظم لقانون السير وتحسين السلامة المرورية يساهمان بشكل مباشر في تحقيق السلامة على الطرق.

(<http://yasa.org/ar/Guidedet.aspx?id=97&id2>)

1-4-2- دور تحديد الأهداف والخطط لضمان السلامة المرورية:

حذر تقرير الكوارث العالمية لعام 1998 الصادر عن الصليب الأحمر الدولي من أن "حوادث الطرق هي كارثة عالمية متفاقمة تزهق الأرواح وتدمر سبل العيش، وتعرقل التنمية، وتخلف وراءها الملايين من المستضعفين بشكل أكبر". ومنذ ذلك الحين، تم الانتباه إلى العبء المتزايد لحوادث الطرق، وفي عام 2004 نشرت منظمة الصحة العالمية (WHO) والبنك الدولي أول تقرير عالمي عن الوقاية من حوادث الطرق

(WHO, 2004)

ويعتبر دخول الاتفاق الحكومي الدولي بشأن شبكة الطرق السريعة الآسيوية التي تم تطويرها تحت رعاية اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط (ESCAP) حيز التنفيذ في عام 2005 أول آلية قانونية للأمم المتحدة في آسيا تشمل أحكامًا للسلامة على الهادي التابعة للأمم المتحدة، وقد نظمت اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادي التابعة للأمم المتحدة مؤتمرًا وزارياً بشأن النقل في بوسان، وجمهورية كوريا في نوفمبر 2006 ، والذي تبني خلاله الوزراء إعلاناً بشأن تحسين السلامة المرورية في آسيا والمحيط الهادي، وعلى هذا الأساس، قامت الدول الأعضاء في اللجنة بوضع عدد من الأهداف والغايات و المؤشرات.

244/62 يتم تمويله من حساب الأمم المتحدة للتنمية (UNDA) للفترة 2008-2009 ويدرك هذا المشروع قيمة الأهداف في تحسين السلامة المرورية، وقد تم وضعه لمساعدة الحكومات في البلدان المنخفضة والمتوسطة الدخل لتطوير أهداف السلامة المرورية الإقليمية والوطنية ولتبادل الخبرات بشأن الممارسات الجيدة من أجل تحقيق هذه الأهداف بحلول عام 2015، تشمل الأنشطة التي تتم في إطار المشروع اجتماعات إقليمية، وخدمات استشارية، ودراسات حالة، وتقريراً عن وضع وتحقيق أهداف السلامة المرورية، ومدخلات للمؤتمر الوزاري العالمي للسلامة المرورية الذي عُقد في موسكو في الفترة 19-20 نوفمبر 2009 (تقرير لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا، 2010)

وقد كان الترويج لأهداف السلامة المرورية هو الموضوع الذي تم اختياره لمشروع UNDA في ضوء النتائج الناجحة التي حققتها البلدان التي استخدمت الأهداف كجزء من استراتيجية فعّالة للسلامة على الطرق، هناك إدراك متزايد على الصعيد العالمي لإمكانية تحقيق الأهداف على المستويين الإقليمي أو الوطني لتعزيز المستوى المطلوب من السلامة المرورية على مدى العقد المقبل إذا ما أمكن السيطرة على الاتجاهات المتفاقمة الراهنة في حوادث المرور وعكس اتجاهها، وكيف يمكن أن تسهم الأهداف في جعل طرق العالم أكثر أمناً في عقد من العمل من أجل السلامة المرورية.

(تقرير الحالة العالمي للسلامة المرورية لمنظمة الصحة العالمية، 2009)

1-4-3- أهمية وجود برامج للسلامة المرورية:

إن السلامة المرورية تعد من السياسات التي تتبناها الدول في برامجها المتعلقة بالأمن عبر الطرقات، لذلك يجب أن تحمل هذه السياسات برامج واضحة وطموحة وملموسة للسلامة المرورية، ذلك أن:

- وضع الأهداف يبين أهمية السلامة المرورية؛

- وجود أهداف وبرامج وخطط للسلامة المرورية يزيد من احتمال تنفيذ سياسات

السلامة؛

- تحديد الأهداف يؤدي إلى وجود برامج أفضل وأكثر واقعية؛

- المؤسسات في تلك البلدان التي لديها برامج للسلامة المرورية تغير سلوكها بمجرد

طرح ذلك البرنامج؛

- الأهداف تحفز الجهات المعنية وتعمل على زيادة المسؤولية بشأن تحقيق النتائج؛

- الأهداف ترفع وعي وسائل الإعلام والوعي العام وتحفز المسؤولين لدعم تغيير

السياسات وتوفير الموارد؛

- الأهداف تنقل رسالة مفادها أن الدولة جادة في الحد من الحوادث على الطرق.

ولعل ما يثبت أهمية وضع برامج وأهداف للسلامة المرورية ما قامت به العديد من

دول الاتحاد الأوروبي للغرض نفسه، ففي عام 2004، وضعت العديد من الدول أهدافاً

وطنية، وبالإضافة إلى ذلك تم وضع أهداف إقليمية في إطار المؤتمر الأوروبي لوزراء النقل وذلك لتخفيض حالات الوفيات بنسبة 50% في الفترة من 2000 إلى 2012.

وقد أظهر استعراض لأداء السلامة في 14 دولة من دول منظمة التعاون والتنمية (وونغ وآخرون، 2006) أن الدول التي لديها أهداف كان أداؤها أفضل من أداء تلك البلدان التي ليس لها أهداف خلال الفترة 1981-1999، وبشكل عام فإن الدول التي لديها أهداف كانت نسبة الوفيات فيها أقل بنسبة 17% من الدول التي ليس لها أهداف.

وقد أوصى التقرير العالمي الصادر في عام 2004 بشأن الوقاية من حوادث المرور بأن الاستراتيجيات الوطنية للسلامة المرورية ينبغي أن تشمل أهدافاً طموحة غير أن هذه الأهداف يجب أن تكون قابلة للتحقيق، ومدعومة من الخطط الوطنية التي تحدد تدخلات واضحة لتحقيق تلك الأهداف، ومع ذلك فإن وضع الأهداف لا يضمن بالضرورة تحقيقها، وعدد قليل من دول منظمة التعاون والتنمية "OECD" يسير على الطريق الصحيح لتحقيق هدف عام 2012 بشأن الأداء الحالي. (منظمة الصحة العالمية، 2004)

وقد أعد مركز بحوث النقل المشترك بين منظمة التعاون والتنمية (OECD) والمؤتمر الأوروبي لوزراء النقل (ECMT) فريقاً من الخبراء لاستعراض ما توصل إليه العلم في مجال تحسين أداء السلامة المرورية، ويصف التقرير الذي يحمل عنوان " نحو الصفر " الأهداف الطموحة للسلامة المرورية ومنهج النظام الآمن

(F.Wegman, V. Eksler, S. Hayes, D. Lynam, P. Morsink and S. Oppe, 2006)

التحول الأساسي اللازم في التفكير بشأن السلامة المرورية لتحقيق أهداف طموحة جدًا على المدى الطويل، وتقدم النتائج التي توصل إليها التقرير " نحو الصفر" إطار عمل لتوصيات هذا التقرير.

توصيات تقرير " نحو الصفر"

- تبني رؤية طموحة للغاية من أجل السلامة المرورية؛
- وضع أهداف مرحلية للتحرك بصورة منهجية نحو تحقيق الرؤية؛
- وضع منهج النظام الآمن، والذي يعد ضروريًا لتحقيق أهداف طموحة؛
- استغلال التدخلات التي ثبتت جدواها لتحقيق فوائد مبكرة؛
- جمع البيانات الكافية وتحليلها لفهم مخاطر حوادث التصادم والأداء الحالي؛
- تعزيز نظام إدارة السلامة المرورية؛
- تسريع عملية نقل المعارف؛
- الاستثمار في السلامة المرورية؛
- تعزيز الالتزام على أعلى المستويات الحكومية؛
- تحسين السلامة المرورية على الصعيد العالمي: وضع الأهداف الإقليمية والوطنية للحد من الحوادث المرورية على الطرق (منظمة التعاون والتنمية الاقتصادية، 2008).

2- التوعية المرورية

يقصد بالتوعية بشأن سلامة المرور على الطرق جعل مستعملي الطرق من سائقين ومشاة على علم واقتناع بقواعد المرور وتعاليمه وأصوله وآدابه التي تكفل لهم السلامة إذا تصرفوا واستعملوا الطرق وفقاً لهذه القواعد والأصول والآداب، ومن المهم أن يترجم ذلك عملياً في سلوكهم عند استعمال الطرق سواء عند قيادة المركبات أو عبور الشارع كمشاة، ويهدف نشر الوعي بشأن سلامة المرور على الطرق إلى تحقيق أمرين، الأول أن يصبح مستعملو الطريق على علم بقواعد وآداب السير والمرور، والثاني أن يقتنع الجمهور بأن هذه القواعد والتعليمات تكفل له السلامة والأمان، ويمكن تحقيق هذين الهدفين عن طريق أجهزة الإعلام المختلفة، وأيضاً حملات التوعية التي تعمل على نشر الوعي بسلامة المرور على الطرق بشكل مباشر أو غير مباشر.

2-1- التوعية الأمنية المرورية:

-اصطلاحاً: "التوعية الأمنية المرورية هي فن اتصالي يسعى لإحداث تأثير مقصود وموجه لصالح الأمن في المجتمع، كما تستهدف التوعية الأمنية، إثارة الوعي لدى الجماهير بأي مشكلة أو قضية، لخلق الإحساس بهذه المشكلة أو القضية ووضعها في منطقة الشعور بالنسبة للفرد غير الواعي بهذه المشكلة، ويسمى علماء النفس هذه العملية بالإدراك".

(العمل الإعلامي الأمني، 2005).

تعتبر التوعية من الوسائل الناجعة في الوقاية المرورية، فهي تعد من بين الوسائل التي لها نجاعة كبيرة في الوقاية من حوادث المرور، شريطة أن تعتمد على منهجية حديثة وعملية

باستغلال وسائل الإعلام العام حول مواضيع المرور والسلامة المرورية فهي مكمله لمهمة التربية والتكوين، إذ تتضمن تذكيرا لمستعمل الطريق بالأخطار المحدقة به، و تحذيره منها بتزويده بنصائح لتفاديها، ولكي تحقق التوعية الهدف المبتغى منها ينبغي أن تكون مواضيعها مستقاة من نتائج علمية ومستندة للمناهج العلمية الحديثة لتشخيص العوامل المختلفة المتسببة في حوادث المرور، لذا تكون برامجها التوعوية مستندة إلى نتائج البحوث الميدانية ودراسة و تحليل كل المعطيات المتعلقة بالحوادث المرورية، ونجاحها يتوقف على حسن انتقاء الوسائل المناسبة من مطويات ولافتات وملصقات وغيرها(بوطالبي، 2003).

كما تعتبر التوعية المرورية نوعا من أنواع التوعية الإجتماعية، وتعني بصورة عامة، تلقي الفرد جملة من المعارف والمعلومات، وتدريبه على تطبيقها ميدانيا، وإكسابه قيما وعادات تحكم سلوكه عند التعامل مع الطريق سائقا كان أو راكبا أو راجلا، وتتحقق التوعية المرورية من خلال ثلاثة أساليب رئيسية، وهي الأسلوب المعرفي، الأسلوب المهاري، الأسلوب السلوكي (المكتب العربي للإعلام الأمني، ص12)

وأظهرت دراسة أردنية حول واقع سلامة المشاة في الأردن(2010)، هدفت للتعرف على واقع سلامة المشاة في الأردن إلى أنّ حوادث المشاة تعد من أخطر أنواع الحوادث المرورية على الإطلاق إذ أنها تقع بين المركبات وبين المشاة مستخدمي الطريق وبالتالي فإن هؤلاء المشاة هم الحلقة الأضعف في هذا الحادث إذ أنهم يتلقون صدمة المركبات بأجسامهم دون وجود أي وسيلة تقيهم قوة هذه الصدمة، وقد أثبتت الدراسات والتجارب

المحلية والعالمية ذلك، كما بينت نتائج هذه الدراسة أن حوادث المشاة شكلت (3.3%) من مجموع حوادث عام 2009، ونسبة وفيات حوادث المشاة من إجمالي مجموع وفيات الحوادث المرورية بلغت (8.32%).

وأوصت الدراسة بما يلي:

- وضع استراتيجية محددة ملزمة للسائقين والمشاة بهدف الوقاية من الحوادث المرورية.

- أن تقوم وزارة التربية والتعليم بإعداد مناهج متخصص في التوعية المرورية لجميع المراحل الدراسية ورياض الأطفال وإعداد المعلمين الذين سيقومون بتغطية هذا المنهاج، ووضع خطة إعلامية وتوعوية للحد من حوادث المرور من خلال حملات مكثفة.

- تخصيص البرامج والمساحات الكافية في وسائل الإعلام المختلفة لبث رسائل التوعية المرورية.

2-2- التوعية المرورية وأساليبها:

التوعية المرورية هي جهود إعلامية تثقيفية تربوية لجعل الناس يلتزمون بقواعد المرور وقوانين السير الحسن، من أجل الحد من الخسائر البشرية والمادية بتمية الشعور بمسؤولية تجنب أخطاء وعدم تجاوز أنظمة المرور لتفادي الأثر السيئ لحوادث المرور. (حوادث المرور، 2012، ص15).

وما لوحظ ميدانيا أنّ هناك نسبة كبيرة من السائقين تنقصهم الدراية بالأساليب الصحيحة لاستخدام الطرق وقوانين المرور ونظمه وقواعده، وبصفة عامة فإن هناك أعداد

كثيرة من السائقين ينعدم الوعي المروري لديهم، وقد توصلت دراسة السيف (1992) والتي هدفت إلى إجراء مسح ميداني على وسائل الإعلام المختلفة (المسموعة، والمقروءة، والمرئية) إلى عدة نتائج من أهمها: أنّ ما نسبته 79% من العينة لم يسترع انتباههم الرسائل الخاصة بالتوعية المرورية عبر وسائل الإعلام.

ذلك الوعي الذي يعد المؤشر الأول في السلوك الشخصي للمواطنين عند استعمالهم الطريق ويعتبر السبب المباشر في وقوع الكثير منهم في مخالفة القواعد المرورية بمختلف صورها وفي مقدمتها عدم احترام قواعد تنظيم الانتظار والوقوف، ولذلك يعد نشر الوعي المروري لدى السائقين أمراً ضرورياً، وعليه يتوقف إلى حد كبير تنظيم المرور والإسهام في حل مشكلاته فلا يكفي أن نحدد القواعد والآداب التي يجب مراعاتها عند مستعملي الطريق أنفسهم وهذا لا يتأتى إلا إذا كان لديهم الوعي الكافي بالمشكلة ومظاهرها ووسائل حلها ومدى جدوى هذه الوسائل، ونشر الوعي المروري لا يقتصر على مجرد تذكير السائقين بالقواعد والآداب التي يجب مراعاتها عند استخدام الطريق أي استهداف تعديل السلوك الظاهري للسائقين فقط، كما بينت دراسة اللجنة الوطنية للسلامة المرورية (1992) التي هدفت لتقييم برامج التوعية المرورية خلال الأسابيع المرورية حيث خلصت إلى النتائج التالية:

- اهتمام البرامج التوعوية بالسلوك الظاهر أكثر من اهتمامه بالجوانب الباطنية للسلوك.

- تركيز برامج الإذاعة والتلفزيون على تدعيم وتعديل السلوك أكثر من السعي لتشكيل سلوك جيد.

ومنه فإنه ينبغي أن يكون الهدف أن يلمس السائقون عن قرب المشكلة بمظاهرها المختلفة، ويقفوا على الجهود التي تبذل لحلها ليشاركوا في إبداء الرأي والمقترحات التي تساهم في حلها لكي يكون لديهم الإلمام الكافي بحقيقة دورهم في حل المشكلة وأهمية هذا الدور وخطورة عدم القيام به.

ونشر الوعي المروري لا يقتصر على جهة ما دون غيرها فهو يقع على عاتق الآباء بالنسبة للأبناء والمدرسة بالنسبة للتلاميذ علاوة على ما يمكن أن تساهم به وسائل الإعلام المختلفة بالإذاعة والتلفزيون والصحف والمجلات تساهم في نشر الوعي المروري.

وهذا ما توصلت إليه دراسة حول حوادث المشاة في الأردن لعام 2012، وقد أوصت هذه الدراسة بضرورة القيام بالتوعية للمواطنين وذلك من خلال الجهات المختصة أهمها وزارة التربية والتعليم ووزارة الإعلام ووزارة الثقافة والشباب بحيث تقوم كل منها بمهام ضمن اختصاصها وذلك لنشر الوعي لدى المواطنين بكافة أعمارهم بحيث تقوم وزارة التربية والتعليم بإعداد منهاج مختص بتربية الأطفال وتعليمهم مرورياً لمرحلة المدرسة والعمل على تأهيل المعلمين لتعليم مادة التوعية المرورية وعمل النشرات والملصقات ووسائل الإيضاح المختلفة، والعناية باختيار مواقع المدارس بعد دراسة دقيقة لحركة المرور، بحيث تكون هذه المدارس بعيدة عن الشوارع الرئيسية المزدهمة بحركة المرور وذلك لتجنب الطلاب أخطار

- تقييم ممرات المشاة الحالية.

- نشر الوعي المروري عند السائقين فيما يتعلق بممرات المشاة وكيفية التعامل معها وإتاحة الفرصة للمشاة وخاصة طلاب المدارس للمرور عبر ممرات المشاة وذلك بمختلف وسائل الأعلام المقروءة والمسموعة والمرئية.

- نشر الوعي المروري عند الطلاب من خلال المناهج التربوية وكافة الوسائل الإعلامية فيما يتعلق بعبور الشارع عبر ممرات المشاة واستخدام الجسور والأنفاق المخصصة لعبور المشاة.

- تفعيل الدور التوعوي لمرشدي المرور في المدارس من حيث تأمين عبور آمن للطلاب.

2-2-2-مدارس تعليم قيادة السيارات:

يمكن أن تساهم هذه المدارس مساهمة فعالة في نشر الوعي المروري وذلك عند التحاق الراغبين في الحصول على رخص السياقة بها بتقديم المعلومات النظرية والعملية التي يحتاج إليها السائقون.

وهذا ما ذهبت إليه دراسة حول أسباب ارتكاب المخالفات المرورية وتأثيرها على سلوك السائقين (2002)، وتبرز أهمية هذه الدراسة من خلال التعرف على الأسباب التي تدفع السائق إلى ارتكاب المخالفات المرورية ومدى تأثير المخالفات المرورية المحررة بحق

السائقين المخالفين على سلوكه ولتحقيق أهداف هذه الدراسة تم توزيع استبيانات على عينة من السائقين في محافظتي عمان والزرقاء حيث خلصت الدراسة إلى:

- ضرورة التركيز على حملات التوعية المرورية للسائقين.
- تنفيذ الرقابة المرورية ضمن خطط وبرامج مدروسة.
- التركيز على مادة المخالفات والعقوبات في منهاج تدريب السائقين وفحصهم.

2-2-3 وسائل الإعلام:

إن التوعية المرورية تستهدف أولاً وأخيراً مخاطبة الإنسان سائق المركبة والإنسان مستخدم الطريق، وعلى هذا الأساس فإن الكثير من محطات التلفزيون اعتمدت بث برامج تلفزيونية خاصة للتوعية المرورية أو إنتاج برامج مكثفة هدفها الترويج للأفكار الصحيحة لغرسها لدى السائق ومستخدم الطريق من أجل تقليل نسبة الخسائر والحوادث وتخاطب تلك البرامج والرسائل التلفزيونية كافة المشاهدين وفي مختلف المراحل العمرية ومن الجنسين، وهي تهدف أصلاً إلى اعتبار الحادث المروري أمراً يمكن تجاوزه من خلال عدة عوامل، على الرغم من الإحساس العميق لدى أصحاب الكفاءات ومعدّي البرامج والجهات ذات التوجيه المباشر بجسامة الحادث المروري في حالة وقوعه وآثاره الجسيمة وتأثيراته الاجتماعية والاقتصادية بالنسبة للأفراد والدولة.

وتولي العديد من إدارات المرور في العالم الأطفال أهمية قصوى في مجال التوعية المرورية للسير في الطرقات وكيفية التعامل مع الإشارات واستخدام المركبات وقد وضعت

مواد دراسية تعطى لهم في رياض الأطفال والمراحل اللاحقة بالإضافة إلى تشكيل فرق تماثل الكشافة تسمى أصدقاء المرور أو أعوان المرور وهم عيون خفية غير عيون شرطة المرور تقوم بمراقبة سير المركبات على الطرقات الأمر الذي يقلل من المخالفات المرورية واستقطاب سائق المركبة للانضمام إليها وتزويده بالتقافة المرورية التي تجعله قادرًا على أن يتفادى الوقوع في الأخطاء (مخلف، 1998).

2-3- أهداف التوعية المرورية:

في دراسة أردنية هدفت إلى بيان العوامل النفسية والاجتماعية المؤدية إلى وقوع حوادث مرورية ودور المعهد المروري الأردني في معالجتها (خلال الأعوام 2009-2011) ، وكيف أن الهدف من التوعية المرورية في النهاية هو تغيير السلوكات السلبية للسائقين إلى سلوكات إيجابية، كما هدفت إلى بيان انجازات المعهد المروري الأردني في مجال التوعية المرورية خلال آخر ثلاث سنوات وأساليب التوعية المرورية المتبعة لدى المعهد المروري الأردني خلال آخر ثلاث سنوات، وخلصت الورقة إلى العديد من النتائج أهمها:

- أن أعداد الحوادث والوفيات الناتجة عنها خلال الأعوام 2009-2011 في ازدياد

وبالتالي لا بد من زيادة نشاطات التوعية المرورية.

- أن نسبة مساهمة الإنسان (سائقين ومشاة) في وقوع الحوادث المرورية بلغت 91%

من مجموع حوادث هذا العام (2011).

- أنه لا توجد أداة قياس نفسية متخصصة في الأردن لغايات تقييم سلوكيات السائقين والعوامل النفسية والمؤدية إلى الوقوع في الحوادث.
- وقد أوصت الورقة على:
- تفعيل علم النفس المروري عن طريق الاتصال والتنسيق مع الجامعات المختصة.
- تصميم حملات التوعية المرورية وفقا لأحدث نظريات تغيير السلوك النفسي.
- تصميم أداة قياس نفسية متخصصة لغايات تقييم سلوكيات السائقين والعوامل النفسية والمؤدية إلى الوقوع في الحوادث.
- زيادة التنسيق ما بين المعهد المروري وجميع الأطراف المعنية بالتوعية المرورية سواء كانت حكومية أو أهلية.
- تبني أسلوب مبادرات التوعية المرورية على المستوى الوطني وبمشاركة المعهد المروري الأردني بحيث يكون من ضمن عدة جهات أهلية وحكومية والتي تعنى بالتوعية المرورية.
- تبني جهة عليا لنشاطات التوعية المرورية في المملكة لضمان نجاح واستمرارية حملات التوعية المرورية.
- التركيز على الإنسان في خطط السلامة المرورية كونه الأساس في نجاح العملية المرورية وهو المسبب الأكبر للحوادث المرورية.

- زيادة نشاطات التوعية المرورية وخاصة عبر وسائل الإعلام المرئية والمقروءة والمسموعة.

ومما سبق ومن غيره نوجز القول أنّ للتوعية أهداف عديدة أهمها:

- تبصير المواطن بمشاكل المرور وأثرها على سلامته ومصالحه وعلى الاقتصاد القومي وما يبذل من وسائل وأساليب لمعالجتها.

- تعويد المواطن على ممارسة السلوك الصحيح وآداب المرور بشكل طوعي باعتباره ضرورة قومية إلى جانب ما يعطيه مظهر الحركة السليمة من فكرة حضارية مشرقة.

- شرح قانون السير وقواعد آداب المرور بأسلوب عجيب ومشوق وبشكل مستمر ومنتظم.

- تنمية روح التعاون، وبث الألفة والمساعدة بين مستعملي الطريق.

- شرح القرارات والتعليمات التي تصدر عن الجهات ذات العلاقة بالمرور كالبلديات والنقل والمواصلات.

2-4- عناصر السياسة الوطنية للوقاية المرورية في الجزائر:

في تقريره السنوي المقدم لوزارة النقل، قدم المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق شرحا مفصلا حول تنظيم السلامة المرورية في الجزائر وجهود الدولة لتوفير السلامة عبر الطرق، ومن أبرز ما ورد في هذا التقرير السياسة الوطنية التي تنتهجها الجزائر للوقاية المرورية، والتي تركز على عدة أسس، منها:

2-4-1-1- الشمولية:

أي أن يشمل العمل الوقائي كل الجوانب المتصلة بظاهرة حوادث المرور، بصفة مباشرة وغير مباشرة، ومنها:

2-4-1-1- مستعمل الطريق:

- تربيته.
- تكوينه و تدريبه تدريباً جيداً على القيادة.
- توعيته وتذكيره بجدوى الالتزام بقواعد السلامة طواعية.
- مراقبته وردعه.
- توفير منظومة فعالة لإسعافه والتكفل به.

2-4-1-2- المحيط:

- توفير شروط السلامة في الطرق.
- تنظيم المرور.
- تطوير النقل وتنظيمه و تنويع أنماطه.

2-4-1-3- المركبة:

- إجبارية الفحص التقني للمركبات لضمان منع استعمال أية مركبة يشوبها خلل أو عيب من شأنه أن يعوق السائق على التحكم فيها، أو خلوها من التجهيزات الحديثة الضرورية لضمان سلامة ركابها عند تعرضها لحادث.

وقد نص قانون المرور الصادر في العام 2001 على إجبارية الفحص التقني للمركبات (المادة 43)، وشرع في تطبيقه تدريجيا منذ 2003، والآن أصبح معمما على كل المركبات، ويمس كل التجهيزات والقطع التي لها علاقة بالسلامة المرورية. (قانون المرور الجزائري، 2001)

2-4-2-التنسيق والتعاون:

2-4-2-1-على المستوى الوطني والمحلي:

إن نجاح العملية الوقائية يستلزم تضافر جهود كل القطاعات والهيئات المعنية، وتنسيق أعمالها حتى تتكامل وتحقق الهدف المنشود سواء على المستوى المركزي أو المحلي.

2-4-2-2-على المستوى الجهوي والدولي:

إن أساليب الوقاية من حوادث المرور تتطور باستمرار، وهذا ما يتطلب تعزيز التعاون مع مختلف البلدان إقليميا وعربيا ودوليا للاستفادة من تجاربها والأخذ بنتائج الدراسات والبحوث التي توصلوا إليها بما يتوافق مع البيئة الجزائرية.

2-4-2-3-الاعتماد على الأساليب العلمية:

ويتجلى ذلك من خلال:

- جمع كل المعطيات والبيانات بموضوعية ودقة، حول ظروف وملابسات وقوع الحوادث، واستغلالها في القيام بدراسات علمية لتحديد مختلف الأسباب والعوامل التي تؤدي

إلى وقوع الحوادث، واستخلاص التدابير الناجمة الواجب القيام بها للتقليل من وقوع هذه

الحوادث والتخفيف من عواقبها، وتقديم توصيات دقيقة إلى الجهات المعنية.

- تشجيع كل المؤسسات والهيئات العلمية على القيام ببحوث ودراسات حول ظاهرة

حوادث المرور وتدابير الوقاية منها.

- إجراء دراسات حول تنظيم المرور، وكيفية تطوير أجهزته وتحديثها.

- توطيد عرى التعاون مع الجامعات ومراكز ومخابر البحث، وتحفيز الخبراء على

القيام بدراسات علمية حول ظاهرة حوادث المرور، للمساهمة في تفعيل منظومة الوقاية منها.

- عقد ندوات وتنظيم ملتقيات علمية لمناقشة مشاكل المرور وتشخيص أسباب الحوادث

واقترح حلول ناجعة.

وفي هذا الإطار تم القيام بعدة دراسات منها:

- منظومة جمع المعطيات والبيانات حول حوادث المرور وتحليلها واستغلالها.

- منظومة التكوين والتدريب على السياقة.

- تشخيص العوامل والدوافع المؤثرة في سلوك مستعملي الطريق.

- تطوير أساليب التوعية.

- التكلفة الاقتصادية لحوادث المرور.

- نسبة التعرض لأخطار حوادث المرور.

بالإضافة إلى هذه الدراسات والبحوث العلمية، تنظم ملتقيات وأيام دراسية، يدعى لها خبراء وأخصائيون لدراسة سبل تطوير أساليب الوقاية وتفعيلها.

وفي هذا الصدد نذكر بعض الملتقيات التي تم تنظيمها والتي أسفرت عن نتائج وتوصيات مهمة:

- دور الإعلام في توعية مستعملي الطريق: نظم خلال السنة 1999، بقصر الثقافة بالجزائر العاصمة، حضره نخبة من رجال الإعلام و مسؤولي المؤسسات الإعلامية.

- دور التنظيم العمراني في توفير السلامة المرورية:

نظم خلال العام 2000 بفندق هيلتون، كرس لمناقشة علاقة التنظيم العمراني ودوره في توفير شروط السلامة المرورية في الحواضر.

- دور الجماعات المحلية في تهيئة ظروف الأمن و الوقاية من حوادث المرور:

نظم يومي 30-31 جويلية 2000.

- ملتقى دولي حول التربية المرورية:

نظم خلال شهر ديسمبر 2004 بفندق ماركيز بالجزائر، حضره عدد معتبر من

الأخصائيين من البلدان العربية وبعض البلدان الغربية.

- ملتقى عربي حول دور تنظيم المرور في السلامة الطرقية:

نظم خلال العام 2009 بفندق شيراطون، بالتعاون مع جامعة نايف العربية للعلوم

الأمنية (تقرير المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، 2014).

2-5- التغطية الإعلامية للسلامة المرورية:

تكتسي التغطية الإعلامية لمسائل السلامة المرورية في وسائل الإعلام المرئية والمسموعة والمكتوبة دوراً أساسياً لقضايا السلامة المرورية، ويتبين لنا التفاوت الكبير في التغطية بين وسيلة إعلامية وأخرى، كما في عمق التغطية وفي استمراريتها عبر الزمن، كما بينت دراسة السيف وآخرون (2002) التي هدفت إلى تقييم برامج التوعية المرورية في المملكة العربية السعودية، وتوصلت إلى نتائج من بينها أن التلفاز هو أكثر الوسائل تأثيراً في الجمهور.

ومن أبرز نقاط الضعف لدى وسائل الإعلام عند تغطية قضايا السلامة المرورية يمكن ذكر ما يلي:

- لا تحظى حوادث المرور وأعداد القتلى والجرحى الناجمة عنها بالاهتمام نفسه الذي تحظى به قضايا أخرى مثل جرائم القتل أو العنف التي يذهب ضحيتها أقل من ثلث أعداد الوفيات على الطرق.

- من النادر أن نجد وسيلة إعلامية تركز برنامجاً دورياً أو صفحة أسبوعية أو شهرية تتناول فيها كل ما يخص أمور السلامة المرورية المتعلقة بالطرق والمركبات والسائقين.

- أغلب المقابلات التلفزيونية تكون في أوقات الصباح وقليلاً ما تتم التغطية في أوقات الذروة.

- تكتفي البرامج الإخبارية اليومية بالتنويه بوقوع حادث وإعطاء لمحة موجزة عن الأضرار، ويتناول معظمها معلومات أولية عن الحوادث مثل عدد القتلى والجرحى ومكان الحادث، والقليل منها يتناول تفاصيل وتحليلات تتعلق بالحادث.
- عدم وجود إعلاميين متخصصين بقضايا السلامة المرورية ينعكس سلباً على ما يتم تقديمه للجمهور، وقد ارتبط موضوع السلامة المرورية في وسائل الإعلام بأشخاص أو صحافيين وليس بالسياسة العامة للمؤسسة الإعلامية.
- كما أنه من بين النقائص الملاحظة في هذا الخصوص هو:
 - غياب برامج متخصصة تقوم بدور التوعية للأطفال والمراهقين والشباب.
 - ندرة قدرات وطنية داخل وسائل الإعلام الرسمية وغير الرسمية لتقديم أو نشر حملات توعية تكون محددة وهادفة وناجحة وقابلة للقياس.
 - انعدام سياسة إعلامية طويلة الأمد على المستوى الرسمي من جهة، وعلى المستوى الاجتماعي من جهة أخرى، فمعظم المبادرات المتعلقة بالسلامة المرورية تقتصر على عدد قليل من الجمعيات وبعض الهيئات ذات الصلة ودون أن يكون لها طابع الاستمرارية.
 - غياب استراتيجية واضحة وطويلة الأمد على المستوى الإعلامي قريبة من الرأي العام والمجتمع المدني تتناول أسباب وعوامل حوادث المرور من الناحية العلمية، والتثقيفية، والتوعوية التي من شأنها شرح المشاكل المختلفة وعرض الحلول الممكنة بهدف جعل كل شرائح المجتمع قادرة على التعامل مع مشاكل المرور من جهة، وعلى تفادي مسبباتها.

وحرصا من الدول العربية على تربية النشء على الاستعمال الأمثل للطريق فقد نظم بالجزائر في ديسمبر من العام 2004 ملتقى عربي شاركت فيه جل البلدان العربية، كرس لدراسة سبل تفعيل وتطوير تعليم هذه المادة، حضره خبراء وأخصائيون عرب ودوليون في هذا المجال، وقد أسفر عن إصدار عدة توصيات عملية ومفيدة منها:

- إدراج مادة التربية المرورية في المناهج التعليمية، و جعلها مادة مستقلة إجبارية
يتمحن فيها التلاميذ و الطلبة.

- إعداد برنامج (منهاج) دقيق متكامل، لكل الأطوار، وذلك بالاستعانة بأخصائيين
في هذا المجال.

- تحديد وتوفير وسائل الإيضاح اللازمة للاستعانة بها داخل المؤسسات التربوية،
وإقامة مسالك تربوية وتجهيزها بدراجات وسيارات مناسبة لأعمار التلاميذ.

- إقامة حظائر تربوية وتعميمها تدريجيا لتشمل كل البلديات والأحياء، لما لها من
دور فعال في تدريب الأطفال على التعود على السلوك السليم في الطريق والالتزام طوعية
بتطبيق قواعد السلامة المرورية، وذلك بفضل توفر هذه الحظائر على كل العناصر
الضرورية وتقاربها مع المحيط الحقيقي (الشوارع والطرق وخلافه).
(بوطالبي، ص2).

ولا بد من الإشارة في هذا الشأن إلى أن مواقع التواصل الاجتماعي باتت من أبرز
الوسائل في تغطية أخبار حوادث المرور إلى جانب حملات التوعية المتواصلة عبر

صفحاتها، كما أنه لا بدّ من أجل تحسين واقع تعامل الإعلام مع قضايا السلامة المرورية من إحداث نقلة نوعيّة في هذا التعامل تبدأ بتبني المؤسسات الإعلاميّة مسألة السلامة المروريّة وجعلها من بين القضايا الأساسيّة التي تتناولها على نحو مستمرّ بمهنيّة واحتراف، والالتزام تجاه الجمهور والرأي العام بتحليل علمي حول أسباب حوادث المرور، واعتماد الموضوعيّة في نقل أخبار حوادث المرور وعرض مختلف وجهات النظر المحللة للحوادث، من خلال مقابلات مع أخصائيين وناشطين في مجال السلامة المرورية، ويتطلّب ذلك تنمية المهارات الإعلامية عن طريق التدريب المستمر لتغطية مسائل السلامة المروريّة بطريقة علمية موسعة مبنية على إحصاءات موثوقة وعلى أبحاث معمقة وعدم الاكتفاء بعرض أخبار حوادث المرور بطريقة سطحيّة أو مبسّطة.

2-6- الحملات التوعوية وأساليبها لضمان السلامة المرورية:

تتجلى حملات التوعية في الأنشطة المختلفة التي تهدف إلى تذكير مستعملي الطريق بالأخطار التي تشكلها بعض السلوكيات المخالفة لقواعد السلامة المرورية، والتي غالبا ما تؤدي إلى وقوع حوادث مرورية مأساوية وتهدف الحملات التوعوية أيضا إلى التنبية والإرشاد إلى اعتماد السلوك السليم أثناء السياقة، ومحاولة الإقناع لعدم ارتكاب الأخطاء المرورية حفاظا على سلامة كل مستعملي الطريق، وكل عملية توعوية يجب أن تتضمن موضوعا محددا، وأن تستهدف فئة أو شريحة معينة، على أن تتم في ظرف أو فترة زمنية مناسبة (الشرع، 2005).

ومن بين العناصر التي ينبغي التأكيد عليها في هذا الجانب هي:

2-6-1- تحديد هدف الحملة التوعوية:

إن تحقيق الهدف من القيام بحملات أو حملة توعوية يتطلب التركيز على موضوع واحد معين لجذب انتباه الفئة المستهدفة وتركيز اهتمامها به، لإيصال الرسالة إليهم وتمكينهم من استيعاب مضمونها وبالتالي إقناعها بجدوى الامتثال لها، ذلك أن تناول عدة مواضيع في عملية واحدة يؤدي إلى تشتيت ذهن المتلقي وتقليل تركيزه مما يؤثر على حسن استيعابه، ومنه فإنّ تحديد الهدف من الحملة التوعوية يساهم إلى حد كبير في صياغة موضوع الحملة.

إن اختيار موضوع الحملة يستوجب الرجوع إلى تحليل إحصاءات حوادث المرور، ودراسة أسبابها وعواملها المختلفة لتصنيفها وترتيبها حسب خطورتها. واستناداً إلى نتائج هذه الدراسات تنتقى المواضيع، وتحدد الفئات والشرائح المستهدفة، مثل الشباب والإفراط في السرعة، أو استعمال الهاتف المحمول أثناء السياقة.

2-6-2- مضمون الحملة التوعوية:

لكي تحقق الحملة التوعوية الهدف المنتظر منها يجب أن تتوفر فيها عدة شروط

أساسية منها:

2-6-2-1-محتوى الحملة:

أن يكون محتوى الحملة سهل الفهم ومرتبطة بمنظومة القيم الاجتماعية ويستهدف الفئة المراد توعيتها فالمحتوى غير الملائم لا يصل إلى الفئة المستهدفة كما هو محدد في الهدف، وأن تكون عناصره منسقة ومترابطة مع بعضها البعض وخالية من التناقض، فالعقل البشري لا يقبل التناقضات (الشرع، 2005).

وفي دراسة قام بها (منصور، 2009) بعنوان العوامل المساهمة في الوقوع في حوادث المرور كدالة لبعض متغيرات الشخصية، وهدفت الدراسة إلى الوقوف على العلاقة بين بعض العوامل المساهمة في حوادث المرور وبعض متغيرات الشخصية في المجتمع البحريني، وقد توصلت الدراسة إلى إمكانية التنبؤ بالعوامل المساهمة في الوقوع في الحوادث المرور (تقدير الفرد لحالته الصحية والإجهاد النفسي، وتششت الانتباه، والسرعة في الأداء، لدى أفراد العينة بناء على متغيرات الشخصية، مركز الضبط، سرعة الغضب، سهولة الاستثارة، العدوانية)، وقد تبين من نتائج الدراسة إمكانية توظيف بعض متغيرات الشخصية في التعرف على المعرضين للوقوع في حوادث المرور ومن ثم توظيفها في الحملات التوعوية الوقائية والإرشادية وتعديلات القانون للتقليل من أخطار تلك الحوادث.

2-6-2-2-تبليغ مضمون الحملة:

تبليغ مضمون الحملة ينبغي أن يراعي مستوى الفئة المستهدفة العقلي والمعرفي فتكون لغته مفهومة ومعبرة بدقة، ولا يتطلب فهمها إعمالاً للفكر، كما لا يحتمل تأويلات، فيتلقاها

المستقبل ويتقبلها ويستوعبها بسهولة ويسر وبدون أي عناء وأن يراعى فيه الاختصار بقدر الإمكان، وخال من أسلوب الأمر والنهي والوعظ، لأن النفس البشرية لا تتحمس لما هو خارج عن إطار رغبتها ومصحتها، بل يحبذ الاعتماد على الإيحاء النفسي فهو أنجع أسلوب للتأثير في المتلقي وجعله يتقبل الرسالة ويقتنع بمضمونه

وخلال وقائع المؤتمر الوطني الأول للسلامة المرور (1997) قدمت العديد من الأوراق في هذا المؤتمر، وقد أشارت إلى دور البرامج الإعلامية ومن ضمنها: دراسة بعنوان أثر تعليم السلامة المرورية في تقليل حوادث المرور، وتضم الاقتراحات المدرجة في هذه الورقة والمتعلقة بالبرامج الإعلامية الآتي:

- أن يكون الخبراء والمتخصصين في الإعلام والعلاقات العامة مسؤولين عن حملات التوعية المرورية كما يجب عليهم تطوير مشاريع تكون جاهزة للتطبيق.
- التركيز على البرامج الإعلامية في التلفاز (بمختلف القنوات) من أجل الوصول إلى الأهداف المرغوبة حيث أن معظم ضحايا الحوادث يشاهدون التلفزيون.
- إصدار مطبوعات في شكل جذاب، وتنفيذ رسائل تلفاز وراديو وذلك من أجل استخدام كل وسائل الإعلام لنشر تعليم السلامة المرورية.

(وقائع المؤتمر الوطني الأول للسلامة المرور، 1997)

2-6-2-3- توقيت الحملة التوعوية:

العملية التوعوية تستغرق فترة معينة، يتم تحديدها بناء على موضوعها وأهميتها،

وعلى نوعية الدعائم التي هيئت لإنجاحها، وهي فترة يفترض أن تكون مناسبة، فلا تكون وجيزة لا تسمح بتنفيذ كل برنامج النشاطات المسطرة وإيصال الرسالة إلى الفئة المستهدفة مع مراعاة الفروق الفردية بينهم، كما ينبغي ألا تكون طويلة جدا بحيث يملأ المتلقون فينفرون منها، وبالتالي يصبح تأثيرها عكسيا (العمل الإعلامي الأمني، 2005، ص 98).

خلاصة

لا يمكن لمنظومة الوقاية من حوادث المرور أن تحقق الأهداف المتوخاة منها إذا لم تستند إلى عدة ركائز أساسية، منها: الشمولية، أي أن تتضمن كل العناصر المتصلة بالظاهرة، و في مقدمتها مستعمل الطريق (سائقا كان أو راجلا)، من حيث تربيته تربوية سليمة، وتكوينه وتدريبه بكيفية جيّدة، وتوعيته بصفة منتظمة، وكذا الاهتمام بتحسين المحيط وتهيئته تهيئة ملائمة والحرص على تفعيل منظومة الفحص التقني للمركبات لضمان توفر شروط السلامة فيها، والركيزة الثانية هي اعتماد الأساليب العلمية لتطوير منظومة الوقاية وتفعيلها بالاستعانة بالمؤسسات العلمية، و التعاون مع الأخصائيين في كل المجالات التي لها صلة بالموضوع والركيزة الثالثة هي تعزيز سبل التعاون والتنسيق بين كل القطاعات والهيئات المعنية بالسلامة المرورية للتمكن من تنفيذ البرامج المسطرة، بفضل تضافر جهودها و تكامل نشاطاتها.

الفصل الرابع

واقع ومستوى التدريب ونظم الامتحانات في

مدارس السياقة

1-واقع مدارس السياقة

2- آلية الحصول على رخصة السياقة

3- واقع ومستوى أساليب التدريب ونظم الامتحانات

تمهيد:

يعد نشاط السياقة من بين تلك السلوكات التي تتطلب التدريب النظري والعملي، كما تتطلب تفاعل مجموعة من السلوكات التي يقوم بها السائق من قبيل صيانة السيارة واحترام إشارات المرور والسرعة الآمنة وربط حزام الأمان والقيادة السليمة أثناء الأحوال الجوية السيئة، كما يرتبط سلوك السائق أيضا بتحكمه في حالته النفسية كالغضب والتهور، بالإضافة إلى الكفاءة في العمليات المعرفية والتي من شأنها أن تحافظ على قيادة آمنة تحول دون التعرض أو تعريض الآخرين للخطر، مع العلم أن التدريب غير المخطط في مدارس السياقة يمكن أن يعرض السائق مستقبلا إلى الوقوع في حوادث مرورية قد تكلفه حياته أو حياة غيره، وذلك باعتبار أن السياقة فعل يتطلب مستوى عال من التركيز والانتباه والتدريب.

1- واقع مدارس السياقة

تبدأ حياة السائق بالتدرّب، وتؤمن مدرسة تعليم قيادة السيارات التدريب من خلال مدرّب كفاء، ليصبح المتدرب سائقاً مؤهلاً، وعليه الحصول على معلومات نظرية وتطبيقية، كما عليه اكتساب اللياقة في التصرف والفتنة والإحساس بالمسؤولية.

ويتعلم السائق أصول قواعد السير من أبسط المهام ككيفية تشغيل سيارته إلى الانخراط في السير بأمان ليتمكن من اجتياز الاختبار الرسمي الذي يخوله الحصول على رخصة السياقة ويتكفل المدرب بتقديم دروس مسبقة للمرشحين للسياقة تساعدهم على التقدم للامتحان الرسمي بكل ثقة.

1-1- التسيير التقليدي لمدارس تعليم السياقة:

إنّ عدم تطوير قطاع تعليم قيادة المركبات وامتحانات رخص السياقة وترك مدارس تعليم السياقة يسيرها في الغالب أشخاص غير مؤهلين يعتبر من بين العوامل المساهمة بشكل سلبي لما نراه ونسمع به يوميا على طرقاتنا، فعوض أن تكون طرقاتنا مسالك آمنة ودروب مختصرة لقضاء أشغالنا في وقت قصير ودون متاعب أضحت مسارات للموت السريع وبأبشع الطرق، وبالتالي فإنّ التأكد من اكتساب السائقين المعارف والمهارات والسلوكات المطلوبة وتزويدهم بمبادئ القيادة السليمة ومساعدتهم على إدراك مخاطر الطريق ضرورة حتمية لخفض الوفيات والإصابات الناجمة عن حوادث المرور، وضرورة التعامل مع السلامة المرورية كقضية هامة ومفصلية، وبالتالي تحمّل المسؤوليات من الجميع من خلال

وضع استراتيجية وطنية شاملة محدّدة الأهداف وتأمين التمويل الكافي لها والسهر على تطبيقها (جريدة النهار، السلامة على الطرق، 2015).

ومن النقاط المحورية التي ينبغي أخذها في الحسبان فيما يخص تطوير هذا القطاع:

- التأكيد على رفع مستوى مكاتب تعليم السياقة ودمجها في مدارس، حيث أنّ مدارس السياقة عندنا هي مجرد (مكاتب) عبر وضع مناهج وأطر للتعليم وتحويلها إلى مدارس بما لهذه الكلمة من خصائص ودلالات.

- إنشاء آلية حديثة لاختيار وتأهيل لجان مسؤولة (وليس مجرد مفتش) على إجراء امتحان السياقة العملي وتطوير دوري لهذا الامتحان حسب المستجدات والمتغيرات الوطنية والدولية، والإشراف على مرحلة التعليم التي يجب أن تتمّ حسب قانون المرور الساري المفعول وعبر مدارس حديثة مؤهلة للمهمّة.

- مسؤولية تنظيم الامتحانات النظرية والعملية بما يتوافق مع هدف منح رخصة السياقة كامتياز مبني على معارف ومهارات ومواقف يكتسبها المتدرّب تدريجيّاً وليس كما هو شأن اليوم حيث تعتبر الرخصة حقاً مكتسباً للجميع.

ومن الغريب في الأمر ألا يولي قطاع النقل موضوع السلامة المرورية الأولوية اللازمة في الدول التي تحتل الصدارة في حوادث المرور إلا في الملتقيات والمؤتمرات بالرغم من الأعباء الثقيلة لحوادث المرور على مجتمعات واقتصادات هذه الدول، إذ أنّه في كثير من الأحيان يتمّ التعاطي مع برامج تعليم القيادة من قبل المعنّيين على أنّها واقع لا مفرّ منه

من دون العمل على تطويره عملاً بمبدأ "أن آلية تعليم وامتحان القيادة شكليّان من الناحية الأكاديمية والمهنية في الوقت الحالي وتطويرهما ليس بالأولوية.

من هذا المنطلق وجب التأكيد على نقطة محورية أخرى تضاف إلى النقاط التي ذكرناها سابقاً وهي:

- توفير كل الدعم والإمكانيات والظروف لمشروع إعداد منهاج تعليم قيادة تماشياً مع قانون السير الجديد ومع المعايير الدولية المتبعة في مدارس تعليم السياقة وتدريب السائقين في سبيل تعزيز السلامة المرورية على مختلف الطرق ولمختلف مستخدمي الطريق.

1-2- الجانب المفاهيمي لسلوك السياقة وأسسها:

في دراسة له عن سيكولوجية المرور يذهب جيمس ليون (James Leon, 1997) في جامعة هاواي تحت عنوان "نظرية لفهم سلوك السياقة" بأن هناك منظورين ممكنين لفهم ما يفعله السائقين.

- المنظور الأول يتعلق بمجموعة من العوامل الداخلية فيهتم بوجهة نظر السائقين أنفسهم أي الخاصة بإحساساتهم وإدراكاتهم وأفكارهم اللفظية وآرائهم وانفعالاتهم.

- المنظور الثاني يتعلق بالعوامل الخارجية ويهتم بظروف الطريق والمركبات التي تستخدمه.

ومن المعروف أن قيادة السيارة سلوك معقد تنتقل أسسه للفرد من خلال الثقافة وأجهزة الإعلام والأسرة ومؤسسات التعليم، كما أن قيادة السيارة تعتمد على جوانب معرفية وحسية حركية تتضح فيما يلي:

1-2-1- الأسس المعرفية:

وتتمثل في:

- عدم الدقة في تقدير الخطر.

- التمييز والذاتية في فهم مواقف القيادة.

- الافتقار إلى الذكاء الانفعالي لدى السائق.

- الإعداد والتدريب غير الكفاء.

يتضح من ذلك أن الأسس المعرفية لدى السائق تتسم بعدم الكفاءة ولذلك فلا بد من

تعليم السائق طرق التدريب الذاتي ورفع كفاءة الذات حتى يتمكن من معالجة الخطر وتناوله بكفاءة.

1-2-2- الأسس الحسية حركية:

وتتمثل في:

- العادات الآلية.

- أخطاء الإدراك: إدراك المسافة، إدراك عواقب السرعة.

- تدهور في أداء الفرد أو انتباهه نتيجة التعب أو النوم أو المخدر أو الملل.

1-3- القيادة والسياقة المفهوم والدلالة:

إنّ مفهوم القيادة أوسع وأشمل من السياقة، لذلك اختارت بعض الأنظمة استعمال عبارة القيادة عوضاً عن السياقة، لترقى بهذه المفاهيم إلى علاقة مباشرة بسلامة المرور والتعامل الحضاري مع بقية مستعملي الطريق من خلال ما تتضمنه هذه برامج تعليم القيادة من تلقين لمفاهيم السلامة المرورية، سواء من خلال التكوين في جانبه النظري أو بفضل ما يتم اكتسابه من قواعد وتقنيات من خلال السياقة الميدانية التي لها انعكاسات مباشرة على سلامة المرور كطريقة التصرف (في المنعرجات وفي المنحدرات والمرتفعات، عند نزول الأمطار، عند الانبهار ليلاً، عند حصول طارئ)، أو التمكن من مفاهيم السياقة الدفاعية، السياقة الوقائية.

كما يتضمن هذا التكوين الجوانب التي لها علاقة بالسلوكات والتصرفات الخطيرة والمتهورة التي تمس بالسلامة المرورية من خلال توعية المرشحين خلال فترة التكوين بخطورة بعض التصرفات والسلوكات المتهورة وما يمكن أن ينتج عنها من حوادث طرقات وما تخلفه من ضحايا، مآسي اجتماعية وخسائر مادية، كما يشمل التكوين كذلك أساليب التعامل الحضاري مع مستعملي الطريق الآخرين بما يمكن من تحسين السلوكات ويساهم في توفير أكثر أماناً على الطرقات.

إن دور مدرسة تعليم القيادة ومدرب السياقة يجب ألا يقتصر على مجرد تلقين المرشح بعض الحركات التي تمكنه من السيطرة على مركبته بالقدر الذي يمكنه من اجتياز

اختبار أو امتحان الحصول على رخصة السياقة وإنما يتجاوز ذلك ليضطلع بدور تعليمي وتثقيفي يساهم في نحت وغرس وتأصيل سلوك مروري قويم من خلال إتباع برنامج تدريبي متكامل مبني على مناهج بيداغوجية يأخذ بعين الاعتبار مختلف الجوانب المتعلقة بقواعد السياقة في إطار نظرة تحليلية لسلوكيات الفرد وتحليل علمي لأسباب حوادث المرور والتي يمكن تلخيصها في عدد من النقاط نورد منها (حافظ، 2007، ص7):

- بيان الخطورة المترتبة عن السير.
- التحكم في العربة وطرق التصرف مع الوضعيات الخطرة.
- معرفة الإشارات المرورية التي تعد لغة الطريق.
- التعرف على الخاصيات الفنية للعربة من حيث حدودها الفيزيائية وكيفية تعهدها بالصيانة الدورية.
- الأخذ بعين الاعتبار الحدود الفيزيولوجية للسائق (تأثيرات التعب والنوم أو السياقة تحت تأثير الأدوية والكحول والمادة المخدرة).
- المساهمة في ضمان سلامة كل مستعملي الطريق وخاصة الأكثر عرضة من غيرهم للمخاطر من خلال فهم ردود أفعال الأطفال على الطريق وحدود استيعابهم للمخاطر والفضاء المروري.
- وعلى مدرب السياقة كذلك التوصل إلى تدرج بيداغوجي لإبلاغ جملة هذه المبادئ للمتعلم مع اعتماد التبسيط في تبليغ المعلومة من خلال:
- اعتماد وسائل بيداغوجية سهلة الاستيعاب لكل الفئات العمرية ومختلف المستويات التعليمية والاجتماعية.

- اعتماد المجسمات وتشخيص الوضعيات وتوفير الوسائط التعليمية السمعية البصرية في هذه المدارس.

- توطيد العلاقة القائمة بين مدارس تعليم القيادة والمرشحين لاجتياز رخص القيادة الذين يتحولون إلى محترفين، بحيث لا تصبح العلاقة بين الطرفين تجارية تحكمها مصالح مادية (حافظ، 2007، ص8).

إنّ المرشح الذي يكون هدفه الوحيد عند توجهه إلى مدرسة تعليم القيادة مجرد الحصول على الوثيقة الإدارية التي تخول له سياقة المركبة وبأقل التكاليف، ومدرسة تعليم السياقة التي تسعى في المقابل إلى الربح واكتساب سمعة مفادها أنها الأقدر على تحقيق هذا المبتغى من أجل جلب أكبر عدد من المترشحين، ليقصر بذلك دور مدرب السياقة على تلقين المرشح المسائل النظرية والتطبيقية المتعلقة بالسياقة على أساس إعدادهم لامتحان رخص السياقة بما يجعل التكوين منقوصا وغير قادر على ضمان السلامة والأمن على الطرقات.

وأمام ما شهدته السنوات الأخيرة من اهتمام متزايد بموضوع حوادث المرور سواء على المستوى الميداني أو الإعلامي من خلال ما حضي به من تغطية إعلامية، إضافة إلى اعتماد أغلب الدول استراتيجيات وخطط وما رافقه من وعي اجتماعي بخطورة هذه الظاهرة، فقد أصبح قطاع تعليم السياقة محور إصلاحات متعددة ومحل تطوير هام، سيساهم بالتأكيد في عودة الأمور إلى نصابها من خلال اضطلاع بدوره في الرفع من كفاءة السائقين.

1-4- أهداف مدارس السياقة:

يهدف إنشاء مدارس تعليم السياقة إلى تهيئة السائق من النواحي الفنية وال نفسية والسلوكية ليكون ملماً بأصول القيادة السليمة، وتكون له القدرات على التفاعل مع الأنظمة المرورية التي تزداد تطوراً حسب تطور المجتمع الإنساني. ومن أهم أهداف مدارس تعليم السياقة (دلة، د.ت، ص18):

- غرس الثقة بالوعي والإدراك ليتحمل المسؤولية الفردية تجاه نفسه والمجتمع الذي يعيش فيه.

- خلق الوعي بأن حوادث المرور لا تحدث من تلقاء نفسها وإنما لعدة عوامل منها السائق، السيارة، الطريق، وبالتالي العمل على تلافي هذه العوامل.

ومن بين الأهداف كذلك نذكر (مرسوم تنفيذي رقم 12-110، المادة 2) (الجريدة الرسمية الجزائرية، العدد 15، الأربعاء 2012/03/14، ص18):

- تقديم تكوين متواصل أو تحسين المستوى أو تجديد المعارف بغرض رفع التأهيل في مجال رخصة السياقة.

- تلقين تقنيات سياقة السيارات من أجل الحصول على رخصة السياقة.

1-5- أدوار مدارس تعليم السياقة:

1-5-1- دور مدارس تعليم السياقة في الرفع من كفاءة السائقين:

يمكن أن نشير إلى أن تعليم قيادة السيارات لم يكن مؤطراً في بداية الأمر بنظم وبرامج مدروسة وإنما انطلق مع بدايات القرن الماضي وخاصة العشرينات منه بتلقين بعض الجوانب الفنية المتعلقة بقيادة المركبة، وقد بدأت فكرة تطوير تعليم السياقة تبرز في

الثلاثينات من القرن العشرين مع وضع أول برامج متخصصة وذلك بولاية نيوجرسي بالولايات المتحدة الأمريكية ثم بولاية بنسلفينيا خلال العامين (1933-1934)، إلى أن تبنت جل دول العالم ومنها البلدان العربية أنظمة لتعليم السياقة تماشياً مع مؤتمر فيينا لعام 1968 والمؤتمر العربي الأول للمرور المنعقد بالقاهرة سنة 1972 والذي أوصى بإنشاء مدارس لتعليم قيادة السيارات والتوسع فيها لتعليم السائق فن القيادة وأصولها حسب أحدث الطرق (حافظ، 2007، ص5).

ومن ثمّ تنامي الاهتمام بقطاع تعليم السياقة من خلال تطوير القوانين والتشريعات المنظمة له إلى جانب اعتماد برامج مضبوطة ووضع تشريعات ونظم لتسيير مهنة تعليم السياقة وتنظيم القطاع وذلك لتحقيق الأهداف التي تم من أجلها إنشاؤها والمتمثلة أساساً في رفع الوعي المروري للدارسين وتلقينهم قواعد المرور وآداب السياقة التي تمثل عقداً اجتماعياً يقوم على مبدأ احترام جملة من الضوابط التي تمثل لغة التخاطب بين مختلف مستعملي الفضاء المروري، فانتشرت بذلك مدارس تعليم القيادة بشكل كبير في كافة دول العالم، وأوكل لها دور هام يتمثل في تكوين السائقين والرفع من كفاءاتهم، وكما يمكن أن يدل عليها اسمها " مدرسة " فإنه يمكن تلخيص دور مدارس تعليم السياقة في تكوين السائقين باعتبار أن التكوين هو العنصر الأساسي والإطار المحكم لاكتساب المعارف النظرية والتطبيقية السليمة لقيادة المركبات، والتحكم فيها وتعلم قواعد السير والسلامة على الطرقات (حافظ، 2007، ص6).

ويتمثل دور مدرب السياقة في تلقين المرشحين لامتحان رخص السياقة دروسا نظرية وتطبيقية بناء على برنامج تكويني واضح المعالم يركز على وحدات تعليمية في شكل دروس موزعة طبقا لطرق بيداغوجية تعتمد على التدرج في التكوين وتضمن إيصال أكثر ما يمكن من المعارف للمرشحين بهدف إكسابهم المؤهلات والمهارات الضرورية للسياقة بأمان بل إن دوره يتجاوز ذلك ليساهم في ترسيخ السلوك القويم لدى المرشح بما يضمن الحفاظ على مستوى المرشح إلى ما بعد فترة إجراء الاختبار.

فالدور الحقيقي لمدارس تعليم القيادة أو السياقة أوسع وأشمل من تلقين المرشحين بعض المفاهيم أو تدريبهم على القيام ببعض المناورات، فإذا كانت الكفاءة تعني اليقظة والانتباه وسرعة البديهة واكتساب ردة فعل ملائمة للموقف، فإن السؤال الذي يطرح نفسه هو: هل أن مجرد التحكم في المركبة وأجهزة السيطرة عليها ومعرفة قواعد السير تعنى الوصول إلى مستوى معين من الكفاءة في القيادة؟، قطعا الإجابة تكون بالنفي، إذ يجب أن نفرق بين بعض المعارف التي يمكن أن نتمكن منها للحصول على رخصة القيادة كوثيقة إدارية يمكن أن نستظهر بها لدى أعوان المرور من دون أن ترقى إلى التمكن من برنامج تكويني شامل يجمع بين فنون السياقة ويمكن له أن يؤثر بصفة فعلية في سلوك المرشح لرخصة القيادة أو يساهم في تنمية جوانب السلامة (حافظ، 2007، ص8).

وقد أكد رئيس الاتحادية الوطنية لمدارس تعليم السياقة في الجزائر أنّ الاتحادية أعدت ملفا كاملا يتضمن اقتراحات عملية لتنظيم قطاع تعليم السياقة تم عرضها مؤخرا على وزارة

النقل والمركز الوطني لرخص السياقة لدراستها، مضيفا أنه إذا ما تمّ تطبيق هذه الاقتراحات فسنقول وداعا لفوضى تعليم السياقة في الجزائر.

وأضاف أنّ أهمّ الاقتراحات التي قدمتها الاتحادية تمثلت في:

1-5-1-1- ضرورة تخفيض عدد الامتحانات:

وهو إجراء سيسمح بتخفيض عدد المرشحين من ثلاثين إلى عشرة فقط بشكل يلزم

المدارس بتطبيق البرنامج الوطني للتكوين إجباريا.

1-5-1-2- تولي المركز الوطني لرخص السياقة مهمة المراقبة:

من خلال مدى تجاوب هذه المدارس مع التدابير الجديدة واحترامها لبرنامج التكوين

حيث أكد رئيس الاتحادية أن عددا كبيرا من المدارس لا تطبق هذا البرنامج مضيفا

أنّ المشكل الآخر الذي تعاني منه مدارس تعليم السياقة بالجزائر هو افتقادها لمراكز تكوين

حقيقية تلبي حاجيات المرشحين الذين هم في تزايد كبير، باعتبار أن هناك مدارس في

بعض الولايات يصل عدد المرشحين فيها إلى 200 مرشح، وهو العدد الذي لا يمكن التحكم

فيه وتلقينه حتى أبجديات السياقة، فما بالك بالقواعد والأخلاقيات.

ودعا المتحدث في هذا الإطار إلى تنظيم مهنة تعليم السياقة بالجزائر من خلال:

- التركيز على النوعية وليس الكمية في التكوين.

- رفع سعر الحصول على الرخصة إلى 50 ألف دينار وتسقيفه ليطبق على جميع

المدارس في جميع الولايات، مضيفا أنّ زيادة تكاليف الرخصة سيعطيها وزنا يضاف

لقيمته، معتبرا أن رخصة السياقة الجزائرية هي أرخص رخصة في العالم مقارنة بالدول العربية والأوروبية، مستدلا برخصة السياقة الفرنسية التي تصل إلى 70 مليون نظرا لقيمتها.

- ضرورة رفع عدد مفتشي رخص السياقة والأمن في الطرقات مستقبلا لمواجهة النقص الحاد الذي تعاني منه مختلف الولايات، رافضا في سياق آخر تحميل مدارس تعليم السياقة المسؤولية الكاملة في مجازر الطرقات التي حصدت وتحصد الآلاف من القتلى سنويا بالجزائر، مؤكدا أن مدارس السياقة تتحمل جزءا فقط من المسؤولية نظرا للظروف الكارثية التي تعمل فيها في مجال التكوين مرجعا آلاف الحوادث سنويا إلى غياب ثقافة السلامة لمروية عند السائقين (<http://elraaed.com> 27/05/2016 20:48:00)

1-5-1-3- تطبيق إجراءات عملية لتحسين وضعية مدارس السياقة:

دعت الاتحادية الوطنية لمدارس تعليم السياقة وزارة النقل إلى اتخاذ عدد من الإجراءات لتحسين وضعية مدارس السياقة في الجزائر، لاسيما فيما يتعلق بمنح الاعتمادات وتكوين الممرنين والممتحنين، وأوضح رئيس الفيدرالية خلال ندوة صحفية أنه طلب خلال لقاء جمعه بمسؤولين من الوزارة ضرورة اتخاذ جملة من التدابير منها:

- تحديد سن منح الاعتماد لفتح مدرسة سياقة عند 40 إلى 45 سنة كحد أقصى نظرا لمتطلبات هذه المهنة التي تستلزم ذهنيا صافيا لتكوين السائقين حسب.

- تطبيق قرار يقضي باكتساب المرشحين لخبرة مهنية لمدة ثلاثة سنوات بعد تاريخ حصولهم على شهادة الكفاءة المهنية لممارسة هذه المهنة كشرط أساسي للحصول على الاعتماد.

- أهمية التكوين الجيد للمرشحين المكلفين بتعليم السائقين المستقبليين حيث دعا في هذا الإطار إلى رفع المستوى التعليمي للحصول على شهادة ممرن مع تكثيف مدة التبرص لمدة ثلاثة أشهر كاملة عوض أسبوع كل شهر لمدة ثلاثة أشهر المعمول بها حالياً.

- إضافة أصناف (ج و د) المتعلقة بسيارات البضائع ذات الحمولة و سيارات النقل العام لهؤلاء المرشحين الذين تقتصر مهمتهم على تكوين السائقين من الصنف ب نظراً لوجود عجز كبير في عدد المرشحين في هذين الصنفين، وأشار في هذا الخصوص إلى أن وزارة النقل تقوم حالياً بإعداد برنامج خاص لتكوين هذه الفئة في الأصناف المطلوبة.

- زيادة عدد الممتحنين لتغطية العجز الكبير المسجل في هذا المجال حيث لا يتجاوز عددهم حالياً 200 ممتحناً عبر كامل التراب الوطني مبدئياً ارتياعه لتوظيف وزارة النقل لحوالي 90 ممتحن إضافة إلى 100 آخرين سيتم توظيفهم نهاية السنة بعد استكمال تكوينهم.

- إعادة العمل بمبدأ مدرسة سياقة واحدة لكل 6.000 نسمة التي تم إلغاؤها في 2010 مشيراً إلى أن إلغاء هذا القرار تسبب في نوع من الفوضى والمنافسة غير الشريفة بين مختلف المدارس.

- حذف بطاقة الإقامة من ملف رخصة السياقة لما تشكله من عبء على المترشحين الذين يبعد مكان إقامتهم عن مقر عملهم.
 - وضع سعر موحد يطبق على مستوى كل مدارس السياقة مع مراعاة خصوصيات كل منطقة في الوطن.
 - جعل امتحانات رخصة السياقة بنظام المعلوماتية ومن تنظيم الإدارة بالنسبة للامتحانات التطبيقية لمنع التواطؤ بين المترشح ومدير المدرسة والممتحن.
 - تطبيق المرسوم 12/110 المحدد لشروط تنظيم ومراقبة مؤسسات تعليم سياقة السيارات على المدارس التي ستنشأ بعد تاريخ دخوله حيز التنفيذ لاسيما فيما يتعلق باشتراط حيازة مسير المدرسة على شهادة جامعية، وتعكف وزارة النقل حاليا على تجهيز قرارات التطبيق ودفتر الشروط الخاص بهذا المرسوم موازاة مع استشارة مختلف مديريات النقل عبر الوطن لإبداء رأيهم في المرسوم وتسجيل مختلف النقائص لتداركها قبل دخوله حيز التنفيذ في مارس 2015 (جريدة الجزائر اليوم، الأربعاء 18 حزيران/يونيو 2014، 15:44).
- (<http://www.eldjazaironline.net>,18/06/2014,15:44)
- 1-5-2- دور تطوير مدارس السياقة في السلامة المرورية:**
- ومما تجدر الإشارة إليه هو أهمية تطوير مستوى مدارس تعليم السياقة من خلال تطوير مناهجها الدراسية النظرية والتطبيقية، بالإضافة إلى التأكيد على أهمية الوعي المروري، ضمن تلك المناهج.

ويرى الهماش أنه ينبغي التوقف ملياً عند سلوك السائقين المستقبليين خاصة بما يتعلق بالقدوة الحسنة في الثقافة والتوعية المرورية، فالأب قدوة لأبنائه أثناء قيادته لسيارته، ورجل المرور قدوة كذلك لأنه مصدر في نشر الوعي وتأصيل مفاهيمه، الأمر الذي يدعو إلى أهمية تطوير أساليب اختيار منفعي أنظمة المرور (الهماش، 2003).

وينبغي هنا التأكيد على تأهيل مديري مدارس تعليم السياقة تأهيلاً مناسباً في مجال المرور والعوامل المؤدية إلى الحوادث المرورية، وإحاقهم بدورات تدريبية حول القوانين والتشريعات الجديدة المتعلقة بالمرور، وتبليغهم بنتائج الدراسات والأبحاث التي أجريت فيما يخص تطوير المرور وضمان السلامة المرورية شرط ضروري وأساسي وعلى السلطات المعنية بالمرور أخذه في الحسبان عند وجود إرادة لتغيير وتطوير مدارس تعليم السياقة ومناهجها، والانتقال من التسيير التقليدي لمدارس تعليم السياقة إلى تسيير عصري يأخذ في الحسبان المعايير العالمية في التدريب ونظم الامتحانات.

تبين من خلال العديد من الدراسات أن هناك حاجة إلى تحسين الطرق المتبعة في إعداد السائقين واختبارهم وتدريبهم، ونقصاً كبيراً في جمع البيانات وتحليلها وفي إعداد الإحصاءات اللازمة للإحاطة بالتفاصيل المتعلقة بمشاكل المرور على الطرق (الهزاع، 2004).

وهذا ما توصلت إليه دراسة الرميح (1407هـ) التي هدفت للتعرف على مدارس السياقة ودورها في سلامة المرور بالرياض، وذلك بتقييم وسائل التدريب والاختبارات المتبعة

في مدارس تعليم قيادة السيارات والسبل المثلى للحد من حصول غير المؤهلين على رخص القيادة وبالتالي الحد من حوادث المرور.

ومن خلال الاطلاع على مناهج مدارس تعليم القيادة النظرية والعملية، ومستوى المدربين والمتدربين، ودور المؤسسات المختلف في دعم برامج تعليم قيادة السيارات وخلق الوعي المروري، خلص الباحث إلى:

- إشراك المجتمع بكل مؤسساته بتحمل المسؤولية حيال المشكلة المرورية.

- إعطاء الفرصة لإجراء البحوث الهادف لحل المشكل المرورية وتطبيقها بعد التأكد

من إيجابياتها.

- متابعة وتقويم مدارس تعليم قيادة السيارات من أجل دفعها إلى التطوير المستمر.

1-6- تقويم مدارس تعليم قيادة السيارات:

يتضح إذا ما حللنا العوامل المؤدية إلى الحوادث المرورية وجود خلل في برامج

التوعية المرورية، وبرامج مدارس تعليم قيادة السيارات، حيث لا تؤثر هذه البرامج في سلوك

السائقين على نحو يحقق السلامة المرورية، ويجنبهم أخطاء القيادة التي تعتبر من أهم

مسيبات حوادث المرور.

ويرى السيف وآخرون (1403هـ) أنّ البرامج الخاصة بمدارس تعليم قيادة السيارات

ومناهجها التعليمية النظرية والعملية لا بد أن تتضمن معرف ومهارات تعين السائق على

استيعاب المفهوم السليم والسلوك الصحيح للقيادة الآمنة، ومن أهم ما ينبغي أن تتضمنه هذه البرامج والمناهج:

- السيارة وأجهزتها وطريقة قيادتها.
- القواعد الأساسية للقيادة.
- أسلوب القيادة الصحيحة.
- دراسة علامات وإشارات المرور.
- النتائج المترتبة عن حوادث المرور.
- القيادة الوقائية.
- الإسعافات الأولية.

وفي نفس دراسة السيف وآخرين التي هدفت إلى تقويم مدارس تعليم قيادة السيارات في المملكة العربية السعودية، من خلال التعرف على أساليب تعليم قيادة السيارات، ومدى توافر الإمكانيات المادية والبشرية التي تحتاج إليها عملية تعليم القيادة، ومحتوى المنهج الدراسي في المجالات المعرفية والنفسية والوجدانية، وخلصت الدراسة إلى النتائج التالية:

- تركيز مدارس تعليم قيادة السيارات على الإشارات (الإرشادية، التحذيرية، الإعلامية، الضوئية).
- ومن الجوانب السلبية في الإجراءات الإدارية بالمدارس: لا تحاول المدارس التعرف على آراء الدارسين، ولا تقبل المدرسة الأعداد التي تتناسب مع طاقتها الاستيعابية، وارتفاع تكلفة المدرسة، وصعوبة الوصول إلى المدارس.

- وبخصوص الإمكانيات المتوفرة في المدارس: لا تستخدم غالبية المدارس سيارات مزدوجة المكابح في التدريب العملي على القيادة، وعدم تناسب أعداد السيارات الكهربائية مع أعداد الدارسين في

بعض المدارس، كما أنّ بعض المدارس تحتاج إلى توافر عدد أكبر من الأفلام التعليمية المتعلقة بتعليم القيادة (السيف وآخرون، 1414هـ: 23).

وأكدت دراسة أخرى متعلقة بتقييم مدارس تعليم السياقة قد أشارت إلى ضرورة فحص منهج وإدارة ومناسبة موقع مدرسة القيادة، وأهم النتائج والتوصيات حول هذه المدارس جاءت على النحو التالي:

- التأكيد على مدى الوعي بلوائح وقواعد المرور عند اكتمال التدريب.
- التأكيد على تنمية المهارات الحسية للمتدربين (مع التركيز على القيادة الوقائية والدفاعية وكيفية التعامل مع المواقف الحرجة).
- إعلام المتدربين بالعواقب الاقتصادية والاجتماعية والنفسية التي تسببها الحوادث.
- تدريس صيانة المركبة.
- تأثير العوامل المادية والبيولوجية والنفسية على فعالية وقدرة السائق.
- الحاجة لاستخدام حزام الأمان.
- أهمية الدور الذي تلعبه صيانة السيارة للسلامة المرورية.
- التأكيد على أهمية التدريب العملي علي الطرق، مع إعطاء الوقت الكافي لذلك.
- اقتراح إعداد كتاب حول "قيادة السيارة" وأن يكون متوفرًا بلغة بسيطة وبالصور.
- اقتراح اختبار أولي للتعرف على نقاط الضعف لدى المتدربين.
- تحديد الحاجة لتدريب خاص للأشخاص الأميين.
- اقتراح قائمة بمهارات القيادة التي يجب أن يؤديها المتدربون أثناء الاختبار العملي.

- وتجدر الإشارة إلى ضرورة أن يزود المتدربون الذي يلتحقون لأول مرة لنيل رخصة السياقة بكتاب يمكن أن يعتبر بمثابة دليل لتدريب للسائق الذي ينبغي أن:
- يكون مصمماً بصورة جيدة ومزود بالأشكال والصور.
 - يتضمن الكتاب فصولاً عن معايير تعلم السياقة والحصول على الرخصة حيث يضم هذا الفصل معلومات تبين الطريقة الصحيحة لتعلم السياقة وكيفية الحصول على الرخصة.
 - يتضمن مزايا الالتحاق بمدارس تعليم السياقة والقيادة وفق القوانين حماية لنفسه وللآخرين.

- يعنى الكتاب بمواضيع تتعلق بأساليب إجراء الاختبارات النظرية والتطبيقية وصيانة المركبة (الجانب الكهربائي والميكانيكي) ومهارات الإسعافات الأولية.
- التأكيد على مواضيع محورية أخرى كالقيادة الدفاعية والوقائية وملاحظة مستعملي الطرق الآخرين لاكتشاف أخطائهم والحؤول دون الوقوع فيها.

1-7-1- القوانين الخاصة بمدارس تعليم السياقة في بعض البلدان العربية:

1-7-1-1- لبنان:

تعليم السوق ومدارس تعليم قيادة المركبات في قانون السير اللبناني ينص على:

1-7-1-1-1- مدرب السوق:

- لا يجوز لأي شخص أن يُعَلِّم أو يدرب شخصاً آخر قيادة مركبة آلية، في ميادين مغلقة مخصصة للتعليم أو على أجزاء من طرقات عامة مخصصة للتعليم أو على الطرقات العامة، ما لم يكن مرخصاً له بتعليم سوق تلك الفئة وناقلاً لرخصة التعليم أثناء قيامه بعمله.

- لا يجوز لمدرّب السوق أن يسمح للمتدرب بقيادة مركبة آلية على الطرقات العامة خارج أماكن التدريب الأساسية ما لم يكن قد اجتاز بنجاح التدرّيبين النظري والعملي الأساسيين في مدرسة التعليم، وفقاً للمواصفات والمناهج والشروط التي يُحددها المجلس.
- يُحظرّ على المدرّب أن يصطحب معه أي شخص غير المتدرب في المركبة المخصصة للتعليم أثناء التدريب.

1-7-1-2- المتدرب:

- لا يجوز لأي متدرب أن يتعلم قيادة المركبات الآلية في ميادين مخصصة للتعليم أو في أجزاء طرق مخصصة للتعليم أو على الطرقات العامة إلا برفقة مدرّب سوق.
- على المتدرب أن يحمل معه خلال م ا رحل التدريب تصريح تدريب من مدرسة تعليم السوق.
- على المتدرب على الطرقات العامة أن يحمل معه إفادة من مدرسة السوق أنه أنهى بنجاح التعليم النظري والعملي الأساسيين.

1-7-1-3- ميدان التدريب:

- تُعتبر الميادين المغلقة كأماكن تدريب السوق العملي الأساسي، وفي حال عدم وجودها، تُحدّد بقرار من المحافظ المختص بأجزاء من الطرقات العامة لهذه الغاية ويتم اختيارها وتغييرها تبعاً لتطور حجم وكثافة المرور عليها، على أن تتوفر فيها شروط

السلامة المرورية النموذجية لجهة علامات ولأفتات الطريق وإشارات المرور وحواجز الحماية على جانبي الطريق وغيرها.

- تُحدّد مواصفات ميادين التدريب المغلقة أو أجزاء من الطرقات العامة للتدريب الفردي والمتعدد المركبات، كما يُحدّد العدد الأقصى لمركبات التدريب تبعاً لمساحتها.

1-7-1-4-رخصة المدرب:

يُشترط للحصول على رخصة مدرب لتعليم سوق المركبات تقديم طلب إلى المصلحة المختصة يرفق به ما يلي:

- صورة رخصة سوق عمومية صالحة تشمل فئة المركبات التي يتولى التعليم عليها.
- شهادة امتياز فني أو ما يعادلها في اختصاص مرور صادرة عن المديرية العامة للتعليم المهني والتقني.

- يُحدّد منهاج هذا الاختصاص بقرار من مدير عام التعليم المهني والتقني بناء لمحضر اللجنة الفنية التي يؤلفها لهذه الغاية بعد موافقة اللجنة الوطنية للسلامة المرورية.
- شهادة اجتياز دورة لفئة المركبة التي يجاز له تدريبها، يُحدّد منهاجها وطريقة الحصول عليها بقرار من المجلس.

- شهادة طبية خاصة بالسوق.

- سجل عدلي لا يعود تاريخه لأكثر من ثلاثة أشهر يظهر بأنه غير محكوم بأي

جناية أو جنحة.

- سجل مروري خالٍ من مخالفات الفئات الخامسة; والرابعة والثالثة خلال سنتين من تاريخ تقديم الطلب.

- يُجَدِّد المدرب رخصته سنوياً لدى المصلحة المختصة، على أن يرفق مع طلب تجديد الرخصة المنتهية الصلاحية وشهادة طبية ونسخة عن بيان السجل العدلي والسجل المروري.

1-7-1-5-مدارس تعليم قيادة المركبات الآلية:

- يشترط لفتح مدرسة تعليم قيادة المركبات الآلية أن يبعد موقع المدرسة ما لا يقل عن مسافة 100 متر من مدرسة تعليم سوق أخرى.

- لا يُمارس في غرف المدرسة، أي مهنة أخرى سوى تعليم السوق.

- على المدرسة أن تحتوي قاعتين على الأقل، واحدة مخصصة للتدريس تُحدّد مواصفاتها بقرار يصدر عن المجلس، كما يحق للمدرسة فتح فروع أخرى شرط أن يستوفي كل فرع الشروط المفروضة على المدرسة نفسها.

- تُجهّز المركبات المخصصة لتعليم السوق وفقاً لمقاييس ومعايير موحدة تصدر بقرار من المجلس، ولا يجب أن تقلّ التجهيزات عن:

* فرامل إضافية أمام مقعد المدرب ومرآة خلفية إضافية للمدرب.

* لوحة للدلالة على أنها مخصصة للتدريب.

* لوحتي تحذير توضعان على الزجاج الأمامي والخلفي، لتنبيه مستخدمي

الطريق إلى قيادة متدرب للمركبة.

(قانون السير اللبناني، 2013)

1-7-2-الجزائر:

من المرسوم (110-12) المنظم لمدارس تعليم السياقة ومراقبتها في الجزائر

المادة الأولى: يهدف هذا المرسوم إلى تحديد شروط تنظيم مؤسسات تعليم سياقة

السيارات ومراقبتها.

المادة الثانية: تهدف مدارس تعليم السياقة إلى تلقين تقنيات سياقة السيارات من أجل

الحصول على رخصة السياقة، ولكنها زيادة على نشاطها الرئيسي المذكور أعلاه تقديم

تكوين متواصل أو تحسين المستوى أو تجديد المعارف بغرض رفع التأهيل في مجال رخصة

السياقة.

- يستثنى من مجال تطبيق هذا المرسوم تعليم تقنيات سياقة السيارات التي تضمنها

المؤسسات والهيئات لفائدة مستخدميها.

المادة الثالثة: تشارك مدارس تعليم السياقة في تطبيق السياسة الوطنية للأمن عبر

الطرق وتساهم فيها.

المادة الرابعة: يقوم المركز الوطني لرخص السياقة بتأطير نشاطات مدارس تعليم

السياقة ومتابعتها ومراقبتها.

المادة الخامسة: يجب أن يستجيب تعليم تقنيات سياقة السيارات الذي تقدمه مدارس

تعليم السياقة لمعايير ومقاييس بيداغوجية وتطبيقية يحددها وزير النقل بقرار.

أما عن شروط وكيفيات فتح مدارس تعليم السياقة فتحددها المواد:

المادة الثامنة: يخضع فتح مدرسة تعليم السياقة للحصول المسبق على اعتماد يمنحه

الوالي المختص إقليميا بناء على اقتراح من لجنة الاعتماد بالولاية.

المادة التاسعة: لا يجوز لأي كان أن يطلب اعتمادا لفتح مدرسة تعليم السياقة ما لم

تتوفر فيه الشروط الآتية:

أ- بالنسبة للأشخاص الطبيعيين:

- بلوغ سن خمس وعشرين (25) سنة على الأقل.

- التمتع بحقوقه المدنية والوطنية.

- أن يكون من جنسية جزائرية.

- التمتع بالأخلاق والمصادقية وأن لا يكون عاجزا أو ممنوعا من ممارسة النشاط

إثر إدانة.

- أن يثبت تأمينا على التبعات المالية للمسؤولية المدنية والمهنية.

- أن يثبت تأهيدا مهنيا.

- أن يثبت ضمانات مالية كافية ناتجة عن كفالة دائمة وغير منقطعة تخصص

لضمان التزاماته تجاه مترشحيه.

يقصد في مفهوم هذا المرسوم بالتأهيل المهني حياة شهادة عليا في الميدان القانوني أو التجاري أو المحاسبي أو التقني تسمح بضمان نشاط المسير وشهادة كفاءة مهنية وبيداغوجية لتعليم سياقة السيارات.

وفي حالة ما إذا لا يستوفي صاحب الطلب شروط التأهيل المهني المنصوص عليها أعلاه يجب أن يستفيد من مساعدة دائمة وفعالة لشخص طبيعى تتوفر فيه هذه الشروط.

المادة 10: زيادة على الشروط المنصوص عليها في المادة التاسعة أعلاه، يجب على

صاحب الطلب التوفر على ما يأتي:

- محل بصفة مالك أو أجير ذو استعمال تجاري مؤهل للمهن ومساحة ملائمة يتجاوب مع النشاط.

- تجهيزات تعليمية وبيداغوجية ملائمة لضمان تعليم سياقة ذي نوعية للسيارات.

- مركبات مملوكة أو بقرض إيجار مجهزة ومهيأة لتعليم سياقة السيارات.

- تقديم إثبات يبين توفر المحل على التجهيزات البيداغوجية والتعليمية والمركبات

للجنة الاعتماد بعدها تبلغ هذه الأخيرة رأيها بالموافقة.

المادة 11: يجب أن يرسل طلب الاعتماد إلى الوالي المختص إقليميا، ويودعه

صاحب الطلب لدى مديرية النقل بالولاية المختصة إقليميا، ويسلم له مقابل ذلك وصل إيداع

ودفتر الشروط.

- يرفق طلب الاعتماد بالوثائق الآتية:
 - بالنسبة للأشخاص الطبيعيين:
 - مستخرج من شهادة الميلاد.
 - شهادة الجنسية الجزائرية.
 - مستخرج من صحيفة السوابق القضائية (رقم 3) لا يتجاوز تاريخ إصدارها ثلاثة (3) أشهر.
 - شهادة الإقامة.
 - ثلاث (3) صور شمسية حديثة.
 - نسخة مصادق عليها مطابقة للشهادة المطلوبة في هذا المرسوم.
 - نسخة مصادق عليها مطابقة لشهادة الكفاءة المهنية والبيداغوجية لتعليم سياقة السيارات.
 - شهادة تأمين ضد التبعات المالية للمسؤولية المدنية والمهنية.
 - وثيقة تثبت الكفالة المخصصة حصريا لضمان التزاماته تجاه مترشحيه
- المادة 41:** يجب على مالك مدرسة تعليم السياقة في إطار ممارسة نشاطه القيام بما يأتي:
- توظيف مدربين يستوفون الشروط المحددة بقرار من وزير النقل.
 - الالتزام بواجباته تجاه المترشحين طبقا لأحكام هذا المرسوم.

المادة 42: يلزم مالك مدرسة تعليم السياقة بإبرام عقد تعليم مع المترشح أو مع وليه

الشرعي، ويجب أن يتضمن العقد بالخصوص ما يأتي:

- مكان انطلاق التكوين ومدته وتاريخه.
- مستوى التأهيل المستهدف.
- مواضيع التكوين وحجمه الساعي الإجمالي والحجم الساعي لكل درس نظري وتطبيقي.

المادة 44: يجب على مالك مدرسة تعليم السياقة أثناء ممارسة نشاطاته أن يضع

سجل احتياجات يوضع تحت تصرف المترشحين ويكون مرقما ومؤشرا عليه من المصالح التابعة للمركز الوطني لرخص السياقة.

المادة 46: تخضع مدارس تعليم السياقة للتفتيش التقني والبيداغوجي وللمتابعة والتقييم

من المصالح المختصة التابعة للمركز الوطني لرخص السياقة، وبهذه الصفة يقوم الأعوان المؤهلون التابعون للمركز الوطني لرخص السياقة بمراجعة ما يأتي:

- الوثائق المتعلقة بممارسة النشاط.
 - الوسائل البيداغوجية والتعليمية والمركبات الموضوعة تحت تصرف المترشحين.
 - احترام برمجة الدروس النظرية والتطبيقية المقررة سلفا (مرسوم تنفيذي، 2012).
- أمّا عن التعديلات التي مست هذا القانون فقد تم توضيحها في المرسوم التنفيذي الجديد وجاء فيه:

تشديد الحكومة شروط نشاط وإنشاء مدارس السياقة، من خلال:

- فرض قواعد جديدة، منها منع ذوي السوابق العدلية من ممارسة المهنة.
- منح سلطة اعتماد المدارس للوالي المختص إقليميا بناء على اقتراح من مدير النقل بالولاية.

- يشترط في أصحاب مدارس سياقة ألا يكونوا موضوع إدانة أو إعادة تأهيل لجريمة أو جنحة تمنعهم من ممارسة نشاط تجاري، وأن يثبتوا تأميناً على التبعات المالية للمسؤولية المدنية والمهنية.

وضمت التعديلات أيضا:

- فرض شرط الحصول على شهادة جامعية و3 سنوات خبرة للحصول على الاعتماد، أو 7 سنوات خبرة مهنية بصفة ممرن، ويعنى بالتأهيل المهني، حيازة شهادة التعليم العالي وثلاث سنوات من الخبرة بصفة ممرن مدرسة السياقة تثبتها السلطة المؤهلة، أو التمتع بسبع سنوات من الخبرة على الأقل بصفة ممرن أيضا، تثبتها نفس السلطة.

- يعفى الموظفون التابعون للأسلاك الخاصة للنقل البري المتقاعدون من التأهيل المهني من أجل فتح مدرسة تعليم السياقة شرط إثبات خبرة مدتها 10 سنوات، كما يعفى الموظفون المتقاعدون التابعون للمؤسسات والهيئات العمومية الأخرى المكلفون بتعليم سياقة السيارات.

- يتوجب على المؤسسات التي توفر تكويننا أو تسعى لتقديم هذه الخدمة التوفر على محل وتجهيزات بيداغوجية وتعليمية مناسبة، ويلزم صاحب الاعتماد بالشروع في نشاطه في أجل أقصاه ستة أشهر ابتداء من تاريخ حصوله على رخصة.

(المرسوم (110-12)، 2012)

من جهة ثانية، فتحت الوزارة الباب أمام الراغبين من مدارس السياقة في تغيير نشاطاتهم، من خلال إلزامهم بإرسال طلب إلى مديريات النقل المختصة قبل شهرين على الأقل من تاريخ التغيير، مؤكدة في المادة 18 من المرسوم بأنه لا يمكن تغيير المحل إلا بالموافقة المسبقة من المصالح التابعة للمركز الوطني لرخص السياقة، مشيرة إلى إمكانية المستغل تقديم طلب التوقف المؤقت عن النشاط مع تبريرات، ويمنح التوقف المؤقت لمدة أقصاها ستة أشهر قابلة للتجديد مرة واحدة، مشددة على ذهابها إلى إلغاء أو سحب الاعتماد بقوة القانون، في حال تجاوزت المدرسة المدة القانونية، مع حفظ حقوق المترشحين الجاري تكوينهم والتي تبقى على عاتق المدرسة.

وشدد القرار الحكومي على وجوب قيام صاحب الرخصة بتوظيف ممرنين يستوفون شروط العمل والالتزام لدى المرشحين وتقديم أحسن الخدمات واحترام القوانين والتنظيمات التي تحكم النشاط، واحترام برنامج تعليم سياقة السيارات

(<http://elraaed.com> 27/05/2016 20:48:00).

1-8- تفصيل دور مدارس تعليم السياقة:

نتساءل في البداية:

- هل كل من يقود مركبة له رخصة السياقة؟

- هل كل من يحمل رخصة سياقة هو مؤهل لقيادة مركبته؟

لقد عرفت الجزائر نظام تعليم السياقة منذ الاستقلال وشهدت تحولات عديدة في نظام

التعليم ككل، ومن المفترض أن كل سائق له رخصة سياقة موافقة لنوع المركبة التي يقودها

بحسب ما تنص عليه المادة 08 من قانون المرور رقم 01/14 لمدارس تعليم السياقة، هذه

الرخصة التي للمترشح وذلك بعد اجتيازه بنجاح الامتحانات النظرية والتطبيقية الخاصة

بسياقة المركبة (برنامج مع السلامة، 2005).

وتهدف مدارس التعليم السياقة كما ذكرنا سابقا إلى:

- تحسين المعارف (هدف إدراكي).

- تحسين المواقف (هدف عاطفي).

- تحسين المهارات (هدف حركي نفسي).

لكن الواقع يثبت أنه ليس كل من يحمل رخصة السياقة هو مؤهل للقيادة بل إن

القاعدة العامة أصبحت تقول أن الحصول على رخصة السياقة مسألة وقت فقط، وكل من

يترشح للحصول على رخصة السياقة سينجح في نهاية المطاف بغض النظر عن المهارات

التي اكتسبها (بن عيسى، 2002).

إن كل ما يهم الممتحن هو استيفاء ملف المترشح لشروط إجراء الامتحان فهو لا يمتحن ليتعلم ويختبر قدراته في السياقة بل يمتحن لينال رخصة السياقة فحسب.

إننا إذا تعمقنا في المشكلة نجد أنّ معظم المدارس بالجزائر صغيرة ولا تسعى إلى التوسيع، وهي في الغالب تابعة لأشخاص غير محترفين وبوسائل غير كافية (مركبات في حالة سيئة، مكاتب ضيقة، غياب الوسائط التكنولوجية للتدريب، مدربين مساعدين غير مؤهلين)، كما نجد أنّ المكوّن معزول ولا يمكن له التواصل مع زملائه حيث يعتبرون منافسيه.

ومن أجل تفعيل دور مدارس تعليم السياقة في تحقيق الأمن المروري يسعى المركز الوطني للأمن والوقاية عبر الطرق إلى اقتراح عدة نقاط تحدث عنها مراد عجيمي وهي:

- مراجعة منظومة التكوين من حيث البرامج والمضامين .

- تأطير المدارس السياقة وتحديد المناهج والوسائل وتطوير النظام الامتحانات، إذ يجب أن تتوفر في مدارس تعليم السياقة مقاييس المدرسة من قسم مجهز بوسائل تكوينية ووسائل بيداغوجية.

- إعادة النظر في مفهوم تكوين السائقين، ومراجعة السياسة الوطنية لمنح الاعتماد لمدارس تعليم السياقة، بمعنى أنّه ليس كل شخص يستطيع أن يكون له مدرسة سياقة بل يشترط فيه أن يكون له شهادة جامعية لأن مهنة السياقة لم تعد حرفة بسيطة، بل أصبحت مهنة علمية بحكم أنّ حركة المرور وتقنية السيارة في تطور، وسيأتي وقت يصبح فيه الذي

يجهل استخدام الإعلام الآلي لا يستطيع قيادة سيارة بحكم التطور التكنولوجي في تصميم السيارات وكيفية قيادتها.

ويقترح محمد العزوني فيما يخص رخص السياقة:

- أن تحمل رخصة السياقة اسم الممتحن وكذا اسم الطبيب اللذين سلما على التوالي رخصة السياقة والشهادة الطبية وهذا لتحديد المسؤولية والكشف عن المخالفين للقانون والمتلاعبين بمصائر الناس.

- ضرورة المتابعة الطبية المستمرة للسائقين، فالشخص يكون في صحة جيدة في فترة شبابه، وبمرور الوقت قد يصاب بأمراض كضعف البصر وضغط الدم.

إنه إذا توفرت كل المعطيات الموضوعية لقيام مدرسة نموذجية فإنه حتما نصل إلى بناء شخصية السائق ذي الكفاءة الفنية وذي القدرات العقلية في استيعاب قانون المرور واحترامه (مقابلة مع محمد العزوني يوم 12 فيفري 2007)

2- آلية الحصول على رخصة في مدارس السياقة

يعتبر السائق الحلقة الأهم في عملية السير ومن الضروري أن يكون مؤهلا لقيادة المركبة وذلك بموجب شهادة تعطى له من الدوائر المختصة، وينبغي من أجل الحصول على رخصة السياقة أن يكون السائق قد خضع لتدريب نظري وعملي، واجتاز امتحان القيادة بشقيه النظري والعملي، ومن أجل تلافي العديد من حوادث المرور تبرز أهمية سن تشريعات واضحة في هذا

الخصوص، ووضع شروط صارمة لمنح رخصة القيادة، وتتفاوت الأنظمة والقوانين فيما يتعلق بالشروط الواجب توفرها للحصول على رخص قيادة المركبات بأنواعها المختلفة.

2-1- أخلاقيات المهنة والحصول على رخصة السياقة:

إنّ التزام السائق بواجب الاطلاع والتعرف على النصوص التشريعية والتنظيمية (تشريعات المرور، قوانين، أنظمة وتعليمات) يعدّ أمراً ضرورياً لفن القيادة، كما أنّ واجب التتقيف القانوني بشأن المرور وواجب معرفة قواعد المرور وإشاراته وعلاماته يعني حياة السائق على ثقافة مرورية تفيد في تجنب الاستخدام السلبي للطرق ومراعاة حقوق المستفيدين من استخدامها وعدم إلحاق الأذى بهم بإعطائهم الأولوية متى تبين أنّ الحق قانونياً لهم.

وإذا سلمنا أنّ قيادة المركبات هي مهنة فإنّ لكل مهنة أخلاقيات تقوم عليها وتخضع لها ويستخلص من مجمل الأفكار التي عرضناها مجموعة حقائق لعلّ أبرزها:

- لكل مهنة أصول وقواعد وأخلاق، وإن مهنة القيادة ليست مستثناة من هذا المبدأ، لهذا من الواجب إعداد مطويات تتضمن أهم النقاط الواردة في تشريعات المرور للسائق وترويجها والتوعية بأهميتها وضرورة القيام بتعميمها سواء على مستوى الطرقات أو مراكز الفحص التقني للسيارات أو نقاط التفتيش على الطرقات.

- إن معرفة نصوص وتشريعات المرور بكل دقة، واستيعاب قواعد المرور وعلاماته وإشاراته مهمة تيسّر للسائق عملية المرور بانتظام وسلامة.

- إن للسائق مصلحة فردية في أن يتبع قواعد المرور بدقة وأمانة فهو سيتلافى بذلك الكثير من الحوادث والمشاكل ويصون كرامته وحرية وماله، ومن ثم ينمو لديه ضمير أخلاقي يشكل مضمون الرقابة الذاتية، فالخضوع للقانون لا تنطلق من الخوف من العقوبة وإنما من القناعة الذاتية فيصبح هذا الخضوع بمثابة مظهر للسلوك الحضاري.
- التأكيد على إدراك الفرد أن تكون شخصيته إنسانية، تضامنية، تفاعلية، تكافلية وبعكس ذلك فإن السلوك الفردي للسائق أو اتجاهاته السلبية تجاه الآخرين تنجم عنه العواقب الوخيمة منها الحوادث المميتة.
- إن المشكلة المرورية تتعلق بالدولة والمجتمع والفرد على حد سواء، فليست هي مشكلة السائقين فقط، وإنما هي مشكلة تنظيم مروري وتشريعات وسائقين ومشاة وشرطة مرور فالمسألة المرورية هي مسألة فنية وتشريعية وأخلاقية ومهارية.
- أن يتدرب السائق باستمرار على تنمية مهاراته، وهو ملتزم بالمنظومة الأخلاقية المرتبطة بمهنة القيادة، ذلك أن السائق الناجح هو السائق الوقائي (القيادة الوقائية) الذي يحصن نفسه بالأخلاق ثم يكون جاهزاً للتعامل مع أخطاء الغير من سائقين ومشاة، ولا سيما أن الأخطاء الشخصية للسائق هي أكثر سبباً لحوادث الطرق من الأخطاء الفنية والأخطاء الأخرى، حيث أن القيادة الآمنة تتطلب الخضوع للتشريعات المرورية، والانتباه المطلق أثناء القيادة وإطاعة أوامر شرطي المرور واحترام حقوق الآخرين.
- (الاستراتيجية العربية للسلامة المرورية، 2002).

وتلخص دراسة أجريت في المملكة عن 2074 حادث مروري خلال العام (1433هـ) وتضمنت أيضاً مقابلة 1067 متدرب في مدارس القيادة في نفس الفترة، أوضحت أنّ العامل البشري شكل 76% من أسباب الحوادث في عينة الدراسة، وأكدت الدراسة خطورة السائقين صغار السن مقارنة بكبار السن.

وخلصت الدراسة إلى أن:

- نسبة سائقي الشاحنات الثقيلة المسؤولين عن الحوادث المرورية أكبر مما هو متوقع إحصائياً بعكس سائقي المركبات الخاصة.

- ارتفاع نسبة الإصابات في حوادث سائقي المؤسسات الحكومية مقارنة بغيرهم من السائقين ممتهي القيادة

- سائقي الشركات الخاصة والحكومية يتسببون في الحوادث أكثر من السائقين الخواص وسائقي سيارات الأجرة.

ومن بين توصيات الدراسة:

- إعادة تقييم السائقين ممتهي القيادة مرورياً وصحياً بشكل دوري وتقديم لهم دورات تدريبية وثقافية تناسبهم وإن يكون ذلك أكثر تواتراً لمن تجاوز 30 عاماً.

- رفع مستوى البرامج التدريبية في مدارس تعليم القيادة وأن يعتمد فيها على الوسائل البصرية من أفلام الفيديو والصور لإيصال المعلومة لأكثر عدد من المتدربين من الجنسيات والطبقات الثقافية المتباينة (الطرطوط، 2015).

2-2- نماذج دولية للحصول على رخص السياقة

يمكن لنا أن نتفائل أكثر بمستقبل قطاع تعليم القيادة وإمكانية كسبه الرهان في الإسهام بصفة جلية في الرفع من كفاءة السائقين ومساهمته الفاعلة في الحد من حوادث الطرقات، وما دمنا نتحدث عن رخص السياقة ودور مدارس تعليم القيادة في رفع كفاءة السائقين يمكن أن نتعرض في نفس السياق إلى بعض الأنشطة الفرعية التي تؤديها هذه المدارس في بلدان أجنبية بحكم اعتماد عدد من التقنيات تبقى في حاجة إلى دراستها من قبل الدول العربية وبحث إمكانية اعتمادها.

2-2-1- نماذج أوروبية:

2-2-1-1- القيادة المصاحبة:

اعتبارا لما توفره من فرصة ثمينة لتجربة السياقة في مختلف الوضعيات والتي لا يمكن للحيز الزمني الذي يقضيه المتعلم في مدرسة تعليم القيادة أن يمكنه من التعرض لها جميعا ، فهذه السياقة والتي عادة ما تكون برفقة الولي تشمل السياقة بالليل والنهار ومناطق العمران وخارجها والحرارة والرياح، وللأسئلة أن يتساءل ما هو الدور الذي يمكن أن تلعبه مدارس تعليم القيادة في ضل هذا النظام مع وجود بديل، غير أن الواقع أثبت بأن دور مدارس تعليم القيادة يزداد في هذه الحالة ويصبح دوره أكثر دقة من خلال تقويم وإصلاح بعض السلوكات فاعتماد هذه التقنيات يمكن لها مع ما يتلقاه السائق هذه المرة وليس المترشح لرخصة السياقة من مدارس تعليم القيادة أن يساهم بالفعل في رفع كفاءة السائقين ويؤثر في تغيير سلوكات السائقين.

2-2-1-2-2-رخصة السياقة ذات النقاط:

من خلال ما توفره هذه التقنية من رقابة ذاتية للسائق من ناحية إضافة إلى متابعة المخالفين ببرامج ووحدات تدريبية تتولى تأمينها في أغلب الأحيان مدارس تعليم القيادة وتهدف تحسين المهارات القيادية للمخالفين والتأثير في السلوك العام لقائد المركبة.

2-2-1-3-نظام منح الترخيص التدريجي للسائقين:

وهي تقنية طرحت لأول مرة في نيوزيلندا سنة 1987 وصارت شائعة اليوم في كندا والولايات المتحدة وغيرها من البلدان، إذ يتم بموجب هذا النظام منح سائقي المركبات المبتدئين تراخيص تدريجية لحين حصولهم على رخصة كاملة، حيث يعهد خلال مختلف مراحل هذا النظام لمدارس تعليم القيادة تلقين المترشحين لعدد من المعطيات والمهارات بما يساهم في الرفع تدريجياً في كفاءاتهم، إذ مهما كانت قدرتهم على قيادة المركبة فإنه بالتأكيد لا يمكنهم اكتساب الخبرة الكافية للتصرف السليم والواعي في المواقف الحرجة أو الطارئة، وهي احتمالات واردة، كما لا يملكون القدرة على اتخاذ القرارات الصائبة في تلك المواقف

(حافظ، 2007، ص ص 11-12).

2-2-2- شروط الحصول على رخصة القيادة في البلدان الأوروبية (السويد

نموذجاً):

2-2-2-1- الفترة التجريبية:

إنّ الحصول على رخصة قيادة على سبيل التجربة لمدة عامين لكل حاملي رخص القيادة الجدد في السويد يمرّون بفترة تجريبية لمدة سنتين، وتعني الفترة التجريبية أنه يجب عليك أن تقوم باختبار قيادة نظري وعملي على حدّ سواء للحصول على رخصة قيادة جديدة في حال ارتكبت مخالفة تستدعي سحب رخصة القيادة خلال فترة العامين، ويسري ذلك بغض النظر عن طول فترة المنع من القيادة (فترة سحب الرخصة).

2-2-2-2- المنهاج الدراسي:

يحدد المنهاج الدراسي التوجهات والأهداف التي يتضمنها تعليم السائقين ويتم تقييم كل من الاختبار النظري واختبار القيادة العملي انطلاقاً من محتوى المنهاج الدراسي.

(www.korkortsportalen.se)

وعن كيفية إجراءات الامتحانات ومنح رخص السياقة والدعوة إلى ضرورة إنشاء مركز وطني لرخص السياقة، فقد صدر المرسوم التنفيذي الذي يحدد المهام وتنظيم هذا المركز الذي سيتكفل بكل ما يتعلق برخص السياقة سواء تعلق الأمر بنظام الامتحانات أو التكوين أو التعليم أو البرامج والمناهج أو حتى شكل الرخصة ونوعها:

- إعادة النظر فيما يخص الممتحنين ومدة التكوين والفحوص الطبية.

- التركيز مستقلاً في عملية التكوين على عنصر التوعية المرورية للممتحنين وتوجيههم إلى كافة طرق الوقاية من حوادث المرور (عجيمي: 2007).

2-2-3- شروط الحصول على رخصة السياقة في لبنان:

- تُحدّد شهادة طبية خاصة بالسياقة يعود تاريخها لأقل من ثلاثة أشهر تبين أن صاحبها يتمتع بالميزات الجسدية والعقلية، لا سيما حاستي السمع والبصر التي تتطلبها سياقة المركبات، وأنه في حالة صحية تسمح له بسياقة فئة أو فئات المركبات التي يَطْلُب من أجلها رخصة سياقة.

- تُحدّد شروط إعطاء هذه الشهادة بقرار من المجلس بناء على اقتراح اللجنة على أن يشمل القرار الحالات الصحية والإعاقات البدنية التي لا تتفق وشروط نيل رخصة السياقة وتلك التي يمكن إعطاء أصحابها رخصة سياقة بشروط معينة.

- إذا رسب طالب الرخصة في امتحان السياقة النظري يمكنه دفع رسم إعادة الامتحان والتقدم إلى امتحان نظري جديد بعد أسبوعين على الأقل، أما إذا رسب طالب الرخصة في امتحان السياقة العملي، حُظر عليه تقديم امتحان عملي جديد قبل انقضاء مدة شهر من تاريخ الامتحان الأول وشهر من تاريخ الفحوص التي تليه، خلال فترة ستة أشهر من تاريخ تقديم طلب الامتحان الأول، وذلك بعد دفعه رسم إعادة الامتحان لكل إعادة، تحت طائلة سقوط حقه بإعادة الامتحان بعد انقضاء فترة الستة أشهر، ولا يُعاد أي رسم ولو جزئياً لطالب الرخصة الذي يرسب في الامتحان.

- يُمكن تقصير مدة صلاحية رخصة السياقة بموجب تقرير اللجنة الطبية إذا تبين أن طالبها مصاب بعائق صحي لا يمنعه حالياً من السياقة ولكن قد يتفاقم فيما بعد.
- إذا تبين بعد تسليم الرخصة، أن حائزها مصاب بعائق صحي مؤقت أو دائم لا يتفق والشروط الطبية لنيل الرخصة، تُسحب المصلحة المختصة الرخصة مؤقتاً ويُحوّل صاحبها إلى اللجنة الطبية حيث ترفع تقريراً بإلغائها نهائياً أو تحديد مدة صلاحيتها لفترة محددة.
- تمسك المدرسة سجلاً للتعليم تختمه المصلحة المختصة، ويُدون فيه تحت أرقام متسلسلة، اسم الطالب وعنوانه وتاريخ تسجيله لديها وعدد ساعات التعليم النظري والعملي الأساسيين وعدد ساعات التدريب العملي على الطرقات العامة، ورقم وتاريخ إصدار إفادة التعليم وعلى المدرسة أن تبرز هذا السجل لدى كلّ طلب من المصلحة المختصة.
- على المدرسة أن تزود المتدرب لديها إفادة تدريب موقعة من مدير المدرسة ومختوم عليها بخاتم المدرسة.
- يُخصص في المصلحة المختصة، سجل لمراقبة مدارس السياقة تدون فيه أسماء الأشخاص المرخص لهم بفتح مدرسة سياقة وأرقام رخصهم والمخالفات المرتكبة من قبلهم، كذلك يدون فيه أسماء مدربي السياقة المرخص لهم والمخالفات المرتكبة من قبلهم.
- في حالة مخالفة المدرسة لمنهاج تعليم السياقة الذي يصدر بقرار من المجلس، تُنذر المصلحة المختصة المدرسة المخالفة خطياً بتصحيح وضعها خلال مهلة لا تتجاوز شهر، وفي حال تكرار المخالفة أو استمرارها لرئيس المصلحة المختصة الحق في وقف مفعول

رخصة المدرسة لمدة أقصاها شهر، وفي حال تكرار المخالفة تسحب الرخصة نهائياً وتُغزَّر م المدرسة المخالفة.

-في حال ثبت قيام المدرسة بإصدار إفادة تعليم غير صحيحة لجهة عدم تدريب الطالب أو التلاعب بعدد ساعات التدريب أو عدم تدريبه كامل المنهاج، تُغزَّر م المدرسة المخالفة.

-على مكاتب تعليم السياقة المرخص لها قبل صدور هذا القانون، أن تقوم باستيفاء جميع شروط ترخيص مدارس ومدربي السياقة المنصوص عنها في هذا الفصل في مدة أقصاها سنة من تاريخ صدور القرارات التطبيقية العائدة له (قانون السير اللبناني، 67/76، 1967).

2-3- أثر رفع سن الحصول على رخصة السياقة على السلامة المرورية:

أكد مختصون في علم النفس والاجتماع ضرورة رفع سن الحصول على رخصة القيادة لما لذلك من آثار ايجابية وعلل هؤلاء المختصون مطالباتهم برفع سن الحصول على رخصة القيادة للأسباب التالية:

- العلاقة الطردية بين العمر والإدراك العاطفي والعقلي، وضبط النفس والسيطرة على الذات واحترام العادات والتقاليد والقيم.
- التقليل من الحوادث المرورية.

- تعديل سلوك بعض المواطنين المتمردين على قوانين السير والذين يصرون على المخالفة.

كما شدد (الحباشنة، 2008) على ضرورة الإجراءات التالية:

- فحص ذهني ونفسي للمتقدم لامتحان الحصول على رخصة القيادة للارتباط الوثيق بين فن السياقة والمهارات العقلية والوجدانية.

- تكرار الفحص على فترات تحسباً للتغيرات الذهنية والنفسية التي قد تطرأ على السائق مستقبلاً.

- التأكد من عدم وجود اضطرابات نفسية كمرض الفصام العقلي والذهان والإدمان على الكحول والعقاقير وحالات التشنجات الصرعية، وأيد (الخزاعي، 2008) الحباشنة في ضرورة إخضاع كل السائقين لهذا الفحص (جريدة الدستور الأردنية، 2008).

أمّا مختصون في السلامة المرورية فيقولون بعدم جدوى رفع سن الحصول على رخصة القيادة في الحد من حوادث الطرق لأن الفئة العمرية الأكثر ارتكاباً للحوادث هي من (24-30) عاماً، وطالبوا بالإجراءات التالية:

- إنشاء مجلس أعلى للسلامة المرورية.

- وضع استراتيجية وطنية لسلامة المواطنين.

- وضع قانون سير عصري يتواءم والظروف الحالية.

- تأهيل السائقين ليصبحوا أكثر قدرة على التعامل مع تصميم الطرق الحديثة والمحولات الاجتبابية.

- تضمين المناهج الدراسية مادة السلامة المرورية (مجلس وزراء الداخلية العرب، 2004).

3- واقع ومستوى أساليب التدريب

مما لا اختلاف فيه أنّ كل مستعملي الطريق بحاجة إلى التدريب المناسب الذي يكفل لهم القدرة والمرونة على التعامل مع مختلف أنواع الأخطار التي يمكن أن تصادفهم أثناء استعمالهم للطريق، وينطبق هذا الأمر بشكل متساوي على كلّ من المشاة (تلاميذ المدارس، السكان على حافتي الطريق، المارة)، وسائقي الدراجات الهوائية وسائقي السيارات والشاحنات.

وعملياً فإن نظام الامتحان الذي يمكن المرشح من الحصول على رخصة القيادة يعتمد على التدريب الذي يتلقاه في مدارس تعليم السياقة، وفي العديد من الدول يكون الحصول على تدريب من متخصص أمراً إلزامياً، حيث يلجأ العديد من المتدربين إلى مدارس تدريب خاصة من أجل الحصول على التدريب المناسب حتى بعد الحصول على رخصة السياقة.

3-1- مفاهيم حول التدريب:

- "نشاط مخطط يهدف إلى إحداث تغييرات في الفرد أو الجماعة، وهو أيضا اتجاه نحو تحسين الأداء المهني كما يساعد الفرد في مهنته بالحصول على مزيد من الخبرات الثقافية وفي رفع كفاءته الإنتاجية، وفي رفع مستوى عملية التعليم والتعلم" (سعادة، 1993).

3-2- ثلاثية السائق، السلامة المرورية، التدريب:

يعتبر السائق أحد العناصر الرئيسية في المعادلة المرورية، إضافة إلى المركبة والطريق وقد أثبتت عديد الدراسات من خلال الإحصائيات التي قامت بها ما لا يدع مجالاً للشك أنّ نسبة مشاركة السائقين في وقوع حوادث المرور تتجاوز (80%)، كما أن الإحصائيات العالمية أشارت إلى أن معدل اشتراك السائقين الجدد في الحوادث المرورية يتراوح من (5- 10) مرات مقارنة بالسائقين المتمرسين.

وفي دراسة المقبل (1419هـ) هدفت للتعرف على وزارة المواصلات دورها في تحسين السلامة المرورية، قد أظهرت النتائج التالية:

- عدد المركبات في العام 1390هـ في المملكة لم يتجاوز مائة ألف سيارة، وفي العام

1419هـ زاد عن خمسة مليون سيارة، الأمر الذي أدى إلى ظهور تحديات كبيرة منها:

* كثافة حجم حركة المرور؛

*زيادة العبء على العاملين في قطاع المرور؛

* الحاجة إلى المزيد من الطرق.

- التأثير المباشر على السكان في المملكة من خلال ظهور عناصر سلوكية جديدة.
- الحاجة إلى وجود برامج لتدريب السائقين.

وقد اعتبرت هذه الدراسة أن السائق يشكل العنصر الرئيسي في مشكلة المرور وهذا ما يزيدنا تأكيداً حول الدور الرئيسي والهام لاستراتيجيات تدريب حديثة وعملية، ويجعلنا نسلط الضوء على هذا العنصر وندعو إلى ضرورة الاهتمام به، من حيث تدريبه وتقييمه في محاولة للحد من أخطائه، وبالتالي الحد من الحوادث المرورية ونتائجها، وضرورة استخدام المعايير الهندسية التي ترغم السائقين على تخفيف سرعاتهم من خلال زيادة إجراءات الرقابة على هذه المخالفات، ورفع عقوبات تجاوز السرعات المقررة على الطرق وتدريب وتعليم السائقين من خلال مدارس تدريب السياقة ووسائل الإعلام والدورات التدريبية.

وحتى نقف بشكل موضوعي ومنهجي على متطلبات التدريب فإنه لا بدّ من التعرف على أسباب ارتكاب السائقين للمخالفات المرورية وتأثير ذلك على السلامة المرورية، وذلك من خلال التعرف على الأسباب التي تدفع السائق إلى ارتكاب المخالفات المرورية ومدى تأثير المخالفات المرورية المحررة بحق السائقين المخالفين على سلوكه، حيث صبّت إحدى الدراسات الأردنية في ذات السياق، ولتحقيق أهداف هذه الدراسة تم توزيع استبيانات على عينة من السائقين في محافظتي عمان والزرقاء وخلصت الدراسة إلى:

- ضرورة التركيز على حملات التوعية المرورية للسائقين؛

- تنفيذ الرقابة المرورية ضمن خطط وبرامج مدروسة؛

- التركيز على مادة المخالفات والعقوبات في منهاج تدريب السائقين وفحصهم.

3-3- التدريب في مدارس تعليم السياقة:

تعتبر عملية تدريب وتأهيل المترشحين للحصول على رخص السياقة عملية جد هامة، فكلما كانت عملية التأهيل والتدريب نوعية كلما قلت أخطاء السائقين ونقصت المخالفات المرتكبة عبر الطرق، وبالتالي تقل الأخطار وتضمن السلامة المرورية، وهذه العملية تشكل في واقع الأمر منظومة متكاملة، تشمل الشروط الصحية، البدنية والعقلية للمتشرح، وبرنامج التدريب والتكوين وطرق التعليم ووسائله البيداغوجية، والمؤهلات الواجب توفرها في صاحب المؤسسة -مؤسسة التدريب- و المدرسين و المكونين، ونظم الامتحان (بوطالبي، 2006، ص13).

وغالبا ما يكون للسائقين الجدد سجل ضعيف للسلامة أكثر من السائقين ذوي الخبرة، ومن الوارد أن يكون سبب ذلك هو النقص في المهارات الحسية مثل الشعور بالخطر وفي توزيع انتباههم بين المهارات المختلفة كالتحكم في السيارة ومراقبة الاتجاهات وردود الأفعال المناسبة لطبيعة الخطر، وغياب التدريب المناسب حول عوامل السلامة المرورية.

وقد بينت دراسة بعنوان العوامل النفسية والاجتماعية المؤدية إلى وقوع حوادث مرورية ودور المعهد المروري الأردني في معالجتها خلال الأعوام 2009-2011 والتي هدفت إلى بيان أهم العوامل النفسية والاجتماعية التي توصلت إليها الدراسات النفسية والسلوكية والمؤدية إلى وقوع حوادث مرورية ومفهوم تغيير السلوك وكيف أن الهدف من التوعية المرورية في النهاية هو تغيير السلوكيات السلبية للسائقين إلى سلوكيات ايجابية وأساليب

التوعية المرورية المتبعة لدى المعهد المروري الأردني خلال آخر ثلاث سنوات، وخلصت الورقة إلى العديد من النتائج أهمها:

- أعداد الحوادث والوفيات الناتجة عنها خلال الأعوام 2009-2011 في ازدياد وبالتالي لا بد من زيادة نشاطات التوعية المرورية وإن نسبة مساهمة الإنسان (سائقين ومشاة) في وقوع الحوادث المرورية بلغت 91% من مجموع حوادث عام 2011.

- غياب أداة قياس نفسية متخصصة في الأردن لغايات تقييم سلوكيات السائقين والعوامل النفسية والمؤدية إلى الوقوع في الحوادث.

- ضرورة عدم اعتماد نظرية السلوك المخطط في إعداد دراسات المرور النفسية، رغم أنها أساس معظم دراسات علم النفس المروري.

وقد أوصت الورقة على:

- تفعيل علم النفس المروري في الأردن عن طريق الاتصال والتنسيق مع الجامعات المختصة وتصميم حملات التوعية المرورية وفقاً لأحدث نظريات تغيير السلوك النفسي.

- تصميم أداة قياس نفسية متخصصة في الأردن لغايات تقييم سلوكيات السائقين والعوامل النفسية والمؤدية إلى الوقوع في الحوادث.

ويتبين من خلال هذه الدراسة أهمية التدريب الفعال في تغيير سلوك السائق وتعديل السلوكات السلبية بسلوكات إيجابية، وإكسابه المعارف والمهارات الضرورية للسياسة السليمة والصحيحة بالاعتماد على نظريات تعديل السلوك والنظريات المعرفية.

ولجأت بعض الدول لتطبيق بعض معايير السلامة المرورية المتعلقة بالسائقين

الجدد منها:

- فرض قيود على المركبة التي يقودونها.

- فرض قيود على السرعة التي يسيرون بها وعدم القيادة مثلاً في الليل.

- كما يلزم في بعض الأحيان استخدام لوحات تدل على أنه خاضع للتجربة.

وفي الجزائر فإنه يشترط على السائقين الذين لديهم خبرة سياقة أقل من عامين وضع ملصق على خلفية السيارة تشير إلى أن تكون السرعة 80 كيلومتر في الساعة حتى يعرف باقي السائقين أنه مبتدئ ويأخذون حذرهم عند تجاوزه أو السير خلفه، وأحياناً أخرى يتم استخدام تلك اللوحات الموضوعة على سيارات المبتدئين حتى يشعروا بالثقة وينسجموا مع الوضع.

ولذلك فإن التدريب المتخصص لا بد أن يشتمل التدريب على المهارات الضرورية

المتعلقة بالتعامل مع بيئة القيادة والمواقف التي يصادفها السائق أثناء القيادة بالإضافة إلى

الخصائص المعرفية والشخصية للسائقين المتقدمين للحصول على رخصة القيادة، كما لا بد

من التأكيد على أن اجتياز الاختبار لا يعني أن السائق قد أصبح ماهراً بالقيادة بل تعتبر

هذه خطوة أولية في تعلم القيادة، وهذا ما أكدته دراسة أجراها سانشرز وأنجيليس

(Sanchez & Angeles, 2005) بعنوان العلاقة بين بعض الخصائص المعرفية

والشخصية لدى السائقين المتقدمين للحصول على رخصة قيادة وعدد الحوادث المرورية التي

تعرضوا لها، والتي هدفت إلى التعرف على العلاقة بين بعض الخصائص المعرفية والشخصية لدى السائقين المتقدمين للحصول على رخصة القيادة وعدد الحوادث المرورية التي تعرضوا لها وخاصة في السنوات الأولى من قيادة السيارة، وقد بينت نتائج الدراسة وجود علاقة بين بعض اضطرابات الانتباه والتعرض لحوادث المرور.

ومن الملاحظات التي ظهرت أثناء مراجعة تدريب السائق أن أغلبية السائقين يغيرون طريقة قيادتهم مقارنة بما تعلموه، ولا يتذكرون من التدريب والاختبار إلا القليل، كما لا يطبقون المعارف والمهارات الخاصة بالسلامة التي تعلموها أثناء التدريب، لذا لا بد من التأكيد على ضرورة مراقبة احترام القواعد التي تعلموها أثناء التدريب والخاصة بالسلامة خلال فترة السياقة الاختبارية.

3-3-1- أساليب التدريب في مدارس تعليم قيادة السيارات:

يتابع الأشخاص المسجلون في مدرسة قيادة سيارات مرخصة حدًا أدنى من الدروس للحصول على مستوى كاف من التدريب، وتتوزع الدروس على 30 ساعة كحد أقصى للدروس النظرية للقيادة والتطبيقات العملية، علما أن فترة التدريب هي التي تساعد على تقييم معارف السائق وخاصة عند انطلاق فترة التدريب اللازمة لتنفيذ مجمل أهداف مراحل البرنامج الأربعة بغية تحسين مستوى التكوين للحصول على رخصة السياقة

(جريدة الحياة، 2016)

ومما لا اختلاف فيه أن التدريب النموذجي ينبغي أن يبنى على أسس يمكن حصرها وترتيبها في:

3-3-1-1- المرحلة الأولى : المعلومات النظرية

تعتبر أول مرحلة يجتازها المترشح للحصول على رخصة القيادة، وهي مهمة لمعرفة قانون السير، واحترام الإشارات، ويتم الحصول عليها منذ بدء التعليم، حيث تتأكد هذه المعارف بالاختبار الشفهي في الفحص الرسمي للقيادة.

من المفروض أنه لدى كل مترشح كتيب تدريب باللغة الأم عن قانون السير متضمنا الأسئلة الأساسية التي تسأل خلال الامتحان.

3-3-1-2- المرحلة الثانية : معلومات عن السيارة

تتضمن هذه المرحلة إعطاء معلومات عن كيفية تشغيل السيارة من خلال معرفة مكان ووجهة استعمال مفاتيح التحكم، ومعرفة طريقة الجلوس وراء المقود حيث تتم القيادة بارتياح ودون تعب، ويعلم المدرب تلميذه كيفية الاستعمال والتحكم: بالمقود، والفاصل كما يعلمه كيفية الانطلاق، التوقف، والسير بوتيرة بطيئة داخل سير خفيف، فهو يتأقلم مع الفاصل، وعلبة السرعات، والمكابح، والسرعة، والمقود، ويعتاد على الانتباه إلى المرايا والإشارات.

خلال عملية التدريب يتأكد المدرب من خلال دقة المراقبة كيف يراقب المترشح ما يحيط به، ويدرك كل ما يراه، ويتصرف بسرعة وفقاً للوضع الذي يكون فيه.

3-3-1-3-3- المرحلة الثالثة : القيادة في مواقف حقيقية

يطبق المترشح ما تعلمه مع المدرب على الطريق وأثناء حركة السير، ويكتشف أهمية التقييم الصحيح للسرعات والمسافات، وطريقة التعامل في المواقف الحقيقية، ويتعلم كيفية توقيف السيارة واجتياز التقاطع وتجاوز سيارات أخرى.

3-3-1-3-4- المرحلة الرابعة : التأقلم مع السرعة

يبدأ المترشح بالقيادة دون الاستعانة الدائمة بالمدرّب، من خلال التحكم بالسيارة وأصول السير في ظروف أكثر صعوبة كالقيادة في حركة سير كثيف وسريع، أو القيادة في جوّ ممطر، أو حيث تكون الرؤية منخفضة خاصة في الليل.

(09 مارس، 2016 <http://www.apache.org/licenses/LICENSE-2.0>:23:08)

3-3-2-3-3- التدريب على السياقة داخل المدن وفي المناطق العمرانية:

إن السياقة داخل المدن وفي المناطق المكتظة مليئة بأخطار عديدة تضع على كاهل المترشح أعباء ومسؤوليات كبيرة ينبغي تدريبه عليها، وتنشأ هذه الأخطار من ازدحام المركبات على أنواعها وعن حركة المشاة العشوائية وتواجد الأطفال على الطرق، كما تشكل الشوارع الضيقة وعدم توفر المواقف فيها خطراً إضافياً حيث يلجأ السائقون إلى ركن مركباتهم على الأرصفة أو على شكل صف ثان أو أكثر ما يضطر المشاة إلى السير في وسط الطريق.

لذلك لا بد أن يحظى هذا الموضوع بالقسط الوافي من الاهتمام والتدريب في مدارس تعليم السياقة من خلال بعض إرشادات السلامة الخاصة في هذا الشأن، حتى يتقيد

المتدربون بها للمحافظة على حياتهم وحياة الآخرين، كما يتوقع من المتدربين احترام حق المشاة في قطع الطريق وعدم التضيق عليهم أو الشكوى والنرفزة منهم.

وتعتبر شوارع المدينة والمناطق المأهولة طرقاً رئيسية حيث يجب الانتباه إلى خصوصياتها لتميزها بكثرة مفارقتها وتقاطعاتها وكثافة حركة السير وتقلات المشاة العشوائية فيها، فينتج عن ذلك بيئة مرورية مزدحمة حافلة بالأخطار ما يوجب علينا "سائقين ومشاة" الانتباه والتأني ومراعاة الغير والتحلي بالصبر.

ومما لا شك فيه أن القيادة داخل المدن والمناطق المأهولة تختلف عن القيادة في الأماكن المفتوحة والأقل ازدحاماً، فهي تحتاج إلى مهارة معينة وكفاءة عالية وبذل المزيد من التركيز والانتباه وتخفيض السرعة، على عكس القيادة على طريق طويل يصل بين مدينتين مثلاً، حيث يشعر السائق بمزيد من الحرية والاطمئنان والانطلاق بسرعة أكبر، لذا يجب أن يكون المتدرب على السياقة مستعداً وقادراً على التعامل الصحيح مع المتغيرات السريعة والمتلاحقة أثناء القيادة سواء داخل المدينة أو خارجها.

ومن أولى بديهيات القيادة السليمة أن يتقن السائق العمليات الأساسية للتحكم في حركة المركبة (كتغيير تروس السرعة، الاستدارة، التوقف، الرجوع إلى الخلف والركن) مما يؤهله للقيام بقيادة آمنة في كل الظروف وخاصة داخل المدينة على التقاطعات والنقاط الدورانية والجسور والأنفاق على سرعات مناسبة، حيث أظهرت دراسات مؤسسة الأبحاث

العلمية SRF أن أكثر من نصف حوادث السير سببها القيادة على سرعة لا تتناسب مع الحالة المرورية.

ومن بين برامج التدريب في هذا الشأن تذكر مؤسسة اليازنا عند القيادة داخل المدن وفي المناطق المأهولة للمحافظة على السلامة العامة ما يلي:

- يجب على السائق أن ينتبه إلى المركبات التي قد تدخل مساره من الطرق الجانبية ومداخل البنايات والمركبات المركونة على جانب الطريق.

- ترك مسافة كافية خلف المركبة في الأمام حتى أثناء التوقف والانتظار.

- عدم مسابقة الضوء الأخضر للإشارة الضوئية لعبور التقاطع قبل تحوله إلى اللون الأصفر أو الأحمر.

- عدم الاندفاع وسط التقاطع لحظة تغير ضوء الإشارة من الأحمر إلى الأخضر، بل يجب التأكد أولاً قبل الانطلاق.

- احترام شرطي السير والتقيّد بتعليماته بدقة ولكن بانتباه وحذر تفادياً لأي التباس قد يؤدي إلى حادث.

- التزام مسرب مناسب والسير في وسطه وليس على الخطوط وعدم تغيير المسارب أو التجاوز دون مبرر قانوني.

- اتباع مدلولات الخطوط المرسومة على الطريق إذ أن لكل خط دلالة معينة.

- استعمال الإشارات الضوئية الصحيحة سلفاً عند الانعطاف يميناً أو يساراً.

- عدم التسبب في عرقلة السير كركن المركبة على الرصيف أو في أي مكان غير مخصص للوقوف.

- عدم استعمال بوق السيارات قرب المؤسسات التعليمية والمستشفيات وفي الأحياء السكنية حيث ينشد الناس الراحة والهدوء.

- توقُّع غير المتوقع في كل لحظة كظهور طفل أو أحد المشاة في وسط الطريق أو تحرك مركبة مسرعة أو توقفها فجأة.

- احترام حقوق المشاة وإعطائهم الأفضلية والمحافظة على سلامتهم عبر ملاحظة تحركاتهم والانتباه المكثف للأطفال والتلاميذ قرب المدارس والملاعب وحدائق الأطفال.

3-3-3- دور التدريب في تأهيل المدربين:

إنَّ إعداد نخبة من المدربين قادرين على رفع التحدي وتحمل المسؤوليات المنوطة بهم فيما يتعلق بكل من:

- أساليب التدريب ذات الجودة العالية والتي من المفترض أن تلتزم بشكل تام بما وضحته القوانين والمراسيم التنفيذية المتعلقة بالنقل والمرور.

- متطلبات فتح مدارس السياقة والحصول على رخص السياقة بمختلف أصنافها.

- نظم الامتحانات ونوعيتها والتي تضمن حصول المرشحين على تكوين من مستوى

عال يوازي المعايير المحلية والعالمية والتي من بينها:

* تزويد مكاتب تعليم القيادة بعناصر (موارد بشرية) متخصصة في تعليم القيادة:

وذلك من خلال إقامة دورتين سنويًا لإعداد المدربين مدة كل منهما ثلاثة أشهر، ويلزم المشاركون في هذه الدورات بإكمال برامج عملية ونظرية مقررة ويتوجب عليهم اجتياز الاختبارات المطلوبة لغرض منحهم شهادات مدربين أو معلمين لممارسة مهنة تعليم القيادة.

* أن يقوم المرشح الراغب في الحصول على رخصة القيادة بتنظيم المرور في الطرق والتقاطعات من خلال مساعدة شرطي المرور أثناء أداء واجباته لمدة 15 يومًا، وهي من الإجراءات المتخذة في بعض البلدان والتي يمكن اعتبارها كنماذج، والقصد من ذلك أن يطَّلِع طالب رخصة السياقة تحت التدريب على المهمات المطلوبة من شرطي المرور من جهة، ومن جهة ثانية أن يكتسب، من خلال معايشته للعمل المباشر في الإشراف على المرور، الخبرات والقدرات المهنية التي تؤهله لقيادة السيارة على أفضل وجه.

لكن واقع الأمر والجانب الميداني بعيد تمامًا عما يعتبر في بلدان أخرى الحد الأدنى من أساليب التدريب، حيث بيّن واقع الحال من خلال معايشة النشاطات اليومية لبعض مدارس السياقة المعنية بالدراسة أنّ هذا القطاع يئنُّ تحت وطأة العديد من الثغرات والسلبيات يمكن إيجازها فيما يلي:

3-3-1- السلبيات:

- لا يوجد برنامج واضح لتدريب المدربين بحيث تتوفر فيهم المؤهلات اللازمة للتدريب، وقد ظهر من خلال الزيارات الميدانية أن الكثير من المدربين لا يعيرون اهتمامًا لأبسط قواعد السلامة مثل ربط حزام الأمان أو استخدام الهاتف النقال أثناء تعليم القيادة.

- لا يمكن اعتبار الامتحان العملي مقياساً لمدى تمكن السائق مستقبلاً من القيادة، ولا يتم مثلاً تقييم الشخص طالب رخصة القيادة وفقاً للمهارات الأساسية ولسلوكه أثناء القيادة، ففي هذه المدارس يتم الامتحان العملي خلال دقائق معدودة، ولا تسجل في الامتحان نقاط لكل جانب من القيادة كاتباع إشارات المرور أو أخذ المسرب الصحيح عند الدوران وغيره، وهذا يعني أنه من الصعب تقييم المهارات الحسية عند طالب الرخصة وذلك لضيق وقت الامتحان.

- اختصار ساعات التدريب العملي فلا يتلقى المتقدمون لرخص القيادة التدريب على نحو كاف، بغض النظر عن مدى المعرفة المسبقة للمتدرب بالقيادة فنجم عن ذلك أن مدارس التدريب تسعى إلى الربح على حساب جودة التدريب وحقوق المتدرب.

وبناءً على ما تقدم ذكره من سلبيات، رأيت من واجبي كباحث تضمين هذا الفصل بجملة من الاقتراحات لعلها تجد من يولي الاهتمام بها، وهي:

3-3-2- المقترحات:

- تحديث قوانين ترخيص مكاتب القيادة بحيث يتم التحقق من مستوى المدربين ووضع معايير محددة لتعيينهم، والتحقق من مستوى أدائهم عن طريق مراقبة نجاح متدريبيهم والتأكد من إمامهم بفحص السيارات وإصلاحها وطرق التدريب الحديثة، ويمكن الاستفادة من خبرة البلدان المتقدمة في هذا الشأن في تدريب المدربين.

- لضمان مصداقية وشمولية الامتحان النظري لا بد من أن يتم هذا الامتحان باستخدام الكمبيوتر، كما هي الحال في دول رائدة في استعمال التكنولوجيات الحديثة في التدريب.

- نظرًا للزيادة الكبيرة في عدد المتقدمين لرخص القيادة وما نتج عنه من تقصير الوقت المحدد لكل ممتحن مما يعني عدم قياس قدراته للقيادة بشكل سليم، يجب أن ينظر جدًّا في استخدام أجهزة محاكاة متقدمة لاختبار السائقين كما هي الحال في بعض البلدان المتقدمة.

- إعطاء تدريب خاص لسائقي المركبات الثقيلة ووسائل النقل العام والتشديد على متطلبات امتحان القيادة للمركبات الثقيلة ووسائل النقل العام والتأكد من الفحوصات الطبية للمرشحين، بما في ذلك الفحوص الطبية الخاصة للحالة النفسية والعصبية، والتأكد من إلمامهم بميكانيك السيارات وبطرق فحص المركبات للتحقق من صلاحيتها.

3-3-4- أثر التدريب على كفاءة وسلوك السائق:

3-3-4-1- أثر التدريب على كفاءة السائقين:

تعتبر عملية تدريب وتأهيل المرشحين للحصول على رخص السياقة عملية جدّ هامة، فكلما كانت عملية التأهيل والتدريب جيدة كلما قلت أخطاء السائقين ونقصت المخالفات المرتكبة عبر الطرق، وبالتالي تقل الأخطار وتعم السلامة، وهذه العملية تشكل في واقع الأمر منظومة متكاملة تشمل الشروط الصحية، البدنية والعقلية للمرشح، وبرنامج التدريب

والتكوين وطرق التعليم ووسائله البيداغوجية، والمؤهلات الواجب توفرها في صاحب المؤسسة -مؤسسة التدريب- والمدربين والمكونين، وطرق الاختبار والامتحان.

إن مستوى تأهيل السائقين متوقف على مستوى منظومة التكوين (أساليب التدريب ونظم الامتحانات في مدارس تعليم السياقة)، فإن كانت مواكبة للتطور التكنولوجي الحاصل في استراتيجيات التدريب وحتى في الأنظمة المعقدة التي زودت بها المركبات الحديثة كان مستوى المتحصّلين على رخص السياقة يوازي هذا التطور وهذه التحديات، والعكس بالعكس. كما أنّ ضعف البرامج التربويّة على المواطنة الصالحة فيما يخصّ السلامة المروريّة، وغياب البرامج الرصينة فيما يخصّ تعليم قيادة المركبات الآليّة، ومن ضمنها التأكّد الدائم من حالة المركبة قبل كلّ استخدام لها، لا تسهم في إكساب المواطنين السلوكيات الحميدة والتصرفّ المسؤول في هذا المجال. كما أنّ غياب التنظيم اللازم لمهنة صيانة المركبات وتصليحها وعدم وضع أسس واضحة لممارسة هذه المهنة، يؤثر بشكل مباشر على سلامة المركبات المستعملة.

لذا نجد الدول المتقدمة تولي عناية كبيرة لمنظومة التكوين بما تتضمنه من عناصر وعلى رأسها العنصر البشري، حيث تمنحها حيزاً هاماً وأولوية بالغة ضمن سياساتها الوقائية، ولا تفتأ تعدّلها و تطوّرها من حين لآخر، حيث تجمع مكاتب الدراسات والمؤسسات والهيئات ذات الصلة بالمرور كل البيانات والمعلومات من الميدان من خلال التقارير الواردة من مختلف السلطات الأمنية وشركات التأمين لتجعل منها بعد تجميعها وتبويبها وتصنيفها

العناصر الرئيسية التي يقوم عليها التدريب سعيًا منها إلى تفادي كل النقائص التي تظهر من خلال التطبيق الميداني.

وتهدف عملية التدريب إلى:

- تدريب المرشح على سياقة المركبة وإكسابه مهارة عالية في التحكم فيها، والقدرة على مواجهة أية صعوبة أو طارئ يواجهه في الطريق وجعله يلم بوظيفة العناصر والتجهيزات الأساسية للمركبة، لا سيما المكابح، والمحرك وكيفية عمله إلى غير ذلك، لتمكين المتدرب من تفحصها والتأكد من وظيفتها وعدم وجود أي خلل يمكن أن يشكل خطراً على ركبها وعلى مستعملي الطريق الآخرين عند استعمالها.

- تهدف عملية التدريب والتأهيل إلى تحقيق شق ثان لا يقل أهمية ألا وهو تلقي المرشح كل المعارف والمعلومات المتعلقة بقواعد السلامة المرورية بصفة عامة، وجعله ملماً بقوانين ونظم المرور بصفة خاصة، مع التركيز والتشديد على إقناعه بجدوى الالتزام بها والامتثال لها في كل الأحوال والظروف، واجتناب الاستهانة بها أو محاولة مخالفتها، وهذا بالتدريب والممارسة وإتباع أحدث الأساليب التربوية والتوعوية، بحيث تصبح عملية تطبيق هذه القواعد والالتزام بهذه النظم والقوانين عادة مترسخة فيه ويستجيب لها تلقائياً.

3-3-4-2- أثر التدريب على سلوك السائقين:

يتضمن التدريب الجوانب التي لها علاقة بالسلوكيات والتصرفات الخطيرة والمتهورة التي تمس بالسلامة المرورية من خلال توعية المترشحين خلال فترة التدريب بخطورة هذه

التصرفات والسلوكيات، وما يمكن أن ينتج عنها من حوادث طرقات وما تخلفه من ضحايا، ومآسي اجتماعية وخسائر مادية.

حيث بينت دراسة بيدجون (pidgeon, 2005) التي سعت إلى التعرف على أثر التدريب على القيادة التحويلية والتبادلية على نتائج الاختبارات السلوكية والموقفية والمعرفية لدى الطلاب في برنامج تعليم السلامة المرورية ضمن ثلاثة متغيرات هي: التغير في مستوى المعرفة بماهية السلامة المرورية، التغير في الاتجاه نحو قضايا السلامة المرورية، التغير في الأهداف السلوكية المرتبطة بالسلامة المرورية.

وتكونت العينة من 361 طالب من طلاب المدارس المتوسطة في خمس مدارس بمقاطعتين جنوب شرق الولايات المتحدة الأمريكية.

وتوصلت الدراسة إلى نتائج أهمها:

- عدم وجود فروق بين التدريب على القيادة التحويلية أو القيادة التبادلية في زيادة نتائج الطلبة باختبارات المتغيرات الثلاثة المرتبطة بالسلامة المرورية من خلال برنامج تعليم السلامة المرورية.

- عدم تميز أسلوب التدريب على القيادة التحويلية على التدريب على القيادة التبادلية من حيث أثر كل منهما على نتائج الطلبة في زيادة درجاتهم في الاختبارات السلوكية والموقفية والمعرفية المرتبطة بالسلامة المرورية.

كما يشمل التدريب كذلك أساليب التعامل الحضاري مع مستعملي الطريق الآخرين بما يمكن من تحسين السلوكات ويساهم في توفير طرقات أكثر أماناً.

إن دور مدرسة تعليم القيادة ومدرب السياقة يجب ألا يقتصر على مجرد تلقين المترشح بعض الحركات التي تمكنه من السيطرة على سيارته بالقدر الذي يمكنه من اجتياز اختبار أو امتحان الحصول على رخصة السياقة وإنما يتجاوز ذلك ليضطلع بدور تعليمي و تثقيفي يساهم في نحت وغرس وتأسيس سلوك مروري قويم من خلال إتباع برنامج تدريبي متكامل مبني على مناهج بيداغوجية يأخذ بعين الاعتبار مختلف الجوانب المتعلقة بقواعد المرور في إطار نظرة تحليلية لسلوكات الفرد وتحليل علمي لأسباب حوادث المرور والتي يمكن تلخيصها في عدد من النقاط نورد منها:

- توضيح الخطورة المترتبة عن عدم احترام قوانين المرور.
- معرفة الإشارات المرورية التي تعد لغة الطريق
- التحكم في السيارة وطرق التصرف مع الوضعيات الخطرة.
- التعرف على الخصائص التقنية للعربة من حيث جوانبها الفيزيائية والميكانيكية وتعهدها بالصيانة الدورية.
- الأخذ بعين الاعتبار الحدود الفيزيولوجية للسائق (تأثيرات التعب والنوم أو السياقة في ظروف مناخية غير مستقرة).

- المساهمة في ضمان سلامة كل مستعملي الطريق (مشاة، دراجون، مستعملي السيارات) من خلال فهم وتوقع ردود أفعالهم على الطريق، وحدود استيعابهم للمخاطر والفضاء المروري .

ومن الواجبات التي تقع على عاتق مدرب السياقة كذلك هو التوصل إلى تدرج عملي لإبلاغ جملة هذه المبادئ للمتدرب مع اعتماد التبسيط في تبليغ المعلومة واستعمال وسائل بيداغوجية في مدارس تعليم السياقة سهلة الاستيعاب لكل الفئات العمرية ومختلف المستويات التعليمية والاجتماعية، كاعتماد المجسمات وتوفير الأجهزة السمعية البصرية في هذه المدارس وتطبيق هذه المبادئ في وضعيات حقيقية وواقعية تمكن المدرب من اختبار مدى استيعابها والسلبيات الواجب تعديلها.



المصدر: (نشرة اليازا للسلامة المرورية، 2007)

3-3-4-3- المناطق المبرمجة لاختبار السائق:

إنّ أوضاع التدريب الموجودة حالياً في مختلف مراكز تعليم السياقة عبر الوطن تجعل من اختيار موقع تدريب السائق المبتدئ في مثل تلك الأوضاع صعب التنفيذ، حيث تقدم هذه الأماكن مجالاً محدوداً لوضع السائق في مختلف الأوضاع المرورية التي يمكن أن يلاقيها أثناء قيادته اليومية، كما أنّ هنالك مشاكل كثيرة ناجمة من وجود مركز واحد فقط للاختبار للعديد من المترشحين التابعين لمدارس سياقة مختلفة الأمر الذي يشكل مشكلة للغالبية العظمى من الممتحنين، خاصة فيما يتعلق بالوقت الكافي للتدريب لكل مترشح، وعدم وجود فرصة للاستفادة من أخطائه وأخطاء غيره، مع العلم أنّ هناك طلب متزايد لاختبار السياقة. وإذا استمر الضغط بهذه الصورة سيصبح الأمر أسوأ كلما ازداد عدد المترشحين إذ سيكون هنالك اتجاه وميل لتقصير فترة الاختبار أو زيادة نسبة النجاح لتقليل عدد الممتحنين للمرة الثانية.

لكن القانون والمنطق يقتضي أن يكون التدريب هادفاً ويعتمد عليه بقدر الإمكان، وهذا يعني مراقبة زمن التدريب ومساره، وكذا أداء الممتحن لكي يتم الحصول على نوع من المصادقية والشرعية.

وتُعتبر الميادين المغلقة كأماكن تدريب للمترشحين الراغبين في الحصول على رخصة السياقة من أقلّ أماكن التدريب لما توفره من خصوصية ومحاكاة للظروف الواقعية في الطرق كما أن تحديد أجزاء من الطرقات العامة لهذه الغاية واختيارها تبعاً لتطور حجم

وكثافة المرور عليها من الأهمية بمكان، على أن تتوفر فيها شروط السلامة المرورية النموذجية من حيث علامات وإشارات الطريق وحواجز الحماية على جانبي الطريق وغيرها.

3-4- الرؤية المستقبلية للهيئات الجزائرية حول التدريب في مدارس السياقة:

أمّا في الجزائر فإنه ونتيجة للأعباء والخسائر البشرية والمادية والاقتصادية التي خلفتها حوادث المرور سنة تلو أخرى وبشكل تصاعدي دراماتيكي، حرّك السلطات والهيئات المعنية بالنقل والمرور لاتخاذ كل ما باستطاعتها من تدابير وإجراءات لخفض هذه التكلفة والحد من إزهاق الأرواح وإرهاب الطرقات كما صار يسمى في لغة الإعلام، ومن بين هذه الهيئات:

3-4-1- المركز الوطني لرخص السياقة:

يتجه المركز الوطني لرخص السياقة إلى عصرنه خدماته من خلال إدراج دروس نظرية بدل الدخول في التطبيق مباشرة، بهدف تدعيم وتعزيز نشاط تكوين المرشحين لنيل رخص السياقة .

كشفت سعيدة تواتي، مستشارة قانونية بالمركز الوطني لرخص السياقة، في تصريح صحفي، عن وضع تدابير جديدة وفاعلة، من خلال إصلاح شامل للنظام الحالي لدعم نشاط سياقة السيارات، بدءا من تحسين نوعية تكوين ممرني مدارس تعليم السياقة ومفتشي رخصة السياقة والأمن عبر الطرق إلى تأطير أفضل للامتحان من خلال تعزيز العمل البشري الذي يعرف حاليا عجزا كبيرا.

وقالت المتحدثة إن البرنامج الجديد سيتعرف من خلاله المواطن على السيارة وكل مكوناتها وكيف يصبح سائق سيارة جيد، إضافة للسياقة الاقتصادية، وتعريفه بقانون تنظيم

السياقة إضافة لدليل موسع، مشيرة إلى أن حوادث المرور التي أصبحت تشكل هاجسا بسبب ما تخلفه من ضحايا، حيث تم تسجيل 40 ألف حادث مرور سنويا، مخلفا ما يزيد عن 4 آلاف و400 قتيل وأكثر من 65 ألف جريح و3500 معوق، جعلت المركز يتحرى الأسباب الحقيقية والرئيسية المؤدية لحوادث المرور، والتي كشفت - تضيف المتحدثة - عن معطيات ترجح العامل البشري بنسبة 92 بالمائة بسبب الإهمال وقلة الحذر، وعدم الانتباه والانضباط، وكذا رفضه المتعمد لاحترام قواعد قانون المرور. وشددت في نفس السياق، على ضرورة وضع برنامج عمل مكثف يرمي إلى إبراز جانب الأمن المروري مع الأخذ بعين الاعتبار كل العراقيل الموضوعية التي تحد من تفعيله .

ونكرت تواتي في نفس الصدد، بمهام المركز التي تتمثل في تأطير نشاطات تعليم السياقة من خلال تحسين سياقة السيارات من خلال إعداد برامج التكوين وإدخال التقنيات الحديثة في مجال سياقة السيارات وتصور أجهزة علمية ذات استعمال بيداغوجي، وتنظيم ومتابعة تدريبات تجديد معارف المستخدمين المرتبطة بتعليم السياقة وتحسين مستواهم، وكذا تنظيم ومتابعة تكوين مفتشي رخصة السياقة والأمن عبر الطرق، وتأطير ومراقبة ومتابعة نشاطات تعليم السياقة التي تلقن في المؤسسات المعتمدة في تكوين تعلم سياقة السيارات ومؤسسات التكوين لنيل شهادة الكفاءة المهنية لنقل الأشخاص والبضائع والمواد الخطرة عبر الطرقات .

وأضافت المتحدثة أن المركز الوطني لرخص السياقة يشارك في كل أعمال الوقاية والأمن في الطرق وكذا في نشاطات الهيئات الدولية التي لها صلة بذلك، ويقوم أيضا حسب نفس المتحدثة، بتنظيم أيام وطنية لسياقة السيارات، وتطوير الوسائل التعليمية والبيداغوجية الملائمة للتكوين في سياقة السيارات وإثبات صحتها قبل أية عملية تسويق، وقالت في نفس الصدد، إن المركز يشارك في إعداد التشريع المتعلق بحركة المرور في الطرق، لاسيما فيما يخص تعليم السياقة والامتحانات الخاصة برخص السياقة من خلال وضع برنامج وطني وبطاقة وطنية للامتحانات الخاصة برخص السياقة مع دراسة ملفات المرشحين لنيل الرخص واستغلالها، وإثبات صحة الامتحانات الخاصة وإرسال ملفات المرشحين للسلطات المعنية، وكذا وضعها بالاتصال مع الجماعات المحلية ودوائر التمرن واستغلالها وصيانتها وتطويرها.

3-4-2- الاتحادية الوطنية لمدارس تعليم السياقة:

بغية تحسين مستوى التكوين للحصول على رخصة السياقة: رفع الحجم الساعي للتكوين من 30 ساعة إلى 55 ساعة ابتداء من أفريل 2016 سترفع مدارس تعليم السياقة الحجم الساعي للتكوين من 30 ساعة إلى 55 ساعة ما بين دروس نظرية وتطبيقية ابتداء من أبريل القادم وذلك تطبيقا لبرنامج أعدته وزارة النقل لتحسين مستوى التكوين للحصول على رخصة السياقة، حسب ما أفاد به رئيس الاتحادية الوطنية لمدارس تعليم السياقة أودية زين الدين.

كما اقترحت الاتحادية الوطنية لمدارس تعليم السياقة إشراكها في تركيبة المندوبية الوطنية للسلامة المرورية التي أعلن عنها وزير الداخلية والجماعات المحلية مؤخرا بهدف بحث وسائل الحد من ظاهرة عنف الطرقات.

وفي ذات السياق أوضح آيت أودية في تصريح إعلامي أن مدارس تعليم السياقة "ملزمة" ابتداء من الفاتح أبريل القادم برفع الحجم الساعي للمتقدمين للحصول على رخصة السياقة بمعدل 55 ساعة، وذلك "تنفيذا لبرنامج التكوين الجديد الذي أعدته وزارة النقل بالتنسيق مع شركاء القطاع و منهم الاتحادية الوطنية لمدارس تعليم السياقة، مبرزا أن الحجم الساعي للتكوين في هذا البرنامج "يتضمن 25 ساعة مخصصة للتكوين النظري وهو كل ما يتعلق بتلقين قانون المرور فيما تم تحديد 30 ساعة للجانب التطبيقي والمتعلق بقيادة السيارة في مسارات متعددة المدينة الطرق السريعة والطرق الوطنية.

وأوضح آيت أودية أن هذا البرنامج من شأنه أن يساهم في الحد من حوادث المرور خاصة وان السائقين الجدد، يتلقون وفق النظام الساري المفعول برنامجا تكوينيا يتراوح ما بين 25 و30 ساعة تكوين في الجانبين النظري والتطبيقي، ودعا المتحدث ذاته كل مدارس السياقة إلى ضرورة الالتزام بما تضمنه البرنامج الجديد لتعليم السياقة، مشيرا إلى أن وزارة النقل لن تتوانى في فرض عقوبات وإجراءات ردعية ضد المدارس المخالفة لقواعد البرنامج. (جريدة الحياة، 2016).

جدول رقم (11) يوضح برامج تكوين سائقي المركبات حسب القانون الجزائري

برنامج التكوين			
البرنامج	اليوم	اللمدة	المحتوى
- عرض المعطيات الخاصة بسلامة الطرق - تقييم المعارف - علم حوادث المرور	اليوم الأول	صباحا 3 ساعات	- سياسة السلامة عبر الطرق
		بعد الظهر 3 ساعات	- أسباب وقوع حوادث المرور عبر الطرق و العواقب الناجمة عنها
- معطيات سيكولوجية و فيزيولوجية في وضعيات القيادة - تحليل قدراتنا الشخصية	اليوم الثاني	صباحا 3 ساعات	- الإدراك: الكشف، والتعريف والتأويل - توقع الأوضاع و تفسيرها، العادات - الرؤية، حدة النظر، المجال البصري - قرار وفقا للإدراك الحسي
		بعد الظهر 3 ساعات	- تعاريف في المجال البصري، مع أخذ مؤشرات، زمن الكمون، - للسافات الأمتية، - السائقون الشباب ومخاطر الطريق
- تحليل حالات وقوع حوادث حقيقية في إطار جماعي، - مناقشة عوامل وقوع الحادث	اليوم الثالث	صباحا 3 ساعات	- القوانين الفيزيائية وتأثيرها على القيادة - قواعد السرعة - الكحول والمخدرات والأدوية والقيادة - التعب والتعاس، الحجم الساعي الواجب قضاؤه - خلف مفود القيادة - مختلف الوضعية التي يتعرض لها السائقون أثناء وقوع الحادث
		بعد الظهر 3 ساعات	
- المخالفات المتعلقة بقانون المرور - حق مشترك في استعمال الطريق والتصرفات للسرولة - قيادة مركبات الوزن الثقيل	اليوم الرابع	صباحا 3 ساعات	- تبيان العلاقة بين المخالفة ومسبباتها - أخذ بعين الاعتبار سلبيات المخالفة
		بعد الظهر 3 ساعات	- رفع التحسيس والتوعية بإمكانه أن يفعل الأحسن - مواصفات السائق للنتبه - شرح خصوصيات قيادة مركبات الوزن الثقيل - التنظيم الاجتماعي وخصوصية السائقين الآخرين
- التحسيس والتوعية حول السرعة - استمارة التقييم الذاتي للمعارف	اليوم الخامس	صباحا 3 ساعات	- الصدمة وتبدد الطاقة والسرعة وانعدام الأمن - اختيار السرعة من قبل السائق وميول للسرعة، والخبرة في السرعة - التعبير عن دواعي استعمال السرعة، والتجاوز والمخاطر - التفكير بشأن المخاطر وحدودها
		بعد الظهر 3 ساعات	

المصدر: قرار مؤرخ في 8 ربيع الثاني 1434 الموافق لـ 18 فبراير 2013.

وترى (بريتا لانغ) كبيرة خبراء السلامة المرورية ومستشاري الأبحاث لدى مختبر أبحاث النقل بالإمارات العربية المتحدة، الذي يعمل على الحدّ من المخاطر الناجمة عن قيادة السيارات، كتدريب واختبار قادة المركبات، وتنظيم حملات التوعية حول السلامة المرورية، ووضع التدابير والإجراءات للتخفيف من مخاطر قيادة المركبات العمل. وتتمتع بريتا الاختصاصية في علم نفس المرور بخبرة كبيرة في هذا المجال، وقد عملت لدى العديد من الهيئات الحكومية والشركات الخاصة في كل من الإمارات العربية المتحدة، وقطر، والكويت، حيث عملت على:

- تعزيز سجلات السلامة المرورية من خلال وضع البرامج الملائمة لتثقيف مستخدمي الطرق.

وعلى الصعيد الدولي، عملت بريتا على:

- تطوير أجهزة محاكاة القيادة في أوروبا،

- تطوير برامج تدريب قيادة الحافلات استناداً لأجهزة المحاكاة في أوروبا.

- تصميم برامج تدريب قيادة الشاحنات استناداً لأجهزة المحاكاة لصالح الهيئة التنفيذية

الأسكتلندية.

وركزت الأبحاث التي أجرتها بريتا في السنوات القليلة الماضية في المملكة المتحدة

على التحقيق في مدى إدراك السائقين للمخاطر التي تعترضهم خلال القيادة، وقد تم تكريمها

بـ«جائزة الأمير مايكل» في العام 2009، وانخرطت بريتا بدوام جزئي لإتمام درجة الدكتوراه

في كلية ترينيتي في دبلن، وقبل انضمامها للعمل لدى مختبر أبحاث النقل في شهر ماي من العام 2005، أمضت بريتا خمس سنوات في مركز علوم المرور في ألمانيا، حيث قامت بـ: - تطوير وتقييم تدريبات الطوارئ للسائقين وفق أنظمة المحاكاة لصالح الشرطة البافارية.

- إجراء الأبحاث الخاصة بحالات الضعف التي يمر بها السائق (التعب، المخدرات الكحول) للعديد من العملاء من القطاعين العام والخاص.
وتعمل بريتا كعضو في الجمعية الملكية البريطانية للأدوية، والاتحاد البريطاني لمسؤولي السلامة المرورية، وهيئة أبحاث النقل الأمريكية لقسم التنقل الآمن للأشخاص الأكبر سناً.

3-5- المحاور الأساسية لتدريب السائقين:

يبني التدريب الهادف للحصول على رخصة السياقة على ثلاثة محاور هي:

- تعزيز مناهج التدريب والتعليم لتعليم قيادة السيارات؛

- تطوير المعايير المتعلقة بتدريب السائقين؛

- المساهمة في التقليل من حوادث الطرقات.

ولتحقيق هذه النظرة ينبغي تطوير مناهج معرفي لتعليم السياقة والسلامة المرورية

استناداً إلى البرامج العالمية والإقليمية في هذا المجال .

(منتدى أبوظبي للسلامة المرورية، 2013، www.adrsf.com)

خلاصة

يتضح من خلال عرضنا هذا دور مدارس السياقة وأهميتها في إرساء قواعد وضوابط السلامة المرورية، كما يتبين من خلاله مدى أهمية هذا المرتكز الاقتصادي والاجتماعي في الحفاظ على الأرواح والممتلكات وفي تجنيب الاقتصاد الوطني الخسائر السنوية الضخمة وتوجيهها إلى تحسين نوعية خدمات الطرق والبنية التحتية لها وفي الدور التوعوي التحسيبي للمدارس بالنسبة للإعلام الأمني المروري قصد تحقيق أقصى قدر ممكن من توعية المواطنين مروريا.

كما يكتسي التكوين النوعي لمعلمي مدارس تعليم السياقة أهمية بالغة من خلال المساهمة في الرفع من مستوى التكوين في مجال سياقة المركبات ويعتبر في بعض البلدان مؤشرا مفصليا من المؤشرات الوطنية للسلامة المرورية، حيث لا يمكن القيام بهذه الوظيفة إلا من خلال الحصول شهادة الكفاءة المهنية، وهو ما يساهم حتما في تحسين واقع التدريب ونظم الامتحانات في مدارس السياقة بما يلبي متطلبات السلامة المرورية.

الفصل الخامس

استراتيجيات تطوير أساليب التدريب ونظم

الامتحانات

تمهيد

1- تطوير أساليب التدريب

2- تطوير نظم الامتحانات

خلاصة

تمهيد

يعد التدريب بمعناه الواسع عملية تعلم وتعليم تمكن الأفراد من إتقان المهام المنوطة لهم والتكيف مع الواقع وظروف العمل، وهذا عن طريق مجموعة من الإجراءات والخطوات المتبعة لتحقيق ذلك من شأنها تهيئة ظروف مناسبة تمكن المتدرب من التعرف على المفاهيم والمعلومات النظرية العلمية والفنية المتعلقة بالعمل، واكتساب وتنمية المهارات المرتبطة بالتدريب والمهنة المستقبلية، بالإضافة إلى اكتساب الاتجاهات الإيجابية والقيم والعادات والسلوكيات التي تتطلبها المهمة.

1- تطوير أساليب التدريب

من المستغرب أننا ما زلنا نصادف أشخاصاً يعتقدون أنه من الطبيعي قيادة المركبة دون احتراف للسياسة، كما يعتقدون أن القيادة تقتصر فقط على معرفة بعض قواعدها البسيطة وهذا طبعاً اعتقاد خاطئ لأنه قائم على الجهل بأهمية الإلمام بأصول القيادة السليمة، ما يساهم في استفحال مشكلة حوادث المرور، وهذا بالضبط ما تسعى هذه الدراسة إلى البحث فيه من خلال التعرف على واقع ومستوى التدريب في مدارس تعليم السياسة ونظم الامتحانات (التعلم النظري والتطبيقي المستمر لأصول قيادة المركبات قبل الحصول على رخصة القيادة وبعدها)، وإيماناً منا بأن القيادة الماهرة تكتسب فقط عن طريق التدرّب العملي الصحيح والدراسة النظرية.

1-1- أساليب تحسين أداء السائق وبرنامج القيادة الدفاعية:

إن أي نوع من أنواع التعلم يتطلب الكثير من التدرّب اللاحق لترسيخ المعرفة، وهناك العديد من البرامج التعليمية الإضافية القائمة على أسس علمية لمنع حوادث المرور كبرامج تحسين السائق وبرنامج القيادة الدفاعية التي تنفذها بعض مدارس السياسة في دول أجنبية، والتي لا بدّ لأي سائق مخضراً كان أم مبتدئاً أن يلمّ بها وأن يطبقها عملياً بشكل مستمر لرفع مستوى السلامة على الطريق، لذلك يجب تعليم السائقين أصول القيادة بحرفية تامة.

وما لوحظ من خلال استطلاع ميدان الدراسة أنّ:

- الخلل الواضح في تحديد أماكن تعلم القيادة والتي يشكل تحديدها العمود الفقري لمهنة تعلم السياسة، ممّا لا يؤمن لمكاتب تعلم السياسة إمكانية ممارسة مهامها بشكل عادل وعملي،

والذي يعتبر حق من أهم حقوق مترشحي تعلم السياقة، والذين هم في الواقع من أهم الأشخاص المعوّل عليهم للحفاظ على أمن الطرقات، ومع وجود هذا الخلل الكبير في غالبية مدارس تعليم السياقة، نرى أنّ:

* أغلب مدارس السياقة محل الدراسة تنحصر الأماكن المسموح بممارسة تلك المهنة فيها في ساحات ضيقة

* المساحات المخصصة أصلاً لإجراء الامتحانات مغلقة وصغيرة وغير كافية مطلقاً لإجراء المناورات العديدة المتبعة والمطلوبة في تعلم السياقة وهي غير لائقة ولا مهياة بما يتطلبه تعلم هذه المهنة.

* لا تستوفي الحد الأدنى من الشروط العملية الواجب إتباعها لخلق جيل جديد ذي مهارة عالية في القيادة، ملماً بجميع قوانين المرور، وعلى دراية تامة بكل معالم الطرق، مختبراً جميع الحالات الطارئة والعادية التي من الممكن أن يصادفها في قيادته اليومية.

لذا فإنه لتطوير هذا القطاع ينبغي:

- تخصيص أجزاء من الطرق العامة للتعليم ضروري في كل البلديات والدوائر والولايات حيث إن القائمين على هذا القطاع مدعوون وبإلحاح إلى تطبيق القانون بطريقة عادلة تعطي المواطن حقه في تعلم السياقة بطرق سليمة كما تعطيه هذا الحق في التعلم الأكاديمي والمهني.
- تحديد أماكن محلية واسعة ومخصصة لتعليم السياقة على مستوى البلديات، تتوفر فيها الشروط المثلى للتدريب والمناورة، وإعداد رزنامة أسبوعية بين مدارس تعليم السياقة على مستوى كل بلدية، وبإشراف محلي.

- تخصيص أماكن لإجراء الامتحان التطبيقي على مستوى الدوائر، تتوفر فيها كل شروط الأمن والسلامة والراحة، تشرف عليها مصالح مديرية النقل، وتراقبها هيئات ولجان من مختلف القطاعات ذات العلاقة بالمرور.

1-2- قانون المرور ودوره في تطوير أداء مدارس السياقة:

يعد قانون المرور الصادر في 18/02/2013، والذي تضمن:

- استحداث نظام النقاط لرخص السياقة التي تسحب وفقاً لحجم المخالفة على أن تسلم الرخصة إلى المصالح المختصة بعد خسارة 12 نقطة لمدة ستة أشهر؛
- استحداث سجل مروري يشكل قاعدة معلومات مخصصة لتسجيل المخالفات المرورية والنقاط المسحوبة ووضعها بتصرف السلطات القضائية؛
- تشديد العقوبات مع زيادة الغرامات المالية تبعاً لخطورة المخالفة، ومضاعفتها عند التكرار مع سحب الرخصة؛
- إلزام صاحب الرخصة المسحوبة بالخضوع لدورة تأهيلية في حال رغب بالقيادة مجدداً
- وضع أرضية واضحة المعالم رغم بعض الثغرات لمعالجة سلوك السائق بشفافية عالية تقوم على حتمية العقوبة ونزاهة رصد المخالفات عبر استخدام التكنولوجيا المتاحة مثل الرادارات والتجهيزات الحديثة الأخرى حيث التدخل الأقل للعنصر البشري في قياس المخالفة وتحديد العقوبة.

(قرار مؤرخ في 18 فبراير 2013، الجريدة الرسمية بتاريخ 21 يوليو 2013، العدد 37).

1-3- وضع خطط وسياسات شاملة للتدريب ونظم الامتحانات:

لعلّ أبرز ما تعاني منه الدول المنخفضة والمتوسطة الدخل - والجزائر إحداها - عند تصديها لعبء الحوادث المرورية (حوادث السير) هو طرق المعالجة الجزئية والقصيرة الأمد التي في الأغلب تعالج النتائج على مستوى أفقي في قطاع معين (هندسة الطرق، العوامل البشرية) مهمله عن قصد أو جهل وضع خطط وسياسات شاملة وبعيدة الأمد، فمن المعالجات الشائعة:

- التركيز على زيادة عدد الرادارات على الطرقات بهدف ضبط السرعات الزائدة من دون الأخذ بالاعتبار مكننة محاكم السير لتسريع فرض الغرامات أو تحديث قاعدة المعلومات تبعاً لجهة الهوية الفعلية لمالكي السيارات وعناوينهم.

- فرض زيادة على عدد ساعات تعليم القيادة على المتدربين من دون إخضاع المدربين لتأهيل ومن دون إعداد منهاج تعليم وفق المعايير الرائدة والحديثة.

وفي هذا الإطار ينبغي أن تتساءل السلطات المعنية بالمرور عن أسباب عدم انعكاس جهودها انخفاضاً في عدد قتلى الحوادث المرورية بالرغم من زيادة عدد الرادارات وزيادة عدد ساعات تعليم القيادة.

وهذا ما وضحته دراسة ميدانية أردنية (2000)، التي بينت مستوى الثقافة المرورية للسائقين وحاجتهم للتدريب، وهدفت إلى قياس مستوى الثقافة المرورية لدى السائقين مكرري

المخالفات والحوادث المرورية الذين حصلوا على 11 نقطة فما دون، حيث تم إعداد استبانة

على شكل اختبار لقياس مستوى الثقافة المرورية، ولقد خلصت الدراسة إلى أن:

- مستوى الثقافة المرورية لدى السائقين المشتركين بدورات النقاط متدنية، حيث بلغ ما نسبته

79% من أفراد العينة ذوي ثقافة مرورية ضعيفة، كما أن 7% من أفراد العينة من ذوي الثقافة المرورية

المقبولة

- عدم وجود علاقة بين المؤهل العلمي للسائقين أو فئته العمرية أو فئة الرخصة المتحصل عليها

بمستوى الثقافة المرورية

- لوحظ ارتفاع نسبة هذه الثقافة بعد الدورة حيث أصبح 8% من أفراد العينة من ذوي الثقافة

المرورية الجيدة وانخفضت الثقافة إلى ضعيفة من 79% إلى 16% بعد انتهاء الدورة.

وأوصت الدراسة بضرورة أن يرافق دورة النقاط فحص نظري في نهايتها.

(مؤتمر السلامة المرورية في الأردن، 2000).

1-3-1- الواقع المروري والاستراتيجية المرورية ونتائجها

إن مشكلة الحوادث المرورية تعد من أهم وأخطر المشاكل التي تواجه المجتمعات على

مستوى العالم حيث أنها تستنزف قدراً كبيراً من الموارد البشرية والمادية وقد توصلت العديد من

دول العالم إلى ضرورة وضع استراتيجيات مرورية وطنية لمواجهة تحديات السلامة المرورية

المرتبطة بالعديد من القطاعات والجهات ذات العلاقة.

كما أنّ تحقيق أهداف السلامة المرورية يحتاج إلى تكاتف الجهود الوطنية بصورة متلائمة

تدعم بعضها البعض، بحيث تأخذ بعين الاعتبار جميع العوامل المسببة للمشاكل التي تواجه

السلامة المرورية والتي تعمل على إضعاف تنظيم العمل المروري، وإن هذا الأمر يجب أن

يكون مبنياً على المشاركة البناءة المنظمة والمنسقة لتمكين الموارد البشرية وتوفير المتطلبات اللازمة للوصول إلى سياسة شاملة منشودة في العمل المروري ألا وهي السلامة والأمان ومستوى الخدمة المطلوبة لمستخدمي الطريق.

وقد جاءت الدراسة التالية لتلقي الضوء على واقع السلامة المرورية في الأردن واستراتيجية السلامة المرورية للفترة ما بين (2008-2012)، التي وضعتها مديرية الأمن العام بهدف تخفيض عدد الحوادث المرورية ونتائجها البشرية والمادية بصورة عامة اعتماداً على الجهود الوطنية المنسقة مع كافة الجهات المعنية بالعملية المرورية من خلال:

- توظيف المعرفة والتكنولوجيا في أعمال الإدارات المرورية؛

- تعميق المشاركة والتعاون والتنسيق مع هذه الجهات من القطاعين العام والخاص لضمان تحقيق

أهداف هذه الاستراتيجية؛

- إبراز أثر تطبيق استراتيجية السلامة المرورية والخطط السنوية المنبثقة عنها على وضع السلامة

المرورية.

وتوصلت إلى أن:

- تطبيق الاستراتيجية المرورية قد أتى بنتائج مرضية حيث أدى إلى التقليل من عدد الوفيات

والإصابات البليغة والإصابات البسيطة علماً بأن الحوادث المرورية قد ازدادت عام 2009 مقارنة مع عام

2007 و2008 إلا أنّ حدة هذه الحوادث كانت أقل مما كانت عليه في السابق؛

- تطبيق الاستراتيجية أدى إلى انخفاض في الوفيات عام 2009 عن عام 2007 بنسبة 9%،

وانخفاض أعداد الجرحى (إصابات بليغة) في عام 2009 عن عام 2007 بنسبة 46%، وانخفاض أعداد

الجرحى (إصابات بسيطة) في عام 2009 عن عام 2007 بنسبة 5%، وانخفاض مؤشر حدة الحادث في

عام 2009 عن عام 2007 بنسبة 5%.

وأوصت الدراسة بـ:

- ضرورة الاستمرار في تطبيق الاستراتيجية المرورية؛

- متابعة تقييم الخطط التنفيذية لها لتعديلها بما يتلاءم مع هذه المستجدات والمتغيرات

بالتعاون والتنسيق مع كافة الجهات المعنية بالعملية المرورية من القطاعين العام والخاص.

(المؤتمر السادس للسلامة المرورية في الأردن، 2011 - 2012).

أما في الجزائر فإنّ أهم ما تمّ تطبيقه هو تطبيق الرقابة الآلية للحد من المخالفات والحوادث

المرورية ولتحقيق أهداف السلامة المرورية، حيث يؤخذ بعين الاعتبار جميع العوامل المسببة

للمشاكل التي تواجه السلامة المرورية، وفي ضوء ذلك توضع استراتيجية خاصة للإدارات

المكلفة بالمرور، وفي هذا المجال يتم التركيز على:

- الأخطاء والمخالفات التي ترتكب من قبل السائقين وتتسبب بوقوع حوادث مرورية لما

لها من أثر على تخفيض الحوادث المرورية ونتائجها البشرية والمادية.

- توظيف التكنولوجيا في قطاع إدارة المرور في مجال الرقابة المرورية.

وتكمن المشكلة بأنه ظهر في السنوات الماضية تجاوزات كبيرة في مخالفات تجاوز

الإشارة الضوئية الحمراء، ومخالفات تجاوز حدود السرعة المقررة، حيث تعد هذه المخالفات

أكثر المخالفات المرورية خطورة لما ينتج عنها من مصابين بسبب وقوع حوادث مرورية يكون

سببها هذه المخالفات (إحصائيات حوادث المرور بالجزائر، 2014).

وقد هدفت دراسة أردنية (2011) إلى التعرف على دور الرقابة الآلية في تخفيض المخالفات وحوادث السير للمواقع التي تم تطبيق هذا النوع من الرقابة عليها، وتجلت أهمية هذه الدراسة في معرفة مدى التأثير الإيجابي لاستخدام الرقابة الآلية على المخالفات المرتكبة من قبل السائقين ودورها في الحد من الحوادث المرورية للاماكن التي تم تطبيق مثل هذه الرقابة عليها.

وأوصت الدراسة بـ:

- التوسع في استخدام الرقابة الآلية بكافة أشكالها وتعميمها على جميع مدن المملكة وعلى المواقع التي يتكرر عليها وقوع حوادث بسبب السرعة الزائدة؛
- زيادة عدد مواقع الكاميرات على الإشارات الضوئية وتعميمها على جميع مدن المملكة؛
- إجراء دراسات مستمرة ومستقبلية لبيان تأثيرها على مخالفات تجاوز الأحمر وتجاوز السرعة المقررة وبيان معدل انخفاض المخالفات؛
- التركيز على نشر الوعي المروري لدى كافة شرائح السائقين وتثقيفهم بهدف تغيير أنماط السلوك السلبي لديهم وعدم ارتكابهم للمخالفات المرورية؛
- زيادة برامج التوعية المتعلقة بالتعريف بأشكال الرقابة الآلية في الأردن والإعلان عن كل ما هو جديد في هذا المجال لمستخدمي الطريق من خلال وسائل الإعلام المختلفة؛
- تعميم نتائج استخدام الكاميرات في الحد من الحوادث بشكل دوري وبكافة وسائل الإعلام ليكون السائق على اطلاع دائم بان هذه الكاميرات كان لها دور ايجابي كبير في تخفيض عدد الحوادث المرورية ونتائجها وأنها وسيلة للحماية وليست للمخالفة؛

- ضرورة إبلاغ الشخص الذي يتم ضبط مخالفة بحقه مثل الرسائل القصيرة SMS ليكون على علم طريق الكاميرات باستخدام التقنيات الحديثة بواسطة البريد العادي بوجود هذه التقنيات في الرقابة المرورية وليتكون رادع له حتى لا يكرر ارتكاب مثل هذه المخالفات في المستقبل؛
- القيام بحملات إعلانية تعلم السائقين بأن الطرق تحت المراقبة الآلية بشكل مخفي أو مكشوف ليقوم بالالتزام وعدم ارتكاب المخالفات المرورية (المؤتمر السادس للسلامة المرورية في الأردن، 2011-2012).

وهذا ما يبين عدم فعالية الرقابة الآلية لوحدها في القضاء على ظاهرة حوادث المرور وإنما تكون جنباً إلى جنب مع خطط أخرى لجعلها أكثر فاعلية وتأثير على غرار الحملات التوعوية، زيادة عدد ساعات التدريب، تفعيل العمل بالرخصة بالنقاط ورفع سن الحصول على رخصة السياقة، حيث تشير الدراسات إلى أن السن من العوامل التي لها أهمية كبيرة في وقوع الحوادث، فصغار السن والمتقدمون فيه يكونون أكثر استهدافاً لها، وفي هذا الصدد أكدت الدراسة التي قام بها (نورمان، 1994) أن الشباب يخالفون حدود السرعة أكثر من المتقدمين في السن (لسنان وآخرون، 2002).

كما توصلت الدراسة التي أجراها لابوتي وكيسكنن (Laapotti & Keskinen, 1998) للتعرف على العوامل التي تقف وراء الحوادث المميتة التي تنجم عن فقدان التحكم من قبل السائقين الصغار من الذكور والإناث، والتي هدفت إلى وصف بعض العوامل التي تقف خلف الحوادث المميتة التي تنجم عن فقدان التحكم من قبل السائقين الصغار من الذكور والإناث، وللوقوف على هذه العوامل قام الباحثان بمقارنة بين حوادث فقدان التحكم والحوادث الأخرى التي لم يفقد فيها السائق التحكم في السيارة، وشملت بيانات الدراسة كل حوادث

السيارات المميتة التي ارتكبها الصغار في فنلندا، وذلك في الفترة بين (1987-1991) وشمل الفئة العمرية من (18-21) سنة، وشملت تحليل السائقين الملمومين على أخطائهم في الحوادث فقط، وكان عدد الحوادث التي درست 338 حادثا للذكور و 75 حادثا للإناث، وقد سبق التحقيق في هذه الحوادث بواسطة فريق التحقيق في حوادث الطرق في فنلندا واستخدمت في البحث تقارير فريق البحث الأصلية، وأسفرت الدراسة عن النتائج التالية:

- نسب الحوادث التي نجمت عن فقدان التحكم كانت متساوية لدى الذكور والإناث؛
- حوادث الذكور التي نجمت عن فقدان التحكم فردية كانقلاب السيارة؛
- حوادث الإناث اللاتي فقدن التحكم تمثلت في التصادم مع سيارة أخرى؛
- السائقين الذكور يقودون السيارات بسرعة كبيرة وتحت تأثير تعاطي الكحول غالبا في حالة حوادث فقدان التحكم أكثر من أنواع الحوادث الأخرى؛
- السائقين الذكور يرتكبون حوادث فقدان التحكم في الليل بينما ترتكب الإناث الحوادث المماثلة لفقدان التحكم عادة بسبب ظروف الطرق الزلقة.

وبينت دراسة قام بها جريجرسن (Gregersen, 1996) بعنوان تقييم العلاقة بين ميل السائقين الصغار إلى المبالغة في تقدير مهاراتهم في قيادة السيارات ونوع التدريب الذي تلقاه السائق، وهدفت إلى تقويم العلاقة بين ميل السائقين الصغار إلى المبالغة في تقدير مهاراتهم في قيادة السيارات ونوع التدريب الذي تلقوه، وأجرى الباحث دراسته على عينة قوامها 53 سائقا من الطلاب السويديين تراوحت أعمارهم ما بين (18-24) سنة، وتم تقسيم هذه العينة

بصورة عشوائية إلى مجموعتين على أساس استراتيجيات التدريب الذي تلقاه السائق، وتمّ تعليم المبحوثين في المجموعة الأولى مجموعة المهارة أن يكونوا ماهرين قدر الإمكان في التعامل مع الفرامل والمناورات في المواقف الحرجة، أما المبحوثين في المجموعة الثانية مجموعة الاستبصار فتعلموا مهارة التعامل مع الفرامل، وتجنب المواقف الحرجة المحدودة والتي لا يمكن التنبؤ بها، وبعد أسبوع من انتهاء التدريب رجع المبحوثين لاختبار مهاراتهم المقدرّة والفعليّة، وبناءً على ما تقدم فقد توصلت الدراسة إلى عدة نتائج منها:

- مبحوثي مجموعة المهارة قد قدروا مستوى مهارتهم أعلى من تقدير مبحوثي مجموعة الاستبصار؛

- لم يتبين وجود فروق فعلية في المهارة بين المجموعتين، وأنّ استراتيجية تنمية المهارة تؤدي إلى مبالغة زائدة في تقدير المهارة أكثر مما تؤدي استراتيجية تنمية الاستبصار (Gregersen, 1996).

1-3-2- تنظيم وتطوير المرور من أجل الإسهام في الرفع من كفاءة السائق:

لقد أفضى تنامي ظاهرة حوادث المرور وما حضي به هذا الموضوع من تغطية إعلامية مكثفة خلال السنوات الأخيرة، إلى وضع استراتيجيات في مجال السلامة المرورية إضافة إلى توسيع قاعدة الأطراف المتدخلة لترقى بذلك قضية حوادث الطرقات إلى قضية صحية بعد أن كان ينظر إليه كقضية أمنية، وتحميل المسؤولية لمختلف الأطراف المتدخلة بما في ذلك مدارس تعليم السياقة، كما ازداد الوعي بضرورة البحث عن تكوين صحيح يمكن أن يساهم في رفع كفاءة السائقين ويقينا ويجنب بلدنا ويلات الحوادث.

لذا ينبغي على الجهات المعنية الحرص على:

- وضع برامج تدريبية ملزمة تحدد مجال عمل مدارس تعليم السياقة وأوجه التكوين الذي يجب أن يتلقاه المرشح للحصول على رخصة السياقة.
- فرض سلطة للإشراف على هذه المدارس تعنى بمراقبة أدائها باستمرار، ومدى تطبيقها للبرامج التدريبية المقررة، ومدى حصول المرشحين على حصصهم التدريبية كاملة دون تقصير.
- انتداب مدربين أكفاء سبق لهم متابعة دورات تدريبية إلى جانب خضوعهم لاختبارات جدية بهدف تمكينهم من ممارسة هذا النشاط.
- تشديد مقاييس فتح مدارس تعليم السياقة، وفرض رقابة متواصلة على مدى التزامها بالقوانين سارية المفعول.
- وقد كان المؤتمر العربي السادس لرؤساء أجهزة المرور المنعقد بتونس يومي 17 و18 جوان 1996 قد أصدر عدد من التوصيات بهذا الخصوص يمكن تلخيصها فيما يلي:
- دعوة الجهات المختصة إلى التشدد في شروط وقواعد منح رخص القيادة، بحيث لا تمنح هذه الرخصة إلا بعد اجتياز عدة اختبارات نظرية وتطبيقية
- وضع ما يلزم من شروط تتعلق بتأمين المدربين الأكفاء والمواصفات الفنية اللازمة لإنشاء مدارس تعليم السياقة، بما يكفل استيعاب أسس القيادة الصحيحة وفقاً لأحدث النظم العالمية في مجال المرور.
- الدعوة إلى فرض رقابة على المدارس الخاصة بتعليم السياقة، وتقييم تلك المدارس بصفة دورية في ضوء الأهداف المرسومة (المؤتمر العربي السادس، 1996).

كما خصصت الاستراتيجية العربية للسلامة المرورية المعتمدة من قبل مجلس وزراء الداخلية العرب سنة 2002 قد أكدت على ضرورة تأهيل السائقين للرفع من كفاءاتهم من خلال:

- العمل على تطوير مدارس تعليم قيادة المركبات لإعداد سائقين ماهرين؛

- تضمين الامتحان الذي يجرى لطالب الحصول على رخصة السياقة اختبارا ميدانيا في

القيادة على الطرقات العامة؛

- اعتماد مناهج بيداغوجية متطورة مع استئناسها بالتجارب الأجنبية الناجحة في هذا

المجال، فضلا عما أصبحت توفره من إمكانيات وتكنولوجيات حديثة تم تسخيرها للعملية

التكوينية على غرار اعتماد الوسائل السمعية البصرية من أجل تبسيط المعلومة لمختلف الفئات؛

- اعتماد محاكاة ميكانيكية يتم استغلالها لتجسيد بعض الوضعيات على غرار محك

انقلاب العربات الذي يهدف إلى بيان جدوى وأهمية وضع حزام الأمان من خلال تجارب

تطبيقية يخضع لها المرشح لاجتياز رخصة القيادة، إلى جانب عديد التقنيات الأخرى التي من

شأنها أن ترفع بصفة جلية من كفاءة السائقين وتساهم بشكل فعلي في التقليل من نسب حوادث

المرور وخطورتها؛

- اعتماد كاميرات لتصوير تصرفات المرشح لامتحان رخص السياقة على غرار ما

انطلقت في تنفيذه عدد من مدرّس القيادة الأوروبية بما يمكنه من الوقوف بصفة جلية على

أخطائه من خلال نظرة نقدية عند مشاهدته للبعض من تصرفاته أثناء القيادة (حافظ، 2007،

ص ص 9-10).

1-3-3- تطوير نظام منح رخص السياقة وتطوير برامج التدريب:

قامت مؤسسة سوپرود السويدية بدراسة وضع إجازات السياقة في لبنان وقدمت بعض الاقتراحات العملية التي من شأنها تطوير نظام منح إجازات السوق وتطوير برنامج تدريب السائقين الجدد بطرق نظرية وعملية من خلال:

- تمرينهم على كيفية مواجهة حركة السير الحالية على الطرق.

- تطوير امتحان القيادة من خلال جعله يتلاءم مع طبيعة حركة السير: ذلك أن

التدريب على القيادة والامتحانات التي تجرى لمنح إجازة السياقة في وضعهم الحالي لا يتم بطريقة عملية تطبيقية، إذ لا يحضرون متعلمي القيادة بتاتاَ لكيفية مواجهة الحالات التي ستعرضهم عندما يدخلون حركة السير والتي تتصف بعدم الانضباط، العدوانية، عدم الصبر واستحالة توقع ما قد يحصل، مما قد يعود جزئياً إلى التدريب غير الملائم.

وخلصت الدراسة إلى ما يأتي:

1-3-3-1- ضرورة توفير تدريب أشمل:

لقد أظهرت عديد الدراسات أن سائقي المركبات يلعبون دوراً بارزاً في وقوع حوادث السير، كما تبين من الخبرة على الصعيد العالمي أن السائقين الشباب والجدد بغض النظر عن عمرهم يمثلون نسبة زائدة من الأشخاص المتورطين في حوادث المرور، هذا الواقع يدفعنا إلى التركيز على أهمية خلق نظام فعال لتدريب مترشحي القيادة بغية تحضيرهم بشكل جيد للدور الذي سيلعبونه في حركة المرور على الطرق عندما يتحصلون على رخصهم، ومن جهة أخرى

تصميم امتحانات القيادة بصورة تكفل نجاح التدريب في نقل المعرفة والمهارات الضرورية إلى المتدربين على السياقة.

وهناك طرق عدة لتحسين تدريب السائقين ومنح رخص السياقة منها تحضير المرشحين للسياسة بشكل أفضل لحركة المرور العادية وبعدها يجري التدريب وامتحان القيادة العملي وسط حركة السير العادية على ألا تكون البيئة المحيطة معقدة أكثر من اللازم وأن يكون تصرف السائقين الآخرين أكثر انضباطاً وقابلاً للتوقع.

1-3-2- تطوير مناطق تجريبية:

من الأفكار التي يجدر النظر إليها بهدف التطوير هي:

- التعاون بين هيئة إدارة الطرق وشرطة المرور والبلديات لاختيار منطقة تجريبية حيث تكون بيئة الطريق ملائمة.

- ضمان استيفاء المنطقة بكاملها لمعيار عال من حيث الإشارات والعلامات والخطوط على الطرق، إشارات المرور.

- تركيز الجهد على مراقبة المرور وتطبيق قواعده وضبط المخالفات ضمن هذه المنطقة، بعد ذلك يمكن استعمال هذه المنطقة لتدريب متعلمي القيادة وإجراء امتحانات القيادة عندما يتم القيام بالتعديلات اللازمة في القانون.

1-3-3-3- التكييف مع التنظيمات الدولية:

على صعيد التعديلات في التشريعات والقوانين تعدّ اتفاقية فيينا لعام 1968 والامتضنة تصميم رخص السياقة بشكل يتطابق مع نموذج رخصة السياقة المعتمد في الاتحاد الأوروبي لذلك فإنّه من الضروري:

- تغيير تصنيف وتصميم رخص السياقة وتعديل مدة صلاحيتها، عوضاً عن نظام تجديد الطوابع المعتمد حالياً.

- العمل على تجديد الرخصة بكاملها، مع تضمينها صورة حديثة للسائق.

- النظر في اعتماد نظام تركز فيه مدة صلاحية الرخصة على عمر السائق.

- فحص للنظر أو فحص طبي شامل قبل تجديد الرخص.

- الطلب من السائق الذي تسحب رخصته حضور عدد من الدروس في مدرسة تعليم

السياقة ومن ثم الخضوع لامتحان القيادة من جديد (الياز، 2007).

1-3-3-4- التدابير المقترحة إدراجها في برنامج التحسين :

يوصى بأن يشمل تحسين تدريب السائقين ونظام منح رخص السياقة التدابير الآتية:

- إجراء التعديلات الضرورية في تشريعات ونظم وقوانين المرور.

- مراجعة برنامج تدريب السائقين بحيث يتضمن قضاء ساعات أطول وسط حركة

المرور الواقعية.

- تطوير كتاب حديث خاص بالمرشحين للسياقة.

- تصنيف المركبات ورخص السياقة بما يتوافق مع الاتفاقات الدولية.
- تعديل مدة صلاحية رخص السياقة.
- تصميم رخص السياقة بشكل يتطابق مع النموذج المعتمد في الاتحاد الأوروبي.
- وضع منهج محدد لتدريب السائقين عملياً ونظرياً.
- إعداد امتحانات قيادة محددة ومعيارية، نظرية (مكتوبة) وعملية (تطبيقية).
- تنظيم دورات تدريبية لمعلمي السياقة وللفاحصين.
- مراقبة نشاطات المدارس الخاصة بتعليم السياقة (الياز، 2007)
- 1-4- الكفايات المعرفية والمهارية والسلوكية المستوجبة حسب نوع الرخصة:**
- ما ينبغي على المتدرب معرفته للحصول على رخصة السياقة عموماً هو:
- معرفة شاملة لمجلة الطرقات ونصوصها التطبيقية المتعلقة بمجال نوع الرخصة.
- معرفة مفاهيم التربية المرورية والوقاية من حوادث الطرقات ومبادئ السلامة المرورية.
- معرفة مبادئ الميكانيك وكهرباء السيارات ومبادئ الصيانة.
- معرفة مبادئ نظرية في مجال السياقة الاقتصادية والبيئية.
- معرفة أهم جوانب الإطار التنظيمي للنقل البري ذي العلاقة بنوع الرخصة.
- معرفة أهم جوانب الإطار التنظيمي لنقل المواد الخطرة عبر الطرقات ذي العلاقة بنوع الرخصة.
- معرفة شاملة لمجال الإسعافات الأولية ذات العلاقة بحوادث الطرقات.

- معرفة نظرية لبعض تقنيات التحكم في العربة.

وفيما يخص الجانب التطبيقي فإنه ينبغي:

- القدرة على فهم المحتوى والبعد البيداغوجي للتدرج التكويني في مجال سيطرة المركبات.

- القدرة على السيادة بطريقة سليمة وآمنة.

- القدرة على توظيف المعارف المكتسبة في مجال السيادة الاقتصادية والبيئية والدفاعية

والتكوين في هذا المجال (منتدى أبو ظبي للسلامة المرورية، 2013).

2- تطوير نظم الامتحانات

لقد أدى التطور والحضارة في مجتمعنا إلى استخدام مفرط للسيارات لدرجة أنها

أصبحت من ضرورات الحياة اليومية، ورغم ما لذلك من إيجابيات على راحة وسهولة تنقل

الفرد إلا أنّ انعكاساتها السلبية كانت توازي أو تفوق هذه الايجابيات، خاصة في ظل غياب

التكوين النوعي للراغبين في الحصول على رخص القيادة، واقتصارها على تحصيل معلومات

سطحية جدًا على القيادة الواعية والأمانة للمركبات، ومنه فإن تطوير نظام الامتحانات في

مدارس تعليم السيادة أصبح بدوره ضرورة ملحة تتعدى ضرورة المركبة في حد ذاتها.

2-1 نظام الامتحانات وأسلوب القيادة:

تكتسي الطريق والمركبة أهمية بالغة في تحقيق السلامة والأمن، غير أن دور السائق

يكتسي أهمية خاصة باعتباره صاحب القرار والقادر على تغيير وجهة السير إذا أحسّ

بالخطر، وللتوصل إلى المستوى المطلوب وتحسين أداء السائق، لا بد من توافر عنصرين متلازمين في أسلوبه القيادي، الأول هو مهارات القيادة والثاني أخلاقيات السائق.

2-1-1-2- مهارات القيادة:

تتجلى في قدرة يحوز عليها السائق بعد اجتيازه دورة تدريبية متكاملة تؤهله لاستخدام السيارة بالشكل الصحيح وذلك بعد نجاحه في الاختبارين النظري والعملي اللذين يهدفان إلى تزويده بخبرات فنية ترشده إلى القيادة السليمة.

2-1-2- أخلاقيات السائق:

إنّ المهارات الفنية والخبرات العملية لا تكفي لوحدها، وإنما يجب أن تكون للسائق رقابة ذاتية تتبع من ضميره وإحساسه بالمسؤولية، بحيث يحترم القانون ويحافظ على حقوق غيره من مستعملي الطريق وهذا ما يعرف بأخلاقيات السائق، فهو في جميع الحالات يتحمل مسؤوليات كبيرة تجاه سلامة الغير.

2-2- المواصفات التقنية للاختبار العملي:

إنّ التصميم النموذجي لقاعات التدريب على مستوى المدرسة وميدان إجراء التدريب وفق المقاييس الدولية يكتسي أهمية بالغة في امتلاك المتدرب المعارف والمهارات المستقبلية للقيادة الوقائية، على عكس ما هو موجود حالياً حيث أن مدارس السياقة لا تعدو أن تكون مكاتب فقط، لا تحوي على المتطلبات الضرورية للتعلم من قاعات للتدريس وأجهزة عرض للمخالفات المرورية وكيفية تجنبها، ولا تحتوي على التقنيات الحديثة من أجهزة محاكاة ووسائط تعليمية وأساتذة في اختصاص ميكانيك وإلكترونيك السيارات واختصاصيي

الإسعافات الأولية، كما لا يتعدى ميدان التدريب أن يكون قطعة أرضية لا تتوفر فيها أدنى مواصفات التدريب، بل وفي بعض المناطق تخصص مساحات الأسواق الأسبوعية لإجراء هذا الامتحان رغم مفصليته، ومن المقاييس التي يمكن اقتراحها بناءً على ما تم الاطلاع عليه من دراسات أجنبية:

2-2-1- بالنسبة لميدان التدريب:

- أن تكون مساحة الميدان كبيرة بحيث تتسع لعدد كبير من الممتحنين في وقت واحد.

- أن تحاط بسور لحماية الممتحنين وسيارات التدريب

- أن تكون محروسة أثناء تأدية الاختبارات العملية.

- تهيئة الميدان بطرق ومنعرجات ومنحدرات ومسالك دائرية تحاكي ما هو موجود في

الواقع.

- تجهيز طرقات الميدان باللوحات والإشارات الضوئية والإعلامية والإرشادية.

- تجهيز الميدان بكاميرات المراقبة لتصوير أداء الممتحنين وتحليلها لاحقاً على

مستوى مركزي وبسرية لتحديد الممتحنين الناجحين من الراسبين.

2-2-2- بالنسبة لمدارس السياقة:

- أن ترقى مدرسة السياقة إلى ما يعنيه هذا المصطلح وليس مجرد مكاتب ضيقة.

- تزويدها بالوسائط التعليمية الحديثة من أجهزة محاكاة القيادة، وأجهزة عرض لعرض طرق القيادة على شكل فيديو، والتعرف على أخطاء القيادة ليستفيد المتدربون من أخطاء غيرهم.

- التخلي عن النظام التقليدي لتسيير مدارس القيادة والارتقاء بها إلى التسيير الحديث الذي يتطلب مدرسة تحتوي على قاعات للدراسة وأساتذة في الاختصاص.

- وجود قاعات لأجهزة المحاكاة وقاعة عرض سينمائي لعرض أفلام خاصة بتعليم القيادة وقواعد السلامة المرورية والإسعافات الأولية.

- قاعة تضم مختلف اللوحات والإشارات المرورية التوجيهية والإرشادية.

- ورشة للميكانيك والإلكترونيك ليتعلم المتدربون مبادئ أولية عن مكونات المركبة وآلية اشتغالها، وأهم الأعطاب التي قد تتعرض لها أثناء السير وكيفية إيجاد حلول لها.

- أن تضم المدرسة أساتذة في الاختصاصات المذكورة سابقا وليس معلم قيادة واحد.

2-3- نماذج من نظم الامتحانات في بعض الدول الأجنبية

2-3-1- النموذج السويدي (شروط الحصول على رخصة القيادة في البلدان

الأوروبية):

2-3-1-1- الدراسة النظرية:

يُعتبر القسمان النظري والعملي هامين في تعلم رخصة القيادة، حيث أن ما يتم تعلمه

من خلال الدراسة النظرية يوفر المؤهلات اللازمة للقيادة بحكمة والقدرة على اتباع قواعد

المرور وسوف يحتاج المرشح إلى المعارف التي يتحصل عليها من خلال الدراسة النظرية وإلى الخبرات التي يكتسبها من خلال التمرن على القيادة حتى يتمكن من التعامل مع الأوضاع والمشاكل التي تواجهه في حركة المرور، وإذا ما تمّ إدماج النظري مع العملي في تعلم القيادة، فسوف يتوفر للسائق المتدرب أفضل الظروف اللازمة للحصول على رخصة سيطرة بمستوى جيد.

2-1-3-2- التمرن على القيادة:

ما ينبغي على المترشح للقيادة أن يتمرن ويختبر العديد من الحالات المختلفة في حركة المرور كي يكتسب المؤهلات اللازمة ويتمكن من اتباع قواعد المرور، ولا يتحقق ذلك إلا من خلال التمرن على القيادة.

ومن العناصر الضرورية التي يجب على المترشح أن يتمرن عليها ابتداء من بدء تشغيل المحرك والتوقف وتغيير وضعيات السرعات وصولاً إلى التخطيط والقيام بالانعطاف نحو اليسار في طريق مرور سريع أثناء ذروة الازدحام.

إن المترشح بحاجة إلى كم هائل من الخبرات ليستعين بها عندما تواجهه المشاكل، ولا يمكنه اكتساب هذه الخبرات إلا من خلال تعرضه لمختلف الأوضاع ومزات كثيرة في بيئات مرورية مختلفة، وبهذه الطريقة يتعلم كيفية حل ما يواجهه من مشاكل بسلاسة وعلى نحو طبيعي وفعال، كما يجب أن يكون مستعداً لتقييم الوضع والتصرف بشكل صحيح في مواقف مرورية معقدة، إن التصرف الصحيح قد يحدد مستقبله ومستقبل الآخرين في حركة المرور.

2-3-1-3- الاختبار العملي:

إنّ ما يجري تقييمه في اختبار القيادة العملي هو أن يقوم مفتش المرور بتقييم شامل للقيادة، ويعطي أهمية كبيرة لمدى إدراك المخاطر في حركة المرور ومدى القدرة على التعامل مع المركبة في حركة المرور والقيادة بحكمة وبطريقة آمنة.

والهدف من اختبار القيادة العملي هو التأكد من امتلاك المهارات اللازمة التي تسمح

للمتدرب بالقيادة في حركة المرور طبيعية وواقعية.

يستند اختبار القيادة العملي إلى المنهاج الدراسي المُعدّ خصيصاً لفئة رخصة القيادة

المراد استصدارها، حيث يوضح هذا المنهاج التوجهات والأهداف التي يتضمنها التعليم كما أنه

يشرح أيضاً المقصود من تعليم القيادة ويصف ما يجب معرفته بعد إنهاء الدراسة.

عندما يقوم المتدرب باختبار القيادة العملي سيتم تقييم قيادته استناداً إلى المنهاج

الدراسي ويستند مفتش رخصة القيادة في تقييمه الشامل للقيادة إلى أربعة مجالات للكفاءة:

- معرفة المركبة والمناورة:

إذا كان للمرشح معرفة جيدة بكيفية عمل السيارة ويستطيع المناورة بها من دون أن

يضطر إلى التفكير بما يفعله، فإن ذلك سيزيد من إمكانية قيادتها بطريقة آمنة في حركة

السير، ويجب أن يكون قادراً على تنسيق حركاته عند استخدام دواسة البنزين وفاصل السرعات

والمكابح والمقود بحيث تصبح القيادة سلسلة ومريحة، ودور المفتش هو أن يلاحظ ويقيم ما

يلي:

- وضع القيادة.
- فحص السلامة.
- القيادة البطيئة.
- بدء التشغيل في منحدر.
- الفرملة.
- الرجوع للخلف.
- الركن.
- استخدام مفاتيح التحكم بالسيارة.
- قواعد المرور وتطبيقها:

هناك قواعد مرورية كثيرة مهمة جداً كي تسير حركة المرور على ما يرام، وفي حال عدم تطبيقها بطريقة جيدة فسوف تسوء السلامة المرورية وحركة النقل إلى حدّ كبير. ودور المفتش هو أن يلاحظ ويقيم كيفية تطبيقك للقواعد التالية:

- قواعد السرعة.
- قواعد فسخ المجال للغير.
- قواعد التوضع (الوقوف والتوقف).
- قواعد إعطاء الإشارات.
- السلامة المرورية والسلوك:

يوصف المترشح سائقاً للسيارة فإنه مطالب بأن يخطط قيادته مسبقاً، وحتى يتمكن من القيام بذلك يجب عليه أن يعرف كيفية استخدام قوة الملاحظة لديه، كما يكون مطالباً أن يقود بطريقة تبين أنه مدرك بشكل طبيعي وواقعي للمخاطر المحيطة به في حركة السير.

ودور المفتش هو أن يلاحظ ويقيم كيفية قيام المترشح بما يلي:

- إجراءات الملاحظة (أين ومتى يستخدم قوة الملاحظة لديه).

- التخطيط للسير.

- التعاون مع الآخرين في حركة السير.

- حدود السلامة.

- الاستعداد للتصرف (www.korkortsportalen.se).

2-3-2- النموذج اللبناني (شروط الحصول على رخصة القيادة):

تتولى اللجنة الوطنية للسلامة المرورية مهام عديدة من بينها ما يتعلق بنظم

الامتحانات للحصول على رخص السياقة، ويخول قانون السير اللبناني لهذه اللجنة

مسئوليتها عن هذه المهام التي نذكر منها (قانون السير اللبناني: 126-127):

- إجراء الدراسات والأبحاث لتطوير السلامة المرورية ورفعها إلى المجلس الوطني

للسلامة المرورية لاتخاذ القرار بشأنها.

- تقديم الاقتراحات اللازمة لتطوير قانون السير وإبداء الرأي في مشاريع القوانين

والمراسيم التنظيمية المتعلقة بالسلامة المرورية والتعديلات على قانون السير.

- اقتراح مناهج امتحانات السوق العملي.
 - وضع امتحان السوق النظري.
 - اقتراح معايير ومؤهلات فاحصي السوق وامتحانات تأهيلهم.
 - اقتراح امتحانات مدربي السوق.
 - اقتراح مناهج التعليم والتدريب في مدارس تعليم السوق.
- (قانون السير اللبناني، رقم 243، الصادر بتاريخ 2012/10/22).

خلاصة

يجب التأكيد على أن عدم المعرفة وعدم الخبرة بالسياقة يعتبران عاملين أساسيين في وقوع الكثير من الحوادث، فيجب أن يكون لديه الخبرة والقدرة على القيادة الصحيحة وأن يتمكن من التعامل السليم مع كافة المواقف والظروف المختلفة، بمعنى آخر أنه يجب التشديد على المتقدمين للحصول على رخص السياقة، واختبارهم اختباراً دقيقاً يراعي كل متطلبات السلامة والتأكد التام من العوامل الكامنة وراء الذين يشتركون بعدد كبير من الحوادث.

الجانب التطبيقي

الفصل السادس: الإجراءات المنهجية للدراسة

1- منهجية الدراسة

2- الإجراءات الميدانية

الفصل السابع: عرض وتفسير النتائج والاستنتاجات والاقتراحات

1- عرض وتفسير نتائج الدراسة

2- الاستنتاجات والاقتراحات

الفصل السادس

الإجراءات المنهجية للدراسة

تمهيد

1- منهج الدراسة

2- مجتمع وعينة الدراسة

3- حدود الدراسة الزمانية والمكانية والبشرية

4- الدراسة الاستطلاعية

5- أداة الدراسة وإجراءاتها

6- خطوات تطبيق الدراسة الميدانية

7- أساليب المعالجة الإحصائية للبيانات

خلاصة

تمهيد:

يتناول هذا الفصل وصفاً مفصلاً للإجراءات التي اتبعتها الباحثة في تنفيذ الدراسة، ومنها التعريف بمنهج الدراسة، ووصف مجتمع الدراسة، وتحديد عينة الدراسة، وإعداد أداة الدراسة (الاستبانة)، والتأكد من صدقها وثباتها، وبيان إجراءات الدراسة، والأساليب الإحصائية التي استخدمت في معالجة النتائج، وفيما يلي وصف لهذه الإجراءات.

1- منهج الدراسة:

المنهج يعني مجموعة من القواعد العامة التي يتم وضعها بقصد الوصول إلى الحقيقة في العلم "إنه الطريقة التي يتم وضعها بقصد الوصول إلى الحقيقة في العلم" (بوحوش، 2002)، فاستخدام المناهج و طرق البحث العلمية تختلف حسب طبيعة الموضوع محل الدراسة، ويمكن استعمال مجموعة من المناهج في دراسة مختلف الظواهر وهذا في إطار التكامل المنهجي المتعارف عليه والمعمول به من طرف الباحثين الأكاديميين في مختلف العلوم الإنسانية و الاجتماعية على الخصوص و تكتسي طبيعة البحوث الكمية خصائص معينة تحتم علينا استخدام مجموعة من المناهج، وبالنظر إلى كون موضوع بحثنا هذا يدخل ضمن هذا الإطار سنقوم باستعمال المنهج الوصفي الذي يعتبر من بين المناهج الأكثر شيوعاً و استخداماً في الدراسات الكمية أو ما يسمى بالدراسات المسحية الشاملة، وهذا بغية الوصول إلى معرفة كل حيثيات و جوانب الظاهرة محل الدراسة و التحليل، فالمنهج الوصفي يعرف "بأنه تلك الطريقة العلمية المنظمة التي يعتمد عليها الباحث في دراسته لظاهرة اجتماعية أو سياسية معينة وفق خطوات بحث معينة يتم بواسطتها تجميع البيانات و المعلومات الضرورية بشأن الظاهرة و تنظيمها و تحليلها من أجل الوصول إلى أسباب و مسببات والعوامل التي تتحكم فيها وبالتالي استخلاص نتائج يمكن تعميمها مستقبلاً" (بوحوش، 2002)، وقياساً على ذلك وجدنا أن هذا المنهج هو الأنسب في دراستنا هذه لما له من دور فعال في وصف و تجميع المعلومات والبيانات حول موضوع الدراسة.

2- مجتمع وعينة الدراسة:

من المعلوم أن حجم العينة يعتمد على حجم المجتمع الإحصائي الأصلي الذي تنتمي إليه هذه العينة، وعلى الرغم من أنه يصعب تحديد قواعد عامة لسحب العينة دون المعرفة الدقيقة بمجتمع العينة الإحصائي، ومن ثمّ فإن 30 مفردة تبدو الحد الأدنى المطلق الذي يمكن اعتماده لإجراء التحليل الإحصائي للبيانات دون تعميم النتائج.

(champion, 1971).

كما أن كثيراً من الباحثين يعتقدون أن 100 مفردة تمثل الحد الأدنى لإجراء

التحليل الإحصائي الملائم و تعميم النتائج (bailey, 1995) ، وأخيرا لا حاجة لدراسة

المجتمع الأصلي إذا أمكن الحصول على عينة كبيرة نسبيا و مختارة بشكل عشوائي تمثل

المجتمع الأصلي المأخوذة منه، لأن النتائج المستتبهة من دراسة العينة ستنتطبق إلى حد

كبير مع النتائج المستخلصة من دراسة المجتمع الأصلي (العسكري، 2004) .

وقد تمّ اختيار مدارس تعليم السياقة كمكان لإجراء الدراسة. وحيث أن العينات تنقسم

إلى عينات احتمالية وغير احتمالية (عشوائية وغير عشوائية) فإن تحديد ذلك يرتبط بمجتمع

الدراسة، فإن تحققت شروط العينات الاحتمالية فإن الباحث يستطيع استخدامها وإلا يتّجه إلى

العينات غير الاحتمالية، ومنه وبناءً على أنّ مجتمع الدراسة شمل المترشحين للحصول

على رخصة السياقة، وبالتالي عدم القدرة على ضبط كل معالم مجتمع الدراسة فقد استخدم

الباحث الطريقة القصدية في اختيار مفردات عينة الدراسة.

جدول رقم (12) يوضح توزيع عينة الدراسة حسب مدارس تعليم السياقة

المؤسسة	عدد المرشحين	الذكور	الإناث	المؤسسة	عدد المرشحين	الذكور	الإناث
كريم للسياسة	23	14	09	مدرسة المحترف في السياقة	22	17	05
		60.86	39.14			77.27	22.23
مدرسة شيماء	32	24	08	الحضنة أوتو	19	19	00
		75.0	25.0			100.0	00
الأمل لتعليم السياقة	24	24	00	مدرسة المستقبل	27	18	09
		100.0	00			66.66	33.34
جنان للسياسة	33	19	14	أمير لتعليم السياقة	15	15	00
		57.57	42.43			10.0	00
أنور أوتو	14	11	03	أيوب للسياسة	28	22	06
		78.57	21.43			78.57	21.43
بن هداد لتعليم السياقة	27	22	05	مدرسة مؤتمن للسياسة	15	11	03
		81.48	18.52			73.33	26.67
مدرسة أكرم لسياسة المركبات	30	27	03	والي للسياسة	36	31	05
		90.0	10.0			86.11	13.89
الأمل للسياسة	18	18	00	مدرسة السلام للسياسة	22	17	05
		100.0	00			72.27	27.72
المبتدئ في السياقة	24	17	07	فن تعليم السياقة	20	20	00
		70.83	29.17			100.0	00
الأمان في السياقة	36	29	07	كريم لتعليم السياقة	27	17	10
		80.55	19.45			62.96	37.04

2-1- التحليل الوصفي للبيانات الشخصية لأفراد عينة البحث:

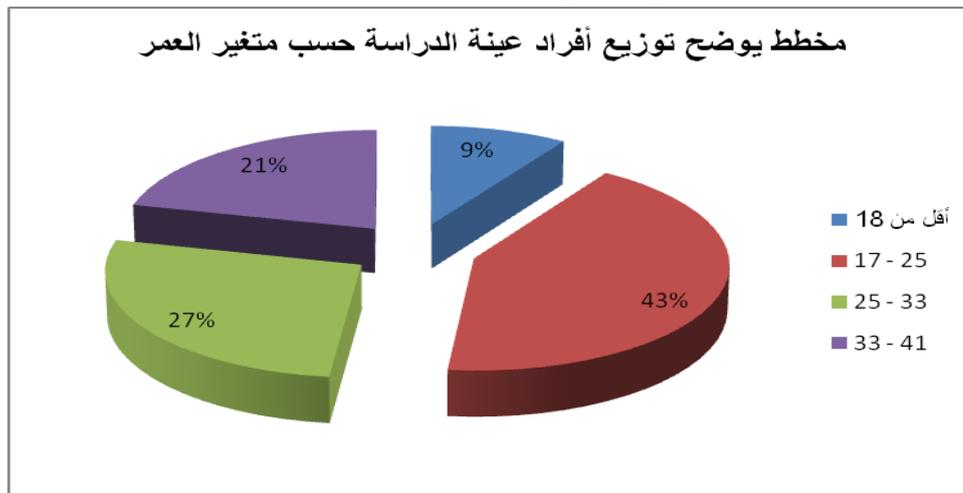
توضح الجداول التالية توزيع أفراد عينة الدراسة حسب المتغيرات الديمغرافية:

2-1-1- توزيع أفراد عينة الدراسة حسب متغير العمر

جدول رقم (13) يوضح توزيع أفراد عينة الدراسة حسب متغير العمر

مجالات متغير العمر	التكرار	النسبة
أقل من 18	37	09.25
25 - 17	170	42.50
33 - 25	108	27.00
41 - 33	85	21.25
المجموع	400	%100

شكل رقم (11) يوضح توزيع أفراد عينة الدراسة حسب متغير العمر



تشير النتائج أعلاه إلى أن المترشحين من الفئة العمرية أقل من 18 من بين مجموع أفراد العينة بنسبة 9.25%، تلاهم أفراد العينة من الفئة العمرية 25 - 17 سنة وشكلوا ما نسبته 42.50%، وجاء في المرتبة الثالثة أفراد العينة من 33 - 25 سنة بنسبة 27%،

وأخيرًا جاء أفراد العينة من الفئة العمرية 33 - 41 سنة بنسبة 21.25 % من مجموع أفراد عينة الدراسة.

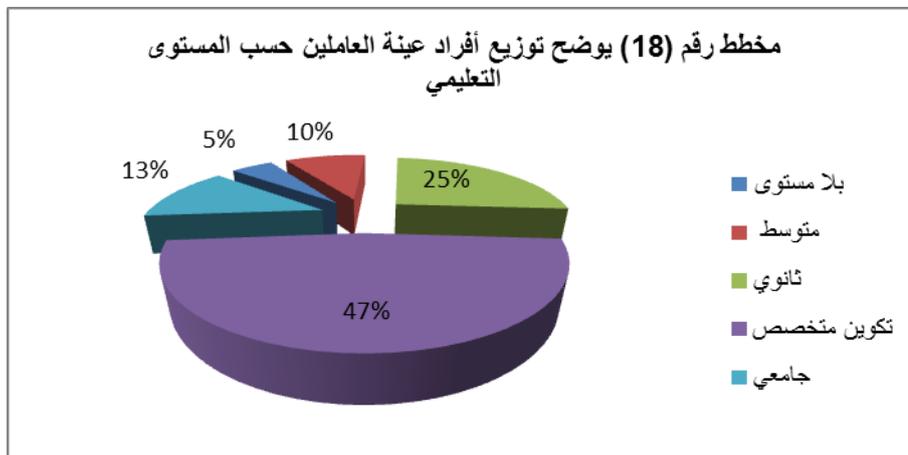
2-1-2- توزيع أفراد عينة الدراسة حسب متغير المستوى التعليمي:

جدول رقم (14) يوضح توزيع أفراد عينة الدراسة حسب متغير المستوى التعليمي

النسبة	التكرار	رتب متغير المستوى التعليمي
02%	08	بلا مستوى
05.25%	21	ابتدائي
16.25%	65	متوسط
50.50%	202	ثانوي
26%	104	جامعي
100%	400	المجموع

يتضح من الجدول أن النسبة الأكبر من أفراد عينة الدراسة كانت للحاصلين على تكوين متخصص بنسبة 47%، تليها فئة الحاصلين مؤهل ثانوي بنسبة 25%، تليها فئة الحاصلين على دراسات عليا (جامعي) بنسبة 13%، وكانت النسبة للذين لا يملكون أي مستوى بنسبة 5% ، والمخطط التالي يوضح ذلك:

شكل رقم (12) يوضح توزيع أفراد عينة العاملين حسب المستوى التعليمي



3- حدود الدراسة الزمانية والمكانية والبشرية**3-1- الحدود المكانية:**

جرت الدراسة في قطاع مدارس تعليم السياقة على مستوى ولاية المسيلة

3-2- الحدود الزمانية:

جرت هذه الدراسة في الفترة الممتدة من 2015 إلى 2017.

3-3- الحدود البشرية:

شملت الدراسة الأفراد المترشحين للحصول على رخص السياقة على مستوى مدارس

تعليم السياقة المشار إليها في مجتمع الدراسة.

4- الدراسة الاستطلاعية:

بعد النظر في الدراسات السابقة والتي تطرقت إلى أبعاد مشابهة لموضوع الدراسة،

انتقلنا إلى الميدان لتكوين فكرة واضحة حول مجتمع وعينة الدراسة من جهة، ومن جهة

أخرى لاستخلاص الجوانب المهمة التي تؤثر سلباً في نوعية التدريب والامتحانات في

مدارس السياقة واستخدامها في صياغة بنود الاستبيان حتى يعبر بصدق عن مشكلة

الدراسة، وعلى أساس المعطيات والمعلومات التي تحصلنا عليها، والملاحظة الشخصية

لواقع ميدان الدراسة تمّ اتخاذ عدّة إجراءات نذكر منها:

- إعادة صياغة بعض بنود الاستمارة لتناسب جميع فئات عينة الدراسة بمن فيهم ذوي

المستوى التعليمي الأدنى.

- إضافة بعض البنود التي لفت انتباهنا إليها أفراد مجتمع الدراسة.

- تعديل بعض البنود لتتناسب مع مختلف فئات عينة الدراسة.

- ترتيب محاور أداة الدراسة لتفعيل تجاوب مفردات عينة الدراسة.

4-1- اختيار وتوزيع أفراد العينة الاستطلاعية حسب المتغيرات الديمغرافية جدول رقم (15) يوضح توزيع أفراد العينة الاستطلاعية:

عدد أفراد العينة	الذكور	الإناث
40	28	12
النسبة المئوية	%70	%30

4-2- ضبط الاستبيان للتطبيق على العينة الاستطلاعية:

إن عملية ضبط الاستبيان قبل تطبيقه على الفئة المستهدفة تُعد عملية هامة لأنها تؤدي إلى أداة قياس علمية يُعتمد عليها في جمع البيانات وبالتالي تعميم النتائج وعملية ضبط الاستبيان تتطلب ما يلي:

أولاً- صدق الاستبيان: ويقصد به أن الاستبيان يقيس ما وضع لقياسه، ولمعرفة ذلك يتم عرض الاستبيان على مجموعة من المختصين في مناهج البحث وإعداد الاستبيانات وكذلك المتخصصون في موضوع البحث وذلك لإقرار أو حذف أو تعديل أو إضافة فقرات للاستبيان.

ثانياً- تطبيق الاستبيان على عينة استطلاعية من مجتمع البحث ومن خارج عينة البحث وتكون متفقة في خواصها مع عينة البحث، وذلك لحساب الخصائص السيكومترية للأداة، كما أن تطبيق الاستبيان على العينة الاستطلاعية يفيد الباحث من عدة نواحي هي:

- تحديد درجة استجابة المبحوثين للاستبيان.
- تساعد في التعرف على الأسئلة الغامضة.
- تساعد في إتاحة الاختبار المبدئي للفروض.

- توضح بعض المشكلات المتعلقة بالجوانب المنهجية والجوانب التصميمية للأداة.

ثالثاً- استخدام الأساليب الإحصائية المناسبة لمعالجة البيانات المتحصل عليها من تطبيق الصورة الأولية للاستبيان على العينة الاستطلاعية، والتأكد من صدق وثبات أداة الدراسة.

5- أداة الدراسة وإجراءاتها:

بعد حصر العدد الإجمالي لعينة الدراسة قام الباحث بتوفير نفس العدد من استمارات الاستبيان، وتوزيعها على مفردات العينة، مع تقديم الشروحات اللازمة لهم حول كيفية الإجابة عن البنود ومساعدة الأفراد الذين وجدوا صعوبة في قراءتها، ويوضح الجدول التالي عدد الاستمارات التي تم توزيعها، وعدد الاستمارات التي تم استردادها، وعدد غير الصالح منها للتحليل والتي تم استبعادها بسبب عدم جدية الإجابة عليها، وعدم تحقق الشروط المطلوبة للإجابة على الاستمارة، والجدول التالي يلخص كل هذه البيانات مع النسب المئوية للحالات المختلفة:

جدول رقم (16) يوضح عدد الاستمارات الموزعة والمستردة والصالحة وغير الصالحة

عدد الاستمارات الصالحة		عدد الاستمارات غير الصالحة		عدد الاستمارات المستردة		عدد الاستمارات الموزعة		الاستمارة
400	العدد	26	العدد	426	العدد	473	العدد	العدد
%83.33	النسبة	% 16.66	النسبة	%90.06	النسبة	%100	النسبة	

5-1- بناء أداة الدراسة (الصورة النهائية):

بعد الاطلاع على أدبيات الدراسة الحالية والدراسات السابقة ذات الصلة بموضوع هذه الدراسة، قام الباحث بتطوير إستبانة في صورتها النهائية ومن خلال هذه الاستبانة تم جمع البيانات اللازمة للإجابة عن تساؤلات الدراسة وتحقيق أهدافها.

واشتملت هذه الاستبانة على ما يلي:

الجزء الأول: يحتوي على البيانات الأولية:

وهي متغيرات تم وضعها في مستوى قياس "اسمي أو ترتيبي"، وشملت على البيانات الأولية (الخصائص الشخصية) للمترشحين، انحصرت في: مسمى العمر ، المستوى التعليمي.

الجزء الثاني: يحتوي على مجموعة من العبارات التي تتعلق واقع ومستوى التدريب ونظم الامتحانات في مدارس تعليم السياقة:

وهي متغيرات تم وضعها في مستوى قياس "فتري أو فئوي"، وشمل هذا الجزء:

1- واقع ومستوى التكوين النظري: يتجلى من خلال معارف المترشح حول مدلول الإشارات واللوحات المرورية، والمعارف المرتبطة بقانون المرور، تكون من (24) عبارة يجيب عليها المترشح باختيار أحد الإجابات الثلاث والتي تبين مستوى تكوينه النظري في مدارس تعليم السياقة.

2- واقع ومستوى التدريب العملي:

يتجلى من خلال مستوى التدريب العملي، مدى ملاءمة ميدان التدريب، المعارف المرتبطة بقانون المرور، تكون من (17) عبارة يجيب عليها المترشح باختيار أحد البدائل الخمس

وقد تبنى الباحث في إعداد هذا الجزء الشكل المغلق (Questionnaire Closed) الذي يحدد الاستجابات المحتملة لكل سؤال، وتم استخدام مقياس ليكرت المتدرج ذي النقاط الخمس لقياس العبارات (البندود) ، بحيث أخذ هذا المقياس الشكل التالي:

(1): معارض بشدة، (2): معارض، (3): محايد، (4): موافق، (5): موافق بشدة.

وطلب من المبحوثين (المستجوبين) تحديد مدى موافقتهم على هذه العبارات.

3- مستوى نظام الامتحانات:

يتجلى من خلال استجابات المترشح على الفقرات المرتبطة بهذا الجزء، وقد تبني الباحث في إعداد هذا الجزء الشكل المغلق (Questionnaire Closed) الذي يحدد الاستجابات المحتملة لكل سؤال، وتم استخدام مقياس ليكرت المتدرج ذي النقاط الخمس لقياس العبارات (البنود) التي بلغ عددها (10) بنفس الطريقة السابقة.

الجزء الثالث: يحتوي على العبارات المرتبطة باستراتيجيات تطوير أساليب التدريب ونظم الامتحانات في مدارس تعليم السياقة: وهي متغيرات تم وضعها في مستوى قياس فكري، وشمل هذا الجزء:

1- تطوير أساليب التدريب: يتجلى من خلال معارف المترشح حول الطرق التي

يمكن من خلالها تطوير أساليب التدريب في مدارس تعليم السياقة، واشتمل على:

1-1- تطوير برامج التدريب: تكون من (09) عبارات يجيب عليها المترشح باختيار

أحد البدائل الخمس والتي تبين طرق تطوير برامج التدريب في مدارس تعليم السياقة.

1-2- تطوير ميدان (مضمار) التدريب: تكون من (06) عبارات يجيب عليها

المترشح باختيار أحد البدائل الخمس والتي تبين طرق تطوير ميدان (مضمار) التدريب.

2- تطوير نظم الامتحانات: تكون من (10) عبارات يجيب عليها المترشح باختيار

أحد البدائل الخمس والتي تبين طرق تطوير نظم الامتحانات في مدارس تعليم السياقة.

والجدول التالي يوضح عدد فقرات الاستبانة حسب كل مجال من مجالاتها في

صورتها الأولية:

جدول رقم (21) يوضح عدد فقرات الاستبانة حسب كل مجال من مجالاتها

النسبة المئوية	عدد الفقرات	المجالات		
%16.21	12	مدلول الإشارات واللوحات المرورية	واقع ومستوى التكوين النظري	المجال الأول
%16.21	12	المعارف المرتبطة بقانون المرور		
%12.16	09	مستوى التدريب العملي	واقع ومستوى التدريبي	
%09.45	07	مدى ملاءمة ميدان التدريب	العملي	
%12.16	09	مستوى نظام الامتحانات		
% 24.20	07	تطوير برامج التدريب	تطوير أساليب التدريب	المجال الثاني
%12.16	09	تطوير ميدان (مضمار) التدريب		
%12.16	09	تطوير نظم الامتحانات		
%100	74	المجموع		

5-2- صدق أداة الدراسة:

صدق الاستبانة يعني "التأكد من أنها سوف تقيس ما أعدت لقياسه" (العساف،

1995، ص429)، كما يقصد بالصدق "شمول الاستبانة لكل العناصر التي يجب أن

تدخل في التحليل من ناحية، ووضوح فقراتها ومفرداتها من ناحية ثانية، بحيث تكون مفهومة لكل من يستخدمها" (عبيدات وآخرون، 2001، ص179).

وقد تأكد الباحث من صدق أداة الدراسة من خلال:

5-2-1- الصدق الظاهري للأداة (صدق المحكمين):

للتأكد من الصدق الظاهري للأداة (صدق المحكمين) تم عرضها في صورتها الأولية على عدد معين من المحكمين بكل من جامعة الجزائر -2-، وجامعة المسيلة، كما أنها عرضت على عدد من المحكمين في مجالات الإحصاء والبحث العلمي، وبعض معلمي مدارس تعليم السياقة بحكم الخبرة والاختصاص.

وقد طلب الباحث من المحكمين إبداء آرائهم في مدى ملاءمة العبارات لقياس ما وضعت لأجله، ومدى وضوح صياغة العبارات، وكفاية العبارات لتغطية كل محور من محاور متغيرات الدراسة الأساسية، هذا بالإضافة إلى اقتراح ما يروونه ضرورياً من تعديل صياغة العبارات، أو حذفها، أو إضافة عبارات جديدة لازمة لأداة الدراسة، وكذلك إبداء آرائهم فيما يتعلق بالبيانات الأولية (الخصائص الشخصية والوظيفية) المطلوبة من المبحوثين، إلى جانب مقياس ليكرت المستخدم في الاستبانة.

5-2-2- الصدق البنائي (الاتساق الداخلي) لأداة الدراسة

يعتبر صدق الاتساق البنائي أحد مقاييس صدق أداة الدراسة، حيث يقيس مدى تحقق الأهداف التي تسعى الأداة الوصول إليها، ويبين صدق الاتساق البنائي مدى ارتباط كل محور من محاور أداة الدراسة بالدرجة الكلية لفقرات الاستبيان مجتمعة.

وعليه قمنا بحساب معامل الارتباط 'بيرسون' بين درجة كل محور والدرجة الكلية للاستبيان، والجدول التالي يوضح ذلك.

الجدول رقم (18) يوضح نتائج صدق الاتساق البنائي لمحاور الاستبيان

النتيجة	الدلالة	معامل الارتباط	محاور الاستبيان	
يوجد ارتباط دال	0.000	0.875	المحور الأول	1
يوجد ارتباط دال	0.000	0.872	المحور الثاني	2
يوجد ارتباط دال	0.000	0.815	المحور الثالث	3
يوجد ارتباط دال	0.000	0.897	المحور الرابع	4

من خلال الجدول أعلاه نجد معاملات الارتباط بيرسون لكل محور من محاور الاستبيان، حيث بلغ للمحور الأول قيمة (0.857)، والمحور الثاني بلغ قيمة (0.872)، والثالث بلغ (0.815) من محاور الاستبيان والمعدل الكلي لعباراته دالة إحصائية، حيث قيمة r المحسوبة أكبر من قيمة r الجدولية عند مستوى الدلالة 0.01 ومنه تعتبر محاور صادقة ومتسقة لما وضعت لقياسه.

5-3- ثبات أداة الدراسة:

أما ثبات أداة الدراسة (الاستبانة) فيعني التأكد من أن الإجابة ستكون واحدة تقريباً لو تكرر تطبيقها على الأشخاص ذاتهم في أوقات مختلفة (العساف، 1995، ص140)، ولقياس مدى ثبات أداة الدراسة (الاستبانة) استخدم الباحث معادلة ألفا كرونباخ (Cronbach's Alpha (α)) للتأكد من ثبات أداة الدراسة، كما يلي:

قام الباحث بأخذ عينة عشوائية مكونة من (40) من المترشحين لنيل رخصة السياقة وطبق معادلة ألفا كرونباخ على عبارات الاستبانة الـ (74) وكان معامل الثبات (0.967) مما يدل على مستوى ثبات مرتفع جداً لعبارات هذه الاستبانة.

جدول رقم (19) يوضح معامل ثبات الأداة بمحاورها الأربع

م	المجال	معامل ألفا كرونباخ	مستوى الدلالة
1	واقع ومستوى التكوين النظري والتدريب العملي	0.954	0.05
2	واقع ومستوى نظم الامتحانات	0.960	0.05
3	تطوير أساليب التدريب	0.929	0.05
4	تطوير نظم الامتحانات	0.970	0.05

6- خطوات تطبيق الدراسة الميدانية:

بعد التأكد من صدق أداة الدراسة وثباتها عن طريق العينة الاستطلاعية، تم إعدادها في صورتها النهائية، ثم تطبيقها ميدانياً على العينات المختارة من مرشحي مدارس تعليم السياقة المختارة، وقد استغرق التطبيق أشهر مارس وأفريل وماي من عام 2017، وتم وفق الإجراءات (الخطوات) التالية:

- حصل الباحث على خطاب تعريف من جامعة الجزائر 2 يفيد ارتباط الباحث بإعداد أطروحة دكتوراه تعالج موضوع "واقع ومستوى أساليب التدريب ونظم الامتحانات في مدارس تعليم السياقة واستراتيجيات تطويرها لضمان السلامة المرورية".

- الحصول على موافقة المسؤولين في مديرية النقل لولاية المسيلة لتطبيق الدراسة ميدانياً في مدارس تعليم السياقة التابعة للقطاع.

وقد واجه الباحث مجموعة من الصعوبات أثناء توزيع الاستمارات منها:

- بطء استجابة المبحوثين، وهو ما أخر جمع الاستبيانات وتحليلها في وقتها.

- تردد بعض المرشحين في ملء الاستبيان إلا بعد إقناعهم أنّ المعلومات المتحصل

عليها لا تستخدم إلا في إطار البحث العلمي، ولا علاقة لها بأي تحقيق أو أغراض أخرى.

7- أساليب المعالجة الإحصائية للبيانات:

لتحقيق أهداف الدراسة وتحليل البيانات التي تم تجميعها، تم استخدام العديد من الأساليب الإحصائية المناسبة باستخدام الحزم الإحصائية للعلوم الاجتماعية Statistical Package for Social Sciences والتي يرمز لها اختصاراً بالحروف (SPSS)، وفيما يلي مجموعة الأساليب الإحصائية التي قام الباحث باستخدامها:

7-1- تم ترميز وإدخال البيانات إلى الحاسوب الآلي، حيث تم ترميز بدائل مقياس ليكرت الخماسي كالتالي:

جدول رقم (20) يوضح درجات بدائل المقياس الخماسي

الفقرات	موافق بشدة	موافق	محايد	معارض	معارض بشدة
الإيجابية	5	4	3	2	1
السلبية	1	2	3	4	5

ولتحديد طول خلايا مقياس ليكرت الخماسي (الحدود الدنيا والعليا) المستخدم في استبانة العاملين واستبانة المرضى، تم حساب المدى (4=1-5)، ثم تقسيمه على عدد خلايا المقياس للحصول على طول الخلية الصحيح أي (0.80)، بعد ذلك تم إضافة هذه القيمة إلى أقل قيمة في المقياس (أو بداية المقياس وهي الواحد الصحيح) وذلك لتحديد الحد الأعلى لهذه الخلية، وهكذا يمكن تفسير قيمة المتوسط للعبارات أو المتوسط العام المرجح للعبارات في هذه الاستبانات كما يلي:

- من 1 إلى أقل من 1.80 يمثل "معارض بشدة" نحو العبارات تقيس آراء المرشحين للحصول على رخصة السياقة حول أساليب التدريب ونظم الامتحانات واستراتيجيات تطويرها، ويمثل "اتجاهاً سلبياً جداً".

- من 1.80 إلى أقل من 2.60 يمثل "معارض" نحو العبارات تقيس آراء المرشحين للحصول على رخصة السياقة حول أساليب التدريب ونظم الامتحانات واستراتيجيات تطويرها، ويمثل "اتجاهاً سلبياً".
- من 2.60 إلى أقل من 3.40 يمثل "محايد" نحو العبارات تقيس آراء المرشحين للحصول على رخصة السياقة حول أساليب التدريب ونظم الامتحانات واستراتيجيات تطويرها، ويمثل مستوى "اتجاهاً محايداً".
- من 3.40 إلى أقل من 4.20 يمثل "موافق" نحو العبارات تقيس آراء المرشحين للحصول على رخصة السياقة حول أساليب التدريب ونظم الامتحانات واستراتيجيات تطويرها، ويمثل "اتجاهاً إيجابياً".
- من 4.20 إلى أقل من 5 يمثل "موافق بشدة" نحو العبارات تقيس آراء المرشحين للحصول على رخصة السياقة حول أساليب التدريب ونظم الامتحانات واستراتيجيات تطويرها، ويمثل "اتجاهاً إيجابياً جداً".
- 7-2- تم حساب التكرارات والنسب المئوية والرسومات البيانية للتعرف على الصفات الشخصية والوظيفية لمفردات الدراسة، ولتحديد استجابات أفراد الدراسة تجاه عبارات المحاور الرئيسية التي يتضمنها الاستبيان.
- 7-3- معامل ارتباط بيرسون "ر" (Pearson Correlation Coefficient) بين درجة كل عبارة والمتوسط المرجح لعبارات المحور الذي تنتمي إليه، وذلك لتقدير الاتساق الداخلي لأداة الدراسة (الصدق البنائي) الخاص بمحاور الاستبانة.
- 7-4- تم استخدام معامل ارتباط "ألفا كرونباخ" Alpha Cronbach، لقياس ثبات أداة الدراسة، والذي يقيس قوة الارتباط بين عبارات أداة الدراسة.
- 7-5- تم استخدام المتوسط الحسابي Mean، وذلك لمعرفة مدى ارتفاع أو انخفاض استجابات أفراد عينة الدراسة عن كل عبارة من عبارات متغيرات الدراسة الأساسية إلى جانب المحاور الرئيسية، مع العلم بأنه يفيد في ترتيب العبارات حسب أعلى متوسط حسابي

(كشك، 1996: 89)، علماً بأن تفسير درجة الموافقة للعبارات أو المحور يتم كما سبق وأن أوضحناه في النقطة (1)، (2) من هذا القسم.

- (2.49 فأقل: منخفض)

- (3.49-2.50: متوسط)

- (3.5 فما فوق: مرتفع)

وبناء على ذلك فإذا كانت قيمة المتوسط الحسابي لل فقرات (أكبر من 3.5) فيكون مستوى الآراء مرتفعاً، وهذا يعني موافقة أفراد العينة على الفقرات، أما إذا كانت قيمة المتوسط الحسابي (3.49-2.5) فإن مستوى الآراء متوسطاً، وإذا كان المتوسط الحسابي (أقل من 2.49) فيكون مستوى التصورات منخفضاً.

7-6- تم استخدام الانحراف المعياري (Standard Deviation) للتعرف على مدى

انحراف استجابات أفراد عينة الدراسة لكل عبارة من عبارات متغيرات الدراسة عن متوسطها الحسابي، ويلاحظ أن الانحراف المعياري يوضح التشتت في استجابات أفراد عينة الدراسة لكل عبارة من عبارات متغيرات الدراسة، فكلما اقتربت قيمته من الصفر كلما تركزت الاستجابات وانخفض تشتتها بين المقياس (إذا كان الانحراف المعياري أقل من الواحد الصحيح فيعني تركز الاستجابات وعدم تشتتها، أما إذا كان الانحراف المعياري واحد صحيح أو أعلى فيعني عدم تركز الاستجابات وتشتتها)، علماً بأنه يفيد في ترتيب العبارات حسب المتوسط الحسابي لصالح أقل تشتت عند تساوي المتوسط الحسابي (حسن وآخرون، 2002، ص115).

خلاصة

قمنا في هذا الفصل بإعطاء تفاصيل حول مجتمع وعينة الدراسة، وتوزيع مفردات الدراسة حسب الخصائص الديمغرافية، وشرح خطوات تطبيق الدراسة الاستطلاعية والدراسة الأساسية، وإعطاء فكرة عن الأساليب الإحصائية المستخدمة في معالجة بيانات الدراسة.

الفصل السابع

عرض وتفسير نتائج الدراسة

1- عرض نتائج الدراسة

2- الاستنتاجات والاقتراحات

1- عرض نتائج الدراسة:

نعرض في هذا الفصل النتائج التي أسفرت عنها الدراسة الراهنة، والتي قسمت إلى أربع محاور، بما يتسق مع تساؤلات البحث الفرعية وفرضياته الجزئية على النحو التالي:

1-1- عرض وتحليل نتائج الفرضية الأولى: مستوى التكوين النظري من خلال واقع مدارس تعليم السياقة منخفض

تقدم مدارس تعليم السياقة برامج تعليمية للملتحقين بها وذلك من خلال دروس نظرية مقسمة حسب أصناف رخص السياقة المراد الحصول عليها بما تتضمنه من إشارات وألوية التقاطعات أنظمة وتعليمات المرور وتهدف للتحكم في أصول القيادة الآمنة والصحيحة مما يزيد في ثقافة السائق المستقبلي ويجنبه الوقوع في المخالفات وحوادث المرور، وهذا من أهم أهداف إنشاء مدارس تعليم السياقة.

ويتطرق الباحث لأساليب التدريب وما تشمله من خلال ما تشمله من دروس نظرية ومدى توفر الوسائط التعليمية التكنولوجية بالتركيز على:

- كفاية عدد المحاضرات الخاصة بالجانب النظري:
يتضمن هذا الجانب بنودا تتعلق بتدريس:

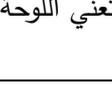
- علامات وإشارات المرور
- أنظمة وتعليمات المرور
- فن القيادة الآمنة والصحيحة
- مدى توفر دروس حول الإسعافات الأولية

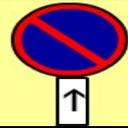
جدول رقم (21) يبين التكرارات والنسب المئوية لأفراد عينة الدراسة لواقع ومستوى

أساليب التدريب

أ- واقع ومستوى التكوين النظري

أ-1- مدلول الإشارات واللوحات المرورية

91 نعم %22.75 309 لا %77.25	ترك الأولوية	74 نعم %23 326 لا %81.5	ممنوع التجاوز	312 نعم %78 88 لا %22	ممنوع الدوران	01 ما مدلول هذه اللوحة؟ 
124 نعم %31 276 لا %69	حذار طريق ذو اتجاهين	67 نعم %16.75 333 لا %83.25	مسموح في الاتجاهين	287 نعم %71.75 113 لا %28.25	ممنوع في الاتجاهين	02 اللوحة التالية تدل على 
112 نعم %28 288 لا %72	ممنوع المرور في الاتجاهين	81 نعم %20.25 319 لا %79.75	مسموح المرور	236 نعم %59 164 لا %41	ممنوع المرور	03 مدلول اللوحة التالية هو 
69 نعم %17.25 331 لا %82.75	طريق ذو اتجاهين، مع ترك المجال للقادم	326 نعم %81.5 74 لا %18.5	ممنوع من جهة اليمين	362 نعم %90.5 38 لا %9.5	ممنوع في اتجاه واحد	04 تعني اللوحة التالية: 
116 نعم %29 284 لا %71	نهاية تحديد السرعة المبينة	258 نعم %64.5 142 لا %35.5	حذار من تجاوز السرعة المحددة	269 نعم %67.25 131 لا %32.75	ممنوع تجاوز السرعة المحددة	05 تدل اللوحة التالية على: 
76 نعم %19 324 لا %81	نهاية المنع لكل الإشارات	52 نعم %13 348 لا %87	ممنوع الوقوف	287 نعم %71.75 113 لا %28.25	ممنوع التوقف	06 اللوحة التالية مدلولها 
332 نعم %83 98 لا %24.5	نهاية السرعة الأدنى الإجبارية	53 نعم %13.25 347 لا %86.75	إجبارية تجاوز السرعة المحددة	68 نعم %17 302 لا %75.5	ممنوع تجاوز السرعة المحددة	07 اللوحة التالية تعني: 
83 نعم %20.75 317 لا %79.25	الطريق ضيق من جانب واحد	324 نعم %81 73 لا %18.25	تخفيض عدد المسالك	45 نعم %11.25 355 لا %88.7	وجود جسر	08 مدلول اللوحة الموالية 
38 نعم %8.5 362 لا %90.5	وجود مسلك في اتجاه واحد	283 نعم %70.75 117 لا %29.25	وجود انحراف على اليسار	102 نعم %25.5 298 لا %74.5	زيادة عدد المسالك	09 اللوحة التالية تعني: 
96 نعم %24 304 لا	ممنوع الوقوف والتوقف بعد اللوحة	248 نعم %62 152 لا	ممنوع التوقف بعد اللوحة	239 نعم %59.75 161 لا	ممنوع الوقوف قبل اللوحة	10 تعني اللوحة التالية 

%76		%38		%40.25			
نعم 153	ممنوع التوقف يمين ويسار اللوحة	نعم 139	ممنوع الوقوف يمين ويسار اللوحة	نعم 165	ممنوع التوقف قبل وبعد اللوحة		11
%38.25		%34.75		%41.25			
لا 247		لا 261		لا 235			
%61.75		%65.25		%58.75			
نعم 121	ممنوع الوقوف والتوقف بالتناوب	نعم 237	ممنوع التوقف بالتناوب	نعم 269	ممنوع الوقوف بالتناوب		12
%30.25		%59.25		%67.25			
لا 279		لا 163		لا 131			
%69.75		%40.75		%32.75			

يتبين من الجدول السابق أن:

- إجابات الأفراد التي توافقت مع الإجابات الصحيحة بالأغلبية ظهرت في العبارات رقم 07، 08، 12، بنسب هي على التوالي: 83%، 81%، 67.25%.

- إجابات الأفراد التي لم تتوافق مع الإجابات الصحيحة ظهرت في العبارات رقم 01، 02، 03، 04، 05، 06، 09، 10، 11.

بنسب هي على التوالي: 77.25%، 69%، 72%، 82.75%، 71%، 81%، 74.50%، 59.75%، 65.25%.

كما أن إجابات باقي المستجوبين في العبارات التي توافقت مع الإجابات الصحيحة تركزت في معظمها على إحدى العبارات الخاطئة في البنود (07-1، 08-3، 12-2)، وما يلاحظ على النتائج المتوصل إليها في الجدول السابق هو أغلب استجابات الأفراد على البنود كانت خاطئة، حيث كانت ثلاث إجابات صحيحة مقابل تسعة خاطئة، ما يدل على أن المعارف المرتبطة بمدلول الإشارات واللوحات المرورية للعينة المستهدفة كانت ضعيفة بنسب قدرت بـ (25% للإجابات الصحيحة، 75% للإجابات الخاطئة) على البنود سالفة الذكر.

أ-2- المعارف المرتبطة بقانون المرور

جدول رقم (22) يبين التكرارات والنسب المئوية لأفراد عينة الدراسة للمعارف المرتبطة بقانون المرور

297 نعم %74.25 103 لا %25.75	30 كيلومتر/ساعة	138 نعم %34.5 262 لا %65.5	40 كيلومتر/ساعة	93 نعم %23.25 307 لا %76.75	60 كيلومتر/ساعة	السرعة النظامية داخل أحياء المدينة هي	13
283 نعم %70.75 107 لا %26.75	120 كيلومتر/ساعة	194 نعم %48.5 206 لا %51.5	100 كيلومتر/ساعة	63 نعم %15.75 337 لا %84.25	60 كيلومتر/ساعة	السرعة النظامية على الطريق المزوج هي	14
286 نعم %71.5 104 لا %26	120 كيلومتر/ساعة	195 نعم %48.75 205 لا %51.25	100 كيلومتر/ساعة	73 نعم %18.25 327 لا %81.75	60 كيلومتر/ساعة	السرعة النظامية على الطريق السريع هي	15
231 نعم %23 لا %23	15 متر	231 نعم %23 لا %23	35 متر	254 نعم %23 لا %23	3 متر	مسافة الأمان في المناطق الحضرية هي	16
253 نعم %63.25 147 لا %36.75	45 متر	291 نعم %72.75 109 لا %27.25	35 متر	162 نعم %40.5 238 لا %59.5	15 متر	مسافة الأمان في الطرق السريعة هي	17
302 نعم %75.5 98 لا %24.5	وقوف وتوقف ممنوع	286 نعم %71.5 114 لا %28.5	توقف ممنوع	155 نعم %38.75 245 لا %61.25	وقوف ممنوع	الخط الأحمر والأبيض على الرصيف يعني	18
269 نعم %67.25 131 لا %32.75	حالة الطريق جافة أو مبللة	123 نعم %30.75 277 لا %69.25	سرعة السيارة الأمامية	259 نعم %64.75 141 لا %35.25	نوع المركبة	تتغير مسافة الأمان حسب	19
63 نعم %15.75 337 لا %84.25	المركبات ذات المقطورة تقسح للعربات الصغيرة	231 نعم %57.75 169 لا %42.25	الحجم الصغير يفسح للحجم الكبير	109 نعم %27.25 291 لا %72.75	الصاعد يفسح المجال للنازل	في الطريق الجبلية	20
338 نعم %84.5 62 لا %15.5	وقوف وتوقف ممنوع	253 نعم %63.25 147 لا %36.75	توقف ممنوع	124 نعم %31 276 لا %69	وقوف ممنوع	الخط الأصفر والأبيض على الرصيف يعني	21
314 نعم %78.5 86 لا %21.5	2000 إلى 4000 دينار	387 نعم %96.75 13 لا %3.25	سحب الرخصة مع غرامة مالية	309 نعم %77.25 91 لا %22.75	سحب الرخصة	غرامة عدم استعمال حزام الأمان	22
238 نعم %59.5 162 لا %40.5	2000 إلى 4000 دينار	362 نعم %90.5 38 لا %9.5	سحب الرخصة مع غرامة مالية	336 نعم %84 64 لا %16	سحب الرخصة	غرامة استعمال الهاتف أثناء السياقة	23
68 نعم %17 332 لا %83	التجاوز على اليسار	132 نعم %33 268 لا %67	السير للخلف	243 نعم %60.75 157 لا %39.25	الوقوف والتوقف	المناورات الممنوعة في الطريق السريع	24

يتبين من الجدول السابق أن:

- إجابات الأفراد التي توافقت مع الإجابات الصحيحة بالأغلبية ظهرت في العبارات رقم 13، 15، 17، 19، 22، 23، بنسب هي على التوالي: 74.25%، 70.75%، 71.50%، 72.75%، 67.25%، 96.25%، 90.50%

- إجابات الأفراد التي لم تتوافق مع الإجابات الصحيحة ظهرت في العبارات رقم 14، 16، 18، 20، 21، 24، بنسب هي على التوالي: 70.75%، 71.50%، 71%، 72.75%، 67%، 84.50%

كما أن إجابات المستجوبين في العبارات التي توافقت مع الإجابات الصحيحة تركزت في معظمها على إحدى العبارات الخاطئة في البنود (13-2، 14-2، 17-3، 19-1، 22-3، 23-1)، وما يلاحظ على النتائج المتوصل إليها في الجدول السابق هو تساوي استجابات الأفراد على البنود، حيث كانت ستة إجابات صحيحة مقابل ستة خاطئة، ما يدل على أن المعارف المرتبطة بقانون المرور للعينة المستهدفة كانت متوسطة بنسب قدرت بـ (50% للإجابات الصحيحة، 50% للإجابات الخاطئة) على البنود سالفه الذكر.

1-2- عرض وتحليل نتائج الفرضية الثانية: مستوى التدريب العملي من خلال واقع

مدارس تعليم القيادة منخفض

أ-1- مستوى التدريب العملي

جدول رقم (23) يبين التكرارات والنسب المئوية لأفراد عينة الدراسة لواقع ومستوى أساليب التدريب

المستوى حسب المتوسط	الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي	معارض بشدة	معارض	محايد	موافق	موافق بشدة	التكرار	العبارة
منخفض	1.301	1.9175	236	58	28	57	21	التكرار	تتلقى تدريباً على كيفية السياقة في المنعرجات
			59.00	14.5	7.00	14.25	5.25	%	
منخفض	1.223	1.9425	204	93	54	21	28	التكرار	تتلقى تدريباً على كيفية السياقة في المنحدرات والمرتفعات
			51	23.25	13.5	05.25	07.00	%	
منخفض	0.647	1.8025	113	268	07	09	03	التكرار	تتدرب على التعامل مع المركبة عند الانبهار بالأضواء ليلاً
			28.25	67	01.75	02.25	00.75	%	
منخفض	0.951	1.8950	146	197	21	25	11	التكرار	تتدرب على طرق التصرف في الوضعيات الخطيرة.
			36.5	49.25	05.25	06.25	02.75	%	
منخفض	1.204	1.9775	199	87	57	38	19	التكرار	تتلقى تدريباً كافياً في السياقة على الطرقات العامة
			49.75	21.75	14.25	09.50	04.75	%	
منخفض	0.969	1.9975	106	249	07	17	21	التكرار	تتعرف المدرسة على رأيك في التدريب
			26.5	62.25	01.75	04.25	05.25	%	
منخفض	1.258	1.9700	208	81	55	27	29	التكرار	تتلقى تدريباً عملياً على التعامل مع الإشارات المرورية
			52.00	20.25	13.75	06.75	07.25	%	
مرتفع	1.362	2.6300	66	201	21	39	73	التكرار	تتدرب على مدلول اللوحات المرورية في الطرق
			16.5	50.25	05.25	09.75	18.25	%	
مرتفع	1.124	4.2800	22	23	11	109	235	التكرار	يساهم التدريب الفعال في تغيير سلوك السائق
			0.5	05.75	02.75	27.25	59	%	
منخفض		2.264	متوسط المحور						

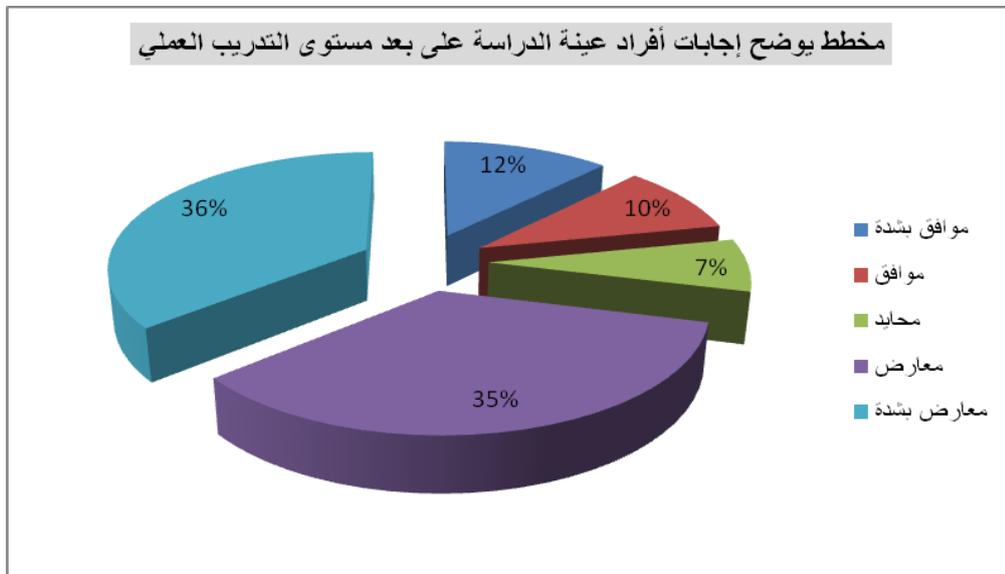
يتضح من نتائج الجدول السابق أن المتوسط الحسابي العام لدرجات إجابات أفراد العينة على محور مستوى التدريب العملي قد جاء منخفضاً، وقد بلغ (2.264) ويمثل درجة تقدير ضعيفة، ما يعني أن مستوى التدريب في مدارس تعليم السياقة ضعيف، وقد حضيت الفقرات (25، 26، 27، 28، 29، 30، 31) بتقديرات منخفضة، حيث أجاب أغلبية عينة الدراسة على أنه لا يؤخذ رأي المتدرب في برامج التدريب بمتوسط قدره (1.99) ولا يتلقون التدريب الكافي للسياسة على الطرقات بمتوسط قدره (1.97)، ولا على التعامل مع أنواع الإشارات المرورية، ولا على السياسة في المنحدرات والمرتفعات والمنعرجات، ضف إلى ذلك عدم التدريب على طرق التصرف في الوضعيات الخطيرة، وعلى التعامل مع المركبة عند الانبهار بالأضواء ليلاً.

أما الفقرتين (32، 33) فقد حضيت بتقديرات مرتفعة، حيث دلت الفقرتين على التوالي: "تتدرب على مدلول اللوحات المرورية في الطرق" بمتوسط (2.63)، فبالرغم من وجود التدريب لكن مستواه كما بين المتوسط العام للمحور كان ضعيفاً، والفقرة "يساهم التدريب الفعال في تغيير سلوك السائق" بمتوسط (4.28)، ما يثبت اتفاق عينة الدراسة على أهمية تطوير التدريب.

جدول رقم (24) يوضح إجابات أفراد عينة الدراسة على بعد مستوى التدريب العملي

موافق بشدة	موافق	محايد	معارض	معارض بشدة
440	342	261	1257	1300
11.11	9.5	7.25	34.91	36.11

شكل رقم (13) يوضح إجابات أفراد عينة الدراسة على بعد مستوى التدريب العملي



يتبين من خلال كل من الجدول (24) والشكل (13) أن أغلب المبحوثين يرون أن مستوى التدريب في مدارس تعليم السياقة منخفض بنسبة قدرت بحوالي 71%، حيث قدرت نسبة الذين عارضوا بشدة الأساليب المتبعة في التدريب العملي 36% وعدد الذين عارضوا هذه الأساليب 35%، أما الذين يتفقون مع هذه الأساليب فقدت بحوالي 22%.

ب- مدى ملاءمة ميدان التدريب (واقع التدريب)

جدول رقم (25) يبين التكرارات والنسب المئوية لأفراد عينة الدراسة على محور مدى ملاءمة ميدان التدريب

المستوى حسب المتوسط	الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي	معارض بشدة	معارض	محايد	موافق	موافق بشدة	العبرة	
منخفض	1.405	2.0525	55	21	12	114	198	التكرار	34
			13.75	05.25	03	28.5	49.5	%	
منخفض	1.007	1.8425	171	174	17	23	15	التكرار	35
			42.75	43.5	04.25	05.75	03.75	%	
منخفض	0.772	1.9000	101	269	08	13	09	التكرار	36
			25.25	67.25	02	03.25	02.25	%	
منخفض	0.743	1.6700	176	197	15	07	05	التكرار	37
			44	49.25	03.75	01.75	01.25	%	
منخفض	1.308	2.2125	187	82	54	49	28	التكرار	38
			46.75	20.50	13.5	12.25	7.00	%	
منخفض	0.993	1.5125	279	83	09	12	17	التكرار	39
			69.75	20.75	02.25	03.00	04.25	%	
منخفض	0.927	1.4500	293	72	08	16	11	التكرار	40
			73.25	18.00	02.00	04.00	02.75	%	
منخفض		1.804	متوسط المحور						

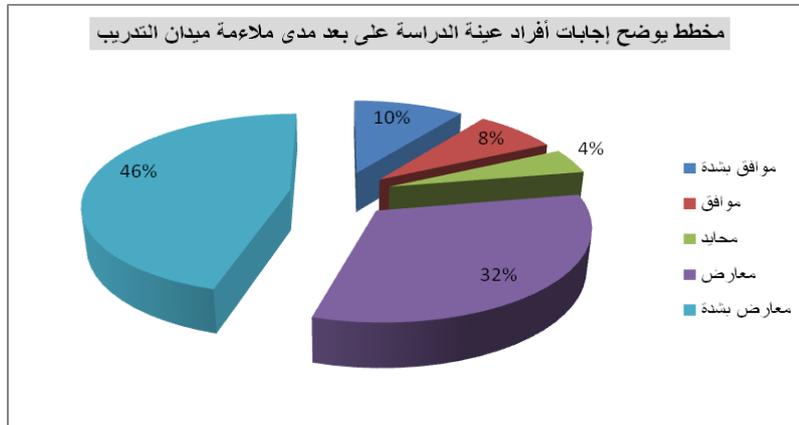
يتضح من نتائج الجدول السابق أن المتوسط الحسابي العام لدرجات إجابات أفراد العينة على محور مدى ملاءمة ميدان التدريب (واقع التدريب) قد جاء منخفضاً، وقد بلغ 1.804، ويمثل درجة تقدير ضعيفة، ما يعني أن واقع التدريب في ميدان التدريب بمدارس تعليم السباق غير مرض، وقد حضيت جميع الفقرات (34، 35، 36، 37، 38، 39، 40) في

هذا الجزء من المحور بتقديرات منخفضة، حيث أجاب أغلبية عينة الدراسة على أنه لا يكفي ميدان التدريب لإجراء المناورات التي يتطلبها نشاط السياقة، ولا تتوفر فيه علامات وإشارات المرور، ولا يوجد ميدان تدريب مغلق خاص بمدارس السياقة، ضف إلى ذلك عدم توفر ميدان التدريب على المرافق الضرورية (أماكن انتظار الدور، مرافق صحية)، وأن ميدان التدريب التجريبي غير مطابق لميدان الامتحان ولا مع شبكة الطرق، كما أنّ المساحات المخصصة لإجراء التدريب غير واسعة.

جدول رقم (26) يوضح إجابات أفراد عينة الدراسة على بعد مدى ملاءمة ميدان التدريب

موافق بشدة	موافق	محايد	معارض	معارض بشدة
283	211	123	898	1262
10.19	7.59	4.42	32.33	45.44

شكل رقم (14) يوضح إجابات أفراد عينة الدراسة على بعد مدى ملاءمة ميدان التدريب



يتبين من خلال كل من الجدول (26) والمخطط (14) أن أغلب المبحوثين يرون عدم ملاءمة ميدان التدريب في مدارس تعليم السياقة بنسبة قدرت بحوالي 78%، حيث قدرت نسبة الذين عارضوا بشدة الوضعية الحالية لميدان التدريب بحوالي 46% وعدد الذين عارضوا هذه الوضعية 32%، أما الذين يتفقون مع هذه الظروف الراهنة لميدان التدريب فقدرت بحوالي 18%.

3-1- عرض وتحليل نتائج الفرضية الثالثة: مستوى نظام الامتحانات من خلال مدارس

تعليم السياقة منخفض

جدول رقم (27) يبين التكرارات والنسب المئوية لأفراد عينة الدراسة لمستوى نظام

الامتحانات

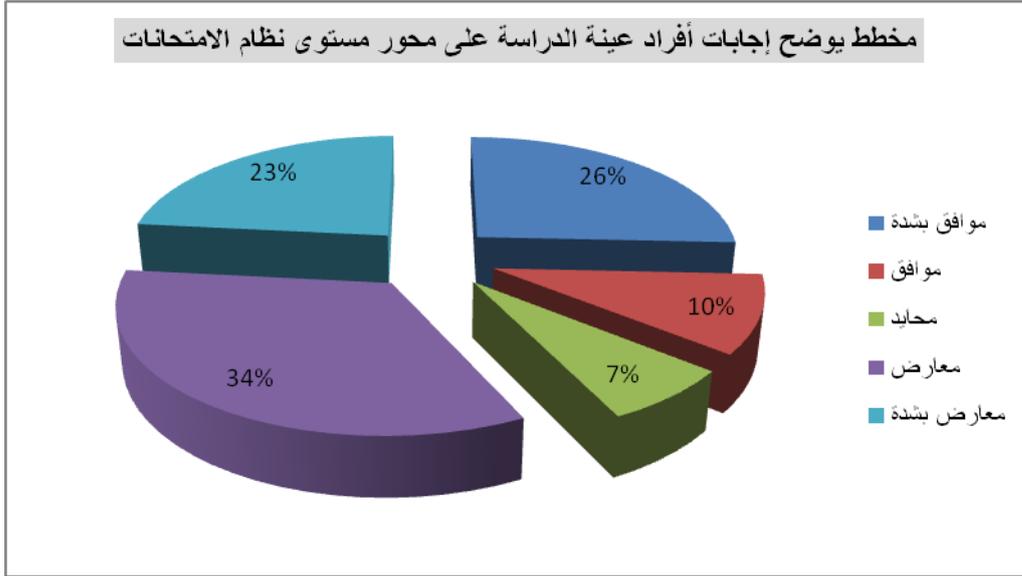
المستوى حسب المتوسط	الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي	معارض بشدة	معارض	محايد	موافق	موافق بشدة	التكرار	العبرة
مرتفع	1.351	3.4500	37	79	76	83	125	التكرار	يستند اختبار القيادة العملي إلى المنهاج الدراسي المقرر
			09.25	19.75	19	20.75	31.25	%	
مرتفع	1.477	3.3525	52	97	46	68	137	التكرار	ترتبط أسئلة الامتحان بما تعلمته في مدرسة السياقة
			13	24.25	11.5	17	34.25	%	
منخفض	0.826	1.7200	174	193	09	19	05	التكرار	يجرى اختبار نفسي للراغبين في الحصول على رخصة السياقة
			43.5	48.25	02.25	04.75	01.25	%	
منخفض	1.197	1.9575	184	131	34	21	30	التكرار	يعطى الوقت الكافي للإجابة في امتحان قواعد وإشارات المرور
			46.00	03.25	08.5	05.25	07.5	%	
منخفض	1.137	1.9625	170	145	40	18	27	التكرار	يعطى الوقت الكافي للمتدرب في امتحان السياقة
			42.53	6.25	10.00	04.5	06.75	%	
منخفض	1.009	1.5875	13	14	35	71	267	التكرار	لا يسمح عدد الممتحنين الكبير يوم الامتحان بالتعرف على معارف المتدرب
			03.25	03.5	08.75	17.75	66.75	%	
منخفض	0.995	1.4600	18	09	13	59	301	التكرار	لا يسمح عدد الممتحنين الكبير يوم الامتحان بالتعرف على مهارات المتدرب
			04.5	02.25	03.25	14.75	75.25	%	
منخفض	0.792	1.9575	88	273	18	09	12	التكرار	يسأل الممتحن عن المواقع الخطرة على الطرق
			22	68.25	04.5	02.25	03	%	
منخفض	0.837	1.9425	98	267	09	12	14	التكرار	توفر المدرسة الأفلام التعليمية المتعلقة بتعليم القيادة استعدادا للامتحان
			24.5	66.75	02.25	03	03.5	%	
منخفض		2.15	متوسط المحور						

يتضح من نتائج الجدول السابق أن المتوسط الحسابي العام لدرجات إجابات أفراد العينة على محور مستوى نظام الامتحانات قد جاء منخفضاً، وقد بلغ (2.15)، ويمثل درجة تقدير ضعيفة، ما يعني أن مستوى نظام الامتحانات بمدارس تعليم السياقة منخفض وقد حُضيت جميع الفقرات (41، 42، 43، 44، 45، 46، 47، 48، 49) في هذا الجزء من المحور بتقديرات منخفضة، حيث أجاب أغلبية عينة الدراسة على أنه بالرغم من أن اختبار القيادة العملي يستند إلى المنهاج الدراسي المقرر من خلال محتوى كتيب قواعد وإشارات المرور، وأن أسئلة الامتحان ترتبط بما تعلمته في مدرسة السياقة إلا أنها لا تغطي كل المنهاج الدراسي، ولا يوجد ميدان تدريب مغلق خاص بمدارس السياقة، ضف إلى ذلك لا يجري اختبار نفسي للراغبين في الحصول على رخصة السياقة، وأنه لا يعطى الوقت الكافي للإجابة في امتحان قواعد وإشارات المرور وفي امتحان السياقة، كما أن عدد الممتحنين الكبير يوم الامتحان لا يسمح بالتعرف على معارف المتدرب ولا على مهاراته، ولا يسأل المتدرب عن المواقع الخطرة على الطرق، كما لا توفر المدرسة الأفلام التعليمية المتعلقة بتعليم السياقة.

جدول رقم (28) يوضح إجابات أفراد عينة الدراسة على مستوى نظم الامتحانات

موافق بشدة	موافق	محايد	معارض	معارض بشدة
918	360	250	1208	834
25.71	10.08	7.00	33.83	23.36

شكل رقم (15) يوضح إجابات أفراد عينة الدراسة على محور مستوى نظام الامتحانات



يتبين من خلال كل من الجدول (28) والمخطط (15) أن أغلب المبحوثين يرون أن مستوى نظم الامتحانات في مدارس تعليم السياقة منخفض بنسبة قدرت بحوالي 57%، حيث قدرت نسبة الذين عارضوا بشدة الأساليب المتبعة في التدريب العملي 23% وعدد الذين عارضوا هذه الأساليب 34%، أما الذين يتفقون مع هذه الأساليب فقدت بحوالي 36%.

وكخلاصة عامة حول محور واقع وأساليب التدريب في مدارس تعليم السياقة، فإنه يتضح من خلال الجداول السابقة (1، 2، 3، 4، 5، 6، 7) الدالة على هذا المحور أن:

- مستوى التكوين النظري من خلال واقع مدارس تعليم السياقة منخفض.
- مستوى أساليب التدريب من خلال واقع مدارس تعليم السياقة منخفض.
- مستوى نظم الامتحانات من خلال واقع مدارس تعليم السياقة منخفض.

1-4- عرض وتحليل نتائج الفرضية الرابعة: الاستراتيجيات المقترحة لتطوير أساليب التدريب في مدارس تعليم السياقة تساهم في ضمان السلامة المرورية

يتجلى ذلك في تطوير (برامج التدريب، ميدان التدريب، التدريب على أنماط السياقة، مدارس تعليم السياقة، التدريب على السلامة المرورية)

أ- تطوير أساليب التدريب:

أ-1- تطوير برامج التدريب:

جدول رقم (29) يبين التكرارات والنسب المئوية لأفراد عينة الدراسة لتطوير أساليب التدريب

الترتيب حسب المتوسط	الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي	معارض بشدة	معارض	محايد	موافق	موافق بشدة	العبارة
7	1.213	4.2050	30	22	15	102	231	التكرار
			07.5	05.5	03.75	25.5	57.75	%
8	1.083	4.1475	18	12	65	103	202	التكرار
			25.75	33	03	22	16.25	%
6	1.165	4.2550	21	32	11	96	240	التكرار
			05.25	8	02.75	24	60	%
3	0.839	4.4475	11	06	07	145	231	التكرار
			02.75	01.5	01.75	36.25	57.75	%
5	0.982	4.3350	17	12	10	142	219	التكرار
			04.25	03	02.5	35.5	54.75	%
9	1.159	3.8525	21	42	50	149	182	التكرار
			05.25	10.5	12.5	37.25	45.5	%
1	0.792	4.6525	09	07	05	72	307	التكرار
			02.25	01.75	01.25	18	76.75	%
2	0.791	4.6400	10	04	07	78	301	التكرار
			02.5	01	01.75	19.5	75.25	%
4	0.769	4.4325	05	10	09	159	217	التكرار
			01.25	02.50	02.25	39.75	54.25	%
مرتفع		4.32	متوسط المحور					

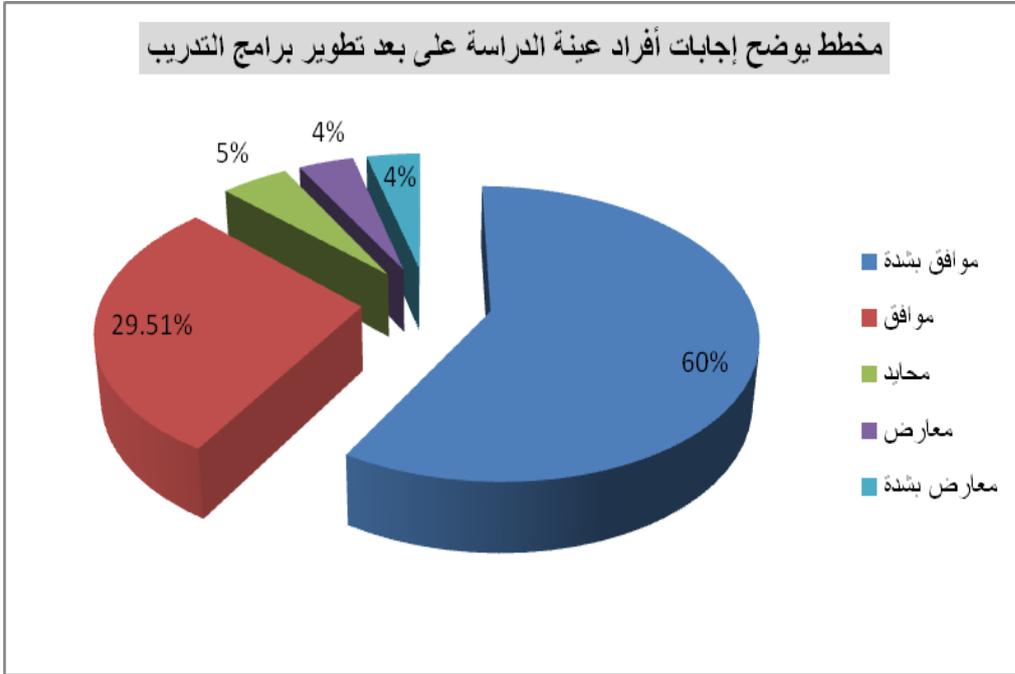
يتضح من نتائج الجدول السابق أن المتوسط الحسابي العام لدرجات إجابات أفراد العينة على محور تطوير برامج التدريب قد جاء مرتفعاً، وقد بلغ 4.32، ويمثل درجة تقدير مرتفعة، ما يعني موافقة أفراد عينة الدراسة على الاستراتيجية المقترحة لتطوير برامج التدريب بمدارس تعليم السياقة، وقد حضيت جميع الفقرات (50، 51، 52، 53، 54، 55، 56، 57، 58) في هذا الجزء من المحور بتقديرات مرتفعة.

وقد اتفق أغلبية أفراد عينة الدراسة على ضرورة معرفة مبادئ (ميكانيك وكهرباء وصيانة السيارات) في مدارس السياقة، ومعرفة شاملة لمجال الإسعافات الأولية ذات العلاقة بحوادث الطرقات، ووضع برنامج أسبوعي لتدريب المترشحين للسياسة يوقعون عليه، واستخدام الوسائط الحديثة (أجهزة العرض، الإعلام الآلي) في تدريس إشارات المرور، وكذا وضع منهاج محدد لتدريب المترشحين عملياً، وزيادة الفترة الزمنية لتدريب المرشحين نشاط السياقة، وضرورة تصميم برامج تدريبية ملزمة تحدد عمل مدارس تعليم السياقة، بالإضافة إلى زيادة عدد حصص التدريب العملية، و تنظيم دورات تدريبية لمعلمي السياقة وللفاحصين (الممتحنين).

جدول رقم (30) يوضح إجابات أفراد عينة الدراسة على محور تطوير برامج التدريب

معارض بشدة	معارض	محايد	موافق	موافق بشدة
142	147	179	1046	2130
4.00	4.14	5.05	29.51	60.10

شكل رقم (16) يوضح إجابات أفراد عينة الدراسة على بعد تطوير برامج التدريب



يتبين من خلال كل من الجدول (30) والمخطط (16) أن أغلب المبحوثين يرون ضرورة تطوير برامج التدريب في مدارس تعليم السياقة بنسبة قدرت بحوالي 90%، حيث قدرت نسبة الذين وافقوا بشدة على تطوير برامج التدريب 60% وعدد الذين عارضوا هذه الأساليب 30%، أما نسبة الذين يعارضونها فقدت بحوالي 9%.

أ-2- تطوير ميدان (مضمار) التدريب:

جدول رقم (31) يبين التكرارات والنسب المئوية لأفراد عينة الدراسة ل تطوير ميدان

(مضمار) التدريب

العبارة	موافق بشدة	موافق	محايد	معارض بشدة	معارض	الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي	المستوى حسب المتوسط	
59 توسيع مساحة ميدان التدريب بحيث تتسع لعدد كبير من الممتحنين في وقت واحد	291	88	09	05	07	0.901	4.5125	3	
	72.75 %	22	2.25	1.25	1.75				
60 تهيئة الميدان بطرق ومنعرجات ومنحدرات ومسالك دائرية	251	112	13	06	08	0.954	4.3925	4	
	62.75 %	28	3.25	1.50	2				
61 تهيئة الميدان بالإشارات واللوحات المرورية	308	79	06	03	04	0.840	4.5775	2	
	77 %	19.75	1.50	0.75	01				
62 تجهيز ميدان التدريب بالأضواء لتعليم السياقة ليلا	319	59	07	06	09	0.783	4.6800	1	
	79.75 %	14.75	1.75	1.50	2.25				
63 إقامة ميدان تدريب موحد لجميع مدارس السياقة على مستوى البلدية	167	121	75	35	02	1.00	4.0400	5	
	41.75 %	30.25	18.75	08.75	0.50				
64 وضع برنامج أسبوعي للتدريب على الميدان الموحد بين مدارس السياقة	156	132	63	41	08	1.075	3.9600	6	
	39 %	03.25	15.75	10.25	02				
65 تصميم وطني موحد لمساحة ميدان التدريب	136	151	62	33	18	1.104	3.8850	7	
	34 %	37.75	15.5	08.25	04.50				
متوسط المحور								4.29	مرتفع

يتضح من نتائج الجدول (31) أن المتوسط الحسابي العام لدرجات إجابات أفراد العينة على

محور تطوير ميدان (مضمار) التدريب قد جاء مرتفعا، وقد بلغ 4.29، ويمثل درجة تقدير

مرتفعة، ما يعني موافقة أفراد عينة الدراسة على الاستراتيجية المقترحة لتطوير ميدان

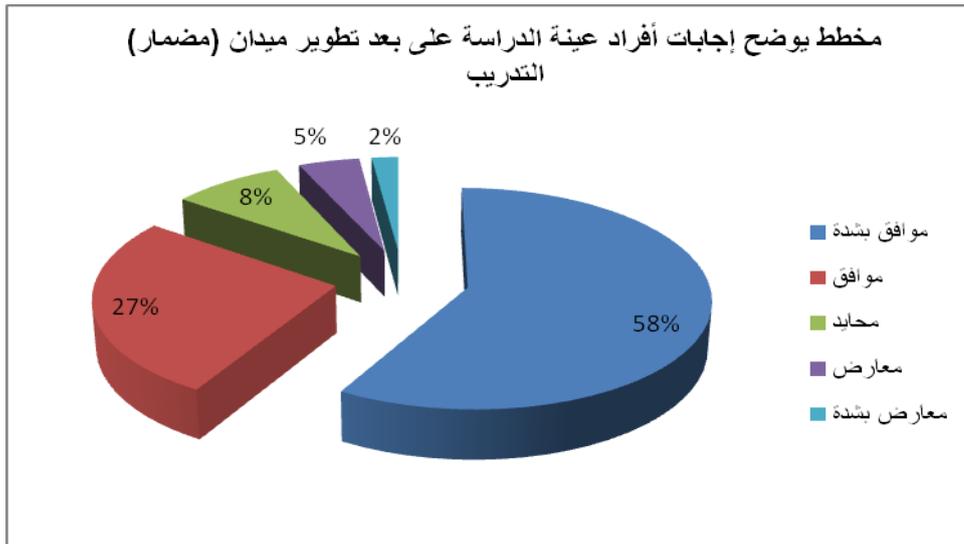
(مضمار) التدريب بمدارس تعليم السياقة، وحضيت جميع الفقرات (59، 60، 61، 62، 63، 64، 65) في هذا الجزء من المحور بتقديرات مرتفعة.

وقد اتفق أغلبية أفراد عينة الدراسة على ضرورة تجهيز ميدان التدريب بالأضواء لتعليم السياقة ليلاً، وتهيئة الميدان بالإشارات واللوحات المرورية، وأهمية توسيع مساحة ميدان التدريب بحيث تتسع لعدد كبير من الممتحنين في وقت واحد، وإقامة ميدان تدريب موحد لجميع مدارس السياقة على مستوى البلدية، إضافة إلى وضع برنامج أسبوعي للتدريب على الميدان الموحد بين مدارس السياقة، وتصميم وطني موحد لمساحة ميدان التدريب.

جدول رقم (32) يوضح إجابات أفراد عينة الدراسة على بعد تطوير ميدان التدريب

معارض بشدة	معارض	محايد	موافق	موافق بشدة
56	129	235	742	1628
2.00	4.62	8.42	26.59	58.35

شكل رقم (17) يوضح إجابات أفراد عينة الدراسة على بعد تطوير ميدان (مضمار)



يتبين من خلال كل من الجدول (32) والمخطط (17) أن أغلب الباحثين يرون أهمية تطوير ميدان (مضمار) التدريب في مدارس تعليم السياقة بنسبة قدرت بحوالي 85%، حيث قدرت نسبة الذين وافقوا بشدة على ضرورة تطوير ميدان التدريب بحوالي 58% وعدد الذين وافقوا 27%، أما الذين يتفقون مع هذه الظروف الراهنة لميدان التدريب فقدرت بحوالي 18%.

1-5- عرض وتحليل نتائج الفرضية الخامسة: الاستراتيجيات المقترحة لتطوير نظم

الامتحانات في مدارس تعليم السياقة تساهم في ضمان السلامة المرورية

جدول رقم (33) يبين التكرارات والنسب المئوية لأفراد عينة الدراسة على محور تطوير نظم

الامتحانات

الترتيب حسب المتوسط	الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي	معارض بشدة	معارض	محايد	موافق	موافق بشدة	العبارة
6	0.889	4.4975	07	20	06	101	266	إجراء امتحان السياقة بما يتلاءم مع واقع حركة السير
			1.75	05	1.5	25.25	66.5	%
3	0.805	4.6125	09	06	10	81	294	ضرورة وجود أكثر من ممتحن لتقييم المتدرب
			2.25	1.5	2.5	20.25	73.5	%
2	0.774	4.6650	08	05	12	63	312	توحيد محتوى الامتحان النظري والعملية وطنيا
			02	1.25	03	15.75	78	%
7	1.187	4.0600	21	33	45	103	198	جعل امتحانات رخصة السياقة بنظام المعلوماتية لضمان الشفافية
			05.25	07.75	11.25	25.75	49.5	%
1	0.724	4.7025	04	11	06	58	321	اعتماد كاميرا لتسجيل ردود أفعال المتدرب أثناء الامتحان وتحليلها
			01	2.75	1.5	14.5	80.25	%

4	0.923	4.5675	13	09	19	57	302	التكرار	71	اعتماد كاميرا لتسجيل أخطاء المتدرب أثناء الامتحان وتحليلها
			3.25	2.25	4.75	14.25	75.5	%		
8	1.162	4.0300	17	31	69	89	194	التكرار	72	تفضل الأسئلة الكتابية في امتحان قواعد وإشارات المرور
			4.25	07.75	17.25	22.25	48.5	%		
5	0.898	4.5150	09	14	15	86	276	التكرار	73	تطوير كتاب بقواعد تعلم السياقة
			2.25	3.5	3.75	21.5	69	%		
9	0.840	1.3950	297	76	09	08	10	التكرار	74	يسأل الممتحن عن أنواع المخالفات والعقوبات المرتبطة بها
			74.25	19	2.25	02	2.5	%		
مرتفع		4.11	متوسط المحور							

يتضح من نتائج الجدول (33) أن المتوسط الحسابي العام لدرجات إجابات أفراد العينة على محور تطوير ميدان (مضمار) التدريب قد جاء مرتفعاً، وقد بلغ (4.11)، ويمثل درجة تقدير مرتفعة، ما يعني موافقة أفراد عينة الدراسة على الاستراتيجية المقترحة لتطوير ميدان (مضمار) التدريب بمدارس تعليم السياقة، وحضيت جميع الفقرات (66، 67، 68، 69، 70، 71، 72، 73، 74) في هذا الجزء من المحور بتقديرات مرتفعة.

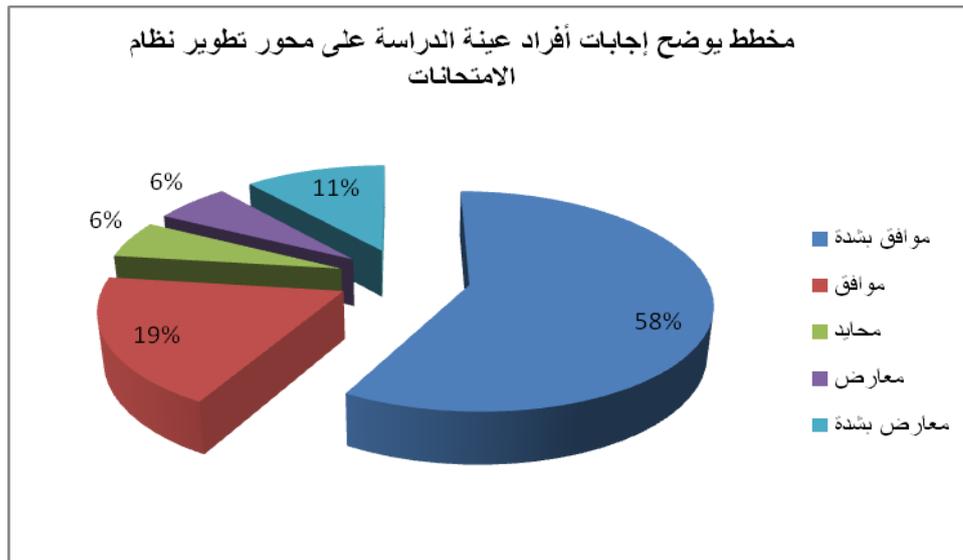
وقد اتفق أغلبية أفراد عينة الدراسة على ضرورة اعتماد كاميرا لتسجيل ردود أفعال المتدرب أثناء الامتحان وتحليلها، و توحيد محتوى الامتحان النظري والعملية وطنياً، و ضرورة وجود أكثر من ممتحن لتقييم المتدرب، و اعتماد كاميرا لتسجيل أخطاء المتدرب أثناء الامتحان وتحليلها، إضافة إلى تطوير كتاب بقواعد تعلم السياقة، وإجراء امتحان السياقة بما يتلاءم مع واقع حركة السير، جعل امتحانات رخصة السياقة بنظام المعلوماتية

لضمان الشفافية، واعتماد الأسئلة الكتابية في امتحان قواعد وإشارات المرور، وضرورة التعرف على أنواع المخالفات والعقوبات المرتبطة بها.

جدول رقم (34) يوضح إجابات أفراد عينة الدراسة على محور تطوير نظم الامتحانات

معارض بشدة	معارض	محايد	موافق	موافق بشدة
385	205	191	646	1972
11.32	6.03	5.61	19.00	58.01

شكل رقم (18) يوضح إجابات أفراد عينة الدراسة على محور تطوير نظام الامتحانات



من خلال كل من الجدول (34) والمخطط (18) أن أغلب المبحوثين يتفقون على ضرورة تطوير نظم الامتحانات في مدارس تعليم السياقة بنسبة قدرت بحوالي 77%، حيث قدرت نسبة الذين وافقوا بشدة على ضرورة تطوير نظم الامتحانات 58% وعدد الذين عارضوا 19%، أما نسبة الذين يعارضون تطويرها فقدت بحوالي 17%.

2- تفسير نتائج الدراسة في ضوء الفرضيات:

فيما يلي عرضاً لمناقشة النتائج:

2-1- مناقشة نتائج الفرضية الأولى:

توصلت الدراسة إلى أنّ المتوسط الحسابي العام لدرجات إجابات أفراد العينة على محور مستوى التكوين النظري من خلال واقع مدارس السياقة من وجهة نظر مرشحي مدارس تعليم السياقة قد جاء منخفضاً، وما يلاحظ على النتائج المتوصل إليها فيما يتعلق ببعد بمدلول الإشارات واللوحات المرورية الذي تضمنه هذا المحور هو أنّ أغلب استجابات الأفراد على البنود كانت خاطئة، حيث كانت ثلاث إجابات صحيحة مقابل تسعة خاطئة، ما يدل على أن المعارف المرتبطة بمدلول الإشارات واللوحات المرورية للعينة المستهدفة كانت ضعيفة بنسب قدرت بـ (25% للإجابات الصحيحة، 75% للإجابات الخاطئة) كما يلاحظ على النتائج المتوصل إليها فيما يتعلق ببعد المعارف المرتبطة بقانون المرور التابع لهذا المحور هو تساوي استجابات الأفراد على البنود، حيث كانت ستة إجابات صحيحة مقابل ستة خاطئة، ما يدل على أن المعارف المرتبطة بقانون المرور للعينة المستهدفة كانت متوسطة بنسب قدرت بـ (50% للإجابات الصحيحة، 50% للإجابات الخاطئة)، مما يعني أن مستوى التكوين النظري في مدارس تعليم السياقة منخفض من خلال استجابات مرشحي مدارس السياقة.

وتتفق نتيجة هذه الفرضية مع ما جاءت به دراسة السيف وآخرون (1993) التي

هدفت للتعرف على البرامج الخاصة بمدارس تعليم قيادة السيارات ومناهجها التعليمية

النظرية، وتوصلت إلى أن تتضمن البرامج معارف ومهارات تعين السائق على استيعاب المفهوم السليم والسلوك الصحيح للقيادة الآمنة، السيارة وأجهزتها وطريقة قيادتها، معارف ومهارات تتعلق بالقواعد الأساسية للقيادة، أسلوب القيادة الصحيحة، دراسة علامات وإشارات المرور، الإسعافات الأولية، وضرورة توفر الإمكانيات المادية والبشرية التي تحتاج إليها عملية تعليم القيادة، ومحتوى المنهج الدراسي في المجالات المعرفية والنفسية والوجدانية، كما خلصت الدراسة إلى تركيز مدارس تعليم قيادة السيارات على الإشارات (الإرشادية، التحذيرية، الإعلامية، الضوئية) دون غيرها.

2-2- مناقشة نتائج الفرضية الثانية:

توصلت الدراسة إلى أن المتوسط الحسابي العام لدرجات إجابات أفراد العينة على محور مستوى التدريب العملي من خلال واقع مدارس السياقة من وجهة نظر مرشحي مدارس السياقة قد جاء منخفضاً، وقد بلغ (2.264)، ويمثل درجة تقدير ضعيفة، ما يعني أن مستوى التدريب في مدارس تعليم السياقة ضعيف، وتتفق هذه النتيجة مع دراسة فرج (1997) التي هدفت للتعرف على الأسباب النفسية لحوادث المرور، وتوصلت إلى ضرورة تكثيف التدريب للحصول على رخص سياقة السيارات، ومع دراسة سوارت (swart, 2005) التي توصلت إلى أهمية التدريب على السلامة المرورية في تعديل السلوك.

ومع دراسة جريجرسن (Gregersen, 1996) بعنوان تقييم العلاقة بين ميل السائقين الصغار إلى المبالغة في تقدير مهاراتهم في قيادة السيارات ونوع التدريب الذي تلقاه السائق

وتم تقسيم هذه العينة بصورة عشوائية إلى مجموعتين على أساس استراتيجيات التدريب الذي تلقاه السائق، وتمّ تعليم المبحوثين في المجموعة الأولى مجموعة المهارة أن يكونوا ماهرين قدر الإمكان في التعامل مع الفرامل والمناورات في المواقف الحرجة، أما المبحوثين في المجموعة الثانية مجموعة الاستبصار فتعلموا مهارة التعامل مع الفرامل، وتجنب المواقف الحرجة المحدودة والتي لا يمكن التنبؤ بها، وبعد أسبوع من انتهاء التدريب رجع المبحوثين لاختبار مهاراتهم المقدرّة والفعليّة، وبناءً على ما تقدم فقد توصلت الدراسة إلى عدة نتائج منها:

-مبحوثي مجموعة المهارة قد قدروا مستوى مهارتهم أعلى من تقدير مبحوثي مجموعة الاستبصار؛

-استراتيجية تنمية المهارة تؤدي إلى مبالغة زائدة في تقدير المهارة أكثر مما تؤدي استراتيجية تنمية الاستبصار.

وهذا ما وضحته الدراسة الميدانية لمحمد بن سعيد الغامدي التي بينت مستوى الثقافة المرورية للسائقين وحاجتهم للتدريب، وهدفت إلى قياس مستوى الثقافة المرورية لدى السائقين مكرري المخالفات والحوادث المرورية، وقد خلصت الدراسة إلى أن:

- مستوى الثقافة المرورية لدى السائقين المشتركين بدورات النقاط متدنية، حيث بلغ ما نسبته 79% من أفراد العينة ذوي ثقافة مرورية ضعيفة، كما أن 7% من أفراد العينة من ذوي الثقافة المرورية المقبولة؛

- عدم وجود علاقة بين المؤهل العلمي للسائقين أو فئته العمرية أو فئة الرخصة المتحصل عليها بمستوى الثقافة المرورية؛

- لوحظ ارتفاع نسبة هذه الثقافة بعد الدورة حيث أصبح 8 % من أفراد العينة من ذوي الثقافة المرورية الجيدة وانخفضت الثقافة إلى ضعيفة من 79 % إلى 16 % بعد انتهاء الدورة.

2-3- مناقشة نتائج الفرضية الثالثة:

توصلت الدراسة إلى أنّ المتوسط الحسابي العام لدرجات إجابات أفراد العينة على محور مستوى نظم الامتحانات من خلال واقع مدارس السياقة من وجهة نظر مرشحي مدارس السياقة قد جاء منخفضاً، وقد بلغ (2.15)، ويمثل درجة تقدير ضعيفة، ما يعني أن مستوى نظام الامتحانات بمدارس تعليم السياقة ضعيف، بنسبة قدرت بحوالي 57%، حيث قدرت نسبة الذين عارضوا بشدة الأساليب المتبعة في التدريب العملي 23% وعدد الذين عارضوا هذه الأساليب 34%، أما الذين يتفقون مع هذه الأساليب فقدرت بحوالي 36%.

وتتفق هذه النتائج مع دراسة السيف وآخرون (1993) بعنوان البرامج الخاصة بمدارس تعليم قيادة السيارات ومناهجها التعليمية النظرية والعملية حيث لابد أن تتضمن معارف ومهارات تعين السائق على استيعاب المفهوم السليم والسلوك الصحيح للقيادة الآمنة، ومن أهم ما ينبغي أن تتضمنه هذه البرامج والمناهج: السيارة وأجهزتها وطريقة قيادتها، أسلوب القيادة الصحيحة، القيادة الوقائية، الإسعافات الأولية، ودراسة أخرى للسيف وآخرين (1993)، التي هدفت إلى تقويم مدارس تعليم قيادة السيارات في المملكة العربية السعودية،

من خلال التعرف على أساليب تعليم قيادة السيارات، وخلصت الدراسة إلى نتائج أهمها تركيز مدارس تعليم قيادة السيارات على الإشارات (الإرشادية، التحذيرية، الإعلامية، الضوئية) في الإعداد للامتحانات، ومع دراسة أجراها سانشرز وانجيليس (Sanchez&Angeles, 2005) بعنوان العلاقة بين بعض الخصائص المعرفية والشخصية لدى السائقين المتقدمين للحصول على رخصة قيادة وعدد الحوادث المرورية التي تعرضوا لها، والتي هدفت إلى التعرف على العلاقة بين بعض الخصائص المعرفية والشخصية لدى السائقين المتقدمين للحصول على رخصة قيادة وعدد الحوادث المرورية التي تعرضوا لها وخاصة في السنوات الأولى من قيادة السيارة، وقد بينت نتائج الدراسة وجود علاقة بين بعض اضطرابات الانتباه والتعرض لحوادث المرور، والحاجة إلى رفع مستوى التكوين أثناء الحصول على رخص السياقة.

2-4- مناقشة نتائج الفرضية الرابعة:

يتضح من النتائج المتوصل إليها أن المتوسط الحسابي العام لدرجات إجابات أفراد العينة على محور تطوير برامج التدريب قد جاء مرتفعاً، وقد بلغ (4.32)، ويمثل درجة تقدير مرتفعة، ما يعني أن أفراد عينة الدراسة يتوقعون أن الاستراتيجية المقترحة لتطوير برامج التدريب بمدارس تعليم السياقة ستساهم في ضمان السلامة المرورية، بنسبة قدرت بحوالي 90%، حيث قدرت نسبة الذين وافقوا بشدة على تطوير برامج التدريب 60% وعدد الذين عارضوا هذه الأساليب 30%، أما نسبة الذين يعارضونها فقدت بحوالي 09%.

كما أنّ المتوسط الحسابي العام لدرجات إجابات أفراد العينة على محور تطوير ميدان (مضمار) التدريب قد جاء مرتفعاً، وقد بلغ (4.29)، ويمثل درجة تقدير مرتفعة، ما يعني أن أفراد عينة الدراسة يتوقعون أن الاستراتيجية المقترحة لتطوير ميدان (مضمار) التدريب بمدارس تعليم السياقة ستساهم في ضمان السلامة المرورية، بنسبة قدرت بحوالي 85% حيث قدرت نسبة الذين وافقوا بشدة على ضرورة تطوير ميدان التدريب بحوالي 58% وعدد الذين وافقوا 27%، أما الذين يتفقون مع هذه الظروف الراهنة لميدان التدريب فقدت بحوالي 18%.

وتتفق هذه النتيجة مع دراسة حافظ (2007) بعنوان مدارس تعليم قيادة السيارات ودورها في رفع كفاءة السائقين التي أكدت على ضرورة تأهيل السائقين للرفع من كفاءاتهم من خلال:

- العمل على تطوير مدارس تعليم قيادة المركبات لإعداد سائقين ماهرين؛

- اعتماد مناهج بيداغوجية متطورة مع استئناسها بالتجارب الأجنبية الناجحة في هذا

المجال

فضلا عما أصبحت توفره من إمكانيات وتكنولوجيات حديثة تم تسخيرها للعملية

التكوينية على غرار اعتماد الوسائل السمعية البصرية من أجل تبسيط المعلومة لمختلف

الفئات؛

-اعتماد محاكاة ميكانيكية يتم استغلالها لتجسيد بعض الوضعيات على غرار محك انقلاب العربات الذي يهدف إلى بيان جدوى وأهمية وضع حزام الأمان من خلال تجارب تطبيقية يخضع لها المرشح لاجتياز رخصة القيادة، إلى جانب عديد التقنيات الأخرى التي من شأنها أن ترفع بصفة جلية من كفاءة السائقين وتساهم بشكل فعلي في التقليل من نسب حوادث المرور وخطورتها.

وتتفق مع دراسة المقبل (1990) هدفت للتعرف على وزارة المواصلات ودورها في تحسين السلامة المرورية، وأظهرت نتائج من بينها الحاجة إلى وجود برامج لتدريب السائقين، وقد اعتبرت هذه الدراسة أن السائق يشكل العنصر الرئيسي في مشكلة المرور.

ودراسة بيدجون (pidgeon, 2005) التي سعت إلى التعرف على أثر التدريب على القيادة التحويلية والتبادلية على نتائج الاختبارات السلوكية والموقفية والمعرفية لدى الطلاب في برنامج تعليم السلامة المرورية ضمن ثلاثة متغيرات هي: التغيير في مستوى المعرفة بماهية السلامة المرورية، التغيير في الاتجاه نحو قضايا السلامة المرورية، التغيير في الأهداف السلوكية المرتبطة بالسلامة المرورية، ومن بين النتائج التي توصلت إليها هو دور التدريب على القيادة التحويلية والتبادلية في ضمان السلامة المرورية.

كما وضحته دراسة الغامدي التي بينت مستوى الثقافة المرورية للسائقين وحاجتهم للتدريب، وهدفت إلى قياس مستوى الثقافة المرورية لدى السائقين مكرري المخالفات والحوادث المرورية، وخلصت الدراسة إلى أن مستوى الثقافة المرورية لدى السائقين

المشاركين بدورات النقاط متدنية، حيث بلغ ما نسبته 79% من أفراد العينة ذوي ثقافة مرورية ضعيفة، وعدم وجود علاقة بين المؤهل العلمي للسائقين أو فئتهم العمرية أو فئة الرخصة المتحصل عليها بمستوى الثقافة المرورية، لوحظ ارتفاع نسبة هذه الثقافة بعد الدورة حيث أصبح 8% من أفراد العينة من ذوي الثقافة المرورية الجيدة.

2-5- مناقشة نتائج الفرضية الخامسة:

يتضح من نتائج الجدول (33) أن المتوسط الحسابي العام لدرجات إجابات أفراد العينة على محور تطوير نظم الامتحانات قد جاء مرتفعاً، وقد بلغ (4.11)، ويمثل درجة تقدير مرتفعة، ما يعني أن أفراد عينة الدراسة يتوقعون أن الاستراتيجية المقترحة لتطوير نظم الامتحانات بمدارس تعليم السياقة ستساهم في ضمان السلامة المرورية، حيث أن أغلب المبحوثين يتفقون على أن تطوير نظم الامتحانات في مدارس تعليم السياقة يساهم في ضمان السلامة المرورية بنسبة قدرت بحوالي 77%، حيث قدرت نسبة الذين وافقوا بشدة على ضرورة تطوير نظم الامتحانات 58% وعدد الذين عارضوا 19%، أما نسبة الذين يعارضون تطويرها فقدت بحوالي 17%.

وتتفق هذه النتيجة مع دراسة حافظ (2007) بعنوان مدارس تعليم قيادة السيارات ودورها في

رفع كفاءة السائقين التي أكدت على ضرورة تأهيل السائقين للرفع من كفاءاتهم من خلال:

- تضمين الامتحان الذي يجرى لطالب الحصول على رخصة السياقة اختباراً ميدانياً في

القيادة على الطرقات العامة؛

-اعتماد كاميرات لتصوير تصرفات المرشح لامتحان رخصة السياقة على غرار ما انطلقت في تنفيذه عدد من مدارس القيادة الأوروبية بما يمكنه من الوقوف بصفة جلية على أخطائه من خل النظرة النقدية عند مشاهدته للبعض من تصرفاته أثناء القيادة.

كما تتفق مع دراسة قامت مؤسسة سويرود اللبنانية (S W E R O A D,2004) حول آليات منح إجازات السياقة في لبنان وقدمت بعض الاقتراحات العملية التي من شأنها تطوير نظام منح إجازات السوق بطرق نظرية وعملية من خلال:

- تمرينهم على كيفية مواجهة حركة السير الحالية على الطرق.

- تطوير امتحان القيادة من خلال جعله يتلاءم مع طبيعة حركة السير، ذلك أن التدريب على القيادة والامتحانات التي تجرى لمنح إجازة السياقة في وضعهم الحالي لا يتم بطريقة عملية تطبيقية، إذ لا يحضرون متعلمي القيادة لكيفية مواجهة الحالات التي ستعرضهم عندما يدخلون حركة السير والتي تتصف بعدم الانضباط، العدوانية، عدم الصبر واستحالة توقع ما قد يحصل، مما قد يعود جزئياً إلى التدريب غير الملائم.

- إعداد امتحانات قيادة محددة ومعيارية، نظرية (مكتوبة) وعملية (تطبيقية).

3-الاستنتاجات والمقترحات:

3-1- الاستنتاجات

- مستوى التكوين النظري من خلال واقع مدارس تعليم السياقة من وجهة نظر المتدربين منخفض بنسبة 75% مقابل 25%

- مستوى التدريب العملي من خلال واقع مدارس تعليم السياقة من وجهة نظر المتدربين متوسط 50 %مقابل 50%

- مستوى نظم الامتحانات في مدارس تعليم السياقة من وجهة نظر المتدربين منخفض بمتوسط حسابي قدره (2.15).

- تساهم الاستراتيجيات المقترحة لأساليب التدريب في ضمان السلامة المرورية بمتوسط حسابي قدره(4.305).

- تساهم الاستراتيجيات المقترحة لنظم الامتحانات في ضمان السلامة المرورية بمتوسط حسابي قدره (4.11).

3-2- المقترحات:

- وضع قواعد حازمة وضوابط صارمة لاستخراج رخص القيادة من خلال اجتياز اختبارات فعلية واشتراط خضوع الشخص للكشف الطبي الدوري لتحديد مدى سلامة حواسه المختلفة ومدى قدرته على قيادة السيارة.

- أن تشتمل المناهج الدراسية في المدارس والجامعات على مفهوم السلامة المرورية ومبادئها وممارستها.
- إنشاء المداخل الرئيسية للأسواق والنوادي والمعاهد والكليات والجامعات والتجمعات البشرية عموماً على الطرق الفرعية وليس على الطرق السريعة.
- العمل على تقويم مدارس تعليم قيادة السيارات بصفة دائمة.
- تنظيم دورة إسعافات أولية لكل سائق عند تجديد رخصة قيادته.
- بالنظر إلى ازدياد أعداد السيارات وأعداد السائقين وخاصة من صغار السن، توصي الدراسة بأن يتم مراجعة نظام المرور المعمول به حالياً بشكل دوري.
- رفع السن الذي يؤهل الفرد لقيادة المركبات.
- تشجيع الأبحاث والدراسات حول المخالفات والحوادث المرورية والأخذ بنتائجها وتوصياتها على محمل الجد، لأن العمل على تقليل الحوادث المرورية والمخالفات المتسببة في ذلك من مسؤولية الجميع.

المصادر والمراجع:

1-المصادر والمراجع العربية:

1-1-القواميس

1- محمد، بن مكرم، ابن منظور (د.ت)، لسان العرب، القاهرة مصر، دار المعارف.

1-2- الكتب:

2- بوني، أحمد. (1987). الجوانب النفسية لمشكلات حوادث المرور، ط1، الهيئة

القومية للبحث العلمي، ليبيا.

3- جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية. (2005). العمل الإعلامي الأمني، المشكلات

والحلول، ط 1، مركز الدراسات و البحوث، الرياض: مطابع الإشعاع.

4- جمال، عبد المحسن عبد العال. (1417هـ). الحوادث المرورية والعناصر الحاكمة

لها، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض.

5- سهيلة، محمد عباس وحسين، علي (1999)، إدارة الموارد البشرية، عمان،

الأردن: دار وائل للنشر التوزيع.

6- السيف، عبد الجليل والشربيني، زكريا وملا، نبيل. (1990). دراسة أسباب ارتفاع

نسبة إصابات حوادث المرور في منطقة مكة المكرمة ووسائل تلافيتها، المنطقة الشرقية،

الرياض: مطابع جامعة الملك سعود.

7- السيف، عبد الجليل. (1402هـ). فن قيادة السيارات بين المعرفة والتطبيق،

الرياض: مطابع الإشعاع التجارية.

8- عباس محمود عوض. (1971). حوادث العمل في ضوء علم النفس، مصر: دار

المعارف.

9- عبد الجليل السيف. (1410هـ). تطور أساليب تنظيم وإدارة المرور، جوانب نظرية

وتجريبية، ط1، الرياض: مطابع الإشعاع.

- 10- عبد الجليل، السيف (1406هـ). تطور أساليب تنظيم إدارة المرور، ط 2، الرياض: مطابع الإشعاع.
- 11- عبد الجليل، السيف.(1395هـ). دراسات مقارنة لقضايا السير وأنظمة المرور في المملكة العربية السعودية ، الرياض: الدار السعودية للنشر والتوزيع.
- 12- عبد الجليل، السيف.(1417هـ). تطور أساليب تنظيم إدارة المرور جوانب نظرية وتطبيقية، ط4، الرياض: مطابع الإشعاع.
- 13- عبد الرحمان العيسوي.(1987). علم النفس و الإنتاج، الإسكندرية: مؤسسة شباب الجامعة.
- 14- عيسى محمود عمران.(د.ت). الإحصائيات السنوية لحوادث المرور المسجلة في الدول العربية.
- 15- محمد ، صباح محمود.(2003). المدخل في تخطيط المدن الحضري، ط1، عمان: مؤسسة الوراق للنشر والتوزيع.
- 16- مصطفى، البيلي.(1986). هيكل المرور ومشكلاته وتحقيق حوادثه. القاهرة : كلية الشرطة.
- 17- الهماش، مطلق.(2003). ثقافة المرور - تقنيات متقدمة قواعد نظامية، الرياض: مكتبة الملك فهد الوطنية.
- 18- يوسف، جبر سعادة.(1993). التدريب، ط1، الكويت: الدار الشرقية - مكتبة البراق.

1-3- الرسائل والأطروحات:

- 19- إبراهيم رمضان، الديب.(2009). استراتيجيات تحديث وتفعيل التدريب في المؤسسات التعليمية، (أطروحة دكتوراه غير منشورة)، كلية الإدارة والاقتصاد، قسم إدارة الأعمال الأكاديمية العربية المفتوحة في الدانمرك.

- 20- برير، محي الدين.(2001). التربية المرورية وأثرها في توعية الطلاب، (رسالة ماجستير غير منشورة)، كلية التربية، جامعة الخرطوم، السودان.
- 21- بن محسن محمد الصبحي، عبد العزيز. (1998). الآثار الاجتماعية للحوادث المرورية في المملكة العربية السعودية، (رسالة ماجستير غير منشورة)، الرياض.
- 22- الرميح، عبد الرحمن حمد سليمان.(1407هـ). مدارس قيادة السيارات وسلامة المرور في الرياض، (رسالة ماجستير غير منشورة)، المركز العربي للدراسات الأمنية والتدريب، الرياض.
- 23- زعابطة، سيرين هاجر.(2010).علاقة التفاؤل غير الواقعي بسلوك السياقة الصحي لدى السائقين، (رسالة ماجستير غير منشورة)، باتنة.
- 24- السهلي، علي.(1989). خطة للارتقاء بمستوى السلامة المرورية لدى الشباب، (رسالة ماجستير غير منشورة)، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض.
- 25- السيف، خالد.(1992). تقييم برامج التوعية المرورية خلال الأسابيع المرورية (رسالة ماجستير غير منشورة)، المركز العربي للدراسات الأمنية والتدريب، الرياض.
- 26- العسرج، صالح عبد الله.(1409هـ). حوادث المرور: دراسة تحليلية عن مسببات حوادث المرور في المملكة العربية السعودية ومقترحات للحد منها، (رسالة ماجستير غير منشورة)، المركز العربي للدراسات الأمنية، الرياض.
- 27- الهزاع، عبد العزيز بن ناصر.(2004). برامج مدارس تعليم قيادة السيارات ودورها في زيادة الوعي المروري، (رسالة ماجستير غير منشورة)، جامعة نايف للعلوم الأمنية، كلية الدراسات العليا، قسم العلوم الشرطية، السعودية، الرياض.

4-1- المجالات والدوريات:

- 28- إبراهيم رمضان، الديب.(2007). الإدارة الحديثة، مجلة التقنية والتدريب، الجزء (2)، المؤسسة العامة للتدريب التقني والمهني، السعودية، ص ص39-55
- 29- إبراهيم رمضان الديب.(2007). الإدارة الحديثة، مجلة التقنية والتدريب، الجزء (01) المؤسسة العامة للتدريب التقني والمهني، السعودية، ص ص19-28
- 30- إيلي، حلو.(2014).إدارة السلامة المروريّة، جريدة النهار (نوفمبر،2014)، لبنان.
- 31- البداينة، نياب.(1993). عزو مسؤولية حوادث السير : دراسة تجريبية، مؤتمة للبحوث والدراسات، المجلد الثامن، العدد الثالث، ص ص9-42.
- 32- بوظيفة، حمو وآخرون.(2000). مدى فعالية قانون المرور الجديد في الجزائر في الحد من المخالفات المرورية المرتكبة من طرف السائقين، دراسة ميدانية على عينة من السائقين، مجلة مخبر الوقاية والأرغوميا، جامعة الجزائر -2، الجزائر. ص ص7-29.
- 33- بوغازي، الطاهر وعمامرة، سميرة.(2014). الضغط المهني وعلاقته بسلوك السياقة الصحي لدى سائقي الحافلات، مجلة العلوم الإنسانية والاجتماعية، العدد 17. ص ص32-49
- 34- جريدة الحياة الجزائرية، العدد 5190383، الأربعاء 9 مارس 2016، ص8.
- 35- جريدة النهار اللبنانية، النقل واللوجستيات والسلامة على الطرق، 2014/11/12، ص8.
- 36- جريدة النهار اللبنانية، تطوير النقل الحضري في مجلس الإنماء والإعمار وإدارة السلامة المروريّة ، لبنان/2014/11/12، ص12.

- 37- راضي، عبد المعطي علي.(2005). تكاليف حوادث المرور والعوائد الاقتصادية من إجراءات السلامة المرورية، مجلة السلامة المرورية بالمملكة الأردنية الهاشمية، عمان، ص ص10-31.
- 38- السيف، خالد عبد الرحمن وآخرون.(1993). تقويم مدارس تعليم قيادة السيارات، مركز الدراسات الأمنية، جامعة الملك عبد العزيز للعلوم والتقنية، السعودية، الرياض، ص ص 17-31.
- 39- الشهراني، سعد.(2003). اتجاهات الشباب نحو مشكلة المرور: دراسة مسحية على طلاب التعليم الثانوي بالرياض، المجلة العربية للدراسات الأمنية والتدريب، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، 18 (35)، ص ص301-354.
- 40- صالح، بن عبد العزيز .(2006). خصائص المخالفات والحوادث المرورية لقائدي المركبات الشباب دراسة تطبيقية على طلاب جامعة الملك سعود جامعة الملك سعود، كلية العمارة والتخطيط قسم التخطيط العمراني، مركز الدراسات والبحوث، الرياض.
- 41- الصالح، ناصر عبد الله.(1418هـ). حوادث المرور بمدينة مكة المكرمة، العلاقات المكانية والاتجاهات الزمنية ، مركز بحوث العلوم الاجتماعية ، جامعة أم القرى ، مكة المكرمة.
- 42- العمل الإعلامي الأمني.(2005). مركز الدراسات و البحوث، جامعة نايف للعلوم الأمنية، الرياض.
- 43- لزهري، بن عيسى.(2002). الأمن المروري و تكوين السواق، مجلة الوقاية و السياقة ص ص 11-23.
- 44- مجلة رسالة التأمين.(2006). الاتحاد الأردني للتأمين، 9 (1)، مارس 2006، ص ص24.
- 45- محمد سبع، عبد اللطيف بكوش.(2014). حوادث السياقة في الجزائر: وضعها وحدودها، مجلة علوم الإنسان والمجتمع، العدد(10)، 2014، ص ص 17-42.

- 46- محمد، عبده. (1417هـ). حجم مشكلة المرور في الأردن : أسبابها ودور مديرية الأمن العام في الحد من حوادث السير، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، ص ص 8-22.
- 47- منشورات مدرسة دلة (د.ت)، أصول قيادة السيارات، مطابع سحر، جدّة، الرياض.
- 48- منصور، محمد. (2009). العوامل المسهمة في الوقوع في حوادث المرور كدالة لبعض متغيرات الشخصية، مجلة العلوم التربوية والنفسية، 10(2)، ص ص 59-86.
- 49- نينا رستم، قانون السير ولد قبل 37 سنة، جريدة الأنوار اللبنانية، 03 تشرين الثاني 2004.
- 50- الهاشمي، بوطالبي. (2003). مهام المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق واستراتيجيته في عملية الوقاية، مجلة الوقاية والسياسة، العدد 02، ص 58.
- 1-5- الملتقيات والمؤتمرات:**
- 51- أسباب ارتكاب المخالفات المرورية وتأثيرها على سلوك السائقين. (2002). مؤتمر السلامة المرورية في الأردن، الزرقاء، الأردن.
- 52- بوظريفة، حمو وآخرون. (2010). مستوى سلوك الإقدام على المخاطرة لدى السائقين وعلاقته ببعض الخصائص الشخصية والفردية، الملتقى الدولي في الأرغنوميا، الجزائر.
- 53- تنظيم السلامة المرورية بالجزائر (2014)، المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، وزارة النقل، الجزائر.
- 54- حوادث المشاة في الأردن. (2012). حجم مشكلة حوادث المشاة في الأردن و معرفة أسباب وقوع حوادث المشاة، قدمت لورشة عمل السلامة المرورية المستدامة لقطاع النقل العام، عمان، الأردن.

- 55- دور البرامج الإعلامية في السلامة المرورية.(1997). وقائع المؤتمر الوطني الأول للسلامة المرور، الإدارة العامة للمرور، السعودية، الرياض.
- 56- دور الرقابة الآلية في تخفيض المخالفات وحوادث السير.(2011). المؤتمر السادس للسلامة المرورية في الأردن، 2011-2012، عمان.
- 57- راضي، عبد المعطي علي.(2005). تكاليف حوادث المرور والعوائد الاقتصادية من إجراءات السلامة المرورية، مؤتمر السلامة المرورية بالمملكة الأردنية الهاشمية، 2005/5/24-22، عمان
- 58- رياض، حافظ دبو.(2007). مدارس تعليم قيادة السيارات ودورها في رفع كفاءة السائقين، جامعة نايف للعلوم الأمنية، مركز الدراسات والبحوث، قسم الندوات واللقاءات العلمية، السعودية، الرياض.
- 59- عبد الله، عبد الرحمن المقبل.(1420هـ). وزارة المواصلات ودورها في تحسين السلامة المرورية، ندوة النقل البري بين الماضي والحاضر، جامعة الملك عبد العزيز، جدة.
- 60- عبد المجيد، سيد أحمد منصور.(2003). الإتجاهات الحديثة في توعية المواطن بطرق و أساليب الوقاية من الجريمة، مركز الدراسات و البحوث، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض.
- 61- العوامل النفسية والاجتماعية المؤدية إلى وقوع حوادث مرورية ودور المعهد المروري الأردني في معالجتها.(2012). ندوة" دور الإعلام في السلامة المرورية "من 23 إلى 24/10/2012، عمان، الأردن.
- 62- الفجوات الزمنية اللازمة لعبور المشاة من خلال التدفق المروري أمام المدارس (2002) ، مؤتمر السلامة المرورية في الأردن، عمان، الأردن.
- 63- فرج، عبد اللطيف.(1997). الأساليب النفسية للسرعة الزائدة وكيفية معالجة ذلك في منهج المدرسة الثانوية، المؤتمر الوطني الأول للسلامة المرورية المنعقد خلال المدة من 13-14/9/1997،الرياض.

- 64- قياس مستوى الثقافة المرورية لدى السائقين مكري المخالفات والحوادث المرورية. (2000). مؤتمر السلامة المرورية في الأردن، عمان.
- 65- مجموعة اليازا للسلامة العامة. (2007)، نشرة اليازا متخصصة بقضايا السلامة العامة العدد 11 الخميس 28 حزيران 2007.
- 66- محمد بن سعيد الغامدي. (د.ت)، الثقافة المرورية وعلاقتها بحوادث السير دراسة استطلاعية بمحافظة جدة، السعودية، الرياض.
- 67- مداخلة وزير التجارة الجزائري. (2014). اليوم الدراسي والإعلامي من أجل السلامة المرورية ومكافحة التقليد، 17 فيفري 2010.
- 68- المقبل، عبد الله بن عبد الرحمن (1999)، وزارة المواصلات ودورها في تحسين السلامة المرورية، ندوة النقل البري بين الماضي والحاضر، جامعة الملك عبد العزيز، الرياض.
- 69- المكتب العربي للإعلام الأمني (2015). دور وسائل الإعلام في التوعية المرورية والوقاية من حوادث الطرقات.
- 70- الملتقى الثالث للسلامة المرورية. (2015). الشباب و السلامة المرورية، الجمعية السعودية للسلامة المرورية (سلامة)، جامعة الدمام، 23-25 نوفمبر، الرياض
- 71- الملتقى الثالث للسلامة المرورية، الشباب و السلامة المرورية. (2015). الجمعية السعودية للسلامة المرورية (سلامة)، جامعة الدمام، 23-25 نوفمبر 2015.
- 72- منظمة التعاون والتنمية الاقتصادية. (2008). نحو الصفر: الأهداف الطموحة للسلامة المرورية ونهج النظام الآمن، مركز أبحاث النقل المشترك بين منظمة التعاون والتنمية الاقتصادية ومنتدى النقل الدولي، باريس.
- 73- المؤتمر العربي السادس لرؤساء أجهزة المرور. (1996). مؤتمر السلامة المرورية المنعقد بتونس يومي 17 و18 جوان 1996.

- 74- مؤتمر مجلس وزراء الداخلية العرب، المكتب العربي لمكافحة الجريمة.(2003). الإحصائية السنوية لحوادث المرور المسجلة في الدول العربية، بغداد.
- 75- نادل، الرطروط (2015)، تحديات تراخيص القيادة في المملكة العربية السعودية قسم الهندسة المدنية والبيئة جامعة الملك فهد، الظهران، المملكة العربية السعودية.
- 76- الناصر، فهد عبد الرحمن.(2003). الأبعاد النفسية والاجتماعية للحوادث المرورية ، الندوة العلمية، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية - مركز الدراسات والبحوث، الرياض.
- 77- النافع، عبدا لله والسيف، خالد (1988)، تحليل الخصائص النفسية والاجتماعية المتعلقة بسلوك قيادة السيارات في المملكة، إدارة البحث العلمي، مدينة الملك عبد العزيز للعلوم والتقنية، الرياض.
- 78- واقع سلامة المشاة في الأردن.(2010). تحديات وحلول، ندوة إدارة النقل، المنظمة العربية للتنمية الإدارية، ما بين 4-2010/5/6 عمان.
- 79- واقع سلامة المشاة في الأردن.(2010). ندوة تحديات وحلول خلال الفترة ما بين 4-2010/5/6 عمان، الأردن.
- 80- عبد الله، الصقر.(1418هـ). مشكلة حوادث المرور في المملكة العربية السعودية من واقع الإحصاءات الرسمية ، ورقة علمية قدمت في المؤتمر الوطني الأول للملاحة المرورية، الرياض.
- 81- المالك، صالح. (2004). الضبط المروري وتشعب المهام، ورقة عمل مقدمة إلى المؤتمر الوطني الثاني للسلامة المرورية، 4 - 7 شعبان، الجزء الأول، جامعة الملك سعود. الرياض.
- 82- الموصللي، فاروق (1996)، التوعية المرورية وأثرها في تنظيم المرور، بحث مقدم إلى ندوة تنظيم المرور والنقل في المدن العربية، بور سعيد1- 5 ديسمبر 1991 : مطابع المعهد العربي لإنماء المدن، القاهرة، مصر.

1-6- القوانين والمراسيم:

83- أمر رئاسي رقم 09-03 المؤرخ في 29 رجب 1430 الموافق لـ 22 يوليو سنة 2009 ، المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرقات وسلامتها وأمنها، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية عدد 45، ص ص (4 - 13)

84- قانون السير اللبناني رقم 67/ 76 وتعديلاته (26 / 12 / 1967)

85- قرار مؤرخ 8 ربيع الثاني 1434 الموافق لـ 18 فبراير 2013 يحدد كفاءات

إعداد التكوين الخاص لسائقي السيارات من أجل استرجاع عدد النقاط الضائعة من الرخصة بالنقاط الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية ، العدد 37، 12 رمضان 1434 الموافق لـ 21 جويلية 2013.

86- مرسوم تنفيذي رقم 12-110 مؤرخ في 13 ربيع الثاني عام 1433

الموافق 6 مارس سنة 2012 يحدد شروط تنظيم مؤسسات تعليم سيطرة السيارات ومراقبتها، الجريدة الرسمية الجزائرية، العدد 15، الصادرة بتاريخ الأربعاء 14/03/2012.

1-7- التقارير:

87- الإستراتيجية العربية للسلامة المرورية.(2002). الاستراتيجية المعتمدة من قبل

مجلس وزراء الداخلية العرب، القاهرة.

88- التقرير العالمي عن الوقاية من الإصابات الناجمة عن حوادث

المرور.(2004). منظمة الصحة العالمية، جنيف.

89- تقرير اللجنة الوطنية للسلامة المرورية.(2012). الاستراتيجية الوطنية للسلامة

المرورية (2013-2022)، قطر، ص 20.

90- تقرير المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرقات.(2008). دراسة إحصائية

لحوادث المرور في الجزائر خلال سنة 2007، مقدم إلى وزارة النقل الجزائر، ص 74

- 91- تقرير المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرقات.(2014). إحصائيات حوادث المرور الجسمانية بالجزائر.
- 92- تقرير تحسين السلامة المرورية على الصعيد العالمي.(2010). وضع الأهداف الإقليمية والوطنية للحد من الحوادث المرورية على الطرق، نيويورك وجنيف.
- 93- تقرير منظمة التعاون والتنمية الاقتصادية.(2008). نحو الصفر: الأهداف الطموحة للسلامة المرورية ونهج النظام الآمن، مركز أبحاث النقل المشترك بين منظمة التعاون والتنمية الاقتصادية ومنتدى النقل الدولي، باريس.
- 94- حوادث المرور سرطان يتغلغل في جسد الطريق.(2015).
- 95- اللجنة الاقتصادية والاجتماعية للأمم المتحدة.(2007). استعراض سلامة المرور على الطرق في بلدان مختارة من منطقة الإسكوا، الجزء الثاني، نيويورك.
- 96- اللجنة الوطنية للسلامة المرورية، الاستراتيجية الوطنية للسلامة المرورية: 2013-2022، قطر، الدوحة.
- 97- لسان، شكري حسن، وآخرون.(2008). التقرير الفني النهائي لمشروع المخالفات المرورية، المنطقة الشرقية من المملكة العربية السعودية.
- 8-1-المقابلات (في رسالة ماجستير غير منشورة: الامن المروري في الجزائر):**
- 98- أمينة حمراني.(2007). الأمن المروري في الجزائر، مقابلة مع مراد عجمي : المسؤول عن الاعلام بالمركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق، يوم 11 فيفري 2007.
- 99- برنامج مع السلامة.(2005). الإذاعة الوطنية، القناة الأولى، 26ديسمبر 2005.
- 100- مقابلة مع محمد العزوني.(2007). مركز الوقاية و الأمن عبر الطرق، الجزائر العاصمة، يوم 12 فيفري 2007.

2- المراجع الأجنبية:

2-1- الكتب

101- James Leon (1997), traffic psychology at the university of Hawaii.

102- Bailet, JMA(2006):le volant rend-il faut, psychologie de l'automobiliste, Paris, France.

103- Maria. L.(1999). Isoba C..Relationship Maria Between Theoretical Knowledge and Behaviors Traffic· Director of road safety educational and Research. Luchemos Porlavhda Argentina.

104- Pidgeon· P. (2005). Développement and évaluation of an arterial adaptive traffic signal control system using reinforcement learning. Un published Doctor of Education. Clemson University.

105- Turton ,B.(1999),"The Urban Transport and Traffic Problems". In Michael Pacione(ed). Applied Geography : Principles and Practice, Routledge , London.

106- Lauer A.R. (1972),The Psychology of driving, Chales C. Thomas publishing Co. U.S.A.

107- United Nations, (2003), "Statistical Abstract Of The Escwa Region",

108- Twenty- Second Issue, New York

2-2- المجلات والدوريات:

109- Arnett, J.J., Offer, D. and Fine, M.A. (1997). "Reckless driving in adolescence: 'state' and 'trait' factors", Accident Analysis and Prevention, Vol. 29, No. 1, pp. 57-63.

110- Beamish, J. and Malfetti.(1962), " A psychological Comparison of Violator and non-violator automobile drivers in 16 to 19 years age group, Traffic research Review

111- G.D. Jacobs and Amy Aeron-Thomas, A Review of Global Road Accident Facilities, 65th Road Safety Congress, 1-8 (2) March 2000, p. 12.

- 112- G.D. Jacobs and Amy Aeron-Thomas, A Review of Global Road Accident Facilities, 65th Road Safety Congress, 1-8 (2) March 2000, p. 12
- 113- Hennessy, Dwight A., and Wiesenthal, David L.(1997). "The relationship between traffic congestion, driver stress and direct versus indirect coping behaviors", Ergonomics, Vol. 40, No. 3, pp. 348-361
- 114- Journal of Engineering Sciences, Assiut University, Vol. 37, No. 2, pp.483-505, March 2009
- 115- Sanchez, M & Angels, Q, (2005), Prevention of Traffic Accident, A longitudinal Study of The First Years of Driving, Brain Injury, 19(3), pp 189-196.
- 116- Swarts, N. (2005). Traffic education saves lives. American City County, 120(13), 36-44.
- 117- Yagil, Dana.(1998)."Gender and age-related differences in attitudes toward traffic laws and traffic violations", Transportation Research Part F 1, pp.123-135.

2-3-التقارير

118- Bliss, T. and J. Breen (2009):

تنفيذ توصيات التقرير العالمي للوقاية من الإصابات الناشئة عن حوادث المرور، الإرشادات العملية، واشنطن العاصمة.

3-المواقع الالكترونية:

119- اتحادية مدارس تعليم القيادة تنتقد تجريد وزارة النقل المرسوم التنفيذي

18/06/2014,15:44، 110-12

<http://www.eldjazaironline.net>

120- بغية تحسين مستوى التكوين للحصول على رخصة القيادة الأربعاء 9 مارس

2016

<http://www.elhayatonline.net>

121- التدريب النموذجي على القيادة في مدارس القيادة 09 مارس، 2016،

10:23:08

<http://www.apache.org/licenses/LICENSE-2.0>

122- جمعية السلامة المرورية، السلامة على الطرق 8 - 2 - 1425

<http://www.prevention.org.tn.htm.statist>

123- جمعية اليازا الدولية للتوعية المرورية 1-2-2016، 9:55

www.lebarmy.gov.lb By: YASA WEB , Date AM

124- حوار مع رئيس الاتحادية الوطنية لمدارس تعليم السياقة، زين الدين

عودية: لدينا الحلول لإيقاف فوضي تعليم السياقة في الجزائر 27/05/2016،

20:48:00 العدد 1283

<http://elraaed.com>

125- مارجي بيدين و آخرون، منظمة الصحة العالمية، التقرير العالمي عن الوقاية من

الإصابات الناجمة عن حوادث المرور، 2015/06/22

http://www.who.int/world-healday/2004/infomaterials/world_report/en/index.htm

126- المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق

www.cnpsr.org.dz

127- المنهاج الدراسي للتدريب على قيادة السيارات. (2015). النموذج الدانماركي،

2016/03/12

www.korkortsportalen.se

128- موقع المعهد المروري الأردني على الإنترنت

www.jti.jo.

129- Goehring, J. B., (2000), "Aggressive Driving: Background and Overview Report", National Conference of State Legislatures, <http://www.ncsl.org/programs/esnr/aggrdriv.htm>

130- [http://w.safty.org.sa/achivements/studies and research/second stage study8.htm](http://w.safty.org.sa/achivements/studies%20and%20research/second%20stage%20study8.htm).24/02/1423

131- National Highway Traffic Safety Administration. (1998b). "National Survey of Speeding and Other Unsafe Driver Actions", Volume II: Driver Attitudes and Behaviour

<http://nhtsa.dot.gov/people/injury/aggressive/unsafe/att-beh/cov-toc.html>

الملاحق

1- الملحق الأول: الصورة النهائية لأداة الدراسة (الاستبيان)

أخي الممتحن/

السلام عليكم ورحمة الله، وبعد:

أقدر رغبتك في التكوين في مدرسة تعليم السياقة، وأقدم لك هذه الاستمارة التي تحوي أسئلة خاصة بدراسة علمية وعملية حول واقع ومستوى أساليب التدريب ونظم الامتحانات في مدارس تعليم السياقة واستراتيجيات تطويرها لضمان السلامة المرورية، لكشف الجوانب السلبية وتدعيم الجوانب الإيجابية. لذا أرجو منك الإجابة على هذه الأسئلة بوضع علامة (x) أمام الإجابة التي تراها مناسبة أو تنطبق مع ما درسته أو يمكن أن تساهم في تطوير أساليب التدريب ونظم الامتحانات مستقبلاً.

أولاً: المتغيرات الديمغرافية

1- السن:

السن	أقل من 18	18 - 25	25 - 33	33 - 41
اختيار الفئة المطابقة				

2- المستوى التعليمي:

المستوى التعليمي	بلا مستوى	ابتدائي	متوسط	ثانوي	جامعي
اختيار الفئة المطابقة					

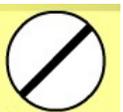
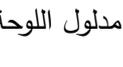
قائمة الملاحق

ثانيا: واقع ومستوى التدريب ونظم الامتحانات في مدارس تعليم السياقة

تعبر الفقرات الموالية عن مدلول الإشارات واللوحات المرورية ومستوى التكوين النظري، راجيا اختيار إجابة واحدة فقط بوضع إشارة (x) أمام الجواب الذي يناسب اختيارك

1- واقع ومستوى التكوين النظري

1-1- مدلول الإشارات واللوحات المرورية

الرقم	العبرة	البدائل
01	ما مدلول هذه اللوحة؟ 	ممنوع الدوران نعم () لا ()
02	اللوحة التالية تدل على 	ممنوع في الاتجاهين نعم () لا ()
03	مدلول اللوحة التالية هو: 	ممنوع المرور نعم () لا ()
04	تعني اللوحة التالية: 	ممنوع في اتجاه واحد نعم () لا ()
05	تدل اللوحة التالية على: 	ممنوع تجاوز السرعة المحددة نعم () لا ()
06	اللوحة التالية مدلولها هو: 	ممنوع الوقوف نعم () لا ()
07	اللوحة التالية تعني: 	ممنوع تجاوز السرعة المحددة نعم () لا ()
08	مدلول اللوحة الموالية هو: 	وجود جسر نعم () لا ()

قائمة الملاحق

() لا	جانب واحد	() لا		() لا			
() نعم	وجود مسلك في اتجاه	() نعم	وجود انحراف على اليسار	() نعم	زيادة عدد المسالك	اللوحه التاليه تعني:	09
() لا	واحد	() لا		() لا			
() نعم	ممنوع الوقوف والتوقف	() نعم	ممنوع الوقوف بعد اللوحه	() نعم	ممنوع التوقف قبل اللوحه	تعني اللوحه التاليه	10
() لا		() لا		() لا			
() نعم	ممنوع الوقوف والتوقف عند اللوحه	() نعم	ممنوع الوقوف يمين ويسار اللوحه	() نعم	ممنوع التوقف قبل وبعد اللوحه	تدل اللوحه المواليه على:	11
() لا		() لا		() لا			
() نعم	ممنوع الوقوف والتوقف	() نعم	ممنوع الوقوف بالتناوب	() نعم	ممنوع التوقف بالتناوب	تشير اللوحه التاليه إلى:	12
() لا		() لا		() لا			

2-1- المعارف المرتبطة بقانون المرور

() نعم	30 كيلومتر/ساعة	() نعم	40 كيلومتر/ساعة	() نعم	60 كيلومتر/ساعة	السرعة النظامية داخل أحياء المدينة هي	13
() لا		() لا		() لا			
() نعم	100 كيلومتر/ساعة	() نعم	80 كيلومتر/ساعة	() نعم	60 كيلومتر/ساعة	السرعة النظامية على الطريق المزدوج هي	14
() لا		() لا		() لا			
() نعم	120 كيلومتر/ساعة	() نعم	100 كيلومتر/ساعة	() نعم	60 كيلومتر/ساعة	السرعة النظامية على الطريق السريع هي	15
() لا		() لا		() لا			
() نعم	15 متر	() نعم	7 متر	() نعم	3 متر	مسافة الأمان في المناطق الحضرية هي	16
() لا		() لا		() لا			
() نعم	45 متر	() نعم	35 متر	() نعم	15 متر	مسافة الأمان في الطرق السريعة هي	17
() لا		() لا		() لا			
	وقوف وتوقف ممنوع		توقف ممنوع		وقوف ممنوع	الخط الأحمر والأبيض على الرصيف يعني	18

قائمة الملاحق

19	تتغير مسافة الأمان حسب	نوع المركبة	نعم () لا ()	سرعة السيارة الأمامية	نعم () لا ()	حالة الطريق جافة أو مبللة	نعم () لا ()
20	في الطريق الجبلية	الصاعد يفسح المجال للنازل	نعم () لا ()	الحجم الصغير يفسح للحجم الكبير	نعم () لا ()	المركبات ذات المقطورة تفسح للعربات الصغيرة	نعم () لا ()
21	الخط الأصفر والأبيض على الرصيف يعني	وقوف ممنوع	نعم () لا ()	توقف ممنوع	نعم () لا ()	وقوف وتوقف ممنوع	نعم () لا ()
22	غرامة عدم استعمال حزام الأمان	سحب الرخصة	نعم () لا ()	سحب الرخصة مع غرامة مالية	نعم () لا ()	2000 إلى 4000 دينار	نعم () لا ()
23	غرامة استعمال الهاتف أثناء السياقة	سحب الرخصة		سحب الرخصة مع غرامة مالية		2000 إلى 4000 دينار	
24	المناورات الممنوعة في الطريق السريع	الوقوف والتوقف	نعم () لا ()	السير للخلف	نعم () لا ()	التجاوز على اليسار	نعم () لا ()

2- واقع ومستوى التدريب العملي

2-1- مستوى التدريب العملي

الفقرات					
		موافق تماماً	موافق أحياناً	غير موافق تماماً	
25	تتلقى تدريباً على كيفية السياقة في المنحدرات				
26	تتلقى تدريباً على كيفية السياقة في المنحدرات والمرتفعات				
27	تتدرب على التعامل مع المركبة عند الانبهار بالأضواء ليلاً				
28	تتدرب على طرق التصرف في الوضعيات الخطيرة.				
29	تتلقى تدريباً كافياً في السياقة على الطرقات العامة				
30	تقوم المدرسة بالتعرف على رأيك في التدريب				
31	تتلقى تدريباً عملياً على التعامل مع الإشارات المرورية				
32	تتدرب على مدلول اللوحات المرورية في الطرق				
33	يساهم التدريب الفعال في تغيير سلوك السائق				

2-2- مدى ملاءمة ميدان التدريب

34					لا يكفي ميدان التدريب لإجراء المناورات التي يتطلبها نشاط السياقة
----	--	--	--	--	--

قائمة الملاحق

					تتوفر في ميدان التدريب علامات وإشارات المرور	35
					يوجد ميدان تدريب مغلق خاص بمدارس السياقة	36
					يتوفر ميدان التدريب على المرافق الضرورية (أماكن انتظار الدور، مرافق صحية)	37
					ميدان التدريب التجريبي مطابق لميدان الامتحان	38
					يوجد ميدان تدريب تجريبي يتطابق مع شبكة الطرق	39
					المساحات المخصصة لإجراء التدريب مغلقة وصغيرة	40
3- مستوى نظام الامتحانات						
					يستند اختبار القيادة العملي إلى المنهاج الدراسي المقرر	41
					ترتبط أسئلة الامتحان بما تعلمته في مدرسة السياقة	42
					يجرى اختبار نفسي للراغبين في الحصول على رخصة السياقة	43
					يعطى الوقت الكافي للإجابة في امتحان قواعد وإشارات المرور	44
					يعطى الوقت الكافي للمتدرب في امتحان السياقة	45
					لا يسمح عدد الممتحنين الكبير يوم الامتحان بالتعرف على معارف المتدرب	46
					لا يسمح عدد الممتحنين الكبير يوم الامتحان بالتعرف على مهارات المتدرب	47
					يسأل الممتحن عن المواقع الخطرة على الطرق	48
					توفر المدرسة الأفلام التعليمية المتعلقة بتعليم القيادة استعداداً للامتحان	49
ثالثاً: استراتيجيات تطوير أساليب التدريب ونظم الامتحانات في مدارس تعليم السياقة						
تعبير الفقرات الموالية عن استراتيجيات تطوير أساليب التدريب ونظم الامتحانات في مدارس تعليم السياقة، راجيا منك وضع إشارة (x) في المربع الذي يناسب اختيارك						
1- تطوير أساليب التدريب						
1-1- تطوير برامج التدريب						
					تصميم برامج تدريبية ملزمة تحدد مجال عمل مدارس تعليم السياقة	50
					زيادة حصص التدريب العملية	51
					زيادة الفترة الزمنية لتدريب المرشحين نشاط السياقة	52
					وضع برنامج أسبوعي لتدريب المترشحين يوقعون عليه	53
					وضع منهاج محدد لتدريب المترشحين نظرياً وعملياً	54
					تنظيم دورات تدريبية لمعلمي السياقة وللفاحصين (الممتحنين).	55

قائمة الملاحق

56	معرفة مبادئ (ميكانيك وكهرباء وصيانة السيارات) في مدارس السياقة
57	معرفة شاملة لمجال الإسعافات الأولية ذات العلاقة بحوادث الطرقات
58	استخدام الوسائط الحديثة (أجهزة العرض، الإعلام الآلي) في تدريس إشارات المرور
1-2- تطوير ميدان (مضمار) التدريب	
59	توسيع ميدان التدريب لعدد كبير من الفاحصين (الممتحنين) في وقت واحد
60	تهيئة الميدان بطرق ومنعرجات ومنحدرات ومسالك دائرية
61	تهيئة الميدان بالإشارات واللوحات المرورية
62	تجهيز ميدان التدريب بالأضواء لتعليم السياقة ليلا
63	إقامة ميدان تدريب موحد لجميع مدارس السياقة على مستوى البلدية
64	وضع برنامج أسبوعي للتدرب على الميدان الموحد بين مدارس السياقة
65	تصميم وطني موحد لمساحة ميدان التدريب
2- تطوير نظم الامتحانات	
66	إجراء امتحان السياقة بما يتلاءم مع واقع حركة السير
67	ضرورة وجود أكثر من ممتحن لتقييم المتدرب
68	توحيد محتوى الامتحان النظري والعملية وطنيا
69	جعل امتحانات رخصة السياقة بنظام المعلوماتية لضمان الشفافية
70	اعتماد كاميرا لتسجيل ردود أفعال المتدرب أثناء الامتحان وتحليلها
71	اعتماد كاميرا لتسجيل أخطاء المتدرب أثناء الامتحان وتحليلها
72	تفضل الأسئلة الكتابية في امتحان قواعد وإشارات المرور
73	تطوير كتاب خاص بقواعد تعلم السياقة
74	يسأل الممتحن عن أنواع المخالفات والعقوبات المرتبطة بها

2- الملحق الثاني: المرسوم التنفيذي رقم 12-110 المتعلق بشروط تنظيم مؤسسات تعليم السياقة

مرسوم تنقيدي رقم 12-110 مؤرخ في 13 ربيع الثاني عام 1433 الموافق 6 مارس سنة 2012، يحدد شروط تنظيم مؤسسات تعليم سياقة السيارات ومراقبتها.

إنّ الوزير الأول،

– بناء على تقرير وزير النقل،

– وبناء على الدستور، لا سيما المادتان 85-3 و 125 (الفقرة 2) منه،

– وبمقتضى الأمر رقم 66-155 المؤرخ في 18 صفر عام 1386 الموافق 8 يونيو سنة 1966 والمتضمن قانون الإجراءات الجزائية، المعدل والمتمم،

– وبمقتضى الأمر رقم 66-156 المؤرخ في 18 صفر عام 1386 الموافق 8 يونيو سنة 1966 والمتضمن قانون العقوبات، المعدل والمتمم،

– وبمقتضى الأمر رقم 75-58 المؤرخ في 20 رمضان عام 1395 الموافق 26 سبتمبر سنة 1975 والمتضمن القانون المدني، المعدل والمتمم،

– وبمقتضى القانون رقم 90-11 المؤرخ في 26 رمضان عام 1410 الموافق 21 أبريل سنة 1990 والمتعلق بعلاقات العمل، المعدل والمتمم،

– وبمقتضى الأمر رقم 96-01 المؤرخ في 19 شعبان عام 1416 الموافق 10 يناير سنة 1996 الذي يحدد القواعد التي تحكم الصناعة التقليدية والحرف،

– وبمقتضى الأمر رقم 01-03 المؤرخ في أول جمادى الثانية عام 1422 الموافق 20 غشت سنة 2001 والمتعلق بتطوير الاستثمار، المعدل والمتمم،

أوامر

أمر رقم 09 - 03 مؤرخ في 29 رجب عام 1430 الموافق 22 يوليوس سنة 2009، يعدل ويحتم القانون رقم 01 - 14 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 19 غشت سنة 2001 والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمتها.

إن رئيس الجمهورية،

- بناء على الدستور، لاسيما المادتان 122 و124 منه،

- وبمقتضى القانون رقم 01 - 14 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 19 غشت سنة 2001 والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمتها، المعدل والمتمم،

- وبعد الاستماع إلى مجلس الوزراء،

يصدر الأمر الآتي تصفه :

المادة الأولى : يهدف هذا الأمر إلى تعديل وتنظيم أحكام القانون رقم 01 - 14 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 19 غشت سنة 2001 والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمتها، المعدل والمتمم.

المادة 2 : تنتم أحكام المادة الأولى من القانون رقم 01 - 14 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 19 غشت سنة 2001 والمذكور أعلاه وتحرر كما يأتي :

الفقرة الأولى : يهدف هذا القانون إلى تعديل القواعد المتعلقة بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمتها.

ويهدف، بهذه الصفة، خصوصا إلى ما يأتي :

- تقليص وخطية انعدام الأمن في الطرقات،

- تحديد قواعد استعمال المسالك العمومية وتكفيبات ضبط حركة المرور عبر الطرق وسيولها،

- توفير شروط تطوير متوازن لتقلل نوعي في إطار المصلحة العامة،

- تحديد إطار مؤسساتي يكلف، بوضعه حيز التنفيذ،

- إقامة تدابير رسمية في مجال عدم احترام القواعد الخاصة بحركة المرور عبر الطرق -

المادة 3 : تعدل وتنتم أحكام المادة 2 من القانون رقم 01 - 14 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 19 غشت سنة 2001 و المذكور أعلاه وتحرر كما يأتي :

الفقرة 2 : يقصد في مفهوم هذا القانون بما يأتي :

- **الطريق :** كل مسلك عمومي مفتوح لحركة مرور المركبات،

- **وسط الطريق :** الجزء من الطريق المستعمل لمرور المركبات،

- **المسلك :** أحد تفرعات وسط الطريق له العرض الكافي لمرور رتل من المركبات،

- **الجمع السكني :** فضاء أرضي يتجمع فيه عدد من المساكن المتقاربة وتبين مداخلة ومطارجه لاقتداء توضع لهذا الغرض على طول الطريق الذي يقطع هذا الفضاء أو يحاذيه،

- **التقاطع :** مكان التقاء أو تقاطع وسطي طريقين أو أكثر مهما تكن زاوية أو زوايا معاور هذه الطرقات،

- **التوقف :** التوقف المؤقت لمركبة يبقى محركها مشغولا على الطريق خلال مدة معينة تستلزمها ضرورات عدم السير،

- **الوقوف :** مكوث مركبة في طريق خارج الظروف الميزة للوقوف، ويكون الحرك متوقفا،

- **مسار الدراجات :** وسط الطريق المخصص للدراجات والدراجات النارية فقط،

- **شريط مرور الدراجات :** مسلك مخصص فقط للدراجات العادية والدراجات النارية في وسط طريق له عدة مسالك،

- **الطريق السريع :** طريق أو مقطع من طريق لا يمكن أن تقطعه طرق أخرى أو سكة حديدية ويمكن متعه على بعض فئات المستعملين والمركبات. ويشتمل في كلا التواهي حركة المرور على وسطي طريقين متميزين ذوي اتجاه وحيد يتشكل كل واحد منهما على مسلكي مرور على الأقل وقد يفصل بينهما شريط أرضي وسطي،

- **الطريق الحسيار :** طريق أعد وأنجز خصيصا للمرور السريع للسيارات، لا يقطعه طريق أو سكة

3-قرار وزاري 8-2013 خاص بكيفيات إعداد التكوين لسائقي السيارات لاسترجاع النقاط

17 الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية / العدد 37	12 رمضان عام 1434 هـ 21 يوليوس سنة 2013 م
<p>المادة 5 : لا يمكن أن تقدم التكوين الخاص إلا مؤسسات التكوين المعتمدة و مراكز التكوين المهنية والمؤسسات العمومية للنقل المعتمدة من أجل تعليم سائقة السيارات المؤهلة قانونا من طرف وزارة النقل.</p> <p>تحدد شروط التأهيل في الملحق الأول بهذا القرار.</p> <p>تحدد الاتفاقيات السنوية كيفيات تنظيم التكوين وإدارته وتنشيطه وتربيته.</p> <p>يتم إعلان قائمة هيئات التكوين المؤهلة من طرف وزارة النقل عن طريق الملحق على مستوي مديريات النقل في الولاية والمصالح الولائية.</p> <p>المادة 6 : يرسل حائزو الرخصة بالنقاط الراغبون في متابعة التكوين الخاص إلى هيئة التكوين المؤهلة من وزارة النقل كما هو محدد في المادة 5 من هذا القرار طلب تسجيل مرفقا بملف يتكون من الوثائق الآتية :</p> <ul style="list-style-type: none"> - مستخرج من شهادة الميلاد، - ثلاث (3) صور شمسية للهوية، - نسخة معصادق عليها مطابقة لرخصة السياقة قيد العلاجية، - نسخة من الرخصة بالنقاط، - نسخة من قرار سحب النقاط، - حوالة تثبت تسديد مصاريف التكوين. <p>يمكن السائقين إجراء التكوين الخاص في أي ولاية يختارونها على أن تكون هيئة التكوين مؤهلة من وزارة النقل كما هو مبين في المادة 5 أعلاه.</p> <p>المادة 7 : يتلقى المترشحين تلقائيا أثناء التسجيل استدعاء يذكر فيه تاريخ الترخيص لاسترجاع النقاط ومواقفته ومكانه.</p> <p>المادة 8 : يجب أن يجمع المترشحين التسعيسي فوجا من عشرين (20) شخصا على الأكثر. و يجب أن يتسلطه وجوبا مكونان (2) في السلامة عبر الطرق يكون أحدهما طبيبا نفسانيا و الآخر صاحب شهادة الأهلية المهنية في تعليم سائقة السيارات.</p> <p>لا يتضمن التكوين امتحانا أو اختبارا تطبيقيا.</p>	<div style="text-align: center; border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 10px;">وزارة النقل</div> <p>قرار مؤرخ في 8 ربيع الثاني عام 1434 الموافق 18 فيبرايوس سنة 2013، يحدد كيفيات إعداد التكوين الخاص لسائقي السيارات من أجل استرجاع عدد النقاط الضائعة من الرخصة بالنقاط.</p> <p style="text-align: center;">إن وزير النقل،</p> <p>- بمقتضى المرسوم الرئاسي رقم 12-326 المؤرخ في 17 شوال عام 1433 الموافق 4 سبتمبر سنة 2012 والتضمن تعيين أعضاء الحكومة،</p> <p>- و بمقتضى المرسوم التنفيذي رقم 04-381 المؤرخ في 15 شوال عام 1425 الموافق 28 نوفمبر سنة 2004 الذي يحدد قواعد حركة المرور عبر الطرق، المعدل والمتعم.</p> <p style="text-align: center;">يقدم ما يأتي :</p> <p>المادة الأولى : تطبيقا لأحكام المادة 191 مكرر 4 من المرسوم التنفيذي رقم 04-381 المؤرخ في 15 شوال عام 1425 الموافق 28 نوفمبر سنة 2004 و المذكور أعلاه، يهدف هذا القرار إلى تحديد كيفيات إعداد التكوين الخاص لسائقي السيارات من أجل استرجاع عدد النقاط الضائعة من الرخصة بالنقاط.</p> <p>المادة 2 : تقوم لجان تعليق رخص السياقة بإعلام سائقي السيارات الذين كانوا موضوع سحب للنقاط على إثر مخالقات لقواعد حركة المرور عبر الطرق، بعد النقاط التي سحبت منهم.</p> <p>المادة 3 : يمكن سائقي السيارات المذكورين في المادة 2 أعلاه، استرجاع تصفهم من النقاط إننا تابعوا تكوينا خاصا على نقطتهم.</p> <p>المادة 4 : يشمل التكوين الخاص في تربيوس يتضمن وجوبا برنامجا تسييسيا في أسيا و قوع حوادث المرور في الطرق و العواقب الناجمة عنها.</p> <p>يجري التكوين على مدى خمسة (5) أيام متتالية بمعدل ساعي قدره ثلاثون (30) ساعة.</p> <p>يرفق برنامج هذا التكوين في الملحق الثاني بهذا القرار.</p>

12 رمضان عام 1434 هـ 21 يوليوس سنة 2013 م	الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية / العدد 37	18
<p>المادة 2 : يمكن أن يمنح التأهيل لما يأتي :</p> <p>(1) مراكز التكوين المهني التي تقوم منذ سنتين (2) على الأقل عند تاريخ أول طلب تأهيل بما يأتي:</p> <p>1- تكوين مهني يتوخى بشهادات أو تأهيلات لما يأتي :</p> <p>(أ) شهادة الأهلية المهنية لمعربي مدارس السياقة بالنسبة للاصناف "ب" و "ج" و "د" و "هـ".</p> <p>(ب) السائقون المحترفون لنقل الأشخاص و/أو البضائع المختلفة و الخطيرة.</p> <p>2- تكوين طويل المدى لسائق نقل المسافرين و/أو البضائع أو لمدة تفوق أو تساوي ثلاثمائة (300) ساعة بعد الحصول على رخصة السياقة على التوالي للاصناف "ب" و "ج" و "د" و "هـ".</p> <p>(II) المؤسسات العمومية لنقل البضائع أو الأشخاص العتمة لتعليم سياقة المركبات للاصناف "ج" و "د" و "هـ".</p> <p>(III) مؤسسات التكوين (المعاهد و/أو المدارس) التي تضمن تكوينها يتوخى بشهادات أو تأهيلات في ميدان النقل عبر الطرق.</p> <p>المادة 3 : يسلم التأهيل أو يجدد عند الاقتضاء، لأصحاب الطلب المذكورين في المادة 2 أعلاه، الذين تتوفر فيهم المعايير الآتية:</p> <p>- توعية التكوين المهني لسائق نقل البضائع و/أو المسافرين المقدم منذ سنتين (2) أو، إذا تعلق الأمر بطلب تجديد التأهيل، المقدم منذ الحصول على التأهيل السابق،</p> <p>- فعالية هذا التكوين المقدم من حيث توظيف التربينين و رضا مستخدمهم عند انتهاء تكوينهم،</p> <p>- التنظيم المناسب للمسؤوليات داخل المؤسسة و ملائمة الوسائل المسفرة،</p> <p>- ملائمة تكاليف التكوين مع الخدمة المقدمة.</p> <p>المادة 4 : ترسل طلبات التأهيل برسالة موحدة عليها إلى وزارة النقل و تتضمن التزام المؤسسة بالقيام بما يأتي:</p>	<p>المادة 9: يتعين على التربينين وجوبا احترام الأوقات و في حالة الغياب أو التأخر، يعق للمتسطين متعهم من الدخول في التربين. و في هذه الحالة، لا يتسلم السائق شهادة التربين. و لا يتم التعديق على استرجاع النقاط، و يكون مبلغ التربين مستحقا.</p> <p>المادة 10: يقوم ممثلو المركز الوطني لرخص السياقة الذين لهم صفة معتمدين أو مكوون في تعليم سياقة السيارات بمراقبة انتظام التربين و حسن سيره.</p> <p>المادة 11: عند نهاية التكوين و مع مراعاة انضباط التربين، تسلّم له شهادة تكوين من مركز التربين.</p> <p>يعدّد نموذج شهادة التكوين في الملحق الثالث بهذا القرار.</p> <p>المادة 12: يرسل مركز التكوين نسخة من شهادة التكوين إلى السطات الوطنية للمخالفات لقواعد حركة المرور عبر الطرق في أجل لا تتجاوز مدته خمسة عشر (15) يوما ابتداء من نهاية التكوين، من أجل احتساب رصيد نقاط السائقين الجديد.</p> <p>يمكن السائقين الذين تحصلوا على شهادة التكوين الاطلاع على رصيدهم من النقاط لدى مديرية النقل في الولاية المختصة إقليميا.</p> <p>المادة 13: ينشر هذا القرار في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية.</p> <p>حرر بالجزائر في 8 ربيع الثاني عام 1434 الموافق 18 فبراير سنة 2013.</p> <p>مبارك</p> <p>الملحق الأول</p> <p>شروط تأهيل مؤسسات التكوين</p> <p>المادة الأولى : تسلّم وزارة النقل التأهيل إلى مؤسسات التكوين المهني و مؤسسات النقل لإعداد التكوين الخاص للسائقين، ويمتد في إطار اتفاقيات سنوية، و يكون قابلا للتجديد.</p>	

19	الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية / العدد 37	12 رمضان عام 1434 هـ 21 يوليوس سنة 2013 م
<p>المادة 8 : تودع مؤسسات التكوين أو مؤسسات النقل المعتمدة التي ترغب في إعداد أول طلب تاهيل أو تجديده طلبها معسوبا بملف يتضمن ما يأتي:</p> <p>1- المعلومات العامة المتعلقة بمؤسسة التكوين و/أو مؤسسة النقل المعتمدة :</p> <ul style="list-style-type: none"> - اسم ومغرفة المؤسسة (القانون الأساسي للمؤسسة، العنوان البريدي و الإلكتروني والهاتف، وجهاز التصوير البرقي والمسؤول الواجب الاتصال به). - نسخة من التصريح بالتشاهد. - النظام الداخلي لمؤسسة التكوين المطبق على المترشحين. - الجدول التقديري لإيرادات المؤسسة صامعية الطلب، و نفقاتها. - نسخة من العقود أو الاتفاقيات التي تستند بموجبها المؤسسة صامعية الطلب إلى مؤسسة تكوين معتمدة أخرى، إنجاز جزء من التكوين- ويجب أن يذكر في هذه الوثائق بوضوح جزء من التكوين المنجز أو الواجب إنجاز ه من طرف المؤسسة صامعية الطلب أو الجزء المستند إلى المؤسسة المتعاقدة و كذا الوسائل البشرية و المادية التي تتوفر عليها هذه الأخيرة لإنجاز التكوين المقرر. <p>بالنسبة للمؤسسات المذكورة في الفقرة I من المادة 2 من هذا الملحق :</p> <ul style="list-style-type: none"> - الضميلة (الخصائل) البيداغوجية للتكوين المهني المتوج بشهادة أو تاهيل أو الطويل المدى المنجز مدة سنتين (2) و الضميلة (الخصائل) المالية. - نسخة من قرار الاعتماد بالنسبة للمؤسسات التي تمسّر للشهادة المهنية للسائق عبر الطرق. - كل اتفاقية أو وثيقة تسمح بتقدير خبرة ومهارة المؤسسة في مجال التكوين الطويل المدى (يفوق أو يساوي مائة و أربعين (140) ساعة). <p>بالنسبة للمؤسسات المذكورة في الفقرة II من المادة 2 من هذا الملحق:</p>	<ul style="list-style-type: none"> 1- احترام برامج و كفايات تطبيق التكوين. 2- وضع تنظيم مالي و بيداغوجي يتماشى مع التكوين المقدم. 3- عرض حصيلة سنوية للتكوين المنجز على مديري النقل في الولاية المختصين إقليميا وتوضع تحت تصرفهم العناصر الضرورية التي تمكنهم من المتابعة المنتظمة لحسن سير التكوين في ظل احترام البرامج المعدة في الملحق الثاني بهذا القرار. 4- إبلاغ وزارة النقل بالعقود أو الاتفاقيات الجديدة المبرمة التي عمدت بموجبها على إستاند إنجاز جزء من التكوين (التربعات التطبيقية) الإيجاري إلى هيئات التكوين المعتمدة الأخرى و كذا التعديلات التي أدخلت على العقود السابقة خلال هذه الفترة نفسها. 5- القيام بتفسيها في جميع الحالات، بما في ذلك عندما يتم إستاند جزء من التكوين الإيجاري إلى هيئة تكوين معتمدة أخرى، باستقبال المترشحين في التكوين و التحقق من الوثائق المقدمة. <p>المادة 9: يمكن مؤسسة التكوين المؤهلة أن تتوفر على مؤسسات ثانوية تعمل تحت مسؤولية المؤسسة الرئيسية. ويجب أن يبرز ملف طلب التاهيل عدد هذه المؤسسات الثانوية ومكان وجودها و خصائصها والوسائل الخاصة بها.</p> <p>المادة 10: يجب أن يكون كل فتح لمؤسسة تكوين ثانوية موضوع طلب مسبق يرسله مسؤول مؤسسة التكوين المعتمدة إلى وزارة النقل ويجب أن يبين هذا الأخير مكان وجود المؤسسة الثانوية الجديدة وخصائصها والوسائل المخصصة لها. كما يجب التبليغ بفتح مؤسسة ثانوية.</p> <p>المادة 11: يجب على كل مؤسسة مستفيدة من تاهيل قيد الصلاحية تستند بموجب عقد أو اتفاقية إنجاز جزء من التكوين إلى هيئة تكوين معتمدة أخرى، أن ترسل إلى وزارة النقل نسخة من هذا العقد أو الاتفاقية قبل وضعه حيز التنفيذ.</p>	

- القائمة الاسمية للمعمرين (المكونين) التابعين للمؤسسات، يذكر فيها تخصصهم (التكوين العام والتقني والخبرة المهنية للسائق)، و كفاءات تدخلهم بصفة مكوّن و/أو بصفة مقيّم، وحصة من وقت عملهم المكروس للتكوين، على أن يرفق وجوبا بالملف نسخ من الاتفاقيات المبرمة بين مؤسسة التكوين و مستخدم أو مستخدمين المعمرن أو المعمرتين.

- العقد البيداغوجي: مراجع التكوين، و الدائم البيداغوجية المستعملة، و مناهج تعليم و تقييم التربينين،

- الوسائل المادية،

- المركبة (المركبات) المستعملة: العدد والخصائص، يجب أن ترفق نسخة من شهادة الترخيم التي تبين تاريخ المراقبة التقنية الأخيرة بالنسبة لكل مركبة،

- وصف الطرقات بالتسمية للأجزاء، التطبيقية والنظرية للتكوين المتوقع (الأبعاد، التهيئات) والتمثيلات المصنعة لهذا التكوين (مساحات المناورات، الأرصفة...) و عقد الاقتضاء، معاني السياقة أو أرضية خاصة تسمح بتنفيذ مناورات السياقة.

المادة 9: يجب على مؤسسات التكوين المعتمدة، بغرض تقدير فعالية تكوين السائقين وحسن سيره أن تقدم إلى وزارة النقل العناصر الآتية:

- كل ثلاثة (3) أشهر، قائمة التربيصات المنجزة خلال الثلاثي السابق و كذا قائمة التربيصات المتوقعة خلال الثلاثي المقبل مع القائمة الاسمية للمكونين والمقيمين الداعوين للتدخل في هذه التربيصات.

المادة 10: يمكن سحب التأهيل أو تعليقه في حالة ما إذا لم تصحح الشروط مستوفاة، وتتم دعوة هيئة التكوين مسبقا لتقديم ملاحظاتها بشأن الإجراء المتوقع.

المادة 11: يضمّن الممثلون المهتمون التابعون للمركز الوطني لرخص السياقة مراقبة المؤسسات المؤهلة، لاسيما فيما يتعلق باعترام الاتفاقيات وديمومة الوسائل التي تم تكرها عقب طلب التأهيل وحسن سير التكوين.

- الصنائل البيداغوجية للتكوين المهني الأولي و/أو المتواصل و التكوين التوج بطلبات أو تأهيلات، الذي يتجزأ خلال السنوات الثلاث (3) الأخيرة من طرف هذه المؤسسة أو منذ تاريخ الاعتماد الأخير،

- الصنيلة البيداغوجية و المالية للتكوين الإيجاري التميز سنة ن-1 يذكر فيها بالخصوص عدد الدورات المنظمة وتمويلها و عدد التربينين و عدد المقبولين و النتائج المحصل عليها من حيث العمل خلال ثلاثة (3) أشهر و ستة (6) أشهر والتوزيع حسب نوع عقد العمل المبرم.

2- وسائل المؤسسة :

يجب أن تتوفر المؤسسة على مستخدمين و عتاد كاف، يتماشى مع طبيعة و محتوى التربيصات المقررة ومع عدد التربينين في كل تربص، ويتم تحديد وسائل المؤسسة من خلال المعلومات الآتية:

- طبيعة التربيصات المتوقعة و عددها،

- عدد التربينين المتوقع في كل تربص،

- مخطط التمويل التقديري للتكوين المتوقع،

- مكان التربيصات و رزنامتها التقديرية السنوية.

- تشكيلة الفريق البيداغوجي،

- عدد المكونين الذين تم توظيفهم من طرف المؤسسة عند تاريخ طلب التأهيل و عدد معرّتي المؤسسة الذين يشتمون التكوين تحت مسؤولية مؤسسة التكوين،

- القائمة الاسمية للمكونين يذكر فيها نوع العقد (عقد لمدة غير معدودة وعقد لمدة معدودة وعقد بوقت جزئي) الذي يربطهم بمؤسسة التكوين وتخصصهم (تكوين عام و تقني والخبرة المهنية للسائق)، و كفاءات تدخلهم بصفة مكوّن و/أو بصفة مقيّم، على أن ترفق وجوبا بالملف السيرة الذاتية للمكونين (المكونين) ونسخة من الشهادات أو شهادات الكفاءة التي يعرضونها وشهادات العمل التي تثبت خبرتهم المهنية،

21		الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية / العدد 37		12 رمضان عام 1434 هـ 21 يوليوس سنة 2013 م	
الملحق الثاني برنامج التكوين					
المحتوى	المدة	اليوم	البرنامج		
- مياضة السلامة عبر الطرق	صباحا 3 ساعات	اليوم الأول	- عرض المحاضرات الخاصة بسلامة الطرق - تقييم المعارف		
- أسباب وقوع حوادث المرور عبر الطرق و العواقب الناجمة عنها	بعد الظهر 3 ساعات		- علم حوادث المرور		
- الإمداد: الكلفة، والتعريف، والتأويل - توقع الأوضاع و تفسيرها، العادات. - الرؤية: حدّة النظر، المجال البصري - قرار وفقا للإدراك الحسي	صباحا 3 ساعات	اليوم الثاني	- محاضرات سيكولوجية وفيزيولوجية في وضعيات القيادة		
- تمارين في المجال العملي، مع أخذ مؤشرات، زمن الكمون، - المسافات الأمتية، - السائقون الشباب، ومخاطر الطريق	بعد الظهر 3 ساعات		- تحليل قدراتنا الشخصية		
- القوانين الفيزيائية وتأثيرها على القيادة - قواعد السرعة - التحكم والمفردات والأدوية والقيادة - التعب والتعب، الحجم المساعي الواجب قبله - خلف مفرد القيادة - مختلف الوضعيات التي يتعرض لها السائقون أثناء وقوع الحادث	صباحا 3 ساعات	اليوم الثالث	- تحليل حالات وقوع حوادث حقيقية في إطار جماعي، - مناقشة عوامل وقوع الحادث		
	بعد الظهر 3 ساعات		- اقتراح حلول لتجنب الإجراءات في إطار جماعي - دراسة حلول حقيقية مقدمة		
- تبيان العلاقة بين المخالفة ومسبباتها - أخذ بعين الاعتبار سلبيات المخالفة	صباحا 3 ساعات	اليوم الرابع	- المخالفات المتعلقة بقانون المرور		
- رفع التعسيس والتوعية بإمكاناته أن يفعل الأحسن - مرافقات السائق المنتبه - شرح خصائص قيادة مركبات الوزن الثقيل - التنظيم الاجتماعي وخصومية المستعملين الآخرين	بعد الظهر 3 ساعات		- حق مشترك في استعمال الطريق والتصرفات المسؤولة - قيادة مركبات الوزن الثقيل		
- العدمية وتبدد الطاقة والسرعة وانعدام الأمن - اختيار السرعة من قبل السائق وميول للسرعة، والخبرة في السرعة - التعبير عن تراخي استعمال السرعة، والتجاوز والخطر - التفكير بشأن المخاطر وحدودها	صباحا 3 ساعات	اليوم الخامس	- التعسيس والتوعية حول السرعة		
	بعد الظهر 3 ساعات		- استعارة التقييم الذاتي للمعارف		

22 الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية / العدد 37	12 رمضان عام 1434 هـ 21 يوليو سنة 2013 م	
الملحق الثالث		
اسم المؤسسة:		
العنوان:		
تاريخ ورقم الاعتماد:		
تاريخ ورقم ترخيص وزارة النقل:		
رقم الهاتف: رقم الفاكس:		
شهادة التكوين		
أنا المظني أسفله :		
المسؤول عن التكوين الخاص، المتعمل على الاعتماد المشار إليه أعلاه، الشهد أن :		
اللقب : الاسم :		
تاريخ الميلاد : مكان الميلاد :		
المقيم في:		
صاحب رخصة السياقة رقم :		
الصادرة بتاريخ: عن دائرة:		
الذي ارتكب مخالفة لقانون المرور يوم:		
ساعة ومكان المخالفة:		
قد تابع تكويننا في التعميس والتوعية لأسباب ونتائج حوادث المرور المتصومن عليه في المادة 191 مكرر 2 من المرسوم التنفيذي رقم 04-381 المؤرخ في 15 شوال عام 1425 الموافق 28 نوفمبر سنة 2004 الذي يحدد قواعد حركة المرور عبر الطرق، المعدل والمتمم، الذي أجري من: إلى		
حرر بـ في		
لُحْم وتوقيع المسؤول عن التكوين الخاص اسم وتوقيع كلا الكتريين		