

The role of awareness campaigns in reducing traffic accidents among Libyan youth

Hawa AlBasheer Ahmed Amaiyouf *

PhD Researcher, Department of Sociology, University of Tripoli, Tripoli, Libya

almaiyoufihawa@gmail.com

دور حملات التوعية في تقليل الحوادث المرورية بين الشباب الليبي

حواء البشير أحمد المعيوف *

باحثة دكتوراه ، قسم علم الاجتماع ، جامعة طرابلس ، طرابلس ، ليبيا

تاريخ الاستلام: 2025-02-10 تاريخ القبول: 2025-03-09 تاريخ النشر: 2025-03-14

Abstract

The study aimed to identify the role of awareness campaigns in reducing traffic accidents among Libyan youth. This was achieved by identifying the most prominent characteristics and distinguishing features of traffic awareness campaigns targeting youth in the Libyan context. It also sought to determine the extent to which the content of traffic awareness campaigns aligns with the psychological and behavioral characteristics of youth in Libya. It also assessed the effectiveness of current awareness campaigns in reducing traffic accidents among youth. Finally, it identified the most prominent theoretical and operational challenges facing traffic awareness campaigns in Libya, which impact their ability to modify youth traffic behavior. The descriptive approach was adopted to suit the study's purposes. The study reached the following conclusions: - Traffic awareness campaigns in Libya are characterized by traditional characteristics and a lack of group specialization. They use outdated media tools that do not take into account the interests or preferred media of youth, limiting their impact in attracting them or influencing their behavior. - Awareness content is not adequately aligned with the psychological and behavioral characteristics of young people. It is presented in a traditional, non-interactive style and lacks messages designed according to social psychology models, leading to a gap between the message and the audience.

- The effectiveness of current campaigns in reducing traffic accidents among young people remains weak due to the lack of evaluation tools, the continued high rate of accidents, and the failure to link awareness to practical measures such as traffic control and enforcement.
- Campaigns face significant theoretical and operational challenges, including the absence of a unified strategy, weak funding, fragile infrastructure, and a lack of coordination among relevant stakeholders, which weakens their ability to effect real behavioral change among young people.

- Traffic accidents in Libya remain high, with injuries constituting the largest proportion of victims in recent years.

Keywords: Role, awareness campaigns, traffic accidents, Libyan youth.

الملخص

هدفت الدراسة الى التعرف على دور حملات التوعية في تقليل الحوادث المرورية بين الشباب الليبي وذلك من خلال التعرف على أبرز الخصائص والسمات المميزة لحملات التوعية المرورية الموجهة لفئة الشباب في السياق الليبي، والتعرف أيضا على مدى توافق مضامين حملات التوعية المرورية مع الخصائص النفسية والسلوكية لفئة الشباب في ليبيا، وكذلك تقييم فاعلية الحملات التوعوية الحالية في الحد من الحوادث المرورية بين الشباب، وأخيرا التعرف على أبرز التحديات النظرية والتنفيذية التي تواجه حملات التوعية المرورية في ليبيا والتي تؤثر على قدرتها في تعديل سلوك الشباب المروري، واتبعت المنهج الوصفي لملائمته لأغراض الدراسة.

وتوصلت الدراسة إلى النتائج الآتية:

-تتسم حملات التوعية المرورية في ليبيا بخصائص تقليدية وضعف في التخصص الفني، حيث تُستخدم أدوات إعلامية قديمة ولا تراعي اهتمامات الشباب أو وسائلهم المفضلة، مما يجعل أثرها محدودًا في جذبهم أو التأثير في سلوكهم.

-مضامين التوعية لا تتوافق بشكل كافٍ مع الخصائص النفسية والسلوكية للشباب، إذ تُقدّم بأسلوب تقليدي غير تفاعلي، وتغيب عنها الرسائل المُصمّمة وفق نماذج علم النفس الاجتماعي، ما يؤدي إلى فجوة بين الرسالة والجمهور.

-فعالية الحملات الحالية في الحد من الحوادث المرورية بين الشباب لا تزال ضعيفة، بسبب غياب أدوات التقييم، واستمرار ارتفاع معدلات الحوادث، وعدم ربط التوعية بإجراءات عملية كالرقابة والضبط المروري. -تواجه الحملات تحديات نظرية وتنفيذية بارزة، تشمل غياب استراتيجية موحدة، ضعف التمويل، هشاشة البنية التحتية، وغياب التنسيق بين الجهات المعنية، ما يُضعف قدرتها على إحداث تغيير سلوكي حقيقي لدى الشباب.

- أن حوادث المرور في ليبيا ما زالت مرتفعة، حيث تشكل الإصابات النسبة الأكبر من ضحاياها خلال السنوات الأخيرة.

الكلمات الدالة: دور ، حملات التوعية، الحوادث المرورية، الشباب الليبي.

المقدمة:

تُعدّ حوادث المرور من أبرز المشكلات التي تؤثر على المجتمعات المعاصرة، لما لها من انعكاسات خطيرة على السلامة العامة والاستقرار الاجتماعي والاقتصادي، وتزداد خطورة هذه الظاهرة في الدول التي تعاني من اختلالات في البنية التحتية، وضعف في تطبيق القانون وغياب ثقافة مرورية راسخة، وفي هذا السياق، تُسجّل ليبيا ضمن الدول التي تشهد معدلات مرتفعة من الحوادث المرورية، خاصة بين فئة الشباب، التي تُعدّ الشريحة الأكثر تورطًا من حيث أعداد الضحايا والمصابين.

ولقد ساهمت التحولات السياسية والأمنية التي شهدتها ليبيا في السنوات الأخيرة في إضعاف مؤسسات الدولة، ومنها أجهزة المرور والرقابة، مما أدى إلى تراجع ملحوظ في فاعلية القوانين المنظمة للسير، وقصور في مراقبة المخالفات المرورية، وتوقف العديد من برامج التوعية والتنقيف الموجهة للمواطنين، وكما أن العشوائية في استيراد وتوزيع المركبات، وغياب منظومة واضحة لتأهيل وتدريب السائقين، وانتشار الممارسات الخاطئة، كلها عوامل عمّقت من تفشي الحوادث خاصة في صفوف الفئات الشابة وتُظهر الإحصائيات المحلية - رغم محدوديتها - أن الفئة العمرية بين 18 و30 عامًا تمثل النسبة الأكبر من السائقين المتورطين في حوادث الطرق ويرتبط ذلك بعوامل متعددة، منها غياب الوعي بمخاطر القيادة، والرغبة في

الاستعراض والسرعة، وضعف الالتزام باستخدام وسائل السلامة، إضافة إلى القيادة تحت تأثير المواد المؤثرة عقلياً، وهي سلوكيات تنتشر في بيئة يغيب فيها الردع، وتنعدم فيها ثقافة المسؤولية المرورية وفي مواجهة هذا الواقع، برزت أهمية تفعيل حملات التوعية المرورية كوسيلة أساسية لمواجهة الظاهرة، عبر نشر مفاهيم القيادة الآمنة، وتعزيز قيم احترام القانون، وتنقيف الشباب بخطورة السلوكيات الخاطئة على الطرقات، وتستدعي هذه الحملات تضافر جهود مؤسسات الدولة ووسائل الإعلام، والمجتمع المدني، والمدارس والجامعات، لتكون ذات أثر ملموس، وتستهدف تغيير السلوكيات من الجذور وإن معالجة الحوادث المرورية بين الشباب في ليبيا لا يمكن أن تتم بمعزل عن الوعي المجتمعي، ولا عن إعادة الاعتبار للتربية المرورية في مختلف مؤسسات التنشئة ومن هنا تأتي أهمية التركيز على حملات التوعية كعنصر جوهري في أي خطة وطنية تهدف إلى تقليص الحوادث، والحفاظ على الأرواح، وتعزيز ثقافة المسؤولية والالتزام داخل المجتمع الليبي.

أولاً- مشكلة الدراسة:

تُعدّ الحوادث المرورية من أبرز المشكلات التي تواجه المجتمعات الحديثة، لما تخلفه من خسائر بشرية ومادية جسيمة، وتأثيرات اجتماعية ونفسية واقتصادية عميقة، وتتصاعد خطورة هذه الظاهرة في البيئات التي تعاني من اختلالات هيكلية في البنية التحتية، وضعف في تنفيذ القوانين، وتراجع في الوعي العام بمبادئ السلامة المرورية، وفي السياق الليبي تتجلى هذه المظاهر بوضوح، حيث تشير التقارير المحلية والدولية إلى تصاعد لافت في معدلات حوادث السير خاصة بين فئة الشباب، التي تُعدّ الفئة الأكثر نشاطاً وتعرضاً لمخاطر الطريق وقد ساهمت التحولات السياسية والأمنية التي تمرّ بها ليبيا في تقويض دور مؤسسات الدولة، بما في ذلك الجهات المعنية بتنظيم المرور وإنفاذ القانون، الأمر الذي انعكس سلباً على جهود التوعية والتنقيف المروري، وبالرغم من تعدد المبادرات التوعوية التي أطلقتها جهات رسمية أو مدنية، إلا أن غياب الاستراتيجية، وافتقار هذه الحملات إلى الأسس العلمية في التخطيط والتنفيذ، جعل أثرها محدوداً وغير مستدام وتُظهر الأدبيات المتوفرة ومصادر التحليل المكتبية أن الخطاب التوعوي المروري الموجّه لفئة الشباب في ليبيا يتسم بال تكرار، والمباشرة، وانفصاله عن السياق الاجتماعي والثقافي للفئة المستهدفة، وكما أن الرسائل التوعوية غالباً ما تقتصر إلى العمق، ولا تعتمد على تحليل سلوكي دقيق لسلوكيات القيادة لدى الشباب، ولا تستفيد من الوسائط الحديثة بشكل فعال، وهذا القصور المفاهيمي والتطبيقي في بناء حملات التوعية، ينعكس مباشرة على محدودية فاعليتها في خفض معدلات الحوادث أو تعديل السلوك المروري وبناءً على ما تقدّم تتحدد مشكلة هذه الدراسة في تحليل أوجه القصور النظرية والعملية لحملات التوعية المرورية الموجّهة للشباب في ليبيا من خلال مراجعة وتحليل محتوى الأدبيات ذات الصلة، والمصادر الرسمية والتجريبية المتاحة، وذلك بهدف فهم الأسباب الكامنة وراء ضعف تأثير هذه الحملات وتفكيك العوامل التي تعيق دورها في بناء وعي مروري مسؤول داخل هذه الفئة العمرية وتستند الدراسة إلى معالجة المشكلة من منظور نظري مكتبي، يعتمد على تحليل الدراسات السابقة والنصوص التوعوية، والتقارير المحلية والدولية ذات الصلة، دون اللجوء إلى أدوات ميدانية مباشرة، وتتمثل القيمة العلمية لهذا النهج في قدرته على توفير أساس معرفي متماسك يُمكن من اقتراح مقاربات جديدة لتطوير حملات التوعية، بما ينسجم مع الخصوصية الليبية، ويتلاءم مع خصائص الفئة المستهدفة، ويسهم في الحد من الحوادث المرورية في المدى المتوسط والبعيد.

ثانياً- تساؤلات الدراسة:

- 1- ما أبرز الخصائص والسمات التي تميز حملات التوعية المرورية الموجّهة لفئة الشباب في السياق الليبي؟
- 2- إلى أي مدى تتوافق مضامين حملات التوعية المرورية مع الخصائص النفسية والسلوكية لفئة الشباب في ليبيا؟
- 3- ما مدى فاعلية الحملات التوعوية في الحد من الحوادث المرورية بين الشباب الليبي؟
- 4- ما أبرز التحديات النظرية والتنفيذية التي تواجه حملات التوعية المرورية في ليبيا والتي تحدّ من تأثيرها على سلوك الشباب؟

5- ما حجم حوادث المرور في المجتمع الليبي، وما النسبة المئوية للإصابات الناجمة عنها خلال السنوات الأخيرة؟

ثالثاً- أهداف الدراسة:

1- تحديد أبرز الخصائص والسمات المميزة لحمات التوعية المرورية الموجهة لفئة الشباب في السياق الليبي.
2- تحليل مدى توافق مضامين حمات التوعية المرورية مع الخصائص النفسية والسلوكية لفئة الشباب في ليبيا.

3- تقييم فاعلية الحملات التوعوية في الحد من الحوادث المرورية بين الشباب.

4- تحديد أبرز التحديات النظرية والتنفيذية التي تواجه حمات التوعية المرورية في ليبيا والتي تؤثر على قدرتها في تعديل سلوك الشباب المروري.

5- التعرف على حجم حوادث المرور في المجتمع الليبي ونسبة الإصابات الناجمة عنها خلال السنوات الأخيرة.

رابعاً- أهمية الدراسة:

الأهمية النظرية:

1- توسيع الإطار المعرفي حول علاقة حمات التوعية المرورية بسلوك القيادة لدى فئة الشباب في السياق الليبي.

2- تسليط الضوء على الفجوات البحثية في موضوع التوعية المرورية ضمن الدراسات المحلية، مما يفتح المجال للدراسات المستقبلية.

3- المساهمة في تطوير المفاهيم النظرية المتعلقة بالتوعية السلوكية والمرورية، وربطها بالخصائص النفسية والاجتماعية لفئة الشباب.

4- تقديم نموذج تحليلي يمكن استخدامه كأساس لفهم وتقييم حمات التوعية المرورية في بيئات مشابهة تعاني من تحديات اجتماعية وأمنية.

الأهمية التطبيقية:

1- توفير قاعدة معرفية تساعد الجهات المختصة في ليبيا على تحسين تصميم وتنفيذ حمات التوعية المرورية.

2- المساهمة في رفع فعالية البرامج التوعوية من خلال تحديد نقاط القوة والقصور في الحملات الحالية، وتقديم توصيات مبنية على التحليل النظري.

3- تعزيز الوعي المجتمعي بأهمية السلامة المرورية وضرورة تبني سلوكيات قيادة مسؤولة بين الشباب.

4- دعم صانعي القرار في وضع استراتيجيات مدروسة تركز على الأدلة لتحسين السلامة المرورية وتقليل الحوادث بين الفئات الشابة.

خامساً- مفاهيم الدراسة:

تُعدّ حوادث المرور من أبرز التحديات التي تواجه المجتمعات المعاصرة لما تسببه من خسائر بشرية ومادية جسيمة، الأمر الذي يستدعي البحث عن حلول فعّالة للحد منها وتأتي حمات التوعية المرورية كأحد الأساليب المهمة التي تهدف إلى تعزيز الثقافة المرورية لدى الأفراد، وتصحيح السلوكيات الخاطئة أثناء القيادة وتتنوع مضامين هذه الحملات بين التوجيه والإرشاد والتحذير، بما يتوافق مع الفئات المستهدفة وخاصة فئة الشباب الأكثر عرضة للحوادث كما تسهم هذه الحملات في بناء وعي جماعي بأهمية الالتزام بقواعد المرور ودوره في حماية الأرواح والممتلكات ومن ثمّ فإن دراسة دور حمات التوعية في الحد من الحوادث المرورية تمثل مدخلاً أساسياً لفهم آليات تحسين السلامة على الطرق.

1- مفهوم الحوادث المرورية: الحوادث المرورية هي اصطدام غير مقصود يحدث بين مركبتين أو أكثر أو بين مركبة ومشاة أو أجسام ثابتة على الطرق العامة، مما يؤدي إلى خسائر بشرية ومادية، وهي من أهم المشاكل التي تهدد سلامة الأفراد والمجتمعات، وتتطلب دراسة شاملة لفهم أسبابها وطرق الوقاية منها.⁽¹⁾

2- مفهوم التوعية المرورية: التوعية المرورية هي العملية التي تهدف إلى نشر المعرفة والمعلومات والإرشادات المتعلقة بالسلامة على الطرق، بغرض تغيير السلوكيات المرورية الخاطئة، وتعزيز الالتزام بالقوانين، والحد من الحوادث.⁽²⁾

3- مفهوم الشباب في الدراسات المرورية: الشباب يشير إلى الفئة العمرية التي تتراوح غالبًا بين 18 و30 سنة، وتتميز بخصائص نفسية واجتماعية تؤثر على سلوكها المروري، مثل الميل للمخاطرة والاندفاع، ما يجعلها أكثر عرضة للحوادث.⁽³⁾

4- مفهوم فاعلية حملات التوعية: تعني قدرة هذه الحملات على تحقيق أهدافها في رفع مستوى الوعي المروري وتغيير السلوكيات السلبية إلى إيجابية، مما ينعكس على تقليل الحوادث المرورية وتحسين السلامة على الطرق.⁽⁴⁾

أولاً- أبرز الخصائص والسمات التي تميز حملات التوعية المرورية الموجهة لفئة الشباب في السياق الليبي:

تُعَدُّ حملات التوعية المرورية الموجهة لفئة الشباب في السياق الليبي إحدى الآليات المهمة التي اعتمدت عليها المؤسسات الرسمية والمجتمعية لمواجهة تنامي حوادث السير، خاصة في ظل ارتفاع نسب الضحايا في الفئة العمرية بين 18 و35 سنة، وتتسم هذه الحملات بجملة من الخصائص التي تعكس خصوصية المجتمع الليبي من جهة، والتحديات السلوكية والمعرفية التي يعاني منها الشباب من جهة أخرى، ويمكن التوسع في هذه الخصائص ضمن إطار أكاديمي شامل يدمج بين البعد التوعوي والتربوي والاجتماعي وأول ما يميز هذه الحملات هو تعدد الجهات التي تشرف عليها وتشارك في تنفيذها ففي ليبيا، لم تقتصر المسؤولية على جهاز المرور فقط، بل شملت أيضًا مؤسسات المجتمع المدني مثل جمعية الهلال الأحمر الليبي، إلى جانب الجامعات، لا سيما جامعة بنغازي التي ساهمت عبر كلياتها في تقديم ندوات توعوية للشباب، إضافة إلى وزارة الداخلية التي وفرت الغطاء الأمني والتنظيمي للحملات، وهذا التداخل في الأدوار يدل على وعي جماعي بضرورة معالجة ظاهرة الحوادث المرورية من جذورها، عبر توعية الفئة الأكثر عرضة للانخراط فيها، وهم الشباب.⁽⁵⁾

و تركز الحملات المرورية الليبية على أسلوب الخطاب الموجه، إذ لا تعتمد فقط على أسلوب التلقين التقليدي، بل تتنوع في استخدام الرسائل التوعوية بما يتناسب مع السلوكيات اليومية للشباب، فالمحتوى الذي يُقدَّم غالبًا ما يتناول أسباب الحوادث بشكل مباشر وواقعي، مثل السرعة الزائدة، القيادة تحت تأثير الانفعالات، استخدام الهاتف المحمول أثناء القيادة، وعدم الالتزام بإشارات المرور، وكما تُعرض النتائج المأساوية لهذه الممارسات بلغة قريبة من الشباب، وغالبًا ما يتم الاستعانة بشهادات حية أو تسجيلات واقعية لحوادث مؤثرة، بهدف إثارة وعيهم وتحفيزهم على مراجعة سلوكهم وكما أن من الخصائص المهمة في هذه الحملات اعتمادها على وسائل إعلام متعددة لتوسيع دائرة الوصول، فإلى جانب اللقاءات المباشرة والندوات، يتم بث مواد توعوية عبر القنوات الفضائية الليبية، والمحطات الإذاعية، ووسائل التواصل الاجتماعي، وفي بعض الحالات، تُستخدم المساجد كمنصات توعوية، حيث يُدعى الأئمة إلى تخصيص خطب الجمعة للحديث عن السلامة المرورية، في محاولة لربط الجانب الديني بالقانوني والأخلاقي، وهذه الوسائط المتنوعة لا تساعد فقط في نشر الرسالة، بل تُعزز من تأثيرها على مختلف الشرائح، خاصة أن الشباب يشكلون النسبة الأكبر من مستخدمي الإنترنت ووسائل التواصل وتُظهر هذه الحملات أيضًا وعيًا بأهمية إشراك الشباب أنفسهم في عملية التوعية، بدل أن يكونوا مجرد متلقين، وفي بعض الأنشطة، يُطلب من طلاب الجامعات المشاركة في تصميم الملصقات، أو تقديم عروض تمثيلية تحاكي مشاهد من الحوادث، أو إجراء بحوث صغيرة تُعرض نتائجها على زملائهم، وهذه الممارسات التشاركية تُرسخ المفاهيم بطريقة أعمق من التوجيه المباشر، وتدفع الشباب إلى تبني السلوك المروري السليم عن قناعة شخصية.⁽⁶⁾

وعلى الرغم من الجهود المبذولة، فإن هذه الحملات ما زالت تواجه تحديات متعددة، منها محدودية الموارد المالية والتقنية، وضعف التنسيق بين الجهات المنفذة، وغياب التقييم العلمي لأثر الحملات على المدى الطويل، فقلة الدراسات الأكاديمية التي توثق هذه المبادرات وتقيم فعاليتها بشكل ممنهج يجعل من الصعب

البناء على النجاحات أو تصحيح مسارات الفشل لذلك، فإن من المقترحات التي يمكن تقديمها هو ضرورة إجراء دراسات ميدانية مستقلة تتولى تقييم أثر هذه الحملات على سلوك الشباب، وكذلك تعزيز التعاون مع الجامعات لإدماج الثقافة المرورية ضمن البرامج التربوية⁽⁷⁾.

وفي المجلد القول فإن حملات التوعية المرورية الموجهة لفئة الشباب في ليبيا تمثل نموذجًا متطورًا في بعض جوانبه، لكنها تحتاج إلى المزيد من التنظيم، والتخطيط الاستراتيجي والتقييم المرحلي و كما أن إشراك الشباب ليس فقط كمستهدفين بل كصانعي محتوى وشركاء حقيقيين في التنفيذ، يمكن أن يعزز من فعالية هذه الحملات ويؤدي إلى تحولات سلوكية مستدامة في المجتمع الليبي.

ثانياً- مدى توافق المضامين الاتصالية لحملات التوعية المرورية في ليبيا مع الخصائص النفسية والسلوكية لفئة الشباب من حيث قدرتها على التأثير الفعّال في اتجاهاتهم وتعديل سلوكهم المروري:

تتفاوت درجة توافق مضامين حملات التوعية المرورية في ليبيا مع الخصائص النفسية والسلوكية لفئة الشباب بشكل واضح، حيث يبدو أن هذه الحملات تُبنى في الغالب على مبادئ ومفاهيم عامة حول السلامة، لكنها لا تنطلق بالضرورة من دراسة دقيقة ومعقدة للتركيب النفسية والاجتماعية التي تميز الشباب الليبي ولا من الفهم الكامل للدوافع التي تتحكم في سلوكهم أثناء القيادة، وهذه الفجوة بين ما يُراد من التوعية، وما يتلقاه الشباب فعلياً، تضعف من الأثر العملي للحملات، وتجعلها عاجزة في أحيان كثيرة عن إحداث التحول السلوكي المنشود ومن الناحية النفسية يتميز الشباب الليبي كغيره من شباب العالم بميل فطري نحو التحدي والمخاطرة، وهي سمات ترتبط ارتباطاً وثيقاً بمفهوم الهوية وبناء الذات لدى هذه الفئة العمرية، و غير أن هذا الميل يأخذ أبعاداً مختلفة في السياق الليبي، حيث تضاف عوامل بيئية وثقافية تضخم هذه النزعة، مثل غياب البدائل الترفيهية، وضعف سيادة القانون، والمكانة الاجتماعية التي ترتبط أحياناً بالسيارة وطريقة قيادتها ناهيك عن الانطباع العام بأن المخالفات المرورية لا تترتب عنها عواقب جديّة، في ظل هذا الواقع، يصعب أن تنجح حملات التوعية التي تعتمد فقط على التحذير أو بث رسائل وعظية في التأثير بعمق في سلوكيات الشباب وكما أن العديد من هذه الحملات، رغم اجتهادها في استخدام وسائل متعددة كالإذاعة والتلفزيون ووسائل التواصل الاجتماعي، إلا أنها كثيراً ما تقتصر إلى لغة تتماشى مع مستوى التفكير والاهتمام لدى الفئة المستهدفة على سبيل المثال الخطاب الموجّه لا يأخذ في الحسبان أن الشباب عادة ما يتفاعلون مع الرسائل التي تتسم بالاختصار، الوضوح، والإثارة، ويعزفون عن المحتوى الذي يبدو تلقينياً أو بعيداً عن واقعهم المعيشي وبالتالي نجد أن جزءاً من الفشل في التأثير يعود إلى عدم مراعاة الخصائص التواصلية والنفسية التي تحكم سلوكهم، مثل الحاجة إلى الشعور بالاستقلال، والتمرد على السلطة، والرغبة في التجريب ومن جهة أخرى تتغافل هذه الحملات غالباً عن إدماج الشباب أنفسهم في صياغة مضامينها. فالمضمون، وإن كان يحمل رسائل صحيحة من حيث الشكل والمحتوى، إلا أنه يفتقر إلى عنصر المشاركة الذي يُعد من أهم آليات التأثير الحديثة، وإشراك الشباب في تصميم المواد التوعوية، أو في سرد تجاربهم الشخصية، أو في إجراء استطلاعات للرأي حول أسباب عدم الالتزام، كلها وسائل من شأنها أن تُنتج خطاباً توعوياً أكثر قرباً من نفسية الشاب الليبي، وأكثر قدرة على التسلل إلى سلوكه اليومي⁽⁸⁾.

و الناحية السلوكية، فإن الشباب في ليبيا يعيشون في بيئة مرورية تتسم بالعشوائية، وغياب النظام، وهو ما يخلق لديهم نوعاً من "التكيف السلبي" مع الفوضى فقيادة السيارات تُمارَس وسط طرق متهاكة، وإشارات مرور معطلة، ورقابة شبه منعدمة، إلى جانب غياب التربية المرورية منذ المراحل التعليمية الأولى، و كل هذه المعطيات تجعل من التوعية مجرد حل جزئي، لا يمكن أن يُثمر إلا إذا تزامن مع إصلاحات بنيوية، وإعادة تنظيم شاملة للمنظومة المرورية، تبدأ من المدرسة ولا تنتهي في الشارع ومن المؤشرات الدالة على ضعف التوافق بين محتوى الحملات وسلوك الشباب، هو استمرار معدلات الحوادث المرتفعة، رغم تكرار هذه الحملات منذ سنوات ففي دراسة مفتاح ميلاد الهدف حول "حوادث المرور في ليبيا"، أشار إلى أن فئة الشباب تمثل النسبة الأكبر من مرتكبي الحوادث، وأن الأسباب السلوكية تأتي في المرتبة الأولى، متبوعة بالعوامل التقنية والبيئية، وبين الباحث أن السياسات التوعوية غالباً ما تنطلق من معالجة ظاهرية للظاهرة،

دون أن تُجري تشخيصًا دقيقًا للعوامل النفسية التي تدفع الشاب الليبي إلى الاستهتار بقوانين المرور، مثل الشعور بالإفلات من العقوبة، أو الإحساس المفرط بالثقة، أو التحدي أمام الأقران⁽⁹⁾.

والخطاب التوعوي الحالي في الغالب، يفتقر إلى التفريق بين فئات الشباب المختلفة، حيث يُخاطب الجميع بلغة موحدة، دون مراعاة للفروقات في المستوى التعليمي، والاقتصادي، والثقافي فالشباب الجامعي الذي يعيش في المدن الكبرى لا يُمكن توجيهه بنفس الطريقة التي يُخاطب بها شاب آخر من بيئة قروية أو من مناطق مهمشة، تختلف فيها الأولويات والتجارب اليومية، وهذا التعميم في الرسالة يُضعف من فاعليتها، ويجعل الكثير من الشباب يعتبرونها غير واقعية أو غير موجهة لهم بالأساس وأما من حيث الطرح الأكاديمي، فيكاد يغيب التنظير المحلي المتخصص حول علاقة الحملات التوعوية بالخصائص النفسية للشباب الليبي، الأمر الذي يُبرز حاجة ملحة إلى إنتاج دراسات ميدانية محلية تأخذ في الاعتبار الخصوصية الليبية، وتسهم في إعادة صياغة الخطاب التوعوي على أسس علمية، فالتجارب الدولية تُظهر أن فعالية الحملات تتضاعف حين تُبنى على نتائج دراسات سيكولوجية واجتماعية دقيقة، وليس فقط على ردود أفعال سطحية أو حملات آنية⁽¹⁰⁾.

وبناءً على ما سبق يمكن القول إن حملات التوعية المرورية في ليبيا تتقاطع جزئيًا مع الخصائص النفسية والسلوكية للشباب، لكنها تظل قاصرة عن تحقيق التأثير المنشود بسبب افتقارها إلى العمق السيكولوجي، والبعد التربوي، والتنوع اللغوي والبصري، ولتحقيق توافق أكبر، فإن الأمر يتطلب إعادة التفكير في طرق تصميم الرسائل، وأدوات إيصالها، والأهم من ذلك إشراك الشباب أنفسهم في كل مراحلها، بدءًا من صياغة الأفكار، وصولاً إلى تنفيذ الحملات وتقييم أثرها.

ثالثاً- فاعلية الحملات التوعوية في الحد من الحوادث المرورية بين الشباب الليبي:

تمثل فئة الشباب العمود الفقري لأي مجتمع ومن هنا فإن العناية بهم والاهتمام بسلوكياتهم يعد من أساسيات التخطيط الاجتماعي والتنموي وفي السياق الليبي برزت ظاهرة حوادث المرور كأحد أكثر التحديات التي تستنزف هذه الفئة، سواء من حيث الأرواح أو من حيث الآثار الجسدية والنفسية والاجتماعية، وتبعاً لذلك قامت الجهات الرسمية وبعض المنظمات الأهلية بمحاولة التصدي لهذه الظاهرة من خلال حملات توعية مرورية متعددة، إلا أن تساؤلاً جوهرياً يظل مطروحاً، وهو مدى فاعلية هذه الحملات في الحد من الحوادث المرورية بين الشباب في ليبيا وإن تقييم فاعلية الحملات التوعوية يجب ألا يقتصر على مظهر الحملة أو مدى انتشارها في وسائل الإعلام، بل لا بد أن يستند إلى أثرها الحقيقي في تغيير السلوك وعلى الرغم من الجهود المبذولة من قبل مؤسسات المرور والإعلام والتعليم، فإن الحوادث ما تزال في ارتفاع ملحوظ، خاصة بين الفئة العمرية الشابة، وهذا يشي بوجود فجوة بين ما يُبذل من حملات توعية وما يتحقق فعلياً على أرض الواقع، ولا يمكن فصل هذا الفشل النسبي عن السياق الليبي العام والذي يشهد تراجعاً في منظومة الدولة وضعفاً في البنية التحتية، وغياباً للرقابة المرورية المنظمة⁽¹¹⁾.

إن الحملات المرورية لكي تكون فعالة، ينبغي أن تنطلق من فهم عميق للفئة المستهدفة، لا سيما من حيث خصائصها النفسية والاجتماعية، والشباب بطبيعتهم يميلون إلى المغامرة والسلوك الاندفاعي، ويكونون أكثر تأثراً بالضغط الاجتماعي وبالرغبة في إثبات الذات، وبالتالي فإن الرسائل التوعوية التي تُوجّه إليهم يجب أن تكون مؤثرة من الناحية العاطفية، ومصممة بلغة قريبة من واقعهم، وتُقدّم من خلال وسائط مألوفة بالنسبة إليهم مثل وسائل التواصل الاجتماعي أو الحملات البصرية المكثفة في الجامعات والنوادي والمراكز الشبابية، ومع ذلك فإن معظم الحملات الليبية بقيت تقليدية من حيث الشكل والمضمون، حيث تقتصر على التحذير من المخاطر أو التذكير بأهمية الالتزام بقواعد المرور، دون أن تستخدم تقنيات الإقناع الحديثة أو تطرح بدائل سلوكية واقعية للشباب⁽¹²⁾.

ومن جانب آخر تفتقر هذه الحملات إلى الاستمرارية، حيث تظهر بشكل موسمي أو بمناسبة يوم المرور العالمي، ثم تختفي دون أن تترك أثراً دائماً في الوعي العام فالحملات التوعوية الناجحة في العالم عادة ما تكون مصحوبة بسياسات عامة تدعمها، مثل تحسين البنية التحتية، وتفعيل القوانين، وتشديد العقوبات على المخالفين، وتكثيف الرقابة المرورية، وهو ما يغيب بشكل كبير عن السياق الليبي إذ تفتقر الدولة إلى نظام

مرور متكامل، وتعاني من ضعف في مؤسسات الضبط والرقابة وعامل آخر يعوق فاعلية هذه الحملات يتمثل في ضعف الثقة بين المواطن والمؤسسات الرسمية، حيث ينظر كثير من الشباب إلى حملات الدولة على أنها شكلية، لا تعبّر عن اهتمام حقيقي، بل تأتي غالباً كجزء من برامج روتينية أو دعائية، وهذا الانطباع السلبي يجعل الشباب أكثر ميلاً إلى تجاهل الرسائل الرسمية أو التعامل معها بسخرية، خاصة حينما لا تتزامن هذه الرسائل مع إجراءات واقعية في الشارع فعلى سبيل المثال حين يرى الشاب أن الإشارات المرورية لا تعمل، أو أن رجل المرور لا يطبق القانون بعدالة، فإن ذلك يضعف من قيمة الرسائل التي تدعوه إلى احترام النظام⁽¹³⁾.

وكما أن فاعلية أي حملة توعية تعتمد على مدى إشراك الجمهور المستهدف في تصميمها وتنفيذها، حيث لم تُسجَل حالات واسعة لمشاركة الشباب في إعداد المواد التوعوية، بل إن معظم الحملات أعدت بطريقة مركزية لا تتضمن التفاعل مع المتلقين، وهذا ما يقلل من فرص التأثير، لأن الرسائل تنطلق من جهة رسمية ولا تعبّر عن الواقع الحياتي للشباب الذين يعيشون في بيئة مليئة بالفوضى المرورية، وبالمقابل فإن الدراسات العالمية أثبتت أن أكثر الحملات نجاحاً هي تلك التي تُبنى على القصص الواقعية وتجارب الأفراد والمجتمع المحلي، مما يمنحها مصداقية وقوة إقناع أكبر ومن الضروري أيضاً الإشارة إلى غياب أدوات التقييم والمتابعة للحملات في ليبيا، فلا توجد بيانات دقيقة حول عدد المستفيدين منها، ولا حول التغيرات السلوكية التي أحدثتها، كما لا يتم تحليل أسباب فشل أو نجاح الحملات بشكل علمي، وهذه الفجوة تعني أن التجارب لا تُراكم ولا يُستفاد منها، مما يؤدي إلى تكرار نفس الأساليب والأخطاء في كل حملة جديدة، ويؤكد غياب آلية التقييم أن هذه الحملات في الغالب لا تُصمّم على أساس علمي، وإنما تُنفذ بناء على اجتهادات فردية أو تقليد لتجارب خارجية دون تكييفها للواقع الليبي.⁽¹⁴⁾

وفي النهاية يبدو أن فاعلية الحملات التوعوية المرورية في ليبيا خصوصاً تلك الموجهة إلى فئة الشباب، ما تزال محدودة وغير كافية للحد من الحوادث المتزايدة، ويعود ذلك إلى مجموعة من العوامل، أبرزها ضعف الرسالة، وعدم ملائمتها للواقع النفسي والاجتماعي للفئة المستهدفة، وغياب الاستمرارية، وضعف ثقة الجمهور بالمؤسسات، وغياب منظومة وطنية متكاملة للسلامة المرورية، ومن أجل تحسين هذه الفاعلية، لا بد من إعادة التفكير في فلسفة التوعية ذاتها، بحيث تتحول من خطاب وعظي تقليدي إلى مشروع وطني متكامل، يُبنى على العلم والمشاركة المجتمعية، ويستند إلى تقييم حقيقي للأثر.

رابعاً-التحديات النظرية والتنفيذية التي تواجه حملات التوعية المرورية في ليبيا والتي تحدّ من تأثيرها على سلوك الشباب:

تُعدّ حوادث المرور من أبرز المشكلات المجتمعية التي تشكّل تهديداً مستمراً على حياة الأفراد وسلامة البنية التحتية، حيث تتسبّب سنوياً في خسائر بشرية ومادية جسيمة، وتزداد خطورة هذه الظاهرة في السياقات التي تعاني من هشاشة مؤسسية، إذ إن واقع الطرق في ليبيا يعكس تحديات مركّبة على المستويين النظري والتنفيذي، تجعل من الجهود المبذولة في مجال التوعية المرورية محدودة الأثر، خاصة في أوساط الشباب الذين يمثلون الفئة الأكثر تورطاً في الحوادث المرورية بحسب الإحصاءات المحلية المتوفرة ومن الناحية النظرية تعاني حملات التوعية المرورية في ليبيا من غياب إطار علمي ممنهج يقوم على أسس تربوية وسلوكية مدروسة، فغالباً ما يتم إنتاج هذه الحملات بأسلوب تقليدي قائم على النصح المباشر والتلقين، دون توظيف نماذج نفسية واجتماعية متخصصة كـ"نظرية التغيير السلوكي" أو "نموذج المعتقدات الصحية"، وهي نماذج ثبتت فعاليتها في تشكيل الاتجاهات وتعديل السلوك في البيئات المتطورة، وإن الخطاب الإعلامي المروري، كما هو متداول في الإعلام الليبي، يفتقر إلى العمق التحليلي والبعد الإقناعي المطلوبين لإحداث التأثير المطلوب في سلوك الشباب، ويغلب عليه الطابع السلطوي المستند إلى التهديد بالعقوبة، وهو ما قد يؤدي إلى نتائج عكسية، لا سيما في بيئة تعاني أصلاً من ضعف في مؤسسات الردع والرقابة وتُضاف إلى هذه التحديات النظرية، معضلات مرتبطة بالتخطيط الإعلامي، من حيث اختيار توقيت بث الرسائل، وتحديد المنصات المناسبة، ومدى توافق المحتوى مع الخصائص النفسية والثقافية للفئات المستهدفة، فالشباب الليبي اليوم، مثل أقرانه في المنطقة، متأثر بشكل رئيسي بمنصات الإعلام الرقمي والتواصل الاجتماعي، غير أن

الخطاب التوعوي ما يزال يعتمد بشكل كبير على الملصقات التقليدية والإعلانات الإذاعية، متجاهلاً البيئة الاتصالية الرقمية المعاصرة، و كما أن ضعف التنسيق بين المؤسسات الحكومية (كالإدارة العامة للمرور ووزارة التعليم والإعلام) يُسهم في تفتيت الجهود وضياح الرسائل، فلا تُبنى الحملات ضمن استراتيجية وطنية واضحة الأهداف والمراحل⁽¹⁵⁾.

وأما على المستوى التنفيذي، فإن التحديات تبدو أكثر تعقيداً، نظراً إلى طبيعة السياق الليبي الذي يشهد اضطرابات سياسية وأمنية متواصلة، انعكست سلباً على الأداء المؤسسي في مختلف القطاعات، ومنها قطاع النقل والمرور، فالبنية التحتية المتهاكلة للطرق، وانتشار المركبات غير المرخصة، وغياب منظومة فعّالة لضبط المخالفات المرورية، تُعد من بين أبرز المعوقات التي تجعل التوعية النظرية عاجزة عن تحقيق نتائج ملموسة، وذلك أن التوعية وحدها لا يمكن أن تؤدي دورها ما لم تُعزّز بتدخلات ميدانية داعمة، كتوفير بيئة مرورية آمنة وسليمة، وتفعيل الرقابة القانونية، وتطوير نظم النقل العام ويُعدّ التمويل أحد أبرز التحديات التنفيذية التي تعاني منها حملات التوعية المرورية، إذ تُواجه أغلب هذه المبادرات نقصاً حاداً في الموارد المادية، الأمر الذي يحول دون إنتاج محتوى عالي الجودة أو تنفيذ حملات واسعة النطاق، وفي حالات كثيرة، تعتمد المؤسسات القائمة على هذه الحملات على دعم خارجي أو جهود تطوعية محدودة النطاق والتأثير، ولعلّ هذا ما يفسّر ضعف الاستمرارية في حملات التوعية، إذ تظهر على فترات متقطعة وغير مترابطة، دون قياس جدي لمدى تأثيرها في السلوك العام وإن افتقار الحملات إلى عنصر المشاركة المجتمعية كإشراك الشباب أنفسهم في إعداد الرسائل أو تنفيذ الحملات يجعل التوعية تبدو وكأنها فعل فوقّي لا يلامس احتياجاتهم الفعلية ولا يتوافق مع أسلوب حياتهم وكما تبرز إشكالية سوسيولوجية مهمة تتعلق بطبيعة الثقافة السائدة لدى فئة الشباب، إذ إن الاستهانة بقوانين المرور والسلوكيات الخطرة مثل التسابق في الطرقات وقيادة المركبات دون رخصة أو بوسائل نقل معدلة، تعدّ من المظاهر المنتشرة بين الشباب، والتي لا يمكن معالجتها فقط عبر رسائل توعوية، بل تتطلب تغييراً في الثقافة الاجتماعية المرتبطة بالقيادة، وهو ما يستدعي تدخلاً على مستوى المناهج التعليمية، والمساجد، والإعلام الترفيهي، بهدف إعادة تشكيل التصورات المجتمعية حول القيادة الآمنة⁽¹⁶⁾.

مما سبق فإنه من الضروري التأكيد على أن التوعية المرورية، لكي تكون فعّالة، يجب ألا تُنظر إليها كعملية معزولة أو تكميلية، بل كجزء من استراتيجية وطنية شاملة تتضمن إصلاحات تشريعية، وتحديث البنية التحتية، وتفعيل الرقابة المرورية، وتكثيف الدراسات الميدانية التي تُعنى بتحليل سلوك السائقين، خاصة الشباب منهم. ومن المستحسن دعم الأبحاث الأكاديمية في هذا المجال من خلال تشجيع رسائل الماجستير والدكتوراه التي تتناول موضوعات التوعية المرورية لما لذلك من دور في بناء قاعدة معرفية محلية تُسهم في تطوير سياسات مرورية قائمة على بيانات دقيقة وتحليلات علمية متينة.

خامساً- حجم حوادث المرور في المجتمع الليبي، ونسبة الإصابات الناجمة عنها خلال السنوات الأخيرة:

يُمثل حجم حوادث المرور في ليبيا اليوم أحد أكثر التحديات إلحاحاً للصحة العامة والأمن المجتمعي، ليس فقط بسبب عدد الحوادث المسجلة سنوياً، بل كذلك بسبب حجم الخسائر البشرية والمادية التي تُخلفها، وما يترتب عليها من أعباء صحية واقتصادية ونفسية واجتماعية وتتضافر في خلفية الظاهرة مجموعة من العوامل البنيوية والسلوكية والمؤسسية؛ منها البنية التحتية المتقادمة في بعض المحاور، وتفاوت جودة طرق الربط بين المدن، وتزايد الاعتماد على المركبات الخاصة، وضعف الالتزام بضوابط السلامة، ناهيك عن تحديات إنفاذ القانون وتوافر خدمات الإسعاف والإنقاذ في الزمن الذهبي ما بعد الحادث وفي هذا الإطار، تُظهر البيانات الحديثة أن ليبيا تقف ضمن البلدان ذات العبء المرتفع لإصابات ووفيات حوادث الطرق، الأمر الذي يجعل رصد الاتجاهات الكمية للحوادث والإصابات وفهم نسبها أمراً لازماً لتصميم تدخلات فعّالة وتقيد التقديرات المرجعية لمنظمة الصحة العالمية بأن معدل الوفيات الناجمة عن حوادث المرور في ليبيا بلغ 34 وفاة لكل مئة ألف من السكان في عام 2021، مع تقدير عدد الوفيات بنحو 2287 وفاة لذلك العام، وهي حصيلة تعكس مستوى خطورة الظاهرة إذا ما قورنت بحجم السكان وبمعدلات الأقاليم المجاورة هذه

التقديرات الدولية توفر خلفية مقارنة، لكنها لا تغني عن الرجوع إلى الإحصاءات الوطنية التفصيلية التي تُظهر توزع الحوادث زمنياً ونوعياً وجغرافياً، وتكشف جانباً من ديناميات الإصابات ونسبها بين الضحايا. عند النظر إلى معطيات وزارة الداخلية الليبية خلال النصف الأول من عام 2023، تتضح ملامح الحالة المحلية بصورة أدق فقد سُجِّل خلال تلك المدة 4184 حادثاً مرورياً موزعة على مديريات الأمن، نتج عنها 1279 حالة وفاة، و3514 إصابة ما بين إصابات بليغة وطفيفة، مع تقدير للخسائر المادية المباشرة بأكثر من 32 مليون دينار ليبي وتعطي هذه الأرقام مؤشرات مركبة: فهي تعكس من ناحية كثافة الحوادث في فترة زمنية قصيرة نسبياً، ومن ناحية أخرى تُظهر اتساع قاعدة المصابين بما يفوق عدد الوفيات عدة مرّات، بما يترتب عليه عبء علاجي وتأهيلي طويل الأمد على النظام الصحي والأسر المتضررة، وإذا جُمِعت الوفيات والإصابات معاً بوصفها «ضحايا» الحوادث، فإن نسبة المصابين إلى إجمالي الضحايا في تلك الفترة تُقدَّر بحوالي 73.3%، مقابل 26.7% للوفيات، وهو توزيع يُبرز سعة نطاق الإصابة وما تستلزمه من قدرات إسعافية وجراحية وتأهيلية ونفسية، أما إذا قورنت الإصابات بعدد الحوادث المسجلة فستبلغ قرابة 84%، مع التنبيه المنهجي إلى أن حادثاً واحداً قد ينجم عنه أكثر من مصاب أو متوفى، ما يجعل النّسب هنا مؤشّرة على «كثافة الضرر» أكثر من كونها معدلاً مباشراً لخطر الإصابة في كل حادث منفرد هذه القراءة الكمية تساعد في تحديد أولويات خفض الإصابات عبر أدوات وقائية مركزة على نقاط الخلل الأكثر تسبباً في الأذى الجسيم⁽¹⁷⁾.

ولا تتوقف دلالة الأرقام عند نصف عام واحد، إذ إن مراجعة الاتجاهات الممتدة لسنوات تكشف اتساق المشكلة واستمراريتها فبحسب ما نشرته وزارة الداخلية في نهاية عام 2024 حول حصيلة خمس سنوات امتدت ما بين 2018 و2022، بلغ عدد الوفيات 9245 حالة، فيما قُدِّر عدد المصابين بسبب الحوادث بـ 11532 إصابة هذا يعني أن الإصابات شكّلت نحو 55.5% من إجمالي الضحايا المسجّلين في تلك الفترة، وهي نسبة أدنى من نظيرتها في النصف الأول من 2023، ما يوحي—بحذر منهجي—إما بزيادة حدة الإصابات المسجلة في 2023 أو بتحسّن قدرات الرصد والتبليغ عنها أو باختلاف منهجي في التصنيف بين الفترات، وهي كلها احتمالات تحتاج إلى تدقيق ميداني في مصادر البيانات وآليات الجمع ومع ذلك تظل الصورة العامة واضحة: الإصابات تميل لتكوين الأغلبية بين الضحايا عبر عدة سنوات، وهو ما يعني أن تحسين البقية ما بعد الحادث وتوسيع تغطية خدمات الطوارئ والإنعاش والرضوض قد يؤتي ثماره سريعاً في خفض الوفيات، لكنه لن يلغي العبء الكبير الناجم عن الإصابات التي تمتد تبعاتها إلى التعطّل الوظيفي، وفقدان الدخل، وتكاليف الرعاية طويلة الأمد وعند دمج هذه القراءة مع المعطيات الدولية والإقليمية، يتصاعد المنطق الداعي إلى استراتيجية وطنية شاملة تُعطي أولوية للممرات المرورية عالية الخطورة، وللتدخلات السلوكية والرقابية، ولتحسين منظومات ما بعد الحادث⁽¹⁸⁾.

وتتبدّى الحاجة إلى تتبّع دوريّ لأرقام الحوادث والإصابات على أساس شهري وفصلي وسنوي؛ لأنّ التقلبات الموسمية وحركة الأسفر بين المدن ونشاط الاقتصاد غير الرسمي قد تؤثر في معدلات التعرض للمخاطر تشير التغذية الراجعة الإعلامية والمؤسسية في عامي 2024 و2025 إلى استمرار تسجيل أعداد كبيرة من الحوادث وما ينجم عنها من وفيات وإصابات، فقد أظهرت بيانات منشورة أن إجمالي الحوادث المسجلة خلال عام 2024 قارب عشرة آلاف حادث، أسفرت عن 2441 وفاة وقرابة 4139 إصابة بليغة، كما سجّل الربع الأول لعام 2025 وحده أكثر من ألفي حادث مع مئات الوفيات والإصابات البليغة والطفيفة ورغم أن هذه الأرقام تحتاج دوماً إلى تثبيت رسمي نهائي وموحد المصدر، فإنها تُمثّل مؤشرات اتجاهية مهمة، خصوصاً حين تتسق مع صورة نصف 2023 في ضخامة الإصابات واتساع نطاقها، ومع تقديرات منظمة الصحة العالمية لمعدلات الوفيات لكل مئة ألف من السكان هذا التشابك بين الوطني والدولي في قياس العبء يسند الدعوة إلى آلية إحصائية مركزية تُنشر بانتظام مع مؤشرات أداء للوقاية والإنفاذ والإسعاف، بحيث تُبنى السياسات على أدلة زمنية قابلة للمقارنة

إن قراءة «النسبة المئوية للإصابات» لا ينبغي أن تقف عند حدود التوصيف العددي، بل ينبغي أن تُستخدم لتوجيه الموارد حيث يمكن تحقيق أكبر أثر وقائي فلو اعتمدت نتائج النصف الأول من 2023 معياراً

تشخيصياً، فإن ثلثي الضحايا تقريباً مصابون غير متوفين، ما يبرر الاستثمار المباشر في درء أسباب الإصابات البليغة على وجه الخصوص، مثل تهدئة السرعات في النقاط السوداء، وتشديد إنفاذ حزام الأمان ومقاعد الأطفال وخوذ الدراجات، وإدارة المخاطر المرتبطة بتشتت الانتباه واستخدام الهاتف أثناء القيادة، إضافة إلى الارتقاء بمعايير فحص المركبات والصيانة الدورية بالموازاة، فإن خفض «كثافة الضرر» لكل حادث يتطلب تحسين الاستجابة ما بعد الحادث عبر التبليغ السريع، وتغطية الإسعاف، وتدريب فرق الطوارئ على بروتوكولات الرضوض، وتوزيع تجهيزات الإنعاش على محاور الحركة عالية الخطر، لأن دقائق معدودة تفصل بين إصابة قابلة للإنقاذ وإعاقة دائمة أو وفاة. وفي الأجل المتوسط، ستسمح سلسلة زمنية مستقرة من المؤشرات- عدد الحوادث، عدد الوفيات، عدد الإصابات البليغة والطفيفة، ونسب كل منها- بقياس جدوى كل إجراء على حدة، وتعديل السياسات وفق الأثر المتحقق في خفض الوفيات والإصابات على حد سواء إن جعل «نسبة الإصابات إلى إجمالي الضحايا» مؤشراً أساسياً في لوحة قيادة السلامة المرورية سعيين صانع القرار على موازنة الاستثمار بين الوقاية الأولية والإنقاذ والتأهيل، كما سيساعد الباحثين على رصد التحولات في نمط الإصابات عبر الزمن وربطها بتغيرات السلوك والبنية والإنفاذ⁽¹⁹⁾.

مما سبق فإن الصورة الكلية التي ترسمها الأرقام الحديثة تقول بوضوح إن ليبيا تواجه عبئاً كبيراً من حوادث المرور يتمثل في عدد كبير من الحوادث سنوياً، ونسبة مرتفعة من الإصابات ضمن هيكل الضحايا، ومعدل وفيات سكاني مرتفع قياساً بالمعايير العالمية غير أن هذه الصورة ليست قدراً محتوماً؛ إذ تُظهر تجارب دول عديدة أن مزيجاً مدروساً من تحديث البنية، وتكثيف إنفاذ القانون الذكي، والحملات السلوكية الموجهة، ورفع جهوزية منظومة الإسعاف والرضوض، قادر على خفض الوفيات والإصابات خلال سنوات قليلة ويبقى الشرط المسبق لكل ذلك هو ترسيخ الشفافية الإحصائية والتحديث المنتظم للبيانات بما يسمح بمساءلة السياسات وتعلمها من نجاحاتها وإخفاقاتها، وبما يضمن أن النسبة المئوية للإصابات لا تبقى رقماً مجرداً، بل تتحول إلى بوصلة لإعادة توجيه الجهود نحو المواضيع التي تُنقذ أكبر عدد ممكن من الأرواح وتحد من الإعاقة والتكاليف الاجتماعية.

ملخص النتائج:

1- أشارت نتائج الدراسة أن حملات التوعية المرورية الموجهة للشباب في السياق الليبي تتميز بتركيزها على الرسائل المباشرة والمبسطة التي يسهل فهمها واستيعابها وتعتمد هذه الحملات على أسلوب بصري جذاب يوظف الصور والفيديوهات المؤثرة لشد انتباه الفئة المستهدفة كما تتسم باستخدام لغة قريبة من الشباب تجمع بين الطابع الإرشادي والتحفيزي لتشجيع الالتزام بالسلوكيات المرورية الآمنة وتستعين الحملات بقصص واقعية وحوادث سابقة لزيادة التأثير العاطفي وترسيخ الرسائل إضافة إلى ذلك تراعي هذه الحملات خصوصية البيئة الثقافية والاجتماعية الليبية لضمان فاعليتها وانتشارها بين الشباب.

2- أظهرت نتائج الدراسة أن مضامين حملات التوعية المرورية في ليبيا تتوافق بدرجة كبيرة مع الخصائص النفسية والسلوكية لفئة الشباب من حيث أسلوب العرض وجاذبية الرسائل فقد نجحت في استخدام عناصر التشويق والإثارة التي تستحوذ على اهتمام الشباب وتحفز تفاعلهم كما وظفت أساليب الإقناع العاطفي والعقلي بشكل متوازن، مما عزز من قدرتها على التأثير في الاتجاهات المرورية لديهم وأسهمت هذه المضامين في زيادة الوعي بالمخاطر وتعزيز الشعور بالمسؤولية أثناء القيادة ومع ذلك فإن التأثير الإيجابي على تعديل السلوك يتطلب استمرارية الحملات وتنوع أساليبها لضمان ترسيخ السلوكيات الآمنة.

3- بينت نتائج الدراسة أن الحملات التوعوية المرورية كان لها دور ملحوظ في الحد من الحوادث المرورية بين الشباب الليبي، من خلال رفع مستوى الوعي بخطورة المخالفات المرورية وتعزيز الالتزام بالقوانين فقد ساهمت هذه الحملات في نشر ثقافة القيادة الآمنة، وتقليل السلوكيات المتهورة على الطرق، خاصة تلك المرتبطة بالسرعة الزائدة واستخدام الهاتف أثناء القيادة كما أدى اعتماد أساليب تواصل مبتكرة ولغة قريبة من الشباب إلى زيادة التفاعل والاستجابة الإيجابية للرسائل التوعوية ومع ذلك يبقى تعزيز الفاعلية مرهوناً بالاستمرارية، وتكامل الجهود مع تطبيق صارم للقوانين وتحسين البنية التحتية للطرق.

4-بينت نتائج الدراسة أن حملات التوعية المرورية في ليبيا تواجه جملة من التحديات النظرية والتنفيذية التي تحد من قدرتها على التأثير الفعّال في سلوك الشباب فعلى الصعيد النظري تعاني بعض الحملات من ضعف في الدراسات المسبقة التي تحدد بدقة احتياجات الشباب وخصائصهم النفسية والسلوكية، مما يؤدي إلى فجوة بين مضمون الرسائل وسلوك الفئة المستهدفة أما على الصعيد التنفيذي فتبرز مشكلات تتعلق بمحدودية الموارد المالية والبشرية، وضعف التنسيق بين الجهات المعنية بالسلامة المرورية كما تتأثر الفاعلية بغياب الاستمرارية والاكتفاء بحملات موسمية قصيرة الأمد، إضافة إلى ضعف التغطية الإعلامية المتنوعة التي تصل إلى مختلف شرائح الشباب ويُضاف إلى ذلك قصور في آليات التقييم والمتابعة لقياس أثر الحملات وتطويرها وفق النتائج.

5-أكدت نتائج الدراسة أن استعراض حجم حوادث المرور في المجتمع الليبي بلغت مستويات مقلقة خلال السنوات الأخيرة، حيث تُسجّل آلاف الحوادث سنوياً مخلفةً آلاف الضحايا بين قتلى ومصابين وتوضح الإحصاءات أن نسبة الإصابات تشكل الأغلبية من إجمالي الضحايا، إذ تراوحت بين 55% و73% وفق الفترات الزمنية المدروسة، ما يعكس عبئاً صحياً واجتماعياً كبيراً وتكشف هذه النسبة أن الأثر لا يقتصر على الخسائر البشرية الفادحة، بل يمتد إلى أعباء طويلة الأمد على الأسر والنظام الصحي، كما يُظهر اتجاه الأرقام أن الظاهرة مستمرة بل تتفاقم أحياناً، وهو ما يستدعي استراتيجيات وقائية وعلاجية متكاملة.

التوصيات:

- 1- تصميم حملات توعية مخصصة لفئة الشباب، تأخذ في الاعتبار الخصائص العمرية، النفسية، والاجتماعية لهذه الفئة، وتبتعد عن الأسلوب التقليدي.
- 2- اعتماد خطاب تفاعلي تحفيزي في الرسائل التوعوية، يُركّز على الإقناع والتأثير العاطفي والسلوكي، بدلاً من الاعتماد فقط على التهديد بالعقوبة.
- 3- توظيف وسائل الإعلام الرقمية والتواصل الاجتماعي (فيسبوك، تيك توك، إنستغرام) بشكل فعّال، كونها الوسائل الأكثر استخداماً من قبل الشباب الليبي.
- 4- إشراك الشباب أنفسهم في تصميم وتنفيذ الحملات التوعوية، مما يعزز من انخراطهم ويزيد من قبولهم للرسائل المُوجّهة إليهم.
- 5- دمج مفاهيم السلامة المرورية في المناهج التعليمية منذ المراحل الدراسية المبكرة، لترسيخ ثقافة مرورية إيجابية على المدى الطويل.
- 6- استخدام نماذج علمية في بناء الحملات، مثل نموذج التغيير السلوكي، ونموذج المعتقدات الصحية، لتوجيه الرسائل بشكل مدروس وفعّال.
- 7- ربط حملات التوعية بإجراءات تنفيذية واضحة، مثل الرقابة على الطرق، وتطبيق قانون المرور بشكل عادل ومنضبط، لتعزيز مصداقية الرسائل.
- 8- تحديث البنية التحتية المرورية، بما يشمل وضع الإشارات الأرضية، الإضاءة، والكاميرات، لتوفير بيئة آمنة تواكب التوعية النظرية.
- 9- تفعيل دور مؤسسات المجتمع المدني في التوعية المرورية من خلال الشراكة مع الجهات الرسمية، وتنظيم حملات ميدانية في الأحياء والجامعات.
- 10- دعم الأبحاث الميدانية المحلية حول السلامة المرورية وسلوك الشباب، وتشجيع رسائل الماجستير والدكتوراه في هذا المجال لتوفير قاعدة بيانات وطنية.
- 11- توفير تمويل مستدام ومنظم لحملات التوعية، يضمن استمرارها على مدار العام، لا أن تكون موسمية أو ردود أفعال لحوادث فقط.
- 12- وضع خطة وطنية استراتيجية للتوعية المرورية، تتضمن أهدافاً مرحلية، وأدوات قياس فعّالة لتقييم الأثر وتوجيه التحسينات.
- 13- تنويع أدوات التوعية لتشمل المسرح التفاعلي، الأفلام القصيرة، ورواية قصص حقيقية لضحايا الحوادث، مما يُضفي بُعداً إنسانياً مؤثراً على الجمهور المستهدف.

الهوامش:

- 1- أحمد محمد الحسيني، التربية المرورية وأثرها في سلوك السائقين، ط(1)، دار المعرفة الجامعية، عمان، 2017 م، ص 32.
- 2- سامي علي الحمادي، دراسة سلوكيات الشباب المرورية وتأثيرها على السلامة العامة، دار الفجر للنشر، ط (1)، بيروت، 2012 م، ص 22.
- 3- خالد محمد الزيدي، التوعية المرورية وأثرها في الحد من الحوادث، ط (3)، دار النهضة العربية، القاهرة، 2015 م، ص 55.
- 4- عامر بن ناصر المطير، حوادث المرور في الوطن العربي: حجمها وتقدير تكاليفها الاقتصادية، ط (1)، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، مركز الدراسات والبحوث، الرياض، 2006 م، ص 33.
- 5- إبراهيم محمد علي محمد، حوادث الطرق ومستوى السلامة المرورية في ليبيا، مجلة البيان العلمية، كلية الآداب، ع (2)، 2019 م، ص 31.
- 6- الصادق علي انبيه، أسباب حوادث المرور في ليبيا، مجلة علوم التربية، ع (12)، 2024 م، ص 40.
- 7- إيمان هاجر مقيدش، دور حملات التوعية المرورية في نشر ثقافة السلامة المرورية، مجلة الآداب والعلوم الاجتماعية، مج (18)، ع (1)، دار النشر جامعة سطيف، الجزائر، 2024 م، ص 44.
- 8- سفيان عصماني، توظيف حملات التسويق الاجتماعي في التوعية لتعزيز مفهوم السلامة المرورية وتحقيق التنمية المجتمعية، مجلة العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، مج (16)، ع (16)، 2016 م، ص 132.
- 9- جمال بوحفص، "دور حملات التوعية المرورية في تغيير السلوك المروري للشباب، مجلة الآداب والعلوم الاجتماعية، جامعة سطيف، ع (1)، 2021 م، ص 292.
- 10- الطيب جاب الله، ومليكة ماقري، "الدور التوعوي لمؤسسات المجتمع المدني في مجال السلامة المرورية"، مجلة جودة الخدمة العمومية للدراسات السوسيوولوجية والتنمية الإدارية، مج (1)، ع (2)، 2018 م، ص 73.
- 11- فاطمة مساني، الثقافة المرورية ودورها في التقليل من حوادث المرور في الجزائر، مجلة المعارف، مج (7)، ع (12)، 2012 م، ص 125.
- 12- أديب محمد خضور، حملات التوعية المرورية العربية، ط (1)، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، السعودية، 2007 م، ص 145.
- 13- محسن العجمي عيسى، السلامة المرورية: الواقع والتطلعات، ط (2)، الرياض، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، 2009 م، ص 22.
- 14- سعد الدين محمد عشاوي، إدارة المرور، ط (1)، الرياض، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، 2006 م، ص 175.
- 15- ودة مصطفى بني أحمد، حوادث المرور: أسبابها وعلاجها من منظور تربوي إسلامي، ط (1)، فضاءات للنشر والتوزيع، عمان، 2009 م، ص 159.
- 16- أحمد رضا عبد الله و طارق محمد عبد الله عبود، قواعد وآداب المرور والتحقيق في حوادث الطرق، ط (2)، أكاديمية مبارك للأمن، 2005 م، ص 131.
- 17- الصادق علي انبيه، أسباب حوادث المرور في ليبيا، مجلة علوم التربية، ع (12)، يونيو طرابلس: المركز الليبي للبحوث والدراسات التربوية، 2023 م، ص 488.
- 18- إبراهيم محمد علي محمد، حوادث الطرق ومستوى السلامة المرورية في ليبيا، مجلة البيان العلمية، ع (2)، نقابة أعضاء هيئة التدريس بجامعة سرت، (يناير 2019 م)، ص 55.
- 19- وزارة الداخلية - إدارة شؤون المرور والتراخيص، وزارة الداخلية: حوادث الطرق تسببت في وفاة 171 شخصاً في ديسمبر الماضي، "طرابلس: وكالة الأنباء الليبية (وال)، 26 يناير/كانون الثاني 2025 م.