

المؤثرات القيمة على الثقافة المرورية في المدن الجزائرية

د. شنا في ليندة

ربوح لمبارك (طالب دكتوراه Imd)

جامعة عباس لغرور خنشلة - الجزائر

ملخص:

تشهد حركة المرور في الجزائر حوادث مميتة و تجاوزات لقانون المرور لا يمكن التغافل عنها ولا تجاهلها نظراً للنتائج و الخسائر المعتبرة التي تتجم عنها في الجانب الاقتصادي والبيئي والجانب الاجتماعي والنفسي، ويعتبر سائقو المركبات هم العنصر الأساس في الحوادث المرورية وهذا ما يجعلنا نطرح العديد من التساؤلات حول هذا العنصر البشري:

* لماذا يوجد العديد من السائقين اللامباليين و الأنانيين الذين غالباً ما يقودون سياراتهم بطريقة عدائية متجاهلين حقوق السائقين الآخرين بأن يعاملوا بأدب و أمان؟ ❖ كيف يمكن إقناع السائقين اللاجتماعيين لكي يصبحوا سائقين متقيدين بأعراف وقيم المجتمع، يقودون سياراتهم بأمان مراعين سلامة الآخرين؟

* كيف يمكن الحيلولة دون اقتباس السائقين المبتدئين عادات و تقاليد السائقين اللاجتماعيين؟

* كيف يمكن تغيير مفهوم الطرق المرعبة إلى مفهوم الطرق الخضراء ومفهوم سائقي عجلات الموت إلى مفهوم القيادة الآمنة و المواطنة المرورية؟

يحاول الباحثان الإجابة على هذه الأسئلة من خلال التطرق إلى العلاقة الكامنة بين القيم الاجتماعية و الثقافة المرورية و مدى تأثير تلك القيم على سلوكيات السائقين، الأمر الذي أدى إلى وجود مشكلة ثقافة مرورية في الجزائر.

لقد تم توديع القرن العشرين و معظم الدول العربية تعيش أكثر من ثلاثة أرباع شعوبها في مراكز حضرية، وهي في حقيقتها أقرب ما تكون إلى قرى كبيرة عدا بعض العواصم الكبرى مثل القاهرة، الجزائر العاصمة، دمشق وغيرها فإن بقية المدن العربية كانت ريفية الظاهر و المحتوى (عبد الوهيد، 1، 2008).

كما حدث التغيير الكبير في البنية الحضرية على مستوى نسبة الحضر، ومن هنا بدأ يظهر نظام المدينة المهنية في بعض المدن العربية، ولا شك في أن التضخم الحضري الذي شهدته المدن العربية في السنوات الأخيرة قد جاء نتيجة التطور الهائل في وسائل المواصلات من برية و جوية و بحرية، حيث اختفت تدريجياً الوسائل التقليدية التي كانت تستخدم خلال القرون الماضية، ومع توسع المدن واستقطاب الهجرة من الريف شُقت الطرق الواسعة وُنظمت حركة السير والمرور وأصبحت السيارة تشكل نمطاً حياتياً مألوفاً لا يستغني عنه لضخامة المدن وامتدادها الفيزيقي. كما أن وجود السيارة أطلق العنان لتضخم المدن، فأخذت دور التفاعل المتبادل بين المرور وسهولة الانتشار الحضري تسير على وتيرة متسارعة حتى أصبح المرور في شوارع العواصم العربية والمدن يعاني من مشكلات الازدحام المروري والفوضى والتلوث البيئي والإصابات البشرية ما بين إعاقة ووفاة، كما انتشرت أيضاً أنماط من السلوكيات المرتبطة باستخدام السيارة و كثرت إشكالات الأنظمة المرورية وتطبيقها، وبدأت تبرز على السطح كثير من المشكلات المرورية، وأصبحت قضية المخالفات والحوادث المرورية همماً يلازم الجهات المختصة لمواجهتها وتنظيم البرامج المختلفة للحد من آثارها المدمرة.

يمكن التأكيد مرة أخرى أن أبعاد المشكلة تتمثل في (المركبة، السائق، الطريق) باعتبارها عناصر متلازمة ينجم عن أي خلل فيها أو في أحدها عواقب مؤلمة، وقد تذهب ضحيتها الأنفس والأموال، ومهما بُذل من جهد للعناية بالطرق وسلامة المركبات، فإن السائق يشكل العنصر المهم والأساسي في السلامة المرورية المرجوة. وذلك من التعامل الصحيح مع المركبة، والاستخدام الأمثل للطريق ووفق

الأنظمة وقوانين المرور، لكن كثير من المعوقات ذات المنشأ الاجتماعي تبرز من خلال القيم الاجتماعية والثقافية المؤثرة في سلوك الأفراد التي تؤدي بدورها إلى وجود مشاكل مرورية عديدة، وسوف يحاول الباحثان في هذه الدراسة التعرف على مجموعة العوامل التي أدت إلى ظهور مشكلة سيولة المرور في المدن و حتمية الحاجة للثقافة المرورية.

أولاً: مفاهيم الدراسة

1- **الثقافة المرورية:** الثقافة في اللغة أصلها ثقف: ثقف الشيء ثقفاً و ثقافاً و ثقوفة: حدّقه، ورجل ثقّف وثقّف و ثقف: حاذق، فهم، وأتبعوه فقالوا ثقف لثقف، ويضيف ابن منظور: وقال أبو زياد: رجل ثقف لثقف رام راو، وقال اللحياني: رجل ثقف لثقف و ثقف لثقف، و ثقيف لثقيف أي بين الثقافة واللقافة (ابن منظور، 18، 2005).
والخلاصة أن معنى ثقف الرجل ثقافة أي صار حاذقاً خفيفاً، وذو فطنة وذكاء والمراد أنه ثابت المعرفة بما يحتاج إليه.

وفي الأدب العربي فإن الرجل المثقف هو الشخص الذي له معرفة في كل المجالات نسبياً فأصل الكلمة لغة يعكس بلاغة وبيان اللغة العربية في الدلالة عن الأشياء.

أما كلمة "CULTURE" فحسب قول مالك بن نبي من الواجب أن نترجم هذه الكلمة في ضوء النفسية والأدب الأوروبي وخصوصاً الأدب الفرنسي، حتى نفهم لما اختيرت كلمة CULTURE المشتقة من الأصل اللاتيني CULTIVARE والعبرية الألمانية KULTURE فالواقع أن الأوروبي عامة والفرنسي خاصة هو (إنسان أرض) وأن الحضارة الأوروبية هي (حضارة الزراعة) على عكس الحضارة العربية فهي حضارة لغة، وكلام، وشعر ونثر وبيان، وعليه فإن العمليات التي تنتج من الأرض خيراتها كالحرث والبذر والحصاد لها بالضرورة دورها الهام في صياغة رموز الحضارة الأوروبية، إذ أن الزراعة هي العملية التي تضم بين دفتيها جميع العمليات السابقة، فهي التي تحدد وتنظم إنتاج الأرض (بن نبي، 2000، ص26).

فإذا حدث في بعض الظروف كتلك التي صحبت حركة النهضة الأوروبية، أن تعاضم إنتاج الفكر، فلن تكون هناك غرابة إذا ما أطلق عليه الرجل الفرنسي كلمة CULTURE التي تعني الزراعة إطلاقاً مجازياً.

تلك هي الدرجة الأولى في سلم التعريف، وتأتي قوة اللفظة أنها مرت بهذه الدرجة ثم نمت في اللغات الأوروبية منذ ذلك الحين (بن نبي: 2000، ص26) ويرى الباحث أن لا تفاضل بين أصلي الكلمة العربي أو الأوروبي فكل واحد حضارته وأصوله في اختيار المفاهيم، بخلاف مالك بن نبي وآخرين والذين يعتبرون أن الأصل الأوروبي هو أكثر عبقرية وأدق وأدل من المعنى العربي.

والمرور موضعه ومصدره الممر، قال ابن سيده: (والمرة الفعلة الواحدة والجمع مرّ ومرارٌ ومررٌ ومرور، وقال بن سيده، وذهب السكري إلى أن مروراً مصدر ومر يمر من المرور) (ابن منظور: 2005، ص51).

الثقافة المرورية اصطلاحاً: يطلق عليه كذلك الوعي المروري، وقد تباينت الرؤى تجاه مفهوم الثقافة أو الوعي المروري من لدن الباحثين الذين تعرضوا له في مختلف دراساتهم وبحوثهم، وقد يرجع سبب ذلك إلى اختلاف مضمونه من مجتمع إلى آخر، ومن فترة إلى أخرى داخل المجتمع الواحد وفقاً لمعطيات الواقع المروري.

يرى كل من نايف المعاني وأديب محمد الحضور على أن هناك مفهوماً شاملاً للثقافة المرورية وهو " تعزيز اليقظة الحسية والمعنوية والإمام الواسع بكل ما يتعلق بالمرور من مركبة وطريق وإشارات وأنظمة وغيرها ما ينعكس إيجاباً على الشخص وحسن قيادته ومراعاته للأنظمة المرورية المختلفة (حضور: 2007، 10)

بيتما يراها صلاح رمضان بأنها تبسيط المفاهيم الأخلاقية والتنظيم والتعليمات ذات العلاقة بكيفية استخدام المركبة والطريق ووضع المنبهات الضرورية والأساليب التي تجعل الالتزام بها بصورة ذاتية (رمضان: 2010، 61)

ويراها السليمانى على أنها "الإمام بمعلومات أساسية مرتبطة بمواقف يتعرض لها المشاة والسائقين أثناء السير أو في المواقف الطارئة والحوادث (الخلف: 2005، 59).

يعرف ياسين الثقافة المرورية على أنها " المعلومات المرورية كما يدركها الأطفال، وقد يطلق عنها أيضاً الوعي المروري، و يرتبط ذلك بأهداف نظرية وعملية عن التعليمات المرورية التي تضمن السلامة على الطريق سواء للمشاة أو السائقين أو المركبات(الخلف:59،2005).

نلاحظ مما سبق أن الاختلاف الطفيف في تلك التعاريف يظهر في اختلاف الباحث الذي تعرض للمفهوم، حيث هناك من عرفه بخصائصه البنائية (صلاح رمضان، السليمان) وهناك من عرفه بخصائصه الوظيفية (المعاني، وأديب محمد خضور).

ونلاحظ أيضاً أن المفهوم الشامل للثقافة أو الوعي المروري قد تعرض للمكونات الثلاثة للوعي بمفهومه العام (الوجداني، المعرفي، المهاري) بينما لا نلاحظ هذه المكونات في غيره من التعريفات للثقافة المرورية، كما نلاحظ أن جل التعاريف ركزت على ثلاث جوانب مرتبطة بالثقافة المرورية وهي سائقي المركبات، المركبات والمشاة.

يرى محمد خضور أن الوعي المروري "يمثل شكلاً خاصاً من أشكال الوعي فهناك ذات بشرية (السائقون والمشاة ورجال المرور... إلخ تتفاعل مع محيط خارجي أي واقع موضوعي له معانيه وقواعده ونظمه وقوانينه، إن معرفة معاني هذا الواقع الموضوعي (المجال المروري) ومعرفة نظمته وقوانينه، ومن ثم السلوك المروري السليم في ضوء هذه المعرفة، هو ما يعكس الوعي المروري ويجسده" وهذا النوع من الوعي لا يحدث دفعة واحدة بل من مجموعة من المعارف والخبرات المتراكمة، التي يأتي بعضها من خلال التجربة والخبرة والممارسة والاحتكاك(خضور:10،2007) والتشئة، حتى تصبح ثقافة يومية.

وقد اعتبرها عبد العزيز الهزاع على أنها نتاج للتوعية المرورية وهدف من أهدافها، لها أهميتها وأهدافها ومقوماتها، وأجهزتها ومحاورها أو القطاعات التي

ينبغي أن ينصب عليها. وأشار أيضاً أن وقوع حادث مروري في مكان ما نتيجة منطقية لنقص الوعي المروري لدى مرتكب الحادث. (الهزاع:39،2004).

ويشترط محمد حضور لكي يتحقق الوعي المروري أن يتضمن الآتي:

1. وعي واقع الأطراف المختلفة المعنية بالمسألة المرورية (السائقين، والمشاة، وصانعو المركبات ومهندسو الطرق...الخ).
2. وعي الآثار المتعددة لمشكلة المرور (النفسية والاجتماعية والاقتصادية والبيئية).
3. وعي مسؤولية الجهات المعنية بمواجهة المشكلة المرورية وطبيعة الأدوار التي يجب أن تؤديها لمواجهة هذه المشكلة وحلها أو التخفيف من أثرها (خضور:13،2007).

نلاحظ من خلال هذه الاشتراطات التي أوردها محمد حضور أن الثقافة المرورية لا تقتصر على الطريق والالتزام بالقواعد المرورية المتعلقة به فقط بل يتعدى ليشمل الوعي بالآثار المترتبة عليها، إذ أن إحساس الفرد بخطورة هذه القضية يجعله أكثر حرصاً على تجنبها والابتعاد عن مسبباتها.

يورد عادل الكندي، مجموعة من مظاهر الوعي المروري

(الكندي:14،2006) والتي تتشابه إلى حد ما أورده محمد حضور من الاشتراطات

الضرورية للوعي.

من خلال ما سبق عرضه يمكن تعريف الثقافة المرورية إجرائياً أنها: قدرة الفرد على المعرفة وفهم وإدراك الجوانب المعرفية والوجدانية والمهارية المتصلة بحركة السير والمرور وهي السلوك اليومي لمستعمل الطريق، لكل ما يحقق السلامة والأمن المروري.

ب:القيم:

القيم لغة: القيمة بالكسر واحدة القيم، وفي مختار الصحاح للرازي: "تقويم

السلعة، أي بيان قيمتها(البشير:3،2007).

أما المعنى الاصطلاحي للقيمة فقد تعدد بتعدد مجالات استخدامها في النشاطات الإنسانية، وأن كل معنى من هذه المعاني يتخذ خاصية المعيار للمجال الذي استخدم فيه، وهكذا ظهرت نظرية القيم أو علم القيم (Axiology). ويعزى ظهور هذا المفهوم إلى الفيلسوف الألماني "نيتشه" وتتحصر وظيفة هذه النظرية في القيام بتحليل طبيعة القيم ومعاييرها وتعتبر وثيقة الصلة بكثير من العلوم ومنها الأخلاق (الزهران، 1977، ص32).

أما التعريف الإجرائي للقيم فيقصد بها الباحثان تلك الخلفيات و المعتقدات والسلوكيات التي يتعامل بها الفرد يومياً مع القوانين و الأنظمة المرورية ج: السلوك المروري السلوك هو فعل أو أداء الفرد أو مجموعة من أفراد، قابل للملاحظة و القياس، وهو استجابة كلية مترتبة على تجربة سابقة، يبيدها فرد ما تجاه موقف يواجهه و قد يكون السلوك فطري أو مكتسب. و السلوك المروري هو استجابة مستعملي الطرق (مشاة، سائقو السيارات) تجاه القوانين الرسمية و غير الرسمية التي تنظم حركة المرور (جرجس، كامل، 2004، ص23).

ثانياً: ثلاثية التواصل التكنولوجي: تتشكل هذه الثلاثية من النقاط الآتية:

أ) نمط جدير بالاستخدام و الاستخدام، وكانت السيارة تحقق هذا الهدف لأن هناك حاجة ماسة إليها، فضلاً عن فائدتها.

ب) وسيلة لنقل هذا النمط الجديد وهذه أيضاً متوافرة، حيث بواخر النقل و قطارات الشحن و غيرها، و معاهد العلوم و بعثات نقل التقنية يسرت إيصالها إلى مجتمعاتنا العربية.

ج) مجتمع ينقل هذه التقنية و يقبل على استخدامها، و المجتمع العربي أقبل على هذه التقنية، وهو أحوج ما يكون لها لقهر المسافات و السيطرة على مخاوف الطريق التقليدية، و من هنا أصبحت السيارة سيدة الموقف و ازداد عدد السيارات و انتشرت بين فئات المجتمع بشكل كبير، و أصبحت ظاهرة معتادة دون أي تقاليد عريقة تحكمها، بل أثرت عليها بعض أنظمة المجتمع

وعاداته وقيمه، مما جعلها تزداد خطورة ومن ثم تقل فاعليتها و فائدتها
المرجوة(عبد الوهيد:14،2008).

بناءً على ما سبق، فإن هناك عوامل ومتغيرات اجتماعية، تؤثر في تبني التكنولوجيا تشمل خصائص وسمات الفرد، كما هناك خصائص تتعلق بمنظومة القيم الاجتماعية، تحكم أساليب استخدام السيارات و تحدد انعكاسات حجم السير وكثافة المرور التي تؤدي إلى حوادث كثيرة تتبع من الهوة أو الفجوة الثقافية " culture gap " بين قيم الفرد و شروط استخدام الآلة، مما يقود إلى حالة تشهد فيها الطرقات حوادث مؤسفة.

ثالثاً: مرتكزات المخترعات التكنولوجية:

من المناسب الإشارة هنا إلى أن أي مخترعات تكنولوجية أو تقنية هي في الأصل تقوم على ركيزتين أساسيتين هما:

أ) فكرة الاختراع: وهي عبارة عن آمال و طموحات اجتماعية تبلورت في أذهان بعض أفراد المجتمع، فيبدع فيها أحدهم، ثم تعلن المرحلة الأخيرة للاختراع، و يسجل باسم مخترعه كما هو معروف (الفارسي:14،1990)
ب) التنفيذ التكنولوجي: وتتمثل هذه المرحلة في نقل الفكرة إلى حيز الوجود الملموس تم تطويرها وفق مقتضيات الاستعمال و قواعد الرشاد الاقتصادي، و ينطبق ذلك حتماً على السيارة.

فمثلاً عند اختراع المركبة كانت في الأساس تمثل خيلاً و فكرة تداعب الأذهان بأن يسير الفرد من مكان إلى آخر وهو جالس في مقعده وهكذا استغنى علماء الفيزياء والحركة والميكانيكا عن هذا الحلم، وتم تطويره إلى آلة الاحتراق الداخلي التي كانت بدايتها في تسيير أبطاً من الخيل و يسبقها رجل يجري و معه علم أحمر ومصباح مشتعل لينذر المارة بأن العربة قادمة، ثم تطورت الأنظمة المرورية مع تطور السيارة والعربات ذاتية الحركة، وقسم الطريق بين المشاة والسيارات وتغير نظام تصميم المدن

وأعيد تخطيطها وزاد اتساع الشوارع، ثم استحدثت الإشارة الضوئية، و حددت أماكن القوانين المرورية (الفارسي:114،1990).

رابعاً: المؤثرات القيمية على الثقافة المرورية:

يمكن تحديد أبرز المؤثرات القيمية التي تؤدي إلى مشكلات مرورية على النحو التالي(العوجي:1983، ص91):

(أ) مشكلات مرتبطة بإدراك مفهوم الوقت، وهي قضية عميقة الجذور حيث قد يستغرق الفرد في مجالات أو أعمال تجعله ينطلق بمركبته في وقت ضيق وبسرعة كبيرة، خاصة وأن التكيف مع واقع المدينة باعتبار أن حياة المدينة ترتبط بالوقت أمراً لم تستوعبه القيم الاجتماعية، ولم تتكيف معه الأفراد وإن خضعوا له، فإنهم لم يستوعبوه، فالفرد قد يتجاوز السرعة المحددة أو الإشارات الضوئية أو يهمل في تفقد سلامة المركبة نظراً لضيق الوقت ولسوء إدارة برنامج العمل اليومي، مما يجعل الفرد يعرض نفسه و الآخرين للمخاطر.

(ب) إن مشكلات التواصل الاجتماعي وتبادل التحية يساهم أيضاً في قلة الانتباه نحو الطريق، وتجاوز قواعد المرور ونسيان الذات في خضم السعي نحو إرضاء الآخرين و الوفاء بالالتزامات الشخصية.

(ج) التفاوت الاجتماعي في المكانة جعل الأفراد يحملون ضغوطاً نفسية كثيرة، حيث أصبحت السيارة تمثل جزءاً من المظهر الاجتماعي، كما دُعمت القيم الاستهلاكية "consuming values"، ومن ثمة السلوك الاستهلاكي لديه وبالتالي امتلأت الشوارع بالسيارات وأصبحت حركة المرور بطيئة ومثيرة للأعصاب، وخاصة أن القيم الجماعية "group values" و احترام الدور لاتزال متداخلة مع قيم الفردية "individualistic values" و الريادة و المهارة ولم تتضح بعد قيم الخضوع للنظام وإعطاء الأولوية الآخرين (العوجي:1983، ص91)

د) الأنظمة المرورية وعلاقتها بقيم المجتمع: الأنظمة المرورية كما هو معلوم وليدة فكرة وقيم وقوانين المجتمع، حيث أصبحت المركبات الآلية تحمل شقين بارزين هما المركبة التكنولوجية، ونظم سيرها وقواعد استخدامها، وقد انتقلت العربات إلى أماكن أخرى لم تنشأ فكرتها ولم تنفذ تقنياتها بواسطة أبنائها، وكانت الأولوية حسب استحقاقهم لها، الأمر الذي كثف من ازدحام الطرق بالسيارات، حيث نجد مثلاً في مدينة خنشلة، أفراد يقصدون وسط المدينة في أوقات الذروة دون أي ضرورة أو حاجة وإنما لغرض المباهاة بسياراتهم أو لقضاء حاجات تافهة لا ترتقي بأن تسمى بحاجيات(العوجي:1983،91).

هـ) التعامل مع الآلة بدون حرص أو إدراك لخطورتها، و الذاتية المرتفعة لدى الأفراد جعلت السيارة تصبح مصدر تهديد لسلامة وأمن الآخرين، حيث أن بعض الأفراد يضيفون ويحذفون من المركبة ما يريدون مما يخل بسلامتها وأدائها على الطريق.

و) قيم الذكورة "male values": لا زالت تأخذ تفسيرات خاطئة و منها إعطاء الابن الصغير سيارة لمجاراة أبناء الحي أو جيله أو لخدمة أسرته وهو غير مؤهل أساساً لهذه المرحلة وما تتطلبه من روية واتزان في السلوك (العوجي:1983،91) ونتائج هذا معروف لدى الجميع.

ز) الحديث مع المرافقين في المركبة "social and hospitality values": من الخصائص البارزة في المجتمع الجزائري الانفعال والمشاركة في الحديث باليد و الوجه واللسان، وهي أمور تعكس سجلات المرور نتائجها الوخيمة على مستعملي الطريق، كما أن إحلال قيم العمل والمسؤولية محل قيم الكريمة والطوعية هي مرحلة لم تناقش بصورة جدية، ونادراً ما نجد سائناً يقول أن الحادث كان بسبب إنهماكه في الحديث ونسيانه للطريق وأوضاع السير.

ح) الوساطة "nipotism values": تلعب أدواراً خطيرة في هذا المجال ففي أحيان كثيرة يتم التجاوز على مخالفي أنظمة المرور وتمنح رخص قيادة للصفار و ضعاف النظر وغير القادرين على قراءة مؤشرات السيارة وإشارات الطريق مما يجعل جزءاً كبيراً من مستعملي الطريق هم من الفئة التي لا يحق لها استخدام المركبات أساساً كسائقين، وذلك لعدم توافر شروط السلامة لديهم إلا أن عمليات التساهل الناجمة عن الوساطة كان لها تأثير كبير في العملية.

ط) الراجلين: من عابري الطريق من يرون أن انتظارهم لإشارة المشاة غير لازم لأن قائدي السيارات أيضاً لا يلتزمون بذلك، خاصة وأن المناورة بالدوران إلى اليمين، مما يجعل اغتنام فرصة توقف السيارة أو مؤشر كاف للعبور و ليس نظام العبور ذاته من خلال الإشارات الضوئية (عبد الوهيد: دت، 16).

ي) لعل مجمل الخلل يرجع إلى الهوة الثقافية، والتي تتمثل في أن التقدم التكنولوجي (الجوانب المادية) لم يصاحبه تقدم في الجوانب المعنوية والمعرفية للمجتمع مثل أنظمة السير وقيم التعامل مع الآلة ومع الآخرين و من ثم تظل قضايا التخلف المعنوية والقيمية تشكل عائقاً أمام الاستفادة من معطيات التكنولوجيا و من ضمنها السيارات، وذلك لسبب جوهري يتمثل في عدم الإعداد الاجتماعي قبل نقل التكنولوجيا، لأن التغير التكنولوجي يحتاج للمال وزمن قصير للنقل، فإن نقل القيم الاجتماعية لمسايرة التقنية هي قضية تستغرق زمناً طويلاً، كما أنها تحتاج إلى تضافر الجهود من قبل مؤسسات التنشئة الاجتماعية لأفراد المجتمع و تربيتهم على الالتزام بها، وذلك لتنمية الوعي لديهم أولاً بمفاهيم السيارة، والطريق والسائق و الراجلين وثانياً تحديد حقوق وواجبات الأفراد والجماعات في استخدام تسهيلات التنقل ضمن ضوابط المصلحة العامة.

لا شك أن تجاوز تلك الهوة الثقافية والقيمية يستلزم غرس قيم الغيرية بجانب قيم الذاتية ثم بعد ذلك يمكن طرح مفهوم (سلامة الفرد من سلامة المجتمع) وتنتهي حدود حريتك عند حرية الآخرين)، وكذلك تطبيق قوانين المرور وأنظمتها بطريقة حازمة وودية في نفس الوقت من خلال إدراك مفهوم (أن النظام المروري لحمايتك و ليس لمضايقتك) عندها يمكن إبدال قيم الفردية والأنانية ومعاداة رجل المرور و النظام، وغرس قيم الأمانة مع الذات، كما يمكن كذلك استبدال قانون القوة (السلطة) بمفهوم (قواعد النظام) وننتقل من مفهوم الثقافة المرورية إلى مفهوم المواطنة المرورية.

خامساً: ظاهرة النمو الحضري ومشكلة الثقافة المرورية في الجزائر:

إن النمو الحضري السريع بشقيه، واتساع نطاق العمران وزيادة عدد السكان والتحضر له تأثير مباشر على سلوكيات ساكني المدن الجزائرية، وذلك لأنه يظهر ميكانيزمات دفاعية لمواجهة ضغوط الحياة ومسائرة الحياة في المدينة كما يرى زيمل في نظرية المطروحة في الفصل الثاني من الدراسة، وقد عرفت الجزائر في العقود الأخيرة من القرن العشرين تحولات عميقة كان لها الأثر الكبير على تغير النسق القيمي لدى المجتمع، وظهرت في المدينة أنماط سلوكية مخالفة للمجتمع، يراها البعض الآخر بأنها من تداعيات التمدن أو التحضر ونتيجة حتمية للحياة في المدينة، ومن بين هذه السلوكيات:

1/ ثقافة العصر (الجوهرى: 2007، ص303): وهي عبارة عن أنماط من السلوك والممارسات والعلاقات تعبر عن تخطي الواقع اليومي المعاش القاسي، وتنتشر هذه الثقافة في الأحياء الشعبية بشكل عام، ويحاول من خلالها قاطنو هذه الأحياء التعايش مع الظروف الصعبة والتغلب على الآثار النفسية للفقير، ومن مظاهر ثقافة الفقر:

- ❖ المبالغة في الإستهلاك والتظاهر على تخطي مرحلة الفقر.
- ❖ الخوف من المستقبل.
- ❖ إظهار مشاعر الرفض تجاه من يعيش في مستوى اقتصادي أعلى.
- ❖ تدني مستوى التعامل مع المرفق العام.

12/ عدم الاتساق في خط التقدم: الثقافة السائدة في معظم المدن الجزائرية هي ثقافة مستعجلة لا تقف على أرض صلبة، تسعى إلى التقدم ولكن بطريقة سريعة وتقفز على الأمور بخطوات سريعة وغير محسوبة ولا منسقة، وبالتالي تكون النتائج عكسية في كثير من الأحيان، فالتوسع الهائل في استخدامات المركبات الخاصة والعامّة لم يواكبه ويتسق معه زيادة في حجم الطرق والبنية التحتية التي تستوعب هذه الزيادة الضخمة فضلاً عن تعقد مشكلة المرور وتلوث الهواء.

13/ ثقافة الزحام: الزحام من السمات التي يتميز بها الفرد الجزائري، سواء أكان ذلك في الطرقات والمركبات أم في مختلف الأماكن العمومية وهذا عند الأفراد، فنجد الكثير من مستعملي المركبات يتوجهون إلى المناطق المركزية في المدينة وفي أوقات الذروة دون أي فائدة ومصلحة، الأمر الذي يزيد عدد المركبات وبالتالي درجة الازدحام، ولا يخفى على أحد حجم الآثار النفسية وحدة القلق التي يحدثها هذا الأخير.

14/ ثقافة اللانظام: إن الازدحام المروري في الدول المتقدمة لا يؤدي بالضرورة إلى الفوضى، لأن الثقافة النظامية و القيم السائدة قادرة على أن يكون الازدحام مقبولاً، ففي مقابلة مع أحد سائقي الأجرة أشار إلى أن مشكلة الشارع في مدينة خنشلة هو عدم توفر النظام، وأعطى مثلاً على ذلك بأن الحجرة الصغيرة يستطيع أن ينام فيها عشرة افراد مستريحين إذا نظموا أنفسهم جيداً، إلا أن الكثير من سكان المدينة يستفيدون من حالة اللانظام ويعملون على بقائها واستمرارها لأنها تحقق لهم أهدافاً ومصالح خاصة، وإن كانت على حساب المصلحة العامة، في ظل غياب الرقابة أو نقصها من طرف الجهات المختصة، فالعقلية أو الثقافة اللانظامية السائدة تعكس انتشار ثقافة مرورية لم ترتق بعد حتى يمكن أن نصفها بأنها ثقافة.

15 / ثقافة اللامبالاة وعدم الإحساس بالآخر: وهي من أخطر الأنماط السلوكية ضرراً وتأثيراً على الثقافة المرورية في المدن الجزائرية، بل هي من السلوكيات التي يمكن أن تعصف بكل قيم المجتمع وذلك لأن اللامبالاة فكرتها قائمة على التأكد من عدم الحساب أو عدم التعرض للعقاب وفقدان الرقابة الحازمة، فكيف يعبر المشاة طريقاً رئيسياً وفي ميدان عام دون وجود إشارات تلزم السائقين بالوقوف، وهذا الخطأ يتشارك فيه الجميع، فالمسؤول ملزم بوضع الإشارة، والفرد عليه التصرف بحكمة وإظهار ثقافة مرورية راقية العبور من الأماكن المخصصة للراجلين أو تلك التي تحوي إشارات توقف السيارات.

الملاحظ أن سائقي المركبات بالرغم من أن بعض الأماكن ذات كثافة مرورية عالية بالمشاة، إلا أنهم لا يحاولون إنقاص سرعة سياراتهم أثناء سيرهم في هذه المناطق أو وقوف السيارات على الأرصفة المخصصة للمشاة، أو سير المركبات بطريقة ترعب الجميع حتى الشرطي، أو عدم إحساس الشباب بحاجة كبار السن والمعوقين بالمرور بتأني، فأصبح التعامل بين الأفراد كما أنهم يتعاملون مع أشياء وليسوا أشخاصاً.

6 / ثقافة الاستسهال: وتتمثل في استصغار الأمور وعدم الاكتراث للعواقب خلال مخالفة قوانين المرور، فمثلاً بعض سائقي المركبات يستصغر أو يتهاون في وضع حزام الأمان ويعتبره غير ضروري ولا قيمة له، أو يتجاوز الضوء الأحمر أو يتوقف على جوانب الطرقات في الأماكن المزدحمة، دون الاكتراث للقانون، ويرى في عمله أنه لا يشكل أي مشكلة، ولكن العبرة ليس في نوع المخالفة وإنما العبرة في مخالفة القانون نفسه، وعليه فإن اكتساب ثقافة الاستسهال يجعل الأفراد لا يعترفون بأخطائهم ويعتبرون أنفسهم دائماً مظلومين، ويظهر ذلك عندما يحاول مثلاً شرطي معاقبة صاحب المركبة المخطئ، فيظهر هذا الأخير وكأنه في صورة المظلوم، والغريب في الأمر أنه يكسب تعاطف الكثير من الحاضرين!

7/ ثقافة ضعف الانتماء العام: ويتمثل في الانصراف عن الاهتمام بهوم المواطن، بل امتد إلى عدم الإحساس بالآخر -أيا كان هذا الآخر- ويؤدي ذلك إلى الشعور بالعزلة والتعامل بأنانية وعشوائية، فلا نظام أو قانون في التعامل مع المرافق العامة ولا مع قانون المرور ولا مع أعراف المجتمع، ويؤدي ذلك إلى ضعف منظومة الالتزام الذاتي عند الأفراد.

إن ضعف رموز السلطة الاجتماعية مثل الأب، المدرس، ورجال الشرطة، سواء تعلق الأمر بتقاعس بعض أعوان الأمن العمومي في تطبيق القانون أو في تساهلهم مع مستعملي الطريق، كل ذلك يعد مؤشراً على تفكك المجتمع وانهيار النسق القيمي له، وهما ركيزتان أساسيتان في التنشئة الاجتماعية، والمحقق أن لكل نمط من الثقافة أو السلوكيات التي ذكرناها سلفاً لها من التأثير على الثقافة المرورية في المدينة مما لا يترك مجالاً للشك، فتصور إذا كانت تلك الأنماط الثقافية السلوكية مجتمعة وتتداول بامتياز في أوساط فئات متنوعة لمستعملي المركبات، فمستوى ثقافة المرور في الجزائر يمكن قياسه بحجم المخالفات والتصرفات اليومية التي يعرفها ساكنو المدينة الجزائرية، وفي هذا الإطار أكد السيد مسعود ناصر نائب مدير حركة المرور بوزارة النقل أنه "ينبغي أن يكون هناك برنامج وطني لجميع مدارس تعليم السياقة، كما يجب تطبيقه على المستوى الوطني، كما أكد على أهمية إجراء عملية تقييمية من جوانب عدة منها: الوسائل المتوفرة والتطبيق لقانون المرور والنقائص الملاحظة".

من الملاحظ أن تكوين السائقين يفترق إلى خطة بيداغوجية تأخذ في الحسبان الخصائص النفسية والاجتماعية للمرشحين والمستوى الثقافي والوعي لديهم، بل حتى المشرفين على امتحانات السياقة يفتقدون لتكوين جيد أو لا يولون أهمية لأخلاقيات المهنة، فعليه فلا بد من إعادة النظر في منظومة التكوين والمعايير التي ينبغي أن تتوفر في المترشح وحتى المؤطر، والمشرف على الامتحان، وتعتبر الإجراءات التي

تتخذ على الميدان كسحب رخصة السياقة وحملات التحسيس غير كافية، وكذلك لا بد من إعادة النظر في التنظيم الحالي للأمن المروري برمته في سبيل إعداد سياسة وطنية وقائية للأمن المروري. فضلاً على أن القوانين التي يتضمنها التشريع الوطني في هذا المجال لم تستطع ردع المخالفين.

خاتمة:

رغم الإجراءات المتخذة كصدور مخططات استعجاليه في الجزائر العاصمة ومختلف المدن الكبرى، ويتعلق الأمر هنا بلامركزية ميناء الجزائر العاصمة الذي يضم أكثر من 70% من الحاويات من خلال استحداث موانئ جهوية وفتح حوالي 12 موقفاً ضخماً وإنشاء مستودعات جهوية لفائدة وكلاء تسويق السيارات، إلا أن مختلف المدن الجزائرية تشهد يومياً ازدحام مروري ومخالفات تكدر وتتغص الحياة في المدينة.

و بالنظر كذلك لتجارب بعض الدول العربية والغربية والتي تتمتع بموارد مالية طائلة وبنية تحتية جيدة وإرادة سياسية قوية كالإمارات العربية المتحدة وألمانيا على سبيل المثال لا الحصر، إلا أن هذه الدول لم تتمكن من القضاء نهائياً على مشاكل المرور وما زلنا نسمع إلى حد اليوم عن ازدحامات مرورية بالساعات وحوادث مرورية مميتة رغم ما سخرته هذه الدول من خطوط نقل ومواصلات متعددة وأجهزة مراقبة صارمة مجهزة بأحدث الوسائل و العتادو عليه فالمرهنة على الحلول التنظيمية المادية التقنية البحتة هي مرهنة خطيرة إن لم نقل خاسرة و محسومة النتائج.

وكبديل لتلك الحلول يمكن المرهنة على الجانب القيمي والثقافي للأفراد، والوصول بهم إلى أعلى درجات مستوى الثقافة المرورية وهي المواطنة المرورية، وتعتبر الصين من الدول الرائدة في هذا المجال، إذ أن بلد تجاوز عدد سكانه ثلاثة مليارات وثلاثمائة نسمة، و لا نسمع بكوارث مرورية و ازدحامات مرورية هذا يعني الكثير، ويعني بأن هناك عبقرية ومعجزة في تنظيم النقل والمرور بالمدن الصينية.

و المواطنة المرورية هي "أن تمتلك السيارة، لكن لا تمتلك الحرية في استعمالها كما تشاء".

الهوامش:

1. ابن منظور، 2005، لسان العرب، المجلد الرابع عشر، دار صادر للطباعة والنشر، بيروت، طبعة.
2. ابن نبي مالك، 2000، مشكلة الثقافة، دار الفكر، دمشق.
3. البشير محمد بشير محمد، القيم الحضارية، مفهومها و أهميتها، 2007، مجلة دراسات دعوية، جامعة افريقيا العالمية، السودان، العدد 15، ص3
4. الجوهرى محمود، الشكري علياء، 2007، في دراسة الأنثروبولوجيا، القاهرة، .
5. الهزاع عبد العزيز، 2004، برامج مدارس تعليم السيارات ودورها في زيادة الوعي المروري (دراسة تطبيقية على مدارس تعليم قيادة السيارات علانية الرياض، رسالة ماجستير، غير منشورة، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض.
6. الفارسي فؤاد، 1990، الحداثة و التقليدية، كيجان بول أنترنشيال، لندن.
7. الوهيد محمد سليمان، القيم الاجتماعية و أثرها على مشكلة المرور، قسم الدراسات الاجتماعية، كلية الآداب، جامعة الملك سعود ص ص4 - 8.
8. الخلف عبد الله، 2005، دور أفلام التوعية المرورية في رفع مستوى الوعي المروري، رسالة ماجستير غير منشور جامعة نايف للعلوم الأمنية، الرياض.
9. العوجي مصطفى، 1983، الأمن الاجتماعي، مؤسسة نوفل للطباعة و النشر لبنان، د.ط، .

10. الخضور أديب محمد، 2007، حملات التوعية المرورية العربية العدد (416) جامعة نايف للعلوم الأمنية الرياض.

<http://bohoot.blogspot.com/201411> -