

## ثقافة السائق المرورية وأثرها على السلامة العامة

"دراسة ميدانية على عينة من سكان مدينة بنغازي"

منال إبراهيم القلال<sup>1\*</sup> بسمه صالح الشخبي<sup>2</sup>

قسم علم الاجتماع، كلية الآداب، جامعة بنغازي<sup>1</sup>، قسم علم الاجتماع، كلية الآداب، جامعة اجدابيا<sup>2</sup>

DOI: <https://doi.org/10.54172/mjssc.v41i2.1392>

**المستخلص:** ينطلق هذا البحث ليحقق هدفين أساسيين الأول هو: التعرف على واقع الثقافة المرورية للمواطنين الليبيين، والثاني التعرف على أثر الثقافة المرورية على السلامة العامة للمجتمع، من حيث حجم الحوادث، والمخالفات المرورية، وأثرها على الممتلكات العامة، والمواطنين أنفسهم، يعد هذا البحث من الأبحاث الكمية التي تعتمد على المنهج الوصفي، واعتمدت على الاستبانة أداة لجمع البيانات من عينة مكونة من 91 مواطناً من مدينة بنغازي، وبنسبة ثبات 71% لمقياس الثقافة المرورية، وبصدق 84%، وقد توصل البحث إلى مجموعة من النتائج منها: أن أغلب المبحوثين لديهم ثقافة مرورية جيدة، وأن هناك فروقاً ذات دلالة إحصائية بين ارتكاب المخالفات، وتجاوز السرعة، والاصطدام بالأشخاص والممتلكات، والتعرض للحوادث المرورية في فاعلية الاستجابة لمتغير السلامة العامة.

**الكلمات المفتاحية:** سلامة عامة، ثقافة مرورية، وعي مروري، سائق.

## Traffic driver culture and its effects on public safety

### A field study on a sample of Benghazi residents

Basmah Salih Al-Sheikhi<sup>1\*</sup>, Manal Ibrahim Al-Qalal<sup>2</sup>

<sup>1</sup>Department of Sociology, Faculty of Arts, University of Benghazi, Benghazi; <sup>2</sup>Department of Sociology, Faculty of Arts, University of Ajdabiya, Ajdabiya

**Abstract:** This research proceeds to achieve two basic goals. The first is to identify the reality of traffic culture for Libyan citizens, and the second is to identify the impact of this culture on the public safety of society in terms of the size of accidents and traffic violations and their impact on public property and the citizens themselves. The questionnaire as a tool for collecting data from a sample of 91 citizens from the city of Benghazi, with a stability rate of 71% for the traffic culture measure and 84% honesty. Committing violations, speeding, colliding with people and property, and exposure to traffic accidents in the effectiveness of responding to the public safety variable.

**Keywords:** public safety, traffic culture, traffic awareness, driver.

**المقدمة:**

تحرص المجتمعات، ومنظماتها، وأجهزتها كافة على سلامة المواطنين، ولعل من أكبر أشكال الخطر التي تواجه البشرية هو: الحوادث المرورية التي تعد من المشكلات التي تعاني منها المجتمعات كافة، فقد أودت بحياة كثير من البشر؛ فحوادث الطرقات من ضمن أكثر أسباب الوفيات في الدولة الليبية، كما أنها كلفت الدولة مصاريف اقتصادية عالية؛ ففي عام 2009م بلغت تكلفة الحوادث المرورية الاقتصادية في ليبيا 11640000 دينار ليبي، وبذلك احتلت المرتبة التاسعة مقارنة بالدول العربية، وهذا ما أكدته تقارير منظمة الصحة العالمية، والاتحاد، والبنك الدولي، كما لاحظت هذه المنظمات تدهور الدول النامية في هذا الشأن؛ حيث تضاعفت معدلات الخسائر الاقتصادية، والبشرية الناتجة عن الحوادث المرورية بصورة لم يسبق لها مثيل (الجباني، جبريل، و صداقة، 2021)؛ لذلك فإن معظم الدول ومن بينها ليبيا تعمل جاهدة على محاولة الحد من هذه الظاهرة والتقليل من آثارها.

**أولاً: تحديد مشكلة البحث:**

تعد الثقافة المرورية إحدى الوسائل المهمة في التعريف بقواعد القيادة، والقوانين المعمول بها داخل الدول؛ حيث إن ثقافة السائق، وسلوكه من أهم الموضوعات المرتبطة بالقوانين، والقواعد المرورية، وإن ما يرتبط بتلك القواعد من أمور من شأنه أن يؤمن السلامة العامة للإنسان، والمجتمع، وهذا ما تهدف هذه الدراسة لبيانها وإيضاحه من خلال الإجابة عن التساؤلات الآتية:

1/ ما واقع الثقافة المرورية للمواطنين في ليبيا؟

2/ هل للثقافة المرورية للمواطن أثر في زيادة حجم الحوادث في ليبيا؟

3/ هل للثقافة المرورية للمواطن أثر في زيادة عدد المخالفات المرورية؟

4/ هل للثقافة المرورية للمواطن أثر على الممتلكات العامة؟

5/ هل للثقافة المرورية للمواطن أثر على المواطنين؟

**ثانياً: أهمية البحث:**

يعد موضوع السلامة العامة من الموضوعات المهمة، الجديرة بالدراسة، والتحليل؛ لتعلقه بالفرد، وسلامته، وأمنه، واستقراره، كما أن موضوع الثقافة المرورية من الموضوعات المرتبطة بالعديد من الجوانب الحياتية، وهذا من شأنه أن يعطي الدراسة أهمية كبيرة علمياً، وعملياً؛ حيث إنها تناقش قضية ذات جوانب علمية قوية من حيث واقعها، والآثار الناجمة عن غيابها من جهة، وجوانبها الحياتية المهمة من جهة أخرى، فمحاولة إيجاد الحلول لقضية السلامة العامة من شأنه أن يساعد في دفع عجلة التنمية، والإسهام الفعال في وضع الخطط المناسبة؛ لذلك نتوقع أن يسهم هذا البحث في الوصول إلى نتائج على درجة عالية من الأهمية، وتسهم في إثراء البحث العلمي في جانب السلامة العامة.

**ثالثاً: أهداف البحث:**

يهدف هذا البحث في مجمله إلى تحقيق هدفين أساسيين الأول هو: التعرف على واقع الثقافة المرورية للمواطنين الليبيين، والثاني هو: التعرف على أثر هذه الثقافة على السلامة العامة للمجتمع من حيث حجم الحوادث، والمخالفات المرورية، وأثر كل منهما على الممتلكات العامة، وعلى المواطنين أنفسهم.

**رابعاً: مفاهيم البحث:****1- الثقافة المرورية:**

تعرف الثقافة المرورية بمفهومها الواسع بأنها منظومة فكرية منظمة تقوم على تعزيز الجوانب الحسية، والمعرفية، والمهارية، والمعنوية لدى الفرد، بهدف تحسين قدرته على القيادة الإيجابية وحسن التعامل مع عناصر المرور بشكل عام (الرويشد، 2009)، وهي أيضاً كل ما يحمله السائق من أفكار، واتجاهات يعيها وعياً تاماً، ويطبّقها باهتمام، وتتمثل فيما يجب أن يعرفه بالكامل عن ثقافة المرور وما لديه من إحساس بالمسؤولية، وما يتصف به من ذوق عام وأخلاق حميدة تمنعه من الحصول على حقة في الطريق على حساب الآخرين (بيان، 2010)، ونقصد بها في هذا البحث كل ما يكتسبه السائق الليبي من معلومات مرورية، وما يقوم به من سلوك خاص بالقيادة المرورية أثناء قيامه بعملية القيادة.

**2- السلامة العامة:**

هي مجموعة من الإجراءات، والقواعد، والنظم في إطار تشريعي تهدف إلى الحفاظ على الإنسان من خطر الإصابة، وكذلك الحفاظ على الممتلكات من خطر التلف، والضياع، وتعرف أيضاً بأنها تبني الخطط والبرامج، واللوائح المرورية، والإجراءات الوقائية للحد من وقوع الحوادث المرورية أو التقليل منها، ضماناً لسلامة الإنسان وممتلكاته، وحفاظاً على البلاد، ومقوماتها البشرية والاقتصادية (أبو عون، 2003)، ونقصد بها في هذه الدراسة سلامة المواطن، والشوارع، والممتلكات العامة، والخاصة من الأخطار، والكوارث المرورية.

**خامساً: متغيرات البحث:**

تشمل هذه الدراسة متغيرين أساسيين: الأول: المتغير المستقل المتمثل في الثقافة المرورية، والتي أعد لها مقياس خاص في أداة جمع البيانات، والثاني: المتغير التابع المتمثل في السلامة العامة وقسم إلى أربعة مؤشرات رئيسية: (الممتلكات العامة/ سلامة الأفراد/ ارتكاب المخالفات المرورية/ ارتكاب الحوادث المرورية).

**سادساً: الدراسات السابقة:**

بعد الاطلاع على العديد من الدراسات السابقة في مجال الدراسات المرورية لم يتم العثور على دراسات مطابقة لموضوع الدراسة، غير أن هناك مجموعة من الدراسات التي تعنى ببعض المحاور والمؤشرات الرئيسية لهذا البحث، وسوف نعرض هذه الدراسات بشيء من التفصيل في هذه الفقرة.

أولاً: دراسة غنيم محمد (2004) بعنوان (اضطرابات ما بعد الصدمة والشعور بالذنب في صفوف السائقين

المتهورين)، وتهدف الدراسة إلى معرفة اضطراب ما بعد الصدمة، والشعور بالذنب والخجل بين الرجال الذين أُدينوا لأنهم تسببوا بالموت لأشخاص آخرين بسبب القيادة المتهورة، كما تهدف هذه الدراسة إلى معرفة أثر المتغيرات الاجتماعية، والمتغيرات المتصلة بالحادث، وتوصلت الدراسة إلى نتائج منها : أن السائقين الذين تسببوا عن طريق الخطأ بوفاة أشخاص آخرين، - وهم المجموعة الأكثر - كانوا عرضة للإصابة باضطرابات ما بعد الصدمة، وحالة الشعور بالذنب المتعلقة بالحادث، كما أظهرت الدراسة أيضاً أن اضطرابات ما بعد الصدمة، وحالة الشعور بالذنب لهما علاقة وطيدة بشدة العقوبة، ودرجة المسؤولية التي يتحملها السائق عند وقوع الحادث، وشعوره وقتها بأنه كان يتوجب عليه تفادي الحادث ( غنيم ، 2004).

ثانياً: دراسة قامت بها فاطمة مسائي (2012) بعنوان (أهمية التربية المرورية في التقليل من حوادث المرور)، وتهدف هذه الدراسة إلى تأكيد أن العنصر البشري هو السبب الرئيس في هذه الحوادث، ويتوقف الأمر على سلوك السائق بالدرجة الأولى، ودرجة وعيه، ولن يتأتى هذا الأمر إلا من خلال التربية المرورية، ونشرها في المجتمع، والقيام بحملات التوعية، والحرص على التكوين الجيد، فهذه الأمور من شأنها الرفع من مستوى معارف السائق، وتحليله بالمسؤولية أثناء استخدامه للمركبة، واعتمدت الدراسة المنهج الوصفي، كما اعتمدت اختيار العينة العشوائية البسيطة، وتوصلت الدراسة إلى أن التربية المرورية هي عملية تعليمية تزود الأفراد بالخبرات اللازمة لقوانين المرور، وتحاول تنمية الثقافة المرورية للأفراد، هذه الثقافة التي تشتمل على مؤشرات أساسية من أهمها المعرفة المرورية؛ إذ هي التي تؤثر على حوادث السير، ومن أجل التقليل من هذه الحوادث لابد من سن قوانين ردية تعاقب كل شخص يخالف القانون المروري (مسائي، 2013).

ثالثاً: دراسة قام بها معمري تامر (2013) بعنوان (مدى كفاية التوعية المرورية في المؤسسات التعليمية للحد من حوادث المرور من وجهة نظر المعلمين، والتلاميذ)، وانطلقت الدراسة من خلال طرح التساؤل العام للإشكالية وهو: ما مدى كفاية التوعية المرورية في المؤسسات التعليمية من وجهة نظر عينة الدراسة؟، واعتمدت الدراسة المنهج الوصفي، واختيرت عينة البحث بطريقة عشوائية، وشملت العينة 20 معلماً، و50 تلميذاً، واعتمدت الدراسة استبانيتين: الأولى: استبانة موجهة للتلاميذ لقياس مستوى الوعي المروري لديهم، أما الاستبانة الثانية فهي موجهة للمعلمين لقياس الاتجاهات نحو كفاية التوعية المرورية في المناهج الدراسية، وتوصلت الدراسة إلى:

- 1/عدم كفاية التوعية المرورية في المناهج الدراسية من وجهة نظر المعلمين.
- 2/ضعف التوعية المرورية لدى التلاميذ، وذلك بسبب عدم شمولية المناهج لمقرر التوعية المرورية.
- 3/أغلب أهداف التوعية المرورية لا تتحقق بالدرجة المطلوبة مع غياب الأجهزة التربوية والتوعوية مثل: الأسرة ، المؤسسات الاجتماعية ( معمري، 2013).

رابعاً: دراسة بعنوان (الحوادث المرورية) قام بها عصام حسن (2014) هدفت إلى التعرف على الآثار الاقتصادية المترتبة على الحوادث المرورية في السعودية، واستخدم في هذه الدراسة منهج المسح بالعينة، وتوصلت الدراسة

إلى أن العنصر البشري له دور أساسي في معظم الحوادث المرورية بسبب القيادة المتهورة للمركبات، و السرعة الزائدة، إضافة إلى عدم الالتزام بالإشارات الضوئية، والتوقف بشكل مفاجئ، والانشغال بالهاتف المحمول (عصام، 2014).

خامساً: في عام (2017) قدم ميلاد مفتاح الهدف دراسة بعنوان (حوادث المرور في ليبيا والأضرار الناجمة عنها)، تهدف الدراسة إلى التعرف على الأضرار الاجتماعية والاقتصادية لحوادث المرور في ليبيا، ووضع معالجات للحد من وقوعها، وقد توصلت الدراسة إلى مجموعة من النتائج منها: أن فئة الشباب هي الفئة الأكثر فقداً بسبب حوادث المرور، كما توصلت الدراسة إلى أن السرعة تعد من الأسباب الرئيسة للحوادث المميتة، وتوصلت الدراسة إلى أن ليبيا من أكثر الدول من جهة معدلات الوفاة الناتجة عن حوادث المرور بنسبة وصلت إلى 73.4 حالة وفاة لكل مائة ألف نسمة، وأن الأفراد المشاة هم الأكثر عرضة لحوادث المرور (الهدف، 2017).

سادساً: قدمت فضيلة عاقللي دراسة بعنوان (دور الرقابة المرورية في التقليل من حوادث المرور)، وهي دراسة تهدف إلى تسليط الضوء على دور الرقابة المرورية في التقليل من حوادث المرور، وكذا السلامة المرورية التي تهدف إلى تبين خطط وبرامج الرقابة للتقليل من ظاهرة تقادم حوادث المرور، وتوصلت الدراسة إلى أن الحوادث المرورية تعد ثمناً باهظاً يدفعه المجتمع بسبب بحثه عن التطور والتقدم المادي (عاقللي، 2017).

سابعاً: في عام 2022 قدمت الباحثتان إيمان الزوي، وبسمة الشخي دراسة بعنوان (استخدام الانحدار اللوجستي الثنائي في دراسة العوامل المؤثرة على احترام القوانين المرورية لدى الشباب الليبي (البرامج الإعلامية نموذجاً) دراسة ميدانية على عينة من طلاب جامعة اجدابيا)، هدفت الدراسة إلى تحقيق أمرين هما: التنبؤ بدور وسائل الإعلام في احترام القوانين المرورية، والكشف عن الإسهام النسبي لمتغيرات الدراسة (الوعي المروري/ البرامج التوعوية/ كفاية البرامج المرورية) في التنبؤ باحترام القوانين المرورية لدى الشباب الليبي، وانطلقت هذه الدراسة من مجموعة فرضيات هي: يسهم الوعي المروري في التنبؤ باحترام القوانين المرورية لدى الشباب الليبي، تسهم البرامج التوعوية في التنبؤ باحترام القوانين المرورية لدى الشباب الليبي، تسهم كفاية البرامج المرورية في التنبؤ باحترام القوانين المرورية لدى الشباب الليبي، وقد استخدمت الباحثتان منهج المسح عن طريق العينة، وكان حجمها 334 مفردة سحبت عن طريقه عينة طبقية نسبية من جامعة اجدابيا بكامل كلياتها، واستخدم فيها الانحدار اللوجستي الثنائي، وتوصلت الباحثتان إلى مجموعة من النتائج منها: أن هناك عاملين أساسيين يؤثران في احترام القوانين المرورية وهما: الوعي المروري، والبرامج المرورية؛ حيث إن ازدياد الوعي المروري يؤثر بشكل إيجابي على احترام الشخص للقوانين المرورية، إضافة إلى أن التعرض لمشاهدة البرامج المرورية يزيد من احترامه للقوانين المرورية، وأن البرامج المرورية المعروضة على وسائل الإعلام غير كافية لتوعية الشباب الليبي باحترام القوانين المرورية (الزوي و الشخي، 2022)، كل هذه الدراسات وغيرها تعد قاعدة علمية قوية استند إليها البحث الحالي

في بناء استبانته، وتحليل نتائجه، واختيار طرق اختبار، وتفسيره؛ حيث يتفق مع بعض منها في المنهج، وطريقة التحليل، ويتفق مع بعضها الآخر في أداة جمع البيانات، وفي المجمل فكل هذه الدراسات يمكن الاستفادة منها في مراحل البحث كافة، هذا ويسعى هذا البحث إلى سد الفجوة العلمية لتلك الدراسات من حيث العلاقة بين ثقافة السائق المرورية، والسلامة العامة.

### سابعاً: فروض البحث:

تتطلب هذه الدراسة من فرض أساسي هو: أن هناك فروقا ذات دلالة إحصائية بين ثقافة السائق المرورية، والاستجابة لمتغير السلامة العامة، ويتفرع من هذا الفرض مجموعة من الفرضيات وهي:

- 1- هناك فروق ذات دلالة إحصائية بين الثقافة المرورية للمواطن، وارتكاب المخالفات المرورية.
- 2- هناك فروق ذات دلالة إحصائية بين الثقافة المرورية للمواطن، والتعرض لحوادث السير.
- 3- هناك فروق ذات دلالة إحصائية بين الثقافة المرورية للمواطن، وسلامة الممتلكات العامة.
- 4- هناك فروق ذات دلالة إحصائية بين الثقافة المرورية للمواطن، وسلامة المواطنين.
- 5- هناك فروق ذات دلالة إحصائية بين الثقافة المرورية للمواطن، وتجاوز السرعة.

### ثامناً: الإطار النظري للبحث:

إن الثقافة المرورية، والالتزام بقواعد المرور مطلب أساسي لكل من السائق من جهة، والسائر على قدميه من جهة أخرى، وهذا الأمر يستوي فيه الطرفان على حد سواء، فكما هو مطلوب من السائق أن يكون على دراية، ومعرفة بقواعد السير على الطرق، وتجنب المخالفات، وإيقاع العقوبة عليه في حال ارتكابه للمخالفة، وكذلك ينبغي لمن يسير على قدميه أن يكون ملماً بالقواعد التي ينبغي على المشاة مراعاتها عند استخدامهم الطريق، فالالتزام بقواعد المرور سلوك حضاري يحتاج من المجتمع ومؤسساته إلى بذل الجهود لدعم الثقافة المرورية للمواطنين، ولعل هذا السلوك أحد أنواع السلوك التي تحدث عنها (سكنر) في حديثه عن السلوك المتعلم، ويعد (سكنر) أحد أهم أنصار نظرية التعلم الاجتماعي، والذي يرى أن السلوك الاجتماعي يكتسب من خلال التدعيم والإثابة التي يتعلمها الأفراد في محيط البيئة الاجتماعية، فكما كانت الاستجابات المتعلمة مرغوبة أدى ذلك إلى زيادة حدوثها، وتكرارها في المجتمع؛ ذلك لأنها مرغوبة ومستحسنة في المجتمع، وكلما كان السلوك معاقباً عليه اجتنبه الفرد، ويرى (سيمونز) أن السلوك الاجتماعي المتعلم يأتي من خلال ما يشاهده الأفراد ويقتدون به، فالأطفال مثلاً يقتدون بسلوكيات والديهم (الأزرق 2013)، وعلى هذا فإن أفكار هذا البحث تتفق كثيراً مع معطيات نظرية التعلم الاجتماعي، وتستند إليها في تفسير السلوكيات المرورية، وتداول ثقافتها بين الأفراد نتيجة تعلم السلوك المروري من خلال الاختلاط بالبيئة الاجتماعية.

### • مفهوم السلامة المرورية وعناصرها:

إن السلامة المرورية بمفهومها الواسع تهدف إلى تبني الخطط، والبرامج واللوائح المرورية، والإجراءات الوقائية

لحد من وقوع الحوادث المرورية ضماناً لسلامة الإنسان، وحفاظاً على ممتلكاته، وحفاظاً على أمن البلاد، ومقوماتها البشرية، والاقتصادية، وعليه فإن محور السلامة المرورية يتمثل في ثلاثة عناصر وهي:

1/ **المركبة:** من خلال إجراء الصيانة الدورية، والالتزام لها كتفقد وصيانة الأنوار الأمامية، والخلفية، ومساحات الزجاج، كذلك تفقد المكابح (اليديوية، والأمامية)، وفعاليتها، وغيار ضغط الهواء بالعجلات ... الخ من إجراءات الصيانة.

2/ **الطريق:** من خلال التعاون مع المؤسسات الحكومية، والخاصة في الدولة للمحافظة على طريق خال من المعوقات، أو الأعمال الإنشائية المعيقة لحركة المرور على الطريق، وفي حالة حدوثها يتم العمل على تأثيث الطريق بالشواخص اللازمة والضرورية للمحافظة على السلامة العامة، وهذا لا يعني مستخدمي الطريق من زيادة الانتباه أثناء استخدامهم لطريق يتم عمل إنشاءات عليه.

3/ **العنصر البشري، وهو قسمان:**

أ/ **السائقون:** السائق هو الشخص الذي يتولى قيادة إحدى المركبات في الطريق العام وهو ملتزم بتطبيق قواعد السير والمرور أثناء استخدامه للطريق.

ب/ **المشاة:** وهم الأفراد، أو الجماعات الذين يستخدمون الشوارع، والطرق سيراً على الأقدام، وتحصد الحوادث المرورية أرواح العديد من المشاة؛ وبما أننا جميعاً نستخدم الطريق بوصفنا مشاة في بعض الأحيان فقد بات لزاماً أن يساعد بعضنا بعضاً لتعم السلامة على الجميع إذ أن حوادث السير التي يذهب ضحيتها المشاة ماتزال من المشكلات الأكثر خطورة، ولا شك أن التعاون المتبادل بين كل من السائقين، والمشاة من شأنه أن يساعد إلى حد بعيد في تعزيز فرص السلامة على الطريق (عبد العال، 2004).

#### • **التربية المرورية:**

هو نهج تربوي لتكوين الوعي المروري من خلال تزويد الفرد بالمعارف، والقيم، والاتجاهات، والمهارات التي تنظم سلوكه، وتمكنه من التقيد بالقوانين، والأنظمة، والتقاليد، بما يسهم في حماية نفسه، وحماية الآخرين من الأخطار، وهي-أي التربية المرورية- أيضاً تثقيف مروري يهدف إلى تثقيف الفرد بكل ما يتعلق بالمرور وقوانينه؛ أي تزويده بالمعلومات اللازمة عن المرور والسير، وتنمية خبراته ومهاراته في هذا المجال، وأيضاً تغيير أفكاره وسلوكياته الخاطئة حول المرور، وكل هذا من أجل تقادي الحوادث، ويمكن القول إن التربية المرورية هي معرفة، ومهارة، وقيم، وسلوكيات، وتصرفات.

من أهم أهداف التربية المرورية ما يأتي:

أ/ تزويد أفراد المجتمع بالمعارف، والخبرات والمهارات اللازمة حول قواعد المرور، أي تنمية مهاراته في هذا الجانب.

ب/ الوقاية من حوادث المرور والتقليل من حدوثها، ومن الإصابات والوفيات الناجمة عنها (خيرو بيان، 2006).

## تاسعاً: الجانب الميداني

## 1- الإجراءات المنهجية

يعد هذا البحث من الأبحاث الكمية التي تعتمد على المنهج الوصفي، واعتمدت الاستبانة أداة لجمع البيانات من عينة مكونة من 91 مواطناً من مدينة بنغازي، وبنسبة ثبات 71% لمقياس الثقافة المرورية، وبصدق 84% وهي نسب مقبولة في العلوم الاجتماعية، وقد تم استخدام برمجية الحزمة الإحصائية للعلوم الاجتماعية (IBM SPSS Statistics v (25 أداة لتحليل بيانات الدراسة، كما تم الاعتماد على اختبار  $t$ -test و ANOVA و ETA لتفسير نتائج البحث.

## 2- البيانات الأولية

يشمل هذا المحور على البيانات الأولية للمبحوثين وهي: العمر، والنوع، والمستوى التعليمي، والحالة الاجتماعية، ونوع العمل، وامتلاك الرخص، والتي ظهرت نتائجها كالآتي:

جدول (1) يبين توزيع المبحوثين حسب بياناتهم الأولية

النسبة	التكرار	العبارة	
14.3%	13	من 20 سنة إلى 35 سنة	العمر
		من 35 سنة إلى 40 سنة	
		من 40 سنة إلى 45 سنة	
		أكثر من 45 سنة	
75.8%	69	ذكر	النوع
		أنثى	
13.2%	12	ابتدائي فأقل	المستوى التعليمي
		ثانوي أو ما يعادلها	
		جامعي فما فوق	
25.3%	23	أعزب	الحالة الاجتماعية
		متزوج	
		مطلق	
		أرمل	
13.2%	12	طالب	نوع العمل
		عاطل عمل	
		عمل حكومي	
		عمل خاص	
83.5%	76	نعم	هل تمتلك رخصة قيادة
		لا	



تبين من خلال الجدول السابق أن أغلب المبحوثين من الفئة العمرية 35 سنة إلى 40 سنة، وقد وصلت نسبتهم إلى 56%، وأكثرهم من الذكور، والمستوى التعليمي لأغلبهم المرحلة الثانوية أو ما يعادله من المعاهد المتوسطة، وكانت نسبتهم 56%، وهم يمثلون أكثر من نصف العينة، والحالة الاجتماعية لأغلبهم متزوج؛ حيث بلغت 55% تقريباً، ونوع العمل لأكثرهم حكومي بنسبة 36%، أما عن امتلاكهم رخص فقد أكد معظمهم على امتلاكهم رخصاً، وهو ما نسبته 84% تقريباً، وهذا مؤشر جيد جداً؛ حيث إن امتلاك الرخص، وعدم تعلم القيادة بطريقة عشوائية أمر حسن، ومرغوب فيه.

### بيانات المتغير التابع:

يشمل هذا المحور البيانات المتعلقة بالمتغير التابع في البحث؛ فقد تم طرح مجموعة من الاسئلة عن المبحوثين حول موضوع السلامة العامة، وقد ظهرت نتائجها كالآتي:

جدول (2) يبين توزيع المبحوثين حسب إجاباتهم على

النسبة	التكرار	العبارة
47.3%	43	دائماً
20.9%	19	أحياناً
14.3%	13	نادراً
17.6%	16	أبداً
57.1%	52	نعم
42.9%	39	لا
58.2%	53	نعم
41.8%	38	لا
64.8%	59	نعم
35.2%	32	لا
71.4%	65	نعم
28.6%	26	لا

تبين من الجدول السابق أن أغلب المبحوثين ارتكبوا مخالفات، وقد وصلت نسبتهم 58%، وتجاوز معظمهم السرعة بشكل دائم بنسبة 47%، وصدمو أجساماً على الطرقات بنسبة 57%، وارتكبوا مخالفات بنسبة 58%، وصدّم أغلبهم أشخاصاً بنسبة 65%، وتعرضوا لحادث سير بنسبة 71%، وكل هذه النتائج مؤشرات خطيرة لموضوع السلامة العامة، فكلها تدل على انتهاكات في مجال السلامة بالنسبة للأفراد، والممتلكات.

### 3- نتائج المقياس الخاص بالثقافة المرورية

قبل عرض بيانات المقياس، ونتائج ينبغي أن نوضح طريقة حساب المتوسط المرجح الذي يعتمد عليه في تفسير فقرات المقياس، وهي درجات المتوسط المرجح لدرجات المبحوثين على المقياس على كل فقرة، فقد تم

إعطاء (نعم) درجة واحدة، و(أحياناً) ثلاث درجات، و(لا) درجتين، ولأغراض التحليلات الإحصائية تم حساب التكرارات، والمتوسطات الحسابية لتقديرات أفراد العينة، ولحساب درجة الأهمية تكون قليلة من 1 إلى 1.66، والأهمية المتوسطة تكون من 1.67 إلى 2.33، والأهمية الكبيرة تكون من 2.34 إلى 3.

جدول (3) يبين قيم المتوسط المرجح

ت	المتوسط المرجح	اتجاه الرأي
1	من 1 إلى 1.66	نعم
2	من 1.67 إلى 2.33	لا
3	من 2.34 إلى 3	أحياناً

ومن ثم يمكننا هنا عرض نتائج فقرات المقياس من خلال عرض التكرارات، والوسط المرجح، والنتيجة لكل فقرة وسيكون ذلك على النحو الآتي:

جدول (4) يبين توزيع المبحوثين حسب إجاباتهم على فقرات المقياس

العبارة	نعم	أحياناً	لا	الوسط المرجح	النتيجة
أرتدي حزام الأمان عند القيادة	57	9	25	1.473	نعم
أعرف معاني اللوحات المرورية	55	9	27	1.495	نعم
لدي فكرة عن حجم الحوادث المرورية	37	13	41	1.736	لا
لا أجتاز الإشارة الضوئية الحمراء	57	4	30	1.418	نعم
أجتاز السيارات من جهة اليسار	53	9	29	1.516	نعم
تعلمت القيادة من خلال دورة تعليم قيادة	44	3	44	1.549	نعم
أفحص سيارتي بشكل مستمر	61	15	15	1.495	نعم
أحافظ على مسافة الأمان بيني وبين الآخرين	62	12	17	1.451	نعم
أسير بسرعة مناسبة	70	9	12	1.330	نعم
لا أسير بعكس الاتجاه	67	5	19	1.319	نعم
النتيجة					نعم
					1.478

من نتائج العبارات السابقة تبين أن أغلب المبحوثين لديهم وعي مروري (ثقافة مرورية) جيدة؛ حيث تبين من خلال استخدام الوسط المرجح، والذي تحصل على 1.478 على (نعم) حسب مقياس ليكارت (Likert Scale) الثلاثي، وهذه النتيجة دليل كافٍ على أن المواطنين في مدينة بنغازي ثقافتهم المرورية تعد من النوع المقبول؛ فكل فقرات المقياس كان الوسط المرجح لها (نعم)، ما عدا فقرة واحدة هي (لدي فكرة عن حجم الحوادث المرورية)، فقد كان الوسط المرجح لها (لا)، غير أن إجابات المبحوثين عن الفقرة التاسعة تختلف عن إجاباتهم في السؤال السابق - رقم 3 - (هل تتجاوز السرعة) فقد كانت نتيجة السؤال السابق 41%، منهم كانت إجاباتهم دائماً، وفي هذه الفقرة حوالي 77% منهم أجابوا بأنهم يسيرون بسرعة مناسبة، وهذا الأمر يدل على أن إجابات المبحوثين عن هذه الفقرة قد تكون غير دقيقة، ولكن هذا الأمر لا يعيب البحث ففي المجلد أغلب إجابات المبحوثين كانت عند الوسط المرجح (نعم).

## 4- نتائج اختبارات الفروض:

ينطلق هذا البحث ليتحقق من مجموعة من الفرضيات وهي:

**الفرض الأول:** هناك فروق ذات دلالة إحصائية بين الثقافة المرورية للمواطن، وارتكاب المخالفات المرورية.

جدول (5) الفروق وحجم الأثر من خلال استخدام اختباري **Effect Size & T-test** على (السلامة المرورية) ومتغير ارتكاب مخالفات مرورية

المحور	ارتكاب مخالفة	العدد	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	اختبار t	مستوى الدلالة	الاستنتاج	حجم الأثر مربع إيتا <sup>2</sup>	التقييم
السلامة المرورية	نعم	53	14.037	3.6213	2.870-	.005	دال	0.340	تأثير كبير
	لا	38	15.815	2.2762					

يتضح من الجدول السابق أن هناك فروقاً ذات دلالة إحصائية في فاعلية الاستجابات للسلامة المرورية طبقاً لمتغير ارتكاب المخالفات المرورية؛ حيث كانت قيمة مستوى الدلالة 0.005، وهي أقل من مستوى الدلالة (0.05)، وبالنظر إلى قيم المتوسط الحسابي نجد أن القيمة الأعلى كانت (لا) بمتوسط 15.8158، وهذه النتيجة تعني أن السلامة المرورية للذين لم يرتكبوا مخالفات مرورية كانت أفضل من الذين ارتكبوها، كما يشير الجدول إلى أن حجم تأثير المتغير المستقل وهو (ارتكاب المخالفات المرورية) كان بنسبة تأثير 34% تقريباً في المتغير التابع (السلامة المرورية)، وهي نسبة عالية تقع في نطاق حجم التأثير الكبير لمستويات حجم التأثير لمربع إيتا. **الفرض الثاني:** هناك فروق ذات دلالة إحصائية بين الثقافة المرورية للمواطن، وسلامة الممتلكات العامة.

جدول (6) الفروق وحجم الأثر من خلال استخدام اختباري **Effect Size & T-test** على (السلامة المرورية) ومتغير هل صدمت

سيارتك بأي من الممتلكات

المحور	اصطدام	العدد	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	اختبار t	مستوى الدلالة	الاستنتاج	حجم الأثر مربع إيتا <sup>2</sup>	التقييم
السلامة المرورية	نعم	43	13.4651	2.76327	3.421-	.002	دال	0.164	تأثير كبير
	لا	19	16.0526	2.73808					

يتضح من الجدول السابق أن هناك فروقاً ذات دلالة إحصائية في فاعلية الاستجابات للسلامة المرورية طبقاً لمتغير الاصطدام بالممتلكات؛ حيث كانت قيمة مستوى الدلالة 0.002، وهي أقل من مستوى الدلالة (0.05)، وبالنظر إلى قيم المتوسط الحسابي نجد أن القيمة الأعلى كانت (لا) بمتوسط 16.0526، وهذه النتيجة تعني أن السلامة المرورية للذين لم تصطدم سيارتهم بالممتلكات كانت أفضل من الذين اصطدموا بها، كما يشير الجدول إلى أن حجم تأثير المتغير المستقل وهو (الاصطدام بالممتلكات)، كانت بنسبة تأثير 16% تقريباً في المتغير التابع (السلامة المرورية)، وهي نسبة عالية تقع في نطاق حجم التأثير الكبير لمستويات حجم التأثير لمربع إيتا. **الفرض الثالث:** هناك فروق ذات دلالة إحصائية بين الثقافة المرورية للمواطن، وسلامة المواطنين.

جدول (7) الفروق وحجم الأثر من خلال استخدام اختباري **Effect Size & T-test** على (السلامة المرورية) ومتغير هل سبق وأن

## صدمت سيارتك بشخص

المحور	اصطدام	العدد	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	اختبار t	مستوى الدلالة	الاستنتاج	حجم الأثر مربع إيتا <sup>2</sup>	التقييم
السلامة المرورية	نعم	52	14.0385	2.8762	-2.535	.013	دال	0.297	تأثير كبير
	لا	39	15.7692	3.4600					

يتضح من الجدول السابق أن هناك فروقاً ذات دلالة إحصائية في فاعلية الاستجابات للسلامة المرورية طبقاً لمتغير الاصطدام بالأشخاص؛ حيث كانت قيمة مستوى الدلالة 0.01 وهي أقل من مستوى الدلالة (0.05)، وبالنظر إلى قيم المتوسط الحسابي نجد أن القيمة الأعلى كانت (لا) بمتوسط 15.7692، وهذه النتيجة تعني أن السلامة المرورية للذين لم تصطدم سيارتهم بالأشخاص كانت أفضل من الذين اصطدموا بهم، كما يشير الجدول إلى أن حجم تأثير المتغير المستقل وهو (الاصطدام بالأشخاص) كانت بنسبة تأثير 29% تقريباً في المتغير التابع (السلامة المرورية)، وهي نسبة عالية تقع في نطاق حجم التأثير الكبير لمستويات حجم التأثير لمربع إيتا.

**الفرض الرابع:** هناك فروق ذات دلالة إحصائية بين الثقافة المرورية للمواطن والتعرض لحوادث المرور. جدول (8) الفروق وحجم الأثر من خلال استخدام اختباري Effect Size & T-test على (السلامة المرورية) ومتغير هل سبق أن تعرضت لحادث سير

المحور	اصطدام	العدد	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	اختبار t	مستوى الدلالة	الاستنتاج	حجم الأثر مربع إيتا <sup>2</sup>	التقييم
السلامة المرورية	نعم	65	14.1385	2.9361	-2.920	0.006	دال	0.256	تأثير كبير
	لا	26	16.3846	3.4534					

يتضح من الجدول السابق أن هناك فروقاً ذات دلالة إحصائية في فاعلية الاستجابات للسلامة المرورية طبقاً لمتغير حادث السير؛ حيث كانت قيمة مستوى الدلالة 0.006 وهي أقل من مستوى الدلالة (0.05)، وبالنظر إلى قيم المتوسط الحسابي نجد أن القيمة الأعلى كانت (لا) بمتوسط 16.3846، وهذه النتيجة تعني أن السلامة المرورية للذين لم يتعرضوا لحادث سير أفضل من الذين تعرضوا له، كما يشير الجدول إلى أن حجم تأثير المتغير المستقل وهو (حادث السير)، كانت بنسبة تأثير 25% تقريباً في المتغير التابع (السلامة المرورية)، وهي نسبة عالية تقع في نطاق حجم التأثير الكبير لمستويات حجم التأثير لمربع إيتا.

**الفرض الخامس:** هناك فروق ذات دلالة إحصائية بين الثقافة المرورية للمواطن، وتجاوزه للسرعة

جدول (9) الفروق وحجم الأثر من خلال استخدام اختباري ANOVA &amp; ETA على (السلامة المرورية) ومتغير هل تتجاوز السرعة

السلامة المرورية	تجاوز السرعة	العدد	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	اختبار f	مستوى الدلالة	الاستنتاج	حجم الأثر مربع إيتا <sup>2</sup>	التقييم
السلامة المرورية	دائماً	43	13.4651	2.76327	10.199	0.000	دالة	0.129	تأثير متوسط
	أحياناً	19	16.0526	2.73808					
	نادراً	13	18.0000	3.74166					
	أبداً	16	14.1875	2.22767					

يتضح من الجدول السابق أن هناك فروقاً ذات دلالة إحصائية في فاعلية الاستجابات للسلامة المرورية طبقاً لمتغير تجاوز السرعة؛ حيث كانت قيمة مستوى الدلالة 0.000 وهي أقل من مستوى الدلالة (0.05)، وبالنظر إلى قيم المتوسط الحسابي نجد أن القيمة الأعلى كانت (نادراً) بمتوسط 18.000، وهذه النتيجة تعني أن السلامة المرورية للذين لا يتجاوزون السرعة إلا نادراً كانت أفضل من غيرهم، كما يشير الجدول إلى أن حجم تأثير المتغير المستقل وهو (تجاوز السرعة) كانت بنسبة تأثير 12% تقريباً في المتغير التابع (السلامة المرورية)، وهي نسبة متوسطة تقع في نطاق حجم التأثير المتوسط لمستويات حجم التأثير لمربع إيتا.

#### عاشراً: نتائج الدراسة:

كشفت نتائج الدراسة أن هناك وجهات نظر متقاربة بين أفراد عينة الدراسة حول القضايا المختلفة ذات العلاقة بموضوع الدراسة الحالية وكانت على النحو الآتي:

1/ تبين من خلال نتائج البحث أن الأغلبية العظمى من عينة الدراسة كانوا يمتلكون رخص قيادة؛ أي أنهم لا يتعلمون القيادة بطريقة عشوائية، وهذا إن دل على شيء فهو يدل على أن هناك التزاماً من السائقين بامتلاك رخصة القيادة، وقد يكون هذا بسبب أنه في حالة وقوع الحادث أثناء القيادة، فإن العقوبة المتوقعة تختلف في شدتها من الشخص الذي يمتلك رخصة عن الذي لا يمتلكها.

2/ تبين من خلال بيانات البحث أن أغلب المبحوثين ارتكبوا مخالفات مرورية، وتجاوزوا السرعة القانونية، وصدمو أجساماً في الطرقات العامة، وتعرضوا لحادث سير، وهذه النتيجة دليل كافٍ على أن هناك خطراً على السلامة العامة للأفراد، والممتلكات.

3/ تبين من خلال تحليل فقرات المقياس الخاصة بالثقافة المرورية أن الأغلبية العظمى من المبحوثين لديهم وعي مروري جيد بقواعد المرور؛ حيث أنه كان الوسط المرجح لإجابة المبحوثين نعم على كل فقرات المقياس.

4/ وتبين من خلال اختبار فرضيات الدراسة الآتي:

أ/ الفرضية الأولى التي تنطلق من أن هناك فروقاً ذات دلالة إحصائية حول ارتكاب المخالفات، وفاعلية الاستجابة

لسلامة العامة، والتي كانت دالة عند مستوى دلالة 0.05، لصالح الذين لم يرتكبوا مخالفات مرورية، حيث تبين أن السلامة المرورية للذين لم يرتكبوا مخالفات مرورية أفضل من الذين ارتكبوا هذه المخالفات، ودرجة هذه الفروق من حيث التأثير كبيرة.

ب/الفرضية الثانية التي تنطلق من أن هناك فروقاً ذات دلالة إحصائية بين الاصطدام بالمتلكات العامة، وفاعلية الاستجابة لسلامة العامة، والتي كانت دالة عند مستوى دلالة 0.05، لصالح الذين لم يصطدموا بالمتلكات العامة، حيث تبين أن السلامة المرورية للذين لم تصطدم سياراتهم بالمتلكات كانت أفضل من الذين اصطدموا بها، وهذه الفروق بدرجة تأثير كبير.

ج/الفرضية الثالثة التي تنطلق من أن هناك فروقاً ذات دلالة إحصائية بين الاصطدام بالأشخاص، وفاعلية الاستجابة لسلامة العامة، والتي كانت دالة عند مستوى دلالة 0.05، لصالح الذين لم يصطدموا بأشخاص؛ حيث تبين أن السلامة المرورية للذين لم تصطدم سياراتهم بالأشخاص كانت أفضل من الذين اصطدموا بهم، وهذه الفروق بدرجة تأثير كبير.

د/الفرضية الرابعة التي تنطلق من أن هناك فروقاً ذات دلالة إحصائية بين التعرض لحوادث المرور، وفاعلية الاستجابة لسلامة العامة، والتي كانت دالة عند مستوى دلالة 0.05، لصالح الذين لم يتعرضوا لحادث مروري فيتضح أن السلامة المرورية للذين لم يتعرضوا لحادث السير أفضل من الذين تعرضوا لهذه الحوادث، وهذه الفروق بدرجة تأثير كبير.

هـ/الفرضية الخامسة التي تنطلق من أن هناك فروقاً ذات دلالة إحصائية بين تجاوز السرعة، وفاعلية الاستجابة لسلامة العامة، والتي كانت دالة عند مستوى دلالة 0.05، لصالح الذين لم يتجاوزوها، حيث تبين أن السلامة المرورية للذين لا يتجاوزون السرعة إلا نادراً كانت أفضل من غيرهم، وهذه الفروق بدرجة تأثير متوسط. وعليه من خلال عرض نتائج الدراسة وبلاستناد إلى نظرية البحث نرى أنه لا بد من العقاب للأشخاص المخالفين لكي يبتعدوا عن السلوك غير المرغوب فيه، وننقق في هذا الأمر مع دراسة (مسائي)، كما نتفق مع دراسة (الزوي والشيخ) في أن زيادة الوعي المروري يزيد من احترام القوانين المرورية.

#### الحادية عشرة: التوصيات:

من خلال الاطلاع على الدراسات السابقة، وبالنظر إلى أفكار النظرية السلوكية، والتدليل بنتائج البحث؛ يمكننا استخلاص بعض التوصيات منها:

- 1/توعية المواطنين بنظام الثقافة المرورية، وتعميمها بين مختلف فئات المجتمع.
- 2/عمل حلقات نقاش توعوية من قبل جهات الاختصاص حول موضوع الثقافة المرورية، وزيادة الوعي المروري لدى الأفراد.
- 3/لا بد أن تكون قواعد المرور، وإشاراته معروفة للسائقين، والمشاة على حد سواء فالطريق يستخدمها الجميع.

4/ يجب على الجهات المختصة نشر الكتيبات، والمطويات التوضيحية، والنشرات التثقيفية الخاصة بالوعي المروري.

5/ يجب على أجهزة الدولة من أمن، وشرطة معاقبة المخالفين لقواعد المرور، والتشديد على المواطنين حول موضوع الإجراءات القانونية من حيث سلامة المركبة، والأوراق، والمستندات الخاصة بها.

## المراجع

1. إيمان موسى الزوي، و بسمه صالح الشخي. (2022). استخدام الانحدار اللوجستي الثنائي في دراسة العوامل المؤثرة على احترام القوانين المرورية لدى الشباب الليبي (البرامج الإعلامية نموذجاً) دراسة ميدانية على عينة من طلاب جامعة اجدابيا. المؤتمر العلمي الأول لكلية الاتصال والإعلام رؤية الإعلام ووسائله في تنمية الحوار وتعزيز قيم المواطنة 25-26-2022.
2. تامر معمري. (2013). مدى كفاية التوعية المرورية في المؤسسات التعليمية للحد من حوادث المرور من وجهة نظر المعلمين والتلاميذ، الملتقى الوطني حول حوادث المرور. مجلة العلوم الاجتماعية والإنسانية.
3. جمال القاسم. (2004). وسائل الوقاية من الحوادث المرورية. عمان: دار صفاء للنشر والتوزيع.
4. جمال عبد المحسن عبد العال. (2004). الحوادث المرورية والعناصر الحاكمة لها. الرياض: مركز الدراسات والبحوث، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية.
5. حسن عصام. (2014). الآثار الاقتصادية المترتبة على الحوادث المرورية وسبل تقليصها. مجلة العلوم والتقنية.
6. صقر حمد الجباني، وائل محمد جبريل، و عبد العزيز علي صداقة. (2021). تقدير التكاليف الاقتصادية للحوادث المرورية في ليبيا: دراسة قياسية خلال الفترة 1995-2017. مجلة النمو الاقتصادي وريادة الأعمال، الصفحات 26-45.
7. عمر أبو عون. (2003). التربية المرورية ودورها في السلامة العامة، دمشق: وزارة التربية في الجمهورية العربية السورية.
8. فاطمة مسائي. (2013). أهمية التربية المرورية في التقليل من حوادث المرور.
9. فضيله عاقيلي. (2017). دور الرقابة المرورية في التقليل من حوادث المرور. حوليات جامعة قالمة للعلوم الاجتماعية والإنسانية، الصفحات 1-25.
10. محمد غنيم. (2004). اضطرابات ما بعد الصدمة والشعور بالذنب. مجلة جامعة دمشق.

11. محمد سعد الدين خيرو بيان. (2006). *التربية المرورية في التعليم*. الرياض: مركز الدراسات والبحوث، قسم الندوات واللقاءات العلمية، جامعة نايف للعلوم الأمنية.
12. محمد سعد بيان. (2010). *التربية المرورية*. الرياض: جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية.
13. محمد سليمان الرويشد. (2009). *التعليم والسلامة المرورية*. الرياض، المملكة العربية السعودية: جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية.
14. مصطفى صالح الأزرق. (2013). *علم النفس الاجتماعي*. القاهرة: دار الفكر العربي.
15. ميلاد مفتاح الهديف. (2017). *حوادث المرور في ليبيا والأضرار الناجمة عنها*. مجلة *التربوي*، الصفحات 383-401.