



وزارة التعليم العالي و البحث العلمي



جامعة عباس لغرور خنشلة

قسم العلوم الاجتماعية

كلية العلوم الاجتماعية و الإنسانية

عنوان الأطروحة

النمو الحضري وانعكاساته على الثقافة المرورية بالمدن

الجزائرية

"مدينة خنشلة نموذج"

أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه الطور الثالث LMD في علم اجتماع المدينة

تخصص تنظيم وتنمية

إعداد الطالب :

*- لمبارك ربوح

لجنة المناقشة

الاسم و اللقب	الرتبة	الجامعة	الصفة
سهى حمزاوي	أستاذ محاضر-أ-	جامعة خنشلة	رئيسا
عبد العزيز العايش	أستاذ التعليم العالي	جامعة الطارف	مشرفا
مصطفى عوفي	أستاذ التعليم العالي	جامعة باتنة	عضوا مناقشا
كمال بلخيري	أستاذ محاضر-أ-	جامعة عنابة	عضوا مناقشا
سامية بن رمضان	أستاذ محاضر-أ-	جامعة خنشلة	عضوا مناقشا
ليندة شنافي	أستاذ التعليم العالي	جامعة خنشلة	مشرف مساعد مدعوا

الموسم الجامعي (2017-2018)



وزارة التعليم العالي والبحث العلمي



جامعة عباس لغرور خنشلة

قسم العلوم الاجتماعية

كلية العلوم الاجتماعية والإنسانية

عنوان الأطروحة

النمو الحضري وانعكاساته على الثقافة المرورية بالمدن
الجزائرية

"مدينة خنشلة نموذج"

أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه الطور الثالث LMD في علم اجتماع المدينة

تخصص تنظيم وتنمية

إعداد الطالب :

*- لمبارك ربوح

لجنة المناقشة

الاسم و اللقب	الرتبة	الجامعة	الصفة
سهى حمزاوي	أستاذ محاضر-أ-	جامعة خنشلة	رئيسا
عبد العزيز العايش	أستاذ التعليم العالي	جامعة الطارف	مشرفا
مصطفى عوفي	أستاذ التعليم العالي	جامعة باتنة	عضوا مناقشا
كمال بلخيري	أستاذ محاضر-أ-	جامعة عنابة	عضوا مناقشا
سامية بن رمضان	أستاذ محاضر-أ-	جامعة خنشلة	عضوا مناقشا
ليندة شنافي	أستاذ التعليم العالي	جامعة خنشلة	مشرف مساعد مدعوا

الموسم الجامعي (2017-2018)

ملخص الدراسة:

إن النمو الحضري الهائل الذي شهدته المدن الجزائرية في السنوات الأخيرة كان ناتجا في الأساس عن الثورة الهائلة في وسائل النقل المواصلات بشتى أنواعها ، ومع الامتداد الفيزيقي للمدن وزيادة ظاهرة التحضر، تم استقطاب السكان من الريف إلى المناطق الحضرية، وأصبح من الضروري شق الطرق الواسعة وتنظيم حركة السير والمرور، وأصبحت وسائل النقل المتعددة و السيارة تحديدا تشكل نمطا حياتيا مألوفا لا يستغني عنه ، وذلك نظرا لضخامة المدن و امتدادها الفيزيقي و الحاجة اليومية للتنقل و الحركة . كما أن وجود السيارة أطلق العنان لتضخم المدن ، فأخذت دورة التفاعل المتبادل بين المرور و سهولة الانتشار الحضري تسير على وتيرة متسارعة، وأصبحت الحاجة للتنقلات اليومية تفرض نفسها بالحاح. الأمر الذي أدى إلى تخبط حركة المرور بالمدن الجزائرية وخاصة الكبرى منها في مشكلات الازدحام المروري و الفوضى و التلوث البيئي و الإصابات البشرية ما بين إعاقة و وفاة . كما انتشرت أيضا أنماط من السلوكيات المرتبطة باستخدام السيارة و كثرت إشكالات الأنظمة المرورية و تطبيقها، وبدأت تبرز على السطح كثير من المشكلات المرورية. و أصبحت قضية المخالفات و الحوادث المرورية و تنظيم البرامج المختلفة للحد من أثارها المدمرة همًا يلزم الجهات المختصة .

وعليه فإن إشكالية الدراسة تتمحور حول ارتباط تدني مستوى الثقافة المرورية بالنمو الحضري في المدينة. من خلال تأثير الزيادة السكانية والتوسع العمراني على سلوكيات مستعملي السيارات و التي تظهر في انخفاض اليقظة الحسية والمعنوية لسائقي السيارات والإهمال الواسع لإشارات وأنظمة المرور.

لكلمات المفتاحية: النمو الحضري، الثقافة المرورية، المواطنة المرورية.

Résumé:

Les dernières années, les villes algériennes ont connu un développement urbain dû principalement à la grande révolution dans les moyens de transport et de déplacement.

Avec l'étalement urbain et le déplacement des populations vers les zones urbaines. Il est devenu nécessaire d'élargir les réseaux urbains et réguler la circulation routière a fin d'améliorer la sécurité routière.

Etant donné la grandeur des villes et ses expansions, le besoin quotidien de mobilité et de déplacement, les moyens de transport sont devenus une fatalité, surtout l'automobile qui est devenue un mode de vie incontournable, mais a engendré la dégradation de la circulation routière dans les villes algériennes, en particulier les grandes villes tels que problèmes de congestion routière, la pollution et les pertes humaines variant entre handicap et décès.

C'est la raison pour laquelle les autorités compétentes doivent mettre en place des mécanismes pour mettre fin aux problèmes routiers et ses effets négatifs.

L'étude est axée sur l'interaction entre la croissance urbaine et la culture de trafic des conducteurs, en montrant que la croissance démographique et le développement urbain ont des effets sur les comportements des usages de la route qui apparaissent dans le manque de vigilance chez les conducteurs, et la négligence du code de la route et les règles de la circulation routière.

Mots clé: croissance urbaine, culture de trafic, citoyenneté de trafic.

Abstract:

In recent years, Algerians cities have experienced urban growth due mainly to the great revolution in means of transport and displacement.

With urban sprawl and displacement of population to the urban areas; it has become necessary to expand urban networks and regulate road traffic in order. Given the size of cities and its expansions, the daily need for mobility and travel, means of transport have become an inevitable, especially the automobile, which has become an unavoidable way of life, but has led to the deterioration of road traffic; In Algerian cities, especially large cities such as congestion problem, pollution and loss of life varying between disability and death.

This is why the competent authorities must put in place mechanism to put an end to the road problem and their negative effects.

The study focuses on the interaction between urban growth and driver traffic culture, showing that population growth and urban development have effects on the behavior of road uses that appear in the lack of vigilance at home drivers, and the negligence of the highway cod and the rules of road traffic.

Keywords: urban growth, traffic culture, traffic citizenship .

الصفحة	قائمة المحتويات
	ملخص الدراسة
	الشكر
	الإهداء
1	مقدمة
	الفصل التمهيدي
9	الإشكالية
12	الأسباب
14	الأهمية
16	الأهداف
17	مفاهيم الدراسة
31	الفرضيات
33	الدراسات السابقة
	الفصل الثاني
44	الاتجاهات الفكرية المفسرة للنمو الحضري وارتباطه بثقافة الأفراد
56	مظاهر النمو الحضري وعوامله
66	عوامل النمو الحضري في الجزائر
70	التحضر ومشكلاته في المدن الجزائرية
74	المشكلة المرورية في الجزائر
	الفصل الثالث
96	الحاجة إلى الثقافة المرورية
102	مقومات الثقافة المرورية
118	آليات نشر الثقافة المرورية

126	مشكلة الثقافة المرورية في الجزائر
	الفصل الرابع
133	النمو الحضري وعلاقته بظهور مشكلة المرور "حلقة الأزمة"
143	القيم الاجتماعية وأثرها على مشكلة المرور
151	التجارب الغربية في التوفيق بين النمو الحضري والحركة والتنقل والمرور
175	الآليات والاستراتيجيات المتخذة في المدن الجزائرية في مجال المرور
179	المواطنة المرورية كمقاربة
	الفصل الخامس
197	مجالات الدراسة
218	العينة وطريقة اختيارها
221	المنهج المستخدم
222	أدوات جمع المعلومات
	الفصل السادس
229	عرض وتحليل البيانات المتعلقة بخصائص العينة (البيانات العامة)
234	مناقشة البيانات الخاصة بخصائص العينة
236	عرض البيانات المتعلقة بالفرضية الأولى
264	عرض البيانات المتعلقة بالفرضية الثانية
268	بيانات متعلقة بالفرضية الثالثة
	الفصل السابع
281	مناقشة النتائج على ضوء الفرضيات
290	مناقشة النتائج على ضوء النظريات
294	مناقشة النتائج على ضوء الدراسات السابقة وأدبيات الموضوع
297	النتائج العامة و التوصيات

303	خاتمة
306	المراجع
321	الملاحق
342	قائمة الجداول
344	قائمة الأشكال

الإهداء: أهدي هذا العمل إلى الوالد الكريم رحمة الله عليه ، و إلى

الوالدة الكريمة المجاهدة التي تحملت عناء المسؤولية لتربيتنا على

الخير و الصدق، كما أهدي هذا العمل للزوجة الفاضلة التي عاشت

معني جميع مراحل حياتي ، و لا أنسى فلذة كبدي أبنائي : عبد

الرحمان، عبد المحسن ، زينب، و أميرتي صافية.

ربوح لمبارك

شكرو عرفان: أتقدم بجزيل الشكر و العرفان للبروفسور العايش عبد العزيز، لتحمله مشقة الإشراف على هذه الأطروحة وصبره عليا طوال مراحل إعدادها منذ أن كانت فكرة، وإيصالنا إلى هذه المرحلة الأخيرة لمناقشتها، كما لا يفوتني أن أشكر البروفسورة: شنافي ليندة (المشرف المساعد) على كل مجهوداتها و مساعدتها لي من أجل مناقشة هذه الأطروحة.

كما أتقدم بالشكر لكل لأستاذة الأفاضل الذين درسوني في جميع الأطوار.

مقدمة

***مقدمة:** يعد تنظيم المدن من الميادين الحساسة والهامة في عملية التخطيط والتسيير الاستراتيجي للمناطق الحضرية، وتنظيم النقل والمرور في المدينة لا يقل أهمية بل هو من العناصر الأساسية في عملية التخطيط، حيث هناك من يرى أن مخطط النقل والمرور هو أول مخطط يوضع في تخطيط المدينة، وهذا من أجل تفادي جميع الاحتمالات التي يمكن أن تعرقل السير الحسن لجميع المرافق وعدم ترك القضية للصدفة. ومما لاشك فيه أن المدن الجزائرية قد شهدت نموا حضريا كبيرا، حيث كان هذا النمو عشوائيا وغير مخطط و أدى إلى نتائج وخيمة على مستوى النسيج العمراني، وتوسع عشوائي على حساب الأراضي الزراعية، كما كان أيضا للنمو المطرد للمدن آثار وانعكاسات سلبية على حركة المرور في الجزائر، ترجع أسبابها إلى ضعف البنية التحتية للمدن، التي لم تستطع استيعاب النمو الهائل لحظيرة السيارات، وكذلك ضعف مستوى الوعي والثقافة المرورية لدى مستعملي الطريق، من هنا صيغت إشكالية الدراسة لتسليط الضوء على مدى انعكاس النمو الحضري على الثقافة المرورية للسائقين، كما حاول الباحث الإجابة على مجموعة من التساؤلات الفرعية تمثلت أساسا في البحث عن تأثير النمو الحضري السريع وغير المخطط على السلوكيات والتصرفات اليومية لسائقي المركبات وكذلك التساؤل حول مدى السيطرة والتحكم في الحاجة اليومية للحركة والتنقل وتأثير ذلك على سلاسة الحركة اليومية واحترام قواعد السير والسلامة المرورية وغيرها من التساؤلات.

و كإجابة مؤقتة لتلك التساؤلات قام الباحث بصياغة ثلاث فرضيات وهي على الترتيب:

1* يؤدي النمو الحضري إلى ظهور أنماط للشخصية تؤثر على الثقافة المرورية لسائقي السيارات.

2* تفرز الحياة في المدينة ضغوطات يومية وحاجة مستمرة ومتكررة للتنقل والحركة مما ينعكس على الثقافة المرورية للأفراد.

3* يؤدي التوسع العمراني إلى عدم استيعاب خطوط النقل للعدد الهائل من المركبات وعدم التحكم في توجيه مسارات الشوارع بمدينة خنشلة.

وقد صيغت الفرضيات هذا النحو تماشياً مع أهداف الدراسة، والتي تتمحور حول تحديد وتشخيص انعكاسات النمو الحضري على حركة السير والمرور داخل المدينة. ومن المتسبب في ذلك، ومدى تأثير العيش في المدينة وضغوطات الحياة اليومية بها على سلوكيات ووعي الأفراد في التعامل مع قانون المرور (الثقافة المرورية).

ومن هنا تظهر أهمية الدراسة في كونها تلقي الضوء على مشكلة من أهم المشكلات التي تعاني منها المدن العالمية وهي "المشكلة المرورية"، ومختلف العوامل المؤثرة فيها والحلول المقترحة للتقليل من تأثيراتها، كما تظهر أهمية الدراسة في كونها ربما من الدراسات الأكاديمية القليلة في ميدان علم الاجتماع الحضري التي تناولت هذه المشكلة، بالرغم من أن التراث النظري لعلم الاجتماع الحضري غني بالنظريات الكلاسيكية التي تربط بين نمو المدينة وأثرها على ثقافة الأفراد وسلوكياتهم ومنها على سبيل المثال لا الحصر "نظرية ماكس فيبر" للمدينة و"زيمل"، حول الآليات الدفاعية لمواجهة ضغوط الحياة

في المدينة و"شبنجلر" حول ثقافة الحضري وأشهرها نظرية "لويس ويرث" "الحضرية كمنط للحياه".

ولم يتمكن الباحث من الوقوف على دراسات أكاديمية (ماجستير-دكتوراه) سابقة مشابهة لهذه الدراسة -طبعاً بحسب إمكانيات الباحث المستعملة- وهذا لا ينفي وجود ربما دراسة مشابهة، كما أن الباحث واجه عدة صعوبات إضافة إلى ما سبق وهي قلة المراجع. وبغرض الإلمام بمشكلة الدراسة من كل جوانبها، اعتمد الباحث على دراسة نظرية وميدانية للمشكلة، وقد قسم الباحث الدراسة على النحو التالي:

الجانب النظري

يحتوي الجانب النظري للدراسة على أربعة فصول أولها الإطار المفاهيمي للدراسة ، ويشمل تحديد الإشكالية وصياغتها ،أسباب اختيار الموضوع و أهميته،أهداف الدراسة، مفاهيم الدراسة، التساؤلات و الفرضيات،و أخيراً الدراسات السابقة.

الفصل الثاني تناول الباحث فيه النمو الحضري ومشكلات المرور لإبراز الارتباط الوثيق بين النمو الحضري السريع وظهور المشكلات المرورية، هذه المشاكل المرورية سببها الرئيسي يرجع إلى انخفاض الوعي وثقافة المرور لدي مستعملو الطرقات. ويشمل هذا الفصل العناصر الآتية:

1. الاتجاهات النظرية المفسرة للنمو الحضري وارتباطه ومشكلات المدن.

2. مظاهر النمو الحضري وعوامله

3. المشاكل المرورية ذات العلاقة بالنمو الحضري .

4. النمو الحضري ومشكلات المرور بالجزائر

أما الفصل الثالث فيحتوي على دور الثقافة المرورية في الحد من المشاكل المرورية في المدن، أمام عجز كل التدابير والاستراتيجيات المطبقة للحد من المشكلة، كتطوير البنية التحتية واعتماد التكنولوجيا في مراقبة السير وتوسيع الطرقات، إلا أن لزلنا نسمع بمشاكل المرور حتى اليوم، وكذا نجاح بعض المدن التي ركزت على الثقافة المرورية في التقليل من حدة المشكلة المرورية كالصين مثلاً. وقد تناول هذا الفصل العناصر التالية:

1. الحاجة إلى الثقافة المرورية

2. أهم مظاهر الثقافة المرورية في المجتمع

3. مقومات الثقافة المرورية

4. أوجه النشاط التوعوي للحد من المشكلات المرورية

5. مشكلة الثقافة المرورية في الجزائر

أما في الفصل الرابع يهدف إلى محاولة إيجاد علاقة مباشرة أو غير مباشرة بين مظاهر النمو الحضري الهائل وأثرها على تدني الثقافة المرورية والوعي عند سكان المدن، وإبراز مرة أخرى تجارب بعض الدول الناجحة للحد من مشكلة المدن، ويشمل هذا الفصل:

1. للنمو الحضري وعلاقته بمشكلة المرور (حلقة الأزمة)

2. القيم الاجتماعية و أثرها في مشكلة المرور
3. التجارب الغربية في التوفيق بين النمو الحضري و الحركة و التنقل و المرور
4. الآليات و الاستراتيجيات المتخذة في المدن الجزائرية في مجال المرور.
5. المواطنة المرورية كمقاربة لاحترام قانون المرور في الجزائر.

الجانب الميداني

يحتوي الجانب الميداني لهذه الدراسة على ثلاثة فصول ، الفصل الخامس و الفصل السادس، و الفصل السابع، أما الخامس فيشمل الإجراءات الميدانية للدراسة والتي تحتوي بدورها على:

*مجالات الدراسة:

المجال المكاني: يتمثل المجال المكاني للدراسة في مدينة خنشلة، وقد تم اختيار هذه المدينة لأنها تعتبر مجال خصب للدراسة الحضرية، كما أن هذه المدينة تعاني من مشاكل مرورية حادة يمكن أن تعصف بكل ما يمت بجمالية الحياة في المدينة. كما أن نقص الدراسات الحضرية كان سببا آخر في اختيار مدينة خنشلة.

المجال الزمني: يمكن تحديد المجال الزمني للدراسة بفترة النزول إلى الميدان وإجراء الدراسة الاستطلاعية وإلى غاية الانتهاء من الدراسة ويمكن تحديدها بـ:

من 2013 إلى نهاية 2015.

المجال البشري: المؤسسات الفاعلة وذات العلاقة بمراقبة السير والمرور في المدينة،
كمديرية النقل، أمن ولاية خنشلة، الدرك...، سائقي السيارات.

*أدوات جمع المعلومات

الملاحظة

المقابلة

الاستبيان

البحث الوثائقي

أما الفصل السادس فقد شمل عرضا للبيانات الميدانية و تحليلها كميًا و كيفيًا، للوقوف على مشكلة الثقافة المرورية لدى سائقي السيارات بمدينة خنشلة، و البحث عن أسبابها المباشرة وغير المباشرة ثم تشخيصها، ثم اقتراح الحلول المناسبة لها بناء على الخصائص الديمغرافية و التنظيمية و الثقافية للمدينة.

و أخيرا الفصل السابع الذي يحتوي على عرض للنتائج و مناقشتها في ظل ثلاث مستويات أساسية و مهمة وهي:

- ✓ المستوى الأول و هو مناقشة النتائج على ضوء الفرضيات.
- ✓ المستوى الثانوي مناقشة النتائج على ضوء التراث النظري للدراسة.
- ✓ المستوى الثالث مناقشة النتائج على ضوء الدراسات السابقة و أدبيات الموضوع.

كما يحتوي الفصل السابع على النتائج العامة و التوصيات المقترحة من طرف الباحث و التي يمكن من شأنها أن تقدم على الأقل رؤية واضحة للمشكلة المرورية من كل جوانبها ،و حصر الأسباب الأساسية للمشكلة ،و أنسب الحلول و أنجعها.

و أعتمد الباحث على مجموعة متنوعة من المصادر لجلب المعلومات يمكن تصنيفها كالآتي:

✓ المصادر المكتبية:و تشمل الكتب و الموسوعات و القواميس و الدوريات و رسائل الماجستير و الدكتوراه.

✓ المصادر الرسمية:وتشمل الوثائق و الدراسات و الأبحاث و التقارير الصادرة عن الجهات الرسمية الوطنية و الدولية.

✓ المصادر شبه الرسمية:و شملت الدراسات و الأبحاث و التقارير الصادرة عن مراكز البحث و الدراسات و المنظمات الوطنية و الدولية.

✓ المصادر الشخصية و تشمل بشكل أساسي الزيارات و المقابلات الميدانية .

✓ المصادر الإلكترونية:الانترنت.

الفصل الأول

الإطار المفاهيمي

1-1- الإشكالية:

إن اتساع نطاق المدن في العصر الحاضر وازدياد حجم بعضها إلى درجة يمكن اعتبارها ظاهرة جديدة على خبرة الأفراد جعل عددا من المهتمين بالحياة الحضرية من منظور الدراسات العلمية التي تقع في نطاق علم الاجتماع يحاولون تصور مشاكل التجمعات الحضرية الكبرى من أجل الوصول إلى سياسات يمكن أن تطبق بنجاح في معالجة هذه المشاكل كمشاكل المواصلات والمرور ووسائل الضبط وما إلى ذلك من المشاكل المرتبطة أساسا بظاهرة النمو الحضري للمدن¹.

ولقد كانت الهجرة من الريف من أهم العوامل التي أدت إلى نمو المدن وتعقيد الحياة في المجتمع الحضري، وإلى تطور المؤسسات الاجتماعية والتربوية وغيرها، من النواحي الكمية والنوعية، كما صاحب هذا النمو عادة اتساع في المساحة التنظيمية للمدن نتيجة للامتداد الأفقي والرأسي للعمران، من أجل تلبية احتياجات السكان الأساسية والمتزايدة مثل المساكن والطرق والخدمات بمختلف أشكالها العلاجية والوقائية والتربوية، وقد لازم تحقيق تلك الحاجيات زيادة أخرى في النشاط التجاري بوجه خاص وكنتيجة لهذا عرفت المدن زيادة معتبرة في وسائل النقل وحركة المرور، حيث لوحظ أن وجود أعداد غفيرة من المتخصصين في مهن مختلفة، يتطلب التنقل اليومي والمستمر للوصول إلى تكاملهم

1عاطف غيث، علم الاجتماع الحضري-مدخل نظري-، مصر، دار المعرفة الجامعية، د.ط، 1995، ص3.

الوظيفي واستمرارهم، ولا يمكن تحقيق ذلك إلا إذا كانت وسائل النقل وحركة المرور مضبوطة إلى أعلى درجة، هذا من جهة.

ومن جهة أخرى فإن هذه الضرورات قد فرضت نفسها على مجتمعات العالم فالسيارات والنقل السريع والاهتمام بوسائل المرور وحركته داخل المدن، أصبحت أمورا حيوية لتسهيل التحرك السريع لأعداد السكان الكبيرة داخل المدن.

إلا أن واقع المدن الجزائرية يخبر عن مشاكل مرورية متجددة في المجتمع، كمشكلة الازدحام، والتداخل بين حركة المشاة وحركة المركبات، وطول مدة التنقل الذي تتجر عنه عدة مشاكل اجتماعية واقتصادية وبيئية ويظهر ما يسمى اللأمن المروري.

وتجدر الإشارة إلى أن الأسباب المؤثرة في حركة النقل والمرور جد معقدة ومتداخلة فيما بينها، وذات علاقة بمتغيرات متعددة ومتنوعة، ويمكن تقسيم هذه الأسباب إلى ثلاثة أقسام، كل منها يؤثر بدرجات متفاوتة وتتحكم فيه عوامل مختلفة:

- قسم له علاقة بالجانب التنظيمي العام للمدينة، وذلك لأن التخطيط المروري في المدينة يجب أن يأخذ بعين الاعتبار مشكلات المرور.

- قسم له صلة بالحالة الفيزيائية كوسائل النقل: وهي الحالة الميكانيكية للمركبات ومدى ملائمتها للشروط العامة المتعلقة بالأمن والراحة.

- وقسم ثالث له علاقة بالجانب البشري، ويتعلق الأمر هنا بالحالة النفسية والفيزيولوجية للسائق مثل: عدم احترام القوانين، حالات السكر، عدم التركيز أثناء القيادة، وهو ما اهتمت به هذه الدراسة.

حيث يرتبط هذا القسم (أي الجانب البشري) ارتباطا وثيقا بمستوى الوعي والثقافة المرورية لدى مستعملي الطرقات والشوارع ويظهر ذلك في معرفة درجة إتقانهم للقيادة وأصولها والالتزام بقوانين السير والإلمام بها ومعرفة حالتهم التي يكونون عليها أثناء القيادة سواء كانت الجسدية منها أو النفسية، وكذلك معرفة مركباتهم التي يقودونها والقيام بالصيانة الدورية لها وتفقدتها بشكل يومي، كما يظهر أيضا مستوى الوعي المروري في الوعي بالطريق التي يسلكها السائقين ومشاة حيث أن معرفتهم التامة للطريق التي يسلكونها يجنبهم الازدحام في معظم الأحيان أضف إلى ذلك الإلمام بقوانين السير وأنظمتها وتعليماته، فمن البديهي أن تكون كسائق مطلع على أنظمة و قوانين السير، لتتمكن من معرفة المخالفة وتجنب الوقوع بها إلى غير ذلك من السلوكيات الحضارية لمستعملي الطرقات مشاة وسائقين. و في مدينة خنشلة ومع ازدياد ظاهرة النمو الحضري بالمنطقة في السنوات الأخيرة وازدياد عدد المركبات والنقص الفادح في البنية التحتية، يلاحظ تدني في مستوى الوعي والثقافة المرورية لدى الأفراد، يسير جنبا إلى جنب مع سوء التخطيط العمراني والتوسع العشوي للسكان، ترتب على ذلك مشكلات على مستوى

حركة النقل والمرور داخل المدينة مما أدى إلى ارتفاع التكاليف الاقتصادية والاجتماعية وتعطل وتيرة التنمية بالمنطقة.

وعليه فإن إشكالية الدراسة تتمحور حول ارتباط مستوى الوعي والثقافة المرورية بالنمو الحضري في المدينة، من خلال تأثير الزيادة السكانية والتوسع العمراني للمدينة وضغوطات الحياة بها على سلوكيات سائقي السيارات والتي تظهر في انخفاض اليقظة الحسية والمعنوية والإهمال الواسع لإشارات وأنظمة المرور مما ينعكس سلبا على الشخص وحسن قيادته ومراعاته للأنظمة المرورية المختلفة.

وبناء على ما سبق طرح التساؤل الرئيسي التالي:

- ما مدى انعكاس النمو الحضري للمدينة على الثقافة المرورية للسكان الحضرية؟

1-2- أسباب اختيار الموضوع وأهميته:

رغم تشابك وتكامل العوامل التي غالبا ما تدفع بالباحث إلى اختيار موضوع ما فإن التماشي المنهجي يحتم على الباحث في هذا المقام الفصل بينها ولو بشكل مؤقت توخيا لإيضاحها والوقوف على حقيقتها بصورة أكثر دقة وهكذا يمكن أن نميز بين نوعين من الدوافع:

1-2-1- الدوافع الذاتية:

- إن اختيار هذا الموضوع مبني على طلب من المجلس العلمي للمعهد للكشف عن التغيرات العميقة التي عرفتها المدينة بصفة عامة والسكان بصفة خاصة في النسق القيمي.

ب- الرغبة في التعرف على المشكلات الناجمة على النمو الحضري السريع خاصة في مجال حركة المرور ومعالجتها بهدف خلق وتوفير الظروف الأكثر ملائمة لتأمين حياة كريمة في واقع مفعم بتحديات الفقر والمرض والجريمة وعدم الاستقرار.

ج- المسار المهني السابق للباحث، حيث يحوز الباحث على شهادة الدراسات التطبيقية العسكرية، وممارسة ميدانية كضابط في "تخصص النقل ومراقبة المرور".

1-2-2- الدوافع الموضوعية:

من جملة الدوافع الموضوعية التي تثير اهتمام الباحث وتدفعه إلى الاستقصاء والبحث هي الأهمية العلمية للموضوع ومدى ما يمكن أن يحققه من فائدة وما يقدمه من حلول للمشاكل المطروحة، أضف إلى ذلك حداثة وندرة الدراسات الخاصة بمدينة خنشلة من منظور علم الاجتماع الحضري، كما توجد هناك أسباب أخرى دفعت الباحث للقيام بهذه الدراسة نوجزها فيما يلي:

أ- مواجهة مدينة خنشلة لمشكلات مرورية عديدة لم تكن معروفة من قبل وبالحدة التي هي عليها اليوم، بحيث تستدعي الاهتمام والمعالجة السريعة كالإزدحامات المرورية و السلوكيات السيئة التي تصدر عن السائقين .

ب- تعتبر الثقافة المرورية مسألة ضرورية وهامة في التحكم في المشكلات المرورية في المدينة.

ج- ارتباط الثقافة المرورية بسلاسة الحركة والسير والتي ترتبط ارتباطا مباشرا بمختلف الأنشطة الاقتصادية والاجتماعية لسكان المدينة.

د- الكثافة السكانية المتزايدة ومالها من أثر وصلة وثيقة بمشكلات حركة المرور .

1-3- أهمية الدراسة:

إن الباحث الاجتماعي وخاصة في مجال علم الاجتماع الحضري لابد أن يكون له تصور خاص للمدينة، يميزه عن المؤرخ والجغرافي والمهندس في فهم ودراسة الحياة الحضرية، ومن ملاحظة الباحث وفقا للمنظور الاجتماعي الحضري لمدينة خنشلة، تم إدراك بأن هناك تضخما كبيرا في سكان المدينة في الآونة الأخيرة وتفاوتا معتبرا في تركيب المدينة وهيكلها الخارجي واستعمالات الأرض فيها، الأمر الذي نتج عنه نمو حضري غير متوازن، فقد تأثرت المدينة بأنماطها التمييزية وتدرجها الاجتماعي، وأطرها التعليمية والخدمية، فبرزت على سطحها إفرازات تمثلت في تدني مستوى الوعي المروري لدى السكان، صاحبه ارتفاع في نسبة حوادث المرور وازدحام مروري له آثار بالغة نفسيا

واقصاديا وبدأت تظهر في الأفق أزمة حضرية تحتاج إلى إعادة النظر في الآليات والاستراتيجيات المستخدمة لمعالجة مشكلات التنقل والحركة المرورية في المدينة.

كما تظهر أهمية الدراسة في أنها تلقي الضوء على آلية مهمة في انسياب حركة التنقل والمرور داخل المدن أمام النمو الحضري الهائل والحاجة المستمرة للسير و المرور ألا وهي الوعي المروري حيث يعتبر المحدد الرئيس لأسلوب ومستوى وقدرة المدينة على البقاء جذابة، حيوية، منتجة وصالحة للعيش والعمل.

إن إحصائيات مشكلات المرور ونتائجها المأساوية تعطي دلالة واضحة إلى الحاجة الماسة وبصورة عاجلة إلى الوعي المروري، النظري منه والتطبيقي، لصون الأنفس من الهلاك أو الوقوع في الخطر، وصون الغير من الأذى وصون المركبات من التلف، وصون المحيط من الفساد أو الدمار (الطريق، الإشارات، المحلات، المنشآت وغيرها).

إذن تظهر الحاجة وبدرجة كبيرة إلى الوعي المروري لتقليل تلك الخسائر البشرية الفادحة والخسائر الاقتصادية الباهظة الناتجة عن مشكلات المرور.

إن التعليم ونشر الوعي المروري أو الثقافة المرورية هو أحد الأساليب الهامة لمواجهة مشكلات المرور فمعظم المشكلات المرورية التي تقع في المدن ومنها ازدحام المرور تقع بسبب العنصر البشري.

وبالتالي وبواسطة رفع مستوى الوعي المروري لدى هذا العنصر البشري (مستعملي الطريق) سيؤدي ذلك بالتأكيد إلى تقليل هذه الحوادث المرورية بإذن الله تعالى، ومن هنا

فإن التوعية تمثل الخطوة الأولى للوقاية من المشكلات المرورية وذلك لأن الوقاية هي دائما خير من العلاج وهي مقولة حيوية يجب التركيز عليه في حملات للتوعية المرورية.

1-4- أهداف الدراسة:

تعتبر منظومة النقل الحضري أحد أهم أركان التنمية المستدامة بالأوساط الحضرية وخاصة بالمدن الكبرى كما تكشف نوعية حركة المرور بجلاء حسن السير الوظيفي بالمدينة من عدمه فلا يمكن تصور خطة تطوير المدينة بمعزل عن خطة النقل الحضري بل هناك من يدعوا إلى وضع خطة النقل قبل المخطط العمراني، بالنظر إلى أهمية النقل وسهولته على حياة المدينة سكانا وأنشطة وتسيير شامل، والمدن الجزائرية كغيرها من مدن العالم تعرف حركة المرور بها ازدحام شديد وانسداد في بعض المحاور كثيفة الحركة، لاسيما في أوقات الذروة والتي تعتبر كنتيجة حتمية للنمو الحضري غير المتوازن، وعلى هذا الأساس يهدف الباحث في هذه الدراسة إلى ما يلي:

- 1- تحديد وتشخيص انعكاسات النمو الحضري على حركة السير والمرور داخل المدينة.
- 2- التعرف على الدور الهام للثقافة المرورية في التحكم في مشكلات المرور الناتجة عن النمو الحضري العشوائي.

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

ويمكن تحقيق الأهداف السالفة الذكر من خلال دراسة تحليلية وتقييمية على مشكلات الحركة المرورية ذات العلاقة بمستوى الوعي والثقافة المرورية لمستعملي الطرقات، والتي تعتبر كنتيجة حتمية للنمو الحضري للمدينة.

3- تعميق معارف الباحث العلمية، و التحكم بنسبة أكبر في إجراء الدراسات العلمية الأكاديمية من خلال تقديم أطروحة الدكتوراه.

1-5- مفاهيم الدراسة:

1-5-1- المفاهيم الأساسية:

أ- النمو الحضري:

***النمو لغة:** هو الزيادة وأصله نَمى ينمو نموا: أي زاد وكثر¹ ويعرفه قاموس PTITLAROUSSE بأنه الزيادة في أبعاد جسم منظم أو في أحد أجزائه.² كما يعرفه بأنه المرحلة التي من خلالها يصل الجسم إلى الزيادة في حجمه³ أما كلمة حضري فأصلها الحضر والحاضر خلاف البدو والبادئ، والحاضر المقيم في المدن والقرى، والحضري هو الرجل المقيم في المدينة.⁴

أما الحضري (URBAIN ;URBAINE) بحسب قاموس PTIT LA ROUSSE فهو

يعني كل ما ينتمي أوله علاقة بالمدينة.

1 ابن منظور، لسان العرب، المجلد الرابع عشر، دار صادر للطباعة والنشر، بيروت، طبعة 2005، ص 363.
2 GGP. media GmbH ,la rousse de poche ,Allemagne,2010,p199.
3 Ibid.p199.

4 ابن منظور، المجلد الرابع، مرجع سابق، ص 147.

كما يقصد به في الأدب الفرنسي: كل ما يثبت الحضرية.¹

***أما اصطلاحاً:** فيشير مفهوم النمو الحضري: إلى معدل نمو السكان في المناطق الحضرية إلا أن هذا المفهوم يركز على البعد الديمغرافي، والذي يعتبره بعض المختصين كمؤشر ضعيف على النمو الحضري، ويرجع هذا لأسباب عديدة سوف يتم ذكرها فيما بعد.

و مثله مثل باقي المصطلحات في علم الاجتماع، فإن النمو الحضري بقي إلى حد الساعة يخيم عليه بعض من الغموض والالتباس والخلط بينه وبين مصطلحات أخرى كالتحضر والنمو الديمغرافي، فهناك من يرى أن النمو الحضري "يشير إلى مجموعة العوامل التي تسهم في تعقيد الحياة في المجتمع الحضري وإلى تطور المؤسسات الاجتماعية والتربوية وغيرهما من النواحي الكمية والنوعية، كما يشير النمو الحضري إلى معدلات الزيادة السكانية، سواء كانت ناجمة عن ارتفاع نسبة اتساع المساحة التنظيمية للمدن نتيجة للامتداد الأفقي والرأسي للعمران، من أجل تلبية احتياجات السكان الأساسية مثل المساكن والطرق والخدمات بمختلف أشكالها العلاجية والوقائية والتربوية"²، ونلاحظ من تعريف رخل إبراهيم أنه اشتمل على الأبعاد الثلاثة للنمو الحضري (البعد الديمغرافي، البعد الاجتماعي، البعد الحضري)، كما نلاحظ أن هناك بعض مفاهيم المصطلحات التي

1La rousse de poche ,op.cit., p842.

2http//kenanaonline.com.

هي محتواة في التعريف السابق، كمفهوم التحضر والامتداد الحضري، والنمو الديمغرافي التي سوف يتحدث عنها الباحث فيها بعد.

ويرى "لويس ممفريد" أن النمو الحضري بمعنى آخر هو تطور الشكل القروي إلى الشكل الحضري، وأرجع ذلك لعدة أسباب أو عوامل، منها أن القرية هي الشكل السابق لقيام المدينة، وأن التحول من الشكل الأول إلى الشكل الثاني، لا يرجع إلى مجرد الزيادة في عدد السكان التي إستلزمها ظروف التحول من مهنة الصيد إلى مهنة الزراعة، إذ تعتبر الزيادة السكانية أحد العوامل المساعدة في التحول فقط¹، ومن هنا يمكن القول أن النمو السكاني لا يعد مؤشرا جيد على النمو الحضري فكثير من المراكز الحضرية تتميز بتوسع سكاني دون أي ارتباط بالتوسع المدني (الامتداد الفيزيقي).

وهناك من يرى أن النمو الحضري هو عملية انبثاق لعالم جديد تسود فيه المدينة وتسيطر عليه الأفكار المدنية وينبغي هنا التفريق بين العمليتين الرئيسيتين للنمو الحضري، وهي نمو المدينة والتحضر، فنمو المدينة هو عملية مكانية وديمغرافية، وتدل على تزايد أهمية المدن كمناطق تركز سكاني في مجتمع معين، ويحدث ذلك عندما يتغير توزيع السكان من سكنى الضيعات والقرى إلى سكنى المدن، أما التحضر "urbanization" فهو عملية اجتماعية تدل على التغير في العلاقات السلوكية والاجتماعية

¹أحمد الشكلاوي، دراسة في علم الاجتماع الحضري، د.ط، القاهرة ص 19.

للمجتمع الذي نعيش فيه داخل المدينة، وهذه العملية تشير بالضرورة إلى التغيرات المعقدة والمتشابكة لنمط الحياة والتي تترتب على سكنى المدن¹.

والواقع أن هاتين العمليتين مترابطتان ذلك لان سكنى المدن ونموها السكاني ارتبط بالتغير في نمط الحياة والسلوك والعلاقات بين أفرادها وقد أدى ذلك ببعض الباحثين إلى إطلاق كلمة التحضر "urbanization" على العمليتين معاً، و إن كان علماء الجغرافيا يدرسون نمو المدينة السكاني والسكني في داخل البيئة وعلماء الاجتماع يتناولون ظاهرة التحضر ونتائجها على المظاهر الاجتماعية في المدينة، ويرجع ذلك لأسباب، لعل أبرزها أن كثير من المدن خاصة دول العالم الثالث شهدت موجات متدفقة من سكان الريف المهاجرين والذين لم تكن لديهم خبرة الحياة في المدينة من قبل ومن هنا ظهرت مشكلات عديدة مرتبطة بعدم التوافق والاندماج البطيء، كذلك فقد أدى التقدم في وسائل النقل وسرعته ووسائل المواصلات والإعلام إلى نشر كثير من أنماط الحياة الحضرية في مناطق ريفية بعيدة أسهمت بطريق مباشر أو غير مباشر حياة المدن في التأثير فيها.²

وللتوضيح أكثر وإزالة اللبس بين مفهوم النمو الحضري ومفهوم التحضر، فإن الأخير يقصد به عملية من عمليات التغير الاجتماعي، يتم بواسطتها انتقال أهل الريف إلى

1 فتحي محمد أبو عوانة، جغرافية السكن والسكان، الإسكندرية، دار المعرفة الجامعية، د.ط، 2002، ص257.

2صبري فارس الهيتي، التخطيط الحضري، عمان، دار اليازوري العلمية للنشر، د.ط، 2009، ص ص36، 37.

المدن واكتسابهم تدريجياً أنماط التحضر، ويحدث التكيف الحضري إذا ما اكتسبوا أنماط الحياة الحضرية¹.

وترتبط الحضرية والتحضر ارتباطاً وثيقاً، فالحضرية ما هي إلا نتاج نهائي لعملية التحضر وعوامله والقوى الدافعة إليه، ويطلق مصطلح التحضر أيضاً على عملية التوسع الحضري من حيث المراحل والعمليات المتسلسلة والآليات والتحويلات والمشاكل المرتبطة بتلك الظاهرة². وقد عرفه "بوجي غارني" «بأنه حركة تنمية للمدن من حيث العدد والحجم، عدد السكان والمجال الذي تشغله المدينة³». وهي تهتم بكل ما يرتبط بتقدم الظاهرة الحضرية.

ومن الباحثين من يضيف مجموعة القيم والمواقف والسلوك المسماة بالثقافة الحضرية، وهذا يعني أن مفهوم التحضر أوسع بكثير وأشمل من مفهوم النمو الحضري على حسب قولهم، فالجغرافي البرازيلي ميلتون سانتوس M.santos يعتقد أن مفهوم التحضر هو مفهوم معقد يتضمن: نسبة التحضر أو درجة التحضر ونسبة النمو الحضري إضافة إلى مستوى التحضر السابق، حيث أن نسق النمو الحضري قد يؤدي إلى تحول أعمق للبنية الديمغرافية، كما عرفت الحضرية على أنها عملية تغير نوعي في نظرة الناس للحياة وأنماط سلوكهم وفي مجموعة التنظيمات التي أوجدوها.

1 المرجع السابق، ص 38.

2 فتحي محمد مصيلحي، تخطيط المدينة العربية بين الإطار النظري والواقع والمستقبل، د.ط، 1995، ص 143.

3 المرجع السابق، ص 38.

أما النمو الحضري "Urbaingrowth" فيشير إلى زيادة عدد سكان المدن ذات الأحجام المختلفة، ويقصد بدرجة التحضر نسبة سكان المدن لمجموع السكان في الدولة.

***التعريف الإجرائي:** من خلال ما سبق من التعاريف الاصطلاحية، و التصورات المختلفة للباحثين، يرى الباحث أنه من الممكن تبني التعريف الإجرائي الآتي للنمو الحضري وهو:

النمو الحضري يقصد به نمو المدينة وامتداد أطرافها، إضافة إلى عملية التحضر، وما يصاحب العمليتين من تغير في سلوكيات الساكنة الحضرية.

ب- الثقافة المرورية:

*الثقافة في اللغة أصلها ثقف: ثقف الشيء ثقفاً وثقافاً وثقوفة: حدقه، ورجل ثقف وثقف وثقف: حاذق، فهم، وأتبعوه فقالوا ثقف لقف، وبضيف ابن منظور: وقال أبو زياد: رجل ثقف لقف رام راو، وقال اللحياني: رجل ثقف لقف ، وثقيف لقيف أي بين الثقافة والثقافة.¹

والخلاصة أن معنى ثقف الرجل ثقافة أي صار حاذقا خفيفا، وذو فطنة وذكاء والمراد أنه ثابت المعرفة بما يحتاج إليه.

وفي الأدب العربي فإن الرجل المثقف هو الشخص الذي له معرفة في كل المجالات نسبيا فأصل الكلمة لغة يعكس بلاغة وبيان اللغة العربية في الدلالة عن الأشياء.

1 ابن منظور،المجلد الثالث، مرجع سابق ، ص 28.

أما كلمة "Culture" فحسب قول مالك بن نبي " من الواجب أن نترجم هذه الكلمة في ضوء النفسية والأدب الأوروبي وخصوصا الأدب الفرنسي، حتى نفهم لما اختيرت كلمة Culture المشتقة من الأصل اللاتيني Cultivare والعبرية الألمانية Kulture فالواقع أن الأوروبي عامة والفرنسي خاصة هو (إنسان أرض) وأن الحضارة الأوروبية هي (حضارة الزراعة)" على عكس الحضارة العربية فهي حضارة لغة، وكلام، وبيان وشعر ونثر، وعليه فإن العمليات التي تنتج من الأرض خيراتها كالحرث والبذر والحصاد لها بالضرورة دورها الهام في صياغة رموز الحضارة الأوروبية، إذ أن الزراعة هي العملية التي تضم بين دفتيها جميع العمليات السابقة، فهي التي تحدد وتنظم إنتاج الأرض".¹

فإذا حدث في بعض الظروف كتلك التي صحبت حركة النهضة الأوروبية، أن تعاضم إنتاج الفكر، فلن تكون هناك غرابة إذا ما أطلق عليه الرجل الفرنسي كلمة Culture التي تعني الزراعة إطلاقاً مجازياً.

تلك هي الدرجة الأولى في سلم التعريف، وتأتي قوة اللفظة أنها مرت بهذه الدرجة ثم نمت في اللغات الأوروبية منذ ذلك الحين.²

ويرى الباحثون في أن لا تفاضل بين أصلي الكلمة العربي أو الأوروبي فلكل واحد حضارته وأصوله في اختيار المفاهيم، بخلاف مالك بن نبي وآخرين والذين يعتبرون أن الأصل الأوروبي هو أكثر عبقرية وأدق وأدل من المعنى العربي.

1 مالك بن نبي، مشكلة الثقافة، طبعة 1959، ص26.

2 المرجع السابق، ص26.

والمرور موضعه ومصدره الممر، قال ابن سيده: والمرة الفعلة الواحدة والجمع مَرٌّ ومرارٌ ومررٌ ومرور، وقال ابن سيده، وذهب السكري إلى أن مرورًا مصدر ومر يمر من المرور.¹

* **الثقافة المرورية اصطلاحاً:** يطلق عليها الوعي المروري، وقد تباينت الرؤى تجاه مفهوم الثقافة أو الوعي المروري من لدن الباحثين الذين تعرضوا له في مختلف دراساتهم وبحوثهم، وقد يرجع سبب ذلك إلى اختلاف مضمونه من مجتمع إلى آخر، ومن فترة إلى أخرى داخل المجتمع الواحد وفقاً لمعطيات الواقع المروري.

ويرى كل من نايف المعاني وأديب محمد الحضور أن هناك مفهوماً شاملاً للثقافة المرورية وهو "تعزيز اليقظة الحسية والمعنوية والإلمام الواسع بكل ما يتعلق بالمرور من مركبة وطريق وإشارات وأنظمة وغيرها ما ينعكس إيجاباً على الشخص وحسن قيادته ومراعاته للأنظمة المرورية المختلفة".²

بينما يراها صلاح رمضان بأنها تبسيط المفاهيم الأخلاقية والنظم والتعليمات ذات العلاقة بكيفية استخدام المركبة والطريق ووضع المنبهات الضرورية والأساليب التي تجعل الالتزام بها بصورة ذاتية"³

1 ابن منظور، المجلد الرابع عشر، مرجع سابق، ص 51.

2 أديب محمد حضور، حملات التوعية المرورية العربية العدد (416) جامعة نايف للعلوم الأمنية الرياض، ص 10.

3 صلاح رمضان، الوعي المروري ودوره في المجتمع، صحيفة الأضواء، البصرة، 2010/01/06.

ويراه السليمانى على أنه "الإلمام بمعلومات أساسية مرتبطة بمواقف يتعرض لها المشاة والسائقين أثناء السير أوفي المواقف الطارئة والحوادث".¹

ويعرف ياسين الثقافة المرورية على أنها "المعلومات المرورية كما يدركها الأطفال، وقد يطلق عنها أيضا الوعي المروري، ويرتبط ذلك بأهداف نظرية وعملية عن التعليمات المرورية التي تضمن السلامة على الطريق سواء للمشاة أو السائقين أو المركبات".²

والملاحظ مما سبق أن الاختلاف الطفيف في تلك التعاريف يظهر في اختلاف الزاوية التي ينظر بها الباحث للمفهوم، حيث هناك من عرف المفهوم بخصائصه البنائية (صلاح رمضان، السليمانى) وهناك من عرفه بخصائصه الوظيفية (المعاني، وأديب محمد خضور).

والملاحظ كذلك أن المفهوم الشامل للثقافة أو الوعي المروري قد تعرض للمكونات الثلاثة للوعي بمفهومه العام (الوجداني، المعرفي، المهاري) بينما لا يلاحظ هذه المكونات في غيره من التعريفات للثقافة المرورية، كما يمكن ملاحظة أن جل التعاريف ركزت على ثلاث جوانب مرتبطة بالثقافة المرورية وهي سائقي المركبات، المركبات والمشاة.

ويرى محمد خضور أن الوعي المروري "يمثل شكلا خاصا من أشكال الوعي فهناك ذات بشرية (السائقين والمشاة ورجال المرور... الخ) تتفاعل مع محيط خارجي أي واقع

1 عبد الله الخلف دور أفلام التوعية المرورية في رفع مستوى الوعي المروري، رسالة ماجستير غير منشور جامعة تاييف للعلوم الأمنية، الرياض، ص 59.

2 عبد الله الخلف، مرجع سابق، ص 59.

موضوعي له معطياته وقواعده ونظمه وقوانينه، إن معرفة معطيات هذا الواقع الموضوعي (المجال المروري) ومعرفة نظمه وقوانينه، ومن ثم السلوك المروري السليم في ضوء هذه المعرفة، هو ما يعكس الوعي المروري ويجسده " وهذا النوع من الوعي لا يحدث دفعة واحدة بل من مجموعة المعارف والخبرات المتراكمة، التي يأتي بعضها من خلال التجربة والخبرة والممارسة والاحتكاك¹ والتثنية، حتى تصبح ثقافة يومية.

وقد اعتبرها عبد العزيز الهزاع على أنها نتاج للتوعية المرورية وهدف من أهدافها، لها أهميتها وأهدافها ومقوماتها، وأجهزتها ومحاورها أو القطاعات التي ينبغي أن ينصب عليها.

وقد اعتبر أيضا أن وقوع حادث مروري فيمكان ما نتيجة منطقية لنقص الوعي المروري لدى مرتكب الحادث.²

ويشترط محمد خضور لكي يتحقق الوعي المروري أن يتضمن الآتي:

1- وعي واقع الأطراف المختلفة المعنية بالمسألة المرورية (السائقين، والمشاة، وصانعو المركبات ومهندسو الطرق... الخ).

2- وعي الآثار المتعددة لمشكلة المرور (النفسية والاجتماعية والاقتصادية والبيئية).

1أديب محمد حضور، مرجع سابق، ص 10.

2عبد العزيز الهزاع، برامج مدارس تعليم السيارات ودورها في زيادة الوعي المروري (دراسة تطبيقية على مدارس تعليم قيادة السيارات علانية الرياض، رسالة ماجستير، غير منشورة، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، ص39.

3- وعي مسؤولية الجهات المعنية بمواجهة المشكلة المرورية وطبيعة الأدوار التي يجب

أن تؤديها لمواجهة هذه المشكلة وحلّتها أو التخفيف من أثرها.¹

ويلحظ من خلال هذه الاشتراطات التي أوردها محمد خضور أن الثقافة المرورية لا تقتصر على الطريق والالتزام بالقواعد المرورية المتعلقة به فقط بل يتعدى ليشمل الوعي بالآثار المترتبة عليها، إذ أن إحساس الفرد بخطورة هذه القضية يجعله أكثر حرصاً على تجنبها والابتعاد عن مسبباتها.

ويورد عادل الكندي، مجموعة من مظاهر الوعي المروري² والتي تتشابه إلى حد ما أورده محمد خضور من الاشتراطات الضرورية للوعي.

*ومن خلال ما سبق عرضه يمكن تعريف الثقافة المرورية إجرائياً على أنها: قدرة الفرد على المعرفة وفهم وإدراك الجوانب المعرفية والوجدانية والمهارية المتصلة بحركة السير والمرور.

وكذلك تعتبر الثقافة المرورية هي السلوك اليومي لمستعمل الطريق، لكل ما يحقق السلامة والأمن المروري.

1 أديب محمد خضور، مرجع سابق، ص13.

2 عادل بن محمد الكندي، دور التربية في تفهم وتطبيق الأنظمة المرورية، مؤتمر التعليم والسلامة المرورية (2006-12/12/11) الرياض ص4.

1-2- المفاهيم المقارنة:

يعتبر مفهوم التحضر من أقرب المفاهيم للنمو الحضري، بل هناك من يرى أن المفهومين هما صيغتان مختلفتان لمعنى واحد، وقد سبق التطرق إليه في المفاهيم الأساسية. وهناك عدة مفاهيم مقارنة لمتغيرات عنوان الدراسة، منها مثلاً نمو المدينة، والنمو العمراني والامتداد الفيزيقي للمدينة أو التمدد الحضري، كمفاهيم مقارنة للنمو الحضري، وكذلك مفهوم السلوك المروري والوعي المروري كمفاهيم مقارنة للثقافة المرورية رغم أن كثير من الباحثين يعتبر أن الثقافة المرورية هي نفسها الوعي المروري أما مفهوم الحضرية فيرى الباحث أن هذا المفهوم يعتبر مفهوم مقارب للمتغيرين (النمو الحضري والثقافة المرورية) لأن الحضرية كما يعرفها ويرث wirth هي نمط الحياة في المدينة أي ثقافة الحياة في المدينة ويدخل تحتها كل الثقافات الفرعية الأخرى ومنها الثقافة المرورية. والحضرية في اللغة الفرنسية *urbanité* بحسب قاموس Larousse هي التهذيب والأدب والمجاملة، والذوق الرفيع والمرهف¹. ويعرفها قاموس المنجد على أنها إقامة في الحضر، استقرار وعدم ترحل².

***التمدد الحضري: "Etalement urbain"** يعني التوسع الأفقي للمجال المبني للمدينة، الذي يؤدي إلى زيادة مساحتها بوتيرة تفوق الزيادة السكانية³، ومن المتوقع أن يرتفع

1La rousse de poche,op.citp142.

2المنجد، دار المشرق، الطبعة الأولى، 2000، ص296.

3C.ENAULT ,vitesse et accessibilité et étalement urbain ,application à l'air urbain dijonnaise(thèse de doctorat) université de bourgogne ,203,p6.

سكان المدن في العالم في الفترة *2030-2000* بنسبة 72%، أما المساحة العمرانية
قد تنمو بنسبة 175%¹.

*النمو العمراني: إن النمو العمراني يعني السماح بالتوسع والنمو الفيزيقي في مختلف
استعمالات الأراضي للمدن والقرى، بما يساعد على تشكيل نسيج عمراني واضح وقوي،
قادر على استقطاب السكان وتوطين فرص العمل من خلال المشاريع القادرة على ذلك،
والنمو يساعد متخذي القرار على دعم التنمية المتوازنة والحد من البعثرة العمرانية،
خصوصا في التجمعات الكبيرة التي ترهق ميزانيات الحكومة لتوفير مختلف الخدمات
والمرافق، ويكون استغلال هذه الأخيرة في أدنى حد له مما يؤثر في استمرارها ودعمها
خصوصا مع التوجه الحالي للحكومات في تفعيل القطاع الخاص، ولهذا يرى الخبراء أن
الأخذ بمفهوم النمو في بدايات تكوين المدن أمرا ضروريا، حتى تكون تلك المدن قادرة
على تشكيل النموذج المدني أو الحضاري لتجمعاتها وتساعد على نجاح برامج التنمية
المختلفة.

*التضخم الحضري: عرف فيليب هاوزر (Philip Hauser) في أوائل الستينات التضخم
الحضري (Over urbanization) بصفة عامة بأنه الموقف الذي تعيش فيه نسب من
سكان بلد ما في أماكن حضرية بما يفوق إمكانيات النمو الاقتصادي لتلك الأماكن،

¹Angel S,S.C. Sheppard, and D.L.Cive , the dynamics of global urban expansion ,National Banc
,Washington.

بحيث تأوي هذه المناطق الحضرية جموعاً من السكان أضخم بكثير مما تسمح به الخدمات والتسهيلات والمرافق وفرص العمالة المتاحة¹.

***نمو المدن:** يرى عاطف غيث أن المدينة تنمو حين تستطيع جماعة مجتمع ما أو المجتمع كله، من وضع اليد والتحكم في مصادر الثروة بصورة أكثر مما هو ضروري لحفظ الحياة، أضف إلى ذلك حركة التصنيع وانتشار النشاط التجاري، دون أن ننسى الزيادة السكانية في المراكز الحضرية، هذه العوامل تعمل مجتمعة على نمو المدينة وامتداد أطرافها².

***السلوك المروري:** السلوك هو فعل أو أداء الفرد أو مجموعة من الأفراد، قابل للملاحظة والقياس، وهو استجابة كلية مترتبة على تجربة سابقة، يبدئها فرد ما تجاه موقف يواجهه، وقد يكون السلوك فطرياً أو مكتسباً؛ والسلوك المروري هو استجابة مستعملي الطرق (مشاة، سائقي السيارات) تجاه القوانين الرسمية وغير الرسمية التي تنظم حركة المرور³.

1 هناء محمد الجوهري، علم الاجتماع الحضري، عمان، دار المسيرة للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، 2009، ص308.

2 محمد عاطف غيث، مرجع سابق، ص133.

3 ممثل تكلا جرجس، رمزي كامل، معجم المصطلحات التربوية، مكتبة لبنان ناشرون، ط2، 2004، ص23.

***الوعي المروري:**

يركز الوعي المروري بمفهومه الشامل على تعزيز اليقظة الحسية والمعنوية والمعرفة، والإلمام الواسع بكل ما يتعلق بالمرور من مركبة وطريق وإشارات وأنظمة وقوانين وغيرها، ما ينعكس إيجاباً على الشخص وحسن قيادته ومراعاته للأنظمة المرورية المختلفة¹.

*** المواطنة المرورية:** وهو مصطلح جديد ربما لم يتم تداوله من قبل في هذا المجال، رغم وجوده في مجالات أخرى كالمواطنة البيئية مثلاً، ويقصد الباحث بالمواطنة المرورية ذلك المفهوم المركب الذي يشمل المواطنة و الثقافة المرورية، و يمكن تعريفها على النحو التالي: المواطنة المرورية هي التزام مستعملي الطريق بقواعد السلامة المرورية، و احترام قانون المرور في كل الوضعيات و الأوقات، بغية الوصول للانضباط و المراقبة الذاتية للسائقين.

المواطنة المرورية= ثقافة مرورية +تنازل طوعي عن حرية استعمال السيارة

1-6- تساؤلات وفروض الدراسة:

لا يمكن أن تعد البحوث علمية وموضوعية إذا لم يعتمد باحثها المنهج العلمي النظامي في الدراسة والتحليل، هذا المنهج الذي يتكون من مراحل متعاقبة توصل الباحث في النهاية إلى النتائج التي يروم الحصول عليها، ومن أهم مراحل البحث العلمي وضع الفروض وتصميمها وهي عبارة عن جسر بين الدراسة النظرية للمشكلة و الدراسة الميدانية.

1 www.news.petracer.com.

وباعتبار أن الفرضيات هي عبارة عن إجابات مؤقتة لتساؤلات البحث، قام الباحث

بصياغة التساؤلات والفرضيات على الشكل الآتي:

1-6-1- الفرضية الأولى:

إذا كانت الحضرية عملية تغير نوعي في نظرة الأفراد للحياة في أنماط سلوكهم، أو أسلوبا مميزا للحياة -المدينة- فهل سيؤدي النمو الحضري السريع إلى خلق نمط معين من السلوك أو أنماط متفردة؟

الفرضية الإثباتية: يؤدي النمو الحضري إلى ظهور أنماط للشخصية تؤثر على الثقافة المرورية لسائقي السيارات".

1-6-2- الفرضية الثانية:

مادامت الهجرة من الريف إلى المدينة تمثل ظاهرة النمو الحضري السريعة والقياسية، فهل سيكون لهذه الظاهرة انعكاسات على مختلف المتغيرات الثقافية ذات الصلة بحركة السير والمرور بالمدينة؟ وانطلاقا من هذا فإن الفرضية الإثباتية ترى أن المتغيرات الديمغرافية ستؤدي إلى الخلل في الوعي المروري لسكان مدينة خنشلة.

الفرضية الإثباتية: تفرز الحياة في المدينة ضغوطات يومية وحاجة مستمرة ومتكررة للتنقل والحركة يحتمل أن تنعكس على الثقافة المرورية للأفراد.

1-6-3- الفرضية الثالثة :

إذا استمرت المدينة بالنمو الحضري السريع بالوتيرة نفسها، فإن المدينة وبحدود مساحتها الحالية من غير الممكن أن تستوعب العدد الهائل للسيارات والسكان، إن مشاكل النقل والمرور سوف تزداد حدتها بالنسبة إلى ما هي عليه الآن، فهل تؤدي الظاهرة إلى وجود خلل وظيفي في تنظيم النقل بالمدينة؟

الفرضية الإثباتية الثالثة: يؤدي التوسع العمراني إلى عدم استيعاب خطوط النقل للعدد الهائل من المركبات وعدم التحكم في توجيه مسارات الشوارع بمدينة خنشلة.

1-7- الدراسات السابقة:

لم يتمكن الباحث من العثور على دراسات أكاديمية سابقة أو مشابهة لموضوع النمو الحضري وانعكاساته على الثقافة المرورية، ويرجع ذلك ربما إلى أصالة البحث وكيفية اختياره، فالموضوع تم اختياره بعد مناقشات وأخذ ورد مع المشرف والمجلس العلمي للكلية، إلى غاية صياغته في الشكل الحالي .

وهذا لا يعني عدم وجود دراسات تناولت أحد متغيرات الدراسة على الأقل، فهناك دراسات تناولت موضوع النمو الحضري .

1-7-1-الدراسات الجزائرية:

1-دراسة روابحي سناء: (رسالة ماجستير)

*عنوان الدراسة: النمو الحضري وعلاقته بمشكلات النقل الحضري، مدينة باتنة نموذج/جامعة الحاج لخضر/كلية العلوم الاجتماعية والعلوم الإسلامية/قسم علم الاجتماع والديمغرافيا.

*تساؤلات وفروض الدراسة:

التساؤل المحوري للدراسة يركز على مدى ارتباط مشكلات النقل والتنقل بالنمو الحضري للمدينة(الزيادة السكانية والتوسع العمراني في المدن).
الفرضية المحورية: "ترتبط مشكلات النقل والتنقل بطبيعة وعوامل النمو الحضري للمدينة".

*المنهج وأدوات جمع المعلومات: اعتمدت الباحثة في دراستها على المنهج التحليلي الوصفي والذي تراه بأنه الأنسب لتحقيق أهداف دراستها، حيث تسعى إلى إبراز مختلف عوامل النمو الحضري الاجتماعية والعمرانية والديمغرافية ومشكلات تنقل السكان.

أما أدوات جمع البيانات فقد اعتمدت الباحثة على الملاحظة المتكررة في الميدان وبعض المقابلات مع الفاعلين، وكذلك تحليل البيانات التي تم جمعها من المقابلات والوثائق والسجلات التي لها صلي بموضوع الدراسة، مثلا كالمخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير ومخطط النقل والتنقل .

وسوف يعتمد الباحث في دراسة النمو الحضري وانعكاساته على الثقافة المرورية على نفس الأدوات وآلية معالجتها وتحليلها نظرا للتقارب الكبير بين الأهداف ومجالات الدراسة.

أهم النتائج:

* إن خصوصية مدينة باتنة كونها عاصمة الولاية بالإضافة إلى أنها تقع محاطة بمدن أصغر حجما ومساحة ووظيفة جعلها قطبا جاذبا للسكان
 * عدم قدرة مدينة باتنة على استيعاب الزيادة السكانية خاصة في السنوات الأخيرة، و بالتالي طفت إلى السطح عدة أزمات ومشاكل أهمها أزمة التنقل الحضري
 * عدم فعالية خطوط النقل الحضري بالمدينة، حيث أصبحت غير قادرة على استيعاب هذا التوسع العمراني الهائل.

ب- دراسة سعد الدين طبال: وهي مقال منشور في مجلة الدراسات والبحوث العدد الرابع 2014 جامعة الوادي بعنوان سمات الشخصية وأثرها على ارتكاب المخالفات المرورية لدى السائقين، و هي عبارة عن دراسة ميدانية على عينة قدرها 1632 سائق، و أظهرت نتائج الدراسة تأثير السمات الشخصية المتضمنة في الأبعاد الآتية (المقبولية، الضمير الحي، العصابية) على ارتكاب المخالفات المرورية لدى السائقين. و قد اتفقت هذه الدراسة مع دراسة سعد الدين طبال في تأثير السمات الشخصية على المخالفات المرورية مع

الاختلاف في السمة المرتكبة للمخالفات فالدراسة الحالية أظهرت بأن الشخصية الانبساطية والعصابية هي التي ترتكب المخالفات.

1-7-2- الدراسات العربية:

أ- دراسة علي عبد الله: (أطروحة دكتوراه)

* عنوان الدراسة: الآثار الاجتماعية والديمغرافية للنمو الحضري، محافظة أربيل العراقية، جامعة تونس /كلية العلوم الإنسانية والعلوم الاجتماعية .

* تساؤلات وفروض الدراسة: اعتمد الباحث على ثلاث تساؤلات فرعية وثلاث فرضيات كالآتي:

أ-التساؤلات:

- 1- هل ستكون ظاهرة النمو الحضري انعكاسات على مختلف التغيرات الديمغرافية؟
- 2-هل ستؤدي ظاهرة النمو الحضري إلى التحول الحضري الاجتماعي ؟
- 3-هل سيؤدي النمو الحضري السريع إلى خلق نمط معين من الحضرية أم أنماط متعددة من الحضرية العراقية ؟

ب- الفرضيات:

- 1- إن المتغيرات الديمغرافية ستؤدي إلى الخلل السكاني في المحافظات العراقية من الزاوية التالية:

* الخلل في التوازن الحضري .

* الخلل في التركيب العمري -النوعي.

* الخلل في التركيب المهني.

2- إن النمو الحضري السريع غير المنظم يفعل بفعله سلبا على حياة السكان في المدينة

حيث تنتشر فيها نتيجة هذه الظاهرة عدد من المشكلات تتمثل في:

* تدني مستويات الخدمات والمرافق .

* تفاقم المشكلات الاجتماعية والنفسية.

* تدهور البيئة وتلوثها.

3- في ظل التحولات الديمغرافية والثقافية ومن خلال انعكاساتها على السكان في المدينة

تظهر في الوجود ثلاث أنماط من الحياة الحضرية هي:

* النمط الحضري الريفي.

* النمط الحضري التقليدي.

* النمط الحضري الحديث.

* منهج الدراسة وأدوات جمع المعلومات:

اعتمد الباحث في دراسة الآثار الاجتماعية والديمغرافية للنمو الحضري على المنهج

الإحصائي كمنهج رئيسي في الدراسة، كما فرضت على الباحث أن يأخذ العديد من

المناهج المساعدة بالشكل الذي يخدم أهداف الدراسة وعلى هذا الأساس استعان الباحث

بالمناهج التالية:

المنهج الوصفي: باعتبار أن تساؤلات الدراسة تحتاج إلى بحث يعتمد على المنهج الوصفي الذي يتجه إلى الوصف الكمي والكيفي للظاهرة موضوع الدراسة.

المنهج التاريخي: حيث اعتمد الباحث على الأشكال والخرائط والسجلات الإحصائية التي تسمى في المنهج التاريخي بالمصادر الأولية أما المصادر الثانوية فتمثلت في اعتماد الباحث على المصادر التاريخية والجغرافية لمن سبقوه من باحثين ومختصين. وهذا لغرض تتبع الأحداث الماضية التي مر بها سكان المحافظة، و مختلف التغيرات التي طرأت على مجتمع الدراسة.

منهج المسح الاجتماعي بطريقة العينة:

يعد المسح الاجتماعي أحد المناهج الأساسية التي تعتمد عليها الدراسات الوصفية ذلك لسد الثغرات التي تنتج عن النقص في المعطيات الضرورية حول مشكلة الدراسة.

أما فيما يتعلق بأدوات جمع البيانات فالباحث اعتمد على أربعة أصناف هي:

* البحث الوثائقي

* الملاحظة بالمشاركة (المعايشة)

* المقابلة

* الاستبيان

* مجالات الدراسة:

المجال المكاني: محافظة أربيل العراقية

المجال الزمني: 1957-2001.

المجال البشري: سكان مدينة أربيل العراقية.

عينة الدراسة:

إنّ تحديد عيّنة مسحية لمجتمع دراسي كبير، مأزق تواجهه مراكز البحث ومؤسساته بشكل دائم، أمام أي مسح أو دراسة جديدة، لأنّ تغطية هذه العيّنة في المجتمع تخضع لضغط معايير الوقت والكلف الماليّة والكوادر البشريّة المنفذة للمسحور دائفها من الكوادر التي ستقوم بتصنيف البيانات وتحليلها وعرضها وإعداد التقارير عنها. ونتيجة لذلك تتجه مراكز ومؤسسات البحث إلى تصغير كسر السير قدر الإمكان، ولكن ليس إلى الحدّ الذي يجعل العيّنة قاصرة عن أداء وظيفتها التمثيلية. ومجتمع مدينة أربيل مجتمع كبير من حيث الحجم والكثافة السكانية ونمط البناء السكني وأسلوب الحياة والسلوك الحضري (الحضرية). وحاول الباحث قدر الإمكان أن يكون موفقاً في اختيار حجم العينة لمشكلة جنوح الأحداث ومشكلة الأحياء المتخلفة في ضوء الاعتبارات الإحصائية والعملية بأسلوب العيّنة العشوائية. وقام الباحث باختيار وحدة العيّنة لمشكلة جنوح الأحداث حسب عدد الأحداث الجانحين في سجن أربيل لعام 1998 والبالغ عددهم (60) جانحاً. في حين اختار وحدة العيّنة بالنسبة لمشكلة الأحياء المتخلفة على أساس اختيار (20%) من مجموع الدور السكنية في محلة التعجيل والبالغ عددها (947) داراً، فأصبحت العينة (189). دار أو لسهولة التطبيق والدراسة رفع العدد إلى مائتي (200) دار. أما فيما

يخص الأدبيات التي كتبت في هذا الموضوع فهناك كثير من الدراسات والأبحاث (أوراق عمل مقالات أبحاث) التي اهتمت بدراسة مختلف عوامل النمو الحضري والسلوك المروري وتأثير تلك العوامل على ارتكاب المخالفات المرورية ويمكن عرضها كالآتي:

ب- دراسة عبد الله بن عبد العزيز اليوسف: هذه الدراسة هي مقال مقدم إلى مركز أبحاث مكافحة الجريمة، وزارة الداخلية، المملكة العربية السعودية، وتتمحور الدراسة حول أبرز العوامل الاجتماعية المؤثرة في ارتكاب المخالفات المرورية في مدينة الرياض من خلال استطلاع آراء عينة من المبحوثين وقد توصلت الدراسة إلى مجموعة من النتائج من أهمها أن السرعة الزائدة والوقوف الخاطئ وقطع الإشارة الضوئية وعدم ريك حزام الأمان أثناء قيادة السيارات هي من المخالفات الأكثر شيوعاً، وقد كانت الدوافع ووراء ارتكاب المخالفات هي الاستعجال وطريقة قيادة الآخرين وضغوط الحياة هي من أهم الدوافع.

وقد اتفقت هذه الدراسة مع دراسة عبد الله بن عبد العزيز اليوسف من حيث تأثير العوامل الاجتماعية المتمثلة في العمر، المستوى التعليمي، الحالة العائلية، مكان الإقامة على ارتكاب المخالفات المرورية والدوافع لذلك مع الاختلاف طبعاً في نوع المخالفات الأكثر شيوعاً، ففي هذه الدراسة الحالية يعتبر عدم وجود أماكن للتوقف وطريقة قيادة الآخرين من أهم الأسباب لارتكاب المخالفات.

ج- دراسة زايد الحارثي وحسين حسن عبد الفتاح ألغامدي: مقال بعنوان الخصائص النفسية لمرتكبي المخالفات المرورية: التهور والاندفاع والمخاطرة وهي عبارة عن ورقة عمل مقدمة إلى كلية التربية جامعة أم القرى، مكة المكرمة، وهي تبحث عن أسباب التهور والاندفاع لدى الشباب في مدينتي مكة المكرمة وجدة أثناء قيادتهم للسيارات، و تهدف الدراسة إلى إعطاء فكرة إحصائية عن حجم مشكلة الحوادث المرورية بين فئة الشباب في تلك المنطقة وكذلك إعطاء فكرة وخلفية نظرية عن الأسباب والخصائص النفسية والمرتبطة بالحوادث لدى الشباب وعلى وجه الخصوص خاصيتي التهور والاندفاع، كما تهدف إلى معرفة الأسباب النفسية في ارتكاب المخالفات والحوادث، و توصلت الدراسة إلى ترتيب أسباب التهور والاندفاع لدى الشباب كآتي: الاستعراض أمام الآخرين، ثم جذب الانتباه ثم حب التميز عن للآخرين، عدم وجود أنظمة صارمة وكذلك عدم وجود رادع ارتكب المخالفة المرورية.

وتتفق هذه الدراسة مع دراسة الحارثي والغامدي في أن الدوافع الأساسية لارتكاب المخالفات المرورية لدى الفئة العمرية من 20 إلى 30 سنة، و العزاب هو حب الظهور وجلب الانتباه الآخرين نظرا لخصوصية هذه المرحلة.

د- دراسة مرضي المالكي: بعنوان الخصائص الديمغرافية لمرتكبي المخالفات المرورية، حيث تناولت هذه الدراسة الخصائص الديمغرافية لمرتكبي المخالفات المرورية، و استخلصت الدراسة وجود خصائص ديمغرافية محددة لمرتكبي المخالفات المرورية وهي:

- المخالفات المرورية تكثر داخل المدن وفي الأحياء القديمة وتزداد في الشوارع الرئيسية وهي نفس النتائج التي توصلت إليها الدراسة الحالية.
- كلما قل تواجد رجال الأمن العمومي زادت المخالفات المرورية والدراسة الحالية كذلك أثبتت ذلك .
- السائق من أكثر أسباب الحوادث وهي نفس النتيجة التي توصل إليها الباحث.

الفصل الثاني

الاتجاهات النظرية المفسرة

للنمو الحضري

2-1- الاتجاهات الفكرية المفسرة للنمو الحضري وارتباطه بثقافة الأفراد:

يعتبر مجال التنظير في علم الاجتماع الحضري من المجالات التي تتوفر على الكثير من الأدبيات والأبحاث التي حاولت تفسير الواقع الحضري، وثار حولها مناقشات كثيرة حول إمكانية صياغة نظرية عامة في علم الاجتماع الحضري، ولقد ازداد هذا النقاش الحضري حدة مع التطورات الحاصلة في المدينة والنمو الحضري الهائل الذي شهدته مختلف التجمعات الحضرية، حيث ظهرت مفاهيم جديدة كمفهوم القطاع الحضري غير الرسمي ¹The urban informel sector.

وفي إطار هذا الاهتمام بتصحيح مسار علم الاجتماع الحضري، يجب الاعتراف أن أي دراسة أو بحث في علم الاجتماع الحضري، لا يمكن أن يستغني عن التراث النظري المتراكم في ميدان الدراسات الحضرية، آخذاً بمبدأ التراكمية في العلوم.

ويعتبر العلامة ابن خلدون كواحد من الرواد الأوائل الذين لا تزال تصوراتهم وتحليلاتهم تمثل الأسس الأولى لعلم الاجتماع بمختلف فروعه، ومنها علم الاجتماع الحضري الذي ارتبط بالمدينة، والتي اعتبرها ابن خلدون المكان الذي يتوفر فيه العدل والأمن كونها مقر السلطة الحاكمة أو من يمثلها².

وبالتركيز على قضية العمران الحضري، نشير أن ابن خلدون في تمييزه بين الريف والحضر، يؤكد على أن أهل الحضر يشتغلون بالصنائع والتجارة، وأن الحياة في الحضر

1 إسماعيل قيرة، علم الاجتماع الحضري، منشورات جامعة منتوري، قسنطينة، الجزائر، ص89.

2 لمرجع السابق، ص70.

تتسم بالتترف والأخذ بما هو كماله وزائد عن الحاجات الضرورية، وهذا ويعطي ابن خلدون وزنا كبيرا للهجرة البدوية ودورها في نشأة المدن ونموها، مع التركيز على أهمية العامل الاقتصادي الذي اعتبره دافعا قويا إلى الهجرة نحو المناطق الحضرية.

ومن هذه الناحية يحلل ابن خلدون حياة الحضر مركزا على نمط السكن، الملابس، وفرة القوت، مظاهر الترف والتأنق، كما استأثرت دراسة الثقافة الروحية بعناية ابن خلدون، فقد عبر بوضوح عن أثر الحضرية في انهيار النسيج المعيارى والأخلاقي لسكان المدن¹.

أ- الإقبال على الدنيا ومحاولة إشباع الرغبات والشهوات.

ب- سوء الخلق والانحراف وتلوث أنفسهم بكثير من الأمور اللاأخلاقية (كثرة العوائد المذمومة وقيمها...).

ج- الابتعاد عن طريق الخير ومسالكه.

د- غياب وازع الحشمة (التظاهر، الفواحش قولاً وعملاً، الكلام الفاحش...)².

ويظهر من خلال الطرح السابق لابن خلدون مدى تأثير سلوكيات سكان المدينة وثقافتهم، واعتبر هذه الأمور من مصاحبات التحضر والنمو الحضري.

2-1-1- المدرسة الفرنسية: ساهم رواد علم الاجتماع في فرنسا بقسط وافر في وضع

البنات الأولى والأساسية في علم الاجتماع الحضري كتخصص معرفي يسعى إلى فهم

الحياة الحضرية، ويعتبر "دوركهايم Durkheim" واحداً من هؤلاء الرواد الذين أكدوا تمييز

1 محمود الكردي، التحضر، دراسة اجتماعية، الكتاب الأول، القضايا، دار المعارض، القاهرة، مصر، 1986، ص 32-34.

2 إسماعيل قيرة، علم الاجتماع الحضري، مرجع سابق، ص 92.

مجتمع المدينة في شكله المورفولوجي وفي طريقة حياته، ويمكننا أن نلمس هذا الطرح في تحليلاته لتقييم العمل والتميز بين التضامن الآلي في المجتمع الريفي، والتضامن العضوي في المجتمع الحضري.

وهناك شواهد تاريخية وواقعية توضح مدى اهتمام علماء الاجتماع والأنثروبولوجيا في فرنسا بحياة المدينة، ومن بين هؤلاء نذكر "شمبار Chambart" و"هالبواش Halbwachs"¹. ولقد حاول "شمبار" و"هالبواش" خلال الخمسينات في كتابهما "باريس، محاولة في علم الاجتماع Paris, essai de sociologie" تطبيق نظرية الدوائر المترابطة لـ"برغس Burgess" على منطقة باريس، هذا وقد اهتم بعض العلماء الفرنسيين نهاية الستينات بدراسة مجتمع المدينة من منظورات متنوعة: الماركسية، السيميائية، البنوية. فلقد ذهب "ليفير Lefebver" في كتابه "الحق في المدينة Le droit à la ville" إلى حق التفكير في المدينة، حق العيش فيها، حق تعميم الفراغ الحضري، والحق في الطبيعة، ويقصد من الحق في الطبيعة هو الأثر البيئي؛ أي أنه كما لنا الحق في المطالبة بحق العيش في المدينة ورفاهها، فإن الطبيعة والحفاظ على البيئة هي حق، هناك من يطالب به².

ويميل بعض الدارسين المعاصرين في فرنسا إلى تناول و ربط قضايا النمو الحضري السريع منذ بداية الستينات بظهور المدن الجديدة، وكذا غزو قطاع الخدمات كل أجزاء المجتمع، إلى جانب توصيف الأطراف، المدن الجديدة، الثنية الحضرية، البرجوازية وإعادة

1 المرجع السابق، ص102.

2 السيد عبد العاطي السيد، علم الاجتماع الحضري بين النظرية والتطبيق، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، مصر، 1987، ص52.

إنتاجها اجتماعيا، الطبقة العاملة التي تشكل كتلة حضرية أصلية... الخ، ومع ذلك فإن المدينة تميل في نهاية الأمر إلى التعبير عن ثقافة حضرية عامة تتجاوز كل الثقافات الفرعية التي تعبر عن الجماعات الاجتماعية المختلفة.

وخلال سنوات السبعينات والثمانينات، فرضت المدينة نفسها كإشكالية، وكظاهرة باثولوجية تتطلب تدخلا لإيجاد الحلول المناسبة للمشاكل التي تهدد المجتمع والحياة الحضرية يسجل هذا التحول في الدراسات الحضرية منعطفا حاسما يتمثل في انتقال تركيز علم الاجتماع الحضري من المسألة الاجتماعية المتمحورة حول المسألة العمالية إلى الاهتمام بالمشاكل الحضرية "Problèmes urbains" كما طرحها بوضوح كل من "ديبي Dubet" و"ليبروفي Lapeyrovie"¹.

وهكذا يتضح أن الحقل الحضري "Champ urbain" من البحث السوسيولوجي بدأ يتشكل من التقاء سلسلة من الفروع (التاريخ، الجغرافيا، السوسيولوجيا، الهجرة، الأنثروبولوجيا الحضرية).

2-1-2- المدرسة الألمانية²: تضم المدرسة الألمانية مجموعة من التيارات النظرية التي تندرج ضمن الاتجاهين الأساسيين في علم الاجتماع وهما البنائية الوظيفية والمادية التاريخية، فالأولى يمثلها "فيبر"، "زيمل"، "سبنجلر"، وهو ما يهمننا في هذه الدراسة، حيث تصنف أعمال هؤلاء الرواد ضمن نظرية الثقافة الحضرية.

1 Raulin.A, Anthropologie urbaine, Armand colin, Paris, 2002, PP 52-57.

2 محمد عاطف غيث، مرجع سابق، ص 31.

فلقد ناقش "ماكس فيبر" في أعماله الكثيرة عددا من المسائل المتعلقة بنشوء الرأسمالية، التحليل المقارن للأديان والثقافات الكونية والمشكلات الرأسمالية لتطور المجتمع الحديث، ويعتبر "فيبر" من أوائل علماء الاجتماع الذين قدموا محاولة علمية منظمة لدراسة المجتمع الحضري في كتابه "المدينة"، ولعل أهم ما قدمه¹:

1- اهتمامه بدراسة المدن في مختلف أجزاء العالم وفي مراحل تاريخية متفاوتة، الأمر الذي مكنه من تطوير طريقة المقارنة بين مختلف الظواهر الحضرية.

2- تحديده لخصائص المدينة (منطقة مستقرة، ذات كثافة عالية، ينعلم فيها التعارف الشخصي والمتبادل بين سكانها... الخ).

3- تمثل المدينة بناءات اجتماعية تشجع الفردية الاجتماعية والتجديد، وهي بذلك وسيلة التغيير التاريخي².

4- يقوم المجتمع الحضري الكامل على علاقات تجارية، تبادل اقتصادي، الاستقلال الذاتي.

5- الاستناد إلى النموذج المثالي مكنه من وصف عقلائي رشيد لظاهرة المدينة التي ربط نموها بالتغيرات الأساسية التي طرأت على الثقافة الغربية وعلى الأخص القيم الدينية.

6- يسود المدينة الحديثة أساليب متنوعة من الحياة الحضرية، تنظيمات بيروقراطية، علاقات جزئية ورسمية، سيطرة اقتصاد السوق.

1 إسماعيل فيبر، مرجع سابق، ص106.

2 السيد عبد العاطي السيد، علم الاجتماع الحضري، مدخل نظري، در المعرفة الجامعية، الإسكندرية، د ط، 1984، ص422.

أما "زيمل" فقد قدم أطروحات عن السوسيولوجيا الحضرية التي تتمحور في أساسها في دراسة الصور النفسية للحياة الإنسانية في بيئة حضرية، وكذا عقلية الحضري:

1- دراسة وتحليل الأسس النفسية التي تكمن وراء الحياة الحضرية (التوترات، العواطف، نوع الذكاء...الخ).

2- دراسة التنظيم الاجتماعي الحضري.

3- الروابط والجماعات المتباينة وتكاملها¹.

4- تقسيم العمل.

5- تطوير عقلية حضرية (تقوم على العد والحساب) لمواجهة ضغوط البيئة الحضرية.

6- سيطرة اقتصاد المال الذي يتطلب الدقة في تقدير الأمور وحسابها.

7- يحقق الميتروبوليس للفرد قدرا من الحرية الشخصية، كما يفسح المجال واسعا للتنافس والصراع من أجل الكسب.

8- في الميتروبوليس تسيطر حالة الضياع، الاستجابات المعقلنة، العلاقات الجزئية، سيطرة البيروقراطية. هذه السمات الأساسية للحياة الحضرية هي نتاج ظروف حضرية ذات طبيعة

نفسية واجتماعية في الأساس².

أما "أوزفالد سبنجلر" فقد ركز على الثقافة الحضرية من خلال تناوله للمسائل التالية:

1- الثقافة الحضرية.

1 إسماعيل قبيرة، مرجع سابق، ص106.

2 السيد عبد العاطي السيد، علم الاجتماع الحضري، مدخل نظري، مرجع سابق، ص427.

2- عدم التوازن بين الريف والمدينة.

3- تفتح المدينة مجالات واسعة للتححرر والانفلات من القيود.

4- ترتبط الحياة الحضرية بالمال والفكر، الذكاء.

5- التأكيد على العقلية الحضرية¹.

2-1-3- نظرية كارل ماركس K. Marx: عالج "ماركس" المدينة من منظور واسع، وربط

نموها بالتحلل الذي طرأ على المجتمع الإقطاعي الزراعي، ولقد مكنته نظرتة البنائية

التاريخية من دراسة نمو المدن في ضوء التحولات العامة التي طرأت على المجتمع الغربي

وعلى الأخص التناقضات داخل المجتمع الرأسمالي ذاته، ومن أهم القضايا التي طرحها

"ماركس" نجد:

1- يرتبط فهم واستيعاب الواقع الحضري بفهم البناء الاجتماعي والتناقضات الحتمية

للرأسمالية المعاصرة.

2- تركيز اهتمام الدراسات الحضرية على العمليات الاجتماعية التي تؤثر في إنتاج المدن

والظروف الاجتماعية الحضرية.

3- بالنظر إلى طبيعة العلاقات الأساسية للإنتاج التي جعلت النظام الاجتماعي الرأسمالي

يتكون من طبقتين كبيرتين، البرجوازية التي تملك وسائل الإنتاج والبروليتاريا التي لا تملك

إلا أعمالها، جعلت "ماركس" يؤكد على التفاعل المتبادل بين البنية الاقتصادية للمجتمع

والبنية الاجتماعية له، وتبرز تغير البنيتين حسب المراحل التاريخية المختلفة لتطور

1 إسماعيل فيرة، مرجع سابق، ص108.

المجتمعات، وهذا ما دفع "ماركس" إلى القول بأن تطور التشكيلة الاقتصادية الاجتماعية كعملية طبيعية تاريخية، وإلى المجتمع أياً كان شكله، بأنه نتاج الفعل المتبادل للبشر.

4- ترتبط تشكلات الواقع الحضري بآليات الصراع الطبقي وتناقض الرؤى والمصالح، وفي هذا السياق ينظر منظرو الصراع إلى نظام التراتب بأنه نتاج توزيع القوة في المجتمع، ولقد عرف "ماركس" هذه القوة في ضوء السيطرة على الإنتاج.

5- تقسيم العمل وتغيير الحياة الحضرية.

6- الانفصال بين الريف والمدينة وصراع الطبقات، ولقد تناول "ماركس" هذه القضية في سياق الانتقال من المرحلة البرائية إلى الحضارة، ومن التنظيم القبلي إلى الدولة من Provincialisme إلى الأمة.

7- تهتم الماركسية بدراسة الصراعات الحضرية، البناء المتغير للمجتمع، اختلاف المصالح والقيم، انتقال المجتمع من تنظيم إنتاجي إلى آخر، وكل هذه القضايا وسابقتها سوف تؤثر على القيم الاجتماعية والثقافية لسكان المدينة.

2-1-4- المدخل الإقليمي¹:

تطورت النظرية الحضرية وتشعبت بفعل الثورة الصناعية، وتحول الأنساق الفكرية وتعقد وتراكم مشكلات مجتمع المدينة الذي مازال يستقطب اهتمام المتخصصين والباحثين في مختلف تخصصات العلوم الاجتماعية، خاصة في مجال الدراسات الأنثروبولوجية والسوسيولوجية، التي تحولت في السنوات الأخيرة تركيز الاهتمام على الموضوعات التالية:

¹إسماعيل قبيرة، مرجع سابق، ص 109-110.

1- الضواحي والأطراف.

2- تنمية المناطق السكنية والمدن الجديدة.

3- الإقليم الميترابوليس وهوية الحضري والثقافة الحضرية.

4- الوسط الاجتماعي الحضري وثقافة الطبقات الحضرية.

5- الأقليات والمناطق المختلفة، الصراع والوعي والحركات الاجتماعية.

6- الثقافات الفرعية والعنف الحضري.

7- ثقافة الشارع.

8- المسرح الحضري، الجمعيات، التخطيط الحضري، الاستهلاك الجماعي، السياسات الحضرية.

9- المشكلات الاجتماعية الضاغطة (الإسكان، النقل، التلوث، الفقر... الخ).

10- التصورات الاجتماعية للصحة والمرض¹.

وفي هذا الإطار تبلورت العديد من الاتجاهات النظرية التي تعالج البناء الاجتماعي برمته أو ظاهرة أو جانب من جوانب الحياة الحضرية.

إن المتأمل في التراث المعاصر في علم الاجتماع الحضري، يلاحظ اهتمام متزايد بمحاولة فهم الظواهر الحضرية في ضوء البناء الاجتماعي للمدينة المعاصرة من ناحية، ثم علاقة المدينة بالمجتمع من ناحية أخرى، وفي ضوء هذه النقطة يمكننا فهم المنحى الذي اتخذه رواد المدخل الإقليمي أمثال "بوسكوف Boskoff" الذي حاول في كتابه "الأقاليم

1 إسماعيل قيرة، مرجع سابق، ص 110.

الحضرية" تحديد الخصائص المميزة للمجتمع الحضري الحديث، تفسير عمليات التغيير والتكيف المستمر، تقديم تخطيط للبناء الإيكولوجي للإقليم الحضري.

وفي ضوء هذه الاعتبارات والقضايا العلمية يمكن القول بعدم وجود طريقة محددة للعيش تسري كل سكان الإقليم، على اعتبار أن طرق تنظيم الحياة تختلف باختلاف الموروث الثقافي والموقع في نظام المجتمع المحلي.

وهناك اعتقاد سائد لدى علماء الاجتماع الحضري مفاده أن النمو الحضري الميترولوجي كان محل اهتمام كبير من التحليل التاريخي والسوسيولوجي الذي طرح العديد من المتغيرات التي تؤدي إلى النمو الحضري، وهذه العوامل هي:

1- تحسين تكنولوجيا النقل.

2- التطور في تكنولوجيا التصنيع.

3- الزيادة في الهجرة الخارجية والداخلية.

4- الافتقار إلى التخطيط المستدام¹.

وفي هذا الإطار تؤكد الشواهد الواقعية أن النمو الحضري قد قاد إلى ظهور مشكلات يصعب حلها بسبب تعقدها واتساع نطاقها، ففي الولايات المتحدة يرى المتخصصون في الدراسات الحضرية أن المشاكل الميترولوجية ناتجة عن النمو غير المخطط والظروف

1 المرجع السابق، ص 113.

المجتمعية، وهذا ما يؤكد "هادن Haddan"، "ماسوتي Masotti" و"لارسن Larson" الذين حددوا المشاكل الاجتماعية الميتروبوليتانية الأمريكية كما يلي¹:

1- العنصرية.

2- الجريمة والعنف.

3- الفقر.

4- الإسكان.

5- التعليم.

6- البيئة.

7- المالية.

8- النقل.

وفي ظل هذه الأطروحات، يركز علماء الاجتماع الحضري في دراستهم للمناطق الميتروبوليتانية على ظاهرتين أساسيتين هما: نمو الضواحي وإعادة توزيع السكان، العزل أو الإبعاد الذي ارتبط بالتنظيم الجديد حول الحرمان وانهيار الروابط الاجتماعية، فلقد حاول "سيلفر Silver"، "لامبرت Lambert" و"أفرار Euvrard" تحليل العمليات المختلفة للأبعاد في سياق تحليلهم لفشل النظم الديمقراطية والقانونية وسوق العمل، والحماية الاجتماعية

1 إسماعيل قيرة، مرجع سابق، ص113.

ونظام الأسرة والمجتمع¹.

وإذا كانت فكرة الأبعاد التي ظهرت أصلا في فرنسا مع السبعينات والثمانينات قد تمحورت حول الحرمان وعدم الانتساب أو الانسلاخ، وعدم الاعتراف الاجتماعي، التفكك، فإن نظريات العزل الاجتماعي والطبقة الدنيا قد وجدت مجالا لحوار حيوي في الولايات المتحدة وبريطانيا، ولقد تركز هذا الحوار حول انتقاد الفرضيات الأساسية التي تقوم عليها هذه النظريات، مثل استمرار الفقر وتوارثه، انعدام الحراك الاجتماعي والجغرافي لسكان أحياء الأقليات المنعزلة، الفقر، قطع الروابط الاجتماعية، الفئات الدنيا، الرذيلة، البطالة، الانهيارات في شبكة التنشئة والاندماج الاجتماعي.

ولتوصيف هذه الظواهر الآخذة في التجسيد في المدينة المعاصرة، يركز بعض الباحثين على تناول حالة الأفراد والاختلالات الاجتماعية التي تؤثر فيهم، في حين يحاول فريق آخر التركيز على أشكال من ثقافة الفقر التي تنتشر بين المحرومين، وتتخذ شكل سلوكيات أسرية متكيفة مع الإذعان أو الرضا، وقد أسهمت هذه الأوضاع التي تناقلها الأجيال في تهميش الفئات الاجتماعية المحرومة.

فعلى سبيل المثال نجد "ويلسون Wilson" يطرح مفهوم الطبقة الحضرية الدنيا، ويناقش في ضوءه جملة من القضايا المتعلقة بانهيار أحياء البروليتاريا الحضرية الدنيا من حيث

1 بيتر ستروبل، من الفقر إلى الحرمان: مجتمع الأجزاء أم مجتمع حقوق الإنسان، (ترجمة حسين حسن شكري)، المجلة الدولية للعلوم الاجتماعية، العدد 118، 1990 ص 31-37.

البطالة، انهيار الهياكل التنظيمية للأسرة وانعزالها الاجتماعي¹.

وإنما كان التركيز من طرف الباحث على المدخل الإقليمي، لأنه ينحو نفس منحى الدراسة والتي يحاول الباحث فيها أن يبرز تدني ثقافة الفرد المرورية في المدينة، من حيث عدم الاكتراث وتغليب المصلحة الخاصة أثناء التعامل مع قانون المرور، ويرجع هذا إلى الضغوط اليومية التي تفرضها الحياة في المدينة الحديثة.

2-2-2- مظاهر النمو الحضري وعوامله:

إن الباحثي مظاهر النمو الحضري وعوامله يمكن النظر إليه من عدة جوانب وزوايا، ويمكن أن تظهر هذه المظاهر جلية إذا ما قورنت الفروق بين التنظيم الاجتماعي الريفي من ناحية والحضري من ناحية أخرى، وهذا ما يجعلنا نستخلص أن أهم فارق هو الذي يتصل بطبيعة البناء الاجتماعي، وعلى الأخص فيما يتصل بأنواع النشاط، وسوف نستعرض هما أهم مميزات ومظاهر المدينة الحديثة والتي تعتبر طبعا مظهرا من مظاهر النمو الحضري.

2-2-1- مظاهر النمو الحضري²:

أ- حجم السوق يعتبر عاملا من أهم العوامل التي يترتب على وجود أنواع متعددة من النشاط الصناعي أو التجاري، فنظرا لكبر حجم السوق فيها فإن بها طوائف مختلفة من العاملين كالعمال غير المهرة والمتخصصين في المهن والحرف المختلفة والفنيين والموظفين وأصحاب المهن الحرة ورجال الإدارة والسياسيين والاقتصاديين والفنانين وغيرهم.

1 بيتر ستروبل مرجع سابق، ص37.

2 محمد عاطف غيث، مرجع سابق، ص88.

وتبعاً لوجود هؤلاء واختلاف مشاربهم يوجد أيضاً أنواعاً متشابهة ومتخصصة من الأعمال أيضاً، والعمل في المدينة يستوجب جميع الأعمال التي تتطلب مهارة عالية في المدينة قليلة نسبياً، فإن المطلب يزداد على العامل نصف الماهر، وتبعاً لذلك فالعمال شبه الماهرين يزداد طلبهم باتساع نطاق الصناعة وتنوع أغراضها وازدياد العمليات المتصلة بها، خصوصاً ما تعلق منها بالإدارة أو التخليص أو النقل وغير ذلك¹.

هذا التمايز الاقتصادي يؤدي بدوره إلى وجود جماعات اجتماعية مختلفة بنوعيتها الراسي الذي يتصل بأنواع المهن وأقسامها المختلفة، والأفقي الذي يتصل بالمركز الاجتماعي والوضع الطبقي.

والمنافسة من ناحية أخرى مصاحبة للنمو الحضري، وذلك تبعاً لاتساع نطاق الفرص المتاحة أمام الفرد والمجتمع للرقى أو الانتقال من وظيفة إلى أخرى، وتلعب الإمكانيات الفردية دوراً كبيراً في مستقبل الفرد بعكس الحال في المجتمع الريفي الذي يتحدد فيه نسبياً مستقبه بولادته، وذلك لأن المنافسة هي الخاصية الأساسية للمدينة الحديثة، وهذه المنافسة تؤدي بدورها إلى خلق نوع من المرونة بين مختلف أقسام الحياة الاجتماعية، الأمر الذي يجعل الصعود أو الهبوط من طبقة أو طائفة أخرى أمراً ميسوراً، ولذلك فالتنقل الاجتماعي *La mobilité sociale* من أهم مظاهر الحياة الحضرية والنمو الحضري طبعاً².

1 السيد عبد العاطي السيد، دراسات في علم الاجتماع الحضري، الجزء الأول، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، 2008، ص 138-139

2 غريب محمد سيد أحمد، علم الاجتماع الحضري، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، مصر، د ط، 2006، ص 183-184.

كما تخلق المنافسة أنماط سلوكية وثقافات فرعية أحيانا وعكسية أحيانا أخرى وذلك لأن علاقة الفرد بالمنظمات التابعة لمجتمعه تكون علاقة غير شخصية، والرابط الأساسي بينه وبينها هو مبلغ الحاجة إليها ومدى ما يمكن الاستفادة منها. وهكذا لا تدخل القرابة أو الدين أو العادات والتقاليد طرفا ثالثا في تحديد نوع العلاقات في المدينة.

ب- ولما كان التخصص والمنافسة من المظاهر المميزة للنمو الحضري للمدينة فإن عامل التصميم والتخطيط يعتبر نتيجة حتمية لهما، وكلما زادت الحركة الاجتماعية وكثرت النقلة من هذا المكان إلى ذاك، زادت نسبة القلق خصوصا فيما يتصل بالمستقبل، فليس هناك فرد في المدينة يستطيع أن يتأكد أن طريقه في الحياة، خصوصا في عمله مضمون تماما لأنه يخضع لذبذبات كثيرة بعكس الحال في القرية، ويظهر القلق على المستقبل وعلى الأخص في الدول المتقدمة التي تقوم على أساس المشروعات الخاصة في نشاطها الاقتصادي، فقد يلتحق الفرد بعمل في مؤسسة لا تستمر طويلا فتفلس بعد مرور فترة وجيزة من الزمن وهكذا¹.

ج- ولا يكون التخصص في المدينة قصرا على نوع العمل، بل يمتد أيضا إلى مناطق العمل نفسها، فكل منطقة في المدينة لها خصائصها الثقافية والاجتماعية المميزة، وكلما زاد جم المدينة، صار التخصص من حيث المناطق أكثر وضوحا وظهورا، وهذا يجعل المدينة كما يقول علماء الإيكولوجيا الحضرية Urbanecologicals "نموذجا معقدا من المناطق

1 محمد عاطف غيث، مرجع سابق، ص 89.

المتخصصة داخل بناء إيكولوجي أكثر عموما في المجتمع الحضري¹، ويتغير البناء على هذا النحو من مدينة لأخرى بحسب اختلاف الحجم والموقع الجغرافي والنمو التاريخي والوظائف الرئيسية التي تقوم بها، ولكن الغالب في المدن جميعا أن تكون هناك مساحة معينة تتركز فيها مظاهر النشاط التجاري، ومساحات أخرى ينزل فيها أفراد الطبقة المتوسطة والعمال وهكذا، وطبيعي أن تختلف طبيعة الحياة الاجتماعية في هذه المناطق، وعلى الأخص بالنسبة لتنوع مستويات المعيشة، الأمر الذي يخلق تمايزا مع المراكز الاجتماعية لساكلي كل هذه المناطق، وهذه خاصية أخرى من الخصائص التي تميز البناء الاجتماعي للمجتمع الحضري².

د- وثمة ناحية هامة من نواحي البناء الاجتماعي الحضري تأثرت على حد كبير بالتصنيع والتخصص وغلبة الطابع التجاري، وإن شئنا نقول تأثرت بالتحضر والنمو الحضري الكبير، وهي العلاقة بين الجنسين، ومن المسائل المسلم بها الآن، أن المدن أصبحت مكانا ملائما للنساء بوجه عام، فقد وجدت أمامهن فرص كبيرة لأن يمارسن أنواعا متعددة من النشاط - خاصة لغير المتزوجات- وأن يكون لهن استقلال واقتصاد ومركز اجتماعي متميز ومستقل عن مركز الرجل، وليس هذا غريبا، فهناك نسبة كبيرة تتزايد في المدن من الرجال والنساء غير المتزوجين، وهذا يتضح من أنواع النشاط المختلفة التي نلاحظها في أغلب المدن والتي تتجه إلى خدمة غير المتزوجين، بحيث يستطيع الرجل والمرأة أن يجد المأوى والمأكل

1 عبد الرؤوف الضبع، علم الاجتماع الحضري، طار الوفاء للطباعة والنشر، الإسكندرية، مصر، ط1، 2003، ص 28-29.

2 هناء محمد الجوهري، مرجع سابق، ص 48-49.

بسهولة ويسر من غير حاجة إلى الوجود في منزل خاص. وقد أدى مثل هذا الوضع على نتائج بعيدة على سيكولوجية سكان المدينة بوجه عام، وما يظهر عليهم من مظاهر القلق والإحساس بالفقدان نظرا لانعدام جود الود وال حبة والعطف الذي توفره الجماعات الأولية كالأسرة¹.

وقد لوحظ مدى تأثير البيئة الحضرية على الحياة الاجتماعية والاتجاهات الخاصة بالنساء إلى درجة معينة، فقد كان تغير وظيفة العائلة التي تسببت فيها المدينة من الأهمية بمكان بالنسبة للمرأة خصوصا في دورها كأم وكزوجة، أو كمنتجة أي مكتسبة للثروة. ولذلك فإن واجباتها أصبحت محدودة وتحررت إلى حد كبير من روابط المنزل، ولكن إلى أي حد يمكن أن يتطور مركز المرأة وإلى أي درجة ستذهب إليها في استقلالها، وهل ستكون النتائج النهائية في صالح المرأة وبالتالي في صالح الحياة العائلية وصالح المجتمع؟

يقول محمد عاطف غيث معلقا على تغير دور المرأة في التاريخ²:

"في هذا المقام نلاحظ اختلافا كبيرا في المدنيات القديمة والمدن في أيامنا هذه، لأنه من الخطأ أن نقول أن طبيعة الحياة في المدينة عامة، هي التي تؤدي إلى ذلك بالنسبة لمركز المرأة، لأن التطور الذي حدث كان في المدينة التي تأثرت بالتصنيع، ففي المدينة القديمة، في الشرق أو الغرب لم تكن للنساء الحرية التي نشاهدها اليوم إلا حفنة منهن ينتمين إلى الطبقة العليا"

1 محمد عاطف غيث، مرجع سابق، ص 90.

2 المرجع السابق، ص 91.

وبناء على ما سبق، يمكننا التنبؤ أن التغيير في حياة النساء الاجتماعية مندفع بخطوات سريعة، وسوف يؤدي في المدى الطويل إلى تغييرات هامة في البناء الاجتماعي بأسره، ذلك لأن فكرة سيادة الرجل وتبعية المرأة أخذت في الانكماش، إن لم يقال قد زالت في بعض المدن، وأصبحت للمرأة الحقوق الاقتصادية والمدنية المساوية للرجل تماما، ولا يعني هذا الحقوق المدونة، بل الحقوق كما تمارس فعلا في واقع الأمر.

وعليه فكيف سيكون البناء الاجتماعي في مجتمعات تختفي فيها رواسب الماضي بالنسبة للنساء، ويصبحن على تواز تام مع الرجال في الرغبات والميول والسلوك العملي، فذلكم أمر يصعب التنبؤ به، وإنما كان التركيز على تغيير دور المرأة في المجتمعات لارتباط الدراسة بجانب الثقافة المرورية والتي تعتبر الأسرة المدرسة الأولى والطريق المباشر لنشر الوعي و المواطنة المرورية لدى الطفل وتنشئته تنشئة مرورية صحيحة، وإلا فلن يكون بالإمكان تحقيق ذلك دون المرأة.

2-2-2- عوامل النمو الحضري

لقد كانت الهجرة من الريف عاملا من أهم العوامل في النمو الحضري، وقد لوحظ ذلك في كل المدنيات الكبرى عبر التاريخ، والواقع أن هناك عوامل أخرى لا تقل أهمية عن الهجرة إلا أنها تعتبر سبب ونتيجة في نفس الوقت لتزايد الساكنة الحضرية بالمدن.

وهناك خمسة عوامل تستخدم لتفسير النمو الحضري، وعلى الرغم من أن كل منها كانت له آثاره على الامتداد الحضري في كثير من مراحل التاريخ، إلا أن الفترة التقريبية التي تبدأ منذ منتصف القرن الثامن عشر تشهد أوضح الآثار لهذه العوامل، ومن المعروف أنه كان

للتغير السريع الذي حدث لهذه العوامل أثر مباشر فيما نسميه الآن بالمجتمع الحديث، والذي وضحت فيها معالم النمو الحضري بصورة بالغة.

أ- الثورة الصناعية

هناك الأثر الذي تم نتيجة ما يسمى بالثورة الزراعية، فالمدينة تتكون من أشخاص لا يرتبط عملهم ارتباطا مباشرا بالعمل في الأرض، ومع ذلك فإن نمو المدينة مرتبط ارتباطا لا مفر عنه بطبيعة الإنتاجية الزراعية، ويلاحظ ذلك أنه في حالة إمكان إنتاج المواد الغذائية وتوجيهها نحو إنتاج سلع استهلاكية أو رأسمالية، والقيام بأنواع الخدمات التي تميز الحياة في المدينة.

ويستخلص علماء الاجتماع نتيجة هامة في هذا الصدد، أنه كلما ازدادت الإنتاجية قياسا بالعامل الواحد في النظام الزراعي، ازدادت إمكانية إعالة أعداد متزايدة من السكان الحضريين وخاصة بالحاجات الأساسية¹.

ب- الثورة التكنولوجية:²

والعامل الثاني المسؤول عن النمو الحضري للمدن وعن تحضر كثير من المناطق في كثير من بلاد العالم هي الثورة التكنولوجية وذلك أنه كان لاختراع الوسائل الفنية القادرة واستخدام الطاقة اثر مباشر على نمو الإنتاج الكبير وقيام نظام المصنع الحديث الذي استطاع اجتذاب أعداد كبيرة من الناس سكنت بالضرورة في مناطق صغيرة من حيث

1 السيد عبد العاطي السيد، دراسات في علم الاجتماع الحضري، الجزء الأول، مرجع سابق، ص 132-134.

2 محمد عاطف غيث، مرجع سابق، ص 94.

المساحة ولكن عالية جدا من حيث الكثافة بصورة لم يشهدها التاريخ الإنساني، ولهذا يميل علماء الاجتماع إلى الربط بين المدينة الحديثة الصناعية وبين النظام المصنع الحديث، فالمدينة الحديثة تحتاج إلى وسائل لإعاشة السكان المتزايدين الذين يستطيعون بدورهم أن يقطعوا شوطهم في الحياة دون حاجة إلى العمل في الأرض طالما سمح الفائض في الإنتاج الزراعي بذلك.

وحتى إذا لم يسمح الإنتاج المحلي من المواد الغذائية بإعالة الأعداد المتزايدة في المدينة، فإن البديل يكون في التبادل الدولي عن طريق المنتجات الصناعية مع الدول التي تتميز بفائض الإنتاج الزراعي وحاجتها في نفس الوقت إلى الوسائل أو المنتجات التكنولوجية. ولا يقتصر الأمر في نمو المدينة على قدر الإنتاج الزراعي على تحقيق الفائض، بل يعتمد أيضا على المصادر الطبيعية من المواد الخام التي تزود المصنع إما بالطاقة المحركة أو بمواد الصناعة ذاتها.

ويلاحظ أن المدينة التي تتخصص في نوع معين من الصناعة لا يمكن أن تكفي العمال الذين يعيشون فيها ما لم يكن من الممكن إيصال منتجات المدن الأخرى المتخصصة في أنواع أخرى من الصناعة لها عن طريق التبادل¹.

ج- الثورة التجارية:

إن نمو الأسواق العالمية وطرق التبادل حسن من وسائل النقل وزاد حجم التبادل، الأمر الذي سمح للمدن بالنمو في ظل ظروف كانت تمنع في الماضي ظهورها أو نموها.

1 السيد عبد العاطي السيد، دراسات في علم الاجتماع الحضري، مرجع سابق، ص 148-149.

فالمدن التي تقع في مناطق تبعد بعدا سحيقا عن العمران وتتخصص في نوع دقيق جدا من الصناعة، أصبح من الممكن استمرارها، بل وازدياد كثافة السكان فيها عن طريق التجارة ووسائل النقل الحديثة.

والنتيجة التي ترتبت عن ذلك أن الفكرة القديمة والقائلة أن المدينة لكي تزدهر يجب اعتمادها على منطقة زراعية حولها، أصبحت غير ضرورية إطلاقا في العصر الحديث¹.

د - الكفاية في وسائل النقل:

إذا كانت المدينة تعتمد اعتمادا ضروريا على التجارة بنوعها الداخلي والخارجي، فإن الزيادة المستمرة في كفاءة وسائل النقل البعيدة المدى كالسفن والقطارات والطائرات والسيارات كان له أثر بالغ جدا في تطور المدينة نحو النمو المتزايد.

وقد فرضت هذه الضرورات نفسها على المجتمع، حيث أصبح الاهتمام بحركة المرور وسيولتها وسلامتها من الأمور التي تكشف مدى تنظيم المدينة وتطورها².

هـ - الثورة الديمغرافية:

من الواضح أن الثورات التي حدثت في الزراعة والتجارة والصناعة ووسائل النقل، تعتبر وجوها للثورة الصناعية، ولكن يبقى عامل واحد هو ما يسمى بالثورة السكانية أو الديمغرافية، وتعتبر هذه الثورة سبب ونتيجة حتمية في آن واحد للنمو في العوامل السابقة.

ولا يمكن إلحاق الثورة الديمغرافية كما ألحقت بها العوامل السابقة، لأنها تقوم كعامل له

1 المرجع السابق، ص 144.

2 محمد عاطف غيث، مرجع سابق، ص 137.

استقلاله الخاص بين العوامل المؤثرة في النمو الحضري.

ويقول علماء الاجتماع المهتمون بالبحوث الحضرية وعلى رأسهم محمد عاطف غيث والسيد حسني "إن قيام المجتمع الحديث أدى إلى انخفاض ملحوظ في نسب الوفيات في الوقت الذي لم تسجل فيه نسب المواليد مثل هذا النقص، والنتيجة الحتمية لذلك زيادة لا مفر منها لعدد السكان"¹.

كما أن تحليل الإحصاءات المقارنة للنمو السكاني في القرون العشر الماضية يوقفنا على حقيقة بالغة الأهمية بالنسبة لعالم الاجتماع، وهي أن تضاعف سكان العالم كان يستغرق ما بين 120 إلى 130 سنة، أما بعد القرن الثامن عشر وحتى الوقت الحالي ؛ أي القرن الواحد والعشرين، فالمدة التي يستغرقها التضاعف لا تزيد عن 50 عاما.

وربما كان هو السبب في الاهتمام الواضح بالمسائل السكانية في كافة المجتمعات تقريبا، وبالآزمات المتوقعة في مواد الطعام والتشجيع المستمر للبحث العلمي في هذا الصدد لاستنباط مواد بديلة يمكن أن تكون لها نفس قيمة المواد الطبيعية².

والمحقق أنه لا يمكن تطبيق هذه القضايا الرئيسية المتعلقة بعوامل النمو الحضري وعملياته على المجتمع الجزائري، فالملاحظ أن الثورة الصناعية في الجزائر لم تحدث تغيرا جوهريا، وعليه فإذا كان هذا ملائما للتحليل السوسولوجي في بعض البلاد الغربية نظرا لأن الزراعة كانت حدثا هاما بالنسبة لها، فمن المعروف أن المجتمع الجزائري يعتبر من

1 المرجع السابق، ص 138.

2 المرجع السابق، ص 139.

المجتمعات القليلة جدا في العالم التي صنعت تاريخا في مجال زراعة الحبوب في الوقت الذي كانت فيه أغلب مناطق العالم في حاجة إلى غلاة بلادنا.

2-3- عوامل النمو الحضري في الجزائر:

2-3-1- الزيادة الطبيعية للسكان:

تعتبر الزيادة الطبيعية للسكان من العوامل الأساسية في النمو الحضري الذي عرفته الجزائر على فترات زمنية معينة خاصة تك التي حدثت مع بداية الثمانينيات كما تعتبر عنصرا أساسيا في تقديم حجم النمو الكلي للسكان عند أي مجتمع من المجتمعات¹، وتختلف نسبة الزيادة الطبيعية من قطر لآخر بسبب اختلاف العادات والتقاليد الاجتماعية، كما أن نسبة المواليد تختلف داخل القطر الواحد من إقليم لآخر².

والنمو الحضري في الجزائر راجع إلى ارتفاع نسبة المواليد وانخفاض نسبة الوفيات، حيث أنه في سنة 1962 كان عدد السكان لا يتجاوز عشرة ملايين فقط، أما في سنة 1987 ارتفع إلى قرابة 23 مليون نسمة، مما جعل نسبة النمو الديمغرافي في الجزائر ترتفع بنسبة 3% سنويا، هذا وقد تزايد عدد سكان الجزائر في 2010 حيث وصل إلى 38 مليون نسمة تقريبا³، وفي آخر إحصائيات تعداد السكان في الجزائر تجاوز عدد السكان 40 مليون نسمة (إحصائيات 2014).

وقد تعرضت الجزائر خلال فترات تاريخية معينة إلى زيادة ديمغرافية حضرية واسعة

1 فاضل الأنصاري، سكان العراق، دمشق، سوريا، 1970، ص48.

2 وزارة التجهيز والتنمية العمرانية. الجائر غدا. وضعية التراب الوطني. استرجاع التراب الوطني. د.ط.

3 المرجع السابق.

النطاق ساهمت فيها الزيادة الطبيعية للسكان بنسب متفاوتة.

في فترة الاستعمار وبالضبط في السنوات الممتدة بين 1901 و 1945 عرف النمو الطبيعي للسكان انخفاضا كبيرا وهذا بسبب كثرة السياسة الاستعمارية الوحشية تجاه المجتمع الجزائري حيث عرفت نسبة الوفيات ارتفاعا كبيرا، نظرا لعمليات القتل الجماعي المنتهجة من طرف الاستعمار الفرنسي وتدهور الظروف الصحية للسكان وعدم توفر الشروط المناسبة للمعيشة؛ أي التدني الذي طرأ على مستويات دخل السكان الجزائريين، بالإضافة إلى انخفاض الوعي الصحي وانتشار الأمراض الخطيرة والمعدية، وبالتالي تم تسجيل المعدلات السنوية التالية لنمو السكان الجزائريين:

1,38% ما بين 1856-1886.

1,41% خلال الفترة 1886-1926.

2,21% خلال الفترة ما بين 1926-1948.

وتواصل الانخفاض في الفترة الممتدة ما بين 1941-1945 ففي هذه الحقبة عرفت الزيادة الطبيعية للسكان انخفاضا كبيرا، حيث قدر بـ 0,02% كونها صادفت الحرب العالمية الثانية¹.

أما في الفترة ما بين 1951-1955 فقد شهدت الزيادة الطبيعية للسكان تحسنا ملحوظا قدر بـ 2,26% وهذا للاختفاء التدريجي للأمراض وتحسن مستويات المعيشة الذي ترتب عليه تناقص في معدلات الوفيات، لتغير السياسة الاستعمارية في تعاملها مع الجزائريين نوعا

1 عبد اللطيف بن أشهيو، تكوين التخلف في الجزائر، الجزائر العاصمة. الشركة الوطنية للنشر والتوزيع. 1979، ص 44.

ما بفعل ضغوطات الأمم المتحدة.

أما بعد الاستقلال واجهت الجزائر مشاكل عديدة في المجال الاقتصادي والاجتماعي والتي كانت نتيجة منطقية لتركات السياسة الاستعمار التعسفية التي طبقها إزاء الأفراد، كسياسة التجهيل والتفقير التي أدت إلى إبقائها في حالة التخلف.

و من هنا قامت السلطات الجزائرية بإحداث تغييرات جذرية، عملت على إقامة علاقات اجتماعية واقتصادية جديدة لتحقيق العدالة الاجتماعية وبناء مجتمع يضمن للإنسان الرقي والحياة الكريمة، وكان من ثمار تلك السياسة التأثير في الزيادة الطبيعية للسكان حيث أدت إلى انخفاض نسبة الوفيات بالنسبة لما كانت عليه في عهد الاحتلال الفرنسي وقد تم تسجيل النسب التالية:

تأرجحت نسبة المواليد ما بين 03% إلى 3,4%، وهذا الرقم هو حصيلة الفرق بين نسبة المواليد المرتفعة التي قدرت بـ 5,45% ونسبة الوفيات المتأرجحة حسب السنوات ما بينت 1,2% و 1,7 خلال العشرية 1967-1978، وها الفرق يشكل نسبة التزايد الديمغرافي الطبيعي¹.

هذا بالنسبة لمعدلات المواليد، أما بالنسبة لمعدلات الوفيات فقد شهدت هي الأخرى تقلصا كبيرا وهذا بفضل العناية الصحية، حيث بينت إحصائيات 1979 أن معدلات الوفيات عند الذكور والإناث كما يلي:

الذكور قدر بـ 13,23%.

1 المرجع السابق، ص 44.

الإناث قدر بـ12,12% هذا بصفة خاصة.

"أما بالنسبة لاختلاف معدلات الوفيات بين المدينة والريف، فالإحصاء الأول بعد الاستقلال يبين لنا ذلك، حيث بلغ 1,16% في المدينة مقابل 1,81% في الريف"¹.

2- الهجرة:

إن متغير الهجرة يعتبره المختصين بأنه المتغير الرئيسي في ظاهرة التحضر والنمو الحضري الذي عرفته الجزائر مع مطلع 1980 وتشكل الهجرة بنوعها الداخلي والخارجي أحد العناصر الأساسية للنمو السكاني، حيث تؤثر في حجم وتركيب السكان وفي القدرة على النمو العام، فقد استقبلت المناطق الحضرية في الجزائر هجرة تقدر بـ42% ليصل عام 1986 إلى 61%، وهذه النسب تبين أن تأثير الهجرة على النمو الحضري أكبر من تأثير الزيادة السكانية².

وقد ارتبطت الهجرة في الجزائر كما هو متعارف عليه في الواقع بالنزوح الجماعي للأوربيين، حيث ترك رحيل ما يزيد عن مليون مستوطن أوروبي عقب الاستقلال عدد كبير من المساكن والوظائف الخالية التي جذبت سكان الريف المقيمين بالمناطق التي تعرضت للتدمير الشديد أثناء حرب الاستقلال الوطني، حيث دمرت أكثر من 800 قرية³.

هذا من جهة، ومن جهة أخرى تمركز أغلبية المشاريع الصناعية والقوة العاملة في بعض

1 عجالي خديجة التصنيع والنمو الحضري في الجزائر، دراسة ميدانية من ثلاثة أحياء حضرية بمدينة عنابة، رسالة لنيل شهادة الماجستير في علم الاجتماع، 1988، ص 89.

2 عبد الرزاق الهيلالي، قصة الأرض والفلاح في الوطن العربي، القاهرة، دار الكشاف للنشر والتوزيع، 1976، ص 225.

3 حسن بهلول، القطاع التقليدي والتناقضات الهيكلية في الزراعة، الجزائر، الشركة الوطنية للنشر والطبع، 1976، ص 308.

المناطق دون الأخرى خاصة الساحلية منها، مما نتج عنه تركيز في عملية توزيع الدخل بين الريف والمدينة.

"ومن كل ما سبق يمكن ملاحظة أن السبب الأول في تدفق الهجرة في الجزائر تاريخي، نتج عن السياسة الاقتصادية والاجتماعية الاستعمارية في الجزائر، فمن أسباب الهجرة الريفية التي ساهمت بقدر كبير في النمو هو زوال المهن الحرفية التي كانت منتشرة في الأرياف من جراء غزو السلع الرأسمالية لسوق بلدان العالم الثالث مما يجعل هذه السلع أفضل من الصناعة الحرفية (بأحسن جودة وبأقل تكلفة)، الأمر الذي تسبب في بطالة هؤلاء ومن ثم أدى بهم إلى الهجرة"¹.

2-4- التحضر ومشكلاته في المدن الجزائرية:

يعتبر نمو المدن سواء كان بالنسبة لنموها في الحجم أو نمو السكان من مظاهر التحضر الزائد والسريع، هذا النشاط الذي يتسارع مع ظهور الثورة الصناعية وتطور وسائل المواصلات والاتصال، هذا التمدن السريع صاحبه عدة مشكلات في المدينة الجزائرية أبرزها مشكلات المرور².

2-4-1 تطور حظيرة السيارات والنمو الديمغرافي في الجزائر خلال الفترة 1970-2015:

عرفت الجزائر منذ استقلالها توسعا كبيرا في حظيرة مركباتها نتيجة التطور الاقتصادي والاجتماعي خلال هذه الفترة، كما صاحب ذلك نموا ديمغرافيا عاليا، وضح الباحث أهم

1 عجالي خديجة، مرجع سابق، ص108.

2 عبد المنعم شوقي، مجتمع المدينة والاجتماع الحضري، القاهرة، مكتبة القاهرة الحديثة، ط5، 1976، ص56.

تغيراتها في الفقرات التالية:

الجدول رقم (01): تطور حظيرة السيارات والنمو الديمغرافي في الجزائر خلال الفترة

2015-1970

السنة	السكان	الحظيرة
1970	13.309.000	335.600
1971	13.739.000	344.300
1972	14.171.000	367.200
1973	14.649.000	396.702
1974	15.164.000	439.200
1975	15.768.000	498.701
1976	16.450.000	532.409
1977	17.058.000	605.836
1978	17.600.000	678.179
1979	18.120.000	746.900
1980	18.666.000	816.376
1981	19.262.000	852.000
1982	19.883.000	910.185
1983	20.522.000	1.038.186
1984	21.185.000	1.130.221
1985	21.863.000	1.335.364
1986	22.512.000	1.606.601
1987	23.139.000	1.819.241
1988	23.783.000	1.928.317
1989	204.409.000	2.037.058
1990	25.022.000	2.142.203
1991	25.643.000	2.242.203
1992	26.271.000	2.355.364
1993	26.894.000	2.451.601
1994	27.496.000	2.549.241

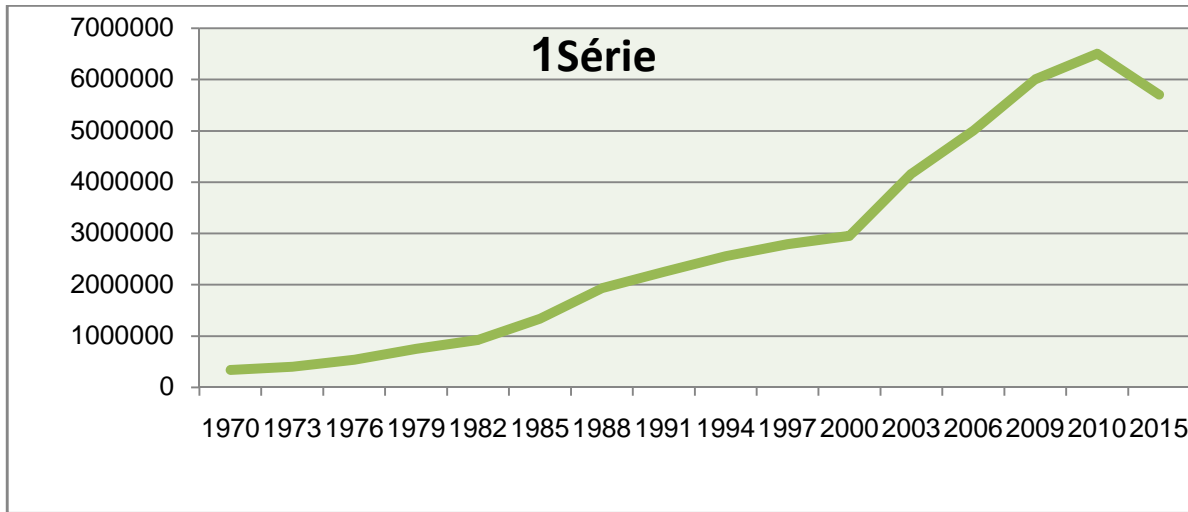
2.644.223	28.060.000	1995
2.742.306	28.566.000	1996
2.786.257	29.045.000	1997
2.818.681	29.398.000	1998
2.886.064	29.950.000	1999
2.947.517	30.835.000	2000
3.400.000	31.150.000	2001
3.800.000	31.320.000	2002
4.160.000	31.848.000	2003
4.600.000	32.364.000	2004
4.800.000	32.906.000	2005
5.000.000	34.000.000	2006
5.386.726	34.400.000	2007
5.421.626	34.800.000	2008
5.919.726	35.100.000	2009
أكثر من 6.000.000	35.600.000	2010
5.6 مليون سيارة	أكثر من 40 مليون نسمة	2015

المصدر: المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرقات 2010، والديوان الوطني للإحصاء

2-4-2- نمو حظيرة المركبات:

يعود تطور حظيرة المركبات إلى التغيرات الاقتصادية والاجتماعية التي شهدتها البلاد طوال هذه الفترة والتي أثرت بدورها على زيادة عدد المركبات، كما يعود تطور حظيرة السيارات إلى زيادة الطلب على السيارات الجديدة واستبدال السيارات غير صالحة تقنياً، وتشمل الحظيرة الأصناف التالية: السيارات الشخصية، الشاحنات، الحافلات وأصناف أخرى من المركبات والمقطورات الخاصة والدراجات النارية، حيث تمثل المركبات أحد العناصر

الأساسية لمتثل الحركة المرورية (المركبة، المحيط، مستعمل الطريق)¹.



الشكل رقم (01): يمثل حظيرة المركبات في الجزائر في الفترة 1970-2010.

الملاحظ من خلال الشكل أعلاه أن ارتفاع عدد المركبات المسجلة من 335.600 مركبة

سنة 1970 إلى أكثر من ستة ملايين سنة 2010؛ أي بزيادة تقدر بسبعة عشر مرة، مرت

هذه الزيادة بثلاث مراحل²:

المرحلة الأولى 1970-1986

عرفت ارتفاعا في عدد المركبات من 335.600 إلى 1.606.601؛ أي بمعدل سنوي

يساوي 86.637 مركبة.

المرحلة الثانية 1987-2000

عرفت ارتفاعا في عدد المركبات من 1.819.241 إلى 2.947.517؛ أي بمعدل سنوي

يساوي 99.518 مركبة.

1-Benatia Farouk, Alger grenatoucité, imprimé par le complementgraphiquesendregohia. Alger,2005, p121.

2 بشير تيجاني، التحضر والتهيئة العمرانية في العاصمة، ديوان المطبوعات الجامعية، 2000، ص60.

المرحلة الثالثة 2001-2009

عرفت ارتفاعا في عدد المركبات من 3.400.000 إلى 5.919.726؛ أي بمعدل يساوي 313.942 مركبة.

يستخلص من التعليق السابق أن معدل الزيادة السنوي في عدد المركبات خلال المرحلتين الأولى والثانية كان متقاربا، لكنه عرف ارتفاعا حادا خلال المرحلة الثالثة وذلك يرجع إلى عدة عوامل اقتصادية (تحرير التجارة الخارجية، التنمية الاقتصادية) واجتماعية (تحسين مستوى المعيشة، زيادة عدد السكان)¹.

وهذه العوامل كان لها التأثير المباشر على الثقافة المرورية للأفراد، حيث كثرت الحوادث المرورية وأزداد حجم ونوع المخالفات لقوانين وقواعد السلامة المرورية داخل المدينة.

2-5- المشكلة المرورية في الجزائر:

إن التطور الذي شهدته البشرية من وسائل النقل وتنظيمها عبر الطرق والمسالك، وحركية النشاط الاقتصادي نتج عنه تنظيم حركة المرور التي سبقت ظهور المركبات.

ففي فرنسا سنَّ الملك فرنسوا الأول François سنة 1539 قواعد لتنظيم حركة المرور بمنع التسابق والتجاوز، والقيام بنصف دورة في الطريق.

وكانت نقطة التحول في تاريخ البشرية منتصف القرن (18) باختراع أول مركبة بخارية ومن ثمة توالى التغييرات بالوصول إلى القرن التاسع عشر أين اخترعت المركبة ذات المحرك الذي يعمل بالبنزين والكهرباء.

1 المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرقات، الدراسة الإحصائية لحوادث المرور خلال الفصل الأول. الجزائر، 2011.

ومع بداية سنة 1897 شهدت فرنسا ظهوراً لأول قرار رسمي لتنظيم حركة المرور؛ ولأجل ذلك قام "جبل بيريكو Jules Perrigot" سنة 1905 بنشر أول قانون مرور والذي ضم آنذاك 10 مواد¹.

ولكن رغم كل التشريعات والتنظيمات التي هي في تطور مستمر إلا أن حركة المرور حسب الأخصائيين والمهتمين بشؤونها هي من بين أصعب المعضلات التي يواجهها العالم الآن، فما هي مشاكل المرور؟

من جراء التطور الصناعي والتوسع العمراني للمدن، أصبح من الصعب للمواطن أن يقيم بمحاذاة مقر عمله، ومن هنا نتجت أهمية النقل والتنقل داخل المناطق الحضرية، إذ ومنذ بداية القرن 18 سعت الدول لإيجاد حلول لصعوبات النقل داخل المدن.

فعلى سبيل المثال اعتمدت مدينة باريس أسلوب العربة المجرورة بأحصنة منذ 1819، وبعد عشرية وضع حيز الخدمة omnibus في كل من مدينة نيويورك ولندن، وتبين فيما بعد الحدث البارز لنقل الأشخاص بالسكة الحديدية ما بين 1820 و1830، ولغاية سنة 1835 أدخلت ولأول مرة تجربة الترامواي الكهربائي ليعرف فيما بعد هذا الموضوع التطورات المتلاحقة لشتى وسائل وأنواع النقل للأشخاص والبضائع²، ولعل ما يقره كل الخبراء في هذا المجال يكمن في أن النقل والتنقل عمليتان مرتبطتان بالتنمية الاقتصادية والاجتماعية.

1 حسين عبد الحميد رشوان، مشكلات المدينة، د.ط، مؤسسة شباب الجامعة للنشر، 2005، ص 123.

2 الأخضر عمر دهيمي، مشكلات المرور وسبل معالجتها، الندوة العلمية لتجارب الدولية والعربية في تنظيم المرور، الجزائر، 1-3 جوان 2009، ص 02.

حيث أضحت تشكل أزمة حقيقية للسلطات العمومية من جراء ما تحدثه من صعوبات بنسب متفاوتة من مدينة لأخرى.

وفي الجزائر تجلت بوادر مشجعة وعلى وجه الخصوص ما سطرته وزارة الأشغال العمومية من برامج تدخل ضمن تحديث شبكة الطرق والمنشآت القاعدية، وفي نفس السياق بادرت وزارة النقل باقتراح مشروع لتعديل القانون 01-14 مما نتج عنه صدور القانون 04-16 المؤرخ في 10 نوفمبر 2004، وكذا المرسوم التنفيذي رقم 381 المتعلق بقواعد حركة المرور الصادر بتاريخ 28 نوفمبر 2004 والذي كان أكثر صرامة خاصة في مجال ردع المخالفات¹.

وبالرغم من ذلك، فإن المعاينة الحالية لواقع مشاكل المرور وتنظيمه تستدعي المزيد من تضافر الجهود بين كل الشركاء لوضع حيز التطبيق للسياسة الوطنية، وذلك بالارتكاز على إستراتيجية واضحة المعالم، قابلة للتجسيد العملي، بمعنى لإيجاد سبل معالجة واقعية متماشية وطبيعية الإستراتيجية المستقبلية لتطوير الاقتصاد والمدينة وإيجاد بدائل للتطوير والتنفيذ والمعالجة الدائمة وليست الظرفية المحدودة بالزمان والمكان.

2-5-1- المشاكل المرورية

1-المشكلة المرورية: هي تصرف فردي يتمثل في مخالفة قواعد وضوابط المرور.

1 الأخضر عمر دهيمي، مرجع سابق، ص 03.

حيث أن المشكلة المرورية المتسبب بها هو الإنسان، سواء كان يقود السيارة أو يخطط

هندسة الطريق أو المدينة أو النسيج العمراني، وهي تتمثل في:

أ- الخروج عن السلوك السوي المتعارف عليه.

ب- الخروج عن الضوابط الاجتماعية الحضارية.

ج- تجاوز الضوابط القانونية واللوائح التنظيمية الواضحة المعالم المحددة لكل تصرف نشأ

عن إرادة قائد المركبة، سواء كان هذا الخرق بإرادة متعمدة أو بإغفال أو تهاون، أو تهور

بعدم إدراك المخاطر المنجرة عن هذا السلوك.

معنى ذلك أن القواعد المرورية لا تمثل قيم الأغلبية من الناس، ولكن هي قيم مجتمعية

تراعي روح التضامن كسلوك حضاري لتفادي التسبب في مشاكل مرورية¹.

ب- أبعاد المشكلة المرورية²:

هناك أبعاد متعددة ومختلفة غير أنها فيما بينها تشكل الروافد الأساسية للمشاكل المرورية:

1- البعد الهندسي (التخطيط والهندسة): تصميم طرق ومواصفات المركبة.

2- البعد الاجتماعي: سلوكيات تربية وآثار اجتماعية.

3- البعد الصحي: خدمات إسعافية.

4- البعد الاقتصادي: الخسائر الوطنية يتحملها كاهل الحكومة وينتج عنه اختلالات اقتصادية،

كانت توجه إلى ما يفيد المجتمع ككل.

1 معن خليل العمر، التنمية الاقتصادية والاجتماعية وانعكاساتها على حوادث المرور.

2 السيد عبد العاطي، علم الاجتماع الحضري، الجزء 2، دار المعرفة الجامعية، (د ط)، 2000، ص ص 308، 314.

5- البعد الإعلامي: التوعوي وحتى الديني، بنشر مبادئ التعاون والتضامن.

2-6- دور النقل في النمو الحضري:

يعرف سكوت جرير ScottGreer النقل بأنه دورة الأفراد والطاقة والبضائع والخدمات يقوم بها فاعلون اجتماعيون لتحقيق أهداف اجتماعية، إذ يتحقق تكامل الأنشطة البشرية من خلال الاتصال التي تتمثل في تدفق الوسائل والمعلومات التي تسمح للأفراد بتنظيم السلوك في الزمان والمكان، على نحو يسمح بتجسيد التعاون والتكامل في مراكز الاستقطاب التالية، ووسائل النقل تتماشى والنسيج العمراني القائم في فترة من الفترات الزمنية، فالهياكل القاعدية اللازمة والضرورية لضمان وقيام حركة المرور ذات الفعالية والمردودية تتعلق أساساً بالنظام العمراني وتتسجم في تشكيلها ونموها مع التوسع العمراني وعصرنته¹.

فقوة وسائل النقل تكمن في قدرة الفرد في التحكم في المسافات والمساحات عن طريق إخضاعها لحاجاته باستخدام وسائل اتصال ونقل فعالية تخدم مصالحه الإستراتيجية اقتصادياً وسياسياً، كما أن الاستمرارية في بقاء وقيام الوسائل التي تساهم مساهمة محسومة في التقليل من العوائق والصعاب التي تعيق الاتصال والمواصلات، وتخضع بدورها إلى التقدم والتطور التكنولوجي الذي يخضع بدوره ويؤثر في المجال الاقتصادي وكذا في حركة الأموال والاستثمار.

1 السيد عبد العاطي، علم الاجتماع الحضري، الجزء الثاني، مرجع سابق، ص 298.

ولا تقتصر العلاقة بين شبكة الطرق والعمران في أي مدينة على مجرد التوجه والتحويل، بل يجب أن يكون التجانس فيما بينها، فتطور المدينة يجب أن يصحبه تطور في شبكة الطرقات والتنقل إلى مناطق الاستقطاب المتعددة¹.

أما المشاكل المرورية في المناطق السكنية يتسبب فيها سائقي هذه الوسائط والتي تنتج عن أحد الأسباب التالية:

1- السرعة الزائدة.

2- عدم الالتزام بالضوابط المرورية.

3- القيادة تحت تأثير المشروبات الكحولية أو المؤثرات العقلية.

4- ازدحام الطرق والشوارع بالسيارات داخل المدينة وعدم قدرتها على الاستيعاب.

5- عدم توفير مناطق انتظار السيارات بالقرب من نقاط التنمية الاقتصادية والاجتماعية ومصالح الخدمات وتكاملها مع وسائط النقل الأخرى.

6- ضيق الشوارع في وسط المدينة غالبا ما تعوق حركة المشاة وتسبب لهم مضايقات،

بحيث يعبروا الطريق بين السيارات وبين المنشآت الموجود مما يفسد النسق العام والشكل الجمالي للبيئة الحضرية، وخاصة مناطق الآثار التاريخية والترفيهية².

بمعنى آخر المشاكل المرورية تنتج عن عدم اكتراث سائقي السيارات بالقواعد المرورية إما بخرقها أو إهمالها لتحقيق سلوكهم (مصلحتهم) الذاتي بتجاوز القانون والمصلحة العامة الذي

1 الأخضر عمر دهيمي، مرجع سابق، ص 05.

2 حسين عبد الحميد رشوان، مرجع سابق، ص 133.

ينعكس سلبيًا على المجتمع، مما يتطلب متابعة دائمة وصارمة لتطبيق القواعد المرورية بشكل يومي ومستمر.

إذا كانت مشكلات النقل في المدن والمراكز الحضرية ظاهرة معروفة في أغلب مدن العالم، بغض النظر عن الخصائص التي تميز كل مدينة على حده، فإن أكثر الجوانب وضوحًا يبدو فيما يعرف بساعة الذروة التي تتكدس فيها السيارات العامة والخاصة، وبالذات في منطقة الأعمال المركزية، أو عند مواقع تتلاقى عندها شبكة وسائل النقل، إلى جانب صعوبات الحصول على مواقع الانتظار للسيارات، يضاف إلى ذلك الآثار التي تخلفها الحركة على بيئة المدينة ذاتها، وحركة المشاة فيها وما يترتب على ذلك من حوادث.

ومع الاعتراف بتداخل العوامل المسببة للمشكلة وتسلسل نتائجها وآثارها واحدة بعد أخرى حتى تبدو وكأنها سلسلة متصلة من الحلقات من المشاكل والصعوبات، وبالدرجة التي يصعب معها تعيين حدود فاصلة بين جانب وآخر من جوانب المشكلة.

2-7- الازدحام المروري أنموذج¹:

يعتبر الازدحام أو بالاختناق المروري هو أول المشاكل التي تتبادر إلى الأذهان عندما يتم التفكير في مشكلات المرور، تلك الظاهرة التي يمكن تلخيصها بصفة عامة في فقرة واحدة، جاءت في التقرير الذي نشره "بوتشنان Buchanan" فيما يتعلق بموضوع (حركة المرور في المدن) حيث جاء فيه ما نصه "إن مشاكل النقل مشاكل مألوفة حتى أننا لسنا بحاجة إلى تأكيد ما يثيره ازدحام المرور من إحباط وضيق وضياح الوقود والوقت وتبيد

1 السيد عبد العاطي، علم الاجتماع الحضري، الجزء الثاني، مرجع سابق، ص 314.

جهد المسؤولين عن تنظيم المرور¹، "وفي الوقت الذي تستطيع فيه أثقل العربات وأكبرها حجما قطع مسافة ميل واحد في الدقيقة، فإن متوسط سرعة حركة المرور في المدن الكبرى لا تزيد عن إحدى عشر ميلا في الساعة الواحدة تقريبا، فالإلى أي مدى من التفاقم بلغته مشكلة الاختناق طبقا للحدود القياسية"².

وأراد فوشيك أن يبرهن على مدى حدة مشكلة اختناق المرور في المرتبة، فقام بعملية مقارنة بين معدل السرعة بالنسبة للسيارات السريعة والسكك الحديدية مستشهدا بمثال من طريق (Cleveland Chifton boulevard)، ففي الوقت الذي لا تزيد فيه سرعة العربات والحافلات على هذا الطريق 11,2 ميلا في الساعة، بلغت سرعة حركة السكك الحديدية في الجانب الأيمن على نفس الطريق 26,7 ميلا في الساعة³.

ولقد أشار تومسون سنة 1977 إلى أنه في كثير من مدن العالم يهبط ازدحام المرور في مراكز المدن بسرعة السيارات تدريجيا لتصبح نحو 16 كلم في الساعة في المتوسط، وذلك بغض النظر عن حجم المدينة ومدى كفاءة نظم النقل فيها ومستويات ملكية السيارات الخاصة.

وما يمكن أن يستخلص من كلام فوشيك وتومسون، هو أن وسائل النقل السريعة قد فقدت قيمتها وفعاليتها من جراء هذه المشكلة، وأصبح الراجل أسرع من الراكب، كما يمكن

1 حسين عبد الحميد رشوان، مرجع سابق، ص 127.

2 السيد عبد العاطي، علم الاجتماع الحضري، الجزء الثاني، مرجع سابق، ص 314.

3 حسين عبد الحميد رشوان، مرجع سابق، ص 127.

استخلاص أهمية وسائل النقل الجماعي كالقطارات والترامواي والمترو في التخفيف من حدة المشكلة.

ومن خلال استقصاء الواقع يظهر أن مشكلة الازدحام المروري ساهمت فيها العديد من الأسباب، وربما يتغير اتجاه راكبو السيارات إما إلى تجنب مركز المدينة أو استخدام أساليب أخرى في الانتقال من أهم الأسباب، وهذا الوضع يعكس الحقيقة القائلة بأن النمو في الطلب على مرونة المرور سواء كان للسيارات العامة أو الخاصة في الدول المتقدمة أو النامية يميل إلى أن يكون أسرع من التطور الذي يخلقه التحكم العام أو التمويل اللازم لنظام محدد من الخدمات في المدينة، وبمعنى آخر فإن الاستجابة السريعة في زيادة عدد السيارات وتزاحمها في طرق المدن وشوارعها تكون أكثر سرعة من محاولة تعديل وإعادة توزيع الخدمات فيها¹.

وللتوضيح أكثر خذ عبارة (كلما زاد العرض، زاد الطلب) وطبقها على هذه الحالة، فكلما قام الفاعلين في تسيير المدن بتحسين الطرقات وزيادة سعتها وأنواعها، زاد الطلب عليها، والنتيجة الحتمية هي اختناق وازدحام في المرور.

ففي معظم المدن العربية والتي تمتلك إمكانات مادية معتبرة كالسعودية والإمارات، بذلت جهوداً كبيرة في جانب العرض بزيادة الطاقة الاستيعابية للطرق دون النظر في سياسات خفض الطلب عليها وتقليل عدد مستخدميها خاصة في أوقات الذروة، هذا الوضع لم يعالج المشكلة، بل على العكس تماماً ساهم في تفاقمها ؛ إذ أن زيادة الطاقة الاستيعابية للطرق

1 السيد عبد العاطي، علم الاجتماع الحضري، الجزء الثاني، مرجع سابق، ص 315.

يشجع استخدامها وعامل جذب بامتياز في زيادة الطلب عليها، ففي كل مرة يتم فيها زيادة الطاقة الاستيعابية للطرق نجدها قد امتلأت بالمركبات عما كان سابقا، لقد أصبح أشبه ما يكون بالماء يبحث عن فراغ لمأه، إن ما يقدم من توسعة للشوارع هو دعوة صريحة ومفتوحة ومشجعة للأفراد لاستخدام الطرق بسياراتهم الخاصة ويشكل مكثف ودون الموازنة بين العرض والطلب ستظل المشكلة تتفاقم، وسنظل نتحدث ونتحدث عن الازدحام المروري إلى أبد الدهر¹.

2-7-1- خلفيات الازدحام المروري:

إن لظاهرة الازدحام المروري عدة أسباب وعوامل وهي:

أ- تمركز مختلف المؤسسات داخل المدن:

من أهم العوامل التي تزيد من حدة الاكتظاظ في المدن هو تمركز جل مقرات المؤسسات الإدارية والتربوية في قلب المدن، وهذا ما يجلب إليها عددا كبيرا من الوافدين الذين يزدون في عدد المتنقلين عبر الشوارع وأغلبهم يستعملون سياراتهم الخاصة.

ب- نقص في المنشآت القاعدية:

معظم المدن الجزائرية تعاني اختلال بين المنشآت القاعدية ومتطلبات المرور التي تتزايد باستمرار تبعا لزيادة السكان وتزايد عدد المركبات وكذا تنامي الحاجة إلى كثرة استعمال هذه المركبات بفعل الانتعاش الاقتصادي والذي يستلزم تنقل الأفراد باستمرار، فمثلا مدينة

1عدنان بن عبد الله الشجة، محاضرة بعنوان الازدحام المروري في المدن، ما الحل؟، جامعة نايف للعلوم الأمنية، الرياض، السعودية.

الجزائر العاصمة قد عرفت زيادة في نسبة التنقلات داخلها بين السنتين 1990 و 2004 تقدر بـ40%.

وعدد المركبات التي تفر إليها من المدن الأخرى يوميا، ارتفع من 35 ألف إلى 162 ألف مركبة¹، حسب دراسة ميدانية حديثة، فإن عدد المركبات التي تدخل إلى مدينة الجزائر خلال فترة الذروة بين الساعة السابعة والثامنة صباحا يفوق 30 ألف مركبة، زيادة على عدد المركبات الموجودة داخلها التي تقدر حسب إحصائيات بداية هذه السنة (2017) بأكثر من مليون وأربعمائة ألف مركبة.

وهذا العجز الذي تعاني منه المنشآت القاعدية في معظم المدن الجزائرية يعود أساسا إلى: - قلة حظائر مكوث المركبات: في بعض الأحيان وانعدامها في البعض الآخر، ولاسيما قرب الأسواق، فالأحياء التجارية وغيرها من المرافق والمؤسسات التي تستقطب كثيرا من الرواد، ما يدفع أصحابها إلى أن يجوبوا الشوارع أو يوقفوا سياراتهم في أماكن غير ملائمة وبكيفية تعرقل حركة المرور.

- كثرة التقاطعات: إن كثرة تقاطعات الطرق يتسبب في اختناق حركة المرور، وهذا ما تعاني منه جل المدن الجزائرية، لا سيما القديمة منها، فهي تقتصر إلى الجسور والمحولات والأنفاق التي تفك الخناق وتساعد على سيولة الحركة².

1 الهاشمي بوطالبي، خلفيات وآثار ازدهام المدن في المجتمعات العربية، جامعة نايف للعلوم الأمنية، الرياض، السعودية، ص ص 128-129.

2 سعد بن علي، إدارة عمليات الأزمات الأمنية، مركز الدراسات والبحوث، جامعة نايف للعلوم الأمنية، الرياض، السعودية، 2006، ص 181.

- قلة الملتقيات الدائرية: إن قلة هذا النوع من الملتقيات، بل ندرته في بعض المدن، يزيد من حدة الازدحام، فالتجربة أثبتت أن هذه الطريقة تساعد على سيولة المرور داخل المدن، وفرض تخفيف السرعة بمدخلها¹، بشرط أن يكون تصميمها وفق المقاييس العالمية، وأن يتحلّى فيها السائقين بمستوى عالي من الوعي والثقافة المرورية، وإلا فإن وجودها من عدمها لا يشكل فارقاً على انسياب حركة المرور وتجعل دورها عكسياً.

- قلة الأطواق والمحاور: يعتمد في تخطيط المدن الحديثة إلى إنشاء أطواق حول الحواضر الكبرى، وهي عبارة عن طرق مزدوجة متعددة المسالك تحيط بالمدينة، وتربطها بالمركز عند طرق محورية فسيحة تسمح بدخول المركبات وخروجها بسهولة تضمن سيولة الحركة وهذا ما ينقص في كثير من المدن الجزائرية، وإن وجدت هذه الأطواق والمحاور فغالبا ما تكون قليلة وغير مهياً تهيئة ملائمة.

- قلة المسالك والممرات المخصصة للمشاة: تفتقر الكثير من المدن إلى شوارع مخصصة للمشاة، وإلى أرصفة فسيحة تستوعب كل المشاة، فمعظم الأرصفة ضيقة، وجزء منها غالبا يحتله التجار والباعة لعرض بضائعهم أو نشر طاولات المقاهي والمطاعم، ما يدفع الراجلين إلى السير في قارعة الطريق ومزاحمة المركبات، كما أن ندرة الممرات المحمية المخصصة

1المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرقات، مجلة الوقاية والسياسة، عدد 05.

للمشاة تدفعهم إلى قطع الطريق بكيفية عشوائية مما يجعلهم زيادة على تعريض أنفسهم إلى أخطار، يعرقلون حركة المرور ويزيدونها اختناقاً¹.

ج- نقص في تنظيم المرور:

تعد عملية تنظيم المرور في المدن ركيزة أساسية في التقليل من الازدحام، وهي تتركز على عدة أسس، أهمها:

- مخططات المرور: كثير من المدن ليس لها مخطط مرور حديث، وإن وجد فهو غير محين، وهو ما يؤثر سلباً على حركة المرور.

- مراكز ضبط المرور: جل المدن الكبرى في العالم الغربي مزودة بمراكز لضبط المرور داخلها، وهي هيئات مجهزة بتجهيزات متطورة للتمكن من مراقبة حركة المرور، وتوجيهها وتوزيع المركبات على الشوارع، وفق أنظمة حديثة لتفادي تركزها في بعض الطرق دون الأخرى، وكذا التدخل في الوقت المناسب لإزالة أي عائق بسبب وقوع حادث أو عطب لمركبة ما وغيرها، وانعدام مثل هذه المراكز، أو عدم تطورها أو قلة التحكم فيها، يسهم في كثرة الازدحام بالمدن².

- تجهيزات مراقبة المرور وضبطه: إن بعض المدن الجزائرية لا تزال تعتمد على أجهزة ووسائل و طرق قديمة لمراقبة المرور وضبطه، من ذلك قلة الكاميرات أو انعدامها، قلة

1 المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرقات، ندوة التجارب العربية والدولية في تنظيم المرور، الجزائر، 1-3 جوان 2009.

2 Plan de placement urbains, Rapport de diagnostic, la mobilité douce CNPSR, 2008.

استخدام المروحيات، وقلّة الأعوان المكلفين بتنظيم المرور، بالإضافة إلى النقائص الموجودة في منظومة الإشارات.

د- انعدام مخططات الوسيط (الوصل):

تقام مخططات الربط على مشارف الحواضر الكبرى وتجهز بالمرافق الضرورية مثل حظائر المكوث الفسيحة والمحروسة والمطاعم والمقاهي ومتاجر أخرى تلبى حاجيات المسافرين، وتوصل هذه المحطات بمراكز المدن بعدة خطوط وأنماط من وسائل النقل، حافلات حضرية، ترامواي، ميٹرو، سيارات أجرة هذه المحطات تخفف الضغط على المدن، لأن وسائل النقل الداخلية على اختلاف أنماطها تتوثق في هذه المحطات، ومنها يمتطي المسافرون وسائل النقل المعدة لذلك¹.

وندره هذا النوع من المحطات وانعدامها في كثير من المدن الجزائرية، يؤدي إلى دخول وسائل النقل الآتية من الضواحي وغيرها من القرى إلى المدن لاسيما السيارات الخاصة إلى مراكز المدينة، فتسبب ازدحاما، بل شبه انسداد في حركة المرور، وخاصة في أوقات الذروة.

هـ- عجز النقل الجماعي:

النقل الجماعي، أو النقل المشترك للأشخاص، هو توفير مركبات مهيأة ومصممة لاستقبال الأشخاص والتكفل بنقلهم من مكان إلى آخر، بمقابل يتمثل عادة في شراء تذاكر أو بطاقة اشتراك، وذلك عبر مسالك معينة وفي أوقات محددة.

1 عبد الحافظ الأصم، حوادث المرور في مدينة الرياض، ورقة عمل مقدمة لندوة حوادث المرور، جامعة نايف للعلوم الأمنية، الرياض، السعودية، ص ص 131-134.

ويضطلع النقل الجماعي بدور فعال في التخفيف من حدة الازدحام بالمدن شريطة توفر عدة شروط منها:

- تنوع أنماطه: إن تنوع أنماط النقل الجماعي، وعدم الاكتفاء بنمط واحد أو اثنين فقط، يساعد على تفعيل دوره في التخفيف من الاكتظاظ داخل المدن، ويعمل على زيادة سيولة الحركة المرورية، ومن الأنماط الأكثر استعمالاً عبر الحواضر الكبرى نجد الحافلات، الترامواي، الميترو، سيارات النقل الحضري والحافلات الهوائية¹.

وبعد استعراض كل هذه الخلفيات، تبقى إلزامية التأكيد على قضية أساسية مؤداها أن المراهنة على الجانب التنظيمي والإداري لحركة المرور في القضاء على الازدحام المروري أو التخفيف من حدته يعطي نتائج غير أكيدة في حالة عدم الاهتمام جنباً إلى جنب برفع مستوى الوعي والثقافة المرورية عند جميع الفاعلين، مستعملي المركبات، الجهات المراقبة، المهندسين... الخ.

2-8-2- آثار الازدحام المروري:

إن للازدحام المروري آثار سلبية عدة:

1- الأثر الاقتصادي:²

إذا طرح التساؤل الآتي: ما هو الأثر الاقتصادي المترتب عن هذه المشكلة؟

1 المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرقات، مجلة الوقاية والسياسة، العدد 8.

2 عامر بن ناصر المطير، حوادث المرور في الوطن العربي، حجمها وتقدير تكاليفها الاقتصادية، جامعة نايف للعلوم الأمنية، الرياض، السعودية، 2006، ص 147.

يمكن القول أنه إذا كانت الجزائر العاصمة على سبيل المثال تحتضن حسب الإحصاء الأخير مليون نسمة وبنسبة نمو قدرها 2%، ويجوب في طرقها حوالي 140 ألف سيارة أغلبها سيارات خاصة، و فقط 9% حافلات و 3% سيارات أجرة، وتتحرك هذه الحشود في فترة الذروة من الساعة السابعة صباحا إلى الخامسة عصرا، وفي طرقات لا تستطيع استيعابها خاصة تلك المتجهة إلى المراكز الحساسة كالموانئ والشركات الكبرى، فكيف يمكن توقع النتيجة؟ في دراسات تقول أن مدينة الجزائر العاصمة تخسر نحو 21 مليار دينار سنويا بسبب الاختناقات المرورية، ومثلها 21 مليار دينار بسبب حوادث المرور، وهناك خسائر مادية أخرى منها:

- ضياع ساعات يوميا في الاكتظاظ وتقليل ساعات العمل مما يؤثر على مردود الموظف والإنتاج وهو ما يؤثر سلبا أيضا على دخل الفرد والمؤسسات والشركات، وبالتالي يمس باقتصاد الوطن.

- الازدحام المروري يزيد من فترات سير وتشغيل محركات المركبات وهو ما يتطلب كمية أكبر من الوقود، ويقصر مدة صلاحية قطع الغيار.

- يتسبب الازدحام المروري في تلويث البيئة مما يؤدي إلى الإصابة بأمراض عديدة يتطلب تكفلا صحيا باهظ الثمن للأفراد والحكومات، لاسيما أمراض القلب والتنفس، التي تتطلب أحيانا إجراء عمليات دقيقة خارج البلاد، وقد يصاب المريض بعجز مؤقت أو دائم يؤثر على دخله، أو يلزم مستخدمه الإنفاق عليه زيادة على المعاناة النفسية والآثار الاجتماعية المنجرة عن تلك الأمراض.

ب- الأثر البيئي:

إن الازدحام في المرور يفرض على المركبات السير ببطء حيناً، والتوقف عن السير أحياناً أخرى، وهذا ما يجعلها تقضي وقتاً أطول ومحركاتها مشغلة فتستهلك كمية أكبر من الوقود تزيد من نفث غازات سامة تلوث الجو.

وتشير الدراسات إلى أن المركبات في الولايات المتحدة تستهلك 8,7 مليار من الوقود فتنتفث 20 مليون طن من غاز ثاني أكسيد الكربون CO₂ خلال فترات الازدحام المروري، وهو ما يعادل ثلث ما تنفثه السيارات الخاصة بأوروبا سنوياً.

وفي دراسة أخرى فرنسية بينت أن الازدحام المروري يزيد من انبعاث CO₂ بنسبة 300%، حيث أكدت الدراسة أنه إذا كانت شاحنة التي تزن 40 طناً تسير بسرعة 50 كلم/سا، فإنها سوف تستهلك نحو 28 لتر لكل 100 كيلومتر، وإذا كانت تتوقف مرة واحدة في كل واحد كيلومتر فسوف تستهلك 50 لتر، وإذا كانت تتوقف مرتين في كل واحد كيلومتر سوف يزداد استهلاكها للوقود إلى 84 لتر¹.

ولم يعثر الباحث على دراسة تقدر كمية الغازات المنبعثة من المركبات في المدن الجزائرية خلال فترات الازدحام المروري، ولكن قياساً على ما قدر بالمدن الغربية، فإن ما يتصاعد من غازات سامة في أجواء المدن الجزائرية يشكل خطورة على الصحة العامة للمواطن.

1 <http://www.iru.org/fr-policy.co2-reponse-flowringtrafic>

ج- الأثر النفسي والاجتماعي:

يسبب الازدحام في حركة المرور قلقا حادا في نفوس الأفراد، ففضاء أوقات طويلة داخل السيارات لا تكاد تتحرك أمر صعب يؤثر تأثيرا كبيرا على الأعصاب، وتكرار مثل هذه الحالات يوميا يسبب أمراضا عديدة مثل أمراض القلب والأعصاب وغيره، وفي دراسة أكدت أن الفرد في أوربا يقضي تسع سنوات من عمره في الازدحام المروري، وتصوروا حجم الوقت المهدر، كما أن القلق والتوتر العصبي غالبا ما يدفعان سائقي السيارات إلى ارتكاب مخالفات خطيرة تؤدي إلى وقوع حوادث مرور مأساوية، حيث يحاول السائق مثلا تجاوز المركبات الموجودة أمامه بكيفية غير سليمة، أو يسعى إلى تدارك الوقت الذي ضيعه في الازدحام، ويفرط في استعمال السرعة متجاهلا كل الضوابط وقواعد السلامة المرورية، فتقع حوادث مميتة، مما يؤثر على أسر الضحايا ماديا ومعنويا.

جدول رقم (02) كم يهدر سكان المدن الأوروبية من وقتهم بسبب الازدحام المروري

المدينة	دقيقة يوميا	ساعة سنويا
لندن	17	101
شتوتغارت (ألمانيا)	12	73
بروكسل	11	70
موسكو	9	57
ميونخ (ألمانيا)	8	53
أوترخت (هولندا)	8	53
ميلان (إيطاليا)	8.5	52

51	8.3	مانشستر (بريطانيا)
46	7.5	روتردام (هولندا)
45	7.3	باريس

المصدر: INRIX 2015¹

جدول رقم (03) كم يهدر سكان مدن الخليج من وقتهم بسبب الازدحام المروري

ساعة سنويا	دقيقة يوميا	المدينة
101	24	دبي
85	22	الكويت
84	21	جدة
81	21	الرياض
55	14	أبو ظبي

المصدر: مؤشر TOMTOM 2017²

وقد أثبتت دراسات ميدانية، كدراسة زايد الحارثي و حسين حسن عبد الفتاح الغامدي على سبيل المثال أن ظاهرة الازدحام تضاعف من احتمال وقوع الحوادث، فعلى سبيل المثال انخفاض عدد حوادث المرور بمدينة البويرة خلال الفصل الأول من سنة 2011 بنسبة

1 www.INRIX.com

2 www.TOMTOM.com

34% ناتج عن فتح شطر من الطريق السيارة شرق-غرب، حيث زالت ظاهرة ازدحام المرور التي كانت تعاني منها مدينة البويرة¹.

كما أن قضاء ساعات في السيارات بسبب انسداد المرور ينال الكثير من جهد الفرد، فزيادة عن التأخر في الوصول إلى أماكن العمل، فإنه يفقد قسطا معتبرا من طاقته، فيبدأ نشاطه منهكا متعبا، وفي حالة نفسية متوترة، وهذا ما يؤثر تأثيرا سلبيا على مردوده وعلى علاقته بزملائه أو برؤسائه ومرؤوسيه.

كما تتسبب هذه الظاهرة في تعطيل المصالح نتيجة ضياع الوقت والتأخر عن المواعيد وغيرها².

1 المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرقات، الدراسة الإحصائية لحوادث المرور خلال الفصل الأول، 2011، الجزائر.

2 الهاشمي بوطالبي، مرجع سابق، ص 145

خلاصة:

أصبحت ظاهرة الازدحام المروري هاجسا يؤرق سكان الحواضر الكبرى في العالم عامة، وفي العالم العربي بشكل خاص وهي ضمن السلبيات التي أفرزها اتساع المدن وتكاثر سكانها وانتشار العديد من المرافق في ثناياها .

ومن ابرز الأسباب التي أدت إلى زيادة حدة الاكتظاظ عبر المدن فكان ارتفاع دخل الفرد دافعا إلى اقتناء السيارات الخاصة والاعتماد عليها في التنقل، بل وهناك أسر تمتلك أكثر من سيارة واحدة، وكل فرد منها يتنقل بمفرده في سيارته.

كما تطلب الانتعاش الاقتصادي زيادة في استعمال المركبات لأغراض عدة، و هذا بسبب اختلال بين حجم حظيرة المركبات وبين المنشآت القاعدية التي لم تساير وتيرة تزايد عدد السيارات، فأصبحت غير قادرة على استيعاب هذا الكم الهائل من المركبات على اختلاف أصنافها، وزاد من حدة المشكلة نقص تنظيم المرور، و قلة حظائر المكوث، ونقص الاهتمام بتطوير النقل الجماعي، وعدم تنويع أنماطه لاستقطاب المتقلين .

ومما زاد كذلك من تفاقم المشكلة هو انعدام سياسة واضحة لتنظيم الحركة والنقل والمرور داخل المدن الجزائرية إضافة إلى انخفاض مستوى الوعي والثقافة المرورية لدى مستعملي الطرق.

والأمر الذي لا مفر منه هو أنه لا بد من إعطاء أهمية لهذه الظاهرة السلبية، لتشخيص شتى أسبابها وعواملها، والعمل على رسم خطط للتخفيف من حدتها والتقليل من آثارها الوخيمة وهذا بوضع خطة النقل والمرور ضمن أولويات المخطط العام لتنظيم المدن.

الفصل الثالث

الثقافة المرورية ودورها في الحد

من مشاكل المرور

3-1- الحاجة إلى الثقافة المرورية:

إن المشكلات المرورية المرتبطة بالطرق والمركبات وتنظيم المرور يمكن أن تعالج بإجراءات هندسية فنية تتطلب المال والتخطيط والجهد الفني، على أن تظل معالجة غير مضمونة النتائج المرجوة إذ لم تتكامل بإعداد الفرد لممارسة المرور السوي و بالمستوى المطلوب والضروري من الفهم والوعي والالتزام، "فالفرد هو المسؤول الأول عن المشكلة فهو مخترع السيارة، وهو منشئ الطريق، وهو القائد للمركبات، وهو المسن للقوانين، والقائم بتنفيذها، وإن احترامه لقواعد المرور والتزامه التعليمات ومراعاتها سيساعد على حل المشكلة، وهنا تكمن أهمية الوعي والثقافة المرورية والتوعية المرورية"¹.

ولاشك أن الحوادث المرورية تمثل ناقوس الخطر الذي يدل على وجود المشكلة، لأنها تشكل خطراً وتهديداً مستمرا لكل فرد من مستعملي الطريق، فهي "قاتل حر طليق يمكن أن يطال أي فرد عندما لا يطبق قوانين السير أو عندما لا يتقيد بها"².

فهي تترك آثارها السلبية الاجتماعية والاقتصادية والنفسية والبيئية على الأفراد والمدن، ولهذا كانت الحاجة إلى وجود برامج تهدف إلى تنمية روح المواطنة واعتبار المشكلة المرورية أثراً يمكن تجاوزه من خلال اكتساب وتنمية المعارف والقيم والمهارات المرورية الإيجابية لدى مستعملي الطريق.

1 فاروق الوصلي، التوعية المرورية وأثرها في تنظيم المرور، بحث مقدم إلى ندوة تنظيم المرور والنقل في المدن العربية، بورسعيد، 1-15 ديسمبر 1991، القاهرة، المعهد العربي لإنماء المدن.

2 ستالين كغدو، السلامة وحزام الأمان لحماية الراكب من الأذى وتخفيفها، بحث مقدم إلى أسبوع العلوم الصحية الثامن، حلب، سوريا، 22-25 آذار مارس 1999، مطبوعات المجلس الأعلى للعلوم.

ويشير الموصلي في دراسته في ندوة تنظيم المرور والنقل في المدن العربية (1991) إلى أن العنصر البشري يتسبب في (85%) من مجموع الحوادث المرورية¹.

والجدول رقم (04) يبين مدى مسؤولية الأفراد في وقوع الحوادث في بعض المدن العربية.

البلد	نسبة أخطاء العنصر البشري
الجزائر	89,41%
تونس	94,42%
المغرب	70%
ليبيا	85%
الكويت	90%
الأردن	99,1%
سلطنة عمان	98%

(المصدر: طاطاشاك محمد، 2001)²

والملاحظ من الجدول أعلاه ومن دون إجراء مقارنات بين الدول لخصوصية كل دولة فيما يخص نسبة النمو الحضري والتحضر، أن نسبة أخطاء الأفراد أكبر من 70% في جميع الدول، وهذا يفسر الحاجة الماسة للوعي والتوعية المرورية.

1 محمد سعد الدين بيان، التربية المرورية. مدخل في إعداد المعلم، جامعة نايف للعلوم الإنسانية، الرياض، السعودية، ط1، 201، ص 16.

2 طاطاشاك محمد، الإستراتيجية المعتمدة في الوقاية من الحوادث المرورية، مجلة الشرطة، ص 62.

إن التطور الفني والتقني للمركبات الحديثة يضع الفرد أمام واجبات، تتطلب منه قدرات نفسية وحركية خاصة للتعامل معها، كما يلقي على عاتق المسؤولين بأجهزة الشرطة المرورية، مسؤوليات كبيرة للحفاظ على أمن الأفراد وسلامتهم، ولذلك لا بد من تكاتف جهود أجهزة الشرطة مع الأجهزة التربوية، لإجراء الأبحاث العلمية والاستفادة من نتائجها، في وضع خطط تربوية تثقيفية لتربية الأفراد في مجال الوعي المروري، ما "يكسب الفرد الخبرات المتنوعة المرتبطة بالمجال المروري، من خلال إستراتيجيات للتعلم والتعليم، تبنى على الممارسات العلمية التي تساعد على تحقيق أهداف التربية المرورية وتنمية سلوكيات الفرد المرورية السليمة"¹.

يتسم هذا العصر (عصر التقنية) بالزيادة الواضحة والهائلة في استخدام المركبات، وبالكثافة العالية في الطرق، التي صارت مجالا مشتركا بين الإنسان والآليات، ما جعل توعية الفرد بالحفاظ على نفسه، وعلى من حوله أمرا ضروريا، ولذلك لا بد من النظر في ثقافة الفرد المرورية، باعتباره هدف التنمية ووسيلتها وباعتبار الثقافة المرورية ليست قضية مؤسسة بعينها في المجتمع فقط، وإنما هي مسؤولية المجتمع كله².

للمشكلة المرورية مظاهر عدة بدءا من الاختناقات المرورية وما يسفر عنها من هدر للوقت والوقود، إضافة إلى الضغط العصبي على الأفراد مستعملي الطريق (السائقين، المشاة)؛ إلى الحوادث المرورية والنتائج الوخيمة والخسائر الاجتماعية والاقتصادية والنفسية

1سهم بدر، كيف تحقق التربية المرورية والأمان لأطفالنا، جريدة البيان، 1998.

2عمر أبو عون، التربية المرورية ودورها في السلامة العامة والفردية، وزارت التربية في الجمهورية العربية السورية، مديرية المناهج والتوجيه، دمشق، 2003.

الناجمة عنها، إلى تلوث البيئة وما ينتج عنها من أمراض جسيمة ونفسية، ولذلك تكاثفت الجهود وتعاضم الاهتمام بالمشكلة المرورية على المستويات المحلية والدولية، وصار التعلم من أجل البيئة اتجاهاً وفكراً وفلسفة تهدف إلى تكوين فرد يتحلى بخلق أو ضمير بيئي يحدد سلوكه، ويؤثر في اتخاذ قراراته¹.

إن التعليم داخل المؤسسات التعليمية يسهم في تكوين الاتجاهات، وتعديل بعضها ومعالجة السلوكيات والاتجاهات السلبية غير المطلوبة، إذ أن إدخال المواد الخاصة بقانون المرور وآداب وقواعد السير في الطريق والدلالات الخاصة بالعلامات والإشارات المرورية والمناهج الدراسية سوف يسهم بدرجة فاعلة في خلق ثقافة مرورية لدى المتعلمين، وتكوين اتجاهات إيجابية تعاونية مع رجال المرور، فضلاً عن تنمية وعي المتعلمين بالمشكلة المرورية².

ولإبراز مدى الحاجة للثقافة المرورية من الضروري أن نتعرض لخصائص المشكلات ذات العلاقة بتدني الوعي والثقافة المرورية.

ومن أهم خصائص المشكلة المرورية³:

أ- إن المشكلة المرورية هي مشكلة حيوية؛ بمعنى أنها ترتبط ارتباطاً وثيقاً بمجرى حياة الأفراد من حيث سلامتهم وأمنهم واقتصادهم.

1رياض الجبان، تطوير برامج للتربية البيئية وفق نظرية النظم لإعداد المعلم أثناء الخدمة، رسالة دكتوراه غير منشورة، جامعة دمشق، كلية التربية، سوريا.

2محمد سعد الدين بيان، مرجع سابق، ص 18.

3مجموعة أبحاث مقدمة في ندوة مشاكل المرور في العالم، منظمة المدن العربية، المعهد العربي لإنماء المدن، الرياض، 1982.

ب- مشكلة متفاقمة في حدتها، يدل خطها البياني على التصاعد على نحو يطغى على الحلول المنفذة في هذا المجال، مع ملاحظة استمرار التطور والنمو والزيادات المطردة في أعداد المركبات وحركة المشاة والنقل.

ج- مشكلة متعددة الأسباب والعوامل، تتطلب لمواجهتها برنامجا شاملا ومدروسا يواجه الأسباب المختلفة.

د- مشكلة عامة في محليتها، عالمية في نطاق يمس ائرها جميع أفراد المجتمع على اختلاف أعمارهم وأجناسهم ومستوياتهم الثقافية والمهنية والاجتماعية، لذلك فإن الثقافة المرورية وعلى كل المستويات ولجميع الأفراد، هي الأساس في خلق الوعي لدى مستعملي الطريق وإرشادهم، وذلك لخلق الاهتمام الكافي بمشكلات المرور وكيفية معالجتها وإشراك جميع أفراد المجتمع في العمل على تحقيق السلامة والأمن في الطرقات.

ولهذا لا بد من الاهتمام بالتربية المرورية على أنها بعد تربوي وحضاري لمواجهة المخاطر والمشكلات البيئية والاجتماعية والاقتصادية والسكانية الناجمة عن المرور، وذلك باكتساب المتعلمين القيم والمهارات والمعارف المرورية¹.

ولكن السؤال الذي يمكن طرحه: ما السبيل إلى نشر الثقافة والوعي المروري؟

يظهر من السؤال المطروح إلى أن هناك حاجة أو وسيلة أخرى ألا وهي التوعية المرورية أو نشر الثقافة المرورية والتي تهدف إلى إيجاد وعي مروري، وهو أحد أهم الجهود المبذولة على الصعيدين العالمي والعربي من أجل مواجهة المشكلة المرورية، كما أنها تطور

1 محمد سعد الدين بيان، مرجع سابق، ص 19.

إستراتيجيات وبرامج توعية مرورية تسعى إلى الاستجابة الواعية لمجمل التطورات الحاصلة في الحياة المرورية العربية.

وفي هذا السياق تتزايد الحاجة إلى القيام بحملات التوعية المرورية، بحيث أصبحت هذه الحملات تشكل ملجأ أساسيا، وربما مركز الثقل الأساس في عملية التوعية المرورية التي تسعى الأجهزة المرورية إلى تحقيقها¹.

ولكن المفارقة التي تفرض نفسها في الحياة المرورية العربية تتمثل في أن الحوادث المرورية والمخالفات المرورية، وبالتالي تكاليف المشكلة المرورية وآثارها لم تنخفض في معظم الدول العربية، وهنا تبرز تساؤلات حول مدى فعالية الثقافة المرورية لدى مستعملي الطريق، والأسباب الكامنة وراء تدني وأحيانا فقدان الوعي المروري لدى الأفراد؟ والتوعية المرورية تعبر عن منظومة السياسات والخطط والبرامج الهادفة غلى إنتاج مضامين ووسائل تتعلق بمختلف جوانب الحياة المرورية.

ويمكن تحديد أهم خصائص التوعية المرورية وشروطها على النحو التالي:

1- الاستمرارية: التوعية المرورية عبارة عن عملية تتصف بالاستمرارية والديمومة، فهي بالتالي عملية مستدامة، وليست مجرد حدث أو مجموعة أحداث متفرقة، أو مجرد فعالية أو مجموعة فعاليات متناثرة، بل هي عملية مستمرة دائمة.

1 أديب محمد خضور، مرجع سابق، ص 13.

2- المنهجية والتماسك: التوعية المرورية عملية منهجية منتظمة ومتماسكة، تحدد أسسها ومنطلقاتها وأهدافها، وتضع الخطط والبرامج الكفيلة بتحقيق هذه الأهداف وهذا ما يفسر كون التخطيط والبرمجة هما الدعامتان القويتان اللتان تقوم عليهما التوعية المرورية¹.

3-2- مقومات الوعي أو الثقافة المرورية:

يمكن إجمال مقومات الثقافة المرورية في آليتين أساسيتين هما:

- أ- تعليم أفراد المجتمع وتدريب رجل الأمن من خلال برامج تدريبية من أجل ممارسة واجباتهم بفاعلية وتسمى بالتربية المرورية.
- ب- إيجاد وسائل اتصال مناسبة يمكن بواسطتها إيصال المعلومات والحقائق لأفراد المجتمع: أجهزة المرور، الأسرة، المدرسة، مؤسسات المجتمع المدني، وسائل الاتصال، وتسمى جميعا التوعية المرورية.

3-2-1- التربية المرورية

ترتبط مشكلة المرور، تلك المشكلة التي تعانيها أغلب الدول ارتباطا عضويا مباشرا بسلوك الأفراد في المجتمع، ومدى التزام مستعملي المركبات بنظام المرور وآدابه، الأمر الذي يؤثر تأثيرا كبيرا في أبعاد المشكلة.

ولما كانت المشكلة المرورية مشكلة سلوكية الأصل، ارتبط الأمر بالفرد وما تنشأ عليه من قيم وفضائل، وارتبط أيضا بمقدار اهتمام المجتمع بهذا النظام وحرصه على تنفيذه نوا وروحا.

1 أديب محمد خضور، مرجع سابق، ص 13.

3-2-2- العلاقة التكاملية بين التربية المرورية وأنواع التربية المختلفة

1- التربية الأخلاقية: يقصد بالتربية الأخلاقية "مجموعة المبادئ الخلقية والفضائل السلوكية والوجدانية التي يجب أن يتلقاها الفرد ويكتسبها ويتعود عليها منذ نعومة أظافره حتى يصبح شابا ويخوض خضم الحياة"¹.

وهنا تبرز مسؤولية الأسرة في حماية أفرادها من الخطورة وذلك من خلال إعطاء القدوة الصالحة بالالتزام بقواعد المرور وآدابه.

2- التربية الاجتماعية²: ويقصد بها "تأديب الفرد منذ أن يعقل على التزام الآداب الاجتماعية الفاضلة لكي يظهر الفرد في المجتمع على خير ما يظهر به من حسن التعامل والأدب والالتزان والتصرف السليم"، إذن التزام الفرد السلوك المروري المنشود يرتبط أشد الارتباط بتلك المعايير والقيم وأنماط السلوك المروري التي نشأ عليها الفرد منذ نعومة أظافره.

3-2-3- أهداف التربية المرورية

حدد المؤتمر العربي للمرور المنعقد في القاهرة عام 1972م أهداف التوعية المرورية على

النحو التالي:

أ- تبصير الفرد بمشكلات المرور وأثرها في سلامة وصحة مصالحه، وفي الاقتصاد القومي، وما يبذل من وسائل وأساليب لمعالجتها.

1 بهاء الدين إبراهيم سلامة، الصحة والتربية الصحية، دار الفكر العربي، القاهرة، ط10، 2001، ص 31.

2 المرجع السابق، ص 38.

ب- تعويد الفرد على ممارسة السلوك الصحيح لقواعد المرور وآدابه ممارسة طوعية باعتباره ضرورة قومية إلى جانب ما يعطيه مظهر الحركة السليمة من فكرة حضارية مشرقة.
ج- شرح قوانين السير وقواعد المرور وآدابه بأسلوب محبب ومشوق، وبشكل مستمر ومنتظم.

د- تنمية روح التعاون وبث الألفة والمساعدة بين مستعملي الطريق.

هـ- خلق العلاقة الطيبة والثقة المتبادلة بين المواطن ورجل المرور¹.

أما أهداف التربية المرورية في المناهج الدراسية فتشمل:

أ- التعرف على أنواع وسائل النقل ووظائفها على حياة الإنسان، مع إدراك فوائد حسن استخدامها، وخطورة سوء استعمالها.

ب- اكتساب المهارات الضرورية اللازمة في مجال تعامل المتعلم مع وسائل النقل.

ج- تنمية الوعي لدى المتعلم بالجهود التي تبذل من أجل بناء وإصلاح الطرق ووضع الشاخصات الطرقية لتحقيق السلامة المرورية.

د- تنمية الآداب المرورية في نفوس المتعلمين².

واستنادا إلى ما سبق، يمكن القول: إن التربية المرورية تنتزل في المنظومة التربوية وجها من وجوه التربية الشاملة التي تعد المتعلم للحياة الاجتماعية من خلال تزويده بالمفاهيم المرورية في مجالات التربية الثلاثة:

1 محمد سعد الدين بيان، مرجع سابق، ص 69.

2 فاروق الموصللي، مرجع سابق، ص ص 221-222.

المعارف: مفاهيم وحقائق حول القوانين والمبادئ العامة للمرور.

المهارات: مهارات عقلية وفنية واجتماعية وحركية لتقادي بعض المشكلات المرورية.

المواقف والقيم: مواقف خلقية تسعى التربية المرورية لغرسها في سلوك المتعلم لمواجهة

حالات المرور والحوادث والإسعافات الأولية¹.

3-2-4- خصائص التربية المرورية

أ- المرونة: ويقصد بها المرونة في صياغة محتوى النشاط، بحيث يصلح للبيئات المختلفة والمرونة في ترتيب الأنشطة وفقا لطبيعة المراحل العمرية والبيئات والمرونة في أهمية المعارف والمهارات المتضمنة، والمرونة في الدور القائم على التنفيذ، وكذلك المرونة في موقع تنفيذ النشاط.

ب- التنوع: ويقصد به تنوع الأداء بين الدارسين، وتنوع طرائق التدريس وتنوع أساليب الإشراف والمتابعة، وتنوع أساليب التقويم.

ج- الواقعية: ويقصد بها واقعية التمثيل للأشياء والمواضيع².

3-2-5- أبعاد التربية المرورية³:

تتعلق التربية المرورية من ضرورة تغيير المواقف والسلوك والمفاهيم التي اعتادها الأفراد في المجتمع إزاء أنظمة المرور وآدابه، ليس على أساس الخوف من العقاب القانوني، وإنما بالإدراك لها وتفهمها والانصياع الذاتي لها واحترامها.

1 عمر أبو عون، مرجع سابق، ص 02.

2 محمد سعد الدين بيان، مرجع سابق، ص ص 70-71.

3 عمر أبو عون، مرجع سابق، ص 03.

ولما كانت التربية عملية نمو وتطور وتشكيل حياة الأفراد في المجتمع حتى يتمكنوا من اكتساب المهارات والقيم والاتجاهات وأنماط السلوك التي تساعدهم على التعامل مع بيتهم، كان للتربية المرورية أبعاد عدة:

1- البعد المروري: ويرتبط بقواعد المرور والانضباط وفق تشريعات معينة.

2- البعد البيئي: ويرتبط بالحفاظ على عناصر البيئة ومصادرها وحماية كل منهما ما يندرج تحت التربية البيئية.

3- البعد الأمني: ويرتبط بالتعامل مع الغرباء والأشياء في الطريق، ويدعو إلى إبعاد مصادر القلق والتوتر في الطريق ومحاولة البعد عنها.

4- البعد الاجتماعي: ويرتبط بآداب التعاملات في الطريق مع كبار السن، وإتباع الأعراف المتعلقة بالمجتمع.

5- البعد الصحي: ويرتبط بالنظافة والوقاية والصحة العامة وتلوث البيئة.

6- البعد القراري: ويرتبط باتخاذ الفرد للقرار فيما يتعلق بأي أمر من أمور الطريق¹.

3-2-6- أسس التربية المرورية

تعتمد التربية المرورية على أساسين هما:

1- الأساس البيئي: ويرتبط بمكونات البيئة المحيطة بالفرد (البيئة البشرية والمادية والطبيعية) مثل:

أ- الكائنات الحية المتحركة كالأفراد والحيوانات.

1 المرجع السابق، ص 03.

ب- الطرق وسبل الانتقال وما يرتبط بها من منشآت ومبان وارتباطها بحركة المرور، مثل إشارات المرور...

ج- الظواهر الطبيعية والأحوال اليومية، مثل الليل والنهار، والشتاء والصيف، والمطر والضباب، وعلاقة كل ذلك بحركة المرور ووسائل النقل.

2- الأساس السلوكي: "ويرتبط به كل ما يجري من حركة في عالم المرور سواء كانت حركة الأفراد الذاتية، أو سلوكه المرتبط بحركة المرور، وقدرته على التصرف في المواقف المرورية"¹.

مما سبق يتبين أن الوعي المروري الذي تنشده التربية المرورية لا يعني فقط تبسيط المفاهيم الأخلاقية والنظم والتعليمات ذات العلاقة بكيفية استخدام المركبة والطريق، ووضع المنبهات الضرورية، والأساليب التي تجعل الالتزام بصورة ذاتية مسألة مسلم بها لتعلقها بحياة وسلامة أفراد المجتمع واستقراره، وإنما تعني "تربية متكاملة لبناء الشخصية في الجوانب المعرفية والمهارية والوجدانية؛ شخصية واعية بالحركة المرورية وآدابها"²، وعندما يتحقق ذلك يمكن التحدثنا لوصول إلى أنموذج الفرد الواعي والملتزم بالسلوك المنشود.

3-2-7- التربية المرورية عملية تعليمية علمية:

التربية المرورية هي جزء من عملية التعلم، فهي تهدف إلى تطوير المعارف والمهارات والوجدان لدى الفرد، أي تطوير السلوك الإنساني لديه، إذ أن السلوك الفردي هو مصدر كل

1 سهام بدر، نحو إستراتيجيات للتربية المرورية في رياض الأطفال، بحث مقدم إلى ندوة أمن الطفل: الجانب الأمني في تربية الطفل، مركز البحوث والدراسات في القيادة العامة لشرطة دبي، دبي، الإمارات العربية المتحدة، 1998، ص 21.

2 المرجع السابق، ص 21.

القيم في حياة المجتمع، وهو جماع كل النشاط الإنساني في مختلف مجالات الحياة، وتنعكس آثار السلوك الإنساني الإيجابية والسلبية عليه وعلى من يحيطون به ويتعاملون معه، سواء بشكل مباشر أو غير مباشر¹.

تعتمد التربية المرورية على الأساليب التربوية الحديثة للوصول إلى اكتساب المعلومات المرورية وتغيير الاتجاهات، إذ تنطلق التربية المرورية من بعض المبادئ الأساسية لعملية التعلم، ومن هذه المبادئ:

- 1- مبدأ الهدف: يتحقق التعلم من خلال سعي الفرد إلى تحقيق أهداف يرغبها.
- 2- مبدأ الاستجابة: إن التعلم يتضمن تغيير الأفراد لسلوك ما، واستبداله بسلوك آخر استجابة لمؤثر ما.
- 3- مبدأ الرغبة: تتحدد سرعة التعلم بمدى رغبة الإنسان في تحقيق النتائج التي يسعى إليها.
- 4- مبدأ الترابط: تتربط خبرات الإنسان مع مفاهيمه واتجاهاته، وبالتالي فإن قدرته على التعلم الجيد تتوقف على ما سبق تعلمه فعلا.
- 5- مبدأ الطاقة: لكل فرد قدرة معينة على تغيير أنماط السلوك².

واستنادا إلى ما سبق يمكن استخلاص أنه لكل فرد مقدرة خاصة على تغيير أفكاره وتجاربه وسلوكه، ويتفاوت الأفراد في تلك المقدرة، وأن التعلم هو عملية تعديل وتطوير في السلوك الإنساني، وأن الأفراد لا يتعلمون من مجرد نشر المعلومات المرورية، بل إن هناك

1 علي السلمي، إدارة السلوك الإنساني، ط10، دار غريب للطباعة والنشر، عمان، الأردن، 1997، ص 130.

2 علي السلمي، مرجع سابق، ص 223.

دوافع واستعدادات لدى الفرد تساعده على تعلم التربية المرورية. ومن أهم هذه الدوافع تلك التي ترتبط بالحاجة للأمن والطمأنينة، فما يتعلمه الفرد يتوقف إلى حد كبير على دوافعه واستعداداته للتعلم، كما أن الفرد يتعلم بفاعلية أكبر عندما يعتمد على الممارسة الحقيقية في تعلمه، "فالتعلم الفعال هو التعلم الذي يمارس فيه المتعلم خبرات التعلم ذاتيا"¹.

إن الفرد يمكن أن يغير من سلوكه إذا تم توجيهه توجيهها صحيحا، وإذا شعر أيضا أن سلوكه الجديد سيؤدي إلى نتيجة تتفق مع رغباته وحاجاته الشخصية.

3-3- التوعية المرورية:

تعتبر التوعية المرورية المقوم الثاني الذي تقوم عليه الثقافة المرورية ونشرها داخل المجتمع، وهي عبارة -أي التوعية المرورية- عن منظومة السياسات والخطط والبرامج الهادفة إلى إنتاج مضامين ورسائل تتعلق بمختلف جوانب الحياة المرورية، وتقوم بنشاطات وفعاليات مختلفة، وتستخدم وسائل اتصالية مختلفة من أجل نشر هذه المضامين والرسائل التي تشكل خطابا توعويا متكاملًا، إلى مختلف الشرائح الاجتماعية ومختلف الجماهير المعنية بالمسألة المرورية².

ويمكن تحديد أهم خصائص التوعية المرورية وشروطها على النحو التالي:

1 عدنان زيتون، التعلم الذاتي -إستراتيجية تربوية معاصرة، د. ط، مطبعة ألف باء الأديب، دمشق، 1999، ص 57.

2 أديب محمد خضور، مرجع سابق، ص 14.

أ- **الاستمرارية:** التوعية المرورية عبارة عن عملية تتصف بالاستمرارية والديمومة، فهي بالتالي عملية مستدامة، وليست مجرد حدث أو مجموعة أحداث متفرقة، أو مجرد فعالية أو فعاليات متناثرة، بل هي عملية مستمرة دائمة.

ب- **المنهجية والانتظام والتماسك:** التوعية المرورية عملية منهجية منتظمة و متماسكة تحدد أسسها ومنطلقاتها وأهدافها، وتضع الخطط، والبرامج الكفيلة بتحقيق هذه الأهداف، وهذا ما يفسر كون التخطيط والبرمجة هما الدعامتان القويتان اللتان تقوم عليهما التوعية المرورية.

ج- **الشمولية:** التوعية المرورية عملية شاملة، بمعنى أنها تشمل مختلف المجالات المرورية، وجميع جوانب الحياة المرورية. وتستهدف الوصول إلى جميع الشرائح الاجتماعية.

د- **التكامل:** التوعية المرورية عملية متكاملة لأنها تهتم بمختلف الأطراف المعنية بالمسألة المرورية (البشرية والهندسية والقانونية والعمرانية...) وتهتم بمختلف جوانب المشكلة المرورية (الاقتصادية والنفسية والاجتماعية والبيئية)، وتتطلب من حقيقة مفادها أن هذه الأطراف متكاملة، وبالتالي فإن الجهد التوعوي المروري يجب أن يكون متكاملًا¹.

هـ- **التجدد والتطور:** التوعية المرورية عملية متجددة متطورة، بحيث تستطيع أن تواكب المتغيرات الحاصلة في الحياة الاجتماعية (أنظمة وتقنيات وقوانين وأنماط معيشة ومتغيرات ديمغرافية واجتماعية واقتصادية...)، التي تترك آثارها الهامة على الحياة المرورية.

لذلك فإن للتوعية المرورية جانبها الإبداعي والتفاعلي مع الواقع الموضوعي بشقيه الاجتماعي والطبيعي (ومن ضمنه المروري) المتغير باستمرار، وهذا ما يستدعي ضرورة

1 أديب محمد خضور، مرجع سابق، ص 14.

التجديد والابتكار في مضامين التوعية المرورية في الخطاب المروري، وفي الوسائل والموضوعات وأساليب المعالجة المستخدمة.

و- **الاتفاق مع الإستراتيجية المرورية:** يجب أن يتم التخطيط للتوعية المرورية وتحديد برامجها وأهدافها ضمن الإطار العام للإستراتيجية المرورية، وبما يتفق مع هذه الإستراتيجية، ويسهم في تحقيق أهدافها في مختلف مجالات الحياة المرورية.

ز- **التفاعلية:** التوعية المرورية الناجحة هي التي تبتعد عن التلقين والإكراه وتعتمد أسلوب التفاعل، وتتجح في رفع فاعلية الأفراد وتفاعلهم مع الأهداف الإستراتيجية للتوعية المرورية.

ح- **التوعية أسلوب وقائي طوعي:** بمعنى أن التوعية هي أحد أساليب الوقاية، وهي لا تفرض بقانون، ولكن ينفذها الأفراد انطلاقاً من اعتبارات وأحاسيس تتحرك لديهم لدى استشعارهم بالخطر¹.

3-3-1- أهداف التوعية المرورية

تهدف التوعية المرورية وفق الخصائص التي حددت سابقاً، تحقيق الأهداف الإستراتيجية الأربعة التالية:

1 ماهر جمال الدين، التخطيط للتوعية المرورية "مجلة الفكر الشرطي"، المجموعة 8، العدد 4، جامعة نايف للعلوم الأمنية، السعودية، 2000، ص

أ- تكوين نسق معرفي مروري لدى مختلف الأطراف المعنية بالمسألة المرورية عن مختلف جوانب الحياة المرورية.

ويتطلب تحقيق هذا الهدف تقديم معلومات وبيانات وحقائق من شأنها تعريف الفرد بحقائق الأحداث والتطورات والمشاكل المرورية. إن من شأن هذه المعلومات أن تتيح للمعني بالمسألة المرورية أن يكون على اطلاع معرفي بوقائع الحياة المرورية، وهذا من شأنه أن يؤدي تراكميا إلى تكوين النسق المعرفي المروري لدى الفرد والمجتمع، إن المعلومات والحقائق والبيانات والمعارف التي يتم تقديمها إلى المتلقي المناسب، وفي الوقت المناسب، وبالوسيلة المناسبة، هي الأساس الذي تنطلق منه عملية التوعية، وهي الأرضية الصلبة التي يبنى عليها الوعي المروري¹.

وحتى تستطيع عملية تقديم المعلومات والحقائق أن تسهم بشكل فاعل في تكوين النسق المعرفي المروري للفرد والمجتمع، يجب أن تتوفر فيها الشروط التالية:

1- يجب أن تتم عملية تقديم المعلومات المرورية في ضوء الاستراتيجية العامة التي تبنتها الدولة والمجتمع، وبما ينسجم معها، ويسهم في تحقيق أهدافها.

2- يجب تقديم الوقائع والمعلومات ذات المغزى والمعنى والدلالة، والتي من شأنها تمكين المواطن من معرفة الحدث أو الظاهرة أو التطور.

3- يجب تقديم الوقائع والمعلومات بشكل منهجي ومنتظم من منظور قادر على أن يحقق الهدف المطلوب من تقديم هذه المعلومات.

1 أديب محمد خضور، مرجع سابق، ص 15.

4- يجب الحرص على تقديم المعلومات والوقائع والحقائق الصحيحة والشفافة وفي الوقت المناسب وبالوسيلة المناسبة للمتلقي المناسب.

5- يجب ملائمة كمية ونوعية المعلومات ومعايير اختيارها وطرق جمعها ومعالجتها وأساليب تقديمها بما يتناسب مع الوسيلة الاتصالية المستخدمة في نقلها وإيصالها، ومع الشريحة الاجتماعية المستهدفة¹.

إن نوعية وكمية المعلومات المرورية التي قد يتضمنها برنامج تلفزيوني مروري تختلف من حيث الانتقاء والمعالجة والتقديم وعن كمية المعلومات التي يتضمنها تحقيق صحفي عن مشكلة مرورية في مجلة دورية متخصصة موجهة لجمهور متخصص ومعني بقضايا المرور.

6- يجب عدم الاكتفاء بتقديم معلومات عامة مثل "زيادة السرعة هي السبب وراء معظم حوادث السير"، بل لابد من تقديم معلومات وحقائق دقيقة ومحددة مثل:

7- كلما ازدادت السرعة طالت المسافة المطلوب تركها للتوقف الآمن.

8- كلما ازدادت السرعة قل الوقت المتاح أمام السائق لتحديد الخطر واتخاذ رد الفعل تجاه الحوادث المحتملة، ومن ثم القيام بالتصرف المناسب.

9- كلما ازدادت السرعة ازداد خطر انزلاق السيارة أو انقلابها في المنحنيات.

10- كلما ازدادت السرعة تفاقم الخطر في حالة انفجار أحد الإطارات.

11- كلما ازدادت السرعة ازدادت قوة الارتطام عند وقوع تصادم.

1 أديب محمد خضور، مرجع سابق، ص 16.

إن من شأن تقديم معلومات عملية من هذا النوع أن يجسد المعلومة العامة، ويعطيها صفة الملموسية ويربطها بالممارسة العملية ويبيدها بالتالي عن التنظير والتجريد.

ب- تكوين نسق فكري مروري لدى الفرد والمجتمع فيما يتعلق بمختلف جوانب الحياة المرورية

ويتم تحقيق هذا الهدف من خلال الأنواع الصحفية ذات الطابع الفكري والتحليلي والحواري التي تستخدمها مختلف وسائل الإعلام والاتصال الجماهيري (وذلك مثل التعليق والمقال والحديث والتحقيق والندوة والدراسة). كما يمكن تحقيقه من خلال الندوات والمحاضرات والأفلام الوثائقية والمطويات¹.

ج- تكوين نسق اتجاهات مروري متساوي ومتكامل لدى الفرد والمجتمع إزاء الجوانب المختلفة من المسألة المرورية

تسعى التوعية المرورية بشكل منهجي ومنتظم لزرع اتجاهات مرورية جديدة وسليمة، ولتغيير أو لتعديل اتجاهات مرورية خاطئة.

تتكون الاتجاهات من عناصر معرفي وفكري ووجدانية وسلوكية، ولذلك يجب أن تدرك التوعية المرورية هذه العناصر، وتعرف كيف تستخدمها. حيث من الثابت علمياً أن الاتجاهات مكتسبة وقابلة للتغيير.

وتستطيع التوعية المرورية تكوين نسق اتجاهات مروري متكامل، يسهم في تحقيق الوعي المروري وفي ضمان السلامة المرورية، طبعاً من المهم أن تنجح التوعية المرورية في تكوين

1 أديب محمد خضور، مرجع سابق. ص 21.

اتجاه معين إزاء مسألة معينة (ربط حزام الأمن، عدم تجاوز السرعة المحددة، العبور من الأماكن المخصصة للمشاة، فحص المركبة قبل وبعد استخدامها... الخ).

ولكن المهم أكثر أن تتجح هذه التوعية في تكوين منظومة متسقة ومتكاملة من الاتجاهات إزاء مختلف المسائل المرورية. إن من شأن هذه المنظومة أن تقوي البعض الآخر وأن تكون بالتالي عصية على الاختراق... وهذا ما يستدعي أن تكون التوعية المرورية شاملة ومتكاملة.

كما يستدعي نشر التوعية وفق معطيات علم النفس المروري الذي أصبح فرعاً بارزاً في ميدان الدراسات النفسية يقوم على افتراض أساسي مفاده أن التعرف إلى المشكلات المصاحبة لقيادة السيارات يؤدي إلى تزايد الوعي بها، ومن ثم رسم مخططات سلوكية لتفاديها. كما يهدف هذا العلم إلى تنمية أطر وقائية تحفظ لسائقي السيارات حياتهم، وتحول التفاعلات النفسية، الاجتماعية المصاحبة لسلوك قيادة السيارة إلى تفاعلات سليمة¹.

د - تكوين نسق قيمي سلوكي مروري لدى الفرد والمجتمع

من الثابت تأثير منظومة القيم الفردية والجمعية على السلوك الفردي والجمعي، ولذلك يجب أن تسعى التوعية المرورية إلى تكوين نسق قيمي مروري يتضمن القيم الإنسانية (التي تدفع إلى الحفاظ على حياة الفرد وحمايته من الأخطار، والقيم الوطنية) التي تدفع إلى الحفاظ على الثروة الوطنية وتخليص الوطن من الآثار الاقتصادية لحوادث المرور، وتغليب المصلحة العامة للوطن على المصلحة الفردية مهما كانت قيمتها، والقيم الاجتماعية (التي

1 المرجع السابق، ص ص 22-23.

تدفع إلى الحفاظ على تماسك المجتمع والحد من هذا الخطر المتمثل في تدمير الحياة الأسرية وإرباك الحياة الاجتماعية من جراء حوادث المرور)، والقيم الأخلاقية (التي تدفع باتجاه احترام القانون والنظام والغير، والحد من هذا الفلتان المروري الذي يدفع المجتمع ثمنه).

وتستطيع التوعية المرورية النجاح في تكوين هذا النسق القيمي من خلال إبراز النماذج والتجارب والسلوكيات المرورية الصحيحة والإيجابية، الفردية والجماعية، وكذلك من خلال نقد النماذج والتجارب والسلوكيات المرورية الفردية والجماعية السلبية والخاطئة.

هـ - تكوين نسق سلوكي مروري تتمثل فيه معرفة الفرد وفكره واتجاهاته وقيمه¹

من المهم جدا نجاح التوعية المرورية في تحقيق الأنساق المرورية المعرفية والفكرية والقيمية والاتجاهية، ولكن ما فائدة المعرفة والفكر والقيمة والاتجاه السليم إذا لم يترجم ذلك كله إلى سلوك؟ الكثيرون يرتكبون المخالفات المرورية وهم يعلمون أنها مخالفات، وهم يعون أضرارها أيضا، وهم يعلمون ذلك بغض النظر عن المستوى التعليمي والفئة العمرية، ولذلك يصبح مهما البحث عن السؤال: لماذا يرتكبون هذه المخالفات؟

إن الجواب عن السؤال السابق مفيد جدا لمخططي حملات التوعية المرورية، وهذا ما يؤكد أن الرسالة التوعوية المرورية ليست معرفية فقط، وليست اتجاهية فقط، ولكنها أيضا سلوكية.

1 أديب محمد خضور، مرجع سابق، ص 24.

يجب التمييز هنا بين نوعين من السلوك المروري، السلوك المروري الذي يقع ضمن المساءلة القانونية، والسلوك المروري الذي لا يشمل القانون. إن من مهام التوعية المرورية تعريف الفرد باحترام إشارات المرور وعدم قطع الطريق إلا في الأماكن المخصصة للمشاة، كما أن من مهامها تعريف السائق بضرورة وضع حزام الأمان وأن توضح له فوائده ومخاطر عدم وضعه؛ إن مهمة التوعية المرورية إيجاد قناعة ذاتية لدى المواطن تقوم على أساس المعرفة والفكر والقيمة والاتجاه، تدفعه للإقدام على هذا السلوك المروري السليم.

ونظرا لأن عدم الإقدام على هذا السلوك يلحق ضررا بالذات وبالغير، فرض المشرع عقوبات وغرامات على عدم الالتزام، ورغم ذلك يجب أن تراهن التوعية المرورية في تحقيق السلوك المروري السليم، ليس على العقوبة والغرامة، بل على القناعة الذاتية والالتزام الطوعي.

وثمة سلوك مروري طوعي لا يعاقب القانون على عدم القيام به، حين تتضمن التوعية المرورية دعوة شباب حي ما من مدينة خنشلة للإسهام في حماية التلاميذ من الحوادث المرورية، من خلال مساعدتهم في اجتياز المسالك والتقاطعات الصعبة، وتوجد آليات وأشكال تنظيمية مناسبة تتيح لهذا الشباب أن يترجم قناعته إلى سلوك.

والسلوك المروري السليم هو الهدف الاستراتيجي الذي تسعى إليه التوعية المرورية لتحقيقه، وهي تصبو إلى تحقيقه أساساً من خلال القناعة الذاتية والالتزام الطوعي، وليس فقط على قوة القانون ونظام الغرامات والعقوبات¹.

3-4- آليات نشر الثقافة المرورية:

ويقصد بها تلك الأساليب والوسائل المستخدمة في نشر الوعي والثقافة المرورية بين شرائح المجتمع المختلفة، لاسيما الفئات العمرية الصغرى التي تعتبر كمجال خصب ونقي لنشر الأفكار السليمة والعقائد الصحيحة.

إن حقيقة كون التوعية المرورية عملية مستدامة وشاملة ومتجددة تفرض ضرورة استخدام منظومة عريضة وواسعة من الوسائل المناسبة والكفيلة بتغطية مختلف مجالات الحياة المرورية والوصول إلى مختلف الشرائح الاجتماعية.

ومن أهم الأساليب المستخدمة في نشر الثقافة المرورية نجد:

3-4-1- إدخال التربية المرورية في المناهج الدراسية

مع تنامي أهمية التربية المرورية وضرورات تدريس المشكلة المرورية في التعليم النظامي والتعليم غير النظامي، ظهرت آراء متعددة ومتباينة حول أسلوب طرح الموضوعات المرورية في المناهج الدراسية، ويستخدم المدخلان الآتيان في إدخال التربية المرورية في التعليم هما:

1 أديب محمد خضور، مرجع سابق، ص26.

1- مدخل الدمج متعدد الفروع Multi disciplinary Approach⁽¹⁾

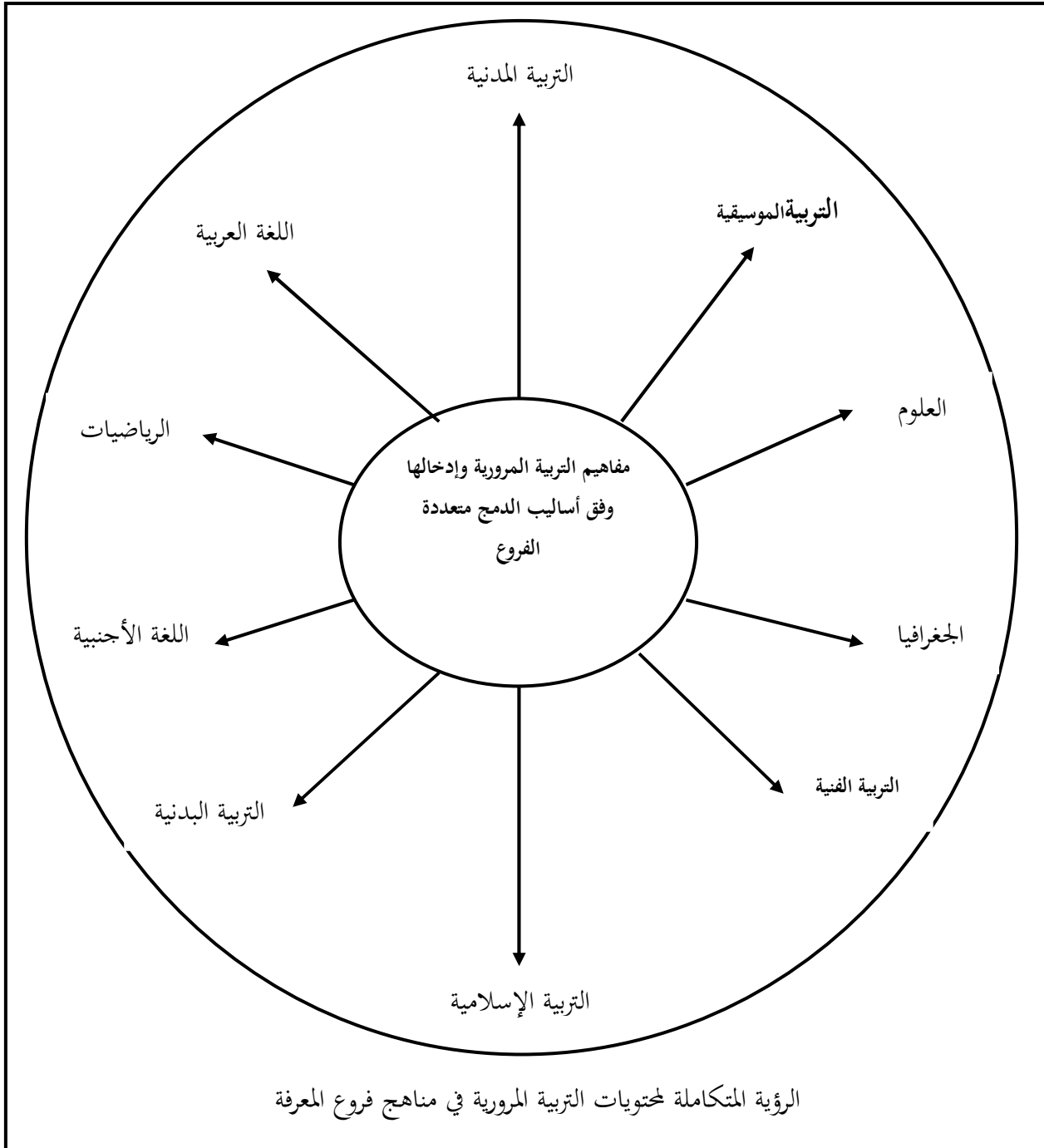
تقوم هذه المقاربة على إدخال أو دمج موضوعات التربية المرورية ومفهوماتها في مختلف المناهج الدراسية وخاصة في مرحلة التعليم الابتدائي، وهي تتدرج ضمن موضوعات مختلفة صحية وسكانية لتكوين الوعي المروري لدى المتعلمين، ويمتاز هذا المدخل بأنه يتلاءم مع النظرة الشمولية للتربية المرورية، ويسهم في دراسة المشكلة المرورية من جوانبها المتعددة، وتكوين قاعدة معرفية مرورية واسعة لدى المتعلم.

ويمتاز أيضا هذا المدخل بأنه لا يحتاج إلى مدرسين اختصاصيين بالتربية المرورية من جهة، ولا إلى تعديل الخطة الدراسية من جهة أخرى.

ولكن ما يعاب على هذا المدخل بأنه لا يسمح بالتعمق في مجالات التربية المرورية ويزيد من صعوبة التقويم، كما أنه يتطلب جهدا كبيرا وتنسيقا في عمليتي انتقاء المحتوى العلمي وبناءه في مناهج مواد دراسية متعددة.

1 محمد سعد الدين بيان، مرجع سابق، ص 26.

والشكل رقم (02) يوضح كيفية إدخال مفهومات التربية المرورية بحسب مدخل الدمج



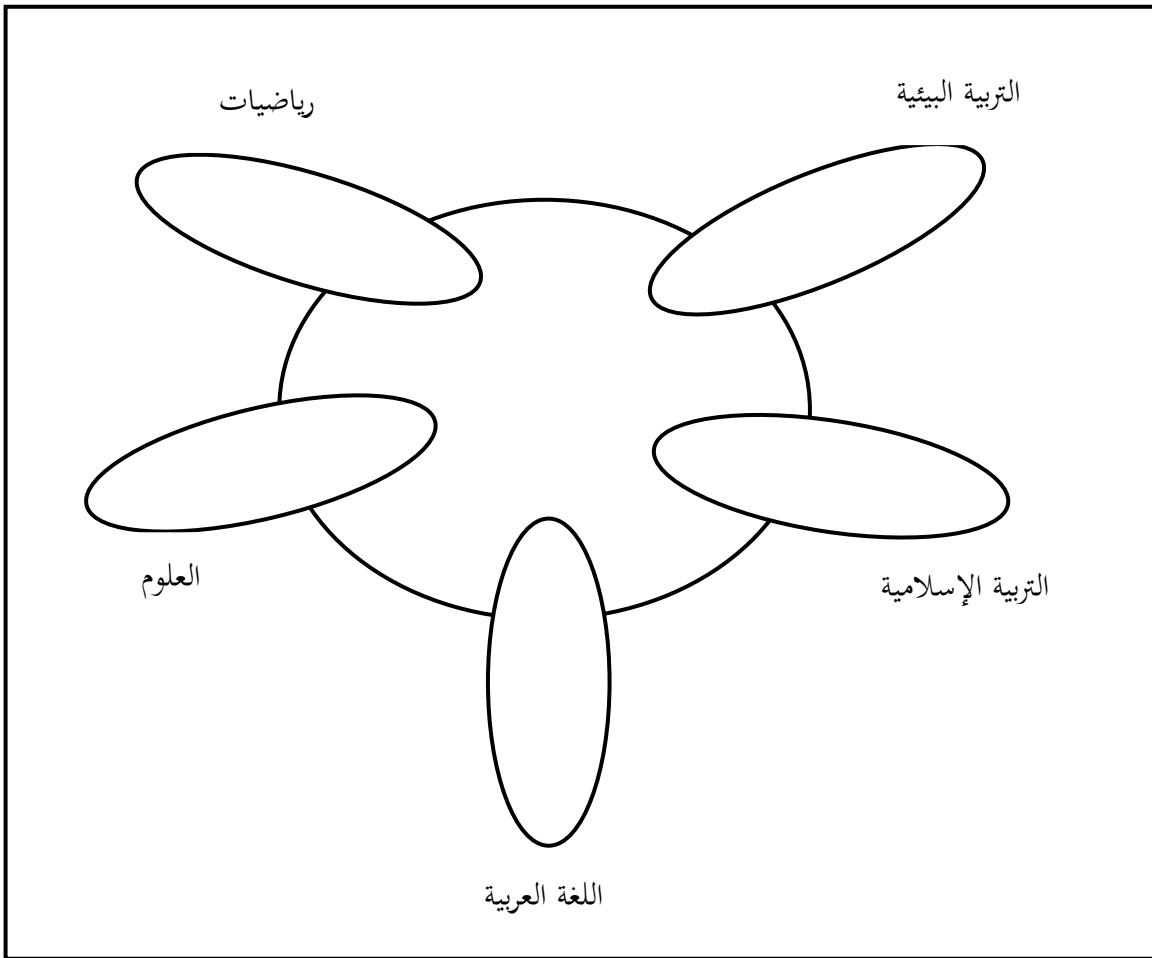
نقلا عن (عمر أبو عوف، 1997، ص 34) وبتصرف.

3-1-2- مدخل التخصص المتداخل Interdisciplinary Approach⁽¹⁾

يقوم هذا المدخل على اعتبار التربية المرورية موضوعا خاصا متكاملًا، ومادة دراسية متخصصة، إذ يتم إعداد منهاج خاص بالتربية المرورية.

ويؤخذ على هذا المدخل عدم توافر مدرسين اختصاصيين بالتربية المرورية، ولكنه يسمح بالتعمق في الموضوع.

والشكل رقم (03) يوضح كيفية إدخال مفهومات التربية المرورية بحسب مدخل التخصص المتداخل.



نقلا عن (سعد الدين بيان، ص 76) بتصرف.

1- محمد سعد الدين بيان، مرجع سابق، ص 86.

ب- استعمال وسائط مختلفة لنشر الثقافة المرورية

وتبرز هذه الآلية من خلال الدور الذي تلعبه كل مؤسسة فاعلة في المجتمع في نشر الثقافة المرورية وتربيت النشء على ذلك، وتتمثل عموماً هذه الوسائط في مؤسسات التنشئة الاجتماعية، ووسائل الاتصال الجماهيري المختلفة، وسيتم عرضها كالتالي:

3-4-2- دور المؤسسات التعليمية في نشر الوعي والثقافة المرورية

عقد المؤتمر العربي الأول للمرور في القاهرة عام 1972م وأصدر قرارات في التربية والتوعية المرورية منها:

أ- القيام بحملات لنشر الوعي المروري وفق خطة مدروسة على مدار السنة.

ب- إدخال مادة المرور في مناهج التعليم.

ج- تدريب طلاب الجامعات والمدارس على تنظيم حركة المرور.

د- التوسع في إنشاء مدارس تعليم وقيادة السيارات.

هـ- إشعار المواطنين بفداحة المشكلة المرورية، خاصة الحوادث المرورية⁽¹⁾.

تسهم المؤسسات التعليمية بمراحلها المختلفة بدور أساس في اكتساب الوعي المروري للمتعلمين وتنمية مهاراتهم نحو السلوك الصحيح بما تملكه من وسائل وتقنيات في عمليتي التعلم والتعليم، ويقصد بالمؤسسات التعليمية جميع المؤسسات الحكومية والخاصة التي تسهم

1 رباب جوني، تصنيف حوادث المرور وتنظيم استمارة الحادثة المرورية في دمشق، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة دمشق، كلية الهندسة المدنية، قسم هندسة النقل والمواصلات، دمشق، 2001، ص 62.

في تنمية علوم الفرد ومعارفه طوال حياته، والتي تبدأ بدور رياض الأطفال ثم المدرسة ثم الجامعات والمعاهد.

فالمدرسة والجامعة لهما تأثير إيجابي في طموح الأفراد وتطلعاتهم، وتسهم إسهاما كبيرا في تحديد النماذج التي يقتدي بها المتعلمون، ويمكن إجمال أهم الأدوار التي يمكن أن تسهم فيها المؤسسات التعليمية على النحو التالي:

أ- تطوير برنامج تعليمي للارتقاء بالسلوك المروري⁽¹⁾

الملاحظ على المناهج الدراسية بأنها قد أعطت بعدا مروريا، 'لا أن هذا البعد ما يزال قاصرا عن تحقيق أهداف التربية المرورية، وربما يفسر ذلك بعض السلوكيات السلبية التي يرتكبها مستعملي الطرق من جراء عدم الاهتمام واللامبالاة في تطبيق قواعد المرور وآدابه تطبيقا منتظما في حياتهم اليومية، وهذا هو الفارق بين الفرد العربي والفرد الغربي، فرغم أن قواعد وآداب المرور واحدة وموحدة، مع اختلاف طفيف، إلا أن المشكلة تكمن في الفعالية على حد قول مالك بن نبي في كتابه (مشكلة الثقافة).

لذلك قد يكون من الملائم إضافة برامج تربوية مرورية ضمن المناهج الدراسية، أو ضمن الحصص الإثرائية لطلاب المراحل التعليمية المختلفة وعلى أن يتم ذلك ضمن برامج أخرى لتصحيح الذهنيات والعقائد وتربية المتعلمين على المواطنة، وتغليب مصلحة الوطن مهما كان الثمن، ومهما كانت ضرورة المصلحة الفردية، عندئذ يمكن تحقيق الفعالية التي ينشدها مالك بن نبي وينشدها الجميع.

1 محمد سعد الدين بيان، مرجع سابق، ص 78.

ولعل تطوير برنامج مروري على هذا النحو يصير له الأثر الكبير في الارتقاء بالسلوك المروري ليس من خلال البرنامج المروري فقط، ولكن أيضا من خلال التواصل والتفاعل بين عناصر الحلقة التعليمية، ويكتسب فيها المتعلمين قدرا كبيرا من المهارات والسلوك والاتجاهات الإيجابية في مجال المرور⁽¹⁾.

واستنادا إلى ما سبق يتبين "أن التربية المرورية ليست معلومات تحفظ وحقائق تلقن، وإنما هي وعي يكتسب"، واكتساب شيء ما يكون المراحل السنوية المتقدمة؛ أي قبل العام السادس كما يرى علماء النفس، والتربية المرورية هي كذلك سلوك إيجابي يمارس، واتجاه يتكون، وعقيدة راسخة. ولذلك تركز البرامج التعليمية المرورية على تنمية السلوك في المجالات المعرفية والمهارية والوجدانية للفرد، واكتساب الفرد السلوكيات المناسبة وإعداده للحياة السوية في المجتمع⁽²⁾.

ب- إعداد المعلمين في مجال التربية المرورية

يجسد المعلم العلم والأخلاق والقدرة الحسنة في السلوك والمواقف، وكذلك يؤخذ من المعلم الأدب قبل وأكثر من العلم.

1 <http://www.ataiserlahedu.com/alaholaf.html>.2002 consulter le 25/02/2013.

2 علاء الدين البكري، أسباب وقوع حوادث مرور الأطفال والشباب وسبل الوقاية منها، مجلة الشرطة للدراسات والثقافة الشرطة، عدد 323، 2001، ص 50

فإذا كان المتعلم هو محور العملية التربوية "فإن المعلم هو حجر الزاوية في النظام التربوي، فهو عنصر أساس في أي موقف تعليمي إلى جانب أنه أهم المدخلات التعليمية، ويحدد نوعية مستقبل الأجيال لسنوات طويلة"⁽¹⁾.

ويساعد المعلم المتعلمين على الإلمام بالمشكلات المرورية، ويعمل على أن يكون لديهم وعياً مرورياً من خلال إكسابهم المهارات والقيم والمعارف المرورية اللازمة، والأهم من ذلك كله أن يكون قدوة للمتعلمين في سلوكه المروري، لأن التعليم والتنشئة بالقدوة عنصر مهم في عملية التوعية المرورية، ويمكن تحديد أهم الكفايات التي لا بد أن تتوافر في معلم التربية المرورية المتخصصة وذلك على النحو التالي:

- 1- أن يلم بالأسس الفلسفية للتربية في مجتمعه.
- 2- أن يوظف النظرية المعرفية والاتجاهات والعلاقات السلوكية السائدة في اختيار وتطوير منهاج متوازن يؤدي إلى إحداث أقصى حد ممكن من التغيرات السلوكية المرغوبة لدى المتعلمين.
- 3- أن يوظف نظريات التعلم السائدة، وخاصة المتعلقة بأسلوب حل المشكلات وفي عمليات اختيار المواد التعليمية لتحقيق أهداف التربية بفعالية عالية.
- 4- أن يختار أساليب تعليمية فعالة تتلاءم مع خصائص المتعلم، ومع التسهيلات التربوية، كالوقت والمال والعناصر البشرية، ويوظفها لفاعلية لتحقيق أهداف التربية المرورية.

1 خالد طه الأحمر، فاعلية طريقة التعليم الذاتي في تدريب معلمي المدارس الابتدائية في القطر العربي السوري، رسالة دكتوراه غير منشورة، جامعة دمشق، كلية التربية، دمشق، 1993، ص 03.

5- أن يقوم بالمنجزات في مجالات التربية والأساليب المستخدمة فيها بطريقة فعالة تشمل المجالين المعرفية والوجداني⁽¹⁾.

3-5- مشكلة الثقافة المرورية في الجزائر:

إن النمو الحضري السريع بشقيه، اتساع نطاق العمران وزيادة عدد السكان والتحضر له تأثير مباشر على سلوكيات ساكن المدينة، وذلك لأنه يظهر ميكانيزمات وآليات دفاعية لمواجهة ضغوط الحياة ومسايرة الحياة في المدينة كما يرى زيمل في نظرية المطروحة في الفصل الثاني من الدراسة، وقد عرفت الجزائر في العقود الأخيرة من القرن العشرين تحولات عميقة كان لها الأثر الكبير على تغير النسق القيمي لدى المجتمع، وظهرت في المدينة الجزائرية أنماط سلوكية غريبة عن المجتمع، وبراها البعض الآخر بأنها من تداعيات التمدن أو التحضر ونتيجة حتمية للحياة في المدينة، ومن بين هذه السلوكيات:

3-5-1- ثقافة الفقر⁽²⁾: وهي عبارة عن أنماط من السلوك والممارسات والعلاقات تعبر عن تخطي الواقع اليومي المعاش القاسي، وتنتشر هذه الثقافة في الأحياء الشعبية بشكل عام، ويحاول من خلالها قاطنو هذه الأحياء التعايش مع الظروف الصعبة والتغلب على الآثار النفسية للفقر، ومن مظاهر ثقافة الفقر:

- المبالغة في الاستهلاك والتظاهر على تخطي مرحلة الفقر.

- الخوف من المستقبل.

1رياض الجبان، تطوير برامج للتربية البيئية وفق نظرية النظم لإعداد المعلم في أثناء الخدمة، رسالة دكتوراه غير منشورة، جامعة دمشق، كلية التربية، دمشق، 1995، ص 82.

2محمد الجوهري، علياء شكري، مقدمة في دراسة الأنثروبولوجيا، القاهرة، 2007، ص 303.

- إظهار مشاعر الرفض تجاه من يعيش في مستوى اقتصادي أعلى.

- تدني مستوى التعامل مع المرفق العام.

3-5-2- عدم الاتساق في خط التقدم: الثقافة السائدة في معظم المدن الجزائرية هي ثقافة

مستعجلة لا تقف على أرض صلبة، تسعى إلى التقدم، ولكن بطريقة سريعة وتقفز على

الأمر بخطوات سريعة وغير محسوبة وغير منسقة، وبالتالي تكون النتائج عكسية في كثير

من الأحيان، فالتوسع الهائل في استخدامات المركبات الخاصة والعامّة لم يواكبه ويتسق معه

زيادة في حجم الطرق والبنية التحتية التي تستوعب هذه الزيادة الضخمة فضلا عن تعقد

مشكلة المرور وتلوث الهواء.

3-5-3- ثقافة الزحام: الزحام من السمات التي يتميز بها الفرد الجزائري، سواء أكان ذلك

في الطرقات والمركبات أم في مختلف الأماكن العمومية وهذا عند الأفراد، فنجد الكثير من

مستعملي المركبات يتوجهون إلى المناطق المركزية في المدينة وفي أوقات الذروة دون أي

فائدة ومصلحة، الأمر الذي يزيد عدد المركبات وبالتالي درجة الازدحام، ولا يخفى على أحد

حجم الآثار النفسية وحدة القلق التي يحدثها هذا الأخير.

3-5-4- ثقافة اللانظام: إن الازدحام المروري في الدول المتقدمة لا يؤدي بالضرورة إلى

الفوضى، لأن الثقافة النظامية السائدة قادرة على أن يكون الازدحام مقبولا، ففي مقابلة مع

أحد سائقي الأجرة أشار إلى أن مشكلة الشارع في مدينة خنشلة هو عدم توفر النظام،

وأعطى مثلا على ذلك بأن الحجرة الصغيرة يستطيع أن ينام فيها عشرة أفراد مستريحين إذا

نظموا أنفسهم جيدا.

إلا أن الكثير من سكان المدينة يستفيدون من حالة اللانظام ويعملون على بقائها واستمرارها لأنها تحقق لهم أهدافا ومصالح خاصة، وإن كانت على حساب المصلحة العامة، طبعا مع غياب الرقابة أو نقصها من طرف الجهات المختصة.

فالعقلية أو الثقافة اللانظامية السائدة تعكس انتشار ثقافة مرورية لم ترتقي بعد حتى يمكن أن نصفها بأنها ثقافة.

3-5-5- ثقافة اللامبالاة وعدم الإحساس بالآخر: وهي من أخطر الأنماط السلوكية ضررا وتأثيرا على الثقافة المرورية في المدن الجزائرية، بل هي من السلوكيات التي يمكن أن تعصف بكل قيم المجتمع وذلك لأم اللامبالاة فكرتها قائمة على التأكد من عدم الحساب أو عدم التعرض للعقاب وفقدان الرقابة الحازمة، فكيف يعبر المشاة طريقا رئيسيا وفي ميدان عام دون وجود إشارات تلزم السائقين بالوقوف، وهذا الخطأ يتشارك فيه الجميع، فالمسئول ملزما بوضع الإشارة، والفرد عليه التصرف بحكمة وإظهار ثقافة مرورية راقية العبور من الأماكن المخصصة للراجلين أو تلك التي تحوي إشارات توقف السيارات.

والملاحظ أن سائقي المركبات بالرغم من بعض الأماكن ذات كثافة مرورية عالية بالنسبة للمشاة، إلا أنهم لا يحاولون إنقاص سرعة سياراتهم أثناء سيرهم في هذه المناطق أو وقوف السيارات على الأرصفة المخصصة للمشاة، أو سير المركبات بطريقة ترعب الجميع حتى الشرطي، أو عدم إحساس الشباب بحاجة كبار السن والمعوقين بالمرور بتأني، فأصبح التعامل بين الأفراد كما أنهم يتعاملون مع أشياء وليسوا أشخاصا.

3-5-6- ثقافة الاستسهال: وتتمثل في استصغار الأمور وعدم الاكتراث للعواقب خلال مخالفة قوانين المرور، فمثلا بعض سائقي المركبات يستصغر أو يتهاون في وضع حزام الأمان ويعتبره أمر تافه ولا قيمة له، أو يتجاوز الضوء الأحمر أو يتوقف على جوانب الطرقات في الأماكن المزدحمة، دون الاكتراث للقانون، ويرى في عمله أنه لا يشكل أي مشكلة، ولكن العبرة ليس في نوع المخالفة وإنما العبرة في مخالفة القانون نفسه، وعليه فإن اكتساب ثقافة الاستسهال يجعل الأفراد لا يعترفون بأخطائهم ويعتبرون أنفسهم دائما مظلومين، ويظهر ذلك عندما يحاول مثلا شرطي معاقبة صاحب المركبة المخطئ، فيظهر هذا الأخير وكأنه في صورة المظلوم، والغريب في الأمر أنه يكسب تعاطف الكثير من الحاضرين!

3-5-7- ثقافة ضعف الانتماء العام: ويتمثل في الانصراف عن الاهتمام بهوم المواطن (كالازدحام المروري مثلا)، بل امتد إلى عدم الإحساس بالآخر -أيا كان هذا الآخر- ويؤدي ذلك إلى الشعور بالعزلة والتعامل بأنانية وعشوائية، فلا نظام أو قانون في التعامل مع المرافق العامة ولا مع قانون المرور ولا مع أعراف المجتمع، ويؤدي ذلك إلى ضعف منظومة الالتزام الذاتي عند الأفراد.

إن ضعف رموز السلطة الاجتماعية مثل الأب، المدرس، ورجال الشرطة، كل ذلك يعد مؤشرا على تفكك المجتمع وانهيار النسق القيمي له، وهما ركيزتان أساسيتان في التنشئة الاجتماعية.

والمحقق أن لكل نمط من الثقافة أو السلوكيات التي ذكرت سلفا لها من التأثير على الثقافة المرورية في المدينة مما لا يترك مجالا للشك، فما بالك إذا كانت تلك الأنماط الثقافية السلوكية مجتمعة وتتداول بامتياز في أوساط فئات متنوعة لمستعملي المركبات، فمستوى ثقافة المرور في الجزائر يمكن قياسه بحجم المخالفات والتصرفات اليومية التي يعرفها ساكن المدينة الجزائرية، وفي هذا الإطار أكد السيد مسعود ناصر نائب مدير حركة المرور بوزارة النقل أنه "ينبغي أن يكون هناك برنامج وطني لجميع مدارس تعليم القيادة، كما يجب تطبيقه على المستوى الوطني، كما أكد على أهمية إجراء عملية تقييمية من جوانب عدة منها: الوسائل المتوفرة والتطبيق لقانون المرور والنقائص الملاحظة"¹.

والملاحظ أن تكوين السائقين يفتقر إلى خطة بيداغوجية، بل حتى المشرفين على امتحانات القيادة يفتقدون لتكوين جيد أو لا يولون أهمية لأخلاقيات المهنة، وعليه فلا بد من إعادة النظر في منظومة التكوين والمعايير التي ينبغي أن تتوفر في المرشح وحتى المؤطر، والمشرف على الامتحان، وتعتبر الإجراءات التي تتخذ على الميدان كسحب رخصة القيادة وحملات التحسيس غير كافية، وكذلك لا بد من إعادة النظر في التنظيم الحالي للأمن المروري برمته في سبيل إعداد سياسة وطنية وقائية للأمن المروري.

والملاحظ كذلك أن القوانين التي يتضمنها التشريع الوطني في هذا المجال لم تستطع ردع المخالفين.

ورغم الإجراءات المتخذة كصدور مخططات استعجاليه في الجزائر العاصمة ومختلف المدن الكبرى، ويتعلق الأمر هنا بلامركزية ميناء الجزائر العاصمة الذي يضم أكثر من 70% من الحاويات من خلال استحداث موانئ جهوية وفتح حوالي 12 موقفا ضخما وإنشاء مستودعات جهوية لفائدة وكلاء تسويق السيارات، إلا أن مختلف المدن الجزائرية تشهد يوميا ازدياد مروري ومخالفات تكرر وتتغص الحياة في المدينة.

الفصل الرابع

النمو الحضري وعلاقته بالثقافة

المرورية

4-1* النمو الحضري وعلاقته بظهور مشكلة المرور "حلقة الأزمة": تعتبر أزمة المرور

في الجزائر وجميع بلدان العالم نتاج عن تفاعل مجموعة من العوامل تعبر عن صيرورة الحياة في المدينة، أطلق عليها الباحث مسمى حلقة الأزمة اقتباسا عن النظرية المعروفة في إدارة الأعمال بحلقة الجودة، حيث تعمل مجموعة العوامل المشكلة لحلقة الأزمة بصورة متتالية ومتبادلة مؤدية في الأخير إلى ظهور أزمة المرور -وحتما سوف تبرز الحاجة للوعي والثقافة مرورية لسكان المدن- هذه العوامل تتمثل في:

4-1-1-1-4-النمو الديمغرافي:

في بداية القرن العشرين كان عدد السكان في المدن العربية يبلغ 3.5 مليون نسمة ليرتفع هذا العدد إلى 18 مليون نسمة خلال نصف قرن حتى وصل إلى 130 ملون نسمة عام 1990، وقد تزايد هذا العدد ليبلغ 156 مليون نسمة عام 2000 وقد وصل في يومنا هذا إلى 247 نسمة، حيث يمثلون 45% من مجمل سكان العالم العربي والبالغ حوالي 296 نسمة.¹ ما يعني أن عملية النمو السكاني في المنطقة العربية تراكمت مع ارتفاع السكان المقيمين في المدن الكبرى إلى درجة زادت فيها الكثافة السكانية على 25 ألف نسمة في كل 2 كلم، وذلك لزيادة الاكتظاظ السكاني في أحياء محدودة المساحة.

1 الديوان الوطني للإحصاء، 2010، الجزائر.

مما لا شك فيه أن أهم سمات الزيادة الديمغرافية في الجزائر هو التركيز و بشكل كبير وحاد في المدن الكبرى، كالعاصمة وهران، قسنطينة...، حيث تحول دور العاصمة إلى (مدينة - دولة) نظرا لتركز نسبة كبرى من السكان فيها.¹

ولقد ذكر الباحث تطور نسبة الزيادة الديمغرافية للجزائر في الفصل الثاني، حيث وصلت إلى 35.6 مليون نسمة في سنة 2010، وهي مرشحة للزيادة بنسبة 1.9% بحسب الديوان الوطني للإحصاء.

يعيش الآن 54% من سكان العالم في مناطق حضرية²، وتشير التوقعات إلى أن هذا التوجه آخذ في الزيادة حتى عام 2050 على أقل تقدير، هذا التحول من عالم ريفي إلى آخر يغلب عليه الطابع الحضري يشير - بصورة أقوى من أي وقت مضى - إلى الحاجة لتغيير كيفية تطور المدن. ويواجه المعمارين، والمهندسون، ومخططو المدن، والمجتمع المدني، وصانعو السياسات تحديات إنشاء مدن مستدامة، صحية، ذكية، خضراء، قابلة للتكيف، شاملة، منتجة، آمنة، مرنة، ومتأقلمة بحيث تقوى على مجابهة الكوارث. وهذه ليست سوى نزر يسير من الخصائص التي من شأنها أن تساعد المراكز الحضرية على الازدهار في ظل الزيادات السكانية، وتزايد المستوطنات غير النظامية، والتلوث والتدهور البيئي.

1 علي فاغور، آفاق التحضر العربي، دراسات وأبحاث، دار النهضة العربية، بيروت، ط1، 2004، ص ص 171، 172.
2 United Nations World Urbanization Prospects: the 2014 revision, highlights (UN Department of Economic and Social Affairs, 2014)

وفي هذا الصدد، تقوم بعض المدن في أنحاء العالم بدور ريادي، وتساعد مجتمع التنمية على وضع تصور لنماذج بديلة لتلك السائدة في التنمية الحضرية، كما تركز على تشييد مدن للشعوب وصديقة للبيئة، بدلاً من النمو الاقتصادي. وتتبنى هذه الإضاءة التفكير المبتكر في مجال التخطيط الحضري، والتصميم الحضري، والتكنولوجيا الحضرية؛ لتسليط الضوء على بعض الحلول التطورية، التي تغير من رؤية العالم للمدن

1-2- المدن المليونية: أدى الانفجار السكاني الهائل إلى ظهور مجموعة من المدن المليونية بالوطن العربي، ففي عام 1950 كانت هناك مدينتان بلغ عدد سكانهما مليون نسمة (القاهرة، الإسكندرية)، ومدينتان بلغ عدد سكانهما 500 ألف نسمة (الدار البيضاء، وبغداد)، وقد بلغ إجمالي عدد المدن الكبرى 8 ملايين ساكن تقريباً، منهم نصف هذا العدد كان يعيش في القاهرة والإسكندرية.

وفي عام 1970 ارتفع عدد المدن المليونية ليلعب خمسة مدن عربية حيث أضيفت الجزائر والدار البيضاء وبغداد إلى القاهرة والإسكندرية. وقد ارتفع عدد سكان المدن المليونية عام 2010 إلى 77 مليون نسمة ومن المتوقع أن يصل إلى 87 مليون نسمة في عام 2015، حيث يمثلون حوالي ثلث السكان الحضر في العالم العربي، أي أن واحد من بين كل خمسة أفراد في المنطقة العربية يسكن في مدينة مليونية، وتحل الجزائر المرتبة الثانية بعد المدن المصرية (يوجد خمسة وعشرون مدينة مئة ألفية في مصر ب 18 ألف نسمة) .

ويلاحظ من خلال هذه المقارنات أن المدن العربية أصبحت نموذج للدول الغربية¹. يبلغ عدد سكان المناطق الحضرية في العالم 3.9 مليارات نسمة. أكثر من نصفهم يعيش في مدن صغيرة لا يتجاوز تعدادها 500 ألف نسمة، في حين يقيم نحو 12% في مدن كبرى (أكثر من 10 ملايين نسمة). وبحلول عام 2050، يقدر عدد من سيعيشون في المراكز الحضرية بنحو ثلثي سكان العالم، أي حوالي 6.2 مليارات نسمة، ويمكن تحديد حجم المدن كالتالي:²

✓ المدن الكبرى: 10 ملايين نسمة أو أكثر

✓ المدن الكبيرة: 5 إلى 10 ملايين نسمة

✓ المدن المتوسطة: 1 إلى 5 ملايين نسمة

✓ المدن الصغيرة: 500 ألف إلى 1 مليون نسمة

وبعبارة أخرى، سوف تشهد المدن نموًا حضريًا (زيادة أعداد سكان المدن)، وتوسعًا حضريًا أو تحضرًا (بأن تعيش نسبة أعلى من السكان في المدن).

وقد نمت المدن الأفريقية والآسيوية منذ عام 2000 بشكل أسرع من المدن في أي جزء آخر من العالم، ومن المتوقع أن يعيش أكثر من نصف سكان هاتين القارتين في مدن بحلول عام 2050، وبحلول ذلك الوقت، من المتوقع أن يلتحق 2.5 مليار نسمة بسكان المناطق الحضرية مثل الهند والصين ونيجيريا.

1 على فاغور، مرجع سابق، ص 173.

2 تقرير الأمم المتحدة: توقعات التوسع الحضري في العالم، نيويورك، 2014.

ومن المثير للاهتمام، أن المستوطنات الحضرية الأسرع نموًا ليست المدن الكبرى التي غالبًا ما تنصدر عناوين الصحف، لكنها المدن المتوسطة والصغيرة التي تضم أقل من 1 مليون نسمة، وبحلول عام 2025، لن تمثل المدن الكبرى سوى 10٪ من النمو الحضري العالمي. وسوف تسهم المدن المتوسطة والكبيرة بأكثر من نصف النمو العالمي، تليها المدن الصغيرة¹.

4-1-3- الحاجة إلى شبكة الطرق²: النقل بمثابة الشريان الحيوي للمنظومة الحضرية، حيث يلعب دورا أساسيا في هيكله المجال العمراني، بل يعتبره البعض المنظومة الحضرية بعينها، وأمام الزيادة المتسارعة للنمو الحضري وظهور المدن المليونية كما سلف ذكره تتعاضد الحاجة إلى حركة المرور والتنقلات، ويزداد الطلب على النقل الحضري بأكثر من العرض، وهذا يتطلب بدوره توفر إمكانيات كبيرة ترتبط بالتنوع في وسائل النقل وشبكة الطرق وبالمرافق الهيكلية الأخرى كالجسور والأنفاق والمحولات ومختلف المحطات الخدمية مثل محطات المسافرين ومحطات الاستراحة والوقود... الخ.

وقد عرفت شبكة الطرق بالجزائر استقرارا نسبيا في الفترة 1970-1990م، ولم تشهد تطورات كبيرة إلا في السنوات القليلة الماضية من خلال تجسيد البرنامج الخماسي ببناء أول شبكة مهيكلة .

1 United Nations World Urbanization Prospects: the 2014 revision, highlights (UN Department of Economic and Social Affairs, 2014),op.cit

2 فوزي بودقة، منظومة النقل الحضري والتنمية العمرانية المستدامة بمدينة الجزائر، ندوة التخطيط العمراني وقضايا الحركة والمرور والنقل في المدن العربية، المعهد العربي لإنماء المدن 11-13 سبتمبر 2005 حماه/سوريا، ص 12.

حاليا تمتلك الجزائر ما يقارب 108.302 كلم من الطرق منها 76028 معبدة، 3756 غير معبدة الباقي ممهّد.

ففي البرنامج الخماسي 2005-2009 تم خلال هذه الفترة إنجاز ما يقدر بـ: 67.369 كلم من أشغال الطرقات موزعة عبر كامل التراب الوطني (الشمال، الهضاب العليا والجنوب) من بينها على سبيل المثال لا الحصر:

* 41.277 كلم أشغال صيانة (طرق وطنية، ولائية وبلدية).

* 26.092 كلم أشغال تطوير (تحديث، إنجازات جديدة وتطوير)

* الطريق الإجتبابي الثاني للعاصمة على مسافة 200 كلم

* الطريق السيار شرق غرب على مسافة 1720 كلم.¹

4-1-4- البجوحة المالية لسنوات 2000²....

لقد كان من نتائج البجوحة المالية التي عرفتها الجزائر في الألفية الثانية بسبب ارتفاع سعر البترول، أن فتح الباب على مصراعيه للمواطنين لاقتناء السيارات بالنقسيط عن طريق تسهيل القروض البنكية من طرف الدولة (مؤشر الغنى indice de richesse) الأمر الذي ساهم بشكل مباشر في تطور حظيرة السيارات الفردية (أسرة تملك أكثر من سيارة taux de motorisation)، حيث عرفت التنقلات بواسطة السيارة الخاصة زيادة مضطردة بمختلف المدن الجزائرية، فاقتناء هذه الوسيلة من النقل الفردي يتزايد وباستمرار، ففي الجزائر

1 فوزي بودقة، مرجع سابق، ص 10.

2 المرجع السابق، ص 12.

العاصمة مثلا انتقل العدد من 32سيارة /1000نسمة عام 1972 إلى 80 سيارة/1000 نسمة عام 1990، ثم 140 سيار/1000 نسمة عام 2002، فهناك إذا زيادة واضحة في حظيرة السيارات الخاصة فمن 32000 عام 1972 إلى 155000 عام 1990 وصولا إلى 377610 سيارة نهاية عام 2002، ولقد كان من العوامل المساعد كما سبق ذكره إلى عجز عرض النقل العام وتلك الإجراءات المتعلقة بالحصول على قرض بنكي لشراء السيارات الخاصة، وهو ما أثر سلبا على طاقة استيعاب شبكة الطرقات، وحظائر الوقوف التي لا توفر سوى 8172 مكان بالعاصمة¹.

ولتسليط الضوء على تطور حظيرة السيارات الخاصة بالعاصمة بالمقارنة مع المدن

الكبرى الأخرى بالجزائر عرض الباحث الجدول التالي:

1 DPAT .w .d'Alger 2004.1Annuaire statistique.

جدول رقم (05): متوسط اقتناء السيارة الخاصة/1000 بالمدن الأربع الكبرى بين

2002-1972

حظيرة السيارات الخاصة(سيارة /1000 نسمة)			المدينة
2002	1990	1972	
140	80	32	العاصمة
40	/	/	وهران
40	/	/	قسنطينة
32	/	/	عنابة
57	/	/	الوطن

المصدر: Enquête ménage transport dans les ville, Oron, Constantin,

Annaba,2000,rapport final, DTUCR,MT.

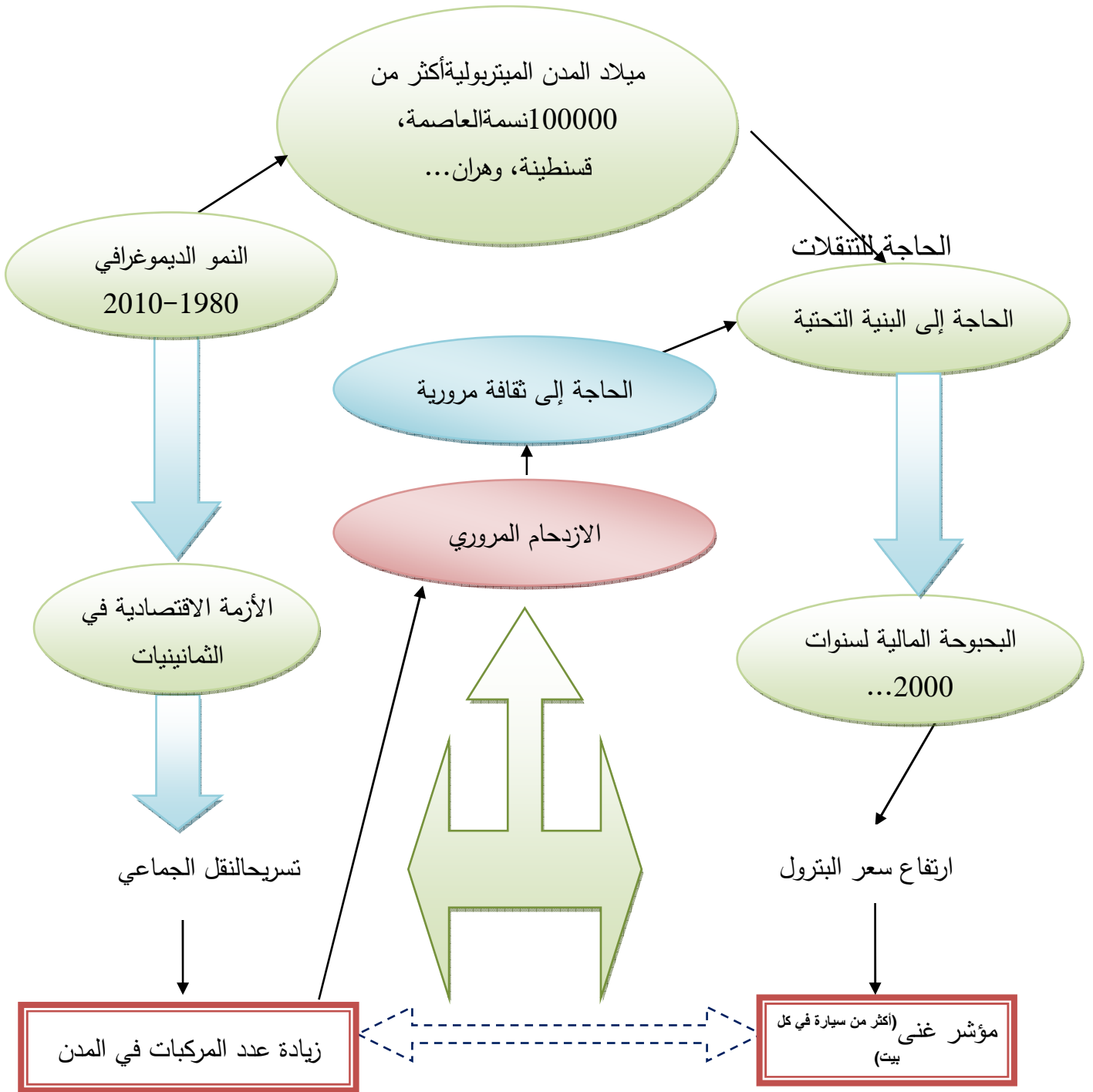
يبين الجدول أعلاه التطور الملحوظ لحظيرة السيارات الخاصة بمدينة الجزائر من خلال متوسط اقتنائها لكل 1000 نسمة، فمن 32 في عام 1972 إلى 80 عام 1990، أي بزيادة قدرها 250% في عقدين من الزمن، ومن 80 في عام 1990 إلى 140 عام 2002، أي بزيادة 170% في العشرية الأخيرة، وترتفع عن المعدل الوطني بأكثر من الضعفين ويرجع ذلك كما سبق ذكره إلى البحبوحة المالية التي عرفت الجزائر ابتداء من عام 2000¹.

1 فوزي بودقة، مرجع سابق، ص10.

4-1-5- تسريح النقل الجماعي وتعدد المتعاملين: بعد الأزمة الاقتصادية في الثمانينات عمدت الدولة إلى تسريح النقل الجماعي، وإعطاء الفرصة للقطاع الخاص (1988) للمساهمة في هذا النشاط الحيوي، داخل المدينة وخارجها، ففي مدينة الجزائر تتكون شبكة النقل الجماعي أساسا من خطوط شعاعية بنسبة 75% مقابل 25% لخطوط الضواحي وهذا يعني أن هناك نوع من عدم التوازن في منظومة النقل، في ظل ضعف دور النقل العمومي إلى جانب الدور غير المنظم للمتعاملين الخواص (3524متعامل)¹ من حيث عدم السيطرة على كمية ونوعية الخدمة.

وكنتيجة حتمية لتفاعل العوامل السابقة فيما بينها أصبحت المدن الجزائرية تعاني وبشكل يومي ومستمر من ازدحام مروري مروّع واختناقات خانقة في السير، أثرت سلبا على جميع مناحي الحياة الاقتصادية والبيئية، الاجتماعية والنفسية، وبالتالي دعت الحاجة إلى البحث عن الآليات والإستراتيجيات اللازمة للتقليل من حدة المشكلة، ومن بين هذه الاستراتيجيات هي نشر الثقافة المرورية في أوساط المواطنين، مع الإشارة إلى أن الثقافة المرورية لمستعملي الطريق قد تأثرت وبشكل بليغ من النمو الحضري الهائل الذي تشهده جل المدن الجزائرية. والشكل الموالي يمثل حلقة الأزمة (أزمة المرور):

1 فوزي بودقة، مرجع سابق ، ص 11.



شكل رقم (04): "حلقة الأزمة" (le cercle de crise)

4-2- القيم الاجتماعية وأثرها على مشكلة المرور¹:

تنتشر في العالم العربي من مشرقه إلى مغربه كثير من معطيات التكنولوجيا التي استقدمت من الغرب، وما إن يؤخذ بأحد تلك المعطيات حتى تبرز الحاجة لمخترع آخر لاستكمال محاسن الأول، وتلافي عيوبه.

فقد تم توديع القرن العشرين ومعظم الدول العربية تعيش أكثر من ثلاث أرباع شعوبها مراكز الحضرية، تعتبر مجازا "مدن" وهي في حقيقتها أقرب ما تكون إلى قرى كبيرة فعدا بعض العواصم الكبرى مثل القاهرة الجزائر العاصمة، دمشق... فإن بقية المدن العربية كانت ريفية الظاهر والمحتوى².

ثم حدث التغير الكبير في البنية الحضرية على مستوى نسبة الحضر، ومن هنا بدأ يظهر نظام المدينة المهنية في بعض المدن العربية، ولا شك في أن التضخم الحضري الذي شهدته المدن العربية في السنوات الأخيرة قد جاء نتيجة التطور الهائل في وسائل المواصلات من برية وجوية وبحرية، حيث اختفت تدريجيا الوسائل التقليدية التي كانت تستخدم خلال القرون الماضية، ومع توسع المدن واستقطاب الهجرة من الريف شقت الطرق الواسعة ونظمت حركة السير والمرور وأصبحت السيارة تشكل نمطا حياتيا مألوفا لا يستغني عنه لضخامة المدن وامتدادها الفيزيقي، كما أن وجود السيارة أطلق العنان لتضخم المدن، فأخذت دورة التفاعل المتبادل بين المرور وسهولة الانتشار الحضري تسير على وتيرة متسارعة. حيث أصبح

1 محمد عبد المنعم نور، الحضارة والتحضر، مكتبة القاهرة الحديثة، 1970، ص22.

2 المرجع السابق، ص23.

المرور في شوارع العواصم العربية والمدن يعاني من مشكلات الازدحام المروري والفوضى والتلوث البيئي والإصابات البشرية ما بين إعاقة ووفاء، كما انتشرت أيضا أنماط من السلوكيات المرتبطة باستخدام السيارة وكثرت إشكالات الأنظمة المرورية وتطبيقها، وبدأت تبرز على السطح كثير من المشكلات المرورية، وأصبحت قضية المخالفات والحوادث المرورية همًا يلزم الجهات المختصة لمواجهتها وتنظيم البرامج المختلفة للحد آثارها المدمرة، ويمكن التأكيد مرة أخرى أن أبعاد المشكلة تتمثل في (المركبة، السائق، الطريق) باعتبارها عناصر متلازمة ينجم عن أي خلل فيها أو في أحدها عواقب مؤلمة، وقد يذهب ضحيتها الأنفس والأموال ومهما بذل من جهد للعناية بالطرق وسلامة المركبات، فإن السائق يشكل العنصر المهم والأساسي في السلامة المرورية المرجوة.

وذلك من التعامل الصحيح مع المركبة، والاستخدام الأمثل للطريق ووفق الأنظمة وقوانين المرور، لكن كثير من المعوقات ذات المنشأ الاجتماعي تبرز من خلال القيم الاجتماعية المؤثرة في سلوك الأفراد التي تؤدي بدورها إلى وجود مشاكل مرورية عديدة، وسوف يحاول الباحث في هذا العنصر التعرف على مجموعة القيم التي تؤثر بشكل سلبي على سيولة المرور في المدن.

4-2-1- مرتكزات المخترعات التكنولوجية: من المناسب الإشارة هنا إلى أن أي مخترعات

تكنولوجية أو تقنية هي في الأصل تقوم على ركيزتين أساسيتين هما:

أ* **فكرة الاختراع:** وهي عبارة عن آمال وطموحات اجتماعية تبلورت في أذهان بعض أفراد المجتمع، فينبغ فيها أحدهم، ثم تعلن المرحلة الأخيرة للاختراع، ويسجل باسم مخترعه كما هو معروف للكثيرين¹.

ب* **التنفيذ التكنولوجي:** وتتمثل هذه المرحلة في نقل الفكرة إلى حيز الوجود الملموس تم تطويرها وفق مقتضيات الاستعمال وقواعد الرشد الاقتصادي، وينطبق ذلك حتما على السيارة.

ومن خلال تطبيق ثلاثية التواصل التكنولوجي والتي تتمثل في:

أ* **نمط جدير بالاستخدام والاستخدام:** وكانت السيارة تحقق هذا الهدف لان هناك حاجة ماسة إليها، فضلا عن فائدتها.

ب* **وسيلة لنقل هذا النمط الجديد:** وهذه أيضا متوافرة، من بواخر النقل وقطارات الشحن وغيرها، ومعاهد العلوم وبعثات نقل التقنية يسرت إيصالها إلى مجتمعاتنا العربية.

ج* **مجتمع ينقل هذه التقنية ويقبل على استخدامها:** والمجتمع العربي أقبل على هذه التقنية، وهو أحوج ما يكون لها لقهر المسافات والسيطرة على مخاوف الطريق التقليدية، ومن هنا أصبحت السيارة سيدة الموقف وأزداد عدد السيارات وانتشرت بين فئات المجتمع بشكل

1 فؤاد الفارسي، الحداثة والتقليدية، كيجان بول أنترنشينال، لندن، د.ت، ص 115.

كبير، وأصبحت ظاهرة معتادة دون أي تقاليد عريقة تحكمها، بل أثر عليها بعض أنظمة المجتمع وعاداته وقيمه، مما جعلها تزداد خطورة ومن ثم قلت فاعليتها وفائدتها المرجوة¹.

وبناء على ما سبق، فإن هناك عوامل ومتغيرات اجتماعية، تؤثر في تبني التكنولوجيا تشمل خصائص وسمات الفرد، كما هناك خصائص تتعلق بمنظومة القيم الاجتماعية، تحكم أساليب استخدام السيارات وتحدد انعكاسات حجم السير وكثافة المرور التي تؤدي إلى حوادث كثيرة تتبع من الهوة أو الفجوة الثقافية "culture gap" بين قيم الفرد وشروط استخدام الآلة، مما يقودنا إلى حالة تشهد فيها طرقاتنا حوادث مؤسفة.

فمثلا عند اختراع المركبة كانت في الأساس تمثل خيالا وفكرة تداعب الأذهان بأن يسير الفرد من مكان إلى آخر وهو جالس في مقعده وهكذا استغنى علماء الفيزياء والحركة والميكانيكا عن هذا الحلم، وتم تطويره إلى آلة الاحتراق الداخلي التي كانت بدايتها في تسيير أبطاً من الخيل ويسبقها رجل يجري ومعه علم أحمر ومصباح مشتعل لينذر المارة بأن العربة قادمة، ثم تطورت الأنظمة المرورية مع تطور السيارة والعربات ذاتية الحركة، وقسم الطريق بين المشاة والسيارات وتغير نظام تصميم المدن وأعيد تخطيطها وزاد اتساع الشوارع، ثم استحدثت الإشارة الضوئية، وحددت أماكن القوانين المرورية².

1 محمد سليمان عبد الوحيد، القيم الاجتماعية وأثرها على مشكلة المرور، قسم الدراسات الاجتماعية، كلية الآداب، جامعة الملك سعود، ص 07.

2 فؤاد الفارسي، مرجع سابق، ص 116.

4-2-2- القيم المؤثرة في المشكلة المرورية¹:

يمكن تحديد ابرز المؤثرات القيمة التي تؤدي إلى مشكلات مرورية على النحو التالي:

أ* قضايا مرتبطة بإدراك مفهوم الوقت: وهي قضية عميقة الجذور حيث قد يستغرق الفرد في مجالات أو أعمال تجعله ينطلق في مركبته في وقت ضيق وبسرعة كبيرة، خاصة وأن التكيف مع واقع المدينة باعتبار أن حياة المدينة ترتبط بالوقت أمرا لم تستوعبه القيم الاجتماعية، ولم تتكيف معه الأفراد وإن خضعوا له، فإنهم لم يستوعبوه، فالفرد قد يتجاوز السرعة المحددة أو الإشارات الضوئية أو يهمل في تفقد سلامة المركبة نظرا لضيق الوقت ولسوء إدارة برنامج العمل اليومي، مما يجعل الفرد يعرض نفسه والآخرين للمخاطر.

ب* قضايا التواصل الاجتماعي وتبادل التحية: يساهم أيضا في قلة الانتباه نحو الطريق، وتجاوز قواعد المرور ونسيان الذات في خضم السعي نحو إرضاء الآخرين والوفاء بالتزامات الشخصية.

ج* التفاوت الاجتماعي في المكانة: جعل الأفراد يحملون ضغوطا نفسية كثيرة، حيث أصبحت السيارة تمثل جزءا من المظهر الاجتماعي، كما دُعمت القيم الاستهلاكية "consuming values"، ومن ثمة السلوك الاستهلاكي لديه وبالتالي امتلأت الشوارع بالسيارات وأصبحت حركة المرور بطيئة ومثيرة للأعصاب، وخاصة أن القيم الجماعية

1 مصطفى العوجي، الأمن الاجتماعي، مؤسسة نوفل للطباعة والنشر لبنان، د.ط، 1983، ص91.

"group values" واحترام الدور لا تزال متداخلة مع قيم الفردية "individualistic values"

والريادة والمهارة ولم تتضح بعد قيم الخضوع للنظام وإعطاء الأولوية الآخرين¹

د * الأنظمة المرورية وعلاقتها بقيم المجتمع²: الأنظمة المرورية كما هو معلوم

وليدة فكرة وقيم وقوانين المجتمع، حيث أصبحت المركبات الآلية تحمل شقين بارزين وهما المركبة التكنولوجية، ونظم سيرها وقواعد استخدامها، وقد انتقلت العربات إلى أماكن أخرى لم تنشأ فكرتها ولم تنفذ تقنياتها بواسطة أبنائها، وكانت الأولوية حسب استحقاقهم لها، الأمر الذي كثف من ازدحام الطرق بالسيارات، حيث في مدينة خنشلة، هناك أفراد يقصدون وسط المدينة في أوقات الذروة دون أي ضرورة أو حاجة وإنما لغرض المباهاة بسياراتهم أو لقضاء حاجيات تافهة لا ترتقي إلى أن تسمى بحاجيات.

ه * التعامل مع الآلة بدون حرص أو إدراك لخطورتها: والذاتية المرتفعة لدى الأفراد جعلت السيارة تصبح مصدر تهديد لسلامة وأمن الآخرين، حيث أن بعض الأفراد يضيفون ويحذفون من المركبة ما يريدون مما يخل بسلامتها وأدائها على الطريق.

و * قيم الذكورة "mailvalues": لا زالت تأخذ تفسيرات خاطئة ومنها إعطاء الابن الصغير سيارة لمجارات أبناء الحي أو جيله أو لخدمة أسرته وهو غير مؤهل أساسا لهذه المرحلة وما تتطلبه من روية واتزان في السلوك³، ونتائج هذه الحالة معروفة لدى الجميع.

1 المرجع السابق، ص 92.

2 مصطفى العوجي، مرجع سابق، ص 21.

3 مصطفى العوجي، مرجع سابق، ص 22.

ز * الحديث مع المرافقين في المركبة "social and hospitality values": من الخصائص البارزة في المجتمع العربي الانفعال والمشاركة في الحديث باليد والوجه واللسان، أمور تعكس سجلات المرور نتائجها الوخيمة على مستعملي الطريق، كما أن إحلال قيم العمل والمسؤولية محل قيم التكريم والتطوعية هي مرحلة لم تناقش بصورة جدية، ونادرا ما نجد سائق يقول أن الحادث كان بسبب إنهاكه في الحديث ونسيانه للطريق وأوضاع السير.

ح * الوساطة "nipotism values": تلعب الوساطة أدوارا خطيرة في هذا المجال ففي أحيان كثيرة يتم التجاوز على مخالفين أنظمة المرور، وتمنح رخص سياقة للصغار وضعاف النظر، وغير القادرين على قراءة مؤشرات السيارة وإشارات الطريق، مما يجعل جزءا كبيرا من مستعملي الطريق، هم من الفئة التي لا يحق لها استخدام المركبات أساسا كسائقين، وذلك لعدم توافر شروط السلامة لديهم، إلا أن عمليات التساهل الناجمة عن الوساطة كان لها تأثير كبير في المسألة.

ط * الراجلين : من عابري الطريق من يرون أن انتظارهم لإشارة المشاة غير لازم لان قائدي السيارات أيضا لا يلتزمون بذلك، خاصة وأن المناورة بالدوران إلى اليمين، مما يجعل اغتنام فرصة توقف السيارة مؤشر كاف للعبور وليس نظام العبور ذاته من خلال الإشارات الضوئية¹.

ي * الهوية الثقافية: والتي تتمثل في أن التقدم التكنولوجي (الجوانب المادية) لم يصاحبه تقدم في الجوانب المعنوية والمعرفية للمجتمع، مثل أنظمة السير وقيم التعامل مع الآلة ومع

1 محمد سليمان عبد الوحيد، مرجع سابق، ص16.

الآخرين، ومن ثم تظل قضايا التخلف المعنوية والقيمية تشكل عائقا أمام الاستفادة من معطيات التكنولوجيا، ومن ضمنها السيارات، وذلك لسبب جوهري يتمثل في عدم الإعداد الاجتماعي قبل نقل التكنولوجيا، ولأن التغير التكنولوجي يحتاج للمال وزمن قصير للنقل، فإن نقل القيم الاجتماعية لمسايرة التقنية هي قضية تستغرق زمنا طويلا، كما أنها تحتاج إلى تضافر الجهود من قبل مؤسسات التنشئة الاجتماعية لأفراد المجتمع، وتربيتهم على الالتزام بها، وذلك لتنمية الوعي لديهم أولا بمفاهيم السيارة، والطريق والسائق والراجلين، وثانيا تحديد حقوق وواجبات الأفراد والجماعات في استخدام تسهيلات التنقل ضمن ضوابط المصلحة العامة.

ولا شك أن تجاوز تلك الهوة الثقافية والقيمية يستلزم غرس قيم الغيرية بجانب قيم الذاتية ثم بعد ذلك يمكن طرح مفهوم (سلامة الفرد من سلامة المجتمع) و (تنتهي حدود حريتك عند حرية الآخرين)، وكذلك تطبيق قوانين المرور وأنظمتها بطريقة حازمة وودية في نفس الوقت من خلال إدراك مفهوم (أن النظام المروري لحمايتك وليس لمضايقتك)

عندها يمكن إبدال قيم الفردية والأنانية ومعاداة رجل المرور والنظام، وغرس قيم الأمانة مع الذات، كما يمكن كذلك استبدال قانون القوة (السلطة) بمفهوم (قواعد النظام)، ومنتقل من مفهوم الثقافة المرورية إلى مفهوم المواطنة المرورية.

3-4- التجارب الغربية في التوفيق بين النمو الحضري و الحركة و التنقل و المرور:

تشكل مسألة الازدحام المروري إحدى أكبر المشاكل التي تواجهها المدينة المعاصرة اليوم، وهكذا فإن صانعي القرارات في هذه المدن في ظل حال يزداد سوءا يوما بعد يوم، ليس لهم من مفر إلا أن يبحثوا عن الحلول المناسبة وفي أقصر مدة ممكنة.

إن الثورة الصناعية في أوروبا كانت العامل الأكبر الذي قلب الموازين في المدن الأوروبية، ومع تطور ما يدعى بعلم التخطيط الحضري أو العمراني وظهور من يسمون بعمالقة التخطيط والتنظيم في المدن، والذين وضعوا خططا عملت تغييرات جذرية في المدن نذكر منها ويسمات wismat وفتح الشوارع العريضة في باريس ومخطط الحلقة King للحفاظ على وسط فيينا ومخطط سرداه (Cerda) لمدينة برشلونة والعديد من الذين ساعدوا على حل مشاكل لم تشهدها المدن من قبل، إلا أنهم وبنفس الوقت لم يتخيلوا يوما أن تصبح حركة المرور والنقل بمثل ما هي عليه الآن، ومن هنا يمكن القول أن هذه الخطط والتجارب تبدو غير شاملة لأنها تفتقر إلى عنصر مهم أصبح أحد ركائز التخطيط الحضري ألا وهو كل ما يتعلق بالنقل والمرور ويسمى "مخطط النقل"¹.

وربما يزيد في تفاقم مشكلة الحركة والمرور في الدول النامية قلة المصادر التمويلية وعوامل الهجرة المختلفة ونشوء ما يسمى بالتجمعات العشوائية وكثير من المشاكل الأخرى

1 نبيل الكردي، التجربة الغربية في التوفيق بين التخطيط العمراني والحركة والنقل والمرور، ندوة التخطيط العمراني وقضايا الحركة والمرور والنقل في المدن العربية، المعهد العربي لإنماء المدن 11-13 سبتمبر 2005 حماه/سوريا، ص 2.

لاسيما مشكلة اللانظام وتدني مستوى الوعي المروري يستدعي مراجعة وتحديث السياسات المتبعة لتنظيم المدن.

وسوف نتطرق الدراسة في هذا العنصر إلى بعض التجارب الأوروبية الحديثة في هذا الإطار، نذكر منها الإيطالية (Il Piano UrbanodelTraffico) والتي تركز على عدة محاور أهمها¹:

1- تحسين الأوضاع والظروف المرورية.

2- زيادة الأمانة على الطرق.

3- محاربة التلوث البيئي ومصادر الإزعاج الصوتي.

4- تعزيز مبدأ توفير الطاقة.

5- احترام المعايير البيئية.

أو تلك السياسات اتبعتها المملكة المتحدة (Road Traffic Reduction Act 1997) للحد من الأزمة المرورية في المدن التي ارتكزت هي الأخرى على محاور أهمها:

1- دعم خيارات للنقل العام ملائمة للجميع.

2- تسهيل كل ما يحد من التنقل خاصة كل ما يشجع على تجنب المركبة الخاصة.

كما ستتطرق الدراسة أيضا إلى مقتطفات بعض التجارب الأوروبية الأخرى في هذا المجال بما في ذلك النواحي التشريعية ووضع المعايير والمقاييس اللازمة لجعل قضايا التنقل

1 نبيل الكردي، مرجع سابق، ص3.

والمرور جزءاً لا يتجزأ من قضايا التخطيط العمراني، كما سيتطرق الباحث إلى التجربة الصينية والتي تعتبر كنموذج يحتذى به، لأنها عبقرية فريدة من نوعها.

4-3-1- خطة التنظيم المروري -إيطاليا ("put" Piano urbanodel Traffica)¹

تنص الفقرة رقم 32 من قانون الطرق الإيطالي على أنه "يفرض على كل مدينة يزيد عدد سكانها عن 30.000 نسمة ما يدعى بخطة التنظيم المروري (PUT) كما يمكن استثناء بعض المدن تنطبق عليها بعض الظروف الخاصة".

تتضمن هذه الخطة عدة مشاريع تهدف إلى تحسين ظروف الحركة على الطرق للمدن، الممرات، المشاة لوسائل النقل العام وللمركبات الخاصة، جميع هذه المشاريع قابلة للتنفيذ في فترة مدتها سنتين، وضمن توجه مبني على التزويد ببنى تحتية ووسائل نقل ثابتة في بنيتها الأساسية ومن هنا فإن الـ(PUT) يركز على عدة محاور أهمها:

1- تحسين الأوضاع والظروف المرورية.

2- زيادة الأمان على الطرق.

3- تعزيز مبدأ توفير الطاقة.

4- احترام معايير البيئة الحضرية.

إن خطة التنظيم المروري (PUT) يجب أن تكون قابلة للتنفيذ الفوري حتى يتسنى وبأقل التكاليف الممكنة احتواء أصعب الظروف المرورية، خاصة في المناطق العمرانية ذات

1 المرجع السابق، ص4

المساحات الكبيرة، وتعتمد هذه الخطة على تحسين البنى التحتية وخدمات النقل العام كعناصر أساسية لمواجهة هذه الظروف¹.

غالبا ما تكون خطط التنظيم المروري وسيلة للسيطرة على حركة السيارات في المدن، إلا أنه يجب أن يؤخذ بعين الاعتبار أن هذه السيطرة لا تنفذ معتمدة على عامل ثابت، بل على متغير يعتمد على كمية المركبات والتي بدورها تعتمد على مجموعة من العلاقات والظواهر المرتبطة بسياسات المدينة التوسعية والإنشائية.

يساهم (PUT) في تحسين حركة المرور على الطرق عن طريق اللجوء إلى سياسات

أهمها:

1- حماية وتفعيل خطوط النقل العام.

2- تنظيم المواقع للمركبات.

3- تحديد المناطق ذات الضغط المروري الأكبر ووضع خطط بناء على الأوضاع الموجودة على المواقع.

للوصول إلى هذه الأهداف تقوم الـ(PUT) بالإضافة إلى ذلك على تشجيع استخدام أكبر لوسائل النقل العام وبالتركيز على دعم الإجراءات القانونية المانعة، كعدم السماح للحافلات الثقيلة بالمرور ببعض الطرقات، إجراءات لتقليص عدد السيارات في وسط المدينة، وبتحديد السرعة للمحافظة على السلامة العامة، كما ترتبط هذه الخطة من جهة أخرى بدراسات تنظيمية بحتة حتى يكتسب الطابع التنفيذي مجالا أوسع من ذلك الذي يتعلق فقط بالازدحام

1 A. Villa-G. Oliveri, the urban plan of traffic, <http://users.libero.it/irteco/put.htm>

المروري ويشمل كل ما يتعلق بعناصر الحركة في المدينة (ممرات المشاة، النقل العام، المركبات الخاصة، مواقف وبدائل أخرى مناسبة).

إن المبدأ الأول الذي تقوم عليه الخطة التنظيمية هو ذلك الذي يتعلق بإعطاء رؤية شاملة حول الإلمام بكل احتياجات الحركة المرورية والأمان على الطرق، الحفاظ على البيئة، الاقتصاد المدني وتوفير الطاقة. "مدينة أفضل من الناحية البيئية والاجتماعية هي الطابع الأكثر ملائمة للعيش، وبالتالي يجب أن تجسد على المواقع".

أما الأسس والمعايير الجديدة التي تقدمها (PUT) فتتمثل فيما يلي¹:

- 1- المراجعة المرورية للخطط كل سنتين.
- 2- الملائمة مع الخطط الأخرى ذات العلاقة مثل خطة النقل وخطة التنظيم المحلية.
- 3- ضرورة التنسيق مع كافة الأطراف المعنية لتلبية الاحتياجات المختلفة.

* أهداف (PUT):²

- 1- تحسين ظروف المرور للطرق ضمن معايير الحكمة والوقوف للمركبات يعني الوصول إلى نظام الحركة بأفضل مستوى للخدمة، مع مراعاة القيود الاقتصادية والتنظيمية والبيئية، ويتمثل مستوى الخدمة بالقدرة على تسهيل تدفق المركبات، حيث أن هذا التسهيل بالإضافة إلى أنه يحد من الإرباك على الطرق ويعطي حركة أسرع وأكثر انتظاماً فإن له تأثير إيجابي

¹Francesco Reflorence, generic traffic plans (PGTU),
www.comune.firenze.it/servizi_publici/trasporti/put.

² نبيل الكردي، مرجع سابق، ص6.

على حركة النقل العام، وذلك من خلال تقليص وقت الحركة وبالتالي تقليص التكاليف المترتبة عن هذه الحركة.

إن تحسين ظروف الحركة المرورية يتطلب أيضا جهدا كبيرا للحصول على مدينة ذات عدد أكبر من ممرات المشاة ومن ثم توفير مواقف للمركبات للحفاظ على الوقت الضائع الناتج عن نقص هذه المواقف.

2- زيادة الأمان على الطريق: تهيئ الـ(Put) ظروفًا أفضل للأمان على الطرق ولتقليل الحوادث المرورية وذلك من خلال الفصل بين عناصر الازدحام المروري ومن ثم السيطرة عليها، خاصة تطبيق مقترحات مبنية على أسس تحليلية لأسباب الحوادث، مع التركيز على تلك المتعلقة بنقص البنى التحتية أو بتنظيم حركة السير.

كما يجب أن توجه نحو توفير عدد كاف من ممرات الدراجات الهوائية، المشاة، طلاب المدارس وذوي الاحتياجات الخاصة.

3- الحد من التلوث الجوي ومصادر الإزعاج الصوتي: تعمل الـ(PUT) على تقليص نسبة التلوث الجوي ومصادر الإزعاج الصوتي خاصة في تلك المناطق ذات الازدحام المروري الكثيف حيث تكون حركة السير فيها بطيئة جدا، وفي هذا المجال تتبنى هذه الخطة عدة معايير من أجل زيادة سرعة تدفق المركبات وذلك من خلال ما ذكر سابقا في نبذ وتحسين الظروف المرورية، أو من خلال إجراءات تهدف إلى السيطرة على حركة المركبات وتحديد مرور هذه المركبات في بعض المناطق¹.

1 A.Villa-G.Oliveri,opcit

ولتحقيق هذا الهدف، يجب أن تكون هناك قياسات دورية لنسبة التلوث الجوي وحجم الإزعاج الصوتي خاصة في المناطق ذات البيئات الخاصة كالمستشفيات والمدارس.

4- توفير الطاقة: إن الاستخدام الصحيح لوسائل النقل وللطرق يترتب عليه تدفق أفضل للحركة المرورية وبالتالي فإن هذا يؤدي إلى اختصار للوقت وتوفير للطاقة سواء لوسائل النقل العام أو الخاص، بالإضافة إلى أن الفحص الدوري لمركبات المركبات، ينعكس إيجاباً على توفير الطاقة ومن ثم تقليص نسبة التلوث الجوي.

إن خطة تنظيم المرور (PUT) تمثل في هذا الإطار نقطة مهمة نحو تحقيق مكاسب اقتصادية على المستوى القومي والتي بدورها تفوق بكثير تكاليف المرتبة على المدن من جراء تطبيق بنود هذه الخطة.

5- التوافق والانسجام مع القوانين¹: إن (PUT) ما هي إلا أداة تنظيمية تتبع المخطط التنظيمي العام للمدينة (Marter Plan)، مع أنها أحياناً تتضمن بعض التعديلات على هذا المخطط على أدواته التنفيذية، ويمكن الحصول على هذا التوافق بالتحقيق من أن المشاريع البنى التحتية التي تتبناها الـ(PUT) هي محتواة أصلاً في بنود (Master Plan) أو من التحقق من أن كافة التحولات في استخدامات الأراضي التي تتضمنها الخطط التنظيمية السائدة في المدينة تتلاءم مع ما تحويه الـ(PUT).

6- احترام معايير البيئة الحضرية: يتمثل هذا الهدف بالمحافظة على عناصر البيئة الحضرية وتحسينها المتمثلة بالمراكز التاريخية، المناطق الأثرية، المناطق الطبيعية

1 نبيل الكردي، مرجع سابق، ص 08.

والأماكن العامة (ممرات المشاة، النشاطات التجارية والتنقيفية، الحدائق العامة)، وتتضمن خطة تأهيل المناطق والمراكز المذكورة تقليص الازدحام المروري حولها وضمن رؤية تسهل الدخول إليها ومن ثم المحافظة على الدور الوظيفي لكل منها.

المراحل والمحتويات التصميمية¹

تحتوي الـ (PUT) على ثلاث مراحل تصميمية والتي بدورها تنفذ من مختلف الجهات المختصة.

1- خطة التنظيم المروري العامة (Piano Central del Traffico Urbano) وتشتمل على الخطة الأولية التي تضم المراكز السكنية للمدن.

2- الخطة التفصيلية (Piani Praticolareggiati PP) ويقصد بها المشاريع المعدة لتنفيذ ما تنص عليه الـ (P.C.T.U) إلا أن المساحات التي تشملها تكون أصغر من الأولى.

3- الخطط التنفيذية: ويقصد بها المشاريع المعدة لتنفيذ الخطط التفصيلية، حيث يمكن أن تشمل كافة المنطقة التي يشملها المخطط التفصيلي أو جزء منها.

السبل التنفيذية

1- إصدار القرار، وتتمثل هذه المرحلة بتصديق خطة للتنظيم المروري العامة (P.G.T.U)

من قبل المجلس البلدي، الذي بدوره يقوم بتخصيص التمويل المناسب لتنفيذ المشاريع².

2- التنفيذ: ويتمثل بتنفيذ ما تتضمنه الخطط التفصيلية (P.P) والخطط التنفيذية.

1 نبيل الكردي، مرجع سابق، ص 08.

2 Francesco Reflorence, opcit.

3- الإدارة: وذلك عن طريق تأمين احترام الأسس والمواصفات المتفق عليها، وبالتالي إمكانية إجراء تعديلات محتملة في حالة الحصول على نتائج غير مرضية أو باللجوء على إجراءات وقائية كتلك التي تحد بشكل كبير من حركة المركبات في بعض المناطق، أو بالحد من التلوث الجوي والإزعاج الصوتي وتشجيع النقل العام على حساب المركبة الخاصة.

4-3-2- قانون تخفيض الازدحام المروري في المملكة المتحدة لعام 1997. (Road Traffic Reduction Act 1997):¹

لقد فرض هذا القانون على السلطات المحلية في المملكة المتحدة بتبني خطة تقليص الازدحام المروري، ويذكره أن من أهم الأولويات التي تقدمها هذه الخطة هي تقليص أحداث الشوارع الجديدة إلى أعلى حد ممكن واستخدام أفضل للشوارع الموجودة مسبقاً، وقد أصبح هذا التوجه نموذجاً يحتذى به في كثير من الدول الأخرى.

كما أن توجه السياسات المتبعة يجب أن تكون نحو تقليص الحاجة إلى الحركة، والذي ينتج عنه تقليص للأزمة المرورية.

فالتخطيط الحضري، سياسات استخدامات الأراضي وحتى الحلول التنفيذية متعددة الأغراض، جميعها قد يساعد على التقليص من الطلب على الحركة باستخدام المركبة الخاصة.

1 هاشم محمد نور المدني، التجارب العربية والعالمية في تنظيم المرور، جامعة نايف للعلوم الأمنية، ط1، الرياض، 2010ص75.

لقد ركز هذا القانون على أهمية التكامل بين سياسات النقل وسياسات استخدامات

الأراضي، خاصة على المستوى المحلي وذلك بهدف:

1- تشجيع خيارات للنقل مناسبة أكثر.

2- تسهيلات للحد من استخدام وسائل النقل خاصة المركبة الخاصة.

أما بالنسبة إلى السياسات المتبعة لتقليص الازدحام المروري فيتضمن البرنامج الإنجليزي

الأفكار التالية:

1- التكامل بين قضايا التخطيط العمراني وقضايا الحركة والنقل والمرور.

2- التركيز على محاور الطلب على وسائل النقل: وسط المدينة والأقطاب الرئيسية للمدن.

3- توفير مرور ملائم للأشخاص والدراجات الهوائية.

4- تركيز الكثافة السكانية والاستخدامات الأخرى ضمن المناطق الحضري الموجودة مسبقا

والتي يمكن الدخول إليها دون الحاجة إلى استخدام المركبة الخاصة.

5- تركيز بعض الوظائف في المناطق الريفية حول مراكز الخدمات كأقطاب جذب

للتجمعات السكانية.

4-3-3- أمثلة عن تجارب بعض المدن الأوروبية¹

1- بيرغامو - إيطاليا (BergamoItaly)

الازدحام المروري الهائل هو أحد الخصائص التي تميز مدينة بيرغامو، حيث تعبرها ما يقارب المائة وعشرون ألف سيارة (120 ألف) يوميا. حيث أن المركبات هذه تضغط بشكل مباشر على مركز المدينة والأحياء المجاورة.

* المشاكل

1- أمراض ومشاكل صحية ناتجة عن التلوث الجوي.

2- خسائر في الأرواح.

3- عدم التقيد الكامل بقوانين السير خاصة على حساب الفئات الأضعف كالأرضية وممرات الدراجات.

4- تفضيل استخدام وسائل النقل الخاصة من قبل المواطنين.

5- عدم وجود إستراتيجيات واضحة تهدف غلى الربط والتنسيق بين القوانين والتشريعات

اللازمة لإدارة المدينة: قوانين تنظيمية ملائمة، خطط لتنظيم حركة المرور، خطط لتنظيم

المنشآت العامة، سياسات اقتصادية ملائمة، وبرنامج مناسب يتضمن تعيين أوقات زمنية

لتنظيم حركة السير.

1 نبيل الكردي، مرجع سابق، ص10.

* الأهداف

1- تبني فكرة تحسين المستوى البيئي كخيار أساسي بين الخيارات الاستثمارية والإدارية للمدينة.

2- إعطاء الأولوية إلى قضايا السير والازدحام المروري بين القضايا المطروحة لتحسين نوعية الحياة في المدينة.

3- تبني مقترحات تتضمن منع وصول المركبات إلى وسط المدينة واعتبارها منطقة معزولة مرورياً.

* البرامج

1- اعتماد سياسات وبرامج لتجارب سابقة في مجال الحركة والمرور ضمن خيارات اقتصادية وتمويلية مناسبة، بحيث تأخذ بعين الاعتبار المناطق المحيطة ببييرغامو والتابعة لها إدارياً.

2- تبني أولويات حول تحديد السياسة العامة والإستراتيجيات المتبعة: تعزيز وتقوية خطوط السكة الحديدية والحافلات، توفير المواقف على جوانب الشوارع الرئيسية لوسائل النقل العام.

* الخطة المرورية¹

تتضمن خطة التنظيم المروري للمدينة المقترحات التالية:

1- حماية مناسبة للمناطق التي تتردد عليها الفئات الضعيفة (الأطفال، كبار السن، المرضى... الخ) بالقرب من المدارس، المستشفيات...، وسط المدينة، وذلك من خلال

1 نبيل الكردي، مرجع سابق، ص11.

تقليص مرور المركبات في هذه المناطق إلى أقل حد ممكن أو بتحديد سرعتها إلى أقل سرعة ممكنة.

2- تسهيل مرور وسائل النقل العام وذلك من خلال تخصيص مسارب خاصة لها واستخدام ما يسمى بالإشارات الضوئية الذكية.

3- مراجعة الهيكلة وترتيب الطرق في المدينة باعتماد الأسس التالية:

أ- اعتماد حل الاتجاه الواحد على الطرق وذلك لتخفيف نسبة الازدحام.

ب- التخفيف من التقاطعات على الطرق ومن ثم تخفيف عدد الإشارات.

ج- إدخال بعض العناصر الجمالية والتي تهدف إلى زيادة نسبة المساحات الخضراء.

4- إنشاء مسارب للدراجات الهوائية وذلك بهدف ربط العديد من الأماكن المسببة للازدحام المروري (مدارس، محطات، مباني عامة).

5- تمويل وتسهيل الأفكار الجديدة مثل التاكسي المشترك، وذلك لتخفيف نسبة استخدام المركبات الخاصة.

6- السماح فقط لمركبات المواطنين المقيمين بالدخول إلى وسط المدينة وبالتالي تقوية خطوط النقل العام في هذا المجال.

7- زيادة استخدام المعدات التكنولوجية مثل: (Pilomat) وهي معدات توضع عادة في الأماكن ذات المرور المحدود والتي يقتصر دورها على السماح لمركبات معينة بالمرور، وتعمل هذه المعدات على التعرف على هذه المركبات إلكترونياً، وغالباً ما تكون متصلة بحواجز تفتح تلقائياً عند مرورها.

* السياسة التنظيمية للمدينة¹:

إن العامل الأهم الذي يجب توفره في هذه السياسة هو ملائمتها للمتطلبات الجديدة لقضايا الحركة المرورية، نذكر منها المقترحات التالية:

1- تعزيز انتشار المنتزهات والحدائق الخاصة في مركز المدينة وذلك تدعيماً لفكرة محاربة التلوث الجوي الناتج عن الازدحام المروري.

2- إيقاف منح الرخص لإقامة المراكز التجارية في مركز المدينة والتي من الممكن أن تساهم في زيادة الازدحام المروري.

3- منع إصدار الرخص لإقامة تجمعات سكنية أو أي نوع من المنشآت بدون أن تكون مزودة بمواقف خاصة للمركبات، وفي حالة منحها يجب التحقق من الالتزام بالموصفات المطلوبة.

4- تحديد شبكة للطرق الرئيسية في المدينة وإعطائها طابع وظيفي، حيث تصنف كشبكة رئيسية، تلك الطرق المصممة لاحتواء حركة السير الكثيفة، وشبكة أخرى تسمى شبكة الربط وهي تتضمن تلك الطرق المعدة للربط الداخلي بين المناطق.

5- التنسيق بين البلديات المجاورة ومع السلطة الإقليمية وذلك لتحديد خطط متجانسة ولتجنب أي اختلال في التوازن من الناحية التنظيمية أو الإدارية.

1 نبيل الكردي، مرجع سابق، ص 11.

* السياسات الإدارية للمدينة

حيث يجب مراعاة المسائل التالية:

1- تخصيص كمية أكبر من الأموال العامة وخاصة تلك التي يتم تحصيلها عن طريق إدارة السير والمرور (مخالفات، عوائد التنظيم...) وذلك باستثمارها في:

أ- إعادة تأهيل خط السكة الحديدية.

ب- تنفيذ منشآت تهدف إلى زيادة الأمن عبر الطرقات.

ج- تقليص التلوث الجوي والضوضاء.

2- كل المشاريع المعدة لاستصلاح وحماية الطرق يجب أن تحتوي في نفس الوقت على معايير خاصة لحماية المواطنين.

3- التشديد على وسائل الرقابة وذلك للوقاية ومعاينة مخالفات السير خاصة ما يتعلق باختراقات حدود السرعة، أو عدم احترام الأماكن الخاصة بمرور الراجلين.

4-3-4- فرايبورغ-ألمانيا (FreiburgGermany) سياسة النقل العام كمفتاح لتنظيم الحركة المرورية¹:

* الأهداف

1- زيادة نسبة وسائل الحركة غير الآلية.

2- زيادة نسبة استخدام وسائل النقل العام.

11 سيد شنتيخر، نبذة عن أنظمة المرور في ألمانيا الغربية، دراسات في إدارة المرور في المدن الكبرى، الدورة التدريبية القصيرة، 1-21 أبريل 1981، المركز العربي للدراسات الأمنية، الرياض. ص 21

3- تقليص حركة المركبات الخاصة.

4- تقليص مواقف المركبات.

5- تقليص استهلاك الطاقة.

خلال الثلاثين سنة الماضية من القرن ركزت سياسة النقل في فرايبورغ على إعطاء أهمية أكبر للاعتبارات البيئية، فقد أدخل النقل العام تحسينات جوهرية أدت إلى تقليص واضح لاستخدام المركبات الخاصة، ومن جهة أخرى فإن هذه السياسة قد وقفت بشكل مباشر بين قضايا البيئة والازدحام المروري وكافة الأمور المتعلقة بها وبين مسائل التخطيط الحضري وتنظيم المدن.

وتمثل سياسة النقل العام في فرايبورغ مثالا يحتذى به للأسباب التالية:

1- تقليص استخدام المركبات.

2- التطوير والتحسين المستمر لشبكات النقل العام.

3- تحسين خدمات النقل العام.

4- اعتبار الأمور البيئية والاجتماعية أساسية لسياسة النقل العام.

5- دمج مخطط النقل العام مع السياسات والخطط الأخرى في المدينة.

* الأهداف¹

إن مدينة فرايبورغ هي إحدى المدن الألمانية التي ليس لسياستها التنظيمية علاقة حميمة مع المركبات، وقد ركزت السياسة المرورية في وسط المدينة على النقل العام وذلك للحفاظ

1 سيد شنتيخر، مرجع سابق، ص 25.

على المركز التاريخي للمدينة، ففي عام 1972 اتخذ القرار باستصلاح خط السكة الحديدية، وفي عام 1973. تحول وسط المدينة إلى ممرات مصممة للمشاة، وفي عام 1983 تم افتتاح خط جديد للترامواي.

لقد شهدت السبعينات اندماج سياسة النقل مع القضايا التنظيمية الأخرى حتى تم تقديم الخطة المرورية الشاملة (General Verkers Plan) عام 1979، التي ركزت على اعتبار جميع عناصر النقل كإجراء متساوية في تمثيل الأزمة المرورية، وعليه فإن التطورات التي حدثت في الثمانينات تميزت بإحلال مبدأ تنظيم الازدحام المروري، ومن أهم الأفكار في هذا الإطار: تحديد السرعة في كثير من المناطق ذات النشاط المروري بـ30 كلم/سا، تشجيع استخدام الدرجات الهوائية وتحسين قطاع النقل العام، يمكن التعبير عن الهدف الرئيسي لخطة النقل العام بالجملة التالية "حركة أكثر برحلات أقل للمركبات".

في خلال السنوات الماضية تغيرت فلسفة التنظيم المروري من التزويد المجرد للبنية التحتية إلى مسائل متعددة في النقل وإلى تخطيط ذو توجه بيئي ضمن نظام نقل أوسع، وتظهر أهمية هذه المسائل بدراسة الوضع البيئي في فرايبورغ والذي يبين أن الازدحام المروري هو المعدل الأول للتلوث الجوي، حيث يبعث ما يقارب 93% من أكسيد الكربون CO، 30% من ثاني أكسيد الكربون CO₂، وهكذا فقد صنفت سياسة النقل في مدينة فرايبور بالترامواي كالعصب الرئيسي لنظام النقل في المدينة، وفي الثمانينات ركزت سياسة النقل

على تحسين الخدمات، وفي هذا المجال لابد من ذكر أهم الأسس التي اعتبرت ضرورية

للحصول على نظام نقل فعال ومتكامل¹.

1- ضرورة توفير جميع الخدمات في المدينة.

2- توفر هذه الخدمات بأقل سعر ممكن.

3- أن تكون خدمات سريعة.

4- أن تكون خدمات ذات مستوى جيد.

5- أن تكون خدمة مريحة.

إن التخطيط السليم لشبكة جديدة في الطرق يجب أن يتأقلم أولاً مع طبيعة المدينة، كالتمييز بين المناطق المخصصة للمناطق السكنية وتلك المخصصة للاستعمالات الصناعية، وأن هذا المبدأ يجب أن يمتد إلى الإقليم وأن يرتبط مع شبكات أخرى، أما العنصر الأساسي الثاني لنظام نقل ناجح فهو عملية تحديد الأسعار، ففي منتصف الثمانينات قامت شركة النقل العام بتطبيق معايير تقوم على التوفيق بين تحسين الخدمات وتحديد الأسعار مما أوصلها إلى نجاح باهر.

1 Kretschmer,Rolf-Michael,Report about public transport in Freiburg,paper presented to the Light Rail 1995 confarence in crodon,1995,p14

* البنية التحتية للنقل العام¹

إن مسألة تطوير عدة شبكات لنظام النقل عملية معقدة، خاصة عندما تكون شبكات قديمة وأخرى مستحدثة من المطلوب ربطها ببعضها، ففي فرايبورغ على سبيل المثال تم الربط بين خط الترامواي المستحدث ونظام الحافلات السابق.

هذا بالإضافة إلى أن الخطوط الجديدة يجب أن تأخذ بعين الاعتبار التوسع الحالي والمستقبلي للمدينة، وعلى الرغم من أن خط الترامواي يعبر المدينة من ثلاثة محاور تخترق المدينة بمسافة قدرها 26,2 كلم، فإنها توفر خدمة النقل إلى حوالي 65% من الركاب المدينة، وقد وضعت على طول محاور الازدحام الرئيسية، أما الحافلات فإنها تسير على شبكة للطرق يصل طولها إلى 168 كلم.

* سياسة التسعير في النقل العام²

في عام 1984 تم إصدار أول اشتراك محلي لمدينة فرايبورغ بقيمة 38 مارك ألماني شهريا لعدد غير محدود من الرحلات، هذه بعد أن كانت التذاكر سابقا تكلف شهريا أكثر من 50 مارك.

وفي عام 1991 تم إصدار أول اشتراك إقليمي بقيمة 49 مارك شهريا، حيث يتيح هذا الاشتراك باستخدام 17 شبكة نقل عام في المنطقة، وبهذا فقد حل الاشتراك الإقليمي مكان الاشتراك المحلي، والذي أصبح من الممكن استخدامه لخطوط أخرى في مناطق مجاورة،

1 M.J.introduction to transportation planing in the town planing,Review,vol41.

2 هاشم محمد نور المدني، مرجع سابق، ص 77.

حيث أن المسافة التي يغطيها هذا الاشتراك حوالي 2900 كلم والتي تشمل أيضا خطوط السكك الحديدية الوطنية، ومما تجدر الإشارة إليه أيضا هو أن هذا الاشتراك يحتوي على مزايا إضافية مثل السماح بنقل الاشتراك لشخص آخر، الاستخدام في نهاية الأسبوع للمجموعات المكونة من أكثر من شخصين بالغين وطفلين.

* النتائج والانعكاسات

بدأت مؤسسة النقل العام في فرايبورغ (VGA) تخدم ما يقارب 227 ألف نسمة، بما فيهم 600 ألف منتفع من مناطق أخرى من الإقليم، وفي خلال عقد من الزمان وصل عدد المنتفعين إلى حوالي 24.900.000، وحتى عام 1997 فإن هناك 44.654.000 رحلة قد أنجزت على خط الترامواي وحوالي 20.249.000 شخص تم نقلهم باستخدام الحافلات، وفي عام 1984 وصل إجمالي الرحلات المنجزة من قبل وسائل النقل العام إلى 29.000.000 رحلة.

إن إصدار الاشتراك الإقليمي أثبت أهميته كونه أعطى صبغة جديدة وفعالة على وسائل النقل، ففي خلال السنة الأولى من إصدار هذا الاشتراك زاد عدد الرحلات في فرايبورغ والإقليم إلى 26.400 رحلة، بينما ألغيت حوالي 29.000 رحلة للمركبات الخاصة بين عامي 1976-1996، تقلصت نسبة استخدام المركبات الخاصة من 60% إلى 43%، كما أن 4000 مركبة خاصة لم تعد تعبر وسط المدينة يوميا، وبالرغم من زيادة عدد السكان بـ 25.000 نسمة فإن عدد المركبات الخاصة التي عبرت مركز المدينة انخفضت من 236.000 إلى 232.000، إن 07% من سكان فرايبورغ يقطنون على بعد 500 متر من

موقف الترامواي، وإن معدل المسافة بين أي موقف لآخر هو 452 متر ومعدل المسافة بين موقف الحافلات هو 246 متر، كما تتضمن خطوط النقل العام 53 ترامواي و86 حافلة، ويجدر بالنهاية أن نذكر أن 90% طلاب فرايبورغ يستخدمون وسائل النقل العام ودراجاتهم الهوائية الخاصة¹.

4-3-5- ليستر - المملكة المتحدة (Leicester - U.K)²

تعتبر تجربة مدينة ليستر من أوائل التجارب الناجحة في المملكة المتحدة وعلى المستوى الأوربي في مجال المحافظة على البيئة.

وقد اعتبر مبدأ التوعية البيئية كأحد أولويات المجلس البلدي للمدينة البرنامج البيئي للمدينة كان أحد برامج الجمعية الملكية للحفاظ على الطبيعة ولتشجيع المدن والمواطنين على تطبيق إستراتيجيات وأسس لحماية البيئة الحضرية، وفي ليستر كان موضوع النقل هو أحد المواضيع الثمانية الذي كان يتألف منها برنامج المدينة البيئي والذي بدوره ركز على تعزيز وسائل النقل غير الآلية.

مؤخرا اعتمدت بلدة ليستر (Leicestershire) بالقرب من ليستر مخططا تنظيميا يتضمن عدة سياسات مفصلة تهدف إلى احتواء التوسع العمراني واستخدامات الأراضي حتى عام 2006 وكان أهمها خطة النقل التي اعتمدت على الخطة المعتمدة في ليستر.

ومن أبرز القضايا التي تضمنها برنامج النقل في كلا البلديتين:

1 Kretschmer, Rolf-Michael, opcit, p17.

2 هاشم محمد نور المدني، مرجع سابق، ص76.

- 1- تشجيع إعطاء أولويات لوسائل النقل العام.
- 2- إعادة هيكلة استخدامات الأراضي.
- 3- تحسين الظروف البيئية (الحد من التلوث، زيادة شوارع المشاة، تهدئة الأزقة المرورية).
- 4- الإدارة السليمة للحاجيات الفعلية (تنظيم استخدامات الأراضي، إعطاء بدائل مناسبة للنقل، حلول مناسبة للسيطرة على موقف المركبات ومواصفاتها).
- 5- الإعلام والتوعية المرورية لركاب.
- 6- إدخال أنظمة التكنولوجيا الحديثة، وشبكة إدارة معلوماتية على قطاع النقل.

4-3-6- روتردام - هولندا (Rotterdam Nederland)¹

تحتوي روتردام على أكبر ميناء في أوروبا، حيث يعتبر هذا الميناء ومرافقه الصناعية والمركز التجاري للمدينة أكبر المصادر الاقتصادية فيها، فحركة البضائع والمسافرين أصبحت نقطة انطلاق للطريقة التي طورت فيها المدينة والمقاطعة بشكل عام سياسة النقل الخاصة بها.

هذا وتتضمن سياسة حركة المرور في المدينة عدة أهداف أهمها:

- 1- تسهيل دخول كافة النشاطات الاجتماعية والتجارية للأشخاص والبضائع.
- 2- تحسين مستوى المعيشة في المدينة وضواحيها وذلك بفرض قيود على مسببات الأزمة المرورية ذات التأثير الخطير على البيئة وتقليص كافة الحركات المرورية غير

1 CanigliaRispoli, Quality of the environment, "TownPlaning Review", v64, 1993. p64.

الآمنة، وفي هذا الإطار فإن تقليص نسبة استخدام المركبات الخاصة يعتبر الحل الأمثل¹.

أما فيما يتعلق بوسط المدينة فإن أساس السياسة المقترحة يكمن بضمان الوصول إلى أعصاب النشاط الاقتصادي في المدينة، ويتم ذلك عن طريق تقليص وسائل النقل الآلية (غير الضرورية) وذلك بـ:

1- تطوير البنى التحتية وتسهيل استخدام النقل العام.

2- تشجيع استخدام الدراجات الهوائية.

3- تحديد قدرة استيعاب المرافق وتنظيم الحركة المرورية.

4- تشجيع كل المبادرات التي تساعد على تقليص امتلاك السيارات الخاصة.

ولمكافحة فترة "الذروة المرورية" فإن برامج السيطرة على الازدحام المروري (Traffic.Congestion Control Plan) يتضمن عدة توصيات من أهمها: زيادة المرافق العامة للمركبات، تحسين التقاطعات، استخدام اللوائح الإلكترونية الذكية، تشجيع وسائل نقل بلدية ووسائل النقل العام الحديثة، ومن هنا تم إعطاء وسائل النقل العام الأولوية على كافة أنواع المركبات الآلية.

لقد كان للقطاع الخاص بالتعاون مع الحكومة دور أيضا لتنظيم حركة النقل والمرور على مستوى إقليم روتردام، حيث يتم ذلك عن طريق عقود بين الطرفين، على أن تقوم الحكومة من جهتها بتحديد المواصفات الأساسية التي يجب اتباعها حين يكون هدفها الأساسي

1 نبيل الكردي، مرجع سابق، ص16.

تحسين الحركة المرورية، أما الشركات الخاصة فتقوم بعد ذلك بوضع الخطط الملائمة كتلك التي تتضمن تشجيع المشاركة بين العمال في المركبات أو الاتجاه إلى بدائل نقل أخرى، وبالطبع غير تلك التي تعتمد على المركبات الخاصة¹.

وتعتبر روتردام أول مدينة أوروبية تستخدم نظام اللوائح الإخبارية الديناميكية على طول الحزام الدائري للمدينة لإعطاء معلومات على مدار الساعة حول الازدحام المروري في كافة المناطق، كما تخبر هذه اللوحات المسافرين على توفر الموقف لمركباتهم الخاصة وإذا كانت هناك ضرورة لإكمال الرحلة باستخدام وسائل النقل العام.

وتشارك روتردام بمشروع مشترك مع الاتحاد الأوروبي ومدن أخرى يدعى (Euroscope)، ويهدف هذا المشروع إلى إعلام المسافرين بكافة المعلومات المهمة خلال رحلاتهم وكيفية السيطرة على شبكة الطرق وعمليات النقل بشكل عام.

4-3-7- ولاية تكساس الو.م.أ²

شملت الاستراتيجيات في ولاية تكساس الجوانب التالية:

1- زيادة الطاقة الاستيعابية للطرق بزيادة أعداد وأحجام الطرق وبناء الأنفاق والجسور لمنع التضارب بين الحركة.

2- زيادة كفاءة تشغيل الطرق بطاقتها الاستيعابية.

1 Caniglia Rispoli, opcit, p69.

2 هاشم محمد نور المدني، مرجع سابق، ص80.

3- تشجيع الاستخدام الأمثل للتنقل والاستخدام الأفضل للأرض، بحيث تقلل إمكانية تجمع المركبات دونما حاجة.

ويمكن الاستفادة من أنظمة النقل الذكية من أجل دعم الاستراتيجية، بحيث يمكنها رصد أية طوارئ تقع على الطرق وذلك بشكل آني وتقليص مدة الإنجاز، وإدارة الطرق بشكل مطور من خلال الحاسوب لاسيما في أماكن التقاطعات، وإيجاد المعلومات التي يحتاجها المتنقلون بشكل دائم، وكذلك وضع استراتيجيات ديناميكية للطرق الضريبية بحيث تزداد الضرائب وتخفض من حدة الازدحام.

كما تشكل الإستراتيجية التنسيق بين التخطيط والتشغيل والمشاركة النوعية للمعلومات، علما أن المعلومات تجمع من الطرق كل 20 إلى 30 ثانية لكل نصف ميل من الطرق؛ أي حوالي 800 متر، كل ذلك من شأنه توفير معلومات واقعية دقيقة لملاحظة نشأة أي طوارئ على الطرق، ومن شأن ذلك إعادة جدولة الإشارات الضوئية من أجل خفض المعدل العام للتأخر، وكذلك الأجهزة المتحركة في مداخل ومخارج وسط المدينة.

4-4- الآليات والاستراتيجيات المتخذة في المدن الجزائرية في مجال المرور:

أقر وزراء الداخلية العرب في دورتهم العشرين مجموعة من التدابير والحلول العلمية لمواجهة أهم الأبعاد الأمنية لمواجهة المشكلات المرورية وعلى رأسهم ازدحام المدن من منظور امني بحث بما تضمن نفاذ الحلول العلمية الوطنية والإقليمية العربية، ويمكن إيجاز هذه الاستراتيجيات:

4-4-1- منطلقات الإستراتيجية:

ترتكز الإستراتيجية العربية على منطلقات ثلاث:

أولاً: مواجهة مشكلة الازدحام المروري في المدن والتحقق من آثارها ومآسيها وأضرارها بتوفير السلامة المرورية.

ثانياً: أن توفير السلامة المرورية يعتمد على تأمين مرفق مرور منظم، وأداء مناهج على عناصر المرور الثلاث (الأفراد، المركبة، الطريق).

ثالثاً: أن التعاون العربي لحل مشكلة المرور يتحقق من خلال استراتيجية أمنية عربية للسلامة المرورية¹.

4-4-2- أهداف الإستراتيجية:

تتحدد الأهداف الأساسية الاستراتيجية العربية في حماية المجتمع الوطني والعربي من الآثار الناجمة عن المشكلات المرورية، وتوعية جميع أفراد المجتمع بكل الجوانب والأبعاد الأمنية وغيرها من الأبعاد الأخرى المتعلقة بالمشكلة المرورية لضمان احترام وتطبيق القواعد والأنظمة المرورية بالإضافة إلى تنمية إحساس المواطن بعواقب التكدس والازدحام ومضاره البيئية والبشرية وبالتالي مشاركته المسؤولية في تحقيق الأهداف وبترتب على ذلك بالضرورة تنمية الإحساس بضرورة التعاون العربي والدولي في مجال السلامة المرورية.

4-4-3- الحلول العلمية والعملية المقترحة في الاستراتيجية:

اعتمدت الاستراتيجية على عدة محاور علمية يمكن إيجازها في التالي:

1 مجلة الوقاية والسياسة، واقع وتحديات، العدد السادس، المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرقات.

أ* في مجال التخطيط والبحث العلمي : إعادة تخطيط المدن اعتمادا على الأسلوب العلمي الحديث، بحيث يتسق مع خطط التنمية الشاملة للدولة وإعادة تطوير قطاع النقل العام، وتحسين مستوى أدائه للحد من استخدام السيارات الخاصة واستيعاب عدد الركاب واستثمار نتائج البحوث والدراسات العلمية التي أعدها الخبراء في هذا المجال.

وفي هذا المجال لا بد من التأكيد على ضرورة الاستفادة من كافة التقنيات الحديثة التي تعتمد على ضبط حركة السيولة المرورية باستخدام الطائرات وأجهزة الرادار الخاصة، وكاميرات الرصد والتطوير، وإنشاء غرف عمليات متطورة تعني بتوظيف التقنيات الحديثة ومتابعة التقدم التكنولوجي مع أهمية إنشاء جهاز تخطيطي يعتمد على قاعدة معلومات حقيقية، وآليات تنفيذية تتولى تحديث قوانين المرور القائمة، ووضع الخطط النموذجية للتعامل مع الكثافة المرورية وارتفاع معدلات التلوث البيئي¹.

ب* في مجال تصميم البرامج وتحديث الآليات: انبثقت من الاستراتيجية الأمنية العربية خطط أمنية ثلاث اعتمدها رؤساء أجهزة المرور في مؤتمرهم العاشر الذي أقيم في العاصمة التونسية خلال الفترة 24-26/05/2004م، وتضمنتها برامج تنفيذية وضعتها جامعة نايف للعلوم الأمنية كمشروع خطط مرحلية للتنفيذ الاستراتيجية العربية.

وقد اعتمدت خطط تنفيذ الاستراتيجية في الجزائر على ثلاث محاور: عناصر الحركة، نظام لوائح المرور، آليات التنفيذ.

1 مجموعة من الخبراء، دراسة تحليلية حول حركة المرور بالجزائر العاصمة، التشريعات والاقتراحات، المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرقات 2002.

المحور الأول عناصر الحركة: وتتمثل في عناصر السيولة المرورية وهي (العنصر البشري، المركبة، الطريق).

المحور الثاني نظام لوائح المرور:

ويتمثل هذا المحور في جميع أنظمة ولوائح المرور الإدارية والأمنية باعتبارها الإدارة التنفيذية لرجل المرور، ويتطلب الإلمام بفحوى هذه الأنظمة واللوائح كثيرا من تدريب العنصر البشري على حسن استخدام هذه الإدارة التنفيذية " الأنظمة" في ضبط حركة المرور وتأمين سلامة المواطنين ووالاهم من ذلك أن حسن استخدام الأداة "النظام" يحتاج لكثير من المهارات التي تصل بها إلى الاحترافية لا الآلية¹.

المحور الثالث آليات التنفيذ: تعتمد آليات تنفيذ الاستراتيجية العربية على كثير من المعايير الموضوعية والإنسانية التي تتضمن حزمة من الإجراءات والتدابير والأساليب رصد مواقع الكثافة المرورية وتقييم² مدى أخطارها وإعداد الوسائل القادرة على مواجهتها والحد منها واتخاذ كافة الإجراءات والتدابير نحو إعادة توزيع مواقع الكثافة المرورية زمنيا ومكانيا بعد تحديد ودراسة الخصائص المكانية للمواقع التي تكثر فيها المشكلات المرورية.

وتعتمد أساليب الرصد الحديثة على إنماء الحس الأمني للعنصر البشري بأبعاد التكديس والازدحام وانعكاساته على البيئة المادية وغير المادية حيث يشكل هذا البعد تحديا خطيرا لكل الدول.

1 Document association sos, rapport au président de la république sur l'accidentologie et la maitrise de la circulation routier.

2 محمد مؤنس محب الدين، الحلول العلمية للازدحام المروري بين النظرية والتطبيق، مركز الدراسات والبحوث، جامعة نايف، الرياض 2011، ص120.

ويتطلب الرصد العلمي الكفاء التعرف على جميع أنواع مصادر التلوث البيئي المحسوس وغير المحسوس (الازدحام، التكدس، التلوث، التلوث الحواري، التلوث السمعي، التلوث البصري... الخ).

4-5- المواطنة المرورية كمقاربة:

* تمهيد:

تشهد معظم المدن الجزائرية كغيرها من المدن في العالم حوادث مرورية مميتة ومشكلات متعددة، ترجع بالأساس للعنصر البشري، حيث يتعامل هذا الأخير مع قواعد السير على الطرق بنوع من الاستخفاف وعدم الجدية، ويعكس ذلك التعامل مستوى ثقافة السائق، والتي تظهر في سلوكياته اليومية وتصرفاته وردة فعله تجاه قانون المرور، ورغم المحاولات المتكررة للحد من هذه الظاهرة من طرف مختلف الفاعلين في مجال النقل والمرور وذلك بتوفير بنى تحتية هائلة ووضع أجهزة مراقبة صارمة إلا أن الوضع لا يزال يراوح في نفس المكان، ولا نزال نسمع عن مخالفات وحوادث مرورية يومية وبوتيرة متزايدة، وهذا ما دفع السلطات بدق ناقوس الخطر، ومن واجب الباحثين الأكاديميين البحث عن أفضل وأحسن الطرق للتقليل من المشكلة وذلك بملاحظة ثم حصر المتغيرات التي تؤثر في المشكلة المرورية وتحليلها ثم بعد ذلك عزل المتغيرات التي تم توظيفها من قبل ولم تؤتي ثمارها .

والملاحظ أن معظم المدن الجزائرية تعاني نقصا فادحا في البنى التحتية وأجهزة المراقبة مما زاد من حدة المشكلة في الجزائر، كيف لا والدراسات والتقارير تؤكد أن المدن العالم

التي تمتلك بنية تحتية وإمكانيات مادية لم تستطع السيطرة على المشكلة، على غرار مدينة الرياض وجدة وأبو ظبي، وحتى المدن الأوروبية، وعليه فالمرآنة على الحلول المادية والتقنية رهان خاسر بكل تأكيد، ومن هنا يقترح الباحثان آلية جديدة يمكن الرهان عليها للتقليل من المشاكل المرورية، هاته الآلية أطلق عليها الباحث "المواطنة المرورية" والتي تعمل على رفع ثقافة مستعملي الطريق وتحسسهم بخطورة المشكلة، أين سيرتقي تفكير السائق من البحث عن مصلحته الشخصية إلى تقديم مصلحة المجتمع والمصلحة العليا للوطن.

إلا أن عملية نشر الوعي والثقافة وترسيخ قيم المواطنة المرورية هي عملية معقدة ولها علاقة بالنسق القيمي للمجتمع، ومما يزيد القضية تعقيدا في المجتمعات العربية عموما والمجتمع الجزائري على وجه الخصوص هو أن مصدر ومنشأ السيارة وقوانين استعمالها المختلفة هو منشأ غريب عن الثقافة والمحيط العربي، حيث اخترعت السيارة في أوروبا عام 1769 بواسطة نكولاس جوزيف بفرنسا، ثم بعد ذلك شكلت المركبة جزءا مهما من حياة المجتمع الغربي وثقافته وارتبطت بمفهوم مخاطر الطريق وانعكاساته على مستقبل الفرد الأوروبي خاصة بعد أول حادثة مروعة عام 1899 في لندن، نتج عنها وفاة السائق. فكانت القوانين تصاغ بناء على ثقافة وذهنية الفرد الأوروبي. وهو ما يظهر في الوقت الحالي في ضعف الالتزام وعدم احترام المجتمعات العربية لقوانين القيادة والسلامة المرورية والذي يطلق عليها الهوة أو الفجوة الثقافية.

لذا فالمسألة تحتاج لتضافر جهود جميع المعنيين بمجال النقل والمرور حتى لا تفشل مقارنة المواطنة المرورية. كما فشلت قبلها الحلول المادية والتنظيمية ولا يكون ذلك إلا بتغيير مجموعة من المفاهيم والمبادئ الخاطئة التي ظلت لعقود طويلة تتداول بين فئات المجتمع على أنها صحيحة، كما ينبغي التأكيد على أن الأبحاث وحدها لا يمكن تغيير الوضع وإنما لا بد من توفر إرادة من طرف صناع القرار لتجسيد تلك الدراسات والأبحاث على أرض الواقع.

4-5-1- الخلفية التاريخية والثقافية لقانون المرور:

1- الخلفية التاريخية: يرجع تاريخ أول تشريع قانون مرور بالشوارع إلى سنة 1885 ببريطانيا، سمي بقانون العلم الأحمر، هذا القانون يتطلب ثلاثة أشخاص للحضور بالشارع، الأول يمشي في الشارع والثاني على الرصيف المطل على الشارع والثالث يمشي لمسافة 60 ياردة أمام السيارة المتحركة رافعا علم أحمر لإشعار المركبات القادمة بعملية الحركة . وتم وضع أول إشارة مرور بالعالم بمنطقة ديترويت في الولايات المتحدة الأمريكية وكان ذلك في عام 1919¹.

ويمكن أن ترجع أصول التشريع الدولي للسير على الطرق إلى الاتفاقية الدولية لمرور السيارات المنعقد بباريس في 11 أكتوبر 1909. وقد تناولت هذه الاتفاقية كل ما يتعلق بأساسيات السير ومشاكل السيارات والسماح بالمرور الدولي ولافتات وإشارات المرور .

1 أحمد الراجحي، عالم المرور قراءة تاريخية،،19/06/2011، www.traffic.gov.com، 2016/07/02.

وأدى التوسع في حركة السيارات إلى إبرام اتفاقيتين جديدتين في 24 أبريل 1926 بغرض تعديل اتفاقية عام 1909 و التوسع فيها: وهما الاتفاقية الدولية المتعلقة بالسير على الطرق والاتفاقية الدولية المتعلقة بمرور السيارات. وقد استخدمت نصوص مختلفة كأساس لهاتين الاتفاقيتين، وعلى وجه الخصوص المسودة التي أعدتها لجنة التحقيق الخاصة التابعة لعصبة الأمم المعنية بالسير على الطرق، ومسودة أعدتها الحكومة الفرنسية، ومسودة أعدتها الحكومة السويدية تهدف أساساً إلى توحيد لافتات معينة للتحذير من الخطر¹.

ولم تتناول اتفاقية 1926 بصورة حصرية لافتات وإشارات الطرق، ولسد هذه الفجوة، أبرمت في جنيف في 30 مارس 1931 اتفاقية تتعلق بتوحيد إشارات المرور.

وفي ديسمبر 1943، أبرمت دول الأمريكيتين، المجتمععة تحت رعاية إتحاد الدول الأمريكية بواشنطن، اتفاقية بشأن تنظيم مرور السيارات داخل البلدان الأمريكية، ولم تتناول هذه الاتفاقية الإقليمية اللافتات والإشارات².

وفي عام 1948، وبعد أن لاحظ المجلس الاقتصادي والاجتماعي أن اتفاقيتي عام 1926 وعام 1931 أصبحتا لا تسيران الزمن، دعا المجلس في القرار 147 بـ (د-7) المؤرخ في 28 أوت، إلى عقد مؤتمر للأمم المتحدة يعني بالطرق والنقل بالسيارات يعقد في جنيف. و استند هذا المؤتمر في أعماله إلى مسودة اتفاقية أعدتها لجنة النقل الداخلي التابعة للجنة الاقتصادية الأوروبية وإلى اتفاقية عام 1943 بشأن تنظيم المرور داخل البلدان

1 اتفاقية السير على الطرق لعام 1968 و الاتفاق الأوروبي المكمل للاتفاقية، صيغ مجموعة، نيويورك و جنيف، اللجنة الاقتصادية الأوروبية، الأمم المتحدة، 2006، ص 11.

2 المرجع السابق، ص 12.

الأمريكية. وأنهى المؤتمر أعماله في عام 1949 بعقد اتفاقية السير على الطرق وبروتوكول لافتات وإشارات الطرق.

وأنهت أولى هاتين الاتفاقيتين اتفاقية عام 1926 واتفاقية البلدان الأمريكية عام 1943 وحلت محلها بالنسبة للعلاقات بين الدول المتعاقدة، ونصت الاتفاقيتان على إجراء يسمح بتعديلهما دون الحاجة إلى عقد مؤتمر، بشرط موافقة ثلثي الدول المتعاقدة. ويسري هذا الإجراء على كل من الاتفاقية والبروتوكول، وبالفعل تم تعديل البروتوكول في 22 أكتوبر 1964.¹

وفي عام 1964، لاحظ المجلس الاقتصادي والاجتماعي أن الإجراء الخاص بالتنقيح بدون الدعوة إلى عقد مؤتمر أخفق حتى تلك اللحظة فعلى الرغم من اتفاقية 1949 كانت تلزم بقدر كبير توحيد اللافتات واللوائح الوطنية التي تنظم السير على الطرق وتجهيز السيارات.

و بموجب القرار 1034 المؤرخ في 1964 قرر المجلس أنه عند التحضير المؤتمر ما، ينبغي إجراء دراسات تقنية مفصلة بغية إعداد مسودة اتفاقية منقحة بشأن على الطرق وبشأن المواصفات التقنية الموحدة للمركبات، وكذلك مسودة صك لافتات وإشارات الطرق وعن علامات الطرق، وكان هناك نص يقضي بأنه ينبغي للجان الاقتصادية الإقليمية على وجه التحديد القيام بدورها في هذه العملية.²

1 اتفاقية السير على الطرق لعام 1968، مرجع سابق، ص12.

2 المرجع السابق، ص13.

وفي العام التالي وبعد أن أحاط المجلس الاقتصادي والاجتماعي علما بمسودات النصوص التي أعدها الأمين العام، قرر المجلس ضرورة عقد مؤتمر لإعداد اتفاقية جديدة بشأن السير على الطرق لتحل محل اتفاقية جنيف عام 1949، وإعداد اتفاقية أخرى أو بروتوكول اختياري بشأن لافتات وعلامات الطرق (القرار 1082 د - 39).

وفي جويلية 1966، أجرى المجلس الاقتصادي والاجتماعي الترتيبات النهائية للتحضير للمؤتمر بموجب القرار 1129 (د - 41)، والذي كان يتعين تعديله في العام التالي فيما يتعلق بتفاصيل معينة وعلى وجه التحديد قرر المجلس ضرورة إعداد مسودتي اتفاقيتين كأساس لعمل المؤتمر، وضرورة تعميم تلك النصوص على الحكومات والمنظمات الدولية المعنية بحيث تتمكن كل منها من تقديم ما تراه من مقترحات أو تعديلات.

وعقد للمؤتمر الذي ضم بلدانا من جميع أنحاء العالم في الفترة ما بين 7 أكتوبر إلى 8 نوفمبر 1968 في فيينا وانتهى بتوقيع الدول على النصين المعتمدين وهما اتفاقية السير على الطرق واتفاقية لافتات وعلامات الطرق، ووقعت 36 دولة في ذلك الوقت على الاتفاقية، وبدأ نفاذ الاتفاقية في 21 مايو 1977، وتضم الآن 67 دولة متعاقدة¹.

وعند بدء اتفاقية عام 1968، أنهت هذه الاتفاقية وفقا للمادة 48، الاتفاقيات السابقة للسير على الطرق، خاصة اتفاقية عام 1949. وبعد فتح باب التوقيع على اتفاقية فيينا للسير على الطرق، طلبت لجنة النقل الداخلي التابعة للجنة الاقتصادية الأوروبية، بعد أن رأت أنه من الضروري تحقيق المزيد من التوحيد في القواعد ومن أجل ضمان أعلى حماية للبيئة من

1 اتفاقية السير على الطرق لعام 1968، مرجع سابق ص 13.

فريق الخبراء التابع للجنة والمعني بسلامة السير على الطرق إعداد مسودة اتفاق مكمل لاتفاقية فيينا، ووافقت لجنة النقل الداخلي على النص النهائي لذلك الاتفاق في 1 مايو 1971 وفتح باب التوقيع عليه في نفس اليوم وبدأ نفاذ الاتفاقية في 7 جوان 1979، وفي فبراير 2007 أصبح يضم 32 طرفاً متعاقداً¹.

والملاحظ من خلال ما سبق أنه هناك تطويع للنصوص بصورة دورية وهذا بطبيعة الحال لمواكبة التقدم التكنولوجي وتلبية الطلب المتزايد من جانب المجتمع في مجال السلامة المرورية على الطرق وحماية البيئة، وهذا هو السبب في ان الفريق العامل التابع للجنة الاقتصادية لأوروبا والمعني بسلامة المرورية، قد اقترح عدة تحسينات لاتفاقية السير على الطرق .

ب- الخلفية الثقافية: عند الحديث عن الخلفية الثقافية لا بد من التأكيد على أن قانون المرور هو أوروبي المولد والنشأة وذلك لأن تلك القوانين كما سبق ذكره جاءت كرد فعل للمشاكل التي ظهرت في المجتمع الأوروبي بعد اختراع المركبة، وبالتالي رد فعل المجتمعات الأوروبية تجاه السيارات والقوانين التي تتحكم في استعمالها سوف تكون ايجابية على عكس المجتمعات المستورة للسيارات والثقافات².

ويقصد الباحث بالخلفية الثقافية لقانون المرور عملية نقل الفكرة إلى حيز الوجود الملموس ثم تطويرها وفق مقتضيات الاستعمال وقواعد الرشد الاقتصادي، وينطبق ذلك على:

1 المرجع السابق، ص14.

2Androla Vassiliou, l'éducation la citoyenneté en europe, EURYIDLE, commission erupienne, 2012, p59.

الكهرباء، الهاتف، التبريد، السيارة... وغيرها. فمثلاً عند اختراع السيارة كانت في الأساس تمثل خيالاً يداعب الأذهان بأن يسير الإنسان من مكان إلى آخر وهو جالس على مقعده، ومن ثم كانت خيالات بساط الريح وقصص الحذاء العجيب وغيرها من وجدانيات الشعوب التي رأت توفير الدواب وتغذيتها ومحدودية حركتها واستبدالها بالحركة الذاتية أو القوى الغامضة المحركة للإنسان، إذ كان ذلك يمثل فتحاً اجتماعياً كبيراً، وهكذا استغنى علماء الفيزياء والحركة والميكانيكا عن هذا الحلم وتم تطويره إلى آلة الاحتراق الداخلي التي كانت في بدايتها تسير أبطاً من الخيل ويسبقها رجل يجري ومعه علم أحمر ومصباح مشتعل لينذر المارة بأن العربة قادمة. ثم تطورت الأنظمة المرورية مع تطور السيارات والعربات ذاتية الحركة، وقسم الطريق بين المشاة العابرين والعربات. وتغير تصميم المدن وأعيد تخطيطها وزاد اتساع الشوارع، فاستحدثت الإشارات الضوئية وقبلها الإشارات اللونية في السير والتوقف وأعيد تقسيم الطرق وتنظيمها، وحددت أماكن عبور ومرور المشاة وعربات الخيل ونحوها¹.

الاختراعات والأنظمة كما هو متعارف عليه وليدة فكر وقيم وقوانين المجتمع، حيث أصبحت المركبات الآلية تحمل شقين بارزين: أولهما المركبة التكنولوجية، وثانيهما نظم تسييرها، وقواعد استخدامها. وقد انتقلت العربات إلى أماكن أخرى لم تنشأ فكرتها ولم تنفذ تقنياتها بواسطة أبنائها، وكانت النتيجة هي ما نحن فيه .

ومما يزيد المشكلة حدة الهوة الثقافية، والتي تتمثل في أن التقدم التكنولوجي (الجوانب المادية) لم يصاحبه تقدم في الجوانب المعنوية والمعرفية للمجتمع مثل: أنظمة السير وقيم

1 محمد سليمان عبد الله الوحيد، مرجع سابق، ص4.

التعامل مع الآلة ومع الآخرين، ومن ثم تظل قضايا التخلف المعنوي (القيم) تشكل عائقاً أمام الاستفادة من معطيات التكنولوجيا، ومن ضمنها السيارات، وذلك لسبب جوهري يتمثل في عدم الإعداد الاجتماعي قبل نقل التقنية، ولأن التغير التكنولوجي يحتاج للمال وزمن قصير للنقل، أما نقل القيم الاجتماعية لمسايرة التقنية فهي قضية تستغرق زمناً طويلاً، كما أنها تحتاج إلى تضافر الجهود من قبل المؤسسات المجتمعية المختلفة لتنشئة أفراد المجتمع وتربيتهم على الالتزام بها¹ (المؤسسات التعليمية والإعلامية والدينية، فضلاً عن دور الأسرة ومؤسسات المجتمع المدني المختلفة)، وذلك لتنمية الوعي لديهم أولاً بمفاهيم: المركبة والطريق وقائد المركبة والمشاة، وثانياً تحديد حقوق وواجبات الأفراد والجماعات في استخدام تسهيلات التنقل ضمن ضوابط المصلحة العامة.

و يمكن تجاوز تلك الهوة الثقافية والقيمية يستلزم غرس قيم الغيرية بجانب قيم الذاتية حتى نستطيع أن نطرح مفهوم (سلامة الفرد جزء من سلامة المجتمع)، وكذلك نطرح مفهوم (تنتهي حدود حريتك عندما تمس حرية الآخرين)، وتطبيق قواعد المرور وأنظمتها بطريقة حازمة وودية في ذات الوقت من خلال إدراك مفهوم (أن النظام المروري لحمايتك وليس لمضايقتك)، عندها ربما نستطيع إبدال قيم الفردية والأنانية ومعاداة رجل المرور، وغرس قيم الأمانة مع الذات، كما يمكننا كذلك استبدال مفهوم قانون القوة بمفهوم (قواعد النظام)، فليحرص الإنسان على عدم مخالفة المرور وصيانة المركبة والبعد عن القيادة الخطرة،

1 محمد سليمان عبد الله الوحيد، مرجع سابق، ص 8.

وغرس مفهوم الذات واحترامها، مما يجعل الإنسان يخجل من الخروج على النظام المروري ويقابل بالاستهجان الاجتماعي عندما يفعل ذلك.

فالأمر يتطلب تضافر الجهود التعليمية والإعلامية والأمنية والمرورية، وكذلك المؤسسات الدينية ومؤسسات المجتمع المدني في تبيان مشاكل المرور ومدى خطورتها على الفرد والمجتمع، وكذلك التوعية بأهمية الانضباط لمستخدمي السيارات حفاظاً على أرواح الضحايا الذين تتزايد أعدادهم بسبب الإهمال وعدم الالتزام بقواعد ونظم المرور¹.

4-5-2- الحاجة للمواطنة المرورية:

تظهر أهمية المواطنة المرورية في مجموعة من القضايا لعل أهمها أن توفير الإمكانيات المادية والبنى التحتية وأنظمة المرور الصارمة وحدها لا يمكنها الحد من المشكلات المرورية، لان هذه الأخيرة متعلقة بسلوكيات مستعملي الطريق، وبما أن السلوك يصدر عن فكرة أو مجموعة أفكار، فلا يمكن بأي حال من الأحوال تغيير سلوك ما دون تغيير مصدرة وأصله، وتغيير الفكر يكون بتغيير نمط التفكير ونشر الثقافة المرورية في أوساط مستعملي الطريق².

وينبغي هنا التأكيد على مسألة أساسية، وهي أن المجتمع الجزائري يعاني من أزمة ممارسة للأعراف والقانون والقيم، ما يعني بان هناك هوة بين معرفة القوانين وبين ممارستها واحترامها، وقد أكد مالك بن نبي في مشكلة الثقافة في المجتمعات العربية أن المشكلة هي

1 Isabelle Massin, pour une sécurité routier plus citoyenne, rapport au ministre de l'équipement, des logement et des transports, juin 1998, p25

2 هيثم مناع، المواطنة في التاريخ العربي الإسلامي مركز القاهرة لدراسات حقوق الإنسان، ط1، القاهرة، 1997، ص5.

مشكلة فاعلية في التطبيق، وقال بأن الثقافة هي نظرية للممارسة والتطبيق أكبر منها نظرية للمعرفة.

فالعبارة ليست في مدى معرفتنا بقوانين المرور ولافتات الشوارع وإنما العبرة في الالتزام بتطبيقها واحترامها، وهذا لا يكون إلا بتوفر مستوى عال من المواطنة المرورية هذا من جهة.

من جهة أخرى فإن بعض الدول التي راهنت على الحلول المادية كالسعودية والإمارات وغيرها، لم تتمكن حتى من التقليل من حدة المشاكل المرورية، وما نزال نسمع ونتحدث على الحوادث المميتة والازدحام المروري الخانق بمدنها¹.

وحال المدن الجزائرية ليس بأفضل من مثيلاتها العربية فمعظم المدن الجزائرية تعاني نقصا فادحا في الطرق المهيأة ووسائل النقل المتعددة وغيرها من الوسائل المادية التي تساعد على سلاسة الحركة والمرور، كما أن أجهزة المراقبة والضبط وتطبيق الإجراءات الردعية لم تستطع القضاء على السلوكيات الخاطئة لمستعملي الطريق، وعليه فالرهان على الحلول المادية رهان خاسر حتما، وعليه يبقى أماننا الاهتمام والرهان على الجانب الثقافي وهو تعزيز قيم المواطنة المرورية.

4-5-3-مرتكزات المواطنة المرورية: تركز المواطنة المرورية على مجموعة من العمليات الأساسية، لا تتحقق إلا بواسطتها وهي:

2 المرجع السابق، ص6.

1- التربية: تعتبر الأسرة المكان الأول الذي يتشرب فيه المواطن قيم ومبادئ المواطنة المرورية، وهي أهم مرحلة نظرا لحساسيتها خاصة إذا قام الأبوين بتنشئة الطفل تنشئة اجتماعية سليمة وصافية من الشوائب، ولكي تكون كذلك لا بد من التأكيد على قضية خطيرة وعلى درجة كبيرة من الأهمية في عملية التنشئة، وهي أن الطفل في هذه المرحلة يتعلم بالقدوة والفعل أكثر من التعلم بالقول والإدعاء، أي أن الطفل ينظر إلى أفعال الأبوين لا إلى أقوالهم ونصائحهم¹، فإن كان هناك تناقض بين أقوال الأبوين وأفعالهم، سوف يحدث مشكلة في عملية التنشئة وتناقضات في ذهن الطفل وتفكيره، فالملاحظ أن الأطفال يتعلمون في المدارس احترام إشارات المرور، ويدرسون في مادة التربية المدنية الإشارات الضوئية، وأن الضوء الأحمر يعني ممنوع سير العربات، إلا أنه في أول تجربة له وركوبه مع والدة أو أحد أقربائه يصدم بعدم احترام هؤلاء لإشارات المرور فيحدث عند الطفل نوع من التناقض في المعرفة والممارسة ومنه تحدث الهوة بين ما يتعلمه الطفل وما سيمارسه بالفعل.

وعليه لا بد من التأكيد على أهمية هذه المسألة والاهتمام بها من طرف الأولياء، فالتعليم بالقدوة أبلغ من التعليم بالقول²، أو كما يقال "بروا بيرا أبناءكم".

1 الصادق القبودي، أسس بناء الشخصية من خلال القرآن الكريم وأثرها في حياة المسلمين، ط1، الدار التونسية للنشر - تونس والمؤسسة الوطنية للكتاب-الجزائر، 1989، ص 78.

2 دون إي إيبيري، بناء مجتمع من المواطنين (المجتمع المدني في القرن الحادي والعشرين)، ترجمة : هشام عبد الله مراجعة، فؤاد سروجي، عمان، الأهلية للنشر والتوزيع، ط1، 2003، ص ص33-39.

ب- التعليم¹:

إن جوهر وأساس العملية التعليمية فيما يتعلق بالمواطنة المرورية هو الانتقال من الاهتمام بالكم إلى الاهتمام بالنوع، الانتقال من كمية المعارف المحصلة وعدد الكوادر المكونة إلى تطبيق المعارف على الأرض والالتزام بمقومات ومبادئ السلامة المرورية واحترام قانون المرور، وفي كثير من الأحوال نلاحظ أن المستوى العلمي العالي وحده لا يكون وازعا وحاجزا دون ارتكاب بعض الممنوعات وتجاوز بعض القوانين، وعلى سبيل المثال لا الحصر نلاحظ أن كثيرا من الأطباء يدخنون، رغم أنهم اعلم الناس بأضرار التدخين، فنقول أن الوازع العلمي هنا لم يكن له تأثير في التزام الطبيب، على عكس ذلك نجد بعض الأفراد من ذوي المستوى العلمي المحدود أو المعدوم أحيانا أخرى من لديهم قناعة بمخاطر التدخين لا يدخنون مهما كان الحال، فقيمهم ومبادئهم تمنعهم من التدخين، ومن هنا يمكن القول أن الوازع القيمي له تأثير على الالتزام اكبر من الوازع العلمي².

و بالتالي لا بد على مختلف الفاعلين في المنظومة التربوية التركيز على هذه المسألة، لان نتائجها سوف تكون لصالح المجتمع، فعند محاولة المدرسة غرس قيم المواطنة المرورية في نفوس التلاميذ لا بد من التركيز على الوازع القيمي والابتعاد عن التركيز على الجانب المعرفي الجامد الذي يهدف إلى برمجة العقول بأكبر قدر من المعلومات وإهمال المغزى منها، فالعبرة ليست في معرفة القوانين المرورية وإنما العبرة في تطبيقها واحترامها في جميع

1 زغول راغب النجار، أزمة التعليم المعاصر وحلولها الإسلامية، القاهرة المعهد العالمي للفكر الإسلامي، ط1، 1990،

2 GasslinKaren, l'éducation de la sécurité routier peut-elle participer a la formation du future citoyen? IUFM DE BOURGONE, 2004, p14, 15.

الحالات والأوقات، لأن هناك من يعتقد انه يمكن له مخالفة قانون المرور في بعض الأوقات، كالصباح الباكر عندما تكون الطرق خالية من الازدحام، أو انه يمكنه فعل ما يشاء في الطريق عندما يكون غاضبا أو متأخرا عن العمل أو غيرها من الضروريات والأسباب.

ج- التكوين: بالنسبة للعمليات السابقتين (التربية، التعليم)، هما عمليتان أساسيتان يمكن الاعتماد عليهما في ترسيخ أي نوع من القيم والسلوكيات ليس فقط التي لها علاقة بميدان المرور، أما عملية التكوين فهي خاصة بميادين معينة ومنها ميدان المواطنة المرورية.

يركز الأخصائيون والباحثون في مجال التكوين على عدة جوانب مثل القدرة الذهنية واللياقة البدنية للسائق، كما يجب التأكيد هنا على القدرات الذهنية والتي تتمثل في طموحات السائق وسلوكياتهم الحالية والمستقبلية، من هؤلاء الباحثين كيسكينين "keskinen"، حيث صنف سلوكيات السائق في قيادة السيارة إلى أربعة مستويات¹:

* **المستوى الأول:** يتمثل في المهارات القاعدية والحركات التي يقوم بها السائق لتحريك السيارة وغيرها.

* **المستوى الثاني:** يتمثل في التحكم في وضعيات المرور والعمل على التأقلم مع الآخرين الذين يقاسمونه استعمال الطريق.

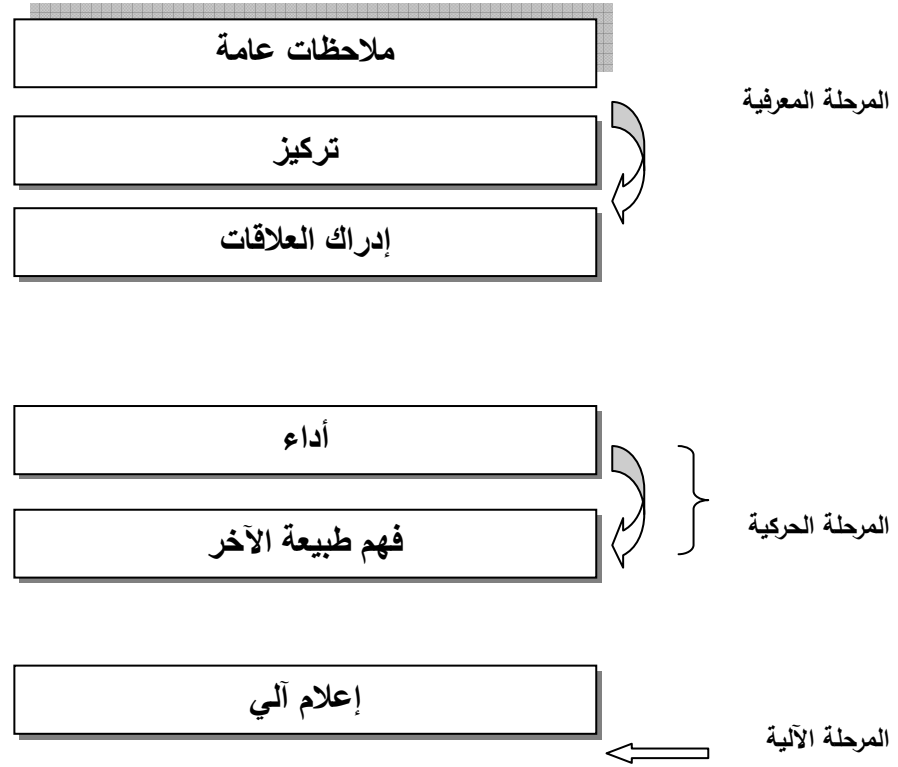
1 الهاشمي بوطالبي، دور التكوين التخصصي للسائق المحترفين في السلامة المرورية، الجزائر، المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرقات، 2013/08/15، www.cnpsr.org.dz، 2016/07/02.

* **المستوى الثالث:** ويشمل الأهداف، والمحيط والمتصلين بالسياقة، حيث يتوجب معرفة الغرض من التنقل والمكان المقصود والأطراف التي ينسق معها.

* **المستوى الرابع:** ويتمثل في مشاريع الحياة والاستعدادات المرافقة لها للتمكن من تحقيقها، وينعكس ذلك في جملة التحفيزات والأهداف التي يسعى السائق إلى تحقيقها ويضم هذا المستوى المهارات الفردية الخاصة بالتحكم في مختلف وضعيات الحياة بصفة عامة¹. وتتسم عملية التكوين الجيد بأنها تأخذ في الحسبان جميع الأطراف الفاعلة في عملية التكوين (المتكون، المكون، برنامج التكوين).

فالمتكون يعتبر طرف أساسي في عملية التدريب لذلك تولى له العناية الكافية من حيث مستواه التعليمي وقدراته الشخصية للتعلم وخلفيته الثقافية على وجه الخصوص، أما المكون فيجب أن يكون مؤهلاً وكفئاً، كما يجب أن يكون قدوة للمتكونين. أما عملية التكوين فلا يجب أن تقتصر فقط على تلقين المعلومات، والتزويد بالمعارف، وتوفير فرص التطبيق والتمرن، بل تتعداها إلى اكتساب القدرة على الاستبصار، وربط الأسباب بالمسببات.

1 الهاشمي بوطالبي، مرجع سابق.



شكل (05) تصنيف فيتس لمراحل اكتساب المهارات الحركية"

خلاصة:

ما يمكن استخلاصه من العرض السابق أن الطرق الكلاسيكية في محاولة التقليل من المشاكل المرورية والوقاية منها لم تعد تجدي نفعا، خاصة وأن التغيرات التي تحدث من زيادة في عدد المركبات وتغير نظرة الأفراد لاستعمال وامتلاك السيارة وهشاشة السلم القيمي في المجتمع الجزائري ينعكس سلبا على احترام قانون المرور وخاصة عند فئة الشباب، ورغم المحاولات المتكررة للسلطات المعنية وعلى رأسهم مصالح الأمن للحد من مخالفات الأفراد لقانون المرور، إلا أن الواقع الملاحظ والحقائق والإحصائيات تثبت يوم بعد يوم عدم جدوى تلك الإجراءات الردعية.

الفصل الخامس

الإجراءات الميدانية

5-1. مجالات الدراسة:

تمهيد: إن دراسة المدينة تتطلب إلى جانب دراسة موقعها وموضعها الذي أقيمت عليه، دراسة تكوين المدينة وتركيبها وذلك بدراسة مجموع الأبنية المميزة ذات الدلالات الحضارية وتوزيعها وعمرها، فمنه يمكن معرفة وظيفة المدينة ودورها وتطورها التاريخي حتى يتمكن الباحثون من معرفة أسباب نشأتها وديناميكية توسعها الحالي والمستقبلي، وبالتالي إعداد مخططات ملائمة ومستديمة.

تعد منطقة خنشلة من أقدم المناطق السكنية بالجزائر حيث يعود تاريخ نشأتها ما قبل الحقبة الرومانية، حيث أطلق عليها الرومان اسم (Masculin) وشيدوا بها حصنا عسكريا يسمح بمراقبة القبائل النائرة والمتوافدة باتجاه الشمال الغربي المهددة لمصالحها، وما زالت شواهد هذا التاريخ مطمورة تحت تراب مدينة خنشلة خاصة من الناحية الجنوبية الغربية، ويمكن عرض أهم مراحل نشأة المدينة كالاتي¹:

* المرحلة الفينيقية:

العلاقة التي كانت تربط الفينيقيين بمنطقة خنشلة لا تتعدى العلاقة التجارية وتبادل السلع.

* **المرحلة القرطاجية:** فقد استوطن القرطاجيون بالمنطقة واستفاد السكان الأصليين حضارتهم ولكن من القرن الخامس قبل الميلاد اعتمدوا سياسة الاستيلاء، فكانت بداية الخلاف بينهما وبين الإمارات النوميديّة.

1 مجلة أضواء، مديرية الثقافة لولاية خنشلة، 2010، ص01.

* **المرحلة الرومانية:** بلغ الاحتلال الروماني للمنطقة في خضم توسعته إلى جبال الأوراس أين اتخذت الخاصة الرومانية "لامبيز" كقاعدة عسكرية لها (123م)، ومن خلالها تم ضم مدينة خنشلة إلى مستعمراتها وسمتها "ماسكو لا" في عهد الخاصة الرومانية الثالثة (أوغست).

* **المرحلة الوندالية:** عرفت المنطقة الاحتلال تحت قيادة الحاكم العسكري "حسريق" فهدم وخرب ما شيده الرومان وفي سنة 534م استطاع الحاكم "Beslisaire" هزم الوندال واحكم سيطرته على المنطقة ولقي رفضا قاطعا من طرف سكان المنطقة.

* **مرحلة الفتوحات الإسلامية:** أوفد إليها القائد الشهير حسان بن ثابت وحقق نصرا على ملكة المنطقة (الكاهنة) وفي 77 هجري عزم أمير المؤمنين عبد الملك بن مروان على تطهير شمال إفريقيا من الاستعمار حيث أستشهد على أثرها عقبة بن نافع علي يد الملك "اكسل" و المعروف تاريخيا بكسيلا¹.

* **مرحلة الاحتلال الفرنسي:** اقترب الاحتلال الفرنسي من مدينة خنشلة عام 1837م بحيث دارت معارك مقاومة امتدت حتى عام 1879م، وبدأ تشييد نواة المدينة عام 1847م، كمدينة عسكرية متواضعة على تل، مما شجع المعمرين إلى النزوح إليها خاصة منطقة السهل القسنطيني نظرا لخصوصيتها الطبيعية الفريدة (توفر المياه، الأراضي الخصبة)، وكان يطلق عليه اسم "المرجة" ولتكون حي راقي يقطنه المعمرين الذين استغلوا كل الأراضي الفلاحية بالمنطقة، فشكلت نواة المدينة الأوروبية القديمة ذات الشكل الشطرنجي، أما السكان

1 مجلة أضواء، مرجع سابق، ص02.

الأصليين للمنطقة فكانوا على أطراف الحي الأوروبي في سكنات صغيرة مبنية بطوب من الطين، ومع اندلاع الثورة التحريرية 1954م بدأ سكان المنطقة يجتمعون في أحياء فوضوية على أطراف المجمع الأوروبي، بدافع من المستعمر لتسهيل مراقبتهم.

* **مرحلة ما بعد الاستقلال:** بعد الاستقلال استمرت عملية النزوح على الأحياء الفوضوية على أطراف المجمع القديم حتى سنة 1966م، فكانت تابعة إداريا إلى ولاية أم البواقي لترتقي كمركز ولائي سنة 1984م، لتعرف مرحلة أخرى من التنظيم والتخطيط العمراني¹.

إن تحديد المجال الخاص للدراسة الميدانية يعد من الخطوات المهمة في البحوث الاجتماعية، حيث اتفق معظم الباحثين في مناهج البحث الاجتماعي على ثلاث مجالات رئيسية، وهي المجال المكاني (الجغرافي)، وثانيها المجال البشري الذي يضم وحدات أفراد المجتمع المبحوث، وثالثها المجال الزمني.

5-1-1- المجال المكاني:

* موقع مدينة خنشلة: يعتبر الموقع من أهم الضوابط المؤثرة في دراسة المراكز العمرانية وذلك لمل للموقع من تأثير مباشر على حياة الأفراد من خلال استقرارهم في أماكن محددة²، فمن خلاله تستطيع المدينة تحقيق أكبر عدد ممكن من العلاقات مع المناطق المحيطة بها

1 ع. بن عشي، تطور البناء الترقوي في مدينة خنشلة، مذكرة مهندس دولة، معهد الهندسة المعمارية، جامعة محمد خيضر، بسكرة، 2006، ص ص11، 12.

2 محمد عبد اللطيف عصفور، سعد إبراهيم البدوي، الدراسات العمرانية في جغرافية المدن العربية، د.ط، بيروت، د.ت، ص ص92، 95.

والعكس، والموقع يؤثر بشكل كبير في دينامية تطور المدينة وموها، إذن فموقع مدينة خنشلة يمكن دراسته كما يلي:

* **الموقع الفلكي:** تقع مدينة خنشلة فلكيا ضمن إقليم ولاية خنشلة المحصورة بين خطي طول (730، 630) درجة شرق خط غرينتش وبين دائرتي عرض (34-35) درجة شمال خط الاستواء¹.

* **الموقع الإداري:** مدينة خنشلة إداريا ضمن تراب بلدية خنشلة واحد من بين 08 دوائر و21 بلدية التي تضمهم الولاية، وتعد بذلك مركز قيادي لها وحدودها كالتالي:

* **شمالا:** الشمال الشرقي بغاي، الشمال الغربي الحامة.

* **جنوبا:** بلدية أنسيغة.

* **شرقا:** امتداد بلدية بغاي وأنسيغة.

* **غربا:** بلدية الحامة.

تتموضع عند نقطة التقاء الطريقين الوطنيين رقم 88 الذي يربطها بولاية باتنة وتبسة والطريق 82 الذي يربطها بولاية بسكرة وعين البيضاء.

تتربع مدينة خنشلة على مساحة 32 كلم² وبالتالي فهي تحتل المركز الرابع في الولاية من حيث صغر المساحة.

1 الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، وزارة التهيئة العمرانية و المحافظة على الإقليم، المخطط التوجيهي للتهيئة العمرانية (PDAU)، 06، 1992.

* **الموقع الجغرافي**¹: تقع مدينة خنشلة في القسم الشرقي من البلاد فهي تتصف بخصوصيات جغرافية متميزة ومتنوعة إذ تتموضع على سفوح جبال الأوراس من الناحية الغربية جبال أولاد يعقوب "جبل إخف أو سرذون" بالأمازيغية "رأس البغل" بالعربية، توجد بها أعلى قمة في المنطقة بـ: 1700م وهذه تتميز بكونها محاطة إلى غاية الجنوب الشرقي بشعبات (شعبة الغولة، وشعبة تمايورت...) كما أنها نعبر أيضا امتداد للسهول العليا بقسنطينة في الشمال الشرقي أما جنوبا فهو على شكل سهول منبسطة باتجاه سلسلة النمامشة للأطلس الصحراوي التي تقع على ارتفاع 1130م على مستوى سطح البحر.

ب * التطور العمراني للمدينة²:

إن دراسة التطور العمراني للمدينة مهم للوقوف على وتيرة النمو خلال مختلف المراحل التاريخية للمدينة، وضبط ديناميكية تطورها المجالي لتحديد اتجاهات نمو معالمها العمرانية المختلفة، فنستخلص مختلف التغيرات الواقعة على نسيجها العمراني من استخدامات للأرض وطريقة استهلاك المجال الحضري ومن خلاله نستطيع تحديد أيضا واقع المدينة الذي تحتمه مراحل تطورها للبحث عن إمكانيات تحقيق التوازن بين مختلف استخدامات الأرض ليكون تطورها المستقبلي مخططومهيكل ومنظم وعليه فقد تم تقسم مراحل التطور العمراني لمدينة خنشلة انطلاقا من ظروف منشأة المدينة إلى المراحل التالية:

1 ع. بن عشي، مرجع سابق، ص14.

2 ع. بن عشي، مرجع سابق، ص15.

* **مرحلة ما قبل 1954:** لم يبق للمدينة معالم للنمط القديم سوى بعض الشواهد مثل الأعمدة والمدينة الرومانية مثل حمام الصالحين إذ تميزت هذه المرحلة بظهور التركيبة الأولى للمدينة القديمة الممتدة في الحي الأوروبي ذو الطابع الشطرنجي كما سلف ذكره، كما عرفت خنشة كباقي المدن الجزائرية تطبيق مخطط.

* **مرحلة الاستعمار:** من الجدير بالذكر أن الحصر السكاني للجزائريين في هذه الفترة خاصة ما قبل الاستقلال لم يكن مستوفي لشروط مستلزمات تعدادات السكان الصحيحة وذلك لكونه يصاغ لأهداف تخدم الاستعمار الفرنسي حيث قدر تعداد السكان عام 1954م بـ: 10981 نسمة ونظرا لخصوصية هذه المرحلة أين عمل فيها المستعمر على نفل السكان من التجمعات الثانوية والمبعثرة إلى التجمع الرئيسي لمدينة خنشة قرب الثكنات العسكرية قصد مراقبتهم والتحكم في تحركاتهم.

* **مرحلة ما بعد الاستقلال¹:** شهدت المدينة موجة هجرة عالية لسكان الأرياف المجاورة للاستفادة من التجهيزات المتروكة من طرف الإدارة الاستعمارية، أضف إلى ذلك رجوع المجاهدين والمجندين إجباريا في الجيش الفرنسي وإطلاق سراح المسجونين، مما أدى إلى ارتفاع معدلات الزواج، كما لا ننسى جهود الدولة في سبيل تطوير الظروف الاقتصادية والرعاية الصحية وتحسين المستوى المعيشي للسكان، كل هذا أدى إلى تضاعف عدد

1 عبد السلام ربيع، قجوف عادل، التنظيم المجالي وآفاق التوسع العمراني لمدينة خنشة، (مذكرة مهندس دولة)، معهد تسيير التقنيات الحضرية، جامعة العربي بن مهيدي، أم البواقي، 2007، ص53.

السكان إلى ثلاث الأضعاف تقريبا حيث بلغ عددهم 27800 نسمة سنة 1966م بمعدل نمو قدره: 08.04%، وهو معدل جد مرتفع (أول إحصاء للجزائر بعد الاستقلال).

* **مرحلة ما بين (1977-1987)¹**: خلال هذه الفترة تم ترقية خنشلة كمركز ولائي بموجب التقسيم الإداري سنة 1984م، ونتج عنها استفادة مدينة خنشلة من عدة هياكل ومشاريع إدارية وخدمات وكذا برامج سكنية وتجهيزات هامة أقرها المخطط الخماسي الثاني حيث عرفت المدينة منطقتين من التوسع: المنطقة الشرقية "Zone est" والمنطقة الغربية " Zone ouest".

وأصبحت المدينة تتوسع في هذين الاتجاهين باستعمال برامج سكنية تتمثل في:

- السكن الجماعي مثل حي 150 مسكن.

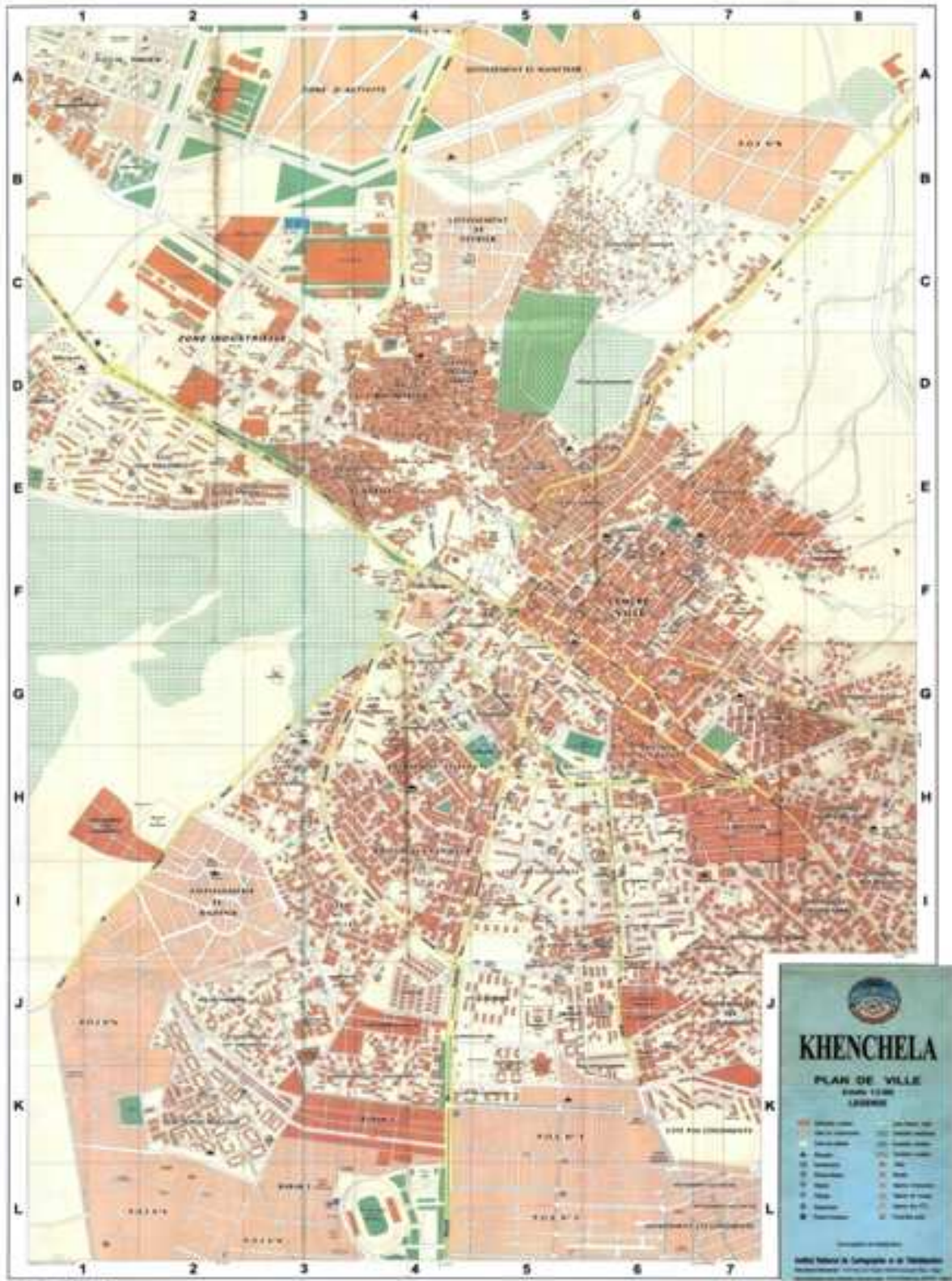
- القطع الأرضية المجزئة مثل حي 05 جويلية وحي السعادة.

* **مرحلة ما بين (1987-2014)²**: أهم ما يميز هذه المرحلة هو استمرار التوسع في الناحية الجنوبية تحت مخططات التعمير فشهدت ميلاد العديد من الأحياء بنمط الجماعي بداية من مشروع 1000 مسكن لكوسيدار بالإضافة إلى العديد مكن الحصص السكنية كتجزئة بابار 01، بابار 02، وتجزئة 326 مسكن نهاية إلى المدينة الجديدة بطريق العيزار، إضافة إلى العديد من المشاريع والتجهيزات من مرافق صحية وتعليمية (جامعة عباس لغرور خنشلة) على سبيل المثال، ففي هذه الفترة كانت هناك محاولات لإعداد مخططات عمرانية مدروسة

1 عبد السلام ربيع، فجوف عادل، مرجع سابق، ص 53.

2 المرجع السابق، ص 55.

إلا أنها لم ترقى إلى المستوى المطلوب، حيث بقيت نوع من العشوائية طاغية على المظهر العمراني، وذلك لعدم دراسة البيئة الاجتماعية والمناخية مما أدى إلى ظهور وسط عمراني توافي مع الظروف البيئية ولا علاقة له مع النسيج العمراني المخطط له.



شكل رقم (06) خريطة مدينة خنشلة

المصدر: مديرية النقل لولاية خنشلة

* مخطط حركة المرور لمدينة خنشلة¹:

يعد مخطط حركة المرور لمدينة خنشلة من طرف مكتب الدراسات (المركز الوطني للدراسة والتهيئة والسكان) CNEAP والمصادقة عليه بتاريخ 06 أكتوبر 2008، جاء المخطط الثاني والذي يمس قطاع النقل العمومي للمسافرين وهو مخطط النقل لمدينة خنشلة تطبيق توصيات المخطط. ولكي يتسنى ذلك قمنا بإعلام المعنيين من الهيئات الرسمية والتي مخول لها مع مصالحنا الإشراف على تطبيق هذا المخطط ومتابعته ميدانيا ، وهم كآآتي:

- بلدية خنشلة.

- أمن ولاية خنشلة.

- مديرية الأشغال العمومية لولاية خنشلة.

- دائرة خنشلة.

ولقد نبهنا الهيئات المعنية وعلى رأسها المصالح التقنية لبلدية خنشلة وهي المسئولة الأولى على تجسيد المخطط ميدانيا ، إلى أن تطبيق توصيات المخطط يكون وفق أربعة مراحل ملخصة فيما سيأتي:

1 بوعزيزي حليم، ملف حول تطبيق مخطط حركة المرور لمدينة خنشلة، مديرية النقل، نوفمبر 2010.

مراحل تطبيق مخطط حركة المرور:

1- الإشارات الأفقية:

1-1 ممرات الراجلين: والتي تخص بالدرجة الأولى المؤسسات التربوية والهياكل الإدارية،

أيضا يتم تجسيدها في مفترقات الطرق داخل المحيط الحضري للمدينة.

1-2 إشارات منع التوقف والوقوف: هذه الإشارات يتم تجسيدها على حافات الأرصفة،

وهي تنقسم إلى قسمين:

أ - اللون الأحمر والأبيض¹: ويخص حالة منع التوقف مع إمكانية الوقوف، هذه الإشارة

تخص الطرقات التالية:

- نهج فلسطين

- نهج لغرور عباس

- نهج نصراوي عمار

- ممرات سوا يعي علي

- ممرات حفطاري محمد

- طريق مديرية المجاهدين.

ب- اللون الأصفر والأبيض: ويخص حالة منع الوقوف والتوقف، هذه الإشارة تخص

الطرقات التالية:

- نهج حكار عبد الله

¹BouaziziHalim,Cas de stationnement ville de Khenchela,(CERTU Année 2000),p04

- نهج نصراوي عمار من تقاطع مسجد الأمير عبد القادر إلى تقاطع المكتبة الجامعية

- نهج خياري محمد العربي.

2- **الإشارات الضوئية:** وتخص التقاطعات ذات التدفق الكبير أين يصعب مراقبة وتنظيم

حركة المرور بواسطة الإشارات وتخص التقاطعات التالية:

- تقاطع مسجد الأمير عبد القادر.

- تقاطع نزل المالية (مع نهج نصراوي عمار).

- تقاطع قسم التعمير والبناء (نهج عمار نصراوي مع الطريق الفاصل بين حي السعادة

وحي النصر).

- تقاطع مقر بلدية خنشلة والحي العسكري بنهج عمار نصراوي .

- مفترق الطرق طريق زوي.

- تقاطع ملعب حمام عمار وممرات سوايعي علي.

- تقاطع أمن ولاية خنشلة.

3- **الإشارات العمودية¹:**

وهاته الإشارات تنقسم إلى ثلاثة أقسام (إشارات المنع، إشارات الوجوب، إشارات الخطر)

بالنسبة لمدينة خنشلة فإن الإشارات التي تم تعيينها في المخطط قصد تنظيم حركة المرور

فهي تنتمي إلى الفئة الأولى والثالثة.

1BouaziziHalim, Cas de stationnement ville de Khenchela,opcit

1-3 إشارات المنع: وهي تضم إشارات منع الوقوف، إشارات منع الوقوف والتوقف،

إشارات منع الانعطاف نحو اليمين أو اليسار، إشارات منع الاتجاه.

1-1-3 إشارات منع الاتجاه: وتخص الطرقات التالية:

- نهج لغرور شعبان: اتجاه السير من تقاطع نهج فلسطين إلى نهج عبد الحميد بن

باديس.

- نهج الجزائر العاصمة: اتجاه السير من تقاطع نهج فلسطين إلى نهج الهاشمي بوقفة¹.

- نهج القدس: اتجاه السير من تقاطع الهاشمي بوقفة إلى نهج فلسطين.

- نهج عثمانى: اتجاه السير من تقاطع نهج فلسطين إلى نهج الهاشمي بوقفة.

- نهج تونس: اتجاه السير من تقاطع نهج شيجاني بشير إلى نهج الهاشمي بوقفة .

- نهج حوحة بلعيد: اتجاه السير من تقاطع نهج فلسطين إلى نهج الهاشمي بوقفة .

- نهج فلسطين: اتجاه السير من تقاطع نهج مصطفى بن بولعيد إلى نهج خلاف بشير

- نهج لغرور عباس: اتجاه السير من تقاطع نهج خلاف بشير إلى نهج مصطفى بن

بولعيد .

2-1-3- إشارات منع الانعطاف إلى اليمين أو إلى اليسار

وتخص التقاطعات التالية:

- تقاطع نهج حكار عبد الله ونهج فلسطين، ممنوع الانعطاف نحو اليسار للسيارات الداخلة

إلى التقاطع من جهة حكار عبد الله.

1 BouaziziHalim, rapport final. étude de plan de circulation de la ville de khanchela, direction de transport, juin CENEAP,2008.

- تقاطع أمن الولاية، ممنوع الانعطاف نحو اليمين إلى نهج لغرور عباس للسيارات من جهة نهج فلسطين أو نحو اليسار من جهة نهج مصطفى بن بولعيد.
- تقاطع نهج القدس ونهج فلسطين، ممنوع الانعطاف نحو اليمين بالنسبة للسيارات من جهة نهج القدس.
- تقاطع نهج عثمانى التجاني ونهج لغرور عباس، ممنوع الانعطاف نحو اليمين بالنسبة للسيارات من جهة لغرور عباس¹.
- تقاطع نهج فلسطين وحوحة بلعيد، ممنوع الانعطاف بالنسبة للسيارات من جهة نهج فلسطين.

2-3- إشارات الأولوية

هذا الفئة من الإشارات تخص إعطاء الأولوية لطرق الرئيسية على حساب الطرق الثانوية أو الفرعية وتتلخص فيما يلي:

1-2-3 إشارة قف (وقوف إجباري)

وتخص التقاطعات التالية:

- تقاطع طريق (ي) مع نهج عمار نصراوي (حي السعادة)، الأولوية لنهج عمار نصراوي.
- تقاطع طريق (ي) مع نهج نصراوي عمار (حي النصر)، الأولوية لنهج نصراوي عمار
- تقاطع طريق (ر) مع نهج نصراوي عمار (حي النصر)، الأولوية لنهج نصراوي عمار.
- تقاطع طريق (ك) مع نهج نصراوي عمار (حي النصر)، الأولوية لنهج نصراوي عمار

¹BouaziziHalim, Cas de stationnement ville de Khenchela,opcit,

- تقاطع طريق (ج) مع نهج نصراوي عمار (حي النصر)، الأولوية لنهج نصراوي عمار
- تقاطع طريق (ج) مع ممرات سوايعي علي (حي 700 سكن)، الأولوية لممرات سوايعي
- تقاطع الطريق المحاذي للعيادة المتعددة الخدمات "حمو بوشوارب" مع ممرات سوايعي علي، الأولوية لممرات سوايعي¹.
- تقاطع طريق سهتاالمعمر مع ممرات سوايعي علي، الأولوية لممرات سوايعي علي.
- تقاطع طريق (ج) الفاصل بين حي السعادة وحي النصر مع طريق حفطاري أحمد، الأولوية لطريق حفطاري احمد.
- تقاطع طريق عمار بوشريط وممرات سوايعي علي، الأولوية لممرات سوايعي علي.
- كل التقاطعات التي تربط طريق حفطاري أحمد والأحياء التالية (05 جيلية، 01 نوفمبر، 400 سكن)، الأولوية لطريق حفطاري احمد.

و بهذه الطريقة نكون قد أحطنا بالتقاطعات المهمة في المحيط لحضري للمدينة.

2-2-3- إشارة فسح الطريق

ويخص النقاط التالية:

- مفترق الطرق طريق زوي والطريق الجانبية للوزن الثقيل.
- مفترق الطرق طريق بغاي والطريق الجانبية للوزن الثقيل الجهة الشمالية للمدينة.
- مفترق الطرق طريق بغاي والطريق الوطني رقم 80 المؤدي إلى باتنة.

1 BouaziziHalim, Cas de stationnement ville de Khenchela,opcit

4- المنشآت الفنية المقترحة:

والتي من شأنها التخفيف من حدة حركة المرور خاصة في التقاطعات التي تعرف نزعات بين الراجلين والسيارات ، لهذا تمت الموافقة من طرف اللجنة الولائية لمخطط حركة المرور على إنجاز ممرات علوية للراجلين في داخل المحيط الحضري وبالتحديد في النقاط التالية¹:

- طريق عبد المجيد السقني محاذيا لملاعب حمام عمار: هذا المقطع يعرف حركة راجلين مهمة، لذا أقترح مكتب الدراسات ممر لراجلين لتسهيل الحركة لكلا من السيارات والراجلين:
- طريق طامزة مقابل العيادة الكبرى مزداوت.
- طريق باتنة أمام المركز الجامعي، هذا لتسهيل حركة الطلاب بين موقفي الحافلات على جنبي الطريق.

1- 4- المنشآت الفنية المبرمجة من طرف القطاعات الأخرى²:

بالإضافة إلى ما يوصي به مخطط حركة المرور، فإن قطاع البناء والتعمير بالولاية اقترح اتجار نفق أرضي في تقاطع نهج نصراوي عمار وطريق علي نمر قرب نزل المالية ، وحسب ما فهمناه منهم أن هذه المنشأة من شأنها أن تخفف الحدة من الازدحامالذي يعرفه هذا التقاطع، لاسيما في فترات الذروة أو الإشباع.

1 BouaziziHalim, rapport final. étude de plan de circulation de la ville de khanchela,opcit

2 بوعزيزي حليم، مرجع سابق.

ولكن يمكن القول من الناحية التقنية إن إنجاز هذا النفق عوض أن يفك الخناق فإنه سيشكل ملجأ لكل السيارات التي تريد الوجهات المختصرة، مما سيجعل من هذه الطريق طريقا سريع. لكن شروط الطريق السريع لا تتوفر في هذا المقطع من المدينة، وفي أي مدينة أخرى، مما سينتج عنه اختناق في السير وكثرة النزعات بين الراجلين والسائقين. ونستد أيضا في هذا على أمثلة من بعض المدن التي أنجزت بها ممرات أرضية عبر التراب الوطني مثل (تيزي وزو، جيجل، الجزائر العاصمة).

وفضلا عما ذكر من قبل فإن إنجاز مثل هاته المنشأة داخل المدينة مخالف لمبادئ التنمية المستدامة، من هنا نقول أن امثل حل لمشاكل حركة المرور داخل المدن هو الإشارات الضوئية.

أيضا تم برمجة بعض المنشآت الفنية من طرف قطاع الأشغال العمومية داخل المحيط الحضري للمدينة لم تكن محل توصيات مخطط حركة المرور لأنه قانونيا مدى الدراسة في مخطط حركة المرور لا يتعدى المدى القصير.

هاته المنشآت هي كالتالي:

- محول في مفترق الطرق المؤدي لعين الطويلة محاذيا لمحطة نقل المسافرين الجديدة صنف "أ".

- ممر أرضي على الطريق الوطني 80 في مترق الطرق المؤدي لمدينة عين البيضاء.

2- 4- الإشارات المرورية المبرمجة للإنجاز من طرف بلدية خنشلة¹:

حسب ما اقره رئيس بلدية خنشلة لقد تم برمجة وتخصيص غلاف مالي قدره ستة ملايين دينار لإعادة تشغيل الإشارات الضوئية المعطلة على مستوى تقاطعات المدينة، كما سيتم في نفس السياق إنجاز الإشارات الضوئية في أربعة تقاطعات جديدة.

بالنسبة للمنشآت فإن البلدية خصصت غلاف مالي قدره ثمانية ملايين دينار لإنجاز ممر علوي على مستوى ممرات 20 أوت 1956 أمام المركز الجامعي.

و يبقى الكثير من توصيات مخطط حركة المرور لم تطبق، ولقد تم الإنفاق على برمجة لقاءات تنسيقية مع الهيئات المعنية لأجل تطبيق توصيات المخطط. كما أحيطكم علما أنني بصدد إعداد خريطة تترجم ما تم إنجازه من توصيات وكذا الإشارات المرورية التي لم تنجز والمنشآت المقترحة والمنجزة لحد الآن.

1 بوعزيزي حليم، مرجع سابق.

5-1-2-المجال البشري:

* المؤشرات الديمغرافية: تتميز المؤشرات الديمغرافية لمدينة خنشلة بالخصائص الآتية:

- عدد السكان: 106، 126 نسمة.

- الكثافة: 828،3 (ساكن في كلم²).

* توزيع السكان:

- مجموع السكان: 106، 126 نسمة.

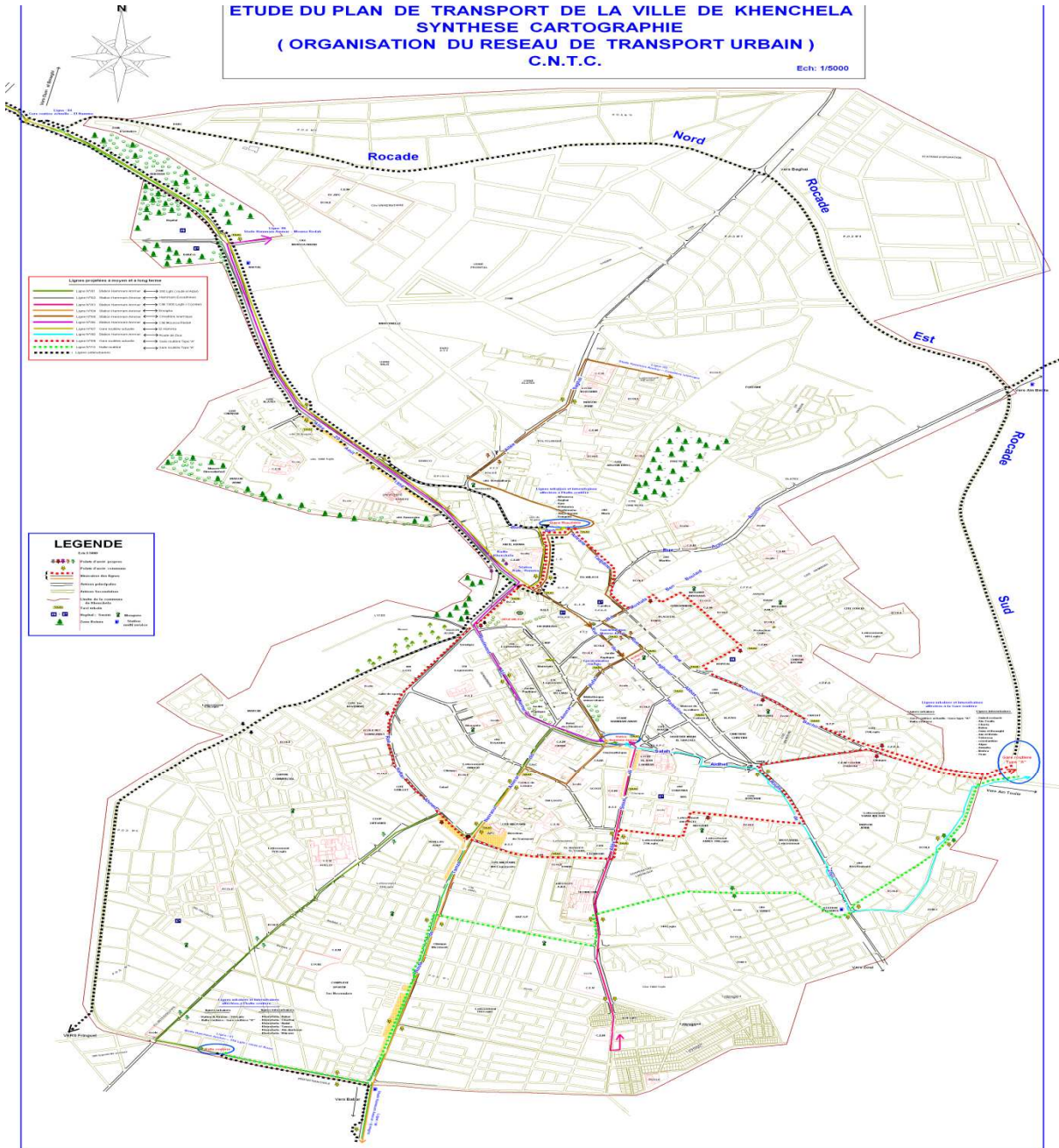
- سكان التجمع الرئيسي: 105، 486 نسمة.

- سكان المناطق المبعثرة: 640 نسمة.

* حظيرة المركبات بالمدينة: أكثر من 60000 سيارة.

ويتمثل مجتمع الدراسة في سائقي سيارات النقل الحضري بمدينة خنشلة والبالغ عددها

350 سيارة.



شكل رقم (08) خريطة توضح تنظيم شبكة النقل الحضري ونقاط تواجد سيارات النقل

الحضري بمدينة خنشلة

المصدر: مديرية النقل لولاية خنشلة.

3-1-5- المجال الزمني للدراسة:

بالنسبة للمجال الزمني هناك اتجاهين فيما يتعلق بتحديدده، فالاتجاه الأول يرى بأن بداية حساب المجال الزمني يكون من لحظة النزول للميدان والقيام بالدراسة الاستطلاعية وجمع المعلومات الميدانية، أما الاتجاه الثاني فيرى أن المجال الزمني يحدد من بداية القيام بالدراسة (تحديد وصياغة الإشكالية)، ونظرا لطبيعة هذه الدراسة والتي تحتوى على العديد من المعطيات والإحصائيات سريعة التغير ومن أجل الحفاظ على مصداقية الدراسة فقد اعتمد الباحث الرأي الثاني، وعليه فإن المجال الزمني للدراسة يبدأ من 2012م حتى 2015م.

2-5- العينة وطريقة اختيارها:

نوع العينة هي عشوائية تكونت من 70 سائق سيارة أجرة من مدينة خنشلة، حيث شملت عينة الدراسة فيما يخص متغير الجنس على ما نسبته (100%) منهم كانوا ذكورا، والملاحظ هنا أن غالبية أفراد عينة الدراسة من الذكور وهو ما يعكس حقيقة قيادة السيارات الذي لازال يعتبر نشاط ذكوريا في مجتمعنا (قيمة الذكورة /الفصل الرابع) هذا بالرغم من العدد المتزايد للسائقات في الآونة الأخيرة.

أما فيما يتعلق بمتغير السن لدى عينة البحث فقد قدرت نسبة أعمار الفئة [20-25] بـ(29,23%) من عينة الدراسة ونسبة أعمار الفئة [25-30] قدرت بـ(28,30%) من العدد الإجمالي، في حين أن الفئة.

[35-30] كانت نسبتها (21,63%) من أفراد وفئة [40-35] كانت نسبتها (14,95%)، بينما بلغت نسبة الفئة المتبقية [45-40] (05,89%)، والملاحظ على أعمار أفراد عينة البحث أن نسبة معتبرة منهم شبابا، وهذا ما يخدم الدراسة أكثر باعتبار أن هذه الفئة العمرية تتميز بتدني مستوى الوعي والثقافة المرورية كما هو ملاحظ، وبصفة عامة فإن الإحصائيات المتوالية عبر السنوات تثبت أن غالبية المتسببين وضحايا حوادث المرور في الجزائر تنحصر أعمارهم ما بين 20 و 45 سنة.

أما فيما يخص كيفية اختيارها فقد تم أخذ نسبة 20% من العدد الإجمالي لسيارات النقل الحضري بمدينة خنشلة والبالغ عددها 350 سيارة، ويرجع سبب اختيار هذه الفئة لعدة أسباب منها:

- عدم استطاعة الباحث تغطية حظيرة السيارات للمدينة والتي تفوق 60000 سيارة.
 - التجانس الكبير بين مفردات مجتمع البحث فيما يتعلق بموضوع الدراسة.
 - سهولة الوصول لأفراد العينة لتواجدها في أماكن معينة ومحددة.
 - ترقيم السيارات الأمر الذي يساعد على إمكانية مراجعة المبحوث.
 - خضوع سائقي سيارات الأجرة لتكوين قبل الحصول على رخصة الاستعمال.
- حيث قام الباحث بوضع قصاصات مرقمة من 1 إلى 350 وهي الأرقام التي تحملها سيارات النقل الحضري بمدينة خنشلة، ثم سحب بطريقة عشوائية 70 قصاصة، فظهرت الأرقام التالية:

6	27	192	146	110	36	152	137	90	12
9	69	41	11	25	97	137	165	131	8
40	38	28	4	2	31	10	46	64	15
58	3	196	334	304	201	263	331	30	21
345	83	55	333	39	275	17	312	83	77
259	147	73	29	315	305	273	163	103	221
48	25	79	256	142	161	57	184	261	338

ثم توجه الباحث للمواقف المعروفة لتوقف سيارات النقل الحضري بمدينة خنشلة، وتم

اختيار ثلاث مواقف:

- الموقف الأول "قرب ثانوية البح لخضر" وكان عدد المبحوثين 20 سائق.

- الموقف الثاني: "بالقرب من دار الثقافة" وكان عدد المبحوثين 20 سائق.

- الموقف الثالث: "بمحاذاة مسجد الأمير عبد القادر".

وقد صادف الباحث أثناء عملية توزيع الاستمارة على المبحوثين عدم وجود رقم السيارة

المسحوبة، فيتم تعويضه بالرقم الذي يليه، وإذا كان الرقم الموالي غير موجود في قائمة

الأرقام المسحوبة يتم الانتقال آليا للرقم الموالي وهكذا.

***كيفية حساب عدد مفردات العينة:**

العدد الإجمالي لسيارات الأجرة: $N = 350$ ، وعليه تكون نسبة العينة هي 20%

$$n = N \times 20 / 100$$

$$n = 350 \times 20 / 100$$

$$n = 7000 / 100$$

$$n = 70$$

3-5- المنهج المستخدم: تفرض طبيعة الدراسة وأهدافها على الباحث اختيار منهج معين أو مجموعة من المناهج دون اختيار أخرى، وللحصول على ما سبق في هذه الدراسة حول انعكاسات النمو الحضري على الثقافة المرورية لمستعملي الطريق، اتبع الباحث في المعالجة على المنهج الوصفي، والذي يضمن وصف وتحليل مدى انعكاس النمو الحضري على الثقافة المرورية من جهة، ومن جهة أخرى فهم العلاقة بين المتغيرين ومعرفة وآلية الترابط بينهما.

حيث اعتمد الباحث على وصف وتحليل أثر النمو الحضري على مجموعة من المتغيرات والعوامل والتي تعمل فيما بينها منتجة حاجة ماسة وملحة إلى مستوى عال من الوعي والثقافة المرورية، أضف إلى ذلك سعي الباحث من خلال المنهج الوصفي التحليلي إلى التعرف الدقيق للممارسة الفعلية لإجراءات السلامة المرورية بمدينة خنشلة، من خلال الجمع بين ما يجب أن يكون وما هو كائن بالفعل، بغية الوقوف على أهم المعوقات التي تحول دون تطبيق قواعد السلامة المرورية.

وقد تم تطبيق المنهج الوصفي على البيانات الميدانية للدراسة بهدف معرفة أثر كل من السمات الشخصية -والتي تعتبر كانعكاسات محتملة للنمو الحضري على ساكن المدينة- والعوامل الديمغرافية-السن، المهنة... الخ على ارتكاب المخالفات وعدم احترام قواعد السلامة المرورية.

وقد خلص الباحث من خلال استعمال المنهج الوصفي إلى العديد من النتائج والتوصيات وعليه فإن الدراسة الحالية تتضمن مجموعة من الأدوات المتعلقة بالمنهج الوصفي التحليلي

والتي تساعد على الوصف الكمي للظاهرة والذي يترجم من خلال الأرقام والإحصائيات التي يتم الحصول عليها بعد التفريغ للبيانات.

كما استعمل الباحث الوصف الكيفي من خلال الاستعانة بأداتي الملاحظة والمقابلة بغية فهم مؤشرات الدراسة ومحاولة تحليل وتفسير متغيرات الظاهرة المدروسة من خلال المزوجة بين الطرح النظري (الدراسات السابقة ومختلف أدبيات الموضوع) والواقعي (المعطيات الميدانية).

5-4- أدوات جمع المعلومات: تعتمد عملية اختيار أدوات جمع المعلومات والبيانات على الانتقاء الدقيق للمنهج كما لا يمكن للباحث أن يحقق هذه الأهداف المرجوة من دراسته إلا إذا كانت هذه الأدوات مصممة بطريقة جيدة وسليمة وتعمل في انسجام مع المنهج المطبق، إذ إن هذه الخطوة تعد حلقة وصل هامة بين الجانب النظري والجانب الميداني للدراسة بشكل عام، ولما كان هدف الدراسة هو معرفة الانعكاسات التي يتركها النمو الحضري بمختلف أبعاده على مستوى الثقافة المرورية لدى مستعملي الطرقات، فقد اقتضت ضرورة البحث استخدام مجموعة من الأدوات نذكرها على النحو التالي:

5-4-1 الملاحظة: تعتبر الملاحظة لأداة الأولية لجمع البيانات في جميع العلوم تقريبا، وهي بصفة عامة "عبارة عن إدراك الظواهر والوقائع والعلاقات عن طريق الحواس سواء وحدها أو باستخدام وسائط مساعدة"¹.

1 فاروق يوسف احمد، مرجع سابق، ص 98.

وفي الدراسات الحضرية ومنها علم لاجتماع الحضري والإيكولوجيا الحضرية تعتبر الملاحظة الأداة الأساسية المستعملة بكثرة وذلك لان "روبرت بارك" استطاع اكتشاف علم الاجتماع الحضري باعتماده على الملاحظة فقط¹، وهذا اقتداء منه بعلماء الانثروبولوجيا المعاصرين له الذين حققوا نتائج باهرة آنذاك.

لهذه الأسباب اعتمد الباحث في هذه الدراسة كثيرا على الملاحظة بنوعيتها (الملاحظة دون مشاركة والملاحظة بالمشاركة) من خلال ملاحظة سلوك مستعملي الطريق في المواقع المختلفة وفي الشوارع الرئيسية للمدينة التي تكثر بها حركة المرور خاصة في أوقات الذروة. وقد تم تدوين بعض الملاحظات المتعلقة بسلوك سائقي السيارات و استعمالها فيما بعد في عملية تحليل البيانات الميدانية، وتتمثل تلك الملاحظات في :

- الانفعالات وردود أفعال بعض السائقين أثناء الازدحام المروري.

- تصرف السائقين أمام إشارات المرور المختلفة.

- التفاعل بين الراجلين وسائقي السيارات.

- سلوكيات السائقين فيما بينهم

- سلوكيات السائقين مع رجال المرور.

- سلوكيات السائقين في الأماكن التي لا يوجد بها شرطة المرور... الخ.

5-4-2- استمارة استبيان: لاستكمال المعطيات التي تعذر على الباحث ملاحظتها

والمعطيات غير القابلة للملاحظة وكذلك تأكيد بعضها، تم إعداد استمارة استبيان حول

1 عبد الحميد دليمي، مقابلة، مخبر المدينة، كلية العلوم الإنسانية و الاجتماعية، جامعة منتوري، قسنطينة، 2012/02/12.

انعكاسات النمو الحضري على الثقافة المرورية لمستعملي الطرقات، وقام الباحث بإجراء زيارات ميدانية لبعض الشوارع والطرقات الرئيسية التي تشهد ازدحام ومخالفات مرورية يومية في مدينة خنشلة (شارع فلسطين، شارع عباس لغرور، شارع نصراوي عمارو شارع الجزائر العاصمة Rue d'Alger)، من أجل ملاحظة مختلف السلوكيات اليومية لسائقي السيارات وردود أفعالهم تجاه المواقف المختلفة (أثناء الازدحام، التعامل مع الإشارات، التعامل مع الغير... إلخ).

وقد قام الباحث بتصميم استمارة استبيان تحتوي على أربعين 40 سؤالاً معظمها مغلق مع إعطاء بعض الأسئلة المفتوحة لإبداء الرأي حول بعض المؤشرات، وقد شملت أسئلة الاستمارة المحاور الآتية:

*البيانات العامة: وتضم الأسئلة من 01 إلى 07 تشمل معلومات حول الجنس، السن، المستوى الدراسي، الحالة العائلية، مكان الإقامة.

*بيانات حول النمو الحضري وسببه في ظهور أنماط للشخصية تؤثر على الثقافة المرورية لسائقي السيارات، وتهدف هذه البيانات إلى التعرف على مختلف الآثار والانعكاسات التي يحدثها النمو الحضري والتحضر على السلوكيات اليومية للسكان الحضريّة، حيث وضع الباحث الأسئلة من 08 حتى 21، وشملت استقصاء سلوك سائقي سيارات النقل الحضري، وردة فعلهم تجاه المواقف المرورية المختلفة، ومن هنا يمكن للباحث تصنيف شخصية السائق في النمط المناسب لها.

* بيانات حول تأثير الحضرية والتحضر على سائقي السيارات خاصة فيما تعلق بضغوطات الحياة في المدينة وردة فعل السائقين تجاه تلك الضغوطات، حيث شملت الاستمارة على 11 عشر سؤالاً من 23 السؤال حتى السؤال 33.

* لا شك في أن عدم التوازن والتوافق بين الزيادة الهائلة في حظيرة السيارات والبنية التحتية الضعيفة لمدينة خنشلة سوف يؤدي إلى حدوث خلل وعدم القدرة على استيعاب متطلبات التنقل اليومي والسلامة المرورية، ولأجل حصر هذه المؤشرات تم وضع الأسئلة من 34 إلى 40، حيث استهدفت البحث عن الأماكن التي تكثر فيها المخالفات المرورية ومختلف المتغيرات الديمغرافية التي تساهم في مخالفة السائقين لقانون المرور.

3-4-5-المقابلة: المقابلة هي سلوك لفظي وعملية من عمليات التفاعل الاجتماعي وهي وسيلة للحصول على البيانات شأنها شأن الاستبيان فالباحث في حالة المقابلة لا يقتصر دوره على مجرد تسجيل إجابات المبحوثين لكن في الوقت نفسه يسجل انفعالاتهم، ويقوم باستخلاص استنتاجات عن الموقف.¹

ومن أجل تحقيق أهداف الدراسة قام الباحث بإجراء مقابلة مع عدة أطراف والتي تعتبر فاعلة في مجال حركة المرور بمدينة خنشلة وهم على التوالي:

- مديرية النقل (المهندس بوعزيزي حليم).

- مديرية الأشغال العمومية.

- خلية المرور ببلدية خنشلة.

1 فاروق يوسف احمد، مناهج البحث العلمي، مكتبة عين شمس مصر، د.ط، 1979، ص132.

- رئيس خلية مراقبة المرور بالأمن الولائي.

- رئيس خلية مراقبة المرور بمجموعة الدرك الوطني.

وقد تم جمع العديد من البيانات والمعلومات حول خطة المرور بالمدينة، أعمار ومستويات المتسببين في المخالفات المرورية، حظيرة السيارات لمدينة خنشلة، عدد السيارات التي تدخل إلى مدينة خنشلة يوميا وشهريا...الخ.

5-4-4- السجلات والوثائق: بالإضافة إلى الأدوات السابقة دعت ضرورة الدراسة إلى

الاستعانة بالسجلات والوثائق والإحصائيات المختلفة التي تحصل عليها الباحث من الجهات والمصالح المعنية ومن بين هذه الوثائق:

- خطة المرور لمدينة خنشلة

- خرائط متنوعة (أماكن الوقوف بمدينة خنشلة، خريطة الشوارع التي تكثر بها الحوادث).

- إحصائيات حوادث المرور.

- إحصائيات الأفراد الأكثر مخالفة لقانون المرور والمتعلقة بمتغيري السن والمستوى التعليمي...الخ.

* إحصائيات الديوان الوطني للإحصاء.

* إحصائيات ووثائق المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرقات.

* إحصائيات ووثائق المديرية العامة للأمن الوطني.

* إحصائيات ووثائق مديرية النقل بولاية خنشلة.

* إحصائيات أمن ولاية خنشلة.

* قانون المرور.

* حصيلة النشاطات الاقتصادية والاجتماعية لولاية خنشلة.

الفصل السادس

عرض وتحليل البيانات

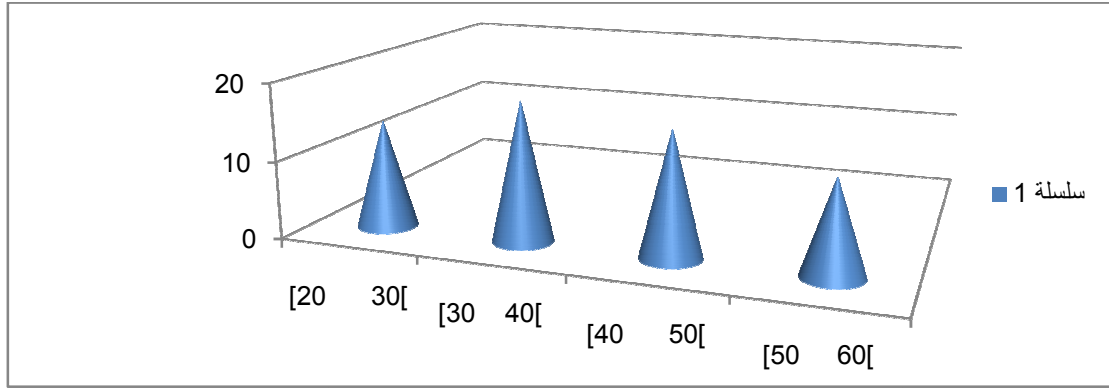
7-1- عرض وتحليل البيانات المتعلقة بخصائص العينة (البيانات العامة):

7-1-1- بيانات متعلقة بجنس المبحوثين: مفردات العينة كلها من جنس الذكور، وهو ما يعكس قيمة الذكورة في المجتمع الخنثلي، وتعتبر هذه القيمة من القيم الاجتماعية المؤثرة في الثقافة المرورية كما ذكر الباحث ذلك في الفصل الرابع، ويتعلق الأمر بعدم إمكانية قيادة المرأة للسيارة ناهيك عن اشتغالها في مهنة سائق سيارة أجرة، على عكس بعض المدن الكبرى الأخرى كالجزائر العاصمة ووهران وقسنطينة حيث تخلت مجتمعات هذه المدن عن تلك القيمة، واقتحمت المرأة هذه المهنة من بابها الواسع.

7-1-2- بيانات متعلقة بسنالمبحوثين:

جدول رقم: (06) - أعمار المبحوثين

الفئات	التكرارات (Fi)	النسبة المئوية	متوسط الفئة (xi)	المتوسط الحسابي (X)
130-20]	14	20.28%	25	43.66
140-30]	18	26.08%	35	
150-40]	16	23.18%	45	
160-50]	12	17.39%	55	



الشكل رقم (09) يوضح تفاوت فئات أعمار المبحوثين

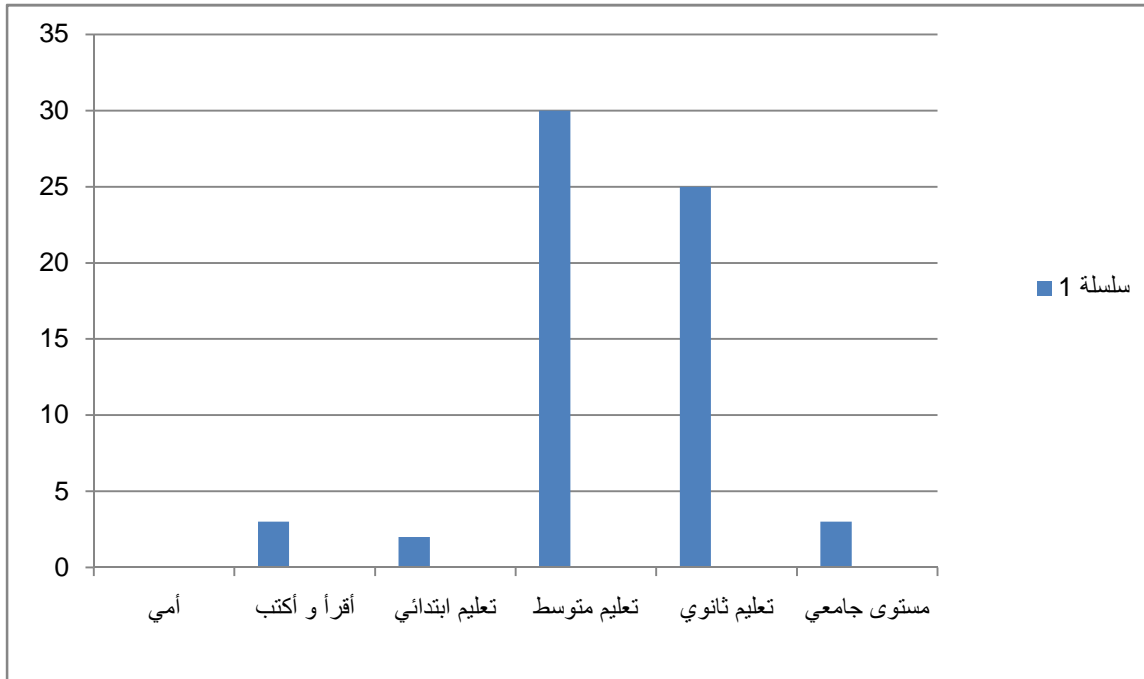
يتضح من خلال الجدول أعلاه والخاص بفئات أعمار المبحوثين أن الفئات المشاركة في الإجابة عن الاستبيان نسبتها كلها متقاربة حيث بلغت أعلى نسبة 26.08% وهي الفئة من 30 إلى 40 سنة وأدنى نسبة قدرت بـ: 17.39% وهي الفئة من 50 إلى 60 سنة، ما يعني أن كل الفئات شاركت في الاستبيان، الأمر الذي من الممكن أن يؤدي إلى عدم حصر الدراسة في فئة معينة والتقليل من التحيز وإعطاء درجة أوسع للصدفة وهي من الشروط الأساسية الواجب توفرها في العينات، ومن خلال هذه البيانات يتبين لنا أن المتوسط الحسابي لأعمار المبحوثين هو 43.66 أي متوسط أعمار العينة هو ما يقارب 44 سنة وقد تم حساب المتوسط الحسابي بالطريقة التالية:

$$\begin{aligned}
 & \sum F_i X_i && 2620 \\
 X = & \frac{\quad}{\quad} = \frac{\quad}{\quad} \\
 & \sum F_i && 60 \\
 X = & 43.66
 \end{aligned}$$

7-1-3- بيانات متعلقة بالمستوى الدراسي لأفراد العينة:

جدول رقم (07) - المستوى الدراسي للمبحوثين

النسبة المئوية %	التكرارات	المستوى الدراسي
00%	00	أمي
4.34%	03	أقرأ وأكتب
2.89%	02	تعليم ابتدائي
43.47%	30	تعليم متوسط
41.66%	25	تعليم ثانوي
4.34%	03	مستوى جامعي



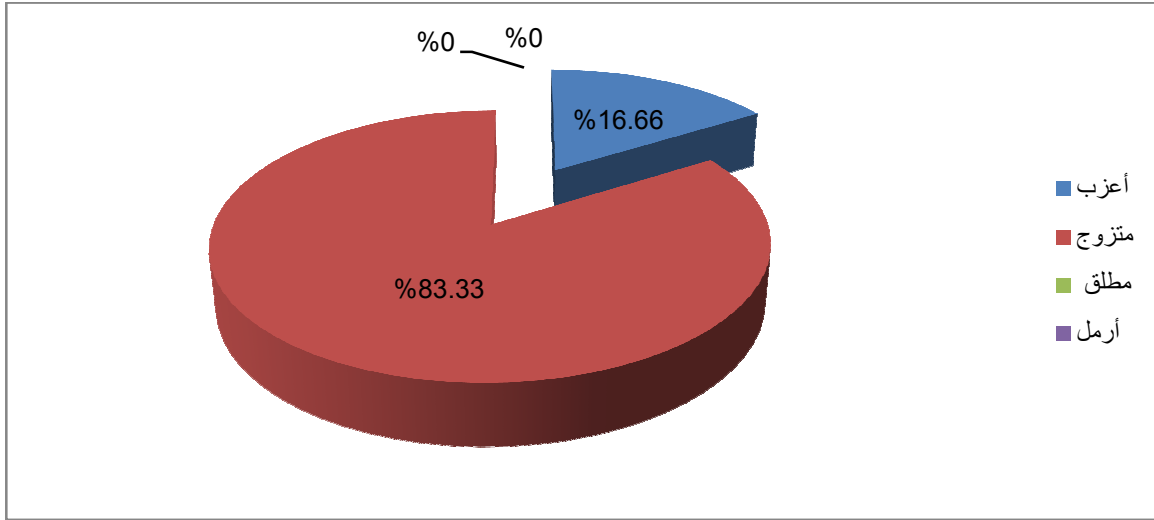
شكل رقم (10) يوضح المستوى التعليمي للمبحوثين

يتضح من الجدول السابق أن غالبية أفراد العينة من ذوو المستوى الدراسي المتوسط ثم يليه المستوى الثانوي حيث بلغت نسبة الأفراد الذين يحوزون على مستوى التعليم المتوسط نسبة 43.47 %، والتعليم الثانوي بنسبة 41.66 % كما يلاحظ من الجدول كذلك أن نسبة الأفراد الأميين في العينة هي 00 % الأمر الذي يطمئن الباحث من جانب قراءة وفهم الأسئلة من طرف المبحوثين، وإن انعدام نسبة الأمية في العينة راجع إلى خصوصية مهنة سائق سيارة النقل الحضري، حيث يخضع المرشحون لنيل شهادة الكفاءة إلى تكوين، يتطلب على الأقل مستوى معين (القدرة على القراءة والكتابة).

7-1-4- بيانات تتعلق بالحالة العائلية للمبحوثين:

جدول رقم (08) - الحالة العائلية للمبحوثين

النسبة المئوية	التكرارات	الحالة العائلية
16.66%	10	أعزب
83.33%	50	متزوج
00%	00	مطلق
00%	00	أرمل



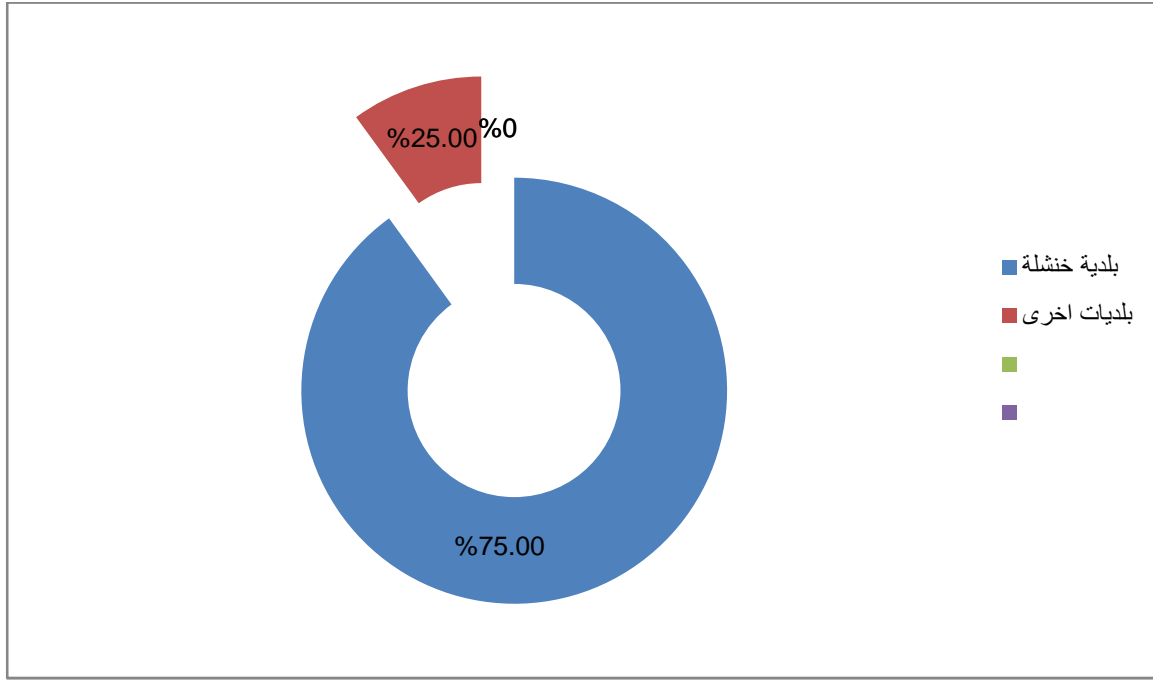
شكل رقم (11) يبين الحالة العائلية للمبحوثين

الملاحظ من الجدول في الأعلى والمتعلق بالحالة العائلية لأفراد العينة، أن غالبية الأفراد من المتزوجين، حيث بلغت النسبة 83.33% بينما بلغت نسبة العزاب ما نسبته 16.66%، أما المطلقين والأرامل فكانت النسبة كما هو ملاحظ معدومة، ما يعكس الحالة النفسية ربما المستقرة لأفراد العينة فيما يتعلق بهذا الجانب، مما سيؤدي ربما إلى تجنب التهور والتصرفات الشبابية أثناء قيادة السيارات، وكذلك، وهذه المسألة سوف تسهل على الباحث اختزال بعض المؤشرات المؤثرة على الحالة النفسية لسائقي السيارات كالطلاق مثلا.

7-1-5- بيانات متعلقة بمكان الإقامة لأفراد العينة:

جدول رقم (09) - مكان الإقامة للمبحوثين

النسبة المئوية	التكرارات	مكان الإقامة
75.00%	45	بلدية خنشلة
25.00%	15	بلديات أخرى



شكل رقم (12) يوضح منطقة إقامة المبحوثين

يتضح من خلال بيانات الواردة أعلاه، أن غالبية أفراد العينة مقيمين بمدينة خنشلة، حيث بلغت نسبتهم 75.00%، بينما بلغت نسبة المقيمين في البلديات الأخرى 25.00% وهذا المؤشر يؤثر على الحالة النفسية للسائق حيث أن المقيم بمدينة خنشلة يكون أكثر اطمئنان على أسرته وأكثر علماً بحاجياتهم وطلباتهم، على عكس المقيم في البلديات الأخرى فالباحث يعتقد أن وضعيته النفسية تكون أقل استقراراً، واحتمال ارتكابه لمخالفات مرورية يكون له مجال أكبر.

7-2- مناقشة البيانات الخاصة بخصائص العينة:

خصائص العينة هي تلك العوامل الاجتماعية وهي تلك المتغيرات المؤثرة في التزام سائقي السيارات بأساليب القيادة والأمانة والقوانين المرورية المعروفة، وتشمل هذه العوامل السن، الحالة العائلية، المستوى التعليمي ومكان الإقامة، وأن هذه العوامل مجتمعة ومتفاعلة

مع بعضها تؤثر على السلوك من ناحية وعلى العلاقات الاجتماعية من ناحية أخرى، ومن ثم فهي تتشكل في عدد من المتغيرات المساهمة في التأثير على التزام سائقي السيارات بقانون المرور وبأساليب القيادة الآمنة لهم ولغيرهم من مستعملي الطريق.

وما يمكن أن يستفيد منه الباحث من خلال تحليل البيانات العامة للمبحوثين هو الكشف عن العلاقة بين نوع المخالفات والدوافع لارتكابها وعلاقة ذلك بالخصائص الاجتماعية للأفراد، والتي تتمثل في البيانات العامة للعينة، وسوف يقوم الباحث بإدراج هذه المتغيرات كمتغيرات مستقلة أثناء عرض وتحليل البيانات المتعلقة بالفرضية الثانية عن طريق إنشاء جداول مركبة.

و عند الحديث عن الخصائص الاجتماعية لمرتكبي المخالفات المرورية، من الأجر والأنسب ذكر تلك الخصائص التي كونت ذلك السلوك، فسلوك الأفراد يتأثر بالعديد من العوامل منها ما يتعلق بالمعرفة ومستواه التعليمي الذي يحدد نظرته للمستقبل ومعتقداته، ومنها ما يتعلق بالبيئة، فالفرد الذي يعيش في المدينة يختلف سلوكه عن الفرد الذي يعيش في القرية، وذلك لاختلاف العادات والتقاليد في كلا المجتمعين، كذلك المرحلة العمرية التي يعيشها الفرد لها تأثير على سلوكه .

و السلوك ينقسم إلى ما هو فردي وما هو جماعي وعليه فالخصائص الاجتماعية لها أهميتها في مقومات السلوك المروري .

و المحيط الذي يعيش فيه الفرد متغير أساسي في السلوك، فغالبا ما يكون سلوك المتزوج مختلفا عن سلوك الأعزب، وسلوك المثقف يختلف عن سلوك الأمي، وكذلك الذي يعيش في

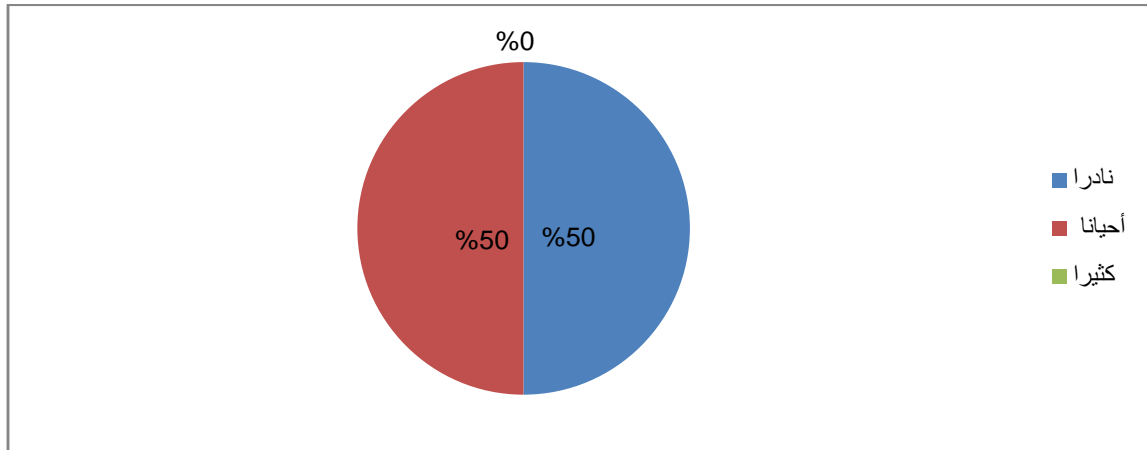
المدينة سلوكه وثقافته بقضايا المدينة تختلف عن القروي، وحتى الذين يعيشون في مدينة واحدة تجد هناك اختلافات في سلوك سكان الأحياء الجديدة عن سكان الأحياء القديمة، من حيث التهور والأناة والعنف... وغيره.

7-3- عرض البيانات المتعلقة بالفرضية الأولى:

7-3-1- بيانات متعلقة بمدى ارتكاب السائقين لمخالفات مرورية

جدول رقم (10):مدى ارتكاب المخالفات لدى السائقين باستعمال اختبار كأي مربع

مدى ارتكاب المخالفات	التكرارات	النسبة المئوية
نادرا	30	50.00%
أحيانا	30	50.00%
كثيرا	00	00%
المجموع	60	100%



شكل رقم (13) يوضح مدى ارتكاب السائقين للمخالفات المرورية

يتضح مما سبق أن 30 سائق من عينة الدراسة أجابوا بأنهم يرتكبون مخالفات مرورية في بعض الأحيان، بينما أجاب 30 سائق آخر بأنهم نادرا ما يرتكبون مخالفات مرورية، أما الاختيار الثالث وهو الاختيار "دائما" فلم يختاره أحد من المبحوثين وهو أمر منطقي، ويمكن القول في هذا الصدد بان نسبة ارتكاب المخالفات مرتفع جدا، وبإجراء عملية حسابية ومقارنة بسيطة، يمكن ملاحظة أن في كل 60 سائق هناك 30 سائق يقومون بمخالفات مرورية في بعض الأحيان، وإذا فرضنا أن كل يوم يقوم أحد السائقين بمخافة مرورية، فإنه في الشهر يكون عندنا 30 مخالفة مرورية، وبما أن عدد السيارات المتواجدة بمدينة خنشلة والداخلية إليها تقدر:- 50 ألف سيارة في الشهر، فعدد المخالفات في الشهر هو نصف عدد السيارات والذي تقدر ب 25 ألف مخالفة في الشهر وهو رقم جد مخيف، وهذا الرقم غير الرقم المسجل عند مصالح الأمن العمومي، لأن هناك مخالفات كثيرة لم يتمكن رجال الأمن العمومي من رصدها.

حصيلة نشاطات مصلحة الأمن العمومي التابعة لأمن ولاية خنشلة خلال سنة 2015:

الغرامات الجزافية	جرح قانون المرور	الوضع في الحظيرة	سحب رخص السياقة
17443	1504	250	4917

حصيلة نشاطات مصلحة الأمن العمومي التابعة لأمن ولاية خنشلة خلال الثلاثي الأول

(2016):

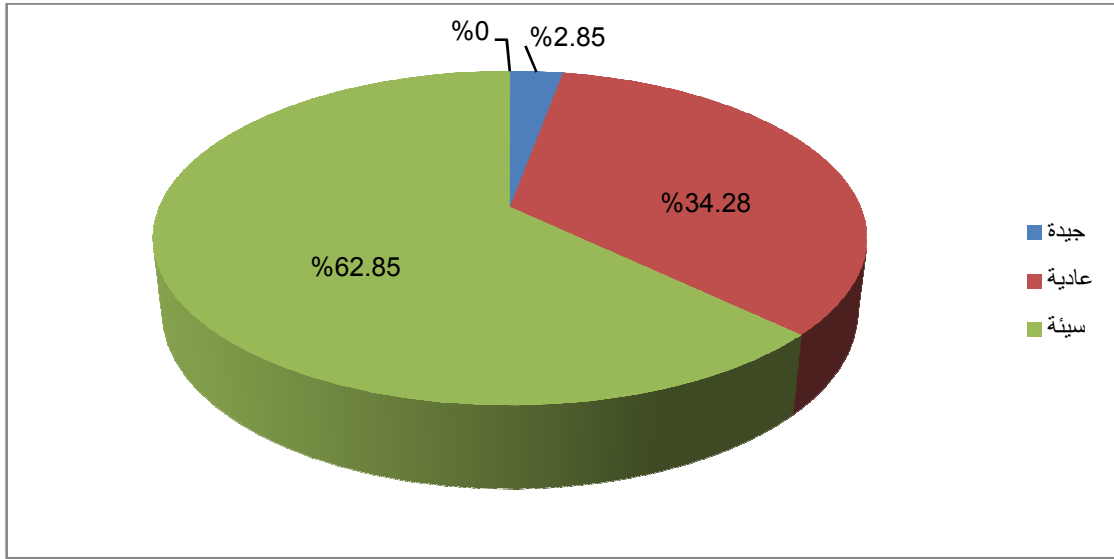
الغرامات الجزافية	جرح قانون المرور	الوضع في الحظيرة	سحب رخص السياقة
4434	350	108	1551

الملاحظ من الجدولين أنه لو استمرت وتيرة المخالفات في 2016 بنفس حال الثلاثي الأول، سوف تكون هناك زيادات في المخالفات بمختلف فئاتها المذكورة في الجدول، حيث من الممكن أن ترتفع المخالفات من الفئة الأولى من 17443 في عام 2015 إلى 17736 في 2016، وجرح قانون المرور من 1504 في عام 2015 إلى 2120 في عام 2016، وسحب رخص السياقة كذلك مرشح للارتفاع من 4917 عملية سحب في 2015 إلى 6204 حالة في 2016، وكذلك حالات الوضع في الحظيرة محتملة الارتفاع من 108 حالة في 2015 إلى 432 حالة في 432.

7-3-2- بيانات متعلقة برأي المبحوثين في نوعية شبكة الطرقات:

جدول رقم (11) - رأي المبحوثين في نوعية شبكة الطرقات

نوعية الطرقات	التكرارات	النسبة المئوية
جيدة	02	2.85%
عادية	24	34.28%
سيئة	44	62.85%



شكل رقم (14) يبين رأي المبحوثين في نوعية شبكة الطرقات

بسؤال المبحوثين عن نوعية شبكة الطرقات بمدينة خنشلة يلاحظ من الجدول أن غالبية المبحوثين قالوا بأنها سيئة حيث بلغت نسبة هؤلاء 63.76 %، بينما أجاب آخرون بأن نوعية الطرقات عادية وكانت نسبتهم 34.78 %، بينما أجاب ما نسبته 2.89 % من المبحوثين بأن شبكة الطرق سيئة، والملاحظ أن شبكة الطرقات بمدينة خنشلة كانت وصلت إلى أسوأ حالتها في الأشهر القليلة الماضية، وهو الأمر الذي ساهم بشكل كبير في التأثير على الحالة النفسية لمستعملي الطريق وهو الذي سوف يؤدي من دون شك إلى تصرف سائقي السيارات، بتهور ودون وعي ودون احترام للأعراف قبل قوانين المرور.

7-3-3- بيانات متعلقة بمدى ملائمة أماكن وضع الإشارات بحسب رأي المبحوثين:

جدول رقم (12)- رأي المبحوثين في مكان وضع إشارات المرور

مكان وضع الإشارات	التكرارات	النسبة المئوية
مناسب	30	50.00%
غير مناسب	30	50.00%

بسؤال المبحوثين عن مدى ملائمة أماكن وضع إشارات المرور أجاب 30 مفردة بأنها مناسبة، بينما أجاب 30 آخر بغير مناسبة، بنسبة 43.47 % لكل منهما، وما لاحظته الباحث أثناء توزيع الاستمارة على المبحوثين وخلال تفريغ البيانات، هناك نوع ما عدم صدق بعض المبحوثين في الإجابة على بعض الأسئلة، خاصة تلك المتعلقة برأي المبحوثين في القضايا المتعلقة بالدولة، وكأن المبحوثين يحاولون التهرب من تلك الأسئلة واجتتاب تقديم انتقادات، اعتقاداً منهم بأن هذه الاستمارة ممكن أن تكون فخ من طرف مفتشي النقل، كما أن البعض الآخر من المبحوثين، يحاول أن يظهر للباحث بأنه على مستوى عال من الثقافة والوعي المروري، بناء على عنوان الأطروحة.

و ما يمكن تأكيده فيما يخص إشارات المرور في مدينة خنشلة فإن مخطط المرور لمدينة خنشلة لم يتم تجديده منذ 2011، وهو ما يعكس الوضعية المزرية لحركة المرور بولاية خنشلة حيث نجد أن معظم مفترقات الطرق والتي تعرف يوميا حركة مرورية هائلة وازدحام متكرر كلها تفتقر إلى إشارات منع الدوران إلى اليسار التي تعتبر من المناورات المسببة

بشكل مباشر للازدحام المروري بالطرقات، بحسب رأي مهندس النقل السيد بوعزيزي عبد الحليم¹.

كما أن وضع إشارات المرور بولاية خنشلة يخضع إلى عدة اعتبارات غير تقنية، حيث لوحظ أن وضع إشارة أو نزعها تتدخل فيها مصالح شخصية وعنصرية، خاصة وأن خلية النقل والمرور هي المخولة قانونا للبت في هذه المسائل، مع العلم أنها تتكون وترأس من طرف منتخبين محليين وليس مختصين في ميدان حركة المرور.

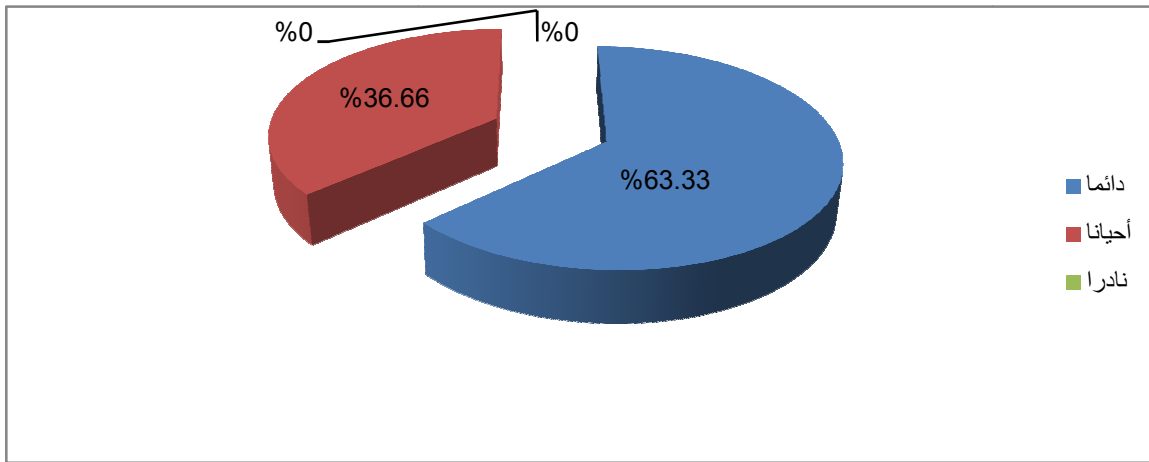
و تعتبر وضعية إشارات المرور عملية دقيقة جدا، تخضع إلى دراسية تقنية معمقة، تأخذ في الحسبان كل المتغيرات، الاجتماعية والبيئية، ولا توضع بشكل اعتباطي كما يعتقد كثير من السائقين، إذا نجدهم يتخرجون وينتقدون موضع العديد من إشارات المرور، كمنع الوقوف والتوقف، ومنع الدوران، ... وكان هدف الباحث من طرح هذا السؤال على المبحوثين هو معرفة وجهة نظر هؤلاء للمسؤولين عن النقل والمرور، والذي سيكشف لنا فيما بعد عن بعض أنماط الشخصي للمبحوثين.

¹مقابلة مع السيد بوعزيزي عبد الحليم، مهندس دولة في النقل، يوم 2014/04/15 بمديرية النقل لولاية خنشلة.

7-3-4- بيانات متعلقة بمدى احترام المبحوثين لإشارات المرور:

جدول رقم (13) - مدى احترام المبحوثين لإشارات المرور

النسبة المئوية	التكرارات	احترام الإشارات
63.33 %	38	دائما
36.66 %	22	أحيانا
00 %	00	نادرا



شكل رقم (15) يوضح مدى احترام المبحوثين لإشارة المرور

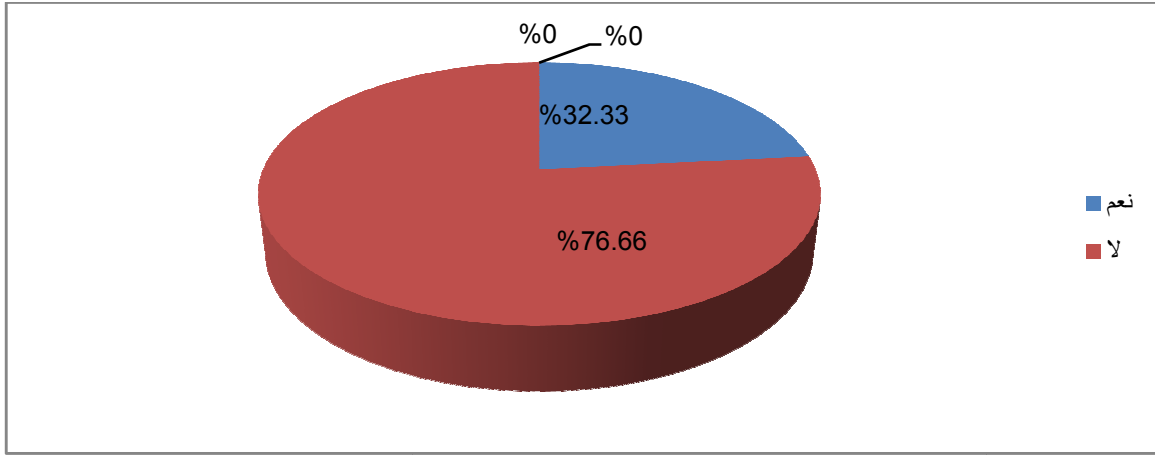
بسؤال المبحوثين عن مدى احترامهم لإشارات المرور أجاب 63.33 % من المبحوثين بأنهم دائما ما يحترمون إشارات المرور، في حين أجاب 36.66 % منهم بأنهم أحيانا ما يخالفون الإشارات المرورية، وهذا السؤال هو عبارة عن سؤال مراجعة للسؤال المتعلق بمدى ارتكاب المبحوثين لمخالفات مرورية، ويلاحظ هنا اختلاف في نسب الإجابة حيث كانت في السؤال الأول 50.00 % لكلا الاختيارين (أحيانا، دائما)، وباعتبار هذا السؤال هو الآخر

مؤشر لمعرفة شخصية المبحوث، فإن المراد من إشارات المرور هو تنظيم الحركة المرورية في مدينة خنشلة، واحترامها واجب على كل مستعمل للطريق، في جميع الحالات والأوقات، دون تدخل للحالة النفسية للسائق ولا حالة حركة المرور، إذ أن معظم السائقين قضية احترامهم لقانون المرور هو قضية مزاجية، ففي الازدحام المروري وفي أوقات الذروة لا يحترمون الإشارة، وكذلك عندما يكون منفعلًا ومتوترًا أو مستعجلًا يصبح متهورًا لا يلقى بال لرجال الأمن العمومي ولا للإشارة ولا حتى للراجلين. وفي هذه المواقف فقط يمكن قياس ومعرفة الثقافة المرورية لمستعملي الطريق، لأنه في هذه الأوقات والمواقف فقط تقع المخالفات وحوادث المرور.

7-3-5- بيانات متعلقة بنظرة المبحوثين لتطبيق قانون المرور في المدينة من طرف:

جدول رقم (14) رأي المبحوثين في مدى تطبيق قانون المرور

النسبة المئوية	التكرارات	تطبيق قانون المرور
23.33%	14	نعم
76.66%	46	لا



شكل رقم (16) يوضح رأي المبحوثين في مدى تطبيق قانون المرور

بسؤال المبحوثين عن مدى تطبيق قانون المرور في المدينة ومدى فعالية الأجهزة والهيئات المعنية بتطبيقه أجاب نسبة 23.33 % بنعم ونسبة 76.66 % ب: لا، والحقائق الملاحظة ميدانيا أنه في السنوات الأخيرة هناك صرامة نوع ما في تطبيق القانون على المخالفين لقواعد القيادة الآمنة وإشارات المرور بمختلف أنواعها، ويرجع ذلك للاتفاقيات التي وقعتها الدولة الجزائرية مع الهيئات الدولية ذات العلاقة بقضية المرور، كتلك التي نصت عليها لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا في تقرير تنفيذ مشروع تحسين السلامة المرورية على الصعيد العالمي-وضع الأهداف الإقليمية والوطنية للحد من الحوادث المرورية-الأمم المتحدة، نيويورك وجنيف، 2010.¹ والذي التزمت فيه الدول بضرورة تطبيق ما جاء في المشروع كإلزامية وضع حزام الأمن على سبيل المثال لا الحصر. والسلطات في مدينة خنشلة سعت من أجل تنفيذ بنود المشروع السابق الذكر إلا أن مشاكل عدة لا زالت تقف حجر عثرة أمام تطبيق القانون منها الوساطة، مشكلة الممارسة للقانون وغيرها. وهو ما

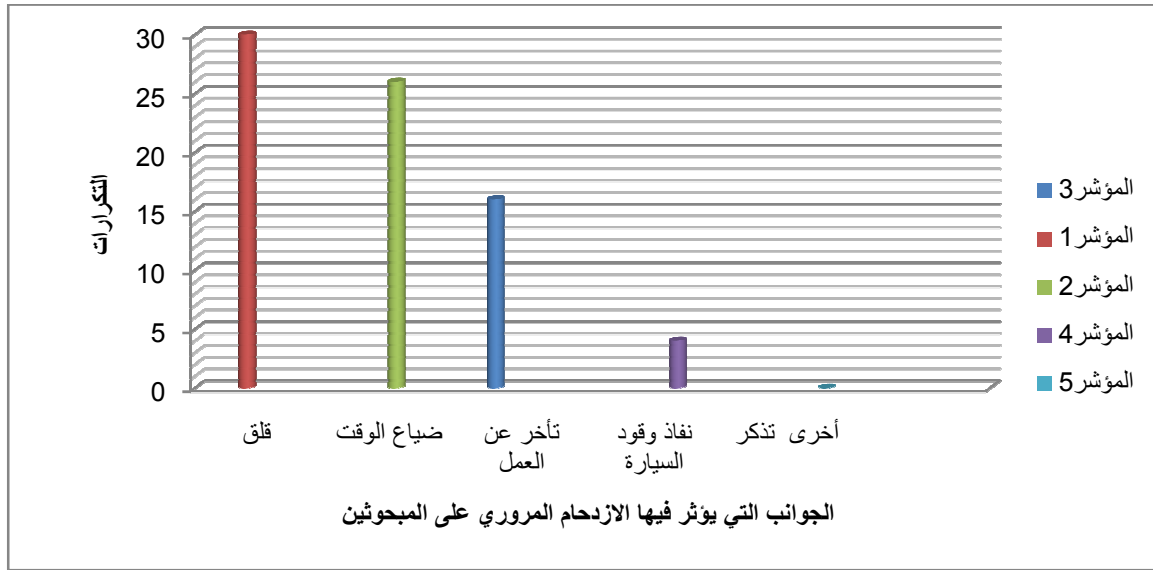
1 تقرير تنفيذ مشروع تحسين السلامة المرورية على الصعيد العالمي-وضع الأهداف الإقليمية والوطنية للحد من الحوادث المرورية-الأمم المتحدة، نيويورك وجنيف، 2010.

أدى بالمبحوثين ربما بأن أن تكون لهم تلك النظرة التشاؤمية والسوداوية لقضية تطبيق القوانين وخاصة قانون المرور وهذه النظرة التشاؤمية وباعتبارها هي الأخرى كمؤشر قوي على أنماط الشخصية التي تفرزها الحياة في المدينة، فهي كذلك تلعب دورا كبيرا في تدني مستوى الثقافة المرورية عند السائقين، وتدفعهم إلى عدم احترام القواعد المرورية والشعور بالإحباط تجاه المنظومة القانونية المرورية بشكل عام.

7-3-6-بيانات متعلقة بالجوانب التي يؤثر فيها الازدحام المروري على المبحوثين:

جدول رقم (15)-الجانب التي يؤثر فيها الازدحام المروري على المبحوثين

المتغير	التكرارات	النسبة المئوية
قلق	30	39.47%
ضيق الوقت	26	34.21%
تأخر عن العمل	16	21.05%
نفاذ وقود السيارة	04	05.26%
أخرى تذكر	00	00%



شكل رقم (17) يبين الجانب التي يؤثر فيها الازدحام المروري على المبحوثين

من خلال عرض البيانات الموجودة في الجدول رقم (13) يلاحظ أن مؤشر القلق هو الذي حاز أكبر نسبة من إجابات المبحوثين حيث قدرت بـ: 39.47% يليها مؤشر ضياع الوقت والذي نسبته 34.21% ثم مؤشر التأخر عن العمل بنسبة 21.05% وأخيرا مؤشر نفاذ وقود السيارة بنسبة تقدر بـ 05.26%، ورغم فتح الباحث للمجال لمفردات العينة بوضع اختيار أخرى تذكر إلا أن المبحوثين اکتفوا بالاختيارات الموجودة فقط، ويرجع هذا ربما لان الاختيارات جامعة وملمة أو لعدم رغبة المبحوثين لبذل عناء التفكير في البحث عن مؤشرات أخرى. وهذه المؤشرات تشكل متلازمة، فبمجرد وجود مؤثر من هذه المؤثرات يؤدي حتما إلى الانتقال المؤثر الأعلى وهو القلق (anxiété) وهو الحالة الانفعالية غير السارة التي تؤدي إلى وجود دافع قوي في الوصول إلى الهدف هذا الأخير يؤدي إلى الاندفاع وهو التصرف بصورة معينة وفورية مع وجود حالة عدم الراحة المقلقة وحساسية خاصة، والفعل المندفع

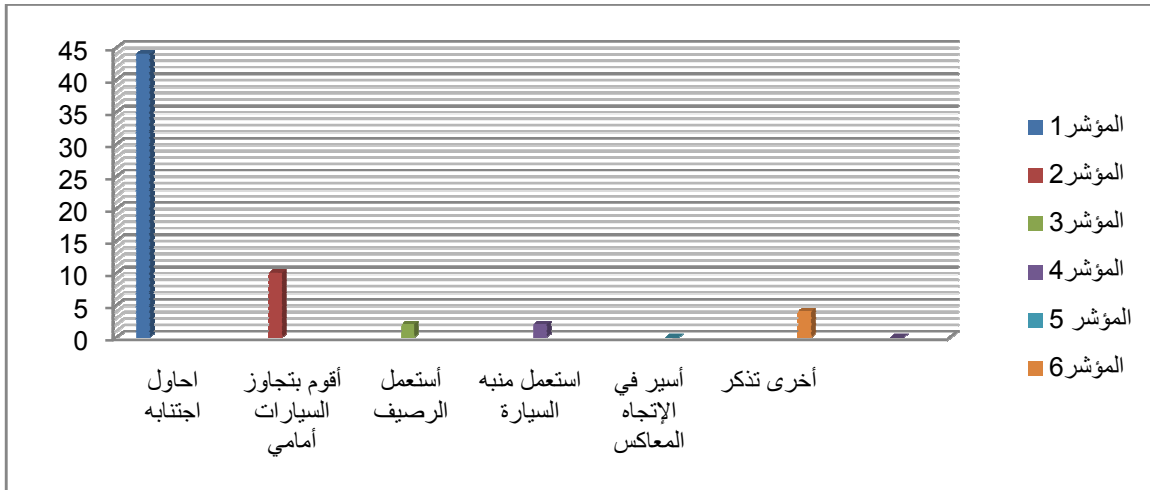
يحدث دون تفكير أو تحكم إرادي¹، وكل هذه المؤشرات من قلق وضياح للوقت وتأخر عن العمل وغيرها هي كلها تعبر عن سمات شخصية لها علاقة بسلوكك قيادة السيارة و الملاحظ في مدينة خنشلة أن معظم الأفراد يمتازون بسرعة الغضب والاستعجال الغير مبررو العصبية الزائدة وكل هذه السمات تنعكس سلبا على طريقة قيادة ساقى السيارات، واحترام قواعد المرور والقيادة الآمنة .

7-3-7- بيانات متعلقة برد فعل المبحوثين في حالة وجود ازدحام مروري في الطريق:

جدول رقم (16)- رد فعل المبحوثين في حالة وجود ازدحام مروري في الطريق

النسبة المئوية	التكرارات	ردة فعل المبحوثين
70.96%	44	أحاول اجتنابه
16.12%	10	أقوم بتجاوز السيارات التي أمامي
03.23%	02	أستعمل الرصيف
03.23%	02	أستعمل منبه السيارة
00%	00	أسير في الاتجاه المعاكس
06.45%	04	أخرى تذكر

1 زايد بن عجير الحارثي، حسين حسن عبد الفتاح الغامدي، الخصائص النفسية لمرتكبي المخالفات المرورية، كلية التربية، جامعة أم القرى، مكة المكرمة، ص14.



شكل رقم (18) يوضح رد فعل المبحوثين في حالة وجود ازدحام مروري في الطريق

بسؤال المبحوثين عن كيفية تصرفهم في حالة مصادفة ازدحام مروري في الطريق، تظهر البيانات في الجدول أعلاه أن 70.96% من المبحوثين قالوا بأنهم سيحاولون اجتناب الازدحام المروري بينما وهي أعلى نسبة وجاءت الإجابات الأخرى على النحو التالي: 16.12% قالوا بأنهم سيقومون بتجاوز السيارات التي أمامهم، و 03.23% قالوا بأنهم سيستعملون الرصيف لاجتناب الازدحام، 03.23% كذلك أجابوا بأنهم سيستعملون منبه السيارة لإرغام السيارات على التحرك، 06.45% أجابوا بأنهم سيطفئون محرك السيارة، بينما لا أحد اختار السير في الاتجاه المعاكس.

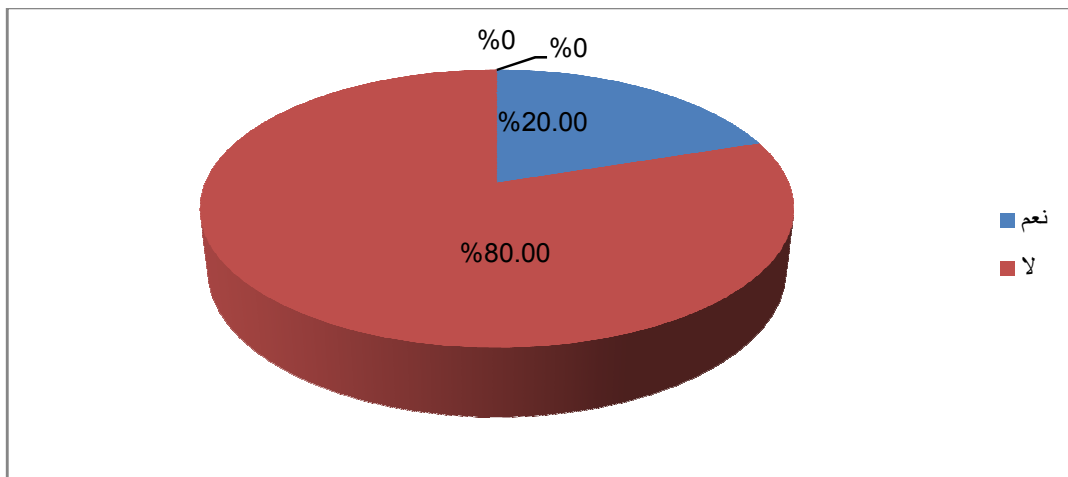
وبالرجوع إلى تلك المؤشرات نلاحظ أن المبحوثين اعتقدوا بأن اجتناب الازدحام هو التصرف الأمثل محاولة منهم إظهار أنهم على مستوى عال من الوعي، لشكهم في أن الاستبيان تقوم به مصالح مديرية النقل، إلا هذا الاختيار وهو اجتناب الازدحام من العوامل الأساسية للازدحام الحوادث المرورية، إذ أن الطرقات هي الأخرى تخضع لقاعدة العرض والطلب، ومفاد ذلك أن الطريق كلما كانت حركة المرور فيه سهلة وخالي من الحفر

والممهلات كلما زاد توجه سائقي السيارات إليه وبالتالي مع مرور الوقت تبدأ سيولة المرور في التناقص حتى يكتظ عن آخره هذا من جهة ومن جهة أخرى فإن السائق الذي يحاول اجتناب الازدحام المروري سوف يقوم بمناورات في الطريق ربما تزيد من حدة الازدحام أكثر فأكثر، وممكن أن يتسبب في حوادث مرور ومخالفات كثيرة، وفي هذا الموقف ليس هناك أفضل من التآني والصبر.

7-3-8- بيانات متعلقة برأي المبحوثين في مدى تطبيق قاعدة الأولوية في التقاطعات :

جدول رقم (17) - مدى تطبيق المبحوثين لقاعدة الأولوية في التقاطعات

النسبة المئوية	التكرارات	تطبيق قاعدة الأولوية
20.00 %	12	نعم
80.00 %	48	لا



شكل رقم (19) مدى تطبيق المبحوثين لقاعدة الأولوية في التقاطعات

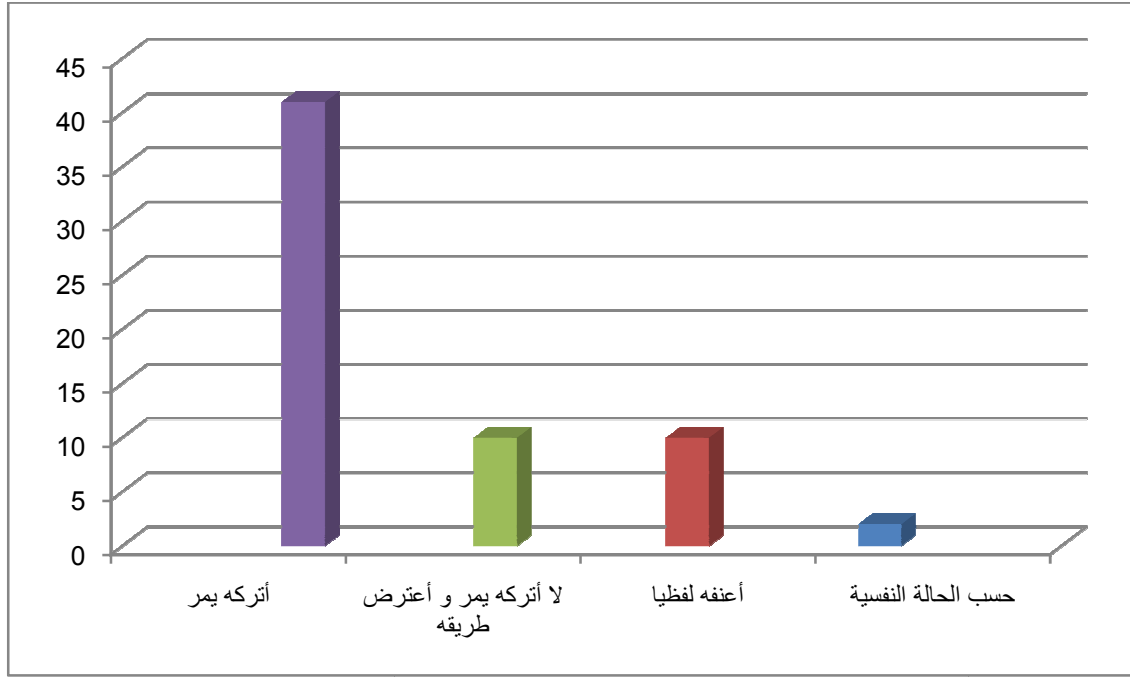
بسؤال المبحوثين عن مدى تطبيقهم لقاعدة الأولوية لليمين في تقاطع الطرق، يبين الجدول رقم (15) أن معظم مفردات العينة لا يطبقون قاعدة الأولوية لليمين في التقاطع، حيث أجاب ما نسبته 80.00% بأنهم لا يطبقون القاعدة، بينما أجاب نسبة: 20.00% بنعم أي أنهم يطبقون قاعدة الأولوية لليمين.

و يرجع سبب عدم تطبيق هذه القاعدة بحسب رأي المبحوثين إلى أن معظم السائقين لا يطبقون هذه القاعدة، وأن مصالح الأمن العمومي لا يعقبون مرتكبي هذه المخالفة.

7-3-9-بيانات متعلقة برد فعل المبحوثين في حالة ما أخذت منه الأولوية في الطريق من طرف سائق آخر:

جدول رقم (18) رد فعل المبحوثين في حالة أخذ أولويته من طرف سائق آخر

رد فعل السائق	التكرارات	النسبة المئوية
أتركه يمر	41	65.07%
لا أتركه يمر وأعترض طريقه	10	15.87%
أعنفه لفظيا	10	15.87%
أخرى تذكر	2	3.17%



شكل رقم (20) يوضح رد فعل المبحوثين في حالة أخذ أولويته من طرف سائق آخر

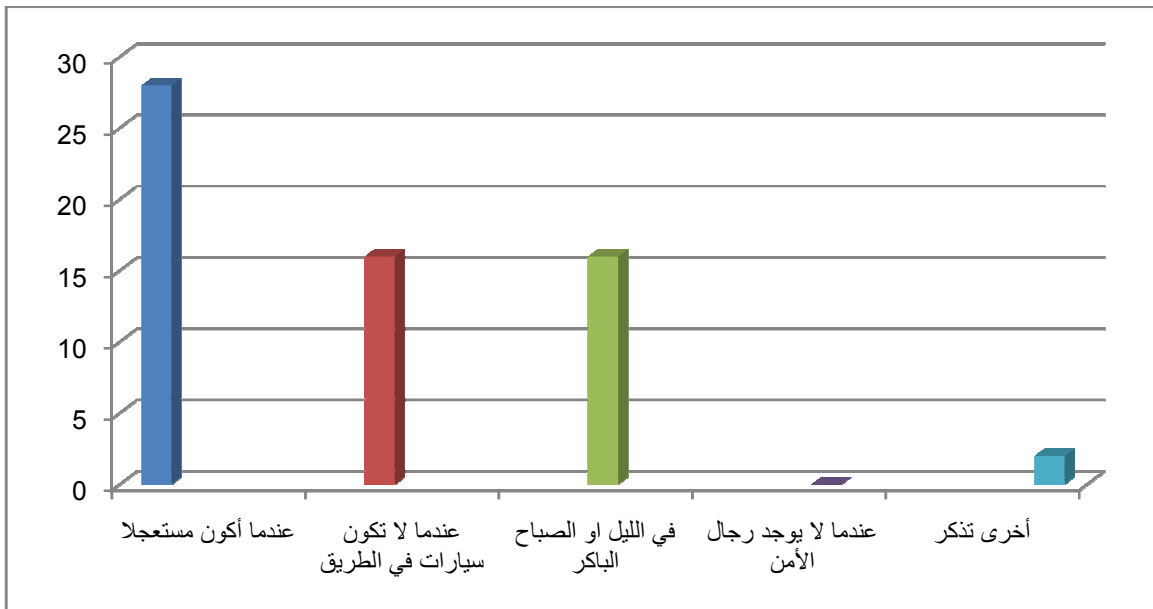
تظهر البيانات في الجدول أعلاه أن تصرف أغلب المبحوثين في هذا الموقف هو تصرف مثالي، حيث أجاب ما نسبته: 65.07% أنهم في حالة اخذ أولويتهم من طرف سائق آخر يتركونه يمر دون ابتداء أي ردة فعل، في حين أجاب نسبة 15.87% من أفراد العينة أنهم سوف يعترضون طريق من يريد أخذ أولويتهم، ونفس النسبة أجابوا بأنهم سيعنفون لفظيا من يأخذ أولويتهم في الطريق، بينما كانت إجابة 03.17% أنهم سيتعاملون مع الموقف حسب حالتهم النفسية ومزاجهم، وحسب الموقف.

الملاحظ في شوارع وطرق مدينة خنشلة أن القليل من مستعملي الطرقات الذين لا تكون لهم ردة فعل أثناء أخذ أولويتهم أو استفزازهم، بل المعظم تكون لديهم ردة فعل عنيفة وسريعة على السائق الذي يأخذ أولويته، والمعروف على سائقي سيارات الأجرة على العموم، في كل تراب الوطن أنهم دائما مسرعين وهم من يتعدون على حقوق الآخرين في أخذ الأولوية.

7-3-10- بيانات متعلقة بالأسباب التي تدفع المبحوثين لتجاوز إشارات المرور:

جدول رقم (19) - الأسباب التي تدفع المبحوثين لتجاوز إشارات المرور

أسباب تجاوز الإشارات	التكرارات	النسبة المئوية
عندما أكون مستعجلا	28	45.16%
عندما لا تكون سيارات في الطريق	16	25.80%
في الليل أو في الصباح الباكر	16	25.80%
عندما لا يوجد رجال الأمن	00	00%
أخرى تذكر	02	3.22%



شكل رقم (21) يوضح الأسباب التي تدفع المبحوثين لتجاوز إشارات المرور

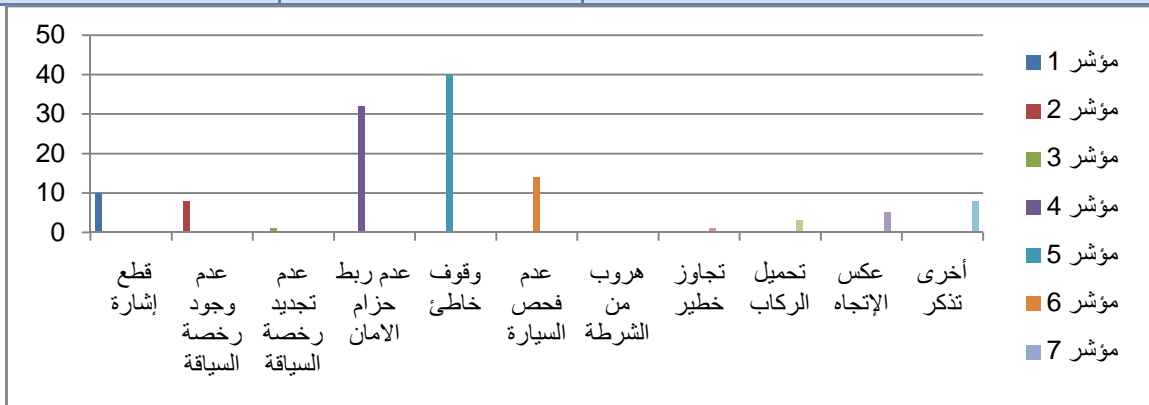
ويسؤال المبحوثين عن الأسباب التي تدفعهم لتجاوز إشارات المرور يلاحظ من الجدول في الأعلى أن 45.16% من مفردات العينة أجابوا أنهم عندما يكونوا مستعجلين، 25.80% أجابوا بأنهم عندما لا تكون هنالك سيارات في الطريق، وأجاب كذلك 25.80% في الليل وفي الصباح الباكر، بينما اختيار "عندما لا يوجد رجال الأمن" فالنسبة كانت 00% من إجابات المبحوثين، بينما أجاب 03.22% بأنهم لا يتجاوزون أبدا إشارات المرور في اختيار "أخرى تذكر"، والملاحظ ميدانيا من خلال معايشة الباحث (قيام الباحث بالملاحظة البسيطة، والملاحظة بالمشاركة)، أن معظم سائقي سيارات يمتازون بالاستعجال غير المبرر أي الذي ليس له أسباب مقنعة، وأصبح هذا النمط من القيادة صفة ملازمة لبعض السائقين، والملاحظ كذلك من إجابات المبحوثين أن احترام إشارات المرور هو مسألة تقديرية، يستطيع السائق التصرف فيها حسب الموقف والظروف، وهذا من الأخطاء الشائعة عند مستعملي الطرقات، إذ أن احترام الإشارات المرورية هو واجب على كل مستعملي الطريق في كل الظروف والأحوال، والقانون لا يسمح بتجاوز أي إشارة مهما كان عذر السائق.

7-4- عرض البيانات المتعلقة بالفرضية الثانية:

7-4-1- بيانات متعلقة بنوع المخالفة التي عادة ما يرتكبها المبحوثين:

جدول رقم (20) - نوع المخالفة التي عادة ما يرتكبها المبحوثين

نوع المخالفة	التكرارات	النسبة المئوية
قطع إشارة	10	8.19%
عدم وجود رخصة	08	6.55%
عدم تجديد رخصة	01	0.81%
عدم ربط حزام الأمن	32	26.22%
وقوف خاطئ	40	32.78%
عدم فحص السيارة	14	11.47%
هروب من الشرطة	00	00%
تجاوز خطير	01	0.81%
عكس الاتجاه	03	2.45%
تحمل الركاب في أماكن غير ملائمة	05	4.09%
أخرى تذكر	08	6.55%



شكل رقم (22) يوضح ترتيب نوع المخالفات التي يقع فيها المبحوثين

يوضح الشكل أعلاه ترتيب المخالفات الشائعة عند سائقي المركبات، حيث تعتبر المخالفات المتعلقة بالمؤشر 5 (الوقوف الخاطئ) هي الأكثر وقوعاً وانتشاراً بين المبحوثين، تليها المخالفات المتعلقة بالمؤشر 4 (عدم ربط حزام الأمان)، ثم المؤشر 6 (عدم فحص السيارة)، فالمؤشر 1 (قطع الإشارة)، ثم المؤشر 2 (عدم وجود رخصة السياقة، ثم المؤشر 11 (أخرى تذكر ومعظم الإجابات كانت استعمال الهاتف النقال)، ثم تأتي المؤشرات الأخرى بنسب متقاربة وغير مؤثرة، وما يبرر نسبة ارتفاع نسبة المؤشر الخامس والرابع والمتعلقين بالوقوف الخاطئ وعدم ربط حزام الأمان هو أن سبب المخالفة الأولى هو قلة المواقع في مدينة خنشلة، حيث تعتبر المدينة تحتل المراتب الأولى وطنياً في هذه القضية، ويعاني أصحاب السيارات معاناة كبيرة من أجل إيجاد مكان لركن السيارة، وهذا يرجع إلى أن كل المواقع مستهلكة ومحتكرة من طرف أفراد معينين، فتجد أن هناك من يكن سيارته لمدة تزيد عن الساعة والساعتين، ومجاناً وبالتالي فقضية المواقع في مدينة خنشلة تحتاج إلى إعادة نظر وهيكلية وتنظيم إما سبب المخالفة الثانية فهو عدم اقتناع المبحوثين بوضع حزام الأمان وسط المدينة، لا سيما وأنهم يسيرون بسرعات قليلة جداً لا تستدعي وضعه، إلا أن الهدف من وضع حزام الأمان داخل المدينة هو تعويد السائقين عليه حتى يصبح آلية من آليات قيادة المركبة وهو المسألة الذي يجهله ربما بعض السائقين.



شكل رقم (23) يوضح المناطق الأكثر طلبا للوقوف في مدينة خنشلة

المصدر:

-Etude de BouaziziHalim,cas de stationnementde la ville dekhanchela;direction de transport ;khanchela2011.

جدول رقم(21):العلاقة بين العمر ونوع المخالفة بحسب رأي رجال الشرطة

				فئات العمر	نوع المخالفة
[60-50]	[50-40]	[40-30]	[30-20]		
%00	%00	%00	%00		قطع إشارة
%00	%00	%00	%15.38		عدم وجود رخصة
%00	%00	%00	%00		عدم تجديد رخصة
%50	%14.28	%40	%19.23		عدم ربط حزام الأمن
%35.71	%57.14	%26.66	%46.15		وقوف خاطئ
%00	%00	%13.33	%07.69		عدم فحص السيارة
%00	%00	%00	%00		هروب من الشرطة
%14.28	%00	%00	%00		تجاوز خاطئ
%00	%00	%00	%00		عكس الاتجاه
%00	%28.57	%20	%00		تحميل الركاب في أماكن غير ملائمة
%00	%00	%00	%11.53		أخرى تذكر (سرعة زائدة)

يتضح من الجدول المركب رقم أن ابرز المخالفات المرورية التي يرتكبها أفراد الفئة العمرية [20 30] هي الوقوف الخاطئ بنسبة 46.15 % تليها عدم ربط حزام الأمن بنسبة 19.23% ثم عدم وجود رخصة ثم السرعة الزائدة كذلك بنسبة 48.76 %، بينما تركز مخالفات الفئة العمرية [30 40] في التجاوز الخطير بنسبة 70.10 % ثم تحميل الركاب بنسبة 57.46% ثم عكس الاتجاه 42.14% ثم الوقوف الخاطئ بنسبة 42.72%.

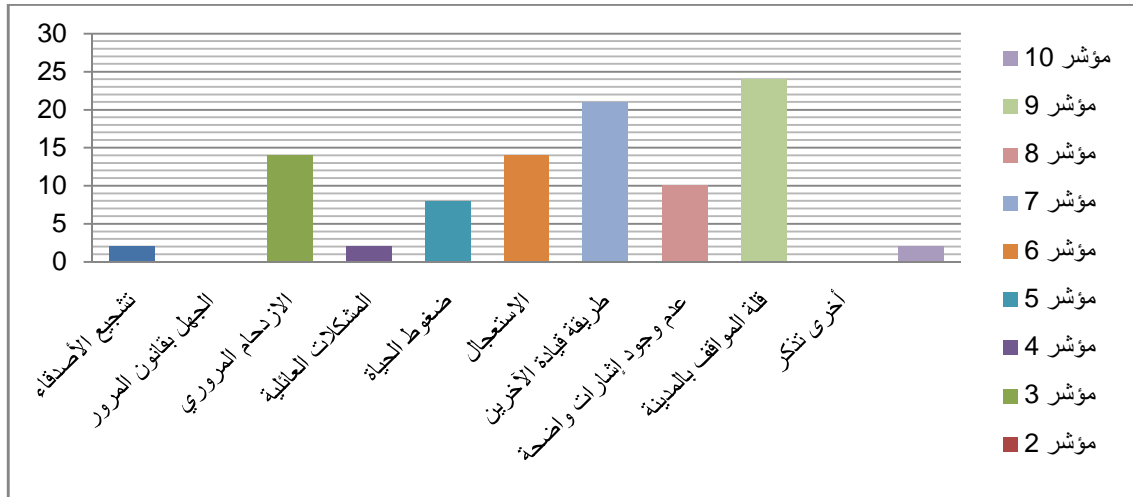
أما الفئة العمرية [40 150] فترتكز مخالقاتها المرورية في الوقوف الخاطئ بنسبة 61.12%

يليه تحميل الركاب بنسبة 45.01% ثم عدم فحص السيارة بنسبة 43.11%، أما الفئة العمرية [50 160] فيعتبر الوقوف الخاطئ والتجاوز الخطير من أكثر المخالفات وقوعا عند هذه الفئة بنسبة 55.14% و 54.32% على الترتيب.

7-4-2- بيانات متعلقة بالأسباب التي تدفع المبحوثين لارتكاب المخالفات:

جدول رقم (22) الأسباب التي تدفع المبحوثين لارتكاب المخالفات

النسبة المئوية%	التكرارات	دوافع ارتكاب المخالفة
02.06	02	تشجيع الأصدقاء
00	00	الجهل بقانون المرور
14.43	14	الازدحام المروري
02.06	02	المشكلات العائلية
08.24	08	ضغوط الحياة
14.43	14	الاستعجال
21.64	21	طريقة قيادة الآخرين
10.30	10	عدم وجود إشارات واضحة
24.74	24	قلّة المواقع بالمدينة
02.26	02	أخرى تذكر



شكل رقم (24) يوضح أسباب المخالفات لدى المبحوثين

يوضح الشكل أعلاه أن من الأسباب الرئيسية لارتكاب المبحوثين لمخالفات مرورية هو قلة المواقع بالمدينة حيث بلغت نسبتهم 24.74% من مفردات العينة، ثم يليها طريقة قيادة الآخرين أين بلغت النسبة 21.64% ثم يأتي الازدحام المروري والاستعجال في المرتبة الثالثة بنسبة 14.43% من المبحوثين، وفي المرتبة الرابعة نلاحظ مؤشر عدم وجود إشارات واضحة بنسبة 10.30%، ثم تتوالى المؤشرات الأخرى بنسب غير مؤثرة ويؤكد هذا ما تطرق له الباحث سابقا في قضية قلة المواقع بمدينة خنشلة، حيث يعتبر السبب الأول في إقدام سائقي السيارات على مخالفات مرورية وعن قصد، كذلك مسألة الاستعجال غير المبرر الذي يلاحظ يوميا في سلوكيات السائقين، كذلك مشكلة الازدحام المروري والتي تعتبر هي الأخرى من الأسباب الرئيسية للقلق والتهور والاستعجال أثناء قيادة السيارة قيادة .

7-4-3- العلاقة بين العوامل الاجتماعية والدافع لارتكاب المخالفة بحسب المبحوثين:

جدول رقم(23):العلاقة بين العمر والدافع لارتكاب المخالفة

الفئات العمرية	الدافع لارتكاب المخالفة	[30-20]	[40-30]	[50-40]	[60-50]
تشجيع الأصدقاء	%00	%00	%00	%00	%00
الجهل بالنظام والإجراءات	%00	%00	%00	%00	%00
الازدحام المروري عدم وجود وقت	%00	%15.38	%50	%30	%00
المشكلات العائلية	%00	%00	%00	%00	%00
ضغوط الحياة	%40	%00	%00	%00	%00
الاستعجال	%20	%30.76	%00	%40	%00
طريقة قيادة الآخرين	%15	%15.38	%00	%00	%00
عدم وجود نظام معين للمرور بالمدينة	%15	%00	%00	%00	%00
قلة المواقع بمدينة خنشلة	%10	%38.46	%50	%30	%00
أخرى تذكر	%00	%00	%00	%00	%00

الملاحظ من الجدول أعلاه أن هناك تباين في دوافع ارتكاب المخالفات المرورية من فئة عمرية إلى فئة أخرى، فهناك مثلا الفئة العمرية [20-30] أكبر دافع لارتكاب المخالفات هو ضغوط الحياة، في حين يؤكد أصحاب الفئة العمرية [40-150] أن سبب ارتكابهم

للمخالفات المرورية هو الازدحام المروري وقلة الوقت وقلة المواقف، أما الفئة العمرية [50-

160] فيعتبر الاستعجال من أكبر الدوافع لديها لارتكاب المخالفة المرورية.

ويمكن تبرير هذا التباين في الدافعية ربما إلى الاختلاف في اهتمامات الحياة اليومية عند كل فئة والحالة النفسية والعاطفية لأفراد كل فئة، فعند فئة الشباب مثلا هناك عدم استقرار في الحالة النفسية نظرا لمشاكل البطالة والسكن وغيرها، أما الفئة [40-150] وهي الفئة النشطة في المجتمع فهي تعاني من مشكلة التأخر عن العمل وكثرة مشاغل الحياة، في حين تعتبر الفئة العمرية [50-160] هي الفئة المتزنة والمستقرة في كل الفئات، ولولا مشكلة قلة المواقف في مدينة خنشلة كما ذكر الباحث فيما سبق، ربما هذه الفئة سوف تكون الأقل ارتكابا للمخالفات المرورية.

جدول رقم (24):العلاقة بين المستوى التعليمي والدافع لارتكاب المخالفة

المستوى التعليمي	أمي	أقرواكتب	ابتدائي	متوسط	ثانوي	جامعي
تشجيع الأصدقاء	%00	%00	%00	%00	00	00
الجهل بالنظام والإجراءات	%00	%00	%00	%00	00	00
الازدحام المروري عدم وجود وقت	%00	%15.38	%50	%30	00	00
المشكلات العائلية	%00	%00	%00	%00	00	00
ضغوط الحياة	%40	%00	%00	%00	00	00
الاستعجال	%20	%30.76	%00	%40	00	00
طريقة قيادة الآخرين	%15	%15.38	%00	%00	%50	00

00	00	%00	%00	%00	%15	عدم وجود نظام معين للمرور بالمدينة
00	00	%30	%50	%38.46	%10	عدم وجود إشارات واضحة لمنع الوقوف
%100	%50	%00	%00	%00	%00	قلة المواقع بمدينة خنشلة
00	00	%00	%00	%00	%00	أخرى تذكر

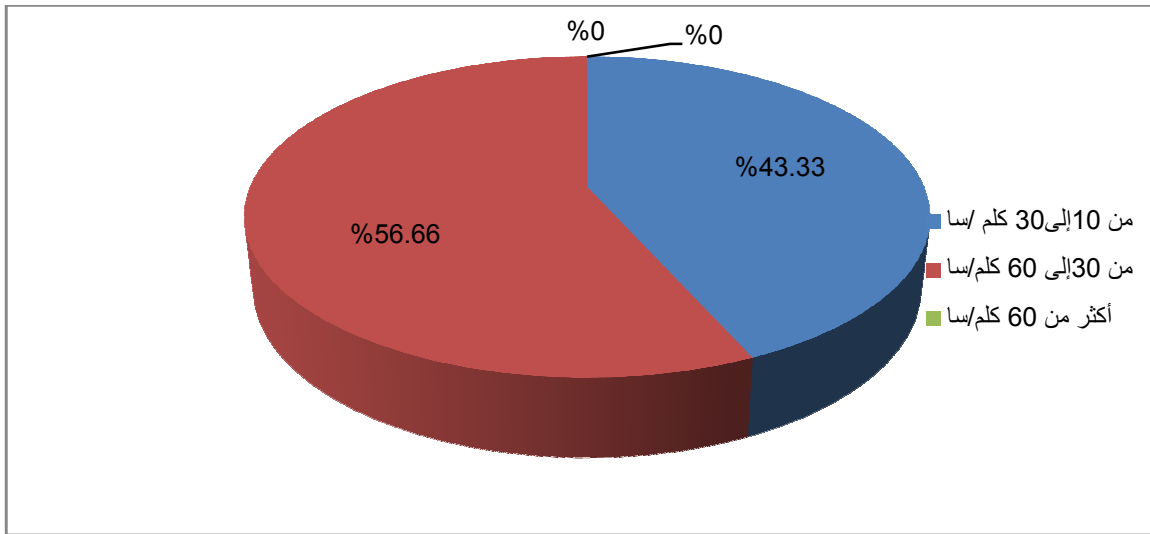
هناك تباين كذلك بين المستوى التعليمي والدافع لارتكاب المخالفة، فأصحاب المستويات التعليمية المنخفضة (أمي، أقرأ وأكتب، ابتدائي، متوسط)، يلاحظ أن دوافعهم ذاتية نوعا ما، بينما نجد أصحاب المستويات التعليمية المرتفعة دوافعهم موضوعية إلى حد كبير، فقلة المواقع وطريقة قيادة الآخرين في المدينة تجبر السائقين الآخرين على الوقوع في الأخطاء دون قصد.

إلا أنه لا بد من التأكيد على نقطة أساسية وهي أن فئة الشباب من أصحاب المستويات التعليمية المرتفعة يمكن استثنائهم من هذه البيانات، لأن دوافعهم لارتكاب المخالفات المرورية لا تختلف عن دوافع الشباب من أصحاب المستويات التعليمية المنخفضة.

7-4-4- بيانات متعلقة بالسرعة المفضلة للسير داخل المدينة من طرف المبحوثين:

جدول رقم (25) -سرعة السير المفضلة لدى المبحوثين داخل المدينة

المتوسط الحسابي	النسبة المئوية %	متوسط الفئة (xi)	التكرارات (Fi)	السرعة المفضلة
34.16	43.33	20	26	من 10 إلى 30 كلم /سا
	56.66	45	34	من 30 إلى 60 كلم/سا
	00	00	00	أكثر من 60 كلم/سا



شكل رقم (25) يوضح سرعة السير المفضلة لدى المبحوثين داخل المدينة

من خلال ملاحظة بيانات الجدول نلاحظ بان أكبر نسبة للمبحوثين وهي 56.66%

يفضلون السير بسرعات بين 30 إلى 60 كلم /سا، بينما يفضل 43.33% السير بسرعات

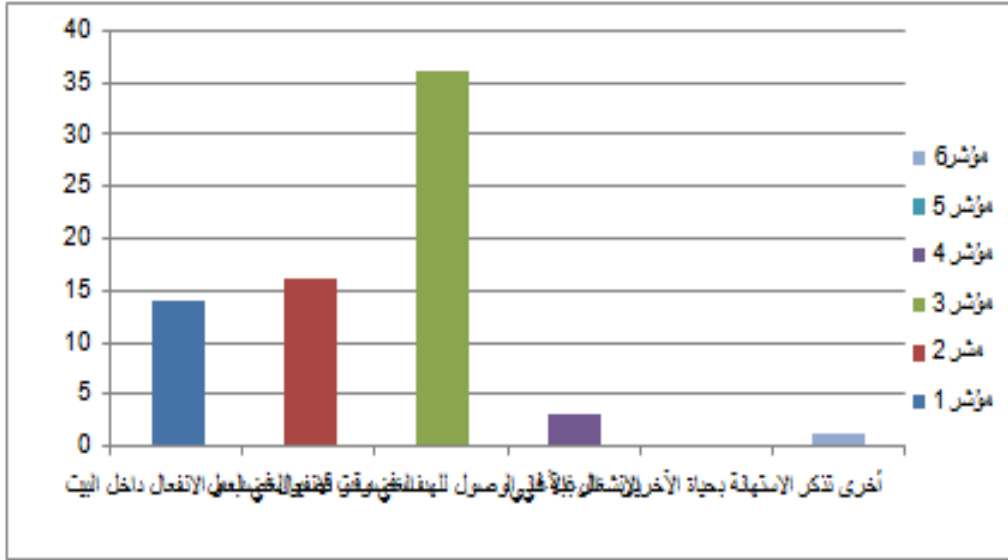
بين 10 إلى 30 كلم في الساعة، ومتوسط سرعة السير عند عينة البحث بلغ 34.16 كلم/سا.

والمؤكد من خلال البيانات أن معظم المبحوثين يفضلون استعمال السرعة غير القانونية داخل المدينة ما يفسر كثرة الحوادث والصدمات بين السيارات، كما يعكس عدم وعي السائقين بعواقب السرعة المفرطة، خاصة عند فئة الشباب، حيث يحاول هؤلاء لفت الانتباه، وتقليد بعض الشخصيات من خلال محاكاة، وكذلك يرجع السبب إلى مؤثرات قيمية سوف يحاول الباحث استقصاؤها من خلال البيانات التي سوف تعرض في الجدول الآتي.

7-4-5- بيانات متعلقة بأسباب الإفراط في السرعة داخل المدينة للمبحوثين:

جدول رقم (226) - أسباب الإفراط في السرعة داخل المدينة من طرف المبحوثين

النسبة المئوية%	التكرارات	أسباب الإفراط في السرعة
20.28	14	الغضب والانفعال داخل البيت
23.18	16	الغضب والانفعال في العمل
52.17	36	الرغبة في الوصول للهدف في وقت قصير
04.34	03	الانشغال بالأغاني
00	00	الاستهانة بحياة الآخرين
01.44	01	أخرى تذكر



شكل رقم (26) أسباب الإفراط في السرعة لدى المبحوثين

هو الاستعجال، حيث بلغت نسبة المبحوثين 52.17% الذين اختاروا هذا المؤشر يأتي في المرتبة الثانية المؤشر المتعلق بالغضب والانفعال في العمل بنسبة 23.18%، ثم الغضب والانفعال داخل البيت في المرتبة الثالثة بنسبة 20.28%، أما المؤشرات الأخرى فنسبها غير مؤثرة .

و الملاحظ أن تلك المؤشرات المؤثرة في سلوكيات المبحوثين والتي تدفعهم إلى الإفراط في السرعة تتعلق بضغوط العمل والمشاكل العائلية، وكذلك مشكلة ضياع الوقت والتي تعتبر من الخصائص المميزة للحياة في المدينة نظرا لكثرة الانشغالات والمطالب والزحام والازدحام المروري وغيره من الأسباب الأخرى التي تهدر الوقت والجهد.

والأشكال الموائية تبين الأماكن التي يجب أن يكون فيها مواقف في مدينة خنشلة من أجل استيعاب العدد الهائل من السيارات التي تدخل إلى المدينة يوميا، وكذلك من أجل

تلبية حاجات الأفراد لهذه الخدمة الضرورية



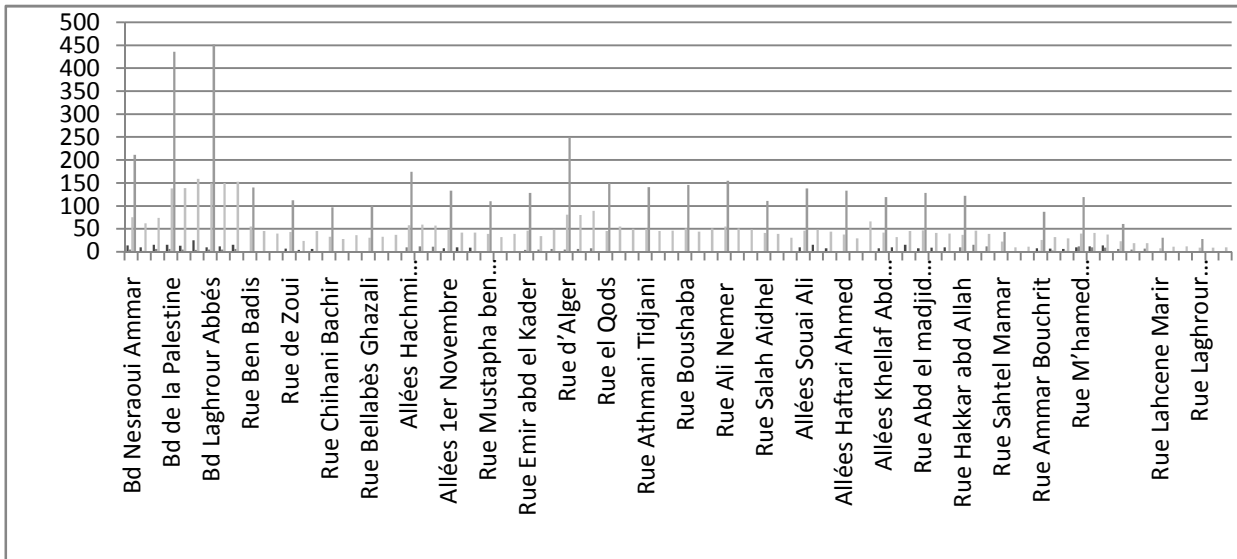
الشكل رقم (27) يوضح الطلب على أماكن التوقف من طرف سائقي السيارات بمدينة خنشلة



الشكل رقم (28) يوضح الطلب على أماكن التوقف من طرف سائقي السيارات بمدينة خنشلة



الشكل (29) يوضح الطلب على أماكن التوقف من طرف سائقي السيارات بمدينة خنشلة



الشكل رقم(30) مخطط يوضح الطلب على أماكن التوقف من طرف سائقي السيارات بمدينة خنشلة

Etude de BouaziziHalim,cas de stationnementde la ville dekhanchela;direction de :المصدر

transport ;khanchela2011.

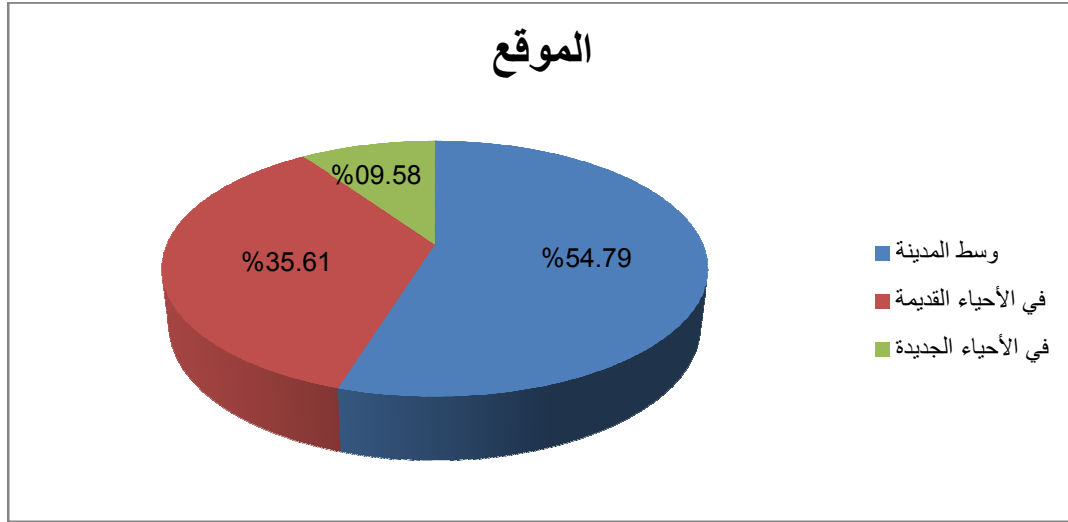
يوضح المخطط في الأعلى أهم الشوارع في مدينة خنشلة ذات الطلب العالي على التوقف من طرف السائقين، حيث يحتل شارع لغرور عباس الصدارة في الطلب أين وصل إلى 450 سيارة في اليوم، يليه شارع فلسطين ب: 436 سيارة في اليوم ثم شارع الجزائر ب: 250 سيارة والمرتبة الرابعة يحتلها شارع نصراروي عمار ب: 211 سيارة يوميا، ثم باقي الشوارع الأخرى بنسب متفاوتة بين أقلها شارع لغرور شعبان بسعة طلب على التوقف تقدر ب: 28 سيارة في اليوم (صباح، منتصف النهار، مساء).

7-5- بيانات متعلقة بالفرضية الثالثة:

7-5-1-بيانات متعلقة علاقة المخالفات المرورية بالموقع والمكان:

جدول رقم (27): التوزيع التكراري لأماكن المخالفات المرورية

النسبة المئوية %	التكرارات	المخالفات الموقع
54.79	40	في وسط المدينة
35.61	26	في الأحياء القديمة
09.58	07	في الأحياء الجديدة



شكل رقم (31) يوضح الأماكن التي تكثر فيها المخالفات المرورية حسب رأي المبحوثين

من خلال عرض البيانات الموجودة في الجدول رقم، يمكن ملاحظة أن غالبية مفردات العينة كانت إجاباتهم أن المخالفات تكثر في وسط المدينة بنسبة 54.79 %، وأجاب 35.61 % أن المخالفات تكثر في الأحياء القديمة، بينما كانت نسبة الذين أجابوا بأن المخالفات تكثر في الأحياء الجديدة هي 9.58%.

و ربما يرجع سبب كثرة المخالفات في وسط المدينة إلى العدد الهائل من السيارات التي تدخل مدينة خنشلة، وإلى الازدحام المروري في الشوارع ذات الطلب العالي، وهذا راجع إلى تمركز مختلف الخدمات ومعظمها داخل المنطقة المركزية للمدينة، واحتمال وقوع المخالفات والحوادث وارد نظرا لتأثير الظروف السابقة الذكر على الحالة النفسية لسائقي

و ربما يرجع سبب كثرة المخالفات في وسط المدينة إلى العدد الهائل من السيارات التي تدخل مدينة خنشلة، وإلى الازدحام المروري في الشوارع ذات الطلب العالي، وهذا راجع إلى تمركز مختلف الخدمات ومعظمها داخل المنطقة المركزية للمدينة، واحتمال وقوع المخالفات

والحوادث وارد نظرا لتأثير الظروف السابقة الذكر على الحالة النفسية لسائقي السيارات وعلى سلوكياتهم، مما يؤدي إلى التأثير التحكم في تصرفاتهم تجاه قواعد السير والمرور.



شكل رقم (32) يوضح الأماكن الأكثر عرضة لحوادث المرور (تسمى كذلك

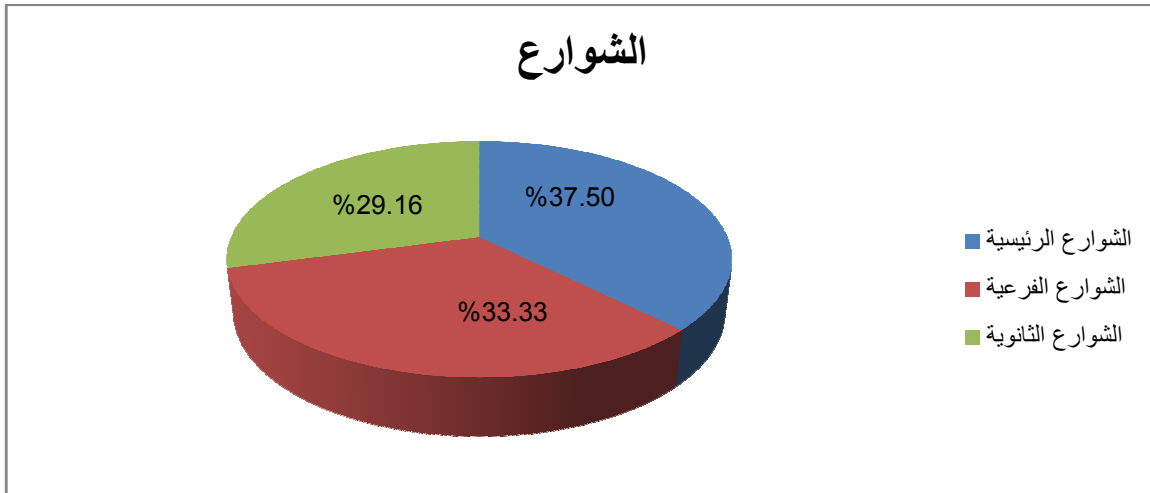
بالنقاط السوداء).

المصدر: مديرية النقل لولاية خنشلة.

7-5-2-بيانات متعلقة بالشوارع التي تكثر فيها المخالفات المرورية:

جدول رقم (28): التوزيع التكراري للشوارع التي تكثر المخالفات المرورية

النسبة المئوية%	التكرارات	تكثّر المخالفات المرورية
37.5	45	الشوارع الرئيسية
33.33	40	الشوارع الفرعية
29.16	35	الشوارع الثانوية



شكل رقم (33) يوضح الشوارع التي تكثر المخالفات المرورية

بسؤال المبحوثين عن الشوارع التي تكثر فيها الحوادث المرورية، كانت نسب الإجابات

كالآتي:

- 37,50% في الشوارع الرئيسية

- 33.33% في الشوارع الفرعية

- 29.16% في الشوارع الثانوية

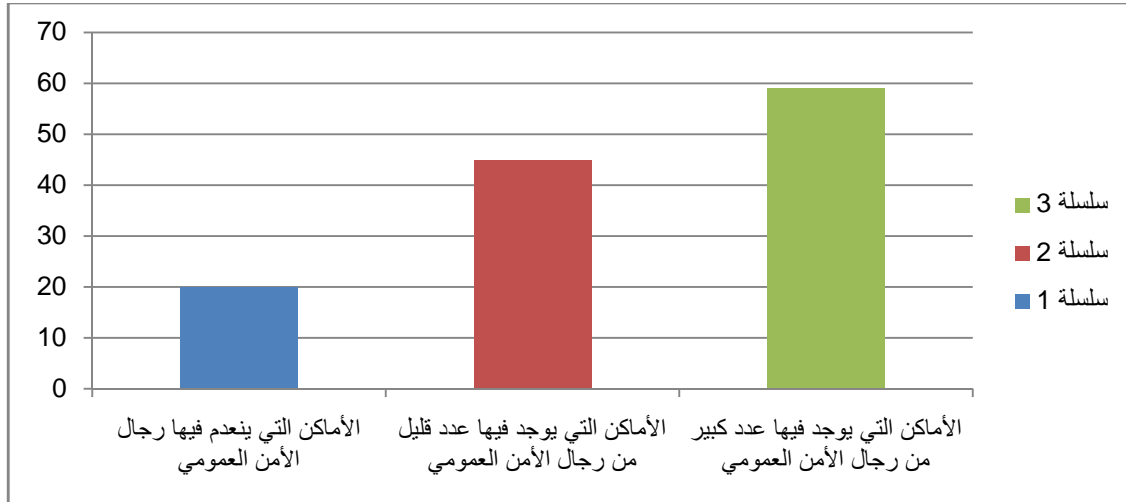
و الملاحظ من إجابات المبحوثين أن كل أصناف الشوارع تعرف مخالفات مرورية بغض النظر عن كونها تشهد حركة مرورية كبيرة أم لا وكان مخالفة قانون المرور أصبح ربما السمة المميزة للسائق في مدينة خنشلة ونمط ثقافي أصبح لا يمكن التخلي عنه في المعاملات اليومية والتعاطي مع قواعد السير والمرور، وهذا أمر خطير خاصة مع ظهور بعض اللامبالاة عند مختلف الفاعلين في المنظومة المرورية، وإذا استمر الوضع بهذه الطريقة من المحتمل أن تدخل حركة المرور في مدينة خنشلة في دوامة من الفوضى والتراجع لا يمكن تداركها بالنظر إلى الإمكانيات المحدودة المتوفرة في هذا المجال من بنية تحتية ضعيفة، وتزايد مطرد في عدد السكان وحظيرة السيارات للمدينة وغيرها ...

7-5-3-بيانات متعلقة بالعلاقة بين تغطية رجال الأمن للأماكن والمخالفات المرورية:

جدول رقم (30): التوزيع التكراري للعلاقة بين مدى تغطية رجال الأمن العمومي

والمخالفات المرورية

النسبة %	التكرارات	تكثر المخالفات المرورية
47.58	59	الأماكن التي يوجد فيها عدد كبير من رجال الأمن العمومي
36.29	45	الأماكن التي يوجد فيها عدد قليل من رجال الأمن العمومي
16.12	20	الأماكن التي ينعدم فيها رجال الأمن العمومي



شكل رقم (34) يوضح مدى تغطية رجال الأمن العمومي والمخالفات المرورية

يتضح من الجدول والشكل إجابات المبحوثين حول الأماكن التي تكثر فيها المخالفات

المرورية وعلاقة ذلك بتواجد رجال الأمن العمومي من عدمه فكانت الإجابات بالنسب

التالية:

- 47.58.70% الأماكن التي يوجد فيها عدد كبير من رجال الأمن العمومي

- 36.29% الأماكن التي يوجد فيها عدد قليل من رجال الأمن العمومي

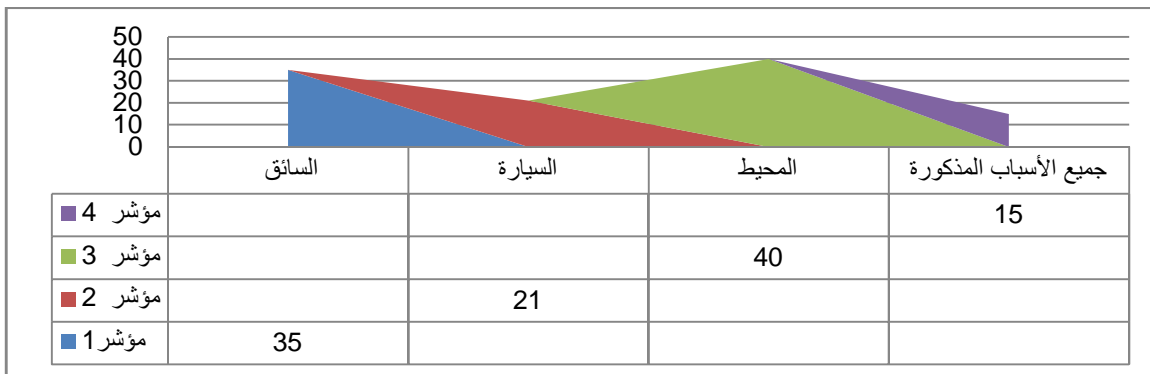
- 16.12% الأماكن التي ينعدم فيها من رجال الأمن العمومي

ويمكن تفسير هذه النسب بالدور الكبير الذي تلعبه المراقبة والصرامة في تطبيق القوانين في الحفاظ على تطبيق قواعد السير والسلامة المرورية، في ظل غياب الانضباط الذاتي من طرف بعض سائقي السيارات وتدني مستوى الوعي والثقافة المرورية عند البعض منهم، ويمكن ملاحظة دور تواجد رجال الأمن العمومي في الطرقات والشوارع من خلال ردة فعل بعض السائقين عند رؤية شرطي دراجة ، فتراه يسارع إلى وضع حزام الأمن بسرعة، وأحيانا تنتابه حالة من التوتر والخوف إذا ما ارتكب مخالفة مرورية وأمره الشرطي بالتوقف، فقضية صرامة القوانين هي قضية محورية في رفع كفاءة أداء حركة السير والمرور بمدينة خنشلة.

7-5-4-بيانات متعلقة بمسؤولية المخالفات المرورية ذات العلاقة ب(السائق، السيارة، الطريق):

جدول رقم (30): جدول تكراري لمسؤولية وقوع المخالفات المرورية ذات العلاقة بـ(السائق، السيارة، المحيط)

النسبة المئوية%	التكرارات	أكثر أسباب المخالفات المرورية
31.53	35	السائق
18.91	21	السيارة
36.03	40	المحيط
13.51	15	جميع الأسباب المذكورة



شكل رقم (35) يوضح مسؤولية وقوع المخالفات المرورية ذات العلاقة بـ (السائق، السيارة، المحيط)

من خلال عرض البيانات في الجدول السابق يلاحظ أن نسبة 36.03% من المبحوثين قالوا بأن الطريق هي السبب الرئيسي للمخالفات والحوادث المرورية، بينما 31.53% قالوا

بأن السائق هو سبب المخالفات و **18.91%** قالوا بأن السائق هو المتسبب الوحيد في المخالفات المرورية، وقال **13.51%** أن جميع الأسباب المذكورة سابقا تؤدي إلى وقوع مخالفات مرورية، وعليه يكون ترتيب الأسباب المؤدية للمخالفات كالتالي:

1- المحيط

2- السائق

3- السيارة

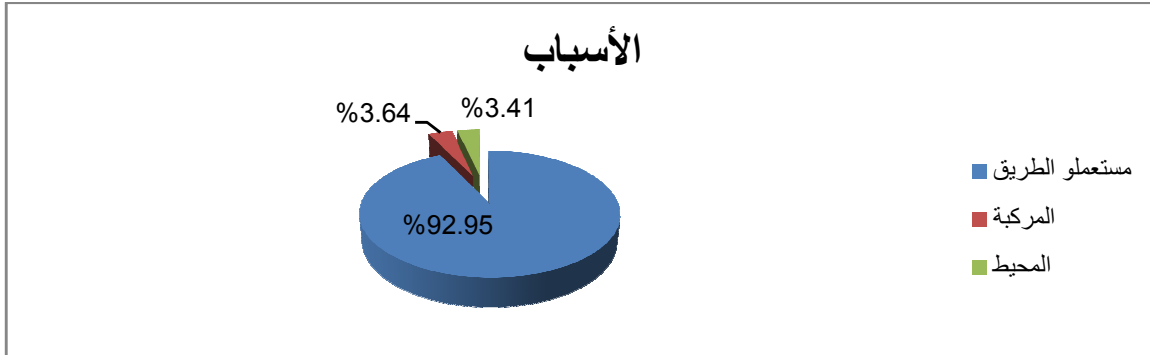
4- جميع الأسباب المذكورة (المحيط، السائق، السيارة)

و بالرغم من عدم الاختلاف حول أسباب المخالفات المرورية بين مختلف الفاعلين، حيث يرجع سبب المخالفات والحوادث المرورية إلى ما يسمى بمتلازمة المرور (السائق، المركبة، الطريق) إلا أن السائق يبقى هو المسؤول الوحيد عن المخالفات الصادرة منه، لأن الأسباب الأخرى ترجع أساسا إلى السائق فهو يستطيع التحكم فيها، وعليه يمكن القول أن المخالفات والحوادث المرورية منشأها هو وعي وثقافة الفرد لأن طريقة قيادة السيارة ذات علاقة بوعي الفرد وثقافته المرورية، وصيانة السيارة هي كذلك تدخل في دائرة الوعي والثقافة وكذلك الطريق لأنها تخطيط وتشيد من طرف أفراد وتستهمل من طرف أفراد، فالمهندس المخطط نو البناء المشيد والسائق المستعمل كلهم بحاجة لوعي وثقافة مرورية .

وفيما يأتي أرقام وإحصائيات المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرقات تتعلق بالأسباب المباشرة لوقوع الحوادث فيما يتعلق بـ(السائق، السيارة، الطرق أو المحيط). تؤكد ما ذهب إليه الباحث بأن سائقي السيارات هم السبب الأول والمباشر لوقوع المخالفات وبالتالي الحوادث.

جدول رقم (31) يتعلق بالأسباب المباشرة لوقوع الحوادث فيما يتعلق بـ(السائق، السيارة، الطرق أو المحيط).

المجموع	المحيط	المركبة	مستعملو الطريق	الأسباب الإحصائيات
8880	303	323	8254	العدد
%100	%3.41	%3.64	%92.95	النسبة المئوية



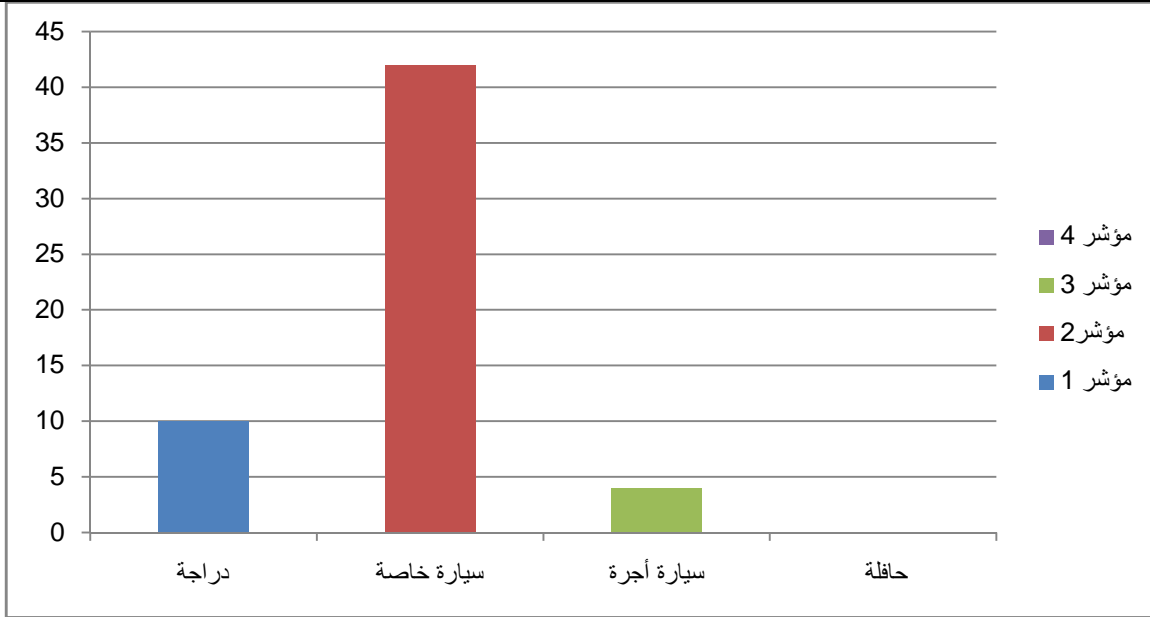
شكل رقم (36) يتعلق بالأسباب المباشرة لوقوع الحوادث فيما يتعلق بـ(السائق، السيارة، الطرق أو المحيط).

المصدر: المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرقات، وزارة النقل إحصائيات 2014.

6-5-7- بيانات متعلقة بالوسيلة المفضلة للدخول إلى المدينة:

جدول رقم (32)- الوسيلة المفضلة للدخول إلى المدينة من طرف المبحوثين

الوسيلة المفضلة	التكرارات	النسبة المئوية %
دراجة	10	14.42
سيارة خاصة	42	60.86
سيارة أجرة	04	05.79
حافلة	00	00



الشكل رقم (37) يوضح الوسيلة المفضلة للدخول إلى المدينة من طرف المبحوثين

يلاحظ من الجدول أن نسبة 60.86 % من مفردات العينة يفضلون الدخول إلى المدينة بسياراتهم الخاصة ونسبة 14.42 % اختاروا الدراجة كأفضل وسيلة للدخول إلى وسط المدينة، بينما أختار 5.79 % كأفضل وسيلة للدخول إلى المدينة، بينما كانت نسبة أفضلية الحافلة 00%. وهذه النسب مؤشر واضح على ضعف المنظومة المرورية في مدينة خنشلة، لأنه نظرا للطاقة الاستيعابية لطرق وشوارع المدينة وقلة المواقع وانعدام لمخطط المرور،

كان لا بد من وضع آليات للتخفيف ومن المشكلة، ومن بين أحسن هذه الآليات تشجيع النقل العمومي المتمثلة في حافلات النقل الحضري، لأنه بدلا من دخول 30 فردا كل في سيارته الخاصة، أي دخول 30 سيارة لوسط المدينة يكفي دخول حافلة واحدة للنقل الحضري تحمل 30 راكبا، لكن بشرط أن تكون تنافسية من حيث السعر والوفرة وجودة الخدمات، خاصة أنه يلاحظ أن سائقي السيارات يمكن أن يدخلوا إلى وسط المدينة مع عدم وجود سبب لذلك، أو لأسباب تبدو تافهة.

الفصل السابع

مناقشة النتائج

7-1- مناقشة النتائج على ضوء الفرضيات:

7-1-1- مناقشة النتائج على ضوء الفرضية الأولى: "يؤدي النمو الحضري إلى ظهور

أنماط للشخصية تؤثر على الثقافة المرورية لسائقي السيارات"

إن خصائص وسمات الفرد تعمل على توجيه سلوكياته التي يتمثل بها الحياة الاجتماعية، ويتفاعل بواسطتها مع المحيط العام، وتلك الخصائص تمثل جوانب الشخصية الكلية للفرد وتعمل على تحديد سلوكياته: هل هو مخاطر وجرئ أم متحفظ بطئ وهكذا، ويمكن تحديد عدة معايير تستخدم لإبراز طبيعة خصائص الشخصية ودورها وأهميتها في بلورة السلوك.

ويعتبر نمط الشخصية هو الصفة الملازمة لسائق ما والأعمال والسلوكيات المتكررة له أثناء التعامل مع مختلف المواقف. والملاحظ من خلال متابعة سلوك قيادة السيارات أن عددا من السائقين يقومون بتصرفات منافية لسلامتهم وسلامة غيرهم من مستعملي الطريق (الراجلين وغيرهم)، عن قصد أو عن غير قصد، وهنا لا بد من التفريق بين الخطأ والمخالفات، حيث أنه في غياب القصد والنية لمخالفة القانون لا يمكن التحدث عن المخالفة.

ولقد حاول الباحث إظهار أن هذه السلوكيات هي من نتاج النمو الحضري ومتطلبات العيش في المدينة، إذ لا يخفى تأثير البيئة على سلوك الأفراد وطبائعهم، خاصة إذا كان النمو الحضري هو محفز بامتياز لتلك السلوكيات كالاستعجال والقيادة بسرعة والغضب... الخ

ولقد حاول الباحث وضع تصنيف لسلوكيات وتصرفات المبحوثين في مختلف الموافق في أنماط للشخصية، طبعاً انطلاقاً من إجاباتهم المختلفة على أسئلة المحور الثاني من الاستبيان الخاص بالفرضية الأولى، وأعتمد الباحث في تصنيف تلك الأنماط على نموذج العوامل الخمسة الكبرى للشخصية لـ: "جولدنبرج" وقد قام الباحث بدمج بعض الأنماط من أجل التماشي مع أهداف الدراسة والبيانات المتوفرة وهذه الأنماط هي:

• نمط المقبولية: وتعني الأفراد الذين يواظبون على السلوكيات المقبولة اجتماعياً ويحافظون على المعايير الاجتماعية والمبادئ الأخلاقية المرغوبة، زيادة على تمسكهم من بالنظم والقوانين المسيرة للحياة الاجتماعية بصفة عامة.

• نمط الانبساطية: وتعني الأفراد ذوو الحركية الزائدة والنشاط، والذين يبحثون عن الإثارة واستقلال سلوكياتهم التفاعلية في الحياة الاجتماعية

• نمط العصابية: يتميز أفراد هذا النمط بقلق أعلى أثناء تفاعلاتهم، واستقرار أدنى في الانفعالات، زيادة على مشاعر وإيحاءات سلبية أخرى كالغضب والعدائية والاندفاع وعدم الثقة في الآخرين وانتقاد الكل.

وتم حصر أفراد العينة في أنما الشخصيات كالتالي:

* المقبولية 15 مفردة

* الانبساطية: 05 مفردات

* العصابية: 40 مفردة

ومن خلال تحليل الباحث للبيانات الخاصة بالمحور الثاني يلاحظ أن سمات الشخصية العصابية والانبساطية تساهم بشكل كبير ولافت في ارتكاب المخالفات المرورية ومن أهم سمات تلك الشخصيات، الاكتئاب، الغضب، القلق، العدائية، الاندفاع، عدم الاستقرار الانفعالي حيث تجعل هذه السمات من السائقين ذوي النمط الانبساطي والعصبي لا يسيطرون على أفعالهم بما تقتضيه أصول القيادة الآمنة، فيتورطون في ارتكاب عدة مخالفات مرورية .

حيث يمكن للسائقين الذين يتميزون بالخصائص السابقة ألا يحترموا قواعد المرور ولا يلتزمون بمحتواها والتي تهدف أصلاً إلى حمايتهم، كما أنهم يتميزون بعدائية ظاهرة، سواء في قيادة المركبة أو مع جميع مستعملي الطريق بشكل يجعلهم خطراً على أنفسهم وعلى غيرهم.

وعليه فإن النتائج المتوصل إليها عن طريق تحليل البيانات السابقة وعن طريق الملاحظة البسيطة والملاحظة بالمشاركة من طرف الباحث تظهر أن المخالفات المرورية ناجمة أساساً وأصلاً من تفاعل سمات شخصية واتجاهات الباحثين نحو قيادة السيارات، وأن سمات القلق والغضب والعدائية .. الخ ما هي إلا أنماط لشخصية السائق، هذا النمط يظهر ويتشكل من تفاعل مجموعة من العوامل كالتنشئة الاجتماعية والبيئة المحيطة بالفرد، إلا أن للبيئة الدور الأبرز في تشكل وتبلور هذه الأنماط لأنها تؤثر كذلك على التنشئة الاجتماعية للأفراد (التنشئة الاجتماعية في المدينة تختلف عن التنشئة الاجتماعية في الريف والقرية الصغيرة).

ويظهر كذلك من البيانات أن تلك الأنماط الشخصية الناتجة عن النمو الحضري والعيش في المدينة تؤدي بالضرورة إلى عدم الاستجابة الفاعلة لمتطلبات الطريق والقيادة الآمنة للسيارة من جهة، وتجاهل مضامين المرور من جهة أخرى، وبالتالي يؤدي هذا الوضع إلى زيادة المخالفات المرورية، وهي تعبير صريح على تدنى مستوى الثقافة المرورية للسائقين، ويمكن إضافة قضية أخرى في هذا المجال مفادها أنه كلما زادت المخالفات المرورية والحوادث زادت مشاعر الخوف والقلق والغضب... الخ جراء الخوف من الآخر (السائق، وكيفية تصرفاته في الطريق) مما يجعل دائرة التأثير بين المتغيرات السالفة الذكر متبادلة ومتداخلة بشكل يزيد من حدة وتعقيد ظاهرة المخالفات والحوادث المرورية.

أ- لقد صاغ الباحث الفرضية الأولى على النحو التالي "يؤدي النمو الحضري إلى ظهور أنماط للشخصية تؤثر على الثقافة المرورية لسائقي السيارات"

ولقد بينت النتائج صحة ما ذهب إليه الباحث حيث أن هناك متلازمة: "النمو الحضري والحياة في المدينة تؤدي إلى ضرورة وحتمية تشكل أنماط للشخصية متمثلة في تصرفات وسلوكيات متكررة للسائقين للتأقلم ومجابهة، والتفاعل أحيانا أخرى مع تلك المتطلبات المفروضة، والنتيجة الحتمية مخالفات مرورية عن قصد وسبق إصرار، وهو ما يعكس تدني الثقافة المرورية.

7-1-2 مناقشة النتائج على ضوء الفرضية الثانية: "تفرز الحياة في المدينة ضغوطات يومية وحاجة مستمرة ومتكررة للتنقل والحركة تتأثر هذه الأخيرة بالخصائص الاجتماعية للسائقين مما يؤدي إلى كثرة المخالفات المرورية وتعدد أسبابها"

أدى التطور السريع الذي شهدته مدينة خنشلة مؤخرا وامتدادها الفيزيقي إلى الضغط على جميع المرافق العامة في المدينة ومنها بطبيعة الحال مرافق النقل والمواصلات والطلب المتزايد على شوارع وطرق المدينة، نظرا للزيادة الكبيرة في حظيرة السيارات الولاية (أكثر من 100 ألف سيارة)، وهذا سيؤدي حتما إلى وجود مخالفات مرورية متعددة ومتكررة ومختلفة الأسباب من سائق إلى آخر تبعا لسنة، مستواه التعليمي، حالته العائلية، ومكان إقامته (داخل مدينة خنشلة أو خارجها).

و قد أظهر تحليل بيانات المحور الثالث من الاستبيان أن المخالفات المرورية الأكثر شيوعا لدى أفراد العينة تبرز في الوقوف الخاطيء وعدم ربط حزام الأمن حيث بلغت نسبة الذين يقومون بتوقيفات خاطئة 32.78% وبلغت نسبة الذين لم يتقيدوا بربط حزام الأمن 26.22%

وقد اختلفت دوافع ارتكاب المخالفات المرورية لدى المبحوثين حيث أجاب ما نسبته 24.74%

من أفراد العينة أن انعدام المواقف بالمدينة هي السبب الرئيسي لقيامهم بمخالفات مرورية، ثم يليها الاستعجال لبلوغ هدف معين بنسبة 14.43%، كما أن من الأسباب التي تؤدي إلى

إقدام السائقين على مخالفة قانون المرور هو القلق وضغوط العمل والمشاكل العائلية، وضغوط الطريق كالازدحام المروري وقلة الوقت.

وقد تبين وجود علاقة بين نوع المخالفة والدوافع لارتكابها وبين الخصائص الاجتماعية للمبحوثين والمتمثلة أساساً في العمر، المستوى التعليمي، الحالة العائلية ومكان الإقامة. إذ أن أغلب مخالفات الفئة العمرية من 20 إلى 30 سنة هو عكس الاتجاه في السير وعدم وجود رخصة السياقة والسرعة الزائدة وعدم احترام الإشارات أما الفئة العمرية من 30 إلى 40 سنة فيعتبر التوقف الخاطئ من أبرز المخالفات وقوعاً في أوساط هذه الفئة أضف إلى ذلك مخالفة تحميل الركاب.

وتعتبر التوقيفات الخاطئة هي أكثر مخالفات الفئة العمرية من 40 إلى 50 سنة، ثم تحميل الركاب وعدم فحص السيارة، أما الفئة العمرية من 50 إلى 60 سنة تعتبر مخالفات التوقف الخاطئ والتجاوز الخطير من أبرز ما يميزها.

والملاحظ مما سبق أن كل فئة عمرية لديها دلالات رمزية من ارتكابها للمخالفات، فالفئة العمرية الأولى تأخذ المخالفات عندهم طابع جذب الانتباه، حيث تتميز هذه المرحلة العمرية بالرغبة في تحدي النظام وعكس القوانين وعدم احترام إشارات المرور، أما الفئة العمرية الثانية فيغلب على مخالفتها طابع الإهمال واللامبالاة، ويلاحظ أنه كلما كبر سن المبحوثين تغير نوع المخالفة وأسلوبها وترجع هذه الفئات أسباب مخالفتهم لأنظمة المرور إلى عدم وجود مراقبة صارمة وانعدام النظام من أصله بالمدينة، وكذلك الشعور بالضيق داخل البيت مما يدفعهم إلى مخالفة قانون المرور عندما يواجهون ضغوطات في الطريق.

وقد أثبتت البيانات كذلك أن هناك علاقة بين نوع المخالفة والحالة الاجتماعية للمبحوثين، فالعزاب تختلف مخالفتهم لأنظمة المرور على السائقين المتزوجين، حيث بينت إحصائيات مصالح امن ولاية خنشلة أن مخالفات العزاب تركز على عدم احترام إشارات المنع، وتضليل زجاج السيارة والسرعة المفرطة، أما المتزوجون فترتكز مخالفتهم في التوقف الخاطئ وتحميل الركاب .

ويمكن تفسير اختلاف أنماط المخالفات الخاصة بالعزاب عن المتزوجين، بأن العزاب غالبيتهم من الشباب وصغار السن الذين يرغبون في لفت الانتباه بمخالفاتهم، بينما المتزوجون هم أصحاب أسر ومسؤوليات عائلية، فهم يبحثون عن مصادر إضافية لتحسين دخلهم، لذا يقومون بتحميل الركاب، والتوقيات الخاطئة .

ولم يظهر متغير المستوى التعليمي دلالات إحصائية، إذ أن متغير العمر غطى عليه، حيث نجد أن ذوو المستوى الجامعي من الفئة العمرية الأولى من 20-30 سنة يقومون بنفس المخالفات المرورية التي يقوم بها ذوي المستويات الأخرى.

وتتفق هذه النتائج في مجملها مع فرضية الباحث، والتوجه النظري للدراسة ككل الذي ينطلق من رؤية المخالفات المرورية كنتاج لثقافة المجتمع، فتوقعات السلوك والتصرفات المرتبطة بهذه التوقعات من سرعة ومخالفة لأنظمة المرور وغيرها جميعا تتأثر بنمط الثقافة السائدة في المجتمع، كما أن النتائج تؤكد على وجود علاقة بين المتغيرات الاجتماعية كالسن والحالة العائلية والمستوى التعليمي مكان الإقامة وبين المخالفات المرورية وأسبابها التي ارتبطت بنمط الحياة في المدينة وضغوطاتها.

ويمكن القول إجمالاً أن الحياة الحضرية في مدينة خنشلة قد أفرزت أنماطاً من المخالفات مثل السرعة الزائدة والتوقف الخاطئ ... لها ارتباطات بالبنى الاجتماعية والثقافية للمجتمع الخنشلي بصفة خاصة وبالمجتمع الجزائري بصفة عامة، الذي يمر بعمليات تغير كبير.

وكنتيجة فقد تحدث أنماطاً من المخالفات المرورية كإفراز للتغيرات الحضرية في مدينة خنشلة، التي تتميز بالتحضر والتغير السريعين مما يشكل ضغطاً على الأفراد نتيجة إيقاع الحياة المتسارع في المدينة.

7-1-3- مناقشة النتائج على ضوء الفرضية الثالثة: "يؤدي التوسع العمراني إلى عدم استيعاب خطوط النقل للعدد الهائل من المركبات وعدم التحكم في توجيه مسارات الشوارع بمدينة خنشلة".

لقد اتضح خلال عرض البيانات السابقة أن العامل البشري يمثل أكثر الأسباب التي تتورط في المخالفات والحوادث المرورية من خلال سلوكياته وتصرفاته إزاء قوانين ونظم المرور والقيادة الآمنة، وهذا ما جعل الباحث يستفسر عن الخصائص والعوامل العمرانية التي تساعد السائقين على ارتكاب المخالفات، وتتمثل تلك الخصائص العمرانية في التعريف بالأماكن التي تكثر فيها المخالفات المرورية (موقع المخالفة وسط المدينة، خارجها، الشارع الرئيسي - فرعي - ثانوي، والأحياء - قديمة - حديثة، ومدى تغطية رجال الأمن العمومي لتلك الأماكن)، وكل هذه المؤشرات تدخل في إطار التوسع العمراني لمدينة خنشلة.

وقد أكدت نتائج الدراسة ضمن هذا المحور أن المخالفات المرورية تكثر في وسط المدينة أكثر منها في الأحياء القديمة والأحياء الجديدة، وتكثر في الأحياء القديمة أكثر من الأحياء الجديدة، وتبين أن أكثر المخالفات المرورية تقع في شوارع رئيسية مثل (طريق زوي، طريق العيزار...)، ثم الشوارع الفرعية، وتقل في الشوارع الثانوية نظرا لقلّة الطلب عليها من طرف السائقين، كما أن الشوارع والأحياء غير المغطاة برجال الأمن العمومي تكثر فيها المخالفات المرورية، وكلما كانت هناك تغطية أكبر من طرف رجال الأمن العمومي أنخفض عدد المخالفات.

كما بينت النتائج أن مسؤولية المخالفات المرورية ترجع للسائقين، وبالرغم من أهمية العوامل الأخرى (المحيط - السيارة) فإن السائق يبقى هو العامل الأساسي والحاسم في وقوع المخالفات والحوادث المرورية، وقد استشهد الباحث بإحصائيات المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرقات لتأكيد صحة توجهه.

ويتضح من خلال ما سبق ذكره أن حجم المخالفات المرورية يختلف باختلاف الموقع والمكان، فتزداد داخل المدينة والشوارع الرئيسية والأحياء القديمة والأقل تغطية برجال الأمن العمومي وهذه دلالة على عدم قدرة طرقات وشوارع مدينة خنشلة على استيعاب العدد الكبير والمتزايد من المركبات، ودلالة كذلك على عدم استطاعة المسؤولين المحليين والفاعلين في المنظومة المرورية على التحكم والسيطرة وتغطية كل مناطق المدينة بمستلزمات وضروريات السير الحسن، وأنظمة وقوانين القيادة الآمنة وكل هذا يؤكد صحة فرضية الباحث .

7-2- مناقشة النتائج على ضوء النظريات:

النظرية هي ذلك الإطار الفكري والمفاهيمي العام الذي يتم من خلاله توجيه أسلوب التدخل لأحداث التغيير المطلوب عند مواجهة مواقف معينة تتصل بحياة الأفراد في أي صورة كانت وذلك لقدرة النظرية على تفسير وتوضيح الموقف أو الموضوع الذي تهتم به وكذلك قدرتها على التوقع والتنبؤ العلمي للمستقبل على أساس عقلائي وموضوعي، ومن المؤكد أنه ليست هناك نظرية واحدة قادرة على فهم وتفسير كل الظواهر الاجتماعية في كل زمان ومكان، فالنظرية هي إطار معارفي تجريدي يساعد الباحث في تحديد مجال بحثه ومتغيرات الدراسة وطبيعة البيانات التي قد يحتاجها البحث، كما تمنح الباحث بعض المؤشرات التي تساعده في فهم وتفسير تلك البيانات، والاستفادة من أي نظرية هي استفادة ترتبط بأهداف الدراسة.

وبناء على ذلك فإن هذه الدراسة قد اعتمدت على مجموعة من النظريات ذات العلاقة بموضوع الدراسة، فالثقافة المرورية يمكن النظر إليها كنظام من العلاقات الاجتماعية تتأثر بالنمو الحضري والتحضر كغيرها من العلاقات والأبنية الاجتماعية الأخرى .

ومن خلال المقارنة بين النتائج الميدانية والاتجاهات النظرية التي ذكرت في الفصل الثاني من الجانب النظري توصل الباحث إلى ما يلي:

7-2-1- ابن خلدون: بينت نتائج الدراسة صحة ما ذهب إليه ابن خلدون في مقدمته على

أن الحضرية تؤثر في انهيار النسيج المعياري والأخلاقي لسكان المناطق الحضرية، خاصة فيما يتعلق بوزع الحشمة وظهور الكلام الفاحش وغيره من مصاحبات التحضر والنمو

الحضري، وهو ما تجسد فعلا في سلوكيات بعض السائقين من خلال التلغظ بالكلام الفاحش في العديد من المواقف.

7-2-2- المدرسة الفرنسية: تعتبر المدرسة الفرنسية أنالنمو الحضري السريع منذ بداية الستينات مرتبط بظهور المدن الجديدة، وكذا غزو قطاع الخدمات كل أجزاء المجتمع، إلى جانب توصيف الأطراف، المدن الجديدة، الثنية الحضرية، البرجوازية وإعادة إنتاجها اجتماعيا، الطبقة العاملة التي تشكل كتلة حضرية أصلية... الخ، ومع ذلك فإن المدينة تميل في نهاية الأمر إلى التعبير عن ثقافة حضرية عامة تتجاوز كل الثقافات الفرعية التي تعبر عن الجماعات الاجتماعية المختلفة.

وخلال سنوات السبعينات والثمانينات، فرضت المدينة نفسها كإشكالية، وكظاهرة باثولوجية تتطلب تدخلا لإيجاد الحلول المناسبة للمشاكل التي تهدد المجتمع والحياة الحضرية.

ومن هذه المشاكل على وجه الخصوص هي مشكلة المرور والنقل والمواصلات بالمدن.

7-2-3- المدرسة الألمانية: تضم المدرسة الألمانية مجموعة من التيارات النظرية التي تتدرج ضمن الاتجاهين الأساسيين في علم الاجتماع وهما البنائية الوظيفية والمادية التاريخية، فالأولى يمثلها "فيبر"، "زيمل"، "شبنجلر"، وهو ما يهتم في هذه الدراسة، حيث تصنف أعمال هؤلاء الرواد ضمن نظرية الثقافة الحضرية.

ويعتبر "فيبر" من أوائل علماء الاجتماع الذين قدموا محاولة علمية منظمة لدراسة المجتمع الحضري في كتابه "المدينة"، ولعل أهم نقطة تخدم موضوع الدراسة هو الاستناد إلى النموذج المثالي الذي مكنه من وصف عقلاني رشيد لظاهرة المدينة التي ربط نموها

بالتغيرات الأساسية التي طرأت على الثقافة الغربية وعلى الأخص القيم الدينية. وهو ما يظهر في هذه الدراسة في التغيرات التي تحدث على الثقافة المرورية للسائقين جراء تأثير الحياة في المدينة.

أما "زيمل" فقد قدم أطروحات عن السوسولوجيا الحضرية التي تتمحور في أساسها في دراسة الصور النفسية للحياة الإنسانية في بيئة حضرية، وكذا عقلية الحضري، من خلال:
*دراسة وتحليل الأسس النفسية التي تكمن وراء الحياة الحضرية (التوترات، العواطف، نوع الذكاء...الخ).

* تطوير عقلية حضرية (تقوم على العد والحساب) لمواجهة ضغوط البيئة الحضرية.
* يحقق الميتروبوليس للفرد قدرا من الحرية الشخصية، كما يفسح المجال واسعا للتنافس والصراع من أجل الكسب.

* في الميتروبوليس تسيطر حالة الضياع، الاستجابات المعقنة، العلاقات الجزئية، سيطرة البيروقراطية. هذه السمات الأساسية للحياة الحضرية هي نتاج ظروف حضرية ذات طبيعة نفسية واجتماعية في الأساس.

و هو ما يؤكد توجه الباحث في طرح مسألة الأنماط الشخصية التي تبرز من خلال النمو الحضري والتي تؤثر على مستوى الثقافة المرورية لدى مستعملي الطريق.

أما "أوزفالد شبنجلر" فقد ركز على الثقافة الحضرية من خلال تناوله للمسائل التالية:

1- الثقافة الحضرية.

2- عدم التوازن بين الريف والمدينة.

3- تفتح المدينة مجالات واسعة للتححرر والانفلات من القيود.

4- ترتبط الحياة الحضرية بالمال والفكر، الذكاء.

5- التأكيد على العقلية الحضرية.

وقد أكدت الدراسة أن سائقي السيارات يحاولون عدم التقيد بقوانين المرور وتقديم أعذار لمخالفاتهم المقصودة و المتعمدة، وفي بعض الأحيان يكون احترامهم للأنظمة المرورية على حسب المزاج.

7-2-4- نظرية كارل ماركس K. Marx: أهم ما يمكن ربطه في نظرية ماركس بهذه

الدراسة هو عندما تطرق إلى قضية الصراعات الحضرية، البناء المتغير للمجتمع، اختلاف المصالح والقيم، انتقال المجتمع من تنظيم إنتاجي إلى آخر، وكل هذه القضايا وسابقتها سوف تؤثر على القيم الاجتماعية والثقافية لسكان المدينة.

هـ- المدخل الإقليمي: اهتمت هذه النظرية بتحول الأنساق الفكرية وتعقد وتراكم مشكلات مجتمع المدينة الذي مازال يستقطب اهتمام المتخصصين والباحثين في مختلف تخصصات العلوم الاجتماعية، خاصة في مجال الدراسات الأنثروبولوجية والسوسيولوجية، التي تحولت في السنوات الأخيرة إلى تركيز اهتمامها على الموضوعات التالية:

*- الضواحي والأطراف.

*- تنمية المناطق السكنية والمدن الجديدة.

*- الإقليم الميتروبوليس وهوية الحضري والثقافة الحضرية.

*- الوسط الاجتماعي الحضري وثقافة الطبقات الحضرية.

* - الأقليات والمناطق المختلفة، الصراع والوعي والحركات الاجتماعية.

* - الثقافات الفرعية والعنف الحضري.

* - ثقافة الشارع.

* - المسرح الحضري، الجمعيات، التخطيط الحضري، الاستهلاك الجماعي، السياسات

الحضرية.

* - المشكلات الاجتماعية الضاغطة (الإسكان، النقل، التلوث، الفقر... الخ).

* - التصورات الاجتماعية للصحة والمرض.

ويمكن إدراج هذه الدراسة ضمن تلك الدراسات التي تتخذ من المدخل الإقليمي كمدخل

نظري لتحليل البيانات والنتائج المتوصل إليها.

7-3 - مناقشة النتائج على ضوء الدراسات السابقة وأدبيات الموضوع:

فيما يخص الدراسات السابقة لم يتمكن الباحث من الوقوف على دراسات أكاديمية

(ماجستير - دكتوراه) تعالج موضوع النمو الحضري وعلاقته بالثقافة المرورية، سواء أكانت

أجنبية أو عربية أو محلية، ورغم وجود بعض الدراسات الجزائرية التي اهتمت بالمتغير الأول

وهو النمو الحضري إلا أن الباحث لم يستفد منها لاختلاف توجهات وأهداف الباحثين من

تلك الدراسات، ما عدا ربما الاستفادة من بعض الإحالات على المراجع.

أما فيما يخص الأدبيات التي كتبت في هذا الموضوع فهناك كثير من الدراسات والأبحاث

(أوراق عمل مقالات أبحاث) التي اهتمت بدراسة مختلف عوامل النمو الحضري والسلوك

المروري وتأثير تلك العوامل على ارتكاب المخالفات المرورية ويمكن عرضها كالآتي:

7-3-1-دراسة سعد الدين طبال: وهي مقال منشور في مجلة الدراسات والبحوث العدد الرابع 2014 جامعة الوادي بعنوان سمات الشخصية وأثرها على ارتكاب المخالفات المرورية لدى السائقين، وهي عبارة عن دراسة ميدانية على عينة قدرها 1632 سائق، وأظهرت نتائج الدراسة تأثير السمات الشخصية المتضمنة في الأبعاد الآتية: (المقبولية، الضمير الحي، العصابية) على ارتكاب المخالفات المرورية لدى السائقين. و قد اتفقت هذه الدراسة مع دراسة سعد الدين طبال في تأثير السمات الشخصية على المخالفات المرورية مع الاختلاف في السمة المرتكبة للمخالفات فالدراسة الحالية أظهرت بأن أصحاب الشخصية الانبساطية والعصابية هم من ترتكبون المخالفات.

7-3-2-دراسة عبد الله بن عبد العزيز اليوسف: هذه الدراسة هي مقال مقدم إلى مركز أبحاث مكافحة الجريمة، وزارة الداخلية، المملكة العربية السعودية، وتتمحور الدراسة حول أبرز العوامل الاجتماعية المؤثرة في ارتكاب المخالفات المرورية في مدينة الرياض من خلال استطلاع لآراء عينة من الباحثين وقد توصلت الدراسة إلى مجموعة من النتائج من أهمها أن السرعة الزائدة والوقوف الخاطئ وقطع الإشارة الضوئية وعدم ريك حزام الأمان أثناء قيادة السيارات هي من المخالفات الأكثر شيوعا، وقد كانت الدوافع ووراء ارتكاب المخالفات هي الاستعجال وطريقة قيادة الآخرين وضغوط الحياة هي من أهم الدوافع.

وقد اتفقت هذه الدراسة مع دراسة عبد الله بن عبد العزيز اليوسف من حيث تأثير العوامل الاجتماعية المتمثلة في العمر، المستوى التعليمي، الحالة العائلية، مكان الإقامة على ارتكاب المخالفات المرورية والدوافع لذلك مع الاختلاف طبعا في نوع المخالفات الأكثر

شيوعاً، ففي هذه الدراسة الحالية يعتبر عدم وجود أماكن للتوقف وطريقة قيادة الآخرين من أهم الأسباب لارتكاب المخالفات.

7-3-3-دراسة زايد الحارثي وحسين حسن عبد الفتاح الغامدي: مقال بعنوان الخصائص النفسية لمرتكبي المخالفات المرورية: التهور والاندفاع والمخاطرة وهي عبارة عن ورقة عمل مقدمة إلى كلية التربية جامعة أم القرى، مكة المكرمة، وهي تبحث عن أسباب التهور والاندفاع لدى الشباب في مدينتي مكة المكرمة وجدة أثناء قيادتهم للسيارات، وتهدف الدراسة إلى إعطاء فكرة إحصائية عن حجم مشكلة الحوادث المرورية بين فئة الشباب في تلك المنطقة وكذلك إعطاء فكرة وخلفية نظرية عن الأسباب والخصائص النفسية والمرتبطة بالحوادث لدى الشباب وعلى وجه الخصوص خاصيتي التهور والاندفاع، كما تهدف إلى معرفة الأسباب النفسية في ارتكاب المخالفات والحوادث، وتوصلت الدراسة إلى ترتيب أسباب التهور والاندفاع لدى الشباب كالتالي: الاستعراض أمام الآخرين، ثم جذب الانتباه ثم حب التميز عن الآخرين، عدم وجود أنظمة صارمة وكذلك عدم وجود رادع ارتكب المخالفة المرورية.

و تتفق هذه الدراسة مع دراسة الحارثي والغامدي في أن الدوافع الأساسية لارتكاب المخالفات المرورية لدى الفئة العمرية من 20 إلى 30 سنة، والعزب هو حب الظهور وجلب الانتباه الآخرين نظراً لخصوصية هذه المرحلة.

7-3-4-دراسة مرضي المالكي: بعنوان الخصائص الديمغرافية لمرتكبي المخالفات

المرورية، حيث تناولت هذه الدراسة الخصائص الديمغرافية لمرتكبي المخالفات المرورية،

واستخلصت الدراسة وجود خصائص ديمغرافية محددة لمرتكبي المخالفات المرورية وهي:

- المخالفات المرورية تكثر داخل المدن وفي الأحياء القديمة وتزداد في الشوارع الرئيسية

وهي نفس النتائج التي توصلت إليها الدراسة الحالية.

- كلما قل تواجد رجال الأمن العمومي زادت المخالفات المرورية والدراسة الحالية كذلك

أثبتت ذلك .

- السائق من أكثر أسباب الحوادث وهي نفس النتيجة التي توصل إليها الباحث.

7-4-النتائج العامة والتوصيات:

7-4-1-النتائج العامة: من خلال عرض البيانات وتحليلها ومناقشتها يمكن عرض

النتائج العامة للدراسة على النحو الآتي:

* النمو المتسارع للمدن يؤدي إلى عدم توافق الأفراد مع المحيط مما يحدث عملية عدم

تجاوب مع القيم والمعايير والقوانين.

* تتأثر ثقافة الأفراد كغيرها من البناءات الاجتماعية الأخرى بالنمو الحضري والتحضر .

* تتأثر الثقافة المرورية لمستعملي السيارات بالضغوطات والقيود التي تفرضها الحياة في

المدن.

* هناك تباين في الثقافة المرورية بين صغار السن والراشدين.

* رغم معرفة معظم مستعملي الطريق لقواعد السير والقيادة الآمنة إلا أن هناك فجوة بين المعرفة والتطبيق على أرض الواقع.

* تؤثر القيم الاجتماعية السائدة في المجتمع الجزائري على الثقافة المرورية للأفراد .

* تتأثر الثقافة المرورية للأفراد بخصائصهم النفسية (القلق، الغضب، التهور...)

* تتأثر الثقافة المرورية بالخصائص الديمغرافية والعمرانية (التوسع الكبير للمدن، الزيادة السكانية، تمركز الخدمات في وسط المدينة...)

* تتأثر الثقافة المرورية للأفراد بالخصائص التنظيمية لمنظومة المرور (توفر المواقف، وجود إشارات المرور، المراقبة الصارمة من طرف أجهزة الدولة)

* يعتبر مخطط المرور آلية من الآليات الأساسية في سيولة حركة المرور.

* يعتبر الازدحام المروري من المشاكل المحورية التي يجب عدم الاستهانة بها نظرا لتأثيراتها المختلفة (نفسية، اقتصادية وبيئية)

* تعاني مدينة خنشلة من نقص فادح في البنية التحتية وطرق النقل والمواصلات، وعدم وجود مشاريع مستقبلية لفك الضغط على بعض المحاور الأساسية (كالمدينة الجديدة مثلا).

* انعدام الحملات الإعلامية المنهجية الخاصة بالتوعية المرورية، واقتصارها فقط على بعض النشاطات الجموعية .

* ضعف مقررات السلامة المرورية في جميع المراحل التعليمية، مع وجود لا مبالاة في تقديمها للتلاميذ.

* انعدام سياسة واضحة للدولة فيما يخص مستقبل الحركة المرورية في المدن مع العلم أن في الدول المتقدمة تعتبر حركة المرور من أولويات تنظيم وتنمية المدن.

* غياب الدراسات الأكاديمية والبحوث العلمية في الجزائر ذات العلاقة بمشكلة المرور خاصة منها الازدحام المروري .

* تعدد أسباب وعوامل أزمة المرور في المدن الجزائرية، مما صعب الأمر على المعنيين لإيجاد حلول ناجعة لها (حلقة الأزمة المرورية في الجزائر)

7-4-2-التوصيات: من خلال عرض الإطار النظري وكذلك نتائج الدراسة الميدانية يمكن طرح جملة من التوصيات على النحو التالي:

* تغيير اتجاهات السائقين خاصة الشباب منهم نحو مخاطر السلوك المتهور في السياقة وفي الحياة عموماً، لأن تغيير السلوكيات يكون بتغيير الأفكار، فالكرة هي مصدر كل سلوك

* تنمية ورفع مستوى المسؤولية الشخصية والاجتماعية لدى السائقين ويكون ذلك بالتنشئة الاجتماعية السليمة لسائق المستقبل عن طريق إدراج أنشطة في المناهج والمقررات التربوية.

* الاستفادة من جميع مؤسسات التنشئة الاجتماعية وخاصة المساجد في تخفيف آثار القلق والإحباط لدى الأفراد وكيفية التعامل مع ضغوطات الحياة اليومية وتعزيز قيم التسامح والحلم

والأخلاق الفاضلة .

* تفعيل الانضباط في الطريق والعقوبات الصارمة للمخالفات، حتى يصبح الانضباط ذاتياً لدى السائقين.

* توظيف المناهج الدراسية في التوعية المرورية وسلامة الأفراد وإدخال مادة الثقافة أو السلامة المرورية في المدارس الابتدائية والمتوسطة والثانويات، لما لها من أهمية في تكوين أجيال المستقبل في هذا المجال.

* ضرورة توعية السائقين بواجب احترام قانون المرور وأنظمة القيادة الآمنة.

* توفير مواقف كافية قرب الأسواق والتجمعات الحكومية والخدمية والتجارية .

* زيادة الحملات الإعلامية المكثفة حول أهمية حزام الأمن .

* التأكيد على التربية والتنشئة الدينية الصحيحة من طرف الأسرة حول الالتزام بالأنظمة والقواعد المرورية خاصة والقواعد والقوانين بصفة عامة، وخير سبيل لتحقيق ذلك هو التربية والتنشئة بالقدوة.

* الاهتمام بزيادة الوعي المروري وإجراء الدراسات والأبحاث بشكل دوري .

* ضرورة الاهتمام بمخطط المرور نظرا لأهميته في وضع أرضية لتنظيم النقل والمرور في المدن.

و من خلال ما تمت مناقشته من توصيات يمكن وضع مجموعة من الآليات لتنفيذ

التوصيات المشار إليها:

* الجانب الوقائي:

* التأكيد من خلال المدارس والمساجد ووسائل الإعلام المختلفة على ضرورة الالتزام بقانون المرور أن هذا التصرف يعتبر سلوك حضاري .

* التكثيف من تواجد رجال الأمن العمومي في جميع المناطق وفي الأوقات المختلفة.

*** الجانب الإرشادي العلاجي:**

* التعريف بقواعد المرور والقيادة الآمنة، وربطها بالمبررات المنطقية التي تخاطب عقلية وضمير المتلقي بحيث يؤمن بأهمية الالتزام بتلك القواعد حفاظاً عن سلامته وسلامة الآخرين ممن يستخدم الطريق من راكبين ومشاة.

* التعريف بالقوانين التي تحكم المرور بما في ذلك قوانين الردع والعقاب .

* **الجانب العقابي:** يمثل العقاب والردع عاملين مهمين في التخلص من كافة أشكال السلوك الخاطئ الذي يتسبب في وقوع المخالفات والحوادث المرورية، ولأن تطبيق القوانين والأحكام له دور كبير في فرض الالتزام على الأفراد، وفي هذا الشأن يقول النبي صلى الله عليه وسلم "إن الله يوزع بالسلطان ما لا يوزع بالقرآن".

خاتمة

***خاتمة:**

تتحول المدن إلى الأفضل عندما يكون هناك تخطيط أفضل و تصميم متكامل و تقنيات نافعة، ومع هذا يبقى تعميم التجارب الدولية يشكل تحديا للفاعلين في مجال تنظيم و تخطيط المدن- ما من حل واحد يناسب الجميع- ذلك لأنه قد تصلح حلول معينة في العالم المتقدم، وقد لا تناسب بالضرورة الدول النامية، لذا لا بد من تبادل المعارف مع المناطق التي تحمل نفس الخصائص الديمغرافية و نفس الثقافات.

وبالنظر إلى الإمكانيات التي تتوفر عليها مدينة خنشلة وسائر المدن الجزائرية الأخرى وما ورثته من بنية تحتية مهترئة وقلّة في الموارد المالية المحلية، أضف إلى ذلك ضبابية الإرادة السياسية للنهوض بمنظومة السير وحركة المرور وعدم قدرة الدولة على إيجاد حلول عاجلة لأنها ورثت هي الأخرى حلقة مطبقة للأزمة المرورية من الثمانينيات (حلقة الأزمة المرورية في المدن الجزائرية)، لا يمكن الخروج من هذه الحلقة إلا بإعادة النظر في أمور كثيرة لا يمكن تجسيدها على الأقل في المدى القصير وال المدى المتوسط.

و بالنظر كذلك لتجارب بعض الدول العربية والغربية والتي تتوفر على موارد مالية طائلة وبنية تحتية هائلة وإرادة سياسية من فلاذ كالإمارات العربية المتحدة وألمانيا وعلى سبيل المثال لا الحصر، إلا أن هذه الدول لم تتمكن من القضاء نهائيا على مشاكل المرور وما زلنا نسمع إلى حد اليوم عن ازدحامات مرورية بالساعات وحوادث مرورية مميتة رغم تسخير تلك الدول لخطوط نقل ومواصلات متعددة وأجهزة مراقبة صارمة و أجهزة بأحدث الوسائل

والعتاد. وعليه فالمراهنة على الحلول التنظيمية، المادية، التقنية البحتة هي مراهنة خطيرة إن لم نقل خاسرة ومحسومة النتائج.

وكبديل لتلك الحلول يمكن المراهنة على الجانب القيمي والثقافي للأفراد، والوصول بهم إلى أعلى درجات مستوى الثقافة المرورية وهي **المواطنة المرورية**، وتعتبر الصين من الدول الرائدة في هذا المجال، إذ أن بلد تجاوز عدد سكانه ثلاثة مليارات وثلاثمائة نسمة، ولا نسمع بكوارث مرورية وازدحام مروري هذا يعني الكثير، يعني بأن هناك عبقرية ومعجزة في تنظيم النقل والمرور بالمدن الصينية .

والمواطنة المرورية هي "أن تمتلك السيارة، لكن لا تمتلك الحرية في استعمالها كما تشاء".

"يقع العديد من الحوادث المرورية بسبب عدد من العوامل المعروفة و التي يمكن تجنبها،ومن تلك العوامل القيادة بسرعات عالية أو تحت تأثير الكحوليات، وعدم استخدام أحزمة الأمان، ونظام أمان الأطفال و الخوذات،و عدم احترام مستخدمي الطرق المعرضين للخطر،بما في ذلك المشاة وراكبي الدراجات؛و البنية التحتية غير الآمنة .

ونحن نعرف كيفية التعامل مع هذه العوامل ؛ولكن علينا تجاوز الفجوة ما بين المعرفة و التطبيق على أرض الواقع"¹(الأمين العام للأمم المتحدة :بان كي مون).

1 الأمم المتحدة،تقرير حول تحسين السلامة المرورية على الصعيد العالمي السلامة،مرجع سابق،ص 5.

قائمة المراجع

*الكتب باللغة العربية:

- 1-أديب محمد خضور، حملات التوعية المرورية العربية، جامعة نايف للعلوم الأمنية الرياض.2012.
- 2-أحمد الشكلاوي، دراسة في علم الاجتماع الحضري، (دون ناشر)، القاهرة،(دون تاريخ)
- 3-السيد عبد العاطي السيد، علم الاجتماع الحضري، مدخل نظري، د ط،دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، مصر،1984.
- 4-، علم الاجتماع الحضري بين النظرية والتطبيق، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، مصر، 1987.
- 5-، دراسات في علم الاجتماع الحضري، الجزء الأول، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، 2008.
- 6-، علم الاجتماع الحضري، الجزء الثاني،(د ط)،دار المعرفة الجامعية، 2000.
- 7-أحمد الجوهري، علياء شكري، مقدمة في دراسة الانثروبولوجيا، (دون ناشر)،القاهرة، 2007.
- 8-إسماعيل قيرة، علم الاجتماع الحضري، منشورات جامعة منتوري، قسنطينة، الجزائر،(دون تاريخ).

- 9-الصادق القبودي، أسس بناء الشخصية من خلال القرآن الكريم وأثرها في حياة المسلمين، ط1،الدار التونسية للنشر -تونس والمؤسسة الوطنية للكتاب،الجزائر، 1989.
- 10-بهاء الدين إبراهيم سلامة، الصحة والتربية الصحية، ط10،دار الفكر العربي، القاهرة، 2001.
- 11-دون إي إيبرلي، بناء مجتمع من المواطنين (المجتمع المدني في القرن الحادي والعشرين)، ترجمة :هشام عبد الله مراجعة، فؤاد سروجي، ط1، الأهلية للنشر والتوزيع،،عمان، 2003.
- 12-هاشم محمد نور المدني، التجارب العربية والعالمية في تنظيم المرور، ط1، جامعة نايف للعلوم الأمنية،الرياض، 2010.
- 13-هناء محمد الجوهري، علم الاجتماع الحضري، ط1، دار المسيرة للنشر والتوزيع،عمان، 2009.
- 14-هيثم مناع، المواطنة في التاريخ العربي الإسلامي، ط1،مركز القاهرة لدراسات حقوق الإنسان،القاهرة، 1997.
- 15-زغلول راغب النجار، أزمة التعليم المعاصر وحلولها الإسلامية، ط1،المعهد العالمي للفكر الإسلامي،القاهرة، 1990.
- 16- حسين عبد الحميد رشوان، مشكلات المدينة، د.ط، مؤسسة شباب الجامعة للنشر، 2005.

- 17-حسن بهلول، القطاع التقليدي والتناقضات الهيكلية في الزراعة، الشركة الوطنية للنشر والطبع، الجزائر، 1976.
- 18-مالك بن نبي، مشكلة الثقافة، (دون ناشر)، طبعة 1959.
- 19-محمود الكردي، التحضر، دراسة اجتماعية، الكتاب الأول، القضايا، دار المعارض، القاهرة، 1986.
- 20-محمد مؤنس محب الدين، الحلول العلمية للازدحام المروري بين النظرية والتطبيق، مركز الدراسات والبحوث، جامعة نايف، الرياض، 2011.
- 21-محمد عاطف غيث، علم الاجتماع الحضري، مدخل نظري، د.ط، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، 1995.
- 22-محمد عبد المنعم نور، الحضارة والتحضر، مكتبة القاهرة الحديثة، القاهرة، 1970.
- 23-محمد عبد اللطيف عصفور، سعد إبراهيم البدوي، الدراسات العمرانية في جغرافية المدن العربية، د.ط، (دون ناشر)، بيروت، (دون تاريخ).
- 24-محمد سليمان عبد الوحيد، القيم الاجتماعية وأثرها على مشكلة المرور، قسم الدراسات الاجتماعية، كلية الآداب، جامعة الملك سعود، (دون تاريخ).
- 25-محمد سعد الدين بيان، التربية المرورية. مدخل في إعداد المعلم، ط1، جامعة نايف للعلوم الأمنية، الرياض، 2010.

26-معن خليل العمر، التنمية الاقتصادية والاجتماعية وانعكاساتها على حوادث المرور، (دون ناشر)، (دون تاريخ).

27-مصطفى العوجي، الأمن الاجتماعي، د.ط، مؤسسة نوفل للطباعة والنشر، لبنان، 1983.

28- صبري فارس الهيثي، التخطيط الحضري، د ط، دار اليازوي العلمية للنشر، عمان، 2009.

29-عامر بن ناصر المطير، حوادث المرور في الوطن العربي، حجمها وتقدير تكاليفها الاقتصادية، جامعة نايف للعلوم الأمنية، الرياض، 2006.

30-عبد الرؤوف الضبع، علم الاجتماع الحضري، ط1، طار الوفاء للطباعة والنشر، الإسكندرية، 2003.

31-عبد اللطيف بن أشنهو، تكوين التخلف في الجزائر، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع، الجزائر، 1979.

32-عبد الرزاق الهيلالي، قصة الأرض والفلاح في الوطن العربي، دار الكشاف للنشر والتوزيع، بيروت، القاهرة، بغداد، (دون تاريخ).

33-عبد المنعم شوقي، مجتمع المدينة والاجتماع الحضري، ط5، مكتبة القاهرة الحديثة، القاهرة، 1967.

- 34-عدنان زيتون، التعلم الذاتي - إستراتيجية تربوية معاصرة، د. ط، مطبعة ألف باء الأديب، دمشق، 1999.
- 35-علي السلمي، إدارة السلوك الإنساني، دار غريب للطباعة والنشر، الأردن، (دون تاريخ).
- 36-علي فاغور، آفاق التحضر العربي، دراسات وأبحاث، ط1، دار النهضة العربية، بيروت، 2004.
- 37-عمر أبو عون، التربية المرورية ودورها في السلامة العامة والفردية، وزارت التربية في الجمهورية العربية السورية، مديرية المناهج والتوجيه، دمشق، 2003.
- 38-تيجاني بشير، التحضر والتهيئة العمرانية في الجزائر، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2000.
- 39-فاروق يوسف احمد، مناهج البحث العلمي، د.ط، مكتبة عين شمس، مصر، 1979.
- 42-فاضل الأنصاري، سكان العراق، (دون ناشر)، دمشق، 1970.
- 40-فتحي محمد أبو عوانة، جغرافية السكن والسكان، د.ط، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، 2002.
- 41-فتحي محمد مصيلحي، تخطيط المدينة العربية بين الإطار النظري والواقع والمستقبل، (دون ناشر)، 1995.

42-فؤاد الفارسي، الحداثة والتقليدية، كيجان بول أنترنشيغال، لندن، (دون تاريخ).

43-غريب محمد سيد أحمد، علم الاجتماع الحضري، د.ط، دار المعرفة الجامعية،

الإسكندرية، 2006.

44-سعد بن علي، إدارة عمليات الأزمات الأمنية، مركز الدراسات والبحوث، جامعة نايف

للعلوم الأمنية، الرياض، 2006.

45-وزارة التجهيز والتهيئة العمرانية، الجزائر غدا، وضعية التراب الوطني، استرجاع التراب

الوطني، (دون ناشر).

*الكتب باللغة الأجنبية:

46-Androla Vassiliou, l'éducation à la citoyenneté en europe, EURYIDLE, commission erupienne, 2012.

47-Angel S, S.C. Sheppard, and D.L.Cive , the dynamics of global urban expansion ,National Banc ,Washington.

48-Document association SOS, rapport au président de la république sur l'accidentologie et la maitrise de la circulation routier.

49- Gasslin Karen, l'éducation de la sécuritè routier peut-elle participer a la formation du future citoyen? IUFM DE BOURGONE, 2004.

50- Isabelle Massin, pour une securitè routier plus citoyenne, rapport au ministre de l'équipement, des logement et des transports, juin 1998.

51-M.J. introduction to transportation planning in the town planing, Review, vol41 DPAT .w .d'Alger 2004 Annuaire statistique.

52-Plan de placement urbains, Rapport de diagnostic, la mobilité douce CNPSR, 2008.

53-Raulin.A, Anthropologie urbaine, Armand colin, Paris, 2002.

***القواميس والمعاجم العربية:**

45-ابن منظور، لسان العرب، المجلد الرابع عشر، دار صادر للطباعة والنشر، بيروت، طبعة 2005.

55- متشل تكلا جرجس، رمزي كامل، معجم المصطلحات التربوية، ط2، مكتبة لبنان ناشرون، لبنان، 2004.

***القواميس والمعاجم الأجنبية:**

56-La rousse de poche.GGP. media Gmbh ,la rousse de poche ,Allemagne ,2010

***المجلات والدوريات:**

57-بيتر ستروبل، "من الفقر إلى الحرمان: مجتمع الأجزاء أم مجتمع حقوق الإنسان"، (ترجمة حسين حسن شكري)، المجلة الدولية للعلوم الاجتماعية، العدد 118، 1990.

58-المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرقات، مجلة الوقاية والسياسة، العدد 8.

59-ماهر جمال الدين، " التخطيط للتوعية المرورية "مجلة الفكر الشرطي، المجموعة 8، العدد 4، جامعة نايف للعلوم الأمنية،الرياض، 2000.

60-علاء الدين البكري، "أسباب وقوع حوادث مرور الأطفال والشباب وسبل الوقاية منها"،

مجلة الشرطة للدراسات والثقافة الشرطة، عدد 323، (دون ناشر)، 2001.

61- طاطاشاك محمد، "الإستراتيجية المعتمدة في الوقاية من الحوادث المرورية"، مجلة

الشرطة، الإمارات العربية المتحدة، (دون تاريخ).

62- المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرقات، مجلة الوقاية والسياسة، "واقع

وتحديات"، العدد 6،.

63- مديرية الثقافة لولاية خنشلة، مجلة أضواء، خنشلة، 2010.

64- محمد أبو هاشم، "المكونات الأساسية للشخصية في نموذج كل من كاتلوايزنك وجولدنبرج

لدى طلاب الجامعة (دراسة عملية)"، مجلة كلية التربية، المجلد السابع، العدد 7، جامعة

بنها، مصر، أبريل 2007.

65-CanigliaRispoli,Quality of the environment,"Town Planing Review", v64,

1993.

*الرسائل غير المنشورة :

66-رياض الجبان، تطوير برامج للتربية البيئية وفق نظرية النظم لإعداد المعلم في أثناء

الخدمة، رسالة دكتوراه غير منشورة، جامعة دمشق، كلية التربية، دمشق، 1995.

67-خالد طه الأحمر، فاعلية طريقة التعليم الذاتي في تدريب معلمي المدارس الابتدائية

في القطر العربي السوري، رسالة دكتوراه غير منشورة، جامعة دمشق، كلية التربية،

دمشق، 1993.

- 68- عبد الله الخلف دور أفلام التوعية المرورية في رفع مستوى الوعي المروري، رسالة ماجستير غير منشور جامعة نايف للعلوم الأمنية، الرياض .
- 69- عبد العزيز الهزاع، برامج مدارس تعليم السيارات ودورها في زيادة الوعي المروري (دراسة تطبيقية على مدارس تعليم قيادة السيارات علانية الرياض، رسالة ماجستير، غير منشورة، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض.
- 70- عجالي خديجة، التصنيع و النمو الحضري في الجزائر،دراسية ميدانية بثلاث أحياء حضرية-بوحمرة-لمحافر-بوزعرورة-بمدينة عنابة، رسالة لنيل شهادة الماجستير في علم الاجتماع الريفي الحضري، 1988.
- 71- رباب جوني، تصنيف حوادث المرور وتنظيم استمارة الحادثة المرورية في دمشق، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة دمشق، كلية الهندسة المدنية، قسم هندسة النقل والمواصلات، دمشق.
- 72- ع-بن عشي، تطور البناء الترقوي في مدينة خنشلة، مذكرة مهندس دولة، معهد الهندسة المعمارية، جامعة محمد خيضر، بسكرة، 2006.
- 73- عبد السلام ربيع، قجوف عادل، التنظيم المجالي وآفاق التوسع العمراني لمدينة خنشلة، (مذكرة مهندس دولة)، معهد تسيير التقنيات الحضرية، جامعة العربي بن مهدي، أم البواقي، 2007.

74-Benatia Farouk, Alger grenat ou cité, imprimé par le complement graphique sendregohia, Alger.

75-Himouri Slimane, Modèle théorique de suivi de l'insécurité routière en Algérie, 1970-2002, thèse de doctorat d'état, Oran, 2005.

76-C.ENAULT ,vitesse et accessibilité et étalement urbain ,application à l'air urbain dijonnaise(thèse de doctorat) université de bourgogne ,2003.

***الوثائق الرسمية:**

77-اتفاقية السير على الطرق لعام 1968 و الاتفاق الأوروبي المكمل للاتفاقية، صيغ مجمعة، نيويورك وجنيف، اللجنة الاقتصادية الأوروبية، الأمم المتحدة، 2006.

78-الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، وزارة التهيئة العمرانية والمحافظة على الإقليم، المخطط التوجيهي للتهيئة العمرانية(PDAU)، 1992.

79-الديوان الوطني للإحصاء.

80- تقرير تنفيذ مشروع تحسين السلامة المرورية على الصعيد العالمي-وضع الأهداف الإقليمية والوطنية للحد من الحوادث المرورية-الأمم المتحدة، نيويورك وجنيف، 2010.

81-المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرقات، إحصائيات 2014.

82-المديرية العامة للأمن، شرطة المرور، إحصائيات 2015.

83-إحصائيات مديرية النقل ومديرية الأشغال العمومية ومصالح أمن الولاية.

84-تقرير الأمم المتحدة: توقعات التوسع الحضري في العالم، نيويورك، 2014.

85-United Nations World Urbanization Prospects: the 2014 revision, highlights (UN Department of Economic and Social Affairs, 2014).

* الوثائق غير الرسمية (أوراق العمل والتقارير):

86-المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرقات، الدراسة الإحصائية لحوادث المرور خلال الفصل الأول، 2011، الجزائر.

87-الأخضر عمر دهيمي، مشكلات المرور وسبل معالجتها، الندوة العلمية لتجارب الدولية والعربية في تنظيم المرور، الجزائر، 1-3 جوان 2009.

88-بوعزيزي حليم، ملف حول تطبيق مخطط حكة المرور لمدينة خنشلة، مديرية النقل، نوفمبر 2010.

89-نبيل الكردي، التجربة الغربية في التوفيق بين التخطيط العمراني والحركة والنقل والمرور، ندوة التخطيط العمراني وقضايا الحركة والمرور والنقل في المدن العربية، المعهد العربي لإنماء المدن 11-13 سبتمبر 2005 حماه/سوريا.

90-مجموعة أبحاث مقدمة في ندوة مشاكل المرور في العالم، منظمة المدن العربية، المعهد العربي لإنماء المدن، الرباط، 1982.

91-مجموعة من الخبراء، دراسة تحليلية حول حركة المرور بالجزائر العاصمة، التشريعات والاقتراحات، المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرقات 2002.

92-صلاح رمضان، الوعي المروري ودوره في المجتمع، صحيفة الأضواء، البصرة،
2010/01/06.

93-عادل بن محمد الكندي، دور التربية في تفهم وتطبيق الأنظمة المرورية، مؤتمر
التعليم والسلامة المرورية (11/12/2006-2006) الرياض .

94-عبد الحافظ الأصم، حوادث المرور في مدينة الرياض، ورقة عمل مقدمة لندوة حوادث
المرور، جامعة نايف للعلوم الأمنية، الرياض، السعودية.

95-عبد الحميد دليمي، مقابلة، مخبر المدينة، كلية العلوم الإنسانية و الاجتماعية، جامعة
منتوري، قسنطينة، 2012/02/12.

96-عدنان بن عبد الله الشجة، محاضرة بعنوان الازدحام المروري في المدن، ما الحل؟،
جامعة نايف للعلوم الأمنية، الرياض، السعودية.

97-فوزي بودقة، منظومة النقل الحضري والتنمية العمرانية المستدامة بمدينة الجزائر، ندوة
التخطيط العمراني وقضايا الحركة والمرور والنقل في المدن العربية، المعهد العربي لإنماء
المدن، 11-13 سبتمبر 2005 حماه/سوريا.

98-فاروق الوصلي، التوعية المرورية وأثرها في تنظيم المرور، بحث مقدم إلى ندوة تنظيم
المرور والنقل في المدن العربية، بورسعيد، 1-15 ديسمبر 1991، القاهرة، المعهد العربي
لإنماء المدن.

99-سهام بدر، نحو إستراتيجيات للتربية المرورية في رياض الأطفال، بحث مقدم إلى ندوة

أمن الطفل: الجانب الأمني في تربية الطفل، مركز البحوث والدراسات في القيادة العامة

لشرطة دبي، دبي، الإمارات العربية المتحدة، 1998.

100-، كيف تحقق التربية المرورية والأمان لأطفالنا، جريدة البيان، 1998.

101-ستالين كغندو، السلامة وحزام الأمان لحماية الراكب من الأذيات وتخفيفها، بحث

مقدم إلى أسبوع العلوم الصحية الثامن، حلب، سوريا، 22-25 آذار مارس 1999،

مطبوعات المجلس الأعلى للعلوم.

102-سيد شنتيخر، نبذة عن أنظمة المرور في ألمانيا الغربية، دراسات في إدارة المرور

في المدن الكبرى، الدورة التدريبية القصيرة، 1-21 أبريل 1981، المركز العربي للدراسات

الأمنية، الرياض.

103-BouaziziHalim, rapport final. étude de plan de circulation de la ville de khanchela, direction de transport, juin CENEAP,2008.

104-Kretschmer,Rolf-Michael,Report about public transport in Freiburg,paper presented to the Light Rail 1995 confarence in crodon,1995.

*المواقع الالكترونية:

105- [http ;//www.ataiserlahedu.com/alaholaf.html](http://www.ataiserlahedu.com/alaholaf.html).2002 consulter le 25/02/2013.

106-<http://www.iru.org/fr-policy.co2-reponse-flowringtrafic>

107-<http://www.news.petracer.com>.

108-أحمد الراجحي، عالم المرور قراءة تاريخية، www.trafic.gov.com،

.2016/07/02

109- الهاشمي بوطالبي، دور التكوين التخصصي للسواق المحترفين في السلامة المرورية، الجزائر، المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرقات، www.cnpsr.org.dz،
-2013/08/2016.15/07/02

الملاحق

وزارة التعليم العالي و البحث العلمي

جامعة عباس لغرور خنشلة

كلية العلوم الاجتماعية و العلوم الإنسانية

تخصص علم اجتماع المدينة

قسم العلوم الاجتماعية

تنظيم وتنمية

استمارة استبيان حول موضوع:

النمو الحضري و انعكاساته على الثقافة المرورية في المدن الجزائرية

مدينة خنشلة أنموذجا

أطروحة دكتوراه LMD في علم اجتماع المدينة تخصص تنظيم وتنمية

إعداد الطالب: * رباح مبارك إشراف: أ.د العايش عبدالعزيز المشرف المساعد أ.د: شنافي ليندة

ملاحظة -بيانات هذه الاستمارة سرية و لا تستخدم إلا لأغراض البحث:

- ضع علامة x في الخانة المناسبة

البيانات العامة

1* الاسم (إذا رغبت):.....

2* الجنس: ذكر أنثى

3* السن:.....

4* المستوى الدراسي: أمي أقرأ وأكتب تعليم ابتدائي تعليم متوسط تعليم ثانوي تعليم جامعي

* الحالة العائلية: أعزب: (ة)

متزوج: (ة) مطلق: (ة) أرمل: (ة)

7* الإقامة: - مدينة خنشلة

- بلدية أخرى

الفرضية الأولى: "يؤدي النمو الحضري إلى ظهور أنماط للشخصية تؤثر على الثقافة المرورية لسائقي السيارات".

*مؤشرات الفرضية:

8* هل ترتكب مخالفات مرورية أثناء قيادتك للسيارة؟

1- نادرا

2- أحيانا

3- كثيرا

9* ما رأيك في نوعية الطرق في المدينة؟

-جيدة

-عادية

-سيئة

10* ما رأيك في مكان وضع إشارات المرور؟

-مناسب

-غير مناسب

11* هل تحترم هذه الإشارات أثناء قيادتك للسيارة؟

-دائما

-أحيانا

-نادرا

12* ماهي الأسباب التي تدفعك لمخالفة قانون

المرور؟.....

13* هل تعتقد أن قانون المرور مطبق بصورة صارمة في المدينة؟

-نعم

-لا

في حالة الإجابة بلا لماذا في رأيك:.....

14* في أي جانب يؤثر عليك الازدحام المروري المتكرر في الطريق؟

-قلق

-ضياع الوقت

-تأخر عن العمل

-نفاذ وقود السيارة

-أخرى تذكر.....

15* في حالة مصادفتك لازدحام مروري في الطريق كيف تتصرف؟

-أحاول اجتنابه

-أقوم بتجاوز السيارات التي أمامي

-أستعمل الرصيف

-أستعمل منبه السيارة

-أسير في الاتجاه المعاكس

-أخرى تذكر.....

16* بحسب رأيك هل يطبق كل السائقين قاعدة الأولوية في التقاطعات؟

- لا

- نعم

في حالة الإجابة بلا لماذا؟.....

17* كيف تتصرف إذا حاول سائق ما أخذ أولويتك في الطريق؟

- أتركه يمر

- لا أتركه يمر و أعترض طريقه

- أعنفه لفظيا

- أخرى تذكر

18* ما رأيك في نظام الإشارات الضوئية في المدينة؟

- جيد

- سيئ

- غير موجود مطلقا

19* هل يساهم نظام إشارات المرور في سلاسة حركة المرور بالمدينة؟

- لا

- نعم

20* ما هي الأسباب التي تدفعك لتجاوز الإشارة الحمراء؟

- عندما أكون مستعجلا

- عندما لا تكون سيارات في الطريق

- في الليل أو الصباح الباكر

- عندما لا يوجد رجال الأمن المروري

□-أخرى تذكر

21* إذا استفرك سائق سيارة ما في الطريق، كيف تكون ردت فعلك؟

□-أتجاهله

□-أعامله بالمثل (أستفزه)

□-أعنفه لفظيا

□-أخرى تذكر

22* ما هو تقييمك لقانون المرور في المرور في المدينة؟.....

الفرضية الثانية: "تفرز الحياة في المدينة ضغوطات يومية و حاجة مستمرة ومتكررة للتنقل و الحركة مما ينعكس على الثقافة المرورية للأفراد

* مؤشرات الفرضية: (تربط مؤشرات هذه الفرضية بمتغير الجنس، السن، المستوى التعليمي، الحالة العائلية و الاجتماعية للمبحوثين)

23* ما نوع المخالفة التي عادة ما تقع فيها؟

- | | | | |
|--------------------------|-------------------|--------------------------|--------------------------|
| <input type="checkbox"/> | 8-هروب من الشرطة | <input type="checkbox"/> | 1-قطع إشارة |
| <input type="checkbox"/> | 9-تجاوز خطير | <input type="checkbox"/> | 2-عدم وجود رخصة السياقة |
| <input type="checkbox"/> | 10-تحميل الركاب | <input type="checkbox"/> | 3-عدم تحديد رخصة السياقة |
| <input type="checkbox"/> | 11-عكس الاتجاه | <input type="checkbox"/> | 4-عدم ربط حزام الأمان |
| <input type="checkbox"/> | 12-أخرى تذكر..... | <input type="checkbox"/> | 5-وقوف خاطئ |
| <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | 6-عدم فحص السيارة |

7-سرعة زائدة

24* ما هي الأسباب التي تدفعك لارتكاب المخالفة:

1-تشجيع الأصدقاء

2-الجهل بقانون المرور و الإجراءات

3-الازدحام المروري و عدم وجود وقت

4-المشكلات العائلية

5-ضغوط الحياة

6-الاستعجال

7-طريقة قيادة الآخرين تدفعني للمخالفة

8-عدم وجود إشارات واضحة للمرور

9-قلة المواقع بمدينة خنشلة

10- أخرى تذكر

25* ما هي السرعة التي تفضل السير بها داخل المدينة؟ من - (10-30 كلم/سا)

- (من 30-60 كلم/سا)

- أكثر من 60 كلم/سا)

26* ما هي الأسباب التي تدفعك للسرعة الزائدة؟

-الغضب و الانفعال داخل البيت

-الغضب و الانفعال في العمل

-الرجبة في الوصول للهدف في وقت قصير

-الانشغال بالأغاني

-الاستهانة بحياة الآخرين

-أخرى تذكر

27* ماهي الوسيلة التي تفضلها للتنقل داخل المدينة؟

دراجة

سيارة خاصة

سيارةأجرة

حافلة

28* هل تدخل لوسط المدينة بسيارتك من اجل:

الذهاب للعمل

لاقتناء حاجيات

للتنزه

أخرى تذكر.....

29* هل تلك الخدمات المذكورة سابقا تتوفر في وسط المدينة فقط؟ نعم لا

30* إذا كانت الإجابة لا أذكر بعض الأماكن التي تعرفها؟.....

.....

31* هل تذهب إلى تلك الأماكن؟ نعم لا

32* إذا كانت الإجابة بلا لماذا.....

33* هل تعتقد أن امتلاكك لسيارة يزيد من مكانتك أمام الناس؟.....

الفرضية الثالثة: يؤدي التوسع العمراني إلى عدم استيعاب خطوط النقل للعدد الهائل من المركبات و عدم التحكم في توجيه مسارات الشوارع بمدينة خنشلة.

34* بحسب رأيك ماهي الأماكن التي تكثر فيها المخالفات المرورية؟

- 1- في وسط المدينة
- 2- في الأحياء القديمة 3- أخرى تذكر.....
- 3- في الأحياء الجديدة

35* ما هي الشوارع التي تكثر بها المخالفات المرورية رأيك؟ (تسمية الشارع أو موقعه)

.....

36* تكثر المخالفات المرورية في:

- 1- الأماكن التي يوجد فيها عدد كبير من رجال الأمن العمومي
- 2- الأماكن التي يوجد فيها عدد قليل من رجال الأمن العمومي
- 3- الأماكن التي ينعدم فيها رجال الأمن العمومي
- 4- غير محدد

37* من المسؤول عن المخالفات المرورية في العادة؟ رتبها من 1 إلى 4

- 1- السائق
- 2- المركبة
- 3- الطريق

4- جميع الأسباب المذكورة

38* ما رأيك في نوعية الطرقات بمدينة خنشلة؟

جيدة

متوسطة

سيئة

لا

نعم

39* هل الطرقات كافية من حيث عددها؟

40* إذا كانت الإجابة لا لماذا.....

ما رأيك في الطرقات الرابطة بين وسط المدينة و المدينة الجديدة؟

كثيرة و غير صالحة

قليلة و غير صالحة

شكرا على تعاونك

قائمة العوامل الخمسة الكبرى للشخصية

إعداد جولديبيرج (Goldberg) 1992

ترجمة

د . السيد محمد أبوهاشم

البيانات الشخصية (يتصرف الباحث)

الاسم (إذا رغبت):
المستوى الدراسي: أمي <input type="radio"/> أقرأ و أكتب <input type="radio"/> تعليم ابتدائي <input type="radio"/> تعليم متوسط <input type="radio"/> تعليم ثانوي <input type="radio"/> تعليم جامعي الحالة <input type="radio"/>
العائلية: أعزب: (ة) <input type="radio"/> متزوج: (ة) <input type="radio"/> مطلق: (ة) <input type="radio"/> أرمل: (ة) <input type="radio"/>
المهنة:
مكان الإقامة:
الجنس: ذكر <input type="radio"/> أنثى <input type="radio"/> السن:

التعليمات: تتكون القائمة التي بين يديك من (50) مفردة كل منها تصف جانبا مهما من شخصيتك نرجو قراءة كل منها ووضع علامة (X) أسفل الإجابة التي تعبر عن رأيك بصراحة، من خلال الاستجابات التالية:

لا تنطبق علي إطلاقا	تنطبق علي قليلا	تنطبق علي أحيانا	تنطبق علي كثيرا	تنطبق علي تماما
أ	ب	ج	د	هـ

علما انه لا توجد إجابات صحيحة و أخرى خاطئة فالإجابة الصحيحة هي التي تعبر عن وجهة نظرك بصدق، لا تستغرق وقتا طويلا في الإجابة ،وستحاط إجابتك بالسرية التامة و لا يطلع عليها سوى الباحث لاستخدامها في أغراض البحث .

م	العبارة	أ	ب	ج	د	هـ
1.	أميل إلى انتخاب المرشحين من الأحزاب السياسية					
2.	لدي مزاج متقلب					
3.	لست مهتما بالأشياء					
4.	أشك في الدوافع الخفية للآخرين					
5.	أستمع بسماع الأفكار الجديدة					

					أؤمن بأهمية الفن	.6
					أمتلك خيالا واسعا	.7
					أندمج مع الجماعة بسهولة	.8
					أنا ماهر في التعامل مع المواقف الاجتماعية	.9
					أنا مستعد دائما	.10
					أضع الخطط و ألتزم بها	.11
					أكره نفسي	.12
					أحترم الآخرين	.13
					أسي إلى الآخرين	.14
					توصف تجاربي بأنها مملّة جدا	.15
					نادرا ما أشعر بأشياء غير سارة	.16
					لا أحب جذب الانتباه إلى شخصيتي	.17
					أنفذ خططي	.18
					لست مهتما بالأفكار المجردة	.19
					لدي لسان سليط	.20
					أكون أصدقاء بسهولة	.21
					أميل إلى انتخاب المرشحين الأحرار	.22
					أعرف كيفية جذب الآخرين	.23
					أعتقد أن الآخرين لهم أهداف جيدة	.24
					أشعر بالراحة مع نفسي	.25
					أنجز عملي كما هو مطلوب تفاديا للعقاب	.26
					أجد صعوبة في أن أركز التفكير في العمل	.27
					أنقل أي محادثة أو نقاش إلى مستوى أعلى	.28
					أصاب بالذعر بسهولة	.29
					أتجنب المناقشات الفلسفية	.30
					أقبل الآخرين كما هم	.31
					لا أستمتع بالذهاب إلى المتاحف الفنية	.32
					أهتم بمعرفة التفاصيل	.33

					أكونه بعيدا عن الأنظار	.34
					أشعر بالراحة مع نفسي	.35
					أضيع وقتي	.36
					أجأ إلى الآخرين	.37
					أنجز العمل اليومي بطريقة صحيحة	.38
					لا أتحدث كثيرا	.39
					غالبا ما أكون مكتئبا	.40
					أتهرب من واجباتي	.41
					لا أحب الفن	.42
					غالبا ما أشعر بأشياء غير سارة	.43
					أشارك الآخرين في كل شيء	.44
					لدي انطباع جيد عن كل شخص	.45
					لا أفضل رؤية تفاصيل الأشياء	.46
					أشعر بالراحة مع الآخرين	.47
					أعمل على راحة الآخرين	.48
					نادرا ما أغضب	.49
					لدي القليل من القول	.50

المصدر: www.pdfactory.com (وبتصرف الباحث)

العوامل الخمسة الكبرى للشخصية لجولدبرج Big Five Factors Model GOLDBERG (1993-1999)

1- **المقبولية Agreeableness A**: يعكس هذا العامل كيفية التفاعل مع الآخرين، فالدرجة المرتفعة تدل على أن الأفراد يكونون أهل ثقة ويتميزون بالود والتعاون والإيثار والتعاطف والتواضع، ويحترمون مشاعر وعادات الآخرين، بينما تدل لدرجة المنخفضة على العدوانية وعدم التعاون. وحدد كوستا و ماكري السمات المميزة للمقبولية في

الثقة، والاستقامة، والإيثار، والإذعان والقبول، والتواضع، واعتدال الرأي.

2- **الضمير الحي Conscientiousness C**: يعكس هذا العامل المثابرة والتنظيم لتحقيق الأهداف المرجوة، فالدرجة المرتفعة تدل على أن الفرد منظم ويؤدي واجباته باستمرار وبإخلاص، بينما الدرجة المنخفضة تدل على أن الفرد أقل حذر أو أقل تركيزاً أثناء أدائه للمهام المختلفة. وحدد كوستا وماكري (1992) السمات المميزة للأفراد ذوي الضمير الحي بالاقتدار والكفاءة، مناظلي نيفيسبيل للإنجاز، التأني والروية، ضبط الذات. كما يتميزون بالأمانة، والإيثار، والتسامح، والتعاطف، والتعاون، والتواضع، والجدية، والدقة، والرحمة، والصدق، والوفاء.

3- **الانبساطية Extraversion E** :

يعكس هذا العامل التفضيل للمواقف الاجتماعية والتعامل معها، فالدرجة المرتفعة تدل على أن الأفراد مرتفعي الانبساطية يكونون نشطين ويبحثون عن الجماعة، بينما تدل الدرجة المنخفضة على الانطواء، والهدوء، والتحفظ. وحدد كوستا وماكري (1992) السمات المميزة لهؤلاء الأفراد في الدفء والموودة، والاجتماعية، وتوكيد الذات، والنشاط، والبحث عن الإثارة، والانفعالات الإيجابية.

4- **العصابية Neuroticism N** :

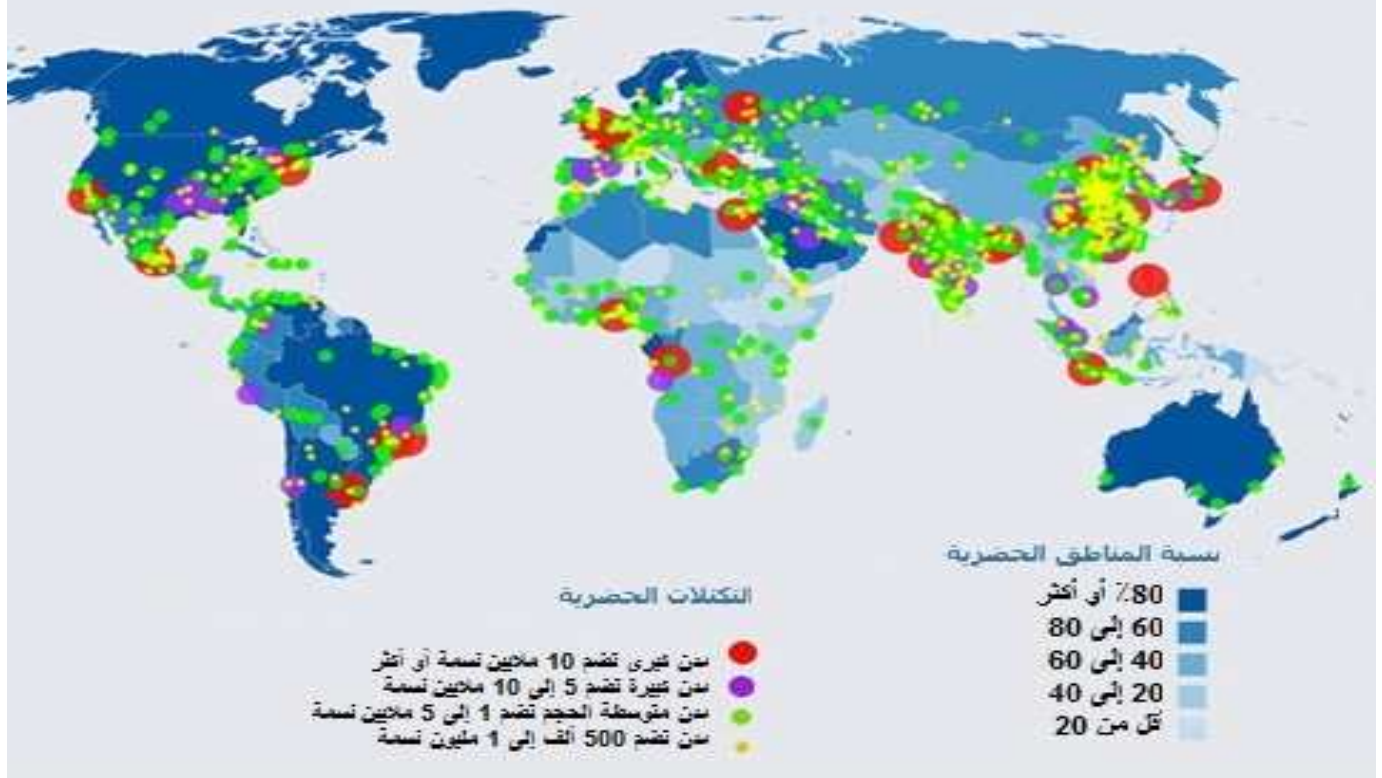
يعكس هذا العامل الميل إلى الأفكار والمشاعر السلبية أو الحزينة، فالدرجة المرتفعة تدل على أن الأفراد يتميزون بالعصابية فهم أكثر عرضة لعدم الأمان، والأحزان،

بينما تدل الدرجة المنخفضة على أن الأفراد يتميزون بالاستقرار الانفعالي، وأكثر مرونة، وأقل عرضه للأحزان وعدم الأمان. وحدد كوستا وماكرى (1992) السمات المميزة لهؤلاء الأفراد في: القلق، والغضب، والعدائية، والاكتئاب، والشعور بالذات، والانديفاع، والانفعال، وعدم القدرة على تحمل الضغوط.

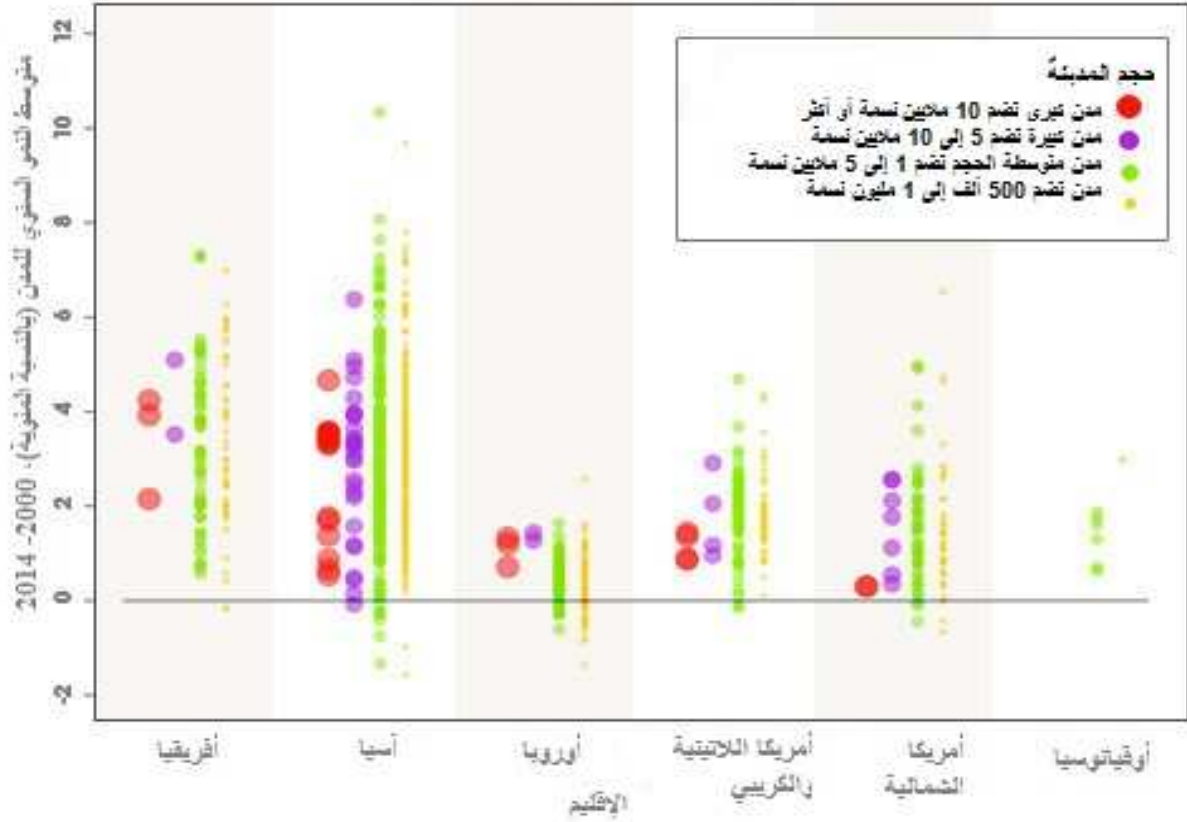
5- الإنفتاح على الخبرة **O Openess to Experience**:

يعكس هذا العامل النضج العقلي والاهتمام بالثقافة، والدرجة المرتفعة تدل على أن الأفراد خياليون، ابتكاريون، يبحثون عن المعلومات بأنفسهم، بينما تدل الدرجة المنخفضة على أن الأفراد يولون اهتماماً أقل بالفن، وأنهم عمليون في الطبيعة. وحدد كوستا وماكرى (1992) السمات المميزة لهؤلاء الأفراد في: الخيال، والاستقلالية في الحكم، والقيم، والمشاعر، والأفكار.

خريطة للعالم تظهر المدن من مختلف الأحجام، ونسبة السكان في المناطق الحضرية



المدن الأسرع نموًا في العالم









العبقرية الصينية في إيجاد حلول للازدحام المروري





الحافلة النفق (ثقافة الابتكار)

قائمة الجداول

الصفحة	العنوان	الجدول
71	تطور حظيرة السيارات والنمو الديمغرافي في الجزائر خلال الفترة 1970-2010	01
91	كم يهدر سكان المدن الأوروبية من وقتهم بسبب الازدحام المروري	02
92	كم يهدر سكان مدن الخليج من وقتهم بسبب الازدحام المروري	03
97	يبين مدى مسؤولية الأفراد في وقوع الحوادث في بعض المدن العربية	04
140	متوسط اقتناء السيارة الخاصة/1000 بالمدن الأربع الكبرى بين 1972-2002	05
229	أعمار المبحوثين	06
231	المستوى الدراسي للمبحوثين	07
232	الحالة العائلية للمبحوثين	08
233	مكان الإقامة للمبحوثين	09
236	مدى ارتكاب المخالفات لدى السائقين	10
238	رأي المبحوثين في نوعية شبكة الطرقات	11
240	رأي المبحوثين في مكان وضع إشارات المرور	12
242	مدى احترام المبحوثين لإشارات المرور	13
243	رأي المبحوثين في مدى تطبيق قانون المرور	14
245	الجانب التي يؤثر فيها الازدحام المروري على المبحوثين	15
247	ردة فعل المبحوثين في حالة وجود ازدحام مروري في الطريق	16
249	مدى تطبيق المبحوثين لقاعدة الأولوية في التقاطعات	17
250	ردة فعل المبحوثين في حالة أخذ أولويته من طرف سائق آخر	18
252	الأسباب التي تدفع المبحوثين لتجاوز إشارات المرور	19
254	نوع المخالفة التي عادة ما يرتكبها المبحوثين	20
257	العلاقة بين العمر ونوع المخالفة بحسب رأي رجال الشرطة	21

258	الأسباب التي تدفع المبحوثين لارتكاب المخالفات	22
260	العلاقة بين العمر و الدافع لارتكاب المخالفة	23
261	العلاقة بين المستوى التعليمي و الدافع لارتكاب المخالفة	24
263	سرعة السير المفضلة لدى المبحوثين داخل المدينة	25
264	أسباب الإفراط في السرعة داخل المدينة من المبحوثين	26
268	التوزيع التكراري لأماكن المخالفات المرورية	27
271	التوزيع التكراري للشوارع التي تكثر المخالفات المرورية	28
273	التوزيع التكراري للعلاقة بين مدى تغطية رجال الأمن العمومي و المخالفات المرورية	29
275	جدول تكراري لمسؤولية وقوع المخالفات المرورية ذات العلاقة بـ(السائق، السيارة، الطريق)	30
277	الأسباب المباشرة لوقوع الحوادث فيما يتعلق بـ(السائق، السيارة، الطرق أو المحيط)	31
278	الوسيلة المفضلة للدخول إلى المدينة من طرف المبحوثين	32

قائمة الأشكال:

الصفحة	العنوان	الشكل
73	يمثل حظيرة المركبات في الجزائر في الفترة 1970-2010	01
120	يوضح كيفية إدخال مفهومات التربية المرورية بحسب مدخل الدمج المتعدد الفروع	02
121	يوضح كيفية إدخال مفهومات التربية المرورية بحسب مدخل التخصص المتداخل	03
142	" حلقة الأزمة" (le cercle de crises)	04
194	تصنيف فيتس لمراحل اكتساب المهارات الحركية"	05
205	خريطة مدينة خنشلة	06
215	خريطة توضح مخطط المرور لمدينة خنشلة	07
217	خريطة توضح تنظيم شبكة النقل الحضري و نقاط تواجد سيارات النقل الحضري بمدينة خنشلة	08
230	يوضح تفاوت فئات أعمار المبحوثين	09
231	يوضح المستوى التعليمي للمبحوثين	10
233	يبين الحالة العائلية للمبحوثين	11
234	يوضح منطقة إقامة المبحوثين	12
236	يوضح مدى ارتكاب السائقين للمخالفات المرورية	13
239	يبين رأي المبحوثين في نوعية شبكة الطرقات	14
242	يوضح مدى احترام المبحوثين لإشارة المرور	15
244	يوضح رأي المبحوثين في مدى تطبيق قانون المرور من طرف المسؤولين	16
246	يبين الجانب التي يؤثر فيها الازدحام المروري على المبحوثين	17
248	يوضح رد فعلا للمبحوثين في حالة و جود ازدحام مروري في الطريق	18
249	مدى تطبيق المبحوثين لقاعدة الأولوية في التقاطعات	19
251	يوضح ردة فعل المبحوثين في حالة أخذ أولويته من طرف سائق آخر	20

252	يوضح الأسباب التي تدفع المبحوثين لتجاوز إشارات المرور	21
254	يوضح ترتيب نوع المخالفات التي يقع فيها المبحوثين	22
256	يوضح المناطق الأكثر طلبا للوقوف في مدينة خنشلة	23
259	يوضح أسباب المخالفات لدى المبحوثين	24
263	يوضح سرعة السير المفضلة لدى المبحوثين داخل المدينة	25
265	يوضح أهم أسباب الإفراط في السرعة لدى المبحوثين	26
266	يوضح الطلب على أماكن التوقف من طرف سائقي السيارات بمدينة خنشلة	27
266	يوضح الطلب على أماكن التوقف من طرف سائقي السيارات بمدينة خنشلة	28
267	يوضح الطلب على أماكن التوقف من طرف سائقي السيارات بمدينة خنشلة	29
267	مخطط يوضح الطلب على أماكن التوقف من طرف سائقي السيارات بمدينة خنشلة	30
269	يوضح الأماكن التي تكثر فيها المخالفات المرورية حسب رأي المبحوثين	31
270	يوضح الأماكن الأكثر عرضة لحوادث المرور	32
271	يوضح للشوارع التي تكثر المخالفات المرورية	33
173	يوضح مدى تغطية رجال الأمن العمومي و المخالفات المرورية	34
275	يوضح مسؤولية وقوع المخالفات المرورية ذات العلاقة بـ (السائق..... ، الطريق)	35
277	يتعلق الأسباب المباشرة لوقوع الحوادث فيما يتعلق بـ(السائق.....)	36
278	يوضح الوسيلة المفضلة للدخول إلى المدينة من طرف المبحوثين	37