

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التعليم والبحث العلمي



جامعة وهران -2-



كلية العلوم الاجتماعية

قسم الديموغرافيا

مذكرة تخرج لنيل شهادة ماستر في الديموغرافيا الاجتماعية

تحت عنوان:

دراسة وصفية لحوادث المرور بولاية الشلف

من 2012م إلى 2018

تحت إشراف الأستاذ:

بلعدي محمد أمين

من إعداد الطالبة:

مدوار سميرة

أعضاء لجنة المناقشة:

الصفة	الجامعة	الرتبة	الأستاذ(ة)
رئيسة اللجنة	وهران 2	أستاذة التعليم العالي	بن عبد الله فتيحة
مقرر	وهران 2	أستاذ مساعد (ب)	بلعدي محمد أمين
مناقش	وهران 2	أستاذ مساعد (ب)	لقبش حمزة

السنة الدراسية: 2019-2020

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ



شكر وتقدير

أشكر الله و أحمده سبحانه الذي وفقني على إتمام هذه المذكرة ، و الصلاة و السلام على النبي الأمين و على آله و صحبه أجمعين.

كما أجد لزاما عليّ أن أتقدم بالشكر و الاحترام و التقدير إلى أستاذي الفاضل بلعدي محمد أمين بقبوله الإشراف على هذه المذكرة، وعلى مجهوداته و توجيهاته السديدة، أسأل الله أن يسدّد على طريق الخير خطاه، و أن يحرسه بعينه التي لا تنام ليظل من أهل العلم. كما يطيب لي أن أتقدم بالشكر الجزيل إلى الأساتذة الكرام أعضاء لجنة المناقشة، و قد زادني شرفا قبولهم مناقشة هذه المذكرة، أسأل الله أن يعلي درجاتهم في الدنيا و الآخرة، و أن يجزيهم عني خير الجزاء.

الإهداء

أكلل نتاج شقاء العمل:

إلى من حملتني وهنا على وهن، إلى من روتني من شهدها النافع، إلى من فرشت لي قلبها الواسع، إلى من كان دعاءها سر نجاحي وحنانها بلسم جراحي...أمي الحبيبة.

إلى الذي جعل من حبات عرقه جسراً أوصلني إلى النجاح بكل حب، إلى الذي لم يدخر جهداً لتربيتي، إلى رمز كبريائي و افتخاري أبي الغالي.

إلى من تقاسمت معهم طول حياتي الأفراح و الأحزان إلى شموع فخري و تاج اعتزازي إخوتي و أخواتي.

إلى جميع الزملاء والزميلات وأخصص بالذكر زميلينا بن صدوق التوفيق رحمه الله وجعل مثواه الجنة.

إلى كل اساتذة قسم الديموغرافيا واخص بالذكر بلقاسمي الطيب و صبي عبد القادر إلى كل من كان له الفضل سواء من قريب أو بعيد في إتمام هذا العمل و لو بدعوة منه إلى الله.

أهدي ثمرة هذا الجهد

الفهرس

شكر وتقدير

الإهداء

الفهرس

قائمة الجداول

قائمة الأشكال

الملخص

1..... مقدمة عامة:

الفصل الاول: البناء المنهجي للدراسة .

2..... أولاً: الإشكالية:

3..... ثانياً: أهمية الدراسة:

3..... ثالثاً: الهدف من الدراسة:

4..... رابعاً: تحديد المصطلحات:

5..... خامساً: المنهج المتبع في الدراسة:

5..... سادساً: الدراسات السابقة:

7..... سابعاً: صعوبات الدراسة:

الفصل الثاني: البناء النظري للدراسة .

8..... المبحث الأول: ماهية حوادث المرور

- 8.....المطلب الأول: مفهوم حوادث المرور:
- 9.....المطلب الثاني: أنواع حوادث المرور
- 9.....1/ حوادث التصادم
- 10.....3/ حوادث الهروب من مكان وقوع الحادث
- 10.....4/ حوادث الاصطدام بحيوان
- 10.....5/ حوادث الدهس
- 10.....6/ حادث الإصابة
- 11.....المطلب الثالث: أسباب حوادث المرور
- 11.....1/ أسباب تتعلق بالعامل البشري:
- 12.....ثانيا:عابر الطريق أو المشاة:
- 13.....2/ أسباب متعلقة بالمركبة:
- 13.....3/ أسباب متعلقة بالمحيط:
- 14.....المبحث الثاني: الآثار المترتبة عن حوادث المرور
- 14.....المطلب الأول: الآثار الاجتماعية
- 15.....المطلب الثاني: الآثار الاقتصادية
- 16.....المطلب الثالث: الآثار الصحية
- 17.....المبحث الثالث: الإستراتيجية الوقائية من حوادث المرور:
- 17.....المطلب الأول: مفهوم الوقاية من حوادث المرور
- 17.....المطلب الثاني: سبل الوقاية من حوادث المرور:
- 18.....المبحث الرابع: دراسة تغيرات حوادث المرور
- 18.....المطلب الأول: حوادث المرور في الوطن العربي:
- 19.....المطلب الثاني: حوادث المرور الجزائر:
- 21.....المطلب الثالث: حوادث المرور في ولاية الشلف:

الفصل الثالث: الدراسة الميدانية .

- 23.....أولا: التعريف بمنطقة الدراسة

25 ثانيا: عرض وتحليل البيانات الكمية للدراسة
251/التطور السنوي لحوادث المرور:
272/ تطور شدة خطورة حوادث المرور:
293/ أصناف حوادث المرور:
514) الأسباب الرئيسية لحوادث المرور:
53 توصيات ومقترحات:
54الخاتمة:
56 قائمة المراجع والمصادر:
 الملاحق:

قائمة الجداول:

الصفحة	عنوان الجدول	رقم الجدول
21	إحصائيات حوادث المرور على مستوى إقليم الولاية.	01
21	إحصائيات حوادث المرور على مستوى أمن الولاية.	02
22	إحصائيات حول الأسباب المؤدية لوقوع حوادث المرور.	03
25	التطور السنوي لحوادث المرور في ولاية الشلف من 2012م-2018م.	04
27	تطور شدة خطورة حوادث المرور في ولاية الشلف من 2012م- 2018م	05
29	تصنيف حوادث المرور حسب الأشهر في ولاية الشلف من 2012م - 2018م.	06
32	تصنيف حوادث المرور حسب أيام الأسبوع في ولاية الشلف من 2012م- 2018م.	07
35	تصنيف حوادث المرور حسب التوقيت الزمني في ولاية الشلف من 2012م - 2018م	08
38	توزيع ضحايا الجرحى والقتلى حسب فئة الجنس في ولاية الشلف من 2012م - 2018م	09
42	توزيع الضحايا حسب أنواع الحوادث في ولاية الشلف من 2012م-2018م.	10
46	الخسائر البشرية الناجمة عن حوادث المرور في ولاية الشلف من 2012م-2018م.	11
48	الخسائر المادية الناجمة عن حوادث المرور في ولاية الشلف من 2012م-2018م.	12
51	الأسباب الرئيسية لحوادث المرور في ولاية الشلف من 2012م-2018م.	13

قائمة الأشكال:

الشكل	عنوان	صفحة
1	خريطة تبين موقع ولاية الشلف.	24
2	رسم بياني للتطور السنوي لحوادث المرور في ولاية الشلف من 2012م-2018م	26
3	منحنى بياني يوضح تطور شدة خطورة حوادث المرور لولاية الشلف من 2012م-2018م	28
4	أعمدة بيانية توضح تطور حوادث المرور حسب الأشهر لولاية الشلف من 2012م-2018م	30
5	منحنى يوضح نسبة تطور حوادث المرور حسب الأشهر في ولاية الشلف من 2012م-2018م	31
6	أعمدة بيانية توضح تطور حوادث المرور خلال أيام الأسبوع لولاية الشلف من 2012م-2018م	33
7	منحنى يبين الأهمية النسبية لتطور حوادث المرور حسب أيام الأسبوع في ولاية الشلف من 2012م-2018م	34
8	منحنى بياني تطور حوادث المرور حسب التوقيت الزمني في ولاية الشلف من 2012م-2018م	36
9	منحنى بياني يبين الأهمية النسبية لتطور حوادث المرور حسب التوقيت الزمني في ولاية الشلف من 2012م-2018م	37
10	منحنى بياني يمثل نسبة ضحايا الجرحى حسب فئة الجنس في ولاية الشلف من 2012م-2018م	40
11	منحنى بياني يمثل نسبة ضحايا القتلى لولاية الشلف من 2012م-2018م	41
12	رسم بياني يبين توزيع الضحايا حسب انواع الحوادث في ولاية الشلف من 2012م-2018م	44
13	منحنى بياني يمثل تطور نسب الضحايا حسب انواع الحوادث لولاية الشلف من 2012م-2018م	45
14	منحنى بياني يبين عدد الخسائر البشرية في ولاية الشلف من 2012م-2018م	47
15	منحنى بياني يبين نسبة الخسائر البشرية في ولاية الشلف من 2012م-2018م	47
16	رسم بياني لتوزيع الخسائر المادية في ولاية الشلف من 2012م-2018م	49

50	منحي بياني يمثل الخسائر المادية في ولاية الشلف من 2012م-2018م	17
52	منحنى بياني يبين الأهمية النسبة لحوادث المرور خلال 07 سنوات من 2012 الى 2018م.	18

المخلص:

ظاهرة حوادث المرور من أخطر الظواهر المعاصرة التي تعيق التطور والتنمية في المجتمعات, فالارتفاع المتزايد في عدد حوادث المرور والنتائج السلبية المترتبة عنها سواء قتلي أو مصابين إضافة الى الآثار المترتبة عنها, خاصة في الآونة الأخيرة جعل الكثير من الباحثين يهتمون بهذا الموضوع لذا سنحاول في هذه الدراسة التعرف علي حجم حوادث المرور في ولاية الشلف من 2012م الى 2018م, والوقوف علي أهم الأسباب المؤدية إليها. ولهذا الغرض تم الحصول علي إحصائيات من مديرية الدرك الوطني- الشرطة-الحماية المدنية لكن في دراستنا اعتمدنا علي إحصائيات مديرية الحماية المدنية باعتبارها إحصائيات دقيقة والتي تشير الى كل أصناف حوادث المرور والأسباب المؤدية لها, ومن النتائج التي توصلت إليها الدراسة, هو أن حوادث المرور بولاية الشلف في تزايد, وترجع أسبابه الى العامل البشري أي الانسان بالدرجة الأولى الى جانب العوامل الأخرى كالمركبة والمحيط.

الكلمات المفتاحية: حوادث مرور - سائق - مركبة - محيط.

Abstract:

The phenomenon of traffic accidents is one of the most dangerous contemporary phenomena that impede the development and development in societies, the increasing number of traffic accidents and the negative consequences of them, whether killed or injured, in addition to their consequences, especially in recent times, which made many researchers interested in this topic, so we will try in this study Identifying the volume of traffic accidents in Chlef Province from 2012 to 2018, and identifying the most important causes leading to them. For this purpose, statistics were obtained from the National Gendarmerie - Police - Civil Protection Directorate, but in our study we relied on the statistics of the Civil Protection Directorate as accurate statistics that refer to All types of traffic accidents and the causes leading to them, and from the findings of the study, is that traffic accidents in the Wilaya of Chlef are on the increase, and their causes are due to the human factor, that is, people in the first place in addition to other factors such as the vehicle and the ocean. Key words: traffic accidents - driver - vehicle - ocea

مقدمة عامة:

تعتبر حوادث المرور مشكلة إنسانية، اجتماعية واقتصادية كبرى في معظم دول العالم والدول العربية ليست استثناء، فهذه الحوادث مثل الحرب التي لا احد يريد لها ولكن يجد نفسه واقع فيها، وهي من ابرز المشكلات المعاصرة التي تقف عائق أمام تطور المجتمعات وتنميتها لما يترتب عليها من خسائر بشرية واقتصادية، كما تبرز هذه الظاهرة بشكل ملموس وحاد في الدول النامية وتزداد حدتها بفعل عوامل طبيعية واجتماعية يأتي في مقدمتها معدلات الزيادة السكانية وزيادة أهمية المركبة كوسيلة أولى من وسائل النقل مما يجعل شوارع المدن والطرق تكتظ بأعداد هائلة من مختلف المركبات.

فكل من منظمة الصحة العالمية والبنك الدولي يؤكدان على أن حوادث الطرق هي ثاني اكبر الأسباب الرئيسية للوفاة بين سكان العالم، خاصة بين المرحلة العمرية من 5 سنوات إلى 29 سنة كما أنها السبب الرئيسي الثالث بين سكان العالم في المرحلة العمرية من 30 سنة إلى 44 سنة (بشري بواب-صالح براج، 2016م، ص3) وهي في تزايد مستمر حيث تتسبب في 1,35 مليون قتيل احتسبوا في تقرير عام 2018 فيما كانت 1,2 مليون قتيل في تقرير صدر في عام 2009 وتؤدي حوادث السير بقتيل كل 24 ثانية في العالم (<https://al.ain.com>). وتتسبب حوادث المرور فضلا عن تلك الوفيات في حدوث إصابات غير مميتة كل عام يتراوح عددها بين 20 مليوناً و 50 مليون إصابة. (عيسي بوكرموش، 2013م، ص80)

والخبراء الدوليون يتوقعون أن إصابات حوادث المرور، سوف تزداد وتؤدي إلى وفيات مالا يقل عن مليونين وأربع مائة ألف نسمة، سنة 2030م، الغالبية العظمى منهم سوف تكون في الدول النامية، والدليل على ذلك أن منظمة الصحة العالمية تتوقع انخفاضاً في عدد ضحايا الحوادث المرورية في الدول الصناعية المتطورة بنسبة تصل إلى 28% بحلول سنة 2030م، وارتفاعها بمعدل 44% في دول أمريكا اللاتينية ونسبة 80% في دول إفريقيا جنوب الصحراء. (أ.د. أحسن مبارك طالب، ص 5).

وأمام هذا التزايد في عدد حوادث المرور ليس من المبالغ فيه أن نقول أنها أصبحت تنافس الأمراض والأوبئة كمسببات للوفاة، فما تحصده الحوادث المرورية من البشر يفوق ما تحصده الأمراض الخطيرة ونجد أحيانا في بعض الحوادث ذات الخطورة أن العجز الصحي أشد صعوبة من الموت نفسه، وفي الحقيقة أنه إذا استمر الحال على ما هو عليه سنصل إلى نتيجة مدمرة وفق توقعات منظمة الصحة العالمية والمختصين.

الفصل الأول: البناء المنهجي للدراسة

✓ الإشكالية

✓ أهمية الدراسة

✓ أهداف الدراسة

✓ مفاهيم الدراسة

✓ المنهج المتبع في الدراسة

✓ صعوبات الدراسة

أولاً: الإشكالية:

تشهد المجتمعات الإنسانية تغيير وتطور هائل في شتى المجالات، هذا ما جعل الإنسان يفكر في حل يساعده في التأقلم مع البيئة التي يعيش فيها لضمان الراحة النفسية، وقد قام بجملة من الاختراعات ومن بينها اختراع الآلة البخارية التي يستخدمها في العربات التي تجرها الأحصنة وبدأ بتطويرها إلى أن توصل إلى اختراع السيارة لأنها أصبحت ضرورية في التنقل ومع تشكل المناطق الحضرية وظهور شبكات طرق متعددة ارتفع عدد السيارات، و رغم كل المزايا إلا أنها تشكل خطراً على حياة الإنسان نتيجة لسوء استخدامها وانعدام الثقافة المرورية التي من شأنها تنظيم حركة السير لذا خلقت مشكلة تسمى بحوادث المرور.

فالعالم يشهد زيادة كبيرة في وسائل النقل بأنواعها وهذا ما خلق مشكلة مرورية، لذلك بات تسليط الضوء على هذه الظاهرة أمراً حتمياً نظراً لنتائجها الوخيمة على الاقتصاد والمجتمع علي حد سواء، بحيث قدرت التقارير الدولية حجم الأضرار و تكاليف الرعاية الصحية بحوالي 500 مليار دولار سنوياً أي ما يعادل مجموع ميزانيات دول إفريقيا السوداء مجتمعة وما يضاهي 1% إلى 3% من الناتج الداخلي الخام العالمي. (بلعيد محمد أمين، 2015م، ص19) وفيما يتعلق بالجزائر أصبحت ظاهرة حوادث المرور من أهم المشكلات لما يترتب عنها من خسائر بشرية واقتصادية وهي تستهدف المجتمعات في أهم مقومات الحياة وهو العنصر البشري حتى بدأت تشكل مركز اهتمام من قبل السلطات فمع التزايد المستمر في عدد الضحايا وما تستنزفه من خسائر مادية بذلت الدولة جهود كبيرة بمختلف الوسائل والطرق المتاحة وذلك من أجل التخفيف من حدة هذه الظاهرة.

وفي هذا البحث سنتطرق إلى عينة واحدة من ولايات الوطن ألا وهي ولاية الشلف، وبالتالي سنحاول الإجابة على السؤال التالي:

فما هي الأسباب الرئيسية المساهمة في تفاقم حوادث المرور؟

وتحت هذا السؤال يمكننا طرح الأسئلة الثانوية التالية:

هل حوادث المرور زادت بوتيرة هامة في الآونة الأخيرة؟

هل الخسائر البشرية تمس كلا الجنسين بنفس الوتيرة؟

ثانيا: أهمية الدراسة:

إن اختيارنا لهذا الموضوع راجع على ملاحظتنا لكثرة الحوادث المرورية في السنوات الأخيرة وما ينتج عنها من مآسي تخص الفرد، كالإصابة أو الإعاقة ونظرا للدور الفعال والهام الذي يلعبه الفرد في المجتمع خاصة إذا كان منتجا فأهمية الدراسة تتجلى في النقاط التالية:

- مشكلة حوادث المرور في تنامي مستمر مما يستلزم الوقوف على أهم الأسباب المؤدية لذلك.
- مشكلة حوادث المرور لها انعكاساتها السلبية على الفرد والمجتمع لما ينتج عنها من خسائر مادية وبشرية ، تتمثل في الخسارة التي تنتج عن فقدان الفرد لأفراد أسرته أو أصدقائه ، بالإضافة إلى الإصابات الجسدية والآثار الاقتصادية لهذه الحوادث...
- حوادث المرور المتسبب الأول فيها هو الفرد والمتضرر الأول فيها هو الفرد كذلك بل تتعدى إلى أكثر من ذلك، لذا استلزم الوقوف عند حجم هذه المشكلة والتعرف على أكثر الأسباب المؤدية لها لتفاديها.

ثالثا: الهدف من الدراسة:

تعد ظاهرة حوادث المرور ظاهرة بالغة الخطورة إلا أن المجتمع لا يبالي لهذه المشكلة ولم يعطي لها أهمية لما تسبب من أضرار هذا ما جعلنا نهتم بهذا البحث في هذا المجال إضافة إلى أن الظاهرة المدروسة ذات نظرة ديموغرافية وتهدف الدراسة إلى مايلي:

- الوقوف على أهم الأسباب الرئيسية لحوادث المرور.
- التعرف على حجم وتطور حوادث المرور في ولاية الشلف.
- التعرف على أهم الآثار لحوادث المرور.
- عرض الإجراءات الوقائية للحد من تفاقم هذه الظاهرة.

رابعاً: تحديد المصطلحات:

حوادث المرور: هي كل حدث يتعرض له الأفراد نتيجة الاصطدام لخطأ أو سهو أو حالة معينة, إما من السائقين أو الراجلين وهذه الحوادث هي الأخرى قد تعرض حياة الأفراد إلى أخطاء شديدة قد تؤدي في بعض الأحيان إلى دفع حياتهم ثمناً لهذا السبب أو ذلك, بالإضافة إلى خسائر مادية جراء ما يتعرض له السيارات أو الشاحنات من تخريب جزئي أو كلي. (محمد بوسنة الأرغومي والتنمية في العالم النامي, 1985م, ص48)

وحسب المنظمة العالمية للصحة: هي كل حادث يقع على مسلك أو طريق صالح لسير الحركة المرورية, ذلك عن طريق عربة متحركة واحدة على الأقل, يتسبب في خسائر مادية وبشرية. (سويداني عبد الرحمان, 2007م, ص5)

السائق: هو الشخص الذي يتولى قيادة إحدى المركبات في الطريق العام وهو ملزم بأن يطبق قوانين المرور أثناء استخدامه للطريق ولكن يبقى السائق إحدى المشاكل الرئيسية المساهمة في عرقلة النظام بتصرفاته الخاطئة بالقصد أو بغير القصد. (بوتليس مراد, 2008م, ص5)

المشاة: أي شخص في الحادث, كان وقت الحادث لا يركب أو لا يدير مركبة أو وسيلة مواصلات ميكانيكية أو حيوانية أو دراجة وهي تشمل الحوادث التي تتعلق بشخص يغير إطار سيارته أو شخص يجر مركبة خاصة بالمشاة أو شخص يصلح أو يضبط ما في السيارة وهو واقف على رجليه أو شخص يعبر الطريق. (مسكين سفيان, 2011م, ص7)

الطريق: هو أساس البنية المرورية التي نعيشها لأنه يحتوي على جميع عناصرها (السيارة, الإنسان). (مجلة الأمن والحياة, العدد 268, أكتوبر 2004م)

الحادثة: ناتجة عن خطأ سلوكي أو حالة معينة في إحداث إصابات مادية وبشرية.

الإصابة: هي نتيجة للحادثة وقد تؤدي إلى وفاة أو عجز أو خسائر مادية.

قتيل حادث مرور: هو كل شخص قتل إثر الاصطدام مباشرة في مكان وقوع الحادث.

جريح حادث المرور: هو كل شخص تحدث له أضرار جسمانية إثر وقوع الحادث وتستلزم هذه الأضرار معالجة طبية.

خامساً: المنهج المتبع في الدراسة:

تندرج هذه الدراسة ضمن الدراسات الوصفية حيث اعتمدنا علي المنهج الوصفي الذي يركز علي وصف دقيق وتفصيلي لظاهرة أو موضوع محدد فهو أسلوب من أساليب التحليل المرتكز علي معلومات كافية ودقيقة عن هذه الظاهرة وذلك من أجل الحصول علي نتائج عملية ثم تفسيرها بطريقة موضوعية وبما ينسجم مع المعطيات الفعلية للظاهرة. (محمد عبيدات وآخرون, 1999م, ص46)

والمنهج الوصفي طريقة من طرق التحليل والتفسير بشكل علمي منتظم, وهو طريقة لوصف الظاهرة المدروسة وتصويرها كميًا عن طريق جمع المعلومات المقننة عن المشكلة وتصنيفها وتحليلها وإخضاعها للدراسة الدقيقة. (عمار بوحوش, 2007م, ص139) للوصول إلى أسباب هذه الظاهرة والعوامل التي تتحكم فيها, واستخلاص النتائج لتعميمها, ويتم ذلك وفق خطة معينة وذلك من خلال تجميع البيانات وتنظيمها وتحليلها. (محمد الطاوي محمد مبارك, 1990م, ص30) وهي علي مرحلتين:

أولاً: مرحلة البحث الميداني

يتم في هذه المرحلة جمع المعطيات والمعلومات الخاصة بالظاهرة المدروسة وذلك من مختلف المصادر ألا وهي:

- مديرية الحماية المدنية
- مديرية الدرك الوطني
- مديرية الأمن الوطني

ثانياً: مرحلة تصنيف المعلومات ومعالجة وتحليل المعطيات المتحصل عليها.

سادساً: الدراسات السابقة:

1- دراسة (أ. أسماء فرج الشريف) بعنوان "حوادث المرور بمدينة بنغازي, أسبابها وطرق علاجها والوقاية منها" الهدف من الدراسة البحث عن أسباب وقوع الحوادث بمختلف أنواعها وطرق الوقاية والحد من انتشار حوادث المرور. واتضح من خلال نتائج الدراسة زيادة الحوادث المرورية وان ظاهرة الحوادث المرورية هي ظاهرة اجتماعية واقتصادية ونفسية وغيرها مما يقتضي تضافر الجهود في مختلف القطاعات وضرورة تشجيع اتجاه البحث العلمي في المجتمع الى إجراء دراسات ميدانية حول هذه الظاهرة ووضع حلول مناسبة في حوادث جمع المعلومات الإحصائية حول حوادث المرور ودراستها لمعرفة أسبابها وأثارها وطرق الوقاية منها.

2- دراسة عماد عبد الجليل بعنوان "حوادث السيارات في مدينة الرياض الأسباب والآثار والحلول" الهدف من الدراسة العمل على تخفيف حوادث السيارات من خلا تحديد العوامل المؤثرة في وقوع تلك الحوادث وترتيب هذه العوامل حسب قوة تأثيرها. وأبرز هذه النتائج لهذه الدراسة ان مشكلة الحوادث المرورية في مدينة الرياض تحتاج لوقفة جادة وذلك للحد من تصاعدها وان الطريق نحو تحسين مستوى السلامة المرورية يتطلب وضع إستراتيجية وطنية لها أهداف محددة ثم تنفيذها حسب خطة زمنية محددة لمعالجة ظاهرة الحوادث المرورية.

3- دراسة بوقادوم عبد القادر بعنوان "أسباب حوادث المرور حسب رأي مستعملي الطرقات في ولاية أم البواقي" الهدف من الدراسة التعريف بالحوادث المرورية لمعرفة مسبباتها والمساهمة في التقليل من نسبة الحوادث في ولاية أم البواقي , وتشير النتائج للزيادة المستمرة بالحوادث والخسائر المرورية بمرور السنوات ولكنها متفاوتة حسب الأشهر.

4- دراسة بوتليليس مراد بعنوان "حوادث المرور بولاية وهران خلال الفترة ما بين 2002-2007" الهدف من الدراسة معرفة الأسباب الرئيسية المساهمة في تفاقم حوادث المرور وكذلك مدي تأثير وفيات حوادث المرور على الوفيات العامة إضافة إلى معرفة الخسائر البشرية والمادية التي تخلفها حوادث المرور وذلك لتجنيد الوسائل والطرق الردعية منها والإعلامية اللازمة للتخفيف والوقاية منها, وأبر النتائج المتوصل إليها هي أن حوادث المرور في ارتفاع مستمر وبوتيرة متزايدة - الضغط الديموغرافي يعتبر أحد العوامل الرئيسية لحوادث المرور والأسباب الرئيسية هي السرعة الفائقة والتجاوز الخطير والسياسة في حالة سكر.

5- دراسة سويداني عبد الرحمان بعنوان "دراسة ظاهرة حوادث المرور في ولاية أدرار ما بين 2004-2006" الهدف من الدراسة معرفة الأسباب الحقيقية المساهمة في تفاقم حوادث المرور وأهمية الوفيات وتصنيفها حسب السن والجنس, والنتائج المتوصل إليها هي أن الحوادث في تطور ملحوظ خلال السنوات الأخيرة, وكذلك تطور معدل الوفيات والإصابات في تزايد على وجه العموم وهو في تواصل مستمر كما تبين أن الإنسان هو السبب الرئيسي للحوادث.

سابعاً: صعوبات الدراسة:

كل بحث علمي يقوم به الباحث إلا ولا بد من أن تكون هناك صعوبات تواجهه, ويمكن اختصار الصعوبات التي واجهتني في مشروع بحثي المتواضع في نقاط وهي كالآتي:

- نقص المصادر والمراجع التي تخدم الموضوع في المكتبة الجامعية بوهران-2-.
- صعوبة الحصول علي إحصائيات حول حوادث المرور لسنة 2019م.
- عدم تعاون الجهات المختصة(الدرك الوطني- الأمن الوطني- الحماية المدنية) لولاية الشلف في إعطائنا بعض المعلومات ورفضهم لأسباب مجهولة.
- عدم مصداقية بعض المعطيات وهذا لسبب قلة التنسيق والاتصال بين مختلف الجهات المعنية من أمن والدرك الوطني, الحماية المدنية.
- صعوبة الحصول علي المراجع وذلك بسبب غلق المكاتب العامة والجامعية في ظل الظروف التي عاشتها البلاد جراء جائحة كورونا.

الفصل الثاني: البناء النظري للدراسة

المبحث الأول: ماهية حوادث المرور

المبحث الثاني: الآثار المترتبة عن حوادث المرور

المبحث الثالث: الإستراتيجية الوقائية من حوادث المرور

المبحث الرابع: دراسة تغيرات حوادث المرور

المبحث الأول: ماهية حوادث المرور

أصبحت الحوادث المرورية من المشاكل المؤثرة في المجتمعات, ولعل أن أكثر الإصابات التي يتعرض لها الأفراد في وقتنا هذا ناتجة عنها, لما تسببه من خسائر مادية وبشرية, تعود سلبا علي المواطن لما تتركه من آثار جانبية, لذلك لا بد من الاهتمام وبذل الجهود للتقليل من نسبة الحوادث والإصابات من خلال التوعية. ويرجع تاريخ وقوع أول حادث سير في العالم عام 1896 بواسطة مركبة ذات محرك ميكانيكي, نتج عن الحادث مقتل شخصين, وبعد سنتين تلاه حادث آخر بالولايات المتحدة الأمريكية أدى إلي مقتل شخصين أيضا, منذ ذلك التاريخ وحوادث المرور لم تتوقف حتى أصبحت في أيامنا هذه تعد الملايين.(هاجر عبد الله, 2011م, ص21), حيث أعلنت صحيفة لندنية أن ما حدث يجب ألا يتكرر مما جعل بمنظمة الصحة العالمية أن تدعو كافة الحكومات ومؤسسات المجتمع المدني لتتكاتف لإيقاف هذا النزيف الدموي علي الطريق الذي أصبح يسمى بإرهاب الطرقات والنظر لمعالجة هذه الظاهرة.

المطلب الأول: مفهوم حوادث المرور:

يمكن تعريف الحادث المروري على انه واقعة تحدث بدون توقع وبدون تدبير سابق, بسبب توفر ظروف معينة يحتمل وقوعها, وينتج عنها نتائج سيئة وغير مرغوب فيها, ويقصد بالحوادث المرورية جميع الحوادث التي تنتج عنها أضرار مادية أو جسمية جراء استعمال المركبة, وهي كل واقعة ينجم عنها وفاة أو إصابة أو خسارة في الممتلكات بدون قصد سابق, وبسبب المركبات أو حمولتها أثناء حركتها, ويدخل ضمن ذلك حوادث الاحتراق أثناء حركة المركبة على الطريق العام. (عمر تركي و بوشليق

نبيل, 2018, ص7)

الحوادث المرورية هي حوادث غير متوقعة تنشأ نتيجة الإخلال بعامل ما, بالفعل المتبادل للنظام الذي يجمع السائقين والسيارات والظروف الطقسية, وحالة الطريق, وعدم صلاحية السيارة, أو اختراق قواعد المرور, والإخلاء بالتأدية العادية لوظيفة أي عنصر من عناصر النظام المذكور, يمكن أن يؤدي إلى نشوء أحد حوادث الطرق تنجم عنه خسائر بشرية ومادية متفاوتة الخطورة تبعا لدرجة خطورة حادث المرور.(امينة حمراني, 2010م, ص19)

كما عرفه J.leplat على أنه نتيجة غير مرغوب فيها ولم تكن لتحدث لو أن النظام المعين سار بالطريقة المستهدفة من طرف مصممه, يمكن اعتبار الحادث كثمرة لعدم عمل النظام.(بوعافية لزهـر-كباسي عبد الله, 2004م, ص04)

وهناك من عرف أن كل حادث من حوادث الطريق ينشأ نتيجة الإخلال لسبب ما بالفعل المتبادل للنظام الذي يجمع بين السائقين والسيارات، والظروف النفسية وحالة الطريق والإخلال بالتأدية العادية لوظيفة أي عنصر من عناصر النظام المذكور، يمكن أن يؤدي إلى نشوء أحد حوادث الطريق. (بوقادوم عبد القادر، 2017م، ص8)

وتعرف منظمة الصحة العالمية حادث المرور بأنها واقعة غير معتمدة ينتج عنها إصابة ظاهرة، أما اللجنة الاقتصادية الأوروبية التابعة لهيئة الأمم المتحدة تعرف الحادث المروري من خلال توفر العناصر التالية: أن يحدث في الطريق العام - أن ينتج عنه وفاة أو إصابة شخص أو أكثر - أن تشترك فيه إحدى المركبات المتحركة علي الطريق. (حوالف رحيمة، 2012م، ص104)

وهو كل الإصابات التي تقع في الطرقات، أو في الطريق المفتوح للسير العمومي، وقد تخلف ضحية أو عدة ضحايا من قتلي أو جرحى، أو كانت علي الأقل سيارة واحدة متورطة فيه.

Vol.43,(1998,P133)

حادث المرور يعتبر مستقلا عن الإرادة الإنسانية، ناتج عن قوة خارجية تؤثر عليها بسرعة والذي يخلف ضررا جسديا أو عقليا. (بن عباس فتيحة، 2012م، ص10) وعليه نعرف حوادث المرور بأنها كل ما يحدث جراء استخدام المركبة، وهي حادثة غير مخطط لها ينتج عنها إزهاق في الأرواح أو إصابات وأيضا خسائر مادية.

المطلب الثاني: أنواع حوادث المرور

1/ حوادث التصادم: حادث التصادم معناه ارتطام مركبتين أو أكثر مع بعضها البعض أو ارتطام مركبة مع عارض آخر على الطريق أو خارجه وينتج عنه خسائر في الأرواح أو الممتلكات وحادث التصادم له صور وأسباب مختلفة، فقد يقع التصادم بين مركبتين، أو بين مركبة ودراجة بخارية أو هوائية، أو بين مركبة وأحد العوارض أو الحواجز، وكل هذه التصادمات ينتج عنها خسائر في الأرواح وفي الممتلكات في أغلب الأحيان. (راضي عبد المعطي السيد، 2008م، ص41)

وأسباب حوادث التصادم ترجع إلى خطأ يرتكبه السائق أو وجود مشكلة بالسيارة أو الطريق أو خطأ من المشاة أو الحيوانات.

2/ حوادث التدهور: يعرف التدهور بأنه هو فقدان السيطرة على المركبة، انقلاب أو تدرج سيارة أو مركبة واستقرارها على جانبها أو بشكل تكون فيه الإطارات إلى أعلى أو عودتها إلى وضعها الطبيعي مع

وجود أو عدم وجود أضرار بالأرواح أو الممتلكات أو بهما معا. (راضي عبد المعطي السيد, 2008م, ص45)

3/ حوادث الهروب من مكان وقوع الحادث: وهي التي تقع نتيجة اصطدام مركبة بجسم صلب أو لين متحرك كان أو ثابت أو انقلاب المركبة ويقوم السائق بالهروب من مكان الحادث محاولا الإفلات من المسؤولية وتوقيع العقاب عليه من الجهات المختصة وينتج عن الحادث إصابات مادية أو جسمانية. (دراوي عائشة, 2010م, ص21)

4/ حوادث الاصطدام بحيوان: وفيه تصطم المركبة بأحد الحيوانات المارة على الطريق, وغالبا ما تقع في الطرق التي تربط بين المدن وتكون الجمال سببها وتكون نتائجها جسيمة قد تؤدي إلى هلاك السائق وتلف المركبة.

5/ حوادث الدهس: وهو الذي يكون نتيجة اصطدام مركبة متحركة بجسم لين كان إنسان أو حيوان وينتج عنه إصابة بدنية أو وفاة, ومن حالات هذا النوع:

- الرجوع بالسيارة إلى الخلف دون الانتباه لمن يكون خلفها من المشاة.
- الأطفال الذين يندفعون خلف الكرة إلى الشارع حيث تسير السيارات.
- الذين يعبرون الشوارع من غير أماكن العبور أو غير وقت العبور.
- الذين ينزلون من الحافلات قبل وقوفها.

6/ حادث الإصابة: هو الحادث الذي يترتب عليه إصابة شخص أو أكثر في صورة جرح أو كسور أو تهتك في الأنسجة سواء كانت هذه الإصابة ظاهرة أو مخيفة خطيرة أو طفيفة. (رواب مليكة, 2018م, ص59)

ويمكن أيضا تصنيف الحوادث المرورية من حيث نتائجها إلى ما يلي:

❖ **الحوادث البسيطة :** هذه الحوادث لا تؤدي إلى حدوث إصابات بشرية ولا ينتج عنها أضرار عادية بليغة أو متوسطة، إلا أنها غالبا ما تؤدي إلى هدر الوقت وحدث بعض الآلام وتعطيل الإجراءات.

❖ **الحوادث المتوسطة :** وهي الحوادث التي لها أثر اقتصادي فهي تسبب خسائر مادية بالأموال العامة والخاصة وتتمثل بالأضرار التي تحدث للمركبات وما تصطم به.

❖ **الحوادث الجسيمة :** يتسبب هذا النوع من الحوادث في إصابات خطيرة متمثلة في تعرض الآلاف من البشر كل عام إلى القتل وقد تتسبب لبعض الأفراد بالعاهات المستديمة التي

تمنعهم من أداء دورهم الطبيعي وهذا النوع هو أخطر أنواع الحوادث لأنها لها أثر في الجانب الاقتصادي والاجتماعي والنفسي.

(رحيمة حوالف, 2012م, ص12)

المطلب الثالث: أسباب حوادث المرور

تشير الدراسات إلى أن مراعاة سائقي المركبات لأنظمة المرور وتعليمات السير في الدول العربية متدني جدا, وربما يعطي انطبعا أن هناك خلل ما, إما في السائقين أنفسهم, أو بالتعليمات والإرشادات والعلامات المرورية. (عايد علي الحميدان, 2006م, ص06) والحوادث المرورية لا تحدث صدفة بل هناك عناصر تساهم في ذلك وهي كآآي:

1/ أسباب تتعلق بالعامل البشري:

تبقى تصرفات الأفراد تأثر بشكل مباشر على تصرفاتهم في الطريقة خاصة في ظل التكوين المتواضع الذي يتلقونه في المدارس المتخصصة حيث تظهر الإحصائيات أن التداخل هذه التصرفات مع بعضها قد يتسبب في حوادث خطيرة ومن بين هذه التصرفات الإفراط في السرعة ينتج عن فقدان السيطرة على المركبة. (بن جاب الله عمار, 1996م, ص67)

و بالدرجة الأولى السائق ثم عابر الطريق أو المشاة و معظمها تنتج عن أخطاء في قيادة المركبة

أولاً: السائق

هناك عدة صور تبين مدى تسبب السائق في وقوع الحوادث ومن بينها:

(أ) **عدم كفاءة السائق:** قيادة المركبات فن له أصوله, وعلم له قواعده, وعدم إلمام قائدي المركبات بقواعد وأداب المرور يجعله عرضة للحوادث, ولهذا نري أن سلطات المرور في أغلب دول العالم لا تكتفي بمنح رخصة القيادة, بل يجب أن يجتاز المتقدم الاختبار للحصول علي رخصة القيادة وتشتترط إجراء دورة تدريبية للمتقدم في احدي مدارس أو معاهد تعليم قيادة المركبات. (أ.محمد عيسوي, 1998م, ص71)

(ب) **الشعور بالتعب والإرهاق:** وتحدث هذه الحالة عندما تطول فترة قيادة المركبات, وخصوصا إذا لم يتخلل فترة القيادة استراحة, وقد يكون التعب شديدا عندما تكون ظروف قيادة المركبة مرهقة كضيق الطريق أو وعورة الأرض أو رداءة الطقس, وقد تظهر حالة الإرهاق فيما لو تداخلت عوامل أخرى فسيولوجية أو قد يكون السائق مصابا بمرض. (د.سامي احمد عباس الدليمي, مجلة الدنانير, العدد03)

ج) التلفون السيار: وهي وسيلة اتصال حديثة والتي تكاد تكون في متناول جميع أفراد المجتمع, وتحتل هذه الوسيلة المرتبة الأولى في أسباب الحوادث المرورية في العالم ومنها اليمن, وتحدث الحوادث المرورية أثناء استخدام التلفون السيار من قبل قائد المركبة قد يأتيه حديث هذا الحديث يسيطر علي أحاسيس وعواطف قائد المركبة أو قد يأتيه خبر مشئوم يفقد قائد المركبة السيطرة مما يؤدي الى حدوث أخطار كبيرة. (قيس علي محمد الارياني, 2011م, ص 10)

د) السرعة: تشكل السرعة احدي العوامل الرئيسية للحوادث فإذا كانت السرعة كبيرة فإن الحادث يكون أكثر خطورة وفي حالة كانت السرعة معقولة يمكن لسائق السيطرة عليها وتكون نتائجه بسيطة.

هـ) تعاطي الكحول والمخدرات والعقاقير المهدئة: أثبتت التجارب العلمية أن الشخص الذي يقود مركبته وهو واقع تحت تأثير الكحول أو المخدرات يكون رد الفعل لديه بطيئا وتتضاءل لديه القدرة علي الرؤيا الواضحة, كما تقل كفاءته علي بذل الانتباه المطلوب أثناء القيادة مما يزيد احتمال وقوع الحوادث فضلا عن جسامه النتائج المترتبة عليها. (د. سامي احمد عباس الدليمي, مجلة الدنانير, العدد 03)

و) عدم ارتداء الخوذة من قبل قاندي الدراجات النارية: تعتبر الدراجات النارية من وسائل النقل التي تمتاز بقلة نفقاتها وسهولة حركتها إذا ما قيست بالمركبات وقد أثبتت الإحصائيات أن 70% من الإصابات المميتة كانت بسبب الإصابة بالرأس, وبارتداء الخوذة يمكن أن يخفف هذه الإصابات ففي المغرب مثلا تبين أن 430 قائد دراجة متوفى كان 37 منهم فقد وجد أثناء المعاينة أنهم كانوا يرتدون على رؤوسهم. (فتح الله المحبوب, 2007م, ص 137)

ثانيا: عابر الطريق أو المشاة

المشاة أكثر فئات المجتمع تررا من وقوع الحوادث المرورية, ذلك أن سوء استخدامهم للطريق من شأنه أن يعرض سلامتهم للخطر, وهناك عدة صور تبين مدي تسببهم في وقوع الحوادث مثل عدم التقيد بممرات عبور المشاة, والتجمع حول مواقع حوادث المرور, وكذلك لهو الأطفال على الطرقات نتيجة إهمال ذويهم لهم, وتعدي أصحاب المحلات أو البعة المتجولين علي الأرصفة وإشغالها ببضائعهم, الأمر الذي يلجئ المشاة لاستخدام الطريق يدلا من الرصيف. (عبد العزيز الحميد, 1998م, ص 13)

وتجد الإشارة إلى بعض المشاة يجدون في عبور الجسور مشقة, فيفضلون المجازفة في حياتهم علي أن يسلكوا طريق السلامة, وبذلك يكون بعض المشاة سببا في الحوادث المرورية, بسبب عدم إدراكهم لقواعد المرور وعدم الانتباه والحذر. (محمد مرسي محمد, 2003م, ص 82)

2/ أسباب متعلقة بالمركبة:

رغم ما تحقق المركبة من منافع عديدة وفوائد متنوعة للبشرية إلا أنها تعد المرتكز الأساسي الذي تدور حوله حوادث المرور وهي تتمثل في:

- انفجار الإطارات المطاطية من أهم المشاكل الظاهرية المتعلقة بالمركبة نظرا لعدم مراقبة الضغط في العجلات أو انقطاع السيور الخارجية للمحرك حيث أن هذا الخلل يصيب السيارات القديمة بسبب عدم فعالية الصيانة نظرا لعدم صلاحية بعض الأجزاء والتي تؤثر على قطع الغيار المستبدلة. (بن جاب الله عمار, 1996م, ص78)
- كوابح معطلة.
- خلل في جهاز التوجيه.
- خلل ميكانيكي أو كهربائي.

3/ أسباب متعلقة بالمحيط:

يعتبر الطريق سبيل الإيصال الأكثر أقدمية لكن بالمقابل أصبحت السبيل الذي يؤدي إلى الموت الحتمي فعلا وذلك بسبب:

- عيوب هندسية في الطريق مثل الجسور والتقاطعات.
- عيوب تخطيط مثل عرض الطريق والازدحام الناتج من ذلك.
- عدم كفاية الإشارات المرورية والتحذيرية.
- كثرة الحفريات وعدم التنسيق بين الجهات المختلفة.
- البنايات المجاورة للطريق مثل المدارس.
- الانهيارات الجيولوجية والجغرافية من منحدرات ووديان وجبال.
- سوء الأحوال الجوية.

المبحث الثاني: الآثار المترتبة عن حوادث المرور

إن مشكلة الحوادث المرورية تعتبر من معوقات التنمية في المجتمع, جراء ما تخلفه من آثار سلبية علي مختلف جوانب الحياة, من خسائر في الأرواح وما يصيب البشر من إصابات, فقد أدخلت اليأس والشقاء إلى حياة الأسر, فهي تشكل تحدياً خطيراً للمجتمع لذلك يبذل الباحثين جهوداً كبيرة لتتبع الآثار الاجتماعية والاقتصادية والصحية الناجمة عن حوادث المرور.

المطلب الأول: الآثار الاجتماعية

لقد بات واضحاً أن الخسائر التي تسببها الحوادث المرورية تفوق غيرها من الخسائر الناجمة عن مختلف أنواع الجرائم, فأصبح عدد الضحايا من وفيات وجرحي ومعوقين الناجمة عن الحوادث المرورية بالعالم, تتجاوز عدد الذين يقتلون أو يتأثرون سنوياً بمختلف أشكال الصراعات والمنازعات الأمنية على المستوى الوطني. (د. راضي عبد المعطي السيد, 2008م, ص6)

وتتمثل الآثار الاجتماعية للحوادث المرورية في خسارة أسرة الفرد وذويه وأصدقاء له, وأيضاً خسارة المجتمع له عندما يكون هذا الفرد منتجاً وفعالاً, فعندما يكون هذا الفرد هو عائل لأسرته فإن الخسارة على تلك الأسرة ستكون فادحة من جراء فقدان معيها, كما تؤدي الحوادث المرورية إلى الآلام والحزن, وتلك المشاعر والأحاسيس الإنسانية لا يمكن التعبير عنها مادياً, كما لها انعكاسات سلبية على سلوكيات ذوي المفقود. (مقرن سعود مطني الرشيد, 2010م, ص14)

والمتمتع للآثار الاجتماعية للحوادث المرورية يجد أنها بدأت تغزو العديد من الأسر بغض النظر عن اختلافاتها, فهناك جمهور من المصابين والمعاقين والوفيات بسبب هذه الحوادث, وأن الأمر لم يعد متعلقاً ببعض قائدي المركبات المتهورين, بل تعداه ليصل إلى الدرجات النارية وغيرها من الوسائل الخطرة التي لا يراعي قائديها أدنى حدود السلامة المرورية, ويتسببون بالآلام والمآسي للأفراد والأسر التي باتت تعاني من فقد أحد أفرادها أو المعاناة من جراء الإعاقة التي لحقت به, وكذلك فقدت الأسرة والمجتمع فرداً منتجاً وبدؤوا بدفع فاتورة علاجه, وما يسببه تزايد هذه الحالات من إشغال للمستشفيات ومراكز الطبابة وإرهاق لمؤسسات الدولة وعدم تمكنها من توفير الخدمات المميزة في المجال الصحي. (د. عايد على الحميدان, 2006م, ص06)

ولقد أثبتت دراسات عديدة أن أسباب تصدع كثير من الأسر وانحراف سلوكيات كثير من الشباب يعود إلى غياب رب الأسرة بسبب الوفاة أو غيرها, ومن الآثار الاجتماعية للحوادث المرورية ترميل بعض نساء ضحايا حوادث المرور المتوفين وهذا يشكل مرحلة قاسية على حياة المرأة والأطفال, فالمرأة بمفردها عاجزة

عن السيطرة على الأسرة بالشكل المناسب فيما لو كان الأب مازال على قيد الحياة، وهذا يؤثر على تنشئة الأطفال مما قد يعرضهم إلى الفشل في التعليم ومواصلة الدراسة، والاتجاه نحو رفاق السوء وبالتالي الوقوع في الانحراف السلوكي. (مقرن مسعود مظني الرشيدى، 2010م، ص14) فرب الأسرة له دور وأهمية عظيمة في استقرار وتوازن الأسرة والحفاظ علي عدم تشتت عائلته ، كما يوجد هناك آثار تتمثل في التفكك الأسري، والمعاناة النفسية بسبب وفاة أو إصابة رب الأسرة أو أحد من أفرادها.

ونظراً لأن مشكلة الحوادث المرورية تسبب تكاليف ضخمة يتكبدها المجتمع من خسائر في الأرواح من وفيات وإصابات مما ينعكس علي الناتج القومي، كذلك التلفيات في الممتلكات العامة والخاصة، ورغم عدم دقة إحصائيات الخسائر إلا أن المؤشرات تؤكد خطورة هذه النتائج وتفاقمها يزداد بتفاقم المشكلة المرورية.

المطلب الثاني: الآثار الاقتصادية

إن مشكلة الحوادث المرورية لم تعد مشكلة بسيطة يدخل في زيادة حجمها عوامل بسيطة، وإنما نظرا لما يتميز به العصر الحديث من سرعة الإنتاج من المركبات وكثرة استخدام الآليات في الحياة اليومية، ما جعلها ظاهرة خطيرة تحتاج للدراسة والبحث من ناحية مدي تأثيرها في اقتصاديات الدول النامية. (د. راضي عبد المعطي السيد، 2008م، ص07) وهناك آثار اقتصادية كبيرة تتركها حوادث المرور، وهذه الآثار قد تلحق بالمال الخاص، وبالمال العام، فمن ضياع المال الخاص مثلا في حالة الحوادث المرورية تهشم السيارات وتلفها، ونفقات صيانتها، كما لا يستهان أيضاً بالنفقات الباهظة للعلاج من الإصابات سواء ما تتفقه الدولة في المستشفيات العامة أو ما ينفقه الأفراد في المستشفيات الخاصة. (مقرن مسعود مظني الرشيدى، 2010 م، ص 15)

وبترتب علي الحوادث آثاراً أخري كبيرة تتمثل بهدر المال العام فتعرض حواجز الطرق وأعمدة الكهرباء وإشارات المرور والأرصفة للتكسير، وكل ذلك يكلف المال العام الشيء الكثير، وعلى الصعيد الفردي قد تؤدي الحوادث إلى فقر المصاب بسبب عجزه عن الكسب والعمل، وبدلا من أن يكون هذا العضو فعالاً ومنتجاً، فقد يصبح عالة على غيره وعلى مجتمعه، ويؤدي الفقر إلى آثار اجتماعية سيئة هذا بالإضافة إلى أن الحوادث تحمل العائلة تبعات مالية تتمثل بديات قتل الخطأ أو تحميل بيت المال ذلك، إذا كان المتسبب فقيرا، كما أن تلف السيارات وإصلاحها يحمل اقتصاد البلد عبئا ماليا قد يكون سببا في إنعاش اقتصاد الغير من خلال إسترداد السيارات أو قطع الغيار. (عايد علي الحميدان 2006م، ص08)

فحوادث المرور ظاهرة خطيرة خاصة من ناحية مدي تأثيرها باقتصاد الدولة بسب ماينتج عنها من إصابات ووفيات وأضرار بالممتلكات العامة و الخاصة، حيث أن الخسائر البشرية تعتبر خسارة اقتصادية بحد ذاتها، فحوادث المرور تقضي على اليد العاملة والعقول المفكرة والمنتجة، زيادة على التكاليف المالية التي تتفقهها الدولة علي المستشفيات ووحدات الإغاثة، وعلاج المصابين وكذلك التعويضات التي تمنحها شركات التأمين إضافة إلى مصاريف الاستشفاء وأيام العطل المرضية التي تمنح للأفراد.

المطلب الثالث: الآثار الصحية

تتمثل الآثار الصحية في الإصابات الجسدية التي يخلفها الحادث المروري كالجروح والخدوش الطفيفة، مروراً بالجروح العميقة والكسور المركبة، وانتهاء بالوفاة، مما يؤثر بشكل، أو بآخر على حساب مستوي الخدمة التي تقدمها المستشفيات للمرضي العاديين، وهناك الخسائر المادية الناتجة عن الحوادث المرورية والتي تتمثل في تكلفة علاج المصابين، ولا يتوقف الأمر عند العلاج بالمستشفى إنما أيضا هناك جانب آخر يبرز حجم المشكلة ومعاناة الجهات الطبية معها، هذا الجانب يتمثل بإسعاف المصابين أي بالمرحلة التي تسبق مرحلة الوصول إلى المستشفى للعلاج وما يترتب على ذلك من كلفة مالية باهظة. (عبد العزيز الحميد، 1998 م، ص 17)

علاوة على أن الإصابات الناجمة من هذه الحوادث أصبحت مشكلة مؤلمة لكافة الجهات حيث تشير الإحصائيات بمنظمة الصحة العالمية عام 2002م إلى أن عدد المصابين تجاوز 20 مليون إصابة، إضافة إلى تلفيات في الممتلكات وصلت لكل حادث 6400 دولار في عام 1999م زادت في عام 2002م إلى 6500 دولار حسب إحصائيات مجلس السلامة الوطني الأمريكي. (د. راضي عبد المعطي، 2008م، ص 09)

فالآثار الصحية والتي تتراوح ما بين سطحية ومتوسطة وبلغية وربما الوفاة، أما في حالة لم تكن نتيجتها الموت فإنها كثيرا ما تؤدي الى عواقب وخيمة كالإعاقة المؤقتة أو الدائمة إضافة الى الاضطرابات العصبية والنفسية.

المبحث الثالث: الإستراتيجية الوقائية من حوادث المرور:

أصبحت الحوادث المرورية مصدر قلق لكافة أفراد المجتمع, وهي من أهم المشاكل التي تواجه معظم بلدان العالم, لما تستنزفه من موارد بشرية ومادية إضافة إلى أنها سبب في المشاكل الاجتماعية والصحية, ولمواجهة هذه المشكلة لابد من تضافر جميع الجهود من طرف كل الهيئات المعنية ووضع حلول لعلاجها أو التخفيف منها أو الوقاية منها.

المطلب الأول: مفهوم الوقاية من حوادث المرور.

إن مفهوم الوقاية من حوادث المرور يعادل المفهوم العلمي للوقاية من الجريمة, ويصبح مفهوم الوقاية من حوادث المرور تبعا لذلك هو تدابير مجتمعية قبلية محسوبة ذات طابع ميداني احترافي وعليه فالوقاية هي قبل كل شيء تدابير فعلية عملية, وليست مجرد نصائح أو إرشاد لأن هذه الأخيرة موجودة فعلا ولكنها ليست مرادفة أو بديلة عن الوقاية المرورية, بل إن الوقاية المرورية هي تدابير فعلية عملية قبلية وليست بعدية أي بعد حصول الحوادث المرورية, التدابير والوقائية تكون إذن بهدف الحيلة دون وقوع الحوادث المرورية من أصله, أو على الأقل التقليل منها.(أ.د.أحسن مبارك, 1-2009/06/3م, ص14-15) وكل هذه التدابير والإجراءات هدفها التخفيف من العوامل والظروف التي تؤدي إلى وقوع الحوادث المرورية وذلك ضمن سياسة محدد وباستراتيجيات محكمة لأنها أصبحت ظاهرة اجتماعية مأساوية تتطلب جهدا ونشاطا وقائيا من الدولة والمجتمع بحد ذاته, وكل هذا للحد من المآسي الاجتماعية .

المطلب الثاني: سبل الوقاية من حوادث المرور:

الاهتمام بموضوع السلامة المرورية بصورة عامة وسبل الوقاية من حوادث المرور بصورة خاصة يعد من أهم المواضيع التي تشغل المجتمعات لأن التزايد المفرد في عدد الحوادث المرورية هو الذي كان وراء هذا الاهتمام, ولي التصدي لحوادث المرور يتطلب ذلك بذل جهد كبير من طرف كل الجهات المعنية بالوقاية والأمن عبر الطرقات, ولذلك لابد من تبني برنامج خاص لضمان السلامة المرورية لتقليل من الحوادث المرورية وفي ما يلي بعض السبل للوقاية من هذه الظاهرة التي تحصد الآلاف من الأرواح:

- دعم التربية والثقافة المرورية وذلك من خلال دمج التربية المرورية في المناهج الدراسية منذ السنوات الأولى.
- الحرص على تطوير منظومة التكوين والتدريس على السياقة.

- إجبارية المواطن علي إحترام قوانين المرور .
- المراقبة الدقيقة وصيانة المركبات .
- إعطاء حوادث المرور نظرة إعلامية أشمل وأوسع عبر كل الوسائل السمعية والبصرية والمكتوبة لتوعية الرأي العام والمجتمع المدني بحتمية الوقاية من حوادث المرور .
- تطوير الهياكل القاعدية والبنية التحتية كإنشاء الجسور والأنفاق للتقليل من الحوادث المرورية.

المبحث الرابع: دراسة تغيرات حوادث المرور

في ظل تحول حوادث الطرقات اليوم إلي هاجس كبير لكافة أفراد المجتمع, وما يترتب عنها من مشكلات تستنزف الموارد المادية والطاقات البشرية في الوطن العربي بصفة عامة والجزائر بصفة خاصة, حذرت منظمة الصحة العالمية من هذا الارتفاع المفرد لعدد الحوادث.

المطلب الأول: حوادث المرور في الوطن العربي:

تعاني الدول العربية من ظاهرة حوادث المرور فهي في تزايد يوميا ونظرا لما تتحمله من نتائج اقتصادياتها ونتائجها المادية والمعنوية, حذرت منظمة الصحة العالمية من استمرار هذا الوضع الذي سيؤدي إلى زيادة أعداد الوفيات والإصابات بسبب حوادث المرور .

ففي الوطن العربي يموت سنويا حوالي 20 ألف مواطن في حوادث المرور وتقدر نسبة 90% من الحوادث لأسباب يمكن معالجتها. (دراقوي عائشة, 2011م, ص33)

"وتشير المعطيات الإحصائية التي ذكرها الأمين العام لمجلس وزراء الداخلية العرب, (محمد علي كومان) بتاريخ 2009/05/02م, إلى أن الحوادث المرورية المميتة في العالم العربي, تؤدي إلى مقتل ستة وعشرين ألف قتيل(26000) ونحو ربع مليون مصاب وهذه المعطيات الإحصائية هي ما أعلنه مجلس وزراء الداخلية العرب, في مناسبة الأسبوع العربي للوقاية من حوادث المرور (4_10/5/2009م) وهذه الحوادث المرورية تكلف المجتمعات العربية نحو ستمائة مليار دولار, هذا زيادة على التكاليف الوخيمة الأخرى, في مجال الاجتماعي والنفسي والاقتصادي, والتي تخلفها الحوادث المرورية في المجتمعات العربية.

وذكر الأمين العام لمجلس وزراء الداخلية العرب، أن العامل البشري يعد العامل الرئيسي وراء الحوادث المرورية المميتة في العالم العربي، وهو ما يشير إلى ضعف الوعي المروري وضعف المسؤولية في مجال المرور، لدى السائق العربي ولدى المواطن العربي بصفة عامة.

وتشكل حوادث المرور في العالم العربي إحدى أكبر المعضلات الاجتماعية التي تعيشها المجتمعات العربية ويكفي أن نذكر أن حوادث المرور في المجتمعات العربية تشكل السبب الثالث للوفيات، ويشير في هذا الإطار السعودي (عبد الرحمان الهيجان) إلى أن هذه المعضلة هي انعكاس لسلوك أي مجتمع، وهو ما يعني أن الحوادث المرورية من حيث فداحتها، وارتفاع معدلاتها في المجتمعات العربية هي في الواقع الأمر انعكاس لسلوك أفراد المجتمع نفسه، من حيث تمثل الالتزام منعدمه بقواعد المرور، والالتزام من عدمه بالنظام والقانون ككل.

ويضيف (أ.د. عبد الرحمان إبراهيم الجويسر) فيشير إلى أن مشكلة الحوادث المرورية في المجتمعات العربية ترجع إلى عدم الحزم في تطبيق النظام، وعدم وجود الوعي بأهمية الأنظمة (القوانين) المرورية.

(أ.د. أحسن مبارك طالب، 1-3/6/2009م، ص5-6)

المطلب الثاني: حوادث المرور الجزائر:

عرفت الجزائر عدة تطورات تكنولوجية خلال السنوات الأخيرة الماضية، خاصة في المجال الصناعي حيث أدى إلى زيادة و توسيع الحظيرة الوطنية للسيارات والمركبات ورافق توسيع في شبكة الطرقات، إلا أن هذا التطور وما تشهده الجزائر من زيادة سكانية متسارعة وارتفاع نسبة التحضر وما يصاحبه من عوامل أخرى أدى إلى زيادة الضغط على استخدام الطرق، وأمام هذا التزايد كان هنالك أثر كبير على حياة الفرد إذ أصبح معرض إلى عدة ظواهر من بينها ظاهرة حوادث المرور، التي أصبحت هاجس يطارده المواطنين والمسؤولين علي حد سواء.

فالجزائر مثلها مثل بقية المجتمعات العربية الأخرى، تعاني وبشدة من الحوادث المرورية، هذا مع العلم أن الجزائر بها أكبر عدد من المركبات في كل القارة الإفريقية (أكثر من خمسة ملايين مركبة)، بعد جمهورية جنوب إفريقيا وربما أيضا لديها أكبر عدد من المركبات في العالم العربي، (تتافسها في ذلك المملكة العربية السعودية). (أ.د. أحسن مبارك طالب، 1-3/6/2009م، ص06)

ولتوضيح فضاة نتائج الحوادث المرورية في الجزائر, تشير أن الحوادث المرورية تؤدي إلى مقتل خمسة عشر شخصا, وإصابة نحو مئتي شخص يوميا, وأن تكلفة الحوادث المرورية في الجزائر تتجاوز الخمسة والسبعين مليار دينار جزائري, وهو ما يعادل سبعة مئة وخمسين مليون يورو (EURO750). هذه الأرقام ذكرها وزير التعليم العالي بتاريخ 2009/4/14م, ونقلتها عنه وكالة الأنباء الفرنسية (AFP) وأن التكلفة الإجمالية لحوادث المرور السابقة الذكر كانت من تقدير وزارة النقل الجزائري. والجزائر بصورة عامة من بين الدول الأولى في عدد حوادث المرور في العالم العربي, وفي العالم كله, رغم أن سكانها لا يزيدون على خمسة وثلاثين مليون نسمة, وعدد المركبات فيها خمسة ملايين مركبة. (أ.د. أحسن مبارك طالب, 2009/6/3-1م, ص6-7)

وبالرجوع إلى للمعطيات الرسمية في الجزائر, فإن عدد حوادث المرور في سنة 2008م نتج عنها 2746 قتيلا و 40871 جريحا, ومنهم 25856 خلال الفترة من جانفي إلى أوت من سنة 2008م, وفي سنة 2011م شهدت حوادث المرور ارتفاعا ملحوظا بنسبة 23% بالمقارنة بسنة 2010م, وأن عدد القتلى جراء حوادث المرور ارتفع بمقدار 25% وعدد المصابين ارتفع بمقدار 7% مقارنة بنسبة 2010م, حيث سجلت أعلى نسبة لعدد الحوادث ب 4186 حادث خلال شهر أوت, وخلف 578 قتيل و 7006 جريح الأمر الذي جعل مختلف الجهات المعنية تدق ناقوس الخطر حيث زادت بنسبة 56% مقارنة مع 2010م, ومن جملة الإحصائيات الخاصة بأعداد ضحايا حوادث المرور خلال سنة 2012م والتي عرفت انخفاضا محسوسا مقارنة بسنة 2011م, حيث احتلت الجزائر المرتبة 29 عالميا و 15 عربيا من حيث عدد قتلى حوادث المرور, فخلال شهر سبتمبر من سنة 2012م قدرت عدد الحوادث 71 قتيلا في المناطق الحضرية و 331 في المناطق الريفية, أما عن المعدل اليومي لعدد القتلى فقد قدر ب 13 قتيلا يوميا. حيث يعود سبب ارتفاع أعداد الحوادث المرورية إلى عدة أسباب وعوامل أهمها العنصر البشري. (أ.د. رحال غربي محمد الهادي, 2013/04/26م, ص53)

المطلب الثالث: حوادث المرور في ولاية الشلف:

الجدول رقم(01): إحصائيات حوادث المرور على مستوى إقليم الولاية.

السنوات	عدد الحوادث	عدد الجرحي	عدد الوفيات	أصناف المركبات				
				حافلة	دراجة نارية	سيارة سياحية	سيارة نفعية	سكة حديدية
2016	207	398	73	2	24	132	47	2
2017	170	247	74	4	17	116	31	2
2018	137	186	46	2	15	91	26	3
2019	97	134	52	4	15	59	18	1

المصدر: المجموعة الاقليمية للدرك الوطني لولاية الشلف

الجدول رقم (02): إحصائيات حوادث المرور على مستوى أمن الولاية.

السنوات	عدد الحوادث	عدد الجرحي									
		عدد الوفيات				عدد الجرحي					
		البالغون		القصر		البالغون		القصر			
المجموع	ذكور	إناث	ذكور	إناث	المجموع	ذكور	إناث	ذكور	إناث		
2012	523	18	9	4	4	1	555	296	72	139	48
2013	539	14	7	1	4	2	605	319	91	137	58
2014	543	21	11	3	5	2	630	355	82	133	60
2015	555	23	12	0	8	3	611	323	89	135	64
2016	596	8	2	0	4	2	701	376	82	160	83
2017	668	18	11	2	4	1	748	411	70	194	73
2018	734	18	15	0	2	1	865	443	109	222	91

المصدر: المديرية العامة للأمن الوطني بالشلف

الجدول رقم(03): إحصائيات حول الأسباب المؤدية لوقوع حوادث المرور.

2019	2018	2017	2016	الأسباب الرئيسية
3	2	7	4	الاسباب المتعلقة بالمركبات
71	119	142	181	الأسباب المتعلقة بالسواق
1	4	5	2	الأسباب المتعلقة بالطرقات والمحيط
8	12	16	20	الأسباب المتعلقة بالمارة
97	137	170	207	المجموع

المصدر: المجموعة الإقليمية للدرك الوطني بالشلف

ومن الأسباب الخمسة المؤدية لحوادث المرور حسب قيادة الدرك الوطني والمتعلقة بالعامل البشري هي كالاتي:

- السرعة المفرطة -التجاوز الخطير-عدم انتباه السائق داخل الأحياء.-عدم استعمال ممر الراجلين.
- المناورات الخطيرة والتي تعكس التهور الذي يقوم به السائق أثناء القيادة .

خلاصة الفصل:

تعتبر حوادث المرور ظاهرة بالغة الخطورة، و قد أصبحت من التحديات الرئيسية التي تواجه الدولة والتي استقطبت إهتماما كبيرا في السنوات الأخيرة، لأنها تؤدي الى مضاعفات صحية ومخاطر متعددة، لما تخلفه من خسائر عديدة ، ولا يمكننا الحد منها إلا بتضافر كل الجهود من طرف الجهات المعنية، ويأتي ذلك بالوقاية من الأسباب المؤدية لحدوثها، ويمكن تحقيق أكبر أثر من خلال وضع حملات تحسيسية وتوعوية .

الفصل الثالث :الدراسة الميدانية

✓المبحث الأول :التعريف بمنطقة الدراسة

✓المبحث الثاني :دراسة وصفية لحوادث المرور في

ولاية الشلف

تمهيد

أصبحت حوادث المرور أو ما تسمى بإرهاب الطرقات تحصد الآلاف من الأرواح سنويا، فقد أعطت لها الحكومة أهمية بالغة وذلك لما ينجم عنها من خسائر بشرية ومادية وهذا ما أدى بنا الى دراستها دراسة وصفية باعتبار الظاهرة المدروسة من اخطر الظواهر التي تحدث في العالم ككل.

أولا: التعريف بمنطقة الدراسة

1/ نبذة تاريخية للولاية

كاستيليوم تانجيتانيوم هو الإسم القديم لولاية الشلف في عهد الحكم الروماني (القرن الأول من الميلاد). كما حملت بعد ذلك إسم الأصنام إذ كان ذلك بعد الزلزال الذي ضرب المنطقة في القرن 15م، لتصبح أورليان فيل إبان الإحتلال الفرنسي حتى سنة 1963م، لتسترجع اسمها القديم (الأصنام) وفي أواخر عام 1980م من شهر أكتوبر ضرب زلزال بقوة 7.3 درجة على سلم ريشر مما أدى الى سقوط المدينة بنسبة 80% خلفا بذلك حوالي 2000 قتيل و5000 جريح، بعد هذه الحادثة الأليمة أصبح اسمها الشلف نسبة الى واد الشلف الذي يمر بوسط المدينة.

2/ موقع الولاية:

تقع ولاية الشلف في المنطقة التلية الشمالية الغربية للوطن ممتدة بذلك على مساحة إجمالية قدرها 4.719 كم2 ويبلغ عدد سكانها 1.298.394 نسمة وذلك حسب إحصائيات 2019م يحدها:

شمالا: البحر الابيض المتوسط.

جنوبا: ولاية تيسمسيلت.

شرقا: ولايتي عين الدفلة وتيبازة.

غربا: مستغانم وغليزان.

تتواجد بها 35 بلدية و 13 دائرة.

ثانيا: عرض وتحليل البيانات الكمية للدراسة

1/التطور السنوي لحوادث المرور:

تعتبر ولاية الشلف من بين الولايات علي المستوي الوطني التي تعرف ارتفاعا في حوادث المرور, فرغم السياسة المنتهجة من أجل التقليل من الحوادث المرورية سواء كانت توعوية أو عقابية إلا أن هذه المشكلة لا تزال تهدد الولاية, وهذا ما كشفت عنه الإحصائيات المقدمة من طرف مديرية الحماية المدنية, ويمكن توضيح الصورة أكثر من خلال الجدول التالي:

الجدول رقم(04): يوضح التطور السنوي لحوادث المرور في ولاية الشلف من 2012م- 2018م.

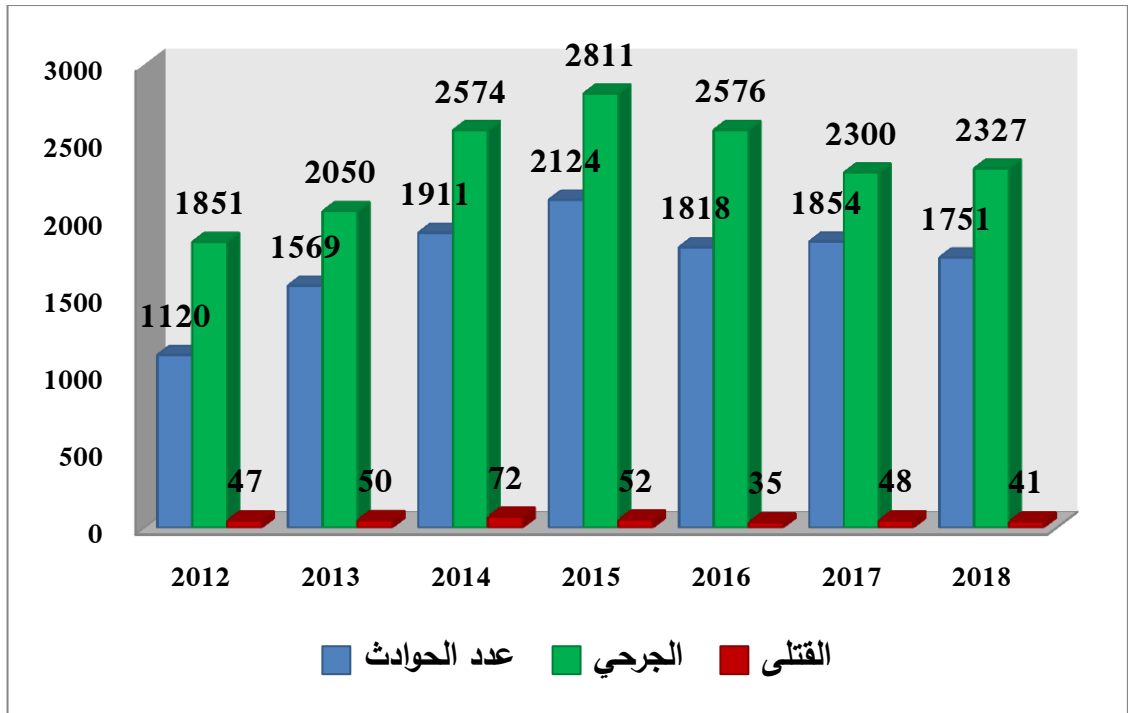
السنوات	عدد الحوادث	الجرحي	القتلى	مجموع الضحايا
2012	1120	1851	47	1898
2013	1569	2050	50	2100
2014	1911	2574	72	2646
2015	2124	2811	52	2863
2016	1818	2576	35	2611
2017	1854	2300	48	2348
2018	1751	2327	41	2348
المجموع	12147	16489	345	16834

المصدر: مديرية الحماية المدنية لولاية الشلف.

من خلال الجدول نلاحظ أنه في ظرف 07 سنوات سجلت ولاية الشلف 12147 حادث مرور أدى إلى مقتل 345 شخص وإصابة 16489 آخرون بجروح متفاوتة الخطورة, فمن سنة 2012م إلى سنة 2018م هناك تذبذب في عدد الحوادث, وقد زادت بوتيرة سريعة ما بين السنوات من 2012م حتى 2015م, ففي سنة 2012م سجلت 1120 حادث مخرقا 1851 جريح و47 قتيل, ليرتفع هذا العدد بصورة رهيبية سنة 2015م بحيث سجلت 2124 حادث خلف 2811 جريح و52 قتيل, أما في السنتين

2016م و2017م أخذت مرحلة الاستقرار والتي سجل بهما أكثر من 1800 حادث، لينخفض سنة 2018 بـ 1751 حادث مخلفا 2327 جريح و 41 قتيل، والشكل الآتي يوضح مدي تطور حوادث المرور خلال 7 سنوات.

الشكل رقم(02): رسم بياني للتطور السنوي لحوادث المرور في ولاية الشلف من 2012م - 2018م.



المصدر: من إعداد الطالب بالاعتماد على معطيات الحماية المدنية

لقد عرفت الولاية ارتفاعا ملحوظا في عدد الحوادث لكن في المقابل شهدت تذبذبا ما بين السنوات وفي الفقرة الموالية سنتطرق إلى معرفة شدة خطورة هذه الحوادث المرورية.

2/ تطور شدة خطورة حوادث المرور:

تعتبر شدة الخطورة من بين المؤشرات الهامة لدراسة ظاهرة حوادث المرور وما ينتج عنها, بحيث أنه من خلال هذا المؤشر نستطيع تقييم حجم الوفيات بالنسبة لحجم الإصابات أي مدي تأثير الوفيات علي الإصابات, ويتم حسابه وفق المعادلة التالية:

$$\text{شدة الخطورة} = \text{عدد القتلى} / \text{عدد الجرحى} \times 100$$

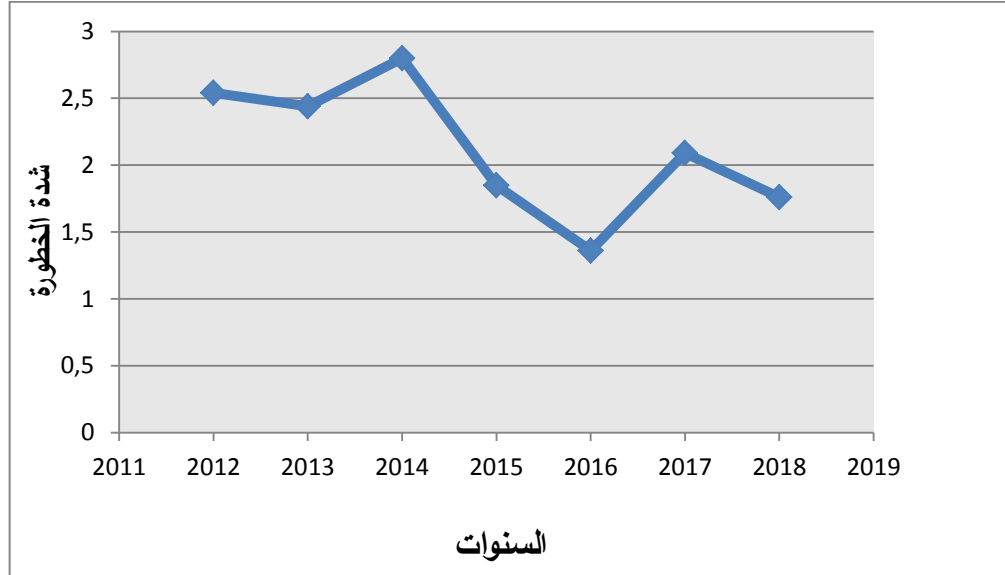
الجدول رقم (05): يوضح تطور شدة خطورة حوادث المرور في ولاية الشلف من 2012م - 2018م

السنوات	عدد الحوادث	الجرحى	القتلى	شدة الخطورة %
2012	1120	1851	47	2.54
2013	1569	2050	50	2.44
2014	1911	2574	72	2.80
2015	2124	2811	52	1.85
2016	1818	2576	35	1.36
2017	1854	2300	48	2.09
2018	1751	2327	41	1.76

المصدر: حساب شخصي لمعطيات الحماية المدنية

من خلال قراءتنا للجدول رقم (05) لاحظنا أن تطور شدة خطورة حوادث المرور لولاية الشلف خلال سبعة سنوات كانت تتراوح ما بين 1 و 2 حالة وفاة في كل 100 إصابة. فكل من سنة 2012م و 2013م و 2014م قدرت شدة الخطورة بـ 2.54 - 2.44 - 2.80 على التوالي أي أنه في كل 100 إصابة هناك حالتين وفاة, لتتخفف في السنتين 2015م و 2016م بـ حالة وفاة في كل 100 إصابة, لكنها تبقى ترتفع وتتنخفض في السنوات الأخيرة, ويمكن القول أن هذا التذبذب الذي يشهده هذا المعدل راجع الي التذبذب في عدد الضحايا من قتلي وجرحي, والمنحني البياني يوضح أكثر.

الشكل رقم (03): منحنى بياني يوضح تطور شدة خطورة حوادث المرور لولاية الشلف من 2012م - 2018م



المصدر: من إعداد الطالب بالاعتماد على معطيات الحماية المدنية

لقد تطرقنا إلى شدة خطورة حوادث المرور وتبين لنا أنها لم تتجاوز 3 حالات وفاة في كل 100 إصابة, إلا أن هذا لا يبين لنا أن حوادث المرور لم تدق ناقوس الخطر, فهي تتزايد وتتناقص ما بين السنوات وفي الفقرة الموالي سنتعرف أكثر علي عدد الحوادث خلال الأشهر.

3/ أصناف حوادث المرور:

3-1- تصنيف حوادث المرور حسب الشهر:

يلقي العديد من الأشخاص مصرعهم من خلال حوادث المرور, فهذه الظاهرة علي طول السنة لم تشهد توقفاً, ففي كل شهر نري نزيف دموي جراء هذي الحوادث, فكم يَئمت وكم أرملت و أبكت, وفيما يلي إحصائيات مديرية الحماية المدنية في كل شهر وخلال 07 سنوات الماضية.

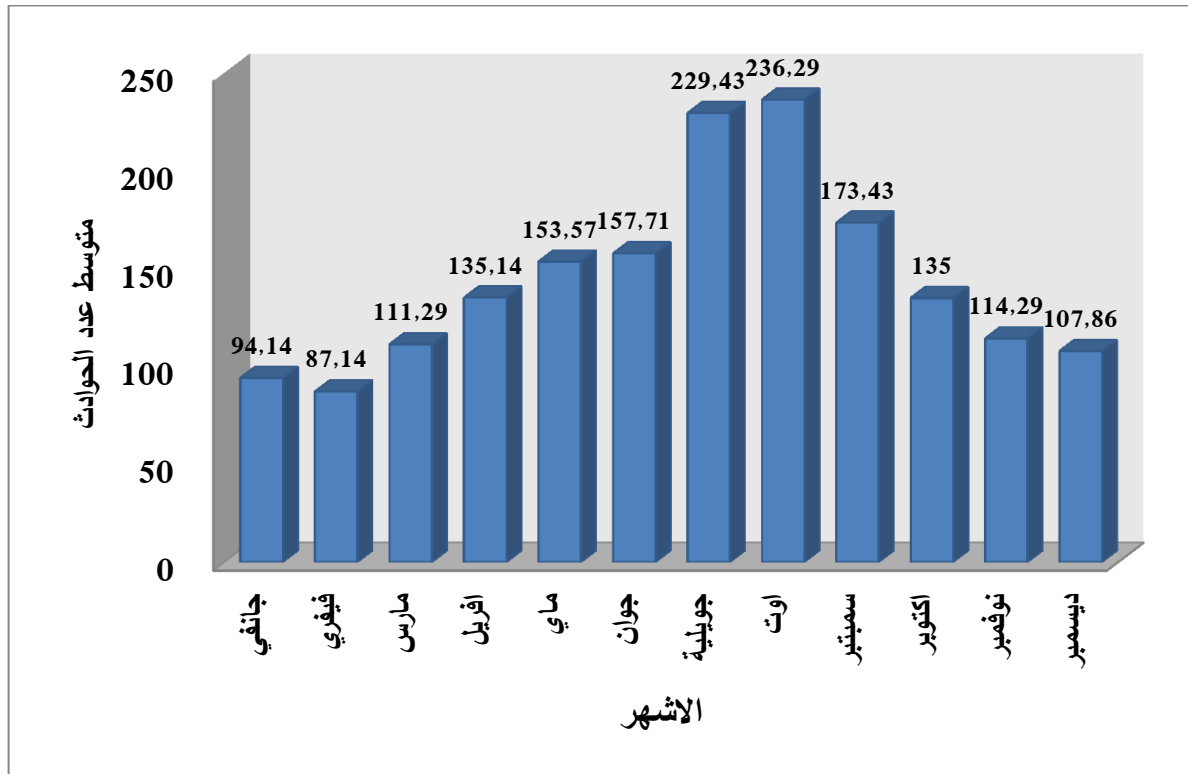
الجدول رقم(06): يوضح تصنيف حوادث المرور حسب الأشهر في ولاية الشلف من 2012م - 2018م.

%	متوسط	السنوات							الأشهر
		2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	
5.43	94.14	105	110	124	113	101	47	59	جانفي
5.02	87.14	91	104	99	101	109	45	61	فيفري
6.41	111.29	123	148	101	138	135	74	60	مارس
7.79	135.14	117	146	131	189	143	119	101	افريل
8.85	153.57	123	159	159	209	198	82	145	ماي
9.09	157.71	184	183	165	159	158	155	100	جون
13.22	229.43	238	235	249	305	244	225	110	جويلية
13.62	236.29	234	239	262	259	266	260	134	اوت
9.99	173.43	164	153	189	214	191	180	123	سمبتمبر
7.78	135.00	131	158	143	152	138	143	80	اكتوبر
6.59	114.29	111	113	96	147	120	128	85	نوفمبر
6.22	107.86	130	106	100	138	108	111	62	ديسمبر
100	1735.29	1751	1854	1818	2124	1911	1569	1120	المجموع

المصدر: مديرية الحماية المدنية لولاية الشلف

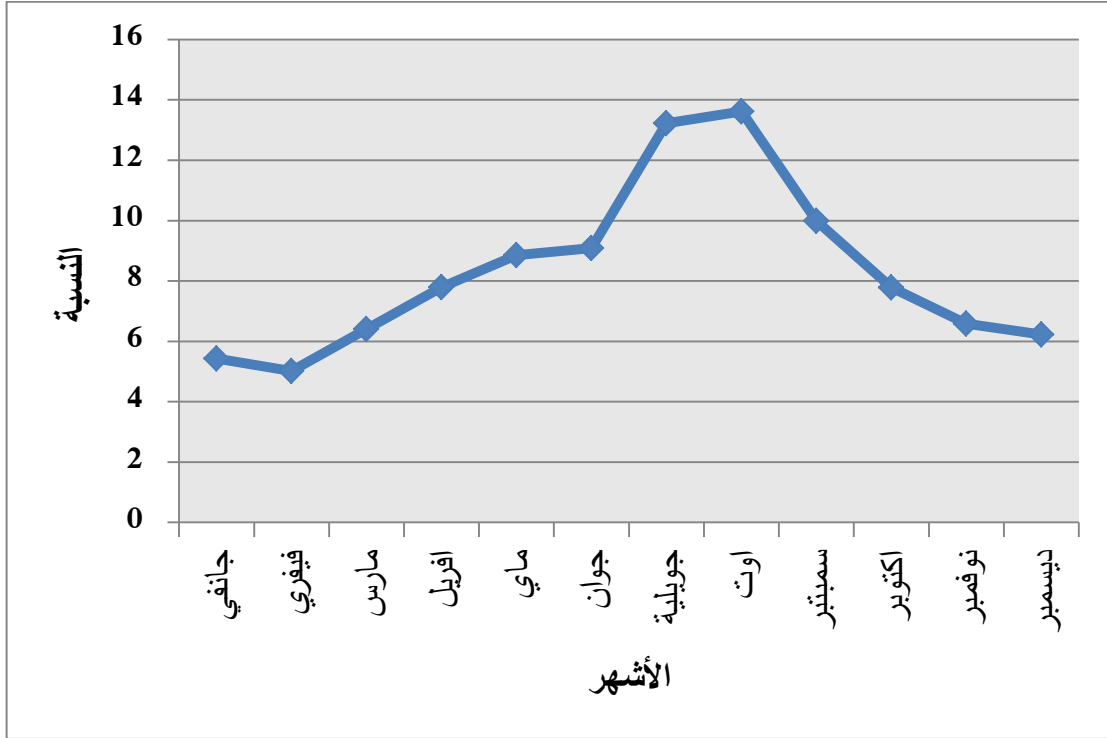
على ضوء الجدول رقم (05) نلاحظ أن متوسط حوادث المرور خلال الأشهر للفترة ما بين 2012م إلى 2018م متذبذبة فقد سجلت أكبر متوسطات حوادث المرور في شهر جويلية بمتوسط 229.43 حادثاً و قدرت نسبته بـ 13.22%، يليه شهر أوت بمتوسط 236.29 حادثاً نسبته 13.62% أما شهر سمبتمبر بمتوسط 173.43 حادثاً نسبته 9.99%. ويرجع هذا الارتفاع الرهيب في هذه الفترة ربما باعتبارها موسم الاصطياف، العطل والأعراس، لتتخفض هذه المتوسطات خلال الفترة الشتوية حيث قدرت في شهر ديسمبر بـ 107.86 حادثاً بنسبة 6.22%، شهر جانفي بـ 94.14 حادثاً بنسبة 5.43% و شهر فيفري بـ 87.14 حادثاً بنسبة 5.02% وهو اصغر متوسط هذا من جهة، أما من جهة أخرى نلاحظ أن عدد حوادث المرور سنة 2012م في معظم الأشهر منخفضة مقارنة مع السنوات الأخرى.

الشكل رقم (04): أعمدة بيانية توضح تطور حوادث المرور حسب الأشهر لولاية الشلف 2012م - 2018م



المصدر: من إعداد الطالب بالاعتماد على معطيات الحماية المدنية

الشكل رقم(05):منحني يوضح نسبة تطور حوادث المرور حسب الأشهر في ولاية الشلف من 2012م - 2018م



المصدر: من إعداد الطالب بالاعتماد على معطيات الحماية المدنية

حصدت الحوادث المرور خلال الأشهر أعداد هائلة من الأرواح وشهدت تذبذبا ما بين الأشهر خلال السنة وما بين السنوات خلال كل شهر, إلا أن هذا راجع للظروف المصاحبة في كل سنة وفي كل شهر وفيما يلي سنتطرق إلي تبسيط هذه المشكلة ومعرفة عدد الحوادث خلا أيام الأسبوع.

3-2- تصنيف حوادث المرور حسب أيام الأسبوع:

أيام الأسبوع هي الأخرى شهدت ارتفاعا في حوادث المرور فقد تجاوزت 100 حادث في اليوم، فهذه الأرقام المرعبة في عدد الضحايا خلقت مشاكل مابين المجتمعات، فأصبح الفرد يخاف من أن يتجول بالسيارة خاصة في أيام نهاية الأسبوع، وذلك لما تسجله من ارتفاع وتزايد في عدد الحوادث والجدول التالي يبين لنا عدد الحوادث خلال أيام الأسبوع.

الجدول رقم (07): يوضح تصنيف حوادث المرور حسب أيام الأسبوع لولاية الشلف من 2012م - 2018م.

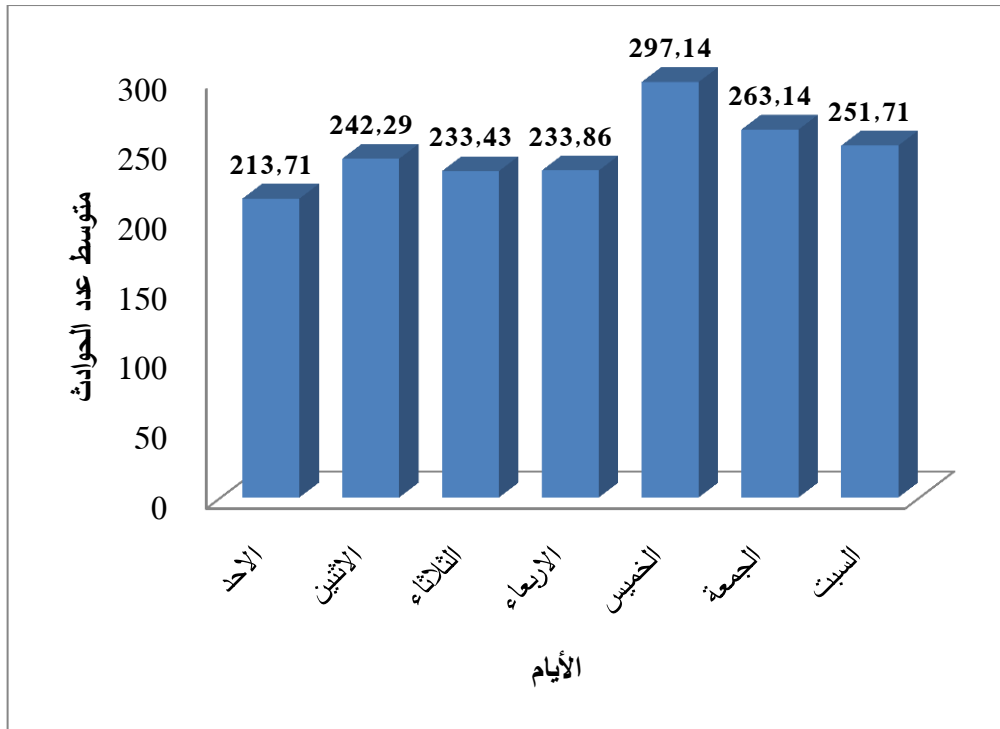
متوسط	السنوات							الأيام
	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	
213.71	227	237	230	258	223	198	123	الأحد
242.29	251	254	267	284	256	221	163	الاثنين
233.43	218	252	253	325	239	213	134	الثلاثاء
233.86	249	264	256	274	243	204	147	الأربعاء
297.14	272	340	298	367	361	255	187	الخميس
263.14	266	256	258	284	343	242	193	الجمعة
251.71	268	251	256	332	246	236	173	السبت
1735.29	1751	1854	1818	2124	1911	1569	1120	المجموع

المصدر: مديرية الحماية المدنية لولاية الشلف

من الجدول رقم (06) نلاحظ أن متوسطات حوادث المرور ارتفعت بشكل ملحوظ في أواخر أيام الأسبوع وخاصة يوم الخميس فقد سجل به أكبر متوسط والذي قدر بـ 297.14 حادث بنسبة 17.12% ثم يليه يوم الجمعة بمتوسط 263.14 حادث بنسبة 15.16% ويوم السبت بمتوسط 251.14 حادث بنسبة 14.51%، وهذا الارتفاع يمكن أن يكون بسبب اعتبار هذه الأيام أيام عطلة أين تكثر الحركة بنسبة كبيرة لدي الأفراد، أما الأيام المتبقية فلاحظنا أنها متقاربة من بعضها البعض فيوم الأحد سجل به أقل متوسط بـ 213.71 حادث أي بنسبة 12.32% ويوم الاثنين بمتوسط 242.29 حادث بنسبة 13.96% أما

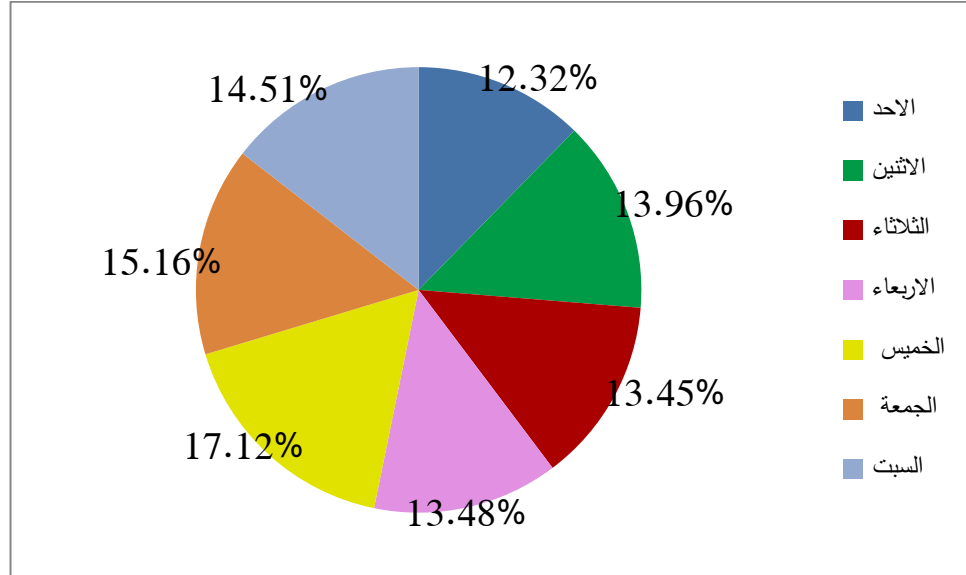
يومي الثلاثاء والاربعاء فقط سجلت بهما تقريبا نفس المتوسط ب 233.43 حادث و 233.86 حادث هذا من جهة, ومن جهة اخري لاحظنا أن سنة 2015م سجلت به أكبر عدد في حوادث المرور خلال أيام الأسبوع.

الشكل رقم (06):أعمدة بيانية توضح تطور حوادث المرور خلال أيام الأسبوع لولاية الشلف 2012م - 2018م.



المصدر: من إعداد الطالب بالاعتماد على معطيات الحماية المدنية

الشكل رقم(07): منحني يبين الأهمية النسبية لتطور حوادث المرور حسب أيام الأسبوع في ولاية الشلف من 2012م - 2018م



المصدر: من إعداد الطالب بالاعتماد على معطيات الحماية المدنية

لا يسعنا إلا القول أن حوادث المرور مشكلة إنسانية لا مفر لها فكلما تعمقنا في دراستها نري أنها تزداد سوءا يوما بعد يوم وفي الفقرة الموالية سنتطرق إلى دراستها حسب التوقيت الأسبوعي.

3-3- تصنيف حوادث المرور حسب التوقيت الأسبوعي:

في كل: سنة-شهر-يوم-ساعة نشهد العديد من الحوادث التي خلقت الرعب في نفوس المجتمعات, فمع ارتفاعها المستمر أطلق عليها إسم إرهاب الطرقات, وهذا ما أعلنت عليه إحصائيات مديرية الحماية المدنية.

الجدول رقم (08): يوضح تصنيف حوادث المرور حسب التوقيت الزمني في ولاية الشلف من 2012م - 2018م

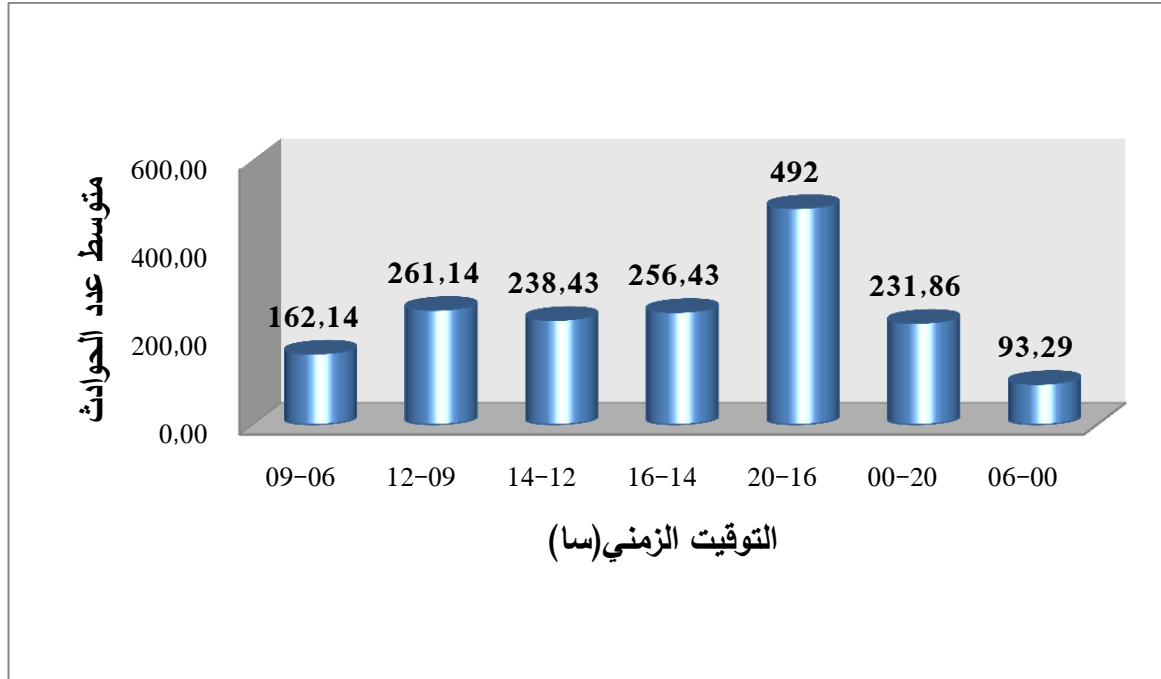
التوقيت الزمني(سا)	السنوات								متوسط عدد	%
	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012			
09-06	138	127	196	172	167	151	184	162.14	9.34	
12-09	146	246	235	296	282	326	297	261.14	15.05	
14-12	138	285	268	230	248	253	247	238.43	13.74	
16-14	179	225	285	287	269	290	260	256.43	14.78	
20-16	316	359	551	793	493	501	431	492.00	28.35	
00-20	134	253	283	228	252	243	230	231.86	13.36	
06-00	69	74	93	118	107	90	102	93.29	5.38	
المجموع	1120	1569	1911	2124	1818	1854	1751	1735.29	100	

المصدر: مديرية الحماية المدنية لولاية الشلف

نري من خلال الجدول رقم (07) ان متوسطات عدد الحوادث مرتفع بشكل رهيب في الفترة (16- 20) ويسجل اكبر متوسط بـ492 حادث بنسبة 28.35% ويرجع هذا الارتفاع ربما تزامنا مع انتهاء وقت العمل وكثرة الحركة والازدحام في الطريق, أما في الفترة الصباحية فقد سجل اكبر متوسط بها في الفترة (09 - 12) والتي قدرت بـ261.14 حادث بنسبة 15.05%, أما اضعف متوسط لحوادث المرور فقد سجل في الفترة (00 - 06) بسبب نقص الحركة المرورية بمتوسط 93.29 حادث ونسبة قدرت بـ 5.38% هذا من جهة, ومن جهة أخرى نلاحظ انه خلال 7 سنوات سجلت اكبر القيم لحوادث المرور في

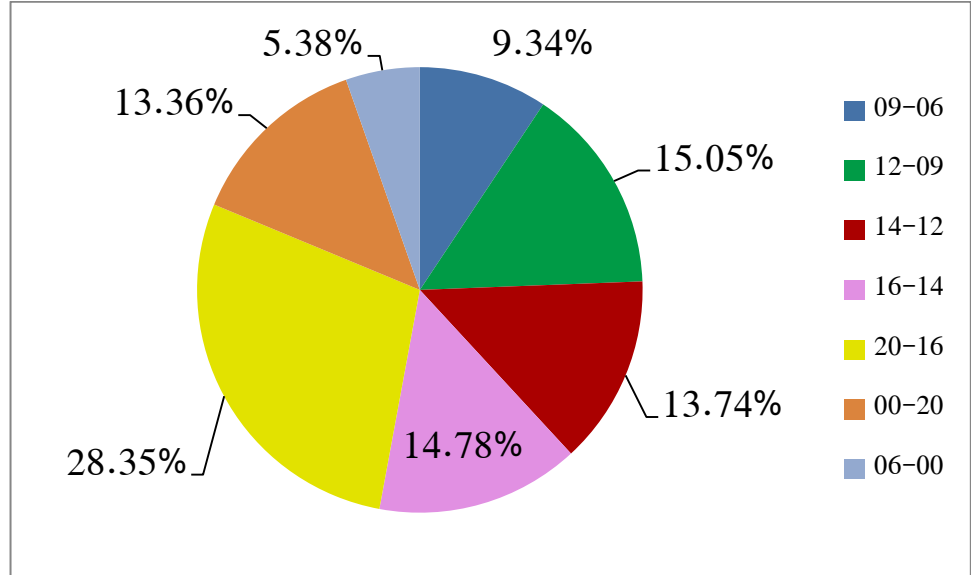
الفترة (16 - 20) واضعف القيم في الفترة (00 - 06), وانخفاض لعدد الحوادث سنة 2012م في جميع الأوقات.

الشكل رقم (08): منحنى بياني تطور حوادث المرور حسب التوقيت الزمني في ولاية الشلف 2012م - 2018م



المصدر: من إعداد الطالب بالاعتماد على معطيات الحماية المدنية

الشكل رقم(09): منحني بياني يبين الأهمية النسبة لتطور حوادث المرور حسب التوقيت الزمني في ولاية الشلف من 2012م -2018م



المصدر: من إعداد الطالب بالاعتماد على معطيات الحماية المدنية

3-4- تصنيف حسب فئة الجنس:

إذا كان هناك تعريف حرفي ودقيق لحوادث المرور فهو يشمل كلمة واحدة وهي الفاجعة, نظرا لعشوائيتها التي لا تستثني أحد, من الطفل الصغير إلى الشيخ الطاعن في السن, فهي لا ترحم أحد مهما كان جنسه أو عمره والجدول التالي يبين عدد الضحايا (رجال -نساء- أطفال).

الجدول رقم (09): توزيع ضحايا الجرحى والقتلى حسب فئة الجنس في ولاية الشلف من 2012م - 2018م

القتلي						الجرحى						السنوات
%	اطفال	%	نساء	%	رجال	%	اطفال	%	نساء	%	رجال	
17.02	8	17.02	8	65.96	31	11.45	212	16.32	302	72.23	1337	2012
16	8	24	12	60	30	12.68	260	17.51	359	69.71	1429	2013
18.06	13	8.33	6	73.61	53	14.96	385	18.76	483	66.28	1706	2014
19.23	10	5.77	3	75	39	16.4	461	17.72	498	65.88	1852	2015
20	7	8.57	3	71.43	25	16.26	414	18.87	486	65.06	1676	2016
16.66	8	10.42	5	72.92	35	16.39	377	17.83	410	65.78	1513	2017
19.51	8	12.2	5	68.29	28	16.59	386	15.73	366	67.68	1575	2018

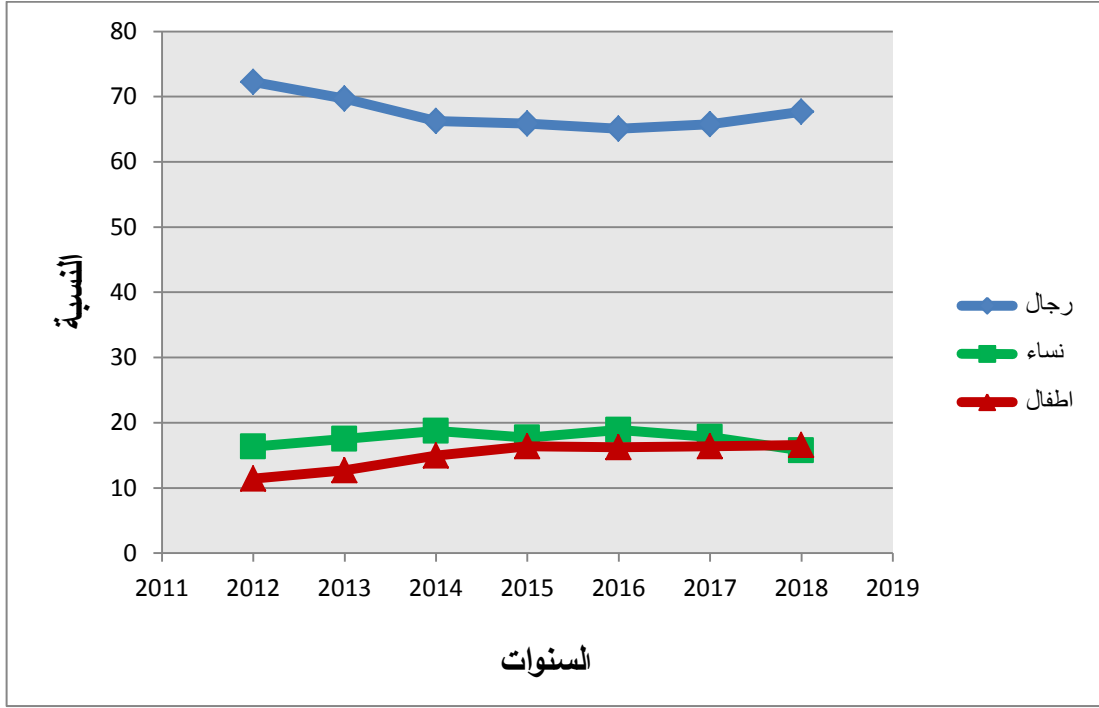
المصدر: حساب شخصي لمعطيات الحماية المدنية

من خلال الجدول رقم (09) الذي يمثل توزيع ضحايا الجرحى والقتلى لولاية الشلف نلاحظ أن معظم الضحايا هم رجال وهذا لطبيعة النشاط الممارس من طرفهم وهم أكثر عرضة للحوادث المرورية من النساء والأطفال, كما يمكن إرجاع نسبة ضعف ضحايا النساء الي كون المرأة أكثر احتياطا والتزاما بالقواعد المرورية.

1/فيما يخص عدد الجرحى نلاحظ أنها في وتيرة متزايدة من سنة 2012م الي سنة 2015م, فقد سجلت سنة 2012م اقل قيمة لعدد الجرحى حسب فئة الجنس بحيث أن عدد جرحى الرجال 1337 بنسبة 72.23% جريح والنساء 302 بنسبة 16.32% جريح والأطفال 212 بنسبة 11.45%, لترتفع تدريجيا وتسجل سنة 2015م اعلي قيمة خلال 7 سنوات فوصل عدد جرحى الرجال الي 1852 بنسبة 65.88% جريح والنساء 498 بنسبة 16.4% جريح والأطفال 461 بنسبة 16.4% جريح لكنها تتناقص في السنوات الأخيرة, ففي سنة 2018م سجل عدد جرحى الرجال 1513 بنسبة 67.68% جريح والنساء 366 بنسبة 15.73% جريح والأطفال 386 بنسبة 16.59%.

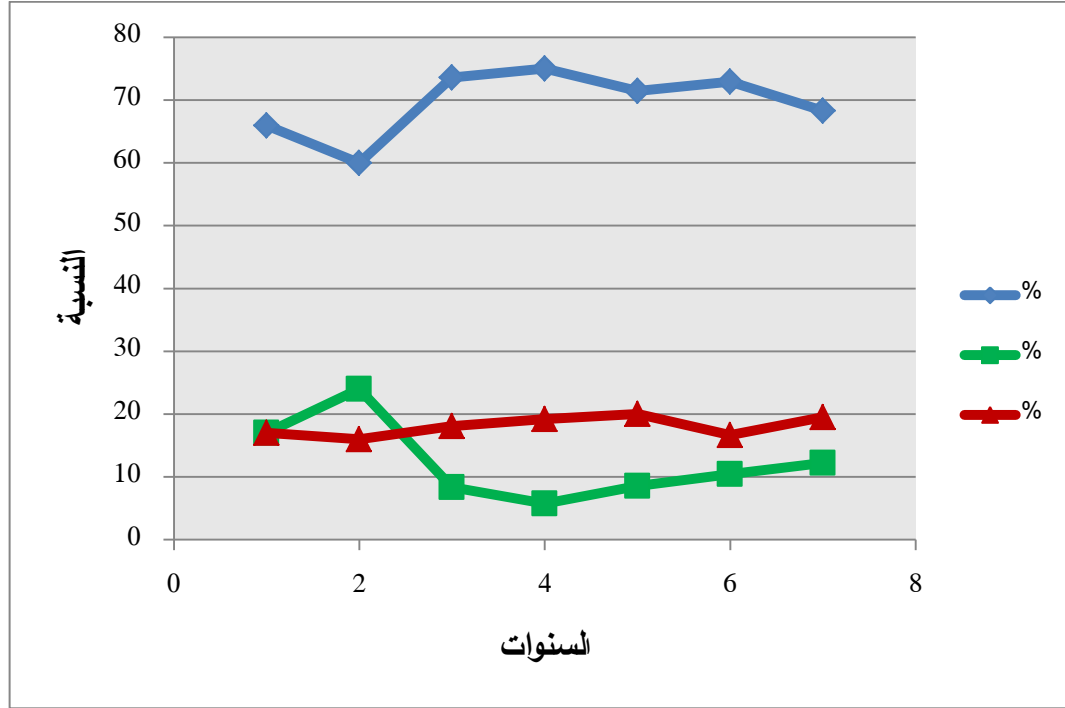
2/أما فيما يخص ضحايا القتلى نري أنها متذبذبة خلال 7 سنوات فأعلى قيمة لدي الرجال سجلت سنة 2014م بـ 53 قتيل بنسبة 73.61% وكذلك الأطفال بـ 13 قتيل بنسبة 18.06% لكن عند النساء سجلت اعلي قيمة سنة 2013م بـ 12 قتيل بنسبة 24%, كما لاحظنا أن عدد قتلي الأطفال مرتفع علي عدد قتلي النساء وذلك ابتداءا من سنة 2014م بعدما سجلت لدي النساء 6 قتلي بنسبة 8.33% مقارنة مع عدد قتلي الأطفال والذي بلغ 13 قتيل, وهذا الارتفاع يمكن إرجاعه الي عدم اللامبالاة من طرف الأطفال لقوانين المرور وعدم وجود الكفاءة لدي البعض منهم في السياقة.

الشكل رقم (10): منحنى بياني يمثل نسبة ضحايا الجرحى حسب فئة الجنس في ولاية الشلف من 2012م - 2018م



المصدر: من إعداد الطالب بالاعتماد على معطيات الحماية المدنية

الشكل رقم (11): منحنى بياني يمثل نسبة ضحايا القتلى لولاية الشلف من 2012م - 2018م



المصدر: من إعداد الطالب بالاعتماد على معطيات الحماية المدنية

يزداد سقوط عدد الضحايا في كل يوم وتقريبا كل ساعة, فالمجتمع يفقد أفرادَه جِراء هذه الظاهرة التي أصبحت تهدد البشرية إلا أن الإصابات وطريقة الموت تختلف باختلاف نوع الحادث والنص الموالي بين أكثر أنواع الحوادث.

3-5- تصنيف حسب أنواع الحوادث:

تختلف الحوادث المرورية باختلاف الظروف المصاحبة لها, ربما هذه الظروف تتعلق بسوء الطريق أو تقلبات في الأحوال الجوية أو خلل في المركبات, إلا أنها مهما كانت الظروف فحوادث المرور تخلف الضحايا من جرحي وقتلي والجدول الآتي يبين أنواع الحوادث.

الجدول رقم (10): توزيع الضحايا حسب أنواع الحوادث في ولاية الشلف من 2012م الى 2018م

السنوات	ضحايا مصدومين بالمركبات	%	ضحايا تصادم المركبات	%	ضحايا انقلاب المركبات	%	ضحايا مصدومة بالقطار	%	ضحايا حوادث اخرى	%	المجموع
2012	170	8.96	1199	63.17	520	27.4			9	0.47	1898
2013	208	9.9	1222	58.19	665	31.7	2	0.09	3	0.14	2100
2014	245	9.26	1451	54.84	938	35.5	8	0.3	4	0.15	2646
2015	279	9.75	1510	52.74	1065	37.2	2	0.06	7	0.24	2863
2016	238	9.12	1403	53.73	969	37.1			1	0.04	2611
2017	257	10.9	1225	52.15	865	36.8	1	0.04	1	0.04	2349
2018	252	10.6	1317	55.57	792	33.4	6	0.25	3	0.13	2370

المصدر: حساب شخصي لمعطيات الحماية المدنية

من خلال الجدول رقم (10) الذي يمثل توزيع الضحايا حسب أنواع الحوادث نلاحظ أن أعلى القيم خلال 7 سنوات سجلت جراء تصادم المركبات, كما لاحظنا أن ضحايا إنقلاب المركبات هي الأخرى سجلت ارتفاعا ملحوظ خلال هذه الفترة, أما بقية الضحايا الأخرى لم تتجاوز 10 ضحايا. فعدد الضحايا حسب أنواع الحوادث المتعلقة بالمركبات سجل ارتفاعا في السنوات الأولى, فقد سجلت أقل القيم سنة 2012م والتي قدرت بـ:

- 170 ضحايا مصدومين بالمركبات بنسبة 8.96%.
- 1199 ضحايا تصادم المركبات بنسبة 63.17%.
- 520 ضحايا انقلاب المركبات بنسبة 27.4%.

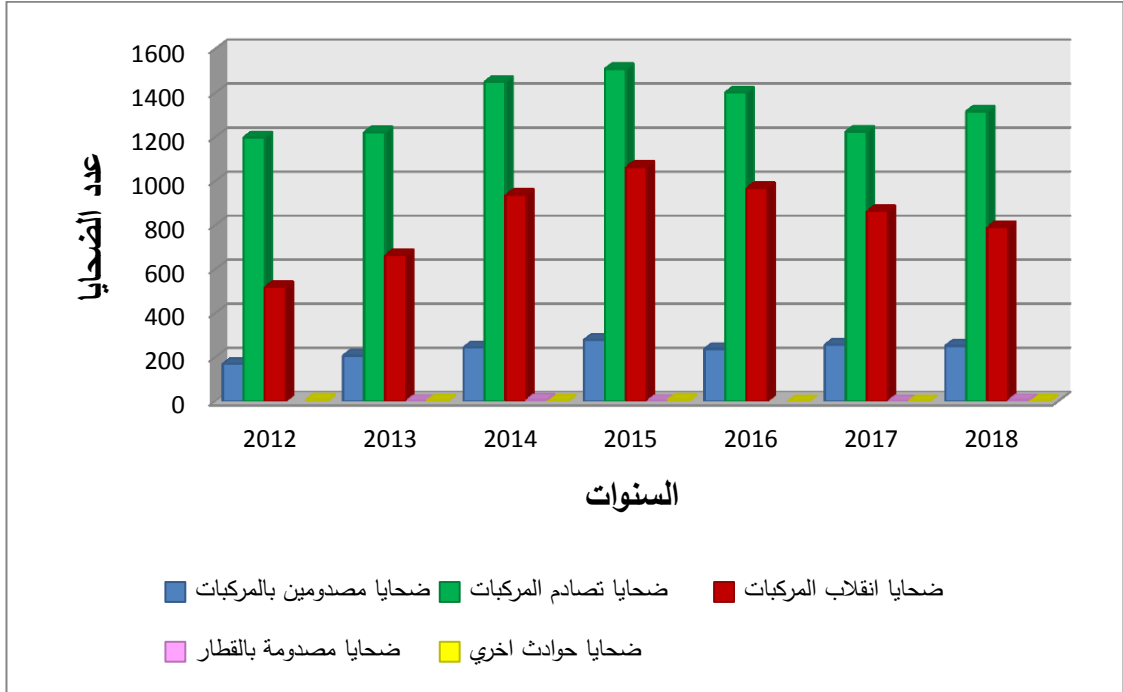
لترتفع هذه الأخيرة سنة 2015م والتي سجلت أعلى القيم بها و قدرت بـ:

- 279 ضحايا مصدومين بالمركبات بنسبة 9.75%.
- 1510 ضحايا تصادم المركبات بنسبة 52.74%.
- 1065 ضحايا انقلاب المركبات بنسبة 37.2%.

ويمكن إرجاع هذا الارتفاع لعدم احترام مسافة الأمان والتجاوزات الخطيرة و السرعة المفرطة من طرف السائق وكذلك الطرقات المتضررة, لكن في السنوات الأخيرة بدأت تتناقص بعد هذا الإرتفاع الرهيب وربما هذا النقص في عدد الضحايا يرجع الى زيادة الوعي لدي السائق وكثرة الحملات التحسيسية وفرض قوانين صارمة من طرف الدول لتسجل هذه الأخيرة سنة 2018م قيم متوسطة مقارنة مع سنة 2015م وبلغت :

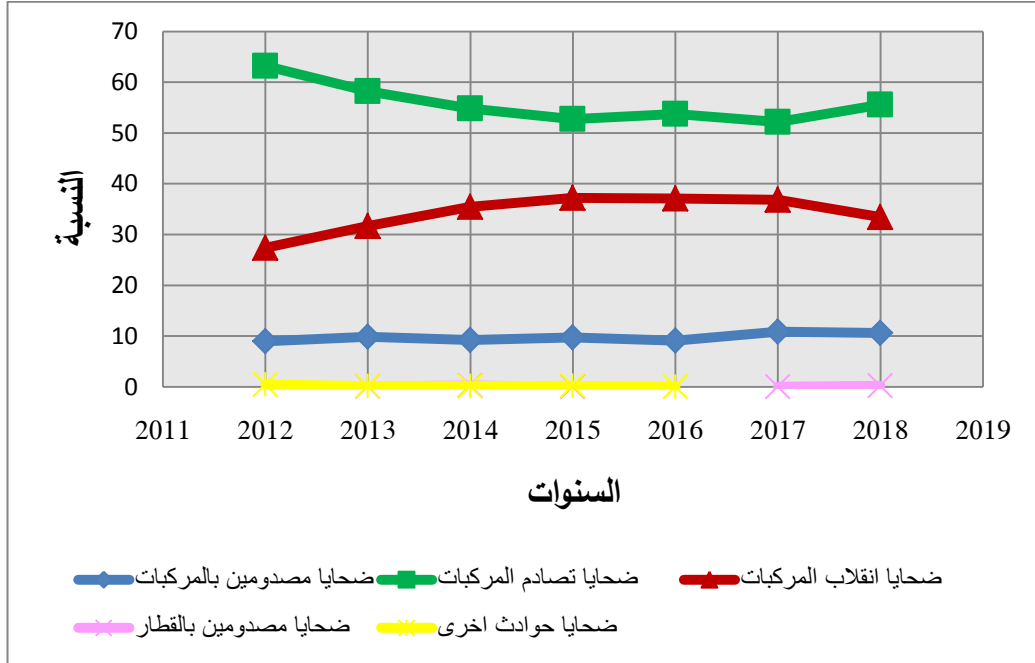
- 252 ضحايا مصدومين بالمركبات بنسبة 10.6%.
- 1317 ضحايا تصادم المركبات بنسبة 55.57%.
- 792 ضحايا انقلاب المركبات بنسبة 33.4%.

الشكل رقم (12): رسم بياني يبين توزيع الضحايا حسب انواع الحوادث في ولاية الشلف من 2012م - 2018م



المصدر: من إعداد الطالب بالاعتماد على معطيات الحماية المدنية

الشكل رقم (13): منحنى بياني يمثل تطور نسب الضحايا حسب انواع الحوادث لولاية الشلف من 2012م-2018م



المصدر: من إعداد الطالب بالاعتماد على معطيات الحماية المدنية

مهما كان نوع الحادث ومهما كان عدد الضحايا أكبر أو أقل، فإن هذه الحوادث تخلف العديد من الخسائر البشرية والمادية وتلحق أضرار علي المجتمع بصفة عامة والفرد بصفة خاصة والفقرة الموائية سننتظر الى إجمالي عدد الخسائر التي تخلفها هذه الفاجعة.

3-6- تصنيف حسب الخسائر:

تعتبر حوادث المرور من أبرز المشكلات التي تعيق التطور والتنمية في المجتمعات وذلك لما يترتب عليها من خسائر بشرية ومادية، وتوضح هذه المشكلة بشكل حاد وملحوس من خلال دراستنا لإحصائيات مديرية الحماية المدنية للخسائر الناتجة عن هذه المشكلة.

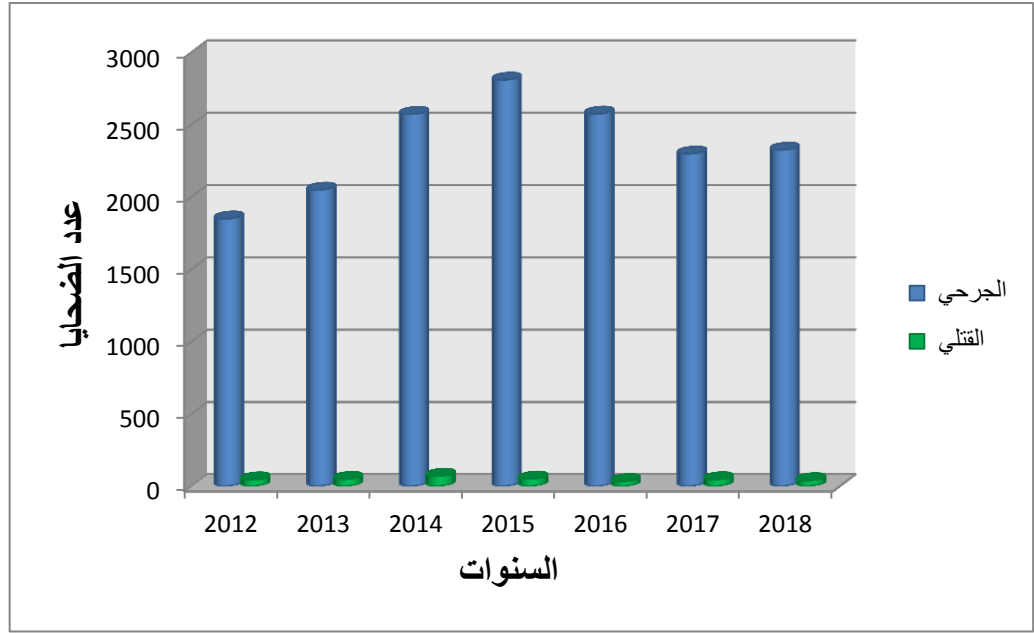
الجدول رقم (11): يبين الخسائر البشرية الناجمة عن حوادث المرور في ولاية الشلف من 2012م - 2018م .

المجموع	الخسائر البشرية				السنوات
	%	القتلى	%	الجرحي	
1898	2.47	47	97.52	1851	2012
2100	2.38	50	97.61	2050	2013
2646	2.72	72	97.72	2574	2014
2863	1.81	52	98.18	2811	2015
2611	1.34	35	98.65	2576	2016
2348	2.02	48	97.95	2300	2017
2368	1.73	41	98.26	2327	2018

المصدر: حساب شخصي لمعطيات الحماية المدنية

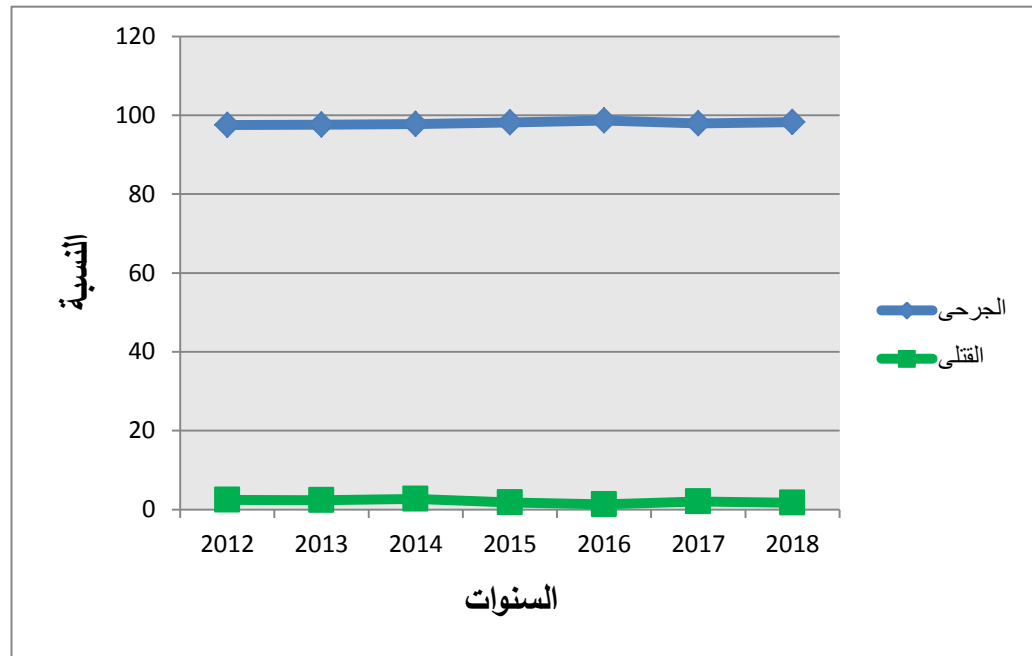
من خلال قراءتنا للجدول رقم (11) نلاحظ أن الخسائر البشرية في تزايد مستمر من سنة 2012م بـ 1898 ضحية حتى سنة 2015م بـ 2863 ضحية، لتتخفف هذه الخسائر في سنة 2016م بـ 2611 ضحية لتأخذ مرحلة الاستقرار في السنوات الأخيرة هذا من جهة، وفي المقابل يتبين لنا أن عدد الجرحى هي الأخرى سجلت ارتفاعا مقارنة مع عدد القتلى، فقد سجلت سنة 2016م أقل عدد في ضحايا القتلى وبلغت 35 قتيل أما عدد الجرحى بلغ 2576 جريح بعدما سجلت سنة 2015 اعلي قيمة بـ 2811 جريح. واطرف قيمة لعدد الجري سجلت سنة 2012م بـ 1851 جريح.

الشكل رقم (14): منحني بياني يبين عدد الخسائر البشرية في ولاية الشلف من 2012م -2018م



المصدر: من إعداد الطالب بالاعتماد على معطيات الحماية المدنية

الشكل رقم (15): منحني بياني يبين نسبة الخسائر البشرية في ولاية الشلف من 2012م -2018م



المصدر: من إعداد الطالب بالاعتماد على معطيات الحماية المدنية

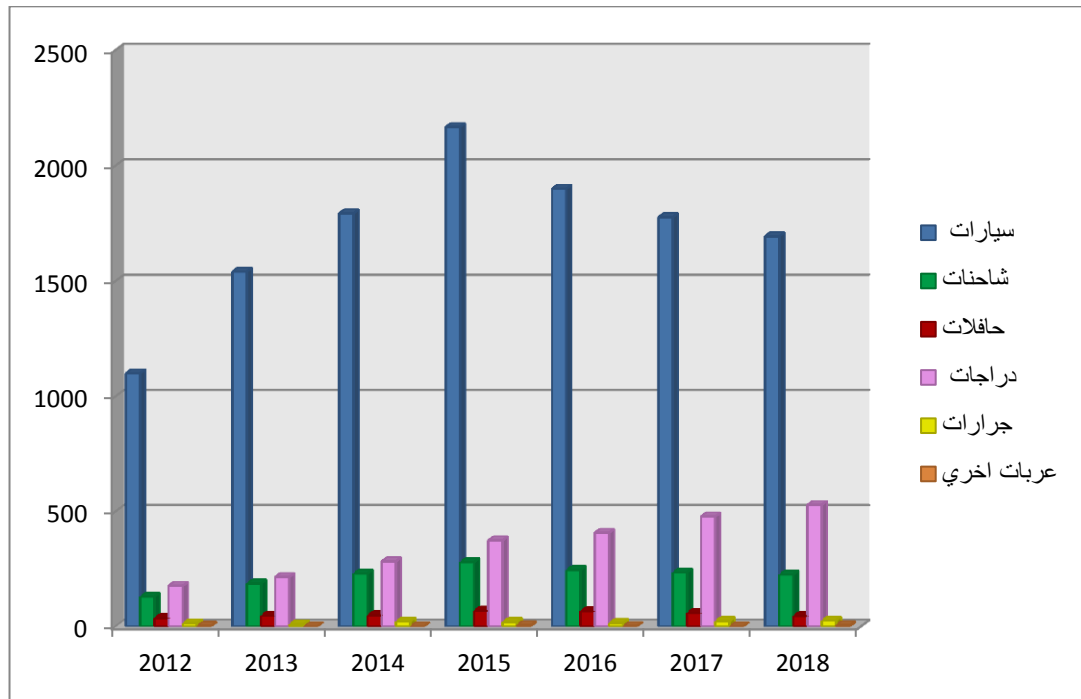
الجدول رقم (12): الخسائر المادية الناجمة عن حوادث المرور في ولاية الشلف من 2012م-2018م.

المجموع	الخسائر المادية												السنوات
	%	عربات اخري	%	جرارات	%	دراجات	%	حافلات	%	شاحنات	%	سيارات	
1461	0.2	3	0.95	14	12.11	177	2.53	37	8.89	130	75.29	1100	2012
2001	0.04	1	0.49	10	10.74	215	2.34	47	9.34	187	77.01	1541	2013
2378	0.04	1	0.92	22	11.9	283	2.06	49	9.67	230	75.39	1793	2014
2916	0.2	6	0.68	20	12.82	374	2.36	69	9.96	280	74.31	2167	2015
2637	0.07	2	0.56	15	15.43	407	2.54	67	9.32	246	72.05	1900	2016
2574	0.03	1	0.93	24	18.57	478	2.29	59	9.12	235	69.03	1777	2017
2526	0.23	6	1.02	26	20.9	528	1.82	46	8.94	226	67.06	1694	2018

من خلال الجدول رقم (12) نرى أن الخسائر المادية سجلت هي الأخرى تزايد مستمر من سنة 2012م الى سنة 2015م، أما فيما يخص نوعية الخسائر فهي متذبذبة خلال السنوات إلا خسائر الدراجات فقد شهدت ارتفاعا رهيب من 177 بنسبة 12.11 سنة 2012م الى 528 بنسبة 20.6 سنة 2018م.

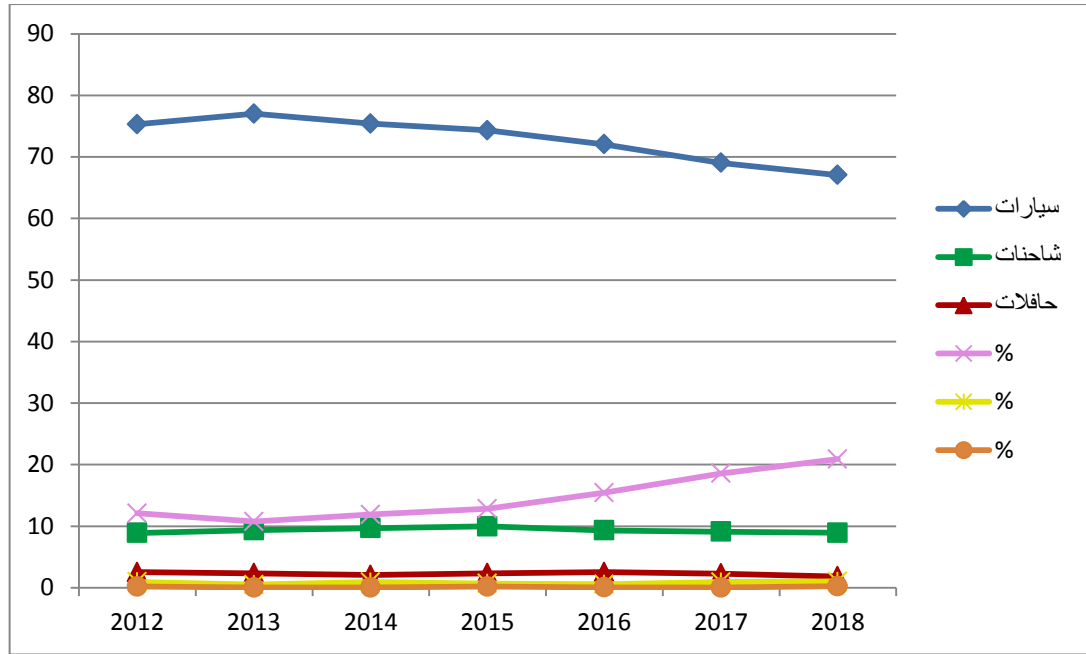
كذلك الخسائر المادية التي تخص السيارات فهي في المرتبة الاولى وهي تفوق 1000 سيارة في العام، على غرار خسائر الحافلات والجرارات التي سجلت اقل القيم.

الشكل رقم (16): رسم بياني لتوزيع الخسائر المادية في ولاية الشلف من 2012م - 2018م



المصدر: من إعداد الطالب بالاعتماد على معطيات الحماية المدنية

الشكل (17): منحي بياني يمثل الخسائر المادية في ولاية الشلف من 2012م-2018م



المصدر: من إعداد الطالب بالاعتماد على معطيات الحماية المدنية

إن حوادث المرور سجلت خسائر بشرية ومادية في ولاية الشلف بأعداد مرتفعة، وهذه الخسائر لم تأتي صدفة بل كانت متعلقة بثلاث عناصر مسببة للحوادث المرورية والجدول الآتي يبين لنا العنصر الأول في حوادث المرور.

4) الأسباب الرئيسية لحوادث المرور:

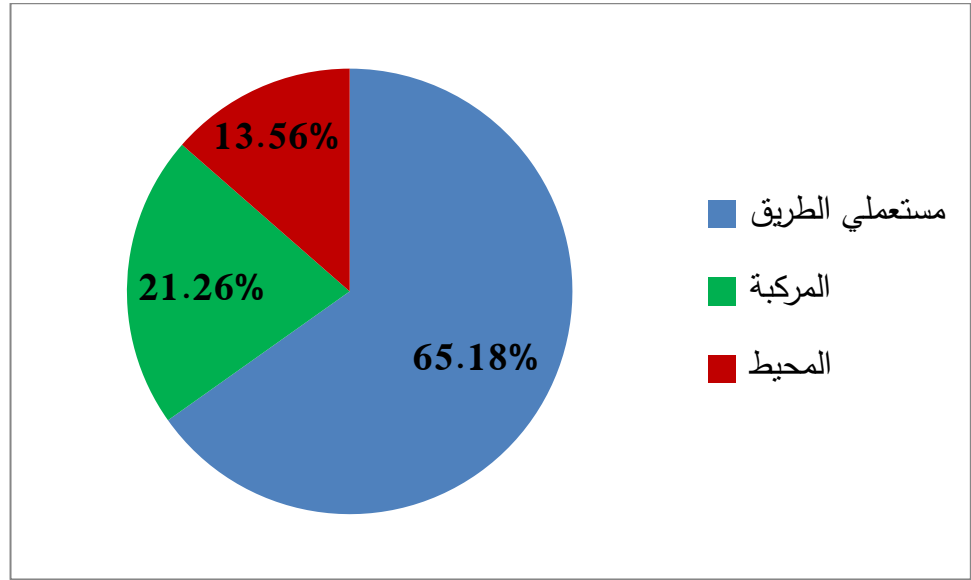
الجدول رقم (13): يبين الأسباب الرئيسية لحوادث المرور في ولاية الشلف من 2012م - 2018م.

المجموع	%	المحيط	%	المركبة	%	مستعملي الطريق	
1120	13.04	146	23.04	258	63.66	713	2012
1569	15.81	248	25.11	394	59.08	927	2013
1911	13.45	257	21.09	403	65.46	1251	2014
2124	12.62	268	19.73	419	67.66	1437	2015
1818	16.34	297	20.85	379	62.82	1142	2016
1854	14.13	262	19.09	354	66.77	1238	2017
1751	9.65	169	21.47	376	69.05	1209	2018
12147	13.56	1647	21.26	2583	65.18	7917	المجموع

المصدر: حساب شخصي لمعطيات مديرية الحماية المدنية

من خلال معطيات الجدول السابق نرى بأن العنصر البشري هو المسبب الرئيسي لحوادث المرور في ولاية الشلف خلال 07 سنوات بنسبة قدرت بـ 65.18% وهذا الارتفاع راجع الى عدة أسباب من بينها السرعة المفرطة- التجاوزات الخطيرة - فقدان السيطرة- عدم احترام القوانين المرورية، أما النسبة الباقية فقد توزعت كالتالي: (21.26%) حالة المركبة ربما بسبب انعدام المكابح أو الزيادة في الحمولة و(13.56%) تعود للمحيط ويمكن الإشارة الى حالة الطريق والأحوال الجوية، كما لاحظنا أن حوادث المرور ترتفع ارتفاعا رهيبا من سنة 2012م الي سنة 2015م لكنها تتخفف و تأخذ مرحلة الاستقرار في السنوات الأخيرة.

الشكل رقم(18): منحنى بياني بين الأهمية النسبة لحوادث المرور خلال 07 سنوات من 2012 الى 2018م.



خلاصة الفصل:

نستنتج أن مشكلة الحوادث المرورية في ولاية الشلف تحتاج لوقفة جادة من طرف كل الجهات المعنية, وذلك للحد من تصاعدها ولتحقيق ذلك لابد من وضع إستراتيجية وطنية محكمة لها أهداف محددة ويتم تنفيذها حسب خطة زمنية محددة لمعالجة هذي الظاهرة التي تشكل تحديا علي كافة المستويات, وتلحق الأضرار بكل الإمكانيات البشرية والمادية.

توصيات ومقترحات:

1. القيام بصيانة دورية للطرق والشوارع, كما لا بد من إنشاء هذه الطرق طبقا للمعايير العالمية.
2. دراسة المواقع التي تكثر فيها الحوادث ومحاولة تحليلها, لمعرفة الأخطاء التصميمية, مع مراعاة عنصر الضوء والرؤية.
3. القيام بفحص فني دوري للسيارات للتأكد من مدي صلاحيتها.
4. التشديد علي استخدام حزام الأمان وعدم استخدام الهاتف أثناء القيادة وفرض عقوبات صارمة في حق المخالفين.
5. ضرورة تكثيف الحملات التفتيشية على مدار الساعة علي مستوي الطرقات.
6. تطوير الخدمات الإسعافية والطبية الطارئة مما يضمن وصول المصاب إلي مركز الطوارئ بأسرع وقت ممكن.
7. تطبيق العقوبات علي مخالفين القوانين المرورية ومحاسبة من يكرر المخالفة.
8. تقييد أفراد المجتمع بأنظمة وقوانين المرور.
9. تخصيص ميزانية سنوية من أجل دعم المراكز البحثية التي تقوم بدراسة السلامة المرورية.
10. إجراء المزيد من الدراسات لمعرفة مختلف المتغيرات المتعلقة بالحوادث المرورية للاستفادة منها في إيجاد أفضل الوسائل العلمية للحد منها.
11. تكثيف الحملات التحسيسية والتوعوية وتوضيح أبعاد هذه الظاهرة.
12. تخصيص بعض المناطق لحركة المشاة, ومنع السيارات من الدخول لها.

الخاتمة:

يلجأ الإنسان دائما إلى ابتكار واكتشاف اختراعات يحسب نفسه أنها تجعله أكثر سعادة, وهذا بالضبط ما حدث معه عند اختراع وسائل النقل, غير أن هذه الوسائل لها ميزات ايجابية وأخرى سلبية, ولكن في موضوعنا تطرقنا الى جو الميزات السلبية, والمتمثلة في حوادث المرور التي أصبحت آفة اجتماعية.

فمن خلال هذه الدراسة حاولنا توضيح ظاهرة حوادث المرور في ولاية الشلف والتي هي في تطور مستمر حيث قمنا بتحليل المعطيات التي تحصلنا عليها من طرف المصالح المعنية وبالأخص من مديرية الحماية المدنية, واستخراج بعض الاستنتاجات التي من شأنها تبسيط هذه الظاهرة, حيث تبين لنا أن حوادث المرور في ولاية الشلف تسجل ارتفاع مستمر في الحوادث المرورية وبوتيرة متزايدة خلال 07 سنوات الماضية, بحيث قدر عدد الحوادث في سنة 2012م ب 1120 حادث بضحايا 1851 جريح و 47 قتيل ليرتفع عدد الحوادث سنة 2015م ليصل الى 2124 حادث الذي تسبب في 2811 جريح و 52 قتيل, لتتخفض من جديد سنة 2018م وتسجل 1751 حادث, كما استنتجنا أن:

- ✓ الأشهر التي تكثر فيها حوادث المرور هي شهر جويلية -أوت- سمبتمبر باعتبار هذه الفترة موسم العطل والاصطياف والأعراس.
- ✓ توزيع حوادث المرور حسب الأيام سجلت ارتفاعا مع آخر أيام الأسبوع.
- ✓ الفترة الزمنية التي تسجل أكبر القيم في عدد الحوادث في الفترة المسائية من (16سا- 20سا) بنسبة 28.35% وأضعف القيم في الفترة من (00سا-06سا) بنسبة 5.38%.
- ✓ الجنس الذكري هو الأكثر عرضة لحوادث المرور مقارنة بالجنس الأنثوية وهذا نظرا لطبيعة النشاط الممارس من طرف الذكور.
- ✓ ضحايا تصادم المركبات تسجل ارتفاعا رهيب خلا 07 سنوات الماضية بسبب التجاوزات الخطيرة وعدم احترام مسافة الأمان.
- ✓ حوادث المرور تسجل تفاقم هائل علي مستوى الخسائر البشرية والمادية.
- ✓ كما لاحظنا أن عدد الحوادث ترتفع بسرعة كبير من سنة 2012م الي 2015م لكنها تبدأ تتناقص في السنوات الأخيرة و ولكن بنسبة ضئيلة جدا.

✓ العنصر البشري ليس هو المتسبب الوحيد في حوادث المرور بل يوجد أسباب أخرى متعلقة بالمركبة والمحيط.

فهذا الانتشار الواسع للحوادث المرورية وتزايدها السريع يتحمله كل المصالح المعنية, وبما فيها المواطن فمهمة معالجة الحوادث المرورية ووضع أفضل الحلول لها هي من المهام الصعبة والمعقدة التي لا يمكن معالجتها بالارتياح والتمني. بل لابد أن ترصد لها الطاقات القادرة علي التخطيط المروري والمتابعة الجيدة, وتسخر لها الإمكانيات اللازمة.

قائمة المراجع والمصادر:

المصادر:

مديرية الدرك الوطني لولاية الشلف

مديرية الشرطة لولاية لولاية الشلف

مديرية الحماية المدنية لولاية الشلف

المراجع باللغة العربية:

المذكرات والرسائل الجامعية:

1. أمينة حمراني, الإعلام الأمني في الجزائر ودور العلاقات العامة في تطويره, رسالة ماجستير, قسم الإعلام والاتصال, جامعة الحاج لخضر, باتنة, 2010.
2. بشري بواب- صالح براج, روبرتاج مصور حول حوادث المرور في ولاية ورقلة, مذكرة ماستر, جامعة قاصدي مرباح, كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية, ورقلة, 2016.
3. بلعيد محمد أمين, العوامل السوسيوديمغرافية المؤثرة في حوادث المرور, دراسة إحصائية لمعطيات حوادث المرور في الجزائر لسنة 2012, مذكرة ماجستير, جامعة البليدة3, كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية, 2015.
4. بن جاب الله عمار, حوادث المرور, الأسباب وسياسة الوقاية, مذكرة تقني سامي, المدرة الوطنية لتطبيق تقنيات النقل البري, باتنة, 1996.
5. بن عباس فتيحة, دور الإعلام في التوعية والوقاية من حوادث المرور في الجزائر: مقارنة بين المناطق الريفية والمناطق الحضرية(دراسة وصفية استطلاعية), أطروحة دكتوراه, كلية العلوم السياسية والإعلام, جامعة الجزائر 3, 2012.
6. بوتليليس مراد, حوادث المرور بولاية وهران خلال الفترة مابين 2002-2007, مذكرة ليسانس, جامعة وهران, كلية العلوم الاجتماعية, 2008.

7. بوعافية لزهـر - كباسي عبد الله، دراسة إحصائية حول حوادث المرور والطرق الوقائية المتبعة، مذكرة نهاية الدراسة، المدرسة الوطنية لتطبيق تقنيات النقل البري باتنة، الجزائر، دفعة جوان 2004.
8. بوقادوم عبد القادر، أسباب حوادث المرور حسب رأي مستعملي الطرقات في ولاية أم البواقي، مذكرة ماستر، جامعة العربي بن مهدي، كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية، أم البواقي، 2017.
9. درقاوي عائشة، دراسة قياسية لحوادث المرور في الجزائر تطبيق منهجية (BOX-JENKINS)، مذكرة ماجستير، جامعة عبد الحميد ابن باديس، كلية الحقوق والعلوم التجارية، مستغانم، 2011.
10. رواب مليكة، السلوكات الإنحرافية لدي الشباب وعلاقتها بإرتكاب حوادث المرور-دراسة ميدانية بولاية الشلف-، مذكرة ماستر، جامعة حسيبة بن بوعلي، كلية العلوم الإنسانية والعلوم الاجتماعية، الشلف، 2019.
11. سويداني عبد الرحمان، دراسة ظاهرة حوادث المرور في ولاية أدرار ما بين 2004-2006، مذكرة ليسانس، جامعة وهران، كلية العلوم الإجتماعية، السانبا، 2007.
12. عمر تركي- بوشليق نبيل، أهمية القطاع العام في تحسين السلامة المرورية، دراسة حالة مدينة المسيلة، مذكرة ماستر، جامعة محمد بوضياف، معهد تسيير التقنيات الحضرية، المسيلة، 2018.
13. عيسي بوكرموش، إستراتيجية الاتصال في الحملات الإعلامية، دراسة وصفية لإستراتيجية التوعية المرورية ولاية غرداية نموذجا، رسالة ماجستير، جامعة الجزائر3، 2013.
14. مسكين سفيان، دراسة ظاهرة حوادث المرور في ولاية عين تموشنت خلال الفترة 2005-2010، مذكرة ليسانس، جامعة السانبا، كلية العلوم الإجتماعية، وهران، 2011.
15. هاجر عبد الله، النصوص القانونية ومدى تأثيرها في تحسين السلامة المرورية، دراسة حالة(الأمر 03-09)، مذكرة ماستر، جامعة الحاج لخضر، باتنة، 2011.

الكتب:

1. أ.د. أحسن مبارك طالب, الندوة العلمية التجارية والدولية في تنظيم المرور, سبل ووسائل الوقاية من حوادث المرور, الجزائر, 1-3/06/2009م.
2. د. راضي عبد المعطي السيد, الآثار الاقتصادية لحوادث المرور, مركز الدراسات والبحوث, جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية, الرياض, 2008.
3. د. عايد علي الحميدان, مؤتمر التعليم والسلامة المرورية, الآثار الاجتماعية للحوادث المرورية, مركز الدراسات والبحوث, جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية, الرياض, 11-13/12/2006.
4. عبد العزيز الحميد, الآثار الاجتماعية والاقتصادية الناجمة عن حوادث المرور, سجل المؤتمر الوطني الأول للسلامة المرورية, جامعة الملك سعود, الرياض, 1998.
5. عمار بوحوش, مناهج البحث العلمي وطرق إعداد البحوث, ديوان المطبوعات الجامعية ط4, الجزائر, 2007.
6. العميد/ فتح الله المحجوب, دراسة تحليلية عن حوادث المرور والمشكلات المرورية في المملكة المغربية, الرياض, كلية الأمير نايف, 2007.
7. محمد الطاوي محمد مبارك, البحث العلمي (أسسه وطريقة كتابته), المكتبة الأكاديمية, ط1, القاهرة, 1990.
8. محمد عبيدات وآخرون, منهجية البحث العلمي الفوائد المراحل والتطبيقات, دار وائل, ط2, عمان, 1999.
9. مقرن سعود مطني الرشيد, انعكاسات تعديلات أنظمة المرور على الحوادث من وجهة نظر العاملين في المرور والسائقين, دراسة ميدانية علي منطقة حائل بالمملكة العربية السعودية, رسالة ماجستير, جامعة مؤتة, الأردن, 2010.

المجلات والجرائد:

1. أ.محمد عيسوي, مجلة الأمن, شرطة دبي, العدد 59, 1988.
2. حوالم رحيمة, التكاليف الاقتصادية والاجتماعية لحوادث المرور بالجزائر, جامعة أبي بكر بلقايد, تلمسان, كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية, مجلة الباحث, العدد 11, 2012.

3. د. سامي أحمد عباس الدليمي , ممارسات دائرة المرور للحد من مخاطر الطرق وسبل معالجتها, مجلة الدنانير, العدد 3.

4. مجلة الأمن والحياة, مجلة أمنية ثقافية, العدد 268, السنة الرابعة والعشرون رمضان 1425, أكتوبر 2004.

5. محمد بوسنة, الأرغونوميا والتنمية في العالم النامي, المجلة الجزائرية, علم النفس وعلوم التربية, الجزائر, العدد 2-1995.

6. محمد مرسي محمد, الحوادث المرورية وأثرها علي الأطفال, مجلة الطفولة العربية, العدد الخامس عشر, الكويت, 2003.

باللغة الفرنسية:

1. Commission économique pour l'Europe , `` statistique des accidents de la circulation routière en Europe et en Amérique , du nord3, Nations Unies, New York, Vol, 43, 1998.

المواقع الالكترونية:

1.تعريف ولاية الشلف: الشلف الجزائرية <https://mawdoo3.com>

2.الموقع الجغرافي لولاية الشلف:

<https://www.google.com/maps/place/Chelf+Preovince.com>

3.العين الاخبارية:

<https://al.ain.com/article/word/-health-organization-rord-accidents>

الملاحق

توصية

في إطار البحوث الميدانية لتحضير شهادة الماستير في الديمغرافيا
يود الطالب (ة) :
الاسم : موار
اللقب : سميرة
تاريخ و مكان الازدياد: 1994/03/03 ب: بني راشد ولاية الشلف
رقم التسجيل : 2020/2019/06
القيام بجمع معلومات و معطيات احصائية حول موضوع :

" حوادث المرور - شلف - "

فالرجاء تسهيل لهم هذه المهمة علما بان هذا العمل يكتسي طابعا بيداغوجي بحت.
مع تهاني أسرة التكوين و البحث قسم الديمغرافيا - جامعة وهران 2-

رئيسة القسم

رئيسة قسم الديمغرافيا
المرسل اليه :

إلى السيد(ة) رئيس(ة)
مديرية الدرك الوطني
لولاية الشلف

الملحق رقم (1)

توصية

في إطار البحوث الميدانية لتحضير شهادة الماستير في الديمغرافيا
يود الطالب (ة) :
الاسم : موار
اللقب : سميرة
تاريخ و مكان الازدياد: 1994/03/03 ب: بني راشد ولاية: الشلف
رقم التسجيل : 2020/2019/06
القيام بجمع معلومات و معطيات إحصائية حول موضوع :

" حوادث المرور - شلف. "

فالرجاء تسهيل لهم هذه المهمة علما بان هذا العمل يكتسي طابعا بيذاغوجي بحت.
مع تهاني أسرة التكوين و البحث قسم الديمغرافيا - جامعة وهران 2-

رئيسة القسم
[Signature]

إلى السيد(ة) رئيس(ة)
مديرية الشرطة لولاية الشلف

المرسل إليه :

الملحق رقم (2)