



كلية العلوم الاجتماعية والإنسانية - جامعة غرداية
مجلة إسهامات للبحوث والدراسات
E-ISSN.2543- 3636 / P-ISSN.2543- 3539
<http://ishamat.univ-ghardaia.dz/index>



الصورة الذهنية لشرطي المرور لدى المواطن السوداني

إسماعيل أحمد الطيب –

جامعة الرباط الوطني / السودان

drismail12905233@gmail.com

تاريخ القبول: 2017/05/17

تاريخ الاستلام: 2017/02/09

الملخص:

تهدف هذه الدراسة إلى دراسة الصورة الذهنية لرجل المرور لدي مستخدمي الطريق العام. والتعرف على معوقات إيجاد صورة ذهنية مثلي لشرطي المرور لدي مستخدمي الطريق العام. وتهدف أيضا إلى معرفة رؤية سائقي المركبات العامة حول النواحي الإدارية المرورية وأثرها على تكوين الصورة الذهنية لرجل المرور لديهم. ولتحقيق أهداف البحث اعتمد الباحث على المنهج الوصفي، وعليه فقد استهدف الباحث الوصف الدقيق لمجموعة مفردات البحث المتمثلة في الصورة الذهنية المكونة لدي مستخدمي الطريق العام عن منسوبي المرور. وقد قصر الباحث في هذه الدراسة على عينة من ضباط المرور (140 عينة شاملة)، وعينة من سائقي الحافلات (100 عينة وهي تمثل 15% من العدد الكلي)، وعينة من المشاة (200 عينة) وهي عينة عرضية أو عينة الصدفة داخل ولاية الخرطوم. وتم تصميم ثلاث استبانات لهذه العينات. للوصول إلى نتائج البحث اعتمد الباحث على عدة وسائل إحصائية وفقا لبرنامج الحزم البرمجية للعلوم الاجتماعية (spss).

وأهم النتائج التي توصل إليها الباحث هي: أنّ الصورة الذهنية لشرطي المرور لدى سائقي المركبات العامة، ومستخدمي الطرق العام من المشاة، تحتاج إلى كثير من التقويم والمراجعة. كما أن مستخدمي الطريق العام يجهلون الكثير من نظم ولوائح المرور والتي بدورها تساهم في تحسين الصورة الذهنية عنه، وضرورة إجراء تغيير وتعديل في قانون المرور ليساعد في تغيير نظرة المواطن السوداني لرجل المرور بصورة جيدة.

Abstract

This research aims to the following: Study of the image of a traffic police in the mind of the Sudanese citizen. Identify obstacles to find an optimal image to the traffic policeman to users of the road. Also it aims to investigate the current image of the road users toward a traffic policeman.

The research also aims to study the vision of drivers of public vehicles on the administrative aspects of traffic and their impact on form the mental image of a traffic police. To achieve the objectives of the research the researcher used the descriptive method is exactly group the search terms of Constituents in the mental image of users of the road for employees of traffic.

The limit of the researcher of this study on a sample of traffic officers (140 overall sample), and a sample of bus drivers (100 samples represent 15% of the total), and a sample of pedestrians

(200 samples).. Within Khartoum State. Questionnaire has been designed for those three samples. To assess the results of the research, the researcher depends on a number of statistical methods in accordance with the program of Statistical Package for Social Sciences (spss). The most important results reached by the researcher are: The researcher found through this study that the image of a traffic policeman to the drivers of public vehicles, road users pedestrians, needs to a lot of evaluation. The users of and the highway do not know a lot of traffic rules and regulations, which in turn contributes to improving the image of them, and the need for change and adjustment in the traffic law to help in changing the image of the Sudanese citizens towards the traffic police.

Key words: image, police, Identify, Khartoum

مدخل:

تتعدّد التعريفات والمفاهيم الخاصة بالصورة الذهنية ولكننا سوف نشير إلى بعضها والتي لها علاقة بموضوع الدراسة. يعرف قاموس ويبستر الصورة الذهنية Image بأنها (التقديم العقلي لأي شئ لا يمكن

تقديمه للحواس بشكل مباشر. أو هي محاكاة لتجربه حسية ارتبطت بعواطف معينه نحو شخصية معينة أو نظام ما أو فلسفة ما أو أي شئ آخر، وهي أيضاً استرجاع لما اختزنته الذاكرة أو تخيل لما ادركته حواس الرؤية أو الشم أو السمع أو اللمس أو التذوق). ويشير القاموس (محمد عبدالرؤوف كامل ونجيب الحصادي،، 1995م، ص 89، 90). بأن الصورة (مفهوم عقلي شائع بين أفراد جماعه معينة يشير إلى اتجاه هذه الجماعة الأساس نحو شخص معين أو نظام ما أو طبقه بعينها أو جنس بعينه أو فلسفه سياسية أو قوميه معينة أو أي شئ آخر).

ويرى " روبينسون" وبارلو " أن المفهوم البسيط لمصطلح " صورة المنشأة " يعنى (الصور العقلية التي تتكون في أذهان الناس عن المنشئات والمؤسّسات المختلفة) (محمد عبدالرؤوف كامل ونجيب الحصادي، ص 9، 10)، وقد تتكون هذه الصور من التجربة المباشرة أو غير المباشرة. وقد تكون هذه عقلايه أو غير رشيدة. وقد تعتمد على الأدلة والوثائق أو على الإشاعات والأقوال غير الموثقة ولكنها في نهاية الأمر تمثل واقعاً صادقاً لمن يحملونها في رؤوسهم .

إذن الصورة الذهنية هي الناتج النهائي للانطباعات الذاتية التي تتكون في أذهان الأفراد حيال فرد معين أو نظام ما أو مؤسسة بعينها. (على محمد شمو، 1998م، ص 37-38)، وقد تتكون هذه الانطباعات من خلال التجارب المباشرة أو غير المباشرة وترتبط هذه التجارب بعواطف الأفراد واتجاهاتهم وعقائدهم بغض النظر عن صحة المعلومات التي تتضمنها هذه التجارب فهي في النهاية تمثل دافعاً صادقاً بالنسبة لهم ينظرون من خلاله إلى ما حولهم ويفهمونه على أساسها.

ونلاحظ من التعاريف السابقة أن المعلومات التي تكوّن الصورة الذهنية للفرد - والتي يتصرف على أساسها - ليست بالضرورة صادقة أو حقيقة أو مطابقة للواقع على الأقل، ولكنها تشكل للفرد قناعة أساسية يتصرف بناء عليها ولهذا يجب على الآخرين - الذين تهمهم هذه الصورة أن يتعاملوا معها على أنها تشكل واقعاً تحكم تصرفات الآخرين تجاه موضوع الصورة. إما بالرضا بها، أو بالتغيير الكلي، أو التصحيح لها.

ودراسة الصورة الذهنية لأي مؤسسة من الدراسات التي أصبحت لها أهمية كبرى في مجالات التسويق وتقبل الخدمات التي تقدمها المؤسسات بكافة أشكالها من مؤسسات خدمية أو تجارية أو غيرها، فكل المؤسسات التي تعتمد على تفاعل المجتمع مع ما تقدمه من خدمات، فلا بد لها من صورة ذهنية طيبة عند الرأي العام حتى يتقبل خدماتها بثقة ويرضى بالتعامل معها. والشرطة ليست استثناء من هذه المنظومة المجتمعية ولاسيما قوات شرطة المرور.

لقد أصبح تغيير واقع الصورة الذهنية لدى مستخدمي الطريق العام (المركبات العامة تحديدا لسائقي الحافلات، والمشاة) عن منسوبي المرور، لا بد منه بإيجاد صورة مثلي للتعامل ما بين الكائن البشري الممثل في هذه العملية. ولقد أجريت هذه الدراسة بهدف التعرف على رؤى عينة من سائقي المركبات العامة (تحديداً الحافلات)، وعينة من المشاة، حول الأثر الانطباعي عن منسوبي المرور أثناء تأدية واجهم، وعينة من الضباط الذين شاركوا في الحملات المرورية حول الأثر السلوكي لسائقي المركبات العامة أثناء هذه الحملات، وبالتالي فإن هذه الدراسة تهدف إلى إيجاد صورة مثلي للتعامل بين رجل الشرطة المروري ومستخدمي الطريق العام من سائقي المركبات العامة وجمهور المشاة.

ولكي يتم إحداث هذا التغيير لا بد من جهود متضافرة ومتكاملة، إذ أن التغيير في هذه القطاعات الثلاث (أصحاب المركبات العامة، المشاة، منسوبي المرور) يتم من خلال تغيير الحالة العقلية الراهنة لهم، عن طريق توسيع الإدراك المعرفي، وزيادة الخبرات الحياتية والمهارات العملية، ولا يتأتى ذلك إلا عن طريق الدورات التدريبية لمنسوبي المرور، وإقامة محاضرات بصورة دورية لسائقي المركبات العامة، وتقديم البرامج والرسائل الإعلامية المختلفة عبر وسائل الاتصال والتي تستهدف جمهور المشاة.

لهذا فإنه من الضروري الوقوف على العوامل النفسية والمادية لرجل المرور، ومن ثم تأثير النواحي الإدارية المرورية على وظيفة شرطة المرور لكي تتكامل الرسالة الإعلامية والوظيفية لأداء رجل المرور وتغيير تلك الحالة العقلية لدى مستخدمي الطريق العام من سائقي المركبات أو المشاة عن رجل المرور وتتكامل جميع هذه الدراسات لتقييم وتقويم هذه الحالة ومن ثم إيجاد طريقة مثلي للتعامل بين مستخدمي الطريق العام وشرطة المرور. وبالطبع أن تعاون مستخدمي الطريق مع شرطي المرور يساعد على انسياب حركة المرور دون عوائق، كما يساعد على تقليل المخالفات، والتي بدورها تساعد على انخفاض نسبة الحوادث المرورية. وهذا التعاون لا ترتفع وتيرته إلا بالثقة في شرطة المرور ومهامها عبر صورة ذهنية طيبة. وهذا يؤكد على أهمية دراسات الصورة الذهنية. مما يودي بالتأكيد لانسياب حركة المرور بصورة مثالية، والتي تساهم بدورها وبصورة كبيرة جدا في ادارة عجلة التنمية في السودان.

في هذه الدراسة، حاول الباحث معرفة الصورة الذهنية لرجل المرور لدى مستخدمي الطريق العام من سائقي المركبات العامة (ويمثلهم في هذه الدراسة سائقو الحافلات)، والمشاة، و الصورة الذهنية الطيبة تعنى التعامل المثمر والمتبادل بين شرطي المرور وجمهوره الذي يخدمه بإخلاص وتفان نحو مرفق خدمي وأمني هام جداً لا تنفصل علاقته بالجمهور، وهذه العلاقة لها جوانب عديدة تحكمها وهي جوانب قانونية ومهنية وإدارية، كما يمثل فيها التعامل الحسن لشركاء الطريق حجر الزاوية في رسم صورة ذهنية موجبة عن شرطة

المروء مما يشكل المهارات المطلوبة في السلوك مع عدم التفريط في تطبيق القانون بعدالة ونزاهة، وتوصل الباحث من خلال هذه الدراسة إلى أن الصورة الذهنية لشرطي المرور لدى سائقي المركبات العامة، ومستخدمي الطرق العام من المشاة، تحتاج إلى كثير من التقويم والمراجعة، وذلك لأنهما يريان صورة ذهنية سالبة لرجل المرور، ويتطلب تغير الصورة الذهنية التدريب المستمر لرجل المرور أكاديميا ومهنيا وفنيا على استخدام التكنولوجيا الحديثة. يحتاج قطاع المرور في السودان لبناء علاقة احترام وثقة ما بينه وبين أهم فئة يستهدفها على الإطلاق ألا وهي مستخدمي الطريق العام، سائقي المركبات العامة ومثلوا في هذا الدراسة بسائقي الحافلات، والمشاة، وهذه العلاقة يتوجب أيضا تحسين الصورة الذهنية التي شكلها المواطن (سائق مركبة أو مشاة) بداخله عن رجل المرور أو بالأحرى إيجاد صورة مثلي له حتى يتم ترتيب إعادة هذه العلاقة. وبالتالي يتحسن الأداء العام لمنسوبي المرور والتي يترتب عليها، تحسين سير حركة المرور، وتقليل حوادث المرور سعياً لجودة شاملة في هذا القطاع الهام.

بهذا - ماهي الصورة الذهنية المكونة لدي مستخدمي الطريق العام عن منسوبي المرور؟ وماهي الوسائل التي تساعد في تحسين الصورة الذهنية لدي مستخدمي الطريق العام عن منسوبي مرور؟ وهل تحتاج الصورة الذهنية الحالية لشرطي المرور إلى دعم أو تغيير وما هي المعوقات التي تعترض ذلك؟ وماهي المشاكل والأضرار التي تواجه منسوبي المرور أثناء تأدية واجهم؟ وما العلاقة بين منسوبي المرور والمشاة؟ و مدى تأثير النواحي الإدارية المرورية على وظيفة شرطي المرور؟

مشكلة البحث: يحتاج قطاع المرور في السودان لبناء علاقة احترام وثقة ما بينه وبين أهم فئة يستهدفها، ألا وهي مستخدمي الطريق العام، سائقي المركبات العامة، ومثلوا في هذا البحث بسائقي الحافلات، والمشاة، ويتوجب أيضا تحسين الصورة الذهنية التي شكلها المواطن (سائق مركبة أو مشاة) بذهنه عن رجل المرور أو بالأحرى إيجاد صورة مثلي له ومدى احتياجها إلى دعم أو تغيير ومعرفة المعوقات التي تعترض الصورة الذهنية المثلى، حتى يتم ترتيب إعادة هذه العلاقة. وبالتالي يتحسن الأداء العام لمنسوبي المرور والذي يترتب عليه، تحسين سير حركة المرور، تقليل حوادث المرور سعياً لجودة شاملة في هذا القطاع الهام.

أسباب اختيار الموضوع:

1/ أسباب عامة:

1/ معرفة الصورة الذهنية لمنسوبي شرطة المرور لدي مستخدمي الطريق العام وخاصة أنها أحد أذرع الشرطة العامة في الحفاظ على سلامة المجتمع وممتلكاته.

2/ الاهتمام المتعاظم للرأي العام بخدمات شرطة المرور، مما يساهم بشكل فاعل في رسم الصورة الذهنية عن الشرطة العامة وشرطة المرور بشكل خاص.

3 / شرطة المرور كغيرها من إدارات الشرطة الأخرى تحتاج إلى دعم ومساندة من أفراد المجتمع في أداء مهامها الأمنية.

4/ يمكن تعميم هذه الدراسة على بقية الإدارات الشرطية لأن وظائفها منظمة بقانون الشرطة العام وكما تؤدي كل وظائف الشرطة العامة.

2/ أسباب خاصة: قام الباحث بتصميم وتنفيذ العديد من الدورات التدريبية لمنسوبي المرور من ضباط وضباط صف وجنود في مجال مهارات التعامل مع الجمهور، ومن خلال ذلك اتضح لنا ضرورة عمل بحث متكامل لتحديد معالم الطريق والاستفادة منها في تطوير الجهاز المروري بالسودان في هذا الجانب.

أهمية البحث: يعتبر هذا البحث من البحوث النادرة التي أجريت في السودان إن لم يكن أولها في جانب إيجاد صورة مثلي للتعامل بين منسوبي المرور ومستخدمي الطريق العام. وتتمثل أهمية هذا البحث في:

1/ دراسة الكيفية التي يتعامل بها منسوبو المرور مع مستخدمي الطريق العام.

2/ انعكاس الصورة الذهنية الطيبة في التعاون والتكامل بين شرطي المرور والمجتمع..

3/ دراسة الأثر الانطباعي والصورة الذهنية لدى مستخدمي الطريق العام عن منسوبي المرور.

4/ ندرة البحوث في هذا المجال.

5/ المتغيرات الأمنية التي طرأت على السودان وجعلت الرأي العام يتأرجح بين كثير من المفاهيم المستحدثة عن الأمن مما جعل دراسة الصورة الذهنية من الضروريات الملحة.

أهداف البحث: يهدف البحث إلى الآتي:

1/ دراسة الصورة الذهنية لرجل المرور لدى مستخدمي الطريق العام.

2/ معرفة تأثير النواحي الإدارية المرورية على وظيفة شرطي المرور بالتالي صورته الذهنية أمام الآخرين.

3/ التعرف على معوقات إيجاد صورة ذهنية مثلي لشرطي المرور لدى مستخدمي الطريق العام.

4/ التعرف على الصورة الذهنية الحالية لدى مستخدمي الطريق العام تجاه شرطي المرور.

5/ معرفة رؤية سائقي المركبات العامة حول النواحي الإدارية المرورية.

6/ الوقوف على العوامل النفسية والمادية لرجل المرور وتأثيرها على تعامله مع مستخدمي الطريق العام.

التساؤلات التي يسعى الباحث للإجابة عليها:

- 1/ ماهي الصورة الذهنية المكونة لدي مستخدمي الطريق العام عن منسوبي المرور؟
- 2/ كيفية تحسين الصورة الذهنية لدي مستخدمي الطريق العام عن منسوبي لمرور؟.
- 3/ هل تحتاج الصورة الذهنية الحالية لشرطي المرور إلى دعم أو تغيير وما هي المعوقات التي تعترض ذلك؟.
- 4/ ماهي المشاكل والأضرار التي تواجه منسوبي المرور أثناء تأدية واجبه وانعكاسها على سلوكه؟.
- 5/ مدى تأثير النواحي الإدارية المرورية على وظيفة شرطي المرور، تأثيرها على تعامله مع مستخدمي الطريق العام؟.

منهج الدراسة: يعد هذا البحث من البحوث الوصفية التي تستهدف تصوير وتحليل وتقويم خصائص مجموعة معينة، أو موقف يقبل عليه صفة التحديد أو دراسة الحقائق الراهنة المتعلقة بطبيعة ظاهرة أو موقف أو مجموعة من الأوضاع بهدف الحصول على معلومات كافية ودقيقة عنها (سمير محمد حسين، 80).

وعليه فقد استهدف الباحث الوصف الدقيق لمجموعة مفردات البحث المتمثلة في الصورة الذهنية المكونة لدي مستخدمي الطريق العام عن منسوبي المرور، ومن ثم الوسائل التي تساعد هذه الصورة، والمشاكل والأضرار التي تواجه رجل المرور، وأخيرا العلاقة بين منسوبي المرور ومستخدمي الطريق من سائقي المركبات العامة والمشاة. ومن حيث المناهج فقد استخدم الباحث منهج المسح الذي يعتبر من أهم المناهج المستخدمة في المجالات الإعلامية، وبخاصة في البحوث الوصفية وفي إطار منهج المسح استخدم الباحث أداة الاستبيان والمقابلة، والملاحظة المنتظمة.

أدوات البحث: استخدم الباحث أداتين في البحث هما الاستبانة والمقابلات الشخصية، الاستبانة لثلاث فئات وهي سائقي المركبات العامة والمشاة وضباط المرور، والاستبانة هي أداة تغطية بسيطة ومباشرة تهدف إلى التعرف على ملامح خبرات المبحوثين واتجاهاتهم نحو موضوع الدراسة من خلال توجيه أسئلة. ومقابلات مع صناع القرار والمهتمين بقضايا المرور.

أولا: الاستبانة: ولجمع المعلومات المتعلقة بالموضوع قام الباحث بتصميم ثلاث استمارات (questionnaires) خاصة بمستخدمي الطريق العام من سائقي الطريق العام والمشاة وضباط المرور العاملين في تنظيم الحملات المرورية، وكانت كالآتي:

تصميم الاستمارة:

أولا: استمارة سائقي الحافلات: احتوت الاستمارة على 18 سؤالاً يركز الباحث فيها على معرفة الصورة

الذهنية لرجل المرور لديهم وذلك من عدة محاور:

- 1- محور انطباعي عن الصورة الذهنية المتكونة لرجل المرور لدى سائقي المركبات العامة (الحافلات).
- 2- محور وظيفي في الكيفية التي يؤدي بها رجل المرور عمله.
- 3- محور أدارى وذلك بقياس مدى تأثير النواحي الإدارية على النواحي السلوكية والوظيفية لرجل المرور.

ثانياً: استمارة مستخدمى الطريق العام من المشاة: احتوت الاستمارة على 21 سؤالاً يركز الباحث فيها على معرفة الصورة الذهنية لرجل المرور لديهم وذلك من عدة محاور:

- 1- محور انطباعي عن الصورة الذهنية المتكونة لرجل المرور لدى مستخدمى الطريق العام من المشاة.
- 2- محور وظيفي في الكيفية التي يؤدي بها رجل المرور عمله.
- 3- محور أدارى وذلك بقياس مدى تأثير النواحي الإدارية على النواحي السلوكية والوظيفية لرجل المرور.
- 4- محور ثقافي قانونى لمعرفة مدى إلمام مستخدمى الطريق العام من المشاة بالثقافة المرورية وفهم وظيفة رجل المرور.

ثالثاً: استمارة ضباط المرور: احتوت الاستمارة على:

- 1- البيانات الأولى: وهي البيانات الشخصية للمبحوثين والتي شملت النوع والعمر والخبرة والمؤهل الأكاديمي.
- 2- الأسئلة: احتوت الاستمارة على 23 سؤالاً يركز الباحث فيها على معرفة انطباع رجل المرور عن سائقي الحافلات وذلك من عدة محاور:

- 1- محور انطباعي عن الصورة الذهنية المتكونة عن سائقي المركبات العامة (الحافلات) لدى رجل المرور.
- 2- محور وظيفي في الكيفية التي يؤدي بها رجل المرور عمله.
- 3- محور إداري وذلك بقياس مدى تأثير النواحي الإدارية على النواحي السلوكية والوظيفية لرجل المرور.

ثامناً: تحديد مجتمع الدراسة:

قصر الباحث هذه الدراسة على عينة من ضباط المرور (140 عينة شاملة) وهم الضباط الذين يعملون على الإشراف في الحملات المرورية بولاية الخرطوم، وعينة من سائقي الحافلات (100 عينة) وهي تمثل 5% من العدد الكلى (2000) حافلة داخل ولاية الخرطوم (مقابلة مع الفريق أحمد أمام النهامى، المدير السابق للإدارة العامة للمرور)، وعينة من المشاة (200 عينة) وهي عينة عرضية أو عينة الصدفة. داخل ولاية الخرطوم أيضاً.

حدود البحث:

وهي فترة زادت الدولة قيمة المخالفات المرورية المالية زيادة كبيرة، وزاد النقد الصحفي لهذه الزيادات بصورة

واضحة. كما طفق صوت أصحاب المركبات العامة من خلال الأجهزة الإعلامية. أما النطاق الجغرافي للبحث هو ولاية الخرطوم التي أخذت منها عينة البحث و التي تمثل دوائر الاختصاص المكاني لشرطة مرور ولاية الخرطوم، وذلك للكثافة المرورية للعاصمة من عدد المركبات ومستعملها من أفراد المجتمع مقارنة ببقية ولايات السودان، ولتنوع أفراد مجتمع ولاية الخرطوم من الناحية الثقافية، والإثنية والاقتصادية بشكل أكبر وأوضح ولوجود معظم وسائل الاتصال الجماهيري بها.

البيانات الأولية لضباط المرور:

(جدول رقم 01)

النوع	العدد	النسبة
ذكر	130	87%
أنثى	10	13%

وفي السؤال عن النوع كانت النسبة الأكبر للذكور وقد بلغت (87%) من جملة المستطلعين، بينما كانت نسبة الإناث (13%)، حيث أن النساء العاملات في مجال المرور أقل من الرجال كما يوضح الجدول رقم 01 أعلاه.

(جدول رقم 02)

العمر	العدد	النسبة المئوية
أقل من 30 سنة	80	57%
30 وأقل من 40 سنة	42	30%
40 سنة وأكثر	18	13%

أتت أكثر الفئات وجوداً في عينة الاستبيان في سؤال العمر (أقل من 30 عاماً) بنسبة (57%) و بلغت فئة بين (30 وأقل من 40 عاماً) نسبة (30%)، أما فئة بين (40 عاماً وأكثر) فكانت بنسبة (13%) كما يوضح الجدول رقم 02 أعلاه، وهذا يشير إلى أن معظم الضباط العاملين بالحملات المرورية تنقصهم الخبرة الكافية لإدارة الحملة المرورية مما يؤثر سلباً على صورة رجل المرور الذهنية لدى مستخدمي الطريق العام.

(جدول رقم 03)

الخبرة	العدد	النسبة المئوية
أقل من 5 سنة	40	28.5%
5 وأقل من 10 سنة	73	52.2%
10 سنة وأكثر	27	19.3%

من الملاحظ في الجدول (02) أن الأعمار الصغرى هي الأكثر شيوعا ويؤكد الجدول (03) أن معظم الضباط العاملين بالحملات المرورية تنقصهم الخبرة الكافية لإدارة الحملة المرورية إذ كانت خبرة 10 سنوات وأكثر هي أقل نسبة 19.3% فقط.

(جدول رقم 04)

المؤهل الأكاديمي	العدد	النسبة المئوية
ثانوي	6	4.3%
جامعي	127	91.7%
فوق الجامعي	7	5%

من الملاحظ أن الغالبية العظمى من ضباط المرور من الجامعيين وبنسبة (92%) من العينة الكلية للمبحوثين مما يشير إلى مقدرتهم على التعامل مع مستخدمي الطريق العام بصورة ايجابية مما يساعد على تحسين الصورة الذهنية لضباط المرور.

الأسلوب الاحصائي: قام الباحث بتوزيع الاستبيانات وتسليمها لأفراد العينة عن طريق التسليم والاستلام المباشر. وبعد تجميع الاستبيانات البالغ عددها (440 استمارة) بدأ الباحث بتفريغ المعلومات الواردة بالاستمارات مستخدماً الطريقة اليدوية بالإضافة للبرنامج الاحصائي (spss) بالحاسب الآلي لجدولة المعلومات ثم تفريغها في جداول تكرارية تحتوى على التكرارات والنسب المئوية لمجموع الإجابات الواردة واختبار (ت) لعينة واحدة لمعرفة الفروق بين متوسط أفراد العينة ومتوسط عبارات المحور، بالإضافة إلى الوسط الحسابي والانحراف المعياري لأوزان إجابات المبحوثين، كما قام الباحث باستخدام صيغة معامل الارتباط (correlation) لاستخراج العلاقة بين المتغيرات، ومن ثم قام الباحث بتحليل الجداول واستخراج النتائج.

عرض النتائج والتحليل والتفسير والمناقشة:

تحليل الاستبانة الأولى (سائقي المركبات العامة):

1/ عند مقابلتك لرجل المرور تحس بالأمان: من الطبيعي أن يجد سائقو المركبات العامة عند مقابلتهم لرجل المرور الأمان والطمأنينة إلا أنه جاءت غالبية الإجابات سلبية وبنسبة بلغت (50%) ومما يؤكد ذلك النسبة التالية لها (24%) من غير الموافقين بينما بلغت نسبة الذين يجدون الأمان عند مقابلتهم له (11%) فقط.

2/ رجل الشرطة يتحایل لإيجاد مخالفة لك: يتفق المبحوثون بشدة بأن رجل الشرطة المرورى يتحایل لإيجاد مخالفة له فجاءت غالبية الإجابات من سائقي المركبات العامة وبنسبة 60% ويؤكد ذلك نسبة الموافقين التالية (30%) مما يشير إلى أن رجل المرور يعتمد لإيجاد مخالفة مرورية لهم.

3/ زى رجل الشرطة يجعلك تكرهه: زى رجل الشرطة جزء من المبررات التي تجعل سائقي المركبات العامة يكرهونه فجاءت غالبية الإجابات وبنسبة 47% بهذا المعنى ومما يؤكد ذلك أن نسبة (2%) فقط غير موافقين على ذلك.

4/ الأسلوب الذي يواجهك به شرطي المرور لدفع المخالفة حضاري: يتعامل شرطي المرور مع سائقي المركبات العامة بأسلوب حضاري وبنسبة 57% ويزيد تأكيد ذلك النسبة التالية للذين يوافقون (23%) وهذا لا يتعارض إذ أن رجل الشرطة المرورى يمكنه أن يتعامل مع سائقي المركبات العامة بأسلوب حضاري ويتقبلونه منه إلا أنه في نفس الوقت يكرهونه ولا يطمئنون إليه.

5/ شرطي المرور يودى واجبه بكفاءة أثناء الحملات المرورية: لا يودى شرطي المرور واجبه بكفاءة أثناء الحملات المرورية كما ذكر المبحوثون ذلك وبنسبة 55% للغير موافقين بشدة، وتؤكد ذلك النسبة التالية وهي (20%) للغير موافقين، وقلت نسبة الموافقين بشدة إلى أدنى حد بعد المحايدين أى بنسبة (10%).

6/ رجل الشرطة هو الأفضل في أخذ المخالفة منك: ذكر المبحوثون وبنسبة 46% بأن رجل الشرطة هو الأفضل في أخذ المخالفة منهم ولكن إذا نظرنا للنسب التالية فهي أيضا مقدره في إمكان مشاركة جهات أخرى غير رجل الشرطة المرورى في تسجيل المخالفات المرورية.

7/ موظف عادى هو الأفضل في أخذ المخالفة منك: ارتفعت النسبة عن سابقتها مما يشير إلى أن سائقي المركبات العامة يفضلون الموظف العادى لأخذ قيمة المخالفة منهم أكثر من شرطي المرور وبنسبة 56% ويؤكد ذلك نسبة الموافقين وهي النسبة التالية مباشرة (24%).

8/ تسجيل المخالفة ثم دفعها بشيك هو الأفضل: يرغب سائقو المركبات العامة في دفع المخالفة المرورية بشيك كما اتضح ذلك بأعلى نسبة 47% و الذين يوافقون بشدة على ذلك ولكن إذا نظرنا إلى النسب التالية فهي مقدره نوعا ما، فيعنى وجود حلول أخرى لدفع المخالفة المرورية.

9/ تسجيل المخالفة ثم دفعها عند تجديد الرخصة هو الأفضل: عند سؤال المبحوثين عن إمكانية تسجيل المخالفة ثم دفعها عند تجديد الرخصة هو الأفضل جاءت نسبة الذين قالوا أوافق بشدة 48% ونسبة غير الموافقين 32% مما يشير على أنهم مترددون ما بين الموافقة والرفض.

10/ وجود ضابط مع أفراد المرور يساعد في سرعة الحل عند المخالفات: أجاب المبحوثون من سائقى المركبات العامة بضرورة وجود ضابط مع أفراد المرور يساعد في سرعة الحل عند المخالفات وذلك بنسبة بلغت 52% وأكدته النسبة التالية (31%) وهي نسبة الموافقين ونسبة غير الموافقين بشدة (2%) فقط أما نسبة المحايدون فكانت (0%).

11/ الأفراد هم الذين يحددون المخالفة: سائقو المركبات العامة يقولون أن الأفراد هم الذين يحددون المخالفة وليس الضباط وذلك بنسبة بلغت 63% ويؤكد ذلك نسبة الموافقين وهي النسبة التالية مباشرة (27%) ولا أحد يوافق على أن الضباط هم الذين يحددون المخالفة مما يؤدي إلى الإخلال بنظم وقوانين المرور.

12/ تقديم كتيب تعريفى أو حديث شفوي للتعريف بأهمية المخالفة: أجاب المبحوثون من سائقى المركبات العامة بضرورة تقديم كتيب تعريفى أو حديث شفوي للتعريف بأهمية المخالفة جاءت نسبة الذين قالوا أوافق بشدة 46% ونسبة غير الموافقين 27% مما يشير على أنهم مترددون ما بين الموافقة والرفض أو ربما وجود أداة أخرى تساهم في التعريف بأهمية المخالفة.

13/ شرطي المرور يتحايل لإيجاد أخطاء حتى تدفع المخالفة: يعتقد سائقو المركبات العامة أن شرطي المرور يتحايل لإيجاد أخطاء حتى يدفعون المخالفة المرورية ويتضح ذلك من خلال إجابات الذين يوافقون بشدة بنسبة 60%، مما يؤكد بالفعل أن شرطي المرور تحايل لإيجاد أسباب توقع سائقى المركبات العامة في مخالفات مرورية.

14/ الفائدة التي تجني من دفع قيمة المخالفة هي تحسين وضع رجل الشرطة: رأى 70% من المبحوثين أن المقصود من دفع قيمة المخالفة هو تحسين وضع رجل الشرطة وهي نسبة كبيرة جدا إذا ما قورنت بقيمة النسب الأخرى وحتى النسب التالية مباشرة تأتي مؤكدة من الذين يوافقون بشدة، ونسبة (1%) فقط هم غير الموافقين بشدة.

15/ الفائدة التي تجني من دفع قيمة المخالفة هي تقليل حوادث الحركة: ليست الفائدة التي تجني من دفع قيمة المخالفة تقليل حوادث الحركة كما رأى ذلك المبحوثون وبنسبة بلغت 57% وكما يتفق ويؤكد ذلك نسبة غير الموافقين وهي النسبة التالية مباشرة (21%) أعلاه.

16/ الفائدة التي تجني من دفع قيمة المخالفة هي عقاب لك: اتضح أن سائقى المركبات العامة يعتقدون أن الفائدة التي تجني من دفع قيمة المخالفة هي عقاب لهم فجاءت نسبة الذين قالوا أوافق بشدة 72% فبالتالى أن الهدف من دفع المخالفة هو تحسين أوضاع رجل المرور وعقاب لهم كما يرى المبحوثون ذلك.

17/ إذا كانت قيمة المخالفة كبيرة فإنك تحاول تقديم رشوة: ليس بالضرورة إذا كانت قيمة المخالفة كبيرة أن يحاول سائقو المركبات العامة تقديم رشوة إذ تباينت نسب المبحوثين أو أقرب إلى عدم تقديم رشوة إذ أن أكبر نسبة تتفق مع ذلك (27%) وتأكدها نسبة غير الموافقين التالية لها (24%).

18/ يمكنك دفع المبلغ دون إيصال مالى لقيمة المخالفة: تقاربت نسب المبحوثين حول دفع المبلغ دون إيصال مالى لقيمة المخالفة مما يشير إلى ترددهم بين الموافقين بشدة وبنسبة 48% وغير الموافقين وبنسبة 30% وهي أيضا تشير إلى أن عددا يقرب من نصف المبحوثين يمكنهم دفع مبالغ دون إيصال مالى مما يعنى تقديم رشوة لشرطى المرور.

تحليل الاستبانة الثانية (المشاة):

1/ عند مقابلة رجل المرور وأنت عابر الطريق تحس بالأمان: نسبة الذين قالوا أوافق بشدة 28% ونسبة غير الموافقين بشدة 20% مما يشير على أنهم مترددون ما بين الموافقة والرفض على الإجابة أو بمعنى آخر أنهم يجهلون أن لرجل المرور واجبات تجاههم مثل مساعدتهم في عبور الطريق مع أن نسبة لا يستهان بها من المشاة (28%)، (21%) وجزء كبير من المحايدون (25%) يحس بالأمان عند مقابلتهم لرجل المرور.

2/ عند مقابلة رجل المرور وأنت عابر الطريق ترى أن عمله يختص فقط بالعربات: تعادلت نسب المبحوثين حول ما إذا كان عمل رجل المرور يختص فقط بالعربات و كما هو واضح في الجدول (22) مما يشير إلى ترددهم بين الموافقين بشدة وبنسبة 40% وغير الموافقين بشدة بنسبة 40%.

3/ عند مقابلة رجل المرور وأنت عابر الطريق - لا تعيره انتباها: تعادلت أيضا نسب المبحوثين بأنهم عند مقابلة رجل المرور وهم عابري طريق لا يعيرونهم انتباها مما يشير إلى ترددهم بين الموافقين بشدة وبنسبة 22% وغير الموافقين بشدة بنسبة 21.5% ويلاحظ أن نسبة المحايدون هي أعلى نسبة ومما سبق تشير هذه النسب

إلى أن عابر الطريق لا يعنيه رجل المرور في شئ.

4/ رجل المرور يقدم مساعدات إرشادية لعابر الطريق العام: تقاربت نسب المبحوثين عما إذا كان رجل المرور يقدم مساعدات إرشادية لعابر الطريق العام مما يشير إلى ترددهم بين الموافقين بشدة وبنسبة 24.5% وغير الموافقين بشدة بنسبة 20% فلقد كانت نسبة المحايدين أكبر نسبة (38.5%)، وكذلك فإن نسبة كبيرة من مستخدمي الطريق العام (المشاة) لا يجدون مساعدة إرشادية من رجل المرور.

5/ لباس رجل المرور مهندم ويهتم بمظهره: إذ جاءت نسبة المبحوثون الذين يوافقون بشدة ب 55% وهذا الرأي مدعم بالنسبة التالية لها من الموافقين من عابري الطريق العام بينما جاءت نسبة غير الموافقين بشدة ب 25% وتعنى هذه النسبة أيضا أن عددا مقدرا وهو ربع المبحوثين يرون غير ذلك.

6/ رجل المرور يودي وظيفته بصورة أفضل من بقية الوظائف في الخدمة العامة: رجل المرور يودي وظيفته بصورة أفضل من بقية الوظائف في الخدمة العامة مثلما ذكر مستخدمو الطريق العام من المشاة فجاءت نسبة الذين يوافقون بشدة بأكثر من النصف (51.5%)، ويدعمهم في الرأي الموافقين بنسبة (15%)، بينما جاءت نسبة غير الموافقين بشدة (28.5%) وهي نسبة تجاوزت ربع المبحوثين ولها دلالة إحصائية أيضا، إذ ليس بالضرورة أن يكون كل رجال المرور يؤدون وظائفهم من بقية الوظائف في الخدمة العامة.

7/ عند رؤيتك لتزاع بين رجل المرور وصاحب مركبة وقبل أن تصل الموقع تعتقد أن رجل المرور على حق: يعتقد مستخدمو الطريق العام أن رجل المرور ليس على حق و بنسبة (37%) وذلك عند رؤيتهم لتزاع بين رجل المرور وصاحب مركبة وقبل أن يصلوا الموقع ومما يؤكد ذلك النسبة التالية أي غير الموافقين وبنسبة (21.5%) ولكن هناك نسبة مقدرة تقترب من ربع المبحوثين يوافقون بشدة على مساعدته وأيضا نسبة الموافقين التالية لها (23.5%، 15%)، ولكن عموما فإن الصورة الذهنية لرجل المرور عند مستخدمي الطريق العام من المشاة أنه ليس على حق.

8/ رجل المرور إثناء الحملات المرورية يعمل بإخلاص وتفان: يعتقد مستخدمو الطريق العام أن رجل المرور ليس على حق و بنسبة (37%) وذلك عند رؤيتهم لتزاع بين رجل المرور وصاحب مركبة وقبل أن يصلوا الموقع ومما يؤكد ذلك النسبة التالية أي غير الموافقين وبنسبة (21.5%) ولكن هناك نسبة مقدرة تقترب من ربع المبحوثين يوافقون بشدة على مساعدته وأيضا نسبة الموافقين التالية لها (23.5%، 15%)، ولكن عموما فإن الصورة الذهنية لرجل المرور عند مستخدمي الطريق العام من المشاة أنه ليس على حق.

8/ رجل المرور إثناء الحملات المرورية يعمل بإخلاص وتفان: زادت نسبة الذين يوافقون بشدة (40%) بينما

جاءت نسبة غير الموافقين بشدة (30%) عند السؤال بأن رجل المرور أثناء الحملات المرورية يعمل لمصلحته الشخصية لكن الملاحظ أن الفارق بين النسبتين ليس كبيراً (10%) إلا أننا إذا اعتبرنا نسبة الموافقين (18%) فالرأى الغالب إذن هو أن رجل المرور يعمل لمصلحته الشخصية.

10/ عند رويتك لنجدة المرور يخيل إليك: تعمل لحفظ النظام: زادت نسبة الذين يوافقون بشدة (40%) بينما جاءت نسبة غير الموافقين بشدة (27.5%) عند السؤال عند رؤيتهم لنجدة المرور يخيل إليهم بأنها تعمل لحفظ النظام لكن الملاحظ أن الفارق بين النسبتين ليس كبيراً (10%) إلا أننا إذا اعتبرنا نسبة الموافقين (15%) فالرأى الغالب إذن هو أن نجدة المرور تعمل لحفظ النظام.

11/ عند رويتك لنجدة المرور يخيل إليك: محاولة استعراض السلطة: يقف معظم المبحوثين في صفة الحياد بنسبة 40% عندما جاء السؤال عند رؤيتك لنجدة المرور يخيل إليك محاولة استعراض السلطة فصفة الحياد هنا تأتي بصورة أو أخرى.

12/ عند رويتك لنجدة المرور يخيل إليك: إنها مزعجة لا غير: يقف معظم المبحوثين في صفة الحياد بنسبة 35% عندما جاء السؤال عند رؤيتهم لنجدة المرور يخيل إليهم أنها مزعجة لا غير فصفة الحياد هنا تأتي بصورة أو أخرى مع وجود رأى مقدر (25%) لا يوافقون على ما سبق.

13/ إذا ما طلب منك رجل المرور المساعدة أثناء عمله فإنك تساعده: يوافق مستخدمو الطريق العام على مساعدة رجل المرور إذا ما طلب منهم أثناء عمله وبنسبة (56.5%) والنسبة التالية للذين يوافقون على ذلك وقلت نسبة المحايدون إلى دون (0%) إلا أن نسبة مقدر من المبحوثين (20%) لا يوافقون بشدة على المساعدة.

14/ من حقلك توجيه صاحب مخالفة مرورية: لا يدرى مستخدمو الطريق العام إن كان من حقهم توجيه صاحب مخالفة مرورية أم لا فجاءت النسب متقاربة ومما يؤكد ذلك مجي نسبة المحايدون كأكثر نسبة من بين المبحوثين (30%).

15/ من واجبك فتح بلاغ مروري في صاحب مخالفة مرورية ولو أنك لم تكن طرفاً فيها: لا يدرى مستخدمو الطريق العام إن كان من وأجهم فتح بلاغ مروري في صاحب مخالفة ولو أنهم لم يكونوا طرفاً فيها فجاءت النسب متقاربة، ونسبة المحايدون إذ كانت أعلى نسبة من بين المبحوثين (34%).

16/ من أسباب حوادث المرور وخاصة مع المشاة في نظرك عدم صلاحية العربة: لم تكن دائماً عدم صلاحية العربة سبباً من أسباب حوادث المرور وخاصة مع المشاة فجاءت نسبة الذين يوافقون بشدة (40.5%) بينما

جاءت نسبة غير الموافقين بشدة (39.5%) مما يشير إلى تكافؤ نسب المبحوثين حول الإجابة، أي يعني أن هناك أسباب أخرى غير صلاحية العربة تتسبب في الحوادث مع المشاة.

17/ من أسباب حوادث المرور وخاصة مع المشاة في نظرك عدم تأهيل السائقين: لم يكن دائما عدم تأهيل السائقين سببا من أسباب حوادث المرور وخاصة مع المشاة فجاءت نسبة الذين يوافقون بشدة (45%) بينما جاءت نسبة غير الموافقين بشدة (35%) ولن يلاحظ تقارب جميع النسب، فيعني أيضا وجود أسباب أخرى إضافية لأسباب حوادث المرور مع المشاة.

18/ من أسباب حوادث المرور مع المشاة في نظرك عدم تأهيل الشوارع: جاءت أيضا نسبة الذين يوافقون بشدة (25%) بينما جاءت نسبة غير الموافقين بشدة (37%) مع أن الرأي الراجح هو عدم تأهيل الشوارع إذا وضعنا في الاعتبار إجابة المبحوثين بالموافقة بنسبة (30%)

تحليل الاستبانة الثالثة (ضباط المرور):

1/ قائد المركبة المخالفة لقانون الحركة لا يدفع قيمة المخالفة وهو راض: جاءت نسبة عالية من المبحوثين (71.4%) مؤيدة للفقرة أعلاه وكذلك نسبة الذين يوافقون (21.4%) مما يشير إلى أن قائد المركبة العامة لا يدفع المخالفة المرورية وهو راض ومما يؤكد ذلك نسبة الذين لا يوافقون بشدة (0%)، وغير الموافقين (5%) فقط من جملة المبحوثين.

2/ الأسلوب الأمثل لجعل صاحب المخالفة دفعها وهو راض، تقديم مطبق يحتوي على التعريف بأهمية دفع قيمة المخالفة: كاد أن يتفق المبحوثين حول السؤال السابق إذ جاءت نسب اتفاهم كأعلى نسب متتالية (24، 29، 25) %، وهذه النسب العالية جاءت مؤيدة لعمل مطبق يحتوي على التعريف بأهمية دفع قيمة المخالفة المرورية إذ كانت نسبة الموافقين بشدة (29%)، والموافقين (24%)، و مما يشير إلى ضرورة عمل مطبق تعريفى بأهمية دفع المخالفة المرورية.

3/ الأسلوب الأمثل لجعل صاحب المخالفة دفعها وهو راض: حديث شفوي يشرح أهمية دفع المخالفة: ولكن عندما سألنا المبحوثين عن أهمية الحديث الشفوي لشرح أهمية دفع المخالفة جاءت نسب اتفاهم أكبر من ضرورة عمل مطبق تعريفى (79%) وهذه النسبة تعنى أن أكثر من 4/3 المبحوثين يؤيدون هذا الرأي، مما يشير إلى أن رجل المرور يعتقد بأهمية الحديث الشفوي لشرح أهمية دفع المخالفة المرورية.

4/ الأسلوب الأمثل لجعل صاحب المخالفة دفعها وهو راض: أسلوب يجمع بين الاثنين: زادت النسبة أكبر من

السؤالين السابقين بصورة واضحة إذ أجاب المبحوثين بضرورة عمل مطبق تعريفي بأهمية دفع المخالفة المرورية بالإضافة لتحديث شفوي يشرح أهميتها وبنسبة 91%.

5/ السلوك الذي يتخذه صاحب المخالفة عند ضبطه، الدفع مباشرة: ومما يؤيد ما جاء في الفقرة الأولى أن نسبة (63%) من المبحوثين يرون أن قائد المركبة العامة لا يدفع المخالفة المرورية مباشرة وكذلك نسبة غير الموافقين (29%) على الفقرة أعلاه، وتقارب النسب الباقية يؤيد هذا الرأي، إذ جاءت نسبة الموافقين بشدة (1.4%) والموافقين (3%) والمحايدين (4%) فقط.

6/ السلوك الذي يتخذه صاحب المخالفة عند ضبطه، التذمر ثم الدفع: قائد المركبة العامة لا يدفع المخالفة المرورية وهو راض وإنما يتذمر ثم يدفعها ومما يؤكد ذلك نسبة الذبن لابقون بشدة لهذا الرأي (70%)، وغير الموافقين بشدة (5%) فقط من جملة المبحوثين.

7/ السلوك الذي يتخذه صاحب المخالفة عند ضبطه، محاولة تقديم رشوة: قائد المركبة العامة لا يدفع المخالفة المرورية مباشرة أو هو راض وإنما يتذمر عند دفعها، وفي أغلب الأحيان يحاول تقديم رشوة لرجل المرور.

8/ السلوك الذي يتخذه صاحب المخالفة عند ضبطه: الهروب: قائد المركبة العامة لا يدفع المخالفة المرورية وهو راض وإنما يتردد في دفعها ويكاد أن يتفق المبحوثون على أن قائد المركبة العامة لا يحاول الهروب عندما تحدد له قيمة المخالفة المرورية، وإنما يمارس سلوكا آخر، ومما يؤكد ذلك نسب المبحوثين العالية المؤيدة لهذا الرأي بينما جاءت نسبة الموافقين بشدة (2%) فقط.

9/ هل توافقون على السماح لجهات أخرى غير الإدارة العامة للمرور بالمشاركة في إقناع سائقي المركبات العامة بأهمية دفع المخالفة المرورية: جاءت نسبة غير الموافقين بشدة أو غير الموافقين أكبر من بقية المفردات (22.1، 36.4%) مما يشير إلى أن ضباط المرور لا يرغبون في السماح لجهات أخرى غير الإدارة العامة للمرور بالمشاركة في إقناع سائقي المركبات العامة بأهمية دفع المخالفة المرورية.

10/ أهم الأهداف وراء دفع المخالفة المرورية هي تقليل حوادث الحركة: أجمع المبحوثون على أن أهم الأهداف وراء دفع المخالفة المرورية هي تقليل حوادث المرور وبنسبة بلغت 86.4%.

11/ أهم الأهداف وراء دفع المخالفة المرورية هي تحسين وضع رجل الشرطة: ان غالبية المبحوثين قد رفضوا إن تكون الأهداف وراء دفع المخالفة المرورية هي تحسين وضع رجل الشرطة وبنسبة (64.3%)، ولكن توجد

نسبة مقدره منهم تشير إلى غير ذلك، أي أن من أهدافها تحسين وضع رجل المرور، فجاء رأى الموافقين بنسبة (17%)، والموافقين بشدة بنسبة (11%).

12/ أهم الأهداف وراء دفع المخالفة المرورية هي زيادة الدخل القومي: يتردد المبحوثون في الإجابة إذ تقاربت نسيم عند السؤال عن أهم الأهداف وراء دفع المخالفة المرورية هل هي زيادة الدخل القومي، فربما تكون إحدى الأسباب أو أسباب أخرى، ومما يؤكد ذلك مجئ نسبة المحايدين كأعلى نسبة من بين المبحوثين (31.4%).

13/ أهم الأهداف وراء دفع المخالفة المرورية هي معاقبة صاحب المخالفة: ليس بالضرورة أن تكون أهم الأهداف وراء دفع المخالفة المرورية هي معاقبة صاحب المخالفة إذ تباينت نسب المبحوثين، إلا أن الرأى الغالب يميل إلى نفي ذلك، إذ كانت نسبة الراضين بشدة لهذا الرأى هي (39.3%)، ومما يؤكد ذلك أيضا مجئ النسبة التالية مؤيدة لذلك وهي نسبة الراضين له (26%).

14/ في حالة وجود مخافة مرورية تلجأ إلى العقاب على المخالفة المرورية أولاً: ربما توجد وسائل أخرى مع العقاب على المخالفة المرورية إذ تقاربت إجابات المبحوثين.

15/ في حالة وجود مخافة مرورية تلجأ إلى توجيه صاحبها أولاً: يلجأ ضابط المرور إلى توجيه وإرشاد صاحب المخالفة المرورية وبنسبة بلغت (62.1%) ويؤكد هذا الرأى النسب التالية فالذين يوافقون كانت نسبتهم أكبر من بقية النسب أيضا (16%).

16/ يمكن تسجيل المخالفة ثم دفعها بشيك: لايوافق ضباط المرور على تسجيل المخالفة ثم دفعها بشيك وبنسبة بلغت 58.6% من جملة المبحوثين، ويؤكد هذا الرأى النسب التالية فالذين يوافقون كانت نسبتهم أكبر من بقية النسب أيضا (21.4%).

17/ يمكن تسجيل المخالفة ثم دفعها عند تجديد الرخصة: تقاربت نسب المبحوثين حول تسجيل المخالفة ثم دفعها عند تجديد الرخصة مما يشير إلى تردد ضباط المرور لقبول هذا الرأى وبشكل واضح من خلال إجاباتهم وقبول البعض لهذه الفكرة ورفضها من البعض الآخر.

18/ تقع أضرار مادية ونفسية على منسوبي المرور جراء دفع هذه المخالفة: عند سؤال المبحوثين عما إذا كانت تقع أضرار مادية ونفسية على منسوبي المرور جراء دفع هذه المخالفة جاءت نسبة الذين قالوا أوافق بشدة 50% ونسبة غير الموافقين بشدة 21% مما يشير على أن الأضرار قد تقع مرات عديدة ولكن ليس بصورة.

19/ ما يأخذه منسوبي المرور من حافز دفتر المرور مجز: تقاربت نسب المبحوثين سلبيًا وإيجابيًا عند السؤال عما يأخذه منسوبو المرور من حافز دفتر المرور، وهذا يعني أن نصف المبحوثين تقريبًا من منسوبي المرور يرون أن ما يأخذه مجز، والنصف الآخر يرى غير ذلك.

20/ تخضع المخالفات وتحديدها بواسطة الأفراد: غالبًا ما تخضع المخالفات وتحديدها بواسطة الأفراد كما جاءت نسبة الذين يوافقون بشدة (63%)، وأحيانًا بواسطة الضباط كما ذكر المخالفون لهذا الرأي ونسبة (23%)، ومن المؤكد أن ذلك يخالف نظم ولوائح المرور.

21/ ما تنشره الصحف لا يؤثر على عملك: لا يؤثر ما تنشره الصحف على عمل رجل المرور إذ بلغت نسبة الذين يوافقون بشدة (70%)، ومما يؤكد ذلك النسبة التالية (18%) وهي نسبة الموافقين، مما يشير إلى أن رجل المرور لا يعنى بالنقد الموجه إليه من قبل الصحافة.

22/ ما تنشره الصحف يؤثر على تحسين الأداء: ولما جاء السؤال بطريق أخرى تختلف عما جاء في الفقرة السابقة تغيرت الإجابات نوعًا ما وتميل إلى أن الصحافة قد تؤثر على تحسين الأداء، فجاءت أعلى من بين المبحوثين مؤيدة لهذا الرأي، بينما جاءت النسبة المنخفضة معارضة له.

أهم النتائج:

كان من البديهي معرفة اتجاهات الرأي العام والذي يتمثل في سائقي المركبات العامة، المشاة، ومنسوبي المرور أنفسهم. حول النتائج النهائي للانطباعات الذاتية التي تتكون في أذهانهم حيال رجل المرور، وكان ملخص عرض التركيز و التعريف عليها يأتي كالآتي:

- لا يجد سائقو المركبات العامة عند مقابلتهم لرجل المرور الأمن.
- يتعامل شرطي المرور مع سائقي المركبات العامة بأسلوب حضاري، وزيه جزء من المبررات التي تجعلهم يكرهونه ولا يطمئنون إليه.
- لا يؤدي شرطي المرور واجبه بكفاءة أثناء الحملات المرورية.
- مستخدمو الطريق العام من المشاة يجهلون أن لرجل المرور واجبات تجاههم مثل مساعدتهم في عبور الطريق إلا أنهم يحسون بالأمان عند مقابلتهم لرجل المرور إلا أن عمله لا يعينهم بشئ وهم لا يجدون مساعدة إرشادية من رجل المرور.
- رجل المرور يودي وظيفته بصورة أفضل من بقية الوظائف في الخدمة العامة مثلما ذكر مستخدمو

الطريق العام.

- الصورة الذهنية لرجل المرور عند مستخدمي الطريق العام من المشاة أنه يعمل لمصلحته الشخصية إلا أنه يعمل بتفان وإخلاص أثناء الحملات المرورية.
- يوافق مستخدمو الطريق العام مساعدة رجل المرور إذا ما طلب منهم أثناء عمله.
- معظم العاملين من ضباط المرور في الحملات المرورية تنقصهم الخبرة في هذا المجال
- لا يؤثر ما تنشره الصحف على عمل رجل المرور وهو لا يعنى بالنقد الموجه إليه من قبل الصحافة إلا أنها قد تؤثر على تحسين أدائه.

توصيات أخيرة:

استهدفا لتطوير الناتج النهائي للانطباعات الذاتية التي تتكون في أذهان مستخدمي الطريق العام تجاه رجل المرور السوداني وزيادة الكفاءة العملية لشرطة المرور، نطرح مجموعة من التوصيات، يمكن أن تكون مفيدة في مجال التطوير وذلك على النحو التالي:

- ضرورة استخدام الحاسوب في الحملات الميدانية والتسويات الفورية لتقليل احتكاك سائقي المركبات العامة بشرطي المرور ويساهم في استرجاع الصورة الذهنية الطيبة له من قبل مستخدمي الطريق العام.
- إدخال برامج التوعية والتربية المرورية في المناهج التعليمية في مرحلة الأساس لتنشئة جيل أكثر وعياً من الناحية المرورية، وفهم العلاقة بينه وبين رجل المرور.
- تكرار دورات مهارات التعامل مع الجمهور لمنسوبي شرطة المرور مع حُسن اختيار الأفراد الذين يعملون في هذه الإدارة بمقياس الكفاءة في أداء الخدمة وحُسن التعامل، والتأكيد من خلال هذه الدورات على أن من واجبات رجل المرور أيضا مساعدة عابري الطريق.
- تركيز شرطي المرور على تقديم الخدمات الإنسانية بالطريق مثل مساعدة الأطفال والمسنين والمكفوفين والمعاقين حركياً، وأصحاب المركبات المتعطلة وغيرهم.
- ربط الترقيات بمدى تعامل رجل المرور مع الجمهور من سائقي المركبات العامة ومستخدمي الطريق العام من المشاة.
- عقد دورات تدريبية وتوزيع كتيبات تعريفية عن المرور لسائقي المركبات العامة، والتأكيد من خلال الدورات والكتيبات أن الهدف من قيمة المخالفات المرورية ليس معاقبة لهم، أو أنها تذهب لرجل المرور

وإنما هي ضريبة وطنية تعود عليهم.

- تحديد بعض سائقي المركبات العامة ليكونوا أصدقاء لرجل المرور وتكوين رابطة أصدقاء شرطة المرور، مع خلق منافسات وجوائز قيمة لأكثر سائقي المركبات العامة انضباطا.
- ضرورة وجود ضباط المرور ذو الخبرات العالية أثناء الحملات المرورية لتحديد المخافة بواسطتهم ووجود الموظف العادي لأخذ قيمة المخالفة منهم، إذا تعذر استخدام الحاسوب في الحملات الميدانية والتسويات الفورية حاليا.
- تغيير زي رجل الشرطة المروري من اللون الأبيض إلى أي لون قريب من الأبيض إذا تعذر أيضا استخدام الحاسوب في الحملات الميدانية والتسويات الفورية حاليا.
- عدم ملاحقة الهاربين من دفع المخالفة المرورية.
- تقليل ساعات العمل لشرطي المرور وتحسين رواتبهم ووضع لوائح لحمايته قانونيا وأخلاقيا أثناء تأدية واجبه.
- تحديث قانون المرور وتطويره بحيث يواكب مستجدات حركة السير مع تطوير المواد التي تشير إلى تأمين المركبات.
- توصي الدراسة بتسجيل المخالفة المرورية ودفعها بشيك أو عند تجديد الرخصة
- تكثيف الدور الإرشادي لرجل المرور مع برامج التوعية الإعلامية، من خلال الصحف السيارة فهي أكثر تأثيرا في هذه الناحية على رجل المرور.
- يدعو البحث لتناول قضايا ذات صلة بالدراسة مثل: الصورة الذهنية لرجل الأمن لدى المواطن السوداني، دراسة الصورة الذهنية للإدارات الشرطة، تحسين الصورة الذهنية لديوان الضرائب.

قائمة المراجع:

- 1- السيد خلف الله، التجريم والعقاب في قانون المرور، منشأة المعارف بالإسكندرية ط3، 1988.
- 2- الوسيلة على الطاهر، ملامح في القيادة الإدارية والمبادئ الخلقية في الشرطة، شركة مطابع السودان للعملة المحدودة، 2002.
- 3- أيمن منصور ندا، دكتور، الصورة الذهنية والإعلامية " عوامل التشكيل وإستراتيجيات التغيير، كيف يرانا الغرب، المدينة جرس، 2004.

- 4- على عجوة، دكتور، العلاقات العامة والصورة الذهنية، عالم الكتب، القاهرة 1983م.
- 5- على محمد شمو، الاتصال الدولي والتكنولوجيا الحديثة، الدار القومية العربية للصحافة والنشر، القاهرة، 1998م
- 6- محمد عبدالرؤوف كامل ونجيب الحصادي، علم الإعلام والاتصال بالناس، مكتبة نهضة الشرق، القاهرة، 1995م.
- 7- Building, K The image, unit. Of Michigan press, 1971
- 8- Canfield Bettrand : Public Relations Principles, Cases and- Problems, 6th Edition, Homewood, Illinois Richard D, Irwin Inc, 1 973
- 9- C.H. Cooley, Social Organization, 1909
- 10 - Clappers, J. The effects of masscommunication. Glencoe 111.Free Press 1960.
- 11-Cutlip, M. Scott and Allen H. Center: Effective