الفصل الأول

ماهية الحوادث والمخالفات المرورية

مركز الإعلام الأمني
Police Media Center

تمهيد وتقسيم:

تعتبر ظاهرة حوادث المرور من أكبر المشكلات التي تعاني منها المجتمعات المعاصرة، حيث أصبح الوضع كارثية بأتم معنى للكلمة، فبحسب دراسة قامت بها الهيئة الدولية للوقاية من حوادث المرور، أن حوادث المرور حول العالم تتسبب سنوياً بقتل مليون ومائتي قتيل، وخمسين مليون جريح وخمسة ملايين وخمسمائة ألف معاق إعاقة كاملة.[1]

وهذا يوضح ما تسفر عنه الحوادث المرورية من خسائر بشرية ومادية، الأمر الذي يجعل من الحوادث المرورية من أهم المشكلات، وعليه يتناول الباحث في هذا الفصل الحوادث والمخالفات المرورية، وذلك في مبحثين وفق الآتي:

- **المبحث الأول: الحوادث المرورية**
- **المبحث الثاني: المخالفات المرورية**

[1]. بن عباس فتيحة: دور الإعلام في التوعية والوقاية من حوادث المرور في الجزائر، رسالة ماجستير، جامعة الجزائر، كلية العلوم السياسية والإعلام، الجزائر، 2012م، ص95.

مركز الإعلام الأمني
Police Media Center

المبحث الأول

الحوادث المرورية

مركز الإعلام الأمني
Police Media Center

تمهيد وتقسيم:

تعد الحوادث المرورية ظاهرة لا تخلو منها دولة من الدول ومن بينها مملكة البحرين، وعلاوة على ذلك فإن النقلة الحضارية والاقتصادية التي عمت أرجاء المملكة أسهمت في تنامي هذه الظاهرة، لما نتج عنها من تزايد هائل في عدد المركبات، وبالتالي تزايد عدد السائقين الأمر الذي شكل عبئاً ثقيلاً على الخدمات المرورية التي يتم تقديمها على الطرق داخل المملكة.

وكان من جراء هذه الزيادة الهائلة في عدد المركبات وعدد السائقين زيادة في عدد الحوادث المرورية، التي تخلف ورائها وفيات وإصابات ذات آثار اجتماعية واقتصادية وصحية، وعليه يتناول الباحث في هذا المبحث أسباب الحوادث المرورية وآثارها، وذلك في مطلبين وفق الآتي:

- **المطلب الأول: التعريف بالحوادث المرورية وأسبابها**
- **المطلب الثاني: آثار الحوادث المرورية**

مركز الإعلام الأمني
Police Media Center

المطلب الأول

التعريف بالحوادث المرورية وأسبابها

مركز الإعلام الأمني
Police Media Center

تمثل حوادث المرور معضلة عصرية، وتعتبر من الأحداث المهددة لحياة الإنسان وينتج عنها الكثير من الإصابات والعاهات، وتتسبب في تلفيات هائلة للممتلكات العامة والخاصة، ولا يعد من المبالغة القول بأن ضحايا حوادث الطرق تفوق ضحايا الحروب والعمليات الإرهابية، وفيما يلي نتناول تعريف الحوادث المرورية وأسبابها وفق الآتي:

أولاً: التعريف بالحوادث المرورية:

هناك تعاريف عديدة للحوادث المرورية، ولكنها جميعاً تبدو متشابهة، من حيث المضمون، وفيما يلي نورد بعض من هذه التعاريف.

تعرف الحوادث المرورية بأنها الحوادث التي يتوفر فيها الآتي:[1]

1. أن تحدث في الطريق العام.
2. أن ينتج عنها وفاة، أو إصابة شخص، أو أكثر.
3. أن تشترك فيها إحدى المركبات المتحركة على الطريق.

[1]. راضي عبد المعطي السيد: الآثار الاقتصادية لحوادث المرور، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، مركز الدراسات والبحوث، ط1، الرياض، 2008م، ص17، 18.

مركز الإعلام الأمني
Police Media Center

كما يعرف الحادث المروري بأنه: الواقعة التي تسبب فيها المركبة في إحداث خسائر في الأرواح، أو الممتلكات، أو كليهما بدون قصد سابق أثناء قيادتها في الطريق.[1]

مركز الإعلام الأمني
Police Media Center

وكذلك يعرف الحادث المروري بأنه: الواقعة غير المتعمدة وبدون قصد سابق التي ينجم عنها وفاة، أو إصابة، أو خسارة للممتلكات بسبب المركبات، أو حمولتها أثناء حركتها على الطريق العام.[2]

ومن التعريفات السابقة يتضح أنه لتعريف حادث المرور لابد من توافر العناصر الآتي:[3]

1. عنصر الخطأ: وهو الفعل الصادر من الشخص بدون قصد ويتحقق هذا الفعل بسبب الإهمال، أو عدم الاحتياط، أو الرعونة، أو عدم مراعاة القوانين واللوائح والأنظمة.
2. عنصر المركبة: أن يكون هذا الفعل الخاطئ الذي ينجم عنه الضرر واقعاً بسبب استخدام المركبة كالسيارات والدراجات النارية، والمقطورات، وغيرها.
3. الطريق العام: ونعني به أن يكون هذا الفعل الخاطئ الذي نجم عنه الضرر قد وقع بسبب استخدام المركبة للطريق العام.

---

[1]. حمود بن هزاع بن عبدالله الشريف: المشكلة المنسية، الآثار النفسية لحوادث المرور، المجلة التربوية الدولية المتخصصة، المجلد الرابع، العدد الثاني، الأردن، 2015م، ص15.
[2]. راضي عبد المعطي السيد: الآثار الاقتصادية لحوادث المرور، مرجع سابق، ص18.
[3]. راضي عبد المعطي السيد: المرجع السابق، ص19.

4. حدوث خسائر في الأرواح، أو الممتلكات، أو كليهما: ويعبر هذا عن الخسائر الاقتصادية والبشرية والصحية الناتجة عن الحوادث المرورية.

وعليه يعرف الباحث الحادث المروري بأنه: الفعل الخاطئ الذي يصدر بدون قصد سابق، أو عمد وينجم عنه ضرر، سواء أكان وفاة، أو إصابة، أو تلفيات بسبب استخدام المركبة أثناء حركتها على الطريق العام.

ثانياً: أسباب الحوادث المرورية:

تشير الدراسات إلى أن مراعاة سائقي المركبات لأنظمة المرور وتعليمات السير في الدول العربية متدني جدًا، وربما يعطي انطباعًا أن هناك خلل ما، إما في السائقين أنفسهم، أو بالتعليمات والإرشادات والعلامات المرورية، أو أن هذه الأنظمة والقوانين لا تخضع لتقييم مستمر عن طريق إجراء دراسات قبلية وبعدية، أو لعدم وجود آلية لتطبيق القانون الصارم الذي يجعل الآخرين يحترمون هذه التعليمات المرورية بالذات.[1]

والحوادث المرورية لا تحدث صدفة فهناك ثلاث عناصر مساهمة في ذلك وهي الطريق والسيارة ومستعملي الطريق من سائقين ومشاة، وتتأثر الحوادث المرورية بالأيام وساعات الذروة أو الازدحام بل والشهر وحالة الطقس والرؤيا ونوع

[1]. عايد علي الحميدان: الآثار الاجتماعية للحوادث المرورية، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، مركز الدراسات والبحوث، الرياض، 2006م، ص6.

مركز الإعلام الأمني
Police Media Center

السيارة والأضواء وتصميم الطريق وتصرفات مستعملي الطريق فإذا ذكر على سبيل المثال أن انزلاق السيارة هو السبب في الحادث فإن ذلك قد يعني ارتباطاً بحالة السيارة وسطح الطريق والمناخ وسرعة السائق.[1]

مركز الإعلام الأمني
Police Media Center

وتساهم العناصر الثلاثة بالحادث المروري وفق الآتي:

1. الطريق:

يساهم الطريق في حوادث المرور من خلال العوامل الآتية:[2]

أ. التصميم الهندسي للطريق ويشمل المنحنيات الأفقية والرأسية وسطح الطريق وملاءمته للسرعة المسموح بها عليه.

ب. العيوب الهندسية المتمثلة في التصميم الخاطئ للطريق، وعدم وجود الأكتاف، بالإضافة إلى غياب التخطيط السليم عند إنشاء الطرق.

ج. الحفريات التي تسببها أعمال الصيانة، والتركيبات لبعض الشركات الخاصة التي تفتقر لوسائل السلامة المرورية.

د. الإضاءة من حيث كفايتها وملاءمتها للطريق وتأثيرها على الرؤيا.

مركز الإعلام الأمني
Police Media Center

[1]. محمد مرسي محمد: الحوادث المرورية وأثرها على الأطفال، مجلة الطفولة العربية، العدد الخامس عشر، الكويت، 2003م، ص81.

[2]. محمد مرسي محمد: المرجع السابق، ص81.

2. السيارة:

بالرغم من أن السيارة هي أهم الأدوات الرئيسية في حركة المرور، ورغم ما تحققه للبشرية من منافع عديدة وفوائد متنوعة، إلا أن لها آثار ضارة سواء على الصحة، أو على المجتمع، أو في مجال الطاقات المستنزفة وهو ما ينعكس بأثر سلبي على التنمية.[1]

وتساهم السيارة في حوادث المرور من خلال الآتي:[2]

أ. أعداد السيارات المتزايدة، أي من حيث الكم.

ب. نوع السيارات وكفاءتها وسلامتها الفنية، أي من حيث الكيف.

3. السائق:

هناك عدة صور تبين مدى تسبب السائق في وقوع الحوادث منها مخالفة أنظمة المرور، فارتكاب المخالفات المرورية تؤدي إلى الوقوع في الحوادث المرورية، مثل السرعة الزائدة، أو الدوران غير النظامي، أو التجاوز الخاطئ، أو عدم التقيد بالإشارة الضوئية، أو التوقف غير النظامي، وغيرها، هذا إلى جانب أن حالة السائق التي يكون عليها أثناء قيادته للمركبة تؤثر في قيادته، كتعرضه لظروف صحية

[1]. راضي عبد المعطي السيد: الآثار الاقتصادية لحوادث المرور، مرجع سابق، ص5، 6.
[2]. محمد مرسي محمد: الحوادث المرورية وأثرها على الأطفال، مرجع سابق، ص81.

طارئة، أو نفسية غير ملائمة، أو أنه قد يقود المركبة تحت تأثير المسكرات، أو المخدرات، أو الأدوية المنومة مما يعرضه إلى حادث مروري محتمل.[1]

ويساهم السائقين في التسبب بالحوادث المرورية بالآتي:[2]

أ. قلة الخبرة والتدريب في قيادة المركبة.

ب. الجوانب المختلفة للسائقين من جوانب نفسية وجسمية وعقلية.

ج. سوء القيادة والعادات السيئة كالسرعة وعدم التقيد بالمسار وعدم ترك مسافة ملائمة بينه وبين السيارة التي أمامه وعدم التقيد بقواعد وتعليمات المرور.

4. الأحوال المناخية:

يتعرض سائقو السيارات أحياناً خلال قيادتهم على الطرقات لظروف مناخية طارئة تتسبب في انخفاض مدى الرؤية، مع احتمال حدوث انزلاقات، وأعطال تصيب بعض المركبات، الأمر الذي يؤدي غالبا إلى حدوث عرقلة للسير، ولا يستبعد وقوع حوادث مرورية، وهذا كله يفرض على السائقين التعامل بحذر مع تلك الظروف، ولعل أهمها الرياح والعواصف الرملية، والضباب، والثلوج، والأمطار الغزيرة، وتعتبر

[1]. بن عباس فتيحة: دور الإعلام في التوعية والوقاية من حوادث المرور في الجزائر، مرجع سابق، ص98.
[2]. عبد العزيز الحميد: الآثار الاجتماعية والاقتصادية الناجمة عن حوادث المرور، سجل المؤتمر الوطني الأول للسلامة المرورية، جامعة الملك سعود، الرياض، 1998م، ص12.

درجة الحرارة التي تنشأ عن الشمس أو غيرها من العوامل المساعدة على انخفاض معامل الاحتكاك مما يجعل الطريق زلقاً أكثر خلال النهار في فصل الصيف.[1]

5. المشاة:

مركز الإعلام الأمني
Police Media Center

والمشاة أكثر فئات المجتمع تضررًا من وقوع الحوادث المرورية، ذلك أن سوء استخدامهم للطريق من شأنه أن يعرض سلام تهم للخطر، وهناك عدة صور تبين مدى تسببهم في وقوع الحوادث مثل عدم التقيد بممرات عبور المشاة، والتجمع حول مواقع حوادث المرور، وكذلك لهو الأطفال على الطرقات نتيجة إهمال ذويهم لهم، وتعدي أصحاب المحلات أو الباعة المتجولين على الأرصفة وإشغالها ببضائعهم، الأمر الذي يلجئ المشاة لاستخدام الطريق بدلا من الرصيف.[2]

وتجدر الإشارة إلى أن بعض المشاة يجدون في عبور الجسور مشقة، فيفضلون المجازفة في حياتهم على أن يسلكوا طريق السلامة، وبذلك يكون بعض المشاة سببًا في الحوادث المرورية، بسبب عدم إدراكهم لقواعد المرور وعدم الانتباه والحذر.[3]

Police Media Center

[1]. بن عباس فتيحة: دور الإعلام في التوعية والوقاية من حوادث المرور في الجزائر، مرجع سابق، ص99.
[2]. عبد العزيز الحميد: الآثار الاجتماعية والاقتصادية الناجمة عن حوادث المرور، مرجع سابق، ص13.
[3]. محمد مرسي محمد: الحوادث المرورية وأثرها على الأطفال، مرجع سابق، ص82.

المطلب الثاني

آثار الحوادث المرورية

يبذل الباحثين جهوداً كبيرة لتتبع الآثار الاجتماعية والاقتصادية والصحية المترتبة على الحوادث المرورية، ومن المنطقي أن يتباين تأثير حوادث المرور مع درجة الضرر الناجمة من تلك الحوادث، وفيما يلي نتناول الآثار الاجتماعية والصحية والاقتصادية للحوادث المرورية كالآتي:

أولاً: الآثار الاجتماعية:

لقد بات واضحاً أن الخسائر التي تسببها الحوادث المرورية تفوق غيرها من الخسائر الناجمة عن مختلف أنواع الجرائم، فأصبح عدد الضحايا من وفيات وجرحى ومعوقين الناجمة عن الحوادث المرورية في العالم، تتجاوز عدد الذين يقتلون أو يتأثرون سنوياً بمختلف أشكال الصراعات والمنازعات الأمنية على المستوى الدولي.[1]

وتتمثل الآثار الاجتماعية للحوادث المرورية في خسارة أسرة الفرد وذويه وأصدقاء له، وأيضًا خسارة المجتمع له عندما يكون هذا الفرد منتجًا وفعالا، فعندما يكون هذا الفرد هو عائل لأسرته فإن الخسارة على تلك الأسرة ستكون فادحة من جراء فقدان معيلها، كما تؤدي الحوادث المرورية إلى الآلام والحزن، وتلك المشاعر

[1]. راضي عبد المعطي السيد: الآثار الاقتصادية لحوادث المرور، مرجع سابق، ص6.

والأحاسيس الإنسانية لا يمكن التعبير عنها مادياً، كما أن لها انعكاسات سلبية على سلوكيات ذوي المفقود.[1]

والمتتبع للآثار الاجتماعية للحوادث المرورية يجد أنها بدأت تغزو العديد من الأسر بغض النظر عن اختلافاتها، فهناك جمهور من المصابين والمعاقين والوفيات بسبب هذه الحوادث، وأن الأمر لم يعد متعلقًا ببعض قائدي المركبات المتهورين، بل تعداه ليصل إلى الدراجات النارية وغيرها من الوسائل الخطرة التي لا يراعي قائديها أدنى حدود السلامة المرورية، ويتسببون بالآلام والمآسي للأفراد والأسر التي باتت تعاني من فقد أحد أفرادها أو المعاناة من جراء الإعاقة التي لحقت به، وكذلك فقدت الأسرة والمجتمع فردًا منتجًا وبدؤوا بدفع فاتورة علاجه، وما يسببه تزايد هذه الحالات من إشغال للمستشفيات ومراكز الطبابة وإرهاق لمؤسسات الدولة وعدم تمكنها من توفير الخدمات المميزة في المجال الصحي.[2]

ولقد أثبتت دراسات عديدة أن من أبرز أسباب تصدع كثير من الأسر وانحراف سلوكيات كثير من الشباب يعود إلى غياب رب الأسرة بسب الوفاة أو غيرها، ومن الآثار الاجتماعية للحوادث المرورية ترمل بعض نساء ضحايا حوادث المرور المتوفين وهذا يشكل مرحلة قاسية على حياة المرأة والأطفال، فالمرأة بمفردها عاجزة عن السيطرة على الأسرة بالشكل المناسب فيما لو كان الأب ما زال على قيد

[1]. مقرن سعود مطني الرشيدي: انعكاسات تعديلات أنظمة المرور على الحوادث من وجهة نظر العاملين في المرور والسائقين، دراسة ميدانية على منطقة حائل في المملكة العربية السعودية، رسالة ماجستير، جامعة مؤتة، الأردن، 2010م، ص14.

[2]. عايد علي الحميدان: الآثار الاجتماعية للحوادث المرورية، مرجع سابق، ص7.

مركز الإعلام الأمني
Police Media Center

الحياة، وهذا يؤثر على تنشئة الأطفال، مما قد يعرضهم إلى الفشل في التعليم ومواصلة الدراسة، والاتجاه نحو رفاق السوء وبالتالي الوقوع في الانحراف السلوكي.[1]

وقد أثبتت الدراسات المتخصصة أن معدلات الوفيات لكل عشرة آلاف مركبة مسجلة في الدول النامية تعادل عشرياً ضعفاً لتلك المسجلة في الدول الأوروبية ودول أمريكا الشمالية، كما أن معدلات الحوادث المرورية سجلت انخفاظاً خلال العقدين الماضيين في الدول الصناعية، بينما لا تزال هذه المعدلات تتصاعد في الدول النامية، ما دعا منظمة الصحة العالمية إلى أن تسمي هذه المشكلة بأنها مرض العصر.[2]

والحوادث المرورية إحدى النتائج المترتبة على عمليات التنمية التي تشهدها الدول، ولا شك أن تأثيرها يزداد في الدول التي لا تسمح بتوجيه جزء من الموارد لاستثمارها في إجراءات السلامة المرورية، ما يترتب عليه من انخفاض في الوعي المروري وعدم تنفيذ إجراءات السلامة.[3]

ونظراً لأن مشكلة الحوادث المرورية تسبب تكاليف ضخمة يتكبدها المجتمع من خسائر في الأرواح ما بين وفيات وإصابات وينعكس ذلك على الفاقد في الناتج القومي، كذلك التلفيات في الممتلكات العامة والخاصة، ورغم صعوبة القياس لأثر

---

[1]. مقرن سعود مطني الرشيدي: انعكاسات تعديلات أنظمة المرور على الحوادث من وجهة نظر العاملين في المرور والسائقين، مرجع سابق، ص14.

[2]. راضي عبد المعطي السيد: الآثار الاقتصادية لحوادث المرور، مرجع سابق، ص7.

[3]. راضي عبد المعطي السيد: المرجع السابق، ص8.

مركز الإعلام الأمني
Police Media Center

هذه الخسائر الناتجة لعدم دقة الإحصاءات ولكن المؤشرات تؤكد خطورة هذه النتائج وتفاقمها بتفاقم المشكلة.

ثانياً: الآثار الاقتصادية:

مركز الإعلام الأمني
Police Media Center

إن مشكلة الحوادث المرورية لم تعد مشكلة بسيطة يدخل في زيادة حجمها عوامل بسيطة، وإنما لما يتميز به العصر الحديث من سرعة الإنتاج من المركبات وكثرة استخدام الآليات في الحياة اليومية، ما جعلها ظاهرة خطيرة تحتاج للدراسة والبحث من ناحية مدى تأثيرها في اقتصاديات الدول النامية.[1]

هناك آثارًا اقتصادية كبيرة تتركها حوادث المرور، وهذه الآثار قد تلحق بالمال الخاص، وبالمال العام، فمن ضياع المال الخاص مثلا في حالة الحوادث المرورية تهشم السيارات وتلفها، ونفقات صيانتها، كما لا يستهان أيضًا بالنفقات الباهظة للعلاج من الإصابات سواء ما تنفقه الدولة في المستشفيات العامة أو ما ينفقه الأفراد في المستشفيات الخاصة.[2]

ويترتب على الحوادث آثارًا أخرى كبيرة تتمثل بهدر المال العام فتعرض حواجز الطرق وأعمدة الكهرباء وإشارات المرور والأرصفة للتكسير، وكل ذلك يكلف المال العام الشيء الكثير، وعلى الصعيد الفردي قد تؤدي الحوادث إلى فقر المصاب

[1]. راضي عبد المعطي السيد: الآثار الاقتصادية لحوادث المرور، مرجع سابق، ص7.
[2]. مقرن سعود مطني الرشيدي: انعكاسات تعديلات أنظمة المرور على الحوادث من وجهة نظر العاملين في المرور والسائقين، مرجع سابق، ص15.

مركز الإعلام الأمني
Police Media Center

بسبب عجزه عن الكسب والعمل، وبدلًا من أن يكون هذا العضو فعالًا ومنتجًا، فقد يصبح عالة على غيره وعلى مجتمعه، ويؤدي الفقر إلى آثار اجتماعية سيئة هذا بالإضافة إلى أن الحوادث تحمل العائلة تبعات مالية تتمثل بديات قتل الخطأ أو تحميل بيت المال ذلك، إذا كان المتسبب فقيرًا، كما أن تلف السيارات وإصلاحها يحمل اقتصاد البلد عبئا ماليا قد يكون سببا في إنعاش اقتصاد الغير من خلال استيراد السيارات أو قطع الغيار.[1]

ونخلص إلى أن اقتصاد الدولة يتأثر بما تسببه حوادث المرور من أضرار كبيرة في الأموال والممتلكات، وفيما يلي استعراض لبعض تلك الآثار:[2]

1. الخسائر في المنتجات الصناعية بسبب تغيب المصابين عن العمل.
2. تكاليف العلاج للمصابين في الحوادث المرورية في المستشفيات.
3. الأضرار التي تصيب الممتلكات العامة والخاصة.
4. الخسائر المادية التي تلحق بالمعاقين وذويهم بسبب توقفهم عن العمل.

ثالثاً: الآثار الصحية:

تشمل الآثار الصحية الإصابات الجسدية التي يخلفها الحادث المروري كالجروح والخدوش الطفيفة، مرورًا بالجروح العميقة والكسور المركبة، وانتهاء بالوفاة،

---

[1]. عايد علي الحميدان: الآثار الاجتماعية للحوادث المرورية، مرجع سابق، ص8.
[2]. مقرن سعود مطني الرشيدي: انعكاسات تعديلات أنظمة المرور على الحوادث من وجهة نظر العاملين في المرور والسائقين، مرجع سابق، ص16.

مركز الإعلام الأمني
Police Media Center

مما يؤثر بشكل، أو بآخر على حساب مستوى الخدمة التي تقدمها المستشفيات للمرضى العاديين، وهناك الخسائر المادية الناتجة عن الحوادث المرورية والتي تتمثل في تكلفة علاج المصابين، ولا يتوقف الأمر عند العلاج بالمستشفى إنما أيضًا هناك جانب آخر يبرز حجم المشكلة ومعاناة الجهات الطبية معها، هذا الجانب يتمثل بإسعاف المصابين أي بالمرحلة التي تسبق مرحلة الوصول إلى المستشفى للعلاج وما يترتب على ذلك من كلف مالية باهظة.[1]

علاوة على أن الإصابات الناجمة من هذه الحوادث أصبحت مشكلة مؤلمة لكافة الجهات حيث تشير الإحصائيات بمنظمة الصحة العالمية عام 2002م إلى أن عدد المصابين تجاوز 20 مليون إصابة، إضافة إلى تلفيات في الممتلكات وصلت لكل حادث 6400 دولار في عام 1999م زادت في عام 2000م إلى 6500 دولار حسب إحصائية مجلس السلامة الوطني الأمريكي.[2]

ولا تسبب الحوادث المرورية فقط إعاقات جسدية، بل إنها تسبب آثار نفسية أيضاً، وإن كثرة المخالفات والحوادث المرورية تزيد من التوترات النفسية الناجمة عن عدم إحساس الفرد بانتظام الأحداث في بيئته، وهذا ما قد يترتب عليه ظهور الكثير من المشكلات النفسية.[3]

---

[1]. عبد العزيز الحميد: الآثار الاجتماعية والاقتصادية الناجمة عن حوادث المرور، مرجع سابق، ص17.
[2]. راضي عبد المعطي السيد: الآثار الاقتصادية لحوادث المرور، مرجع سابق، ص9.
[3]. حمود بن هزاع بن عبدالله الشريف: المشكلة المنسية، الآثار النفسية لحوادث المرور، مرجع سابق، ص17.

مركز الإعلام الأمني
Police Media Center

ولا يقتصر تأثير الحوادث المرورية على زيادة التوترات التي يشعر بها الفرد فقط، حيث أن الزيادة في التوتر عموما تؤدي إلى تشتيت انتباه الفرد وهذا بدوره يؤدي إلى زيادة الحوادث المرورية، وهكذا يستمر تأثير هذه الدائرة من الأحداث المتبادلة التأثير، ما يؤدي إلى تناقص شعور الفرد بالأمن النفسي مع الزيادة في عدد المخالفات والحوادث المرورية.[1]

كما تزداد التوترات الناجمة عن المخالفات المرورية كلما قلت قدرة المرء على التنبؤ بسلوك قادة المركبات الأخرى الذي ينجم عن انخفاض وتيرة إتباع أنظمة المرور، وكلما زادت المخالفات المرورية وحوادث المرور زادت مشاعر القلق والتوتر، هذه الحال تعني بالضرورة انحساراً جزئياً للمساندة الاجتماعية، وهذا ينعكس مرة أخرى على تنامي معدلات التوتر والقلق.[2]

وتعد الضغوط الحادة المصاحبة للصدمات النفسية ومنها حوادث السيارات التي تتسبب في حدوث خلل في التركيب الكيماوي في مخ الإنسان، وما ينتج عنها من أعراض جسمية فسيولوجية تعرف فيما يسمى بالاضطرابات الناتجة، والضغوط الصدمية وهي لا تقتصر على مرتكب الحادث بل تمتد إلى مرافقيه وأسرهم جميعًا وحتى من يشاهد الحادث.[3]

---

[1]. أسعد ميخائيل: علم الاضطرابات السلوكية، دار الجيل، ط1، بيروت، 1994م، ص17.
[2]. حمود بن هزاع بن عبدالله الشريف: المشكلة المنسية، الآثار النفسية لحوادث المرور، ص17.
[3]. فلاح العنزي: علم النفس الاجتماعي، مطابع التقنية، ط1، الرياض، 2003م، ص23.

مركز الإعلام الأمني
Police Media Center

وما الأحداث الصدمية إلا أحداثًا عنيفة يعجز الإنسان عن مواجهتها أو التغلب عليها وهي مرتبطة بالكوارث الطبيعية، أو الحروب الفجائية ونتائجها، أو الحوادث التي ينتج عنها الخسارة المادية والمعنوية مثل الموت وخسارة السيارة، أو أي تهديد مماثل لحياة الإنسان العادي وأمنه وسلامته.[1]

وتظهر الأعراض الصدمية غالبًا خلال ثلاثة أشهر من التعرض للحادث وأهمها:

1. استعادة الذكريات الأليمة أثناء أحلام اليقظة أو الكوابيس ذات العلاقة.[2]
2. اجترار الذكريات الأليمة عند دخول المخفر أو مقابلة الضابط.
3. محاولة تجنب الأفكار أو الأنشطة التي لها علاقة بالحادث.
4. الاضطرابات الانفعالية الحادة التي تشتمل على القلق والتوتر المستمر.[3]
5. حالات الاكتئاب المتدرجة من البسيطة إلى الحادة.
6. المخاوف المرضية (الفوبيا) من بعض الأشخاص، أو الأحداث، أو الأماكن العادية التي لا يخاف منها الآخرون.[4]
7. اضطرابات الوساوس القهرية بلا مبرر.
8. الشعور بالنقص والعجز وعدم القدرة على اتخاذ القرار.

---

[1]. أسعد ميخائيل: علم الاضطرابات السلوكية، مرجع سابق، ص44.
[2]. فلاح العنزي: علم النفس الاجتماعي، مرجع سابق، ص25.
[3]. أسعد ميخائيل: علم الاضطرابات السلوكية، مرجع سابق، ص46.
[4]. أسعد ميخائيل: المرجع السابق، ص47.

مركز الإعلام الأمني
Police Media Center

9. الشعور بعقدة الذنب والدونية.

10. الشعور بالخجل والاغتراب والوحدة وفقدان الأمل.[1]

11. عدم القدرة على إقامة علاقات اجتماعية مع الغير أو المحافظة عليها.

12. الآلام العضوية الجسدية مثل الصداع الكلي أو النصفي، آلام في الجهاز الهضمي أو الجهاز التنفسي، أو الجهاز الدوري أو ما شابه ذلك.

وقد تظهر أعراض هذه الاضطرابات بعد عدة أسابيع من الإصابة بالصدمة أو عدة شهور أو سنوات حسب ظروف كل حالة على حده، والشخص العادي قد يستطيع أن يتغلب عليها ويستكمل حياته إذا لم تتداخل هذه الضغوط مع طريقة المعيشة اليومية.[2]

إن الكثير من المشكلات النفسية يمكن أن تنجم عن التعرض لخبرات صادمة بصورة مباشرة أو غير مباشرة كالتعرض لحوادث المرور أو مشاهدتها، كما أن من تعرضوا لإعاقات ناجمة عن تعرضهم لحوادث مرورية يمكن أن يعانوا من صعوبات جمة في سبيل تكيفهم مع أسلوب حياتهم الجديد، وقد تتغير شخصياتهم وربما

[1]. فلاح العنزي: علم النفس الاجتماعي، مرجع سابق، ص26.
[2]. فلاح العنزي: المرجع السابق، ص67.

تتصاعد مشاعر التوتر لديهم ويصبحون أكثر قلقا واكتئابا ويميلون إلى العزلة والانسحاب، وقد يميلون إلى الاعتماد على تناول الكحول أو المخدرات.[1]

ومن استعراض ما سبق يتضح أن حوادث المرور بما يترتب عليها من خسائر بشرية واقتصادية تعد من أبرز المشكلات التي تواجه تطور المجتمعات المعاصرة وتقف حجر عثرة في نمائها ويتضح ذلك بشكل واضح وملموس في الدول النامية حيث أكدت منظمة الصحة العالمية والبنك الدولي أن حوادث الطرق هي السبب الثاني للوفاة بين سكان العالم، كما أنها السبب الثالث للوفاة بين سكان العالم.

[1]. حمود بن هزاع بن عبدالله الشريف: المشكلة المنسية، الآثار النفسية لحوادث المرور، مرجع سابق، ص18.

المبحث الثاني

المخالفات المرورية

مركز الإعلام الأمني
Police Media Center

تمهيد وتقسيم:

على الرغم من وجود أسباب كثيرة ومتداخلة تؤدي إلى الحادث، إلا أن معظم الدراسات تؤكد أن المخالفات المرورية من أهم العوامل المسببة للحوادث المرورية، وهنا تظهر أهمية الثقافة المرورية المرتبطة بالإنسان السائق نفسه، ومدى وعيه بضرورة الالتزام بنظام المرور العام، وذلك لتلافي وقوع الحوادث المرورية الناتجة عن مخالفة أنظمة المرور.[1]

وعليه يتناول الباحث في هذا الفصل المخالفات المرورية من حيث المفهوم والأسباب والأنواع، وذلك في مطلبين وفق الآتي:

- **المطلب الأول: التعريف بالمخالفات المرورية وأسبابها**
- **المطلب الثاني: أنواع المخالفات المرورية**

مركز الإعلام الأمني
Police Media Center

[1]. صالح السديس: أثر ارتكاب المخالفات المرورية في حوادث السير، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، كلية الدراسات العليا، الرياض، 2002م، ص5.

المطلب الأول

التعريف بالمخالفات المرورية وأسبابها

المخالفات المرورية كالحوادث المرورية يسهم في ارتكابها العديد من العوامل، ويترتب عليها كثير من الأضرار، وفيما يلي نتناول تعريف المخالفات المرورية وأسبابها وفق الآتي:

أولاً: التعريف بالمخالفات المرورية:

تعد المخالفات المرورية اختراقاً للنظام المروري، ما ينتج عن ذلك من حوادث مروعة وتبرز هذه المخالفات كسلوك له انعكاساته السلبية على المجتمع، فالممارسة القائمة على اللامبالاة والاستهتار وخصوصاً تلك المتعلقة بالسامة المرورية لا بد أن تواجه بالعقوبات الرادعة حتى يلتزم الأفراد بقواعد المرور ولتحقيق ذلك منح النظام رجل المرور سلطة تقديرية بالاعتماد على ركيزتين هما؛ الحزم والشدة.[1]

وتعرف المخالفة بشكل عام على أنها: سلوك إرادي غير مشروع يصدر من شخص مسؤول جنائيًا في حالات الإباحة والعدوان على المال، أو المصلحة، أو الحق المحمي بجزاء جنائي.[2]

---

[1]. إبراهيم بن هلال العنزي: أسباب وأنواع المخالفات المرورية وعلاقتها بالمتغيرات الديموغرافية، المجلة العربية للدراسات الأمنية والتدريب، المجلد 31، العدد 62، الرياض، 2015م، ص178.

[2]. صالح بن عبد العزيز بن صالح الفوزان: خصائص المخالفات والحوادث المرورية لقائدي المركبات الشباب، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، مركز الدراسات والبحوث، الرياض، 2006م، ص9.

مركز الإعلام الأمني
Police Media Center

وأما المخالفات المرورية فتعرف بأنها: عدم تقيد السائق بأنظمة المرور وارتكاب مخالفات أخرى من المخالفات المرورية المدرجة بجدول نقاط المخالفات المرورية.[1]

كما تعرف المخالفة المرورية بأنها: الجريمة المعاقب عليها بإحدى العقوبتين، عقوبة الغرامة، أو عقوبة الحبس.[2]

وكذلك تعرف المخالفة المرورية بأنها: المخالفة الناتجة عن استعمال الطريق أثناء قيادة المركبة.[3]

ويعرف الباحث المخالفات المرورية بأنها: فعل ينتج عن ممارسة خاطئة، أو سلوك غير صحيح ينتج عنه اختراق لنظام وقانون المرور، ويترتب عليها عقوبة ما.

ثانياً: أسباب المخالفات المرورية:

تؤكد بعض الدراسات أن هناك علاقة بين المخالفات المرورية ونمط التخطيط العمراني حيث إن المشاكل المرورية التي تندرج تحتها المخالفات المرورية تحدث ضمن النسيج العمراني للمدينة، لذلك فإن وقوع الحوادث المرورية قد يكون أحد

---

[1]. علي بن ضبيان الرشيدي: الضبط الالكتروني ودوره في الحد من المخالفات المرورية، ضمن الدورة التدريبية المسؤولية الجنائية والإدارية لحوادث المرور، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 2014م، ص20.

[2]. صالح السديس: أثر ارتكاب المخالفات المرورية في حوادث السير، مرجع سابق، ص11.

[3]. إبراهيم بن هلال العنزي: أسباب وأنواع المخالفات المرورية وعلاقتها بالمتغيرات الديموغرافية، مرجع سابق، ص176.

مركز الإعلام الأمني
Police Media Center

مسبباته قصور في تخطيط شبكة الطرق، وأن الحد من المخالفات المرورية يتوقف على المخطط الذي بإمكانه إعادة النظر في المخطط أو إجراء تعديل فيه.[1]

وإن العلاقة بين المخطط العمراني والمشكلات المرورية أدركه الكثير من المخططين منذ أوائل القرن الماضي، حيث تبين لهم أن بعض أنماط التخطيط العمراني يساعد على ارتكاب المخالفات المرورية، فعلى سبيل المثال المخطط العمراني الذي يتكون هيكله الأساسي من طرق متعامدة مع بعضها، والتي تعرف بالمخطط الشبكي الشطرنجي، هي من المخططات التي تحدث فيها تصادم السيارات بسبب كثرة التقاطعات العمودية.[2]

وهناك من يحدد بعض الأسباب للمخالفات المرورية كالآتي:[3]

1. أخطاء ناتجة عن الطرق:

أ. تخطيط الطرق وعلاقتها باستعمال الأراضي، والتي تتمثل في الاستعمالات السكنية والتجارية والترفيهية.

ب.تصميم الطرق إنشائياً، والتي تشمل التقاطعات، والميول، والأرصفة، وإشغالات الطريق، ومواد الرصف، والسفلتة، والإضاءة، وتجميل الطرق.

---

[1]. يوسف محمد أسامة فادان: التخطيط العمراني وعلاقته بالمخالفات المرورية، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، مركز الدراسات والبحوث، ط1، الرياض، 2008م، ص25.

[2]. يوسف محمد أسامة فادان: التخطيط العمراني وعلاقته بالمخالفات المرورية، مرجع سابق، ص25

[3]. أحمد كمال عفيفي: استعمالات الأراضي وأثرها في المخالفات المرورية، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، مركز الدراسات والبحوث، ط1، الرياض، 2008م، ص55.

مركز الإعلام الأمني
Police Media Center

2. أخطاء ناتجة عن المرور، والتي تتمثل بالآتي:[1]

أ. الاختناقات المرورية.

ب.تركيز في استعمالات الأراضي.

ج. مواقع الخدمات التعليمية والصحية.

د. أماكن الانتظار.

هـ. وسائل النقل العام والنقل الخاص.

و. تداخل المشاة مع المرور الآلي (مشاة وسيارات).

ز. عدد الحارات المرورية، وسعة الحارة الواحدة.

3. أخطاء تتعلق بالسائق، وتتمثل بالآتي:

أ. قلة الوعي:

وقلة الوعي تتخذ منحنيين، الأول عدم الإلمام بأنظمة المرور وتعليماته والجهل بها، والمنحى الثاني عدم الامتثال رغم المعرفة نتيجة لعدم تقديره للأمور وهذا ناتج عن قلة الوعي أيضًا، ذلك أن الوعي يستلزم أن يحافظ الإنسان على مصلحته هو بالدرجة الأولى، حيث أن الضحية الأولى والمباشرة لأي حادث يقع

[1]. أحمد كمال عفيفي: استعمالات الأراضي وأثرها في المخالفات المرورية، مرجع سابق، ص56.

منه، ولأن من يسير في الطريق هم إخوانه، ولقد ذكر علماء الاجتماع أن مقياس الوعي الأول والسريع في أي بلد هو مستوى القيادة فيها.[1]

ب. الحالة الصحية للسائق:

مركز الإعلام الأمني
Police Media Center

حيث تربط الدراسات بين الحالة الصحية لقائد المركبة وتأثير ذلك على ارتكابه للمخالفات المرورية، والصحة بمفهومها العام تشمل الصحة البدنية والنفسية والاجتماعية، والصحة الجيدة مهمة للقيادة الآمنة حيث يعتبر اجتياز الكشف الطبي مطلب رئيسي للحصول على رخصة قيادة، ولأن اعتلال الصحة أحد الأسباب المتوقعة للحوادث المرورية، فإنها قد تكون سببًا للمخالفات المرورية أيضًا، ومن العوامل التي يتوقع أن تكون ذات علاقة بالمخالفات المرورية: اعتلالات السمع والنظر، والصرع، واضطرابات التركيز والوعي، وتأثير العقاقير الطبية المهدئة والمخدرات والاضطرابات النفسية.[2]

ج. ضعف الرادع:

إن الخلل الحاصل في ضعف مستوى تطبيق العقوبة على وجه المساواة، فكثيراً من مرتكبي المخالفات المرورية لا يتم تطبيق العقوبة بحقهم أو حتى تسجيل المخالفة عليهم، حيث ينظر إلى شخصية المخالف أو منصبه أو معارفه، وبالتالي لا

[1]. إبراهيم بن هلال العنزي: أسباب وأنواع المخالفات المرورية وعلاقتها بالمتغيرات الديموغرافية، مرجع سابق، ص181.
[2]. صالح بن عبد العزيز بن صالح الفوزان: خصائص المخالفات والحوادث المرورية لقائدي المركبات الشباب، مرجع سابق، ص12، 13.

مركز الإعلام الأمني
Police Media Center

تطبق عليه العقوبة، وهذا بلا شك من أكبر الأسباب المؤدية إلى المخالفات المرورية، إذ أن كل من يجد نفسه في أمان من العقاب لا يرتدع عن المخالفة.[1]

وعليه يعتبر السائق أهم العناصر المسببة للمخالفات المرورية حيث يس هم بأكثر من ٨٠% من أسباب الحوادث ويكون ذلك راجع إلى إهمال أو تقصيره أو تجاوزه لنظام المرور وغير ذلك.

ونلاحظ مما سبق أن هذه الأسباب والعوامل التي تتسبب بالمخالفات المرورية، مشابهة كثيراً لأسباب وعوامل الحوادث المرورية، وهذا يعني أن المخالفات المرورية هي أحد أهم عوامل الحوادث المرورية.

[1]. إبراهيم بن هلال العنزي: أسباب وأنواع المخالفات المرورية وعلاقتها بالمتغيرات الديموغرافية، مرجع سابق، ص182.

المطلب الثاني

أنواع المخالفات المرورية

تنقسم المخالفات المرورية عند البعض إلى نوعين وهما:

مركز الإعلام الأمني
Police Media Center

النوع الأول: المخالفات المتعلقة بالسلامة المرورية:

وهي تلك المخالفات التي تهدد عند اقترافها سلامة الأفراد أو ممتلكاتهم، أو الممتلكات العامة، ومنها مخالفات القواعد الخاصة بتنظيم السير كعدم الالتزام بالحد الأقصى للسرعة، أو عدم التقيد بالإشارات الضوئية، أو السير عكس الاتجاه وغيرها من المخالفات.[1]

النوع الثاني: المخالفات العادية:

وهي المخالفات التي لا تهدد عند ارتكابها السلامة المرورية كعدم وجود لوحة للسيارة، ومفهوم المخالفات يشمل جميع أطراف العلاقة المرورية كسائقي السيارات والأفراد (ركاب ومشاة)، لذلك يجب أن تخاطب القواعد المتعلقة لمخالفات السير جميع أصحاب العلاقة، وليس السائقين فقط أو المشاة فقط، فعدم ربط حزام الأمان بالنسبة للركاب المكلفين يعد مخالفة يجب أن يتحملها هؤلاء، وكذلك الحال بالنسبة

[1]. صالح السديس: أثر ارتكاب المخالفات المرورية في حوادث السير، مرجع سابق، ص17.

مركز الإعلام الأمني
Police Media Center

للسلوك القائم على عدم التقيد بالتعليمات الخاصة بالمشاة، يجب أن يقع تحت طائلة النظام.[1]

وتقسم المخالفات المرورية في مملكة البحرين إلى قسمين كالآتي:

القسم الأول: المخالفات المرورية التي يعاقب عليها بغرامة مالية:

وهذه المخالفات جميعاً وفي كلا القسمين مبينة في القانون رقم (23) لسنة 2014م[2]، وفيما يلي سنضع هذه المخالفات في جدول يحتوي على عدة خانات كالآتي:

1. الخانة الأولى: تصنيف المخالفة (نوع المخالفة).
2. الخانة الثانية: الإجراء الذي سيطبق بحق المخالف.
3. الغرامة: وهو القيمة المالية نتيجة ارتكاب المخالفة.
4. النقاط: يترتب على بعض المخالفات المرورية نظراً لجسامتها وضع نقاط سلبية على رخصة القيادة لمرتكب المخالفة، وهناك حد معين لهذه النقاط وهو (20) فإذا ما تم بلوغ الحد الأقصى فإنه يتم سحب رخصة القيادة وحرمان المخالف من القيادة لمدة ثلاث أشهر لأول مرة، وفي المرة الثانية يحرم من

[1]. صالح بن عبد العزيز بن صالح الفوزان: خصائص المخالفات والحوادث المرورية لقائدي المركبات الشباب، مرجع سابق، ص33.
[2]. قانون المرور رقم (23) لسنة 2014م، الجريدة الرسمية، العدد 3168، مملكة البحرين، الخميس 7 أغسطس 2014م.

القيادة لمدة 6 أشهر، وفي المرة الثالثة يحرم من القيادة لمدة سنة، وفي المرة الرابع يتم سحب رخصة القيادة بشكل نهائي.

5. مدة الصلح: وهو المدة الزمنية التي إذا تقدم المخالف بدفع الغرامة خلالها ستقل الغرامة المالية المقرر دفعها نتيجة المخالفة.

6. مبلغ الصلح: وهو المبلغ الذي سيدفعه المخالف كونه حضر لدفع المخالفة ضمن فترة الصلح.

وفيما يلي نذكر المخالفات المرورية في القسم الأول في الجدول الآتي:

جدول (1) المخالفات المرورية التي يعاقب عليها بغرامة مالية

نوع المخالفة	الإجراءات	الغرامة	النقاط	مدة الصلح	مبلغ الصلح
إعاقة حركة المرور	غرامة	20	0	7	10
وجود ركاب في الجزء الخارجي للمركبة	غرامة	20	0	7	10
قيادة مركبة بدون استعمال أنوار خلفية أو أمامية	غرامة	20	0	7	10
قيادة مركبة بدون عواكس أنوار	غرامة	20	0	7	10
قيادة مركبة بأنوار غير صالحة أو غير موجودة	غرامة	20	0	7	10
استعمال الأنوار المبهرة أو المصابيح الكاشفة	غرامة	20	0	7	10
الوقوف ليلاً في أماكن غير مضاءة بدون إضاءة الأنوار	غرامة	20	0	7	10
عدم التزام الجانب الأيمن في الطريق ذو اتجاهين – الشاحنات	غرامة	20	0	7	10

مركز الإعلام الأمني
Police Media Center

قيادة مركبة تصدر منها أصوات مزعجة	غرامة	20	0	7	10
قيادة مركبة ينبعث منها دخان أو رائحة كريهة	غرامة	20	0	7	10
قيادة مركبة تتطاير حمولتها	غرامة	20	0	7	10
قيادة مركبة تسيل من حمولتها مواد قابلة للاشتعال أو مضرة بالصحة	غرامة	20	0	7	10
قيادة مركبة تتساقط من حمولتها أشياء خطرة على مستخدمي الطريق	غرامة	20	0	7	10
إلحاق أضرار أو تلفيات بعلامات المرور	غرامة	20	0	7	10
إلحاق أضرار أو تغيير معالم علامات المرور	غرامة	20	0	7	10
إلحاق أضرار أو تغيير علامات المرور أو تغيير اتجاهاتها	غرامة	20	0	7	10
إلحاق أضرار بالممتلكات العامة أو الخاصة	غرامة	20	0	7	10
قيادة مركبة بدون حذر وتعريض الأرواح والأموال للخطر	غرامة	20	0	7	10
عدم الإفساح لمرور المواكب الرسمية أو مركبات الطوارئ	غرامة	20	0	7	10
انتهاء صلاحية شهادة التسجيل	غرامة	20	0	7	10
استعمال المركبة في مواكب خاصة بدون إذن	غرامة	20	0	7	10
عدم تهدئة السرعة في المناطق المأهولة بالسكان	غرامة	20	0	7	10
عدم تهدئة السرعة في المنعطفات والتقاطعات	غرامة	20	0	7	10
عدم تهدئة السرعة عند المستشفيات	غرامة	20	0	7	10
عدم تهدئة السرعة عند المدارس	غرامة	20	0	7	10

مركز الإعلام الأمني
Police Media Center
خدمات اخبارية أمنية على مدار الساعة

عدم تهدئة السرعة عند دور العبادة	غرامة	20	0	7	10
عدم تهدئة السرعة عند أماكن عبور المشاة	غرامة	20	0	7	10
تحميل المركبة أو تفريغها في الطريق العام	غرامة	20	0	7	10
عدم الإخطار عن نقل الملكية	غرامة	20	0	7	10
عدم استخدام سائق المركبة لحزام السلامة	غرامة	20	0	7	10
عدم استخدام الركاب في المقاعد الأمامية لحزام السلامة	غرامة	20	0	7	10
عدم ارتداء سائق الدراجة الآلية لخوذة السلامة	غرامة	20	0	7	10
عدم ارتداء راكب الدراجة الآلية لخوذة السلامة	غرامة	20	0	7	10
وضع ملصقات أو إعلانات أو عبارات على أي جزء للمركبة	غرامة	20	0	7	10
عدم الإخطار عن تغيير محل الإقامة	غرامة	20	0	7	10
عدم التزام قائد المركبة بقواعد المرور وآدابه وتعليمات الإدارة	غرامة	20	0	7	10
عدم التزام الراكب بقواعد المرور وآدابه وتعليمات الإدارة	غرامة	20	0	7	10
عدم التزام المشاة بقواعد المرور وآدابه وتعليمات الإدارة	غرامة	20	0	7	10
إضافات على المركبة كتركيب أجهزة أو أبواق أو ما يماثلها من أجهزة	غرامة	20	0	7	10
إضافات على المركبة كوضع ستار أو أشياء تحجب الرؤيا	غرامة	20	0	7	10
السماح بجلوس أطفال دون العاشرة في المقاعد الأمامية	غرامة	20	0	7	10
إيقاف الشاحنات والمركبات الثقيلة ووسائل النقل في المناطق السكنية	غرامة	20	0	7	10

مركز الإعلام الأمني
Police Media Center

شغل المواقف المخصصة لذوي الإعاقة	غرامة	20	2	7	10
السماح بوجود طفل في المركبة دون مقعد مخصص	غرامة	20	0	7	10
استعمال المركبة في غير الغرض المبين برخصتها	غرامة	50	5	7	25
قيادة مركبة لا تحمل شهادة تسجيل	غرامة	50	0	7	25
قيادة مركبة تم سحب شهادة تسجيلها	غرامة	50	0	7	25
قيادة مركبة تم إلغاء شهادة تسجيلها	غرامة	50	0	7	25
قيادة مركبة غير مرخص بها	غرامة	50	0	7	25
قيادة مركبة تم سحب ترخيصها	غرامة	50	0	7	25
قيادة مركبة تم إلغاء ترخيصها	غرامة	50	0	7	25
قيادة مركبة خالية من الفرامل	غرامة	50	0	7	25
قيادة مركبة فراملها أو إحداها غير صالحة	غرامة	50	0	7	25
مخالفة مركبات النقل لشروط الحمولة (الوزن، الارتفاع، العرض، الطول) أو لإحداهما	غرامة	50	2	7	25
قيادة مركبة بدون رخصة قيادة	غرامة	50	2	7	25
قيادة مركبة برخصة لا تجيز قيادتها	غرامة	50	2	7	25
قيادة مركبة برخصة انتهت مدة صلاحيتها	غرامة	50	2	7	25
قيادة مركبة برخصة تقرر سحبها أو إيقافها	غرامة	50	2	7	25
قيادة مركبة برخصة تم إلغاءها	غرامة	50	2	7	25
تعمد تعطيل حركة المرور أو إعاقتها	غرامة	50	5	7	25

مركز الإعلام الأمني
Police Media Center

تعمد إثبات بيانات غير صحيحة في النماذج والطلبات المرورية	غرامة	50	0	7	25
قيادة السائق لمركبة وهو متعاط لمسكر أو مخدر إذا ألحق أضرار	غرامة	50	8	7	25
تسليم المركبة لمن لا يحمل رخصة قيادة صالحة	غرامة	50	2	7	25
إجراء سباق للمركبات في الطريق العام بدون تصريح	غرامة	50	5	7	25
عدم إتباع علامات وإشارات وتعليمات المرور الخاصة بتنظيم السير	غرامة	50	0	7	25
عدم إتباع علامات وإشارات الوقوف في أماكن معينة	غرامة	50	0	7	25
عدم إتباع الإشارات والتعليمات المرورية الخاصة بمنع السير في طرق معينة	غرامة	50	0	7	25
عدم إتباع تعليمات رجل المرور الخاصة بتنظيم السير	غرامة	50	2	7	25
نقل المفرقعات والمواد الخطرة بدون تصريح	غرامة	50	0	7	25
إجراء أو تلقي اتصال بالهاتف باستخدام اليد في حمل الهاتف	غرامة	50	0	7	25
رفض إجراء فحص المركبة	غرامة	50	0	7	25
تغيير جزء من أجزاء المركبة الأساسية بدون إخطار	غرامة	50	0	7	25
عدم الإخطار في حالة وفاة مالك المركبة أو اعتباره مفقوداً	غرامة	50	0	7	25
تعليم قيادة المركبات في مركبات غير مرخص لها بذلك	غرامة	50	0	7	25
ممارسة مهنة تعليم قيادة المركبة بدون ترخيص	غرامة	50	0	7	25
مخالفة الأجور المحددة لتعليم قيادة المركبة	غرامة	50	0	7	25
مخالفة القرارات المنظمة لإنشاء مدارس تعليم قيادة المركبات	غرامة	50	0	7	25

مركز الإعلامي الأمني
Police Media Center

عدم حمل رخصة القيادة	غرامة	50	0	7	25
الهروب من موقع المخالفة	غرامة	50	5	7	25
رفض الإطلاع على المستندات التي يوجب القانون الاحتفاظ بها	غرامة	50	2	7	25
رفض ممن يضعن غطاء الوجه الكشف عن وجهها	غرامة	50	0	7	25
عدم الإبلاغ عند وقوع الحادث	غرامة	50	5	7	25
عدم تقديم المساعدة اللازمة والممكنة لإسعاف المصابين	غرامة	50	5	7	25
عدم تقديم كافة المعلومات لمعرفة قائد المركبة إذا كان مجهولاً	غرامة	50	5	7	25
امتناع معلم قيادة المركبات عن التعليم بسبب غير مشروع	غرامة	50	0	7	25
نقل ركاب أكثر من المقرر	غرامة	50	0	7	25
حيازة أو استعمال أجهزة كاشفة لأجهزة قياس السرعة أو تؤثر عليها	غرامة	50	0	7	25
تخطي قائد مركبات نقل الركاب والنقل، ذات الاستعمال لمركبة أخرى	غرامة	50	3	7	25
تجاوز الحد الأقصى للسرعة بمقدار 30%	غرامة	50	7	7	25
تجاوز الحد الأقصى للسرعة بما يزيد على 30%	غرامة	100	2	7	50
ترك المركبة بحالة ينجم عنها تعرض الأرواح والأموال للخطر	غرامة	20	0	7	10
استعمال أجهزة التنبيه على وجه مخالف للمقرر	غرامة	20	0	7	10
السير عكس اتجاه المرور	غرامة	20	0	7	10
عدم التنازل عن الأولوية عند اللزوم – المربع الأصفر	غرامة	20	2	7	10

مركز الإعلامي الأمني
Police Media Center

التجاوز الخاطئ من خط الطوارئ أو من على أرصفة الطريق	غرامة	20	3	7	10
وقوف المركبة في الأماكن المخصصة لوقوف مركبات الطوارئ	غرامة	20	2	7	10
الوقوف الخاطئ	غرامة	20	0	7	10
عدم صلاحية عادم المركبة	غرامة	20	0	7	10
عدم استيفاء شروط الأمن والمتانة	غرامة	20	0	7	10
عدم التأكد من خزان الوقود قبل تسيير المركبة	غرامة	20	0	7	10
عدم وجود الإطار الاحتياطي	غرامة	20	0	7	10
تجاوز خط الإشارة الضوئية	غرامة	20	0	7	10
الوقوف أمام إعلان ممنوع الوقوف	غرامة	50	0	7	25
عدم تثبيت قطعة المطاط خلف العجلات	غرامة	20	0	7	10
عدم وضوح لوحات أرقام التسجيل أو الفحص	غرامة	20	0	7	10
عدم الاحتفاظ بشهادة ملكية المركبة	غرامة	20	0	7	10
عدم الاحتفاظ بشهادة التسجيل	غرامة	20	0	7	10

القسم الثاني: المخالفات المرورية التي يعرض بسببها المخالف إلى محاكمة:

جدول (2) المخالفات المرورية التي يعرض بسببها المخالف إلى محاكمة

نوع المخالفة	الإجراءات	النقاط
مزاولة أي نشاط من أنشطة النقل بدون ترخيص	محاكمة	0

مركز الإعلام الأمني
Police Media Center

مخالفة قواعد استعمال العداد في مركبات النقل العام	محاكمة	0
مخالفة الاشتراطات الفنية والأمن والسلامة في مركبة النقل العام	محاكمة	0
مخالفة قواعد سحب أو وقف أو رفض تجديد ترخيص وسائل النقل العام	محاكمة	0
مخالفة قواعد التنازل أو التصرف في ترخيص وسائل النقل العام	محاكمة	0
مخالفة الالتزامات لمزاولة أنشطة النقل العام	محاكمة	0
مخالفة قواعد وإجراءات دخول مركبات النقل العام غير المسجلة	محاكمة	0
مخالفة قواعد وقوف النقل العام ومساراتها ومناطقها وأوقاتها	محاكمة	0
مخالفة قواعد وشروط الدعاية على مرافق ومركبات النقل العام	محاكمة	0
تجاوز الإشارة الضوئية النور الأحمر	محاكمة	7
تجاوز الإشارة النور الأحمر إذا نتج أضرار الممتلكات أو إصابة بالأشخاص	محاكمة	7
تشويه أو طمس أو تغيير بيانات لوحات أرقام التسجيل أو الفحص	محاكمة	5
السماح للغير باستعمال لوحات وهو على علم يطمسها وتشويهها	محاكمة	0
نقل لوحات أرقام التسجيل من مركبة إلى أخرى دون إذن	محاكمة	5
قيادة مركبة بدون لوحات أرقام التسجيل	محاكمة	0
قيادة مركبة بلوحات تم تشويهها أو طمسها أو تغيير معالمها	محاكمة	0
تجاوز الحد الأقصى للسرعة إذا نتج عنه إحداث أضرار	محاكمة	0
تعاطي خمر أو مخدر أثناء القيادة	محاكمة	8

مركز الإعلام الأمني
Police Media Center

تعاطي الخمر أو المخدر أثناء القيادة ونتج عنه جريمة أو مخالفة	محاكمة	0
الاعتداء على أفراد المرور أو قوات الأمن العام بالقول أو الفعل	محاكمة	0
التسبب في وفاة شخص أو أكثر	محاكمة	10
التسبب في إصابة شخص أو أكثر	محاكمة	3
الإدلاء ببلاغ كاذب عن حادث أو مخالفة مرورية	محاكمة	4

مركز الإعلام الأمني
Police Media Center

ويتبين من الجداول السابقة أن الجزاءات المقترنة بتلك المخالفات فهي إما جزاءات مالية متمثلة في دفع مبلغ معين لخزينة الدولة، أو محاكمة، بحيث يعرض المخالف على القضاء الذي يبت في العقوبة، فإما أن يكتفي القضاء بجزاء مالي، أو يتجاوز الأمر ذلك إلى حد الحبس.

مركز الإعلام الأمني
Police Media Center

الفصل الثاني

أساليب الحد من الحوادث والمخالفات المرورية

مركز الإعلام الأمني
Police Media Center

تمهيد وتقسيم:

تختلف أساليب الحد من الحوادث والمخالفات المرورية بين أساليب عملية تطبيقية تتمثل بإصدار التشريعات والقوانين، وباستخدام أدوات تقنية وتقليدية من شأنها أن تقلل من الحوادث والمخالفات، والأساليب الأخرى هي أساليب توعوية تثقيفية تقدم للسائقين ولعمامة المجتمع، من شأنها أيضاً أن تحد من المخالفات والحوادث المرورية، وهذه التوعية تقوم بها جهات مختلفة من المجتمع كالمؤسسات التربوية، وإدارة المرور، ووسائل الإعلام، وحتى الأُسر.

وعليه نتناول في هذا الفصل دور التقنية في الحد من الحوادث والمخالفات المرورية، وكذلك دور التوعية في الحد من الحوادث والمخالفات المرورية، وذلك في مبحثين وفق الآتي:

- **المبحث الأول: دور التقنيات الحديثة في الحد من المخالفات والحوادث المرورية**
- **المبحث الثاني: دور التوعية المرورية في الحد من الحوادث والمخالفات المرورية**

مركز الإعلام الأمني
Police Media Center

المبحث الأول

دور التقنيات الحديثة في الحد من المخالفات والحوادث المرورية

تمهيد وتقسيم:

تساعد التقنيات والأنظمة الحديثة على قيام الجهات الرقابية بمهماتها بشكل فعال في رصد وضبط وإدارة الحركة المرورية مما يساهم في الارتقاء بمستوى السلامة المرورية، كما أن التقنيات الحديثة لها دو هام في خفض معدلات المخالفات المرورية، وبالتالي خفض معدلات الحوادث المرورية وما يترتب عليها من آثار سلبية.

وفي هذا المبحث نتناول أنظمة الضبط والتحكم المروري، وكذلك التقنيات المستخدمة لضبط المخالفات المرورية، وذلك في مطلبين وفق الآتي:

- **المطلب الأول: أنظمة الضبط والتحكم المروري.**
- **المطلب الثاني: التقنيات المستخدمة لضبط المخالفات المرورية.**

مركز الإعلام الأمني
Police Media Center

المطلب الأول

أنظمة الضبط والتحكم المروري

عند الحديث عن التقنية ودورها في مواجهة مشكلة حوادث ومخالفات المرور، فإننا نقصد التطور التقني في المركبة والطرق والإدارة المرورية التي تتركز مسؤوليتها على بناء العلاقة التشغيلية بين المركبة والطريق من جهة ومستخدم الطريق من سائقون ومشاة من جهة أخرى.

مركز الإعلام الأمني
Police Media Center

وهذا التقدم التقني أفرز العديد من الأنظمة التي تقوم على الضبط والتحكم المروري بما يضمن التزام السائقين بالقوانين وإرشادهم، وهذا ينعكس على تقليل نسبة المخالفات والحوادث، وفيما يلي نتناول بعض هذه الأنظمة بشيء من التفصيل وفق الآتي:

1. نظام التحكم المروري عند مداخل الطرق السريعة:

يعتبر نظام التحكم المروري عند مداخل الطرق السريعة إحدى تطبيقات النقل الذكية، ويتم ذلك من خلال إشارة ضوئية تعمل آلياً عند المدخل من طريق الخدمة إلى الطريق الرئيسي على الطرق السريعة، بحيث تسمح بدخول المركبات إلى الطريق الرئيسي السريع حسب حركة المرور عليه، لذل فهي موصلة بدوائر حلقية

مركز الإعلام الأمني
Police Media Center

(حساسات) على الطريق الرئيسي السريع، وكذلك بدوائر حلقية (حساسات) على المدخل نفسه لتعمل جميعها بنظام متكامل.[1]

2. أنظمة اللوحات المتغيرة الرسائل:

إن الغرض من هذه النظم هو تزويد قائدي السيارات والمركبات بالمعلومات المتعلقة بحالة حركة المرور على الطريق، بحيث يمكن لقائد المركبة اتخاذ القرار الصحيح لتغيير مسار رحلته ولتجنب الزحام المروري وللتنبيه للحوادث والتقليل من وقت الرحلة.

وهناك نوعين من اللوحات المتغيرة الرسائل: الأول لوحات ثابتة، والثاني لوحات متحركة، ويمكن التحكم برسائل تلك اللوحات إما آلياً عن طريق الحساسات المثبتة على الطرق والتي يمكن من خلالها قياس حجم حركة المرور، وبالتالي إصدار الرسائل الخاصة بذلك على تلك اللوحات، كما يمكن أن يتم تغيير تلك الرسائل من خلال غرفة التحكم المروري والتي يمكن أن تصلها المعلومات عن حالة حركة المرور من خلال الكاميرات المثبتة على الطرق أو من خلال الدوريات الأمنية على الطريق ومن طريق أجهزة الاتصال.[2]

---

[1]. علي بن سعيد الغامدي: تقنية المستقبل في مواجهة مشكلة المرور، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، مركز البحوث والدراسات، ط1، الرياض، 1997م، ص79.

[2]. فيصل بن سعيد بن محمد المنيع: دور نظام الضبط الآلي للمخالفات المرورية في الحد من الحوادث المرورية من وجهة نظر طلاب جامعة الملك سعود، رسالة ماجستير، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 2013م، ص37.

مركز الإعلام الأمني
Police Media Center

3. أنظمة التحكم المروري للإشارات:

من خلال هذه الأنظمة يتم التحكم في أوقات تشغيل الإشارات المرورية بحيث يتم توفير الوقت وعدم التأخير عند تلك الإشارات ويتم ذلك عن طريق وجود حساسات الكترونية مثبتة عند التقاطعات تقوم بقياس أحجام حركة المرور على التقاطع ومن ثم تحديد أوقات فتح الإشارة وفقاً لتلك الأحجام أو من خلال غرفة التحكم، كما يمكن أيضا التحكم بالإشارات المرورية لخدمة مركبات الطوارئ والإسعاف وذلك لتقليل زمن نقل المصابين من موقع الحادث إلى المستشفى، ويمكن أن تعمل هذه الإشارات في الطرق الشريانية كنظام متكامل مع حركة المرور على الطرق السريعة في حالة: وجود طوارئ على الطرق السريعة وتكون هناك حاجة إلى تحويل حركة المرور على الطرق الشريانية للطريق السريع.[1]

4. أنظمة المواصلات الذكية:

يتألف نظام المواصلات الذكي من أجهزة وبرامج ومشغلين يقومون بمراقبة حركة المرور ويتحكمون بها بشكل أفضل من أجل تحسين سير المرور قدر الإمكان، وبما أن عدد الأميال التي تقطعها كل مركبة يتزايد سنوياً بشكل كبير بينما لا يتناسب عدد الطرقات التي يتم إنشاؤها كل سنة مع تلك الزيادة، فقد أدى هذا إلى تزايد الإزدحامات المرورية، وكحل اقتصادي لتحسين حركة المرور يقدم نظام

[1]. طارق مصطفى قستي: تقنيات السلامة في السيارات وأهميتها في تقليص خطورة الحوادث، ضمن ندوة حجم حوادث المرور وسبل معالجتها، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 2006م، ص234.

الاتصالات الذكي عدداً من التقنيات لتخفيف الازدحام من خلال مراقبة سير حركة المرور بواسطة أجهزة مراقبة وكاميرات حية أو يقوم بتحليل معلومات تصله من هواتف خلوية في مركبات متحركة (معلومات سيارة متحركة)، واستناداً إلى المعلومات يقوم النظام بإعادة توجيه حركة المرور حسب الحاجة.[1]

مركز الإعلام الأمني
Police Media Center

ويتم إيصال هذه التوجيهات المرورية بواسطة لوحات إرشادية مختلفة وبث إذاعي توجيهي وأنظمة أخرى من خلال دمج معطيات حركة المرور مع أنظمة التوجيه، إضافة إلى ذلك يتم تجهيز شبكة الطرقات بشكل متزايد ببنية تحتية إضافية للاتصالات والمراقبة للسماح للمسؤولين عن حركة المرور بمراقبة حالات الطقس وذلك لتوزيع مجموعات عمال الصيانة لإزالة ما يقع على الطرقات نتيجة حالة الطقس.[2]

5. أنظمة إدارة الحوادث والاستجابة لحالات الطوارئ:

تتمثل أنظمة النقل الذكية في مجال إدارة الحوادث في كيفية الإبلاغ عن الحادث وتحديد موقعه وكيفية الوصول إليه ومعالجته، ومعالجة حركة المرور المتأثرة من جراء هذا الحادث، وقد قامت بعض الشركات العالمية بتطوير نظام آلي للإبلاغ عن الحادث المروري وتحديد موقعه في حينه من خلال أجهزة مثبتة داخل المركبة

[1]. فيصل بن سعيد بن محمد المنيع: دور نظام الضبط الآلي للمخالفات المرورية في الحد من الحوادث المرورية، مرجع سابق، ص37.

[2]. طارق مصطفى قستي: تقنيات السلامة في السيارات وأهميتها في تقليص خطورة الحوادث، مرجع سابق، ص236.

مركز الإعلام الأمني
Police Media Center

حيث يتم في حالة وقوع الحادث إرسال إشارة إلى وحدة الإسعاف القريبة للموقع عن طريق أجهزة التحديد المكاني (GPS) الموجود في المركبة ليتم تحديد إحداثيات الموقع ليسهل التعرف على موقع الحادث لغرفة التحكم المروري في المنطقة ليتم التنسيق بين الجهات المعنية من دوريات مرورية وفرق صيانة والإسعاف لمعالجة الحادث والتأثيرات الجانبية لحركة المرور.[1]

كما أن هناك أنظمة نقل ذكية متطورة جداً وما زالت قيد التجربة وتتمثل بتطوير مركبات ذكية تكون الاستجابة فيها إلى حالة الطوارئ آلياً بحيث تكون مزودة بحساسات أمامية وخلفية من شأنها التحكم بنظام الفرامل والمقود حسب الظروف المحيطة بالمركبة.[2]

وقد أضحت الاتصالات الفضائية ذات التقنية المتقدمة، أحد أهم الوسائل التي يعول عليها رجال الطوارئ في تقديم خدماتهم العاجلة على الطرق السريعة، حيث تسهم بشكل دقيق في تحديد مواقع الحوادث، وبث صور لهذه المواقع، يمكن التقاطها بواسطة سيارات الطوارئ المجهزة لاستقبال هذه الصور، كما ساهمت في تطوير طريقة نظامية للربط بين تقنية تحديد المواقع بالأقمار الصناعية وبين نظم تحليل الحوادث.

---

[1]. علي بن سعيد الغامدي: تقنية المستقبل في مواجهة مشكلة المرور، مرجع سابق، ص84.
[2]. طارق مصطفى قستي: تقنيات السلامة في السيارات وأهميتها في تقليص خطورة الحوادث، مرجع سابق، ص237.

6. أنظمة التحكم في المركبات ومراقبة السلامة:

إن هذه الأنظمة المثبتة على متن المركبة تشمل أجهزة الكشف والرصد التي تقوم باستمرار بمتابعة ومراقبة موقع المركبة بالنسبة للبيئة المحيطة بها (المركبات الأخرى، عوائق الطريق، المواقع في إطار مسار الرحلة، التقاطعات)، وتعطي هذه الأنظمة تحذيراً مبكراً للسائق عندما تقتضي الظروف ذلك، كما تهيئ رؤية أفضل لتحسين قدرة السائق على أن يرى الطريق والأشياء التي توجد فيه بوضوح.[1]

إضافة إلى إتاحة إمكانيات ووسائل متطورة جداً للمحافظة على سلامة الركاب بحيث تكون هذه الوسائل جاهزة للاستخدام قبل وقوع الحادث، ونظراً لأن معظم الحوادث المرورية للمركبات تقع نتيجة لخطأ السائق فإن استخدام هذه الأنظمة سيجعل السائق على درجة عالية من اليقظة والانتباه ويزيد من قدرته على قيادة المركبة ويمكنه من تجنب العديد من الحوادث المرورية وما يصاحبها من وفيات وإصابات ومتطلبات تكاليف العلاج فضلاً عما يترتب عليها من تدني الإنتاج وازدحام الطرق وتأخير السفر.[2]

وعليه فإن ما نلاحظه من اكتشاف تقنيات وأجهزة حديثة للسلامة في السيارات والمركبات بجميع أنواعها خلال الفترة الماضية، وما تقوم به المعاهد

[1]. علي بن سعيد الغامدي: تقنية المستقبل في مواجهة مشكلة المرور، مرجع سابق، ص80.
[2]. فيصل بن سعيد بن محمد المنيع: دور نظام الضبط الآلي للمخالفات المرورية في الحد من الحوادث المرورية، مرجع سابق، ص39.

مركز الإعلام الأمني
Police Media Center

والمراكز العلمية والبحثية من تجارب تستهدف المزيد من التطور التقني لوسائل السلامة والأمان، يجعلنا نتفاءل إلى أن المستقبل يحمل الكثير من الابتكارات التي يمكن أن تساهم بمزيد من الفعالية في توفير الأمن والسلامة لمستخدمي السيارات.

مركز الإعلام الأمني
Police Media Center

المطلب الثاني

التقنيات المستخدمة لضبط المخالفات المرورية

إن استعمال التقنيات الحديثة مع تطبيق قوانين المرور تساعد على تغيير سلوك السائق في ارتكاب المخالفات المرورية، كما تساعد على تكليل جهود الجهات الرقابية على تحسين كفاءة الأداء وتفعيل الأمان على الطرق.[1]

ومن التقنيات التي يتم استخدامها لضبط المخالفات المرورية وبالتالي التقليل من الحوادث المرورية نذكر الآتي:

1. الرادار:

يستخدم جهاز الرادار للقياس المباشر لسرعة المركبات المتحركة على الطريق، وغالباً ما تستخدم إدارات المرور هذا الجهاز لضبط مخالفي السرعة القانونية، كما يستخدم في دراسات السرعة، بحيث يقوم الرادار بإرسال مستمر لحزمة من الموجات القصيرة ذات التردد العالي نحو المركبات المتحركة، ومن ثم قياس التغير في التردد بين الموجات المنعكسة والموجات المرسلة ومن هذا التغير يتم

[1]. علي بن ضبيان الرشيدي: الضبط الالكتروني ودوره في الحد من المخالفات المرورية، مقدم للدورة التدريبية بعنوان المسؤولية الجنائية والإدارية لحوادث المرور، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 2014م، ص5.

قياس السرعة مباشرة، ويمكن أن يكون الرادار محمولاً باليد أو مثبت داخل مركبة تقف على جانب الطريق.[1]

2. كاميرات السرعة:

إن كاميرات ضبط المخالفات المرورية هي كاميرات خاصة بضبط مخالفة تجاوز برادار السرعة أو قطع الإشارة الضوئية، وهي تعتبر وسيلة ضبط حديثة في مقابل الوسائل التقليدية مثل الضبط بواسطة دوريات المرور، وقد أكدت التجارب العالمية أن تقنية الكاميرات فاعلة لعدة جوانب منها ردع المخالفين وتقليل الحوادث وضحاياها، وهي تشعر المخالفين بالرهبة من الرقابة، فتدفع بهم للحرص على عدم مخالفة الأنظمة بتجاوز السرعة أو قطع الإشارات الضوئية.[2]

وقد تطورت تقنية كاميرات السرعة، التي بدأت قبل نحو ثلاثين عاماً في أوروبا من تقليدية على الأفلام التي تحتاج إلى معالجة بواسطة التحميض إلى رقمية تقوم بمعالجة فورية للأرقام وتحويلها فوراً إلى صور فائقة الوضوح، إلى جانب تسجيل كافة المعلومات المتعلقة بها مثل وقت التقاط الصورة باليوم والساعة والدقيقة، ويتم كل ذلك آلياً عبر تقنية حاسوبية متقدمة دون تدخل بشري كما كان الحال في أسلوب التحميض التقليدي، وترسل الكاميرا معلوماتها الرقمية إلى الحاسب الذي

---

[1]. علي بن ضبيان الرشيدي: الضبط الالكتروني ودوره في الحد من المخالفات المرورية، مرجع سابق، ص13.

[2]. عبد الرحمن بن عقيل الجناحي: قياس كفاءة كاميرات الضبط المروري عند الإشارات الضوئية، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، مركز البحوث والدراسات، ط1، الرياض، 2005م، ص381.

بمقدوره تسجيل المخالفة على مالك السيارة آلياً ما يسرع في عملية رصد المخالفة وتسجيلها والإبلاغ عنها.[1]

وتتفاوت نسبة نجاح وفاعلية الكاميرات، فقد أكدت نتائج الدراسات العالمية انخفاض أعداد الضحايا الناتجة عن الحوادث بما يتراوح ما بين 10 – 60%، أما على مستوى المخالفات فتؤكد الدراسات انخفاض المخالفات بمقدار 22.76%، وتوضح معظم الدراسات أن كاميرات الضبط المروري كان لها تأثير إيجابي في عمليات الضبط، حيث بينت إحدى الإحصائيات في بريطانيا أن استخدام الكاميرا الرادارية قلل السرعة إلى حد كبير وانخفضت نسبة الحوادث على الطرق تحت الرقابة الرادارية إلى نحو 14%، كما بينت الدراسة أن هذا النوع من التقنية يجعل السائقين أكثر حذراً في سرعتهم.[2]

ويمكن تلخيص الهدف من تركيب الكاميرات في الآتي:

أ. ضبط تجاوزات الإشارة الضوئية الحمراء والسرعة، وهما المخالفتان اللتان تعدان من أخطر المخالفات المرورية.[3]

ب.تهذيب وتعديل سلوك السائقين بالالتزام بحدود السرعة المقررة على الطرق واحترام الإشارة الضوئية.[1]

---

[1]. محمد محمد بن دينه: أثر استخدام تقنيات ضبط السرعة في الحد من حوادث المركبات بمملكة البحرين، رسالة ماجستير، جامعة الخليج العربي، مملكة البحرين، 2010م، ص18.

[2]. عبد الرحمن بن عقيل الجناحي: الضبط الالكتروني ودوره في الحد من المخالفات المرورية، مرجع سابق، ص383.

[3]. عبد الرحيم الزهراني: دور التقنيات الحديثة في التقليل من المخالفات المرورية، المؤتمر الوطني الثاني للسلامة المرورية، الرياض، 1425ه، ص214..

مركز الإعلام الأمني
Police Media Center

ج. مساندة رجال المرور في رصد مخالفات الإشارة الضوئية والسرعة، ودعم الكادر البشري القائم عليها.

د. عدم التمييز بين المخالفين، حيث تقوم الكاميرات بتسجيل المخالفات على جميع المركبات المخالفة دون استثناء بغض النظر عن شخصية المخالف.

هـ. الحد من وقوع الحوادث المرورية الناتجة عن المخالفات المذكورة أعلاه وما تسببه من خسائر بشرية ومادية.[2]

3. أشعة الليزر:

أو ما يسمى (LIDAR) أو لوحة كشف الضوء والمدى، بحيث يقوم بإرسال شعاعاً عالي التركيز من ضوء غير مرئي يحدد سرعة السيارة من خلال ملاحظة كمية التغير في الوقت المستغرق لرؤية نبضات الضوء المنعكسة عبر كمية محددة من الوقت، وقد أجريت على هذا النظام عدة تطورات فتم خلال عام 2006م تطوير نظام سهل الاستخدام ورخيص الثمن، وفي عام 2007م أدخل إلى السوق الأوروبية وحدات جديدة غير قابلة للعبث بها أو التشويش عليها، وهذا الجيل الأخير يصعب اكتشافه من قبل أجهزة الرادار.[3]

---

[1]. محمد محمد بن دينه: أثر استخدام تقنيات ضبط السرعة في الحد من حوادث المركبات بمملكة البحرين، مرجع سابق، ص27.

[2]. محمد محمد بن دينه: المرجع السابق، ص27.

[3]. علي بن ضبيان الرشيدي: الضبط الالكتروني ودوره في الحد من المخالفات المرورية، مرجع سابق، ص17، 18.

وتعود فعالية استخدام هذا النظام إلى الأمور الآتية:[1]

أ. لوحة السيارة: حيث تعمل لوحات السيارات كعاكس للضوء، والآن معظم لوحات السيارات عاكسة للضوء.

ب. مصابيح السيارة: تعد الأنوار والمصابيح ولمبات الوقوف والتشغيل عاكسات قوية جداً، حيث يضرب شعاع الليزر جزءاً منها في وقت واحد.

ج. نسبة الكروم بالسيارة: تساعد نسبة الكروم بالسيارات في عمل نظام الليزر.

د. الشكل الأمامي للسيارة: يلعب الشكل الأمامي للسيارة دوراً كبيراً في انعكاس المدى المستهدف من الليزر، ولذا يكون الوضع صعباً عند بعض أنواع السيارات كالسيارات الرياضية، لأنها تعكس ضوء الليزر بعيداً عن مصدر الوحدة.

هـ. الألوان الفاتحة للسيارات: بحيث تجعل ألوان السيارات الفاتحة أسهل في استهدافها، لأن لون السيارة يشكل مصدراً لأية حالة انعكاسية من الليزر.

ومن أحدث الأجهزة في رصد المخالفات المرورية ما تم الإعلان عنه في المملكة المتحدة أن مصلحة المرور البريطانية تنظر في تركيب شريحة الكترونية على كل سيارة، تربط هذه الشريحة بالحاسب الآلي الرئيسي التابع لها للإبلاغ آلياً بما يرتكبه سائقوا السيارات من مخالفات مرورية بدلاً من مراقبة هذه المخالفات عبر

[1]. عبد الرحيم الزهراني: دور التقنيات الحديثة في التقليل من المخالفات المرورية، مرجع سابق، ص216.

آلات التصوير التقليدية الموزعة في مناطق مختلفة على الشوارع البريطانية، كما بمقدور هذه الشريحة الإبلاغ بشكل فوري عن أي مخالفة مرورية جديدة يرتكبها السائق بما فيها السرعة، أو الوقوف الخاطئ، أو أي مخالفة للأنظمة والقوانين المرورية، كما يعتقد المسئولون في الشرطة البريطانية أن خطة تركيب الشريحة من شأنها أن تقلل من حادثة سرقة السيارات، وكذلك سهولة ملاحقة سارقي السيارات.[1]

وهكذا نلاحظ أن الأجهزة والتقنية المستخدمة في ضبط المخالفين في تطور مستمر وذلك بهدف تحسين السلامة المرورية ومساعدة السائق في تفادي الوقوع في الحوادث المرورية الناتجة عن المخالفات التي يرتكبها، وكذلك لضبط سلوك بعض السائقين أثناء القيادة، وكذلك لمواجهة الحوادث المرورية وللتقليل منها، وللحد من ما ينتج عنها من وفيات وإصابات خطيرة وخسائر مادية واقتصادية.

ولاشك أن استخدام هذه التقنيات خلال العقدين الماضيين في جميع دول العالم قلل وبنسبة كبيرة من نسبة الحوادث والمخالفات المرورية، وهذا يدل على أن لهذه التقنية أثر واضح وملموس في تعديل سلوكيات السائقين، كما أنها تدفع إلى حد ما إلى الالتزام بالقانون المروري.

[1]. علي بن ضبيان الرشيدي: الضبط الالكتروني ودوره في الحد من المخالفات المرورية، مرجع سابق، ص12، 13.

المبحث الثاني

دور التوعية المرورية في الحد من الحوادث والمخالفات المرورية

مركز الإعلامي الأمني
Police Media Center

تمهيد وتقسيم:

تأتي التوعية المرورية كأسلوب وقائي لتجنب الوقوع في الحوادث والمخالفات المرورية، وذلك بالتركيز على شرائح المجتمع المختلفة من كبار وشباب وأطفال واستيعاب الثقافة المرورية بكل أبعادها، ويتم ذلك عن طريق وسائل الإعلام المختلفة المرئية والمسموعة والمقروءة، وعن طريق برامج التوعية المرورية المناسبة في المدارس العامة والخاصة، وكذلك الجامعات والكليات، وكذلك داخل الأسرة نفسها.

وهذا يتطلب تضافر جهود جميع مؤسسات المجتمع خاصة وعامة في سبيل ترسيخ وعي مروري يضمن سلامة الجميع، ويقلل من نسبة الحوادث والمخالفات المرورية وما ينتج عنها من آثار سلبية، وعليه نتناول في هذا المبحث مفهوم الوعي المروري، ودور المؤسسات التربوية ممثلة بالمدرسة، ودور الأسرة، ودور وسائل الإعلام، في نشر الثقافة المرورية وترسيخها، وذلك في ثلاثة مطالب وفق الآتي:

- **المطلب الأول: التعريف بالتوعية المرورية وأهميتها**
- **المطلب الثاني: دور الأسرة والمدرسة في التوعية للحد من المخالفات والحوادث المرورية**

مركز الإعلامي الأمني
Police Media Center

- **المطلب الثالث: دور الإعلام في التوعية للحد من المخالفات والحوادث المرورية**

مركز الإعلام الأمني
Police Media Center

المطلب الأول

التعريف بالتوعية المرورية وأهميتها

التوعية هي واجب ديني واجتماعي ولا تفرض بقانون بل يتحرك المجتمع عندما يستشعر بالخطر ومن حيث أنها واجب ديني يلتزم بها المجتمع بحكم ما حثت عليه الأديان السماوية، على ضرورة أن يحمي الفرد نفسه وأسرته ومجتمعه ضد أي معتدي على قيمه وتقاليده، وتبدأ هذه التوعية بالنصيحة التي تهدف إلى النهي واجتناب ما يعرضهم للخطر، وهي واجب اجتماعي على أفراد المجتمع بحكم انتمائهم للمجتمع، والفرد يدافع عن أسرته، وبيئته ما يسيء إليها، ويسعده ما يسعدها، فالتوعية إذًا هي بداية لأول طرق الوقاية.[1]

وقد اهتمت العديد من الأجهزة في مختلف العالم في التوعية المرورية، بهدف تقديم أحدث الوسائل وأنجح الابتكارات، للوصول إلى أفضل وأنجح المستويات لوقاية أفراده من حوادث المركبات.

وفيما يلي نتناول تعريف التوعية، وأهميتها، وأهدافها على النحو الآتي:

أولاً: تعريف التوعية:

[1]. عبدالله حامد عبدالله الخلف: دور أفلام التوعية المرورية في رفع مستوى الوعي المروري، رسالة ماجستير، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 2005م، ص59.

يقصد بالوعي المروري الإلمام بمعلومات أساسية مرتبطة بمواقف يتعرض لها المشاة أو السائقين أثناء السير أو في المواقف الطارئة والحوادث.[1]

كما يعرف الوعي المروري بأنه: نشر الوعي المروري لدى كافة أفراد الجمهور، وذلك بتصحيح المفاهيم الخاطئة لديهم بالإقناع عن طريق تقديم المعلومات السليمة والحقائق الثابتة، التي تساعد في تكوين رأي صائب وخلق قابلية للاستعداد للتقيد الطوعي بقواعد وأنظمة المرور وذلك لتحقيق الأمن والسلامة من استعمال الطرق.[2]

ويقصد بالوعي المروري بمفهومه الشامل: بأنه اليقظة الحسية والمعنوية والمعرفة والإلمام الواسع بكل ما يتعلق بالمرور من مركبة وطريق وإشارات وأنظمة وقوانين وغيرها مما ينعكس إيجابًا على الشخص وحسن قيادته ومراعاته للأنظمة المرورية المختلفة.[3]

ومن وجهة نظر الباحث أن التوعية المرورية هي إكساب المواطنين الثقافة المرورية وربطها بأهداف نظرية وعملية عن التعليمات المرورية التي تضمن السلامة على الطريق سواء للمشاة أو السائقين أو المركبات.

---

[1]. عمرو صلاح الدين جمجوم: التوعية المرورية وأثرها في تقليل الحوادث، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، مركز البحوث والدراسات، ط1، الرياض، 2005م، ص226.

[2]. علي سعود السهلي: دور الإعلام في معالجة المشكلات المرورية، بحث ضمن الدورة التدريبية تكامل العلاقة بين الأجهزة المرورية والأجهزة الإعلامية، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، كلية التدريب، الرياض، 2008م، ص5.

[3]. أديب محمد خضور: حملات التوعية المرورية العربية، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، مركز الدراسات والبحوث، ط1، الرياض، 2007م، ص10.

ثانياً: أهمية الوعي المروري:

تكمن أهمية الوعي المروري في تهذيب المفاهيم التي اعتاد عليها الأفراد في مجتمعاتنا، بحيث تكون نظرتهم للتقيد بأنظمة المرور وآدابه ليس على أساس الخوف من العقاب، وإنما الانصياع الذاتي لها لما لمخالفتها من مخاطر على حياتهم أولاً، ولأنها تجافي السلوك القويم والأخلاق الفاضلة ثانيًا، وهي ذات علاقة بمطامحنا للمستقل لأن يكون المواطنون متعاونين مؤمنين بأهمية تعليمات المرور والأسس التي يقوم عليها الوعي المروري والتي تساعد على نشر أنظمة وتعليمات المرور، حتى يصبح العمل شكل تكاملي ما بين الجمهور المستهدف والأجهزة المعنية لتحقيق الهدف المنشود وهو السلامة المرورية لكل مستخدمي الطريق.[1]

وتحقيق السلامة المرورية في المجتمع ليست مسؤولية رجال المرور وحدهم فحسب بل هي مسؤولية جماعية، بحيث يتعاون أفراد المجتمع جميعًا بعد أن أخذوا حظهم من التوعية المرورية اللازمة، ولا يكتفي في هذا الصدد بكفاءة من يقود عجلة القيادة فحسب بل لابد من توفر ثقافة عالية، ودراية ومعرفة بوسائل السلامة للمحافظة على أرواح ودماء المشاة، أو السائقين.[2]

والسلامة المرورية وظيفة أساسية من وظائف المجتمع الواعي المتحضر والذي تقوم عدة جهات بخدمته وفي مقدمتها المؤسسات التعليمية من خلال مشاركة

---

[1]. عبدالله حامد عبدالله الخلف: دور أفلام التوعية المرورية في رفع مستوى الوعي المروري، مرجع سابق، ص60، 61.
[2]. علي سعود السهلي: دور الإعلام في معالجة المشكلات المرورية، مرجع سابق، ص7.

الطلاب وأسابيع المرور بعمل اللوحات وحمل الشعارات والاشتراك في الندوات والمحاضرات والمهرجانات الخاصة بذلك.[1]

ثالثاً: أهداف التوعية المرورية:

مركز الإعلام الأمني
Police Media Center

تتلخص الأهداف الرئيسية للتوعية المرورية في الآتي:

- تحقيق التوعية المرورية بين مختلف المواطنين.
- توضيح أهمية استخدام الأنظمة وإتباع التعليمات المرورية، وما لتلك الأهمية من دور في الحفاظ على حياة الأمة من أخطار السيارات.[2]
- تعويد الناس على التقيد بإرشادات المرور تجنباً لوقوع الحوادث المرورية التي تقع يوميًا ويذهب بسببها العديد من الشباب والكبار.[3]
- تقوية العلاقة القائمة بين المواطنين ورجال المرور ومحاولة أن يشعر المواطن بأنه رجل مرور قبل أن يكون مواطنًا.
- تبصير المواطن بمشاكل المرور وأثرها على سلامته ومصالحه وعلى الاقتصاد القومي وما يبذل من وسائل وأساليب لمعالجتها.[4]

وبناءً على ما سبق يتبين أن التوعية المرورية هي واجب ديني وأخلاقي، وقد زاد الاهتمام بها بعد تزايد الحوادث والمخالفات المرورية، والتي ترجع أسبابها جميعاً

---

[1]. أديب محمد خضور: حملات التوعية المرورية العربية، مرجع سابق، ص14.
[2]. أديب محمد خضور: المرجع السابق، ص17.
[3]. عبدالله حامد عبدالله الخلف: دور أفلام التوعية المرورية في رفع مستوى الوعي المروري، مرجع سابق، ص62.
[4]. علي سعود السهلي: دور الإعلام في معالجة المشكلات المرورية، مرجع سابق، ص6.

إلى عدم الالتزام بقواعد السير، وعدم الانصياع للأنظمة والقوانين، الأمر الذي انعكس على تزايد كبير في الحوادث والمخالفات، ولذا بدأ الاهتمام أكثر في المجال التوعوي للوقاية من الحوادث والمخالفات المرورية.

مركز الإعلامي الأمني
Police Media Center

المطلب الثاني

دور الأسرة والمدرسة في التوعية للحد من المخالفات والحوادث المرورية

يقع على عاتق الأسرة والمدرسة تعليم أبنائهم وطلبتهم الثقافة المرورية وكيفية عبور الشارع في بداية حياتهم، والالتزام بالقوانين والأنظمة المرورية بحيث يمارسونها بشكل صحيح وآمن دائماً، وفيما يلي نتناول دور كل من الأسرة والمدرسة في التوعية المرورية وفق الآتي:

أولاً: دور الأسرة في التوعية المرورية:

تعتبر الأسرة المؤسسة الوحيدة والمهمة التي يكاد يشترك كل الأطفال في الانتماء إليها وتأخذ بيد الطفل منذ ولادته لتعنى به وتأخذ بيده من بدء وجوده وتسبق في ذلك كل مؤسسات المجتمع الأخرى في التأثير فيه من حيث الغذاء وشروط الصحة والرعاية العاطفية والفكرية والاجتماعية وتعليمه اللغة ورموزها وتوفير الشروط اللازمة لتكوين عاداته واعتقاداته وحركاته لتساعده في اتجاه الضبط والتنظيم والدقة والتناسق، كذلك تعليمه وتدريبه على الممارسات المرورية الأساسية التي تحفظ سلامته وحياته.[1]

[1]. حسنية أحمد شاهين: الأسرة ودورها في التوعية المرورية، مجلة الأمن والحياة، العدد 303، المملكة العربية السعودية، 1438هـ، ص29.

إن دور الأسرة في التوعية المرورية شبه مغيب وخاصة فيما يتعلق بالمرور، وما يترتب عليها من حوادث مؤلمة وفاجعة، ولهذا لا بد من التركيز الكبير على التوعية المرورية للأطفال وتكون على الشكل الآتي:

مركز الإعلام الأمني
Police Media Center

1. قيام الأسرة بتدريب وتعليم الأطفال طريقة المشي على الرصيف وقطع الشارع في الأماكن المخصصة حسب الأسلوب السليم.[1]
2. ضرورة منع الأطفال من اللعب في الشارع وأن يوفروا لهم نشاطات بيئية أو اصطحابهم لأماكن التنزه والمكتبات، والمراكز الثقافية.
3. أن تكون الأسرة قدوة للأطفال بشكل يمارس التصرفات السليمة، ويلتزمون بقانون السير.
4. أن يقوم الأهل بتقديم شرح للأطفال عما يحدث من حوادث الأطفال حتى يتوخوا الحيطة والحذر دائماً، لتلافي حوادث المشاة.[2]
5. ألا يسمح للأطفال بالنزول من السيارة إلا بعد نزول الأب أو الأم وأن يكون النزول من جهة الرصيف، وعند الصعود يصعد الأطفال أولاً ومن جهة الرصيف ثم يصعد الأهل.
6. مسك الأطفال بأيديهم والسير على الرصيف، وألا يكون الأطفال من جهة الشارع.

[1]. علي سعود السهلي: دور الإعلام في معالجة المشكلات المرورية، مرجع سابق، ص10.
[2]. حسنية أحمد شاهين: الأسرة ودورها في التوعية المرورية، مرجع سابق، ص29.

مركز الإعلام الأمني
Police Media Center

ثانياً: دور المدرسة في التوعية المرورية:

إن تعليم السلامة المرورية لطلاب المدارس حظي باهتمام كبير في الدول المتقدمة صناعيًا، وطبقت العديد من التجارب وطورت نماذج مختلفة من المناهج والمواد التعليمية، وأجريت الكثير من البحوث وخاصة في الولايات المتحدة الأمريكية وكندا.

كما أن التربية المرورية تحقق الأمان لأطفالنا وذلك من خلال تنمية الوعي المروري لدى الطفل بصورة منظمة ومدروسة لان الطفل يشارك المشاة في الحركة المرورية، وهو لا يملك مهارات الناضجين من هذه الناحية ولا المعارف المرتبطة بإرشادات وقواعد المرور ولا الخبرات الضرورية التي تمكنه من تقرير الأوضاع المرورية ولا السلوكيات التي تكفل أمنه وسلامته.[1]

وأهمية الوعي المروري والثقافة المرورية تعد أفضل وسيلة وقائية ضد الحوادث المرورية على المدى الطويل وللمدارس دور كبير في السلامة المرورية فمسؤوليتها مزدوجة حيث تتعلق بحماية حياتهم من ناحية وبكيفية تعليمهم حماية أنفسهم وحماية الآخرين من ناحية أخرى.[2]

---

[1]. مصطفى عوفي: واقع التربية المرورية، دراسة ميدانية في مدينة أدرار، مجلة العلوم الإنسانية والاجتماعية، العدد14، الجزائر، 2014م، ص201.

[2]. حسنية أحمد شاهين: الأسرة ودورها في التوعية المرورية، مرجع سابق، ص30.

وإن التطور الفني والتقني للمركبات الحديثة يضع الإنسان أمام واجبات تتطلب منه قدرات نفسية وحركية خاصة تلقي على أجهزة الأمن والشرطة المرورية مسؤوليات جسام للحفاظ على امن وسلامة الإنسان وحماية الطفولة, وعليه يبقى أن تراعي الأجهزة المختصة تلك الجوانب وهي تعالج القضايا المرورية التي تهم المجتمع, كما يتحتم على المعلمين اختيار الألعاب المشوقة والأنشطة والتدريبات التي تنمي القدرات السمعية والجوانب الحركية لدى الطفل, وعن طريق الاحتكاك المباشر بواقع الحركة المرورية باستخدام أسلوب التجوال وذالك باصطحاب الأطفال لزيارة مواقع مرورية على الطبيعة.[1]

كما أن للجامعات دور مهم وفاعلٌ في مجال التوعية المرورية من خلال تبني مناهج أو مقررات علمية تعنى بإعداد الشباب الخليجي المؤهل تأهيلاً علمياً وعمليًا في أصول القيادة المرورية، على أن تحسب هذه المواد كمتطلبات أساسية لا يتخرج الطالب إلا بعد اجتيازها بنجاح، إضافة إلى أن الجامعات ومن خلال إمكاناتها المادية قادرة على إجراء أبحاث ودراسات حول مشكلة المرور وفق أسس علمية ثم التوصل إلى نتائج وتوصيات تساعد المسؤولين عن أجهزة المرور للأخذ بها للوصول إلى الهدف المنشود.[2]

---

[1]. مصطفى عوفي: واقع التربية المرورية، مرجع سابق، ص201.
[2]. علي سعود السهلي: دور الإعلام في معالجة المشكلات المرورية، مرجع سابق، ص12.

يتبين لنا مما سبق مدى أهمية التربية المرورية في مساهمتها في التقليل من حوادث المرور وكذا المحافظة على حياة الأشخاص, وكذا في إكساب الأفراد وعي وثقافة مرورية, كما تساهم أيضا في تعليم النشء وترسيخ في ذاكرة كل طفل كيفية استعمال الطرق، إلا أن التربية المرورية مازالت تحتاج إلى تفعيل من خلال إدراجها في المقررات الدراسية، وعدم اقتصار المهتمين بها على المناسبات الخاصة فقط.

مركز الإعلام الأمني
Police Media Center

المطلب الثالث

دور الإعلام في التوعية للحد من المخالفات والحوادث المرورية

مركز الإعلام الأمني
Police Media Center

إن الدعاية الإعلامية تطغى على كل جوانب الحياة وهي ضرورية في المجتمع الحديث بسبب حاجة الإنسان لها لتزويده بالمعلومات المختلفة لمواجهة المواقف المتغيرة مواجهة صحيحة، حيث تستطيع الدعاية الناجحة أن تحشد كل قطاعات المجتمع وراءها لمطابقة الدعاية للحقيقة التي يسعى الإنسان للكشف عنها والعمل بها.[1]

ويرى البعض أن الإعلام من الناحية الوظيفية, يعمل على التعريف بكل ما يهم الجماهير من قضايا مختلفة محلية وإقليمية وعالمية ويتناول المشكلات العالمية والاجتماعية والعصرية ويطرح الحلول لها والدور الذي تنتهجه الجهات المعنية في الطرح ولتناول الحلول والاستنتاجات، ولذا تنبع أهمية الإعلام من استثماره لتلك الرغبة الطبيعية لدى الإنسان في المعرفة وفي اكتشاف ما حوله ومن حوله، وفي الإحاطة بأخبار الآخرين وأخبار المجتمع والكون المحيط به.[2]

وتمارس وسائل الإعلام تأثيرها من خلال الرسائل التي تنقلها إلى الجماهير المستهدفة، ولذلك، فإن المهمة المركزية للرسالة الإعلامية ليس فقط أن توجد، وأن

مركز الإعلام الأمني
Police Media Center

[1]. علي سعود السهلي: دور الإعلام في معالجة المشكلات المرورية، مرجع سابق، ص13.
[2]. بن عباس فتيحة: دور الإعلام في التوعية والوقاية من حوادث المرور في الجزائر، مرجع سابق، ص40.

ترسل، بل أيضا أن تصل، وأن تؤثر، بحيث تتضمن الرسالة الإعلامية موضوعا ما وتعالج الرسالة هذا الموضوع بأسلوب يتناسب مع خصوصية الموضوع وخصوصية الوسيلة التي ستنقله وأخيرا خصوصية الهدف المطلوب.[1]

مركز الإعلام الأمني
Police Media Center

ويتوقف نجاح الرسالة الإعلامية على اختيار الموضوع المناسب للرسالة والتوقيت والإعداد المناسب لها، كما يجب أن تتوافق وتتلاءم الرسالة الإعلامية مع الوسيلة الإعلامية التي ستحملها إلى المستقبل، فالرسالة المرسلة بالراديو لابد أن تختلف عن تلك المرسلة بواسطة التلفزيون أو السينما، فلكل رسالة مواصفات لابد من توافرها.[2]

وإن الإعلام بوسائله المختلفة هو من أهم وسائل تكوين الرأي العام أو صناعة الرأي العام، حيث له تأثير في الفرد وخاصة في سن الطفولة والمراهقة، فوسائل الإعلام هي من أهم المصادر التي تستقي منها المعلومات والأخبار والغذاء المعنوي للجمهور، فحينما تؤدي وسائل الإعلام إلى حدوث تحول فإن هذا التحول يحدث عن طريق إعادة تعريف الموضوعات، فالموضوعات التي لم يفكر فيها الناس من قبل أو لم يهتموا بها كثيرا يصبح لها أهمية جديدة حينما تركز عليها الحملة الدعائية.[3]

---

[1]. بن عباس فتيحة: دور الإعلام في التوعية والوقاية من حوادث المرور في الجزائر، مرجع سابق، ص67.
[2]. عمرو صلاح الدين جمجوم: التوعية المرورية وأثرها في تقليل الحوادث، مرجع سابق، ص231.
[3]. بن عباس فتيحة: دور الإعلام في التوعية والوقاية من حوادث المرور في الجزائر، مرجع سابق، ص92.

وبالتالي تلعب وسائل الإعلام دوراً مهماً في التوعية المرورية وذلك من خلال الآتي:

1. يمكن توظيف الرسالة الإعلامية بكل أنواعها لتوعية المواطنين بإتباع السلوكيات الرشيدة، والحفاظ على أمن المجتمع واستقراره عن طريق إتباع الأنظمة المرورية وقواعد السلامة وتنفيذ قوانين الدولة في ذلك.[1]
2. الإعلام عن مخاطر الحوادث وأسبابها ودوافعها وتوعية أفراد المجتمع ووقايته من أخطارها.
3. التوعية المرورية بأخطار السرعة وآثارها على حوادث الطرق، وأهمية الالتزام بقواعد وآداب المرور.[2]
4. تغطية المؤتمرات العالمية والمحلية حول القضايا المرورية.
5. تساعد وسائل الإعلام في تغطية بعض الأحداث الخاصة في مجال المرور مثل الزيارات والأسابيع المرورية والمعارض والندوات والمحاضرات والمؤتمرات، وغيرها مما يساعد في توطيد العلاقات العامة بين إدارات المرور والفئات النوعية من الجمهور.[3]
6. يساعد الانتشار الهائل لشبكة الانترنت باعتباره أهم وسائل الإعلام في الوقت الراهن في التوعية والإرشاد المروري من خلال نشر كل ما يتعلق بالمخالفات

---

[1]. جاسم خليل ميرزا: العلاقة بين الأجهزة المرورية ووسائل الإعلام، الأسس والمبادئ، بحث ضمن الدورة التدريبية تكامل العلاقة بين الأجهزة المرورية والأجهزة الإعلامية، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، كلية التدريب، الرياض، 2008م، ص9.

[2]. جاسم خليل ميرزا: المرجع السابق، ص10.

[3]. عمرو صلاح الدين جمجوم: التوعية المرورية وأثرها في تقليل الحوادث، مرجع سابق، ص234.

والحوادث المرورية، واستغلال الشبكات الاجتماعية كونها تحظى بانتشار واسع بين مختلف فئات المجتمع.[1]

7. تساعد وسائل الإعلام في توعية قائدي السيارات بجميع أنواعها بالسلوكيات المرورية الخاطئة والأسباب المؤدية إلى حوادث المرور من خلال عرض مجموعة من الفيديوهات القصيرة المتخصصة حول قضية، أو مشكلة مرورية معينة أو أسباب حوادث المرور.[2]

8. يمكن أن تسهم وسائل الإعلام عبر البرامج المسموعة والمرئية بنشر كل ما يتعلق بالحوادث والمخالفات المرورية، وكل ما يتعلق بقوانين المرور والأنظمة الجديدة، وما يترتب على المخالفين من عقوبات.

بناءً على ما سبق نلاحظ أن وسائل الإعلام المختلفة يمكن أن تسهم إسهاماً كبيراً في نشر الوعي المروري من خلال ما تقوم به من تغطية إعلامية لكل ما يتعلق بالمواضيع المرورية، وتسليط الضوء على المخاطر التي قد تنتج عن المخالفات والحوادث المرورية، بما يضمن زيادة ثقافة الجمهور وتحويل هذه الثقافة إلى التطبيق في الواقع العملي.

[1]. جاسم خليل ميرزا: العلاقة بين الأجهزة المرورية ووسائل الإعلام، الأسس والمبادئ، مرجع سابق، ص74.
[2]. عمرو صلاح الدين جمجوم: التوعية المرورية وأثرها في تقليل الحوادث، مرجع سابق، ص239.

الفصل الثالث

نتائج الدراسة الميدانية

تمهيد وتقسيم:

مركز الإعلامي الأمني
Police Media Center

يتناول الباحث في هذا الفصل عرضاً شاملاً لجميع مجريات الدراسة الميدانية، وذلك من خلال توزع العينة، والتحقق من ثبات الاستبيان، وأهم الأدوات المستخدمة في التحليل، وعرض النتائج وتحليلها، وأخيراً اختبار الفرضيات، وقبل سيعرض الباحث لأهم الفروقات بين القانون القديم والقانون الجديد، كما سيعرض مقارنة بمعدل الحوادث والمخالفات قبل تطبيق القانون الجديد وبعده، وجميع ذلك سيكون في ثلاث مباحث كما في الآتي:

- **المبحث الأول: مقارنة بين القانون الجديد والقديم**
- **المبحث الثاني: توزيع العينة وقياس مصداقية الاستبيان**
- **المبحث الثالث: عرض النتائج واختبار الفرضيات**

مركز الإعلامي الأمني
Police Media Center

المبحث الأول

مقارنة بين القانون الجديد والقديم

تمهيد وتقسيم:

مركز الإعلامي الأمني
Police Media Center

قبل البدء بعرض نتائج الدراسة الميدانية وتحليها رأى الباحث أنه من المهم أن نعرض لأهم الفروقات بين القانونين الجديد والقديم من حيث المواد التي يتضمنها كل من القانونين، وكذلك العقوبات التي ينص عليها كل قانون من حيث المخالفات المرورية، كما يعرض الباحث عدد المخالفات والحوادث الواقعة قبل تطبيق القانون وبعد تطبيقه، وهذا في مطلبين وفق الآتي:

- **المطلب الأول: أهم الفروقات بين القانونين في المواد والعقوبات**
- **المطلب الثاني: مقارنة بين القانون القديم والجديد فيما يتعلق بالحوادث والمخالفات المرورية**

مركز الإعلامي الأمني
Police Media Center

المطلب الأول

أهم الفروقات بين القانونين في المواد والعقوبات

جاء قانون المرور رقم 23 لسنة 0142 لتغليض العقوبات بالنسبة للقانون القديم رقم 9 لسنة 1979م، حيث اتصف القانون الجديد رقم 23 لسنة 2014م بالمرونة، وذلك بإحالة الإجراءات التفصيلية إلى اللائحة التنفيذية التي تصدر بقرار وزاري من وزير الداخلية، بينما كان قانون المرور القديم يتطرق في مواده لكل شي دون أن يترك المجال للائحة التنفيذية بتنظيم القانون، بينما في القانون الجديد ترك المجال للائحة التنفيذية بتنظيم العمل بالقانون.[1]

ومن سلبيات قانون المرور القديم الذي كان يتطرق لكل شي، في حالة وجود أي تعديل أو إضافة أي مادة جديدة يتم العمل عليها لفترة طويلة نظراً لمرور المقترح أو المادة الجديدة على مجلس الوزراء ومن ثم السلطة التشريعية، ومن ثم النظر فيه في مجلس الشورى والنواب، وإذا تم الموافقة عليه من المجلسين يتم التصديق عليه ويصدره جلاله الملك، أما بخصوص اللائحة التنفيذية يتم من خلال مدير عام الإدارة العامة للمرور الذي بدوره يرسل المقترح إلى وزير الداخلية، وبعد موافقة وزير الداخلية يقوم وزير الداخلية بإصدار القرار الوزاري.[2]

---

[1]. مقابلة مع النقيب خالد مبارك بو قيس، رئيس شعبة الشؤون القانونية في الإدارة العامة للمرور.
[2]. مقابلة مع النقيب خالد مبارك بو قيس، المرجع السابق.

مركز الإعلام الأمني
Police Media Center

ولذا جاء قانون المرور رقم 23 لسنة 2014م بسد القصور التشريعي، وذلك لعدم وجود بعض الجرائم، كذلك تجريم استخدام الأجهزة الكاشفة للرادار، يمكن للقانون الجديد خصخصة الخدمات التي تقدمها الإدارة العامة للمرور، ويمكن إنشاء محكمة مرورية خاصة بقضايا المرور، وأيضاً يمكن للقانون الجديد تجريم محلات تصليح السيارات من الحوادث بدون تقرير من الإدارة العامة للمرور، وأخيراً تم تطبيق نظام النقاط على السائق في حالة ارتكابه مخالفة.[1]

وعليه كما أسلفنا بأن قانون المرور الجديد رقم 23 لسنة 2014 جاء لتغليض العقوبة، وفيما يأتي نذكر بعض الفروقات بين قانون المرور الجديد والقديم من حيث العقوبات وذلك في الجدول الآتي:

جدول (3) مقارنة بين القانونين من حيث العقوبات

	قانون المرور القديم رقم 9 لسنة 1979م	**قانون المرور الجديد رقم 23 لسنة 2014م**
الغرامة	يعاقب بغرامة لا تقل عن 10 دينار ولا تزيد على 50 دينار كل من ارتكب فعلا من أفعال المادة 79.[2]	يعاقب بغرامة لا تقل عن 20 دينار ولا تزيد على 100 دينار كل من ارتكب فعلا من أفعال المادة 45.[3]
الحبس	يعاقب بالحبس مدة لا تزيد عن 6 اشهر وبغرامة لا تزيد عن 100 دينار أو بإحدى	يعاقب بالحبس مدة لا تزيد عن 6 اشهر وبغرامة لا تقل عن 50 دينار لا تتجاوز 500 دينار أو

[1]. مقابلة مع النقيب خالد مبارك بو قيس، المرجع السابق.
[2]. انظر الملحق رقم (2)، ص118.
[3]. انظر الملحق رقم (3)، ص119.

مركز الإعلام الأمني
Police Media Center

	هذي العقوبتين من ارتكب فعلا من أفعال المادة 80.[1]	بإحدى هذي العقوبتين من ارتكب فعلا من أفعال المادة 47.[2]
النقل العام	لم يكن هناك مادة تتعلق بمخالفة الاشتراطات ومزاولة مهنة النقل العام	استحدث مادة 46[3] المتعلقة بمخالفة الاشتراطات ومزاولة مهنة النقل العام
السرعة	مهما كانت السرعة تبقى الغرامة واحدة، وهي ما تم ذكره في المادة 80.	تم التفرقة في السرعة: أ. يعاقب بالحبس مدة لا تتجاوز 3 اشهر وبغرامة لا تقل عن 50 دينار ولا تتجاوز 250 دينار أو بإحدى هاتين العقوبتين إذا قام بقيادة مركبة بما يجاوز الحد الأقصى للسرعة بمقدار (30%). ب. يعاقب بالحبس مدة لا تقل عن شهر ولا تتجاوز 6 اشهر وبغرامة لا تقل عن 100 دينار ولا تتجاوز 500 دينار أو بإحدى هاتين العقوبتين إذا قام بقيادة مركبة بما يجاوز الحد الأقصى للسرعة بأكثر من (30%).
التصالح	مخالفة المادة 79 المخالفة 10 دينار	يجوز التصالح في كل أو بعض الجرائم المبينة

[1]. انظر الملحق رقم (4)، ص121.
[2]. انظر الملحق رقم (5)، ص122.
[3]. انظر الملحق رقم (6)، ص123.

	مخالفة المادة 82 المخالفة 5 دينار	في المواد (45) ، (47) الصلح يعادل الحد الأدنى للغرامة: أ. مخالفة مادة 45 الصلح 20 دينار ب. مخالفة المادة 47 الصلح 50 دينار إذا بادر الشخص بدفع المبلغ خلال أسبوع دفع نص المبلغ
التوسع في الصلح	يجوز الصلح في المادتين (79) ، (82)	توسع في الصلح وادخل الصلح في اغلب مواده ما عدا مخالفات السكر وتجاوز الإشارة الحمراء

مركز الإعلام الأمني
Police Media Center
خدمات اخبارية أمنية على مدار الساعة

المطلب الثاني

مقارنة بين القانون القديم والجديد فيما يتعلق بالحوادث والمخالفات المرورية

مركز الإعلام الأمني
Police Media Center

بما أن موضوع الدراسة هو بيان دور قانون المرور الجديد رقم (23) لسنة 2014م في خفض الحوادث والمخالفات، كان من الضروري أن نستعين ببعض الإحصائيات التي تبين واقع تطبيق القانون الجديد هل بالفعل حقق انخفاض في الحوادث والمخالفات أم لا؟ وبالفعل استعان الباحث بإحصائيات من الإدارة العامة للمرور، حيث اختار الباحث الفترة من عام (2011 – 2016)، والتي تشمل ثلاث سنوات قبل تطبيق القانون الجديد، وثلاث سنوات بعد تطبيق القانون الجديد، وهذا موضح في الجدول الآتي:

جدول رقم (4) المخالفات المرورية من العام 2011 إلى 2016

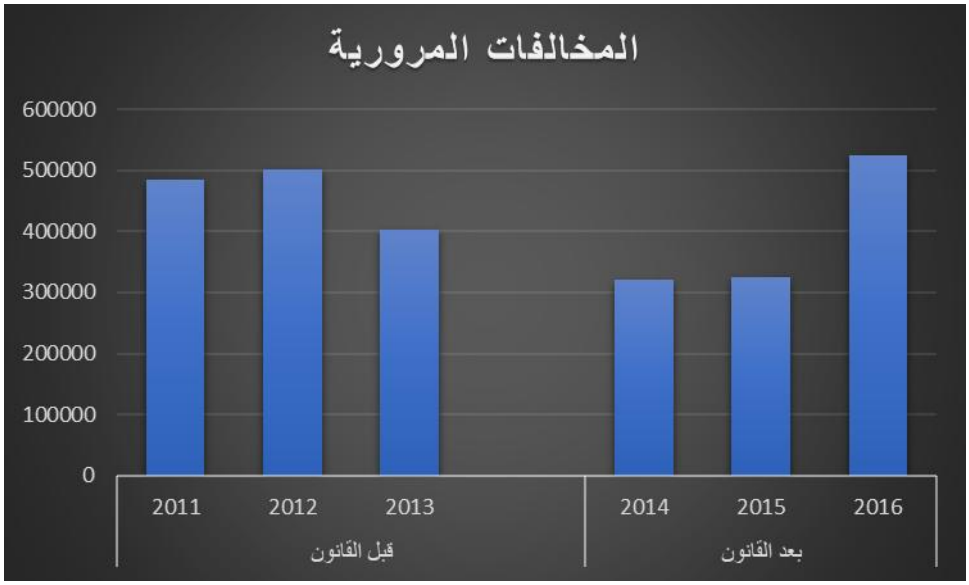
المخالفات المرورية من العام 2011 إلى 2016						
	قبل تطبيق القانون الجديد			بعد تطبيق القانون الجديد		
	2011	2012	2013	2014	2015	2016
مجموع المخالفات في كل عام	484402	500826	402225	320538	324430	524549
المجموع الكلي للمخالفات	1387453			1169517		

مركز الإعلام الأمني
Police Media Center

يشير الجدول السابق أن تطبيق قانون المرور الجديد رقم (23) لسنة 2014م حقق انخفاض في معدل المخالفات التي يرتكبها الساقين، وذلك في الأعوام (2014، و2015)، بينما نرى ارتفاع كبير في المخالفات في العام (2016)، ولكن بشكل عام نلاحظ أن المجموع الكلي للمخالفات بعد تطبيق القانون الجديد أقل من المجموع الكلي للمخالفات قبل تطبيق القانون الجديد.

وربما يكون سبب ارتفاع معدل المخالفات في العام 2016 هو تركيب أعداد كبيرة من الكاميرات على الطرق الرئيسية ومفارق الطرق والطرق الفرعية، والجسور، ما أدى إلى رصد عدد كبير من المخالفات سببها تجاوز السرعة المحددة للطريق، بينما قبل ذلك كان عدد الكاميرات أقل.

والشكل التالي يوضح دراجات الانخفاض والارتفاع في معدل ارتكاب المخالفات من قبل السائقين في جميع الأعوام الستة.



مركز الإعلام الأمني
Police Media Center

يوضح لنا الشكل السابق معدل ارتكاب المخالفات في الفترة المختارة، والجدول الآتي يوضح لنا معدل وقوع الحوادث في نفس الفترة سالفة الذكر، والجدول التالي يوضح ذلك.

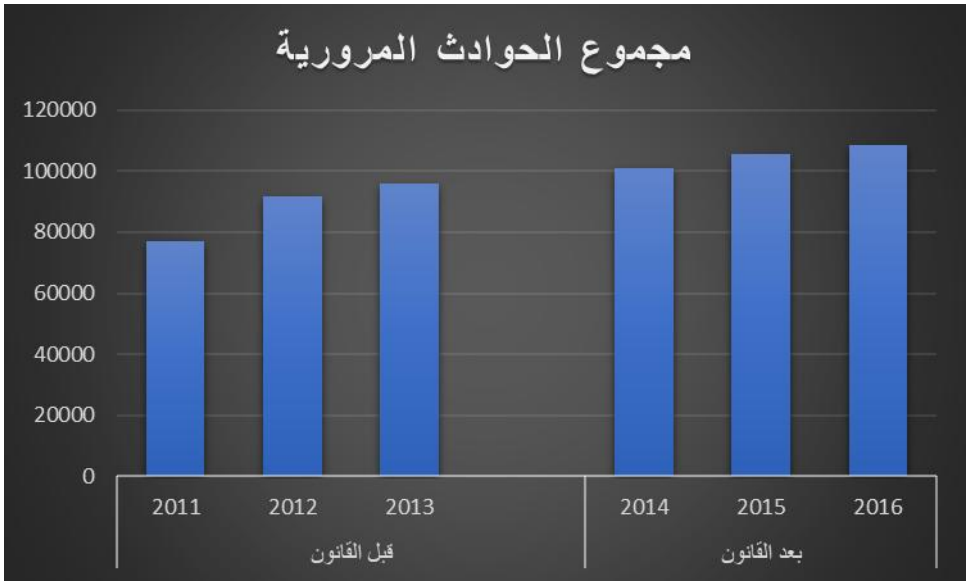
جدول رقم (5) الحوادث المرورية من العام 2011 –2016

الحوادث المرورية من العام 2011 إلى 2016						
	قبل تطبيق القانون الجديد			بعد تطبيق القانون الجديد		
	2011	2012	2013	2014	2015	2016
مجموع الحوادث في كل عام	76833	91825	95965	100887	105352	108492
المجموع الكلي للحوادث	264623			314731		

يشير الجدول السابق أن تطبيق قانون المرور الجديد رقم (23) لسنة 2014م لم يحقق أي انخفاض في معدل وقوع الحوادث، بل على العكس من ذلك نلاحظ ارتفاع في وقوع الحوادث بعد تطبيق القانون الجديد، حيث نلاحظ من خلال المجموع الكلي للحوادث ارتفاع نسبي في وقوع الحوادث في الأعوام الثلاثة التي شهدت تطبيق القانون الجديد.

وربما يعود هذا الأمر إلى تداخل عوامل فنية مختلفة كهندسة الطرق، وضعف وسائل الأمان في السيارات، وضعف في التجهيز الفني للطرق، والازدحامات، وارتفاع عدد السيارات خلال الأعوام الأخيرة.

مركز الإعلام الأمني
Police Media Center



يوضح الشكل السابق الارتفاع النسبي بوقوع الحوادث خلال الأعوام التي شهدت تطبيق القانون الجديد عن الأعوام التي سبقت تطبيق القانون الجديد.

مركز الإعلام الأمني
Police Media Center

المبحث الثاني

توزيع العينة وقياس مصداقية الاستبيان

تمهيد وتقسيم:

مركز الإعلام الأمني
Police Media Center

في هذا المبحث يقوم الباحث بعرض توزيع عينة الدراسة بحسب المتغيرات الديموغرافية المستخدمة في الدراسة، ثم عمل الباحث على قياس مدى مصداقية وثبات الاستبيان المعتمد في الدراسة، وذلك في مطلبين وفق الآتي:

- **المطلب الأول: توزيع عينة الدراسة**
- **المطلب الثاني: ثبات مصداقية الاستبيان وأدوات التحليل**

مركز الإعلام الأمني
Police Media Center

المطلب الأول

توزيع عينة الدراسة

قام الباحث بتوزيع 450 استبيان وهو عدد أفراد عينة الدراسة، وقد تم استرجاع 440 استبيان، و10 استبيان لم تسترجع من مفردات العينة بمعنى أن معدل الاستجابة كان مساوياً لـ 97.78%.

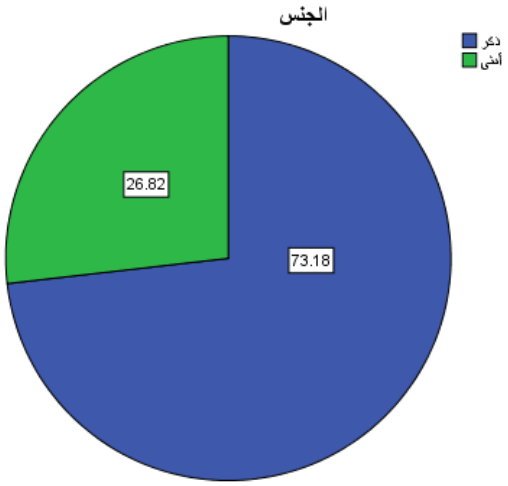
هذا بالنسبة لمعدل الاستجابة أما بالنسبة لتوزع العينة وفق للمتغيرات الديموغرافية المستخدمة في الدراسة فقد كان على النحو الآتي:

1. **الجنس:** الجدول التالي يوضّح توزيع مفردات العينة تبعاً لمتغير الجنس:

جدول (6) – توزيع مفردات العينة تبعاً لمتغير الجنس

الفئة	التكرار	النسبة
ذكر	322	%73.2
أنثى	118	%26.8
المجموع	**440**	**100%**

يتبين من الجدول السابق أن غالبية العينة كانت من الذكور بنسبة (73.2%) من عينة الدراسة، و(26.8%) كانت من الإناث، وهذا ما يظهره الشكل البياني التالي:



2. العمر: الجدول التالي يوضّح توزيع مفردات العينة تبعاً لمتغير العمر:

جدول (7) – توزيع مفردات العينة تبعاً لمتغير العمر

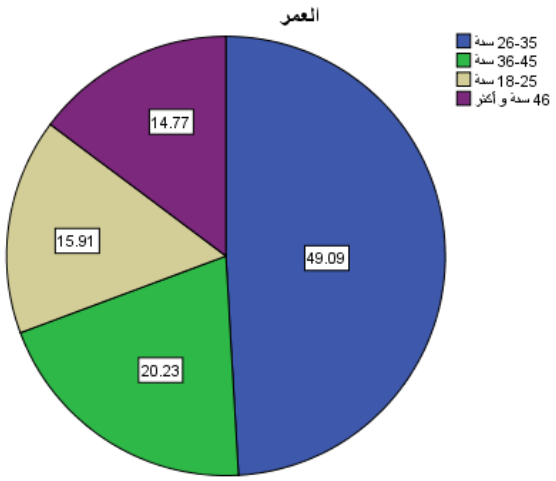
الفئة	التكرار	النسبة
26-35 سنة	216	%49.1
36-45 سنة	89	%20.2
18-25 سنة	70	%15.9
46 سنة و أكثر	65	%14.8
المجموع	**440**	**%100**

يوضح الجدول السابق أن أفراد العينة من الفئة العمرية "من 26 إلى 35 سنة" قد بلغت النسبة الأعلى بواقع (49.1%)، في حين تأتي الفئة العمرية "36-45 سنة" المرتبة الثانية في العينة، حيث بلغت النسبة (20.2%) ثم الفئة العمرية

مركز الإعلام الأمني
Police Media Center

"18–25 سنة"، حيث بلغت (15.9%)، وحازت أخيراً الفئة "46 سنة وأكثر" على نسبة (14.8%) فط من مجمل العينة، وهذا ما يظهره الشكل البياني التالي:

مركز الإعلامي الأمني
Police Media Center



3. **مستوى التعليم:** الجدول التالي يوضّح توزيع مفردات العينة تبعاً لمتغير مستوى التعليم:

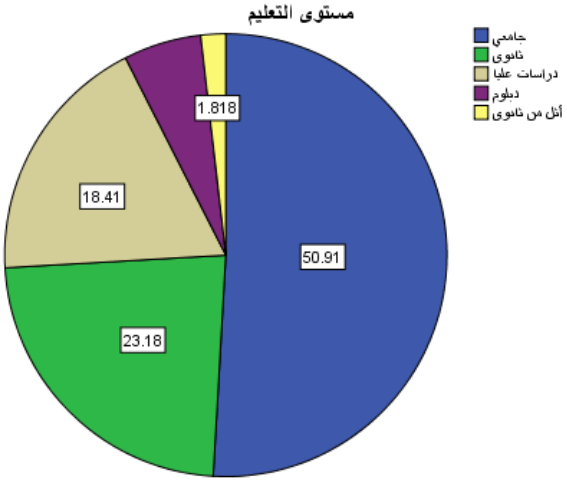
جدول (8) – توزيع مفردات العينة تبعاً لمتغير مستوى التعليم

الفئة	التكرار	النسبة
جامعي	224	%50.9
ثانوي	102	%23.2
دراسات عليا	81	%18.4
دبلوم	25	%5.7
أقل من ثانوي	8	%1.8

مركز الإعلامي الأمني
Police Media Center

المجموع	**440**	**%100**

يوضح الجدول السابق أن النسبة الأعلى من أفراد بواقع (50.9%) كانت لحملة شهادة البكالوريوس، في حين تأتي فئة حملة الشهادة الثانوية في المرتبة الثانية في العينة حيث بلغت النسبة (23.2%)، وحازت فئة الدراسات العليا على المرتبة الثالثة بواقع (18.4%)، أما حملة الدبلوم فقد مثلت ما نسبته (5.7%)، وأخيراً فئة أقل من ثانوي على نسبة (1.8%) فقط من إجمالي العينة، ما يظهره الشكل البياني التالي:

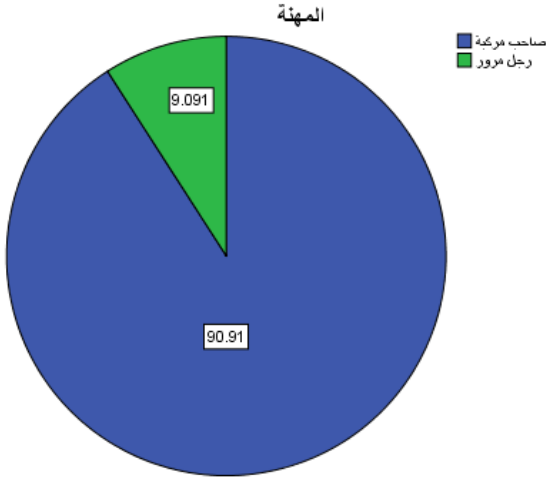


4. المهنة: الجدول التالي يوضّح توزيع مفردات العينة تبعاً لمتغير المهنة:

جدول (9) – توزيع مفردات العينة تبعاً لمتغير المهنة

الفئة	التكرار	النسبة
صاحب مركبة	400	%90.9
رجل مرور	40	%9.1
المجموع	**440**	**%100**

يوضح الجدول السابق أن النسبة الأكبر من أفراد العينة كانت من فئة أصحاب المركبات والسائقين بنسبة (90.9%) فقط من أفراد العينة، أما فئة رجال المرور فقد مثّلت (9.1%) فقط من إجمالي العينة. وهذا ما يظهره الشكل البياني التالي:



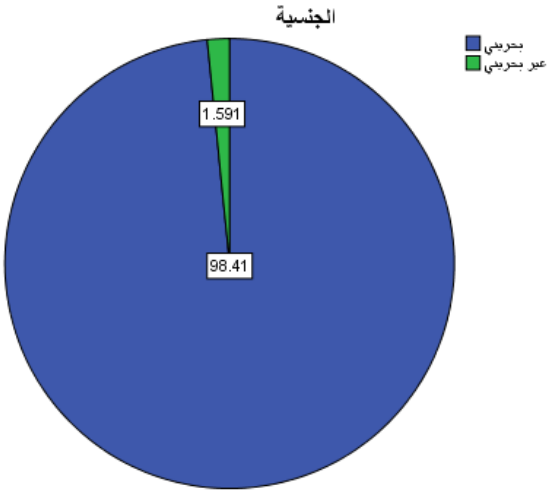
5. **الجنسية:** الجدول التالي يوضّح توزيع مفردات العينة تبعاً لمتغير الجنسية:

جدول (10) – توزيع مفردات العينة تبعاً لمتغير الجنسية

الفئة	التكرار	النسبة
بحريني	433	%98.4
غير بحريني	7	%1.6
المجموع	**440**	**%100**

مركز الإعلام الأمني
Police Media Center

يوضح الجدول السابق أن النسبة الأكبر من أفراد العينة من الجنسية البحرينية بواقع (98.4%)، والبقية غير بحرينيين بنسبة (1.6%) فقط من أفراد العينة، وهذا ما يظهره الشكل البياني التالي:



مركز الإعلام الأمني
Police Media Center

المطلب الثاني

ثبات مصداقية الاستبيان وأدوات التحليل

في هذا المطلب يستعرض الباحث ثبات ومصداقية الاستبيان الذي تم اعتماده في الدراسة الميدانية، وكذلك يوضح الباحث أهم الأدوات التي تم استخدامها في تحليل البيانات التي تم جمعها بواسطة استبيان الدراسة، وذلك فيما يأتي:

1. مقياس ثبات ومصداقية الاستبيان:

اختبار الثبات والمصداقية من شأنه أن يقيس مدى تطابق إجابات أفراد العينة على نفس أسئلة الاستبيان فيما لو تم توزيعه في فترة زمنية مختلفة وظروف مماثلة، وقد استخدم الباحث مقياس كرونباخ–ألفا لقياس المصداقية والثبات واعتبار أن القيمة المقبولة للمقياس بناءً على دراسات سابقة هي 0.7 وأكثر، الجدول التالي يعرض النتائج المستخرجة من خلال حزمة SPSS.

جدول (11) – المصداقية والثبات – عينة البحث

المحور	السؤال	عدد الفقرات	قيمة ألفا– كرونباخ
أسباب الحوادث المرورية	1–14	14	0.753
المخالفات المرورية المرتكبة	15–26	12	0.887
أثر قانون المرور رقم 23 لسنة 2014 في خفض الحوادث	27–38	12	0.890

مركز الإعلامي الأمني
Police Media Center

والمخالفات			

نلاحظ من خلال الجدول السابق والذي يضم الأقسام الرئيسية للاستبيان أن معاملات كرونباخ – ألفا للمحاور الرئيسية تجاوزت قيمة 0.7، حيث كانت أدنى قيمة تقابل 0.753 وكانت القيمة العليا تقابل 0.890، بالإضافة إلى أن قيمة كرونباخ–ألفا للاستبيان كاملاً كانت 0.883 والتي تدل على قيمة عالية للثبات والمصداقية، ويمكننا أن نثق بالنتائج والإجابات وأن نعتمد تحليلها.

2. الأدوات المستخدمة في التحليل:

تم استخدام مقياس كرونباخ – ألفا لقياس مصداقية وثبات الاستبيان، ثم بعض المقاييس الوصفية كالوسط الحسابي والانحراف المعياري لتوصيف إجابات أفراد العينة على أسئلة الاستبيان، وأخيراً تم استخدام تحليل الانحدار الخطي البسيط، بالإضافة إلى اختبار العينة الواحدة T في اختبار فرضيات الدراسة.

مركز الإعلام الأمني
Police Media Center

المبحث الثالث

عرض النتائج والتحقق من الفرضيات

تمهيد:

في هذا المبحث يقوم الباحث بعرض جميع إجابات العينة واستخلاص وعرض النتائج منها، ثم يعمل الباحث على اختبار الفرضيات التي كان قد افترضها من قبل، وذلك في مطلبين على النحو الآتي:

- **المطلب الأول: عرض النتائج وتحليلها**
- **المطلب الثاني: التحقق من الفرضيات**

مركز الإعلام الأمني
Police Media Center

المطلب الأول

عرض النتائج وتحليلها

مركز الإعلامي الأمني
Police Media Center

يهدف هذا الجزء إلى تقديم عرض لنتائج الدراسة، حيث تم تناول فقرات الاستبيان واستطلاع إجابات أفراد العينة عليها، ولذا سيقوم الباحث أولاً باستعراض إجابات أفراد العينة على أسئلة أقسام الاستبيان مستخدماً الوسط الحسابي في تحديد نزعة الإجابات والانحرافات المعيارية للتشتت، وعليه ستكون الأسئلة مرتبةً وفقاً للأعلى موافقة من قبل العينة كما في الآتي:

1. محور أسباب حوادث المرور في البحرين:

جدول (12) – توزيع إجابات أفراد العينة على محور أسباب حوادث المرور في البحرين

الفقرة	غير موافق بشدة	غير موافق	غير متأكد	موافق	موافق بشدة	الوسط الحسابي	الانحراف المعياري
تجاوز الإشارة الضوئية الحمراء	2	4	29	70	335	4.66	0.68
استعمال الهاتف أثناء القيادة	1	7	16	94	322	4.66	0.65
تعاطي الخمور أو أي نوع من أنواع المخدرات	10	7	40	89	294	4.48	0.90
السرعة الزائدة	1	6	41	158	234	4.40	0.73
التسابق مع سيارة أخرى	9	10	52	130	239	4.32	0.91
الانشغال بأشياء مختلفة أثناء القيادة	2	8	54	192	184	4.25	0.77

الازدحامات الناتجة عن قلة منافذ الطرق وقلة الجسور	12	31	70	118	209	4.09	1.07
تغيير المسار بدون استخدام الإشارات	3	11	78	219	129	4.05	0.79
التجاوزات في المنحنيات	3	17	82	210	128	4.01	0.83
هندسة الطرق غير مناسبة	17	50	104	119	150	3.76	1.15
ضعف البنية التحتية للطرق	16	56	117	125	126	3.66	1.13
عدم وجود دوريات مرورية دائمة على الطرق	36	70	150	116	68	3.25	1.14
عدم فاعلية الجزاءات والعقوبات على المخالفين	56	74	122	108	80	3.19	1.27
الإشارات وعلامات الطرق غير واضحة	41	87	158	81	73	3.13	1.18
كامل المحور						**3.99**	**0.47**

تبين النتائج في الجدول السابق أن الوسط العام لمحور أسباب حوادث المرور في البحرين كان (3.99)، حيث كانت في المرتبة الأولى موافقةً لدى أفراد العينة وبشكل متساوي كلّاً من الفئتين "تجاوز الإشارة الضوئية الحمراء" و"استعمال الهاتف أثناء القيادة" بوسط حسابي (4.66)، يليها "تعاطي الخمور أو أي نوع من أنواع المخدرات" بوسط حسابي (4.48).

يليها الفئة "السرعة الزائدة" بوسط حسابي (4.40)، ثم الفئة "التسابق مع سيارة أخرى" بوسط حسابي (4.32)، يليها الفئة "الانشغال بأشياء مختلفة أثناء

مركز الإعلام الأمني
Police Media Center

القيادة" بوسط حسابي (4.25)، ثم يليها "الازدحامات الناتجة عن قلة منافذ الطرق وقلة الجسور" بوسط حسابي (4.09)، يليها "تغيير المسار بدون استخدام الإشارات" بوسط حسابي (4.05)، يليها الفئة التجاوزات في المنحنيات" بوسط حسابي (4.01)، ثم الفئة "هندسة الطرق غير مناسبة" بوسط حسابي (3.76).

يليها الفئة "ضعف البنية التحتيةللطرق" بوسط حسابي (3.66)، ثم يليها "عدم وجود دوريات مرورية دائمة على الطرق" بوسط حسابي (3.25)، يليها "عدم فاعلية الجزاءات والعقوبات على المخالفين" بوسط حسابي (3.19)، وأخيراً "الإشارات وعلامات الطرق غير واضحة" بوسط حسابي (3.13).

2. محور المخالفات المرتكبة والشائعة في البحرين:

جدول (13) – توزيع إجابات أفراد العينة على محور المخالفات المرتكبة والشائعة في البحرين

الفقرة	غير موافق بشدة	غير موافق	غير متأكد	موافق	موافق بشدة	الوسط الحسابي	الانحراف المعياري
استعمال الهاتف أثناء القيادة	13	10	42	127	248	4.33	0.95
تجاوز الإشارة الضوئية	28	24	40	102	246	4.17	1.19
السرعة الزائدة	8	22	67	161	182	4.11	0.96
عدم وضع حزام الأمان	20	20	63	157	180	4.04	1.07
وقوف خاطئ	12	24	93	151	160	3.96	1.02

مركز الإعلام الأمني
Police Media Center

عدم التقيد بمسافات أمان	19	35	100	164	122	3.76	1.08
عدم الالتزام بالمسار	17	52	135	145	91	3.55	1.06
التفحيط في الشوارع العامة	52	34	113	123	118	3.50	1.29
إدخال إضافات على السيارة	41	54	160	112	73	3.28	1.16
تناول الأطعمة والمشروبات أثناء القيادة	42	57	150	124	67	3.27	1.16
حمولات زائدة	42	53	161	117	67	3.26	1.15
انتهاء رخصة القيادة أو رخصة تسجيل المركبة	51	61	151	107	70	3.19	1.20
كامل المحور						**3.70**	**0.74**

تبين النتائج في الجدول السابق أن الوسط العام للمحور كان (3.70)، حيث كانت في المرتبة الأولى موافقةً لدى أفراد العينة المخالفة "استعمال الهاتف أثناء القيادة" بوسط حسابي (4.33)، ثم تليها "تجاوز الإشارة الضوئية" بوسط حسابي (4.17)، تليها "السرعة الزائدة" بوسط حسابي (4.11).

تليها المخالفة "عدم وضع حزام الأمان" بوسط حسابي (4.04)، ثم المخالفة "وقوف خاطئ" بوسط حسابي (3.96)، تليها المخالفة "عدم التقيد بمسافات أمان" بوسط حسابي (3.76)، ثم تليها "عدم الالتزام بالمسار" بوسط حسابي (3.55)، تليها المخالفة "التفحيط في الشوارع العامة" بوسط حسابي (3.50)، ثم تليها "إدخال

مركز الإعلام الأمني
Police Media Center

إضافات على السيارة" بوسط حسابي (3.28)، تليها "تناول الأطعمة والمشروبات أثناء القيادة" بوسط حسابي (.27)، تليها المخالفة "حمولات زائدة" بوسط حسابي (3.26)، وأخيراً "انتهاء رخصة القيادة أو رخصة تسجيل المركبة" بوسط حسابي (3.19).

مركز الإعلام الأمني
Police Media Center

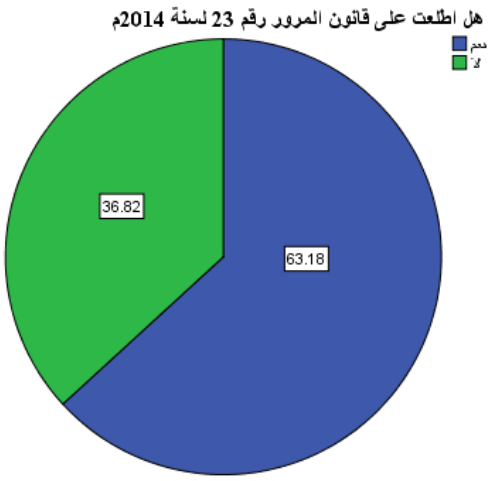
3. محور أثر قانون المرور رقم 23 لسنة 2014 في خفض الحوادث والمخالفات:

جدول (14) – توزيع إجابات أفراد العينة على موضوع الإطلاع على قانون المرور الجديد

هل اطلعت على قانون المرور رقم 23 لسنة 2014م ؟		
	التكرار	النسبة
نعم	278	%63.2
لا	162	%36.8
المجموع	**440**	**%100**

يوضح الجدول السابق أن النسبة الأكبر من أفراد العينة كانت قد اطلعت على قانون المرور رقم 23 لعام 2014 بواقع (63.2%)، كما كان هناك نسبة (36.8%) لم يسبق لهم الإطلاع على قانون المرور نفسه. وهو ما يوضحه الشكل البياني التالي:

مركز الإعلام الأمني
Police Media Center

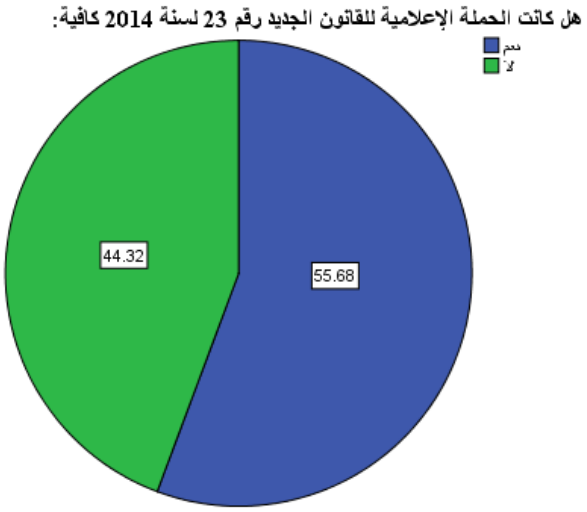


جدول (15) – توزيع إجابات أفراد العينة على موضوع الحملات الإعلامية

هل كانت الحملة الإعلامية للقانون الجديد رقم 23 لسنة 2014 كافية؟		
	التكرار	النسبة
نعم	245	%55.7
لا	195	%44.3
المجموع	**440**	**%100**

يوضح الجدول السابق أن غالبية أفراد العينة أجابت على السؤال (هل كانت الحملة الإعلامية للقانون الجديد رقم 23 لسنة 2014 كافية) بـ "نعم" وبواقع (55.7%)، والبقية البقية أجابوا بـ "لا" بنسبة (44.3%). كما يظهر في الشكل البياني التالي:

مركز الإعلام الأمني
Police Media Center



جدول (16) – توزيع إجابات أفراد العينة محور أثر قانون المرور رقم 23 لسنة 2014

الفقرة	غير موافق بشدة	غير موافق	غير متأكد	موافق	موافق بشدة	الوسط الحسابي	الانحراف المعياري
أصبحت أكثر التزاماً بالسرعة المحددة للطرق بعد تطبيق القانون الجديد	4	15	59	149	213	4.25	0.88
انتشار الوسائل التقنية كالكاميرات في الطرق يؤثر على انضباط السائق بالنظام المروري	12	22	52	135	219	4.20	1.01
أصبحت أكثر التزاماً بالتقيد بالإشارات الضوئية بعد تطبيق القانون الجديد	19	16	61	165	179	4.07	1.04
أصبحت أكثر التزاماً بإشارات الطرق والمسارات المحددة بعد تطبيق القانون الجديد	14	17	75	163	71	4.05	1.00
ساهم النظام المروري الجديد في خفض الحوادث والمخالفات	12	31	57	201	139	3.96	0.99

مركز الإعلام الأمني
Police Media Center

أصبحت أكثر التزاماً بارتداء حزام الأمان بعد تطبيق القانون الجديد	17	32	95	160	136	3.83	1.07
حملات التوعية التي رافقت النظام المروري الجديد أسهمت بتوعية السائقين بضرورة الالتزام بالنظام المروري	24	33	80	170	133	3.81	1.11
الجهود التي تبذلها وسائل الإعلام والمؤسسات التربوية والإدارة العامة للمرور في التوعية بنظام المرور أسهمت بشكل كبير بزيادة وعي السائقين	23	30	93	165	129	3.79	1.10
أؤيد الجزاءات التي تضمنها النظام الجديد كونها تسهم في خفض الحوادث والمخالفات	33	53	97	134	123	3.59	1.22
عالج النظام المروري الجديد مختلف المخالفات المرورية	26	40	122	169	83	3.55	1.08
كامل المحور						**3.91**	**0.77**

تبين النتائج في الجدول السابق أن الوسط العام للمحور كان (3.91)، حيث كانت في المرتبة الأولى موافقةً لدى أفراد العينة العبارة "أصبحت أكثر التزاماً بالسرعة المحددة للطرق بعد تطبيق القانون الجديد" بوسط حسابي (4.25)، ثم يليها "انتشار الوسائل التقنية كالكاميرات في الطرق يؤثر على انضباط السائق بالنظام

مركز الإعلام الأمني
Police Media Center

المروري" بوسط حسابي (4.20)، يليها "أصبحت أكثر التزاماً بالتقيد بالإشارات الضوئية بعد تطبيق القانون الجديد" بوسط حسابي (4.07).

يليها العبارة "أصبحت أكثر التزاماً بإشارات الطرق والمسارات المحددة بعد تطبيق القانون الجديد" بوسط حسابي (4.05)، ثم العبارة "ساهم النظام المروري الجديد في خفض الحوادث والمخالفات" بوسط حسابي (3.96)، يليها العبارة "أصبحت أكثر التزاماً بارتداء حزام الأمان بعد تطبيق القانون الجديد" بوسط حسابي (3.83)، ثم يليها "حملات التوعية التي رافقت النظام المروري الجديد أسهمت بتوعية السائقين بضرورة الالتزام بالنظام المروري" بوسط حسابي (3.81).

يليها "الجهود التي تبذلها وسائل الإعلام والمؤسسات التربوية والإدارة العامة للمرور في التوعية بنظام المرور أسهمت بشكل كبير بزيادة وعي السائقين" بوسط حسابي (3.79)، يليها العبارة "أؤيد الجزاءات التي تضمنها النظام الجديد كونها تسهم في خفض الحوادث والمخالفات" بوسط حسابي (3.59)، يليها أخيراً "عالج النظام المروري الجديد مختلف المخالفات المرورية" بوسط حسابي (3.55).

مركز الإعلام الأمني
Police Media Center

المطلب الثاني

التحقق من الفرضيات

في هذا المطلب يحاول الباحث التأكد من الفرضيات التي كان قد افترضها من قبل، وذلك وفق الآتي:

مركز الإعلامي الأمني
Police Media Center

1. الفرضية الأولى:

"هناك علاقة بين المخالفات المرورية المرتبكة وأسباب الحوادث المرورية في مملكة البحرين"

ولاختبار هذه الفرضية استخدم الباحث تحليل الانحدار الخطي البسيط بين المتغيرين، وفقا الآتي:

أ. المخالفات المرورية المرتكبة: متغيراً مستقلاً.

ب. أسباب الحوادث المرورية: متغيراً تابعاً.

حيث بينت النتائج ما يأتي:

جدول (17) – نتائج تحليل الانحدار

Model F	Adjusted R^2	β	P–value (β)
88.85	0.331	0.603	0.00

يوضح الجدول السابق أن قيمة الإحصائية F الخاصة بنموذج الانحدار كانت (88.85)، أيضاً يشير إلى قيمة معامل بيتا (0.603) بقيمة احتمالية أصغر من 0.05، مما يدل على تأثيراً ايجابياً والعلاقة بين المتغيرين دالة إحصائيا، بالإضافة إلى أن قيمة معامل التحديد المصحح (**Adjusted R Square**) تقابل (0.331) والتي تدل على قيمة تفسير معقولة للنموذج (33.31% من التغيرات في أسباب الحوادث المرورية تم تفسيرها بواسطة المخالفات المرورية)، ما يمكننا القول بأنه هناك علاقة ذات دلالة إحصائية بين المخالفات المرورية وأسباب الحوادث المرورية في مملكة البحرين.

2. الفرضية الثانية:

"**هناك تأثير لقانون المرور رقم 23 لسنة 2014 على خفض الحوادث والمخالفات.**"

مركز الإعلام الأمني
Police Media Center

جدول (18) – المقاييس الإحصائية الوصفية

الأسئلة	حجم العينة	الوسط الحسابي	الانحراف المعياري
38-29	440	3.91	0.77

مركز الإعلام الأمني
Police Media Center

تم استخدام اختبار T للعينة الواحدة وذلك متوسط الإجابات على أسئلة المحور (3.91) والذي إما أن يكون:

1. أعلى بشكل حقيقي من القيمة الحيادية (3) ما يدل على تأثير قانون المرور رقم 23 في خفض الحوادث والمخالفات:
2. لا يختلف بشكل حقيقي عن القيمة (3) ما يدل على عدم تأثير قانون المرور رقم 23 في خفض الحوادث والمخالفات، وذلك اعتماداً على فرضيات الاختبار:

الفرضية الصفرية: الوسط الحسابي للإجابات لا يختلف حقيقيا عن القيمة الحيادية.

الفرضية البديلة: الوسط الحسابي للإجابات أكبر بشكل حقيقي من القيمة الحيادية ويتجه نحو القبول.

مركز الإعلام الأمني
Police Media Center

جدول (19) – نتائج اختبار T Test

اختبار One Sample T-Test (القيمة المختبر حولها = 3)			
الفرضية (1)	قيمة T	درجات الحرية	قيمة P-value
	24.89	439	0.000

يبين الجدول السابق أن القيمة الاحتمالية (p-value) للإحصائية T كانت أصغر من 0.05 (مستوى الدلالة المعتمد)، مما يدعونا إلى رفض فرضية الاختبار الصفرية ونقول بأن الوسط الحسابي للإجابات أعلى بشكل حقيقي من القيمة الحيادية ويتجه نحو القبول، وهو ما يثبت تأثير قانون المرور رقم 23 في خفض الحوادث والمخالفات في مملكة البحرين.

مركز الإعلام الأمني
Police Media Center

الخاتمة

وهكذا نكون قد توصلنا إلى نهاية البحث والذي نختمه بأهم النتائج التي توصل إليها البحث، والتي على أساسها يضع الباحث أهم التوصيات والمقترحات والتي نأمل أن تؤخذ بعين الاعتبار من قبل الجهات المعنية بموضوع الدراسة.

مركز الإعلام الأمني
Police Media Center

أولاً: النتائج:

1. بحسب الإحصائيات التي تحصل عليها الباحث من الإدارة العامة للمرور خلال الأعوام من العام 2011 – 2016، والتي تشهد ثلاث أعوام قبل تطبيق القانون الجديد وثلاث أعوام بعد تطبيق القانون الجديد، تفيد بأن معدل ارتكاب المخالفات سجل انخفاضاً خلال الأعوام (2014 – 2015) مقارنة بالأعوام الثلاثة السابقة لعام 2014، ولكن عادت وارتفعت خلال العام 2016م.
2. أجاب على أسئلة الاستبانة 440 من مجمل عينة الدراسة البالغ عددها 450 مفردة، وكان من بينهم 433 يحملون الجنسية البحرينية، و7 غير بحرينيين، ومن بينهم أيضاً 400 صاحبي مركبة، و40 رجل مرور.
3. يعتقد معظم أفراد العينة أن وقوع الحوادث في مملكة البحرين تقع مسؤوليتها بالدرجة الأولى على السائق نفسه، حيث أجاب أفراد العينة أن تجاوز الإشارة

مركز الإعلام الأمني
Police Media Center

الضوئية، واستعمال الهاتف أثناء القيادة، وشرب المسكرات، والتسابق، وتغيير المسار بشكل خاطئ، هي أسباب رئيسية لوقوع الحادث، وكل هذه الأسباب ذات صلة بالسائق، بينما يأتي في الدرجة الثانية الازدحامات، وهندسة الطرق، والبنية التحتية للطرق، وعدم وجود دوريات على الطرق، وعلامات الطرق غير واضحة.

4. وفيما يتعلق بنوعية المخالفات المرتكبة جاء في المرتبة الأولى استعمال الهاتف أثناء القيادة، ثم تجاوز الإشارة الضوئية، ثم عدم وضع حزام الأمان، ثم الوقوف الخاطئ، ثم عدم التقيد بمسافات الأمان، ثم التفحيط، ثم إدخال تعديلات داخل جسم المركبة، ثم انتهاء رخصة القيادة أو رخصة تسجيل المركبة.

5. وفيما يتعلق بالحملة الإعلامية للقانون الجديد رقم 23 لسنة 2014، هل كانت كافية أم لا؟، تبين من إجابات العينة أن معظم أفراد العينة وبواقع 55,7% أجابوا أن الحملة الإعلامية كانت كافية، وبنسبة أقل من أفراد العينة بواقع 44,3% أجابوا بأن الحملة الإعلامية التي رافقت القانون الجديد لم تكن كافية.

6. فيما يتعلق بتأثير قانون المرور الجديد رقم 23 لسنة 2014 على سلوكيات السائقين تبين لآتي:

مركز الإعلام الأمني
Police Media Center

أ. أجاب معظم أفراد العينة أنهم أصبحوا أكثر التزاماً بالسرعة المحددة للطرق والبالغ عددهم 362 من مجمل أفراد العينة وعددهم 440.

ب. أجاب معظم أفراد العينة بأنهم أصبحوا أكثر التزاماً بالتقيد بالإشارات الضوئية والبالغ عددهم 344 من مجمل أفراد العينة وعددهم 440.

ج. أجاب معظم أفراد العينة بأنهم أصبحوا أكثر التزاماً بارتداء حزام الأمان والبالغ عددهم 296 من مجمل أفراد العينة وعددهم 440.

د. أجاب معظم أفراد العينة بأنهم أصبحوا أكثر التزاماً بإشارات الطرق والمسارات المحددة والبالغ عددهم 334 من مجمل أفراد العينة وعددهم 440.

7. يعتقد معظم أفراد العينة أن انتشار الوسائل التقنية كالكاميرات في الطرق يؤثر على انضباط السائق بالنظام المروري، وكذلك حملات التوعية التي رافقت النظام المروري الجديد أسهمت بتوعية السائقين بضرورة الالتزام بالنظام المروري.

ثانياً: التوصيات:

1. من الضروري معاقبة كل سائق تتجاوز سرعته أكثر من 30% من سرعة الطريق المحددة بعرضه على المحكمة، في حين يكتفي القانون الجديد رقم (23) لسنة 2014 بمعاقبة فقط من تجاوز سرعة 200 ك.س بعرضه على المحكمة.

مركز الإعلام الأمني
Police Media Center

2. معالجة مشكلة تصريف مياه الأمطار، لأن هذه المشكلة غالباً ما تتسبب بالازدحامات وتعطيل السير، وكذلك تتسبب في بعض الحوادث.
3. ضرورة تحفيز جميع سائقي المركبات المحافظين على سجلهم المروري بدون ارتكاب أي مخالفات، أو حوادث خلال خمس سنوات، وذلك بتخفيض رسوم الخدمات المرورية كتسجيل المركبة، وتجديد رخصة القيادة، علماً أن الإدارة العامة للمرور تقوم بتحفيز بعض السائقين المحافظين على سجلهم المروري بدون ارتكاب أي مخالفات وليس جميعهم، ولذا لابد أن يشمل هذا التحفيز جميع سائقي المركبات المحافظين على سجلهم المروري، فهذا يكون له وقع كبير في نفوس هؤلاء السائقين للاستمرار بهذا الانضباط، وكذلك له صدى إعلامي كبير بين جمهور السائقين.
4. ضرورة بناء المزيد من الجسور والأنفاق في تقاطعات الطرق التي تزداد فيها الازدحامات، حيث كثيراً ما تتسبب هذه الازدحامات بوقوع الحوادث، وعرقلة حركة السير لساعات طويلة.
5. من الضروري إجراء المزيد من الأبحاث والدراسات حول المخالفات والحوادث المرورية وأسبابها، والأخذ بنتائجها وتوصياتها على محمل الجد، لأن العمل على تقليل الحوادث المرورية والمخالفات المتسببة في ذلك مسؤولية الجميع.

مركز الإعلام الأمني
Police Media Center

المراجع

أولاً: المراجع العربية:

مركز الإعلامي الأمني
Police Media Center

الجريدة الرسمية:

1. قانون المرور رقم (23) لسنة 2014م، الجريدة الرسمية، العدد 3168، مملكة البحرين، الخميس 7 أغسطس 2014م.
2. مرسوم بقانون رقم (9) لسنة 1979 بإصدار قانون المرور، الجريدة الرسمية، العدد 1326، مملكة البحرين، الخميس 12 أبريل، 1979م.

الكتب العلمية:

1. أحمد كمال عفيفي: استعمالات الأراضي وأثرها في المخالفات المرورية، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، مركز الدراسات والبحوث، ط1، الرياض، 2008م.
2. أديب محمد خضور: حملات التوعية المرورية العربية، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، مركز الدراسات والبحوث، ط1، الرياض، 2007م.
3. أسعد ميخائيل: علم الاضطرابات السلوكية، دار الجيل، ط1، بيروت، 1994م.

مركز الإعلامي الأمني
Police Media Center

4. راضي عبد المعطي السيد: الآثار الاقتصادية لحوادث المرور، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، مركز الدراسات والبحوث، ط1، الرياض، 2008م.
5. صالح بن عبد العزيز بن صالح الفوزان: خصائص المخالفات والحوادث المرورية لقائدي المركبات الشباب، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، مركز الدراسات والبحوث، الرياض، 2006م.
6. عايد علي الحميدان: الآثار الاجتماعية للحوادث المرورية، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، مركز الدراسات والبحوث، الرياض، 2006م.
7. عبد الرحمن بن عقيل الجناحي: قياس كفاءة كاميرات الضبط المروري عند الإشارات الضوئية، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، مركز البحوث والدراسات، ط1، الرياض، 2005م.
8. علي بن سعيد الغامدي: تقنية المستقبل في مواجهة مشكلة المرور، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، مركز البحوث والدراسات، ط1، الرياض، 1997م.
9. علي سعود السهلي: دور الإعلام في معالجة المشكلات المرورية، بحث ضمن الدورة التدريبية تكامل العلاقة بين الأجهزة المرورية والأجهزة الإعلامية، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، كلية التدريب، الرياض، 2008م.

مركز الإعلام الأمني
Police Media Center

10. عمرو صلاح الدين جمجوم: التوعية المرورية وأثرها في تقليل الحوادث، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، مركز البحوث والدراسات، ط1، الرياض، 2005م.

11. فلاح العنزي: علم النفس الاجتماعي، مطابع التقنية، ط1، الرياض، 2003م.

12. محمد حسين منصور، المسؤولية عن حوادث السيارات، الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2007م.

13. يوسف محمد أسامة فادان: التخطيط العمراني وعلاقته بالمخالفات المرورية، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، مركز الدراسات والبحوث، ط1، الرياض، 2008م.

رسائل الدكتوراه والماجستير:

1. بن عباس فتيحة: دور الإعلام في التوعية والوقاية من حوادث المرور في الجزائر، رسالة ماجستير، جامعة الجزائر، كلية العلوم السياسية والإعلام، الجزائر، 2012م.

2. صالح السديس: أثر ارتكاب المخالفات المرورية في حوادث السير، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، كلية الدراسات العليا، الرياض، 2002م.

مركز الإعلام الأمني
Police Media Center

3. عبدالله حامد عبدالله الخلف: دور أفلام التوعية المرورية في رفع مستوى الوعي المروري، رسالة ماجستير، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 2005م.
4. فيصل بن سعيد بن محمد المنيع: دور نظام الضبط الآلي للمخالفات المرورية في الحد من الحوادث المرورية من وجهة نظر طلاب جامعة الملك سعود، رسالة ماجستير، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 2013م.
5. محمد محمد بن دينه: أثر استخدام تقنيات ضبط السرعة في الحد من حوادث المركبات بمملكة البحرين، رسالة ماجستير، جامعة الخليج العربي، مملكة البحرين، 2010م.
6. مقرن سعود مطني الرشيدي: انعكاسات تعديلات أنظمة المرور على الحوادث من وجهة نظر العاملين في المرور والسائقين، دراسة ميدانية على منطقة حائل في المملكة العربية السعودية، رسالة ماجستير، جامعة مؤتة، الأردن، 2010م.

المجلات العلمية:

مركز الإعلام الأمني
Police Media Center

1. إبراهيم بن هلال العنزي: أسباب وأنواع المخالفات المرورية وعلاقتها بالمتغيرات الديموغرافية، المجلة العربية للدراسات الأمنية والتدريب، المجلد 31، العدد 62، الرياض، 2015م.
2. حسنية أحمد شاهين: الأسرة ودورها في التوعية المرورية، مجلة الأمن والحياة، العدد 303، المملكة العربية السعودية، 1438هـ.
3. حمود بن هزاع بن عبدالله الشريف: المشكلة المنسية، الآثار النفسية لحوادث المرور، المجلة التربوية الدولية المتخصصة، المجلد الرابع، العدد الثاني، الأردن، 2015م.
4. سعد الدين بوطبال: سمات الشخصية وأثرها على ارتكاب المخالفات المرورية لدى السائقين، مجلة الدراسات والبحوث الاجتماعية، العدد الرابع، جامعة الوادي، الجزائر، 2014م.
5. محمد مرسي محمد: الحوادث المرورية وأثرها على الأطفال، مجلة الطفولة العربية، العدد الخامس عشر، الكويت، 2003م.
6. مصطفى عوفي: واقع التربية المرورية، دراسة ميدانية في مدينة أدرار، مجلة العلوم الإنسانية والاجتماعية، العدد14، الجزائر، 2014م.

الندوات والمؤتمرات:

مركز الإعلام الأمني
Police Media Center

1. جاسم خليل ميرزا: العلاقة بين الأجهزة المرورية ووسائل الإعلام، الأسس والمبادئ، بحث ضمن الدورة التدريبية تكامل العلاقة بين الأجهزة المرورية والأجهزة الإعلامية، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، كلية التدريب، الرياض، 2008م.
2. طارق مصطفى قستي: تقنيات السلامة في السيارات وأهميتها في تقليص خطورة الحوادث، ضمن ندوة حجم حوادث المرور وسبل معالجتها، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 2006م.
3. عبد الرحيم الزهراني: دور التقنيات الحديثة في التقليل من المخالفات المرورية، المؤتمر الوطني الثاني للسلامة المرورية، الرياض، 1425هـ.
4. عبد العزيز الحميد: الآثار الاجتماعية والاقتصادية الناجمة عن حوادث المرور، سجل المؤتمر الوطني الأول للسلامة المرورية، جامعة الملك سعود، الرياض، 1998م.
5. علي بن ضبيان الرشيدي: الضبط الالكتروني ودوره في الحد من المخالفات المرورية، ضمن الدورة التدريبية المسؤولية الجنائية والإدارية لحوادث المرور، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 2014م.

مركز الإعلام الأمني
Police Media Center

6. علي بن ضبيان الرشيدي: الضبط الالكتروني ودوره في الحد من المخالفات المرورية، مقدم للدورة التدريبية بعنوان المسؤولية الجنائية والإدارية لحوادث المرور، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 2014م.

مركز الإعلامي الأمني
Police Media Center

ثانياً: المراجع الأجنبية:

1. Khuat Viet Hung, Le Thu Huyen, Education influence in traffic safety: A case study in Vietnam, Journal IATSS Research, Volume 34, Issue 2, Vietnam, 2011.
2. Robert Liersch, The technological role in reducing the rate of car accidents, Road Safety Conference, Australasian, 2013.
3. THUSO MPHELA, THE IMPACT OF TRAFFIC LAW ENFORCEMENT ON ROAD ACCIDENT FATALITIES IN BOTSWANA, Journal of Transport and Supply Chain Management; Vol 5, No 1, BOTSWANA, 2011.

مركز الإعلامي الأمني
Police Media Center

مركز الإعلامي الأمني
Police Media Center
خدمات اخبارية أمنية على مدار الساعة

الملاحق

مركز الإعلامي الأمني
Police Media Center
خدمات اخبارية أمنية على مدار الساعة

ملحق رقم (1) استبيان الدراسة

مملكة البحرين

الأكاديمية الملكية للشرطة

مركز الإعلامي الأمني
Police Media Center

استبيان رأي

بيانات هذه الاستمارة سرية ولن تستخدم إلا لأغراض البحث العلمي

أخي الكريم / أختي الكريمة ،،

هذه الاستمارة جزءٍ من دراسة حول "**دور قانون المرور رقم (23) لسنة 2014 في الحَدُّ من الحوادث والمخالفات المرورية**"، وذلك استكمالاً لمتطلبات الحصول على درجة الماجستير في العلوم الإدارية والأمنية من الأكاديمية الملكية للشرطة، لذا يرجى التكرم بالإجابة على الاستبانة بكل دقة وموضوعية، علماً بأنه لا يوجد إجابة صحيحة وأخرى خاطئة بقدر ما هي تعبير عن رأيك.

ولكم جزيل الشكر والتقدير ..

الباحث

عبدالله خالد المعيلي

مركز الإعلامي الأمني
Police Media Center

المحور الأول: المتغيرات الديموغرافية

فضلاً ضع علامة (√) أمام الخيار الموافق لك.

الجنس: ☐ ذكر ☐ أنثى

العمر: ☐ 18 – 25 سنة ☐ 26 – 35 سنة ☐ 36 – 45 سنة ☐ 46 سنة وأكثر

المستوى التعليمي: ☐ أقل من ثانوي ☐ ثانوي ☐ دبلوم ☐ جامعي ☐ دراسات عليا

المهنة: ☐ صاحب مركبة (سائق) ☐ رجل مرور

الجنسية: ☐ بحريني ☐ غير بحريني

المحور الثاني: أسباب حوادث المرور بمملكة البحرين

فضلاً ضع علامة (√) أمام الخيار الموافق لك.

م	الفقرة	موافق بشدة	موافق	محايد	غير موافق	غير موافق بشدة
1	السرعة الزائدة					
2	التجاوزات في المنحنيات					
3	تغيير المسار بدون استخدام الإشارات					
4	استعمال الهاتف أثناء القيادة					
5	الانشغال بأشياء مختلفة أثناء القيادة					
6	تجاوز الإشارة الضوئية الحمراء					
7	التسابق مع سيارة أخرى					
8	تعاطي الخمور أو أي نوع من أنواع المخدرات					
9	عدم وجود دوريات مرورية دائمة على الطرق					
10	عدم فاعلية الجزاءات والعقوبات على المخالفين					
11	هندسة الطرق غير مناسبة					
12	ضعف البنية التحتية للطرق					
13	الازدحامات الناتجة عن قلة منافذ الطرق وقلة الجسور					
14	الإشارات وعلامات الطرق غير واضحة					

مركز الإعلام الأمني
Police Media Center

المحور الثالث: المخالفات التي ترتكبها أو الشائعة في المملكة

فضلاً ضع علامة (√) أمام الخيار الموافق لك.

م	الفقرة	موافق بشدة	موافق	محايد	غير موافق	غير موافق بشدة
15	عدم وضع حزام الأمان					
16	السرعة الزائدة					
17	عدم الالتزام بالمسار					
18	تناول الأطعمة والمشروبات أثناء القيادة					
19	استعمال الهاتف أثناء القيادة					
20	إدخال إضافات على السيارة					
21	حمولات زائدة					
22	عدم التقيد بمسافات أمان					
23	التفحيط في الشوارع العامة					
24	تجاوز الإشارة الضوئية					
25	انتهاء رخصة القيادة أو رخصة تسجيل المركبة					
26	وقوف خاطئ					

المحور الرابع: أثر قانون المرور رقم 23 لسنة 2014 في خفض الحوادث والمخالفات

27. هل اطلعت على قانون المرور رقم 23 لسنة 2014م:

☐ نعم ☐ لا

28. هل كانت الحملة الإعلامية للقانون الجديد رقم 23 لسنة 2014 كافية:

☐ نعم ☐ لا

إذا كنت ممن اطلعوا على قانون المرور الجديد رقم 23 لسنة 2014م، أو سمعوا عنه في وسائل الإعلام يرجى الإجابة عن التساؤلات التالية:

مركز الإعلام الأمني
Police Media Center

فضلاً ضع علامة (√) أمام الخيار الموافق لك.

م	الفقرة	موافق بشدة	موافق	محايد	غير موافق	غير موافق بشدة
29	ساهم النظام المروري الجديد في خفض الحوادث والمخالفات					
30	أؤيد الجزاءات التي تضمنها النظام الجديد كونها تسهم في خفض الحوادث والمخالفات					
31	عالج النظام المروري الجديد مختلف المخالفات المرورية					
32	أصبحت أكثر التزاماً بارتداء حزام الأمان بعد تطبيق القانون الجديد					
33	أصبحت أكثر التزاماً بالتقيد بالإشارات الضوئية بعد تطبيق القانون الجديد					
34	أصبحت أكثر التزاماً بالسرعة المحددة للطرق بعد تطبيق القانون الجديد					
35	أصبحت أكثر التزاماً بإشارات الطرق والمسارات المحددة بعد تطبيق القانون الجديد					
36	انتشار الوسائل التقنية كالكاميرات في الطرق يؤثر على انضباط السائق بالنظام المروري					
37	حملات التوعية التي رافقت النظام المروري الجديد أسهمت بتوعية السائقين بضرورة الالتزام بالنظام المروري					
38	الجهود التي تبذلها وسائل الإعلام والمؤسسات التربوية والإدارة العامة للمرور في التوعية بنظام المرور أسهمت بشكل كبير بزيادة وعي السائقين					

مركز الإعلام الأمني
Police Media Center

ملحق رقم (2) المادة 79 من قانون المرور رقم 9 لسنة 1979م

يعاقب بغرامة لا تقدر عن عشرة دنانير ولا تزيد على خمسين دينارا كل من ارتكب فعلا من الأفعال الآتية:

1 - قيادة مركبة آلية بسرعة تقل عن الحد الأدنى للسرعة المقررة إذا ترتب عليها إعاقة حركة المرور بالطريق العام.

2 - سماح قائد المركبة بوجود ركاب على أي جزء خارجي من المركبة.

3 - مخالفة مركبات النقل لشروط وزن الحمولة أو ارتفاعها أو عرضها أو طولها.

4 - قيادة المركبة ليلا بدون استعمال الأنوار الأمامية المقررة والأنوار الخلفية الحمراء أو عاكس الأنوار المقرر، وذلك سواء كانت الأنوار غير مستعملة فعلا أو غير صالحة للاستعمال أو غير موجودة.

5 - استعمال الأنوار العالية المبهرة للبصر أو المصابيح الكاشفة على وجه مخالف للمقرر في شأن استعمالها.

6 - وقوف المركبة ليلا في الطريق العام في الأماكن غير المضاءة بدون إضاءة الأنوار الصغيرة والأمامية والأنوار الحمراء الخلفية أو عاكس الأنوار المقرر.

7 - عدم إتباع قائد المركبة لإشارات المرور وعلاماته وتعليمات إدارة المرور والترخيص الخاصة بتنظيم السير أو قراراتها الخاصة بالوقوف في أماكن معينة أو بالامتناع عن الوقوف في أماكن معينة أو بمنع السير في بعض الطرق العامة.

8 - عدم التزام الجانب الأيمن من نهر الطريق المعد للسير في الاتجاهين.

9 - تسيير مركبة في الطريق العام تصدر منها أصوات مزعجة أو ينبعث منها دخان كثيف أو رائحة كريهة أو يتطاير من حمولتها أو تسيل منها مواد قابلة للاشتعال أو مضرة بالصحة أو مؤثرة على صلاحية الطريق للمرور، أو يتساقط من حمولتها أشياء تشكل خطرا على مستعملي الطريق العام أو تؤذيهم.

10 -إلحاق أضرار أو تلفيات لعلامات أو إشارات المرور أو تغيير معالمها أو أماكنها أو اتجاهاتها.

11 -إلحاق أضرار أو تلفيات بممتلكات الأفراد أو بالمرافق العامة.

مركز الإعلام الأمني
Police Media Center

ملحق رقم (3) المادة 45 من قانون المرور رقم 23 لسنة 2014م

يعاقب بغرامة لا تقل عن عشرين ديناراً ولا تجاوز مائة دينار كل من ارتكب فعلاً من الأفعال الآتية:

1 - قيادة مركبة بطريقة يترتب عليها إعاقة حركة المرور بالطريق العام.

2 - سماح قائد المركبة بوجود ركاب على أي جزء خارجي من المركبة.

3 - قيادة المركبة ليلاً بدون استعمال الأنوار الأمامية والأنوار الخلفية الحمراء أو عاكس الأنوار، وذلك سواء كانت الأنوار غير مستعملة فعلاً أو غير صالحة للاستعمال أو غير موجودة.

4 - استعمال الأنوار المبهرة للبصر أو المصابيح الكاشفة على نحو مخالف لشروط استعمالها التي تحددها اللائحة التنفيذية.

5 - وقوف المركبة ليلاً في الطريق العام في الأماكن غير المضاءة بدون إضاءة الأنوار الصغيرة والأمامية والأنوار الحمراء الخلفية أو عاكس الأنوار المقرر.

6 - عدم التزام الجانب الأيمن من نهر الطريق المعد للسير في الاتجاهين.

7 - تسيير مركبة في الطريق العام تصدر منها أصوات مزعجة، أو ينبعث منها دخان كثيف أو رائحة كريهة، أو يتطاير من حمولتها أو تسيل منها مواد قابلة للاشتعال أو مضرة بالصحة أو مؤثرة على صلاحية الطريق للمرور أو يتساقط من حمولتها أشياء تشكل خطراً على مستعملي الطريق العام أو تؤذيهم.

8 - التسبب في إلحاق أضرار أو تلفيات لعلامات أو إشارات المرور، أو تغيير معالمها أو أماكنها أو اتجاهاتها.

9 - التسبب في إلحاق أضرار أو تلفيات بممتلكات الأفراد أو بالمرافق العامة.

10 -قيادة مركبة بطريقة تعرض الأرواح والأموال للخطر أو بدون التزام الحذر والاحتياط الواجبين.

11 -عدم إفساح قائد المركبة الطريق لمرور المواكب الرسمية أو لمركبات الطوارئ (كالإطفاء والإسعاف والأمن العام) أثناء تحركها متجهة للقيام بخدمة طارئة عاجلة.

12 -قيادة مركبة انتهت مدة صلاحية شهادة تسجيلها.

13 -استعمال المركبة في مواكب خاصة، أو في تجمعات بدون إذن من رئيس الأمن العام أو من ينوبه.

14 -عدم تهدئة السرعة بالمناطق المأهولة بالسكان أو عند الدخول في منعطفات أو تقاطعات، أو عند الاقتراب من المستشفيات والمدارس ودور العبادة، أو من أماكن عبور المشاة.

15 ـتحميل المركبات أو تفريغ حمولتها في الطريق العام وفي غير الأماكن والأوقات المحددة من قبل الإدارة.

16 ـعدم قيام من سجلت المركبة باسمه بإخطار الإدارة في حالة نقل الملكية لآخر خلال المدة التي تحددها اللائحة التنفيذية.

17 ـعدم استخدام قائد المركبة وركاب المقاعد الأمامية لحزام السلامة.

18 ـعدم ارتداء قائد الدراجة الآلية ومن بصحبته خوذة السلامة أثناء سيرها.

19 ـوضع ملصقات أو إعلانات أو إشعارات أو عبارات على أي من أجزاء المركبة الداخلية أو الخارجية بما يخالف النظام العام أو الآداب العامة أو العادات المرعية بالبلد.

20 ـسماح قائد المركبة للأطفال دون سن العاشرة بالركوب في المقاعد الأمامية بها.

21 ـإيقاف الشاحنات والمركبات الثقيلة ووسائل النقل العام والمقطورات في المناطق السكنية.

22 ـشغل المواقف المخصصة لذوي الإعاقة من قِبَل غيرهم.

23 ـسماح قائد المركبة بوجود طفل في المركبة دون أن يكون مثبتاً في مقعد السيارة المخصص للطفل وذلك وفقاً للمعايير التي يحددها الوزير المختص بالاتفاق مع وزير الصحة.

24 ـوتضاعف العقوبة إذا عاد الجاني إلى ارتكاب أي من الأفعال المشار إليها في هذه المادة خلال سنة من تاريخ الحكم عليه.

مركز الإعلام الأمني
Police Media Center

ملحق رقم (4) المادة 80 من قانون المرور رقم 9 لسنة 1979م

يعاقب بالحبس مدة لا تزيد على ستة أشهر وبغرامة لا تزيد على مائة دينار أو بإحدى هاتين العقوبتين كل من ارتكب فعلا من الأفعال الآتية:-

1 - قيادة مركبة آلية بسرعة تجاوز الحد الأقصى للسرعة المقررة.

2 - استعمال قائد المركبة الآلية لها في غير الغرض المبين برخصتها.

3 - قيادة مركبة آلية لا تحمل شهادة تسجيل أو كانت الشهادة قد انتهت مدتها أو سحبت أو ألغيت، إلا إذا كانت تحمل لوحة فحص في الحالات التي يجوز فيها ذلك.

4 - قيادة مركبة آلية غير مرخص بها في الحالات التي يوجب القانون فيها ذلك أو كانت رخصتها قد انتهت مدتها أو سحبت أو ألغيت.

5 - قيادة مركبة آلية سحبت لوحاتها المعدنية.

6 - قيادة مركبة آلية بغير اللوحات المعدنية المنصرفة لها أو باستعمال لوحات معدنية خاصة بمركبة أخرى.

7 - قيادة مركبة آلية خالية من الفرامل بنوعيها أو كانت جميع فراملها أو إحداها غير صالحة للاستعمال.

8 - قيادة مركبة آلية بدون رخصة قيادة أو برخصة لا تجيز قيادتها أو برخصة انتهى أجلها أو تقرر سحبها أو إيقاف سريانها أو تقرر إلغاؤها.

9 - تعمد تعطيل حركة المرور في الطرق العامة أو إعاقتها.

10 -تعمد إثبات بيانات غير صحيحة في النماذج أو الطلبات المنصوص عليها في هذا القانون أو القرارات المنفذة له.

11 -قيادة مركبة آلية وهو متعاط لخمر أو مخدر إذا ثبت أنه ارتكب بالمركبة جريمة قتل أو إصابة خطأ أو ألحق أضرارا أو تلفيات بممتلكات الحكومة ومؤسساتها أو الأفراد منقولة كانت أو عقارية.

12 -تسليم المالك المسجلة باسمه المركبة أو الحائز لها أو المسئول عنها المركبة لمن لا يحمل رخصة قيادة صالحة لقيادتها.

13 -إجراء سباق للمركبات المختلفة على الطريق العام بغير تصريح من وزير الداخلية أو بالمخالفة للشروط التي تضمنها التصريح.

مركز الإعلام الأمني
Police Media Center

ملحق رقم (5) المادة 46 من قانون المرور رقم 23 لسنة 2014م

يعاقب بالحبس مدة لا تزيد على ستة أشهر وبغرامة لا تقل عن مائة دينار ولا تجاوز ألف دينار أو بإحدى هاتين العقوبتين كل من ارتكب فعلاً من الأفعال الآتية:

1 - مخالفة قواعد استعمال العداد في المركبات المعدة للنقل العام.

2 - مخالفة الاشتراطات الفنية ووسائل الأمن والسلامة الواجب توافرها في مركبات النقل العام.

3 - مع عدم الإخلال بالتدابير المقررة وفقاً لأحكام هذا القانون أو بأية عقوبة أشد منصوص عليها في أي قانون آخر، يعاقب بغرامة لا تقل عن مائة دينار ولا تجاوز ألف دينار كل من يخالف:

1) قواعد سحب أو وقف أو رفض تجديد ترخيص مزاولة أنشطة النقل العام.
2) قواعد وإجراءات التنازل عن الترخيص أو التصرف فيه.
3) التزامات المرخص لهم بمزاولة أنشطة النقل العام.
4) قواعد وإجراءات دخول مركبات النقل العام غير المسجلة في مملكة البحرين إلى أراضي المملكة أو عبور أراضيها.
5) القواعد المنظمة لأماكن وقوف مركبات النقل العام ومساراتها ومناطق وأوقات عملها.
6) قواعد وشروط الدعاية والإعلان على مرافق ومركبات النقل العام.

إذا ارتكبت أي من الجرائم المشار إليها باسم الشخص الاعتباري أو لحسابه أو باستعمال إحدى وسائله، يعاقب المسئول عن إدارته الفعلية إذا ثبت علمه بذلك بالحبس وضعف الغرامة بحديها أو بإحداهما، وتكون أموال الشخص الاعتباري ضامنة في جميع الأحوال للوفاء بما يحكم به من غرامات مالية.

مركز الإعلام الأمني
Police Media Center

ملحق رقم (6) المادة 47 من قانون المرور رقم 23 لسنة 2014م

يعاقب بالحبس مدة لا تزيد على ستة أشهر وبغرامة لا تقل عن خمسين ديناراً ولا تجاوز خمسمائة دينار أو بإحدى هاتين العقوبتين كل من ارتكب فعلاً من الأفعال الآتية:

1 - استعمال المركبة في غير الغرض المبين برخصتها.

2 - قيادة مركبة لا تحمل شهادة تسجيل، أو كانت شهادة تسجيلها سحبت أو ألغيت.

3 - قيادة مركبة غير مرخص بها في الحالات التي يوجب القانون فيها ذلك أو كان ترخيصها قد سحب أو ألغي.

4 - قيادة مركبة آلية خالية من الفرامل بنوعيها، أو كانت جميع فراملها أو إحداها غير صالحة للاستعمال.

5 - مخالفة مركبات النقل لشروط وزن الحمولة أو ارتفاعها أو عرضها أو طولها التي تحددها اللائحة التنفيذية.

6 - قيادة مركبة آلية بدون رخصة قيادة، أو برخصة قيادة لا تجيز قيادتها أو انتهت مدة صلاحيتها أو تقرر سحبها أو إيقاف سريانها أو إلغاؤها.

7 - تعمد تعطيل أو إعاقة حركة المرور في الطرق العامة، أو إعاقتها.

8 - تعمد إثبات بيانات غير صحيحة في النماذج أو الطلبات المنصوص عليها في هذا القانون أو لائحته التنفيذية والقرارات المنفذة له.

9 - قيام قائد المركبة بقيادتها وهو متعاطٍ لمسكر أو مخدر إذا ثبت أنه ألحق، أثناء قيادته للمركبة وهو على هذه الحال، ضرراً أو تلفيات بالممتلكات العامة والخاصة.

10 - تسليم المالك المسجلة باسمه المركبة أو الحائز لها أو المسئول عنها المركبة لمن لا يحمل رخصة قيادة صالحة لقيادتها.

11 - إجراء سباق للمركبات المختلفة على الطريق العام بغير تصريح من رئيس الأمن العام أو من ينيبه، أو بالمخالفة للشروط التي تضمنها هذا التصريح.

12 - عدم إتباع قائد المركبة لإشارات المرور وعلاماته وتعليمات الإدارة الخاصة بتنظيم السير أو قراراتها الخاصة بالوقوف في أماكن معينة أو بالامتناع عن الوقوف في أماكن معينة أو بمنع السير في بعض الطرق العامة.

13 - نقل المفرقعات أو غيرها من المواد الخطرة في المركبة بالمخالفة للقواعد والأحكام المنظمة لاستيراد المفرقعات وما في حكمها.

14 - قيام قائد المركبة – أثناء قيادتها – بإجراء أو تلقي أي اتصال بالهاتف النقال مستخدماً يده في حمله.

مركز الإعلام الأمني
Police Media Center

15 ـكل من حاز في المركبة، أو استعمل بها أجهزة تكشف أو تنذر بمواقع أجهزة قياس سرعة المركبات أو تؤثر على عملها، ويتم ضبط تلك الأجهزة ويحكم بمصادرتها.

16 ـتخطي قائد المركبة المعدة لنقل الركاب، أو مركبة النقل، أو المركبة ذات الاستعمال الخاص لمركبة أخرى إذا ترتب على ذلك إعاقة حركة المرور بالطريق، أو تعريض الأرواح والأموال للخطر أو بدون الالتزام بالحذر والاحتياط الواجبين.

وتضاعف العقوبة إذا عاد الجاني إلى ارتكاب أي من الأفعال المشار إليها خلال سنة من تاريخ الحكم عليه.

مركز الإعلام الأمني
Police Media Center

فهرس الجداول

رقم الجدول	الموضوع	رقم الصفحة
جدول (1)	المخالفات المرورية التي يعاقب عليها بغرامة مالية	29
جدول (2)	المخالفات المرورية التي يعرض بسببها المخالف إلى محاكمة	35
جدول (3)	مقارنة بين القانونين من حيث العقوبات	72
جدول (4)	المخالفات المرورية من العام 2011 إلى 2016	75
جدول (5)	الحوادث المرورية من العام 2011 -2016	77
جدول (6)	توزيع مفردات العينة تبعاً لمتغير الجنس	80
جدول (7)	توزيع مفردات العينة تبعاً لمتغير العمر	81
جدول (8)	توزيع مفردات العينة تبعاً لمتغير مستوى التعليم	82
جدول (9)	توزيع مفردات العينة تبعاً لمتغير المهنة	83
جدول (10)	توزيع مفردات العينة تبعاً لمتغير الجنسية	84
جدول (11)	المصداقية والثبات – عينة البحث	86
جدول (12)	توزيع إجابات أفراد العينة على محور أسباب حوادث المرور في البحرين	89
جدول (13)	توزيع إجابات أفراد العينة محور المخالفات المرتكبة والشائعة في البحرين	91
جدول (14)	توزيع إجابات أفراد العينة محور أثر قانون المرور رقم 23 لسنة 2014	93

مركز الإعلام الأمني
Police Media Center

جدول (15)	توزيع إجابات أفراد العينة على موضوع الحملات الإعلامية	94
جدول (16)	توزيع إجابات أفراد العينة محور أثر قانون المرور رقم 23 لسنة 2014	95
جدول (17)	نتائج تحليل الانحدار	98
جدول (18)	المقاييس الإحصائية الوصفية	100
جدول (19)	نتائج اختبار T Test	101

مركز الإعلامي الأمني
Police Media Center

فهرس الأشكال

رقم الشكل	الموضوع	رقم الصفحة
شكل (1)	المخالفات المرورية من العام 2011 – 2016	76
شكل (2)	الحوادث المرورية من العام 2011 – 2016	78
شكل (3)	متغير الجنس	81
شكل (4)	متغير العمر	82
شكل (5)	متغير مستوى التعليم	83
شكل (6)	متغير المهنة	84
شكل (7)	متغير الجنسية	85
شكل (8)	الإطلاع على قانون المرور الجديد	94
شكل (9)	تقييم الحملة الإعلامية	95

مركز الإعلامي الأمني
Police Media Center

الفهرس

الموضوع	رقم الصفحة
مقدمة	أ
الفصل الأول **ماهية الحوادث والمخالفات المرورية**	**1**
المبحث الأول: الحوادث المرورية	2
المطلب الأول التعريف بالحوادث المرورية وأسبابها	3
المطلب الثاني آثار الحوادث المرورية	10
المبحث الثاني: المخالفات المرورية	20
المطلب الأول التعريف بالمخالفات المرورية وأسبابها	21
المطلب الثاني أنواع المخالفات المرورية	27
الفصل الثاني **أساليب الحد من الحوادث والمخالفات المرورية**	**38**
المبحث الأول: دور التقنيات الحديثة في الحد من المخالفات والحوادث المرورية	39
المطلب الأول أنظمة الضبط والتحكم المروري	40
المطلب الثاني التقنيات المستخدمة لضبط المخالفات المرورية	47
المبحث الثاني: دور التوعية المرورية في الحد من الحوادث والمخالفات المرورية	53
المطلب الأول التعريف بالتوعية المرورية وأهميتها	55
المطلب الثاني	60

مركز الإعلام الأمني
Police Media Center

دور الأسرة والمدرسة في التوعية للحد من المخالفات والحوادث المرورية	
المطلب الثالث دور الإعلام في التوعية للحد من المخالفات والحوادث المرورية	65
الفصل الثالث **نتائج الدراسة الميدانية**	**69**
المبحث الأول: مقارنة بين القانون الجديد والقديم	70
المطلب الأول أهم الفروقات بين القانونين في المواد والعقوبات	71
المطلب الثاني مقارنة بين القانون القديم والجديد فيما يتعلق بالحوادث والمخالفات المرورية	75
المبحث الثاني: توزيع العينة وقياس مصداقية الاستبيان	79
المطلب الأول توزيع عينة الدراسة	80
المطلب الثاني ثبات مصداقية الاستبيان وأدوات التحليل	86
المبحث الثالث: عرض النتائج والتحقق من الفرضيات	88
المطلب الأول عرض النتائج وتحليلها	89
المطلب الثاني التحقق من الفرضيات	98
الخاتمة (النتائج، التوصيات)	102
المراجع	106
الملاحق	113
ملحق رقم (1) استبيان الدراسة	114
ملحق رقم (2) المادة 79 من قانون المرور رقم 9 لسنة 1979م	118
ملحق رقم (3) المادة 45 من قانون المرور رقم 23 لسنة 2014م	119
ملحق رقم (4) المادة 80 من قانون المرور رقم 9 لسنة 1979م	121
ملحق رقم (5) المادة 46 من قانون المرور رقم 23 لسنة 2014م	122
ملحق رقم (6) المادة 47 من قانون المرور رقم 23 لسنة 2014م	123

مركز الإعلام الأمني
Police Media Center

فهرس الجداول	125
فهرس الأشكال	127
الفهرس	128

مركز الإعلام الأمني
Police Media Center