



الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية  
وزارة التعليم العالي والبحث العلمي



جامعة عبد الحميد ابن باديس

كلية العلوم الاجتماعية والإنسانية

شعبة العلوم الاجتماعية

قسم علم الاجتماع



مذكرة تخرج لنيل شهادة الماستر في علم الاجتماع

تخصص: علم الاجتماع الحضري

تحت عنوان:

تأثير الثقافة المرورية على ممارسات المشاة في الوسط الحضري

دراسة ميدانية بمدينة مستغانم

تحت إشراف الأستاذة:

ناصر يمينة

من إعداد طالبة:

داني ربيعة

قابلة للإيداع في المكتبة

لجنة المناقشة		
جامعة مستغانم	رئيسا	ربيعة سلاف
جامعة مستغانم	مناقشا	بوثلجة العاجة
جامعة مستغانم	مشرفا	ناصر يمينة

السنة الجامعية: 2024/2023



الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية  
وزارة التعليم العالي والبحث العلمي



جامعة عبد الحميد ابن باديس

كلية العلوم الاجتماعية والإنسانية

شعبة العلوم الاجتماعية

قسم علم الاجتماع

مذكرة تخرج لنيل شهادة الماستر في علم الاجتماع

تخصص: علم الاجتماع الحضري

تحت عنوان:

تأثير الثقافة المرورية على ممارسات المشاة في الوسط الحضري

دراسة ميدانية بمدينة مستغانم

تحت إشراف الأستاذة:

ناصر يمينة

مناعداد طالبة:

داني ربيعة

لجنة المناقشة		
جامعة مستغانم	رئيسا	ربيعة سلاف
جامعة مستغانم	مناقشا	بوثلجة الحاجة
جامعة مستغانم	مشرفا	ناصر يمينة

السنة الجامعية: 2024/2023

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

## إهداء

بسم الله الرحمن الرحيم والصلاة والسلام على اشرف المرسلين:

اشكر الله تعالى الذي منحني الصبر في انجاز هذا العمل المتواضع راجية منه أن يكون

مرجعا لمن أراد التعرف عليه.

كما اهدي ثمرة جهدي وعملي هذا إلى من قال فيهما سبحانه تعالى :

"وقل ربي ارحمهما كما ربياني صغيرا". إلى التي منحتني الإرادة والثقة أُمي الغالية منبع

الحب التي تحمل في صدرها معنى الحب والعطاء والتي جعلت من الصعب سهلا ومن الحلم

حقيقة شكرا لكي أُمي.

إلى الذي احمل اسمه بكل افتخار وكنت أتمنى أن يكون حاضرا أبي العزيز رحمه الله إلى من

بهم اكبر إخوتي وأخواتي وإلى زوجة أخي التي ساعدتني لإنجاز هذا العمل وإلى كل من

ساندني وساعدني على انجاز هذا العمل شكرا للجميع

## ربيعة

# شكر وعرفان

قال تعالى: "ولئن شكرتم لأزيدنكم"

قال رسول الله صلى الله عليه وسلم " من لم يشكر الناس لم يشكر الله "

فالحمد والشكر لله عز وجل أولاً وقبل كل شيء على تيسيره وتوفيقه لي في انجاز هذا العمل المتواضع.

يسعدني أن أتقدم بجزيل الشكر وخالص التقدير والاحترام إلى أستاذتي الفاضلة:

" الأستاذة ناصر يمينة" التي أشرفت علي طيلة فترة انجاز هذا العمل بنصائحها وإرشاداتها

القيمة، وأتمنى أن يجعل الله هذا العمل في ميزان حسناتها، وأتوجه بالشكر إلى كل أستاذة علم

الاجتماع الحضري على نصائحهم وإرشاداتهم.

إلى زملائي في الدراسة وكل من ساعدني من قريب أو بعيد.

# ملخص الدراسة

## ملخص :

مسارات المشاة عبارة عن مساحة مخصصة للراجلين ملحقة بالطريق، حيث تهدف إلى فصل حركة المشاة عن حركة الميكانيكية (حركة المركبات) من أجل تحقيق السلامة المرورية. إلا أن الملاحظ هو عدم استعمال هذه المسارات من قبل المشاة.

أنجزت هذه الدراسة بهدف محاولة فهم الواقع المرتبط بحركة المشاة في مدينة مستغانم بالإضافة لفهم أعمق لعادات وسلوكيات المشاة في البيئة الحضرية، وتحديد العوامل التي تؤثر عليها وتحليل تأثير سلوكيات المشاة على السلامة المرورية في المدينة كما تقديم توصيات لتحسين بنية التخطيط الحضري وتصميم الطرق، بما يعزز ثقافة المرورية للمشاة ويشجع على استخدام ممرات المشاة بشكل أكثر فعالية.

تم اعتماد على المنهج الوصفي التحليلي باعتبار ان الدراسة اجتماعية تحتاج الى وصف وتحليل نتائج، تكونت عينة الدراسة من 130 فرد من المشاة، أنجزت منطقة جسر المشاة بمنطقة 300 مسكن مقابل حديقة العاب والتسلية، ومعبّر المشاة بجانب البريد مركزي والأرصفة المجاورة له وللجامعة والمراكز تجارية.

قمنا بالدراسة الاستطلاعية في 24 / 12 / 2023، أما الدراسة الفعلية، فلقد انطلق بشكل فعلي بداية من 22/05/2024 الى غاية 28/05/2024. ونتائج التي توصلنا اليها :  
تشير تقارب الإجابات إلى وجود نوع من الاتفاق الاجتماعي حول الثقافة المرورية وسلوك المشاة

. أن هناك عدة عوامل تؤثر على استجابة المشاة للبنية التحتية المرورية في البيئة الحضرية ويرجع العامل الأكثر انتشارا إلى اختصار الوقت..

. عدم وجود فروق بين الذكور والإناث في الاعتقاد بالثقافة المرورية  
. عدم وجود فروق وهذا يدفعنا للقول إن المستوى التعليمي لا يؤثر في الاعتقاد بالثقافة المرورية.

يبقى هذا المجال خصبًا لإجراء دراسات لاحقة حول مسارات المشاة وسلوكيات الأفراد المستعملين لها في المجال الحضري. يمكن أن تعتمد هذه الدراسات على مقاربات بحثية ومداخل نظرية متعددة التخصصات لتحقيق فهم أعمق وأكثر شمولية لهذه الظواهر. يتطلب الأمر أيضًا تكامل الجهود بين مختلف الفاعلين في المجتمع لتطوير سياسات وبرامج مستدامة تهدف إلى تحسين السلامة المرورية وسلوك المشاة.

### الكلمات المفتاحية:

الوسط الحضري - المشاة - الثقافة المرورية

#### Summary:

Pedestrian tracks are a pedestrian space attached to the road, which aims to separate pedestrian traffic from mechanical movement (vehicle movement) in order to achieve traffic safety. However, it is noticeable that these tracks are not used by pedestrians.

This study was completed with the aim of trying to understand the reality associated with the movement of pedestrians in the city of Mostaganem

In addition to a deeper understanding of pedestrian habits and behaviours in the urban environment, identifying the factors affecting them and analysing the impact of pedestrian behaviours on city traffic safety

As recommendations for improving urban planning structure and road design, enhancing pedestrian traffic culture and encouraging more effective use of footpaths.

Based on the analytical descriptive curriculum, the study requires a social description and analysis of results. The sample of the study consisted of 130 infantry personnel. The area of the pedestrian bridge was completed in the area of 300 dwellings opposite the play and

entertainment garden, the pedestrian crossing next to the post is central, its adjacent sidewalks, the university and commercial centers.

We did the survey on 24/12/2023, in the actual study, it actually started from 22/05/2024 until 28/05/2024. Our findings:

- The convergence of answers indicates a kind of social agreement on traffic culture and pedestrian behaviour
- There are several factors affecting pedestrians' response to traffic infrastructure in the urban environment.
- There are no differences between males and females in the belief in traffic culture
- There are no differences and this leads us to say that the level of education does not affect the belief in traffic culture.

This area remains fertile for subsequent studies on pedestrian pathways and the behaviors of individuals using them in the urban field. These studies can rely on research approaches and interdisciplinary theoretical entrances to achieve a deeper and more comprehensive understanding of these phenomena. It also requires the integration of efforts among various actors in society to develop sustainable policies and programs aimed at improving traffic safety and pedestrian behaviour.

Keywords:

Urban Centre - Al-Sha 'ah - Traffic Culture

## فهرس المحتويات

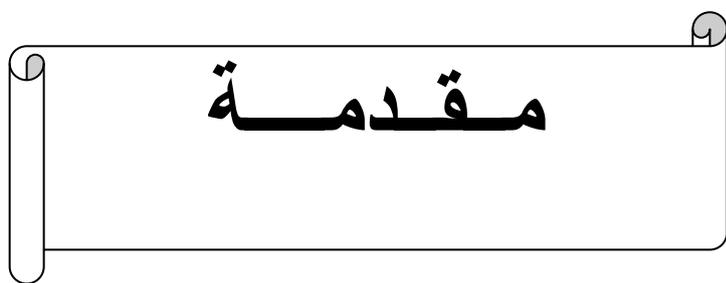
# فهرس المحتويات

	بسملة
	إهداء
	شكر و عرفان
	ملخص الدراسة
	مقدمة عامة
<b>الفصل الأول الجانب النظري</b>	
06	<b>تمهيد</b>
06	أسباب الدراسة
06	أهمية الدراسة
07	أهداف الدراسة
07	الإشكالية
09	تساؤلات فرعية
09	صياغة الفرضيات
10	تحديد المفاهيم
12	منهجية الدراسة
14	مجالات الدراسة
14	تقنيات جمع وتحليل المعلومات
15	دراسات سابقة وعلاقتها بالموضوع
20	مقاربة نظرية للدراسة
20	صعوبات الدراسة
21	خلاصة الفصل
<b>الفصل الثاني: المجال التاريخي والجغرافي لمدينة مستغانم</b>	
23	<b>تمهيد</b>
23	مفهوم المدينة ومعايير تحدها

23	تعريف المدينة
26	وظائف المدينة
27	خصائص المدينة
29	تعريف المدينة الجزائرية
29	خصائص المدينة الجزائرية
30	تعريف مدينة مستغانم
30	تسمية مدينة مستغانم
31	الموقع الجغرافي لولاية مستغانم
33	تقسيم الإداري لولاية مستغانم
33	النشاط الاقتصادي
34	تاريخ مدينة مستغانم
37	أعلام مدينة مستغانم
37	الجانب الثقافي لمدينة مستغانم
38	خلاصة الفصل
<b>الفصل الثالث: مفاهيم الثقافة المرورية وتعريفات المشاة في السياق الحضري</b>	
40	<b>تمهيد</b>
40	مفهوم المشاة
41	مفهوم منطقة المشاة
41	معايير المشاة
42	عوامل اختيار معايير المشاة
43	علامات معايير المشاة
43	مفهوم مسار المشاة
44	أهمية مسار المشاة
44	دور عام لمسار المشاة
45	دور التخصيصي لمسار المشاة

45	تعريف مسارات حركة المشاة
45	جسور المشاة
46	الخلفية التاريخية لجسور المشاة
46	أنواع جسور من حيث المواد المستخدمة وطبيعة الاستخدام
47	حركة المشاة
47	مفهوم الرصيف
49	عناصر الرصيف
49	معايير الهندسية لتصميم الأرصفة
50	مفهوم السلامة المرورية
51	أهداف السلامة المرورية
51	عناصر السلامة المرورية
53	مفهوم الثقافة
53	تعريف الثقافة
54	خصائص الثقافة
55	مفهوم الثقافة المرورية
56	خصائص الثقافة المرورية
57	آليات تجسيد الثقافة المرورية في الجزائر
59	تعريف التوعية المرورية
60	خصائص التوعية المرورية
61	مفهوم الوعي المروري
61	أهمية الوعي المروري
62	مفهوم البنية التحتية
63	أهمية البنى التحتية
63	خلاصة الفصل
<b>الفصل الرابع: الدراسة التطبيقية</b>	

65	تمهيد
65	خصائص الدراسة التطبيقية
68	الأساليب الإحصائية المتبعة في الدراسة
69	عرض نتائج الفرضيات ومناقشتها
81	الخاتمة
82	التوصيات
90	قائمة المراجع
97	قائمة الجداول
93	قائمة الأشكال
95	قائمة الملاحق



## مقدمة

تتسارع الوتيرة في المدن الحضرية، حيث يتقاطع فيها ملايين الأفراد يوميا يمارسون حياتهم ويشاركون في تشكيل ديناميات هذه البيئة وسط هذا الصخب والتنوع، يلعب المشاة دورا أساسيا في تحديد شكل وحركة المدن، فهم يعبرون الشوارع ويشاركون في بناء الروح الحضرية.

كما تعد المدينة والتحضر بمثابة مسرح حيوي يتجلى فيه تفاعل العناصر المختلفة للنسيج العمراني، ومن بين هذه العناصر مسارات المشاة كعنصر أساسي يشكل جوهر الحركة والتنقل في البيئة الحضرية. عند النظر إلى الشوارع والرصيف وجسور المشاة، يتم إدراك تصميمات متنوعة ومتجانسة؛ تتدرج ضمن الحركة العمرانية، ولها دور فعال في تسهيل حركة المشاة وتوجيههم. إن استقامة الرصيف وتدرجات الجسور مشهد لا يُغفل فيه أدق التفاصيل، حيث يُدرك المارة الحركة المتدفقة والتناغم الذي تتسم به البيئة العمرانية. وبالتالي فإن هذه المسارات لا تكون مجرد طرق للمشاة للوصول من نقطة إلى أخرى، بل هي أيضًا تجارب معمارية وحضارية تعكس ثقافة المكان وتراثه. من خلال التفاعل مع هذه المسارات.

كما أن الثقافة المرورية تعتبر من العوامل الحيوية التي تؤثر بشكل كبير على ممارسات المشاة في المناطق الحضرية. فمع تزايد عدد السكان وتوسع المدن، أصبح التنقل داخل المدن تحديا يوميا يواجهه الجميع. والثقافة المرورية تتضمن مجموعة من القيم والمعايير والسلوكيات التي يتبناها الأفراد والمجتمع في مسارات المشاة.

يتجلى تأثير هذه الثقافة في تصرفات المشاة، سواء كان ذلك في الالتزام بإشارات المرور، واستخدام ممرات المشاة، أو تجنب السلوكيات الخطرة مثل العبور العشوائي للطرق. وتساهم الثقافة المرورية السليمة في تعزيز السلامة وتقليل الحوادث المرورية، مما ينعكس

إيجاباً على جودة الحياة في الوسط الحضري. من هنا يصبح فهم العلاقة بين الثقافة المرورية وسلوكيات المشاة أمراً ضرورياً لصناع القرار والمخططين الحضريين، للعمل على تحسين بيئة التنقل داخل المدن.

حاولت في هذه الدراسة المسماة بـ "تأثير الثقافة المرورية على ممارسات المشاة في الوسط الحضري: مدينة مستغانم نموذجاً" الاستكشاف عن كثب ممارسات المشاة في الوسط الحضري وكيف يمكن أن تكون هذه الممارسات ذات تأثير بارز على الثقافة المرورية والسعي إلى فهم العوامل التي تحفز سلوك المشاة والتي قد تؤدي إلى تجاوز القوانين المرورية.

وقد أنجزت الدراسة وفق خطة البحث، اشتملت على مقدمة وجانب نظري احتوى أربعة فصول خصصت للجوانب النظرية والمفاهيمية، والتقديمية، وأما الجانب التطبيقي فقد ركزنا على تحليل ومناقشة نتائج الاستبيان، وانتهت هذه الدراسة بخاتمة احتوت النتائج وأهم الحقائق العلمية التي توصلت إليها.

يتطرق الفصل الأول لهذا العمل إلى الإطار المنهجي للدراسة الذي تم من خلاله التمهيد للموضوع وإبراز أهميته وأهدافه ودواعي اختياره، والتعرف بمفاهيم البحث والصعوبات التي صادفته كما تم بناء الإشكالية وللإجابة عنها بصياغة فرضيات تفسر افتراضياً ممارسات المشاة موضوع الدراسة.

أما الفصل الثاني مدخل إلى التعريف بالمدينة والوسط الحضري قد خصص للفضاء الجغرافي والتاريخي لميدان الدراسة أي منطقة مستغانم، للتعريف بها حيث التطرق إلى عدة جوانب: تاريخية، وثقافية والجغرافية... وغيرها.

في فصل الثالث حرصت الدراسة على تقديم مفاهيم أساسية حول ممارسات المشاة التي تمثل القالب الفعلي لهذا البحث.

بينما خصص الفصل الرابع للجانب الميداني التطبيقي حيث تم عرض وتحليل المعطيات الميدانية وتقديم إجابات حول تساؤلات الإشكالية المطروحة.

ثم تلخيص نتائج البحث في الخاتمة وعرض الاستنتاجات وأهم الحقائق العلمية التي انتهت إليها الدراسة المعروضة ووضع توصيات.



الفصل الاول  
الإطار النظري

## تمهيد:

تحتاج كل دراسة علمية إلى إطار منهجي الذي يتم من خلاله وضع خطة منهجية لسير عملية البحث والدراسة وذلك بتمهيد لموضوع الدراسة وإبراز أهميته وأهدافه وأسباب اختياره وبناء الإشكالية وصياغة الفرضيات بما يفسر ممارسات المشاة موضوع الدراسة

أسباب الدراسة:

تمتج أسباب القيام بهذه الدراسة بين الذاتية والموضوعية كما يلي:

### أ - ذاتية:

بناءً على التجربة الشخصية بصفتي جزء من مجتمع مستغانم وكمشاة، تم ملاحظة تفاوتاً كبيراً في استخدام ممرات المشاة، ولاسيما نقشي ظاهرة عدم احترام قواعد المرور والمشبي في الشارع بدلاً من الرصيف وممرات المشاة، مما دفعني للبحث في مدى احترام قواعد المرور والسلامة العامة.

### ب - موضوعية:

بالإضافة إلى ذلك، الارتباط الوثيق لهذه الدراسة بتخصص علم الاجتماع الحضري وتحليل الديناميات الاجتماعية في البيئات الحضرية، تسعى هذه الدراسة إلى فهم العوامل المؤثرة في سلوك المشاة لتعزيز الثقافة المرورية وتحسين التنقل في المدينة.

### أهمية الدراسة:

تبعاً لأهمية الدراسة أساساً من شغف الباحث وإصراره على استكشاف الحقائق العميقة وراء الموضوع المبحوث، وتحقيق مجموعة من الأهداف التي تساهم في إغناء المعرفة العلمية بشكل عام، وفي تطوير التفاعل الاجتماعي بصورة خاصة.

كما يبرز موضوع الدراسة الحالية بأهميته، من خلال تأثيره الشامل على النسيج الاجتماعي، وانعكاساته غير المتحكم فيها في المجتمع، نتيجة لأزمة تتسم بتأثيرات متعددة على مختلف المستويات، هذه الأزمة تنشأ من سلوكيات المشاة في البيئة الحضرية، وتأثيرها على السلامة العامة وتدفق حركة المرور.

ومن الجدير بالذكر أن استشراف حلول لهذه المشكلة يتطلب مناقشة مفصلة وتحليل عميق للعوامل المؤثرة وتبني استراتيجيات شاملة تعمل على تحسين الوضع الراهن وتعزيز الثقافة المرورية.

### أهداف الدراسة:

من المنطلق السابق الذكر الذي تبين من خلاله أن الكثير من أفراد مجتمع مدينة مستغانم لا يستخدم المسارات المخصصة للمشاة بل يتعدى على طريق ويشارك وسائل النقل الأخرى في استغلال المسارات المصممة لهم. فإن هذه الدراسة تهدف إلى:

- محاولة فهم الواقع المرتبط بحركة المشاة في مدينة مستغانم
- فهم أعمق لعادات وسلوكيات المشاة في البيئة الحضرية، وتحديد العوامل التي تؤثر على اختياراتهم وسلوكهم.
- تحليل تأثير سلوكيات المشاة على السلامة المرورية في المدن، وتحديد المخاطر المحتملة والتدابير الواجب اتخاذها للتقليل حوادث المرور.
- تقديم توصيات لتحسين بنية التخطيط الحضري وتصميم الطرق، بما يعزز ثقافة المرورية للمشاة ويشجع على استخدام ممرات المشاة بشكل أكثر فعالية.
- تحليل الأثر الاجتماعي والاقتصادي لتحسين سلامة المشاة في المدن، وتقديم أدلة تدعم اتخاذ القرارات السياسية والتخطيطية ذات الصلة.

### الإشكالية

تشير المدينة والتحضر إلى البيئة الحضرية التي تتميز بتجمع السكان والبنية التحتية المتطورة، وتضم مجموعة متنوعة من المرافق والخدمات مثل الشوارع، والمباني، والمناطق التجارية والسكنية، والمساحات الخضراء، وغيرها. يعكس التحضر تطوراً اقتصادياً واجتماعياً، ويشمل عادةً العديد من المظاهر الثقافية والترفيهية.

تعد المدينة والتحضر بمثابة مسرح حيوي يتجلى فيه تفاعل العناصر المختلفة للنسيج العمراني، ومن بين هذه العناصر تبرز مسارات المشاة كعنصر أساسي يشكل جوهر الحركة

والتنقل في البيئة الحضرية. عند النظر إلى الشوارع والرصيف وجسور المشاة، يتم إدراك تصميمات متنوعة ومتجانسة تتدرج تحت مظلة الحركة العمرانية.

وتلعب دوراً فعالاً في تسهيل حركة المشاة وتوجيههم. إن استقامة الرصيف وتدرجات الجسور تُعدّ مشهداً لا يُغفل فيه أدق التفاصيل، حيث يُدرك المارة الحركة المتدفقة والتناغم الذي يتسم به البيئة العمرانية. وبالتالي فإن هذه المسارات لا تكون مجرد طرق للمشاة للوصول من نقطة إلى أخرى، بل هي أيضاً تجارب معمارية وحضارية تعكس ثقافة المكان وتراثه. من خلال التفاعل مع هذه المسارات، يشعر الأفراد بانتمائهم للمكان ويُنبَتون روابطهم الاجتماعية والثقافية داخل المدينة. في النهاية تظهر مسارات المشاة كعنصر متكامل وحيوي في نسيج المدينة، حيث تُعد إحدى العوامل الرئيسية التي تعزز جاذبيتها وتعمل على توفير بيئة حضرية مستدامة ومتناغمة.

يُعدّ احترام قواعد المرور أحد العوامل الأساسية التي تُظهر مدى التحضر والتطور في المجتمعات الحضرية. فعلى الرغم من تعقيدات الحياة الحضرية وارتفاع كثافة حركة المرور، يبرز احترام قواعد المرور كمؤشر مهم على الوعي المجتمعي والانضباط الاجتماعي، إذ يعكس امتثال الأفراد للقوانين والإرشادات المرورية الالتزام بالمسؤولية المجتمعية والاحترام لحقوق الآخرين، مما يساهم في تعزيز السلامة والتنظيم في الطرقات وتقليل حوادث السير واختناقات السير.

بالإضافة إلى ذلك، يعمل احترام قواعد المرور على تعزيز الثقافة المرورية وترسيخ مفهوم السلامة المرورية كقيمة أساسية في المجتمع. ومن خلال توعية السكان بأهمية الامتثال للقوانين المرورية، يتم تشجيعهم على تبني سلوكيات سليمة أثناء القيادة والمشى على الطريق، مما يعزز الحوار الاجتماعي والتعاون بين أفراد المجتمع.

بالتالي فإن احترام قواعد المرور ليس فقط علامة على التحضر والتطور في المدينة، بل يمثل أيضاً استثماراً في جودة الحياة وسلامة السكان وتعزيز التنمية المستدامة للمجتمعات الحضرية.

تعتبر الجزائر كباقي الدول العربية والإفريقية، دولة متنوعة ومتعددة الثقافات والتضاريس، تتميز بتاريخ غني وتراث عميق يمتد عبر العصور. ومع وجود تنوع جغرافي وثقافي واقتصادي، تضم الجزائر مجموعة من المدن التي تمثل مراكز حضرية حيوية ومزدهرة.

المدن الجزائرية كغيرها من المدن تعاني من مشكلات خاصة بحركة المشاة في وسطها الحضري. ومدينة مستغانم تعتبر إحدى هذه المدن، حيث تشكل مركزاً مهماً في الغرب الجزائري وتتميز بتنوع ثقافي واقتصادي يعكس الحياة الحضرية المعاصرة في البلاد. والتي عرفت نمواً سريعاً في نسيجها العمراني باختلاف أشكاله وأنماطه وتنوع عناصره ومنها مسارات المشاة. وباعتبار أن المشاة أحد مستخدمي الطريق، والمشاة أحد عناصر وسائل النقل، فهناك وجود مشكلات عديدة متعلقة بحركة المشاة قد ظهرت نتيجة لممارسات التي يقوم بها المشاة أثناء استغلال واستخدام المسارات المخصصة لهم داخل الوسط الحضري. لذا يطرح هذا الوضع التساؤل التالي:

- ما هو تأثير الثقافة المرورية على ممارسات المشاة في الوسط الحضري، وكيف يؤثر ذلك على التفاعل بين المشاة وعلى البنية التحتية في الوسط الحضري؟.

#### تساؤلات فرعية:

- ما هي القيم والتصورات المرتبطة بالثقافة المرورية التي تؤثر على سلوك المشاة في البيئة الحضرية؟

- ما هو دور التوعية في تغيير الثقافة المرورية لدى المشاة في الوسط الحضري؟

- هل توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين فئتي الذكور والإناث في ممارسات

المرورية؟

- هل يؤثر المستوى التعليمي في الممارسات المرورية؟

#### صياغة الفرضيات:

بناءً على هذه التساؤلات السابقة الذكر، يمكن صياغة الفرضيات التالية:

- تفاوت الثقافة المرورية بين الأفراد يمكن أن يؤثر على سلوك المشاة في التفاعل مع البنية التحتية في الوسط الحضري.
- توجد عوامل متعددة، تؤثر على ممارسات المشاة في الوسط الحضرية.
- توجد فروق بين فئتي الذكور والإناث في التصورات المرتبطة بالثقافة المرورية.
- يؤثر المستوى التعليمي في الاعتقاد بالثقافة المرورية

### تحديد المفاهيم:

في تحديد المفاهيم، يُسلط الضوء على عدة مفاهيم نذكر منها:

### الوسط الحضري:

هو عبارة عن منطقة جغرافية تمتد عبر الحدود المحلية الحكومية بحيث تعتبر منطقة حضرية ذات خصائص اجتماعية واقتصادية، كما أن "ويلز" وصف المجتمع الحضري بأنه منطقة حضرية تشمل على مركزين إداريين أو أكثر بحيث يمكن النظر إليها على أنها وحدة لكثير من الأغراض الديمغرافية والاقتصادية والاجتماعية فتعتمد هذه الوحدة الأساسية على وجود مظاهر التقدم الحضري بصفة دائمة. (1)

### تعريف الاجرائي للوسط الحضري:

هو منطقة جغرافية التي تتميز بتركيز عال من السكان والمباني والبنية التحتية المتطورة ، التي تشمل المدن والضواحي والمراطز الحضرية . يتميز الوسط الحضري بوجود خدمات وممرافق متنوعة مثل المؤسسات التعليمية والصحية والتجارية والترفيهية، بالإضافة الى شبكات الطرق ووسائل النقل والتنقل ومسارات المشاة يشمل هذاالتعريف المناطق التي تتصف بالازدحام والنشاط البشري المرتفع مقارنة بالمناطق الريفية

(1)مصطفى الخشاب. علم الاجتماع الحضري، دار النهضة العربية، بيروت، لبنان، 1986، ص 106.

## المشاة:

أي شخص يسير على قدميه ويكون تأثيره على حركة المرور أساسيا في مختلف المواقف، كما أن استخدام المشاة الأساس هو أرصفة المشاة والتي تعتبر عنصرا أساسيا من عناصر المقطع العرضي لأي طريق. (2)

## تعريف الجرائي للمشاة:

هم الأشخاص الذين يستخدمون الارصفة وممرات المخصصة للسير على الاقدام في البيئة الحضرية، يشمل جميع الافراد الذين يتحركون بدون استخدام وسيلة نقل ميكانيكية ، سواء كانوا يسيرون بشكل فردي او جماعي ، ويشمل البالغين وكبار السن والاطفال.

## الثقافة المرورية:

هي صناعة إنسانية لها خصائص مميزة تؤثر في الإنسان في عملية تبادل بينه وبين الثقافة. وأنه لا يوجد على أرض الواقع لمجتمع إنساني دون ثقافة، كما أنه لا وجود لثقافة دون مجتمع. وعلى هذا الأساس يمكن النظر إلى الثقافة المرورية على أنها ضرورية في المجتمع أيا كان مستواه الحضاري طالما توجد به حركة سير المركبات. كما لكل مجتمع ثقافة مرورية تدعم نظام المرور وتكون عاملا هاما سلبا أو إيجابا في حركة السير وعدد الحوادث ونوعها. (3)

## تعريف الاجرائي لثقافة المرورية:

هي مجموعة من المعارف والمعتقدات والسلوكيات والممارسات التي يتبناها افراد في المجتمع والمتعلقة بالتفاعل مع نظام المرور ، وتشمل كل المواقف والقيم والمعايير التي تتجلى في سلوك الافراد اثناء استخدام الطريق والمرافق المرورية تشمل هذه الثقافة مدى وعي الافراد بقواعد المرور ، مدى التزامهم بتلك القواعد ، وكيفية تعاملهم مع المشاة

(2) حبيبي حليلة، اشكالية حركة المشاة داخل المدينة دراسة حالة مدينة معسكر، جامعة محمد بوضياف، مسيلة معهد تسيير تقنيات الحضرية، تخصص المدينة والنقل الحضري، 2018/2019.

(3) عاطف وصفي، الثقافة الشخصية ومحدداتها الثقافية، بيروت: دار النهضة العربية للطباعة والنشر، 1981 ص 95.

والسائقين الآخرين ، تعتبر الثقافة المرورية عاملاً مؤثراً في تقليل الحوادث وتحسين السلامة على الطريق.

**السلامة المرورية:** هي الوقاية والحد من وقوع الحوادث المرورية ضماناً لسلامة الإنسان وممتلكاته وحفاظ على أمن البلاد ومقوماته البشرية والاقتصادية. (4)

**مفهوم البنية التحتية في الوسط الحضري:** بنية تحتية يتم التخطيط لها أو تصميمها أو بنائها أو تشغيلها أو إيقاف تشغيلها بطريقة تضمن الاستدامة الاقتصادية والاجتماعية والبيئية والمؤسسية طوال دورة الحياة بأكملها. (5)

البنية التحتية في الوسط الحضري تشمل جميع العناصر والمرافق التي تصمم وتبنى لتسهيل تنقل المشاة وتوفير بيئة آمنة ومريحة لهم في البيئة الحضرية. يتضمن ذلك على سبيل المثال لا الحصر، الرصيف، وممر الزاجلين، وعبور المشاة، وممرات الدراجات الهوائية، والمرافق الترفيهية المخصصة للمشاة مثل المنتزهات والحدائق، وأيضاً أنظمة الإضاءة والتشويش الصوتي المصممة لزيادة الراحة والسلامة للمشاة في الوسط الحضري.

البنية التحتية في الوسط الحضري تشير إلى البنية المعمارية والبنية التحتية المخططة والمبنية داخل المدن والمناطق الحضرية، والتي تهدف إلى دعم وتسهيل التنقل والحياة اليومية للسكان، بما في ذلك ولكن لا يقتصر على الشوارع والطرق والرصيف وممرات المشاة، وأنظمة الإضاءة العامة، ومرافق النقل العام، ومرافق الصرف الصحي، ومرافق الكهرباء والاتصالات، والمساحات العامة مثل المنتزهات والحدائق، وأيضاً البنية التحتية التي تدعم التنقل الآمن والفعال للمشاة في الوسط الحضري.

### منهج الدراسة:

(4) الجمهورية اليمنية،، السلامة المرورية، المركز الوطني للمعلومات، اليمن، ص2

(5) وفاء احمد محمود العموش، دور البنية التحتية في التنمية المستدامة"المجلة العربية لنشر العلمي الإصدار الخامس .

تحتاج كل دراسة بحثية إلى منهج علمي يقومها ونظرا لأهمية الموضوع نظريا وميدانيا فقد تم اعتماد على المنهج الوصفي التحليلي وفق المراحل المتبعة التالية:

- وضع بعض الملخصات لمجموعة من الدراسات السابقة تبين الآراء حسب ما جاء فيها.

- معاينة مجال الدراسة مع بعض التوثيق الفوتوغرافي للمظاهر مع طرح أسئلة لجمع الآراء حول موضوع.

- معالجة بعض المعلومات حول تاريخ المدينة لنقل صورة لها ولمميزاتها وكان كل هذا بإتباع المنهج الوصفي وتدوين في بطاقات الملاحظات.

- كما لا يمكن التطرق لموضوع ما كمادة لدراسة علمية بحثية، دون إتباع منهج أومناهج معينة، لأنها ضرورية يعتمد عليها الباحث لإنجاز بحثه وتوجيهه الوجهة الموضوعية السليمة. ونظرا لطبيعة موضوع الدراسة ومن أجل فهم ممارسات المشاة في مدينة مستغانم

وبهدف الحصول على معلومات دقيقة تتعلق بهذا النوع من الدراسات تم استخدام المنهج الوصفي في كل من الفصل الأول والثاني إثر عرض التعاريف والمفاهيم الخاصة بالدراسة، وعند التطرق إلى التعريف بالمنطقة وكذا الجانب البشري والاقتصادي...، أما منهج تحليل المضمون فقد تم اعتماده في الجانب التطبيقي باستخدام استبيان يخضع لمقاييس علمية معمول بها، والذي تم عرضه على عينات، تتميز بالتنوع، من طبقات اجتماعية مختلفة ومتباينة بغرض الإجابة على التساؤلات المطروحة في هذه الدراسة الميدانية. وتم في هذه المرحلة استخدام استمارة بحثية تضمنت مجموعة أسئلة تم طرحها على عينات عشوائية وبعض الأسئلة كانت على شكل مقابلة (مقابلة شبه مقننة) بهدف التعمق أكثر في البحث واكتشاف ما لم نستطيع ملاحظته سابقا للوصول إلى نتائج علمية صادقة وملموسة بموازاة مع الصور الفوتوغرافية، ثم تم التطرق إلى تحليل المعطيات المستنبطة من بطاقة الملاحظات وإرفاق نسب استمارة الاستبيان.

### مجالات الدراسة:

أ- **العينة:** تكونت عينة الدراسة من 130 فرد من المشاة.

ب- **المجال المكاني:** تم تحديد منطقة جسر المشاة بمنطقة 300 مسكن مقابل لحديقة العاب والتسلية.

معبر المشاة بجانب مركز البريد والأرصفة عند مركز البريد وجامعة ومراكز تجارية.

ج- **المجال الزمني:** انطلقت المرحلة الاستطلاعية من 2023/12 /24.

أما الجانب الميداني للدراسة، فلقد انطلق بشكل فعلي بداية من 2024/05/22 الى غاية 2024/05/28 .

. **تقنيات جمع وتحليل المعطيات:**

**أدوات جمع المادة العلمية:**

تم اعتماد في هذا البحث على وسائل جمع المادة العلمية الآتية:

1. **الأدوات المكتبية:** اعتمدت الدراسة على استخدام المصادر والمراجع، الخاصة بظاهرة المدروسة باستخدام مجموعة من الكتب والمجلات، المقالات العلمية والمذكرات لنيل درجة دكتورا أو ماجستير أو ماستر، بالإضافة إلى جمع البيانات النظرية على مواقع الانترنت.

ب. **التوثيق البصري:** يعتمد على الملاحظة من خلال الزيارة الميدانية لمجال الدراسة وتدوين الملاحظات المرئية ويتم ذلك عن طريق: التوثيق الفوتوغرافي: ويكون إما في صورة متابعات بصرية، ويشار إلى المكان على موقع منطقة الدراسة، مرفق بالصور، مما يساعد على نقل الصورة الحقيقية لموقع الدراسة.

ج . الاستمارة: استمارة استطلاع رأي مختلفة الأسئلة حسب اختلاف النسيج العمراني والعينة من المجتمع، تهدف إلى جمع المعلومات والبيانات اللازمة حصول عليها من أفراد العينة البحثية لقياس مؤشرات فرضيات البحث.

### الدراسات السابقة وعلاقتها بالموضوع:

لقد اعتنت العديد من الدراسات سلوك المشاة، كما تناولت دراسات أخرى إشكالية حركة المشاة والتي سعى أصحابها إلى إبراز أهمية حركة المرور في الكشف عن أسباب ودوافع خلف سلوك المشاة، ويمكن إجمال الأعمال المتعلقة بموضوع الدراسة على النحو التالي:

1- مذكرة الطالبة حبيبي حليلة لنيل شهادة ماستر أكاديمي حول "إشكالية حركة المشاة داخل المدينة -دراسة حالة مركز مدينة معسكر".

وقد تناولت في هذه الدراسة مدينة معسكر كأحد المدن الجزائرية التي تشهد ديناميكية حضرية وعمرانية كبيرة وارتفاع ملحوظ في الكثافة السكانية وهو الشيء الذي أدى إلى ارتفاع مؤشر حركة المشاة وزيادة الطلب على مختلف الخدمات وخاصة الإدارية والخدمات منها، ونظرا لكثرة استخدام السيارة الخاصة ومالها من تأثيرات سواء كانت سلبية أو إيجابية على حركة المتقلين ومن أجل تحليل وتشخيص أدق للوضع انطوت إشكالية الدراسة التي طرحتها الطالبة كما يلي: ماهي الوضعية الحالية لحركة المشاة في مركز المدينة وماهي آثارها على حركة وسط المدينة.

أما أهمية هذه الدراسة فقد تجلت من خلال المكانة المهمة لحركة المشاة في الوسط الحضري والمأم بالعديد من مشاكل المتعلقة بحركة المرور بالإضافة إلى إثراء الدراسة التقنية والعمرانية المتعلقة بالحركة داخل المدينة.

ركزت هذه الدراسة على عدة أهداف رئيسية كتسهيل حركة المشاة، وتنظيم حركة المشاة في وسط المدينة، وأخرى فرعية منها الفصل بين الحركة الميكانيكية وحركة المشاة، تشجيع المشاة على استخدام المسارات وتقليل حركة السيارات، وزيادة الوعي لدى مستخدمي

الطريق بأهمية حركة المشاة وتأثيرها على خلق بيئة صحية واجتماعية وتأثير ذلك على النواحي الوظيفية والاقتصادية.

ومن النتائج التي توصلت إليها هذه الدراسة ما يلي: تبين أنها تتميز بخصائص عامة أثرت إما بالسلب أو بالإيجاب على الحركة العامة، حيث لا يمكن لأي مدينة من المدن أن تؤدي وظيفتها دون حركة تنقل داخلها، فالتداخل بين حركة المشاة والحركة الميكانيكية على مستوى الطرقات اليوم أصبح من أكبر المشاكل التي تواجهها مدينة معسكر، مما يتسبب فيه من اختناقات وتوقف لحركة المرور، وحتى حوادث المرور إلا أنه ليس تخطيط الطرقات وحده المتسبب في ذلك فسلوك مستعملي الطرقات من سائقين ومشاة له دور كبير في ذلك من عدم احترام قوانين المرور وغيرها، وكمشروع لتنظيم الحركة وكذا حماية مستعملي الطريق في مدينة معسكر.

#### دراسة الثانية:

بوظيفة حمو، الأحسن حمزة، أسباب عدم استعمال الرصيف من طرف المشاة، 2012/ 30/29 مخبر الوقاية والأرغنوميا، جامعة الجزائر.

وقد تناولت هذه الدراسة الرصيف والأسباب التي تؤدي إلى عدم استعماله من قبل المشاة. يعتبر الرصيف جزء هاماً مكملاً للطرق والشوارع داخل المدن والقرى، حيث وجد لتنظيم حركة المشاة وتوفير الحماية الضرورية لهم من أخطار المركبات باعتبارهم من أضعف مستعملي الطريق، الأمر الذي يتطلب كذلك ضرورة الاهتمام بسلامة المشاة على الطريق.

وتكمن أهمية هذه الدراسة في إبراز وتوضيح أسباب عزوف هؤلاء المشاة عن استخدام الرصيف والمشى في الطريق ومزاحمة المركبات بالإضافة إلى الخطورة التي يشكلها هذا السلوك المتهور على سلامتهم بصفة خاصة وسلامة باقي مستعملي الطريق بصفة عامة. كما تهدف هذه الدراسة إلى محاولة التعرف عن أهم الأسباب التي تقف وراء هذه الظاهرة ومحاولة إيجاد تفسيرات لها في ضوء المتطلبات والمعايير العلمية لتصميم الرصيف.

وقد توصلت هذه الدراسة إلى أن تصميم الرصيف وما يوفره من تسهيلات وممرات آمنة للمشاة الأمر الذي يسمح بزيادة عدد المشاة وبالتالي عدد الزبائن بالنسبة لمختلف المحلات التجارية، كما يخفض من الحاجة إلى مواقف السيارات ويسهل وصول المشاة نتيجة نقص الازدحام، بالإضافة إلى أن كل ذلك يشجع الأفراد على عملية المشي وما قد ينجر عنها من فوائد مثلما هو الحال بالنسبة لتخفيض تلوث الجو والاكتظاظ المروري وكذا منح فرص للناس للتفاعل مع بعضهم البعض، ناهيك عن رفع مستوى الإحساس بالأمن بتواجد أناس كثيرين بالمنطقة، زيادة على تحسين الصحة واللياقة لأفراد المجتمع. بالإضافة إلى أن عدم استعمال المشاة للرصيف يرجع إلى ثلاث عوامل: عوامل اجتماعية وثقافية، عوامل أمنية، وعوامل تصميمية.

### دراسة الثالثة:

مزروع طاهر - د- عبد الرزاق مقران، الرصيف في المدينة الجزائرية: الدلالات والممارسات الاجتماعية دراسة ميدانية في مدينة سطيف 2022

تناولت هذه الدراسة طبيعة الدلالات التي تصف الحياة الاجتماعية للأفراد وما هو ثقافي عكس ثقافة الأفراد المستخدمين لهذا الفضاء أو ما يطلق عليهم بالفاعلين من خلال الممارسات اليومية وعملية التفاعل الاجتماعي الحاصلة بين الفاعلين الاجتماعيين بهذا المجال.

حيث حاول الباحثان في هذه الدراسة الإجابة على سؤال التالي:

ما طبيعة الدلالات الاجتماعية لأرصفة المدينة الجزائرية؟ وما طبيعة الدلالات الثقافية لأرصفة المدينة الجزائرية.

تتمثل أهمية هذه الدراسة في أهمية الدور الذي يلعبه الرصيف ضمن المجال الحضري الذي يطبع المدن الحديثة ولما تحمله من زخم معرفي ومن متغيرات إذ يبدو أن مجال البحث

فيه متعدد التخصصات حيث تلتقي فيه السوسيولوجيا بالأنثروبولوجيا والاقتصاد والتاريخ والهندسة المعمارية والثقافة وبعلم جماليات المدينة.

عبر أرصفة المدينة تتمظهر أنماط الحياة الحديثة وما تحمله من قيم ودلالات وما تبرره من سلوكيات الفاعلين الاجتماعيين المستخدمين للرصيف ضمن العلاقات الاجتماعية البينية، وما ترمز إليه من تحولات اجتماعية بفعل التغيير الاجتماعي المتسارع.

وتكمن أيضا أهمية دراسة هذا الموضوع في الاطلاع على دلالات الاجتماعية والثقافية لأرصفة المدينة الجزائرية في عينة مكونة من أرصفة شوارع مدينة سطيف ورصد الظواهر الاجتماعية الحاصلة على الرصيف باستخدام الأدوات البحثية المناسبة.

وتسعى هذه الدراسة إلى تحقيق الأهداف التالية:

- الوقوف على المظاهر المختلفة التي تصبغ الرصيف بدلالات اجتماعية وأخرى ثقافية.

- فهم التغيير الحاصل في الممارسات والسلوكيات الحاصلة في فضاء أرصفة المدينة الجزائرية وتفسيره ضمن مقاربات مداخل معرفية سوسيولوجية.

وتوصلت هذه الدراسة إلى النتائج التالية:

- الرصيف كمتغير سوسيو-ثقافي في المدينة الجزائرية وفي الحياة الحضرية يتيح لنا قراءات على مختلف المستويات مجموع ظواهر الاجتماعية المرصودة والمتكررة في حياتنا، فهو مؤشر لقياس عامل الزمن في حياة الفرد الجزائري، إذ أصبح الرصيف مكان لا غتيال الوقت بامتياز لعدد من الفئات في نقص المؤسسات الترفيهية والرياضية خاصة بمختلف شرائح من مسارح ومسارح شبابية والمكتبات وساحات نشاطات ثقافية وإبداعية وقلّة فضاءات استراحة للمتقاعدين وكبار السن.

. الاقتصاد غير رسمي أو ما يطلق عليها التجارة الفوضوية التي يمتنها الباعة الجائلون،

فهيلا تضرب الاقتصاد الوطني فحسب بل تقضي على طموح الشباب في

النجاح والتمكن مقابل الربح السريع، كما لانسأ أن هذه الظاهرة أعادت صياغة ذهنيات الفرد الجزائري بصفة خاصة والعربي بصفة عامة، حيث أصبحت الورقة الضاغطة في القرار السياسي والاجتماعي، دون وجود جذر للقضاء عليها أو تقنينها وتنظيمها في غياب المرافقة القانونية والاجتماعية لعد يدمن الشرائح الاجتماعية.

أما فيما يخص الشرائح الاجتماعية المهمشة من متسولين ومتشردين وخاصة فئة الإناث وذوي الإعاقات الذهنية فتواجدها بكثرة دلالة اجتماعية عن انسحاب المؤسسات الوصية من جهة والمجتمع المدني من القيام بدور هام اتجاه هذه الفئة من جهة أخرى، بالمقابل إن أغلب هذه الشريحة هم يمارسون نوع من الاستثمار الذي يعرقل عمل هذه المؤسسات على اعتبار أن الرصيف مصدر مريح لدخلهم اليومي مقارنة بالخدمات التي تقدمها ذات الجهات.

إن السلوكيات المنتجة على أرصفة المدينة تدل على البعد الثقافي للأفراد الذي يترجم في تعاملهم مع القضايا الحضرية، من الاستحواذ على الأرصفة إلى نظافة المحيط إلى جمالية المدينة إلى طرق الإشهار والإعلانات، إلى ركن المركبات والسيارات على الأرصفة وإعاقة حركة المارة.

#### دراسة الرابعة:

فراجي خولة، دراسة لنيل شهادة ماستر، فضاءات حركة المشاة بين التصميم والواقع دراسة

حالة محور محمد العطشان بإدرار 2016/ 2017

تناولت هذه الدراسة مشاكل المرورية الخاصة بفضاءات حركة المشاة بمدينة أدرار، باعتبار المشاة هم أحد أهم مستخدمي الطريق لذلك يجب أن يؤخذوا بعين الاعتبار في تصميم وتشغيل الطرق، إلا أنه هذه الفئة لم تحظى بالكثير في عملية التخطيط والتصميم لذا كان لابد من التدخل لمواجهة هذه المشكلة. لكن رغم ذلك فإن تركيز في الدراسة كان مقتصر على أبعاد ومقاييس المركبات وتحقيق من سهولة وانسيابية حركتها، أما حركة

الإنسان واستخدامه للطريق فقد برز كمؤشر ثانوي في عملية تصميم الطرق وهذا موضوع الدراسة كمثال على مدينة أدرار. من خلال إجابة عن الإشكال التالي:

-كيف نقوم بتحسين فضاءات حركة المشاة في المحاور الرئيسية للمدينة؟

وتكمن أهميتها باعتبارها موضوع الدراسة من المشاكل الحالية المطروحة التي هي موقع الجدل بين أصحاب الاختصاص.

لقد ركزت هذه الدراسة على هدف واحد وهو:

-تحسين فضاءات حركة المشاة ضمن شروط السلامة المرورية.

كما أشارت نتائج الدراسة إلأن من أهم أسباب عدم التزام بعض المشاة من السير على الأرصفة هو تعديلات للباعة او المحلات، وكذلك من أهم أسباب عدم السير على ممرات المشاة هو عدم توفرها.

### المقاربة النظرية للدراسة:

نظرية ريمونديدروت Raymond Ledrut (دراسة للمدينة عن طريق الصور، والذهنيات الأفراد) حيث تدور حول فهم تشكيل الأفراد لتصوراتهم عن المدن من خلال الصور والذهنيات حيث يرى ريموند ان الأفراد يشكلون صورا معينة في عقولهم عن المدن بناء على تجاربهم الشخصية والثقافية والاجتماعية تهدف الدراسات التي تعتمد على هذه النظرية الى فهم اختلاف بين تصورات الأفراد عن المدن والواقع الفعلي لتلك المدن، مما يساعد في تحسين التخطيط الحضري وتصميم المدن بشكل أفضل وفقا لاحتياجات وتوقعات سكانها.

قمنا بالاعتماد على هذه النظرية كنظرية أساسية في الدراسة الحالية كونها تمكّن من الكشف عن كيف ينظر المشاة في مدينة مستغانم إلى المسارات المخصصة لهم وبين ماهي عليه في الواقع وتفسيرها والوصول إلى الأسباب والدوافع وراء ممارسة المشاة أثناء استغلالهم للمسارات المخصصة لهم، وكذا الكشف عن البنى المعرفية لدى أفراد المجتمع من أفكار

وأنماط وآراء، تجاه موضوع الدراسة.

### صعوبات الدراسة:

لقد تم تلقي صعوبات جمّة أثناء إنجاز هذه الدراسة خاصة بالجانب الميداني مما أدى الى اعتمادنا على تقنية الملاحظة بالمشاركة واستمارة الاستبيان في عملية جمع المعلومات بعد الاستغناء عن تقنية المقابلة نتيجة لعدم استجابة المبحوثين وذلك راجع لانشغالاتهم وضيق الوقت. بالإضافة إلى قلة المراجع بالدراسة في مجال التخصص بالإضافة إلى عامل الوقت الذي واجهت معه مشاكل بسبب وظيفتي حيث أربع ساعات أسبوعيا لا تكفي بين الدراسة وانجاز البحث.

### خلاصة الفصل:

يمثل هذا الفصل منهجية واضحة وشاملة لدراسة تأثير الثقافة المرورية على ممارسات المشاة في الوسط الحضري، مما يسهم في تحقيق أهداف الدراسة والوصول الى نتائج علمية موثوقة يمكن استخدامها لتحسين ممارسات وسلوكيات المشاة وزيادة الوعي المروري.

## الفصل الثاني

المجال التاريخي والجغرافي لمدينة مستغانم

### تمهيد:

إن الهدف من هذا الفصل هو تطرق بشيء من التفصيل إلى دراسة مدينة مستغانم من نواحي متعددة، وقبل الخوض في التعريف بمدينة مستغانم لابد من التطرق إلى التعريف بالمدينة بصفة شاملة.

### مفهوم المدينة ومعايير تحديدها:

لا يمكن تحديد تعريف واحد لمفهوم المدينة ويرجع ذلك إلى سرعة النمو الحضري ووتيرة التمددين. حيث كانت المدينة قديما واضحة المعالم والأبعاد، محاطة ومحصنة بالأسوار، بينما يعتبر الريف كل ما هو خارج الأسوار والتحصينات. بينما في العصر الحديث أصبحت المدينة تتجاوز حدودها التقليدية في مواكبة التطور التقني، فبرزت نماذج سكنية جديدة لاسيما بالبلدان الصناعية.

يقصد بمفهوم المدينة كيانات متعددة الأشكال والأحجام والمواقع والهندسة، ومختلفة من حيث التنظيم الداخلي والوظائف، لذلك اختلفت التعريفات وتنوعت حسب العصور والمجتمعات ووجهات النظر التخصصية ليقع تعريف المدينة ضروري لسببين رئيسيين على الأقل وهما:

- مقارنة مدن العالم تفرض الاتفاق حول تعاريف محددة ومضبوطة.

- ضرورة التمييز بين المجالات الحضرية والمجالات الريفية وتحديد كل منهما (1).

**تعريف المدينة:** يعود أصل كلمة "مدينة" إلى "دين"، وعرفت المدينة عند الأكاديين والأشوريين بـ "الدين" أي "القانون"، من جانب آخر فعبارة المدينة التي اشتقت من كلمة "دين" التي تعني الخضوع والالتزام ما يعني وجود قوانين وسلطة إدارية وسياسية ومركزية حكومة يخضع لها الجميع.

المدينة في اللغة من الاستقرار "مدن" أي أقام أي صار "مصرا" أي صار منطقة كبيرة تقام فيها المساكن والمصانع والأسواق والمدارس وغيرها (2).

(1) مراد عرابي، أولويات في جغرافيا المدن، المركز الجهوي لمهن التربية والتكوين الدار البيضاء - الفرع الاقليمي - الجديدة

تعتبر المدينة أعقد نمط عمراني شيدته عقلية الإنسان، بما تحمله من خصائص ومميزات، تحدد هويتها التاريخية وتراثها الاجتماعي والثقافي. مما أدى ذلك الى ظهور عدة تعريفات عند علماء الاجتماع مثل ابن خلدون الذي عرف المدن بكونها "مواضع محصنة تستعملها الأمم للتواصل لغايتها المطلوبة من الحضارة والترفة"، ويربأنا بالبحث عن الكماليات منها. عوامل التي تميز الحضريين عن الريفيين (3).

كما تعرف المدن بصفة عامة من الجانب العمراني والهندسي حسب تعريف الذي قدمه والتر بور Watler Bor حيث يرى أن "المدينة هي مكان يعيش فيه الناس ويعملون ويمارسون هوايتهم الرياضية، ويوجد بالمدينة المساكن وأماكن العمل والمحلات التجارية والمدارس والمسارح وكافة وسائل الاتصال الكبرى." (4)

أما التعاريف التي ركزت على الجانب الاجتماعي والتفاعل بين الأنساق الاجتماعية داخل المدينة نجد تعريف الذي قدمه ماكس فيبر حيث يرى ان المدينة هي شكل اجتماعي الذي يسمح بدرجة عالية من الفردية في كل مظهر واقعي من المظاهر الموجودة في العالم. ولتحديد معنى المدينة لا يمكن الاقتصار على وصف نمط حياة منفرد، ولكن باعتبار أنها احد البناءات الاجتماعية التي تعمل على تشجيع الفردية والتجديد. (4)

كما يعرفها بأنها "مكان إقامة يعيش السكان فيها على أساس التبادل والتجارة أكثر من الزراعة ويرى ان السوق المحلية جزء أساسي من حياة الناس." (5)

ويرى "لويس ويرث" "أن المدينة هي المكان الذي يحتوي على تجمعات هائلة من السكان كما تقام فيها مراكز محددة تعمل على إشعاع الأفكار والممارسات التي تنمي أسلوب ونمط الحياة الحضرية الحديثة داخل المدينة." (6)

(2) مراد عربي : نفس المرجع ، ص 5

(3) نفس المرجع ، ص 5

(4) غريب محمد سيد احمد، علم الاجتماع الحضري، دار المعرفة الجامعية 2006، ص 23

(5) محمد عاطف غيث ، علم الاجتماع الحضري (مدخل نظري)، دار المعرفة الجامعية ، 2009، ص 124

ويتفق تعريف "مصطفى الخشاب" مع التعريف السابق فيما يخص البعد الاجتماعي والتفاعل بين الأنساق الاجتماعية فهو يعرفها كما يلي: "عبارة عن وحدة اجتماعية حضرية، محدودة المساحة والنطاق مقسمة إداريا ويقوم نشاطها على الصناعة والتجارة، ويقل فيها نسبة المشتغلين بالزراعة، وتتنوع فيه الخدمات والوظائف والمؤسسات وتمتاز بكثافتها السكانية وسهولة المواصلات بها، وبتخطيط مرافقها ومبانيها، وتتميز فيها الأوضاع والمراكز الاجتماعية الطبقة".

يعتبر هذا التعريف أشمل في تحديد مصطلح المدينة لأنه ركز على الجانب المعماري والهندسي وأيضا الجانب الوظيفي والديمقراطي وأخيرا الجانب الاجتماعي المتمثل في العلاقات الاجتماعية بين الأفراد والتي تحدد نمط الحياة الحضرية التي يعيشونها. ونظرا لتطورها الدائم من الجانب الاقتصادي والاجتماعي والثقافي، يصعب تحديد تعريف دقيق للمدينة و لتقريب المعنى استندنا إلى العناصر التالية:

أ- حسب إحصاء عدد السكان: تعتبر مدينة كل تجمع من الناس على رقعة جغرافية معينة، تضمن كثافة سكانية محددة. و يختلف هذا المعيار الإحصائي لعدد السكان من دولة إلى أخرى.

ب- حسب الوظيفة: المدينة هي ذلك التجمع السكاني الذي يشتمل على أهم الوظائف العمرانية<sup>(7)</sup>.

### وظائف المدينة:

ان الاهتمام بالمدينة دفع كل اختصاص اهتم بها الى تقديم تعريف مختلف حسب وجهة نظره واتجاه تفكيره، ومن بينها من اهتم بوظائفها الحضرية فصنف المدينة حسب

<sup>(6)</sup>المزوادصبح، دور القطاع الخاص في إنشاء المدن الجديدة (دراسة ميدانية في المدينة الجديدة - علي منجلي)مذكرة

مكاملة لنيل شهادة ماجستير في قسم علم الاجتماع الحضري، جامعة قسنطينة، ص41

<sup>(7)</sup>جموعي رزقي، آليات دمج البعد البيئي في التحسين الحضري للأحياء السكنية(دراسة حالة - حي فاطمة الزهراء -

تبسة)مذكرة لنيل شهادة ماستر في الهندسة المعمارية . 2015 - 2016 ص 10

الوظيفة السائدة أو التي على أساسها أقيمت المدينة. ومن الصعب تحديد وظائف المدن، ولكن يمكن حصرها فيما يلي:

**وظيفة السكنية:** رغم إن ضرورة الأساسية لكل مدينة هي الإسكان، إلا أن بعض المدن أقيمت لأجل هذه الغاية فقط من أجل حل أزمة الإسكان، لتتخطاها إلى وظائف أخرى مثل مدينة علي منجلي الجديدة بقسنطينة.

**وظيفة الصناعية:** تبعا لتطور في شتى المجالات نتيجة لثورة الصناعية التي عرفتها أوروبا، ظهرت المدن الصناعية نتيجة لتركزها حول المصانع كمدينة " Togliati " بالاتحاد السوفياتي التي أقيمت حول مصنع للسيارات.

**وظيفة التجارية:** تعتبر من أقدم واهم أسباب نشأة المدن حيث أقيمت حول محاور الطرق التجارية، ضفاف الأنهار والموانئ أو حول الأسواق.

**وظيفة النقل:** مرتبطة بالنشاط التجاري أي النوع السابق ذكره، ترتكز خاصة حول الموانئ.

**وظيفة المالية:** توجد في المدن التي تتمركز بها هياكل خاصة بالتجارة العالمية أو ما يعرف بالسلطة المالية، تحوي البنوك والتأمينات كمدينة نيويورك، لندن، طوكيو. (8)

**وظيفة الإدارية (السياسية):** ترتبط بالوظائف الأخرى، إلا أن هناك بعض المدن وجدت لهذا الغرض مثل مدينة برازيليا عاصمة البرازيل.

**وظيفة الدينية والثقافية:** المدن الدينية هي تلك التي أنشئت حول مكان مقدس مثل "مكة المكرمة" بالسعودية أو "القدس" بفلسطين، أما المدن الثقافية هي تلك المدن المقامة حول مراكز الإشعاع الثقافي كالأقطاب الجامعية مثل أكسفورد OXFORD وكامبريدج CAMBRIDGE بإنجلترا.

(8) معنصر عماد، البناء المعماري العمودي كخيار للسكن الاجتماعي وانعكاساته على استهلاك العقار وتسيير المدينة (حالة

المدينة الجديدة "علي منجلي" قسنطينة)، رسالة ماجستير، قسم هندسة المعمارية باتنة، 2010 ص 8

**وظائف أخرى:** مدناقيمت لأسباب أخرى غير مذكورة سابقا كالمدين منجميه وهي التي أنشئت حول منجم، والمدن أنشئت بغرض الصيد البحري وهي مرتبطة بالمدين ذات وظيفة تجارية والتنقل لتصريف إنتاجها.(9)

### خصائص المدينة:

هناك نماذج وإسهامات كثيرة حاولت تحديد خصائص المدينة ونمط وأسلوب الحياة فيها. وقد حدد -لويس ويرث- خصائص المدينة كما يلي:

- بناء جغرافي، ديموغرافي، إيكولوجي وتكنولوجي .
- تنظيم اجتماعي أهم عناصره مجموعة النظم والعلاقات الاجتماعية القائمة .
- مجموعة من الاتجاهات والأفكار والسلوك الجمعي.(10)

كما وضع "هوراسماينر Miner Horace" في مقال له بعنوان: "مداخل لدراسة المدينة والتحديث"، أهم المداخل الأساسية التي أصبحت محل اتفاق عام من قبل الباحثين وهذه المداخل تفسر جوهر المدينة وخصائصها ونمط الحياة الحضرية بها، وهي كالتالي:

- مدخل النموذج المثالي.
- مدخل مركب السمات.
- مدخل المتصل الريفي الحضري.(11)

وهناك مداخل وإسهامات أخرى عديدة ولكن أهمها تلك الدراسات التي تهتم بتأثير الصناعة والنمو التكنولوجي على تغير خصائص المدينة فحسب "ستاتليهيتزلر Hetzler.V. S ومن أهم خصائص المدن الصناعية بشكل عام، مايلي :

(9) معنصر عماد، البناء المعماري العمودي كخيار للسكن الاجتماعي وانعكاساته على استهلاك العقار وتسيير المدينة (حالة المدينة الجديدة "علي منجلي" قسنطينة)، رسالة ماجستير قسم هندسة المعمارية باتنة، 2010 ص8

(10) لمزواد صباح، دور القطاع الخاص في انشاء المدن الجديدة (دراسة ميدانية في المدينة الجديدة - علي منجلي) مذكرة مكملة لنيل شهادة ماجستير في قسم علم الاجتماع الحضري، جامعة قسنطينة، ص40

(11) نفس المرجع السابق، ص42

- تقسيم العمل بشكل شامل
  - انعدام الروابط الأولية القرابية .
  - تفكك الجماعات الأولية يؤدي إلى سوء التنظيم الاجتماعي .
  - تحطم حياة الأسرة المترابطة ونقل وظائفها إلى مؤسسات متخصصة، كدور التربية والحضانة .
  - تغير القيم والمعتقدات الدينية .
  - الحراك الاجتماعي وتصاعد الميول الفردية .
  - تحول التفاعل الاجتماعي إلى السطحية والمنفعة<sup>(12)</sup>.
- بالإضافة لما سبق ذكره لقد حدد -ويرث- بعض العوامل التي تميز حياة المدينة بطابع خاص نذكر أهمها :
- أن نمو المدينة وتباين سكانها يؤديان إلى ظهور الروابط السطحية.
  - إن زيادة حجم نمو المدينة يؤدي إلى عدم معرفة الفرد ببقية سكان المدينة معرفة شخصية ومباشرة.
  - تقسيم العمل يؤدي إلى زيادة الفردية وزيادة التخصص.
  - إن الزيادة في حجم المدينة يؤدي إلى امتداد أطراف حدودها التقليدية الأمر الذي يؤدي إلى إيجاد وسائل جديدة وإضافية للاتصال لربط الأطراف بمركز المدينة<sup>(13)</sup>

### تعريف المدينة الجزائرية:

يمكن ان يتشابه تعريف المدينة الجزائرية مع مفهوم العام للمدينة إلا انه يختلف من حيث التاريخ والطابع الذي تتميز به، فالمدينة الجزائرية هي عربية إسلامية قبل كل شيء،

<sup>(12)</sup>لمزوارد ، صباح، نفس المرجع سابق ذكره ص 43

<sup>(13)</sup>لمزوارد صباح، نفس لمرجع ،ص44

وبيئتها جغرافية والمعمارية كثيفة بالسكان الغير متعارفين والمتجانسين اجتماعيا كباقي المدن الأخرى تملك تاريخ أدى إلى ظهورها وهوية تحدها، وبالتالي تحدد هوية من يسكنها، تتشكل بفعل قاطنيها، متعددة على علاقات اجتماعية، فهليست أبنية كذلك مجموعة قيم اجتماعية وخلقية تميزها(14)

### خصائص المدينة الجزائرية:

نتيجة للتطور الذي شهدته مدننا الجزائرية في مختلف المجالات أصبحت تمتلك نقاط قوة في المجال السياحي خاصة المدن الساحلية، لامتلاكها فضاء بحري بالإضافة إلى نشاط الاقتصادي في مختلف المجالات: زراعية، بحرية، صناعية، ...

كما شهدت المدينة تنوع في هياكلها العمرانية حيث تنوعت ما بين عمارة عثمانية وما قبلها، وعمارة في فترة الاستعمارية، والعمارة بعد الاستقلال حتى وقتنا الحاضر.

فيما يخص هذه النقطة، مازالت مدننا تواجه عديد من العراقيل منها:

انتشار البناءات الفوضوية والعشوائية ناتجة لنمو الديمغرافي والنزوح الريفي الناتج عن تدهور الأوضاع الاقتصادية، الاجتماعية، والأمنية... وحتى داخل المدن أدبالي ظهور الأحياء قصديرية بالإضافة إلى التشوهات العمرانية التي تظهر على المساكن بمختلف أشكالها وأنواعها ولا ننسى غياب المساحات الخضراء(15)

### تعريف بمدينة مستغانم:

هي ولاية ساحلية من ولايات الجزائر تحمل رقم 27 تتربع على مساحة 2269 كلم<sup>2</sup> ولها واجهة بحرية طولها 124 كلم.

(14) مهدي فاطمة، بن قلة فاطمة، بسيدة، زهية، دور الاسرة في احداث تغيرات وظيفية ومورفولوجية على السكن وانعكاسها على العمران، مذكرة ليسانس في علم الاجتماع، مستغانم، 2006-2007

(15) مهدي فاطمة، بن قلة، فاطمة، بسيدة زهية، دور الاسرة في احداث تغيرات وظيفية ومورفولوجية على سكن وانعكاسها على العمران دراسة ميدانية (حي 600 مسكن خروبة)، مذكرة ليسانس في علم الاجتماع، سنة 2006-2007، ص 6.

### تسمية مدينة مستغانم:

إنه من غير المجدي البحث في الكتب العربية عن معنى وأصل كلمة مستغانم، فلا يوجد أي مؤرخ أو جغرافي تطرق إليها من جانب آخر تم تسجيل عدة محاولات تفسيرية من أهل المنطقة نذكر منها ما يلي:

• مشتى: المحطة غانم: تربية الأغنام

• مرسى غانم: ميناء الغنائم

• مسك الغنائم: وفرة القطيع

لم يحدد إلى يومنا هذا أصل التسمية بصفة نهائية ومؤكدة وكل محاولات التفسير التي تتوفر لدينا هي عبارة عن نتائج لمخيلة خصبة أكثر منها حقائق تاريخية إذ تعتمد أساسا على الروايات الشفوية المتوارثة من جيل إلى آخر ومن بين الاقتراحات نجد أن مستغانم هي:

1- اشتقاق من " موروستاقا " MURUSTAGA وهي التسمية الفينيقية قديمة لميناء المدينة.

2- أوهي كلمة مركبة من كلمتين الأولى عربية "مشيت" وتعين كوخ والثانية بربرية "رانم" بمعنى القصب وتحولت "مشيتى رانم" او كوخ القصب مع مرور الزمن الى "مستغانم"

3- أو مستغانم هي في الأصل مشتة غانم وتعين الكلمة الأولى المنزل الشتوي والثانية مالك الغنم والجمع بينهما يعطي " المنزل الشتوي لمالك الأغنام "

4- كما يمكن ان تكون مستغانم تحريف لكلمة " مرسى غانم" والتي تعني المرفأ الأمين الذي تخزن فيه الغنائم

5- أو هي اشتقاق من مسلك الغنائم والتي تعين وفرة المرعى الجيد للغنم .

6- ماسك رانم" هي تسمية التي أطلقها السلطان المريني أبو عبد الله على المدينة وتذكر بعض الروايات أنه لما كان السلطان المريني أبو الحسن علي، يشن غزواته على

المغرب الأوسط وصل إلى المكان الذي تقوم عليه المدينة، والتي كانت عبارة عن ضيعة، التقى هذا السلطان بطفلين صغيرين يمتلك أحدهما بقطعة من قصب السكر ويناولها للآخر ويقول له: ماسك كرانم، وهي التسمية التي أطلقها السلطان المريني فيما بعد على المدينة<sup>(16)</sup> في حين ذهب بعض مؤرخي العصور القديمة إلى أن أصل كلمة مستغانم هو MURUSTAGA أي الميناء الروماني.

### الموقع الجغرافي لولاية مستغانم:

يغطي إقليم ولاية مستغانم مساحة إجمالية قدرها 2269 كلم<sup>2</sup> وله واجهة بحرية طولها 124 كلم. تحده الولايات التالية:

. من الشمال البحر الأبيض المتوسط.

. من الشرق ولايتي الشلف وغليزان.

. من الجنوب ولايتي معسكر وغليزان.

. من الغرب ولايتي وهران ومعسكر.

### المناخ

يتميز مناخ ولاية مستغانم بالرطوبة شتاء والحرارة صيفا ويعتبر على العموم نصف جاف كما تتميز الأمطار بعدم الانتظام وتتراوح مقاييسها ما بين 350 و500 ملم/السنة.

### التضاريس

تتميز تضاريس ولاية مستغانم بأربعة وحدات مرفولوجية تنتمي إلى منطقتين متباينتين هما الهضبة والظهرة<sup>(17)</sup>

(16) بن أحمد ميلود، التحصينات العسكرية بمدينة مستغانم في العهد العثماني -دراسة أثرية-مذكرة التخرج لنيل شهادة الماستر في علم الآثار، 2018/2017 ص8

الظهرة		الهضبة	
البلديات المعنية	الوحدات	البلديات المعنية	الوحدات
بن عبد المالك رمضان-حجاج- سيدي لخضر-خضرة-عشعاشة- أولاد بوغالم	السهول الشرقية	مزگران-حاسي ماماش-استيديا- عينالنويصي-الحسيان-فرناكة	السهول المنخفضة الغربية
وادي الخير-الصفصاف-أولاد مع الله-عين بودينار-نكمارية-سيدي علي-تازقايت-سيدي بلعطار	جبل الظهرة	مستغانم-صيادة-خير الدين-عين تادللس-السرور-بوقبيرات-سوافلية- ماسرة-سيرات-طواهرية-عين سيدي شريف-منصورة-سوافلية	هضبة مستغانم

الغابات:فتح150كم من الطرق الغابية منها 76 انجزت خلال سنة 2017

البلديات	هكتار	أر	سنتيار	معدل التشجير
منطقة مستغانم				
المجموع الجزئي	4577	313	177	12,49%
منطقة عين تادللس				
المجموع الجزئي	11227	502	352	11,28%
منطقة سيدي علي				
المجموع الجزئي	16411	395	254	18,68%
المجموع	32227	17	83	14,15%

المصدر:محافظة الغابات

تقسيم الإداري لولاية مستغانم:

تتكون ولاية مستغانم من 10 دوائر و 32 بلدية موزعة كما يلي:(18)

(17) <https://wilaya-mostaganem.dz/ar>

(18) <https://wilaya-mostaganem.dz/ar>

الدوائر	البلديات
مستغانم	مستغانم
حاسي ماماش	حاسي ماماش-مزگران-ستيديا
عين تادلس	عين تادلس- السور - واد الخير - سيدي بلعطار
بوقيرات	بوقيرات-سيرات-سوافلية- صفصاف
سيدي علي	سيدي علي -تازقايت- اولاد مع الله
عشعاشة	عشعاشة - نكمارية - خضرة - اولاد بوغانم
عين نويصي	عين النويصي- الحسيان - فرناكة
ماسرة	ماسرة - منصوره - طواهرية - عين سيدي شريف
سيدي لخضر	سبدي لخضر - حجاج - بن عبد المالك رمضان
خير الدين	خير الدين -بودينار- صيادة

### النشاط الاقتصادي:

#### 1-الفلاحة:

باعتبار الولاية ذات طابع فلاحي فإنها تتوفر على مساحة إجمالية تقدر بـ 226.901 هكتار منها 144.778 هكتار صالحة للزراعة أي ما يقارب نسبة 63,80 % من المساحة الإجمالية. تمتاز بتنوع منتجاتها الزراعية خاصة إنتاج البطاطا، الحمضيات، الطماطم وكذلك الكروم.

#### 2-الصناعة:

خلال سنة 2018 سجلت ولاية مستغانم إنشاء 304 مؤسسة صغيرة ومتوسطة ليصل عدد هذه الأخيرة إلى 9133 في نهاية سنة 2018 . قطاع النشاط للبناء والأشغال العمومية والري يشكل القطاع الأكثر هيمنة مع 2337 مؤسسة صغيرة ومتوسطة بنسبة 25,38%، يليه قطاع النشاط التجاري على 1395 مؤسسة صغيرة ومتوسطة أي بنسبة 15,27%.

قطاع التجارة الأكثر إنشاء للمؤسسات الصغيرة والمتوسطة بـ 76 مؤسسة صغيرة ومتوسطة، يليه الفنادق والمطاعم بـ 59 مؤسسة صغيرة ومتوسطة.

### 3-الصيد البحري:

تحظى ولاية مستغانم بطاقة إنتاج هامة للموارد الصيد مما يمكنها أن تكون مصدر انتعاش الاقتصاد والمجتمع وذلك نظرا لطول شريطها البحري الذي يمتد على 124.5 كم من المقطع غربا إلى cap nagrawa شرقا حيث أنها تمتاز بـ:

- مساحة صيد تقدر بـ 2679 كم<sup>2</sup>

- 09 مناطق صيد

- 03 موانئ للصيد منها ميناء مستغانم للصيد والتجارة.

ونظرا لطبيعتها السياحية وتنوع مواردها الصيد التي تؤهلها إلى تصدر قطب إنتاجي هام في قطاع الصيد البحري إلى جانب الدور الفعال في النمو الاقتصادي والاجتماعي.<sup>(19)</sup>

### تاريخ مدينة مستغانم:

تأسست المدينة في القرون الوسطى والبعض يرجع تأسيسها للمرابطين الذين كانوا أمراء في القرن 11م وفي حدود عام 1802م عمل يوسف بن تاشفين مؤسس دولة المرابطين على إقامة برج شمال المدينة حاليا، أما فيما يخص المسجد الكبير لمستغانم فيرجع تأسيسه إلى السلطان أبو الحسن علي بن أبي السعيد سنة 1341م.

### أ-الاستيطان الاسباني:

بدأت عملية الاستيطان من طرف الإسبان في المغرب وشرقه عام 1505م وهو التاريخ الذي احتل فيه المرسى الكبير من طرف الكريدينال كزمنس (XEMENS) في عهد

<sup>(19)</sup>interieur.gov.dz

حكم ملوك الكاثوليك، حيث أن ملوك تلمسان وتونس الذين أنهكتهم الحروب والصراعات الداخلية أصبحوا غير قادرين على مواجهة التحدي الإسباني. ففي عام 1511م وقعت مستغانم معاهدة الاستسلام.<sup>(20)</sup>

### ب- فترة الحكم العثماني :

بدأت فترة حكم العثماني في تاريخ المغرب العربي مباشرة بعد تدخل الإسبان في الموانئ الرئيسية لشمال إفريقيا وبحكم موقع مستغانم بين وهران والجزائر كانت مسرح مواجهات وحروب دامية بين الأتراك والإسبان، كانت مدينة مستغانم محمية في تلك الفترة بأسوار متينة وقلعة حصينة إضافة إلى ما سبق شهدت مزغران أعنف المعارك أين تم القضاء على الكونت "الكونديت" يوم 23 أوت 1550م لكن وبعد هذه الهزيمة عاد الإسبان واحتلوا مستغانم نظرا لما تتمتع به من أراضي خصبة جلبت أعداد هائلة من العائلات الأندلسية التي استقرت فيها وأسست مزارع فلاحية اشتهرت بها المنطقة. وفي عام 1580م كانت مستغانم تعيش في رخاء وتقوم بدفع الضرائب للأتراك الموجودين في الجزائر كون المدينة تزخر بعدة ثروات طبيعية، ومن الجانب العمراني قام العرب وبعدهم الأتراك بتأسيس العديد من المراكز مثل قلعة بن راشد، مازونة.

ونشير على أن وهران التي تحررت من الاحتلال الإسباني عام 1792م أصبحت مقر بهوات الغرب وبالتالي تم نقل بعض من سكان مستغانم إلى وهران من أجل تعميرها من جديد. أما والي الأتراك فمن ضمن شؤونه جمع الضرائب التي تتكون من إيرادات مدفوعة من طرف الملاك من أجل ترميم الأماكن الإسلامية المقدسة.

قام الأتراك بالاستيلاء على المدينة الواقعة في الضفة الخلفية لعين الصفراء وهو الحي المخصص لأوامر البهوات والأرستقراطيين المتواجدين بالمنطقة أما الجدار فكان عبارة عن

(1) <https://wilaya-mostaganem.dz/ar>

هيكل حماية به خمسة أبواب : باب شلف في الشمال، باب مجاهر في الشرق، باب معسكر في الجنوب، ثم باب أرزيو وباب البحرية في الغرب.

### ج-فترة الاحتلال الفرنسي:

في جويلية من عام 1833م احتلت مستغانم من طرف دي ميشال بعد مقاومة عنيفة كان على رأسها الأمير عبد القادر شخصيا. في 26 فيفري 1834م تم ابرام معاهدة بين الأمير عبد القادر والجنرال الفرنسي "دي ميشال"، أما معاهدة التافنة في 20 ماي 1837م لم وقف إطلاق النار إلا لفترة مؤقتة فلم تنقطع مستغانم عن مواجهة ومقاومة الإستعمار الفرنسي الوحشي فكانت معركة مزگران في فيفري من عام 1840م<sup>(21)</sup>

شاركت مستغانم بطريقتها في مظاهرات 8 ماي 1945 حيث سجلت القبض على 45 من الوطنيين من بينهم الشهيد بن عياد بن ذهيبية، وفي أول نوفمبر 1954م اندلعت الثورة وسجلت هي الأخرى العديد من المحاولات الفدائية في مستغانم كالشهاديد عبد المالك رمضان الذي سقط في ميدان الشرف في أول أيام الثورة التحريرية والذي كان وطنيا منذ الساعات الأولى ، وقد شارك بنشاط متواصل في تنظيم الثورة المسلحة في ولاية مستغانم وكان مساعده الأول هو الشهيد برجى أمر رحمه الله. خلال حرب التحرير عرفت ولاية مستغانم أكثر من 90 معركة 71 منها في الفترة الممتدة ما بين 1956 و 1958 من أهمها معركة جبل الديس، معركة جبل بوهاني في 1957 بالإضافة لمعركة مزابنية 1958م، إلى جانب هذه المعارك شهدت الولاية عمليات فدائية أظهرت القدرات التنظيمية للثورة من خلال إضراب 7 أيام في جانفي 1957 فبقيت هذه المواجهات دامية لغاية الاستقلال المتحصل عليه في 05 جويلية 1962.

### أعلام مدينة مستغانم:

<sup>(21)</sup>نفس المرجع السابق

توجد في مدينة مستغانم أسماء ومعالم بشرية لامعة على مر التاريخ نذكر منها على سبيل المثال الكاتب الشاعر سيدي بن حواء، سيدي لخضر بن خلوف، الشيخ بوراس... وغيرهم من الأسماء البارزة، وتجتمع كل من تجديت- المطمر-مزگران حول المدينة الرئيسية لكي يصبح عدد المساجد فيها تسعة أما العدالة فقد تولاهما قاضيان أحدهما تركي يتبع المذهب الحنفي والآخر عربي يتبع المذهب المالكي ولا يجري استئناف القضاء إلا أمام باي وهران.

### الجانب الثقافي لمدينة مستغانم:

تشتهر مستغانم بعدد من العلماء والأولياء الصالحين الذين ولدوا بها أو عاشوا وتوفوا بارضها أو كانت مقرا لأضرحتهم و نذكر بعضهم العالم العابد سي بن حواء التوجينيالمستغانمي الذي دفن بمستغانم وسميت عليه المقبرة التي بها مدفنه،ابن شاعة الزروالي تلميذ سيدي أحمد بن يوسف الراشدي ثم الملياني والشيخ بلقاسم بوعسرية المدعو بن صابر والشاعر الأكل بن خلوف شاعر الحضرة النبوية المغراوي والمؤرخ لمعركة مزگران ضد الإسبان وسيدي عبد الله بن خطاب دفين المطمر وأبناؤه كسيدي يوسف بن ذهبية وسيدي الشارف وسيدي العجال وسيدي العربي بلطرش وسيدي عدة الحاج بالسوافلية وسيدي يوسف دفين بالمطمر والقائمة طويلة.

كما نجد في ولاية مستغانم زوايا اشتهرت كالزاوية السنوسية التوكويةبالعرعار قرب أولاد شافع وزاوية سيدي حمو الشيخ البوزيدي وحفيده القائم عليها الشيخ عبد القادر بن طه المكنى دحاح والزاوية العلاوية للشيخ مصطفى بن عليوة وزاوية سيدي قدور بن سليمان وزاوية الشيخ بالأحول القادرية قرب وادي الخير<sup>(22)</sup>

كما إن ولاية مستغانم مفتوحة للعديد من الأنواع الموسيقية الجزائرية. حيث نجد الموسيقى العربية الأندلسية والحوزي والشعبي كما يتميز التقليد الموسيقي للمدينة أيضاً

<sup>(22)</sup><https://ar.wikipedia.org>

بموسيقى الزرنا، وهي موسيقى تراثية ذات أصل عسكري تركي تركز على تقاليد المدينة ومنطقتها، كما يمارس أتباع عيساوة وعلاوة الموسيقى الشعبية للعيساوة. المداحات هي أغنية مقدسة تمثل الفلكلور النسائي لامرأة مدينة مستغانم وتمارس خلال الاحتفالات العائلية.<sup>(23)</sup>

### خلاصة الفصل:

تعد مستغانم احدى اهم المدن الجزائرية بفضل موقعها الجغرافي والحدودي المميز، الذي يعكس بوضوح مدى التطور الحاصل في ميدان التعمير ودرجة مواكبة الحركة الاقتصادية، والوسط الحضري او بمعنى اخر المدينة يعتبر عنصرا حيا ينمو ويتطور مع مرور الزمن وبالتالي فان ما يميزها على البقاء هي وظائفها. وقد اشرنا فيه الى المدن وخصائصها ثم تطرقنا الى المدن الجزائرية، ثم القينا نظرة شاملة على مدينة مستغانم

<sup>(23)</sup><https://wilaya-mostaganem.dz>

## الفصل الثالث

مفاهيم الثقافة المرورية وتعريفات المشاة في  
السياق الحضري

## تمهيد:

يعد فهم الثقافة المرورية وتعريف المشاة من الجوانب الأساسية لتحليل ممارساتهم وسلوكياتهم في الوسط الحضري. تلعب الثقافة المرورية دورًا حيويًا في توجيه تصرفات الأفراد وتشكيل عاداتهم اليومية على الطرقات، حيث تساهم في تعزيز السلامة المرورية وتوفير بيئة حضرية أكثر تنظيمًا وأمانًا. في هذا الفصل سيتم عرض المفاهيم الأساسية المرتبطة بالثقافة المرورية والقيام بتعريف المشاة، مع التركيز على العوامل التي تؤثر في سلوكياتهم داخل المدن. وسيتم أيضًا كيفية تفاعل المشاة مع البيئة الحضرية ومع عناصر البنية التحتية المرورية، وذلك لفهم أعمق التحديات والفرص التي تطرحها الحياة في المناطق الحضرية.

## مفهوم المشاة:

هو أي شخص يسير على قدميه ويكون تأثيره على حركة المرور أساسيا في مختلف المواقف، كما ان استخدام المشاة الأساس هو أرصفة المشاة والتي تعتبر عنصرا أساسيا من عناصر المقطع العرضي لأي طريق.<sup>(1)</sup>

فهم أفراد يتنقلون بواسطة الأرجل عبر الأرصفة والممرات.<sup>(2)</sup>

وهم كذلك عبارة عن أشخاص تسير على أقدامها أو على كرسي ذي عجلات.<sup>(3)</sup>

فالمشاة هم الأشخاص الذين يسرون على الأقدام في البيئات الحضرية والريفية على حد سواء. يشمل هذا التعريف الأفراد الذين يتنقلون سيرًا على الأقدام لأغراض متنوعة، مثل الذهاب إلى العمل أو المدرسة، الترفيه، التسوق، أو ممارسة الرياضة. المشاة يعتبرون أحد

<sup>(1)</sup> حبيبي حليلة، إشكالية حركة المشاة داخل المدينة (دراسة حالة مدينة معسكر) ماستر تخصص المدينة والنقل الحضري، جامعة مسيلة، 2018/2019، ص 24

<sup>(2)</sup> إروان عبد القادر، تأثير النشاطات التجارية على حركة المشاة (دراسة حالة حي عماري محمد بمدينة سوقر) ماستر تخصص المدينة والنقل الحضري مسيلة، 2016/2017 ص 11

<sup>(3)</sup> فراجي خولة، فضاءات حركة المشاة بين التصميم والواقع (دراسة حالة محور محمد العطشان بأدرار) ماستر تخصص المدينة والنقل الحضري، جامعة مسيلة، 2016 / 2017 ص 7

أهم عناصر حركة المرور في المدن، حيث يساهمون في تعزيز الحياة الحضرية من خلال التفاعل مع البيئة المحيطة بهم والبنية التحتية المخصصة لهم، مثل الأرصفة والمعابر المخصصة للمشاة.

#### - مفهوم منطقة المشاة:

تعرف أيضا باسم المناطق الخالية من السيارات: وهي مناطق من المدينة أو البلدة مخصصة لاستخدام المشاة فقط وقد تكون فيها حركة السيارات محظورة وضعت من قبل المجتمعات يشعرون انه من المستحسن أن تكون هناك مناطق مخصصة لحركة المشاة فقط. (4)

وبمفهوم آخر هي تحويل شارع أو منطقة تستخدم من طرف المشاة فقط، ويمكن التنقل فيها باستخدام المركبات التي تعمل بالطاقة البشرية مثل الدراجات أو السير على الأقدام. (5)

**معايير المشاة:** ممرات عبور المشاة هو المكان المخصص للمشاة لعبور الطريق. مصممة للحفاظ على المشاة حيث يمكن أن ينظر إليه من قبل سائقي السيارات، وحيث يمكنهم العبور بأمان أكثر عبر تدفق حركة مرور السيارات، غالبا ما توجد معاير المشاة ملحوظة عند التقاطعات، قد تكون أيضا في نقاط أخرى عبر الطرق المزدهمة التي من شأنها أن يكون الأمر خلاف ذلك غير آمنة جدا للعبور (6)

تعتبر معاير المشاة المناطق الحرجة في شبكات حركة المشاة، وهي ذلك الجزء من الطريق الذي صمم لعبور المشاة بشكل متعامد من حركة المركبات. ويمكن أن يكون محدد بخطوط الدهان أو غير ذلك. وتعتبر المعاير المتقاطعة والمميزة بالعلامات أكثر فعالية

(4) مجلس ابو ظبي للتخطيط العمراني، دليل تصميم الشوارع الحضرية في ابو ظبي، 2009، ص 153

(5) روان عبد القادر، نفس المرجع السابق، ص 11

(6) حبيبي حليلة، اشكالية حركة المشاة داخل المدينة (دراسة حالة مركز مدينة معسكر)، ماستر جامعة مسيلة،

بحيث يستطيع السائقين تحديدها بسهولة، كما أن المشاة بمن فيهم ضعيفي البصر يمكن الاستفادة من علامات معابر المشاة الواضحة.(7)

كما أن ممرات عبور المشاة هو مكان المخصص للمشاة لعبور طريق. مصممة للحفاظ على المشاة حيث يمكن أن ينظر إليه من قبل سائقي السيارات، حيث يمكنهم عبور بأمان أكثر عبر تدفق حركة مرور السيارات، غالبا ما توجد معابر المشاة ملحوظة عند التقاطعات.

وقد تكون أيضا في نقاط أخرى على الطريق المزدهمة التي من شأنها أن يكون الأمر خلاف ذلك غير أمنة جدا للعبور دون مساعدة نظرا لأرقام المركبات، السرعة أو بعرض الطريق وعادة يتم تثبيتها لتساعد أعدادا كبيرة من المشاة للعبور (كما هو الحال في مناطق التسوق) أو من حيث مستخدمي الطريق المعرضين للخطر (مثل أطفال المدارس) يعبر بصورة منتظمة.(8)

### عوامل اختيار مكان معابر المشاة:

يمكن إيجاز العوامل الهامة في اختيار مكان معابر المشاة كما يلي:

1- أن يعطي مكان خط التوقف الإحساس بالأمان للمشاة وعدم الخوف من احتمال تجاوزه من قبل المركبات، بحيث يبعد خط التوقف (2 م) عن معبر المشاة ليعطي مسافة خالية أمنة.

2- يجب ان يكون المعبر مفصولا عن حركة المرور الموازية بمسافة كافية، وهذا يتحقق بان يتم تقصير الجزيرة الوسطية بمسافة لا تقل عن (1م) من طرف حارة المرور الموازية لمعبر المشاة.

(7)أفراجي خولة، المرجع السابق، ص 8

(8)جلال رياض، دراسة ممرات المشاة لمدينة البويرة: دراسة حالة تقاطعات زيغود يوسف ،مذكرة ماستر مدينة ونقل

الحضري ،مسيلة، 2016/2017 ص8

3- عند المعابر ذات الإشارة الضوئية تكون مسافة الرؤية هي مسافة التوقف الآمنة حسب السرعة التصميمية للطريق الداخل إلى التقاطع.

4- يجب تأمين مسافة رؤية كافية عند المعابر التي لا يوجد فيها إشارات ضوئية لكي يرى المشاة السيارات القادمة الى التقاطع، وبالتالي يجب أن تكون مسافة الرؤية الآمنة لعبور الطريق حسب السرعة التصميمية.(9)

### علامات معابر المشاة:

هي العلامات الأرضية التي تقدم الإرشادات للمشاة الذين يقطعون الطريق، وذلك بتحديد ممرات المشاة ورسمياً على الطرق المؤدية إلى وضمن التقاطعات، وفي الأماكن التي لا توجد فيها تقاطعات، فإن هذه العلامات تحدد بصورة قانونية معابر المشاة.(10)

### مفهوم مسار المشاة

هو مسار السير المتوقع للمشاة، وهو جزء من الطريق يؤمن منطقة مستقلة ومخصصة لسير المشاة على الأقدام ويمر من خلاله ممرات المشاة وأساليب التحكم المروري المختلفة.(11)

وهناك من يعتبر مسارات المشاة هي شبكة طرق خاصة بالمشاة غالباً ما تكون مرصوفة بطابوق رصف خاص وتظلل بالأشجار والمسققات، وترتبط المناطق السكنية بعضها ببعض الآخر من جهة ومع المباني الخدمية المختلفة من جهة أخرى، وتزود بمصاطب جلوس ومظلات متنوعة.(12)

(9) مجلس ابو ظبي للتخطيط العمراني، دليل تصميم الشوارع الحضرية في ابو ظبي، 2009، ص30

(10) الإدارة العامة للتخطيط والتخطيط - دليل تخطيط الطرق والمواصلات في المناطق الحضرية، - الطبعة الاولى 2013 ص 9

(11) روان عبد القادر، تأثير النشاطات التجارية على حركة المشاة (دراسة حالة حي عماري محمد بمدينة سوقر)

تخصص المدينة والنقل الحضري مسيلة، 2016/2017 ص 12

(12) عبد العالي حمزة محمد، مسارات المشاة ضمن المجاور السكنية، مجلة كلية الاسراء الجامعية للعلوم والهندسة. مجلد

2، العدد 1، سنة 2020 ص 94

### أهمية مسارات المشاة:

تظهر أهمية مسارات المشاة في دورها الحيوي في تشكيل وتطور التجمعات العمرانية حيث خلقت شكلا مميزا للنسيج العمراني، فبالإضافة إلى كونها شرايين رابطة بين مختلف عناصر التجمع العمران فهي أيضا تعكس النشاط العمراني والاقتصادي والاجتماعي لأي تجمع عمراني، وتزداد أهمية مسارات المشاة على مستوى الخلية السكنية والمجاورة السكنية عنها في التجمعات الأكبر منها، ذلك كون الحركة فيها تعتمد على الوصول الى تلك العناصر سيرا ودون استخدام المركبات والآليات. (13)

### دور العام لمسارات المشاة:

تمثل فيما يلي:

- الرابط بين الحيزات العمرانية الخارجية والداخلية والتجمعات العمرانية تتنوع أشكالها وأنماطها تبعا لأهميتها والوظيفة التي تقوم بها
- تحقق التداخل مع عناصر النسيج العمراني المختلفة الي تجمع عمراني، وتؤدي إلى توجيه حركة المشاة بشكل يتلاءم مع هوية البيئة العمرانية والطبيعية والاجتماعية للتجمع العمراني
- ترتبط برباط وثيق بين الإنسان فهي نتاج طبيعي للتفاعل بين الإنسان بكل عاداته وتقاليده ومعتقداته وفلسفته مع البيئة الطبيعية بجميع خصائصها، ولذلك فهي تعود كمردود عمراني يؤثر في الإنسان ويتأثر به

(13) ايمان زروق، مبادئ ومعايير تخطيط وتصميم الفضاءات والمسالك المخصصة للمشاة (دراسة حالة ممرات الصديق بن

يحيى بسكرة)، ماستر هندسة معمارية، تخصص مدن، جامعة بسكرة، 2022، ص 11

### الدور التخصصي للمشاة:

- دور الوظيفي لمسارات المشاة: يقاس نجاح المنتج التصميمي بصفة عامة بمدى تحقيقه واستيفائه للوظيفة المطلوبة ويتم تحديد وظيفة مسارات المشاة من خلال وظيفة المكان المطلوب الوصول إليها والنشاط المرغوب تحقيقه

- دور البيئي لمسارات المشاة: تمثل مسارات حركة المكان المفتوح بين المباني؛ لتوفير الإضاءة الطبيعية والتهوية ووصول أشعة الشمس. ولكي تكون مسارات المشاة ملائمة للمستعملين، كما تخلق المسارات الفرصة لزراعة الأشجار والمسطحات الخضراء، والتي تعمل على ترطيب الجو. (14)

### -تعريف مسارات حركة المشاة:

قدمت العديد من الدراسات تعريف مسارات حركة نظرا لأهميتها ودورها في البيئة العمرانية. يعرف لينش Lynch مسارات الحركة: بأنها قنوات طولية يتحرك من خلالها الإنسان، فيمكن إدراك عناصر المدينة المختلفة وتكوين صورة بصرية لها، وقد عرفها Krier Rob روب كريبير: بأنها نتاج طبيعي لامتداد أو انتشار التجمعات السكنية، وعليه فإن المتخصصون في مجال التخطيط والتصميم العمراني يتفقون على أن مسارات الحركة هي القنوات التي يسير فيها الإنسان فيدرك من خلالها عناصر المدينة المختلفة، ذلك علاوة على كونها مكان الانتقال والحركة بين أجزاء المدينة. (15)

### جسور المشاة:

جسور مصممة للمشاة والراجلين وفي بعض الحالات راكبي الدرجات وحركة مرور الإنسان، بدلا من مرور السيارات. ويمكن استخدامها لتزيين الارتباط البصري لمجالين

(14) إيمانزروق، نفس المرجع، ص 12

(15) هبة محمد جمعة، تصميم المسارات لحركة المشاة مع ذكر الخاص لفاعلية الهندسة القيمية، مجلة الأزهر القطاع

الهندسي، جامعة القاهرة، قسم الهندسة المعمارية، المجلد 12، العدد 43، سنة 2017، ص 665

متميزين. وفي كثير من البلديات المتقدمة جسور المشاة على حد سواء وظيفة ويمكن أن تكون تابعة الأعمال الفنية.<sup>(16)</sup>

### الخلفية التاريخية للجسور:

بدأ البشر في إنشاء الجسور منذ القدم حيث بدأت بالجسور الخشبية التي كانت تتكون من جذع شجرة باستغلال الفرص الطبيعية لسقوط شجرة فوق وادي أو عبر جدول ماء صغير، سمحت للأفراد بالانتقال من ضفة إلى أخرى، وسرعان ما لاحظ أسلافنا هذه الفكرة التي طبعت في مخيلتهم وقاموا بتطبيقها وطوروها على مر العصور وحتى يومنا هذا من طريقة الإنشاء و المواد المستخدمة.<sup>(17)</sup>

### أنواع الجسور من حيث المواد المستخدمة وطبيعة الاستخدام:

تنشأ الجسور بصورة عامة من مواد مختلفة يمكن اعتمادها أساساً لتقسيم الجسور حسب المادة الرئيسية المستخدمة في إنشائها إلى الأنواع الآتية:

- الجسور الخشبية.
- الجسور المعدنية.
- الجسور الخرسانية.<sup>(18)</sup>

أما تصنيف أنواع الجسور من حيث الاستخدام تبعاً لما أشار إليه سيد بسيوني في دراسته فقد قسمه إلى:

- 1- جسور سيارات ومشاة.
- 2- جسور سكك حديدية.

<sup>(16)</sup>جلال رياض،دراسة ممرات المشاة لمدينة البويرة: دراسة حالة تقاطعات زيغود يوسف، مذكرة ماستر مدينة ونقل الحضري،مسيلة، 2016/2017، ص9

<sup>(17)</sup> زهر عزام الشنطي،تأثير جسور وأنفاق المشاة على منظومة الحركة ضمن التخطيط الحضري،رسالة ماجستير في هندسة المعمارية، جامعة الاردنية،2013 ص36

<sup>(18)</sup>زهر عزام الشنطي،نفس المرجع،ص37

3-جسور مشاة.

4-جسور خطوط الأنابيب كخطوط أنابيب المياه.

5 -جسور مؤقتة.(19)

### حركة المشاة:

هي كل رحلة تبدأ وتنتهي خاصة بالمشاة في أي مكان كالساحات العامة والبيادين، أو أثناء التسوق من المراكز التجارية، أو أطفال المدارس (الحركة اليومية) من المنزل إلى المدرسة، وكذلك ذوي الاحتياجات الخاصة مثل الإعاقة.(20)

كما تتمثل احتياجات الخاصة بحركة المشاة في أربعة عناصر رئيسية خاصة بحركة المشاة وهي كالتالي:

- سهولة الوصول -الراحة الجسدية -الأمن والحماية. (وهي تشمل ثلاث مستويات توفير الحماية ضد الحوادث والحركة المرورية، توفير الحماية ضد الجرائم العنف، توفير الحماية من العوامل الجوية السيئة) - خلق أماكن جميلة وجذابة.(21)

### مفهوم الرصيف:

يعتبر الرصيف ذو أهمية بالغة كعنصر عمراني في المدن، ويعتبر جزءا مكمل للطرق والشوارع داخلها حيث ينظم حركة المشاة ويوفر لهم الحماية اللازمة من أخطار المركبات، ولقد أخذت الأرصفة اهتمام المخططين والمهندسين وذلك بتطويرها ووضع المواصفات الهندسية لها لتحسين مظهرها وتوفير عنصر الراحة والأمان بها، تعرف على أنها فاصل عمودي بين الطريق المخصص لسير المركبات ومجال المشاة (22)، وهو كذلك الممر

(19)زهر عزام الشنطي،تأثير جسور وانفاق المشاة على منظومة الحركة ضمن التخطيط الحضري،رسالة ماجستير في هندسة المعمارية ، جامعة الاردنية،2013 ص 37

(20)حبيبي حليلة،اشكالية حركة المشاة داخل المدينة (دراسة حالة مدينة معسكر) ماستر تخصص المدينة والنقل الحضري، جامعة مسيلة/2019،ص 24

(21) هبة محمد جمعة،تصميم المسارات لحركة المشاة مع ذكر الخاص لفاعلية الهندسة القيمية، مجلة الازهر القطاع الهندسي،جامعة القاهرة،قسم الهندسة المعمارية،المجلد 12،العدد 43، سنة 2017،ص 666

الذي يقع على جانب مسار المركبات ويرتفع قليلا عنه ويستخدم لسير المشاة نبعد بذلك خطر المركبات عنهم.(23)

وهناك من يعتبر الرصيف تلك المساحة المخصصة لمرور المشاة (المارة) وعادة تكون مفصولة عن الطريق المخصص لسير المركبات تقاديا للحوادث، وذلك إما برفعها عن الطريق وإما بوضع حواجز تمنع اقترام المركبات هذه المنطقة ويجب ألا يقل عرض الرصيف 1.5 متر. وتصمم بحيث تكون ذات درجة انحدار مريحة لعامة الناس، ويتقادى في تصميمها وضع درجات (سلام) على الرصيف كي يتاح استخدامه لكبار اللسن وذوي الاحتياجات الخاصة. رصف الرصيف بمادة تمنع إثارة الأتربة والغبار، كالأحجار، والكتل الخرسانية، والبازلت.(24)

كما أن هناك من يعتبر الرصيف بأنه تلك المساحة التي تفصل الطريق عن المبنى، وقد تختلف الغاية من هذه المسافة فتكون للحماية أو للمشاة أو لعدة أغراض أخرى لكن في مجملها فإن الرصيف يخصص لعزل الحركة الميكانيكية عن حركة المشاة بالدرجة الأولى، ويتوقف عرض الرصيف على :

- نوع الطريق (لمتنزه أو لمتاجرة أو غيره) .
- نوعية الطريق ودور المشاة ( العلاقة مع استخدامات الأراضي).
- كيفية وقوف السيارات بجوار الأرصفة.
- حجم وكثافة حركة المشاة مثل المناطق التجارية.

(22) روان عبد القادر، تأثير النشاطات التجارية على حركة المشاة (دراسة حالة حي عماري محمد بمدينة سوقر)

تخصص المدينة والنقل الحضري مسيلة، 2017/2016 ص 13

(23) فراجي خولة، نفس المرجع، ص 8

(24) محمد سيد اليو، الاسس التخطيطية والتصميمية لفضاءات حركة المشاة امام المؤسسات التربوية واثرها على السلامة

المرورية (دراسة حالة مدينة ادرار)، مذكرة ماستر، هندسة معمارية ،تخصص مدينة والنقل الحضري ، مسيلة، 2017/2016 ص 17.

- كثافة الاستخدامات على الأرصفة (تشجير - إنارة - لافتات - إعلانات - محولات كهرباء).

### عناصر الرصيف:

يتكون الرصيف من العناصر والأجزاء الرئيسية التالية: (25)

- 1 - ممرات المشاة الجانبية.
  - 2- أماكن عبور الطرق.
  - 3-البردورات الجانبية.
  - 4-مواقف السيارات.
  - 5مواقف انتظار حافلات النقل العام وسيارات الأجرة.
  - 6-إشارات المرور واللوحات الإرشادية والإعلانية والدعائية.
  - 7-متطلبات ذوي الاحتياجات الخاصة.
  - 8-أحواض الأشجار والأزهار والنباتات.
- المعايير الهندسية لتصميم الأرصفة:

يجب أن يفي تصميم أرصفة المشاة بعدة معايير هندسية من أهمها:

- 1-بساطة التصميم وخلوه من التعقيد وقابلية التنفيذ.
- 2-أن يكون الرصيف خاليا من العوائق والبروزات ويكون سطحه خشنا لتجنب الانزلاق.
- 3-أن يكون الرصيف ملائما للمقياس البشري وان يشجع على المشي والشعور بالأمان للمشاة وقائدي المركبات. (26)
- 4-مراعاة الاختلاف في أبعاد الأرصفة والعناصر التي تحويها حسب موقع الرصيف من المدينة.

(25) المملكة العربية السعودية ، دليل تصميم الارصفة والجزر بالطرق والشوارع، وزارة الشؤون البلدية والقروية، ص12

(26) المرجع نفسه.

5- توفير مسار لمنتزه ومزاولة رياضة المشي في أماكن تتصف بالانفتاح مثل الحدائق والشواطئ.

6- الاستمرارية البصرية الجمالية للرصيف والطريق ككل وملائمة الرصيف لما حوله من المباني. (27)

7- الاهتمام بالتشجير واختيار الأشجار والنباتات الجمالية التي توفر الظل والفصل عن حركة المركبات.

8- الانتقال التدريجي من أرصفة وسط المدينة والطرق الرئيسية إلى الأرصفة في الأحياء السكنية وداخل نطاق الملكيات الفردية.

9- مراعاة فرق منسوب الطريق والرصيف، وربط منسوب الرصيف بمنسوب الرصيف المجاور. (28)

### مفهوم السلامة المرورية:

تعرف بأنها الوقاية والحد من وقوع الحوادث المرورية ضماناً لسلامة الإنسان وممتلكاته والحفاظ على البلد ومقوماته البشرية والاقتصادية. والسلامة المرورية بمفهومها الواسع تهدف إلى تبني كافة الخطط والبرامج واللوائح المرورية والإجراءات الوقائية للحد أو منع وقوع الحوادث المرورية لضمان سلامة الإنسان وممتلكاته، والحفاظ على أمن البلاد ومقوماته البشرية والاقتصادية. وعلى ذلك فإن السلامة المرورية هي تأمين الوسائل التي تساهم في تسيير العملية المرورية في ظل توفر أسباب السلامة من مختلف الجوانب، فهي الوقاية والحد من وقوع حوادث المرور ضماناً لسلامة الإنسان وممتلكاته والحفاظ على أمن البلاد ومقوماتها الاقتصادية والبشرية. (29)

(27) نفس المرجع السابق، ص 12

(28) المملكة العربية السعودية، دليل تصميم الأرصفة والجزر بالطرق والشوارع، وزارة الشؤون البلدية والقروية، ص 12

(29) المركز الوطني للمعلومات، السلامة المرورية، الجمهورية اليمن، 2002م.

وعلى ذلك فإن السلامة المرورية هي تأمين الوسائل التي تساهم في تسيير العملية المرورية في ظل توفر أسباب السلامة من مختلف الجوانب.

حيث يتولى الجانب الأول توعية الإنسان بقواعد وأنظمة المرور الصحيحة والإجراءات التي توفر له أسباب السلامة، وفي الوقت نفسه تطبق الجزاء على من يخالف هذه الأنظمة. في حين يتولى الجانب الثاني مراعاة تأمين وسائل السلامة في المركبات وضرورة أهليتها للسير على الطرق؛ فيما يقوم الجانب الثالث من جوانب السلامة المرورية بتصميم الطرق حسب المواصفات القياسية، ومتابعة صيانتها بما يضمن سلامة مستخدميها.

### أهداف السلامة المرورية:

تهدف السلامة المرورية إلى تحقيق أكبر قدر وأعلى نسبة من الأعمال التالية:

- تقليل عدد الحوادث: وذلك من خلال تطبيق أنظمة المرور على مستخدمي الطريق، ويكون بإلحاق العقوبات بالمخالفين، إضافة لتكثيف الحملات التوعوية المرورية .
- الحد من أخطار الحوادث المرورية: من خلال توفير متطلبات السلامة وتطبيق الحلول العلمية في هندسة المرورية وذلك بتكريس إجراءات السلامة الوقائية.<sup>(30)</sup> وهذا يتطلب متابعة ودراسة ميدانية لإحصاءات الحوادث وأمكنتها، والأسباب المباشرة لوقوعها من أجل إيجاد حلول مناسبة من شأنها أن تزيل أسباب الخطر المتسببة في تكرار الحوادث.

### عناصر السلامة المرورية:

يتمثل محور السلامة المرورية في ثلاث عناصر هي: المركبة، والطريق، والعنصر البشري

- المركبة:** أدت الزيادة في أعداد المركبات، وضعف مستوى الصيانة إلى زيادة كبيرة في عدد الحوادث الأمر الذي حتم لتوفير الحد الأدنى من السلامة في المركبة ليسمح لها بالسير على الطرق العامة، وتتمثل وسائل السلامة في المركبة في الإطارات والمصابيح

<sup>(30)</sup> محمود فهمي الباز الشورجبي، دراسة استطلاعية عن تحسين مستوى السلامة المرورية على الطرق داخل جامعة

الملك سعود" بيانات غري منشورة"، مركز البحوث، رقم، 22/220 كلية الهندسة. ص18

والإشارات الضوئية ومساحات المطر والمرايا العاكسة والمكابح وفرامل الوقوف، والأقفال، والإشارات الصوتية والضوئية، وحزام الألمان والمساند ومكان الأطفال والوسادة الهوائية والقيام بالفحص الدوري للسيارات. (31)

وتتلخص أهداف برنامج الفحص الدوري للسيارات في :

- أ- تحسين مستوى صيانة المركبة.
  - ب- التقليل من حجم الحوادث المرورية.
  - ج- إطالة عمر المركبة الافتراضي .
  - د- المحافظة على سلامة البيئة العامة .
  - هـ- المحافظة على أمن وسلامة مستخدمي الطريق من سائق وركاب ومشاة.
  - و- كشف الأعطال مبدئياً ل استفعالها. للسائق قبل استفعالها.
- الطريق :

هو أحد العناصر الثلاثة الرئيسية في معادلة وقوع الحادث المروري، حيث له دوراً رئيساً في التقليل من وقوع الحادث أو على الأقل تخفيف حدة خطورتها، مواصفات السلامة، لهذا يسعى مهندسو الطرق إلى إضافة معايير السلامة في كافة العناصر الهندسية للطريق، ومراعاة شروط السلامة التي تكفل الأمان لمستخدميه من الجانب التصميمي ودون معزل عن متطلبات السلامة المرورية. وتتمثل وسائل السلامة في الطريق في التصميم والتخطيط لإزالة العوائق، وتوافر الهندسي، والإضاءة، والصلاحية.

-العنصر البشري:

ويتمثل في سائق السيارة والمشاة (الراجلين) حيث يعد السائق العنصر الفعال والمحرك للعملية المرورية، ومن ثم لا بد أن تتوفر فيه عدة صفات من أهمها: العقل، وسلامة الحواس، ومعرفة أنظمة وتعليمات المرور، والتركيز أثناء القيادة، والإحساس بالمسئولية،

(31) علي بن ضبيان الرشيد، حجم حوادث المرور في الوطن العربي وسبل معالجتها، أجهزة التنفيذ الرسمية في مجال

السلامة المرورية المهام، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، 2005/22/22 ص 20

والإمام بميكانيكية المركبة، وصيانتها بشكل مستمر. وتتمثل وسائل السلامة الخاصة بالسائق في استخدام حزام الألمان ووجود مساند للرأس، ووجود وسائل خاصة كالنظارات الطبية وحقيبة الإسعاف والوسادة الهوائية وإتباع أساليب وقواعد القيادة الآمنة قبل تشغيل المركبة، وعند التشغيل، وعند الوقوف، وإتباع إرشادات المرور. إما المشاة فهم مستخدمي الطريق من خلال المشي على الأقدام وتتمثل وسائل السلامة الخاصة بهم في تحلي بالمسؤولية واحترام قوانين المرور واستخدام المسارات المخصصة لهم

### مفهوم الثقافة:

التطرق لمفهوم الثقافة المرورية فرضتها حاجة البحث لهذا المفهوم لان الثقافة في اللغة أصلها ثقف: ثقف الشيء ثقفا، ثقفا و ثقافا وثقوفة، ويضيف ابن منظور: وقال أبو زياد: رجل ثقف لقف رام راو، وقال المحياني: رجل ثقف لقف و ثقف لقف، و ثقيف لقيف أي بين الثقافة والمقافة<sup>(32)</sup>. بالإضافة الى أن معنى ثقف الرجل ثقافة أي صار حاذقا خفيفا، وذو فطنة وذكاء والمراد أنه ثابت المعرفة بما يحتاج إليه.<sup>(33)</sup>

**تعريف الثقافة:** كما يراها الكثيرون هي، أشياء غير محسوسة، وإنما تجريد غامض يمكن ملاحظته من خلال سلوكيات الأفراد وتفاعلهم، لذلك يمكن القول إن الإنسان والكائن الوحيد الذي يمتلك الثقافة، فهي عنصر بشري مكتسب من جيل إلى جيل، وهذا يعني أن لكل مجتمع ثقافته الخاصة به، وأنه لا يمكن العيش في مجتمع ما دون ثقافة.<sup>(34)</sup>

علماء الأنثروبولوجيا الثقافية اتفقوا على أن الثقافة هي موضوع دراستهم ولكنهم يختلفون في تعريفها، حيث عرفها البعض بأنها "السلوك المكتسب" وعند البعض إنما هي

(32) ابن منظور، لسان العرب، دار صادر للنشر، بيروت، لبنان، 1956، ص402.

(33) عبد العزيز العايش، ريوحلمبارك، ترسيخ المواطنة المرورية كآلية الاحترام قانون المرور في الجزائر، مجلة العلوم الإنسانية، العدد الثامن / الجزء (1)، ديسمبر 2017 ص 215.

(34) مجلة كلية التربية، فاعلية برنامج تدريبي لاكتساب مفاهيم السلامة المرورية لدى طلاب مرحلة التعليم الابتدائي في المنطقة الشرقية، جامعة الأزهر، العدد: 126 الجزء 4، جانفي 2015 ص 283

تجريدات مأخوذة من السلوك. ويقول "كوبر في المعنى نفسه بأنه يمكن للعالم أن يرى الأشياء والأشخاص وأفعالهم وتفاعلاتهم، ولكن لا يمكن لأحد أن يرى الثقافة، كما نجد عالم الانثروبولوجيا الاجتماعية الشهير "راد كليف براون" يوافق هذا التعريف إذ يقول ما نصه: "لا تعبر الثقافة عن أي شيء واقعي محسوس وإنما عن تجريد، وغالبا ما يستخدم كتجريد غامض". (35)

### خصائص الثقافة:

هناك مجموعة من السمات الرئيسية التي تتصف بها الثقافة وهي كما يلي:

**تعتبر الثقافة عملية مكتسبة:** أي تكسب من خلال التفاعل والاحتكاك بين الأفراد في بيئة معينة.

**الثقافة عملية إنسانية واجتماعية:** يعتبر الإنسان الكائن الحي الوحيد العاقل الذي يستطيع أن يفكر وينتج أفكارا ويضع أدوات يستطيع من خلالها التكيف مع الظروف الطبيعية والتحكم فيها بفضل اختراعاته، كما أنه ترك نتاجا فكريا وقانونيا وفنيا من أجل تنظيم نفسه اقتصاديا وسياسيا في مجتمعات متميزة بأنماطها وقيمها الثقافية.

**الثقافة عملية قابلة للتناقل:** الثقافة هي عملية متوارثة يتناقلها الأبناء عن الآباء والأجداد .

**الثقافة متغيرة:** تتغير الثقافة بتأثير التغيرات البيئية والتكنولوجية،

**ثقافة لها وظيفة الإشباع:** الثقافة دائما وبالضرورة تشبع الحاجات البيولوجية الأساسية والحاجات الثانوية المنبثقة عنها. (36)

### مفهوم الثقافة المرورية:

(35) بلحارث مليكة، بن دومة العالية، دور الاذاعة المحلية في نشر الثقافة المرورية داخل المجتمع المحلي (دراسة تحليلية لبرنامج "سلامتك" بإذاعة الجزائر من مدينة مستغانم نموذجا)، مذكرة ماستر ، تخصص وسائل الاعلام والمجتمع، 2018/2017، ص 69

(36) محمد احمد بيومي، علم الاجتماع الثقافي، دار المعرفة الجامعية الاسكندرية، 2006 ص 127

يطلق عليها كذلك الوعي المروري، وقد تباينت الرؤى تجاه مفهوم الثقافة أو الوعي المروري لدى الباحثين الذين قدموا في مختلف دراساتهم وبحوثهم تعريف لها، وقد يرجع سبب ذلك إلى اختلاف مضمونه من مجتمع إلى آخر، ومن فترة إلى أخرى داخل المجتمع الواحد وفقا لمعطيات الواقع المروري .

ويرى كل من نايف المعاني وأديب محمد الحضور على أن هناك مفهوما شاملا للثقافة المرورية وهو تعزيز اليقظة الحسية والمعنوية والإلمام واسع بكل ما يتعلق بالمرور من مركبة وطريق وإشارات وأنظمة وغيرها ما ينعكس إيجابا على الشخص وحسن قيادته ومراعاته للأنظمة المرورية مختلفة.

بينما يراها - صالح رمضان بأنها تبسيط المفاهيم الأخلاقية والنظم والتعليمات ذات العلاقة بكيفية استخدام المركبة والطريق ووضع المنبهات الضرورية والأساليب التي تجعل الالتزام بها بصورة ذاتية.(37)

ان 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 حرصا على تجنبها والابتعاد عن مسبباتها .

يمكن تعريف الثقافة المرورية على أنها: قدرة الفرد على المعرفة وفهم وإدراك الجوانب المعرفية والوجدانية والمهارية المتصلة بحركة السير والمرور

وكذلك تعتبر الثقافة المرورية هي السلوك اليومي لمستعملي الطريق، لكل ما يحقق السلامة والامن المروري.(38)

ومما سبق يمكننا القول ان الثقافة المرورية بمفهومها الواسع هي منظومة فكرية منظمة تقوم على تعزيز الجوانب الحسية والمعرفية والمهاراتية والمعنوية لدى الفرد بهدف تحسين

(37) عبد العزيز العايش، ريوحلمبارك، ترسيخ المواطنة المرورية كآلية الاحترام قانون المرور في الجزائر، مجلة العلوم

الإنسانية، العدد الثامن / الجزء (1)، ديسمبر 2017 ص 215

(38) نفس المرجع السابق، ص 218

قدرته وعند دمج هذه الثقافة والمنظومة الثقافية العامة داخل المجتمع، تدخل نسيجه الاجتماعي بشكل فعال، تتحول إلى نمط سلوكي مستمر يقوم الفرد والجماعة والمجتمع بتطبيق هو حمايته.(39)

كما يعرف الغامدي الثقافة المرورية على أنها قطاعات سلوكية للمحافظة على نظام المرور تتشكل على هيئة عناصر ثقافية صغرى عند اتحادها معا تشكل ما يعرف بمركبات الثقافة المرورية.

ويعرف إينارصونوسيقبورسون(Sigborsson&Einarsson)الثقافة المرورية على أنها الفهم المشترك من قبل مستخدمي الطريق لمجموعة من الإجراءات المعتادة والمتصلة بالواقع، حيث أن هذه الثقافة ترتبط بالقوانين واللوائح التي توضع من قبل السلطة في تلك المنطقة.(40)

### خصائص الثقافة المرورية: تتمثل فيما يلي:

**التنوع:** يقصد به التنوع في الأداء بين الدارسين وتنوع طرق التدريس وتنوع أساليب الإشراف والمتابعة وأساليب التقويم.

**المرونة:** ويقصد بها المرونة في صياغة محتوى النشاط بحيث يصلح للبيانات المختلفة والمرونة في ترتيب الأنشطة والمرونة في أهمية المعارف والدور القائم على التنفيذ وكذا المرونة في موقع تنفيذ النشاط.

**الواقعية:** التمثيل للأشياء والمواضيع كما هي عليه.

(39) بلحارث مليكة، بن دومة العالية، دور الإذاعة المحلية في نشر الثقافة المرورية داخل المجتمع المحلي (دراسة تحليلية لبرنامج "سلامتك" بإذاعة الجزائر من مدينة مستغانم نموذجا)، مذكرة ماستر، تخصص وسائل الاعلام والمجتمع، 2018/2017، ص 70

(40) مجلة كلية التربية، فاعلية برنامج تدريبي لاكتساب مفاهيم السلامة المرورية لدى طلاب مرحلة التعليم الابتدائي في المنطقة الشرقية، جامعة الأزهر، العدد: 126 الجزء 4، جانفي 2015 ص 284

الاستمرارية: استمرارية ثقافة المرور مرهونة بعملية التوعية المرورية. (41)

**التخطيط والبرمجة:** إن توصيل الثقافة يستدعي بناء برنامج علمي ومخطط اتصالي وتحديد أهدافها بما يساهم في تحقيق أهداف مختلف المجالات الحياة المرورية.

**التفاعلية:** الثقافة المرورية والتثقيف تعتمدان أسلوب التفاعل الذي يساهم في نجاح من رفع فاعلية الأفراد وتفاعلهم مع الأهداف الاستراتيجية للثقافة المرورية.

**الشمولية:** الثقافة المرورية تشمل على مختلف القيم المرورية وتستهدف جميع الشرائح الاجتماعية.

**التكامل:** إن الاهتمام يخلق ثقافة المرورية يعني تأكيد على مختلف الأطوار المعنية بالسلامة المرورية الهندسية، البشرية، القانونية، العمرانية وهذا راجع لتكاملها في الثقافة المرورية كما يتسع هذا التكامل ليشمل الاهتمام بمختلف جوانب المشكلة المرورية الاقتصادية، النفسية، الاجتماعية. (42)

### آليات تجسيد الثقافة المرورية في الجزائر:

تعدد الجهات المساهمة في تفعيل الأمن، ورفع السلامة المرورية في المجتمع الجزائري وتختلف هذه الجهات من حيث مسؤوليتها ما بين التربوية التعليمية، القانونية، والإرشادية، إلا أنها تشترك في الدور التوعوي وتحسيني إذ تعد مؤسسات اجتماعية فاعلة في المجتمع، وبالتالي فإن حدوث تعاون وتنسيق في برامج، وحملات التوعية المرورية، من شأنه زيادة الوعي المروري، وبالتالي تكوين ثقافة مرورية. ويمكن تقديم الجهات على النحو التالي:

**- الأسرة:** وكما أن الأسرة تساهم في تربية الطفل أخلاقيا واجتماعيا فإنها يجب أن تكون قادرة على تربيته مروريا ويتم ذلك من خلال السعي لتعريف الأطفال بأساليب السلامة

(41) كبان احمد، تأثير الإذاعة الجهوية لعين الدفلى على الثقافة المرورية لمستمعيها، دراسة ميدانية بإذاعة عين الدفلى

الجهوية، مذكرة ماجستير في العلوم الاعلام والاتصال، خميس مليانة، 2014/2015 ص 35

(42) مريم شعابنة، مفيدة كناف، دور الإذاعة المحلية في ترسيخ الثقافة المرورية، دراسة ميدانية على سائقي الاجرة

بمدينة جيجل، مذكرة ماستر في علوم الاعلام والاتصال، جيجل، 2017/2018 ص 69

المرورية وتعويدهم على السلوكيات، والعادات المرورية الصحية، وأن يكون جميع أفراد الأسرة وخاصة الوالدين القدوة للأطفال في مجال السلوك المروري.<sup>(43)</sup>

-**المؤسسات التربوية:** إن المؤسسات التعليمية بمراحلها المختلفة لها دورا أساسيا في اكتساب الوعي المروري، وتنمية مهارات والسلوكيات الصحيحة، وتحديد النماذج التي يقتدي بها وذلك بدءا من التعريف بالسلوك المروري وجدواه للحفاظ على النفس، الآخر في المجتمع وانتهاء بالقيام بالدراسات العلمية للارتقاء بالسلوك المروري.

-**المؤسسات الدينية (المساجد):** المؤسسات دورها منوط بتفعيل الوازع الديني، وتذكير الناس بان مناهم مقاصد الشريعة حفظ النفس، وان الاعتداء على حق الحياة يعد جريمة وأمر غير مقبول.

**مدارس تعليم السياقة:** يمكن القول إن مدارس تعليم السياقة في الجزائر يجب إلا يقتصر دورها على تعليم المتدرب على كيفية قيادة فحسب، وإنما لابد من ترسيخ القيم والمبادئ المرورية الصحيحة التي يفترض أن يتمتع بها سائق العربات التي تفترض تربيتهم على عقيدة احترام القانون وروح التسامح والتعامل مع باقي مستعملي الطريق.<sup>(44)</sup>

**الجمعيات:** تعد مؤسسات فاعلة في المجتمع ولها قدرة هائلة على التأثير في القرارات الاجتماعية، حيث تكمن أهميتها في مدى فعاليتها، وتأثيرها في المجتمع واهتمامها بشؤون المواطنين ومعاناتهم من مختلف الظواهر السلبية.

**وزارة النقل:** تقوم هذه الوزارة بدور حيوي وهام للنهوض والتحسين في مستوى السلامة المرورية بالمشاركة والتعاون مع الجهات الأخرى، كالجهاز الامنية لجمع المعلومات الخاصة بالحوادث، وإيجاد استراتيجيات لرفع مستوى السلامة المرورية.

<sup>(43)</sup> إيمان هاجر مقيدش، دور حملات التوعية المرورية في نشر ثقافة السلامة المرورية- دراسة ميدانية على عينة من

شباب بولاية سطيف- جامعة الجزائر، السنة 2021، مجلد 18، عدد 01، ص 292

<sup>(44)</sup> نفس المرجع السابق، ص 293

المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق: يعمل على تنشيط وتنفيذ برامج وحملات التوعية المرورية عبر الوطن، من خلال الملتقيات والندوات، وتدعيم الجمعيات الناشطة في مجال الوقاية، إضافة إلى تفعيل برامج التربية المرورية.(45)

وسائل الإعلام: فوسائل الإعلام وعلى اختلافها قادرة على التأثير في الآراء والسلوكيات وحسب المراحل الزمنية أو حسب الجمهور بعيدا عن خصائصها.(46)

**تعريف التوعية المرورية:** هي مصطلح مركب تعنى بتعديل الاتجاهات والسلوكيات عن طريق الإرشاد والتوجيه والعمل على إقناع الفرد بها، وبضرورة الامتثال لقواعد المرور وضوابطه بالاعتماد على وسائط الاتصال خاصة وسائل الإعلام.(47)

كما يعرف الوعي المروري على انه اليقظة الحسية والمعنوية والمعرفة والإلمام الواسع بكل ما يتعلق بالمرور مما يعكس إيجابا الشخص ومراعاته للأنظمة المرورية المختلفة.(48)

هي عملية الإقناع والتأثير في السلوك الأفراد ن وتتضمن التوعية آليات الإقناع اللساني والتوضيح والتفهم وتعزيز كل ذلك بالأدلة والبراهين المقنعة التي تنساب الى عقول المستقبلين لمختلف الشرائح الاجتماعية ومختلف فئات المعنية بالمشكلة المرورية.

### خصائص التوعية المرورية:

تتميز التوعية المرورية بالخصائص التالية:

-الاستمرارية: هي عبارة عن عملية تتصف بالاستمرارية والديمومة فهي بالتالي عملية مستدامة في تنفيذها وتتبعها.(49)

(45)إيمان هاجر مقيدش، دور حملات التوعية المرورية في نشر ثقافة السلامة المرورية- دراسة ميدانية على عينة من شباب بولاية سطيف- جامعة الجزائر، السنة 2021، مجلد 18، عدد 01، ص 293

(46)نفس المرجع، ص 294

(47)كلثوم صدراتي، الصحافة المكتوبة والتوعية المرورية، مذكرة ماجستير علم اجتماع الاتصال، بلدية، نوفمبر 2011، ص 20

(48)نفس المرجع، ص 117

-**الشمولية:** تكون شاملة لكل جوانب المشكلة المرورية كما أنها ينبغي أن تشمل كل الشرائح الاجتماعية المعنية في مجال المرور.

**التكامل:** إن تنفيذ البرامج التوعوية يقتضي أن يكون متكاملًا ليشمل جميع الجوانب بشكل يضمن فاعلية عملية التوعية.

-**تنوع الأساليب:** من ضروري أن تتنوع التوعية المرورية في أساليبها حتى تستطيع التحكم في الظاهرة، وتوصيل الرسائل إلى مستقبلها لاكتساب ثقافة مرورية وتنعكس أصدائها في الواقع المروري.

-**التجديد والتطور:** هذه الصفة أساسية وتسمح بمواكبة مختلف الظروف والتغيرات الحاصلة في المجتمع.

-**تنوع الوسائل:** تعتمد التوعية المرورية على عدة وسائل لتوصيل مضمونها.

-**المنهجية والانتظام والتماسك:** التوعية المرورية عملية منهجية منتظمة ومتناسكة تحدد أساسها ومنطقتها وأهدافها، وتضع الخطط والبرامج الكفيلة لتحقيق هذه الأهداف.

-**التفاعلية:** التوعية المرورية الناجحة هي التي تبتعد عن التلقين والتكرار وتعتمد أسلوب التفاعل وتتجح في رفع فاعلية الناس وتفاعلهم مع الأهداف المسطرة.<sup>(50)</sup>

### مفهوم الوعي المروري:

يعتبر الإنسان القيمة الحقيقية المطلوبة الحفاظ عليها. لذا تصبح المسألة المرورية هي السلامة المرورية. ونظرا لتعدد عناصرها وتشابكها لا بد من توعية مختلف الأطراف والجهات المعنية بها. ما يجعل التوعية المرورية تحتل الأولوية عند معالجة أي مشكلة مرورية، كما

(49) كلنومصدراتي، لصحافة المكتوبة والتوعية المرورية، مذكرة ماجستير علم اجتماع الاتصال، بليدة نوفمبر 2011

انه يفسر حقيقة أن نشر الثقافة المرورية يحقق مستويات أرقى من التوعية المرورية المستدامة والمتجددة، يشكلان هدفين مركزيين في حملات التوعية العامة والخاصة. (51)

الوعي المروري بمفهومه الشامل هنا هو اليقظة الحسية والمعنوية والمعرفة والإلمام الواسع بكل ما يتعلق بالمرور ويرتبط بكل ما يؤمن السلامة المرورية وأيضاً بما يمنع ويقال من الخسائر البشرية وغير البشرية. (52)

### أهمية الوعي المروري:

إن الوعي يؤدي إلى الالتزام بالقوانين والأنظمة لا تتناقض مع حرية، لأن السلطة تقوم عن طريق مؤسساتها بتطبيق القانون، والأنظمة بشكل يضمن للناس ممارسة حريتهم وصيانة حقوقهم المشروعة، والوعي مروري مرتبط بالوجود الاجتماعي، لذلك يختلف مستواه ومضمونه من مجتمع لآخر وفقاً لمعطيات الواقع المروري. (53)

كما تظهر أهمية الوعي المروري من خلال إحصائيات الحوادث المرورية ونتائجها المأساوية، تعطينا دلالة واضحة إلى حاجتنا الماسة وبصورة عاجلة إلى الوعي المروري، النظري من هو التطبيقي، لصون أنفسنا من الهلاك أو الوقوع في الخطر، وصون غيرنا من الأذى. (54)

ويرى بعض العلماء أن الوعي يؤسس على ثلاثة جوانب:

- أولاً: هو الجانب المعرفي.
- ثانياً: الإيمان به: وهو الجانب الوجداني
- ثالثاً: العقل والعمل به: وهو الجانب التطبيقي والوعي.

(51) اديب محمد خضور، حملات التوعية المرورية العربية، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض 2007 ص9

(52) النقيب فرح الجلامدة، التوعية المرورية (الثقافة المرورية) واثرها للحد من الحوادث المرورية، إدارة السير المركزية /قسم الدراسات ص1

(53) اديب محمد خضور، حملات التوعية المرورية العربية، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض 2007 ص10

(54) النقيب فرح الجلامدة، التوعية المرورية (الثقافة المرورية) واثرها للحد من الحوادث المرورية، إدارة السير المركزية /قسم الدراسات ص2

### مفهوم البنية التحتية:

يشير مفهوم البنية التحتية إلى المعدات والأنظمة المصممة لتلبية احتياجات الخدمة الأساسية للسكان، ويتم التخطيط لها أو تصميمها أو بنائها أو تشغيلها أو إيقاف تشغيلها بطريقة تضمن الاستدامة الاقتصادية، والاجتماعية والبيئية والمؤسسية طوال دورة الحياة بأكملها. (55)

كما عرفت بعض المنظمات الاجتماعية البنى التحتية بأنها الخلفية غير المرئية لدعم البيئة الطبيعية، والثقافية والتكنولوجية اللازمة لتطور المدينة، وهذه تأخذ اتجاهات متعددة كراس المال الأساس، وتضمن الموارد الملموسة مثل مستوى التعليم، والمستوى الصحي للمجتمع عامة بالإضافة إلى الإمكانيات الكامنة في المجتمع والبنى التحتية المؤسسية. (56)

### أهمية البنية التحتية:

تلعب البنية التحتية دورا رئيسيا في تحقيق التنمية المستدامة، ولها تأثير مباشر على أكثر من 80% من أهداف التنمية المستدامة. من خلال إنشاء واستخدام البنية التحتية المستدامة، من الممكن تحقيق النتائج الاقتصادية والاجتماعية والبيئية اللازمة في إطار أهداف التنمية المستدامة. (57)

ولتوضيح أهمية البنية التحتية في تحقيق التنمية الاجتماعية، ذكرت لجنة ادارة وتنظيم البناء والبنية التحتية بعض المجالات الاجتماعية، التي تؤثر في البنية التحتية بصفة مباشرة:

(55) وفاء احمد محمود العموش، دور البنية التحتية في التنمية المستدامة"المجلة العربية لنشر العلميا لاصدار الخامس -

العدد 49 تاريخ الاصدار: 2 - تشرين الثاني - 2022م ص 530

(56) الازهر عائشة، سارة ميسي، مدو تامين ميرة، البنى التحتية مفاهيم واساسيات، مجلة المنهل الاقتصادي، المجلد

الاول، العدد الثاني، جامعة الوادي، الجزائر، ديسمبر 2018 ص 235

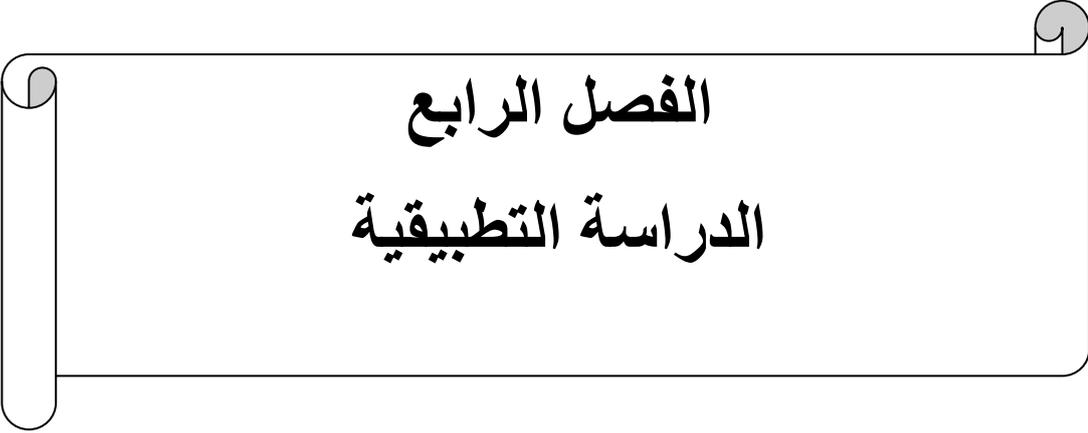
(57) وفاء احمد محمود العموش ، نفس المرجع السابق ، ص 532

- الصحة والسلامة والرفاهية الاجتماعية.
- نوعية الحياة الاجتماعية المحلية.
- موثوقة وسرعة الاتصالات.
- الوقت والتكلفة.
- تطوير القدرة على الصمود والتعافي بسرعة من الكوارث الطبيعية. (58)

### خلاصة الفصل:

من خلال كل هذه المعطيات والمفاهيم النظرية التي تساهم في فهم اعمق للموضوع دراسة ، وخاصة مع زيادة النمو الديمغرافي واتساع المحيط الحضري لهذا من ضروري تسليط الضوء على دراسة ممارسات وسلوكياتهم اثناء استخدامهم للمسارات المخصصة .

(58) الأزهر عائشة، سارة ميسي، مدو تامين ميرة، نفس المرجع السابق، ص 235

A decorative scroll graphic with a black outline and a light gray shadow, containing the chapter title. The scroll is oriented horizontally and has a small circular detail at the top right corner.

## الفصل الرابع الدراسة التطبيقية

## تمهيد:

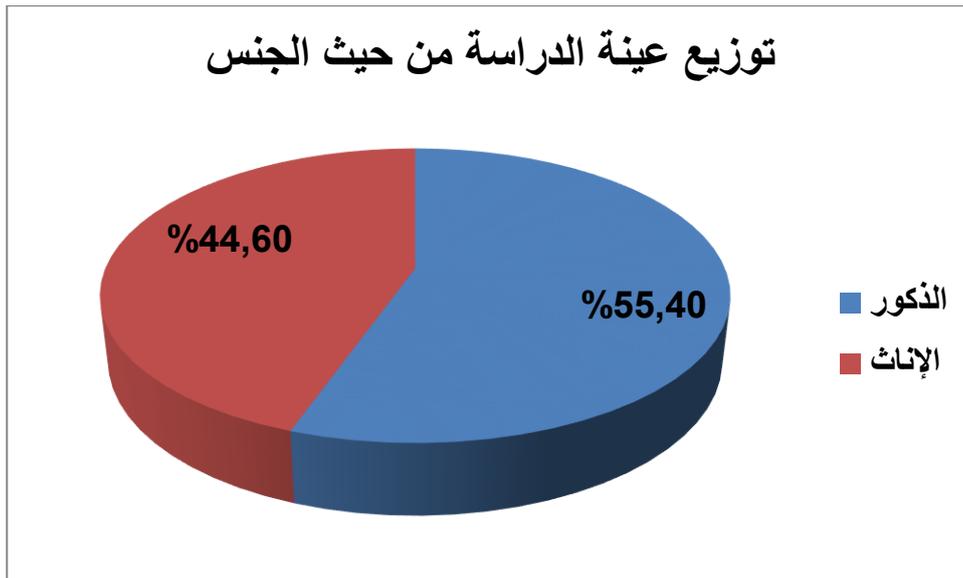
بعد التطرق إلى الجانب النظري، واستعرضنا فيها الفصول النظرية للدراسة، أي المفاهيم الأساسية للبحث، جاء هذا الفصل لمحاولة اختبار الفرضيات، والوصول إلى نتائج تبرر لنا الفرضيات المطروحة والخروج بنتائج علمية تخدم البحث العلمي والمكتبة الجامعية.

## خصائص الدراسة التطبيقية:

من حيث الجنس:

الجدول رقم (01): توزيع عينة الدراسة الأساسية من حيث الجنس.

الجنس	الذكور	الإناث	المجموع
التكرار	72	58	130
النسبة	%55,4	%44,6	% 100



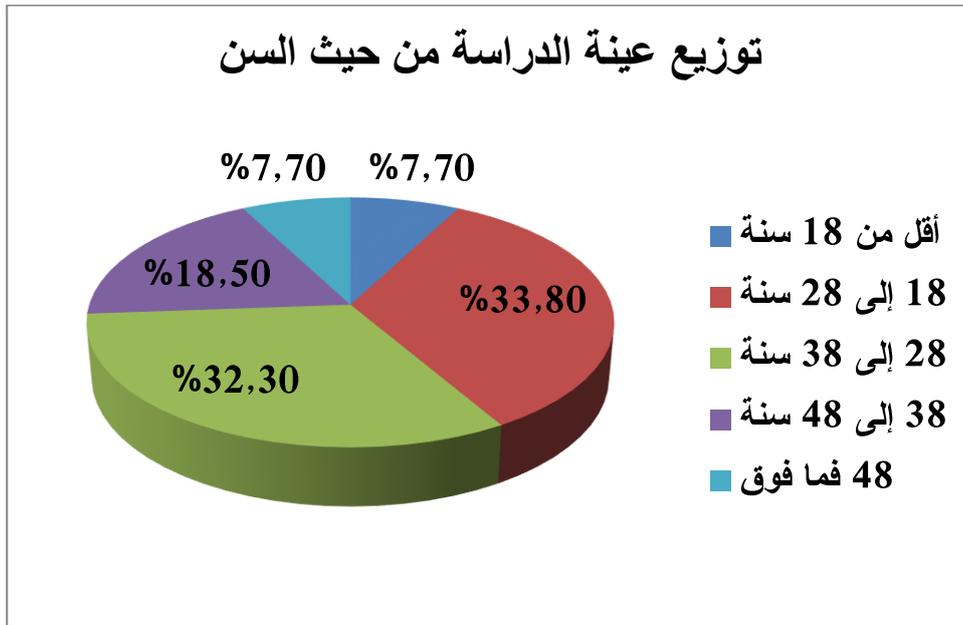
الشكل (01): توزيع عينة الدراسة من حيث الجنس

من خلال الجدول نلاحظ أن عدد الذكور أكبر من عدد الإناث في عينة دراستنا الحالية، حيث بلغت نسبة الذكور %55,4 من مجموع عينة أفراد الدراسة فيما بلغت نسبة الإناث %44.6.

من حيث السن:

الجدول رقم (02) توزيع عينة الدراسة الأساسية من حيث السن.

السن	أقل من 18 سنة	18 إلى 28 سنة	28 إلى 38 سنة	38 إلى 48 سنة	48 فما فوق	المجموع
التكرار	10	44	42	24	10	130
النسبة	7,7 %	33,8 %	32,3 %	18,5 %	7,7 %	100 %



الشكل (02): توزيع عينة الدراسة من حيث السن

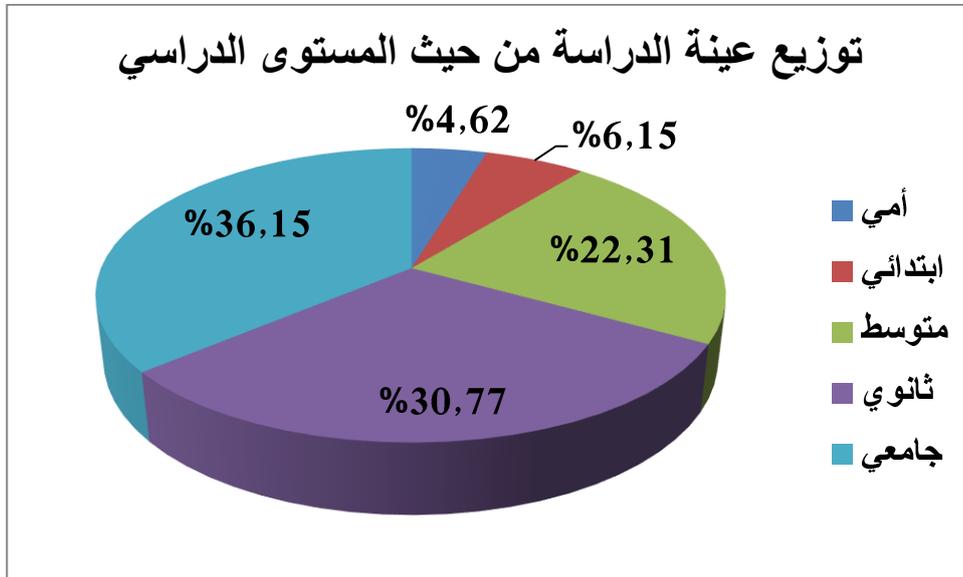
من الجدول نلاحظ أن لدينا أكبر نسبة نجدها عند فئة الأشخاص الذين تتراوح أعمارهم بين 18 إلى 28 سنة بنسبة تقدر بـ 33,8 %، وتليها فئة ذوي السن بين 28 إلى 38 سنة وعددهم في دراستنا الحالية 42 شخصا من المشاة من مجموع أفراد عينة دراستنا بنسبة تقدر بـ 32,3 %، وتأتي فئة المشاة الذين تتراوح أعمارهم بين 38 إلى 48 سنة في المرتبة الثالثة بنسبة تقدر بـ 18,5 % حيث بلغ عددهم 24 فردا، فيما تساوى مجموع الأفراد في

الفئة الأقل من 18 سنة وفئة الأكثر من 48 سنة بـ 10 أشخاص لكل فئة بنسبة تقدر بـ 7,7 % لكل فئة.

### من حيث المستوى الدراسي:

الجدول رقم (03) توزيع عينة الدراسة الأساسية من حيث المستوى الدراسي.

المجموع	جامعي	ثانوي	متوسط	ابتدائي	أمي	المستوى الدراسي
130	47	40	29	8	6	التكرار
%100	%36,15	%30,77	%22,31	%6,15	%4,62	النسبة



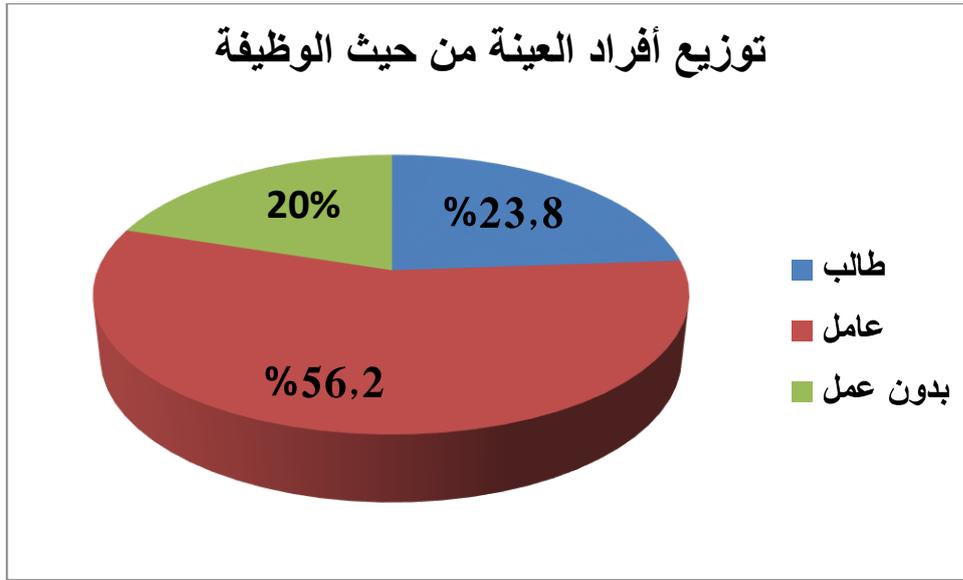
الشكل (03): توزيع عينة الدراسة من حيث المستوى الدراسي

من خلال الجدول نجد أن لدينا 47 فردا ذوي المستوى التعليمي الجامعي بنسبة تقدر بـ 36,15 % ويليهما ذوي المستوى التعليمي الثانوي وقد بلغ عددهم 40 فردا من المشاة من مجموع أفراد عينة دراستنا بنسبة بلغت 30,77 %، وتليها فئة ذوي المستوى العلمي المتوسط والذين بلغ عددهم 29 فردا بنسبة 22,31 %، ثم المستوى التعليمي الابتدائي وعددهم 8 أشخاص بنسبة 6,15 %، وتأتي في الأخير فئة الأميين والذين بلغ عددهم في عينة دراستنا 6 ستة أفراد بنسبة 4,62 %.

من حيث الوظيفة:

الجدول رقم (04): توزيع عينة الدراسة من حيث الوظيفة.

الوظيفة	طالب	عامل	بدون عمل	المجموع
التكرار	31	73	26	130
النسبة	%23,8	%56,2	%20	% 100



الشكل (04): توزيع افراد العينة من حيث الوظيفة

نلاحظ هنا أنه لدينا ما نسبته %23,8 وهم فئة الطلبة من أفراد عينة دراستنا الأساسية، بينما الأفراد العاملين فبلغت نسبتهم % 56,2، فيما بلغت نسبة العاطلين عن العمل 20 % من مجموع أفراد عينة دراستنا.

الأساليب الاحصائية المعتمدة في الدراسة:

النسبة المئوية والتكرارات.

معامل الارتباط بيرسون.

معامل الثبات ألفا لكرومباخ.

معادلة مربع إيتا

اختبار "ت" لعينتين مستقلتين.

عرض النتائج الفرضيات ومناقشتها:

عرض نتائج الفرضية الأولى ومناقشتها:

نص الفرضية: "تفاوت الثقافة المرورية بين الأفراد يمكن أن يؤثر بشكل كبير على سلوك المشاة في التفاعل مع البنية التحتية في الوسط الحضري".

للوصول إلى نتائج هذه الفرضية اعتمدت الأسلوب الإحصائي المتمثل في معادلة مربع إيتا من خلال برنامج الحزمة الإحصائية للعلوم الاجتماعية، فكانت النتائج التالية:

جدول رقم (05): اختبار ANOVA

Tableau ANOVA			Somme des carrés	f	Moyenne des carrés	F	Signification
التصورات المرتبطة بالثقافة المرورية *تقييم ممارسات المشاة في الوسط الحضري	Inter-groupes	Combiné	758,518		94,815	16,71	0,000
	Intra-classe		686,590	21	5,674		
	Total		1445,108	29			

جدول رقم (06) : معامل إيتا مربع

Mesures des associations		
	Eta	Eta carré
التصورات المرتبطة بالثقافة المرورية *تقييم ممارسات المشاة في الوسط الحضري	0,724	0,525

من خلال الجدولين تم ملاحظة أن قيمة إيتا مربع قد بلغت 0,525 وهي قيمة متوسطة، كما أن مستوى الدلالة 0,000.

وما استنتجته من خلال قيمة إيتا مربع والتي بلغت 0,525 أنها قيمة متوسطة وبهذا فإنه يمكننا القول أن "تفاوت الثقافة المرورية بين الأفراد يمكن أن يؤثر بشكل متوسط على سلوك المشاة في التفاعل مع البنية التحتية في الوسط الحضري".

تم تفسير هذه النتائج من خلال ملاحظة استجابات أفراد العينة حول الأسئلة المطروحة حيث تتقارب الإجابات فيما يتعلق بالثقافة المرورية وسلوك المشاة في التفاعل مع البنية التحتية في الوسط الحضري.

يشير تقارب الإجابات إلى وجود نوع من الاتفاق الاجتماعي حول الثقافة المرورية وسلوك المشاة، وهذا يمكن أن يكون نتيجة للتأثير الاجتماعي حيث يتبنى الأفراد سلوكيات متشابهة لتلك التي يرونها في محيطهم الاجتماعي. من خلال التفسير الاجتماعي، يمكن القول إن الثقافة المرورية تمثل جزءاً كبيراً من سلوك المشاة، وتؤثر بشكل متوسط على كيفية تفاعلهم مع البنية التحتية في الوسط الحضري، وهذا يشير إلى أهمية التربية والتعليم المروري كجزء من التنشئة الاجتماعية، فيجب أن تركز الجهود على تعزيز الوعي المروري عبر جميع شرائح المجتمع لضمان بيئة حضرية آمنة ومنظمة، ويتطلب هذا مشاركة من جميع الجهات، بما في ذلك الأسرة، المؤسسات التعليمية، والمجتمع المدني، لضمان تنشئة جيل جديد يحمل قيماً مرورية إيجابية تساعد في تحسين جودة الحياة الحضرية.

والصور المرفقة تبين بعض السلوكيات التي تم الإشارة إليها



الشكل (05): صورة لشخص يعبر الطريق بالقرب من معبر المشاة



الشكل (06): صورة لاشخاص يعبرون الطريق



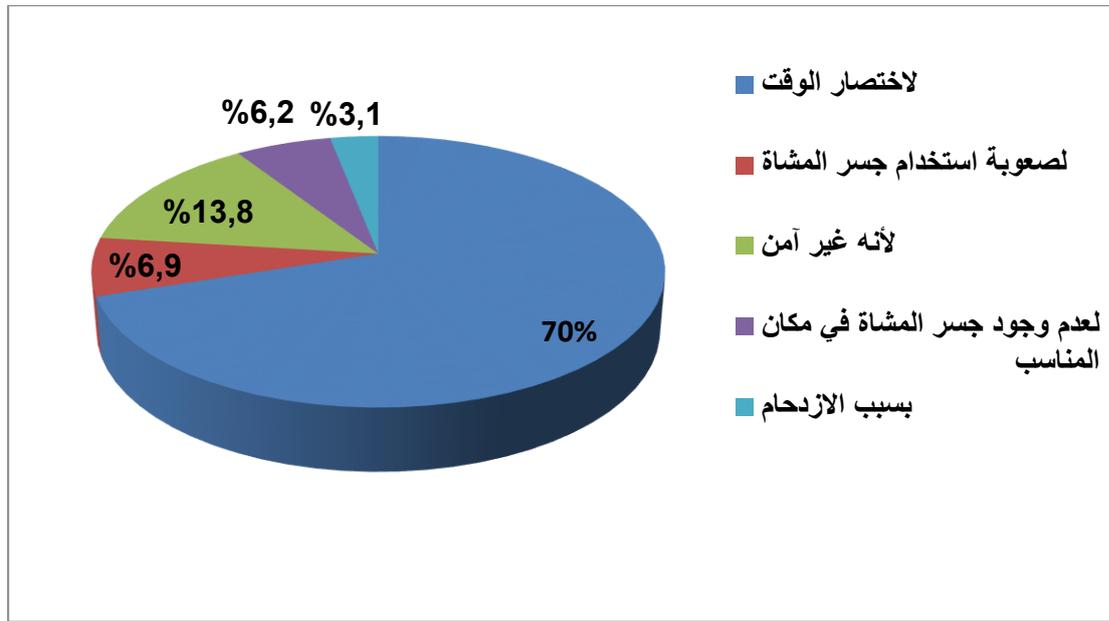
الشكل (07): صورة لشخص يعبر الطريق عند محور الدوران

عرض نتائج الفرضية الثانية ومناقشتها:

نص الفرضية: "توجد عوامل متعددة تؤثر على استجابة المشاة للبنية التحتية المرورية في البيئة الحضرية".

جدول رقم (07): النسب المئوية لاستجابة المشاة للبنية التحتية في البيئة الحضرية.

بسبب الازدحام	لعدم وجود جسر المشاة في مكان المناسب	لأنه غير آمن	لصعوبة استخدام جسر المشاة	لاختصار الوقت	
4	8	18	9	91	التكرار
3,1	6,2	13,8	6,9	70	النسبة المئوية



شكل رقم (08): يبين توزيع النسب المئوية لاستجابة المشاة للبنية التحتية في البيئة الحضرية.

من خلال الجدول نلاحظ أن ما نسبته 70 % من المبحوثين لا يستعملون جسر المشاة خلال عبور الطريق اختصاراً للوقت وهذه نسبة كبيرة جداً على الرغم من وعي الكثير منهم بمخاطر عبور الطريق دون رصيف المشاة، كما نجد أن 13,8 % بعدم أمان الجسر المشاة للعبور من خلاله خوفاً من السقوط أو لعلوه، بالإضافة إلى ذلك يقر نحو 6,9 % منهم بصعوبة استخدام جسر المشاة وقد يعود ذلك بالنسبة لكبار السن الذين يعجزون عن صعود سلم الجسر وكذلك عدد درجات السلم أثناء الصعود أو النزول كثير جداً، ونجد في المقابل 6,2 % من المبحوثين يقررون بعدم وجود جسر المشاة في المكان المناسب وهذا

يتضح جليا في بعض المناطق حقيقة حتى لو أنها مناطق حضرية ناهيك عن المناطق الريفية عبر الطرق الوطنية أو البلدية، ونجد نسبة 3,1 % من المبحوثين تجيب أن ذلك يعود إلى سبب الازدحام وهذا الأمر الذي لم نره في الواقع قط، أي أنهم اتخذوا هذه الاجابة كعذر فقط.

نستنتج أن هناك عدة عوامل تؤثر على استجابة المشاة للبنية التحتية المرورية في البنية الحضرية ويرجع العامل الأكثر انتشارا إلى اختصار الوقت هذا دون مراعاة حياة الفرد المعرضة لخطر الإصابة بحوادث المرور وسلامة المرورية. رغم ان البنية التحتية صممت وفق معايير تراعي العوامل المختلفة لسلوك المشاة الا ان افراد المجتمع يستغلونها وفق تصوراتهم لها وكيف تساهم في تسهيل عملية تنقلهم في اقل فترة زمنية ممكنة دون الاهتمام لما صممت له هذه المسارات و للقواعد المرورية. كما هو موضح في الشكل رقم (09)



الشكل رقم (09): صورة ملتقطة من أمام جامعة مستغانم تبين موقع جسر المشاة

ما نلاحظه أن جسر المشاة يبعد عن نقطتين وهما محطة نقل المسافرين سواء بالنسبة للحافلات أو بالنسبة للقطار الكهربائي، وحتى بالنسبة لمدخل الجامعة، وهذا يعيق تنقل المشاة من نقطة إلى أخرى، وهي إحدى المبررات التي تدعو المشاة القول باختصار الوقت.



الشكل رقم (10): صورة ملتقطة لجسر المشاة



الشكل رقم (11): من محور الدوران بمنطقة بين بريد المركزي والبلدية بمستغانم

عرض نتائج الفرضية الثالثة ومناقشتها:

نص الفرضية: "توجد فروق بين فئتي الذكور والإناث في الاعتقاد بالثقافة المرورية".

جدول رقم (08): يبين اختبار "ت" لعينتين مستقلتين في الاعتقاد بالثقافة المرورية.

الجنس	العدد	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	(ت)	sig	الدلالة
ذكور	72	17,3889	3,47448	0,4820	0,6310	غير دالة
إناث	58	17,1034	3,20465			

نلاحظ من الجدول أن المتوسط الحسابي للذكور والذين بلغ عددهم 72 تلاميذ 17.3889 بانحراف معياري قدره 3,47، بينما بلغ المتوسط الحسابي للإناث 17,10 بانحراف معياري قدره 3,20، وهذان المتوسطان لكلا المجموعتين غير متباعداً. كما نلاحظ أن قيمة "ت" بلغت 0,482 بمستوى دلالة قدره 0,631 وهو أكبر من مستوى المعنوية 0,05 وهنا يتضح عدم وجود فروق بين الجنسين فيما يتعلق بالاعتقاد بالثقافة المرورية بين الجنسين.

عدم وجود فروق دالة إحصائية بين الذكور والإناث في الاعتقاد بالثقافة المرورية يمكن تفسيره بالعديد من العوامل الاجتماعية والثقافية التي تؤدي إلى تلقي كلا الجنسين نفس المستوى من المعلومات والتجارب المتعلقة بالمرور، وهذا يعكس الوعي الجمعي للمجتمع نحو المساواة بين الجنسين من ناحية التربية المرورية. وهذا يدل على أن التنشئة الاجتماعية هي نفسها لكلا الجنسين وبالتالي تلقي نفس المعلومات حول الثقافة المرورية والوعي المروري من مختلف مؤسسات التنشئة الاجتماعية التي تهدف إلى نشر الحس بالمسؤولية المشتركة بين أفراد المجتمع بغض النظر عن الجنس.



الشكل رقم ( 12 ) : امام جامعة عبد الحميد بن باديس - مستغانم



الشكل رقم (13) : امام احدى الثانويات بمدينة مستغانم



الشكل رقم (14): صورة ملتقطة بحي صلامندر.



الشكل رقم (15) : صورة لسائق دراجة نارية على الرصيف

صورة ملتقطة بأحد الشوارع تبين مرور صاحب دراجة نارية بالرصيف الخاص بالمشاة وهذا ما يجعل رصيف المشاة غير آمن من حوادث المرور.

عرض نتائج الفرضية الرابعة ومناقشتها:

نص الفرضية: "يؤثر المستوى التعليمي في الاعتقاد بالثقافة المرورية".

جدول رقم (09): اختبار Anova

ANOVA à 1 facteur					
التصورات المرتبطة بالثقافة المرورية					
	Somme des carrés	ddl	Moyenne des carrés	F	Signification
بين المجموعات	30,528	4	7,632	0,674	0,611
خارج المجموعات	1414,580	125	11,317		
المجموع	1445,108	129			

من خلال الجدول نجد أن قيمة ف بلغت 0,674 بدرجة حرية قدرها 4 ومستوى دلالة قدره 0,611 وهذا غير دال، ومنه يمكننا الإقرار بعدم وجود فروق وهذا يدفعنا للقول إن المستوى التعليمي لا يؤثر في الاعتقاد بالثقافة المرورية.

نفسر ذلك بأن مهما اختلف المستوى التعليمي فإن الاعتقاد يصب في اتجاه واحد وهو الوصول للطرف المقابل بأسرع وقت ممكن ولو كان ذلك بالمجازفة بحياته.

عدم وجود فروق دالة إحصائية بين مستويات التعليم المختلفة في الاعتقاد بالثقافة المرورية يمكن تفسيره بأن العوامل الاجتماعية والثقافية، مثل التنشئة الاجتماعية والتعليم غير الرسمي والتأثيرات الاقتصادية، قد تلعب دوراً أكبر في تشكيل هذه الاعتقادات.

بغض النظر عن مستوى التعليم، يبدو أن هناك اتفاقاً عاماً على السعي للوصول إلى الوجهة بأسرع وقت، حتى لو كان ذلك يتضمن المخاطرة، مما يعكس ضغوط الحياة اليومية والممارسات الاجتماعية السائدة. على الرغم من أن المستوى التعليمي أحد العوامل المهمة في تشكيل المعرفة والوعي في العديد من المجالات، إلا أنه يختلف الوضع حين يرتبط الأمر بالثقافة المرورية، وذلك راجع إلى القيم والممارسات المرورية التي تتشكل من خلال العوامل الاجتماعية والثقافة المحيطة، بالإضافة إلى التأثيرات البيئية والعائلية التي تلعب دوراً محورياً في تكوين العادات المرورية منذ الصغر بالإضافة إلى أن التعليم المروري يكتسب من خلال تجارب الحياة اليومية، والحملات التوعوية، والاعلام أكثر مما يكتسب من

خلال البرامج التعليمية ، لذا يمكن القول ان الثقافة المرورية تتاثر بمجموعة مختلفة من العوامل على غرار المستوى التعليمي للافراد



الشكل رقم ( 16 ) :صورة امام جامعة عبد الحميد بن باديس كلية علوم الاجتماعية



الشكل رقم (17) :عبور قطيع من الأغنام على جسر المشاة.

# الخاتمة والتوصيات

### الخاتمة:

تتيح مسارات المشاة، بتنوع أنماطها ومكوناتها ومواقعها، قراءات متعددة في مختلف المجالات، مما يسمح بإجراء دراسات ميدانية متنوعة تتناول أدوارها والظواهر المرتبطة بها. تختلف هذه الدراسات باختلاف اهتمامات وتخصصات الباحثين، وأيضًا باختلاف مجتمع الدراسة والعينات البحثية.

في دراستنا هذه، ركزنا على مجموعة من الفرضيات المتعلقة بتأثير الثقافة المرورية على ممارسات المشاة في الوسط الحضري بمدينة مستغانم. توصلنا إلى أن هناك تقاربًا في إجابات المبحوثين فيما يتعلق بالثقافة المرورية وسلوك المشاة في التفاعل مع البنية التحتية في الوسط الحضري. لاحظنا أن تأثير الثقافة المرورية كان متوسطًا، مما أدى إلى عدم تحقق الفرضية المتعلقة بوجود تأثير كبير.

كما أظهرت الدراسة أن هناك عوامل متعددة تؤثر على استجابة المشاة للبنية التحتية المرورية، وكان العامل الأكثر شيوعًا هو الرغبة في اختصار الوقت. وبالنسبة للاختلافات بين الجنسين، لم نجد فروقًا ذات دلالة إحصائية في سلوك المشاة، على الرغم من تجاوز العينة لـ 100 فرد من المشاة وتنوع مستوياتهم التعليمية. بغض النظر عن المستوى التعليمي، كان الهدف المشترك هو الوصول إلى الوجهة بأسرع وقت ممكن، مما يعكس ضغوط الحياة اليومية وتأثيرها على السلوك المروري.

من ناحية أخرى، يمكن أن يكون لعوامل أخرى مثل البنية التحتية غير الملائمة، وانعدام الوعي المروري، والضغوط الاجتماعية والاقتصادية دور كبير في تحديد سلوك المشاة. عدم وجود ممرات مخصصة للمشاة بشكل كافٍ، والافتقار إلى إشارات مرورية واضحة ومناسبة، قد يدفع المشاة إلى اتخاذ قرارات قد تبدو غير آمنة ولكنها منطقية من منظورهم لتجنب التأخير.

نلاحظ أيضًا أن التنقل اليومي في المدن الكبرى يفرض على الأفراد تكييف سلوكياتهم وفقًا للظروف المحيطة، مما يجعل الثقافة المرورية جزءًا من الحياة اليومية التي يتشاركها الجميع. هذا يعزز الحاجة إلى تكامل الجهود بين الجهات الحكومية والمجتمع المدني لتحسين ظروف البنية التحتية وتوعية المجتمع بضرورة الالتزام بالقوانين المرورية.

نخلص إلى أن هذا المجال يبقى خصبًا لإجراء دراسات لاحقة حول مسارات المشاة وسلوكيات الأفراد المستعملين لها في المجال الحضري. يمكن أن تعتمد هذه الدراسات على مقاربات بحثية ومداخل نظرية متعددة التخصصات لتحقيق فهم أعمق وأكثر شمولية لهذه الظواهر. يتطلب الأمر أيضًا تكامل الجهود بين مختلف الفاعلين في المجتمع لتطوير سياسات وبرامج مستدامة تهدف إلى تحسين السلامة المرورية وسلوك المشاة.

### التوصيات:

- تعزيز برامج التوعية المرورية التي تستهدف جميع فئات المجتمع عبر وسائل الإعلام المختلفة والمؤسسات التعليمية، بهدف ترسيخ الثقافة المرورية الصحيحة.

- تطوير وتحسين مسارات المشاة لضمان سلامتهم، بما في ذلك إنشاء ممرات مشاة آمنة وإشارات مرورية واضحة.

- تعزيز تطبيق قوانين المرور بصرامة لضمان التزام المشاة والسائقين بالقواعد المرورية.

- تشجيع الباحثين على إجراء دراسات متعددة التخصصات تجمع بين علم الاجتماع، الهندسة، التخطيط الحضري، وعلم النفس لفهم شامل لسلوكيات المشاة وتأثير الثقافة المرورية.

- دراسة العوامل الاجتماعية والاقتصادية التي تؤثر على سلوك المشاة، مثل الفقر، ضغط الوقت، والاختلافات الثقافية، لتطوير حلول مخصصة.

- إدراج برامج تدريبية وتعليمية حول السلامة المرورية في المناهج الدراسية وفي البرامج التوعوية للشركات والمجتمع المحلي.
  - إشراك المجتمع في تخطيط وتنفيذ مبادرات تحسين السلامة المرورية، لضمان تلبية احتياجات وتوقعات المشاة.
  - استغلال التقنيات الحديثة مثل تطبيقات الهواتف الذكية والأنظمة الذكية لتحسين السلامة المرورية وتوعية المشاة في الوقت الحقيقي.
  - تشجيع الحكومات المحلية على الاستثمار في البنية التحتية المرورية وتحسينها، من خلال تخصيص ميزانيات كافية وتنفيذ مشاريع تحسين الطرق وممرات المشاة.
  - التركيز على التنمية المستدامة في التخطيط الحضري لضمان توفير بيئة آمنة ومريحة للمشاة، مما يساهم في تحسين جودة الحياة في المدن.
- من خلال تنفيذ هذه التوصيات، يمكن تحسين الثقافة المرورية وسلوك المشاة في المدن الحضرية، مما يساهم في بناء بيئة حضرية أكثر أماناً وفعالية، ويعزز السلامة والرفاهية للجميع

# قائمة المراجع

## قائمة المراجع

### قائمة الكتب:

1. ابن منظور، لسان العرب، دار صادر للنشر، بيروت، لبنان، 1956، ص 402.
2. أديب محمد خضور، حملات التوعية المرورية العربية، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض 2007
3. خلف الله، بوجمعة، العمران والمدينة، دار النشر والطباعة والتوزيع عين ميله، الجزائر، 2005.
4. عاطف وصفي، الثقافة الشخصية ومحدداتها الثقافية، بيروت: دار النهضة العربية للطباعة والنشر، 1981
5. عبد الله، بنخلدون، كتاب العبر والديوان المبدأ والخبر، الجزء الأول، بيروت، 1967.
6. غريب محمد سيد احمد، علم الاجتماع الحضري، دار المعرفة الجامعية 2006،
7. قباري محمد إسماعيل، علم الاجتماع الحضري ومشكلات التجهيزات والتعمير والتنمية، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1998.
8. محمد احمد بيومي، علم الاجتماع الثقافي، دار المعرفة الجامعية الإسكندرية، 2006
9. محمد عاطف غيث، علم الاجتماع الحضري (مدخل نظري)، دار المعرفة الجامعية، 2009.
10. مصطفى الخشاب. علم الاجتماع الحضري، دار النهضة العربية، بيروت لبنان ، 1986 .

### قائمة المجالات:

11. الأزهر عزة، سارة ميسي، محمداأمينميرة، البنى التحتية : مفاهيم وأساسيات، مجلة المنهل الاقتصادي، المجلد الأول، العدد الثاني، جامعة الوادي، الجزائر، ديسمبر 2018

12. عبد العالي حمزة محمد، مسارات المشاة ضمن المجاورة السكنية، مجلة كلية الإسراء، المجلد 2، العدد 1، سنة 2020
13. عبد العزيز العايش، ريوحلمبارك، ترسيخ المواطنة المرورية كآلية الاحترام قانون المرور في الجزائر، مجلة العلوم الإنسانية، العدد الثامن/الجزء (1)، ديسمبر 2017
14. مجلة كلية التربية، فاعلية برنامج تدريبي لاكتساب مفاهيم السلامة المرورية لدى طلاب مرحلة التعليم الابتدائي في المنطقة الشرقية، جامعة الأزهر، العدد: 126 الجزء 4، جانفي 2015
15. مجلة كلية التربية، فاعلية برنامج تدريبي لاكتساب مفاهيم السلامة المرورية لدى طلاب مرحلة التعليم الابتدائي في المنطقة الشرقية، جامعة الأزهر، العدد: 126 الجزء 4، جانفي 2015
16. هبة محمد جمعة، تصميم المسارات لحركة المشاة مع ذكر الخاص لفاعلية الهندسة القيمية، مجلة الأزهر القطاع الهندسي، جامعة القاهرة، قسم الهندسة المعمارية، المجلد 12، العدد 43، سنة 2017 .
17. وفاء احمد محمود العموش، دور البنية التحتية في التنمية المستدامة "المجلة العربية لنشر العلمي الإصدار الخامس - العدد 49 تاريخ الإصدار: 2 - تشرين الثاني - 2022م
- قائمة الدراسات:**
18. الإدارة العامة للتنظيم والتخطيط - دليل تخطيط الطرق والمواصلات في المناطق الحضرية، الطبعة الأولى 2013
19. اديب محمد خضور، حملات التوعية المرورية العربية، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض 2007

20. إيمان هاجر مقيدش، دور حملات التوعية المرورية في نشر ثقافة السلامة المرورية- دراسة ميدانية على عينة من شباب بولاية سطيف- جامعة الجزائر، السنة 2021، مجلد 18، عدد 01
21. علي بن ضبيان الرشيدى، حجم حوادث المرور في الوطن العربي وسبل معالجتها، أجهزة التنفيذ الرسمية في مجال السلامة المرورية المهام، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، 22/22/2005
22. مجلس ابو ظبي للتخطيط العمراني، دليل تصميم الشوارع الحضرية في ابو ظبي، 2009،
23. محمود فهمي الباز، دراسة استطلاعية عن تحسين مستوى السلامة المرورية على الطرق داخل جامعة الملك سعود "بيانات غري منشورة"، مركز البحوث، رقم 22/220 كلية الهندسة.
24. مراد عربي: أولوياتي جغرافيا المدن، المركز الجهوي لمهن التربية والتكوين الدار البيضاء- الفرع الإقليمي -الجديدة المغرب
25. المركز الوطني للمعلومات، السلامة المرورية، الجمهورية اليمن، 2002م.
26. المملكة العربية السعودية، دليل تصميم الأرصفة والجزر بالطرق والشوارع، وزارة الشئون البلدية والقروية،
27. النقيب فرح الجلامدة، التوعية المرورية (الثقافة المرورية) وأثرها للحد من الحوادث المرورية، إدارة السير المركزية /قسم الدراسات
28. النقيب فرح الجلامدة، التوعية المرورية (الثقافة المرورية) وأثرها للحد من الحوادث المرورية، إدارة السير المركزية /قسم الدراسات

قائمة المذكرات:

29. إيمانزروق، مبادئ ومعايير تخطيط وتصميم الفضاءات والمسالك المخصصة للمشاة (دراسة حالة ممرات الصديق بن يحيى بسكرة)، ماستر هندسة معمارية، تخصص مدن، جامعة بسكرة، 2022
30. بلحارث مليكة، بن دومة العالية، دور الإذاعة المحلية في نشر الثقافة المرورية داخل المجتمع المحلي (دراسة تحليلية لبرنامج "سلامتك" بإذاعة الجزائر من مدينة مستغانم نموذجاً)، مذكرة ماستر، تخصص وسائل الإعلام والمجتمع، 2018/2017
31. بن أحمد ميلود، التحصينات العسكرية بمدينة مستغانم في العهد العثماني -دراسة أثرية- مذكرة التخرج لنيل شهادة الماستر في علم الآثار، 2018/2017
32. جلال رياض، دراسة ممرات المشاة لمدينة البويرة: دراسة حالة تقاطعات زيغود يوسف، مذكرة ماستر مدينة ونقل الحضري، مسيلة، 2017/2016
33. جموعي رزقي، آليات دمج البعد البيئي في التحسين الحضري للأحياء السكنية (دراسة حالة - حي فاطمة الزهراء - تبسة) -مذكرة لنيل شهادة ماستر في الهندسة المعمارية . 2015 - 2016 .
34. حبيبي حليلة، اشكالية حركة المشاة داخل المدينة (دراسة حالة مدينة معسكر) ماستر تخصص المدينة والنقل الحضري، جامعة مسيلة، 2019/2018
35. روان عبد القادر، تأثير النشاطات التجارية على حركة المشاة (دراسة حالة حي عماري محمد بمدينة سوقر) ماستر تخصص المدينة والنقل الحضري مسيلة، 2017/2016
36. زهر عزام الشنطي، تأثير جسور وأنفاق المشاة على منظومة الحركة ضمن التخطيط الحضري، رسالة ماجستير في هندسة المعمارية، جامعة الاردنية، 2013

37. فراحي خولة، فضاءات حركة المشاة بين التصميم والواقع (دراسة حالة محور محمد العطشان بأدرار) ماستر تخصص المدينة والنقل الحضري، جامعة مسيلة، 2016/2017.
38. كبان احمد، تأثير الإذاعة الجهوية لعين الدفلى على الثقافة المرورية لمستمعيها، دراسة ميدانية بإذاعة عين الدفلى الجهوية، مذكرة ماجستير في العلوم الاعلام والاتصال ، خميس مليانة ، 2015/2014
39. كلثوم صدراتي، الصحافة المكتوبة والتوعية المرورية، مذكرة ماجستير علم اجتماع الاتصال ، بليدة، نوفمبر 2011
40. لمزواد صباح، دور القطاع الخاص في إنشاء المدن الجديدة (دراسة ميدانية في المدينة الجديدة - علي منجلي-) مذكرة مكملة لنيل شهادة ماجستير في قسم علم الاجتماع الحضري، جامعة قسنطينة
41. محمد سيد آيو، الأسس التخطيطية والتصميمية لفضاءات حركة المشاة أمام المؤسسات التربوية واثرها على السلامة المرورية (دراسة حالة مدينة ادرار)، مذكرة ماستر ، هندسة معمارية ، تخصص مدينة والنقل الحضري ، مسيلة ، 2017/2016
42. مريم شعابنة، مفيدة كناف، دور الإذاعة المحلية في ترسيخ الثقافة المرورية، دراسة ميدانية على سائقي الأجرة بمدينة جيجل، مذكرة ماستر في علوم الإعلام والاتصال، جيجل، 2018/2017
43. مهدي فاطمة، بن قلة فاطمة، بسيدة زهية، دور الأسرة في إحداث تغيرات وظيفية ومونولوجية على السكن وانعكاسها على العمران، مذكرة ليسانس في علم الاجتماع، مستغانم، 2007-2006
44. ننوش حمزة، تمثلات وممارسات الرصيف دراسة ميدانية بمدينة مستغانم، جامعة مستغانم، كلية علوم الاجتماعية، 2022/2021

مواقع الكترونية:

45. <https://ar.wikipedia.org> 28/02/2024 15 ;07
46. <https://interieur.gov.dz28/02/2024> 15 ;46
47. <https://wilaya-mostaganem.dz> 28/02/2024 16 ;02

## قائمة الجداول

قائمة الجداول	
65	جدول رقم 01 : توزيع عينة الدراسة من حيث الجنس
66	جدول رقم 02 توزيع عينة الدراسة من حيث السن
67	جدول رقم 03 توزيع عينة الدراسة من حيث المستوى الدراسي
68	جدول رقم 04 توزيع عينة الدراسة من حيث الوظيفة
70	جدول رقم 05 اختبار ANOVA
70	جدول رقم 06 معامل ايتا مربع
72	جدول رقم 07 النسب المئوية لاستجابة المشاة للبنية التحتية في البيئة الحضرية
75	جدول رقم 08 يبين اختبار "ت"
78	جدول رقم 09 اختبار ANOVA

# قائمة الأشكال

قائمة الاشكال	
65	الشكل رقم 01 توزيع عينة الدراسة من حيث الجنس
66	الشكل رقم 02 توزيع عينة الدراسة من حيث السن
67	الشكل رقم 03 توزيع عينة الدراسة من حيث المستوى الدراسي
68	الشكل رقم 04 توزيع عينة الدراسة من حيث الوظيفة
70	الشكل رقم 05 صورة لخص يعبر الطريق بقرب من معبر المشاة
71	الشكل رقم 06 صورة لاشخاص يعبرون الطريق
71	الشكل رقم 07 صورة لشخص يعبر الطريق عند محور الدوران
72	الشكل رقم 08 يبين نسب المئوية للاستجابة المشاة للبنية التحتية في البيئة الحضرية
73	الشكل رقم 09 صورة ملتقطة من امام جامعة مستغانم تبين موقع جسر المشاة
74	الشكل رقم 10 صورة ملتقطة لجسر المشاة
74	الشكل رقم 11 صورة لمحور دوران بين بريد المركزي ومقر بلدية مستغانم
76	الشكل رقم 12 صورة امام جامعة عبد الحميد بن باديس مستغانم
76	الشكل رقم 13 صورة امام احدى ثانويات بمدينة مستغانم
77	الشكل رقم 14 صورة ملتقطة بحي صلامندر
77	الشكل رقم 15 صورة لسائق دراجة نارية على الرصيف
79	الشكل رقم 16 صورة امام جامعة عبد الحميد بن باديس مستغانم
80	الشكل رقم 17 صورة لعبور قطيع من الأغنام على جسر المشاة

## قائمة الملاحق

الملحق الأول: دليل الاستبيان

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة عبد الحميد ابن باديس

كلية علوم الاجتماعية

تخصص علم الاجتماع الحضري

استمارة بحث في إطار إعداد مذكرة تخرج ماستر

تأثير الثقافة المرورية على ممارسات المشاة في الوسط الحضري

الأخ (ت) الكريم (ة) : السلام عليكم ورحمة الله تعالى وبركاته

شكراً لكم على المشاركة في هذا الاستبيان، الذي يهدف إلى فهم تأثير الثقافة المرورية على ممارسات المشاة في الوسط الحضري. يرجى الإجابة على الأسئلة. يستغرق إكمال الاستبيان حوالي 10 دقائق. يرجى التكرم بالاطلاع على الأسئلة واختيار الإجابات التي ترونها مناسبة بوضع علامة (x).

علما أن إجاباتكم تستخدم لأغراض علمية.

معلومات شخصية:

- 1- الجنس: ذكر  أنثى
- 2- السن: (اقل من 18 سنة)  (18 إلى 28 سنة)  (28 إلى 38)  (38 إلى 48)  (48 فما فوق)
- 3- المستوى الدراسي: اميابت  متوسط  ثانوي  جامعي
- 4- الوظيفة: طالب  مل  ون عمل
- المحور الأول: التصورات المرتبطة بالثقافة المرورية
- 5- هل تستخدم الرصيف دائما اثناء تنقلك مشيا ؟
- نعم  أحيانا كثيرة  أحيانا قليلة  لا
- 6- هل يستخدم الرصيف من قبل المشاة ؟ نعم
- 7- حسب رأيك هل يعود عدم استعمال الرصيف إلى:
- ضيق الرصيف  حالة الرصيف سيئة
- استغلال الرصيف من التجار  ركن السيارات في الرصيف
- 8- هل تستخدم ممرات المشاة؟
- نعم  أحيانا كثيرة  أحيانا قليلة
- 9- هل تستخدم من قبل مستخدمي الطريق؟ نعم  لا
- 10- في رأيك عدم استخدام ممرات المشاة راجع إلى:
- عدم توفرها  ضوحها عدم احنا  قانون المرور
- ضعف الثقافة المرورية
- 11- هل تستعمل جسر المشاة؟ نعم  أحيانا كثيرة  أحيانا قليلة
- 12- هل جسر المشاة متواجد في الأماكن المناسبة؟ نعم

- 13 - هل يستخدم المشاة الجسر المخصص لهم؟ نعم  لا
- المحور الثاني: تقييم ممارسات المشاة في الوسط الحضري
- 14 - حسب رأيك لماذا المشاة يقطع الطريق المزدوج ولا يستعمل جسر المشاة؟  
 لاختصار الوقت  لصعوبة استخدام جسر المشاة  غير امن   
 لعدم وجود جسر المشاة في المكان المناسب  بسبب الازدحام
- 15 - هل تعتقد أن الثقافة المرورية تؤثر على سلوك المشاة أثناء تنقلهم مشياً؟  
 نعم  لا  نادراً ما  أحيانا
- 16 - هل تتبع القوانين واللوائح المرورية عند المشي في الوسط الحضري؟  
 نعم  أحيانا كثيرة  أحيانا قليلة  لا
- 17 - هل تفضل استخدام الممرات المخصصة للمشاة عند المشي في الوسط الحضري؟  
 نعم  يانا كثيرة  أحيانا قليلة  لا
- المحور الثالث: تقييم أهمية الثقافة المرورية لدى المشاة
- 18- هل تعتقد ان الثقافة المرورية يمكن أن تحسن سلوك المشاة في الوسط الحضري؟  
 نعم  لا
- 19- هل شاركت في حملات توعية أو فعاليات تثقيفية حول السلامة المرورية؟  
 نعم  لا  أحيانا
- 20 - هل غياب الثقافة المرورية يؤثر على استخدام المشاة للمسارات المخصصة لهم؟  
 نعم  لا  أحيانا
- 21 - حسب رأيك هل المشاة يحترمون قانون المرور؟  
 نعم  أحيانا
- 22 - هل غياب الردع يشجع على هذا التصرف؟ نعم  لا
- 23 - حسب رأيك هل ممارسات المشاة تأثر على سلامة المرورية؟  
 نعم  لا  أحيانا

ملحق الثاني: مخرجات الدراسة التطبيقية

الجنس					
		Effectifs	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	ذكر	72	55,4	55,4	55,4
	أنثى	58	44,6	44,6	100,0
	Total	130	100,0	100,0	

السن					
		Effectifs	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	سنة 18 أقلمن	10	7,7	7,7	7,7
	سنة 28 إلى 18	44	33,8	33,8	41,5
	سنة 38 إلى 28	42	32,3	32,3	73,8
	سنة 48 إلى 38	24	18,5	18,5	92,3
	فما فوق 48	10	7,7	7,7	100,0
	Total	130	100,0	100,0	

المستوى الدراسي					
		Effectifs	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	أمي	6	4,6	4,6	4,6
	ابتدائي	8	6,2	6,2	10,8
	متوسط	29	22,3	22,3	33,1
	ثانوي	40	30,8	30,8	63,8
	جامعي	47	36,2	36,2	100,0
	Total	130	100,0	100,0	

الوظيفة					
		Effectifs	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	طالب	31	23,8	23,8	23,8
	عامل	73	56,2	56,2	80,0
	بدون عمل	26	20,0	20,0	100,0

Total	130	100,0	100,0
-------	-----	-------	-------

Tableau ANOVA							
			Somme des carrés	df	Moyenne des carrés	F	Signification
التصورات المرتبطة بالثقافة المرورية* تقييم ممارسات المشاة في الوسط الحضري	Inter-groupes	Combiné	758,518	8	94,815	16,710	,000
	Intra-classe		686,590	121	5,674		
	Total		1445,108	129			

Mesures des associations		
	Eta	Eta carré
التصورات المرتبطة بالثقافة المرورية* تقييم ممارسات المشاة في الوسط الحضري	0,724	0,525

Statistiques de groupe					
	الجنس	N	Moyenne	Ecart-type	Erreur standard moyenne
التصورات المرتبطة بالثقافة المرورية	ذكر	72	17,3889	3,47448	,40947
	أنثى	58	17,1034	3,20465	,42079

Test d'échantillons indépendants										
		Test de Levene sur l'égalité des variances		Test-t pour égalité des moyennes						
		F	Sig.	t	ddl	Sig. (bilatérale)	Différence moyenne	Différence écart-type	Intervalle de confiance 95% de la différence	
									Inférieure	Supérieure
التصورات المرتبطة بالثقافة المرورية	Hypothèse de variances égales	,771	,382	,482	128	0,631	0,28544	0,59230	-0,88653	1,45741
	Hypothèse de variances inégales			0,486	125,626	0,628	0,28544	0,58714	-0,87652	1,44740

ملحق رقم 3 : مجموعة من الصور

جزء من هذه الصور تم حصول عليه من مواقع الالكترونية، والجزء الثاني من قمت بالتقاطها شخصيا



