المخالفات المرورية من واقع نظام المرور

العقيد. مطلق بن ناصر الهماش
مدير إدارة الأنظمة واللوائح بالإدارة العامة للمرور

الملخص

تناولت الدراسة المخالفات المرورية من خلال شقين أحدهما وثائقي يتضمن تصنيف المخالفات المرورية والعقوبات المقررة لها وطريقة ضبطها وتسجيلها، والآخر مسحي يبرز أهم معوقات تطبيق العقوبات النظامية على مرتكبي المخالفات المرورية. حيث طبقت الدراسة بشقها الميداني على ضباط إدارة مرور الرياض والبالغ عددهم (113) ضابطاً باستخدام منهج المسح الاجتماعي الشامل وتم تصميم أداة لجمع المعلومات عن ذلك وهي عبارة عن استبانه تم تصميمها على مقياس ليكرت الخماسي وقد أظهرت نتائج الدراسة أن هناك عدداً من المعوقات تؤثر بدرجة كبيرة في مستوى تطبيق تلك العقوبات على مرتكبي المخالفات المرورية ويأتي في مقدمة تلك المعوقات عدم وجود محاكم مرورية، كثرة أعداد المخالفين، الاعتماد على الدراجات النارية في الأعمال الميدانية، عدم مشاركة القطاع الخاص في مجال الضبط الآلي للمخالفات المرورية وقد تراوحت درجة تأثير تلك المعوقات بين تأثير كبير وتأثير متوسط حسب مقياس مستوى التأثير المطبق في هذه الدراسة. وقد توصلت الدراسة إلى نتائج عدة يمكن أن تساهم في رفع مستوى تطبيق تلك العقوبات الذي بدوره يعتبر من المداخل الأساسية لعلاج مشكلة تنامي وازدياد ارتكاب المخالفات المرورية. وانتهت الدراسة إلى عدد من التوصيات المهمة بالإضافة إلى آلية لتنفيذها.

المقدمة

حرصت دول العالم ممثلة بإداراتها المسئولة عن التنظيم المروري على تقديم الدراسات وصياغة الأبحاث التي تتناول موضوع حوادث السير للوقوف على أبرز أسبابها من أجل وضع استراتيجيات دقيقة ومدروسة للحد من هذه الظاهرة الخطيرة.

وقد أجمعت الكثير من الدراسات خلال استعراضها لأسباب حوادث السير على أن أهم عواملها يتمثل في العنصر البشري نتيجة إهماله أو تقصيره في إعطاء الطريق حقه ، أو تجاوزه لقوانين السير وذلك من خلال ارتكابه للمخالفات المرورية التي تبرز بوصفها مشكلة تؤثر في بناء المجتمع ، بما يترتب عليها من آثار تمس في أحد جوانبها بنية المجتمع والجوانب الاقتصادية والصحية وذلك لكون تلك المخالفات أحد أهم الأسباب التي تقف وراء وقوع أغلب حوادث السير بما ينجم عنها من مآسٍ والآم وهدر واستنزاف لطاقات وإمكانات المجتمع بدلاً من توجيهها إلى دعم جوانب التنمية المتعددة.

وتتضح خطورة المخالفات المرورية في أثر سلوك الأفراد المخالفين للأوضاع النظامية السائدة في المجتمع الذي يعيشون فيه وكونهم عنصر قلق واضطراب لأمنه بما يمثلونه من مصدر خطورة يهدد كل من يستخدم الطريق.

ومن هنا فقد حرصت جميع دول العالم على ضبط استعمال المركبة من خلال وضع القوانين التي تنظم عملية السير، وهي قوانين عالمية في مفهومها ودلالاتها.

وعليه فإن هذه الدراسة تتطرق إلى موضوع (المخالفات المرورية) من خلال المحاور التالية:-

1- تصنيف المخالفات المرورية.
2- تسجيل المخالفات المرورية.
3- معوقات التطبيق وكيفية التغلب عليها.

أهداف الدراسة

1- تصنيف المخالفات المرورية حسب نظام المرور والتعديلات التي طرأت عليها.
2- التعرف على طريقة ضبط وتسجيل المخالفات المرورية ميدانياً وإدارياً.

3- التعرف على معوقات تطبيق العقوبات النظامية على مرتكبي المخالفات المرورية.

أهمية الدراسة

استمدت هذه الدراسة أهميتها من عدة اعتبارات يمكن إيجازها فيما يلي:-

1- التنامي المتزايد لمشكلة المخالفات المرورية بوصفها أهم أسباب وقوع الحوادث المرورية على اختلاف أنواعها .
2- الحاجة للتعرف على أبرز معوقات تطبيق العقوبات النظامية على مرتكبي المخالفات المرورية، مما قد يساهم لتلافي بعض أوجه القصور في أساليب معالجة تلك المشكلة .
3- توقع إسهام هذه الدراسة باقتراح واستنتاج آليات يمكن تطبيقها في سبيل تحجيم تنامي مشكلة المخالفات المرورية.

مصطلحات الدراسة

1- التعريف اللغوي: المخالفات جمع مخالفة يقال خالفه إلى الأمر: قصده بعدما نهاه عنه، قال تعالى (وما أريد أن أخالفكم إلى ما أنهاكم عنه) (هود: 88)، والمرور مصدر (مَرِّ) نقول مَرَ فلان مَرَاً ، ومُرُوراً ، ومَمَرّاً : بمعنى جاز وذهب ومضى[1].
2- التعريف الاصطلاحي (المخالفة): هي سلوك إرادي غير مشروع، يصدر عن شخص مسئول جنائياً في حالات الإباحة، والعدوان على المال أو المصلحة أو الحق المحمي بجزاء جنائي[2].
3- التعريف الإجرائي: يخلو نظام المرور السعودي ولائحته التنفيذية من وجود تعريف للمخالفة المرورية ولكن يمكن تعريفها بأنها تعني عدم تقيد مستخدم الطريق بأنظمة وتعليمات المرور وارتكابه مخالفة مرورية أو أكثر من المخالفات المرورية المدرجة بجداول المخالفات المرورية أو ارتكابه أمراً محظوراً بمقتضى نظام المرور .

الإطار المنهجي للدراسة

1- منهج الدراسة

في ضوء طبيعة موضوع وأهداف الدراسة فقد تم استخدام المنهج الوصفي وهو المنهج الذي يعتمد على دراسة الواقعة أو الظاهرة كما توجد في الواقع ويهتم بوصفها وصفاً دقيقاً ويعبر عنها تعبيراً كيفياً وكمياً[3] وهو كذلك يرتبط بظاهرة معاصرة بقصد وصفها وتفسيرها[4] ونظراً لكون المنهج الوصفي يمثل إطاراً عاماً فإنه يقسم إلى عدة أقسام، ومن الأنواع التي يتفرع إليها المنهج الوصفي استخدمت هذه الدراسة نوعين هما:

أ- المنهج الوثائقي: وذلك لتحقيق الهدف الأول والثاني من أهداف هذه الدراسة.

ب- المنهج المسحي (المسح الاجتماعي): وذلك لتحقيق الهدف الثالث من أهداف هذه الدراسة.

2- مجتمع وأداة الدراسة

يتكون مجتمع هذه الدراسة من جميع الضباط العاملين بإدارة مرور مدينة الرياض والبالغ عددهم (113) ضابطا وهؤلاء هم العاملون الموجودون على رأس العمل في فترة توزيع أداة الدراسة دون أولئك الضباط الملحقين بدورات تدريبية أو المتمتعين بأجازات رسمية. ولم يلجأ الباحث إلى سحب عينة من مجتمع الدراسة بل استخدم المسح الشامل لكافة مفردات مجتمع البحث نظراً لصغر عدد هذا المجتمع وقدرة الباحث في الوصول إليهم لضمان الحصول على اكبر قدر من المعلومات المتعلقة بموضوع الدراسة. وقد تم تصميم استبانه لهذا الغرض اشتملت على أربعة محاور هي:-

المحور الأول: مقدمة توضح الغرض من الدراسة.

المحور الثاني: شمل (5) عبارات هدفت إلى الحصول على بيانات أوليه عن مجتمع الدراسة وقد صممت الإجابة عن هذا المحور بواسطة الاختيار من متعدد.

المحور الثالث: يمثل عبارات الاستبانة والبالغ عددها (28) عبارة وقد صممت الإجابة عنها باستخدام مقياس ليكرت الخماسي (مؤثرة جداً، مؤثرة، غير متأكد، غير مؤثرة، غير مؤثرة مطلقاً).

المحور الرابع: كان سؤالاً مفتوحاً لذكر معوقات أخرى قد يراها المبحوثون لم ترد ضمن عبارات المحور الثالث.

وقد قام الباحث بالتأكد من صدق وثبات أداة الدراسة عن طريق حساب معاملات الارتباط بين درجة كل عبارة والدرجة الكلية للمحور التي تراوحت بين (0.204) و(0.543) وجميعها معاملات ارتباط دالة إحصائياً عند مستوى (0.01) عدا عبارتين فقط يعتبر معامل ارتباطها دالاً إحصائياً عند مستوى(0.05) مما يشير إلى الأنساق بين عبارات الاستبانة ويؤكد صدقها الداخلي. وقد استعاد الباحث (106) استبانات بمفقود قدره (6.2٪) من جملة الاستبانات الموزعة وبعد تدقيقها تم استبعاد (9) استبانات لعدم اكتمال إجابتها وبذلك بلغ عدد مجتمع الدراسة الذي خضع للتحليل الإحصائي (97) مفردة .

الأساليب الإحصائية المستخدمة

استخدمت هذه الدراسة عدداً من الأساليب الإحصائية في تحليل ومعالجة بياناتها مثل التكرارات والنسب المئوية ومعاملات الارتباط (بيرسون) ومعامل ثبات كروبناخ الفا وكذلك المتوسط الحسابي والانحراف المعياري. واعتماداً على تلك الأساليب الإحصائية فانه تم حساب المتوسط الحسابي و الانحراف المعياري لكافة عبارات الاستبانه المصممة وفق مقياس ليكرت (مؤثرة جداً، مؤثرة، غير متأكد، غير مؤثرة، غير مؤثرة مطلقاً) وتم إدخالها في الحاسب الآلي وفق المقياس التالي (1,2,3,4,5) وتم تحديد مستوى المتوسط الحسابي وفقاً للمعادلة التالية.

[المدى = 5−1= 4]

عدد الخانات = 5

قيمة الفاصل = 4 ÷ 5 = 0.8

وبناءً عليه فان مقياس مستوى التأثير يكون كالأتي :

أ- إذا كان المتوسط الحسابي من (0.8) إلى أقل من (1.8) فانه يشير إلى أن العبارة منعدمة التأثير.

ب- إذا كان المتوسط الحسابي من (1.8) إلى أقل من (2.6) فانه يشير إلى أن العبارة ضعيفة التأثير.

ج- إذا كان المتوسط الحسابي من (2.6) إلى أقل من (3.4) فانه يشير إلى أن العبارة متوسطة التأثير.

د- إذا كان المتوسط الحسابي من (3.4) إلى أقل من (4.2) فانه يشير إلى أن العبارة ذات تأثير كبير.

هـ- إذا كان المتوسط الحسابي من (4.2) فأكثر فإنه يشير إلى أن العبارة ذات تأثير كبير جداً.

و- في حالة تساوي عبارتين أو أكثر في متوسطاتها الحسابية فانه يتم تقديم العبارة ذات الانحراف المعياري الأقل .

الدراسات السابقة

لقد تطرق الكثير من الباحثين إلى دراسة المشكلات المرورية بكثير من الاهتمام نظراً لارتباط تلك المشكلات وتأثيرها وتداخلها مع الحياة الإنسانية في العصر الحديث وكان من أهم تلك المشكلات هي حوادث ومخالفات المرور، وسيتم استعراض بعض الدراسات في هذا الشأن.

الدراسة الأولى[5]: المخالفات المرورية، علاقتها بالحوادث والعوامل المؤثرة فيها وطرق الحد منها. وقد هدفت إلى التعرف على أهم العوامل المؤثرة في كثرة المخالفات المرورية التي خلصت إلى أن هناك علاقة وارتباط وثيق بين كثرة تلك المخالفات و أسلوب تطبيق نظام الجزاءات المرورية وأوضحت الدراسة أن هناك عدداً من السلبيات في أسلوب تطبيق الجزاءات المرورية كان لها انعكاساً سيئاً على النظام الجزائي ذاته مما جعله غير قادر على تحقيق أهدافه ورتبت تلك السلبيات حسب درجة تأثيرها في كثرة المخالفات المرورية على النحو التالي:-

1- تدخل الواسطة (المجاملة والمحسوبية) لإعفاء بعض المخالفين من العقوبة.

2- عدم تطبيق النظام بالصورة المطلوبة.

3- عدم المساواة بين المخالفين في تطبيق الجزاءات المرورية.

الدراسة الثانية[6]: تحليل الخصائص النفسية والاجتماعية المتعلقة بسلوك قيادة السيارات في المملكة التي كشفت عن وجود نمط عام لسلوك قيادة السيارات في المملكة يتسم بالميل إلى المخاطرة وعدم اتباع قواعد السلامة والأمان وعدم مراعاة النظم وآداب المرور وهو ما يفسر ارتفاع معدلات الحوادث والمخالفات المرورية.

الدراسة الثالثة[7]: الجوانب الاجتماعية للمخالفات المرورية لدى الطلبة الجامعيين. التي كشفت عن أن نسبة كبيرة من الشباب بمن فيهم الجامعيون يتجاهلون الأنظمة المرورية حيث شكلت نسبة هؤلاء (91.6٪) من أفراد عينة الدراسة وهو ما يعكس الأنماط السلوكية السيئة بقيادة السيارات وتتفق هذه النتيجة مع الدراسة[6] المشار إليهما آنفاً.

الدراسة الرابعة[8]: تطبيق العقوبات ونظام المخالفات المرورية التي أظهرت أن نسبة الذين تم إيقافهم من قبل المرور بسبب ارتكاب المخالفات المرورية وكذلك نسبة من تم تطبيق العقوبة عليهم تعتبر نسبة قليلة حيث كانت نسبتهم من مجموع أفراد العينة (36٪) و(89٪) على التوالي بمعنى أن نسبة (31٪) ممن يتم إيقافهم وضبط مخالفاتهم لا يتم تطبيق العقوبة عليهم وأوصت الدراسة بالتعرف على جميع الأسباب والمعوقات التي تحول دون ضبط المخالفات المرورية وكذلك التعرف على الأسباب التي تحول دون تطبيق العقوبات على المخالفين للأنظمة والقواعد المرورية.

الدراسة الخامسة[9]: المخالفات المرورية، أساليب التسجيل والمعالجة التي أظهرت أن من ابرز معوقات تطبيق العقوبات هي عدم الصرامة في تنفيذ العقوبات من قبل رجال الأمن وكذلك عدم تحديد مدة معينة لتسديد الغرامات المالية المترتبة على ارتكاب المخالفات المرورية وأوصت الدراسة بتطبيق النظام بكل صرامة على المخالفين.

الدراسة السادسة[10]: أثر ارتكاب المخالفات المرورية في حوادث السير التي قامت بقياس العلاقة بين ارتكاب المخالفات المرورية المدرجة بجدول

نقاط المخالفات المرورية وعددها (22) مخالفة بنوع الحادث المروري الناجم عنها (اصطدام، انقلاب، دهس مشاة) التي أظهرت أن أهم خمس مخالفات مرورية ترتبط إيجابياً بوقوع حوادث السير بأنواعها الثلاثة مرتبة حسب درجة تأثيرها في وقوع تلك الحوادث وهي على النحو التالي:

1- عدم التقيد بالسرعة المحددة.
2- قيادة السيارة بحالة سكر.
3- السير ليلاً دون استعمال أية أنوار.
4- التفحيط.
5- تجاوز الإشارة الحمراء.

وأوصت الدراسة بإدراج جميع المخالفات المرورية المؤثرة على السلامة العامة بجدول نقاط المخالفات المرورية وكذلك الاستعانة بوسائل الرقابة التقنية المتطورة في عمليات ضبط المخالفات المرورية وتطبيق العقوبات النظامية على جميع مرتكبي المخالفات المرورية دون محاباة أو تمييز.

وعلى هذا فإن غالبية تلك الدراسات تتفق على أن مشكلة الحوادث المرورية ترتبط ارتباطاً وثيقاً بالعنصر البشري نتيجة لارتكابه المخالفات المرورية أو انتهاكه لأنظمة وقواعد المرور.

على أن هذا البحث يختلف في طريقة تناوله لهذا الموضوع خاصة في شقه الميداني وذلك بهدف التحديد الدقيق لأهم المعوقات التي تحول دون تطبيق العقوبات النظامية على مرتكبي المخالفات المرورية بوصفها مدخلاً رئيساً في علاج تنامي هذه المشكلة وبالتالي دورها الأكيد في الحد من الحوادث المرورية.

تصنيف المخالفات المرورية في نظام المرور السعودي

صدر أول نظام للسيارات في المملكة العربية السعودية عام 1345هـ ومع تزايد أعداد السيارات وكثرة حركتها وتطور سرعتها أصبحت الحاجة ماسة لتعديل ذلك النظام، وقد صدر هذا التعديل بموجب الأمر السامي رقم 3125 وتاريخ 1361/11/10هـ، وقد ضم ذلك التنظيم (84) مادة، فالمواد

الأربعون الأولى تضمنت الشروط الواجب توفرها لاستخراج رخص القيادة ثم الواجبات التي يلتزم بها السائق مثل تحديد السرعة وأماكن الوقوف والسير، أما المواد من (56) وما بعدها فتختص ببيان المخالفات المرورية وعقوباتها (السيف، 1424هـ)[11]. وقد تم العمل بهذا النظام لمدة ثلاثين عاماً إلى أن صدر نظام المرور الحالي بموجب المرسوم الملكي رقم (م/49) وتاريخ 1391/11/6هـ الذي يضم (210) مادة، كما صدرت اللائحة التنفيذية لهذا النظام التي تضم (91) مادة بموجب قرار وزير الداخلية رقم (1) وتاريخ1395/7/20هـ وقد قسم هذا النظام في المادة (176) منه المخالفات المرورية إلى ثلاث فئات تضم (92) مخالفة مرورية وحددت لها عقوبات معينة، ونظراً للزيادة المتنامية في أعداد ضبط المخالفات المرورية وتأثيرها السلبي الواضح في حوادث السير ومحدودية أثر العقوبة خاصة في جانبها المالي فقد تم تعديل العقوبات المنصوص عليها في المادة (176) من نظام المرور الخاصة بفئات المخالفات المرورية وذلك بناءً على قرار مجلس الوزراء رقم (215) وتاريخ 1404/10/10هـ لتصبح على النحو التالي:

الفئة الأولى: وهي المخالفات المرورية المدرجة بالجدول (أ) والموضحة في نظام المرور الذي يضم (23) مخالفة يعاقب مرتكبها بالحبس من عشرة أيام إلى شهر، أو بالغرامة المالية من ثلاثمائة ريال إلى تسعمائة ريال أو بهما معاً.

الفئة الثانية: وهي المخالفات المرورية المدرجة بالجدول (ب) والموضحة في نظام المرور الذي يضم (29) مخالفة يعاقب مرتكبها بالحبس من خمسة أيام إلى خمسة عشر يوماً أو بالغرامة المالية من مائة وخمسين ريالاً إلى خمسمائة ريال أو بهما معاً.

الفئة الثالثة: وهي المخالفات المرورية المدرجة بالجدول (جـ) والموضحة في نظام المرور الذي يضم (40) مخالفة يعاقب مرتكبها بالحبس لمدة أقصاها عشرة أيام أو بغرامة مالية لا تزيد عن ثلاثمائة ريال[12].

ولم يتطرق هذا التعديل إلى أنواع المخالفات المرورية أو نقل بعض المخالفات من جدول إلى آخر بناءً على خطورتها أو تكرار ارتكابها بل اقتصر هذا التعديل على مقدار العقوبة بشقيها المالي والبدني فقط، بالرغم من وجود خلل في تصنيف بعض تلك المخالفات، فمثلاً يضم جدول مخالفات الفئة (أ) مخالفة قواعد استعمال أنوار التلاقي (النور المنخفض) بينما تقع مخالفة عدم التقيد بالسرعة المحددة (في طرق المناطق غير المأهولة) ضمن مخالفات الفئة (ب) بينما المفترض أن يكون العكس هو الصحيح.

وخلال فترة العمل بهذا النظام أدخلت عليه بعض التعديلات استجابة للمستجدات التي ظهرت بعد صدوره، ومن ضمن تلك التعديلات صدور الأمر السامي رقم (1770) وتاريخ 1403/3/1هـ القاضي بمصادرة سيارة من ارتكب مخالفة التفحيط أكثر من مرتين وفق إجراءات محددة، وكذلك صدور قرار مجلس الوزراء رقم (115) وتاريخ 1418/7/17هـ الخاص بإلزامه استخدام حزام الأمان، وكذا قرار المجلس رقم (222) وتاريخ 1422/8/13هـ الخاص بإلزامية التأمين التعاوني على رخص القيادة ضد الغير، كما صدرت اللائحة الخاصة بتطبيق نظام النقاط على بعض أنواع المخالفات المرورية وذلك بموجب موافقة وزير الداخلية رقم 2/7540/7 وتاريخ 1421/8/17هـ ورقم 2/13348/7 وتاريخ 1422/9/27هـ التي تضم (22) مخالفة مرورية.

تحرير المخالفات المرورية

لم يهمل نظام المرور أمر تسجيل المخالفات المرورية فوضع القواعد التي تحكم هذه العملية توثيقاً لها ابتداءً من الشخص المخوّل الذي يقوم بضبط المخالفة وكيفية تسجيلها وانتهاءً بإدخالها في الحاسب الآلي. حيث حددت المادة (173) من نظام المرور الأشخاص المخولين بضبط المخالفة وهم:

1- الضباط أو ضباط الصف أو الأفراد العاملون بالمرور.

2- أفراد قوى الأمن الداخلي أثناء قيامهم بوظائفهم.

3- أي موظف يخول صلاحية ضبط تلك المخالفات بموجب أنظمة أخرى.

أ - طريقة التسجيل

1- عند ضبط المخالف لأنظمة المرور يتم توقيفه وتطلب المستندات الخاصة بالمركبة ورخصة القيادة التي تخول له قيادة المركبة ثم يتم تعريفه بسبب إيقافه ونوع المخالفة التي ارتكبها.

2- يتم تسجيل المخالفة المرورية في الحقول الخاصة بها.

3- تسلم نسخة من المخالفة لقائد المركبة ليتسنى له تسديدها أو الاعتراض عليها لدى هيئات الجزاءات وتودع الأخرى لدى الجهة المختصة لاستكمال إجراءات التسجيل آلياً.

4- يكلف المخالف بالتوقيع على المحضر وفي حالة امتناعه أو غيابه يثبت ذلك في نهاية المحضر.

5- في حالة عدم وجود صاحب المركبة أو هروبه يتم إثبات رقم لوحة المركبة وأوصافها في المحضر.

6- تحال محاضر ضبط المخالفات لهيئة الجزاءات في إدارة المرور التي تقوم حالياً بمهام المحاكم المرورية للنظر في شكاوى المخالفين الذين سجلت بحقهم مخالفات وذلك بهدف رفع التظلمات المقدمة ممن يدعي اعتراضه أو يعترض على ما سجل بحقه من مخالفات أو غرامات مالية.

ب - نموذج تسجيل المخالفات المرورية

خضع نموذج تسجيل المخالفات المرورية لتحديث مستمر سواء من ناحية نوع وحجم المعلومات التي يحتويها أو من ناحية توحيد النماذج المعمول بها لدى الأجهزة الأمنية التي يكون من ضمن مهامها ضبط وتسجيل المخالفات المرورية حيث كان هناك نموذجان يُعمل بهما لهذا الخصوص أحدهما يُعمل به من قبل إدارات المرور ودوريات الأمن وبعض الجهات الحكومية و الآخر يُعمل به من قبل القوات الخاصة لأمن الطرق ويشتمل

كلا النموذجين على عدة حقول قد تتطابق في معظمها ، ولهذا كان لابد من اعتماد نموذج موحد لتسجيل المخالفات يتم تطبيقه لدى كافة الأجهزة المخولة بضبط وتسجيل تلك المخالفات ويحتوي هذا النموذج على ثمانية حقول هي:

1- جهة إصدار المخالفة (الوردية، المركز، القيادة، إدارة المنطقة).
2- وقت المخالفة (التاريخ، اليوم، الساعة، الدقيقة، نهاراً، ليلاً).
3- موقع المخالفة (المدينة، المحافظة، الحي، اسم ورقم الطريق، اتجاه سير المركبة، قراءة الإحداثيات).
4- المركبة (رقم اللوحة، نوع التسجيل، دولة الإصدار، اللون، الموديل، الطراز).
5- مرتكب المخالفة (الاسم الرباعي، الجنسية، رقم الحاسب، الهاتف، العنوان، التوقيع).
6- رمز المخالفة وفئتها ونوعها.
7- وضع المخالفة (فصل فيها، لم يفصل فيها، رقم الإيصال، حالة المخالفة).
8- محرر ومسجل المخالفة (الاسم الرباعي، رقم الهوية، التوقيع).

وقد تم تهيئة القاعدة المعلوماتية للحاسب الآلي في مركز المعلومات الوطني للعمل بهذا النموذج الموحد لضبط تسجيل المخالفات المرورية من قبل جميع الأجهزة المخولة بذلك.

ج - هيئات الجزاءات المرورية

تضمن نظام المرور في المادتين (179,178) منه التأكيد على تشكيل هيئات الجزاءات بقرار من وزير الداخلية كما حدد النظام مهام هذه الهيئات من حيث النظر في المخالفات وتوقيع الجزاءات المنصوص عليها في نظام المرور بحيث تصدر الهيئة قرارها خلال عشرة أيام من تاريخ وصول محضر الضبط إليها.

علية فقد صدر القرار الوزاري رقم 2/4383/7 وتاريخ 1422/3/28هـ المتضمن تشكيل هذه الهيئات بحيث تتكون من:-

1- مدير إدارة المرور أو من ينيبه.
2- ضابط من قسم السير في إدارة المرور.
3- ضابط من قسم الحوادث في إدارة المرور.
4- مستشار شرعي أو قانوني إن وجد.
5- سكرتير للهيئة يكون برتبة ضابط يعين من قبل مدير إدارة المرور.

وقد حدد القرار مهام هذه الهيئات على النحو التالي:-

1) النظر في تطبيق عقوبة المخالفات التالية (التفحيط – التظليل- إغلاق الطرق بسبب التجمعات والتجمهر – المخالفات التي تشكل خطراً على السلامة العامة)0
2) النظر في المخالفات والقضايا التي تحال إليها من قبل الجهة المختصة ويندرج تحت هذا العنصر النظر في التظلمات التي تقدم من ذوي الشأن لمدير الأمن العام أو مدير الإدارة العامة للمرور وهي ذات علاقة بالشأن المروري حيث تحال إلى الهيئة بتوجيه مدير الإدارة0

وبناءً على ذلك فإن محاضر ضبط المخالفات تبعث لهيئات الجزاءات للفصل فيها وتصدر هذه الهيئات قرارها سواءً بإلغاء المخالفة أو تعديلها ويتم تنفيذ ذلك عن طريق مركز المعلومات الوطني بناءً على خطاب من الإدارة العامة للمرور، وتوضح إحصائية المركز انه تم تعديل عدد (1091) مخالفة مرورية، وإلغاء عدد (5379) مخالفة مرورية خلال الفترة من 1424/1/1 حتى 1424/11/1هـ. كما نص نظام المرور في عدد من مواده على معالجة المخالفات المرورية على النحو التالي :

1- تعتبر المخالفة بين نقطة سفر المركبة ونقطة وصولها مخالفة واحدة إذا لم يكن من المستطاع تلافيها أثناء ذلك. (المادة 185).
2- يعاقب المخالف على جميع المخالفات ولو ذكرت في محضر واحد (المادة 186).

3- تضاعف الجزاءات المنصوص عليها في نظام المرور إذا تكررت نفس المخالفة خلال سنه واحدة من وقوعها (المادة 187).
4- لمدير الإدارة العامة للمرور عند تكرار المخالفة أكثر من مرة أن يسحب رخصة القيادة لمدة أقصاها شهر ويمكن سحب الرخصة لأكثر من شهر أو سحبها نهائياً بعد موافقة وزير الداخلية إذا كانت المخالفة المتكررة تشكل خطراً على السلامة العامة. (المادة 188).

كما نص قرار مجلس الوزراء رقم (215) وتاريخ 1404/10/10هـ في الفقرة (ثالثاً) منه على أنه في حالة قيادة الأطفال والمراهقين الذين لم يبلغوا السن النظامية للحصول على رخصة قيادة أن يحضر أولياء أمورهم ويؤخذ عليهم تعهدات شديدة بعدم قيادة هؤلاء الأطفال والمراهقين للسيارات.

كما نصت الفقرة (رابعاً) منه على أنه إذا ارتكب أحد سائقي السيارات مخالفة مرورية بالإضافة إلى مخالفة أخرى غير مرورية فإنه يحال إلى الجهة المختصة بمعاقبته عن تلك المخالفة ويتم معاقبته على المخالفة المرورية من قبل الجهة المختصة.

الضبط المروري الميداني

يمثل الضبط المروري الميداني أحد المهام الرئيسة للإدارة العامة للمرور مثل تنظيم السير وضبط مرتكبي المخالفات المرورية وإيقاع العقوبات المنصوص عليها في نظام المرور على مرتكبيها والتعامل مع حوادث المرور والتحقيق فيها.

وما يهمنا في هذا السياق هو إبراز الجهد المبذول في مجال ضبط مرتكبي المخالفات المرورية بوصفة عنصراً فاعلاً في منظومة السلامة المرورية.

ويوضح الجدول (1) عدد المخالفات المرورية المسجلة في المملكة خلال الفترة من 1419 حتى 1423هـ.

جدول (1)

عدد المخالفات المسجلة بالمملكة من عام 1419 - 1423هـ

السنة الهجرية	عدد المخالفات المرورية المسجلة سنوياً

1419	2.782.556
1420	3.167.382
1421	2.293.617
1422	5.401.103
1423	7.932.427

ويتم ضبط هذه المخالفات بواسطة الدوريات العاملة ميدانياً وكذلك باستخدام أحدث ما أنتجته وسائل التقنية الحديثة في مجال المرور.

وإدراكاً من الإدارة العامة للمرور أن تسجيل تلك المخالفات رغم ضخامتها لا يعكس بالضرورة العدد الفعلي للمخالفات المرتكبة فقد تبنت برنامجاً متقدماً لضبط مرتكبي تلك المخالفات عن طريق مركبات غير رسمية (المرور السري) وتم البدء في تطبيق هذا البرنامج في عدد من المناطق الرئيسة في المملكة مثل منطقة الرياض ومكة المكرمة والمنطقة الشرقية[14].

ويوضح الجدول (2) عدد المخالفات المرورية المسجلة في المملكة موزعة حسب أنواعها من عام 1405 حتى عام 1423هـ .

جدول (2)

المخالفات المرورية المسجلة في المملكة موزعة حسب أنواعها من عام 1405-1423هـ

نوع المخالفة	عددها	النسبة
سرعة زائدة	4802932	12.36
عكس سير	1333682	3.43
تجاوز الإشارة المرورية	3579835	9.23
وقوف غير نظامي	4539704	11.6
دوران غير نظامي	786123	2.03
دخول أو خروج خاطئ من الطريق	411181	1.05
عدم مراعاة شروط السلامة	1691376	4.35
تفحيط	173086	0.45
حمولة زائدة	715254	1.85
استعمال السيارة لغير الغرض المرخص به	554340	1.43
قيادة المركبة بدون رخصة قيادة	3237066	8.34
قيادة المركبة بدون رخصة سير	1293316	3.34

عدم تجديد رخصة القيادة	2558673	6.6
عدم تجديد رخصة السير	2410291	6.21
عدم ربط حزام الأمان	2198884	5.67
تظليل زجاج السيارة بطريقة غير نظامية	467292	1.2
حمل ركاب بطريقة غير نظامية	367046	0.95
تجاوز غير نظامي	10871	0.03
عدم تشغيل عداد سيارات الأجرة	67902	0.18
أخرى	7612050	19.62
المجموع	38810904	100

تحليل نتائج الدراسة المسحية

أولاً:- خصائص مجتمع الدراسة

1-الرتبة: ملازم (16) بنسبة (16.5٪)، ملازم أول (24) بنسبة (24.8٪)، نقيب (37) بنسبة (38٪)، رائد (12) بنسبة (12.4٪)، مقدم (8) بنسبة (8.3٪).

2-المؤهل العلمي: دبلوم (28) بنسبة (28.9٪)، بكالوريوس (62) بنسبة (63.9٪)، دراسات عليا (7) بنسبة (7.2٪).

3-طبيعة العمل: قسم السير (48) بنسبة (49.5٪)، قسم الحوادث (28) بنسبة(28.9٪)، قسم الرخص (8) بنسبة (8.2٪)، أعمال إدارية أخرى (13) بنسبة (13.4٪).

4-عدد سنوات الخدمة: أقل من سنتين (9) بنسبة (9.3٪)، من ثلاث إلى خمس سنوات (17) بنسبة (17.5٪)، من ست سنوات إلى عشر سنوات (23) بنسبة (23.7٪)، من عشر سنوات إلى خمس عشرة سنة (35) بنسبة (36.1٪)، أكثر من خمس عشرة سنة (13) بنسبة (13.4٪).

5-الدورات التدريبية في مجال المرور: لا توجد أي دورة (6) بنسبة (6.2٪)، دورة واحدة (18) بنسبة (18.5٪)، دورتين (34) بنسبة (35.1٪)، ثلاث دورات فأكثر (39) بنسبة (40.2٪).

ثانياً:- معوقات تطبيق العقوبات النظامية على مرتكبي المخالفات المرورية

يوضح الجدول (3) استجابات مجتمع الدراسة عن معوقات تطبيق العقوبات النظامية على مرتكبي المخالفات المرورية مرتبة حسب مستوى التأثير.

1/2 المعوقات المؤثرة بدرجة كبيرة :

1- "عدم وجود محاكم مرورية " تعد أهم المعوقات من وجهة نظر مجتمع البحث حيث بلغ متوسطها الحسابي (4.15)، وبالتالي فإنها مؤثرة بدرجة كبيرة في مدى تطبيق العقوبات النظامية على مرتكبي المخالفات المرورية.
2- " كثرة أعداد المخالفين " وقد بلغ متوسطها الحسابي (3.95) وبالتالي فان كثرة أولئك المخالفين له دور كبير في مدى تطبيق العقوبات النظامية عليهم سواءً بالاقتصار على إيقاع عقوبة واحدة كالغرامة المالية دون اللجوء إلى إيقاف المخالف أو الاكتفاء بتسجيل مخالفة واحدة عليه حتى ولو تم الكشف عن ارتكابه عدة مخالفات متزامنة مع بعضها.
3- " الاعتماد على الدراجات النارية في الأعمال الميدانية " حيث يرى مجتمع الدراسة أن ذلك يعد عائقا بدرجة كبيرة في تطبيق تلك العقوبات وقد بلغ المتوسط الحسابي لهذه العبارة (3.91) وربما يرجع ذلك إلى عدم قدرة سائق الدراجة على السيطرة التامة في ضبط المخالفات المرورية خاصة في المناطق التي تشهد كثافة في حركة السير وحاجة ضبط تلك المخالفات إلى شخص آخر يرافق رجل الدورية وهو مالا يمكن تطبيقه في الدراجات النارية.
4- "عدم وجود آلية تنسيق مشتركة بين الأجهزة الأمنية التي تتولى ضبط وتسجيل المخالفات المرورية " وقد بلغ متوسطها الحسابي(3.81) وهي من المعوقات التي يرى مجتمع البحث أنها تؤثر بدرجة كبيرة في مدى تطبيق العقوبات النظامية على المخالفين والأجهزة الأمنية المقصودة بهذه العبارة وهي إدارات المرور وإدارات دوريات الأمن والقوات الخاصة لأمن الطرق.
5- " عدم مشاركة القطاع الخاص في مجال الضبط الآلي للمخالفات المرورية " وقد بلغ متوسطها الحسابي (3.87) والضبط الآلي يشمل كاميرات المراقبة التلفزيونية وأجهزة الرادار الثابتة والمحمولة، حيث

يحتاج الضبط المروري الميداني إلى توفير أعداد ضخمة من هذه الأجهزة وهذا مكلف للغاية، علماً أن هذه التجربة مطبقة في بعض دول مجلس التعاون الخليجي وأثبتت نجاحاً كبيراً في تحسين مستوى السلامة المرورية في تلك الدول.

6- " قصر تسديد الغرامات المالية في المخالفات المرورية محدودة " وقد بلغ المتوسط الحسابي لهذه العبارة (3.23) فهي مؤثرة بدرجة متوسطة في مدى تطبيق العقوبات النظامية على مرتكبي المخالفات المرورية.

7- " عدم وجود آلية تلزم المخالف بتسديد الغرامات المالية خلال فترة زمنية معينة " وقد بلغ المتوسط الحسابي لهذه العبارة (3.71) فلا يبادر المخالف إلى الدفع إلا إذا اضطر. وإدراكاً من الإدارة العامة للمرور لهذا الأمر فقد تبنت نظام ربط إجراءات العديد من الأجهزة الخدمية الحكومية بنظام المخالفات المرورية حيث لا يتم إنجاز معاملات أي مخالف إلا بعد قيامه بسداد جميع الغرامات المالية المستحقة عليه من جراء ارتكابه مخالفات مرورية.

8- " استحصال الغرامات المالية بحدها الأدنى بصرف النظر عن خطورة المخالفة المرتكبة " . وقد بلغ المتوسط الحسابي لهذه العبارة (3.71) مما يشير إلى أن هذا العامل من المعوقات المؤثرة بدرجة كبيرة بالرغم من أن القوانين تنص على مضاعفة العقوبة إذا تكررت نفس المخالفة خلال سنة واحدة.

9- "المجاملات الشخصية لإعفاء بعض المخالفين من العقوبة " وقد بلغ متوسطها الحسابي (3.66) وربما يعود ذلك إلى أن الثقافة الاجتماعية السائدة تعتبر الوساطة وتقديم المساعدة لبعض المخالفين أو التغاضي عن تطبيق العقوبات النظامية عليهم يعتبر نوعاً من فعل الخير أو دليلاً على مكارم الأخلاق.

10- "عدم وجود حوافز لأفراد الدوريات الميدانية " وقد بلغ المتوسط الحسابي لهذه العبارة (3.64) وهذه الحوافز قد تكون مادية أو معنوية

يتم من خلالها إظهار الفروق بين أولئك العاملين بجد ونشاط عن غيرهم وهذا يظهر أهمية الأخذ بطرفي المعادلة (الثواب، العقاب) وعدم الأخذ بعنصر العقاب فقط وإهمال العنصر الآخر لأن ذلك من شأنه تثبيط همم العاملين .

11- " صعوبة تسجيل المخالفات في الحاسب الآلي بصورة سريعة " حيث بلغ المتوسط الحسابي لهذه العبارة (3.63) وهذه الصعوبة قد تكون بسبب كثرة المخالفات المرورية المحررة أو محدودية أعداد أجهزة الحاسب الآلي أو بطئها أو قلة العاملين عليها وهذا العائق قد يمكن الكثيرين من الإفلات من العقوبة خاصة الوافدين منهم حيث قد تنتهي فترة عمله في البلاد ويغادرها نهائياً ويلغى سجله في الحاسب الآلي قبل تسجيل تلك المخالفات التي ارتكبها.

12- " عدم وجود آلية تمنع من إلغاء المخالفات المحررة " وقد بلغ المتوسط الحسابي لهذه العبارة (3.62) ونظراً لأن إلغاء المخالفات المرورية بعد تسجيلها في الحاسب الآلي يخضع حالياً لآلية دقيقة لا يمكن معها إلغاء أو تعديل أي مخالفة إلا وفق إجراءات معينة، إلا أنه يمكن إلغاء تلك المخالفات قبل تسجيلها .

13- " عدم وجود آلية تضمن تسجيل جميع المخالفات المحررة في الحاسب الآلي " وقد بلغ متوسطها الحسابي (3.62) وهو ما يعني أن في مقدور بعض مشغلي أجهزة الحاسب الآلي أو بعض المكلفين بجمع نماذج المخالفات المرورية المحررة من قبل الدوريات الميدانية سحب أي مخالفة وعدم تسجيلها في الحاسب الآلي وبالتالي فإنه لا توجد آلية تضمن تسجيل جميع المخالفات المرورية المحررة في جهاز الحاسب الآلي.

14- " عدم التزام بعض قائدي الدوريات بالأنظمة " وقد بلغ المتوسط الحسابي لهذه العبارة (3.59) سواءً كانت تلك الأنظمة تشدد على أهمية تطبيق العقوبة على أولئك المخالفين أو قيام رجال الدورية

بارتكاب مخالفة مرورية أيضاً مما قد يفوت عليه منطقية تطبيق النظام على المخالف .

15- " التراخي في تطبيق بعض المخالفات مثل حجز المركبة هروباً من الوقت الإضافي وإيثاراً للراحة" وقد بلغ متوسطها الحسابي (3.59) .

16- " عدم تغيير مكان الدورية بعد فترة زمنية معينة " ومتوسطها الحسابي (3.58) يتعرف المخالفون على مكان الدوريات فيسهل عليهم البعد عنها.

17- " عدم إلمام بعض أفراد الدوريات بكافة أنواع المخالفات المرورية " وبلغ متوسطها الحسابي (3.54) وربما يعود ذلك إلى حداثة تجربة كثير من أفراد الدوريات والى كثرة أنواع المخالفات المرورية .

18- " كثرة الأعمال المناطة بالدورية الميدانية " وبلغ متوسطها الحسابي (3.52) سواء أكانت تلك الدورية تختص بالعمل المروري فقط أو تتولى أعمال أمنية أخرى كالدوريات الأمنية ودوريات القوات الخاصة لأمن الطرق التي تتولى أعمالاً مرورية وأمنية أيضاً.

19- " عدم تزويد الدوريات بنهايات طرفية للحاسب الآلي " وقد بلغ متوسطها الحسابي (3.50) وهذا الإجراء يساعد على الكشف عن سجل السائق المروري عند ضبطه بارتكاب مخالفة مرورية حيث يمكن رجل الدورية من اتخاذ بعض التدابير الإضافية مثل حجز المركبة أو إيقاع عقوبة الحبس على المخالف خاصة عند ارتكابه مخالفة تشكل خطراً على السلامة العامة .

20- " عدم وجود أجهزة حديثة لضبط المخالفات المرورية في غالبية الطرق " وقد بلغ متوسطها الحسابي (3.49) وهذه الأجهزة تتنوع ما بين الأجهزة الثابتة ككمرات المراقبة أو المحمولة كالرادارات الخاصة بضبط السرعة داخل المدن وخارجها .

21- " ضخامة عقوبة بعض المخالفات المرورية " وقد بلغ متوسطها الحسابي (3.48) سواءً كانت هذه العقوبة مالية أو بدنية حيث إن مخالفات الفئة الأولى والموضحة بالجدول (أ) السابق عرضه تنص على معاقبة مرتكبها بدنياً بحبسه من عشرة أيام إلى شهر ومالياً بدفعه لغرامة تتراوح مابين (300-900) ريال أو يمكن معاقبته بهما معاً ويرى مجتمع الدراسة أن ضخامة تلك العقوبات خاصة في شقها البدني تعد من معوقات تطبيق تلك العقوبات المنصوص عليها نظاماً .

22- " طول فترة عمل الدورية الميدانية " وقد بلغ متوسطها الحسابي (3.46) وهذا الطول يصيب أفراد الدورية بالملل والتعب خاصة في نهاية الفترة، مما يدفع أفراد الدورية إلى التغاضي عن المخالفات .

23- "سوء حالة كثير من الدوريات الميدانية " حيث بلغ متوسطها الحسابي (3.45) وحالة الدورية لها أثر كبير في ضبط المخالفات المرورية فمثلاً قد يكون موديلها قديماً أو تحتاج لصيانة دائمة قد تعيقها عن تعقب مرتكبي تلك المخالفات وقد يكون مظهر الدورية لا يساعد على تطبيق النظام بحق المخالفين فمثلاً عند عدم وجود أنوار أمامية أو خلفية في الدورية أو عطل أي منها أو عدم وجود لوحات بها فلا يمكِّن هذا من قيام رجل الدورية بتسجيل مخالفة لأي سيارة تحمل نفس تلك المخالفة.

24- "قلة أعداد العاملين" وقد بلغ المتوسط الحسابي لهذه العبارة (3.43) وهذا العامل يعد بشكل كبير أحد معوقات تطبيق تلك العقوبات على المخالفين خاصة في حالة كثرة أعداد أولئك المخالفين الذي يعتبره مجتمع البحث المعوق الثاني من حيث حجم التأثير في مستوى تطبيق العقوبات .

25- " محدودية أماكن توقيف المخالفين " وقد بلغ المتوسط الحسابي لهذه العبارة (3.41) وهذا العامل هو أحد معوقات تطبيق العقوبات

النظامية على المخالفين خاصة ما يتعلق بشقها البدني حيث إن عدم وجود أماكن تكفي لاستيعاب كل تلك الأعداد الكبيرة من المخالفين لسجنهم بها حسب المدد المنصوص عليها في نظام المرور تجبر القائمين على الشأن المروري من اختصار مدة السجن لأقصر مدة ممكنة أو عدم العمل بها أصلاً.

2/2- المعوقات المؤثرة بدرجة متوسطة

1- "عدم وجود آلية تمنع السائقين الخطرين من القيادة " وقد بلغ متوسط هذه العبارة (3.78) علماً أن نظام المرور نص في المادة (188) منه على صلاحية سحب رخصة السياقة لمدة أقصاها شهر من قبل مدير الإدارة العامة للمرور ويمكن سحبها لأكثر من شهر أو سحبها نهائياً بعد موافقة وزير الداخلية في حالة كون المخالفات المتكررة تشكل خطراً على السلامة العامة ، كما أن لائحة نقاط المخالفات المرورية تنظم مثل تلك الحالات ولكن لم يتم تفعيل تطبيقها حتى تاريخه.

2- " تقدير ظروف السائق المختلفة " حيث بلغ متوسطها الحسابي (3.23) وهذا العامل يدخل ضمن السياق الثقافي للمجتمع ويبرز ذلك من خلال تعاطف رجل الدورية مع ما يبديه المخالف من مبررات لتجاوزه الأنظمة المرورية وبالتالي إعفاءه من تسجيل مخالفة مرورية بحقه ولا شك أن ذلك تصرف خاطئ حيث لا يملك رجل الدورية هذا الحق بوصفه حقاً عاماً للمجتمع .

3- " عدم اعتماد تطبيق نظام العقوبة الفورية " وقد بلغ متوسطها الحسابي (3.04) وبالتالي فإن مجتمع الدراسة يرى أن ذلك من المعوقات المؤثرة بدرجة متوسطة في تطبيق العقوبات النظامية على مرتكبي المخالفات المرورية ولا جدال في أن تأثير تطبيق العقوبة بشكل سريع له أثر بالغ في تعديل السلوك يفوق ذلك الأثر الذي يحدثه إيقاع العقوبة بعد فترة زمنية طويلة من ارتكاب المخالفة.

أهم نتائج الدراسة المسحية

أولاً : إن هناك عدد (25) عائقاً تؤثر بدرجة كبيرة في مدى تطبيق العقوبات النظامية على مرتكبي المخالفات المرورية أولها هو (عدم وجود محاكم مرورية) وآخرها هو (محدودية أماكن توقيف المخالفين) حيث بلغت المتوسطات الحسابية لها (4.15) و (3.41) على التوالي.

ثانياً: إن هناك عدد (3) معوقات تؤثر بدرجة متوسطة في مدى تطبيق العقوبات النظامية على أولئك المخالفين.

ثالثاً: إن غالبية تلك المعوقات مناطة بالأجهزة الأمنية حيث إن إجراءات تلك الأجهزة وأسلوب التعامل مع المخالفين قد توجد تلك المعوقات التي تحد من فاعلية العقوبة وبالتالي تؤثر في كثرة أعداد المخالفات المرورية.

رابعاً : بلغ أعلى متوسط حسابي للعبارات المدرجة في أداة الدراسة (4.15) بينما بلغ أدنى متوسط حسابي لها (3.4).

خامساً : انحصر مستوى التأثير بين مستوى (مؤثرة بدرجة كبيرة) و (مؤثر بدرجة متوسطة) ولم تقع أي عبارة في أداة الدراسة في المستويات الثلاثة الأخرى حسب مقياس مستوى التأثير الموضح في الإطار المنهجي للدراسة.

جدول (3)

معوقات تطبيق العقوبات النظامية على مرتكبي المخالفات المرورية

العبارة	مؤثرة جداً		مؤثرة		غير متأكد		غير مؤثرة		غير مؤثرة مطلقاً		المتوسط	الانحراف
	ت	٪	ت	٪	ت	٪	ت	٪	ت	٪	الحسابي	المعياري
عدم وجود محاكم مرورية	38	39.18	41	42.27	12	12.37	6	6.19	0	0	4.15	0.861
كثرة أعداد المخالفين	31	31.96	41	42.27	17	17.53	5	5.16	3	3.09	3.95	0.988

الاعتماد على الدراجات النارية في الأعمال الميدانية	24	24.74	49	50.52	17	17.53	5	5.16	2	2.06	3.91	0.898
عدم وجود آلية تنسيق مشتركة بين الأجهزة الأمنية التي تتولى ضبط وتسجيل المخالفات المرورية	22	22.68	45	46.39	21	21.65	7	7.22	2	2.06	3.81	0.938
عدم مشاركة القطاع الخاص في مجال الضبط الآلي للمخالفات المرورية	24	24.74	41	42.27	21	21.65	9	9.28	2	2.06	3.78	0.987
قصر تسديد الغرامات المالية في المخالفات المرورية على جهات معينة	19	19.59	49	50.52	17	17.53	9	9.28	3	3.09	3.74	0.977
عدم وجود آلية تلزم المخالفين بتسديد الغرامة المالية خلال فترة زمنية محددة	13	13.4	54	55.67	21	21.65	7	7.22	2	2.06	3.71	0.861
استحصال الغرامات المالية بحدها الأدنى بصرف النظر عن خطورة المخالفة المرتكبة	19	19.59	46	47.42	21	21.65	7	7.22	4	4.12	3.71	0.994
المجاملات الشخصية لإعفاء بعض المخالفين من العقوبة	13	13.4	52	53.61	21	21.65	8	8.25	3	3.09	3.66	0.918
عدم وجود حوافز لأفراد الدوريات الميدانية	15	15.46	51	52.58	15	15.46	13	13.4	3	3.09	3.64	0.997
صعوبة تسجيل المخالفات في الحاسب بصورة سريعة	13	13.4	52	53.61	19	19.59	9	9.28	4	4.12	3.63	0.967
عدم وجود آلية تمنع من إلغاء المخالفات المحررة	17	17.53	39	40.21	31	31.96	7	7.22	3	3.09	3.62	0.957
عدم وجود آلية تضمن تسجيل جميع المخالفات المحررة في الحاسب الآلي	16	16.49	43	44.33	27	27.84	7	7.22	4	4.12	3.62	0.979
عدم التزام بعض قائدي الدوريات بالأنظمة	11	11.34	48	49.48	27	27.84	9	9.28	2	2.06	3.59	0.889
التراخي في تطبيق بعض العقوبات مثل حجز المركبة	14	14.43	43	44.3	28	28.87	10	10.31	2	06.	3.59	0.928
عدم تغيير مكان عمل الدورية بعد فترة زمنية محددة	12	12.37	41	42.27	36	37.11	7	7.22	1	1.03	3.58	0.835
عدم إلمام بعض أفراد الدوريات بكافة أنواع المخالفات المرورية	14	14.43	42	43.3	27	27.84	10	10.31	4	4.12	3.54	0.995
كثرة الأعمال المناطة بالدوريات الأمنية	11	11.34	47	48.45	25	25.77	9	9.28	5	5.15	3.52	0.986
عدم تجهيز الدوريات بنهايات طرفية للحاسب الآلي	13	13.4	33	34.02	42	43.3	7	7.22	2	2.06	3.50	0.887
عدم وجود أجهزة حديثة لضبط المخالفات المرورية في غالبية الطرق	11	11.34	43	44.3	30	30.93	9	9.28	4	4.12	3.49	0.953
ضخامة عقوبة بعض المخالفات المرورية	11	11.34	38	39.18	37	38.14	8	8.25	3	3.09	3.48	0.909
طول فترة عمل الدورية الميدانية	9	9.28	46	47.42	26	26.8	13	13.4	3	3.09	3.46	0.942
سوء حالة كثير من الدوريات الميدانية	7	7.22	47	48.45	29	29.9	11	11.34	3	3.09	3.45	0.897
قلة أعداد العاملين	13	13.4	33	34.02	39	40.21	7	7.22	5	5.15	3.43	0.973
محدودية أماكن توقيف المخالفين	10	10.31	41	42.27	30	30.93	11	11.34	5	5.15	3.41	0.992
عدم وجود آلية تمنع السائقين الخطرين من القيادة	6	6.19	41	42.27	39	40.21	7	7.22	4	4.12	3.39	0.868
تقدير ظروف السائقين المختلفة	7	7.22	35	36.08	33	34.02	17	17.53	5	5.15	3.23	0.990
عدم اعتماد تطبيق نظام العقوبة الفورية	4	4.12	21	21.65	51	52.58	17	17.53	4	4.12	3.04	0.848

ت: نسبة التكرار

التوصيات

1. الاستعجال بإقرار نظام المحاكم المرورية وتطبيقه في جميع مناطق المملكة وذلك لكي لا يصبح الجهاز الأمني خصماً وحكماً في نفس الوقت.

2. تطبيق العقوبات المرورية بكل حزم وعدل خاصة ما يتعلق بشقها المالي وتوضيح قيمة كل مخالفة في الحاسب الآلي بعيداً عن الاجتهادات الشخصية وإيكال مهام تحصيل قيمة تلك المخالفات لكافة البنوك في المملكة.
3. إيجاد صيغة لإشراك القطاع الخاص في مجال الضبط الآلي للمخالفات المرورية ، وذلك باستخدام الأجهزة المتقدمة تقنياً.
4. توفير الإمكانات المادية والبشرية للأجهزة الأمنية التي تساعد في ضبط و إحكام السيطرة المرورية ، وإيجاد حوافز للعاملين في هذا المجال.
5. عقد برامج تدريبية وتثقيفية للقائمين على الشأن المروري لزيادة توعيتهم بكافة أوجه المهام والواجبات التي يتولون القيام بها ومنها كيفية التعامل مع مرتكبي المخالفات المرورية وكذلك إيجاد برامج توجيهيه وإرشادية للموقوفين من المخالفين واستمالتهم للتعاون مع أجهزة المرور.
6. إيجاد آلية تنسيق مشتركة بين الأجهزة الأمنية التي تتولى ضبط وتسجيل المخالفات المرورية يتم من خلالها توزيع الأدوار وتحديد أهداف ونطاق عمل كل جهاز والعمل بروح الفريق الواحد في تحقيق أهدافهم المشتركة.
7. تطوير النماذج الإحصائية المعمول بها حالياً ليسهل من خلالها التعرف على كافة الجوانب المتعلقة بارتكاب المخالفات المرورية.
8. تشجيع منسوبي الأمن العام بصفة عامة والمرور بصفة خاصة على البحث والدراسة فيما يتعلق بالمشاكل المرورية والعمل على الحد منها وطرق علاجها وفق أساليب علمية.

آلية تنفيذ التوصيات

1. الاستعجال بإقرار نظام المحاكم المرورية:

فيمكن لوزارة العدل إنشاء محاكم مصغرة بشكل مؤقت في إدارات المرور بالمدن الكبرى حتى إستكمال إنشاء هذه المحاكم بصورتها النهائية.

2. تطبيق العقوبات المرورية بكل حزم وعدل خاصة ما يتعلق بشقها المالي:
تلك التوصية يساعد على تنفيذها وضع نظام مالي عن طريق الحاسب الآلي والبنوك بإلزامية تسديد المخالفات والغرامات آلياً.
3. إشراك القطاع الخاص في ضبط المخالفات المرورية آلياً.
فهناك شركات خاصة لديها القدرة على تركيب أجهزة وكاميرات تصوير لضبط المخالفات المرورية بكافة إجراءاتها وإدخالها بالحاسب الآلي لدى إدارات المرور كما هو معمول به في بعض الدول مثلاً.
4. توفير الإمكانات المادية والبشرية للأجهزة الأمنية من خلال العمل على دعم الأجهزة الأمنية بالآليات والأفراد وذلك بدراسة مستمرة لحاجيات تلك الأجهزة.
5. عقد برامج تدريبية وتثقيفية للقائمين على الشأن المروري:
وذلك بإنشاء معهد أو مدرسة لهذا الغرض أو تفعيل إدارات التدريب لتتولى ذلك، وفي ذلك تظهر أهمية إعادة (معهد المرور) للوجود.
6. إيجاد آلية تنسيق مشتركة بين الأجهزة الأمنية في المخالفات المرورية:
وذلك بوضع ضباط تنسيق أو مكاتب بين تلك الأجهزة تتولى التنسيق بينها لتخطي ما يواجهها من عقبات بالاجتماع بين مندوبي تلك الأجهزة.
7. تطوير النماذج الإحصائية للمخالفات المرورية.
وذلك بدراسة تلك النماذج وإعادة تصميمها وتعديل بياناتها بعد كل مدة من الزمن حسب الحاجة.
8. تشجيع العاملين بالمرور على البحث والدراسة:
بالعمل على إرسال أكبر عدد من العاملين بجهاز المرور في دورات علمية أو تدريبية وحثهم على دراسة ما يلاقونه أثناء عملهم من مشاكل دراسة علمية وتقديم حوافز لهم في ذلك.

المراجع

[1] أنيس، إبراهيم وآخرون (1972م). المعجم الوسيط. استانبول، المكتبة الاسلامية، ص ص: 251، 862.

[2] جندي، عبدالملك (1961م). الموسوعة الجنائية. القاهرة، دار القضاء العالي ج3، ص: 367.

[3] عبيدات، ذوقان وآخرون (1996م). البحث العلمي مفهومه أدواته أساليبه. الرياض: دار اسامه للنشر والتوزيع .ص : 219.

[4] العساف، صالح حمد (1416هـ). المدخل إلى البحث في العلوم السلوكية. الرياض، مكتبة العبيكان. ص: 189.

[5] الماجد، سعد محمد (1407هـ). المخالفات المرورية علاقتها بالحوادث والعوامل المؤثرة فيها وطرق الحد منها. رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض. ص ص: 112، 130.

[6] النافع، عبدالله وخالد السيف (1408هـ). تحليل الخصائص النفسية والاجتماعية المتعلقة بسلوك قيادة السيارات في المملكة العربية السعودية. مدينة الملك عبدالعزيز للعلوم والتقنية، الرياض. ص: 178، 206.

[7] عسيري، عبدالرحمن محمد (1418هـ). الجوانب الاجتماعية للمخالفات المرورية. أعمال المؤتمر الوطني الأول للسلامة المرورية، مدينة الملك عبدالعزيز للعلوم والتقنية، الرياض. ص: 302,290.

[8] العمرو، صالح عبدالرحمن (1418هـ). تطبيق العقوبات ونظام المخالفات المرورية. أعمال المؤتمر الوطني الاول للسلامة المرورية، مدينة الملك عبدالعزيز للعلوم والتقنية، الرياض. ص: 325.

[9] القحطاني، خالد وعبدالرحمن المقبل (1418هـ). المخالفات المرورية أساليب التسجيل والمعالجة. أعمال المؤتمر الوطني الأول للسلامة المرورية، مدينة الملك عبدالعزيز للعلوم والتقنية، الرياض. ص: 349.

[10] السديس، صالح محمد (1423هـ). أثر ارتكاب المخالفات المرورية في حوادث السير. رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض. ص: 190

[11] السيف، عبدالجليل (1424هـ). تطور أساليب تنظيم إدارة المرور. الرياض، دار ابن سيناء للنشر، ص: 64.

[12] الأمن العام (1391هـ) نظام المرور واللائحة المنفذة له، الرياض، مطابع الأمن العام. ص: 9.

[13] السديس، صالح محمد (1424هـ). التجربة المرورية في المملكة العربية السعودية. أعمال الندوة العلمية عن حوادث المرور، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، ص: 24.