

أثر النمو الحضري على حوادث المرور في المدينة

The impact of urban growth on traffic accident in the city

مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر شعبة علم الاجتماع تخصص علم الاجتماع
الحضري

تحت إشراف الدكتورة:

* روابحي سناء

إعداد الطالبة:

- قبلي أميمة

أمام لجنة المناقشة

الصفة	الرتبة	الأستاذ/ة)
رئيسا	أستاذ مساعد - أ-	رحال نبيل
مشرفا ومقررا	أستاذ محاضر - أ-	سناء روابحي
ممتحنا	أستاذ محاضر - ب-	عباسي سلوى

A large, stylized calligraphic illustration of the Basmala (Bismillah) in Arabic script. The text is rendered in a bold, black, three-dimensional font with white highlights and shadows, giving it a sculptural appearance. The letters are thick and expressive, with some characters like 'Alif' and 'Lam' being particularly prominent. The overall composition is dynamic and artistic, typical of modern Islamic calligraphy.

شكر وعرفان

نحمد الله عزوجل الذي وفقنا في إتمام هذا البحث العلمي ، والذي

الهمنا الصحة والعافية والعزيمة فالحمد لله حمدا كثيرا

نتقدم بجزيل الشكر والتقدير إلى الأستاذة والدكتورة المشرف سناء

روابي على كل ما قدمته لنا من توجيهات ومعلومات قيمة ساهمت في

إثراء موضوع دراستنا وجوانبها المختلفة

كما نتقدم بجزيل الشكر لجميع من ساعدونا في الحصول على البيانات

اللازمة لإتمام هذا العمل

شكرا كذلك لكل من علمنا حرفا، كلمة ومقياسا

شكرا لكل الأستاذة المحترمين

الفهرس

فهرس المحتويات :

الصفحة	العناوين
5	فهرس المحتويات
2	ملخص
5	مقدمة
7	الفصل الاول : الاطار العام للدراسة
8	1تحديد الاشكالية
9	2فرضيات الدراسة
9	3 اسباب اختيار الموضوع
10	4اهداف الدراسة
10	5اهمية الدراسة
11	6الدراسات السابقة
14	7المقاربة النظرية
15	8تحديد مفاهيم الدراسة
18	الفصل الثاني : التاصيل النظري لموضوع الدراسة
20	ا. النمو الحضري
21	تمهيد
21	1 التحليل الحضري في السوسولوجيا الكلاسيكية
24	2 مظاهر النمو الحضري
26	3 عوامل النمو الحضري
28	4 اثار النمو الحضري
28	5 مشكلات النمو الحضري
30	II. حوادث المرور
30	1 اسباب حوادث المرور
33	2 الاثار المترتبة عن حوادث المرور
32	3 انواع حوادث المرور
36	4 اساليب و وسائل الوقاية من مشكلة حوادث المرور

39	5 وسائل الوقاية من حوادث المرور
41	الفصل الثالث : الاجراءات المنهجية للدراسة
43	تمهيد
43	1مجالات الدراسة
46	2 العينة وكيفية اختيارها
46	3 العينة
47	4 ادوات جمع البيانات
48	الفصل الرابع : عرض و تحليل و مناقشة البيانات
49	1التحليل السوسيولوجي لاسئلة دليل المقابلة
78	2الاستنتاج العام لدليل المقابلة
79	3تحليل نتائج الدراسة فيضوء الفرضيات
80	4تحليل نتائج الدراسة في ضوء الدراسات السابقة
81	5تحليل نتائج الدراسة في ضوء المقاربة النظرية
81	6 النتائج العامة
83	خاتمة
84	الصعوبات
85	التوصيات
87	قائمة المصادر و المراجع
88	الملاحق

المخلص

ملخص :

تهدف هذه الدراسة إلى تحليل العلاقة بين النمو الحضري وحوادث المرور في البيئة الحضرية الجزائرية، من خلال اتخاذ مدينة خنشلة نموذجا ميدانياً. وقد جاءت هذه الدراسة في ظل ما تشهده المدن الجزائرية من توسع عمراني متسارع وغير مهيكّل في كثير من الأحيان، أدى إلى ظهور عدة مشكلات حضرية، من بينها الارتفاع المقلق في معدلات حوادث المرور، نتيجة اختلالات على مستوى التخطيط، البنية التحتية، وسلوكيات مستعملي الطريق.

اعتمدت الدراسة على منهج تحليلي مدعّم بأدوات ميدانية، شملت الملاحظة المباشرة، المقابلات مع الفاعلين المحليين، و الوثائق والإحصائيات الرسمية. وركزت على تشخيص واقع التوسع العمراني في مدينة خنشلة، وتحديد ارتباطه بمواقع تركّز الحوادث المرورية، مع محاولة تفسير الأسباب الكامنة وراء ذلك. وقد توصلت الدراسة إلى أن النمو الحضري غير المنظم في المدينة ساهم في خلق بيئة مرورية غير آمنة، نتيجة لتفاقم الاكتظاظ المروري، ضعف البنية التحتية، غياب التنسيق بين الجهات المسؤولة، وانخفاض مستوى الثقافة المرورية لدى بعض الفئات. كما تبين أن هناك علاقة طردية بين وتيرة التوسع الحضري وعدد الحوادث المسجلة، خاصة في المناطق التي نشأت حديثاً دون مراعاة للتهيئة المرورية. واختتمت الدراسة بجملة من التوصيات، من أبرزها ضرورة دمج التخطيط المروري ضمن الاستراتيجيات العمرانية، وتفعيل الرقابة المرورية، إلى جانب تعزيز التوعية والتربية المرورية لدى مستعملي الطريق، بما يساهم في الحد من حوادث المرور وضمان سلامة التنقل داخل المدن.

Abstract:

This study aims to analyze the relationship between urban growth and traffic accidents within the urban environment of Algerian cities, using the city of Khenchela as a field case study. The research emerges against the backdrop of rapid and often unplanned urban expansion in Algerian cities, which has resulted in various urban problems, notably the alarming increase in traffic accident rates. These issues stem from deficiencies in urban planning, infrastructure, and the behavior of road users.

The study employs an analytical descriptive methodology supported by field tools, including direct observation, interviews with local stakeholders, and the analysis of official documents and statistics. It focuses on diagnosing the reality of urban expansion in Khenchela and

identifying its correlation with accident-prone locations, while attempting to explain the underlying causes.

Findings indicate that unregulated urban growth has contributed to creating an unsafe traffic environment due to increased congestion, inadequate infrastructure, lack of coordination between responsible authorities, and low traffic awareness among certain groups. Moreover, a direct correlation was observed between the pace of urban expansion and the number of recorded accidents, particularly in newly developed areas lacking proper traffic arrangements.

The study concludes with a series of recommendations emphasizing the integration of traffic planning into urban development strategies, enhancing traffic enforcement, and promoting road safety education among road users, all aimed at reducing traffic accidents and ensuring safer urban mobility.



المقدمة

أضحى النمو الحضري في العقود الأخيرة من أبرز الظواهر التي تشهدها المدن، لاسيما في الدول النامية، نتيجة لعوامل متعددة أهمها التحول الديمغرافي، والهجرة الداخلية، والتوسع العمراني غير المخطط. وقد أدى هذا النمو في كثير من الحالات، إلى تحولات عميقة في البنية المكانية والوظيفية للمدن، ما نتج عنه مجموعة من الإشكالات الحضرية المركبة، وعلى رأسها مشكلات النقل وحوادث المرور. في الجزائر، تعرف المدن توسعاً عمرانياً متسارعاً تميّزه في كثير من الأحيان العشوائية وغياب الرؤية التخطيطية الشاملة. هذا الوضع أفرز مظاهر اختلال في النسيج الحضري، انعكست سلباً على شبكة الطرق ونظام التنقل داخل المدينة، وأسهمت في تفاقم ظاهرة حوادث المرور، التي لم تعد مجرد حالات معزولة، بل أصبحت تمثل إحدى أبرز مظاهر الاختلال الحضري ومصدراً للقلق الاجتماعي والصحي والاقتصادي.

وتعدّ مدينة خنشلة نموذجاً دالاً على هذا الواقع، إذ شهدت في السنوات الأخيرة توسعاً عمرانياً كبيراً، لم يصاحبه تطور مواز في البنية التحتية المرورية، ما أدى إلى اختناقات في حركة السير، وتزايد عدد الحوادث، خاصة في المحاور الحضرية الكبرى ومداخل الأحياء الجديدة.

انطلاقاً من هذا الواقع، تسعى هذه الدراسة إلى دراسة أثر النمو الحضري على حوادث المرور في مدينة خنشلة، من خلال تشخيص أنماط التوسع العمراني، وتحديد تأثيراته على السلامة المرورية، وذلك بالاستناد إلى معطيات ميدانية وأدوات بحث علمية تهدف إلى تقديم رؤية تحليلية شاملة للظاهرة.

وتكمن أهمية الموضوع في كونه يتقاطع مع قضايا التخطيط الحضري، والتنقل المستدام، وسلامة المواطنين، وي طرح إشكالية مركزية حول مدى قدرة المدن الجزائرية على مواكبة متطلبات النمو الحضري وفق منظور يراعي التوازن بين التوسع العمراني وضمان شروط السلامة والتنقل الفعال .

وفي هذا السياق، تسعى هذه الدراسة إلى تحليل أثر النمو الحضري على حوادث المرور في المدينة، من خلال الوقوف عند العوامل الهيكلية والتنظيمية والاجتماعية المرتبطة بالتحولات الحضرية الحديثة، واستكشاف أوجه القصور في السياسات المرورية والتخطيط العمراني.

تقوم هذه الدراسة على خطة منهجية تتضمن المحاور التالية:

الفصل الأول: الإطار المفاهيمي والمنهجي للدراسة

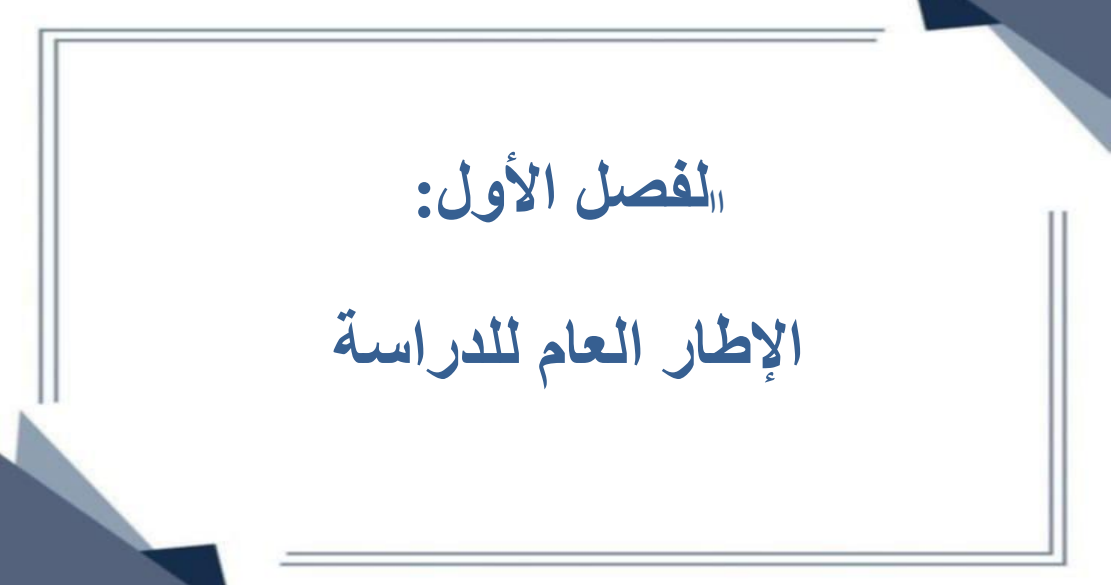
يتناول هذا الفصل تحديد المفاهيم الأساسية المرتبطة بالنمو الحضري وحوادث المرور، إلى جانب عرض الإشكالية، الفرضيات، أهداف الدراسة، الفصل الثاني: التاصيل النظري لموضوع الدراسة يتناول هذا الفصل التحولات الحضرية ومؤشرات حوادث المرور

الفصل الأول: الإطار العام للدراسة

يتم من خلاله تحليل الواقع العمراني للمدينة المدروسة، وتطور البنية التحتية، والتغيرات السكانية، ومعدلات الحوادث المسجلة.

الفصل الثالث : الاجراءات المنهجية للدراسة ، يتضمن مجالات الدراس و المنهج المستخدم والعينة وكيفية اختيارها وادوات جمه البيانات

الفصل الرابع : عرض وتحليل ومناقشة البيانات ، تحليل اسئلة المقابلة ، تحليل الفرضيات والدراسات السابقة والمقاربة النظرية ، وكذلك يتضمن جملة من التوصيات الكفيلة بالحد من حوادث المرور في ظل النمو الحضري ، انطلاقا من النتائج المتوصل اليها .



الفصل الأول: الإطار العام للدراسة

1. تحديد الإشكالية
2. فرضيات الدراسة
3. أسباب اختيار الموضوع
4. أهمية وأهداف الدراسة
5. الدراسات السابقة
6. المقاربة النظرية

1. تحديد المفاهيم تحديد الإشكالية:

شهد العالم في العصر الحديث توسعا حضريا و نموا عمراني نتيجة للتطورات الاقتصادية والاجتماعية والتكنولوجية المتسارعة، و التي أحدثت تغيرات جذرية في أنماط الحياة وأنظمة التخطيط العمراني . فقد أصبحت المدن مراكز رئيسية تستقطب السكان بسبب توفر فرص العمل و الخدمات المتنوعة مما أدى إلى زيادة الكثافة السكانية بشكل مستمر ،بالإضافة إلى التحولات الاقتصادية التي رفعت من معدلات الهجرة الداخلية والخارجية نحو المراكز الحضرية الكبرى.

و نتيجة لهذا النمو السريع ، برزت الحاجة الماسة إلى إنشاء مدن جديدة و توسيع المدن القائمة لتلبية الطلب المتزايد على السكن و الخدمات و البنية التحتية ، و على الرغم من أن التوسع الحضري يعد مؤشرا على التنمية و التقدم ، إلا انه في الوقت ذاته يطرح العديد من التحديات التي تؤثر على مختلف جوانب الحياة اليومية أبرزها ما يتعلق بالنقل و التنقل داخل المدن.

فمع ازدياد أعداد السكان و المركبات ،تتعرض البنية التحتية للنقل لضغط هائل.

لاسيما في ظل غياب التخطيط الحضري المستدام الذي يأخذ بعين الاعتبار الحاجة إلى شبكات طرق متطورة و وسائل نقل جماعي فعالة و حلول ذكية لإدارة حركة المرور ،هذا التوسع الغير المخطط يؤدي إلى ازدحامات مرورية خانقة ، تؤثر سلبا على الإنتاجية اليومية للسكان و تتفاقم المشكلات المرورية لتشمل ارتفاع معدلات حوادث المرور .

تعتبر حوادث المرور من بين أهم المشاكل التي تعاني منها شعوب العالم نظرا لما تخلفه من خسائر مادية و بشرية تنعكس سلبا على البلدان، و تؤثر على سلامة الأفراد و استقرار المجتمعات و الجوائر كغيرها من مدن العالم تعاني مشكلة حوادث المرور ، حيث يشهد معدلات حوادث المرور حسب ما نسمعه و نقراه من أخبار و تقارير حول الظاهرة ارتفاعا ملحوظا يدعو لضرورة البحث و الدراسة المعمقة لهذه الظاهرة من عدة جوانب.

تعاني المدن الجزائرية مثل غيرها من المدن تحديات مرتبطة بنقل السكان داخلها، و مدينة خنشلة كباقي المدن تمتاز بكثافة سكانية مرتفعة فقد بلغت وفق إحصائيات سنة 2008 ما يعادل 108، 580 نسمة وارتفعت إلى 48500 نسمة وفقا لإحصائيات 2019.

مما يعكس أهمية موقعها الاستراتيجي ،و رغم هذا التطور إلا أن المدينة تواجه مشكلات عمرانية نتيجة لظهور أحياء غير مخططة وامتداد عشوائي في التوزيع العمراني مثل (لحسنواي) بولاية خنشلة.

هذا الوضع أدى إلى اضطرابات في حركة النقل الحضري و تراجع مستوى الخدمات العامة ، حيث يضطر السكان إلى قطع مسافات طويلة مشيا على الأقدام و استخدام و سائل نقل غير ملائمة مما يترتب عليها آثار اقتصادية و اجتماعية سلبية مثل (حوادث المرور و ازدحام المروري)

الفصل الأول: الإطار العام للدراسة

بناء على الطرح السابق تتمحور إشكالية الدراسة حول اثر النمو الحضري على حوادث المرور في المدينة مع التركيز على تأثير الزيادة السكانية و التوسع العمراني على حوادث المرور و من خلال هذه المعطيات تكون لدينا تساؤل رئيسي تمثل في:

- كيف يؤثر النمو الحضري على زيادة حوادث المرور في المدينة ؟
و تحت هذا التساؤل تندرج التساؤلات الفرعية التالية:

- ✓ هل تزايد النمو الحضري يؤدي إلى تزايد حوادث المرور داخل المناطق الحضرية ؟
- ✓ هل يؤدي تزايد الهجرة إلى المناطق الحضرية إلى زيادة حوادث المرور ؟

2. فرضيات الدراسة

الفرضية الرئيسية :

- يؤثر النمو الحضري على زيادة حوادث المرور من خلال زيادة الكثافة المرورية و التوسع العمراني على حساب البنية التحتية لحركة النقل.

الفرضيات الفرعية :

- النمو الحضري يقلل من كفاءة الحركة المرورية ويزيد من الحوادث المرورية
- التوسع العمراني غير المخطط يؤدي إلى زيادة حوادث المرور في المدينة .

3. أسباب اختيار الموضوع :

ترجع أسباب اختيار الدراسة الحالية و التي بعنوان " اثر النمو الحضري على حوادث المرور في المدينة " إلى جملة من الأسباب (الذاتية و الموضوعية) :

الذاتية :

- 1 الانتماء إلى مجال الدراسة
- 2 الميل إلى دراسة مثل هذه المواضيع باعتبارها مهمة جدا في مجال علم الاجتماع
- 3 ملاحظتي اليومية لزيادة حوادث المرور نتيجة التوسع العمراني الغير منظم في مدينتي
- 4 رغبتي في فهم الأثر الذي يؤثره النمو الحضري على حوادث المرور بشكل أعمق
- 5 الجمع بين الجانب النظري و التحليل الميداني لتقديم نتائج ذات بعد تطبيقي

الموضوعية :

1. دراسة تأثير النمو الحضري على حوادث المرور في المدينة ومعالجتها لضمان حياة كريمة في ظل تحديات متعددة .
2. مدينة خنشلة تواجه مشكلات مرورية متعددة بسبب النمو الحضري أبرزها الازدحام المروري و السلوكيات الخاطئة للسائقين , مما يتطلب الاهتمام و المعالجة .

الفصل الأول: الإطار العام للدراسة

3. تعدد العوامل المتداخلة في الحوادث المرورية كالكثافة السكانية ، و توزيع الأنشطة ، البنية التحتية ، مما يستدعي دراسة متكاملة تربطها بالنمو الحضري
تأثير النمو الحضري على سلوك مستخدمي الطريق ، مثل زيادة التهور أو قلة الالتزام بالقوانين في بعض المناطق

4. أهداف الدراسة :

العلمية :

- 1) تحليل العلاقة بين النمو الحضري و زيادة حوادث المرور
- 2) دراسة العوامل الحضرية المؤثرة على السلامة المرورية
- 3) رصد التحولات في البنية التحتية للطرق نتيجة النمو الحضري و أثرها على الحوادث
- 4) المساهمة في إثراء المعرفة النظرية حول التخطيط الحضري المستدام و الوقاية من الحوادث
- 5) فهم التفاعل بين التخطيط الحضري و سلوك السائقين في بيئات حضرية متغيرة

العملية :

- 1) تقديم توصيات لتحسين التخطيط الحضري لتقليل مخاطر الحوادث المرورية
- 2) تحفيز اعتماد تصاميم حضرية آمنة مثل ممرات المشاة ، إشارات ذكية ، و مساحات حضرية مخصصة للتنقل الآمن
- 3) دعم سياسات السلامة المرورية بالتعاون مع الجهات الحكومية و المخططين الحضريين
- 4) تحسين أنظمة المراقبة و الرصد للحوادث المرورية في المناطق الحضرية النامية
- 5) نشر الوعي المجتمعي حول مخاطر النمو الحضري غير المدروس على السلامة المرورية

5. أهمية الدراسة :

تكتسي هذه الدراسة أهمية خاصة كونها تتناول موضوعا راهنا تتناول موضوعا يمس الواقع اليومي للمدن، و يتمثل في العلاقة بين النمو الحضري المتسارع و تزايد حوادث المرور .
وتبرز الأهمية العملية للدراسة في ما تقدمه من معطيات ميدانية و تحليلات يمكن أن تسهم في وضع تصورات عمرانية أكثر أمانا، تساعد في التقليل من الحوادث المرورية ، خاصة في المناطق ذات الكثافة السكانية العالية ، مما يرفع جودة الحياة و سلامة التنقل داخل المدينة دون حوادث

6. الدراسات السابقة

الدراسة الأولى :

الموضوع : الأخطار المرورية في الجزائر مؤشرات ، أسبابها وأثارها "دراسة ميدانية ولاية قسنطينة"

الفصل الأول: الإطار العام للدراسة

مكان الدراسة : ولاية قسنطينة

قام الباحث بن شنه عبد العالي ببحث عنوانه: "الأخطار المرورية في الجزائر مؤشرات، أسبابها و آثارها دراسة ميدانية لولاية قسنطينة"، أطروحة مقدمة لنيل دكتوراه الطور الثالث في شعبة تسيير التقنيات الحضرية تخصص تسيير المدن و التعمير .

السؤال الرئيسي: كيف يمكننا الحد أو التقليل من حوادث المرور في قسنطينة؟
الفرضية:

أسباب حوادث مرتبطة بالإنسان، المركبة، و الطريق حيث يتحمل العامل البشري بنسبة كبيرة في وقوع حوادث المرور و هذا وذلك راجع إلى خضوع القيادة إلى سلوكه و حالته النفسية.
عامل الطريق له علاقة غير مباشرة في حوادث المرور و هذا راجع إلى عدم صلاحية الطرق المنجزة و عدم مطابقتها للمعايير المعمول بها.

• يساهم التحليل الجغرافي و الديمغرافي و المكاني لحوادث المرور في فهم ظاهرة حوادث المرور وبالتالي التوصل إلى حلول تساهم في تقليل هذه الظاهرة
أهداف الدراسة :

- تحديد الأسباب الرئيسية في حوادث المرور .
- الوقوف على العلاقة بين الكثافة السكانية و مواقع حوادث المرور في ولاية قسنطينة .
- علاقة الكثافة المرورية بحوادث المرور
- معرفة العلاقة بين استخدامات الأراضي و مواقع الحوادث المرورية بولاية قسنطينة

المنهج : الوصفي

أدوات الدراسة : الملاحظة، إجراء مقابلات، الاستبيان .

نتائج الدراسة :

- حوادث المرور تسجل عددا متزايدا في الدول نظرا لأسباب عدة و التي تتمثل في العامل البشري، المركبة، المحيط.
 - التطور السكاني لولاية قسنطينة ساهم في الحاجة إلى شبكة طرق اكبر وهذا من اجل مواكبة الحركة المرورية الكبيرة و خاصة بلديات قسنطينة
 - تبين من دراسة تحليل صلة الجوار أن النقاط توزيع حوادث المرور جاءت على نمط توزيع عشوائي على امتداد حدود الولاية.
 - وتتناول العمل الميداني أيضا جانب الاستمارة حيث تحدثنا فيه أكثر على جانب المحيط.
- جوانب الاستفادة :

الفصل الأول: الإطار العام للدراسة

- تتطابق مع دراستي في المتغير الثاني (حوادث المرور) ، حيث استفدت منها في توضيح أسباب حوادث المرور وتصنيفها ، كما أنها ساعدتني في بناء الجانب النظري و المنهجي للدراسة و ذلك من خلال طريقة جمع البيانات وتحليلها (دليل المقابلة) مما ساعد على تقوية الجانب الميداني

الدراسة الثانية :

الموضوع : النمو الحضري و انعكاساته على الثقافة المرورية بالمدن الجزائرية مدينة خنشلة نموذج .

مكان الدراسة :مدينة خنشلة

قام الباحث لمبارك ربوح ببحث عنوانه : "النمو الحضري وانعكاساته على الثقافة المرورية بالمدن الجزائرية .دراسة ميدانية لولاية خنشلة ، أطروحة مقدمة لنيل دكتوراه الطور الثالث LMD في علم الاجتماع المدينة تخصص تنظيم و تنمية .

التساؤل الرئيسي :

ما مدى انعكاس النمو الحضري للمدينة على الثقافة المرورية للسكان الحضريّة ؟

الفرضية :

يؤدي النمو الحضري إلى ظهور أنماط الشخصية تؤثر على الثقافة المرورية لسائقي السيارات

أهداف الدراسة :

- تحديد و تشخيص انعكاسات النمو الحضري على حركة السير و المرور داخل المدينة .
- التعرف على الدور الهام للثقافة المرورية في التحكم في مشكلات المرورية الناتجة عن النمو الحضري العشوائي

- إبراز الدور المحوري لسكان المدينة في الحد من المشكلات المرورية .

- تعميق معارف الباحث العلمية و التحكم بنسبة اكبر في إجراء الدراسات العلمية الأكاديمية من خلال تقديم أطروحة الدكتوراه

المنهج : المنهج الوصفي

أدوات الدراسة :

الملاحظة ,استمارة استبيان ,المقابلة

النمو المتسارع للمدن يؤدي إلى عدم توافق الأفراد مع المحيط مما يحدث عملية عدم تجاوب مع القيم و المعايير و القوانين .

الفصل الأول: الإطار العام للدراسة

نتائج الدراسة :

- تتأثر ثقافة الأفراد كغيرها من البناءات الاجتماعية الأخرى بالنمو الحضري و التحضر .
- تتأثر ثقافة الأفراد كغيرها من البناءات الاجتماعية الأخرى بالنمو الحضري و التحضر
- تتأثر ثقافة الأفراد كغيرها من البناءات الاجتماعية الأخرى بالنمو الحضري و التحضر
- تتأثر الثقافة المرورية لمستعملي السيارات بالضغوطات و القيود التي تفرضها الحياة في المدن
- هناك تباين في الثقافة المرورية بين صغار السن و الراشدين

جوانب الاستفادة :

تمت الاستفادة من المتغير الأول النمو الحضري ، حيث شكلت مرجعا نظريا وميدانيا مهما في فهم العلاقة المركبة بين التوسع الحضري و تحولات السلوك المروري .وقد مكنت هذه الدراسة من التعرف على كيفية التي تؤثر بها التغيرات العمرانية على استعمال الفضاءات الطرقية و سلوكيات المواطنين داخل المدينة مما ينعكس بشكل مباشر على معدلات حوادث المرور إضافة إلى ذلك تم استخدام المنهج المعتمد في هذه الدراسة .

الدراسة الثالثة :

الموضوع : النمو الحضري و علاقته بمشكلات النقل الحضري

مكان الدراسة : باتنة

قامت الباحثة سناء روابجي ببحث عنوانه "النمو الحضري و علاقته بمشكلات النقل الحضري دراسة ميدانية لولاية باتنة، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في علم الاجتماع الحضري "

التساؤل الرئيسي :

ما مدى ارتباط مشكلات النقل و التنقل بطبيعة عوامل النمو الحضري للمدينة ؟

الفرضية :

ترتبط مشكلات النقل بطبيعة عوامل النمو الحضري للمدينة

أهداف الدراسة

- دراسة مشكلات تنقل السكان في مناطق المحيط الحضري
- تحديد مشكلات المتعلقة بنظام النقل و التنقل
- معرفة وضعية النقل الحالية داخل الوصف

المنهج :

المنهج التحليلي الوصفي .

الفصل الأول: الإطار العام للدراسة

أدوات الدراسة :

الملاحظة ، المقابلة ، الوثائق و السجلات .

نتائج الدراسة :

استخلاص الوضعية الحالية للنقل الحضري على مستوى المدينة و مدى ارتباط عوامل النمو الحضري على مستوى المدينة و مدى ارتباط عوامل النمو الحضري للمدينة
جوانب الاستفادة :

• تتوافق مع دراساتي في الجانب الميداني (المقابلة). حيث تم الاستفادة من خلال ما قدمت الدراسة من تحليل معمق للارتباط الوثيق بين التوسع العمراني و تفاقم مشكلات النقل داخل المدن ، كما ساهمت المؤشرات الميدانية الواردة في الدراسة في دعم الجانب التحليلي وساعدت نتائج الدراسة و توصياتها في بلورة تصور متكامل حول كيفية التعامل مع إشكالية النقل كعامل مؤثر في السلامة المرورية داخل المدن

المقاربة النظرية :

لدراسة موضوع " اثر النمو الحضري على حوادث المرور في المدينة "،

نظرية التحول الحضري

تركز على مراحل التطور الحضري

التوسع العمراني ، تغير استخدامات الأرض و زيادة الكثافة السكانية ، و تأثير ذلك على البنية التحتية و الحركة المرورية ، كما يرتبط بين أنماط النمو الحضري (التوسع الأفقي العمودي و زيادة حوادث المرور ، الاختناقات المرورية .

تهدف إلى تحليل بيانات النمو السكاني و العمراني من اجل تطوير شبكة الطرق

كذا دراسة كيف يؤثر النمو و التحولات الحضرية إلى اختلال التوازن بين الطرق وعدد المركبات .

نظرية الشبكة الحضرية :

تدرس تصميم شبكة الطرق البنية التحتية للمدينة كعامل مهم في ما يتعلق بحوادث المرور ، وكيف يؤثر سوء التخطيط على زيادة الحوادث مع النمو الحضري .

والدراسة التي نحن بصدها تركز على عوامل النمو الحضري و التخطيط الحضري و بالتالي فان تبني مقارنة نظرية تكاملية تكون هي الأنسب لهذه الدراسة .

للإجابة على تساؤلات المحورية فيها :

1 لماذا يزيد النمو الحضري في عدد حوادث المرور (نظرية التحول الحضري)

2 ماهي الحلول التخطيطية الممكنة للتقليل من حوادث المرور (نظرية الشبكة الحضرية)

الفصل الأول: الإطار العام للدراسة

تحديد المفاهيم :

المفاهيم الأساسية للدراسة: لقد اشتملت هذه الدراسة الحالية التي هي بعنوان "اثر النمو الحضري على حوادث المرور في المدينة" على جملة من المفاهيم الأساسية و تمثلت في :

• مفهوم النمو الحضري : urban growth :

يعرف النمو الحضري بالزيادة في عدد السكان الذين يعيشون في المدن ، أو عملية تركيز السكان في المدن ، و يقاس بعدد سكان المراكز المصنفة على أنها حضرية و برتبتها المختلفة ، و بغض النظر عن القيمة النسبية لهذا العدد، و تشير هنا أن النمو سكان المدن لا يعني دوماً أو بالضرورة زيادة نسبة أو درجة التحضر. (عيساوة، 2020، صفحة 13)

النمو الحضري هو زيادة عدد سكان المدن ذات الأحجام المختلفة و ذلك عن طريق هجرة الريفيين إلى المدن أو زيادة الطبيعية أو بسبب أو التوطين الصناعي و يصاحب هذه الزيادة نمو و توسع المدينة سواء بطريقة منتظمة أو غير منتظمة و التي تفرز بدورها مجموعة من المشاكل في المجال الحضري تنصدها مشكلة المناطق المختلفة و التي تتجسد في صورة البناءات الفوضوية . (وناسي، 2009/2008، صفحة 112)

النمو الحضري عند عبد اللطيف بن أشنه : على انه الزيادة الديموغرافية بالإضافة إلى الموجات البشرية التي نزحت من الأرياف بفعل عامل الفقر و عدم توفير مناصب عمل . (خالدي، 2017/2016، صفحة 9)

التعريف الإجرائي :

هو الزيادة في حجم و انتشار المناطق الحضرية نتيجة التوسع العمراني و الهجرة من الريف إلى المدن و تغير أنماط استخدام الأراضي و، مما يؤدي إلى ارتفاع الكثافة السكانية ، و توسع البنية التحتية أو زيادة الأنشطة الاقتصادية و الاجتماعية في المناطق الحضرية .

مفهوم النمو : growth :

لغة : نمو أو تزايد الشيء , بما يضاف إليه كازدياد مساحة الأرض بفعل الطبيعة (بدوي، 2009، صفحة 6).

اصطلاحاً : يشير إلى الزيادة عبر الزمن، و هذه الزيادة يمكن أن تكون :

مادية : كالنمو في الارتفاع، و نمو كمية الأموال .

مجردة : كان يصبح النظام أكثر تعقيدا أو العضو يصبح أكثر نضجا (خالدي، 2017/2016، صفحة 18).

مفهوم التحضر urbanization :

الفصل الأول: الإطار العام للدراسة

ظاهرة تعني للبعض تركيز السكان في مستوطنات حضرية ذات حد أدنى معين لأحجامها السكانية، و بذلك فهم يرون أن عملية التحضر هي نمو نسبة السكان الذين يعيشون في المستوطنات و المجتمعات الحضرية، و يعني هذا انه طالما هناك زيادة في نسبة السكان الحضر، كان هناك تحضر و عليه يمكن القول أن التحضر هو عملية للتركز السكاني في المناطق الحضرية، غير أن «King Ly Davies يعرف التحضر على انه نسبة السكان الذين يستقرون في المستوطنات الحضرية من إجمالي السكان، و يؤدي على أنه من الخطأ التفكير بعملية التحضر على أنها نمو المدن. (بن-غضبان، 2005، صفحة 14)

مفهوم الحضرية: Urbanism

هي عملية تغير نوعي في نظرة السكان إلى الحياة و في أنماط سلوكهم و مجموعة التنظيمات التي افرزها و مارسوها أنها أسلوب حياة متميزة له قيمة الاجتماعية و ركائزها الحياتية مع أن هذه القيم و تلك الركائز ليست هي ذاتها في كل مكان، فكل حضارة أو ثقافة قيمتها و أصالتها و ركائزها حياتها و جذورها التاريخية و التراثية، و مجالها الجغرافي و من ثم فلها أنماط حضرية و تحضرها، و عموما فان دراسة الحضرية تعد قضية شائكة خاصة و أن السلوك و نمط الحياة مسائل نسبية، بتعارف عليه سلوك حضري في بلد ما قد لا يكون كذلك في بلد آخر و ربما في ذات البلد في فترة زمنية. (بن-غضبان، 2005، صفحة 14)

مفهوم المدينة: City

بالرغم من كثرة العلماء المهتمين بتعريف المدينة إلا أنهم لم يعطوا لها تعريفا واضحا لها. ذلك أن ما ينطبق على مدينة لا ينطبق على أخرى، لأنها عرفت باختصاصات متعددة حسب وجهة نظر كل العالم. فمنهم من فسر المدن في ضوء ثنائيات تتقابل بين المجتمع الريفي و الحضري، و منهم من فسرها في ضوء العوامل الايكولوجية و منهم من تناولها في ضوء القيم الثقافية. أن المدينة خلاصة تاريخ الحياة الحضرية، فهي الكائن الحي كما عرفها لوكوربزيه، فهي الناس و المواصلات و هي التجارة و الاقتصاد و الفن و العمارة، و الصلات و العواطف، و الحكومة و السياسة، و الثقافة و الذوق و هي اصدق تعبير لانعكاس ثقافة الشعوب و تطور الأمم، و هي صورة لكفاح الإنسان و انتصاراته و هزائمه، و هي صورة للقوة و الفقر و الحرمان و الضعف. (رفو، صفحة 1)

مفهوم حوادث المرور Traffic accidents:

هي كل الاصطدامات التي في الطرقات بسبب قائد المركبة او المركبة نفسها او طرف خارجي في الطريق، و تحدث بشكل مفاجئ و غير متوقع، مما يترتب عنه وقوع اضرار و خسائر بشرية و مادية على اختلاف تصنيفاتها. (حدادي، 2018، صفحة 141)

الفصل الأول: الإطار العام للدراسة

التعريف الاجرائي لحوادث المرور :

هو كل اصطدام او انقلاب يقع على الطريق بين مركبة و أخرى ، او بين مركبة و مشاة او أي جسم ثابت او متحرك ينتج عنه خسائر بشرية (إصابات او وفيات) أو مادية (اضرار في الممتلكات) يتم قياسها بعدد الحوادث خلال فترة زمنية محددة ، و تصنيفها وفقا لأسبابها شدتها ، و العو لبيئية او البشرية المرتبط به

الفصل الثاني :

التأصيل النظري لموضوع الدراسة

الفصل الثاني : التأسيس النظري لموضوع الدراسة

1. النمو الحضري

تمهيد

1.1 التحليل الحضري في السوسيولوجيا الكلاسيكية

1.2 مظاهر النمو الحضري

1.3 آثار النمو الحضري

1.4 مشكلات النمو الحضري

2 حوادث المرور:

2.1 أسباب حوادث المرور

2.2 أنواع حوادث المرور

2.3 الخسائر الناجمة عن حوادث المرور

2.4 أساليب و وسائل الوقاية من مشكلة حوادث المرور

تمهيد:

يعد النمو الحضري ظاهرة طبيعية ناتجة عن تزايد عدد السكان و انتقالهم من المناطق الريفية إلى المدن بحثا عن فرص العمل و الخدمات ، و يسهم هذا النمو في تطوير البيئة التحتية و الاقتصاد لكنه يطرح تحديات تتعلق بالاحتفاظ و البيئة ، ما يستدعي تخطيط حضريا مستداما لتحقيق التوازن بين التنمية و رفاهية المجتمع .

1. النمو الحضري

1.1 التحليل الحضري في السوسيولوجيا الكلاسيكية :

تحتل دراسة المدينة و الحياة الاجتماعية في الوسط الحضري مكانة رئيسية في المقدمات السوسيولوجيا، فتعقيدات الظاهرة و تنوع أوجهها و أبعادها هو الدافع الأول للتساؤلات السوسيولوجيا حول المدينة ففي علم الاجتماع الكلاسيكي يمكننا التمييز بين عدة مدارس و اتجاهات تختلف فيما بينها في اختبار المناهج و في إبراز الحياة في الوسط الحضري.

1.2 تحليل المدينة عند كارل ماركس M:ARX.K:

رغم أن المدينة لم تنل القسط الأوفر من التحليل في أدبيات ماركس Marx إلا أنها تبقى بدون شك الإطار الاجتماعي العام لمعنى و أبعاد كثير من الاعتبارات. و مع ذلك فقد ناقش ماركس فصل المدينة عن الريف و اعتبر ذلك أساس تقسيم العمل "إن أكبر تقسيم مادي و فكري للعمل هو الفصل بين المدينة و الريف". إن العلاقات بين الريف و المدينة تتميز بالتصادم و الصراع و يمكننا ملاحظة هذا التصادم في الكثير من المستويات.

أولاً: المدينة هي مكان تركيز السكان، و إنتاج رأس المال، و وسائل الإنتاج. بينما يمثل الريف عكس ذلك بمعنى أنه يساعد على التفرق و العزلة .

ثانياً: الأساس المادي للمدينة يبني على العمل و التبادل و ليس على الأرض "و هنا أيضا يمثل العمل أهم شيء. له السلطة على الأفراد الذين يخدمون للنشاط فيصبحون بذلك مستلبون و يزيد استلابهم مع إنتاج حاجات جديدة

ثالثاً: المدينة هي مكان تطور العلاقات الاجتماعية التي تتميز بنوع من الترابط المادي. فالناس يحتاجون لبعضهم البعض. كل حسب نشاطه الخاص يلجأ إلى المركز بتقديم مصالحه الخاصة و هذما يؤدي إلى المنافسة و العزلة.

الفصل الثاني : التأسيس النظري لموضوع الدراسة

لأن هؤلاء الناس لا يمثلون في النهاية إلا قوى منتجة "هذه القوى ليست ملك لأفراد إنما ملك للخواص و من هنا فهي ملك لهم فقط عندما يكون هم أنفسهم ملاك خواص" فمن أجل الحياة المادية يحرم الناس حتى من محتوى حياتهم الحقيقية .

رابعاً: تساعد المدينة على نشأة الطبقة فمن جهة البرجوازية و من جهة أخرى البروليتاريا بما يحملانه من تعارض. فكما يقول هنري لوفابر H.lefevre أن ماركس و انجلتر : Engels et Marx : يرون المدينة هي في آن واحد عائق المجتمع الجديد الذي ينادون به و نموذجه . "إن سعي الطبقة العاملة لإلغاء هذا التعارض بين الريف و المدينة يبقى الهدف الأساسي لها "إن إزالة هذا التعارض بين الريف و المدينة هو أحد الشروط الأولى للتجمع".

1.3 التحليل الحضري عند دروكايم : Durkheim :

إن اهتمام دروكايم بالحضر و الحياة الاجتماعية في الوسط الحضري ظهر من خلال التركيز المميز الذي خص به ما كان يسميه بـ " الاجتماعية " و يعني بها الأساس النظري لدراسة المشكلات، ارتكازاً على مؤشرات المرفولوجيا و محددات و مقاييس خارجية ملموسة و متطورة، كالتركيز السكاني، الحجم، و الكثافة. فهو يؤكد أن هذه العوامل هي مؤشرات لأفعال اجتماعية كالانتحار مثلاً. و عموماً فهو يفسر الظاهرة الحضرية من منطلقين اثنين هما:

1. الكثافة الأخلاقية والكثافة المادية :

يقول "دوركايم Durkheim" أن مجرد التجمع يؤثر تأثيراً قوياً فعندما يجتمع الأفراد ينتج من تقاربهم نوع من الانتقاء يحملهم سريعاً إلى درجة عالية من التحمس فبالاستناد إلى المجتمعات البدائية يربط دوركايم Durkheim التجمع بأشكال من التحمس الجماعي. فالحظات التركيز و التجمع تكون مرتبطة بالنشاطات الغير الاقتصادية. فالتجمعات الدورية تمكن الجماعة من البقاء و المحافظة على قيمها الأخلاقية لأن هذه القيم لا يكون لها وجود إلا ضمن الأفعال الجماعية". أن مجال الحياة الأخلاقية الحقيقية لا تبدأ إلا حيثما يبدأ ميدان الحياة الجماعية".

2. التضامن الآلي والتضامن العضوي :

الجانب الثاني لتحليل دوركايم Durkheim الحضري، يتمثل في نظريته العامة عن "حالة المجتمع" فالحياة الاجتماعية حسب مفهومه لها معنيين اثنين التجانس و تقسيم العمل فتجانس الضمائر يميز المجتمعات الغير منظمة أي أن الضمائر و التنظيمات تتشابه إلى درجة أن الفرد يندمج كلية في الجماعة، فتكون العادات و التقاليد هي التي تتحكم في أبسط الأمور الفردية .

أما تقسيم العمل فيبقى أساساً ميزة المجتمعات الحديثة. فبالإضافة إلى زيادة الحجم و الكثافة يزيد الاختلاف بين الدوائر الفردية. فلكل مجاله الخاص دون الانفصال عن الآخرين. فالأجزاء الاجتماعية

الفصل الثاني : التأسيس النظري لموضوع الدراسة

تكون متناسقة و مرتبطة ببعضها البعض حول عضو مركزي يكون قادرا على التحكم في مجموع التنظيم بفعله التنظيمي .

كما أن دراسة دوركهايم لصورتي التضامن و تأثيراتهما على الحياة الاجتماعية يعد موضوع أساس في دراسته التي من خلالها يبرز أهمية المدينة لشرح انتقال المجتمع من نمط إلى نمط آخر، وقد جاءت دراسته الامبريقية هذه لتؤكد أطروحاته حول العالم الحضري - .حيث أكد ذلك في دراسته حول "الانتحار" عندما لاحظ أن معدل الانتحار في فرنسا خلال سنة 1870 – 1871 انخفض في المدن فقط. و الملاحظات ربما كانت تكون أكثر صعوبة في الأرياف عنها في المدن. و السبب الحقيقي لهذا الاختلاف يكمن في كون الحرب لم تمس تأثيراتها الأخلاقية إلا سكان الحضر الأكثر تأثرا والأكثر اضطلاعا على الأحداث من سكان الريف.

كل هذا لا يعني إلا تفسيرا واحدا. أي أن الصدمات الاجتماعية، كالحروب الأهلية تؤجج الأحاسيس الاجتماعية، تحفز روح الانتماء كالوطنية، الإيمان السياسي كالإيمان بالوطنية، و تركز النشاط نحو هدف محدد و لو لفترة محددة، اندماج أكبر في المجتمع.

1.4. التحليل الحضري عند ماكس فيبر: Weber Max

بكتابه الشهير " المدينة " يكون ماكس فيبر من أشهر علماء الاجتماع إن لم نقل أشهرهم، من طور الاتجاه التاريخي حيث تركز التحاليل الاجتماعية على تحول النظم الناتجة عن الحياة الحضرية، و التي من خلالها تبدوا المدينة قبل كل شيء مكان للسلطة. كيف حدد ماكس فيبر Weber Max طبيعة المدينة و ماهي الشروط التي حددها؟ بالنسبة لماكس فيبر Weber Max المدينة هي وحدة اقتصادية " نحن نتكلم عن المدينة بالمعنى الاقتصادي حيث يقيم السكان و يقضون الجزء الأهم من حاجتهم الاقتصادية الضرورية في السوق المحلي، خاصة من خلال تلك السلع التي صنعها السكان المحليون أو القريبون منهم أو تلك السلع التي حصلوا عليها و دخلوا بها السوق - . المدينة هي أيضا وحدة سياسية مهمة لتسهيل الظروف الاقتصادية، هذا الدور يتمثل في تنظيم التبادل و الإنتاج. كما أكد فيبر على الاستقلالية الإدارية للمدينة التي تبقى مرتبطة بتطور بعض النظم المحددة بدقة.

هذه المدينة الفيبرية لم تكن موجودة في كل مكان إنما تركزت تاريخا كوحدة سياسية في العصور القديمة، و كوحدة اقتصادية في القرون الوسطى فاستنادا لهذا لم يكن للمدينة الشرقية الخصوصيات أو العناصر المحددة للبناء الحضري.

إن التجمعات الحضرية بالمعنى الصحيح لم تظهر كظاهرة تتميز باتساعتها إلا في الغرب.... إذ لا يمكن تكوين البلديات إلا بشرط أن تكون تلك التجمعات تمتاز بالطابع الصناعي و التجاري المهيمن نسبيا كما يشترط توفر الخصائص الآتية (1: القلاع 2) السوق الخاص (3) المحكمة (4) الاستقلالية و لو الجزئية (5)

الفصل الثاني : التأسيس النظري لموضوع الدراسة

أماكن العبادة، و استقلالية إدارية تشرف عليها سلطات عمومية مشكلة من المواطنين، هذه هي إذن مدن عصر النهضة أو المدن الحديثة، و هذه المدن هي أيضا أماكن التنافس على السلطة في إطار مشروع جماعي، ينتهي بتغيير سلطة الغير. هذه السلطة يشترط أن تكون شرعية و هي ثلاث أنواع:

- السلطة التقليدية : و هي التي يركز الحكم فيها على العادات .
- السلطة الشرعية أو البيروقراطية : و التي تركز على العقلانية .
- السلطة الدينية: و التي تركز على المعتقدات و على القدرة الخارقة للفرد و التي تبقى بالنسبة " ليفير " السلطة الثورية بامتياز .

بهذا نفهم أن نص " فيبر " المدينة" يتميز عن كثير من الاتجاهات. وهو ما يؤكد castels في كتابه " قضية الحضر urbane question La " و هذا النص ترجم أحيانا على أنه أحد أولى الصياغات لفكرة " الثقافة الحضرية

" في الواقع و نظرا لكونه خص الظروف الاقتصادية و السياسية للاستقلالية الإدارية التي ميزت المدينة...نحن نعتبر ذلك تركيزا تاريخي للحضر. و هو عكس ما جاء في أطروحته الثورية للاتجاه الثقافي Culturaliste، الذي يعتبر التحضر و الحداثة كظواهر تحمل نفس المعنى". (حمراكوا، 2008/2007، صفحة 22)

2. مظاهر وعوامل النمو الحضري :

أولا: مظاهر النمو الحضري

ان الذي ينظر الى المدن و مظاهرها العام و تطورها وفق التكنولوجيا الحديثة يرى تغير في اشكال المجتمعات و انتشار التحضر و المراكز الحضرية التي انطلقت من المدن الصغيرة الى المتوسطة وصولا الى المدن الكبيرة، مثل هذه الأمور كانت انعكاسا لعملية التطور لتصبح الشغل الشاغل لذوي الاختصاص سواء كانوا مخططين او اجتماعيين، و البحث فيه بعلاقات متباينة من الدراسات و البحث فيه بعلاقات متباينة من الدراسات و البحوث التي تناولت من قريب او بعيد موضوع النمو الحضري و تأثيراته على المدينة و وسائل الاتصال و التواصل بمختلف مستوياتها و جوانبها، و عليه يمكن تحديد مظاهر النمو الحضري في المدينة التي اختلفت طريقة تناولها من دراسة لآخرى من خلال ثلاث مظاهر وهي :

- المظهر الديمغرافي :

يعتبر من اهم مقاييس عملية التحضر و النمو الحضري على أساس انه يشير الى التجمعات سكانية ذات احجام معينة، فقد ركزت الحضرية في هذا المظهر في حدود ارتباطها بالتركيز السكاني و كذا الاتجاه نحو زيادة التركيز السكاني في المدن و المناطق الحضرية و نجد "هوب تيسدال" H.Tisdal في تحليلاته للتحضر كعملية للتركيز السكاني مستندا على عنصرين هما :

الفصل الثاني : التأسيس النظري لموضوع الدراسة

• تعدد نقاط التركيز

• زيادة المراكز الفردية

وعليه فان تزايد السكان المقيمون في المناطق الحضرية مؤشرا احصائي دقيق لقياس عمليات التحضر و النمو الحضري .

و تعد دراسة وارن تومسون التي اجراها على 44 منطقة ميتروبوليتية في و.م. او التي حاول من خلالها مقارنة معدل النمو السكاني بين اجزائها المختلفة خلال القرن 19 حيث توصل الى مايلي

• تزايد سكان المناطق الخارجية للمدن المركزية .

• ارتفاع معدلات نمو السكان في المناطق الريفية بسبب زيادة معدلات النمو في المناطق الحضرية بالنسبة للمناطق الميتروبوليتية .

- المظهر الايكولوجي :

يرتكز العامل الايكولوجي في صورته التقليدية و المحدثثة على مؤشرات السكان والمكان ، او متغيرات الحجم و الكثافة كاهم معايير لقياس درجة التحضر ، أي التي تقاس في ضوء وضوح سيطرة الانسان على البيئة الطبيعية و استخدامها الرفاهية و على الطابع الفيزيقي للمجتمع الحضري ، حجمه خصائصه ، أساسه الوظيفي و نمط توزيع السكان و النشاطات و اتجاهات نموه .

و لقد كانت خصائص الأساس الوظيفي للمدن تنعكس على بنائها الايكولوجي و على نوعية التنميط المكاني للسكان و النشاطات المختلفة فمن حيث الموقع لعبت العوامل الاقتصادية و القوى الاجتماعية و السياسية دورا مهم في تحديد مواطن المدن ، اما بالنسبة للتوزيع المكاني للسكان و الأنشطة داخل المدن فقد تاثرت بخصائص التنظيم الاقتصادي و الاجتماعي ، فقد انقسمت المدينة ايكولوجيا الى احياء منعزلة ذات أسس مختلفة و هذا كنتيجة لطبيعة الوضع المتخلف للتكنولوجيا النقل ، و كذا بساطة وسائل النقل و ميل السكان للإقامة بالقرب من مواقع أعمالهم ، وزيادة التزاحم السكاني و الالتصاق الشديد للمباني ، ما أدى الى ضيق الشوارع و تعرجها ، و مع دخول النمو الحضري مرحلة متقدمة من الحداثة عرفت المدن تغيرات ايكولوجية تمثلت في :

1) العزلة :و تعني الفصل الفيزيقي بين مختلف أوجه النشاطات و التجمعات السكانية و يتضح هذا العامل من خلال ثلاث عناصر مهمة وهي :

• انفصال الموقع السكني عن مواقع الاعمال و الأنشطة.

• تنوع الأنشطة الحضرية مظهر من مظاهر التغير الايكولوجي

• سير الانفصال المكاني جنبا الى جنب مع تنوع النشاطات الاقتصادية في المدينة

الفصل الثاني : التأسيس النظري لموضوع الدراسة

(2) الامتداد الحضري: ركز عامل الزيادة السكانية المقترن بالمنافسة على المواقع المركزية للمدن الكبرى بين أنماط مختلفة لاستخدام الأرض و المرتبطة بعدم ملائمة المناطق الحديثة للمساكن مع ما كان قائم من قبل من قصور و مباني أدى الى نتائج كشفت عنها اتجاهات حديثة للنمو الحضري و المتمثلة في :

- اتساع دقعة الامتداد العمراني الحضري

- التغلغل السكاني في المدن المركزية

- اتجاه النمو الحضري الى تطوير مناطق الضواحي و الأطراف المحيطة بالمدن

(3) المظهر التنظيمي: لم تقتصر مظاهر النمو الحضري على عامل الديمغرافي و الايكولوجي او تطوير النسق الاقتصادي فحسب ، بل تعدى ذلك ليشمل التنظيمات الاجتماعية اكثر تعقيدا ، بالإضافة الى تطوير وسائل الاتصال و ميكانيزمات الاجتماعية و السياسية التي تسمح بإمكانية الربط و التنسيق بين مجالات و بيانات متخصصة و متميزة

وعليه يشير السيد عبد العاطي السيد الى أن النمو الحضري هو الانتقال من مجتمع بسيط الى مجتمع اكثر تعقيد ، يشمل ذلك التعقيد النظامي على تطوير الحكومات المركزية القوية و تطوير الأسواق و الانتشار الواسع للتنظيمات الرسمية و غير الرسمية و لقد ارتبطت هذه التنظيمات مع التطور التكنولوجي و التحول الديمغرافي ، لهذا كان تعدد التنظيمات الحضرية و تنوعها عبر مراحل متتالية مرتبطة بتطوراتها مع التقدم التكنولوجي و تعددت مظاهر التغير التنظيمي المصاحب للنمو الحضري . (مخلوف و بوثلجة، 2021، صفحة 9)

ثانيا: عوامل النمو الحضري

1 عامل الصناعة : تميز العصر الحديث بزيادة عدد المدن الصناعية في العالم ونموها و وصول كثيرا من المدن الى مرتبة "المدينة" الميتروبوليتانية ثم المدينة العظمى و نظرا لارتباط النمو الحضري بحركة التصنيع و نتيجة لما تحدثه من اثار عدم الأنساق الإيكولوجية للمدن فإن هذه الأخيرة أدت إلى ظهور ما يسمى بالأحياء الغير منظمة .

إن سياسة التوطن الصناعي المتبعة من طرف العديد من الدول خاصة دول العالم الثالث ساهمت في خلق فجوة بين الريف والمدينة والتي لم تستطيع هذه الدول التوفيق بين النمو الصناعي والنمو الحضري للمدن مما نجم عنه العديد من المشاكل الاجتماعية. ورجع "عاطف غيث" النمو الحديث والتحضر الكبير في مناطق العالم إلى الثورة الصناعية وذلك لأن اختراع الوسائل التقنية واستخدام الطاقة ونظام المجتمع الحديث الذي أدى إلى اجتذاب أعداد كبيرة من الناس سكنت في مناطق صغيرة من حيث المساحة وعالية من حيث الكثافة .

الفصل الثاني : التأسيس النظري لموضوع الدراسة

ويقول "جمال حمدان" علينا أن ندرك أن ثورة البترول في العالم العربي تعني مدنا أولا قبل أن تعني سكان بالمعنى العام فمن أهم الحقائق البشرية المعاصرة في منطقتنا أن الثورة العمرانية التي حركها البترول في العالم الغربي كانت ثورة مدنية أولا ثم ثورة سكانية إذ أن النمو السكاني المضطرب في الدول العربية تشجع أصحاب رؤوس الأموال إلى استثمار أموالهم في الصناعات الاستهلاكية وخاصة أنها لا تحتاج إلا لرؤوس الأموال المتوسطة والصغيرة. و كذلك يتوفر لتوزيع إنتاجية أسواق تتسع مع النمو الحضري، ومن أمثلة التركيز الصناعي في المدن العربية ما نلاحظه في بغداد حيث يتركز 90 بالمائة من صناعات العراق (عطال، 2009، صفحة 17)

2 عوامل الثقافية:

وتشمل الفنون الاتجاهات الأخلاقية الظروف التاريخية العقيدة المحرمات المقدسات التكنولوجيا الآثار العمران ، كلها عوامل تؤثر في توزيع السكان والخدمات تلعب دورا كبيرا في ظهور المدن كما عملت ثقافة الإنسان على خلف المدن وتغيير مرفولوجيتها و شكلها الفيزيقي بفضل العامل الثقافي زمن المدن انطلاقا من التراكمات الثقافية وتوفر " الرفاهية فيها".

3. عوامل الاقتصادية :

تعتبر العوامل الاقتصادية مجموعة من الظواهر المتعلقة بالحياة المادية للمجتمعات فهي تضم العناصر التي تنتج السلع و الخدمات مثل الموارد الطبيعية، الأرض ، رأس المال ، وسائل الإنتاج ، القيم الثقافية ، المعرفة الفنية ، التنظيم ، العمل، المهارات وفنيات الأفراد، الصناعة و تنظيماتها ، التوزيع المبري ومستويات المعيشة ، العمران و مستويات الرفاهية ، فقد قسم جولد سميث مراحل النمو الاقتصادي إلى خمسة مراحل:

- الأولى الاقتصاد الذي يقوم على التجوال من مكان إلى آخر و كان اعتماد الإنسان فيها على جمع الثمار و صيد الحيوانات مع الاستقرار النسبي على الأرض و صاحب هذا الانتقال تنمية المجتمع ، أما المرحلة الثانية فهي تتمثل في الاعتماد على الزراعة و الرعي و تربية الحيوانات ، ثم دخول إلى المرحلة الثالثة والتي اتسمت بنمو الزراعة و ازدهارها مع وجود فائض يكفي لإعالة سكان المدن ، و في المرحلة الرابعة بظهور نوع من العمل المعقد و نضيف مرحلة الخامسة و هي ظهور التكنولوجيا و اقتصاد المعلومات ، و أدى هذا النمو الاقتصادي إلى زيادة عدد السكان و بالتالي نمو المدن فقد أدى اعتبار مونتيسكيو المدينة جزء من النظام الاقتصادي .

أن أول ظهور للمدن كان في مواقع تتميز بالاستقرار و وفرة المياه فقد ظهرت على ضفاف الأنهار و التي تعد من أهم شرايين الحياة الإنسانية ، وفي محيط هذه الأنهار تكونت حضارات الممالك و إمبراطوريات قوية و أهم ما يميز المدن القديمة هو التخطيط العمراني و قوانين البناء فكان التشييد البنائي خاضع لقوانين

الفصل الثاني : التأسيس النظري لموضوع الدراسة

البناء فكان التشييد البنائي خاضع لقوانين مقننة و لم يكن قط عشوائي فيفضل هذه القوانين لا زالت معالم أثرية تستقطب الكثير من السواح أن مسيرة تطور الإنسان مع بيئته و التعرف على ظروفها و التكيف معها جعلته يسيطر عليها و يستخدمها لخدمة مصالحه و رفاهيته . (وناسي، 2009/2008، صفحة 35)

3 آثارالنمو الحضري :

(1) في المجال الاجتماعي

تشكل زيادة السكان خطر على البيئة الاجتماعية إذ تؤدي إلى تزايد عدد العاطلين و المعدمين الذين يشكلون الطبقات الدنيا في المجتمع و هؤلاء على استعداد في معظم الأحوال للتحويل إلى الجريمة لتحسين مستوى معيشتهم المتدني ، و ليست الدول الغنية عن ذلك فكلها تعاني من ارتفاع معدل الجريمة و يظهر التعنت الاجتماعي بصورة واضحة في الدول النامية و التي تعاني من الطبقية و من تظهر الفئات الاجتماعية الضعيفة و ينتشر الفقر على نطاق واسع ،

(2) في المجال العمراني :

نتيجة لزيادة السكان و زيادة التوسع الحضري على حساب الريف نتج عن ذلك مشكلات معقدة، بذلت الحكومة جهدا لاحتوائها و منها نشأة الأحياء الفقيرة أو الأحياء المتخلفة و صاحب ذلك مشكلة نقص مياه الشرب النقية و عدم توازن شبكات المجاري و الكهرباء ازدحام المواصلات . كما ظهرت بادرة خطيرة و هي مشكلة الزحف السكاني و العمراني على الأراضي الزراعية و خاصة منها الأحياء المخططة التي يتم سكانها الاستيلاء على الأراضي من خلال وضع اليد. وقد زادت هذه المشكلة حدة من خلال الهجرات الغير متحكم فيها و الغير موجهة، و بذلك دفع بالسكان لإقامة مساكن غير مخططة تشوه مظهر المدينة إذ تعاني هذه السكنات من مشكلات عجزت السلطات الحكومية من التحكم فيها للزيادة السكانية المهاجرة يوميا . (عطال، 2009، صفحة 29)

4 مشكلات النمو الحضري :

المشكلة الايكولوجية : (البيئية)

تعتبر التحولات الايكولوجية من اهم العوامل المؤثرة في تكوين الخصائص العمرانية لاي منطقة حضرية . كما تؤثر العوامل الجغرافية و البيئية مثل التقلبات الجوية و التكوين الجيولوجي و مصادر المياه و الطاقة و نوع التربة و الهضاب و الجبال كلها عوامل تؤثر في شكل التوطن و الاستقرار و في استخدام الارض و تحديد نوعية وسائل المواصلات و بعبارة أخرى كل نشاط انساني يتطلب مواصفات و قياسات مرتبطة بالوظائف التي يؤديها هذا النشاط .

الفصل الثاني : التأسيس النظري لموضوع الدراسة

وتختلف المشاكل البيئية للمدينة باختلاف العوامل المؤثرة في تكوين المدن و في نشأتها و تاريخها ، و الظروف المختلفة التي مرت بها و وظيفتها و موقعها و حجمها ومن بين هذه المشاكل ، التوسع و الانتشار العمراني غير منظم

مشكلة المرور: وتأتي في مقدمة هذه المشكلات مشكلة المرور التي تحولت إلى أزمة خانقة في شوارع وطرق المدن الكبيرة و الصغيرة ، أن النمو الحضري المبكر و الهجرة الواسعة من الأرياف الى المدن و التوسعات المستمرة التي تعرضت لها هذه المدن ، اضفى عليها ضغوطا لم تكن مؤهلة لاحتمالها او مواجهتها، و هناك من يفرق بين التطور التكنولوجي المتمثل في اختراع المركبة و انتشار استعمالها ، و بين النمو الحضري و التوسع الكبير الذي شهدته المدن و قد هيأت المركبة لسكان المدن اذ لم تكن متوفرة من قبل، حيث كانت الاتصالات بين اطراف المدينة بطيئة و المسافات بعيدة ، و بدخول المركبة للمدينة قربت المسافات و سهلت الحركة ، و هكذا اخذ النمو العمراني و الحضري بالزحف في كل الاتجاهات حول المدينة.

التلوث : نتج تلوث الهواء من خلال كثرة المركبات التي تسبب في حدوث احتراقات مما يؤدي لكثرة المحروقات و تكدس اكوام النفايات المنزلية امام الوحدات السكنية و المحلات التجارية و الورش حتى صارت المدينة مستنقعا للأمراض المزمنة و الأوبئة و تلوث مظهرها و جوهرها كما و نوعا .

ويعتبر تكدس اكوام النفايات المنزلية و المخلفات الأخرى دليلا على مدى تدهور الحياة الحضرية ، و على افتقار السكان للحس و الوعي الحضري في المدن و هي قضية ترتبط بثقافة السكان و عدم استيعابهم لمفهوم الحياة الحضرية كأسلوب للحياة اذ أن خلفياتهم الاجتماعية تستند أصلا على التركيبة الاجتماعية البدوية التي نشأوا عليها ، و طالما أن الارتباط بالمدينة لم ينشأ من خلال تنشئة حضرية فان أزمة السلوك الحضري تزداد حدة يوما بعد يوم خاصة في البلدان النامية التي انتقلت فجأة دون تدرج الى المدن بسبب اكتشاف بعض الموارد الاقتصادية و في مقدمتها النفط .

النمو الحضري الغير مخطط و الغير موجه : أدى التوسع العمراني و النمو السكاني في المدن الى بروز مشكلات بيئية تتعلق بظهور الاحياء المتخلفة التي تعاني من عدم توفر الخدمات و المرافق العامة ، فالتزايد السكاني المستمر في المدن ، و استمرار تدفق سكان الأرياف الى المراكز المدن و أطرافها . فالنمو الحضري يضع أجهزة الدولة امام ضغوط شديدة من اجل توفير المرافق و الخدمات من طاقة كهربائية الى مصادر المياه و المرافق الصحية .

و مما لا ريب فيه أن هذه المشكلات و الازمات البيئية أدت الى تدهور الأحوال في المدن ، فعدم وجود شبكة متكاملة من تصريف المجاري أدى الى تلوث المياه الجوفية . كما أن وجود المجاري العاجزة من استيعاب حمولات المباني و المساكن أدى الى طفح وفيضان المياه في الاحياء و الشوارع ولا يخفى مدى الخطورة التي تحملها هذه الملوثات .

الفصل الثاني : التأسيس النظري لموضوع الدراسة

المشكلات الاجتماعية :

المدينة اطار او هيكل كبير يجمع جماعات اجتماعية متباينة عرقيا و دينيا و اجتماعيا و ثقافيا ، و تمثل كل مجموعة او فئة اجتماعية انماطا حضرية و مستويات تعليمية متفاوتة و اهتمامات وظيفية و ميولا و اتجاهات متباينة ، و هذه الاختلافات تجعل مجتمع المدينة مصدر للتفكك و التصدع الاجتماعي ، ويمكن القول بأن المدينة هي مجموعة من التراكيب الاجتماعية تتميز كل تركيبة عن الاخرى لاسباب فرضتها طبيعة الحياة في المدن و الظروف الاقتصادية و تنوع النشاط السكاني و النمو الحضري السريع غير المنظم ، لدرجة أن كثيرا من الفلاسفة و المفكرين اتخذوا منها موقفا عدائيا على اعتبار انها موقع الفساد و الانحرافات. (عطال، 2009، صفحة 20)

2. حوادث المرور

2.1. أسباب حوادث المرور :

ممثلة بأخطاء مستخدمي الطريق (السائقين و المشاة) ، حيث تعتبر الأسباب البشرية هي السبب الرئيسي في العديد من الحوادث .

➤ السائق :

ترتبط الأسباب البشرية المتعلقة بالسائق بمجموعة من العناصر وهي كالآتي :

1. السرعة : توجد علاقة مباشرة بين الزيادة في متوسط السرعة و احتمالات وقوع الحوادث و مدى و خاصة العواقب المترتبة عليها سواء بسواء .

و مثال على ذلك ، أن زيادة قدرها 1 كم/ساعة في متوسط سرعة الحركية تؤدي الى زيادة بنسبة 3 % في معدل وقوع الحوادث التي تنجم عنها إصابات و زيادة بنسبة 4_5 % في معدل وقوع الحوادث المميتة .

تبلغ احتمالات وفاة البالغ المترجل اقل من 20% اذ صدمته سيارة بسرعة 50 كم/ساعة و 60% تقريبا اذ صدمته بسرعة 80 كم/ساعة

2. القيادة تحت تأثير الكحول والمواد الأخرى :

تزيد القيادة تحت تأثير الكحول او أي من موارد المنحدرة من التأثيرات النفسانية من مظاهر الحوادث التي تؤدي الى الوفاة او الاصابة الخطيرة .

في حال القيادة تحت تأثير الكحول ، تبدأ احتمالات وقوع الحوادث في مستوى متدني من تركيز الكحول في الدم و تزيد كبيرة اذ زاد تركيز الكحول فيدم السائق على 0,04 غ/دل ، اما في الجزائر فتتراوح نسبة تركيز

الكحول في دم السائق 0,2 غرام من 1 لتر

3. عدم الانتباه اثناء القيادة :

الفصل الثاني : التأسيس النظري لموضوع الدراسة

هناك أنواع عديدة من مشتتات الانتباه التي يمكنها أن تؤدي إلى اختلال القيادة . و يتمثل تشتت الانتباه التي يمكنها أن تؤدي إلى اختلال القيادة . و يتمثل تشتت الانتباه الذي تسبب فيه الهواتف المحمولة مصدرا متناميا للقلق بشأن السلامة على الطرق .

حيث أن السائقون الذين يستخدمون الهواتف المحمولة ، يتعرضون أكثر من غيرهم بأربعة أضعاف تقريبا لمخاطر حوادث المرور .

فاستخدام الهاتف المحمول أثناء القيادة ببطء ردود الأفعال (خاصة رد الفعل في استخدام المكابح، وكذلك رد فعل إزاء إشارات المرور) ، و يعرف القدرة على احترام الحارة المرورية الصحيحة و الحفاظ على المسافة الامنة بين السيارات .

• الهواتف التي يمكن استخدامها دون حملها باليد ليست افضل من الهواتف المحمولة باليد ليست افضل من الهواتف المحمولة باليد من حيث المأمونية ، و تؤدي كتابة الرسائل النصية إلى زيادة مخاطر وقوع الحوادث زيادة كبيرة .

• التعب الشديد و عدم احد قسط من الراحة أثناء الرحلات الطويلة

4. المشاة :

يعتبر المشاة من أكثر الفئات التي تستعمل الطرق تعرضا للأذى ، و وفقا لمنظمة الصحة العالمية . و تشير الدراسات إلى أن الذكور سواء كانوا أطفالا أم بالغين يشكلون غالبية الضحايا من المشاة وفي الدول المتقدمة يعد المشاة من الكبار في السن أكثر الفئات عرضة للخطر الدهس . و تحتل قارة افريقيا المرتبة الاولى في نسبة القتلى من المشاة بالمقارنة مع عدد الوفيات الكلي الناجم عن الحوادث ، اذ تصل نسبة وفيات المشاة إلى 38% من وفيات حوادث الطرق الكلية ، اما منطقة جنوب شرق اسيا فتأتي في المرتبة الأخيرة بنسبة 12% .

ومن بين الأسباب التي لها علاقة بالمشاة نجد :

- عدم التقيد بالأمكان المخصصة لعبور المشاة او عدم استعمالها حسب الاصول .
- عدم تقديرهم لمخاطر مخالفة قواعد السير لمخالفة الاشارات الضوئية
- السير على طريق بالرغم من وجود الارصفة
- استعمال الطريق كمجال للعب بالنسبة للأطفال
- التعدي على الارصفة من قبل التجار و الباعة للتقيد بقواعد المرور

➤ الطريق:

يمكن لتصميم الطرق أن يؤثر تأثيرا كبيرا على مأمونيتها وبالنسبة إلى جميع مستخدميها ، و يعني ذلك التأكد من وجود مرافق كافية للمشاة و راكبي الدراجات الهوائية و النارية ، فالتدابير مثل تخصيص

الفصل الثاني : التأسيس النظري لموضوع الدراسة

ممرات للمشاة وراكبي الدرجات الهوائية و النارية ، و تهيئة العبور الآمنة ، و سائر التدابير التي تؤدي الى تهدئة المرور يمكن أن تكون حاسمة الأهمية في الحد من مخاطر الإصابات بين هؤلاء المستخدمين للطرق .

➤ المركبات :

تلعب المركبات المأمونة دورا حاسما في تجنب الحوادث و الحد من احتمالات وقوع الإصابات الخطيرة ، و هناك عدد من أنظمة الأمم المتحدة المتعلقة بمأمونية المركبات ، التي اذا ما طبقت على معايير البلدان الخاصة بالتصنيع و الانتاج ستؤدي الى انقاذ العديد من الأرواح ، و تشمل هذه الأنظمة مطالبة مصنعي المركبات بالوفاء بالقواعد الخاصة بالصدمات الأمامية و الجانبية ، و ادراج نظام التحكم الإلكتروني في الثبات (لمنع فرط الانحراف) و ضمان تزويد جميع المركبات بالوسائد الهوائية لقلبية و احزمة الأمان ، و يؤدي عدم تطبيق هذه المعايير الأساسية الى زيادة كبيرة في مخاطر وقوع الإصابات الناجمة عن حوادث المرور ، بالنسبة الى الأشخاص الموجودة بين داخل المركبة و خارجها .

بالإضافة الى اخضاع المركبة الى المراقبة التقنية التي من شأنها المساهمة في الحفاظ على سلامة المركبة و بالتالي التقليل من حوادث المرور . (بن-شنة، 2023/2022، صفحة 32)

➤ العوامل الطبيعية و الظروف الجوية :

لا يمكن تجاهل اثر العوامل الطبيعية من تضاريس و مناخ و تقلبات الطقس المفاجئة ، و خاصة الظروف الجوية المحيطة على حوادث السير و المرور ، و هي التضاريس و العوامل الجوية و المناخية والتي يمكن اجمالها كالآتي :

- الأمطار و الثلوج و الصقيع و السيول و انخفاض درجات الحرارة .
- المرتفعات و الأدوية و الانهيارات الناجمة عن الفيضانات او الأمطار
- الرطوبة و الضباب الكثيف في الكثير من الأماكن
- العواصف الرملية و الرياح و ما تسببه من غبار او تربة
- أشعة الشمس و السراب و ارتفاع درجة الحرارة و تأثيرها على نشاط الإنسان و انتباهه (حدادي، 2018، صفحة 147)

2.2. أنواع حوادث المرور :

➤ حادث التدهور او حادث المركبة الواحدة :

قد تتعرض المركبة الواحدة لحادث ما بسبب من العوامل ، من أهمها العوامل المتعلقة بالسائق ، فقد يكون السائق متعبا ، و قد يغفو سهوا اثناء القيادة ، كما يحدث هذا النوع من الحوادث بسبب اختلال توازن المركبة و خروجها عن مسارها و انقلابها حيث ينتج عن هذا الحادث اضرار جسيمة .

الفصل الثاني : التأسيس النظري لموضوع الدراسة

➤ حادث الصدم :

يقع حادث التصادم وجها لوجه نتيجة تصادم مركبة مع مركبة أخرى او مع جسم اخر ، قد يكون جاهدا ، او حيوانا ، او عجلات أخرى في الطريق ، و غالبا ما تحدث بسبب السرعة الزائدة اثناء القيادة ، يتسبب هذا النوع من الحوادث باضرار جسمية للسائق و الركاب ، كإلحاق ، و ارتجاج في الدماغ ، و العديد من المضاعفات الداخلية .

➤ حادث الدهس :

و هو ما ينتج عن اصطدام مركبة متحركة بجسم لين (إنسان ، حيوان) حيث يخلف الحادث المروري إصابة بدنية قد تكون معيقة او وفاة . (بن-شنة، 2023/2022، صفحة 31)

3.2. الأثار المترتبة عن حوادث المرور

تعتبر المشكلة المرورية مشكلة عالمية تعاني منها جميع الدول لكن بدرجات مختلفة، والتي خلفت آثار سلبية وخطيرة على الفرد والمجتمع، تتمثل أساسا في الخسائر الاقتصادية الكبيرة وفي الخسائر البشرية، "وطبقا لتقديرات منظمة الصحة العالمية، فإن العالم يخسر سنويا ما لا يقل عن 700 ألف شخص بسبب حوادث المرور، أي بمعدل وفاة في كل 50 ثانية، كما أنها تسبب في إصابة أكثر من 200 مليون شخص بجروح متفاوتة الخطورة، أي بمعدل 25 إصابة كل ثانيتين"

كما يشير الدكتور "عبد القادر تومي" إل أن حوادث المرور تعتبر من أهم موارد التهلكة فالسيارات ووسائل النقل الأخرى المستخدمة للتنقل من مكان لآخر لقضاء حوائجهم ولأموال الناس المعيشية، بحيث أصبحت هذه الوسائل من ضروريات الحياة المعاصرة، وفي ذات الوقت، فإنها من أبرز الوسائل التي تصنع الوفيات والإعاقات والإصابات وتخلف الخسائر البشرية من قتلى وجرحى، إضافة إلى خسائر مادية معتبرة بسبب الإعاقات والأضرار الناجمة عن الحوادث، ولا يمكن أن نغفل آثار هذه الحوادث على نفسية المصابين، وما تتركه من أثر عميق في نفوسهم، ومما قد تسببه من عقد نفسية بسبب الحالات المرضية التي قد يبقون عليها، وخصوصا أولئك المعاقون منهم.

ويمكن ذكر أهم آثار ومخلفات حوادث المرور فيما يأتي:

1 الخسائر البشرية:

يعتبر الإنسان الضحية الأولى في حوادث المرور، الذي يكون معرضا للموت أو للإصابات الخطيرة، "حيث بالنسبة للإصابات الخطيرة التي تتطلب الدخول للمستشفى لعدة أيام فإنها تمثل الضعف في الطرق

الفصل الثاني : التأسيس النظري لموضوع الدراسة

الحضرية منها في الطرق خارج (60%) التجمعات السكانية، حيث أن الحوادث تكون كثيرة في التجمعات السكانية، خاصة عند مفترقات الطرق. وبالنسبة للمسافة المقطوعة فإن أصحاب الدراجات النارية والعادية والمشاة هم الأكثر تعرضا للخطر، إذ تبلغ نسبة الضحايا منهم في الكيلومتر الواحد حتى عشرة أضعاف الضحايا راكبين للسيارات، وبالنسبة لأصحاب السيارات فإن نسبة الحوادث عند الشباب أو قليلي الخبرة في القيادة تبلغ خمس أضعاف منها في عند المسنين والذين لديهم خبرة كبيرة في القيادة. وقد خلفت حوادث المرور في العالم 180 ألف قتيل في سنة 2005، كما ارتفع عدد الجرحى إلى ما بين (50-20) مليون إصابة أسفرت عن 5 ملايين حالة عجز دائمة، وبحلول سنة 2020 يتوقع ارتفاع الإصابات بنسبة (60%) والتوجه نحو المرتبة الثالثة في قائمة أسباب الوفاة والإصابة بالأمراض عوضا عن المرتبة التاسعة حاليا، وفقا لتقرير منظمة الصحة العالمية. والجزائر كغيرها من بلدان العالم تكبدت الكثير من الخسائر البشرية، هذا ما تؤكدته الإحصائيات التي سبق التطرق إليها، فمثلا تشكل فئة الشباب نسبة (29%) من مجموع قتلى حوادث .

2 الآثار الاجتماعية :

تؤثر حوادث المرور على كيان الفرد والأسرة ، ومن ثم كيان المجتمع، حيث أن الضرر الذي يلحق بالأسرة ذاتها نتيجة الحادث المروري سواء كان ضررا ماديا يأخذ جزءا من دخلها أو من مدخراتها في سبيل إصلاح هذا الضرر، وبالتالي يؤثر على مستوى معيشة الأسرة ولو لفترة محدودة، وقد ينتج أيضا عن الحادث المروري إصابة بدنية تسبب نسبة من العجز الجسدي تؤثر على صاحبها من حيث قدراته على الأداء والإنتاج في العمل وعلى نشاطه الاجتماعي، وقد يتطور الأمر إلى الإصابة ببعض الأمراض النفسية المتولدة نتيجة الإصابة البدنية، مما يخلق جو من التوتر داخل المحيط الأسري والمجتمع ككل، كما أن تزايد هذه الحالات يتسبب في إشغال المستشفيات والمراكز الصحية وإرهاق مؤسسات الدولة وعدم تمكنها من توفير الخدمات المميزة في المجال الصحي، ويكون الأمر أشد سوءا وألما على الأسرة والمجتمع حين تفقد أحد أفرادها بالوفاة نتيجة الحادث المروري، وبالتالي فقدان فرد منتج. وتؤثر حوادث المرور سلبيا على الطفل المتمدرس في حالة إصابته، مما يترتب عليها تأخر دراسيا قد لا يكون من السهل تداركه أو عودة التلميذ إلى سابق مستواه الدراسي، لذا يؤكد الرئيس عبد العزيز بوتفليقة على خطورة المرور بقوله: "إن العديد من الأسر تسقط في شباك الحاجة وحتى الفاقة بسبب النفقات المترتبة عن العلاج الطبي، أو فقدان المعين، فكل الدراسات المنجزة من طرف الاختصاصيين تجمع على ملاحظة أن الناجين من حوادث المرور والأشخاص المحيطين بهم يتلقون دائما صدمات تقلل من قدراتهم البدنية والفكرية والمعنوية مما يسبب لهم إعاقة لا يمكن تجاوزها.

3 الآثار النفسية :

الفصل الثاني : التأصيل النظري لموضوع الدراسة

إن الكثير من المشكلات النفسية يمكن أن تنجم عن التعرض لخبرات صادمة بصورة مباشرة أو غير مباشرة كالتعرض للحوادث المرورية أو مشاهدتها سواء لمرتكبي الحادث أو المصابين جراء الحادث أو لأسرهم، كما أن من تعرضوا لإعاقات ناجمة عن تعرضهم لحوادث مرورية يمكن أن يعانون من صعوبات جمة في سبيل تكيفهم مع أسلوب حياتهم الجديد، وقد تتغير شخصياتهم وربما تتصاعد مشاعر التوتر لديهم ويصبحون أكثر قلقا واكتئابا ويميلون إلى العزلة والانسحاب، ويرى الباحثون أن من المناسب أن نشرح للمصابين وعائلاتهم أن تلك المشاعر ردود أفعال طبيعية، وأنها قد تتلاشى مع الوقت، لكن إذا استمرت لفترة زمنية تجاوزت الشهر أو كانت حداثتها مقلقة بدرجة ملحوظة فمن المهم عند ذلك إحالة المصاب للخدمات النفسية لعلاجهم من اضطراب ما بعد الصدمة، ويتمثل هذا الاضطراب المنهك في أفكار مسيطرة مرتبطة بالحوادث الصادم مثل الارتجاع، حيث يجد الأفراد الذين تعرضوا للحادث الصادم أنفسهم يسترجعون سيناريو الحادث ويعاودون التفكير فيه ويعيشونه مرة أخرى. وتعد الكوابيس التي تؤثر على قدرة المصاب على النوم من والأحلام المزعجة الأعراض الناجمة عن الأحداث الصادمة، كما يمكن أن يعاني المصابون في الحوادث المرورية من ذكريات معيقة وقلق شديد، ومن الأعراض التي تميز اضطراب ما بعد الصدمة تجنب المصابين للحديث عن خبرتهم، وتفادي رؤية أو سماع ما قد يذكرهم بتلك الخبرة المؤلمة، وقد يجد المصابون أنفسهم يحاولون التهرب من الآخرين وربما يؤدي إلى انعزالهم وشعورهم بالوحدة النفسية، كما يميل الأشخاص الذين يتعرضون لخبرات صادمة إلى أن يعانون من الاكتئاب، مما قد يؤثر على حياتهم الأكاديمية والوظيفية. وتظهر الأعراض الصدمية (PTSD) غالبا خلال ثلاثة أشهر من التعرض للحادث، وأهمها:

- استعادة الذكريات الأليمة أثناء أحلام اليقظة أو الكوابيس ذات العلاقة.
- اجترار الذكريات الأليمة عند دخول المخفر أو مقابلة الضابط
- محاولة تجنب الأفكار أو الأنشطة التي لها علاقة بالحادث
- الاضطرابات الانفعالية الحادة التي تشتمل على القلق والتوتر المستمر
- حالات الاكتئاب المتدرجة من البسيطة إلى الحادة
- المخاوف المرضية (الفوبيا) من بعض الأشخاص أو الأحداث أو الأماكن العادية، التي لا يخاف منها الآخرون.
- اضطرابات الوسواس القهرية بلا مبرر
- الشعور بالنقص والعجز وعدم القدرة على اتخاذ القرار
- الشعور بعقدة الذنب والدونية .
- الشعور بالخجل والاعترا ب والوحدة وفقدان الأمل

الفصل الثاني : التأسيس النظري لموضوع الدراسة

- عدم القدرة على إقامة علاقات اجتماعية مع الغير أو المحافظة عليها .
- الآلام العضوية الجسدية مثل الصداع الكلي أو النصفي، آلام في الجهاز الهضمي أو الجهاز التنفسي، أو الجهاز الدوري أو ما شابه ذلك. (حدادي، 2018، صفحة 148)

2.4. أساليب ووسائل الوقاية من مشكلة حوادث المرور :

1 أساليب متعلقة بالانسان :

1 التربية و التوعية المرورية : تعرف التوعية المرورية على أنها نشر الثقافة المرورية لدى كافة أفراد المجتمع و ذلك بتصحيح المفاهيم الخاطئة لديهم بالإقناع عن طريق تقديم معلومات السليمة و الحقائق الثابتة التي تساعد في تكوين رأي صائب و خلق قابلية للاستعداد للتقيد الطوعي بقواعد و أنظمة المرور و ذلك لتحقيق الأمن و السلامة من استعمال الطرق

2 أسس التخطيط للتوعية المرورية : تتلخص أسس التخطيط للتوعية المرورية على عدة عناصر أهمها :

- المعرفة و الفهم العميقين و الشاملين لجميع جوانب الحياة المرورية بكل ما فيها من احدث و تطورات و لمختلف الأطراف المعنية بالمشكلة المرورية الأجهزة المرورية ، المشاة ، السائقون، مصممو الطرق ، صانعو السيارات ، و من المؤكد أن فهمها لا يتحقق إلا من خلال دراسات و بحوث إعلامية نظرية و ميدانية لجميع معطيات المشكلة المرورية
- اعتماد إستراتيجية نشر المعلومات و الحقائق عن مختلف جوانب الحياة المرورية و تفسير الأحداث و الظواهر و التطورات و المشاكل المرورية و تحليلها و مناقشتها سبيلا لنشر الثقافة المرورية التي تقوم عليها التوعية المرورية و تنطلق منها .
- اعتماد إستراتيجية التبادل و التفاعل و التوازن سبيلا للوصول و لتحقيق التأثير المطلوب و عدم الاقتصر على الرهان على استراتيجيات الإكراه و الوعظ ، بل يجب أن تقوم التوعية المرورية السلمية على أساس القناعة الذاتية و السلوك الطوعي .
- الحرص على الاستفادة من جميع الوسائل لتحقيق هذه التوعية المدرسة ، الأسرة ، مختلف الوسائل الإعلامية و الاتصالية ، المؤسسات الدينية ، المنظمات الأهلية
- العمل وفق الإستراتيجية المرورية الوطنية و العمل ضمن نطاق سياستها و لابد أن هذه التوعية تسهم في تنفيذ برامجها وتحقيق أهدافها .

3 دور الاسرة في التوعية المرورية : تكون الاسرة البنية الاجتماعية الاولى لجميع الافراد ، فيمكن أن تلعب دورا هاما في تشكيل الممارسات الاجتماعية المتلائمة مع شروط حركة المرور ، و الابناء يقتدون باولياءهم في جميع الميادين الاجتماعية ، وحتى فيما يتعلق باستعمال الطرق ، فالأسرة هي المدرسة الاولى التي تغرس العادات و السلوكيات المرورية الصحيحة في نفوس الابناء ، حيث يكمن دورها في

الفصل الثاني : التأسيس النظري لموضوع الدراسة

تعويد الاطفال على احترام قواعد المرور ، و الانتباه الى إشارات المرور على الطريق ، بالإضافة الى استخدام الرصيف و ممر الراجلين بصفة منتظمة ، وغيرها من السلوكيات الحميدة و السليمة التي يجب اتباعها و القيام بها عند استخدام الطريق

4 دور المدرسة في التوعية المرورية : تعد المؤسسات التعليمية من اهم المؤسسات الاجتماعية التي لجأت اليها المجتمعات الحديثة ، لتلبية حاجات تربوية و تعليمية عاجزت عن تأديتها الاسرة بعد تعقد الحياة ، فأصبحت المدرسة مؤسسة اجتماعية متخصصة يلحق فيها الطالب العلم و المعرفة و نقل الثقافة من جيل الى جيل . كما تسعى الى تحقيق نمو الناشئة و الشباب جسميا وعقليا وانفعاليا و اجتماعيا ، بما يحقق اعداد الفرد و تنشئته التنشئة الاجتماعية ليكون مواطنا صالحا معدا للحياة .

5 دور الاعلام في التوعية المرورية : تعتبر وسائل الاعلام من أكثر الوسائل تأثيرا وحضورا لدى الجمهور ، حتى أصبحت هذه الوسائل مسؤولة كغيرها من جهات أخرى في معالجة المشاكل و تدارك النقائص و انعكس ذلك على شرائح واسعة من المجتمع ، فوسائل الاعلام وعلى اختلافها قادرة على التأثير في الآراء و السلوكيات حسب المراحل الزمنية او حسب الجمهور بعيدا عن خصائصها .

ومن هنا يبرز الدور الفعال الذي تقوم به وسائل الاعلام في صنع المعلومة و تقديمها في شكل رسالة إعلامية قد تكون مسموعة او مرئية او مقروء تسعى الى تعديل سلوكات المواطنين عموما و السائقين الشباب على وجه الخصوص من خلال استراتيجيات و خطط و برامج الحملات التحسيسية ، تجسد مهامها في التوعية و الوقاية المرورية من خلال تعاون كل الجهات المعنية من مصالح الامن ووزارة النقل ، الشؤون الدينية، المجتمع المدني ، وغيرها .

2 أساليب متعلقة بالمراقبة التقنية للسيارات :

يسمح الفحص التقني بالتحقق من عدم وجود اختلالات ميكانيكية لضمان حماية المواطن و البيئة ، حيث لا يسمح لأية مركبة بالسير ، اذا كانت غير مطابقة للقواعد التقنية المعمول بها او أصبحت لا تتماشى معها ، وهناك أنظمة التحكم في السيارات تساهم في التقليل من حوادث المرور منها :

1 أنظمة التحكم في المركبات ومراقبة السلامة :

تتمثل في نظام الكشف عن حالة السائق اثناء القيادة وهي تكنولوجيا تساعد على منع الحوادث الناتجة بسبب نعاس سائق المركبة

2 نظام تجنب الاصطدام (الفرملة الذاتية) :

وهو نظام تحذير يعمل عن طريق تحديد مسافة بين مركبتك و المركبة التي أمامك ، وفي حال توقفت او قلت سرعة المركبة أمامك

3 نظام كشف النقطة العمياء :

الفصل الثاني : التأسيس النظري لموضوع الدراسة

النقطة العمياء هي تلك المساحة التي لا يمكنك مراقبتها من خلال المرايا المثبتة على جانبي المركبة ، او المرايا التي تعكس المنظر الخلفي وراء المركبة و عادة ما تكون هذه النقاط هي المسبب الرئيسي للحوادث .

3 أساليب متعلقة بالمحيط :

1 دور التقنيات الحديثة في الحد من الحوادث المرورية :

تساهم التقنيات و الأنظمة الحديثة على رصد وضبط و إدارة حركة المرور و بالتالي المساهمة في تحقيق السلامة و الأمن المرورين ، كما أن لهذه الأنظمة دورا كبير و فعال في التقليل من المخالفات بالإضافة الى التدخل السريع اثناء وقوع الحوادث المرورية ، حيث يمكن أن نذكر منها ما يلي :

ب نظام التحكم المروري عند مداخل الطرق السريعة :

يعتبر نظام التحكم المروري عند مداخل الطرق السريعة احدى تطبيقات النقل الذكية ، و يتم ذلك من خلال إشارة ضوئية تعمل اليا عند المدخل من طريق الخدمة الى الطريق الرئيسي على الطرق السريعة ، بحيث تسمح بدخول المركبات الى الطريق الرئيسي السريع حسب حركة المرور عليه ، لذلك فهي موصلة بدوائر حلقيه (حساسات) على الطريق الرئيسي السريع ، و كذلك بدوائر حلقيه (حساسات) على المدخل نفسه لتعمل جميعها بنظام متكامل .

ج . أنظمة اللوحات المتغيرة الرسائل :

الهدف من هذه التقنية هو تزويد السائقين و الركاب بالمعلومات المتعلقة بحالة حركة المرور على الطريق

8. أنظمة التحكم المروري للإشارات :

يتم تسهيل القدرة على التحكم في التقاطعات المختلفة من خلال استخدام التكيف المنسق ، و هو نظام لإدارة حركة المرور يستخدم لربط العديد من وحدات في إشارة المرور معا لتقليل أوقات السفر و استهلاك الوقود . كما أنه الاكثر تقدما و استخداما على نطاق واسع ، يعد نظام (SCATS sydney coordinated Adaptive Traffic Systém هو نظام التحكم في الحركة المرورية و تغيراتها .

هـ . أنظمة إدارة الحوادث والاستجابة لحالات الطوارئ :

تتمثل أنظمة النقل الذكية في مجال إدارة الحوادث في كيفية الابلاغ عن الحادث و تحديد موقعه و كيفية الوصول اليه و معالجته ، و معالجة حركة المرور المتأثرة من اجراء هذا الحادث ، وقد قامت بعض الشركات العالمية بتطوير نظام ألي لابلغ عن الحادث المروري و تحديد موقعه في حينه من خلال أجهزة مثبتة داخل المركبة حيث يتم في حالة وقوع الحادث ارسال إشارة الى وحدة الاسعاف القريبة للموقع عن طريق أجهزة التحديد المكاني (GPS) الموجود في المركبة ليتم تحديد احداثيات الموقع ليسهل التعرف على موقع الحادث لغرفة التحكم المروري في المنطقة ليتم التنسيق بين الجهات المعنية من دوريات مرورية و

الفصل الثاني : التأصيل النظري لموضوع الدراسة

فرق صيانة و الاسعاف لمعالجة الحادث و التأثيرات الجانبية لحركة المرور (بن-شنة، 2023/2022،
صفحة 40)

5.2. وسائل الوقاية من مشكلة حوادث المرور:

يمكن تحقيق الوقاية من حوادث المرور من خلال كل التدابير التي تتخذها الدولة أو المجتمع المحلي أو الجهات المختصة أو الجمعيات، التي تنشط في مجال السلامة المرورية، وتضافر جهودها بهدف التأثير على العوامل المؤدية لحوادث المرور (السائق، المركبة، الطريق)، والحيلولة دون حصول الحوادث المرورية أو التقليل منها ومن تأثيراتها في الفرد والمجتمع.

وذلك من خلال تركيز السياسة الوقائية على :

- الرقابة المرورية التي ترتبط بتنظيم شرطة المرور لحركة السير على الطرق، وضبط ما يقع من مخالفات من مستعملي الطرق، وكذا بمسؤولية قادة أجهزة المرور في اتخاذ القرارات الإدارية الصحيحة والسليمة، التي من شأنها الحد من وقوع حوادث الطرق، والحد من ارتكاب المخالفات المرورية التي تؤدي بدورها إلى وقوع العديد من الحوادث.
- مراعاة أصول التخطيط السليم لشبكة الطرق، بحيث يتناسب مع كثافة وحجم المرور المستخدم لهذه الشبكة، وإتباع المواصفات القياسية في رصف الطرق وتزويدها بوسائل الإنارة العامة، والحد من خطورة المنحنيات والتقاطعات والمرتفعات والمنحدرات ومعالجة مواضع الاختناقات بالطرق وتحديد السرعات المناسبة لها، واستخدام أفضل الوسائل الحديثة في تنظيم وضبط حركة المرور بالطرق كإشارات المرور الضوئية.
- دراسة حوادث المرور بأسلوب علمي، من خلال جمع المعلومات وتسجيلها وتنقيحها وتفسيرها، بحيث تكون مرتبة ومصنفة بعناية في نماذج وتقارير ورسومات وصور، حيث يمكن من خلال توفير هذه المعلومات عن الحوادث استفادة العديد من الجهات منها في إعداد خطط عملها، وتقييم أدائها بناء عليها.
- أهمية نشر الوعي المروري لدى كافة أفراد المجتمع، خاصة أن بيانات حوادث المرور بينت أن حوادث المرور ترجع أساساً إلى قصور الوعي المروري لدى مستعملي الطرق، حيث تقع نتيجة للإهمال أو عدم الاحتياط أثناء عملية القيادة أو أثناء استخدام أفراد المشاة للطريق. والتوعية المرورية هي مسؤولية الدولة وأجهزة الأمن ومنظمات المجتمع المدني ووسائل الإعلام ومختلف مؤسسات التنشئة الاجتماعية كالأسرة والمدرسة والمسجد وغيرها.
- تعزيز الإرادة، أي تعزيز إرادة المواطن وقناعاته في احترام قوانين وقواعد المرور والسلوك المروري الحضاري، وبصورة أعم تركز على الوصول إلى رأي عام مضاد للحوادث المرورية، وهذا بإتباع برامج

الفصل الثاني : التأسيس النظري لموضوع الدراسة

التوعية طويلة الأمد، المحترفة الإعداد والتطبيق. وتعتبر عملية التقويم للبرامج الوقائية في المجال المروري ضرورة وحتمية، تبدأ بالتقييم القبلي، أي بمعرفة ما كان عليه الحال قبل تطبيق البرامج الوقائية أو بالتقييم من خلال عملية التطبيق للبرامج الوقائية والتقييم البعدي لها .

- الضبط المروري من خلال تعميم استخدام تقنيات المراقبة المرورية الحديثة مثل الرادارات والكاميرات على الطرق التي تكثر فيها الحوادث الخطيرة، وفرض الغرامات المالية، وتفعيل المواد القانونية الخاصة بالمخالفين لقواعد وأنظمة المرور، إضافة إلى تكثيف الدوريات المرورية على الطرق السريعة، والتشديد على استخدام معدات السلامة المجهزة في المركبات، كأحزمة الأمن وطفاية الحريق ومقاعد خاصة بالأطفال وغيرها.
- التركيز على الإسعافات والتجهيزات الصحية، من خلال زيادة مراكز الإسعاف على الطرق السريعة بين المدن، ورفع كفاءة المسعفين في التعامل مع حالات المصابين في الحوادث المرور (حدادي، 2018، صفحة 151)

الفصل الثالث

الإجراءات المنهجية للدراسة

تمهيد

1 مجالات الدراسة

1.1 المجال المكاني

1.2 المجال الزماني

1.3 المجال البشري

2 المنهج

3 العينة و كيفية اختيارها

4 أدوات جمع البيانات

تمهيد :

يشكل الجانب الميداني مرحلة أساسية في هذه الدراسة ، حيث يمكن من جمع معلومات واقعية و مباشرة حول موضوع الدراسة " اثر النمو الحضري على حوادث المرور في المدينة " . حيث يعتمد على أدوات بحثية ميدانية لفهم أعمق للعلاقة بين توسع المدن و تزايد الحوادث المرورية ، و ذلك بالاستعانة بمصادر محلية (البلدية و مديرية النقل ...) شهادات الفاعلين في الميدان .

1 مجالات الدراسة :

أولا : المجال المكاني

المجال العام:

تم إجراء هذه الدراسة على مستوى بلدية خنشلة ، التابعة إداريا لولاية خنشلة ، الواقعة في المنطقة الشرقية من الجزائر . تتميز بموقع جغرافي خاص يميزها عن الامتداد الجغرافي الواسع ، تتربع مدينة خنشلة ككل على هضبة عالية ضمن سلسلة جبال وعلى ارتفاع ما يقارب 1200 متر على سطح البحر مما يمنحها خصائص تضاريسية فريدة ومناخا جبليا باردا في الشتاء و جافا صيفا ، تعد هذه البلدية من أهم المراكز الحضرية في الولاية ، لذا تم اختيار بلدية خنشلة كمجال مكاني لهذه الدراسة باعتبارها نموذجا واضحا لتأثير النمو الحضري على حوادث المرور .

المجال الخاص : مديرية النقل لولاية خنشلة

الفصل الثالث: الإجراءات المنهجية للدراسة

تعتبر مديرية النقل من ضمن المديريات الخارجية للولاية تعود نشأتها إلى السبعينيات حيث كانت عبارة عن مكتب تابع لمديرية التجارة و النقل تطورت هذه الأخيرة وأصبحت فرعا من بين فروع مديرية التجارة والنقل وهذا إلى غاية 1975 ابتداء من سنة 1980 تطبيقا للقرار الوزاري المشترك الموافق 14 جويلية 1980 المتعلق بكيفيات تنظيم مديرية النقل في الولاية وتسييرها أصبحت تضم مديريتين:

- مديرية النقل في الولايات غير البحرية.

- مديرية النقل والصيد البحري في الولايات البحرية.

نظرا لتشعب المهام وكثرتها تم انفصال هاتين المديريتين وهذا طبقا للمرسوم التنفيذي رقم 90-381 المؤرخ في 24 نوفمبر 1990 المتعلق بتنظيم مديريات النقل. مهام مديرية النقل:

نظرا للدور الذي يلعبه النقل والخدمات التي يقدمها وكثرة المستغلين لهذا القطاع ومن أجل تقريب المواطنين من هذا القطاع عمدت الدولة إلى انشاء مديريات النقل في كل ولاية من ولايات الوطن من أجل دراسة طلبات المواطنين ومن ثم اتخاذ القرار المناسب لذلك ومثالا على هذه المديريات مديرية النقل لولاية خنشلة مهام مديرية النقل تتمثل في ما يلي:

- تسهر على تطبيق التنظيم المتعلق بمختلف أنماط النقل و بالأرصاء الجوية.

- تنسيق وتنظيم مختلف أنماط النقل وتنفيذه ومراقبته.

- تطبيق تدابير الوقاية والسلامة في الطرق.

- تعد فهرست أنشطة النقل البري وتضبطه باستمرار.

- تسلم مستندات النقل ورخصة وشهادة الكفاءة المهنية.

- تطبق التدابير الخاصة بمتابعة نشاط تعليم قيادة السيارات ومراقبته.

- تنشط وتنظم أشغال الأجهزة المكلفة بالعقوبات في مجال النقل البري

الفصل الثالث: الإجراءات المنهجية للدراسة

- والأجهزة المكلفة برخص سيارة الأجرة.
- تنظيم امتحانات رخص القيادة . تسهر على حماية الأملاك العمومية البحرية والموانئ في الوسط البحرية
- دراسة طلبات المواطنين الراغبين في الاستثمار في ميدان النقل.
- التنسيق مع الجماعات المحلية في متابعة ومراقبة المشاريع المتعلقة بالنقل تنظيم ومراقبة الشروط العامة لممارسة نشاطات النقل عبر الولاية
- اعداد مخططات النقل الوطنية والحضرية والولائية والريفية
- تجمع الإحصائيات المتعلقة بمجال النقل وحوادث المرور وتشغلها

تقديم الهيكل التنظيمي المديرية النقل لولاية خنشلة:

حدد المرسوم 90-381 القواعد الخاصة بتنظيم مصالح النقل في الولاية وتسييرها حيث تجمع المصالح المكلفة بأنشطة النقل في مديرية النقل لولاية خنشلة تنظم مصالح منتظمة في مكاتب تشمل كل مصلحة حسب أهمية المهام المضطلع بها على ثلاثة مكاتب كحد أقصى:

1. مصلحة النقل البري.

2. مصلحة الطيران المدني و الأرصاد الجوية.

3. مصلحة النقل البري.

4. مصلحة النقل البري:

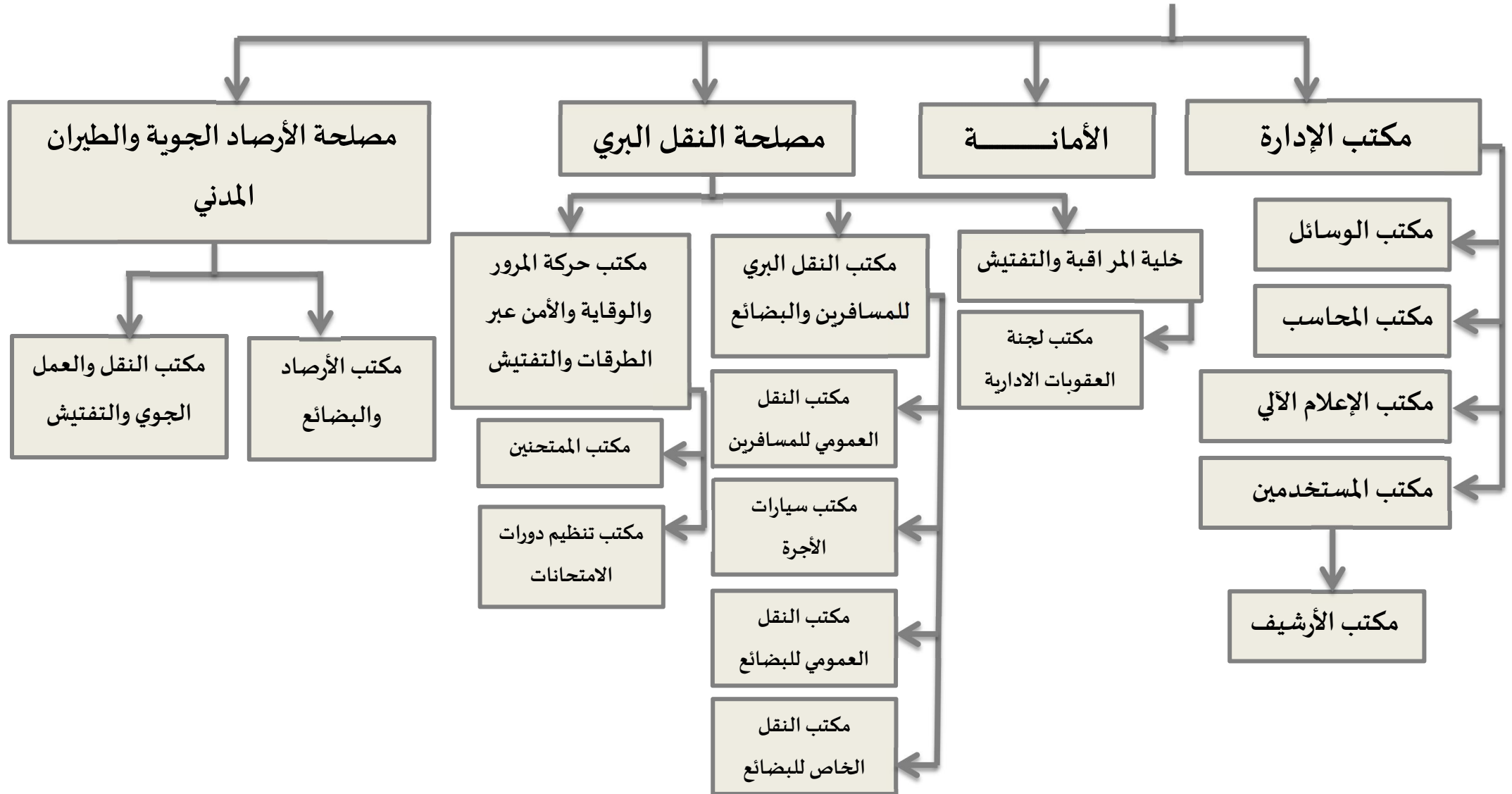
وتشمل:

- مكتب النقل البري للمسافرين.

- مكتب النقل البري للبضائع.

الشكل رقم 01: الهيكل التنظيمي لمديرية لنقل

المدير



الفصل الثالث: الإجراءات المنهجية للدراسة

ثانيا : المجال الزمني :امتدت الدراسة خلال الفترة الزمنية من بداية اكتوبر بر 2024 الى غاية أواخر ماي 2025

المرحلة الأولى : انطلقت المرحلة الأولى من هذه الدراسة باختيار الموضوع المراد دراسته ، و ذلك بناء على المحور العلمي الذي تم تكليفنا به خلال شهر أكتوبر 2024، في إطار توجيهات العمل البحثي الخاصة بالسنة الجامعية . حيث قمنا بالاطلاع على الجانب النظري حول موضوع الدراسة مع استشارة بعض من أساتذة علم الاجتماع الحضري . وواصلنا في إتمام الجانب النظري إلى غاية شهر مارس 2025 .

المرحلة الثانية :

بعد الانتهاء من الجانب النظري قمت بإجراء الدراسة الميدانية التحليلية والذي أنجزت من أواخر شهر افريل إلى غاية شهر ماي 2025 قمت بإعداد أسئلة المقابلة وضبطها مع المشرفة من اجل التقرب إلى مديرية النقل وإجراء دليل مقابلة مع بعض رؤساء المديرية وكذلك التعرف على المديرية والهيكل التنظيمي الخاص بها .

في أواخر شهر ماي 2025 قمت بتحليل دليل المقابلات التي أجريتها مع رؤساء مديرية النقل وكذلك استعنت بمديرية الحماية المدنية وذلك لغرض جمع إحصائيات حوادث المرور

المجال البشري : شملت العينة أربعة رؤساء مصالح مديرية النقل

2 العينة وكيفية اختيارها: اعتمدت الدراسة على عينة قصديه غير عشوائية، تم اختيارها بناءا على علاقة أفرادها المباشرة بموضوع البحث، و قدرتهم على تقديم معلومات دقيقة و موثقة حول " اثر النمو الحضري على حوادث المرور في المدينة، شملت العينة رؤساء مديرية النقل :

• مهندس رئيسي (رئيس مكتب نقل المسافرين و السلع

• رئيس مصلحة النقل البري

• رئيس مكتب الإدارة للوسائل

• ريس مكتب النقل العمومي للمسافرين

وقد تم اختيار هؤلاء الأفراد بصفتهم رؤساء مديرية النقل وفق تعاملهم المباشر مع قضايا النقل و السلامة المرورية

3. المنهج وأدوات جمع البيانات

المنهج الوصفي : هو عبارة عن دراسة عامة لظاهرة موجودة في جماعة ما ،وفي مكان معين وفي الوقت الحاضر وهو طريقة من طرق التحليل والتفسير بشكل علمي منظم من أجل الوصول إلى أغراض محددة لوضعية اجتماعية او مشكلة اجتماعية او سكان معينين. (درويش، صفحة 118)

الفصل الثالث: الإجراءات المنهجية للدراسة

تم اعتماد المنهج الوصفي باعتباره الأنسب لطبيعة هذه الدراسة ، التي تهدف الى وصف مظاهر النمو الحضري بمدينة خنشلة ، وتحليل انعكاساته على واقع السلامة المرورية ، يمكن هذا المنهج من تشخيص الظاهرة في أبعادها المكانية و الاجتماعية و التخطيطية ، و يسهم في فهم العوامل المتداخلة التي تربط بين التوسع العمراني و تزايد معدلات حوادث المرور من خلال جمع المعطيات و تزايد معدلات حوادث المرور ، من خلال جمع المعطيات و تحليلها بطريقة علمية ممنهجة

4. أدوات جمع البيانات

دليل المقابلة : هي تقنية من التقنيات التي تستهدف البحث عن المعلومة والتحري عن الحقيقة و تمثل غرضها الحصول 3 يقوده الباحث من جهة وشخص أو مجموعة أشخاص بذلك "وسيلة شخصية مباشرة" يحتاج إلى تجميعها في ضوء أهداف بحثه من 4 على حقائق ومواقف أو سلوك أو معتقدات أو اتجاهات، أجل فهم أوضح للظاهرة المبحوثة في جميع أبعادها ومؤشرتها. (نقي، 2021، صفحة 86)

تم الاعتماد في هذه الدراسة على دليل مقابلة موجه كأداة أساسية لجمع البيانات، نظراً لفعاليتها في الحصول على معلومات دقيقة ومباشرة من المصدر الرسمي المسؤول عن تنظيم قطاع النقل داخل المدينة. وقد استُخدم هذا الدليل أثناء إجراء مقابلة ميدانية مع إدارات من مديرية النقل لولاية خنشلة، باعتبارهم الفاعلين الأكثر دراية بمستجدات النمو الحضري وتأثيره على حركة المرور وحوادث الطرقات .

الفصل الرابع :

عرض و تحليل و مناقشة البيانات

الفصل الرابع: عرض وتحليل ومناقشة البيانات

1 تحليل السوسيولوجي لأسئلة دليل المقابلة :

التحليل بناء على السؤال 1 : (الملحق رقم 1)

ما هي الرتبة التي تحتلها ولاية خنشلة في حوادث المرور وطنياً؟

إجابة الموظف رقم 1: رئيس مكتب نقل المسافرين والسلع

لم تتم الإجابة على السؤال

زاوية التحليل:

عدم الإجابة قد يعكس نقصاً في المعلومة أو غيابها داخل المؤسسة

يمكن اعتباره مؤشراً على ضعف التنسيق أو انعدام قنوات الإحصاء الدقيق داخل الهياكل الإدارية المحلية.

الارتباط بموضوع الدراسة:

في دراسة أثر النمو الحضري، تعتبر البيانات الإحصائية ضرورية. غيابها قد يؤثر إلى إهمال الجانب التحليلي في فهم الظواهر الحضرية كحوادث المرور.

يُمكن استخدام هذا المثال لتوضيح صعوبات جمع المعطيات في البحث السوسيولوجي الميداني.

إجابة الموظف رقم 2: رئيس مصلحة النقل البري:

لا تتوفر بيانات رسمية حديثة حتى تاريخ اليوم.

زاوية التحليل:

تعكس نوعاً من الوعي بالمحدودية المؤسسية في إنتاج المعرفة الإحصائية.

يبرز ضعف في المتابعة الزمنية للظاهرة، ما قد ينعكس على فعالية السياسات المحلية في التصدي لحوادث المرور.

الارتباط بموضوع الدراسة:

يُظهر أن المشكل ليس في الظاهرة فقط، بل في القدرة على مراقبتها وتحليلها علمياً.

في التحليل السوسيولوجي، هذا يُعد مؤشراً على ضعف الحكومة الحضرية وغياب أدوات اتخاذ القرار المبني على الأدلة.

يُظهر أن المشكل ليس في الظاهرة فقط، بل في القدرة على مراقبتها وتحليلها علمياً.

في التحليل السوسيولوجي، هذا يُعد مؤشراً على ضعف الحكومة الحضرية وغياب أدوات اتخاذ القرار المبني على الأدلة.

إجابة الموظف رقم 3: رئيس مكتب الإدارة للوسائل

الفصل الرابع: عرض وتحليل ومناقشة البيانات

لم تُدرج ضمن الولايات الأعلى من حيث عدد الحوادث أو الضحايا في الإحصائيات المتاحة.
زاوية التحليل:

تشير إلى نوع من الاطلاع النسبي على المعلومات.

تُظهر أن خنشلة ليست من الولايات التي تُشكل بؤراً حرجة من حيث عدد الحوادث، وهو ما قد يُفسر بكثافة سكانية معتدلة أو تنظيم مروري أقل ضغطاً مقارنةً بالمدن الكبرى
الارتباط بموضوع الدراسة:

يفتح المجال للبحث في التحولات الحضرية الحديثة في خنشلة: هل هي في مرحلة مبكرة من التحضر؟ هل النمو فيها لا يزال تحت السيطرة؟

يمكن استغلال هذه الإجابة لتوضيح أن حدة الحوادث لا تتعلق فقط بالحجم، بل بكيفية إدارة النمو الحضري

إجابة الموظف رقم 4: رئيس مكتب النقل العمومي للمسافرين
لا أعلم.

زاوية التحليل:

اعتراف صريح بالجهل حول المعطيات، يعكس ضعف التكوين أو غياب المعلومات داخل المؤسسة.
يبرز إشكالية مركزية في الإدارة المحلية: غياب الثقافة الإحصائية والمتابعة الدورية للظواهر.

الارتباط بموضوع الدراسة:

هذه الإجابة تكشف عن أحد عوائق البحث السوسيولوجي في الواقع الميداني: نقص المعرفة المؤسسية بالظواهر اليومية.

يمكن توظيفها كمثال على الفجوة بين الإدارة والمجتمع، وبين الواقع والمعلومة الرسمية.

الاستنتاج السوسيولوجي العام:

تظهر من خلال هذه الإجابات هشاشة في الإلمام بالبيانات الإحصائية لدى موظفي مديرية النقل، ما يعكس مشكلة بنيوية في آليات الرصد والتحليل.

هذا القصور في المعلومات يُمثل عائقاً أمام التخطيط الحضري الفعال، ويؤثر على السياسات الوقائية في مجال السلامة المرورية.

من منظور علم الاجتماع، غياب المعلومة يعكس غياب الثقافة المؤسسية المبنية على المعرفة والتحليل، ويُضعف العلاقة بين النمو الحضري وبين التخطيط المبني على الوقائع.

التحليل بناء على السؤال 2 :

الفصل الرابع: عرض وتحليل ومناقشة البيانات

هل توجد مناطق محددة في المدينة تسجل فيها نسبة حوادث المرور أعلى من غيرها بسبب التوسع العمراني ؟

إجابة الموظف رقم 1: رئيس مكتب نقل المسافرين والسلع

قلب المدينة يسجل نسبة أكبر من الحوادث... بسبب عدم احترام قانون المرور وليس بسبب السرعة.
زاوية التحليل:

يُبرز الموظف أن مركز المدينة، رغم كونه أكثر تنظيماً من حيث البنية التحتية، يبقى الأكثر عرضة للحوادث.

يُعزو السبب إلى سلوكيات الأفراد (السائقين والراجلين) ، مما يُشير إلى بُعد ثقافي/اجتماعي وليس فقط عمراني.

الارتباط بموضوع الدراسة:

تُفيد هذه الإجابة في دعم فرضية أن الحوادث لا ترتبط فقط بالمجال المادي (الطرق)، بل بالسلوك الحضري.

قلب المدينة، كمجال عمراني مكتظ، يشكل فضاءً اجتماعياً عالي التفاعل، ما يُولد احتكاكات مرورية مرتفعة.

يُمكنك تحليل هذه الظاهرة وفق مفاهيم مثل: "الفضاء العمومي"، "التدافع الحضري"، و"الاكتظاظ الاجتماعي".

إجابة الموظف رقم 2 : رئيس مصلحة النقل البري

الطريق الوطني رقم 88 (تبسه) وطريق باتنة.

زاوية التحليل:

يشير إلى طرق حيوية ذات طابع جهوي أو وطني تمر عبر المدينة أو أطرافها.

يُفهم ضمناً أن هذه الطرق أصبحت مناطق ضغط مروري نتيجة التوسع الحضري الذي لم يُواكب بتطوير البنية التحتية.

الارتباط بموضوع الدراسة:

يُمكن اعتبار هذه الطرق كمؤشرات على تحول المدينة من فضاء مغلق إلى فضاء منفتح جهوياً.

هذا التحول يُولد احتكاكاً بين الوظائف المحلية للطرق (تنقل داخلي) والوظائف العابرة (مرور المركبات بين المدن)، ما يؤدي إلى ارتفاع الحوادث.

إجابة الموظف رقم 3:

الطرق الرئيسية (طريق باتنة)، حي 500 مسكن، حي طريق عين البيضاء.

الفصل الرابع: عرض وتحليل ومناقشة البيانات

زاوية التحليل:

الموظفة تحدد مناطق عمرانية بعينها، وخاصة الأحياء الحديثة أو ذات الكثافة السكانية العالية. هذه الأحياء غالبًا ما تكون نتاج التوسع العمراني السريع، ما يطرح إشكالية التخطيط الناقص.

الارتباط بموضوع الدراسة:

تمثل هذه الأحياء تجسيدًا لـ التحول العمراني دون تحكم في النمو الحضري. تعكس علاقة مباشرة بين نمط التوسع الحضري (عشوائي أو غير مهيكّل) وارتفاع المخاطر. يمكن توظيف مفاهيم مثل: "الأحياء الهامشية"، "التمدن غير المتوازن"، و"الهشاشة الحضرية".
إجابة الموظف رقم 4: رئيس مكتب النقل العمومي للمسافرين
نعم، ومن بينها الطريق المؤدي إلى أولاد رشاش.

زاوية التحليل:

تحديد الطريق المؤدي إلى أطراف المدينة أو البلديات المجاورة. يوحي بأن المناطق شبه الحضرية (périurbaines) التي تربط المدينة بضواحيها تشهد تزايدًا في الحوادث.

الارتباط بموضوع الدراسة:

يُمكن تحليل هذه الطريق ضمن ظاهرة "الزحف الحضري" أو التوسع الأفقي للمدينة. هذا النوع من التوسع غالبًا ما لا يُواكب بتهيئة عمرانية ومرافق نقل مناسبة، مما يؤدي إلى فضاءات انتقالية غير آمنة.

الاستنتاج السوسولوجي العام:

تُظهر إجابات الموظفين وعيًا بوجود مجالات محددة داخل المدينة تشهد نسبيًا أعلى من حوادث المرور، تختلف حسب:

- التمرکز السكاني (قلب المدينة).
- الطرق الحيوية (الوطنية والرئيسية).
- الأحياء الجديدة أو الهامشية.
- المناطق الانتقالية بين المدينة والضواحي.
- من منظور علم الاجتماع الحضري:
- الحوادث هي نتيجة تفاعل بين المجال العمراني والتنظيم الاجتماعي.
- مناطق الخطر المروري ليست ثابتة، بل ترتبط بـ ديناميكيات النمو الحضري والتوسع العشوائي.

الفصل الرابع: عرض وتحليل ومناقشة البيانات

التحليل بناء على السؤال 3: ما أسباب ذلك؟

(بمعنى: ما أسباب ارتفاع حوادث المرور في المناطق الحضرية المتأثرة بالنمو العمراني؟)

إجابة الموظف رقم 1 : رئيس مكتب نقل المسافرين و السلع

أبرز الأسباب :

5. عدم احترام قانون المرور من السائقين والراجلين.

6. غياب الهيئات الحضرية لتنظيم التنقلات.

7. ضعف الشبكات طرقية من حيث الكم والكيف.

8. الازدحام المروري، خاصة في أوقات الذروة.

9. السياقة في حالة غير طبيعية (سكر...).

10. ضعف شبكات النقل الحضري.

زاوية التحليل:

هذه الإجابة تقدم مقارنة شاملة تتداخل فيها العوامل البشرية (سلوك الأفراد)، العمرانية (ضعف

الشبكات والتهيئة)، والتنظيمية (ضعف النقل).

تُبرز العلاقة السببية بين فوضى المجال وسلوك الأفراد في إنتاج الحوادث.

الارتباط بموضوع الدراسة:

هذه الإجابة تُعد مثالية لتحليل أثر غياب التنظيم الحضري والتخطيط المسبق على التفاعل المروري

داخل المدينة.

تُظهر كيف أن النمو غير المنظم ينتج بنية حضرية هشة تُفاقم من اختلال التنقل.

إجابة الموظف رقم 2 : رئيس مصلحة النقل البري

العوامل المؤثرة:

- النمو السكاني السريع دون تخطيط مروري.

- ضعف البنية التحتية (غياب إشارات، ممرات الراجلين).

- قلة الرقابة المرورية.

- انتشار النقل غير المنظم.

- الاكتظاظ وضيق الطرقات بالأحياء الجديدة.

زاوية التحليل:

يُركز هذا الموظف على العلاقة بين التحول الديمغرافي والتوسع العمراني من جهة، وبين ضعف التدخل

المؤسساتي من جهة أخرى.

الفصل الرابع: عرض وتحليل ومناقشة البيانات

يُبرز فشل الدولة في مواكبة التحولات الحضرية كسبب جوهري لارتفاع الحوادث.

الارتباط بموضوع الدراسة:

يُدعم الطرح السوسيولوجي الذي يرى أن التحضر غير المتوازن ينتج أزمات سير نتيجة فجوة بين الطلب الحضري (النمو) والعرض المؤسساتي (البنية والخدمات).

يصلح لتفسير الفجوة التخطيطية الحضري

إجابة الموظف رقم 3: رئيس مكتب الإدارة للوسائل

أسباب الحوادث:

1. نوعية الطريق.

2. عدم احترام قانون المرور.

3. السرعة المفرطة.

زاوية التحليل:

إجابة مركزة على العوامل التقنية والسلوكية.

تُظهر العلاقة المباشرة بين البنية المادية (الطريق) وسلوك السائقين.

الارتباط بموضوع الدراسة:

تصلح هذه الإجابة لدعم فكرة أن تدهور الفضاء الحضري من حيث النوعية يخلق ظروفًا محفزة على السلوك الخطر.

يمكن ربطها بمفهوم "الإهمال المؤسسي" في تهيئة البنى التحتية.

الاستنتاج السوسيولوجي العام:

تتوزع الأسباب المقدمة بين:

- أسباب بشرية: (سلوك السائقين، عدم احترام القوانين).
- أسباب عمرانية: (ضعف التخطيط، طرق غير مهيأة، توسع غير منظم).
- أسباب مؤسسية: (ضعف الرقابة، غياب التنسيق، فوضى النقل).

من منظور علم الاجتماع:

حوادث المرور في سياق التوسع الحضري ليست ظواهر معزولة، بل نتائج لتفاعلات معقدة بين الأفراد، الفضاء، والمؤسسات.

يمكن القول إن المدينة، حين تتوسع دون ضوابط، تنتج "مجالاً مروريًا هشاً" يصبح عرضة لتكرار الحوادث بسبب ضعف التنظيم وغياب التهيئة.

التحليل بناء على السؤال 4:

الفصل الرابع: عرض وتحليل ومناقشة البيانات

هل توجد علاقة كبيرة بين كثافة السكان في المناطق الحضرية وعدد الحوادث المسجلة فيها؟

إجابة الموظف رقم 1 رئيس مكتب نقل المسافرين والبضائع :

نعم هناك علاقة بين الكثافة السكانية في المناطق الحضرية وعدد حوادث المرور وتزايدها، وكلما زادت الكثافة المرورية في مناطق حضرية معينة مع عدم توفر شروط تنظيم حركة المرور، زادت الحوادث.
زاوية التحليل:

ترتبط هذه الإجابة بين الكثافة السكانية وسوء التنظيم الحضري كعامل مركب في ارتفاع الحوادث. تنبع من هذا الطرح رؤية واضحة أن النمو الديمغرافي دون مرافق تنظيمية مناسبة يؤدي إلى اختلال وظيفية في المجال الحضري.
الارتباط بموضوع الدراسة:

هذه الإجابة تؤكد على الطابع البنيوي للمشكلة: أي أن الازدحام السكاني، بدون بنية تحتية ملائمة، يُشكل بيئة خصبة للحوادث.

يمكن الاستفادة منها لإبراز دور الكثافة الحضرية كعامل مؤسسي ومجالي في إنتاج الخطر المروري.

إجابة الموظف رقم 2: رئيس مصلحة النقل البري :

نعم توجد علاقة كبيرة، خاصة في ظل النمو الديمغرافي الحديث. كثافة السكان تقابلها عدم تهيئة لمخططات المرور، ما يؤدي إلى ارتفاع الحوادث. لكن غالبية الحوادث داخل المدينة تكون "عادية" بسبب انخفاض السرعة.

زاوية التحليل:

يُقدم هذا الجواب طرحًا متوازنًا، يربط الكثافة بغياب التهيئة الحضرية، لكنه يشير إلى أن نوعية الحوادث داخل المدينة تختلف من حيث الشدة.

يبرز نوعًا من التكيف الحضري النسبي داخل النسيج المكتظ، ما يسمح بفهم أن الكثافة لا تعني بالضرورة حوادث قاتلة، بل متكررة وبسيطة.

الارتباط بموضوع التخرج:

تتيح هذه الإجابة إدخال مفهوم "نوعية الحوادث" وليس فقط تكرارها.

كما تعزز فكرة أن النمو الحضري غير الموجه يُنتج اختناقات مرورية ترفع احتمالات الحوادث البسيطة.

إجابة الموظف رقم 3 رئيس مكتب الإدارة و الوسائل :

هناك عدة عوامل تتحكم في حوادث المرور، وليس فقط الكثافة السكانية؛ فهناك أحياء شعبية وسكنات فوضوية وطرق ملتوية وغير مهيأة.

زاوية التحليل:

الفصل الرابع: عرض وتحليل ومناقشة البيانات

تقدم طرحاً بنيوياً متعدد العوامل، يرفض الحصر في الكثافة وحدها.

تشير إلى أهمية التهيئة الحضرية ونوع الحي في إنتاج المخاطر، خصوصاً ما يتعلق بـ"الفوضى السكنية" والبنية غير النظامية.

الارتباط بموضوع التخرج:

تُمثل هذه الإجابة مدخلاً مهماً لتحليل الحيز الحضري غير المهيكل كبيئة تُنتج الفوضى المرورية. تُشير إلى أن العلاقة بين النمو الحضري والحوادث ليست ميكانيكية، بل تُشترط بجودة النمو وتنظيم الفضاء.

إجابة الموظف رقم 4: رئيس مكتب نقل المسافرين

نعم الكثافة السكانية لها علاقة بحوادث المرور.

زاوية التحليل:

إجابة مختصرة ومباشرة، تعكس إقراراً عاماً بالصلة بين الظاهرتين، دون تقديم تفسير أو تعليل.

قد تُعبر عن معرفة عملية محدودة أو عن موقف بديهي دون تحليل.

الارتباط بموضوع التخرج:

يمكن استغلال هذه الإجابة لتوضيح كيف أن الاعتقاد الشعبي أو المني بوجود علاقة بين الكثافة

والحوادث يُعتبر فكرة راسخة، رغم غياب التفسير التفصيلي أحياناً.

تعكس أهمية إدراج *الخطاب الميداني المحلي في تحليل الظواهر الاجتماعية.

الاستنتاج السوسولوجي العام:

تتفق معظم الإجابات على وجود علاقة بين الكثافة السكانية الحضرية وحوادث المرور، لكن تختلف في:

درجة التأثير (مباشر – غير مباشر).

طبيعة العلاقة (مرتبطة بسوء التهيئة، بالحيز الشعبي، أو بنوع الحوادث).

من منظور علم الاجتماع الحضري:

الكثافة ليست فقط عاملاً رقمياً، بل تتقاطع مع التهيئة، والنظام الاجتماعي، وتوزيع البنية التحتية.

مناطق الكثافة المرتفعة دون تنظيم تُمثل مجالات هشاشة مرورية بسبب صعوبة التحكم في الحركة

وتنقل الأفراد.

التحليل بناء على السؤال 5:

هل هناك تنسيق بين مديرية النقل ومصلحة التهيئة العمرانية في تخطيط الطرق الجديدة؟

إجابة الموظف رقم 1 : رئيس مكتب نقل المسافرين والسلع

يشير إلى وجود تنسيق غير مباشر من خلال اعتماد عدة مخططات عمرانية وتنظيمية مثل:

الفصل الرابع: عرض وتحليل ومناقشة البيانات

- مخططات شغل الأراضي (POS)
- المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير (PDAU)
- المخطط الشهري للتهيئة (PAW)
- مخططات السياحة (SDAT)
- مخطط حركة المرور (Plan de circulation)

زاوية التحليل:

تبرز الإجابة البنية المؤسساتية للتخطيط الحضري، وتُلَمَّح إلى وجود تنسيق قائم على التقاطع بين الاختصاصات، رغم أنه غير مباشر أو مفعّل بشكل فعّال دائماً.

يظهر أن التخطيط قائم نظرياً لكنه قد يفتقد إلى ديناميكية التنسيق العملي والتنفيذي بين القطاعات.

الارتباط بموضوع التخرج:

يمكن توظيف هذه الإجابة لشرح تعقيد العلاقة بين الهيئات العمومية، ودورها في التأثير غير المباشر على تنظيم حركة المرور

تُفيد في تحليل محدودية البعد التشاركي في التخطيط الحضري رغم وجود أدوات تخطيطية متعددة.

إجابة الموظف رقم 2: رئيس مكتب النقل البري

ينفي وجود تنسيق ويُرجع تخطيط الطرق الجديدة إلى مصلحة الأشغال العمومية فقط.

زاوية التحليل:

هذه الرؤية تُظهر انقساماً بيروقراطياً واضحاً، وغيباً فعلياً للتكامل بين الهيئات.

تمثل رؤية مؤسساتية انعزالية، حيث تعمل كل جهة في حدود اختصاصها دون تعاون يذكر

الارتباط بموضوع التخرج:

هذه الإجابة تدعم فكرة أن ضعف التنسيق المؤسسي هو أحد جذور الإشكاليات المرورية في المناطق الحضرية

تُبرز كيف أن النمو العمراني غير المدعوم بالتخطيط المشترك يؤدي إلى غياب الرؤية الشاملة في تنظيم الفضاء الحضري.

إجابة الموظف رقم 3: رئيس مكتب الإدارة للوسائل

تؤكد وجود تنسيق "من حيث مخطط المرور ومخطط النقل".

زاوية التحليل:

إجابة مقتضبة لكنها تعكس جزءاً من التنسيق الفني، خاصة على مستوى الوثائق والمخططات المشتركة.

لا توضح طبيعة التنسيق (هل هو تشاركي، استشاري، أو شكلي فقط؟).

الفصل الرابع: عرض وتحليل ومناقشة البيانات

الارتباط بموضوع التخرج:

يمكن اعتبار هذه الإجابة دليلاً على وجود قنوات تنسيق محتملة لكن قد تكون غير فعالة أو محصورة في الجانب النظري.

تُعزز فكرة الحاجة إلى تنسيق أكثر فعالية وميدانية في ظل التوسع الحضري المتسارع

إجابة الموظف رقم 4: رئيس مكتب النقل العمومي

ينفي وجود تنسيق حقيقي، ويوضح أن دور مديرية النقل يقتصر على العضوية في اللجان فقط.

زاوية التحليل:

تعكس واقعاً مؤسساتياً بيروقراطياً، حيث تُستبعد بعض المديريات من دور قيادي في رسم السياسات العمرانية، رغم علاقتها المباشرة بها.

يُشير إلى تنسيق شكلي دون دور فاعل حقيقي.

الارتباط بموضوع التخرج:

هذه الإجابة تؤكد أن هشاشة الدور التشاركي للمؤسسات تؤدي إلى سوء تخطيط الطرق، ما ينعكس سلباً على السلامة المرورية.

توضح أن غياب الفعل التشاركي يُضعف فعالية التخطيط الحضري في مواكبة التوسع السكاني.

الاستنتاج السوسيولوجي العام:

تتراوح الإجابات بين:

وجود تنسيق نظري غير مفعّل (الموظف 1 و3).

غياب التنسيق أو حضوره الشكلي فقط (الموظف 2 و4).

من منظور علم الاجتماع الحضري:

يُشير هذا التباين إلى غياب الحكومة الحضرية التشاركية، أي عدم تفعيل آليات التعاون بين الفاعلين العموميين (النقل، التعمير، الأشغال...). هذا الانفصال أو الضعف في التنسيق يُعتبر عاملاً بنيوياً يزيد من تفاقم حوادث المرور، خاصة في المدن المتوسعة عمرانياً.

هذا الانفصال أو الضعف في التنسيق يُعتبر عاملاً بنيوياً يزيد من تفاقم حوادث المرور، خاصة في المدن المتوسعة عمرانياً.

التحليل بناء على السؤال 6:

هل توجد مشاريع مع وزارة الأشغال العمومية أو البيئة لتحسين التنقل الحضري؟

إجابة الموظف رقم 1 : رئيس مكتب نقل المسافرين و السلع

الفصل الرابع: عرض وتحليل ومناقشة البيانات

يوضح أن تدخل وزارة الأشغال العمومية يقتصر غالبًا على المنشآت التقنية الطرقية داخل المدن مثل: الممرات السفلية والعلوية، الجسور، السكك الحضرية.

زاوية التحليل:

يُبرز الطابع الوظيفي والتقني التدخل وزارة الأشغال العمومية، وليس التنسيقي. هذا يعكس نموذجًا عموديًا في التدخلات الحضرية، حيث تقوم جهة معينة بمهامها التقنية دون رؤية شاملة أو تشاركية.

الارتباط بموضوع التخرج:

يُشير إلى أن مشاريع فك الاختناق المروري تُعالج الظواهر فقط دون جذورها (مثل تخطيط التوسع العمراني).

يؤكد على أن النمو الحضري يتطلب تنسيقًا بنيويًا متعدد القطاعات، وهو ما يبدو غائبًا في هذا النموذج إجابة الموظف رقم 2: رئيس مصلحة النقل البري يؤكد عدم وجود مشاريع مشتركة مع وزارة الأشغال العمومية في مجال الطرقات، لكنه يُشير إلى إشراف وزارة النقل على مشاريع السكة الحديدية والمحطات البرية لتحسين التنقل.

زاوية التحليل:

تكشف هذه الإجابة عن تشتت الجهود المؤسسية، حيث تعمل كل جهة بشكل مستقل. كما تعكس نوعًا من ضعف التنسيق البيني المؤسسي في قضايا حيوية مثل التنقل الحضري.

الارتباط بموضوع التخرج:

يمكن الاستفادة من هذه الإجابة لتوضيح أن عدم تكامل المؤسسات المعنية بالنقل والتخطيط والتهيئة يؤدي إلى غياب رؤية عمرانية موحدة.

وتُظهر أن المبادرات القطاعية المحدودة قد لا تكون كافية لمعالجة تداعيات النمو الحضري على السلامة المرورية

إجابة الموظف رقم 3: رئيس مكتب الإدارة و الوسائل

تؤكد وجود مشروع مشترك (السكة الحديدية) بدأ من مديرية النقل ثم نُقل إلى وزارة الأشغال العمومية باعتبارها الجهة المختصة بالبنية التحتية.

زاوية التحليل:

تسلط الضوء على نقل المسؤولية الإدارية بين الهيئات بدل الشراكة الفعلية. يدل على وجود نوع من التكامل الوظيفي دون التنسيق الاستراتيجي.

الارتباط بموضوع التخرج:

الفصل الرابع: عرض وتحليل ومناقشة البيانات

توضح أن مشاريع البنية التحتية ليست بالضرورة نتيجة تنسيق شامل لتسهيل التنقل الحضري، بل تُنجز وفق اختصاصات تقنية.

هذا يُبرز *ثغرة في التخطيط الحضري التشاركي الذي يُراعي الانسجام بين التوسع الحضري ومشاريع النقل.

إجابة الموظف رقم 4 :

يشير إلى وجود مشاريع "قليلة جدًا" بين وزارة النقل ووزارة الأشغال العمومية، لكنه يرى أنها "لا تفي بالغرض".

زاوية التحليل:

تُبرز هذه الإجابة نقدًا ضمنيًا لفعالية المشاريع القائمة، واعترافًا بعدم كفايتها أمام متطلبات الواقع الحضري.

تعكس نوعًا من الإحباط المؤسسي أو فقدان الثقة في فعالية الشراكات المحدودة.

الارتباط بموضوع التخرج:

هذه الإجابة صريحة ومفيدة في توضيح أن قلة المشاريع المشتركة وعدم فعاليتها يسهم في تفاقم مشاكل التنقل والحوادث داخل النسيج الحضري.

وتُعزز فرضية أن نقص التنسيق المؤسسي يعد أحد أبرز العوامل البنيوية المؤدية لارتفاع حوادث المرور.

الاستنتاج السوسيولوجي العام:

تُشير كل الإجابات إلى وجود مشاريع جزئية أو محدودة مع وزارة الأشغال العمومية، لكنها:

إما تقنية بحتة وغير مدمجة في رؤية عمرانية شاملة، أو مشتتة بين الوزارات دون تنسيق فعلي.

إن منظور علم الاجتماع الحضري، يعكس هذا: ضعف الحوكمة الحضرية في التعامل مع إشكالية التنقل.

قصور في اعتماد نهج تشاركي مؤسسي.

تركيز على الحلول التقنية دون اعتبار للأبعاد الاجتماعية والاقتصادية للنقل داخل المدينة.

التحليل بناء على السؤال 7:

هل هناك خطط مروية جديدة مطبقة؟

إجابة الموظف رقم 1: رئيس مكتب نقل المسافرين والسلع

يؤكد وجود مخطط لحركة المرور تم المصادقة عليه في فيفري 2022، ويُشير إلى أن تطبيقه جارٍ باستثناء

بعض المحاور، وأنه شخصيًا يرأس اللجنة المكلفة به.

زاوية التحليل:

هذه الإجابة تُبرز وجود إرادة مؤسسية لتنظيم حركة المرور من خلال اعتماد مخطط رسمي.

الفصل الرابع: عرض وتحليل ومناقشة البيانات

لكنها تُلمَح أيضًا إلى صعوبات في التطبيق الشامل، مما يعكس فجوة بين التخطيط النظري والتنفيذ الواقعي.

ذكر المسؤولية الشخصية يُشير إلى مركزية القرار داخل الإدارة.

الارتباط بموضوع التخرج:

يُمكن الاستفادة من هذه الإجابة لإبراز أن وجود مخطط مروري لا يعني بالضرورة فاعليته في الحد من الحوادث، خاصة إن لم يُطبق على كامل المناطق المتأثرة بالتوسع الحضري.

تُوضح دور الفاعل المحلي (المهندس) في محاولة التغيير، لكنه يصطدم بالبنية الإدارية والعملية

إجابة الموظف رقم 2: رئيس مصلحة النقل البري

يشير إلى وجود مخطط قديم من 2008، وعدم تحديثه إلا في سنة 2024، حيث تم إعداد مخطط جديد وهو الآن "قيد التنفيذ".

زاوية التحليل:

تعكس الإجابة تأخرًا زمنيًا في الاستجابة الحضرية لمشكلات المرور، رغم التوسع السكاني والعمراني المستمر.

توضح جمود السياسات المرورية السابقة، مقابل محاولة راهنة للتدارك.

الارتباط بموضوع التخرج:

يفيد هذا في تحليل الإشكالية الزمنية للتخطيط الحضري، حيث يتجاوز التوسع العمراني قدرة التخطيط المروري على المواكبة.

يكشف كيف أنا لا مرونة المؤسسة تساهم في تراكم أسباب الحوادث داخل الفضاء الحضري.

إجابة الموظف رقم 3: رئيس مكتب الإدارة و الوسائل

تؤكد وجود خطط مرورية حديثة، وتفصّل عناصرها:

1. إعادة تنظيم التدفقات

2. الاتجاهات الأحادية

3. تحسين الإشارات

4. تنظيم التوقف

5. إنشاء مساحات وقوف

زاوية التحليل:

توضح هذه الإجابة بعدًا عمليًا ومباشرًا للإصلاحات الجارية، وتُشير إلى تنوع استراتيجيات التنظيم الحضري المروري.

الفصل الرابع: عرض وتحليل ومناقشة البيانات

تُظهر نوعاً من التقارب بين البُعدين التخطيطي والتنفيذي.

الارتباط بموضوع التخرج:

يُمكن الاعتماد على هذه المعطيات في توضيح أن التحكم في الحوادث ممكن من خلال أدوات تقنية وتنظيمية عند تفعيلها بشكل منهجي. تُبرهن على أن المقاربة المتكاملة لحركة المرور (بنية، قانون، إشارات، مواقف) ضرورية لمواجهة آثار النمو الحضري.

إجابة الموظف رقم 4 :

يشير إلى وجود مخطط مروري جديد تم إطلاقه هذه السنة (2024)، وقد بدأ تطبيقه. زاوية التحليل:

تعكس هذه الإجابة معلومة موجزة لكنها إيجابية حول إطلاق مشروع مروري جديد. لكنها تفتقر إلى التفاصيل حول أهدافه أو درجة تطبيقه.

الارتباط بموضوع التخرج:

يمكن الاستفادة منها كدليل على وجود استجابة مؤسسية حديثة، لكنها غير موضحة بما يكفي، مما قد يُفسر ضعف التقييم الميداني لهذه المشاريع.

الاستنتاج السوسيولوجي العام:

جميع الإجابات تشير إلى وجود مخطط مروري جديد، لكن بدرجات متفاوتة من التنفيذ والتوضيح. الفجوة الزمنية بين المخطط السابق (2008) والحالي (2022-2024) تكشف عن بطء استجابة السياسات العامة لمتغيرات النمو الحضري.

من منظور علم الاجتماع الحضري، هذا يعكس: ضعف آليات التحديث المروري المواكب للنمو السكاني. محدودية في التخطيط لاستباقي، لصالح تدخلات تصحيحية لاحقة.

الحاجة إلى تعزيز البعد التشاركي واللامركزية في رسم السياسات الحضرية.

التحليل بناء على السؤال 8:

ما العقوبات التي تُنفذ للحد من المخالفات المرورية في المناطق المزدحمة؟

إجابة الموظف رقم 1 : رئيس مكتب نقل المسافرين والسلع

ذكر أنواع العقوبات مثل: الغرامات المالية، الحجز في المحشر، نزع الوثائق، وتعليق رخصة السياقة، ونزع وثائق الاستغلال لوسائل نقل الركاب.

زاوية التحليل:

توضح هذه العقوبات الطابع الجزري أو الردعي للقانون، الذي يُركز على الأبعاد المادية للمخالفة.

الفصل الرابع: عرض وتحليل ومناقشة البيانات

يبرز هذا المنطق التأديبي التقليدي، الذي يفترض أن العقوبة تردع المخالف.

الارتباط بموضوع التخرج:

في ظل التوسع الحضري، لا تكفي العقوبات وحدها، بل يجب أن تُرافق بتهيئة عمرانية وتنظيم مروري يحد من أسباب المخالفة.

المقاربة القانونية المجردة تتجاهل العوامل الاجتماعية والبيئية المؤثرة على السلوك المروري في المدن المكتظة.

إجابة الموظف رقم 2: رئيس مصلحة النقل البري

يُميز بين نوعين من العقوبات:

قانون حركة المرور (17/05) ويشمل مخالفات بمستويات مختلفة تنفذها مصالح الأمن.

قانون النقل البري (01/13) ويتعلق بمخالفات نشاط نقل الأشخاص والبضائع، وتقرر العقوبات لجنة ولائية بناء على محاضر رسمية.

زاوية التحليل:

تُظهر هذه الإجابة فهمًا إداريًا قانونيًا منظمًا ومفصلاً لأنواع العقوبات والجهات المخولة.

تُعبّر عن بيروقراطية قانونية واضحة، لكنها قد لا تكون فعالة إذا لم ترافقها إجراءات ميدانية مرنة.

الارتباط بموضوع التخرج:

هذا التقسيم يُفيد في بيان أن حوادث المرور في المناطق الحضرية هي نتاج ضعف الرقابة والتنسيق القانوني، خصوصًا في المناطق المتوسعة عمرانيًا.

كما يعكس أن التشريعات متوفرة لكن التطبيق الميداني قد يواجه صعوبات في الأحياء المكتظة أو الهامشية.

إجابة الموظف رقم 3: رئيس مكتب الإدارة و الوسائل

العقوبات تشمل الغرامات، سحب النقاط من رخصة السياقة، توقيف المركبة أو السائق حسب خطورة المخالفة.

زاوية التحليل:

توضح هذه الإجابة مبدأ التدرج العقابي حسب نوع وخطورة المخالفة.

تُظهر نوعًا من المرونة القانونية، لكنها لا تذكر البُعد الوقائي أو التوعوي.

الارتباط بموضوع التخرج:

في المناطق الحضرية التي تشهد نمواً سريعاً، تكون الرقابة العقابية وحدها غير كافية.

هذا يدعم فكرة ضرورة دمج السياسات العقابية مع التخطيط العمراني والتوعية المرورية.

الفصل الرابع: عرض وتحليل ومناقشة البيانات

إجابة الموظف رقم 4 : رئيس مكتب نقل المسافرين

يُشير إلى تحرير مخالفات من درجات مختلفة، وتطبيق غرامات مالية، وفي بعض الحالات إحالة المخالفة إلى العدالة.

زاوية التحليل:

تعكس هذه الإجابة نهجًا تقليديًا يعتمد على الردع القانوني والعدالة الجزرية.

لا تُشير إلى أدوات بديلة كالمراقبة الذكية أو الحملات التحسيسية.

الارتباط بموضوع التخرج:

توضح هذه الرؤية هيمنة المقاربة العقابية على حساب التفكير في حلول عمرانية وتنظيمية تخفف من مسببات المخالفة.

في المناطق الحضرية المزدحمة، يجب التفكير في الوقاية بدل الاكتصار على المعاقبة.

الاستنتاج السوسيولوجي العام:

أغلب الموظفين يؤكدون الطابع الجزري للعقوبات المرورية في المدينة، وخاصة في المناطق المزدحمة. من منظور سوسيولوجي:

هذه الرؤية تُظهر مقاربة أمنية أكثر منها شاملة لحل مشكل المخالفات.

هناك غياب واضح للعقوبات التربوية أو التوعوية التي تساهم في تغيير السلوك على المدى الطويل.

في ظل التوسع العمراني والزيادة السكانية، تصبح العقوبات وحدها غير كافية ما لم تُرافق بـ:

- تنظيم عمراني محكم.
- ثقافة مرورية مجتمعية
- تحسين البنية التحتية والمراقبة الذكية .

التحليل بناء على السؤال 9:

هل ساهمت وسائل النقل العمومي في التخفيف من حدة الحوادث داخل المدينة؟

إجابة الموظف رقم 1 : رئيس مكتب نقل المسافرين و السلع

يشير إلى أن النقل العمومي قد يساهم نظريًا في تقليل الحوادث والازدحام، لكن ذلك مشروط بمدى توافق هذه الوسائل مع المواصفات التقنية وشروط الاستغلال، مؤكدًا أن المركبات القديمة تمثل خطرًا بحد ذاتها.

زاوية التحليل:

تعكس هذه الإجابة رؤية واقعية نقدية، حيث يؤكد الموظف أن فعالية النقل العمومي تعتمد على نوعيته وجودته وليس فقط على وجوده.

الفصل الرابع: عرض وتحليل ومناقشة البيانات

ينتقد البنية التقنية المتهرئة للنقل العمومي، التي قد تتحول إلى مصدر خطر بدل أن تكون حلاً.

الارتباط بموضوع التخرج:

في ظل التوسع الحضري، يصبح الاعتماد على وسائل نقل عمومي غير ملائمة عامل ضغط إضافي وليس عامل تخفيف.

تسلط هذه الإجابة الضوء على أهمية إصلاح قطاع النقل العمومي ليكون قادرًا على مواجهة التحديات الحضرية الجديدة

إجابة الموظف رقم 2 :

يرى أن النقل العمومي ساهم بشكل واضح في تقليل الازدحام، وبالتالي خفض الحوادث، خاصة مع تشجيع المواطنين على استخدامه بدل الوسائل الخاصة.

زاوية التحليل:

تُعبّر عن تفاؤل نسبي، إذ تفترض فاعلية النقل العمومي كأداة لامتصاص الضغط على الطرق.

توحي بوجود تحول تدريجي في سلوك التنقل الحضري نحو النقل الجماعي

الارتباط بموضوع التخرج

تُعزز فكرة أن التخطيط الحضري الذي يجب أن يُركز على بدائل جماعية مستدامة لحل مشاكل المرور.

تعكس نجاحًا نسبيًا في سياسة نقل حضري، إذا ما كان مصحوبًا بتهيئة موازية للبنية التحتية

إجابة الموظف رقم 3 : رئيس مكتب الإدارة والوسائل

تؤكد أن النقل العمومي يساهم بنسبة كبيرة في التقليل من الحوادث كلما ازداد استخدامه من طرف المواطنين

زاوية التحليل:

توضح هذه الإجابة العلاقة العكسية بين الاستخدام الجماعي للنقل العام وكثافة الحوادث.

تفترض وجود وعي مجتمعي إيجابي تجاه استعمال الحافلات كوسيلة أكثر أمانًا

الارتباط بموضوع التخرج:

تؤكد على دور النقل العمومي كأداة تنظيم حضري.

تُشير إلى أهمية تبني نمط تنقل جماعي في مواجهة آثار الكثافة السكانية الحضرية

إجابة الموظف رقم 4 : رئيس مكتب نقل المسافرين

يؤكد بشكل مباشر أن النقل العمومي لم يساهم في التخفيف من حدة الحوادث

زاوية التحليل:

تعبّر عن نظرة تشككية أو تقييم سلبي لواقع النقل العمومي في المدينة.

الفصل الرابع: عرض وتحليل ومناقشة البيانات

قد تُشير إلى ضعف التنسيق، رداءة الخدمة، أو غياب ثقة السكان في هذا القطاع.

الارتباط بموضوع التخرج:

تُبين أن فشل النقل العمومي قد يعود إلى عوامل هيكلية مثل سوء التسيير، أو نقص الاستثمار، مما يزيد من الاعتماد على السيارات الخاصة وبالتالي يفاقم أزمات المرور.

الاستنتاج السوسيولوجي العام:

تظهر الإجابات تبايناً في تقييم أداء النقل العمومي في خنثلة، بين من يراه عامل تخفيف ومن يعتبره غير مؤثر أو حتى مسبباً للمشاكل.

من منظور علم الاجتماع الحضري:

تبين هذه الآراء أن النقل العمومي لا يمكن تقييمه كعنصر معزول، بل يجب ربطه بجودة البنية التحتية، التنظيم، الثقة الاجتماعية، ونوعية الخدمات.

كما يُطرح تساؤل مهم: هل يوجد تخطيط حضري متكامل يدعم وسائل النقل العمومية؟ أم أن هذه الوسائل تُدمج بشكل اعتباطي في النسيج الحضري دون فاعلية حقيقية؟

التحليل بناء على السؤال 10:

كيف تتعاملون مع الضغط المروري الناتج عن المناطق الحضرية؟

إجابة الموظف رقم 1 : رئيس مصلحة النقل البري

يوضح أن مخطط حركة المرور يعالج الضغط في فترات الذروة خاصة في مركز المدينة، عبر حلول تقنية مثل تنظيم اتجاهات المرور، الوقوف والتوقف، وتحويل حركة النقل نحو أطراف المدينة. كما يشير إلى محاربة التجارة الفوضوية واقتراح شبكات نقل حضري منظمة.

زاوية التحليل:

تعكس إجابة مركبة تعتمد على مقارنة متعددة المستويات تشمل التنظيم الهندسي، التهيئة، وضبط الفضاء العمومي.

تشير إلى تفكير استراتيجي شمولي يأخذ بعين الاعتبار العوامل الاجتماعية مثل التجارة العشوائية وتأثيرها في الضغط المروري.

الارتباط بموضوع التخرج:

تعتبر هذه المقاربة نموذجاً يُمكن دراسته كحل حضري ميداني لتقليل الضغط الناتج عن النمو الحضري. تبين أن إعادة هيكلة وظائف الفضاء الحضري (مثلاً تحويل النقل نحو الأطراف) وسيلة فعالة في مواجهة الكثافة المرورية.

إجابة الموظف رقم 2 : رئيس مصلحة النقل البري

الفصل الرابع: عرض وتحليل ومناقشة البيانات

يشير إلى أن نمو الأحياء الحضرية يتطلب مواكبة من خلال تحديث مخططات النقل (الولائي والبلدي)، مع التفكير في إدخال خطوط نقل جديدة لتفادي الاختناق.

زاوية التحليل:

تبرز هذه الإجابة أهمية التخطيط الديناميكي القابل للتجديد كمقاربة للتعامل مع التحولات الديموغرافية والعمرانية

تُظهر وعياً بضرورة التكيف المستمر مع توسع التجمعات السكنية

الارتباط بموضوع التخرج:

تفيد هذه الإجابة بأن ضغط المرور هو نتيجة مباشرة لنمو حضري غير متوازن، ويمكن مواجهته عبر التخطيط المسبق.

توضح العلاقة الجدلية بين التوسع العمراني وسعة الشبكة المرورية

إجابة الموظف رقم 3: رئيس مكتب الإدارة و الوسائل

تقترح عدة حلول منها إنشاء خطوط نقل مهيكلية، تحسين النقل الجماعي، الرقابة، التوعية، التفتيش، والتحسس، إضافة إلى استعمال الرقمنة والتكنولوجيا.

زاوية التحليل:

تُبرز هذه الإجابة البعد الثقافي والتواصل والتكنولوجيا في معالجة الضغط الحضري.

تؤكد على أهمية التوعية والسلوك الجماعي، مما يدل على فهم سوسيولوجي عميق لطبيعة المشكلة

الارتباط بموضوع التخرج:

تفتح الإجابة المجال لدراسة البعد الاجتماعي في تنظيم المدينة، وأهمية الوعي المروري في مجتمع يشهد تحولات عمرانية متسارعة

الرقمنة تظهر كأداة حديثة يمكن أن تساهم في ضبط التدفقات المرورية وتحسين التسيير الحضري

إجابة الموظف رقم 4 :

يكتفي بالإشارة إلى إمكانية تطبيق المخطط المروري الجديد في الأحياء الحضرية الجديدة

زاوية التحليل:

إجابة مختصرة لكنها تشير إلى مقارنة وقائية أو استباقي في التعامل مع الضغط المحتمل في المناطق العمرانية الناشئة.

تدل على أهمية دمج التخطيط المروري في المشاريع العمرانية منذ بدايتها

الارتباط بموضوع التخرج:

الفصل الرابع: عرض وتحليل ومناقشة البيانات

هذه المقاربة تفترض أن الضغط المروري يمكن الحد منه عبر التخطيط المسبق المتناسق مع التوسع الحضري، وهي نقطة مركزية في بحثك

الاستنتاج السوسيوولوجي العام:

يُظهر الموظفون وعيًا واضحًا بأن الضغط المروري في المناطق الحضرية ليس نتيجة طبيعية فقط للنمو السكاني، بل أيضًا لضعف التنظيم والتخطيط المتكامل
تتعدد الحلول المقترحة بين:

- تقنيات حضرية (المخططات والتهيئة)
- تنظيم اجتماعي (التوعية والرقابة)
- رقمته وإدماج التكنولوجيا
- يشير هذا التنوع في الرؤى إلى أن ظاهرة الازدحام المروري هي ظاهرة متعددة الأبعاد (سوسيوولوجية، تقنية، ثقافية، اقتصادية).

تحليل بناء على السؤال 11:

ما هو دور النقل غير المنظم في تفاقم حوادث المرور في المناطق الحضرية؟

إجابة الموظف رقم 1: رئيس مكتب نقل المسافرين والسلع

يربط مباشرة بين النقل غير المنظم وبين الفوضى المرورية التي تؤدي إلى ارتفاع معدل الحوادث، بسبب غياب التنظيم في شبكات النقل مما يؤدي إلى منافسة غير منظمة وغير شرعية تدفع السائقين إلى القيادة بسرعة مفرطة.

زاوية التحليل:

تُبرز هذه الإجابة علاقة سببية مباشرة بين غياب التنظيم وارتفاع الخطر.

يتم استحضار البعد الاقتصادي السلوكي: المنافسة غير القانونية تؤدي إلى سلوكيات سياقية محفوفة بالمخاطر.

الارتباط بموضوع التخرج:

تشير إلى أن النقل غير المنظم يُعد نتيجة لفشل التنظيم الحضري والرقابة المؤسسية.

تؤكد أن هذه الظاهرة لها تأثير هيكلي على منظومة السلامة المرورية في المدن.

إجابة الموظف رقم 2: رئيس مصلحة النقل البري

يعتبر النقل غير المنظم مخالفة قانونية (حسب قانون النقل البري)، ويعدد أسباب خطورته: عدم الخضوع للمراقبة التقنية، عدم احترام قواعد السير، الوقوف العشوائي، التوقف في أماكن غير مخصصة.

الفصل الرابع: عرض وتحليل ومناقشة البيانات

زاوية التحليل:

تحليل قانوني وإداري يربط بين الفراغ الرقابي وتفاقم السلوكيات المرورية الخطرة.

يكشف عن فشل منظومة الردع والمراقبة* في مواجهة هذا النوع من النقل.

الارتباط بموضوع التخرج:

تُعد هذه المقاربة ذات أهمية كبيرة، لأنها تُظهر كيف يمكن للشغرات القانونية والتنفيذية أن تُفاقم من الأزمات الحضرية.

تُبرز العلاقة بين اللامشروعية وتآكل النظام الحضري، مما يؤدي إلى ارتفاع معدلات الحوادث.

إجابة الموظف رقم 4 :

يختصر دور النقل غير المنظم في تفاقم الحوادث عبر زيادة عدد المركبات داخل الفضاء الحضري.

زاوية التحليل:

تقارب إحصائي وبنية مرورية مبسطة، تُشير إلى أن الضغط العددي للمركبات يعزز الاختناق والفوضى.

الارتباط بموضوع التخرج:

يؤكد على أن الكثافة المرورية الناتجة عن غياب التنظيم تُعد عاملاً محورياً في تفسير تدهور السلامة داخل المدينة.

يُمكن ربط هذه الفكرة بمفاهيم الاكتظاظ والتضخم الحضري غير المراقب.

الاستنتاج السوسولوجي العام:

تجمع كل الآراء على أن النقل غير المنظم يُشكّل تهديداً واضحاً لحركية المرور داخل الفضاءات الحضرية، سواء من الناحية القانونية، التنظيمية أو العددية.

تتجلى الظاهرة من خلال:

- غياب التراخيص والرقابة.

- سلوكيات سياقية خطيرة مثل تجاوز السرعة والوقوف العشوائي

- الضغط العددي الناتج عن مركبات غير مراقبة.

هذه المعطيات تدعم أطروحة أن النقل غير المنظم يُعد أحد نتائج الفوضى الحضرية، كما يُعززها، في دورة دائرية تهدد تماسك النظام الحضري.

تحليل بناء على السؤال 12:

هل يشجع التخطيط الحضري على استخدام المواصلات العامة لتقليل الازدحام؟

إجابة الموظف رقم 01: رئيس مكتب نقل المسافرين و السلع

الفصل الرابع: عرض وتحليل ومناقشة البيانات

التخطيط الحضري يشمل عدة عناصر مثل تهيئة الطرق، الأحياء، المرافق العامة، وشبكات النقل، وعندما يتم تنظيم هذه العناصر بشكل جيد فإنه يسهل تنقل الأشخاص والبضائع، مما يقلل من الازدحام.

زاوية التحليل:

يرى بوعزيزي حليم أن التخطيط الحضري المتكامل يلعب دوراً محورياً في تنظيم المدينة ويخفف الضغط على الطرق، وبالتالي يشجع بشكل غير مباشر على استعمال وسائل النقل العامة.

الارتباط بالموضوع:

الإجابة تعالج العلاقة بين التخطيط الحضري وتحسين السيولة المرورية عبر تنظيم المحيط الحضري، وتؤكد أن استعمال النقل العام يصبح أكثر جاذبية في بيئة حضرية منظمة.

إجابة الموظف رقم 02: رئيس مصلحة النقل البري

الدولة تشجع في قوانينها على استخدام النقل العمومي لتقليل الازدحام والحوادث. كما أن مخططات حركة المرور تنظم نشاط وسائل النقل (حافلات، سيارات أجرة)، وغياها يؤدي إلى تفاقم المشاكل المرورية.

زاوية التحليل:

ربط بين التشريعات الوطنية والتخطيط الحضري، مع تركيز على أهمية وجود مخططات مرورية كجزء من التخطيط الحضري.

الارتباط بالموضوع:

الإجابة تعزز فكرة أن التخطيط الحضري المنظم، مدعوماً بقوانين النقل، يشجع المواطنين على استعمال النقل العمومي لتقليل الازدحام، ويُبرز أهمية وجود مخططات نقل واضحة في المدن.

إجابة الموظف رقم 03: رئيس مكتب الإدارة و الوسائل

نعم، يشجع التخطيط الحضري على استخدام المواصلات العامة لتقليل الازدحام.

زاوية التحليل:

إجابة موجزة ومباشرة، تؤكد العلاقة الإيجابية بين التخطيط الحضري واستخدام النقل العمومي، دون الدخول في التفاصيل.

الارتباط بالموضوع:

على الرغم من قصرها، فإنها تدعم الفرضية العامة للسؤال وتتماشى مع الطرح النظري للربط بين التخطيط

إجابة الموظف رقم 04: رئيس مكتب نقل المسافرين

نعم، يساهم التخطيط الحضري في استخدام المواصلات العامة لتقليل الازدحام.

الفصل الرابع: عرض وتحليل ومناقشة البيانات

زاوية التحليل:

تشابه كبير مع إجابة الموظف 3، تؤكد المفهوم بدون تقديم شرح أو أمثلة.

الارتباط بالموضوع:

رغم بساطتها، تؤكد أن للتخطيط الحضري دور وظيفي في التخفيف من الازدحام من خلال تشجيع النقل العمومي.

الخلاصة والاستنتاج:

جميع الموظفين متفقون على أن التخطيط الحضري يشجع على استخدام النقل العمومي وبالتالي يخفف الازدحام، لكن تختلف زوايا الطرح:

الموظف رقم 1 ورقم 2: قدّما تفسيرات تفصيلية شاملة، تربط بين التخطيط، القوانين، والمردود العملي على الواقع المروري.

والموظف 4: دعما الفكرة بإجابات موجزة، دون تفصيل تقني أو تشريعي.

الاستنتاج النهائي:

يُعتبر التخطيط الحضري أداة فعالة في تقليل الازدحام وتشجيع استعمال النقل العمومي، بشرط أن يكون هذا التخطيط شاملاً ومتكاملاً ويأخذ بعين الاعتبار تنظيم البنية التحتية والمرورية في آن واحد. تحليل بناء على السؤال 13:

ما هي التحديات التي تواجهونها في تسيير النقل وسط النمو العمراني؟

إجابة الموظف رقم 01: رئيس مكتب نقل المسافرين و السلع

حدد ثلاث تحديات رئيسية:

1. غياب الهياكل الحضرية الطرقية (إشارات، مواقف، مخططات حضرية...).

2. عدم تطبيق مخططات النقل وحركة المرور

3. ضعف التنسيق بين الهياكل (أمن، بلديات، مصالح تقنية).

زاوية التحليل:

الإجابة تناولت التحدي من زاوية ضعف التخطيط والتنسيق المؤسسي، وربطت بين غياب الهياكل الأساسية وعدم تطبيق المخططات، ما يؤدي إلى تسيير فوضوي للنقل في ظل التوسع العمراني.

الارتباط بالموضوع:

إجابة دقيقة ومباشرة في صلب الموضوع، وتبرز بوضوح كيف أن غياب البنية التحتية والتنسيق يشكل عائقاً رئيسياً أمام تنظيم النقل في المدن المتوسعة.

إجابة الموظف رقم 02: رئيس مصلحة النقل البري

الفصل الرابع: عرض وتحليل ومناقشة البيانات

ركز على التحديات التقنية والاقتصادية:

1. نقص الحافلات وقطع الغيار.
2. عزوف المستثمرين عن المناطق الجديدة.
3. عدم احترام الناقلين للقوانين.

زاوية التحليل:

يعالج التحدي من منظور *اقتصادي وتشغيلي، ويركز على معوقات الاستثمار وصعوبات التشغيل اليومي لوسائل النقل، خاصة في المناطق العمرانية الجديدة.

الارتباط بالموضوع:

يظهر كيف أن النمو العمراني لا يرافقه نمو في الاستثمارات وخدمات النقل، مما يعمق فجوة التغطية ويصعب تسيير النقل في هذه المناطق.

إجابة الموظف رقم 03: رئيس مكتب الإدارة و الوسائل

أبرزت أربعة تحديات:

1. الازدحام في المحاور الرئيسية.
2. ضعف التنسيق بين الهيئات.
3. النقل غير المنظم.
4. صعوبة تغطية الأحياء الجديدة بالنقل.

زاوية التحليل:

دمجت بين التحديات الوظيفية والتنظيمية، مع الإشارة إلى مشكل النقل غير المنظم، الذي يزيد تعقيد التسيير خاصة مع صعوبة تغطية التوسع الجغرافي للمدينة.

الارتباط بالموضوع:

الإجابة متكاملة تعكس الواقع المعقد لتسيير النقل الحضري، وتبرز تحديات متعددة مرتبطة بالنمو العمراني غير المتوازن.

إجابة الموظف رقم 04 :

أشار إلى ثلاث عراقيل رئيسية:

1. الازدحام المروري.
2. صعوبة توفير وسائل نقل فعالة.
3. محدودية شبكة الطرق.

زاوية التحليل:

الفصل الرابع: عرض وتحليل ومناقشة البيانات

إجابة مركزة على البنية التحتية والضغط المروري، وتظهر كيف أن القيود الفيزيائية (كالشبكة المحدودة) تؤثر على فعالية تسيير النقل الحضري.

الارتباط بالموضوع:

الإجابة واضحة وتتماشى مع الطرح العام، وتُظهر العلاقة المباشرة بين التوسع العمراني ومحدودية الوسائل المتاحة للنقل العمومي.

الخلاصة والاستنتاج:

من خلال مختلف الإجابات، يمكن استخلاص أربع محاور رئيسية تشكل التحديات في تسيير النقل وسط النمو العمراني:

1. ضعف البنية التحتية الحضرية.
2. غياب التنسيق بين الجهات الفاعلة.
3. مشاكل في التشغيل والاستثمار.
4. الازدحام وتفشي النقل غير المنظم.

الاستنتاج النهائي:

يتطلب تسيير النقل في ظل التوسع العمراني مقاربة شاملة، تقوم على التخطيط الاستباقي، والتنسيق المؤسسي، وتحفيز الاستثمار، وتحسين البنية التحتية. التحديات مركبة وتستدعي حلولاً متعددة الأبعاد، تشمل التنظيم، التمويل، والتشريع.

تحليل بناء على السؤال 14:

بسبب ازدياد الكثافة السكانية هل تواجه خدمات الطوارئ صعوبات في الوصول إلى موقع الحادث؟ إذا كانت الإجابة نعم، ما هي الحلول؟

إجابة الموظف رقم 01: رئيس مكتب نقل المسافرين و السلع

ذكر أن غياب محاور خاصة للنجدة والطوارئ في أوقات الازدحام يُسبب صعوبة كبيرة في الوصول لمواقع الحوادث.

زاوية التحليل:

الإجابة ركزت على البنية التحتية كعامل رئيسي يعيق وصول خدمات الطوارئ، خاصة غياب مسارات مخصصة للطوارئ في ظل الازدحام.

الارتباط بالموضوع:

ترتبط هذه المشكلة ارتباطاً وثيقاً بالتوسع العمراني وزيادة الكثافة السكانية، حيث تزيد الحاجة لمسارات مخصصة للطوارئ لتسهيل الحركة.

الفصل الرابع: عرض وتحليل ومناقشة البيانات

إجابة الموظف رقم 02: رئيس مصلحة النقل البري

لم تتم الإجابة، حيث اعتبر أن اختصاص الحماية المدنية خارج نطاق السؤال.

زاوية التحليل:

غياب الإجابة يعكس احتمالية عدم وضوح الدور أو الفصل بين اختصاصات الجهات في التعامل مع هذه المسألة.

الارتباط بالموضوع:

يشير إلى نقطة ضعف في التنسيق بين الإدارات المعنية في معالجة تحديات الطوارئ المرتبطة بالنمو العمراني.

إجابة الموظف رقم 03: رئيس مكتب الإدارة و الوسائل

أكدت وجود صعوبات، وقدمت حلولاً متعددة:

1. إنشاء مراكز طوارئ مصغرة في الأحياء الجديدة.
2. تهيئة وتوسيع الطرق مع تخصيص ممرات للطوارئ.
3. استخدام أنظمة تحديد المواقع GPS.
4. تحسين التقييم الحضري.

زاوية التحليل:

إجابة شمولية تغطي البنية التحتية، التكنولوجيا، والتنظيم الحضري، مع التركيز على الحلول العملية لتحسين وصول الطوارئ.

الارتباط بالموضوع:

تعكس استجابة منهجية لمشكلة الازدحام والنمو العمراني من خلال مزيج من التهيئة المكانية والتقنيات الحديثة.

إجابة الموظف رقم 04: رئيس مكتب نقل المسافرين

أكد وجود صعوبات، وأشار إلى حلول مثل:

- فك العزلة عبر توسيع الطرق وفتح مسالك جديدة.
- إنشاء مراكز طوارئ قريبة من الأحياء الجديدة.

زاوية التحليل:

ركز على جانب البنية التحتية وتقريب خدمات الطوارئ من مناطق الكثافة السكانية

الارتباط بالموضوع:

يتماشى مع متطلبات النمو العمراني، ويعطي حلاً واقعياً للتحدي اللوجستي في توفير وصول سريع

الفصل الرابع: عرض وتحليل ومناقشة البيانات

لخدمات الطوارئ.

الخلاصة والاستنتاج:

جميع الموظفين الذين أجابوا أقرروا بأن *ازدياد الكثافة السكانية يسبب صعوبات في وصول خدمات الطوارئ إلى الحوادث، ويركزون على ضرورة تطوير البنية التحتية (توسيع الطرق، ممرات خاصة، إنشاء مراكز طوارئ محلية).

كما أضافت إحدى الإجابات أهمية استخدام التكنولوجيا الحديثة (GPS)، تحسين التقييم الحضري) كوسيلة لتعزيز الكفاءة.

غياب إجابة من جهة الحماية المدنية يبرز وجود فجوة في التنسيق بين مختلف الجهات المعنية.

الاستنتاج النهائي:

لمواجهة صعوبات وصول الطوارئ الناتجة عن ازدياد الكثافة السكانية، يجب تبني خطة متكاملة تشمل:

تحسين وتوسيع شبكة الطرق مع تخصيص ممرات للطوارئ.

إنشاء مراكز طوارئ محلية في الأحياء الجديدة لتقليل زمن الوصول.

توظيف التكنولوجيا الحديثة في تحديد المواقع وتنسيق الاستجابة.

تعزيز التنسيق بين الجهات المختلفة لضمان استجابة فعالة.

التحليل بناء على السؤال 15:

بصفتكم مسؤولاً مباشراً وإطاراً في الميدان، ما هي اقتراحاتكم الميدانية للحد من هذه الحوادث؟

إجابة الموظف رقم 01: رئيس مكتب نقل المسافرين و السلع

قدم مقترحات شاملة ومفصلة شملت:

تنظيم التنقلات عبر تطبيق مخططات النقل.

مراقبة المركبات وتطبيق القوانين الصارمة.

مكافحة التجارة الفوضوية واستغلال الأرصفة.

ضبط عدد الركاب والحمولات.

إصلاح منظومة رخص السياقة (التكوين، الامتحان).

التكوين الاحترافي لسائقي النقل.

فصل المسارات بين المركبات الخفيفة والثقيلة.

زاوية التحليل:

الإجابة تعكس رؤية ميدانية شاملة، تربط بين البنية التحتية، الرقابة القانونية، والتنظيم المؤسسي،

كما تعالج نقاطاً حساسة مثل مخالفات السرعة، التجارة الفوضوية، وتكوين السائقين.

الفصل الرابع: عرض وتحليل ومناقشة البيانات

الارتباط بالموضوع:

ترتبط هذه المقترحات مباشرة بأسباب الحوادث داخل المدن، وتوضح كيف يمكن تقليصها من خلال التنظيم، الردع، والتكوين، وهو ما يعكس فهمًا عميقًا لتحديات النقل الحضري.

إجابة الموظف رقم 02: رئيس مصلحة النقل البري

اقترح عدة تدابير عملية منها:

تكوين إضافي لسائقي الوزن الثقيل.

أجهزة تحديد السرعة في الحافلات والشاحنات.

تكثيف الرقابة بالرادارات.

احترام قانون المرور.

إنشاء لجنة طبية لمتابعة الحالة الصحية للسائقين.

نشر ثقافة "التربية المرورية" وروح المسؤولية.

زاوية التحليل:

تركز هذه الإجابة على العنصر البشري الدرجة الأولى، خاصة السائقين، سواء عبر التكوين أو المراقبة الصحية أو الالتزام الأخلاقي.

الارتباط بالموضوع:

يقترح الموظف تدابير وقائية تستهدف العنصر البشري باعتباره المسبب الرئيسي للحوادث، كما يقدم حلولاً تقنية (مثل الرادارات وأجهزة السرعة) مدعومة بمراقبة طبية وقانونية.

إجابة الموظف رقم 03: رئيس مكتب الإدارة و الوسائل

ركزت على:

تحسين البنية التحتية (الطرق، الدوارات).

تثبيت الإشارات خاصة في الأحياء الجديدة.

إعداد خريطة مرورية ديناميكية.

استعمال التكنولوجيا (كاميرات، تطبيقات).

لجنة محلية للنقاط السوداء.

زاوية التحليل:

الإجابة تدمج بين التخطيط الحضري الحديث والتكنولوجيا، وتعكس وعياً بأهمية التحكم في حركة المرور من خلال التخطيط الذكي والمراقبة.

الارتباط بالموضوع:

الفصل الرابع: عرض وتحليل ومناقشة البيانات

مقترحاتها تساهم في الوقاية من الحوادث بطريقة غير مباشرة، من خلال تأهيل بيئة السير وتوفير أدوات الضبط الذكي.

إجابة الموظف رقم 04 : رئيس نقل المسافرين

أكد على ضرورة:

- الالتزام بقواعد المرور
- تجديد مخطط مروري حسب كل ولاية
- إصلاح الطرق
- تطبيق القوانين الصارمة على المخالفين.

زاوية التحليل:

إجابة موجزة لكنها واضحة، تركز على دور القانون وتكييف المخططات مع الواقع المحلي.

الارتباط بالموضوع:

تعكس وعياً بضرورة ملائمة الحلول حسب خصوصية كل منطقة، مع تطبيق القوانين كأداة ردعية أساسية.

الخلاصة والاستنتاج:

يمكن تصنيف الاقتراحات الميدانية المقدمة إلى أربع محاور رئيسية:

1. البنية التحتية والتنظيم الحضري:

تهيئة الطرق.

خريطة مرورية ديناميكية.

2. التكوين والرقابة على السائقين

تكوين احترافي.

لجان طبية.

تحسين منظومة رخص السياقة.

3. الردع وتطبيق القانون:

الرقابة اليومية بالرادارات.

معاينة المخالفين.

تنظيم الحمولات وعدد الركاب.

4. الرقمنة والتكنولوجيا:

أنظمة GPS.

الفصل الرابع: عرض وتحليل ومناقشة البيانات

كاميرات المراقبة.

تطبيقات تنقل ذكية.

الاستنتاج النهائي:

أجمع الموظفون على أن الحد من الحوادث لا يمكن أن يتحقق إلا عبر خطة متعددة الجوانب، تشمل:

تنظيم وتنمية البنية التحتية للنقل.

تأطير السائقين ومراقبتهم صحياً ومهنياً.

تعزيز الردع بتطبيق صارم للقوانين.

إدماج التكنولوجيا الحديثة لضبط وتتبع حركة المرور.

كل ذلك يستوجب تنسيقاً مؤسسياً فعالاً وشراكة بين مختلف الفاعلين في قطاع النقل والتهيئة والرقابة.

الاستنتاج العام لدليل المقابلة:

من خلال المقابلات التي أُجريت مع عدد من الإطارات والمسؤولين المباشرين في قطاع النقل الحضري، تبين أن حوادث المرور داخل المناطق الحضرية تُعدّ نتيجة لتداخل عدة عوامل بنيوية وتنظيمية وبشرية، تتفاقم بشكل خاص في ظل النمو العمراني المتسارع وازدياد الكثافة السكانية. وقد أكدت أغلب الآراء أن غياب التهيئة الحضرية الملائمة، وافتقار الطرقات إلى إشارات المرور والتنظيم الهيكلي، فضلاً عن ضعف التنسيق بين مختلف الجهات الفاعلة، يمثل أحد أبرز التحديات في تسيير شبكات النقل داخل المدن.

كما أوضحت المقابلات أن النقل العمومي، وإن كان يُعدّ أداة فعالة لتقليل الازدحام والتقليل من الحوادث، إلا أن فعاليته تبقى مرهونة بمدى احترامه للمواصفات التقنية والتنظيمية. في المقابل، يشكل النقل غير المنظم تهديداً مباشراً لسلامة المرور لما ينطوي عليه من تجاوزات قانونية وسلوكية

وقد أجمع المتدخلون على أن التخطيط الحضري السليم، المعتمد على مبادئ التهيئة العقلانية وتوزيع المرافق بطريقة مدروسة، يساهم بدرجة كبيرة في دعم وسائل النقل الجماعي، وتخفيف الضغط المروري. أما فيما يخص خدمات الطوارئ، فقد تبين أنها تواجه صعوبات في الوصول إلى مواقع الحوادث، نتيجة للاختناق المروري وغياب مسالك خاصة.

ختاماً، تم اقتراح جملة من الحلول الميدانية التي تمحورت حول تحسين البنية التحتية، تفعيل الرقابة القانونية والتقنية، تطوير تكوين السائقين، وتوظيف التكنولوجيا الحديثة، مع ضرورة اعتماد مقاربة تكاملية تشاركية تشمل جميع المتدخلين في القطاع، قصد تقليص حدة الحوادث وتحقيق انسيابية أفضل لحركة المرور داخل النسيج الحضري.

الفصل الرابع: عرض وتحليل ومناقشة البيانات

❖ تحليل نتائج الدراسة في ضوء الفرضيات :

➤ الفرضية الرئيسية : يؤثر النمو الحضري على زيادة حوادث المرور من خلال زيادة الكثافة المرورية و التوسع العمراني على حساب البنية التحتية لحركة النقل .

أظهرت النتائج انه من خلال المعطيات التي تم جمعها أن التوسع العمراني السريع لم يواكبه تطوير كافٍ للبنية التحتية الخاصة بالنقل، مما أدى إلى اختناقات مرورية وازدياد نقاط الخطر داخل المدينة. كما كشفت الدراسة عن ضعف في التخطيط المروري داخل الأحياء الجديدة، وغياب ممرات كافية للمشاة ووسائل النقل العمومي المنظم، الأمر الذي ساهم في رفع نسب الحوادث. بالإضافة إلى ذلك، فإن ارتفاع الكثافة السكانية نتيجة النمو الحضري أدى إلى زيادة عدد المركبات وحجم التنقل اليومي، وهو ما انعكس سلباً على السلامة المرورية، خاصة في أوقات الذروة. وبالتالي، تؤكد نتائج الدراسة صحة الفرضية المطروحة، وتبرز الحاجة الملحة إلى تبني سياسات عمرانية مرورية متكاملة تراعي التطور السكاني والجغرافي للمدن.

■ الفرضية الفرعية 1: النمو الحضري يقلل من كفاءة الحركة المرورية ويزيد من الحوادث المرورية

أكدت نتائج الدراسة أن النمو الحضري، عندما يكون سريعاً وغير مدروس، يؤثر سلباً على كفاءة الحركة المرورية في المدينة. فقد أدى الامتداد العمراني نحو الأطراف، وظهور أحياء جديدة غير مهيأة مرورياً، إلى خلق ضغوط كبيرة على شبكة الطرق القائمة، التي لم تُحدث أو تُوسَّع بما يتناسب مع هذا التوسع.

ومن خلال المعطيات الميدانية، تبين أن زيادة عدد المركبات في ظل شبكة طرق غير كافية أدى إلى بطء في التنقل وازدحام دائم في بعض المحاور الحيوية، مما تسبب في تأخر الحركة وارتفاع معدلات التصادم، خصوصاً في فترات الذروة. كما أن ضعف التناسق بين المناطق السكنية ومراكز العمل والخدمات ساهم في تركيز حركة المرور في اتجاهات معينة، ما زاد من احتمال وقوع الحوادث. وقد أكد المستجوبون (خصوصاً مسؤولي مديرية النقل) أن غياب التخطيط المروري المسبق لمواكبة التوسع الحضري أدى إلى انخفاض في مستوى السيولة المرورية، وارتفاع في نسب الحوادث، خاصة في الأحياء الحديثة التي تعاني من نقص في الإشارات والمرافق المرورية.

■ الفرضية الفرعية 2: التوسع العمراني غير المخطط يؤدي إلى زيادة حوادث المرور في المدينة

أظهرت نتائج الدراسة أن النمو الحضري، بما يشمل من توسع عمراني غير منظم وزيادة سكانية سريعة، قد ساهم فعلاً في تقليص كفاءة الحركة المرورية داخل المدينة. إذ بينت المعطيات الميدانية ارتفاعاً ملحوظاً في حجم التنقلات اليومية واختناقات مرورية متكررة، خاصة في المناطق الجديدة التي تفتقر إلى شبكات نقل مهيكل ومتوازنة.

الفصل الرابع: عرض وتحليل ومناقشة البيانات

كما لوحظ أن ضعف التخطيط العمراني المسبق وتداخل الأحياء السكنية مع محاور المرور الرئيسية قد أدى إلى إرباك في انسيابية السير، وهو ما نتج عنه ارتفاع معدل الحوادث، سواء من حيث التكرار أو الخطورة. وأشارت إفادات مسؤولي النقل إلى أن غياب مسالك بديلة وندرة الإشارات المرورية ساهمت كذلك في تفاقم هذه الوضعية.

وعليه، تؤكد نتائج الدراسة صحة الفرضية الفرعية، إذ أن النمو الحضري، حين لا يواكبه تخطيط عمراني مروري ملائم، يؤدي إلى تدهور فعالية شبكة التنقلات وزيادة نسبة الحوادث المرورية في النسيج الحضري.

✓ تحليل نتائج الدراسة في ضوء الدراسات السابقة :

لقد توصلت هذه الدراسة إلى نتائج مفادها أن أحد أبرز العوامل المؤدية إلى تفاقم الأخطار المرورية يتمثل في النمو العمراني غير المنظم وارتفاع الكثافة السكانية في الفضاءات الحضرية دون مواكبة ملائمة في البنية التحتية للنقل والطرق. وأن التوسع الحضري في المدينة المعنية قد ساهم بشكل فعال في زيادة معدل الحوادث، نتيجة ضغط عمراني ونقل لم يُقابلة تخطيط مروري كافٍ.

أن التوسع الحضري في المدينة المعنية قد ساهم بشكل فعال في زيادة معدل الحوادث، نتيجة ضغط عمراني ونقل لم يُقابلة تخطيط مروري كافٍ. بناءً عليه، فإن نتائج هذه الدراسة جاءت لتدعم ما توصلت إليه دراسة بن شنة عبد العالي، وتؤكد أن الظاهرة المرورية في السياق الحضري الجزائري هي نتيجة لتفاعل معقد بين العوامل البنيوية والتنظيمية والسلوكية، ما يستدعي مقارنة متعددة الأبعاد لمعالجتها. في حين ركزت دراسة ربوح على البُعد الثقافي المرتبط بالممارسات والسلوكيات المرورية، كشفت نتائج هذه الدراسة أن التوسع العمراني السريع وغير المخطط له غالبًا ما يُنتج بيئة مرورية فوضوية، تتسم بعدم احترام قوانين السير وضعف ثقافة المرور لدى الأفراد، لا سيما في الأحياء الجديدة التي تفتقر إلى تجهيزات مرورية مناسبة وتخطيط حضري منظم.

وأن ضعف الثقافة المرورية لدى المواطنين يُعد نتاجًا لتراكمات مرتبطة بالتحضر السريع، وغياب الوعي المدني المروري، إضافة إلى قصور في البرامج التوعوية والتربوية، وهي معطيات أكدت هذه الدراسة من خلال المقابلات الميدانية مع مسؤولي مديرية النقل وملاحظات ميدانية حول سلوك مستعملي الطريق.

وعليه، فإن نتائج هذه الدراسة تنسجم مع ما توصل إليه ربوح، وتؤكد أن النمو الحضري في ظل غياب تخطيط مروري متكامل يؤدي إلى اختلال في الثقافة المرورية، ويزيد من احتمالات الحوادث نتيجة تصادم سلوكيات غير منضبطة في فضاءات حضرية غير مهيأة بالشكل الكافي.

الفصل الرابع: عرض وتحليل ومناقشة البيانات

وفي السياق نفسه ، أظهرت نتائج دراسة سناء رواجي . أن النمو الحضري غير المتوازن، خاصة في ظل غياب تخطيط شامل لمناطق التوسع الجديدة، أدى إلى زيادة كثافة الحركة المرورية في بعض المحاور، وصعوبة التنقل بين مناطق المدينة، ما ينعكس مباشرة في ارتفاع احتمالات الحوادث المرورية وتفاقم مشكلات السلامة المرورية. هذه النتائج تؤكد ما أشارت إليه رواجي من أن النقل الحضري في المدن الجزائرية يعاني من اختناقات مزمنة ناجمة عن توسع عمراني غير مدروس وضعف في الربط الشبكي بين الأحياء الجديدة والقديمة

كما بينت رواجي أن غياب التناسق بين السياسات العمرانية والنقلية يؤدي إلى تفاقم مظاهر الازدحام، وإلى تراجع جودة الحياة الحضرية بشكل عام، وهو ما تم تأكيده أيضاً من خلال تحليل المعطيات الميدانية في دراستنا، خاصة في الأحياء ذات النمو السريع والتي لم تواكبها بنى تحتية كافية أو خدمات نقل منظمة.

✓ تحليل نتائج الدراسة في ضوء المقاربات النظرية :

نظرية التحول الحضري:

ترى نظرية التحول الحضري أن النمو الحضري هو نتيجة لتحولات اقتصادية واجتماعية وهيكلية في المدينة، حيث تؤدي هذه التحولات إلى تغييرات في تنظيم الفضاءات الحضرية، وأنماط السكن، وشبكات النقل.

وقد بينت نتائج الدراسة أن التوسع العمراني غير المخطط، وظهور أحياء جديدة في أطراف المدينة، قد ساهم في اختلال التوازن بين البنية التحتية المرورية ومتطلبات التنقل، مما أدى إلى ازدحام مروري وارتفاع في معدل الحوادث. وهذا يتماشى مع ما تطرحه نظرية التحول الحضري من أن التحول السريع وغير المتوازن في الفضاء الحضري يخلق تحديات مرورية جديدة نتيجة لعجز البنية التحتية عن مواكبة هذا التحول.

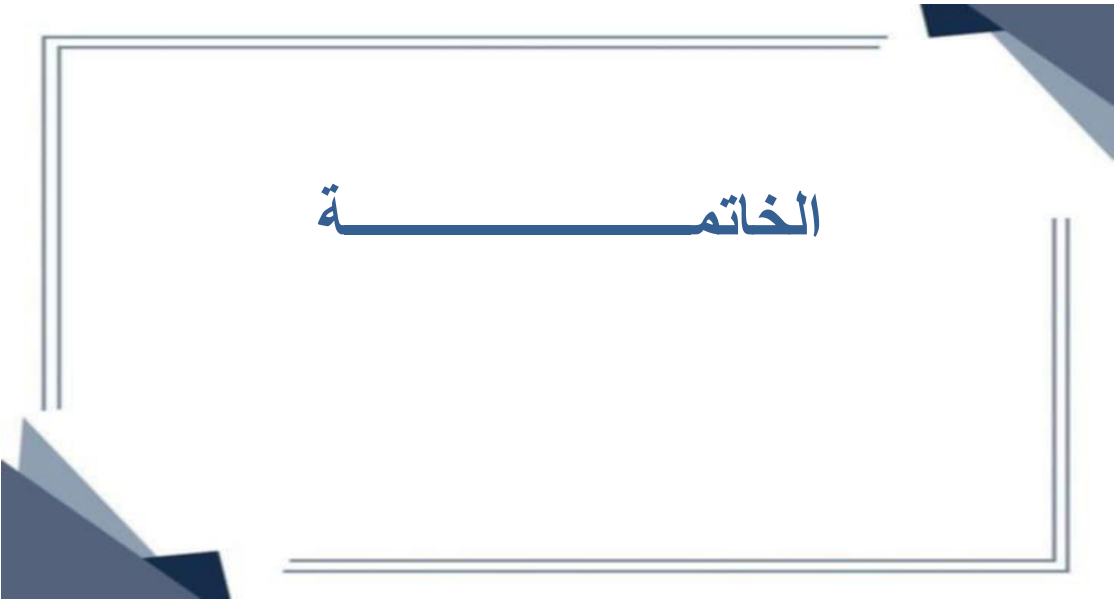
نظرية الشبكة الحضرية:

تنظر هذه النظرية إلى المدينة كمجموعة من العقد الحضرية المترابطة وظيفياً عبر شبكات النقل والاتصال، حيث يؤثر الخلل في ترابط هذه الشبكات أو عدم كفاءتها على الأداء العام للمدينة.

وقد أظهرت نتائج الدراسة أن النمو الحضري لم يواكبه تطوير في شبكة النقل الحضرية، مما أدى إلى انقطاع الترابط بين الأحياء الجديدة والمركز الحضري، وساهم في فوضى مرورية واختناقات على مستوى المحاور الرئيسية. كما أن عدم توازن التوزيع المكاني للخدمات عزز من الضغط على مناطق معينة، ما أدى إلى ارتفاع نسبة الحوادث فيها. هذه المعطيات تؤكد ما تفترضه نظرية الشبكة الحضرية من أن كفاءة النقل تعتمد على فعالية الترابط الشبكي داخل الفضاء الحضري.

✓ النتائج العامة:

- وجود علاقة طردية بين النمو الحضري وحوادث المرور، حيث تبين أن ازدياد الكثافة السكانية والتوسع العمراني غير المنظم يؤدي إلى ارتفاع معدلات الحوادث داخل المدينة.
- ضعف التهيئة الحضرية لشبكة الطرق في الأحياء الجديدة، حيث لوحظ غياب التخطيط المروري المسبق، ونقص في التجهيزات الأساسية مثل الإشارات الضوئية، ممرات الراجلين، والتشوير الطرقي، ما يساهم في تفاقم الحوادث.
- الضغط الكبير على المحاور المرورية الرئيسية نتيجة التوسع العمراني العشوائي، وغياب الربط الفعال بين الأحياء الجديدة ومراكز المدينة، مما يولد اختناقات مرورية متكررة.
- غياب التنسيق بين السياسات العمرانية والمرورية، حيث أظهرت الدراسة أن مشاريع التوسع الحضري لا تراعي في الغالب متطلبات السلامة والتنقل الحضري، ما يؤدي إلى اختلالات وظيفية على مستوى الحركة المرورية.
- ضعف الثقافة المرورية لدى فئة من مستعملي الطريق، إذ تم رصد سلوكيات مرورية غير منضبطة، كعدم احترام إشارات المرور، والسرعة داخل الأحياء السكنية، ما يضاعف من خطورة الوضع المروري.
- قصور في آليات الرقابة المرورية والإشراف المحلي، وهو ما يُضعف من فعالية القوانين والإجراءات التنظيمية، ويحد من قدرتها على ضبط حركة السير وتفادي الحوادث.
- لافتقار إلى سياسات توعية غياب التنسيق بين السياسات العمرانية والمرورية، حيث أظهرت الدراسة أن مشاريع التوسع الحضري لا تراعي في الغالب متطلبات السلامة والتنقل الحضري، ما يؤدي إلى اختلالات وظيفية على مستوى الحركة المرورية.
- ضعف الثقافة المرورية لدى فئة من مستعملي الطريق، إذ تم رصد سلوكيات مرورية غير منضبطة، كعدم احترام إشارات المرور، والسرعة داخل الأحياء السكنية، ما يضاعف من خطورة الوضع المروري.
- تعدد العوامل المتداخلة في ارتفاع نسبة الحوادث، حيث ثبت أن الظاهرة لا تعود فقط إلى أسباب فردية (كسلوك السائق)، بل تشمل أبعادًا تنظيمية، عمرانية، اجتماعية وثقافية.



الخاتمة

❖ خاتمة:

تهدف هذه الدراسة إلى تسليط الضوء على أثر النمو الحضري على حوادث المرور في مدينة خنشلة، باعتبارها نموذجًا يعكس التحولات العمرانية التي تشهدها العديد من المدن الجزائرية. وقد أظهرت النتائج أن العلاقة بين التحضر وحوادث المرور ليست علاقة بسيطة أو أحادية الاتجاه، بل هي علاقة مركبة تتداخل فيها أبعاد عمرانية، تنظيمية، سلوكية ومؤسسية. لقد كشف التحليل الميداني أن النمو الحضري السريع، في ظل غياب تخطيط مروري متكامل، أدى إلى ارتفاع ملحوظ في عدد الحوادث، خاصة في المناطق التي نشأت خارج إطار التنظيم العمراني الرسمي، حيث تعاني من نقص في البنية التحتية، وضعف في التجهيزات المرورية الأساسية. كما أبانت الدراسة عن وجود خلل في التنسيق بين مختلف الفاعلين في مجالي التخطيط الحضري والنقل، وهو ما يزيد من تعقيد الظاهرة ويحد من فاعلية المعالجة.

من جهة أخرى، أظهرت المعطيات أن السلوك المروري لدى الأفراد يلعب دورًا هامًا في ارتفاع معدلات الحوادث، وهو ما يستدعي ضرورة تعزيز الثقافة المرورية لدى مستعملي الطريق، إلى جانب مراجعة السياسات العمومية المتعلقة بالتوسع الحضري وربطها برؤية تنموية تراعي السلامة والتنقل المستدام. بناءً على ما سبق، يمكن القول إن التخفيف من حوادث المرور في المدن الجزائرية لا يتحقق فقط من خلال تحسين البنية التحتية أو تشديد الرقابة، بل يتطلب مقاربة شمولية متعددة الأبعاد، تدمج بين التخطيط العمراني الرشيد، والتحكم في حركة المرور، والتربية المرورية، والتنسيق المؤسسي الفعال.

❖ الصعوبات:

واجهت هذه الدراسة، على غرار العديد من الدراسات الميدانية، مجموعة من الصعوبات والعراقيل التي كان لها تأثير نسبي على سير عملية البحث، ويمكن تلخيص أبرزها فيما يلي:

1. صعوبة الحصول على البيانات الرسمية الدقيقة المتعلقة بعدد حوادث المرور وتصنيفها حسب الأحياء أو المناطق العمرانية، نظرًا لغياب الشفافية أحيانًا أو تعذر الولوج إلى بعض المصالح الإدارية المعنية.
2. ضعف تعاون بعض الفاعلين المحليين أثناء المقابلات، حيث لوحظ تحفظ لدى بعض المسؤولين في الإدلاء بتفاصيل دقيقة حول السياسات المتبعة أو الإشكالات المطروحة في تسيير الفضاء المروري.
3. نقص الدراسات السابقة المحلية المرتبطة مباشرة بموضوع الدراسة (التقاطع بين النمو الحضري وحوادث المرور)، مما تطلب جهداً إضافياً في التأصيل النظري والربط بين مجالات معرفية متداخلة.
4. التحديات الميدانية المرتبطة بجمع المعطيات، مثل التنقل داخل الأحياء الحضرية المكتظة، وصعوبة الوصول إلى بعض المواقع التي تشهد كثافة مرورية عالية، وهو ما استلزم وقتاً وجهداً إضافياً.
5. الطابع الحساس للموضوع، لكونه يرتبط بأداء مؤسسات محلية وقطاعات حيوية، ما قد يثير نوعاً من التوجس أو الحذر لدى بعض المتدخلين عند التعبير عن آرائهم بحرية.

ورغم هذه الصعوبات، فقد تم التعامل معها بمنهجية مرنة، مكنت من تكييف أدوات البحث وتوسيع قاعدة المعطيات، بما يضمن تحقيق أهداف الدراسة ضمن الحدود الممكنة.

❖ التوصيات :

انطلاقاً من النتائج التي توصلت إليها هذه الدراسة، يمكن تقديم جملة من التوصيات التي تهدف إلى الحد من آثار النمو الحضري على حوادث المرور، وتحسين السلامة المرورية في المدينة:

1. إدماج التخطيط المروري ضمن سياسات التوسع العمراني، من خلال التنسيق المسبق بين الهيئات العمرانية والنقلية قبل إنشاء أحياء جديدة أو توسيع المدينة.
 2. تحسين البنية التحتية المرورية، خاصة في الأحياء السكنية الجديدة، عبر توفير إشارات المرور، ممرات الراجلين، والتهيئة الحضرية التي تضمن انسيابية الحركة وسلامة المستخدمين.
 3. اعتماد أنظمة نقل حضري مستدامة تتكيف مع التوسع العمراني، مع العمل على تنويع وسائل النقل وتخفيف الاعتماد المفرط على السيارات الخاصة.
 4. تعزيز التربية والثقافة المرورية من خلال برامج تعليمية وتحسيسية موجهة لمختلف فئات المجتمع، خاصة فئة الشباب وسائقي المركبات.
 5. تفعيل الرقابة المرورية الميدانية عبر دعم الجهات الأمنية والتقنية المختصة، وتحديث أدوات الرقابة بما يتناسب مع التوسع الحضري وكثافة الحركة المرورية.
 6. إشراك المجتمع المدني والفاعلين المحليين في رسم سياسات المرور والسلامة، بما يضمن مقاربة تشاركية تعكس واقع المدينة واحتياجات السكان.
 7. إجراء دراسات ميدانية دورية حول واقع النقل الحضري وحوادث المرور، تُمكن من رصد التحولات وتقديم معطيات حديثة لصانعي القرار.
 8. تعزيز التنسيق بين المؤسسات المعنية بقطاعي العمران والنقل، وتوحيد جهودها ضمن رؤية إستراتيجية وطنية لمعالجة مشكلات النقل في المدن الجزائرية.
- وفي الأخير يمكن القول إن الحد من هذه الظاهرة يتطلب تبني سياسات حضرية متكاملة، تأخذ بعين الاعتبار توزيع السكان، تنظيم استعمالات الأرض، تحسين منظومة النقل، وتفعيل الرقابة المرورية، بما يضمن سلامة المواطنين وحقوقهم في تنقل آمن داخل المدينة.

المصادر والمراجع

قائمة المصادر والمراجع

- أحمد نقي. (2021). المقابلة: الماهية، الأهداف، الأنواع.
- بدوي، أ. (2009). معجم العلوم الاجتماعية.
- بن-شنة، ع. أ. (2022/2023). الاخطار المرورية في الجزائر مؤشرات، اسبابها و اثارها دراسة ميدانية. ولاية قسنطينة.
- بن-غضبان، ف. (2005). التحضر والحضريّة.
- حدادي، و. (2018). المشكلة المرورية في الجزائر ... الأسباب وسبل الوقاية. مجلة العلوم الانسانية جامعة محمد خيضر بسكرة.
- حمراكوا. (2007/2008). التحضر وتغيير الأدوار.
- خالدي، ع. أ. (2016/2017). النمو الحضري وعلاقته بالمشكلات البيئية الوادي. حي سيدي مستور ولاية الوادي.
- خنشلة، م. أ. (2025).
- رفو، م. (s.d.). المدينة الحضريّة، الثانية الكورس الثاني.
- عطال، م. (2009). النمو الحضري وعلاقته بمشكلة البيئة الحضريّة.
- عيساوة، ع. ي. (2020). واقع النمو الحضري في العالم العربي.
- محمود أحمد درويش. (بلا تاريخ). مناهج البحث في العلوم الاسلاميّة. مؤسسة الأمة العربيّة للنشر والتوزيع.
- مخلوف، أ. &، بوتلجة، أ. (2021). أثر النمو الحضري على النقل في المدينة.
- وناسي، س. (2008/2009). النمو الحضري ومشكلة السكن والاسكان.



الملاحق



الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
جامعة عباس لغرور خنشلة
القسم: العلوم الاجتماعية والإنسانية
الشعبة: علم الاجتماع الحضري



دليل المقابلة

مذكرة مكملّة لنيل شهادة الماستر في علم الاجتماع

تخصص: علم الاجتماع الحضري

إشراف الأستاذة:

* د. روابجي سناء

من إعداد الطالبة:

- قبلي أميمة

في إطار طلب إجراء دراسة حالة لإعداد مذكرة مكملّة لنيل شهادة الماستر في علم الاجتماع تخصص علم الاجتماع الحضري بعنوان "أثر النمو الحضري على حوادث المرور في المدينة" نرجوا منكم المساهمة في الإجابة على الأسئلة مع العلم أن هذه المعلومات سرية لغرض استخدامها في البحث العلمي.

السنة الجامعية: 2025/2024

أسئلة دليل المقابلة مع مديرة النقل:

1. الجنس :

أنثى.

ذکر .

.....الخبرة المهنية:

1. ماهي الرتبة التي تحتلها ولاية خنشلة في حوادث المرور وطنيا؟

.....

.....

.....

2. هل توجد مناطق محددة في المدينة نسجل فيها نسبة حوادث المرور أعلى من غيرها بسبب التوسع العمراني؟

.....

.....

.....

.....

3. ما أسباب ذلك؟

[illegible]

4- هل توجد علاقة بين كثافة السكان في المناطق الحضرية و عدد الحوادث المسجلة فيها؟

[illegible]

[illegible][illegible]

This image shows a full page of white paper with horizontal dashed lines, typical of primary school handwriting practice paper. The lines are evenly spaced and run across the width of the page. There are no margins, text, or other markings on the paper.

9- هل ساهمت وسائل النقل العمومي في التخفيف حدة الحوادث داخل المدينة ؟

10- كيف تتعاملون مع الضغط المروري الناتج عن المناطق الحضرية الجديدة ؟

11- ما هو دور النقل الغير منظم في تفاقم حوادث المرور في المناطق الحضرية ؟

12- هل يشجع التخطيط الحضري على استخدام المواصلات العامة لتقليل الازدحام؟

13- ما هي التحديات التي تواجهها في تسيير النقل وسط هذا النمو العمراني ؟

14- بسبب ازدياد الكثافة السكانية هل تواجه خدمات الطوارئ صعوبات في الوصول الى مواقع الحوادث؟ اذا كانت الإجابة بنعم ماهي الحلول؟

15- بصفتكم مسؤول مباشر إطار في الميدان ماهي اقتراحاتكم الميدانية للحد من هذه الحوادث؟

وفي الأخير نتقدم بخالص الشكر والتقدير إلى سيادتكم على الجهود المبذولة والوقت الذي منحتموه لنا من أجل المساهمة في هذا البحث ولقد كانت جهودكم ملموسة وواضحة مما يعكس روح المسؤولية التي تكتونها اتجاه هذه المؤسسة .

ملحق رقم 02: احصائيات حوادث المرور والخسائر البشرية في ولاية خنشلة

Unités	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Unité Principale	315	327	270	279	280	279	284	356	233	317
U.S.Kais	164	145	129	120	105	123	140	155	193	181
U.S.Bouhmama	60	64	84	56	71	94	110	61	106	78
U.S.Chechar	102	96	107	81	98	147	133	108	125	135
U.S.Babar	99	88	107	102	116	93	122	113	136	133
U.S.Ouled Rechache	65	55	54	55	66	65	73	45	43	66
U.S.Ain Touila	85	105	104	62	77	70	68	60	72	49
U.S.El Hamma	/	/	/	/	80	162	166	165	138	202
U.Sec.Taouzient	128	119	104	96	118	84	78	84	106	94
U.Sec.El Mahmal	147	130	103	88	84	52	83	119	97	90
P.A.Khenchela	285	296	244	264	223	209	163	161	289	263
Total	1 450	1 425	1 306	1 203	1 318	1 378	1 420	1 427	1 538	1 608

Année	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Accident de la circulation	1 450	1 425	1 306	1 203	1 318	1 378	1 420	1 427	1 538	1 608

Type de véhicule	Accidents de la circulation						Autres
	Véhicule léger	Véhicule lourd	Deux roues	Train	Bus	Tracteur	
Nombre de véhicule	827	118	139	00	13	06	03
Total	1 106						
Nombre d'accidents	791						

Nombre d'interventions	1 608
------------------------	-------

Les Années	Dégâts humaines							
	Blessés				Décès			
	Hommes	Femmes	Enfants	Total	Hommes	Femmes	Enfants	Total
2015	554	114	79	747	14	07	03	24
2016	590	112	65	767	20	06	01	27
2017	497	102	69	668	21	01	02	24
2018	476	77	66	619	11	03	03	17
2019	571	86	110	767	15	01	00	16
2020	600	100	110	810	17	02	01	20
2021	623	87	97	807	15	00	01	16
2022	599	111	102	812	10	04	05	19
2023	648	126	117	891	13	02	02	17
2024	712	126	123	961	13	00	02	15
Total	5 870	1 041	938	7 849	149	26	20	195

Type de route	Route nationale	Chemins de wilaya	chemins Communaux	Autres
Nombre d'interventions	762	158	261	427
	1 608			