



مجلة الآداب والعلوم الاجتماعية
كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية
ISSN: 2352-9849 EISSN: 2602-6929
المجلد 13 العدد 01/ديسمبر 2022
ص ص. 83-95.



حوادث المرور في الجزائر وعلاقتها باستعمال تقنيات التواصل الحديثة
دراسة ميدانية على عمال المندوبية الوطنية للأمن في الطرق
Traffic accidents in Algeria and their relationship
Using modern communication techniques
Field study on workers of the National Road Security Delegation
أسامة أحمد مسعود
جامعة لونيبي علي البليدة 2، الجزائر

تاريخ التقييم: 2020/01/30

تاريخ الإرسال: 2021/01/28

تاريخ القبول: 2021/05/28

Abstract:

The study aims at introducing traffic accidents, causes and prevention, and also discussed modern communication techniques and development, where a survey was conducted on National Security on roads workers, distributing 35 questionnaires and after a period of only 21 questionnaires, so that the sample rate from the original community was estimated at 31%.

After the results were unloaded, the hypothesis that there was a direct link between the use of modern communication technologies and traffic

الملخص:

هدفت هذه الدراسة إلى التعريف بحوادث المرور وأسبابها وسبل الوقاية منها، كما تطرقت إلى تقنيات التواصل الحديثة وتطورها، حيث تم إجراء استبيان على عمال المندوبية الوطنية للأمن في الطرق، بحيث وزعنا 35 استبيان وبعد فترة تم استرجاع 21 استبيان فقط، بحيث قدرت نسبة العينة من المجتمع الأصلي 31%.

وبعد تفريغ النتائج تم التوصل إلى تحقق الفرضية التي تنص بوجود علاقة مباشرة بين إستعمال تقنيات التواصل الحديثة بحوادث المرور في الجزائر، وهي بنسبة ضئيلة حسب الإحصائيات الرسمية للسنتين الأخيرتين.

الكلمات المفتاحية: حوادث مرور، تقنيات تواصل حديثة، مندوبية وطنية للأمن في طرق.

accidents in Algeria was reached, which, according to the official statistics of the last two years, is a small percentage.

Keywords:Traffic incidents, modern communication technologies, National Security on roads.

1- مقدمة:

إن ما يشهده العالم الآن من تطورات في المجال التقني والرقمي، قد مس كل الفئات العمرية في المجتمع الجزائري، وهذا يدل على مدى إرتباطنا الكبير بهاته التقنيات الحديثة والمتطورة، و بما أننا في عصر السرعة فإن التطور لا يتوقف عند حد معين، وبالتالي أصبح من الممكن استعمال تقنيات التواصل حتى في وقت قيادة السيارة، إما عن طريق ربط الهاتف بالراديو والتكلم عن طريق مبكر الصوت، وهذه الطريقة أمنة بعض الشيء كونها لا تتطلب تركيز مع الهاتف بالنظر إليه أو حمله بيد والسياسة بيد أخرى، أو وضع الهاتف على المقود والتحدث مباشرة مع الطرف الثاني في العملية الإتصالية، والأن أصبح إستعمال الهاتف ليس مقصورا في المكالمات فقط، بل تعدى ذلك إلى المحادثات والدردشة عبر وسائل التواصل الإجتماعي (فايسبوك-تويتر-انستغرام-واتساب...) والتي يتم استخدامها غالبا عن طريق إرسال رسائل نصية قصيرة تحتاج إلى إستعمال لوحة المفاتيح وكتابة جمل أو كلمات أو إرسال صور ورموز، وهذا من شأنه أن يشتت تركيز السائق عن الطريق واستبداله بالتركيز على الهاتف، والنتيجة كما هو معلوم كل ما تكون السرعة أكبر ما تقطع السيارة مسافة أكبر في وقت أقل وهذا يزيد من إحتمالية وقوع حادث، وفي بعض الحالات يكون مميت.

لذا جاء إختيار هاته الدراسة من الواقع الفعلي للحوادث المرورية في الجزائر، وما لها من انعكاسات اقتصادية واجتماعية ونفسية على الأفراد من جهة وعلى الحكومة من جهة أخرى. ومما سبق نقتح التساؤل الآتي:

هل هناك علاقة مباشرة بين إستعمال تقنيات التواصل الحديثة بحوادث المرور في الجزائر؟

الفرضية:

هناك علاقة مباشرة بين إستعمال تقنيات التواصل الحديثة بحوادث المرور في الجزائر. وللإجابة عن هذا التساؤل وجب علينا التطرق إلى الأدب النظري أو لا من مفاهيم وتعريف وما إلى ذلك، ثم ننتقل إلى الجانب التطبيقي فيما يخص تطبيق الإستبيان على بعض من موظفي المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق بالجزائر.

2-تعريف المفاهيم:

الحادثة:

هي كل حدث يقع للفرد، أو يتورط فيه دون سابق معرفة أو توقع، تنتج عنها إصابات. والحوادث أيضا هو حدث طارئ من شأنه أن ينجم عنه إصابة كخسارة أو اضطراب أو شفاء أو عاهة أو وفاة، ويمكن أن يتناولها الحادث جميعا (هنا).
بوحارة، 2016، ص148).

حادث المرور:

هو كل الإصطدامات التي تقع في الطرقات أو في الطريق المفتوح لسير العمومي، وقد تخلف ضحية أو عدة ضحايا من قتلى وجرحى، وكانت على الأقل سيارة واحدة متورطة فيه. (محمد عيسى، 2013، ص27).

تقنيات التواصل الحديثة:

وهي حسب ما تم الإطلاع عليه من طرف الباحث: عبارة عن طرق تواصل بين الأفراد أو الجماعات بدون شرط التواجد في مكان واحد، يعني أن تسمع وترى الطرف الآخر من العملية الإتصالية صوت وصورة عبر الحاسوب أو عبر الهاتف الذكي، وإرسال رسائل نصية قصيرة أيضا عبر ايميل أو الهاتف المحمول، وهذا كله لم يكن في الفترة السابقة أي قبل الثورة التكنولوجية. (ز عابضية سيرين هاجر، 2013، ص19).

سلوك السياقة الآمن:

يتعلق سلوك السياقة بالأفعال التي يقوم بها السائق اتجاه مركبته، مثل مراقبة المكابح والأضواء والزيت والبنزين... إلى غيرها من أشكال صيانة السيارة، وكذا تلك الأفعال التي يقوم بها اتجاه محيطه كعامله مع بقية السائقين ومع المشاة ومع إشارات المرور والشرطي وكذا تصرفه إزاء الأحوال الجوية السيئة، كما يرتبط سلوك السائق أيضا بتحكمه في حالته النفسية كالغضب والتهور أثناء السياقة أو حالته الجسمية مثل التعب وصعوبة التركيز إلى غيرها من المظاهر التي تعيق السائق عن إتمام السياقة. (ز عابضية سيرين هاجر، 2013، ص19).

3-أسباب حوادث المرور:

هي جملة العواقب التي تتدخل في ارتكاب حادث المرور، وقد تم حصرها في الأسباب النفسية السلوكية، الثقافية النوعية، الأسباب البيئية الفيزيائية/التقنية، والتي تتفاوت نسب تدخلها في ارتكاب الحادث. (لعريط بشير، هناء بوحارة، 2013، ص48).

4-سبل واستراتيجيات الوقاية من الحوادث المرورية:

يتطلب التصدي لظاهرة حوادث المرور جهدا وحزما كبيرين من طرف جميع الهيئات المعنية بالوقاية والأمن عبر الطرقات، ولذلك لا بد من تبني برامج خاصة لضمان السلامة المرورية والتي تعتمد على أهداف ووسائل محددة لتقليل نتائج الحوادث المرورية، فمثلا هناك دراسة لعمل إطار عام ومخطط تنفيذي لبرامج السلامة على الطرق بتكليف من الأمم المتحدة حيث أوضحت هذه الدراسة أن برامج السلامة في أي دولة يجب أن يطبق على شكل عدة مراحل متتابعة، إذ اقترحت تلك الدراسة أم تكون هذه البرامج مكونة من ثلاث مراحل رئيسية: (لعريط بشير، هناء بوحارة، 2013، ص50).

-مرحلة زيادة الوعي وتحديد طبيعة المشكلة، تطوير إستراتيجية عامة وخطة تنفيذية قابلة للتطبيق، تنفيذ برنامج السلامة الوطني المرهلي بحيث يكون مدة كل مرحلة خمس سنوات.
-كذلك اعتماد برنامج التطبيق الميداني للوقاية من حوادث المرور، والذي يتضمن خمس خطوات أساسية هي: تشكيل جهاز وطني أو مجلس للوقاية من حوادث المرور، إعداد وتصميم البرامج الوقائية أو التدابير الوقائية، التمويل (البحث عن التمويل للبرامج الوقائية)، التطبيق الميداني للبرامج الوقائية، التقييم النهائي للبرامج.

-دعم التربية والثقافة المرورية، وذلك من خلال إدماج مادة التربية المرورية في المناهج الدراسية إضافة إلى تكوين أشخاص مختصين في التوعية والتحسيس على مستوى المدارس- وكذلك الحرص على تطوير منظومة التكوين والتدريب على السياقة (للعربط بشير، هناء بوحارة، 2013، ص50).

5-العامل السيكولوجي في الحوادث:

لقد أثبتت كثير من الدراسات وجهة النظر القائلة بأن الحوادث إنما لا تقع نتيجة الصدفة إنما هي متعمدة لاشعوريا ويقول فرانز الكسندر في هذا المجال (إن التقصي العلمي أظهر أن غالبية الحوادث لا ترجع لبعض الصفات الإنسانية البسيطة، فبعض الأفراد يستهدفون أكبر عدد من الحوادث أكثر مما يستهدف له زملائهم، وليس هذا لكونهم خرقاء أو شاردي الذهن، ولكن يرجع ذلك إلى التكوين الكلي لشخصياتهم، والعامل الهام ليس سمة منفردة مثل بطء الإستجابة أو إنحطاط الذكاء، ولكن شيئا آخر أساسيا أكثر من هذا ينتسب إلى مجموع الشخص كفرد)، ويقول ايزنك إن الحوادث تقع لبعض الناس الذين لديهم استعداد فطري لأن يقاسون من الحوادث تحت أي ظروف وفي أي عمل. إذا الحوادث تبعد أن تقع نتيجة الصداقة، إنما العامل الإنساني هو المحرك لها وإن أخذ صورة الخطأ غير المقصود وهي في هذا تشبيه الهفوات ويقول هنريش إن 10 % من الحوادث فقط ترجع إلى أسباب غير إنسانية مثل، الألات والمباني، وهذا ما أكده في أش في عام 1929 من أن 90 % من حوادث المرور مرجعها العامل البشري. (منور مليكة، جعفر صباح، 2013، ص63). ويقول هرسى إن 90 % من الحوادث ترجع إلى عوامل إنسانية وإن كانت هذه الحوادث تقع للشخص وهو في حالة هبوط أو توجس.

ونشرت في ألمانيا الغربية إحصائية على الوجه التالي 8.81% من الحوادث ترجع إلى السائقين، 4.2% من الحوادث يرجع سببها إلى عطب في الألة أو عطب تكتيكي 7.11% يرجع سببها إلى حالة الشوارع، أما الأحوال الجوية فكانت العالية جدا إنما ترجع للإنسان- للفرد- السائقين.

ويرى متناكر أن النسبة الإجمالية لحوادث المرور قد انخفضت في باريس بعد الأخذ بنظام الإختبار السيكولوجية في إختبار سائقي الأتوبيس والتزام بمقدار 37% بالرغم من زيادة عدد المركبات بمقدار 30%. (منور مليكة، جعفر صباح، 2013، ص64).

6-حوادث المرور في الجزائر:

تبين الإحصائيات المتاحة لنا في الجزائر أن شبكة طرقاتها تعاني من حوادث المرور بنسبة كبيرة إذ تحصد حوالي 12 قتيلا بمعدل وفاة واحدة كل ساعتين، لهذا صنفت الجزائر ضمن أوائل الدول التي تعرف انتشارا كبيرا لهذه الظاهرة حيث صنفت ضمن المرتبة الرابعة دوليا، والسبب الرئيسي في ذلك يرجع إلى العامل البشري وعدم صيانة الطرقات وكذا ارتفاع حظيرة السيارات التي تتجاوز 5 ملايين مركبة.

فقد ارتفعت عدد حوادث المرور من 24437 سنة 1970 (منهم 17430 جريح و1374 قتيلا) إلى 43223 سنة 2003 (منهم 63699 جريح و4331 قتيلا) واحتلت في

هذه السنة منطقة الشمال الشرقي أكبر نسبة بنسبة 38.84% تلتها منطقة وسط الشمال بنسبة 36.86% وأدنى نسبة سجلت في الجنوب الشرقي للبلاد بنسبة 0.36%. (عميرة جويده، 2013، ص90).

7-أسباب حوادث المرور:

هناك جملة من الأسباب التي أدت إلى إرتفاع حوادث المرور في الجزائر نذكر منها:
أ-شبكة الطرق:

إن شبكة الطرق من العناصر المهمة التي تتحكم في حوادث المرور، إذ ينعكس وضعها على هذه الحوادث حيث تزيد لسوئها وتخفض لتحسنها، وما زاد الطين بلة هو ارتفاع عدد المركبات التي تسير عليها فعلى طول 3500 كم من طرقات العاصمة تسير أكثر من مليون ونصف المليون سيارة. وبهذا فهي غير كافية لاستيعابهم الأمر الذي يهدد حركة المرور بالشلل خاصة في حالة التجاوزات التي تتسبب كثيرا في الحوادث. وحسب إحصائيات وزارة الأشغال العمومية لسنة 2003 فإنه من بين 105445 كم تشكل 1165 نقطة سوداء، إذ تشكل الطرقات السيئة والمعبدة سواء كانت (ولائية، وطنية وبلدية) 22.33% مقابل 40.67% هي في حالة حسنة. (عميرة جويده، 2013، ص91).

ب-حظيرة السيارات:

تعرف حظيرة السيارات في الجزائر ارتفاعا كبيرا في العشريتين الأخيرتين نتيجة التسهيلات التي كانت مقدمة للمواطنين لاقتناء السيارات السياحية، حيث تبلغ حظيرة السيارات حاليا ما يقرب الخمس ملايين سيارة ما بين مركبات سياحية، شاحنات، حافلات، جرارات، سيارات خاصة، دراجات نارية، آلات الأشغال العمومية وكذا الجرارات الفلاحية. (عميرة جويده، 2013، ص91).

ج-العنصر البشري:

إن العنصر البشري من أهم أسباب حوادث المرور، حيث يعتبر الإنسان المتسبب الأول ل 80% منها، إما بسبب رفضه للأولوية، أو التجاوز الخطير، أو التوقف الخطير، والإفراط في السرعة، وعدم احترام الخط المستمر... الخ. هذا ينتج طبعاً بسبب إشباع رغباته لبلوغ هدف سفره بأقصى سرعة، أو لتباهيه أمام الغير وإظهار تحكمه في السرعة.

ضف إلى ذلك عامل السكر، فقد بينت العديد من الدراسات أن جرائم المرور ترجع إلى السرعة وتناول الكحول. حيث يصبح السائق يتناوله قليل الإدراك وفي سرعة القرار وفي بعض الأحيان يصل حتى إلى إهمال المحرك. (عميرة جويده، 2013، ص91).

8-التوعية المرورية:

تعددت التعاريف حول التوعية المرورية حيث يرى " الدغمي " بأن التوعية المرورية يقصد بها "...نشر الوعي المروري، وذلك بتصحيح المفاهيم الخاطئة بالإقناع عن طريق المعلومات السليمة والحقائق الثابتة..." (شداد عبد الرحمان، يونس عيسى، 2016، ص9).

8-1 وسائل التوعية المرورية:

يمكن القول بأن كل مجتمع من المجتمعات له قدراته ووسائله التي من خلالها يتم التواصل والاتصال الذي يشير إلى العملية أو الطريق التي تنتقل بها الأفكار والمعلومات بين الناس

داخل نسق اجتماعي معين، ولعل أهم وسائل الاتصال التي لها دور فعال في تكوين واحداث الرأي العام في المجتمع، نجد وسائل الإعلام المتعددة والمختلفة. وتمثل هاته الوسائل في الوسائل الاعلامية المطبوعة والسمعية والسمعية بصرية ووسائل أخرى متنوعة.

أولاً: الوسائل المطبوعة: تعتبر وسائل الاعلام المطبوعة ووسائل حديثة لنقل الأخبار والمعلومات، وهذا ما ساعد على انتشارها حيث أنها تصل إلى الملايين في لحظات. بدورها الوسائل المطبوعة تختلف ما بين الصحافة، الكتيبات، المطويات، الملصقات، اللافتات. (شداد عبد الرحمان، يونسي عيسى، 2016، ص12).

ثانياً: الوسيلة السمعية: هي إحدى أهم الوسائل، وهي تختلف حسب نوعها ودورها، لكن أهم وسيلة سمعية على الإطلاق هي الإذاعة.

ثالثاً: الوسائل السمعية البصرية: تعد هاته الوسائل ذات قيمة في العمل الاجتماعي، وذلك من أجل نشر الوعي في المجتمع، فهي من أكثر الوسائل شعبية وتتبعها، نظراً لما لها من فاعلية وتأثير. ويعتقد العلماء أن قدرة المرئيات على التأثير في حاسة البصر تفوق قدرة الصوتيات على التأثير السمعي، وجذب الانتباه بمقدار 25 ضعفاً. ويمكن ذكرها على النحو الآتي: التلفزيون-الفيديو-لوحات الطرق-المعارض-الملققات-الجداريات-المهرجانات-الاتصال الإلكتروني-الانترنت-الهاتف النقال. (شداد عبد الرحمان، يونسي عيسى، 2016، ص20).

إذن كما رأينا في العنصر السابق، فإن من بين وسائل التوعية المرورية التقنيات الحديثة المستعملة الآن بكثرة من طرف الأفراد، ونذكر منها الانترنت والهاتف النقال والتلفاز واللوحات المعلنة على الجدار في الشوارع. وهذا يدل على أن التقنية الحديثة في الإتصال عبارة عن سلاح ذو حدين، فكما أنها تسبب في بعض الأحيان حوادث مرور نتيجة التركيز المفرط مع الهاتف النقال أثناء السياقة من جهة، ومن جهة أخرى هاته الوسائل الحديثة عن طريقها تصلنا حملات تحسيسية عن حوادث المرور وكيفية التقايل منها عبر التوعية بمخاطرها والنتائج الكارثية لها من ازهاق ارواح وخسائر مادية كبيرة.

8-2لمحة عن الحوادث المرورية في العالم العربي:

بينما تبحث الدراسات الغربية في قضايا النقل لما بعد حقبة القطارات السريعة، التي تعدت سرعتها 600كم/س، وما يترتب عليها من خطط وميزانيات مستقبلية، لا تزال غالب الدول العربية تتخبط في المشكلات اليومية المتعلقة بالنقل والزحام والحوادث المرورية، والحق أن اهتمامات غالب الحكومات العربية لم يصل إلى رسم سياسات تخطيطية بعيدة المدى متعلقة بمختلف وسائل النقل، وكذا هو الحال بالنسبة للتخطيط والتمويل لمثل تلك المشاريع، من أجل خلق فرص أفضل للتنقل للأجيال المقبلة. ولعل من الأهمية بمكان أن نذكر أنه قد يكون لدى بعض الإدارات المتعلقة بالنقل والتخطيط خطط جميلة لتطوير وتحسين أداء وسائل النقل، لكن مثل تلك الطموحات، إما لا ترتقي إلى المستويات العالمية، أو لا تجد طريقاً نحو التنفيذ، أو تكون محدودة في حجمها. (هاشم محمد نور المدني، 2015، ص17).

أما التقديرات السنوية المتوسطة لخسائر حوادث الطرق لبعض دول مجلس التعاون، فهي تزيد على 13.6 بليون دولار (51 بليون ريال) في المملكة العربية السعودية، ويشكل ذلك

حوالي 4.7% من إجمالي الناتج المحلي. وبلبون دولار في دولة الإمارات العربية المتحدة، وذلك وفق دراسة لوزارة التخطيط في دولة الإمارات العربية المتحدة. عدد وفيات حوادث السير في الدول العربية بلغ 38.460 فرد في عام 2011. (هاشم محمد نور المدني، 2015، ص19).

وفي إحصائية متعلقة بأسباب الحوادث المرورية في الجزائر لسنة 2019، في الشق المتعلق بالعامل البشري (يعني هو المتسبب في حادث المرور) فإنه قد بلغ 43 حادث متعلقة باستعمال الهاتف اليدوي واستعمال السماعات في الأذن، وهذا بنسبة 0.19% من إجمالي أسباب الحوادث المتعلقة بالعامل البشري. (المنذوبية الوطنية للأمن، مقياس إحصائي لسنة 2019-2020، ص4).

9-تطور تقنيات الإتصالات:

لا شك أن كل منا لا زال يتذكر ما كان يحكيه الأباء والأجداد من قصص وحكايات، عند المساء وفي جلسات السمر الليلية حيث يتبادلون أطراف الحديث في شتى المجالات ولو رجعنا إلى عصر كاد أن يكون قديما، عصر لم يكن للمذياع دور في الحياة العامة، حيث لعب الحكواتي دورا واضحا في تلك الحقبة من الزمن وسد هذا المروج قدرا كبيرا من فضول الناس في التعرف إلى ما يجري أو جرى من حولهم، ويتعرفوا على ما لهم وما عليهم، ويقف الناس على مجريات الأمور من خلال ما يقدمه الحكواتي من أحاديث مزخرفة بألوان النقد والتوجيه، لترسيخ الأمر السليم في سلوكياتهم وتعاملهم اليومي ثم تلتها مرحلة الثلاثينيات من القرن المنصرم، (مزه شعبان العاني، شوقي ناجي جواد، 2014، ص162). والتي ظهر فيها المذياع (الراديو) الذي نظر إليه كمعجزة، وغدت بيوت الناس الذين بحوزتهم هذا المذياع أشبه بالمضافة، لا بد وأنك تتذكر كيف كان الجار والأصحاب والأهل يتوافدون إلى تلك الدور لقضاء السهرة، والاستماع إلى المذياع وما يقدمه من أحاديث وأخبار وبرامج ترفيهية. وفي الأربعينيات من القرن المنصرم أي الفترة التي ظهر فيها وانتشر بعدها التلفاز. إذ شوهد الناس آنذاك يتجمعون حول جهاز التلفاز ويتمتعوا بالمشاهد التي يعرضها عليهم فالناس شاهدوا المسلسلات والأفلام وسمعوا الأخبار عبر هذا الوسيط وخلال هذين العديدين (الثلاثينيات والأربعينيات) وما بعدها تداول الناس طرق ووسائل أخرى للإتصال و التواصل، كالهاتف والفاكس، ثم بعدها دخل الهاتف الخليوي الذي أصبح اليوم طريقة كفوءة وفاعلة في الإتصال والتواصل. أما ما يعرف اليوم بالانترنت، فقد كان لها الباع الكبير في تطوير عملية الاتصالات ولا يزال كذلك. فقد غدا الانترنت اليوم، ولا ندري ما سيكون عليه الحال غدا، الواسطة الأكثر انتشارا بين الناس والمجتمعات والمنظمات، لما قجمه من إضافات جميلة، ووفر من خدمات فاعلة، ومؤثرة في المجتمعات كافة. ونظرا لما بلغته تقنية الإنترنت من سرعة عالية في نقل المعلومات فإنها أصبحت تستضيف كل التقنيات الأخرى إليها، حيث ظهر الراديو عبر الإنترنت، والتلفاز عبر الإنترنت، ووسائل الإتصال الأخرى عبر الانترنت، وغيرها الكثير. (مزه شعبان العاني، شوقي ناجي جواد، 2014، ص163).

فخلال الألفية الثانية وعبر بدايات الألفية الثالثة توسع انتشار وتطور ظهور الإنترنت وقد تسارع النمو والانتشار والتطور للإنترنت حتى غدا يغطي أرجاء العالم بأنشطته وما يقدمه من خدمات متنوعة، فقد أصبح الانترنت في متناول يد كل منا، يوفر له الإتصال بالأخرين برمشة عين. ويشاهد الآن كيف أن الفرد الواحد منا يتحدث إلى من يشاء وفي أي مكان من

العالم يكون، دون حرج أو تأخير، حيث بإمكان من يريد أن يتصل وعن طريق الإنترنت بمن يرغب، ومن أي مكان، وفي زمان هذا فضلا عن كون الإنترنت جمعت وسائل الاتصال الأخرى إليها وبفاعلية وكفاءة أداة، كاستخدام النصوص المنقولة، والصوت والصورة والفيديو، ولا غير أن تشاهد فيلما سينمائيا على الانترنت، وأن تسمع أغنية معينة وغير ذلك من الأمور، وبذلك صار الانترنت يجمع ويستقطب الناس حولها وإن اختلفت مشاربهم، لما تقدمه من خدمات فاعلة وكفوءة (مزه شعبان العاني، شوقي ناجي جواد، 2014، ص164).

10- عرض النتائج ومناقشتها:

10-1 التعريف بمكان تطبيق الدراسة:

يحدد المرسوم التنفيذي رقم 19-303 مرسوم في 13 ربيع الأول عام 1441هـ الموافق 10 نوفمبر سنة 2019م طبيعة المندوبية الوطنية للأمن في الطرق ومهامها وتنظيمها وسيرها المادة 2: توضع المندوبية لدى الوزير المكلف بالداخلية وتنظم وتسير كمصلحة خارجية للإدارة المركزية.

المادة 3: يحدد مقر المندوبية بمدينة الجزائر.

المادة 4: تتولى المندوبية تنفيذ السياسة الوطنية للوقاية والأمن في الطرق، من الناحية العملية. (الجريدة الرسمية، 2019، ص13).

10-2 المجال الزمني للدراسة:

استغرقت الدراسة الميدانية شهر وذلك من نهاية أكتوبر إلى نهاية نوفمبر من سنة 2020.

10-3 منهج الدراسة:

تم اختيار المنهج الوصفي وهذا لما يتلاءم مع طبيعة الدراسة الحالية.

10-4 مجتمع الدراسة:

تحتوي المندوبية الوطنية للأمن في الطرق على 68 عاملا وعاملة، منهم 12 عامل منتدب، وهذا حسب احصاء الذي قمت به في شهر نوفمبر 2020.

10-5 عينة الدراسة:

بعد الذهاب إلى مقر المندوبية والنقاش مع المكلفة بالاعلام حول حوادث المرور وأسبابها وعلاقة استعمال الهاتف بشكل خاص أثناء السياقة بحوادث المرور، تم توزيع 35 استبيان على عمال المندوبية الوطنية للأمن في الطرق، وتم استرجاع 21 استبيان فقط، أي تم تسرب 14 من أفراد العينة الأولية. بمعنى أن نسبة العينة هي 31% من المجتمع الأصلي والذي هو عبارة عن 68 عامل. وبعد تفريغها كانت النتائج على النحو الآتي:

جدول رقم (1) : إجابات أفراد العينة حول بنود الاستبيان.

البنود	تكرارات نعم	تكرارات لا
هل يعتبر استعمال تقنيات التواصل الحديثة بين الأفراد، أثناء القيادة	20	1

سببا مباشرا في حوادث المرور؟		
2	19	الإنشغال بالهاتف النقال أثناء القيادة يعتبر خطرا حقيقيا؟
18	3	يستطيع السائق أن يركز جيدا مع الطريق وهو يستعمل الهاتف النقال؟
14	7	كتابة وإرسال الرسائل النصية القصيرة أثناء القيادة بسرعة عالية ليس أمرا خطيرا؟
15	6	عندما يتكلم السائق مع شخص آخر بيد ويقود باليد الأخرى. هل هذا تصرف مسؤول منه؟
18	3	من ناحية التركيز والتحكم في السيارة، هل نعتبر السائق المستعمل للهاتف أثناء القيادة متحكما في سيارته وتركيزه عالي؟
8	13	هل القوانين صارمة في ما يخص تطبيق المخالفات على مستعمل الهاتف النقال أثناء القيادة؟
10	11	هل عدد حوادث المرور التي كان سببها استعمال الهاتف النقال أثناء القيادة كبير؟
4	17	إذا كان السائق متهور ولكنه يخاف على من يركب معه (أولاده وزوجته)، هل تنفع معه الحملات التحسيسية للحد من استعمال الهاتف النقال أثناء القيادة؟
2	19	هل يمكننا أن نجد حلول بديلة لإستعمال الهاتف النقال أثناء القيادة، من شأنها أن تقلل من حوادث المرور؟

المصدر: من إعداد الباحث.

6-10 رؤية تحليلية حول نتائج تطبيق الاستبيان:

حسب ما تم ملاحظته من إجابات المبحوثين حول بنود الاستبيان، تبين أن جل أفراد العينة ما يبدون لفكرة أن استعمال الهاتف النقال يعتبر خطر أثناء سيطرة المركبة، وذلك بسبب أن الهاتف النقال يلغي التركيز الجسمي و العقلي للسائق، الأمر الذي من شأنه أن يؤدي إلى حادث خطير.

فيما وجدنا تباينا في الإجابات حول امكانية تطبيق القانون بشكل صارم بخصوص المخالفات المتعلقة باستعمال الهاتف النقال أثناء القيادة، وهذا يرجع ربما إلى تداخل العاطفة مع العمل، من جانب شرطي المرور

وفيما يخص عدد حوادث المرور المتعلقة باستعمال الهاتف النقال، فقد وجدنا أن نصف العينة قد أجابو بأنها كبيرة والنصف الآخر قد أجاب ب أن عددها قليل، وحسب الإحصائيات الرسمية المتحصل عليها من المندوبية الوطنية للأمن في الطرق فإن النسبة المئوية من اجمالي حوادث المرور والتي لها علاقة باستعمال الهاتف النقال أو الساعات الخاصة

بالهاتف كانت 0.19% بالنسبة لسنتي 2019 وثمان أشهر الأولى من 2020، وهذا يدل على نسبة الحوادث ضئيلة جدا مقارنة بالأسباب الأخرى. ويرجع ذلك إلى استحداث طرق جديدة لاستعمال الهاتف النقال مثلا: خاصية البلوتوث للراديو تمكن السائق من التكلم مع الشخص المراد الاتصال به عبر جهاز الراديو وهذا يسهل عليه من عملية القيادة ودون الحاجة إلى حمل الهاتف بيده، أيضا كابل مرن بلاستيكي يحمل الهاتف وفق وضعيات مختلفة والغرض منه هو وضعه مقابل تماما لمجال رؤية السائق لكي لا يحيد بنظره عن الطريق. ولكن من الأحسن تماما أن لا يستعمل السائق الهاتف النقال بتاتا أثناء القيادة لأن النتائج ستكون وخيمة.

أما بخصوص الحملات التحسيسية التي تقوم بها كل من الإذاعة والتلفاز و الملصقات و العبارات التي تحذر من السرعة الفائقة، والتي تطلب من السائق أن يحذر ويركز بشكل كامل أثناء القيادة، فقد أجاب أغلب أفراد العينة بأن الحملات التحسيسية تنفع مع السائق المتهور إذا كان يحمل معه عائلته وأفراد أسرته، لأنه عادة مستوى الوعي يزيد مع التقدم في السن، وفي المقابل يغلب على الشباب الحماس الزائد والطيش في بعض الحالات، ما يؤدي إلى حوادث مرور تؤدي بهم إلى الهلاك في بعض الأحيان

بالرجوع إلى الإحصائيات الرسمية التي تعلنها المندوبية الوطنية للأمن في الطرق كل سنة، فإن عدد حوادث المرور على المستوى الوطني سنة 2018 كان يقدر ب 22991 حادث فيما كان في سنة 2019 يقدر ب 22507 حادث مرور، وفي الأشهر الثمانية الأولى من سنة 2020 قدر ب 12374 حادث مرور. (المندوبية الوطنية للأمن، مقياس إحصائي لسنة 2019-2020، ص4).

بينما قدر عدد الضحايا المتوفين بسبب حوادث المرور على المستوى الوطني لسنة 2018 ب 3310 وفاة، فيما قدر عدد الوفيات في سنة 2019 ب 3275 وفاة، بينما في الثمان الأشهر الأولى من سنة 2020 قدر عدد الوفيات ب 1874 وفاة.

أما عدد المصابين جراء حوادث المرور على المستوى الوطني في سنة 2018 فقد قدر ب 32570 مصاب، بينما كان عدد المصابين في سنة 2019 يقدر ب 31010 مصابا، وفي الثمان الأشهر الأولى من سنة 2020 كان عدد المصابين يقدر ب 16847 مصابا. (المندوبية الوطنية للأمن، مقياس إحصائي لسنة 2019-2020، ص4).

10-7 تحليل ومناقشة فرضية الدراسة:

والتي تنص على أن هناك علاقة مباشرة بين استعمال تقنيات التواصل الحديثة بحوادث المرور في الجزائر، و حسب ما توصلنا إليه من نتائج للدراسة الحالية من إجابات لعينة البحث و ما تم استقراءه من الإحصائيات الرسمية المأخوذة من المندوبية الوطنية للأمن في الطرق، والتي توضح ما يلي: وجود حوادث المرور التي لها علاقة مباشرة باستعمال الهاتف النقال أثناء القيادة أو استعمال السماعات الخاصة بالهاتف بنسبة 0.19% ما يعادل 43 حادث مرور في سنة 2019، ونفس النسبة المئوية بالنسبة للثمان الأشهر الأولى من سنة 2020 أي 0.19% ما يعادل 24 حادث مرور، وهذا كله في إطار الحوادث التي سببها العامل

البشري بالدرجة الأولى.(المنذوبية الوطنية للأمن، مقياس إحصائي لسنة 2019-2020،ص4). لذلك نستنتج أن الفرضية قد تحققت

ومع أن نسبة الحوادث تعتبر قليلة جدا مقارنة بالعوامل الأخرى المتسببة في حوادث المرور (العامل المناخي ووضعية الطريقة، حالة السيارة...الخ) إلا أنه لا يمكن لنا أن نستعمل الهاتف النقال أثناء قيادة المركبة لأنه يؤدي بنا إلى حوادث مميتة أو إلى إصابات تسبب عجزا دائما للسائق.

11- الخاتمة :

ما يجدر بنا الختام به هو أن الجزائر تحصد مئات الأرواح كل سنة بسبب حوادث المرور، وهذا أمر محزن وغير مقبول في وقت واحد، لأن القانون موجود و الحملات التوعوية موجودة وبكثرة، إذن الخلل في عقلية السائق الجزائري ، فالسائق المتهور يقوم بسلوكات فيها مخاطرة عليه وعلى الركابين معه وعلى المركبات الأخرى الذين هم في الطريق أيضا، أيضا غياب ثقافة الصيانة عند بعض السائقين، فلا يهتم أمرها بتاتا، المهم يشغل المحرك وينطلق إلى الوجهة المراد الوصول إليها، لذلك غياب الوعي عند السائق هو المشكلة رقم واحد في حوادث المرور، ومن بين السلوكات الغير واعية هي استعمال الهاتف النقال والتقنيات الحديثة التي يتوفر عليها الهاتف أثناء القيادة، والنتيجة غياب التركيز العقلي والجسمي للسائق، خاصة مع ازدياد السرعة، و بالتالي عدم القدرة على التحكم في السيارة.

12- قائمة المراجع:

-- الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية العدد 70، 17 نوفمبر سنة 2019م الموافق ل 20 ربيع الأول عام 1441هجرية.

-- المنذوبية الوطنية للأمن في الطرق، مقياس إحصائي لسنة 2019-2020، وزارة الداخلية والجماعات المحلية.

-- بشير لعريط، هناء بوحارة، "دراسة نفسية لأسباب ارتكاب الحوادث المرورية دراسة ميدانية من وجهة نظر سائقس سيارات الأجرة " الملتنقى الوطني الأول حول "حوادث المرور بين مستعملي الطريق وتنظيم المرور". كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية والإسلامية، قسم العلوم الاجتماعية، جامعة الحاج لخضر-باتنة، يومي 25/24 أبريل 2013.

-- سيرين هاجرز عابطة ، "الأساليب المعرفية المؤثرة على سلوك السائق التناول غير الواقعي-نموذجا-"، الملتنقى الوطني الأول حول "حوادث المرور بين مستعملي الطريق وتنظيم المرور". كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية والإسلامية، قسم العلوم الاجتماعية، جامعة الحاج لخضر-باتنة، يومي 25/24 أبريل 2013.

-شعبانمزر العاني، ناجي شوقي جواد، الإدارة الإلكترونية، عمان الأردن، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الطبعة 1، 2014.

- عميرة جويذة، "الأسباب السوسيو ثقافية لحوادث المرور في الجزائر دراسة ميدانية لعينة من سائقي العاصمة"، الملتقى الوطني الأول حول "حوادث المرور بين مستعملي الطريق وتنظيم المرور"، كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية والإسلامية، قسم العلوم الاجتماعية، جامعة الحاج لخضر-باتنة، يومي 25/24 أبريل 2013.
- عبد الرحمانشداد، عيسىونسي، "التوعية المرورية وتأثيرها في الوعي الاجتماعي المروري"، مجلة حقائق للدراسات النفسية والاجتماعية، العدد الثاني، جامعة الجلفة، سبتمبر 2016.
- مليكةمدور، جعفر صباح، "الإستهداف لحوادث المرور ودلالاته اللاشعورية"، الملتقى الوطني الأول حول "حوادث المرور بين مستعملي الطريق وتنظيم المرور" كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية والإسلامية، قسم العلوم الاجتماعية، جامعة الحاج لخضر-باتنة، يومي 25/24 أبريل 2013.
- محمد عيسى، "حوادث المرور وعلاقتها ببعض أبعاد الشخصية"، الملتقى الوطني الأول حول "حوادث المرور بين مستعملي الطريق وتنظيم المرور" كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية والإسلامية، قسم العلوم الاجتماعية، جامعة الحاج لخضر-باتنة، يومي 25/24 أبريل 2013.
- هاشم محمد نور المدني، التحقيق في حوادث الطرق، بدون دار نشر أو طبعة، 2015.
- هناء بوحارة، "واقع تطبيقات الأرغونوميا في المؤسسة الخدمانية ودور برامج الصحة والسلامة المهنية في الوقاية من حوادث العملدراسة إستطلاعية ميدانية(بمصلحة الحماية المدنية أنموذجا) بولاية الطارف". مجلة حقائق للدراسات النفسية والاجتماعية، العدد الثاني، الجلفة، سبتمبر 2016.