دور الثقافة المرورية في الحد من حوادث المرور

د/ عبد النور أرزقي

جامعة أكلي محند والحاج- البويرة

تمهيد :

أصبحت حوادث المرور ظاهرة اجتماعية، تعاني منها جميع الدول دون استثناء وإن اختلفت نسبها وتفاوتت من دولة لأخرى. وفي الجزائر استفحلت بشكل يجعلها تهدد أمنها واستقرارها الاجتماعي، ذلك لما تخلّفه من خسائر بشرية ومادية يومية. لا ريب أنّ حوادث المرور تعد إحدى المعضلات التّي تواجه مجتمعنا، تُزهق الأرواح يوميا وتُهدر الأموال، تُرمل النِّساء ويُيتم الأطفال... وهي في تفاقم مستمر ومذهل. وطننا يئن تحت وطأتها ويصرخ: «أن أوقفوا هذا النزيف، أن حاربوا هذا العدو». هو نداء أشبه بنداء نوفمبر وإن اختلف مصدر الخطر واختلف نوع التضحيّة والنجدة : من البندقية للقلم والمعرفة . بالرغم مما يبذل على مختلف الأصعدة وبالرغم من كلّ التعديلات التّي مست وتمس قانون المرور لاسيما في جانبه الرّدعي إلاّ أنّ وتيرة الحوادث تبقى في ارتفاع مذهل وخطير. والواقع هو أنّ البلدان كلّها باتت منشغلة بهذه الآفة الاجتماعية، توليها اهتماما كبيرا قياسا بما تخلّفه من ضحايا وبشكل دائم، وما يترتب عنها من انعكاسات بسيكو- سوسيولوجية. وإن اهتمت السلطات في بلدنا وحتّى الجامعات بالموضوع وبيّنت مسبباتها لا سيما المادية كاهتراء الطرقات وقدم المركبات، نعتقد بأنّ ظلا لم يُكشف عنه بعد، ذا دور بالغ التأثير في تحديد معالم السِّياقة كسلوك ورسم قواعد السلامة المرورية وهو الثقافة المرورية.

تحديد المفاهيم :

1- الحـــــادث :

الحادث أو الحادثة بشكل عام هو كلّ ما يحصل للشخص في موضوع العمل بصفة غير متوقعة، يُسبب له ضررا (الشيخ، ك، 1985، ص 45)، قد تصيب هذه الأضرار أفرادا آخرين أو المعدات

والأجهزة. ويتضمن مفهوم الحادث عدم توقعه مسبقا، مما يفرض اتخاذ كلّ الإجراءات وتوفير الأسباب أو الظروف التّي من شأنها تفاديه أو على الأقل الحد من أثاره. يعرّفه **جيزلي وبراون** «بكل ما يحدث دون أن يكون متوقعا، ينجم عنه ضرر للنّاس أو الأشياء» (حمو بوظريفة، 1991، ص 2)، لكن قد يقع حدث دون أن يتسبب في ضرر لا للأفراد ولا للأشياء، وذلك لكونه غير خطير، أو لردود أفعال الأفراد كالتحكّم لدى الفرد أو اليقظة، لذلك نتحدث عن خطورة الحادث تماشيا مع ما يخلفه من أضرار كالموت، الإعاقات ...

2 – حادث المرور :

الفرد وهو يقود مركبة يُعد في وضعيّة عمل، وبالتّالي السيارة مركز أو منصب عمل، وعلى ذلك فهو معرّض للحادث في أيّ وقت وربما لأتفه الأسباب . تعرّف منظمة الصحة العالمية (OMS) حوادث المرور بكلّ حادث وقع في طريق مفتوح للسير، يتضمن على الأقل مركبة في حالة تحرّك، تتسبب في أضرار مادية أو جسدية (Dekkar et Benzoucha,1983,P-12)، أما وزارة النقل (الجزائرية) فترى بأنّها جميع الحوادث التّي تقع على أيّ طريق مفتوح للسير، تنتج عنها أضرار مادية أو جسميّة وتكون بسبب المركبة (وزارة النقل، 2005). وترى اللجنة الاقتصادية الأوروبية بأنّه لكي نصف حادثا بحادث مرور لابّد من توفر عناصر ثلاثة (راضي عبد المعطي السيد، 2008، ص 17) هي :

- أن يقع في الطريق .
- أن ينتج وفاة أو إصابة شخص أو أكثر .
- أن تشترك فيه إحدى المركبات المتحركة في الطريق .

3 – السلامة المرورية :

هي تأمين المرور وجعله يتمّ في سلام أو دون وقوع حوادث، أو إيجاد مرورا دون مخاطر أو أخطار، أو هي تأمين الوسائل التّي تُسهم في تسيير العمليّة المرورية في ظل توفر أسباب السلامة في مختلف الجوانب، وطبعا الوسائل عديدة من طريق، إشارات المرور، المركبات وحتّى الإنسان. والحقيقة أنّها لا يمكن ضمان السلامة المرورية بشكل كلّي، لأنّ التعامل مع الآلة يضع دوما هامش الخطر جراء تعطلّها أو جرَّاء ارتكاب مستعملها لأخطاء: لا يمكن تحقيق حركة مرور بصفر حوادث لأنّ وضعيّة تواجد أكثر من مركبة وحتّى

مشاة في حيّز محدد، إضافة إلى تباين شخصيات الأشخاص من حيث مستوى ونوع التعامل مع الطريق، مع إشارات المرور، مع السائقين الآخرين ... يوفر ظروف وقوع احتكاك في صورة حوادث، إنّما يعني بالسلامة تحقيق أقصى مستوى منها . مع الإشارة إلى أنّه كلّما كانت الآلة جدّ متطوّرة ومعقدة كلّما سهّلت المهمة لكن كلّما كانت حوادثها خطيرة جدا ومميتة. ولكون السياقة عمل ذهني فإنّها تفرض إرغامات تؤثر على السائق، من شأنها أن تنقص من مستوى يقظته، انتباهه وتركيزه .

إنّ إلزامية تأدية مهمة في وقت قصير محدد، كرد فعل إثر رؤية حاجز أو قطع شيء للطريق كحيوان أو إنسان .. تُعد أحد العوامل الهامة في عبء العمل، وحسب تنظيم العمل ونوع المهام فإنّ إرغام الوقت قد تكون له مصادر متنوعة ويظهر بعدّة أشكال كـ : (Sperandio , 1983 ,P-100)

- معالجة مقدارا كبيرا من المعلومات في ظرف زمني قصير، وهذا في ظل قدرة الإنسان المحدودة في معالجة المعلومات .
- سوء التنظيم الوقتي للمعلومات الواجب معالجتها: إشارات مقدمة بشكل غير مناسب، قصر فترة كلّ إشارة أو كونها غير منتظمة .

هذا إضافة إلى ضرورة الانتباه لعدّة أمور في آن واحد كالانتباه للحفر التّي تملأ الطريق، للحيوانات التّي قد تقطع الطريق وحتّى بعض المشاة الذّين يتركون المصاعد والممرات الخاصة بهم ... إلى جانب الانتباه للمركبة عبر حاسوبها. هذا كلّه من الناحية الإرغونومية يفرض تواجد السائق في حالة جسدية وحتّى نفسيّة مناسبة، بعيد عن القلق، التعب، تشتت الانتباه وقلّة التركيز .

ليس من السهل تحقيق السلامة المرورية لوجود عدّة جوانب مرتبطة بالسياقة وهي :

- العنصر البشري: يشمل السائق، الراكب وكذا الماشين .
- الطريق: مسلك المركبة .
- المركبة: سيارة كانت، حافلة، شاحنة أو دراجة .
- الظروف الفيزيقية : الخارجية وهي الظروف الجوّية والداخلية للمركبة والمؤثرة على السائق كالحرارة، التهوية، الاهتزاز وحتّى الضوضاء في صورة الموسيقى الصاخبة ...

إنّ السلامة المرورية قضيّة مرتبطة بعدّة جوانب وتحقيقها مسألة الجميع لكون الجميع مهدد في حياته اليومية ما دام طرف في سيرورة أو نسق المرور .

4ـــ الثقـــــافة المرورية :

تتألف الثقافة من أنماط مستترة أو ظاهرة للسلوك المكتسب، وللإنجازات المتميّزة للجماعات الإنسانية (محمد عاطف غيث، 1989، ص 110) . تتضمن كلّ مظاهر العادات الإجتماعية واستجابات الفرد وفق عادات الجماعة التّي يعيش فيها . ويشكل عام يقال بأنّ الثقافة هي «مجموع العادات والتقاليد والأعراف والقيّم والأخلاق والفن والدين وكلّ ما أنتجه الإنسان ماديا كان أو معنويا» (الوحشي أحمد بيري، عبد السلام بشير الدويبي، 1989، ص 105)، تؤثر بشكل أو بآخر في سلوك الفرد، فهي إذن تصنع تعامل الفرد اليومي مع مختلف الأمور، أوهي مجمل التراث الاجتماعي، أو هي أسلوب حياة المجتمع. وعلى ذلك لكلّ مجتمع ثقافة، أي له أنماط معيّنة من السلوك والتفكير والمعاملة ... والتّي تتناقل من جيل لآخر عن طريق الاتصال والتفاعل الاجتماعي. مع وجود مساحات للتأثر بالمجتمعات الأخرى، تختلف درجة التأثر بها وقبولها أو الذوبان فيها وفق مستوى قوّة الثقافة الأصلية، مع أيضا إمكانية تغيّرها وفق برامج ومناهج وإصلاحات، بل هي دائمة التغيّر تبعا لما تضفيه الأجيال الجديدة من قدرات وإبداعات أو ما تستبعده من الأساليب والأفكار والأنماط السلوكية . وعلى ذلك فإنّ الثقافة المرورية هي عادات وتقاليد وقيّم وأعراف المجتمع التّي تنظّم كيفيّة السير في الطرق وكيفيّة التعامل مع عناصر الطريق سائقين كنا أو مشاة . فالأمر إذن ليس مجرد السير إنّما السير وفق مبادىء وأعراف، والهدف أن أقطع المسافة بين نقطة الانطلاق ونقطة الوصول بسلام لكن أيضا باحترام الغير من جماد وكائن حيّ . وإذا كان لابّد لكلّ فرد من امتلاك معلومات وقواعد مرورية فإنّه يجب أن يكون حاملا لثقافة مرورية، والفرق كالفرق بين المتعلّم والمثقف إذ ليس كلّ متعلّم مثقف . ولا يقتصر هذا على السائق فحسب إنّما أن يمس الجميع. الثقافة هي قبل كلّ شيء الوعي بالأمر ثمّ تمثيله سلوكا وممارسة . تُعد الثقافة من محددات السلوك الأساسية، وعلى ذلك فإنّ الثقافة المرورية من أهمّ مقومات السلامة المرورية، «والأفراد ليسوا مخلوقات لاثقافية أوحاملين سلبيين للثقافة، إنّما خالقين لها ومبتكرين إياها ومجددين فيها» (Dollard, 1939, P-50). إنّ الحفاظ

على النفس وعلى الغير وعلى الممتلكات يمكن تحقيقه بشيء من المسؤولية والانتباه، والتفريط فيها أو التسبب في هلاكها وإتلافها يُعد مسؤولية .

للثقافة دور في تكوين الشخصية، بل هما موضوعان متصلان، هما جزءان في عمليّة التفاعل بين الإنسان وبيئته: الجغرافية، الاجتماعية، النفسية، والاقتصادية ... « الثقافة والشخصية يعيشان في الفرد بل هما الفرد في حدّ ذاته» (Spiro, Memford, 1951,P-43). ومن خصائص الثقافة الأساسية : (Young,K.,1949,P-32)

- لكلّ مجتمع ثقافة، تظهر في أفعال أفراده .
- توجه الثقافة سلوكات الأفراد .
- تتخذ بعض التوجيهات والأفعال الشكل الرسمي، والخروج عنها يعتبر خروج عن تقاليد وقيّم المجتمع .
- تنقل هذه التوجيهات والقواعد شعوريا أوّلا شعوريا من فرد لآخر .
- تتسم بالاستمرارية النسبيّة .
- ترافقها مقاومة، تختلف حدّتها من مجتمع لآخر ومن عنصر لآخر .

وتبعا لهذا الدور الذّي تلعبه الثقافة المرورية فلابّد لنا من تكوينها وإثرائها من حين لآخر .

مصادر الثقافة المرورية :

كأيّ عمليّة تربوية توجد عدّة منشآت تُسهم في التربية المرورية، وبالتّالي تحقق ثقافة مرورية. وكملاحظة أوليّة نقول بأنّه لا يمكن للإجراءات الردعيّة أن تنقص من حوادث المرور ما لم ترافق بل تُسبق بتربية مرورية، تُكسب الأفراد ثقافة معيّنة، والأكيد أنّ ذلك من أسباب اختلاف نسب الحوادث من مجتمع لآخر .

التثقيف المروري أو التربية المرورية هي عمليّة تعليمية اجتماعية، تهدف للتقليل من حوادث المرور وتسعى للرفع من مستوى السلامة والآمان عبر الطرقات. يتكوّن المفهوم من كلمتين هما: التربية وهي عمليّة منظمة تهدف إلى إحداث تغيّرات مرغوب فيها في سلوك الفرد، من أجل إحداث تطوّر متكامل للشخصية من

جميع جوانبها: الجسميّة، العقليّة، الاجتماعية والانفعالية (جمال مثقال القاسم، 2000، ص 14) أما المرور فهو التنقل عبر الطرقات لقضاء حاجات يومية. وعلى ذلك فإنّ التربية المرورية هي منهج تربوي يهدف لتكوين الوعي المروري لدى الأفراد عبر تزويدهم بالمعارف والقيّم والاتجاهات وحتّى المهارات التّي تنظّم سلوكهم وتحدد تصرفاتهم وتجعلهم أيضا يحترمون القوانين والأنظمة المرورية ولو في غيّاب الرقابة. لا تقتصر على مرحلة الطفولة فقط في صورة الأسرة والمدرسة، إنّما تمس كلّ المراحل عبر مختلف المنشآت الاجتماعية.

للتربية المرورية عدّة أبعاد أهمها:

- البعد المروري : يتمثل في قواعد المرور وضرورة الانضباط في الطرقات وفق مبادىء معيّنة . أصله ومصدره إشتراك أكثر من فرد في السير في طريق، مما يفرض ضرورة احترام الغير باحترام كيفيّة السير والالتزام بقواعده . فهو كالجار في السكن، نتجنب كلّ ما يقلقه ويضره أو يؤذيه .

- البعد البيئي : يرتبط بالحفاظ على عناصر المرور الطبيعية كالطريق، إشارات المرور .. أليست الصحة من نقاوة وسلامة الطريق ؟

- البعد الأمني: هو التعامل مع شركاء الطريق كالأشياء، المشاة، السائقون الآخرون . والأمن من الحاجات العليا للإنسان ومن شروط الحياة الكريمة والسعيدة، وأمن الغير من أمننا .

- البعد الاجتماعي : هو آداب التعامل مع غير القادرين كالمسنين، الأطفال، المرضى والمعاقين . أليس من حقهم التنقل والسفر، وفي آمان ؟

إذا كان للتعليم علاقة بالثقافة ودور كبير في تكوينها فإنّ للتنشئة الاجتماعية دور أيضا. « وتتمّ التنشئة الاجتماعية بواسطة علاقات حميمية بين الطفل والبالغين، تتضمن مكوّنات عاطفية وتلعب فيها وسائل الاتصال دورا هاما» (سامية حسن الساعاتي، 2008، ص 21). وهي عمليّة تربية وتعليم، تتمثل في ضبط السلوك بالثوابت والممنوعات والكف عن الأفعال التّي لا يقبلها المجتمع وتشجيعه عما يرضاه حتّى تكون متوافقا مع الثقافة التّي يعيش فيها .

وإذا كان الأمر كذلك فكيف تتكوّن الثقافة المرورية ؟

إذا كان الطفل وحدة بيولوجية فهو وحدة متكاملة مع البيئة المحيطة به، ويُعد الجانب الاجتماعي أهمّ جوانبها، تؤثر في تكوين شخصيته. فهو يتعلّم ويتربى ويكتسب سلوكه بكيفية تدريجية ويأخذ عادات وتقاليد المجتمع الذّي يعيش فيه ويتكيّف مع الثقافة السائدة فيه . ولعمليّة التنشئة الاجتماعية سمات ومعالم يمكن إيجازها في(عليّ عبد الرزاق وآخرون، 2005، ص 206) :

- يرتبط سلوك الفرد بالمعاني التّي تتشكّل لديه نتيجة تفاعله مع المواقف المختلفة التّي يمر بها في حياته.
- تتحدد هذه المواقف وفق الخبرات التّي عاشها، وعلاقتها بالمواقف الراهنة التّي تقابله .
- يعيش الفرد في جماعة حددت معاني المواقف وكوّنت لنفسها قواعد تضبط السلوك، يتأثر بها وتصوغ شخصيته لتصبح جزءا من كيانه .

وتبعا لدور ومكانة الثقافة بشكل عام، وتبعا لصعوبة تغييرها فإنّ تكوينها ليس سهلا، فهي تتشكّل وتتكوّن عبر أطوار الحياة وتتدخل في ذلك أطراف عديدة، يمكن إجمالها في :

أ- الأسـرة : الأسرة هي الخليّة الأولى التّي يحيا بها الإنسان، وهي أهمّ مؤسسة في المجتمع . تتولى تعليم الأبناء مبادىء الحياة وتكسبهم تربية معيّنة . يُعرفها **برجس ولوك** بجماعة من الأشخاص، تربط بينهم روابط الزواج والدّم ... يتفاعلون كلّ مع الآخر ويشكلون ثقافة مشتركة . (عاطف غيث، 1979، ص 177) تمثل المجال الأمثل للتنشئة الاجتماعية القاعدية وصياغة الشخصية (مراد زعيمي، 2002، ص 67)، وهي أيضا مصدر العلاقة الاجتماعية، إذ يتعلّم الطفل أساليب التعامل مع الآخرين، ويكتسب أساليب وقواعد المخالطة . فهي إذن أهمّ المؤسسات الاجتماعية التّي لا يمكن لأيّ مجتمع أن يقوم دونها . وإلى جانب تولى الأبوين أو حتّى بقيّة الراشدين فيها مهمة التربية والتعليم فإنّ الطفل يتأثر بكلّ ما يقوم به الأب كمثله الأعلى، ما يُعرف بالتربية بالتقليد أو بالمحاكاة . والأكيد أنّ احترام الأب أو الأم لقوانين المرور وانصياعهما لقواعد التعامل مع بقيّة الأطراف في الطريق يُكسب الابن ثقافة مرورية، هذا إضافة إلى النصائح التّي يقدمانها له كالحث على ربط حزام الأمان مثلا .

ينبغي علينا أن نعلّم أبناءنا بأنّ الطريق صورة مصغرة للمجتمع، يجب التزام فيه قواعد التعايش من احترام، تسامح وإيثار وحفظ حقوق الغير وأولاها الحق في الحياة.

ب- **رياض الأطفال**: يفرض خروج المرأة للعمل، الناتج عن تعقّد الحياة الاجتماعية والاقتصادية، إيجاد مؤسسات تعوّض الأم وتتولى مهمة التكفل بالأبناء في صورة رياض الأطفال ودور الحضانة . ولكون الطفل يقضي معظّم وقته فيها فلابّد على الحاضنات Les nourisses من لعب دور الأم، تكفلا وتربية، وعلى ذلك يجب أن يتعدى دور هذه الدور مستوى أو الدور الإيوائي. ومن الأمور التّي تجعلها مؤسسة اجتماعية هامة توفرها على بعض الظروف التّي لا تتوفر عليها أغلبية الأسر: كثرة الأطفال مما يوفر مجال الاحتكاك، المربية المختصة، المنهج ...

لابّد من إدراج هذه المؤسسة في شبكة مؤسسات المنظومة التربوية، وجعل لها أهدافا محددة وواضحة، وأن ندرج ضمن وظائفها وضع بدايات التربية المرورية . «إنّ دور المربية في الروضة لا يجب أن يقتصر على تنظيم السلوك إنّما يتعدى لتعويد الأطفال على معايير السلوك التّي يتطلّبها المجتمع» (مراد زعيمي، مرجع سبق ذكره، ص 95)، أن يدرك الطفل بأنّ الحياة الاجتماعية هي مشاركة واحترام الغير، وأنّها من أسمى مستويات الأخلاق ... وأنّ للمرور قواعد ومبادئ .

ج- **المسجد** : إذا كان المسجد مكانا للعبادة، يجد فيه المؤمن راحته بمناجاة ربه فهو أيضا مؤسسة اجتماعية تربوية، تعلّم الأحكام والسنن وقواعد الحياة الكريمة والآمنة، ومن أقسام هذه المؤسسة المدارس القرآنية التّي يؤمها أبناء المسلمين . رسالة المسجد أكثر بكثير من أن تكون الصلاة فحسب، هي التربية، التعليم، التقويم، التوجيه بل الحياة كلّها. لو كان المسجد مساحة صلاة فقط لأمرنا الله بالصلاة في بيوتنا، ألا يوجد الله في كلّ مكان ؟ إنّما جُعلت فضاء لتلاقي المسلمين، لتبادل الخبرات ولتعلّم قواعد الحياة .

يهدف المسجد أيضا إلى تأهيل النشء للحياة الاجتماعية من خلال التنشئة المنضبطة، بقيّم الإسلام ومبادئه . والإسلام دين سلام، مبادئه وأهدافه التآخي، التآزر، التراحم، الاحترام والحق في الحياة . ألا يُقصد بالمنهج في رياض الأطفال كلّ ما تحتوي عليه الروضة من مواقف وخبرات وأنشطة وأساليب تهدف لتحقيق التكامل في مظاهر نموّ الطفل (هدى محمود الناشف، 1989، ص 143).

نرى في طرقاتنا كلّ أنواع التعدي على الغير؟ ألا نسمع يوميا عبارات الشّتم والسّب بين السّائقين؟ والغريب أنّ على زجاج سياراتهم آية الكرسي أو البسملة أو الصلاة على الرّسول ﷺ؟ ألا تشهد الطرقات

يوميا إزهاق النفس الذّي حرّمه خالقها؟ أسمعتم يوما إماما تحدث عن قواعد السير في الطرقات أو عن جرم القتل الخطأ بالمركبة؟ أم أنّ منبر الخطبة والدرس لا يحوي سوى شرح الآيات والأحاديث ؟ أحدّثكم أبناؤكم يوما عن تلقين الإمام لهم قواعد المرور ؟

د – المدرسة: هي المؤسسة التّي تتولى رسميا تعليم الأفراد وتكوينهم في مختلف النواحي في إطار منظّم، وفق مبادئ الضبط الاجتماعي (محمد جمال صقر، بدون تاريخ النشر، ص 93) . إذا كان ما يشغل بال السلطات والباحثين هو التربية والتعليم باعتبارهما الوسيلتين الكفيلتين بإعداد الفرد للحياة ومواجهة ظروفها ومتطلّباتها لاسيما مع التطوّر والتغيّر الدائمين فإنّ مواجهة آلة الموت عبر الطرقات من المواضيع التّي ينبغي أن تُعنى بها المدرسة. على المدرسة أن تُكمل ما تبدأ به الأسرة، الروضة والمسجد، ولا شك أنّ امتلاك المدرسة لمربين متخصصين وأدوات مكيّفة ومناهج مدروسة يبوِّئها مكانة مرموقة ويجعلها قادرة على رسم معالم الثقافة المرورية، بل هي «قادرة على نقل إلى الأطفال قيّما ثقافية وأخلاقية واجتماعية» كما يقول دور كايم (مصطفى محمد الشعبيني ن 1976 ن ص 16). لمَ لا نُدخل لبرامجها مادة نسميها الثقافة المرورية، تقدم فيها دروس عن المرور، آداب المرور، احترام رفيق الطريق، احترام إشارات المرور...تستعمل فيها وسائل الإيضاح كالفيديو والصور .

ونفس المهمة يمكن أن تؤدى في مراكز التكوين المهني التّي تلتحق بها نسبة معتبرة من الشباب، لاسيما الذّين يمسهم التسرّب المدرسي . وفي نفس الإطار يمكن إنشاء على مستواها تكوينات في السياقة وقواعدها يستفيد منها المتربصون موازاة مع تكوينهم المهني، وبالتّالي يتحصلون على شهادتين : شهادة التأهيل المهني وشهادة التمكّن في السياقة.

هـ – الكشافة: تُعد الكشافة من مؤسسات التنشئة الاجتماعية الهامة، ترافق المدرسة وتساعدها في تربية وتعليم النشء وغرس فيه القيّم وتزويده بالمعارف العلميّة والأدبية والأخلاقية، كما تعلّمه الاستقامة الشخصية والشعور بالمسؤولية والحس الاجتماعي والحس المدني. وإذا كان دورها كذلك فبإمكانها الإسهام في تكوين ثقافة مرورية وغرسها لدى الأطفال، وذلك من خلال أنشطتها كإحداث لعبة السياقة، أنشودة خاصة بقواعد المرور، خلايا لتعليم السياقة قد تنتهي برخصة رمزية.

و- الأندية الرياضية: تعتبر الرياضة من الأنشطة الحياتية الهامة، تساعد الفرد في تنميّة عضلاته وضمان سلامة جسمه، كما تسهم في بناء الشخصية المتوازنة وتساعد على النمو الذهني والعقلي والجسمي . يمارس طفل العصر الحديث الرياضة في أندية إلى جنب التحاقه بالمدرسة، وعلى ذلك يجب أن تشارك في تحقيق أهداف المدرسة التعليمية، الاجتماعية والتربوية .

للرياضة وظائف أربع وهي :

- الوظيفة الاقتصادية .- الوظيفة الاجتماعية .- الوظيفة السياسية . - الوظيفة الصحيّة .

ففي الوظيفة الاجتماعية تلعب الملاعب، كحيّز اجتماعي، دورا في إرساء علاقات اجتماعية تبعا لقواعد اللعب ومعايير التعامل الفردي والجماعي. ألا يمكن أن نرفقها بدروس نظرية حول العلاقات والمعاملات ونُدرج فيها قواعد السلامة المرورية ؟

ز- وسائل الإعلام: يعتبر الإعلام من الوسائل الأكثر تأثيرا لاسيما أنواعه الثقيلة كالتلفزيون. والأكيد أنّه من الأمور الأكثر حضورا في الحياة المعاصرة، يدخل لبيوتنا ويغزو حياتنا دون مقاومة . حسب تقرير أعد في 1972 فإنّ الفرد الأوروبي حينما يبلغ الستين سنة يكون قد قضى تسع سنوات من عمره أمام التلفزيون، ولا شك أنّ المدة أكثر بكثير في وقتنا الحاضر لما حققته هذه الوسيلة الإعلامية من حضور واحتكار للوقت واستحواذها على فئة الأطفال خاصة بكثرة البرامج المخصصة لهم، وأكثر أيضا في دول العالم الثالث لذا يمكن توظيفها في رسم الثقافة المرورية بإعداد برامج، أشرطة، تنظيم موائد مستديرة، تحرير تقارير وما إلى ذلك، مع جعلها تغوص في أسباب الحوادث وتقدّم نصائح وإرشادات وتوجيهات، وتثمّن السّلامة المرورية بل تعطيها صبغة اجتماعية وحياتية، ولا تقتصر على عرض مشاهد مروعة للحوادث. ونفس الملاحظة بالنسبة للإذاعة، الجريدة والانترنت.

لوسائل الإعلام قوّة سحرية، تؤثر في كلّ الناس، وتسهم في نقل التراث الثقافي من جيل لآخر وتلعب دورا بارزا في تنشئة الصغار وتربيتهم كما تصحح بعض الأمور لدى الكبار .

خاتمة :

لا يجب أن يُنظر للسياقة كأمر سهل، ما على الفرد سوى الحصول على رخصة سياقة بعد بلوغ سن الثامنة عشر، إنّما يجب أن يكون معناها رخصة للدخول لنمط حياتي جديد في حيّز محفوف بالأخطار، للفرد ذاته ولغيره . وعلى ذلك ينبغي لنا أن نكتسب ثقافة مرورية لا سلوكا مروريا، ومثلما أشرنا الثقافة لا تكتسب بمجرد قرار أو بالدخول في العمليّة، إنّما بجهود كبيرة من قبل جميع المنشآت الاجتماعية . والواقع أكّد ويؤكد يوميا بأنّ الضوابط الردعية لا تكفي ما لم تُرفق بوعيّ ثقافي.

الثقافة كالجدار يعلو ويرتفع حجرة بأخرى وبتدخل أطراف عديدة، وهي أيضا كالبنيان المرصوص ما أن تُمس حجرة إلا وينهار عن آخره . يجب أن تلعب كلّ المنشآت دورها وأن توقف من يحاول تحطيم ما تبنيه وبأيّة وسيلة. وحتّى الأفراد – كلّ في موقعه – يمكن أن يشاركوا بفعل بسيط في بناء هذا السرح، كما قد يُسهمون بتهور أوّلا وعي في هدمه: عدم جدّية ممرن في مدرسة تعليم السياقة، عدم اهتمام الممتحن، عدم إكتراث الطبيب وهو يوقّع شهادة السلامة والقوّة و... و... أقترح أن تدرج مقاييس أو اختبارات حول الثقافة المرورية ومستواها ضمن امتحان الحصول على رخصة السياقة، من كان مستواه ضعيفا يحرم من السياقة حتّى وإن كان بارعا فيها . شاهدت في فرنسا مقامات (معالم) صغيرة على حافة الطريق كُتب عليها «هنا أخذت آلة الموت روح فلان، يوم كذا ... بل ألقى بنفسه للتهلكة» تعجبت للوهلة الأولى، لكن بتكرار مروري أصبحت أتذكر الموت وأرتعد خوفا من أن أضرّب بنفسي موعدا معه، ما جعلني أحذر وأحترم إشارات المرور وقواعده، وأرى السياقة أكثر بكثير من جلوس على أريكة ومداعبة مقوّد .

السياقة قبل كلّ شيء هي العيش ضمن مساحة أخرى من مساحات الحياة، والحياة في معناها البعيد – أو من أبعادها العميقة – الاشتراك مع الغير ضمن شبكة من علاقات تنظمها قواعد وترسمها حدود . والأكيد أنّ الإيمان بهذه الفكرة سيؤدي للحد من حوادث المرور أو على الأقل محاصرة هامش العوامل التقنية كاهتراء الطرقات أو ضيقها، قدّم المركبات أو بساطتها ... ينبغي علينا تحسين نظرتنا للسياقة: أن نعطي لها معنى اجتماعيا وحضاريا، يومها لن نتحيّن الفرص لتجاوز قواعد المرور، ولن نكون بحاجة لا لأضواء ولا لشرطي . يومها يقف أحدنا منتظرا الضوء الأحضر أو يطبق مبدأ الأفضلية حتّى وإن

كان لوحده، ولن يتجرأ أحد بتنبيه السائقين بوجود رادار أو حاجز درك على بعد ... يومها تكون تصرفاتنا الصحيحة مجرد ردود أفعال عفوّية .

المراجـــــع :

1 – الوحشي أحمد بيري، عبد السلام بشير الدويبي، مقدمة في علم الاجتماع الطبي . ط1، طرابلس (ليبيا) : الدار الجماهيرية للنشر والتوزيع، 1989.

2 – الشيخ كامل محمد عويضة، علم النفس الصناعي . ط1 ن بيروت : دار النهضة العربية، 1985.

3 – جمال مثقال القاسم، علم النفس التربوي . ط1، عمان : دار صفاء للنشر والتوزيع، 2000.

4 – هدى محمود الناسف ن رياض الأطفال. القاهرة : دار الفكر العربي، 1989.

5 – وزارة النقل، حوادث المرور في الجزائر. وثسقة عام 2005.

6 – حمو بوظريفة، دراسة عن أسباب حوادث المرور . الجزائر : ديوان المطبوعات الجامعية، 1991.

7 – محمد جمال صفر، اتجاهات في التربية والتعليم . القاهرة : دار المعارف، بدون تاريخ النشر .

8 – محمد عاطف غيث، قاموس علم الاجتماع . الاسكندرية : دار المعرفة الجامعية، 1989.

9 – مصطفى محمد الشعبيني، دراسات في علم الإجتماع . القاهرة: دار النهضة العربية، 1974 .

10 – مراد زعيمي، مؤسسات التنشئة الاجتماعية . عنابة : منشورات جامعة باجي مختار ن 2002.

11 – علي عبد الرزاق، السيد عبيد العطى السيد، محمد أحمد بيومي، علم الإجتماع الثقافي . الازاريطة (قناة السويس) : دار المعرفة الجامعية، 2005 .

12 – راضي عبد المعطي السيد، الأثار الاقتصادية لحوادث المرور . الرياض: مركز الدراسات والبحوث ،جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، 2008.

13- Dekkar, N., et Benzoucha,A., Les accidents de la cerculation en Algerie . Alger : SNED , 1983 .

14- Dollard , J., « Culture , society , empluse and sociolization» IN : A.J.S., Vol.54, 1939 .

15- Hollowell . A.J., «Culture , Personality and society» IN : Kroeher A. Antropology today .Lodon : Curtis Brown Ltd , 1963 .

16- Soiro , Memford E., « Culture and Personality» IN : Psychology , N°.14 , 1951 .

17- Young , K ., Sociology : a study of society and culture . New-york : Amer- ican book company , 1949 .