

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة محمد بوضياف - المسيلة

ميدان: الهندسة المعمارية ومهن المدينة

فرع: تسيير التقنيات الحضرية

تخصص: النقل و الحركية الحضرية



معهد : تسيير التقنيات الحضرية

قسم: الهندسة الحضرية

رقم:

مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماستر أكاديمي

إعداد الطلبة: - شاكي مالك

- قفي ابراهيم

تحت عنوان

تقييم متطلبات استراتيجية السلامة المرورية في المدن

دراسة حالة مدينة المسيلة

رئيسا

مشرفا و مقررا

مناقشا

جامعة محمد بوضياف

جامعة محمد بوضياف

جامعة محمد بوضياف

أ. فايد البشير

أ. دوغة محمد سفيان

أ. بديار عادل

السنة الجامعية: 2021 / 2020

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

تَشْكُرَات

قال تعالى: "ولئن شكرتم لأزيدنكم".

قال رسول الله (ص): "من لم يشكر الناس لم يشكر الله". حديث شريف

فالحمد والشكر لله عز وجل أولا وقبل كل شيء، على تيسيره وتوفيقه لي في إنجاز هذا العمل المتواضع.

كما لا يفوتنا أن نتقدم بأسمى معاني التقدير والاحترام والعرفان إلى استاذنا المحترم:

دوتة محمد سفيان

المشرف على بحثنا هذا والذي لم يبخل عليا بالنصح والإرشاد والتوجيه وتواضعه وأتمنى أن يجعل الله هذا العمل في ميزان حسناته، وأن يجعله ذخرا للأمة وخاصة طلبة العلم كما لا ننسى أن نتقدم بالشكر الى جميع اساتذة معهد تسيير التقنيات الحضرية و إلى كل من كانت له بصمة في هذا العمل.

كما لا ننسى أن نتقدم أيضا بالشكر إلى اطارات الامن الوطني بالمسيلة، اطارات مديرية النقل و الحماية المدنية، وإلى صديقنا زغوغ ابراهيم .

ملخص:

تزايد أهمية السلامة المرورية بشكل كبير على المستوى العالمي، من خلال الجهود المبذولة لاحتواء مشكلة حوادث المرور والحد من الخسائر البشرية والمادية الناتجة عنها، والتي يمكن تحقيقها من خلال مجموعة من المتطلبات والاستراتيجيات التي تكفل ضمان السلامة على الطرق، وقد سعت الدول ومن بينها الجزائر على تبني مجموعة من الخطط والبرامج والاستراتيجيات في التقليل من حوادث المرور، ومدينة المسيلة على غرار بقية المدن الجزائرية المتضررة من تبعات هاته الظاهرة، تعاني من كثرة الحوادث المرورية المرتبطة بعدم التقيد بمتطلبات السلامة المرورية الخاصة بالمركبات والطريق والعنصر البشري.

وعليه نهدف من خلال موضوعنا الى دراسة واقع تطبيق متطلبات استراتيجية السلامة المرورية بمدينة المسيلة للحد من ظاهرة تفاقم الحوادث المرورية، من خلال مواصفة متطلبات السلامة المرورية الخاصة بتجارب الدول المتقدمة.

الكلمات المفتاحية: السلامة المرورية، المتطلبات والاستراتيجيات، مدينة المسيلة.

Résumé :

La prévention des dangers routiers prend un intérêt sur le plan international, à travers les efforts fournis concernant le problème des accidents de la route, et ce en vue de diminuer les pertes humaines ou matérielles y résultant.

Pour ce faire, certaines dispositions et stratégies doivent être installées, Dans ce cadre nombreux pays dont l'Algérie ont opté nombre de plans, programmes et stratégies visant à diminuer les accidents de la route la ville de m'sila, à l'instar d'autres villes algériennes, touchée par les conséquences fâcheuse de ce fléau en souffre de l'excès d'accidents routiers lié au non-conformisme aux exigences de la sécurité routière des matériel et des humains.

A cet effet, notre étude vise à étudier le degré d'application des exigences et stratégies de la prévention routière dans la ville de M'sila pour mettre fin à ce fléau en prenant exemple des pays développés.

الفهرس العام

الاهداءات
التشكرات
الفهرس العام
فهرس الأشكال
فهرس الجداول
فهرس الصور
فهرس المخططات

الفصل التمهيدي		
1	مقدمة.....	-1
3	اشكالية.....	-2
4	الفرضيات.....	-3
4	أهداف الدراسة.....	-4
4	أهمية الدراسة.....	-5
5	المنهجية المتبعة.....	-6
5	مبررات اجراء الدراسة.....	-7
5	أدوات الدراسة.....	-8
6	مخطط الدراسة.....	-9
الفصل الأول: مفاهيم عامة حول السلامة المرورية و استراتيجياتها		
8	تمهيد.....	
8	مفاهيم عامة.....	-1
8	تعريف السلامة المرورية.....	-1-1
8	الحادث المروري.....	-2-1
9	أنواع وتصنيف حوادث المرور.....	-3-1
9	ضحايا حوادث المرور.....	-4-1
9	أسباب حوادث المرور.....	-5-1
9	الأسباب العامة لحوادث المرور.....	-1-5-1
11	الأسباب النفسية المتسببة في وقوع حوادث المرور.....	-2-5-1
12	تأثير العوامل الاجتماعية على حوادث المرور.....	-3-5-1
13	أسباب أخرى.....	-4-5-1
13	مؤشرات خطورة الحوادث المرورية.....	-6-1
14	التوعية المرورية.....	-7-1
14	التدقيق المروري.....	-8-1
14	مركبات السلامة المرورية.....	-2

14	المركبة	-1-2
14	وسائل السلامة المتوفرة في المركبة	-1-1-2
15	وسائل السلامة التي يجب أن تكون في المركبة	-2-1-2
15	الفحص الدوري للسيارات	-3-1-2
15	الطريق.....	-2-2
16	العنصر البشري.....	-3-2
16	السائق	-1-3-2
16	وسائل السلامة الخاصة بالسائق	-2-3-2
16	أسباب حوادث المرور	-3
16	العامل البشري	-1-3
16	السائق	-1-1-3
16	المشاة	-2-1-3
17	عامل المركبة	-2-3
17	عامل الطريق	-3-3
17	أساليب وقواعد القيادة الآمنة	-4
18	أهداف السلامة المرورية	-5
18	تقليل حوادث المرور.....	-1-5
18	الحد من أخطار الحوادث المرورية.....	-2-5
18	تقليل احتمالية وقوع الحوادث المرورية.....	-3-5
18	التكاليف الاقتصادية للحوادث المرورية.....	-6
19	علاقة السرعة بالسلامة المرورية.....	-7
19	السرعة أثناء السياقة.....	-1-7
19	مسافة الوقوف الآمنة.....	-2-7
21	ردود الافعال.....	-3-7
21	العوامل المؤثرة على قدرة الانسان الطبيعية.....	-4-7
21	نموذج عن استراتيجية تحسين السلامة المرورية.....	-8
22	استراتيجية قصيرة المدى.....	-1-8
22	التوعية.....	-1-1-8
22	الضبط المروري	-2-1-8
23	تحديد مواقع الحوادث وزيادة الاسعافات والتجهيزات الصحية.....	-3-1-8
23	استراتيجية بعيدة المدى.....	-2-8
23	النقل الجماعي.....	-1-2-8
23	شبكة الطرق.....	-2-2-8
24	المتدخلين في تنظيم المرور بالجزائر.....	-9

25	التشريعات المنظمة للمرور في الجزائر.....	-10
26	عرض لأهم ما تضمنته قوانين تنظيم المرور.....	-11
29	متطلبات استراتيجية السلامة المرورية.....	-12
29	التشريعات والرقابة.....	-1-12
29	الهندسة والتنظيم.....	-2-12
31	سلامة المركبات.....	-3-12
31	الدراسات والمعلومات والبيانات.....	-4-12
32	الاسعاف والانقاذ.....	-5-12
32	التوعية والتعليم والتدريب.....	-6-12
33	الادارة والتنسيق.....	- 7-12
الفصل الثاني : تقديم مدينة المسيلة		
36	تمهيد	
36	تقديم منطقة الدراسة.....	-1
36	ولاية المسيلة.....	1-1
36	الموقع الجغرافي لبلدية المسيلة.....	-2-1
36	الموقع الاداري	-3-1
37	طبيعة الأرضية.....	-2
37	الموضع.....	1-2
38	مرفولوجية الأرضية.....	2-2
38	الدراسة السكانية لمدينة المسيلة.....	-3
38	التطور السكاني.....	1-3
39	التركيز الحضري.....	2-3
40	الكثافة السكانية	3-3
42	الدراسة العمرانية لمدينة المسيلة.....	-4
42	مراحل التوسع المجالي.....	1-4
42	النواة الأولى: الحقبة الرومانية (300م-935م)	1-1-4
42	فترة الفاطميين (935م-1015م)	2-1-4
42	فترة الحماديين (1015م-1500م).....	3-1-4
42	فترة الأتراك:(1500م-1840م)	4-1-4
42	الفترة الإستعمارية (1840م-1962م)	5-1-4
42	فترة ما بعد الإستعمار (1962م-1987م):	6-1-4
43	إتجاه التوسع العمراني لمدينة المسيلة.....	2-4
45	دراسة الطرق بالمدينة.....	-5
45	الطرق المهيكلة للمدينة.....	1-5
45	الطرق الوطنية التي تخترق المدينة.....	1-1-5

46	شبكة الطرق الولائية التي تخترق المدينة.....	2-1-5
46	الطرق البلدية التي تخترق المدينة.....	3-1-5
48	تصنيف الطرقات بالمدينة.....	2-5
48	الطرق الرئيسية التوزيعية.....	1-2-5
49	الطرقات الثانوية.....	2-2-5
49	الطرقات الثالثة.....	3-2-5
52	دراسة التجهيزات.....	-6
52	التجهيزات الإدارية.....	1-6
52	التجهيزات التعليمية.....	2-6
52	التجهيزات الرياضية.....	3-6
52	التجهيزات الثقافية.....	4-6
52	التجهيزات الصحية.....	5-6
52	التجهيزات الأمنية.....	6-6
52	التجهيزات الصناعية.....	7-6
53	التجهيزات الخدماتية.....	8-6
53	التجهيزات الدينية.....	9-6
53	التجهيزات التجارية.....	10-6
53	المناطق الوظيفية في المدينة.....	-7
56	دراسة الحركة المرورية في مدينة المسيلة.....	-8
56	الحركة الميكانيكية.....	1-8
56	حركة المشاة.....	2-8
57	عوائق الحركة بمدينة المسيلة.....	3-8
58	خلاصة	
الفصل الثالث: تقييم متطلبات استراتيجية السلامة المرورية بمدينة المسيلة		
61	تمهيد.....	
61	واقع السلامة المرورية على الطرق.....	-1
69	تشخيص وتحليل واقع متطلبات استراتيجية السلامة المرورية بمدينة المسيلة وفق متطلبات المواصفة	-2
70	تحليل بيانات قائمة الفحص الخاصة بالمتطلبات.....	-3
70	عناصر استراتيجية السلامة المرورية.....	-4
81	خلاصة.....	
الخلاصة العامة والتوصيات		
83	الخلاصة العامة.....	-1
83	النتائج.....	-2
85	التوصيات والاقتراحات.....	-3

قائمة المراجع

87المراجع	-1
----	--------------	----

رقم الجدول	عنوان الجدول	الصفحة
01	الكثافة السكانية.....	40
02	تدفق حركة المشاة في مدينة المسيلة.....	56
03	حوادث المرور بالنسبة للوطن لسنتي 2019 و 2020.....	61
04	الولايات المسجل بها أكبر عدد لحوادث المرور خلال سنة 2019 في المناطق الحضرية....	62
05	حوادث المرور بالنسبة لولاية المسيلة لسنتي 2019 و 2020 في المناطق الحضرية.....	63
06	حوادث المرور بالنسبة لمدينة المسيلة لسنتي 2019 و 2020.....	63
07	حوادث المرور لمدينة المسيلة بالنسبة للولاية لسنة 2020 في المناطق الحضرية.....	64
08	فئات ضحايا حوادث المرور لمدينة المسيلة سنة 2020.....	65
09	الأسباب المباشرة لوقوع حوادث المرور خلال سنة 2020 لولاية المسيلة في المناطق الحضرية.....	66
10	بسبب العنصر البشري.....	67
11	بسبب المركبة.....	69
12	اوزان المقياس الخماسي لفقرات المواصفة.....	70
13	التشريعات و الرقابة.....	71
14	الهندسة والتنظيم.....	72
15	سلامة المركبات.....	74
16	الدراسات والمعلومات والبيانات.....	75
17	الإسعاف و الإنقاذ.....	76
18	محور التوعية والتعليم والتدريب.....	77
19	محور الإدارة والتنسيق.....	79
20	الخلاصة العامة لمدى التطبيق مع موصفات استراتيجية السلامة المرورية.....	80
رقم الشكل	عنوان الشكل	الصفحة
01	مخطط الدراسة.....	6
02	مسافة الوقوف الكلية.....	20
03	مسافة التفكير والكبح	20
04	التطور السكاني لمدينة المسيلة من سنة 1966م إلى 2008.....	38
05	منحنى تطور معدل التركيز الحضري لمدينة المسيلة	39
06	حوادث المرور بالنسبة لمدينة المسيلة لسنتي 2019 و 2020	63
07	حوادث مدينة المسيلة بالنسبة للولاية لسنة 2020 في المناطق الحضرية	64
08	فئات ضحايا حوادث المرور لمدينة المسيلة سنة 2020	65
09	اسباب حوادث المرور خلال السنة 2020 لولاية المسيلة في المناطق الحضرية	66
10	اهم المخالفات التي ارتكبها العنصر البشري المتسببة في الحوادث.....	68

الصفحة	عنوان الخريطة	رقم الخريطة
37	موقع مدينة المسيلة.....	01
41	الكثافة السكانية.....	02
43	مراحل التوسع العمراني لمدينة المسيلة.....	03
44	توجه التوسع العمراني لمدينة المسيلة.....	04
46	الطرق الوطنية و الولائية المهيكلة للمدينة.....	05
47	المحاور المهيكلة للمدينة المسيلة.....	06
50	تصنيف الطرق حسب الأبعاد.....	07
51	تصنيف الطرق حسب الوظيفة.....	08
54	تموضع التجهيزات لمدينة المسيلة.....	09
55	المناطق الوظيفية في المدينة.....	10
57	المروور الداخل و الخارج في المدينة.....	11
الصفحة	عنوان الصورة	رقم الصورة
14	المركبة.....	01
14	الطريق.....	02
14	العنصر البشري.....	03

مدخل عام

- مقدمة
- الاشكالية
- الفرضيات
- أهداف الدراسة
- أهمية الدراسة
- المنهجية المتبعة
- مبررات اجراء الدراسة
- أدوات الدراسة
- مخطط الدراسة

1- مقدمة:

تعد الحوادث المرورية من أهم وأعقد المشاكل الأمنية في العصر الحديث، لما لها من آثار اقتصادية واجتماعية سلبية جعلتها تحتل الصدارة بين الحوادث الاخرى، الى درجة اعتبارها وباء عالمي بسبب نتائجها المفجعة التي تمتد الى المجتمع بأسره، كما ان خسائر الحوادث المرورية المادية تشكل عبئا على خزينة الدولة.

ومن ثم فان الاهتمام بموضوع السلامة المرورية والوقاية من حوادث المرور سببه التزايد المفرط للحوادث المرورية، ونتائجه السلبية حيث تشير معطيات البنك الدولي ومنظمة الصحة العالمية الى ان السلوك غير السليم من طرف السائقين هي وراء ثلث الحوادث المرورية المميتة في العالم¹ ليكون العامل البشري هو السبب المباشر الاول للحوادث المرورية، ما بين الافراط في السرعة وعدم احترام قانون المرور.

الامر الذي أدى بالسلطات المعنية الى وضع برامج وخطط خاصة بالسلامة المرورية على الطرق لما لها من أهمية اجتماعية، واقتصادية، وتنموية وصحية على المستوى العالمي، ولأن عدد السيارات على الطرق في تزايد مستمر في الكثير من البلدان، فقد تتفاقم المشكلة بشكل أسرع، وبالتالي فهناك حاجة ملحة لبذل المزيد من الجهد للحد من هذه الوفيات والإصابات التي يمكن تفاديها.

من خلال كل ما سبق أدركت الجزائر أهمية السلامة المرورية كغيرها من الدول العالم، قصد مواجهة آفة حوادث المرور ولتحقيق ذلك لزم عليها فهم هذه الظاهرة بكل حيثياتها وعناصرها رغم تعقيداتها، وبات من الضروري إيجاد الحلول للحفاظ على الأرواح والممتلكات التي تهدرها حوادث المرور مما أدى بالدولة الجزائرية الى اتخاذ جملة من التدابير من بينها انشاء المندوبية الوطنية للأمن على الطرقات وتحديد طبيعتها ومهامها بموجب المرسوم التنفيذي رقم 19/303 الصادر بتاريخ 17 نوفمبر سنة 2019 كجهة مسؤولة عن السلامة المرورية.

ومن هذا المنطلق فإننا أخذنا مدينة المسيلة كنموذج للدراسة وذلك باحتلالها المراتب الاولى على المستوى الوطني من حيث حوادث المرور، مطبقين في ذلك المواصفة الخاصة بمتطلبات استراتيجية السلامة المرورية عليها، واستخراج أهم النتائج واقتراح بعض التوصيات والاقتراحات لذلك.

ومن أجل الوصول إلى أهداف هذه الدراسة كان لازما علينا أن نقسم منهجية البحث إلى مدخل عام وثلاث فصول وخلاصة عامة، حيث تضمن المدخل العام مقدمة عامة حول موضوع الدراسة مع طرح اشكالية وفرضيات واهداف واهمية ودوافع اختيار الموضوع، بالإضافة الى التطرق الى المنهجية المتبعة في انجاز هذا البحث وكذا اختيار أدوات الدراسة.

¹ - المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق: www.cnpsr.org.dz

أما الفصل الأول احتوى على مفاهيم عامة حول السلامة المرورية واستراتيجياتها ومتطلباتها ذات العلاقة بموضوع الدراسة.

فيما يخص الفصل الثاني فقد تطرق فيه البحث الى تقديم دراسة تحليلية لمدينة المسيلة من حيث الموقع والدراسات السكانية والاقتصادية والمحاور الهيكلية وشبكات الطرق وعناصر النقل المختلفة المكونة للمدينة.

أما الفصل الثالث فقد تناول فيه واقع السلامة المرورية بمدينة المسيلة بحيث تم تحليل للحوادث المرور المسجلة بها ومقارنتها بالحوادث المسجلة على المستوى الوطني، كما تم تدقيق المواصفة الخاصة بمتطلبات السلامة المرورية على المدينة ومدى مطابقتها لها من خلال تحديد الفجوة الخاصة بها.

وفي الاخير تطرق البحث الى الخلاصة العامة والتي تتكون من النتائج والاستنتاجات المتحصل عليها من خلال الفحص والتدقيق الخاص بالمواصفة مع تقديم مجموعة من الاقتراحات والتوصيات الواجب اتباعها لتحقيق متطلبات استراتيجية السلامة المرورية بمدينة المسيلة.

2- اشكالية:

ان مشكلة الحوادث المرورية تعد من أهم وأخطر المشاكل التي تواجه المجتمعات على مستوى العالم، حيث أنها تستنزف قدرا كبيرا من الموارد البشرية والمادية، حيث تعتبر هاجسا كبيرا لكافة افراد المجتمع، فهي تفاقمت بشكل متصاعد على المستوى الدولي والعالمي، وتشير الاحصائيات الصادرة عن منظمة الصحة العالمية (WHO) بأن العالم يفقد سنويا حوالي 1.25 مليون شخص، ويصاب سنويا حوالي 50 مليون شخص نتيجة حوادث الطرق في العالم، كما ان الخسائر المادية السنوية الناتجة عن هذه الحوادث تقدر بـ 518 مليار دولار أمريكي لجميع دول العالم بما يشكل حوالي 3 % من الناتج الاجمالي العالمي، مما حذر تقرير الكوارث العالمية لعام 1998 الصادر عن الصليب الاحمر الدولي من أن " حوادث الطرق هي كارثة عالمية متفاقمة تزهق الارواح وتدمر سبل العيش، وتعرقل التنمية، وتخلف ورائها الملايين من المستضعفين بشكل اكبر²، كما نشرت منظمة الصحة العالمية (WHO) في سنة 2004 أول تقرير عالمي عن الوقاية من حوادث الطرق³.

فحوادث المرور تعد مشكلة عالمية لما لها من آثار اقتصادية واجتماعية، مما يستدعي بذل المزيد من الجهود للحد من الخسائر البشرية والمادية الناجمة عنها، والتي اتضح انه يمكن تفاديها عبر استراتيجيات فعالة، تكفل تحقيق أفضل السلامة على الطرق، وحد أدنى من تلك الخسائر.

² لجنة الامم المتحدة الاقتصادية لاوروبا: تحسين السلامة المرورية على الصعيد العالمي: وضع الاهداف الاقليمية و الوطنية للحد من الحوادث المرورية على الطرق، الامم المتحدة، نيويورك و جنيف، 2010، ص1

³ World report on road traffic injury prevention World health organisation, Geneva, 2004, ISBN 92 4 156260 9 (NLM classification :WA 275 ?P27.

فقد سعت الدول الى تبني خطط واستراتيجيات تعمل في اتجاه التقليل من حوادث المرور، وهو ما تعمل عليه الجزائر انسجاما مع تصاعد الوعي بالسلامة المرورية على المستويات الرسمية وغير الرسمية، لمواجهة ظاهرة حوادث المرور عبر التأكيد على كل الجوانب المتصلة بالسائق والمركبة والطريق، وتبني برامج تضبط سلوكيات السياقة وادارة حركة المرور وتعزيز متطلبات السلامة المرورية بقدرى ضاهي تجارب الدول المتطورة.

ومدينة المسيلة كغيرها من المدن الجزائرية المتضررة جدا من هذه الظاهرة، والتي تشهد بها ارتفاع معدلات الخطورة بالمقارنة مع المعدلات العالمية والوطنية على نحو صار يتم فيه تناول تلك الحوادث باعتبارها شكلا من الارهاب، بما يطلق عليها ارهاب الطرقات والمرتبطة ارتباطا مباشرا بعدم التقيد بقواعد ومتطلبات السلامة المرورية عموما، وبذلك تتمحور اشكالية الدراسة ببعدها الفكري والميداني، والتي يمكن صياغتها على شكل التساؤل التالي:

❖ ما مدى تطبيق متطلبات استراتيجيات السلامة المرورية في مدينة المسيلة في تحقيق الامن

المروري في ظل ارتفاع المتزايد للحوادث المرورية ؟

3- الفرضية: وللإمام بموضوع الدراسة من جميع جوانبه، والإجابة عن التساؤل المطروح أنفا استخلصنا في الأخير الفرضية التالية:

❖ ضعف الاهتمام بالسلامة المرورية في المدن ومحدودية تطبيق بعض متطلبات استراتيجياتها، والبرامج الحديثة المتبعة في دول العالم الأخرى.

4- أهداف الدراسة: يسعى البحث إلى تحقيق الاهداف التالية:

- تقييم الواقع الفعلي لإدارة متطلبات استراتيجية السلامة المرورية في مدينة المسيلة، وتحديد فجوة التطبيق بين الواقع الفعلي وتطبيق متطلبات المواصفة.
 - المساهمة في تقديم إطار معرفي عن مفهوم متطلبات استراتيجية السلامة المرورية واجراءاتها لمساعدة أصحاب القرار في كيفية تطبيقها وفقا لمتطلبات المواصفة.
 - تقديم آلية مقترحة مناسبة لمدينة المسيلة والتي تحدد المتطلبات الرئيسية في معالجة الفجوات بين الواقع الفعلي ومتطلبات استراتيجية السلامة المرورية وفق المواصفة.
- 5- أهمية الدراسة: تكمن أهمية الدراسة من خلال النقاط التالية:

- المساهمة في التآطير النظري لقضية السلامة المرورية ومتطلبات استراتيجياتها وكيفية ايجاد السبل الكفيلة لتحقيقها من خلال الأنظمة الحديثة لإدارة السلامة المرورية ولاسيما المواصفة الدولية.
- اثراء المكتبة العلمية في مجال التوجهات الحديثة للسلامة المرورية ومتطلبات استراتيجيتها.

- لتكون هذه الدراسة أساساً ومنطلقاً لدراسات أخرى في نفس المجال، فضلاً عن تقديمها لمجموع من الاقتراحات والتوصيات من شأنها دعم تحقيق السلامة المرورية.
- 6- المنهجية المتبعة:

نظراً لطبيعة موضوع الدراسة ومحاولة الوصول إلى كافة تطلعاته كان إلزاماً علينا اعتماد مختلف المناهج المستعملة في البحوث و الدراسات الأكاديمية وذلك كلما دعت الحاجة البحثية لذلك، حيث نجد المنهج الوصفي عند التعرض لمفاهيم عامة متعلقة بالسلامة المرورية وعناصرها واستراتيجياتها ومتطلباتها والمنهج التحليلي من خلال الربط بين متطلبات استراتيجية السلامة المرورية ومجال تطبيقها والقدرة على معرفة الأثار الايجابية لذلك التطبيق، وما يجدر اضافته أو تعديله بشأن تحقيق السلامة المرورية.

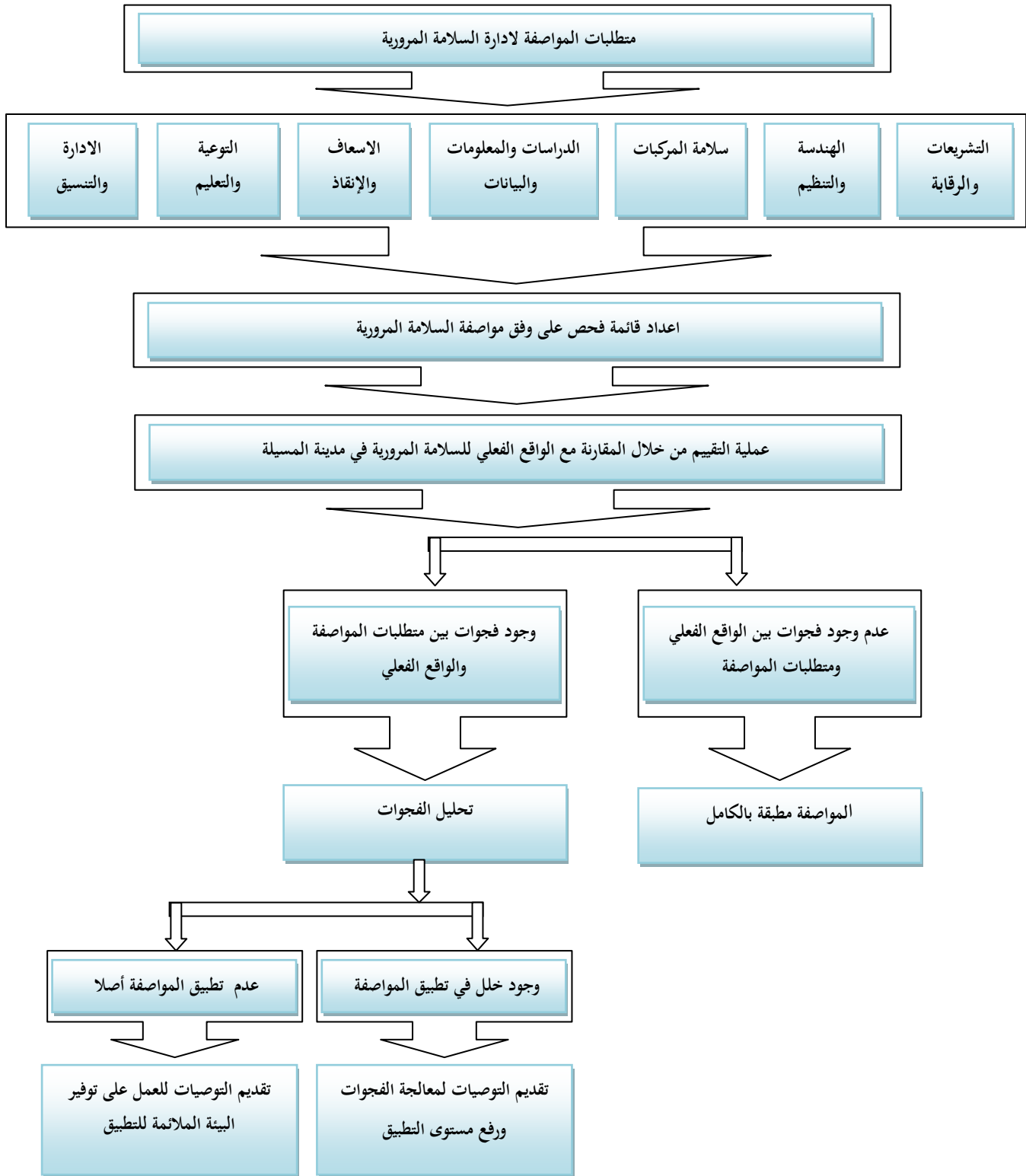
- 7- مبررات اجراء الدراسة: ترجع مبررات اختيار وإجراء الدراسة الى:

- حاجة مدينة وولاية المسيلة الى الدراسات المتعلقة بإدارة متطلبات استراتيجية السلامة المرورية، إذ أن موضوع الدراسة هو ضمن التوجه العالمي والمحلي في تحقيق الامن المروري في ظل ارتفاع المتزايد للحوادث المرورية، مع امكانية التنبأ بها مما يسهل عملية التخطيط السليم للمستقبل، وامكانية الحد من هذه الحوادث.
- الزيادة المضطردة في حوادث المرور وارتفاع معدل الخطورة لمدينة المسيلة بالمقارنة بالمعدلات العالمية والوطنية، والاسترشاد بالمواصفة لمساعدة متخذي القرارات لمعرفة الأسباب ووضع الحلول الممكنة لها في المستقبل.
- 8- أدوات الدراسة: اعتمدنا في دراستنا هاته على مجموعة من الوسائل المستخدمة في جمع المعلومات و البيانات وهي:

- المسح المكتبي للوقوف على ما تم تناوله في إطار دراستنا بهدف إرساء الدعامة النظرية له.
- البحوث و الدراسات السابقة.
- المشاهدات والملاحظات والمقابلات الشخصية مع مختلف ممثلين الادارات الوصية.
- المعطيات و البيانات المأخوذة من طرف المصادر الرسمية لمعالجتها كالسجلات والوثائق المؤرشفة.
- البحث عبر شبكة الانترنت حتى لا نهمل المستجدات التي ترتبط مباشرة بالموضوع.
- الندوات والملتقيات الخاصة في هذا المجال.
- قائمة الفحص (Checklist) المتمثلة في تقييم متطلبات استراتيجية السلامة المرورية بمدينة المسيلة، والتي تعرف بأنها أداة لجمع البيانات خلال فترة زمنية معينة بطريقة منظمة وموحدة إذ تمكن هذه الأداة الباحث لتقييم مستوى تطبيق وتشخيص الفجوة بين الواقع الفعلي ومتطلبات المواصفة الخاصة بالسلامة المرورية.

9- مخطط الدراسة:

شكل رقم (01) : يمثل مخطط الدراسة



المصدر: من اعداد الطالبين، 2021

الفصل الاول

مفاهيم عامة حول السلامة المرورية و استراتيجياتها

- مفاهيم عامة
- مركبات السلامة المرورية
- أسباب حوادث المرور
- أساليب وقواعد القيادة الآمنة
- أهداف السلامة المرورية
- التكاليف الاقتصادية للحوادث المرورية
- علاقة السرعة بالسلامة المرورية
- نموذج عن استراتيجية تحسين السلامة المرورية
- المتدخلين في تنظيم المرور بالجزائر
- التشريعات المنظمة للمرور في الجزائر
- عرض لأهم ما تضمنته قوانين تنظيم المرور
- متطلبات استراتيجية السلامة المرورية
- خلاصة

تمهيد:

تعد المفاهيم و التعريفات من أهم العناصر في البحث، فلها دور كبير في الإطار النظري الذي يوجه الدراسة و يبين طريقة سيرها و يحدد مبادئها، حيث أنه بدون مفاهيم و تعريفات لا يمكن الدخول إلى أي بحث و لا يمكن فهم أي موضوع نريد دراسته. وقد ارتأينا في هذا الفصل أن نعطي صورة واضحة و مبسطة حول المفاهيم التي لها علاقة وطيده بالهدف المسطر لموضوع الدراسة، ومن خلالها نعطي رؤية واسعة تشمل جميع الكلمات الرئيسية التي تشكل أساس البحث .

1- مفاهيم:

1-1- تعريف السلامة المرورية: إن السلامة المرورية بمفهومها الواسع تهدف إلى تبني كافة الخطط والبرامج واللوائح المرورية والاجراءات الوقائية للحد من أو منع وقوع الحوادث المرورية لضمان سلامة الانسان وممتلكاته، والحفاظ على أمن البلاد ومقوماته البشرية والاقتصادية .

وحسب منظمة الصحة العالمية فمفهوم السلامة على الطرق يتعلق بالوقاية من الحوادث على الطريق من أجل حماية حياة الناس. فالسلامة المرورية تمثل جميع المعايير والاليات والتدابير التي تتخذها الجهات الفاعلة المختلفة المسؤولة عن تشييد البنية التحتية للطرق وادارة حركة المرور على الطريق لضمان حماية مستخدمي الطرق، فضلا عن ممتلكاتهم

1-2- الحادث المروري: يعرف على أنه "الفعل الخاطئ الذي يصدر دون قصد سابق أو عمد وينجم عنه ضرر سواء كان وفاة أو إصابة أو خسارة للممتلكات العامة أو الخاصة بسبب استخدام المركبة أو حمولتها أثناء سيرها في الطريق العام¹ كما يعرف انه أيضا حدث اعتراضي يحدث بدون تخطيط مسبق من قبل مركبة واحدة أو أكثر مع مركبات أخرى أو مشاة أو حيوانات أو أجسام على طريق عام أو خاص. وعادة ما ينتج عن الحادث المروري إصابات تتفاوت من طفيفة بالممتلكات والمركبات إلى جسيمة تؤدي إلى الوفاة أو الاعاقة المستديمة² .

¹ - بوضيفة حمو، دراسة عن أساليب حوادث المرور في الجزائر، المطبعة الجامعية، الجزائر، 1991ص 02

² - ويكيبيديا (الموسوعة الحرة) تعريف حوادث المرور . <http://ar.wikipedia.org/wiki>

3-1- أنواع وتصنيف حوادث المرور: الحوادث المرورية تنقسم الى:

- ❖ حادث الصدم : هو الذي يقع نتيجة تصادم مركبة مع مركبة أخرى أو مع جسم صلب ثابت (جدار- عمود- أشجار...أخرى) أو متحرك ويتم أثناء سير المركبة وينتج عنه أضرار مادية أو جسمية.
- ❖ حادث التدهور: هو ينتج عن اختلال توازن المركبة وخروجها عن خط سيرها وانقلاب سواء كان الشارع عاما أو فرعيا أو ترابيا وفي أغلب الأحيان ينتج عنه أضرار جسمية.
- ❖ حادث الدهس: وهو الذي ينشأ نتيجة اصطدام مركبة متحركة بجسم لين (إنسان -حيوان) وينتج عنه أصابه بدنية أو وفاة.
- ❖ حوادث الهروب من مكان الحادث : وهي التي تقع نتيجة اصطدام مركبة بجسم صلب أو لين متحرك كان أو ثابت أو انقلاب المركبة ويقوم السائق بالهروب من مكان الحادث محاولا الإفلات من المسؤولية وتوقيع العقاب عليه من الجهات المختصة وينتج عن الحادث إصابات مادية أو جسمية فلهروب السائق أسباب منها:
 - أن يكون السائق غير مرخص للقيادة.
 - أن يكون في حالة تناول مشروبات كحولية أو مخدرات وغيرها.
 - عوامل نفسية (استهتار- خوف - مرض... الخ).

4-1- ضحايا حوادث المرور:

- ❖ القتل: هو كل شخص لقي مصرعه فور الحادث أو بعد وقوع الحادث بمدة معينة.
- ❖ الجريح : هو كل شخص أصيب بجروح استلزمت علاج طبي بدخوله أو عدم دخوله إلى المستشفى.

5-1- أسباب حوادث المرور:

- إن ظاهرة حوادث المرور كغيرها من الظواهر الاجتماعية الأخرى تأتي كنتيجة لمجموعة من الأسباب المباشرة والغير المباشرة وبالإضافة إلى العامل النفسي فان بعض السلوكيات الإنسانية تكتسب وتنمو داخل المجتمع الذي يعيش فيه الفرد، وبالتالي يتكون لدى الإنسان مواقف وعادات يقوم على أساسها ببعض السلوكيات والتي قد تؤدي به إلى حادث مرور خطير.
- 1-5-1- الأسباب العامة لحوادث المرور: هناك ثلاثة عوامل أساسية متشابكة تساهم في حصول حوادث المرور والتمثلة في : مستعمل السيارة، المركبة وهيكله الطريق ومحيطها.
- ❖ مستعمل الطريق: إن للعامل الإنساني دور فعال في نظام المرور يمكن تصنيف مستعملي الطريق إلى صنفين هما : شخص غير محمي كالراجل أو سائق مركبة ذات عجلتين و شخص محمي كسائق أوراكب مركبة ذات محرك.
 - ❖ الراجلون: إن المشي هو أحد التنقلات المستعملة بشكل واسع (35% إلى 52%)التنقلات و لكن رغم شموليته إلا أن المساحات المخصصة للمشاة قد تقلصت بشكل ملحوظ ومقلق تاركة

المجال للمركبات ذات المحرك التي ما فتئت تتطور باستمرار محتاجة بذلك إلى أماكن أوسع وسرعة أكبر، كما أن الأطفال هم المشاة الأكثر عرضة لحوادث المرور بسبب سهوهم نتيجة لقلة إدراكهم للخطر وحادثة سنهم.

❖ **السائقون:** يخضع سائقو السيارات إلى تأثيرات مختلفة سواء متوقعة أم لا كما أن لتصرفاتهم و حالاتهم النفسية دور كبير في مجريات الحركة المرورية (سهو، تعب، عصبية، تحت تأثير دواء مخدر أو خمر، سوء رؤية،.....)، حيث تعتبر شريحة الشباب (18-35 سنة) الأكثر عرضة لحوادث المرور وأكثر أسباب هذه الحوادث نفسية، نذكر من بينها:

- يرى الشاب في السيارة نوعاً من الرقي والتقدم وهو قد يستعملها للمباهاة للتعبير عن رقي اجتماعي أكثر مما يستعملها للتنقل فيحاول فرض نفسه باستعمال السرعة أو لإبهار أحد أصدقائه بالمنافسة أو يتجاوز سيارة مزعجة ذات سرعة أقل على طريق وطني دون أن يحترم أدنى قوانين التجاوز كأنه لا يرى أنه ليس وحده وأن تصرفه لم يكن متوقفاً أبداً.

- حادثة الحصول على رخصة القيادة: إن الحصول على رخصة القيادة لا يعني قيادة جيدة والكثير من المتحصلين عليها حديثاً يرى فيها نوعاً من حرية القيادة ولا يحترمون السرعة المحددة بـ 80 كم/سا كما أن التكوين في مدارس القيادة بالإضافة إلى عدم شموليته و فترة التكوين لا يأخذ بعين الاعتبار عملية التحسيس بضرورة احترام قوانين المرور كتحديد السرعة واستعمال حزام الأمان.

- عدم احترام قوانين المرور: يرى الكثير من الشباب أن في احترام قواعد المرور نوع من القيد على حريته الشخصية والضغط، فنجدهم يجاهرون بخرقها ويعتبرون ذلك مفخرة، خاصة فيما يتعلق بالوقوف أمام إشارة قف أو التأي عند ممر الراجلين والتجاوزات غير القانونية دون نسيان استعمال السرعة المفرطة خارج المدينة أو داخلها خاصة مع السيارات.

❖ **المركبة:** للمركبة دور أساسي في المحافظة على أمن الطريق من أجل ذلك، فإن الكثير من شركات السيارات تسهر على اختراع سيارات تخدم السائقين، فأصبحت أكثر أمناً (حقائب هوائية أو نظام كبح فعال.....) ولكن الكثير منها لا تخضع لمراقبة تقنية منتظمة.

❖ **الطريق:** إن لنوع الطريق و محيطها تأثيراً لا يستهان به في حماية مستعملي الطريق خاصة إذا حددت النقاط السوداء و المتمثلة في أماكن التي تكثُر فيها حوادث المرور، حيث أن الطريق يتغير و على السائق أن يتأقلم معها حسب أحوالها مما يتطلب منه تركيزاً دائماً فتارة تكون مستقيمة فتصبح منعرجاً أو طريقاً زلقاً...الخ، ومن أنواع الطرق التي تكثُر فيها الحوادث هي الطرق السريعة حيث يجد بعض السائقين متعة في استعمال السرعة الكبيرة.

1-5-2- الأسباب النفسية المتسببة في وقوع حوادث المرور:

- ❖ **العدوانية:** هي عبارة عن "سلوك عدائي لفرد غير متكيف مع وضع معين، وتظهر العدوانية من خلال القابلية للهجوم التي نجدها عند الأفراد في حالة عداوة أو تصرف عدواني نشيط"³ ويمكن أن نميز السائق العدائي من خلال ديناميكيته المبالغ فيها، وتبرز هذه الديناميكية من خلال سلوكه الذي يريد تأكيد ذاته أمام صعوبات حركة المرور، ويمكن لهذا السلوك أن يدفع بصاحبه إلى اختراق قانون المرور وبالتالي زيادة احتمال وقوعه في حادث مرور.
- ❖ **الأناية:** هو السائق الذي يحاول أن يأخذ حق غيره في استعمال الطريق دون اكتراث لحركة المرور التي يمكن أن يعرقلها، "فهو غير قادر على أن يضع نفسه في مكان الآخرين ويتم ذلك عن طريق النظر إلى المشاكل المطروحة عليه في حركة المرور تبعاً لمتغيرات شخصيته فقط، مما يؤدي إلى أفعال منعزلة شاذة"⁴.
- ❖ **القلق:** غالباً ما ينتاب الفرد فترات من حالة القلق أثناء عملية القيادة، مما يولد توتراً وتأزماً نفسياً يشعر من خلاله بالضيق ويمكن تعريف التأزم النفسي على أنه "حالة من التوتر تنشأ من إعاقة جهود الفرد على إرضاء دوافعه وبلوغ أهدافه"⁵ إن نوبات القلق تكتسي عدة مظاهر منها الهول، الهيجان، الارتباك ويعزز هذه الظواهر عند السائق القلق الحساس يوشك حدوث الخطر والمواقف المضطربة مع الاقتناع التام بعدم القدرة على المواجهة. والسائق القلق لا يستطيع اتخاذ القرار المناسب في الوقت المناسب مما يؤدي به إلى زيادة احتمال أخذ القرار الخاطئ الذي يزيد من وقوع الحوادث المرورية.
- ❖ **شرود الذهن:** إن فقدان التحكم بالسيارة تبدوا أثاره واضحة المعالم في الحوادث الغامضة على اختلاف أنواعها وتعدد أشكالها، ويزداد خطر جميع الحوادث إذا كانت حالة السائق سيئة، ومن بين الحالات الخطرة لدى السائق شرود ذهنه وتحول انتباهه من الطريق التي يسير فيها بسيارته إلى مشاغل فكرية مختلفة الذي قد تسببه حالات الإرهاق العصبي والقيادة لمسافات طويلة، على طرق لا تتغير معالمها بشكل ملحوظ مثل الطرق الصحراوية، كما أن التعب و النعاس وعدم أخذ قسط وافر من الراحة قبل القيام برحلات طويلة، تؤدي جميعاً إلى أخطار حقيقية.
- ❖ **عوامل أخرى:** إضافة إلى ما سبق نجد من بين العوامل اللصيقة بالعامل البشري، حزام الأمان الذي يعتبر أحد الإجراءات الفعالة التي تكفل الأمان أثناء القيادة، حيث أن فرض استخدام حزام الأمان يمكن أن يقلل من الوفيات الناجمة عن حوادث المرور بنسبة تتراوح

³ - بوضيفة حمو، مرجع سبق ذكره، ص 30.

⁴ - المرجع السابق، ص 31.

⁵ - عباس محمود عوض، حوادث العمل في ضوء علم النفس، دار المعارف المصرية، القاهرة، 1977 ص 76.

بين 25% و50% وأكدت دراسة نشرت في مجلة طبية بريطانية أن استخدام حزام الأمان يقلل مخاطر الإصابة بنسبة 65%.

وقد برزت أيضا الهواتف المحمولة كواحدة من المشكلات التي تهدد السلامة المرورية. فقد أشارت البحوث التي أجريت في هذا الإطار إلى زيادة الوقت الذي يستغرقه السائق لاتخاذ رد فعل إذا كان يتحدث عبر الهاتف المحمول، وكذلك صعوبة محافظته على السيارة في وضع السير السليم أو على السرعة المناسبة، وعدم انتباهه إلى الفجوات (المعوقات) الموجودة في الطريق وإدراك خطورتها، كما أن هذه الهواتف تصرف انتباه السائق عن مراقبة حركة المرور ويحظر استخدامه حاليا في العديد من بلدان العالم⁶.

3-5-1- تأثير العوامل الاجتماعية على حوادث المرور: سنركز على أهم القيم الاجتماعية التي يمكن أن تؤثر في سلوك الأفراد وتؤدي إلى نتائج وخيمة ومنها:

- ❖ ثقافة الوقت: "إن الوقت كالسيف، إن لم تقطعه قطعك" من خلال هذا المثل يمكن أن نفهم أهمية الوقت بالنسبة للفرد والمجتمع، فاحترام الوقت يعتبر عامل أساسي ومهم في تطور المجتمعات ورفقها، لهذا فإن سوء استعمال الوقت قد يؤدي إلى نتائج وخيمة تعود بالضرر على الفرد والمجتمع، وذلك في مختلف المجالات بما فيها مجال السلامة المرورية. فالإنسان قد يتجاوز السرعة المحددة أو الإشارات الضوئية أو يهمل تفقد المركبة نظرا لضيق الوقت قد يكون أيضا نتيجة سوء إدارة برنامج العمل اليومي، مما يعرض نفسه والآخرين لخطر حقيقي كان من الممكن أن يتفاداه.
- ❖ المكانة الاجتماعية: إن التفاوت في المكانة الاجتماعية قد يجعل الإنسان يحمل ضغوطا نفسية كبيرة تترجم بسلوكيات غير أمنية، وبما أن السيارة أصبحت جزءا من المظهر الاجتماعي، فهي تعكس الطبقة الاجتماعية التي ينتمي إليها كل فرد، وبالتالي فإن قوة سيارته هي التي تحدد موضعه في البنية الاجتماعية.
- ❖ قصور المعرفة حول طبيعة المركبة: لقد أصبحت السيارة اليوم مصدر تهديد لسلامة الآخرين سواء كانوا مشاة أو ركابا، وذلك نتيجة لسوء استعمالها أو الجهل بأهمية كل عنصر من العناصر المكونة للسيارة، إذ تتعرض السيارة للإهمال أو لانعدام معايير الصيانة إذ أن معظم السائقين لا يراقبون سياراتهم إلا في حالة وجود عطب بها.
- ❖ أسلوب القيادة الوقائية: ونقصد بالقيادة الوقائية "درجة الحذر اللازمة التي يجب أن يتحلّى بها السائق، حتى وإن لم يتحقق الخطر"⁷

⁶ - منظمة الصحة العالمية، التقرير العالمي عن الوقاية من الإصابات الناجمة عن حوادث المرور، جنيف، 2004، ص 34.

⁷ - محمد سليمان الوهيد، الجريمة المنظمة وسبل مكافحتها، دار المعارف، الرياض، 1998، ص 56.

لكن الملاحظ هو أن هذه القضية أي التوخي بالحيطه والحذر ليست مدعومة بقيم المجتمعات العربية التي لديها قصور أحيانا في فهم القدر واعتباره شيء حتمي.

❖ **الهوة الثقافية:** من بين الأسباب التي تؤدي إلى حوادث المرور الهوة الثقافية بين قيم الإنسان وشروط استخدام الآلة⁸، ولعل الخلل الكبير الذي أدى إلى هذه الهوة الثقافية هي التقدم التكنولوجي الذي يرافقه تقدم في الجوانب المادية للمجتمع، مثل أنظمة السير وقيم التعامل مع الآلة ومع الآخرين، إذ تظل قضية التخلف المعنوي تشكل عائقا أمام الاستفادة من معطيات التكنولوجيا من بينها السيارات.

1-5-4- أسباب أخرى: إضافة إلى الأسباب المذكورة سابقا نذكر ما يلي:

❖ **التنقل الحضري:** إن التنقل داخل المدن خاصة الكبرى، أضحي مشكل حقيقي حيث بنموها أصبح التنقل صعبا وخير دليل لذلك خاصة في المسافات القصيرة هو الدراجة التي تكاد كون غائبة كوسيلة في نقل بلدان المغرب العربي، على عكس ما نراه في أنحاء أخرى من العالم. إن النمو السريع للمدن وعدم وجود آلية لضبطها والعمل على إحداث مواقع لجذب السكان والاستقرار فيها بُغية إيجاد نوع من التوازن، أدى إلى ارتفاع كثافة السكان داخل المدن وبالتالي ازدياد حركة المرور فيها، مما ساعد على ازدياد هذه، حركة سياسات تحرير استيراد المركبات، ونمو الإيرادات وتطلعات الطبقة الوسطى للوصول إلى السيارة، وتدني خدمة وسائل النقل العام.

❖ **تزايد الازدحام في شبكات الطرق:** شبكة الطرق خاصة الحضرية تواجه مشاكل كبيرة من حيث القدرة، الاستيعاب وإدارة ملتقى الطرق وهو نتيجة تغير النمط الاقتصادي (خاصة في الجزائر)، هذا ما تم تشخيصه في بلدان المغرب العربي :

- انعدام القدرة الاستيعابية للطرق الرئيسية في المدن الرئيسية. (الازدحام في أوقات الذروة).
- نقص في الطرق الالتفافية (محولات) و سوء استخدام المنافذ.
- عدم وجود تصميمات خرائطية لشبكات الطرق.
- الضعف المالي للإدارات المحلية، مما أثر على صيانة الطرق باعتبارها المسؤول الأول عليها.

إن أسباب حوادث المرور تختلف على حسب كل حادث، إلا أن نتائجها تكاد تكون متطابقة.

1-6- مؤشرات خطورة الحوادث المرورية: لمعرفة مستوى السلامة المرورية، تم استخدام ثلاثة من

أهم المؤشرات المتفق عليها عالميا لقياس مستوى السلامة المرورية نفصل فيها على النحو التالي:

❖ **مؤشر عدد المتوفين الى عدد المصابين بسبب حوادث المرور:** ويحسب بهذا الشكل: عدد المصابين بسبب حوادث المرور ÷ عدد المتوفين بسبب حوادث المرور.

⁸ - فؤاد الفارسي، الحداثة والتقليد، كيجان انترناشيونال، لندن، 1990 ص17.

❖ مؤشر عدد المتوفين بسبب حوادث المرور لكل 100000 نسمة: و يحسب بهذه الطريقة: (عدد المتوفين في حوادث المرور ÷ عدد السكان) × 100000.

❖ مؤشر عدد المتوفين بسبب حوادث المرور لكل 10000 نسمة: و يحسب كالآتي: (عدد المتوفين في حوادث المرور ÷ عدد السيارات) × 10000.⁹

7-1- التوعية المرورية: يقصد بالتوعية المرورية جعل جميع مستعملي الطريق من سائقين ومشاة على علم واقتناع بقواعد وتعاليم وأصول وآداب السير والمرور التي تكفل لهم السلامة إذا تصرفوا واستعملوا الطريق استعمال سليما وفق القواعد والأصول والآداب فلا يكفي ان يكون مستعملو الطريق على علم بقواعد وآداب السير والمرور، ولكن المهم ان يقتنعوا بها وأن يستعملوا الطريق على أساسها السلامة المرورية.

8-1- التدقيق المروري: هي عملية متخصصة يقوم بها مهندسين مختصين في السلامة المرورية وتشمل تقييم مستمر للسلامة المرورية للطرق القائمة وأثناء التصميم والتنفيذ أو بعد ذلك، بغرض تحديد مخاطر السلامة المرورية المختلفة التي قد تؤثر على مستخدمي الطريق وبالتالي تحديد إجراءات تحسين السلامة المرورية اللازمة.

2- مركبات السلامة المرورية: تتكون السلامة المرورية من :

صورة رقم (03): العنصر البشري



صورة رقم (02): الطريق



صورة رقم (01) : المركبة



المصدر: موقع ويكيبيديا، 2021 <https://ar.wikipedia.org>

1-2- المركبة: وتشمل سلامة المركبات ومستوى صيانتها.

1-1-2- وسائل السلامة المتوفرة في المركبة: وتتكون من :

❖ الإطارات من حيث المقاس والنوعية والتحمل.

❖ المصابيح من حيث الوضوح واللون ومستوى الإضاءة.

⁹ - مجلة الباحث للدراسات الأكاديمية، المجلد: 06/ العدد: 03 سبتمبر 2019

- ❖ الإشارات الضوئية الدالة على الانعطاف أو التنبيه.
 - ❖ المرايا العاكسة لكشف الطريق أمام السائق.
 - ❖ مساحات المطر.
 - ❖ المكابح والفرامل.
 - ❖ إشارات الإنذار الصوتية والضوئية مثل مؤشر الوقود، الزيت، الحرارة، السرعة، البطارية...الخ.
 - ❖ حزام الأمان حيث أن استخدام حزام الأمان يخفض عدد الاصابات البليغة بمقدار 50%.
 - ❖ مقاعد الأطفال.
 - ❖ مساند الرأس.
 - ❖ الوسادة الهوائية.
- 2-1-2 وسائل السلامة التي يجب أن تكون في المركبة: وتتكون من :
- ❖ الإطار الاحتياطي وأدوات الفك والتركيب.
 - ❖ طفاية الحريق.
 - ❖ حقيبة الإسعافات الأولية.
 - ❖ المثلث العاكس.
 - ❖ أنظمة إغلاق الأبواب في حالة الانقلاب.
 - ❖ الفرش المقاوم للحريق.
- 3-1-2 الفحص الدوري للسيارات: يهدف الفحص الدوري للسيارات إلى ما يلي:
- ❖ تحسين مستوى صيانة المركبات
 - ❖ كشف الأعطال قبل استعمالها.
 - ❖ المحافظة على سلامة البيئة العامة.
 - ❖ التقليل من حجم الحوادث المرورية.
 - ❖ إطالة عمر المركبة الافتراضي.
- 2-2 الطريق: وضع معايير السلامة في كافة العناصر الهندسية للطريق في التصميم والتخطيط وكذلك توفير أدوات التنظيم المروري.
- ❖ التصميم والتخطيط الهندسي للطريق.
 - ❖ إضاءة الطريق.
 - ❖ صلاحية الطريق والسلامة المرورية عليه : أتربة، رمال،.....الخ.
 - ❖ أدوات تنظيم المرور كالإشارات الضوئية واللوحات التحذيرية والاعلامية.
 - ❖ مراقبة الحمولات الزائدة للشاحنات.

2-3- العنصر البشري: وتتكون من:

2-1-3- السائق: هو العنصر الفعال ولا بد من توفر عدة صفات في السائق الجيد:

- ❖ العقل.
- ❖ سلامة الحواس.
- ❖ التركيز.
- ❖ المعرفة بأنظمة وتعليمات المرور.
- ❖ الإحساس بالمسؤولية.
- ❖ المعرفة بميكانيك المركبة وصيانتها.

2-2-3- وسائل السلامة الخاصة بالسائق: وتتكون من:

- ❖ يجب استخدام حزام الأمان.
- ❖ وجود مساند للرأس.
- ❖ وسائل خاصة مثل:
 - النظارات الطبية.
 - الوسادة الهوائية.
 - حقيبة الإسعافات الأولية.

3- أسباب حوادث المرور: وتنقسم الى :

3-1- العامل البشري: وبالدرجة الأولى السائق ثم عابر الطريق ومعظم الحوادث تنتج عن أخطاء في قياده المركبة.

3-1-1- السائق: وتنقسم الى:

- ❖ عدم كفاءة ومهارة السائق.
- ❖ الإرهاق.
- ❖ عدم التقيد بقواعد المرور مثل التجاوز الخاطئ وغيره.
- ❖ المرض المفاجئ.
- ❖ الحوادث المفاجئة من المشاة.
- ❖ عدم كفاءة السائق الجسدية والعقلية والعصبية.

3-1-2- المشاة: وتنقسم الى:

- ❖ عدم التقيد بقواعد المرور.
- ❖ قلة الوعي.
- ❖ المرضى، صغار وكبار السن.

2-3- عامل المركبة: وتنقسم الى:

- ❖ خلل ميكانيكي أو كهربائي أو في الإطارات مفاجئ.
- ❖ عدم صلاحية المركبة.
- ❖ عدم صيانة المركبة.

3-3- عامل الطريق: وتنقسم الى:

- ❖ عيوب هندسية في الطريق مثل الجسور والتقاطعات.
- ❖ عيوب تخطيط مثل عرض الطريق والازدحام الناتج من ذلك.
- ❖ عدم كفاية الإشارات المرورية والتحذيرية واللجوء إلى عمل المطبات.
- ❖ عيوب تنفيذية.
- ❖ كثرة الحفرات وعدم التنسيق بين الجهات المختلفة.
- ❖ البنايات المجاورة للطريق مثل المدارس.
- ❖ الانهيارات الجيولوجية وجغرافيا المنحدرات والجبال والوديان.
- ❖ الأحوال المناخية مثل الثلوج، الصقيع، العواصف الرملية.

4- أساليب وقواعد القيادة الآمنة: وتتكون من:

- ❖ واجبات السائق قبل تشغيل المركبة:
 - إلقاء نظره حول المركبة.
 - إغلاق الأبواب.
 - التأكد من وضع المقعد وعجلة القيادة.
 - ربط حزام الأمان.
 - التأكد من وضع المرايا العاكسة.
 - ملاحظة أي مؤشرات من مستوى الوقود، الحرارة، الزيت.
- ❖ تشغيل المركبة.
- ❖ التحرك وفق قيادة آمنة ووفقاً لتعليمات قواعد السير.
- ❖ الوقوف بإتباع ما يلي:
 - النظر عبر المرآة العاكسة لكشف الطريق.
 - اعطاء إشارة الوقوف.
 - تخفيف الضغط على البنزين.
 - الضغط على الفرامل تدريجياً حتى تقف المركبة.
 - بعد الوقوف تشد فرامل اليد.

❖ علامات وإشارات المرور:

- اللوحات التحذيرية والتنظيمية والإعلامية.
- الحواجز والبوابات.
- العلامات الأفقية والأرضية كالدهان.
- الإشارات الضوئية.
- أجهزة التحكم المرورية في مناطق العمل.

5- أهداف السلامة المرورية: تهدف السلامة المرورية إلى تحقيق أكبر قدر وأعلى نسبة من الاعمال التالية:

1-5 تقليل عدد الحوادث: وذلك من خلال وضع استراتيجية تطبيق أنظمة المرور على مستخدمي الطريق، إلحاق العقوبات بالمخالفين، إضافة لتكثيف الحملات التوعوية المرورية.

2-5 الحد من أخطار الحوادث المرورية: وهذا يعني التقليل من أعداد الوفيات والإصابات والخسائر المترتبة على تلك الحوادث، وذلك من خلال تطبيق الحلول العلمية في هندسة وإنشاء الطرق وتصميم المركبات، من خلال توفير متطلبات السلامة المرورية، كتغطية أعمدة جسور الطرق وأطراف الحواجز المعدنية على جانبي الطريق بمواد تساعد على امتصاص الصدمة للتخفيف من آثار الحادث عند ارتطام المركبة بهذه الاجسام، كما أن للخدمات الاسعافية الطبية دور بارز في التقليل من خطورة الاصابات وشدتها، يضاف لذلك ما تمثله دورات تعليم مبادئ الاسعاف الأولى لرجال المرور من دور في تقديم الاسعافات الأولية للمصاب لحين وصول سيارة الاسعاف، أو توصيله لأقرب مستشفى.

3-5 تقليل احتمالية وقوع الحوادث المرورية: وذلك بتكريس إجراءات السلامة الوقائية لمنع تكرار حوادث مرور سبق أن حدث مثل لها من قبل، أو وقعت في مكان معين تكرر وقوع الحادث عنده كمنعطف خطر، أو منحدر غير ظاهر، الامر الذي يحتمل معه وقوع حوادث متكررة، وهذا يتطلب متابعة ودراسة ميدانية للإحصاءات الحوادث وأمكنتها، والأسباب المباشرة لوقوعها من أجل إيجاد حلول مناسبة من شأنها أن تزيل أسباب الخطر المتسببة في تكرار الحوادث، وهو ما يعرف بإجراءات المعالجة الوقائية، ومن ثم تكون الخطوة الفاعلة بتقييم تلك الاجراءات لقياس مدى تأثيرها وفعاليتها.

6-التكاليف الاقتصادية للحوادث المرورية:

التكاليف الاقتصادية لحوادث المرور تكون على نوعين، تكاليف ما يلحق العنصر البشري من أضرار، وتكاليف ما يلحق بالملكات العامة والخاصة من اضرار إلى أن التكاليف الاقتصادية للحوادث

المرورية هي الخسائر المادية بسبب الحوادث المرورية في ممتلكات الافراد (اتلاف مركبات واصالحتها) ، أو الاضرار التي تلحق بالممتلكات والمنشآت العامة، وما يتعرض له الاشخاص من أضرار قد تصل إلى الوفاة أو العجز، وما تنفقه الدولة على مصاريف علاج المصابين، والتكاليف الاقتصادية للحوادث المرورية تدخل فيها عناصر كثيرة، وتسعى الجهات المتخصصة في مجال السلامة المرورية في بعض الدول المتقدمة في هذا المجال إلى وضع نماذج لحساب هذه التكلفة وعناصرها، مثل ما يصرف على علاج وتأهيل المصابين في الحوادث المرورية، وتكاليف ساعات العمل المفقودة بسبب علاج هؤلاء المصابين، وتكاليف الاجهزة الرسمية التي لها صلة بحوادث المرور كأجهزة الشرطة والادعاء العام والقضاء، بل إن هناك تكاليف ما تفقده الدولة من نفقات تعليمية وصحية ذهبت سدى بموت الافراد في الحوادث المرورية .

7- علاقة السرعة بالسلامة المرورية:

بينت إحصائيات حوادث السير في الجزائر بأن السرعة كانت من أهم الأسباب التي أدت إلى وقوع الحوادث، حيث شكلت نسبة عالية من مجموع الأخطاء المسببة لوقوع الحوادث، وأغلبية أخطاء السائقين التي ساهمت بوقوع الحوادث كان لها علاقة مباشرة بتجاوز السرعة المقررة.

7-1- السرعة اثناء السياقة:

❖ إن السرعة الزائدة تحتاج إلى أن يكون السائق أكثر انتباها وحذرا وأن عدم انتباه السائق لثانية واحدة أثناء القيادة على سرعة 115 كم/الساعة فإنه يمكن تشبيهه مما لو أن السائق يقود سيارته وهو مغمض عينيه لمسافة 30مترا.

❖ تتناسب قوة الصدم تناسباً طردياً مع مربع سرعة المركبة. فإذا ضاعفنا سرعة المركبة فإن قوة الصدم تصبح أربع أضعاف وإذا ما زادت تلك السرعة ثلاث أضعاف فإن قوة الصدم تصبح تسعة أضعاف.

❖ زيادة السرعة إلى الضعف يؤدي إلى زيادة مسافة الوقوف التي يحتاجها السائق إلى الضعف، لذلك يجب على السائق أن يقود سيارته بسرعة تضمن له مسافة وقوف آمنة ورؤية واضحة.

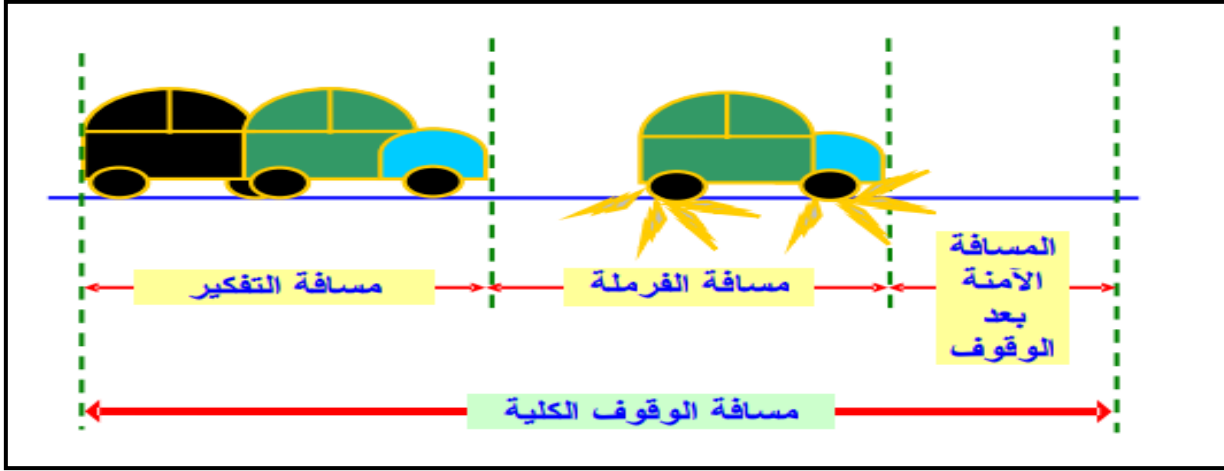
❖ كلما زادت السرعة عن الحدود الاقتصادية فإن استهلاك الوقود يزداد بنسبة كبيرة فقيادة المركبة بسرعة (115 كلم/الساعة) بدلا من سرعة (90 كلم/الساعة) يزيد من استهلاك الوقود بنسبة 20% إضافة إلى سرعة استهلاك أجزاء المحرك، الإطارات وأجزاء المركبة الأخرى.

7-2- مسافة الوقوف الآمنة: هي المسافة التي تقطعها السيارة من لحظة إدراك السائق بأنه يجب أن يضغط على الفرامل إلى لحظة وقوف السيارة.

تعتمد مسافة الوقوف على:

- ❖ سرعة السيارة.
- ❖ طبيعة الطريق (المنحدرات و المرتفعات).
- ❖ حالة سطح الطريق والطقس.
- ❖ حالة الفرامل (البريكات والإطارات).
- ❖ قدرة السائق وحالته الصحية.

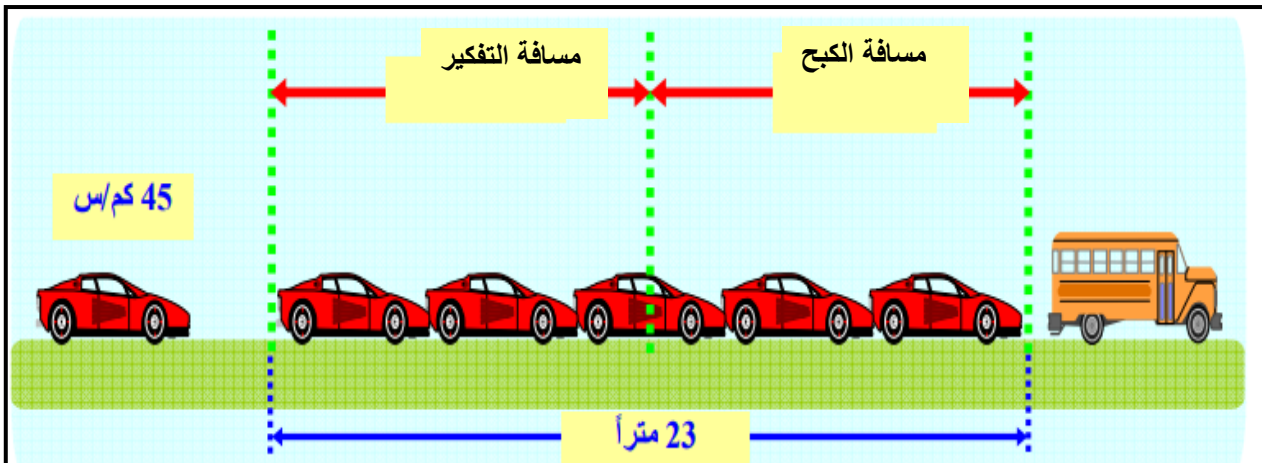
شكل رقم (02) : مسافة الوقوف الكلية



المصدر: موقع ويكيبيديا، 2021 <https://ar.wikipedia.org>

عندما نشاهد الخطر ترسل العين صورته للدماغ الذي يقوم بإرسال أمر للقدم اليمنى لتضغط على الكبح وبهذه الأثناء تكون السيارة ما زالت مندفعة وتقطع مسافة نسميها (مسافة التفكير) بالضغط على الكبح تبدأ السيارة بالتباطؤ وحتى التوقف الكلي، ونسمي هذه المسافة بمسافة الكبح، في ظروف مثالية تحتاج مركبة صغيرة لمسافة تزيد ستة أضعاف طولها لإيقافها من سرعة 45 كلم/سا.

شكل رقم (03) : مسافة التفكير والكبح



المصدر: موقع ويكيبيديا، 2021 <https://ar.wikipedia.org>

تحتاج السيارة إلى مسافة أكبر للتوقف في الحالات التالية:

- ❖ زيادة سرعة السيارة.
- ❖ زيادة وزن السيارة.
- ❖ سطح الطريق: إن كان أملس أو مبلل أو مغطى بالحصى أو الثلج أو الجليد.
- ❖ إرهاق السائق وتوتره، حالته النفسية والصحية.
- ❖ عمر السائق.
- ❖ تعاطي الكحول، المخدرات وبعض أنواع العلاج.

3-7- ردود الافعال: إن زمن ردود الفعل يعتمد على أمور عديدة منها:

- ❖ العمر: كبار السن أبطأ بكثير من غيرهم وعادة حوالي ضعف زمن رد الفعل عن الأصغر سناً.
- ❖ قوة الحافز أو الدافع: ردود الفعل تكون أسرع إذا كانت الدوافع أقوى.
- ❖ الحالة الجسمانية: التعب، المرض، الكحول، العقاقير والتي تعمل على زيادة زمن رد الفعل وتقليل الدقة في التصرف.
- ❖ الخبرة والعادات: إن الخبرة والممارسة المنتظمة أثناء السوق تجعل الإنسان مهياً ومدرب على مواجهة المخاطر وتجنبها أثناء وقوعها وتعمل على إيجاد ردود فعل سريعة لديه.
- ❖ الإدراك: هو الأسلوب العام لاكتشاف المخاطر والإلمام بها بصورة واضحة، والإدراك للمخاطر يحدث قبل رد الفعل، ويتأثر بالمقدرة البصرية وأمراض العيون تؤثر على القدرة على إدراك ما يجري أمام السائق.

4-7- العوامل المؤثرة على قدرة الانسان الطبيعية:

- ❖ حالة الحواس، حاستا البصر والسمع تبقيان السائق على دراية بما يحدث على الطريق وحالة المرور.
- ❖ حالة العقل والأعصاب، يعوقان السائق عن فهم المخاطر التي يمكن أن تواجهه وكيفية عمل القرارات الملائمة لتجنب هذه المخاطر.
- ❖ حالة العضلات والعظام، يمكن أن تعيق السائق عن قيادة مركبته بصورة صحيحة فعن طريقهما يستطيع السائق التوجيه والتحكم بالمركبة.

8- نموذج عن استراتيجيات تحسين السلامة المرورية: تنقسم استراتيجيات السلامة المرورية وتحسينها الى قسمين:

1-8- استراتيجية قصيرة المدى: و تحتوي هذه الاستراتيجية على نقاط مهمة، تعمل على تحسين السلامة المرورية منها:

1-1-8- التوعية: من خلال:

❖ دعم مبادرات المجتمع المحلي التي تستهدف الأطفال عن طريق توعية الآباء و الأمهات بشأن استخدام الخوذة الخاصة بالدراجات الهوائية و الدراجات النارية، و توفير الخوذ المجانية أو المنخفضة الاسعار للأطفال.

❖ القيادة في صحبة شخص بالغ مسؤول لفترة زمنية معينة اثناء تعلم القيادة.

❖ فرض قيود على القيادة الليلية و اصطحاب الركاب.

❖ التشدد بشأن عدم التسامح مع المخالفات المرورية، بما في ذلك كتابة الرسائل الالكترونية اثناء القيادة.

❖ انشاء المعاهد المتخصصة لدراسات المرور فضلا عن اللجان التطوعية لسلامة المرور.

❖ اشراك الجهات المعنية بالسلامة المرورية في اعداد برامج توعوية لمستخدمي الطرق، وايصالها لجميع شرائح المجتمع عن طريق وسائل الاعلام المقروءة و المسموعة و المرئية.

2-1-8- الضبط المروري: من خلال:

❖ الاخذ بأدوات الضبط المروري الحديثة مثل نظام النقاط السوداء، و التي تمثل نوعا من الردع الإضافي حيث يكون التركيز فيه على السائق و سلوكه.

❖ تعميم استخدام تقنيات المراقبة الحديثة مثل الرادارات و الكاميرات في الطرق التي تكثرت فيها حوادث المرور.

❖ تعديل الغرامات المالية المتعلقة بمخالفات السرعة القصوى على الطرق بحيث تتدرج و تزيد بمقدار التجاوز عن السرعة المحددة.

❖ تفعيل المواد القانونية الخاصة بالمخالفين لقواعد و أنظمة المرور و تطبيق هذه القوانين على الجميع بدون استثناء.

❖ تكثيف الدوريات المرورية على الطرق السريعة و تزويدها بالسيارات الحديثة و ادخال المراقبة الجوية لهذه الطرق بصورة مستمرة.

❖ التشديد على استخدام معدات السلامة في المركبات (أحزمة أمان طفاية الحريق، مقاعد خاصة بالأطفال).

3-1-8- تحديد مواقع الحوادث و زيادة الإسعافات و التجهيزات الصحية: من خلال:

❖ المتابعة اليومية لرصد الحوادث المرورية الخطيرة باستخدام خرائط النقاط التي توضح مواقع الحوادث وشدتها، والتي يمكن من خلالها تمييز المواقع التي تتكرر فيها الحوادث المرورية ونوع الإصابات.

❖ الاستفادة من نظم المعلومات الجغرافية (GIS) في تحميل الحوادث المرورية وعلاقتها المكانية.

❖ زيادة مراكز الإسعاف على الطرق السريعة بين المدن وتزويدها بمستلزمات الإسعافات الحديثة الخاصة بحوادث المرور، بالإضافة إلى تحسين نوعية الرعاية المقدمة لمن يعاني من إصابات ناجمة عن حوادث المرور.

❖ رفع كفاءة المسعفين في التعامل مع حالات المصابين في الحوادث المرورية خاصة الإصابات الخطيرة وتقديم المساعدة اللازمة في مكان الحادث.

2-8- استراتيجيات بعيدة المدى: وتحتوي على:

1-2-8- النقل الجماعي: من خلال:

❖ دعم النقل الجماعي بالحافلات خاصة داخل المدن الرئيسية، وذلك لتقليل الاعتماد على النقل الخاص .

❖ الاهتمام بالنقل المدرسي في جميع المراحل التعليمية، وذلك للمحافظة على أمن التلاميذ وسلامتهم.

❖ ادخال شبكات النقل الحديثة في المدن، مثل مترو الأنفاق .

❖ اضافة شبكات حديثة للمواصلات بين المدن، مثل القطارات الكهربائية السريعة و خطوط السكك الحديدية الحديثة .

2-2-8- شبكة الطرق: تتطلب وضع استراتيجية لرفع مستوى السلامة على شبكة الطرق ما يلي :

❖ تشكل زيادة سلامة السيارات عنصراً حيوياً من عناصر انقراض الأرواح على الطرق، ولكن ما زالت هناك 80% من بلدان العالم وخاصة البلدان منخفضة الدخل و تلك المتوسطة الدخل عاجزة عن الالتزام حتى بالمعايير الدولية الأساسية المتعلقة بسلامة المركبات.

❖ تحسين نوعية بياناتها المتعلقة بالإصابات الناجمة عن حوادث الطرق، و تنسيق البيانات لتتماشى مع المعايير الدولية، و توكيل هيئة رائدة تتمتع بما يلزم من سلطات و موارد من أجل وضع استراتيجية وطنية للسلامة على الطرق تشرف على تطبيقها.

❖ إيلاء اهتمام كافي لاحتياجات المشاة و راكبي الدراجات الهوائية و تلك النارية الذين يشكلون معاً نسبة 49% من مجمل الوفيات الناجمة عن حوادث الطرق، ولن تتسنى زيادة السلامة

المرورية على الطرق في العالم إلا في حال بحث احتياجات مستخدمي الطرق هؤلاء في جميع النهج الخاصة بالسلامة المرورية¹⁰.

9- المتدخلين في تنظيم المرور بالجزائر: يشكل تعدد المتدخلين نقطة سلبية إذا غاب التنسيق بين الخطط المختلفة ما يؤدي إلى افتقاد الدقة والنجاعة في تشخيص المشكلة المرورية وحلها، أهم المتدخلين في المرور بالجزائر:

- ❖ وزارة النقل: التشريع والتنظيم من خلال تحديد الإجراءات التنظيمية زائد التكوين.
- ❖ وزارة الأشغال العمومية: تصميم انجاز الطرق والمنشآت الفنية وصيانتها وكذا تجهيزها بالإشارات المرورية.
- ❖ وزارة الداخلية والجماعات المحلية (الولاية والبلدية): توسيع وتهيئة الطرق محليا وحتى انجاز طرق جديدة، كما تكلف بإعداد مخططات المرور والنقل وتقوم بالتوعية.
- ❖ مصالح الأمن: المراقبة المرورية وتنفيذ القوانين تحت إشراف وزارة الداخلية، فمصالح الأمن تساهم في إعداد القوانين، تنظيم حركة المرور ومراقبة السير ومعاقبة المخالفين والقيام بعمليات التوعية.
- ❖ وزارتي العدل والمالية: تشارك في العملية من خلال تسليط العقوبات وتحصيل الغرامات.
- ❖ وزارة التربية: توكل لها مهمة تدريس مادة التوعية المرورية في المناهج التربوية.
- ❖ الحماية المدنية: التي تؤدي مهمة تقديم الإسعافات ونقل الجرحى وتشارك في عمليات التحسيس بهدف التنسيق بين كل هذه الهيئات ثم إنشاء المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق تحت وصاية وزارة النقل، إلا أنه لم يرق ميدانيا إلى تجسيد أهدافه حيث يفتقر إلى (CNPSR) الصلاحيات الضرورية لذلك¹¹.
- ❖ المندوبية الوطنية للسلامة والأمن في الطرق: إنشاء المندوبية الوطنية للأمن في الطرق وتحديد طبيعتها و مهامها بموجب المرسوم التنفيذي رقم 19/303 الصادر بتاريخ 17 نوفمبر 2019، حيث أوكل للمندوبية مهمة رئيسية هي تنفيذ السياسة الوطنية للوقاية والأمن في الطرق من الناحية العملية، وهي هيئة تم وضعها تحت سلطة السيد وزير الداخلية. وقد أرفق إنشاء المندوبية باستحداث:
- المجلس التشاوري ما بين القطاعات للوقاية والأمن في الطرق، بموجب مرسوم تنفيذي رقم 19.318، الصادر في 02 ديسمبر 2019 و الذي تكمن مهمته في تحديد السياسة والاستراتيجية الوطنية للأمن في الطرق، وهو موضوع تحت سلطة السيد الوزير الأول.

¹⁰ - مجلة الباحث للدراسات الأكاديمية، المجلد: 06/ العدد: 03 سبتمبر 2019

¹¹ - عبد الحميد كيش أطروحة لنيل شهادة دكتورا التمديد الحضري والحراك التنقلي التمديد الحضري والحراك التنقلي في النطاق الحضري سطيف 2010/2011 ص 148.

- اذ يندرج إنشاء هذا الجهاز الحكومي الذي قدمه وزير الداخلية في إطار تجسيد استراتيجية الدولة لمجابهة ظاهرة حوادث المرور التي أخذت أبعادا خطيرة بحكم الخسائر البشرية الكبيرة المسجلة سنويا، حيث ستشكل هذه المندوبية أداة الدولة لتنفيذ السياسة الوطنية للوقاية والأمن في الطرق في بعدها العملياتي، وتتكفل بمهام المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق وكذا المركز الوطني لرخص السياقة.
- وتتولى بذلك مهام التنسيق والتخطيط والاتصال والتعاون وتسيير أنظمة المعلومات المرتبطة بالأمن في الطرق والتكوين وتنظيم امتحانات رخصة السياقة.
- تمكن من تأهيل المنظومة الوطنية في مجال الوقاية من حوادث المرور والأمن في الطرق إلى مصاف المعايير الدولية في هذا المجال.
- كما تقلل بشكل ملحوظ من أثارها لاسيما وأن بلادنا للأسف أصبحت من أوائل الدول من حيث عدد حوادث المرور والخسائر المسجلة وفقا للتصنيفات الدولية.
- هذه الآلية تتعززت كذلك بتنصيب المجلس التشاوري ما بين القطاعات، الذي سيشكل قوة اقتراح من خلال جمعه لكل المعنيين بالسلامة المرورية من باحثين ومختصين وفعاليات مجتمع مدني.
- انجاح هذه الاستراتيجية يتطلب حركية وزخما مجتمعيا يشارك فيه الجميع، لاسيما من خلال تعزيز التربية المرورية وعمليات التحسيس والتوعية.
- الحرص على إشراك الكفاءات الوطنية والباحثين والمختصين في المجال،
- التسريع في استكمال عملية رقمنة الوثائق والإجراءات الإدارية، لاسيما ما تعلق بتفعيل بطاقة التعريف الإلكترونية البيومترية ورخصة السياقة بالنقاط والتي تعد شروطا أساسية لدعم المندوبية الوطنية في تجسيد الاستراتيجية الوطنية في مجال الوقاية والأمن عبر الطرق ومعالجة مختلف الاختلالات المسجلة.

- 10- التشريعات المنظمة للمرور في الجزائر: يعتبر القانون المؤرخ في 6 ديسمبر 1974 المرجع الأول في تنظيم المرور في الجزائر، وتأتي بعده مجموعة من القوانين المعدلة والمتممة له أهمها:
- ❖ القانون رقم 01-84 المؤرخ في 2 جانفي 1984 المعدل للقانون الأول والمتضمن قانون المرور.
 - ❖ القانون رقم 09-87 مؤرخ في 10 فيفري 1987 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وامنها.
 - ❖ القانون رقم 14-01 مؤرخ في 19 اوت سنة 2001 والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وامنها¹².

¹² - الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية العدد 46 بتاريخ 29 جمادى الأولى 1422 الموافق 09 اوت 2001.

- ❖ القانون رقم 16-04 المؤرخ في 13 نوفمبر 2004 المعدل والمتمم للقانون 14-01 مؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 19 أوت 2001 والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها.
- ❖ امر رقم 03-09 مؤرخ في 22 يوليو سنة 2009 المعدل والمتمم للقانون 14-01 مؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 19 أوت 2001 والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها¹³.
- 11- عرض لأهم ما تضمنته قوانين تنظيم المرور خاصة القانون الجديد:
 - ❖ بمقتضى الامر رقم 60-75 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 والمتضمن تعديل وتتميم الامر رقم 74-107 المؤرخ في 6 ديسمبر 1974 والمتضمن قانون المرور، بمقتضى القانون رقم 84-01 المؤرخ في 2 جانفي 1984 الذي يعدل بعض مواد الامر رقم 74-107 المؤرخ في 6 ديسمبر 1974 والمتضمن قانون المرور.
 - ❖ القانون 09-87 احكام عامة: تنظيم حركة المرور واستعمال و استعمال الطريق العمومي بصفة تحقق تنقلا عادلا للمواطنين في ظروف أمنية مثالية للمجموعة الوطنية.
 - ❖ إعطاء الأولوية لمركبات النقل الجماعي والدراجات والسير على الأقدام في المناطق الحضرية حيث تستفيد من الأروقة والممرات المهيأة التي تضمن سيولة مروره وكذا أمنها (المادة الأولى والثانية) ويهدف تحقيق سيولة حركة المرور في المدينة، يمكن تخفيض استعمال المركبات لا سيما الخاصة منها عندما تصبح حركة المرور شاقة (المادة الثالثة). تنص المادة الرابعة على ضرورة امتثال السائق لقواعد الانضباط الخاصة بحركة المرور حتى لا يشكل خطرا على مستعملي الطريق الآخرين. باقي المواد تتحدث عن ضبط السرعة واحترام الأسبقية وقواعد الوقوف والمكوث.
 - ❖ في الباب الخامس من هذا القانون والمخصص لأمن الطرق والوقاية من الحوادث الجسدية من خلال تكفل الدولة بما يلي:
 - التنظيم الدوري للحملات الخاصة بالوقاية والأمن عبر الطرق.
 - تربية واعلام المواطنين من أجل ترقية الانضباط في استعمال المسالك العمومية.
 - مراقبة حركة المرور وتهيئة المنشآت والسهل على تطبيق المراقبة التقنية للمركبات وتشجيع العمل الجماعي في هذا الإطار. كما نص القانون على ضرورة إحداث مركز وطني ولجان ولائية للوقاية والأمن عبر الطرقات.
 - يهدف القانون 14-01 مؤرخ في 19 أوت سنة 2001 والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها إلى تحديد الشروط المتعلقة بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها

¹³ - الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية العدد 72 بتاريخ 30 رمضان 1425 الموافق 17 نوفمبر 2004.

بدأ بتقديم تعريف لكل العناصر المؤثرة في الحركة المرورية من طريق بمختلف أنواعه وأجزائه كالرصيف...، كما عرف كل المستعملين للطريق من سائقين وراجلين ومركبات بمختلف أنواعها وأحجامها، كما عرض المبادئ العامة لسياسة الدولة التي من شأنها ترقية الأمن والسلامة المرورية، من أهم ما جاء به هذا القانون:

- التأكيد على إلزامية استعمال حزام الأمن حيث جاء في القانون 87-09 ان عدم شد حزام الأمن بالنسبة للراكبين في المقاعد الأمامية مخالفة من بين المخالفات التي يعاقب عليها بغرامة جزافية تتراوح بين 100 و250 دج.
 - تنظيم حركة المرور عبر الطرق من خلال تكليف الجماعات الإقليمية بإعداد وتنفيذ مخطط حركة المرور في المنطقة الحضرية للتحكم في تطور حركة السيارات وتقليل تأثيراتها السلبية.
 - تنص المادة 14 من نفس القانون على إمكانية المنع أو الحد من استعمال السيارات لا سيما الخاصة منها في مساحات محددة أثناء عمليات المراقبة والتفتيش وفي حالة وقوع حادث يتم إجراء عملية الكشف عن تناول الكحول بواسطة جهاز "زفر الهواء alcotest" « » الذي يسمح بتحديد نسبة الكحول بتحليل الكحول بواسطة جهاز "زفر الهواء".
 - يمنع على السائق الاستعمال اليدوي للهاتف المحمول أو خوذة التصنت الإذاعي والسمعي عندما تكون المركبة في حالة السير (المادة 30).
 - تنص المادة 33 من القانون 01-14 عن مجانية الوقوف في المسالك العمومية غير أنه يمكن للجماعات الإقليمية أن تبادر بإجراءات تجعله مقابل ثمن.
- القانون في قسمه الثاني تعرض للأحكام الخاصة بالراجلين كالتأكيد على ضرورة السير على الأرصفة أو حواف الطرقات المهيأة وكذا استعمال ممرات الراجلين ويمنع كل استعمال آخر للأرصفة من شأنه إعاقة حركة المارة، يجب الإشارة إلى أن هذا القانون لم يتطرق لمخالفات الراجلين الموجودة و المنصوص عليها في القانون رقم 87-09 لمؤرخ في 10 فبراير سنة 1987 والتي خصص لها الأمر رقم 03-09 المؤرخ في 10 يوليو سنة 1987 المعدل والمتمم للقانون 09/87 فصلا خاصا يفصل المخالفات والعقوبات التي يتعرض لها الراجل وسيتم التطرق إليها لاحقا.
- القانون في فصله الثالث تطرق إلى الشروط الإدارية وقواعد مطابقة المركبات وتجهيزاتها حيث أكدت المادة 43 إجبارية المراقبة التقنية للسيارات. المادة 45 تنص على أن لا يجب أن تتجاوز كمية الدخان والغازات السامة التي تنفثها السيارات وكذا الضجيج الذي تحدثه المستويات المحددة والتنظيم كفيل بتحديد هذه المستويات وتوفير الأدوات الضرورية للقياس وبالتالي تطبيق هذه المادة، جاء القانون في فصله الرابع لتحديد مبادئ تكوين السائقين وشروط الالتحاق بالامتحانات للحصول على رخصة السياقة، ومواد تتعلق بمؤسسات التكوين وأهم جديد:

- إحداث مركز وطني لرخص السياقة يقوم بتأطير نشاطات تعليم السياقة وتنظيم الامتحانات.
 - إحداث بطاقة وطنية لرخص السياقة.
 - الفصل السادس من القانون تعلق بالمخالفات والعقوبات.
- القانون رقم 04-16 مؤرخ في 13 نوفمبر سنة 2004 المعدل والمتمم للقانون 01-4 مؤرخ في 19 أوت سنة 2001 والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها¹⁴ :
- المادة 9 مكرر: يجب أن تتوفر كل مركبة على محضر للمراقبة التقنية الذي يعتبر وثيقة إدارية إجبارية تقدم لمصالح المراقبة والأعوان عند الحاجة. كما توصي المادة بالصيانة الدورية للسيارة لتحقيق أحسن ظروف الأمان على الطرقات والتقليص من حوادث المرور الناجمة عن الاختلالات الميكانيكية للمركبات.
- الأمر رقم 09-03 مؤرخ في 23 يوليو 2009 المعدل والمتمم للقانون رقم 01-14 مؤرخ في 19 أوت 2001 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها بهدف تجسيد أكبر فاعلية لقانون المرور في الجزائر تناول مجلس الوزراء المشترك دراسة مشروع تمهيدي لقانون يحدد الإجراءات الجديدة الخاصة بالعقوبات ويهدف بشكل خاص إلى¹⁵ :
- تقليص وضعية انعدام الأمان في الطرقات.
 - تحديد قواعد استعمال الطريق العمومي وطرق ضبط حركة المرور عليها.
 - تطبيق إجراءات ردعية في مجال عدم احترام قواعد المرور عبر الطرق وهو الهدف الرئيسي
 - لإصدار هذا القانون.
- عرض هذا القانون في مقدمته مفاهيم للمصطلحات التي يتم توظيفها والعناصر المؤثرة في الحركة المرورية من طريق بمختلف أنواعه وأجزائه كالرصيف... كما عرف كل المستعملين للطريق من سائقين وراجلين ومركبات بمختلف أنواعها وأحجامها. كما عرض المبادئ العامة لسياسة الدولة التي من شأنها ترقية الأمان والسلامة المرورية، ومواكبة للتطور الحاصل في مجال النقل جاءت مجموعة من المصطلحات الجديدة أهمها:
- الطريق السيار بدل الطريق السريع للسيارات، الأجهزة الجديدة والدقيقة لقياس السرعة وكذا نسبة الكحول في الهواء المستخرج، وجهاز تحليل اللعاب، الرخصة بالنقاط وهي أداة معيارية وبيداغوجية تهدف إلى جعل السائقين يتحملون مسؤولياتهم وهي تدعم مكافحة انعدام الأمان في الطرق، رخصة السياقة الاختبارية وهي رخصة مؤقتة للصنف المتحصل عليه منذ أقل من سنتين.
- الجديد في تعديل المادة 8 من القانون 01-14 حيث يتم استحداث الرخصة بالنقاط ورخصة

¹⁴ - الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية العدد 72 بتاريخ 30 رمضان 1425 الموافق 17 نوفمبر 2004.

¹⁵ - الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية العدد 45 بتاريخ 29 جويلية 2009

السياقة الاختبارية وكذا شهادة الكفاءة المهنية من أجل النقل العمومي للمسافرين والبضائع كل هذا يتم تحديده عن طريق التنظيم.

12-متطلبات استراتيجية السلامة المرورية:

تنوع وتعدد متطلبات استراتيجية السلامة المرورية في العالم إلا أنها تشترك في الأهداف والتي يتم العمل على تحقيقها على أرض الواقع، حيث يكون الهدف من متطلبات السلامة المرورية خفض عدد الوفيات و الإصابات الناتجة عن حوادث المرور، على أن يتم اتخاذ الإجراءات العلمية و وضع برامج و آليات تصل بها إلى تحقيق الهدف المحدد أو أفضل منه، وعلى هذا الأساس تتكون متطلبات استراتيجية السلامة المرورية من العناصر التالية:

1-12-التشريعات و الرقابة: من خلال تطوير التشريعات بما يحقق الردع لمرتكبي الحوادث والمخالفات وتعزيز السلامة على الطرق:

- تطبيق نظام النقاط المرورية
- تغليظ العقوبات على مرتكبي المخالفات الخطرة والتي تتسبب بوقوع الحوادث .
- تعديل التشريعات الناظمة بحيث يتحمل مستخدم الطريق من المشاة مسؤولية أخطائه.
- تعديل وإعادة النظر بالمسؤولية المشتركة ما بين السائق ومالك المركبة.
- إعادة النظر بالتشريعات لإلزام استخدام المقاعد المخصصة للأطفال ودراسة إمكانية الإعفاء الجمركي أو تخفيضه لهذه المقاعد.
- إيجاد التشريع والآلية التي تتضمن إبلاغ تطبيق العقوبة بشكل فوري.

❖ تعزيز الرقابة على السائقين:

- التركيز على ضبط المخالفات المتحركة الخطرة والتي تساهم في وقوع الحوادث.
- التوسع في استخدام الرقابة الآلية.
- الانتشار الجيد لأجهزة الرقابة واستخدام أسلوب الرقابة المتحركة لضبط المخالفات.
- تشديد الرقابة على مركبات نقل المواد الخطرة ووسائل النقل العام وحافلات نقل الطلبة.

2-12- الهندسة و التنظيم: من خلال تقييم وتأهيل شبكة الطرق لرفع مستوى السلامة عليها:

- إجراء تقييم هندسي للطرق والتقاطعات القائمة وإدارتها.
- تصنيف الطرق وربطها بمتطلبات السلامة على الطرق.
- تطبيق معايير تصنيف المواقع الخطرة حسب تكرارها ودرجة خطورتها.
- تحديد مواقع تكرار الحوادث ومعالجتها حسب الأولويات.

- تأثيث الطرق بالشواخص والعلامات الأرضية.
 - إخضاع المشاريع الجديدة لإنشاء الطرق للمواصفات العالمية وإجراء التدقيق المروري.
 - ❖ تأمين سلامة المشاة وذوي الاحتياجات الخاصة وكبار السن: على النحو التالي:
 - تقييم مدى ملاءمة البنية التحتية للمشاة وتهيئتها لاستخدام ذوي الاحتياجات الخاصة وكبار السن.
 - تطوير مرافق المشاة (ممرات، أرصفة و جسور مشاة).
 - استخدام وسائل التهدئة المرورية في المناطق السكنية.
 - دراسة وتحسين مستوى السلامة المرورية في محيط المدارس.
 - ❖ تطبيق المواصفات الفنية للطرق:
 - تطبيق المواصفات الفنية الخاصة بتصميم وتشغيل وصيانة وإدارة شبكة الطرق.
 - تطبيق الدليل الخاص بمتطلبات السلامة المرورية العامة خلال عمليات الأشغال على الطريق.
 - ❖ تكامل التخطيط العمراني واستعمالات الأراضي مع التخطيط للنقل:
 - إعداد مخطط شمولي عمراني للمدن والقرى لمناطق التوسعة العمرانية.
 - إعداد مخطط شمولي لقطاع النقل العام.
 - لكافة المدن مع الأخذ بعين الاعتبار مخرجات المخطط الشمولي العمراني.
 - ربط إصدار رخص الإنشاء للمؤسسات الحكومية والمجمعات التجارية الكبرى بدراسات التأثير المروري.
 - وقف العمل بتحصيل رسوم بدل مواقف والتي تفرضها البلديات للمنشآت التي لم تلتزم بتوفير مواقف سيارات حسب الأنظمة.
 - ❖ التقليل من استخدام السيارات الخاصة:
 - تعزيز مفهوم النقل التشاركي من خلال الزام المدارس الحكومية والجامعات بوسائل نقل للطلبة وتوجيه المؤسسات الحكومية والخاصة على تقديم خدمات النقل الجماعي لموظفيها.
 - تطوير النقل العام وتشجيع المواطنين على استخدام وسائل النقل العام.
 - تخفيض نسبة الملكية الفردية لوسائل النقل المختلفة بدمج المشغلين الفرديين في قطاع النقل البري بشركات مؤهلة وعمل خطة شمولية.
- 3-12- سلامة المركبات: الهدف منها رفع المستوى الفني للمركبات والتشجيع على توفير وسائل السلامة العامة للمركبات المستوردة وفق الاجراءات الاتية :

- تقديم إعفاءات جمركية وضريبية لأجهزة السلامة في المركبات كالوسائل الهوائية المتعددة وأنظمة الفرامل والإطارات.
 - تطوير الفحص الفني الدوري للمركبات.
 - إجراء عمليات فحص منتظم للمركبات على الطرق.
 - تحديث مواصفات المركبات التي تقوم بنقل المواد الخطرة.
 - إعادة النظر في الأعمار التشغيلية لكافة وسائل النقل العام والشاحنات والتوسع في التحديث الاستبدالي لها وإعادة النظر في استيراد المركبات وقطع الغيار المستعملة .
 - تحديث المواصفات الفنية الخاصة بالمركبات المستعملة وبقطع الغيار التي يسمح بدخولها إلى السوق المحلية.
 - وضع ضوابط لترخيص ورش صيانة السيارات والعاملين فيها.
 - تطوير برامج تدريبية لتأهيل العاملين في مجال صيانة المركبات.
- 4-12- الدراسات والمعلومات والبيانات: تتحقق وفق هدفين هما:

❖ توفير المعلومات والبيانات عن السلامة على الطرق: حسب الاجراءات التالية:

- إعداد خارطة للمواقع الخطرة (Black Spots) والتي تتكرر فيها الحوادث.
 - تفعيل خدمة تحديد الموقع (GPS) عند إعداد مخطط الحادث.
 - إنشاء قاعدة بيانات مرورية مركزية تجمع لمعلومات النقل والطرق والمرور والحوادث.
 - تطوير نظام لجمع وتحليل معلومات الحوادث.
 - تطوير مخطط الحوادث لتشمل كافة العناصر المسببة للحادث.
 - التوسع في الخدمات الإلكترونية وأتمته العمليات والخدمات الحكومية.
- ❖ تعزيز دور البحث العلمي ودعم الأبحاث المتعلقة بالسلامة على الطرق: حسب الاجراءات التالية:

- التعاون في الجامعات ومراكز الأبحاث والاستشارات في مجال الدراسات والأبحاث للسلامة على الطرق.
- تقديم الدعم للعاملين في مجال الأبحاث والدراسات المرورية من الجهات ذات الاختصاص.
- تحديد مواضيع وألويات الدراسات والأبحاث العلمية في مجال السلامة على الطرق وتزويد الجامعات ومراكز الأبحاث.

5-12- الإسعاف والإنقاذ:

❖ تعزيز الاستجابة الفاعلة عقب الحادث: حسب الإجراءات التالية:

- تطوير خدمات مركز الطوارئ ليشمل خدمة استقبال تحديد الموقع GPS من المبلغ عن الحادث عن طريق إنشاء تطبيق ذكي للتبليغ عن الحوادث..
- استخدام الدراجات النارية يقودها مسعف مؤهل وتحتوي على صندوق إسعافات أولية واستخدام الطائرات العمودية إن لزم .

❖ التصدي لحدة للإصابات الناتجة عن الحوادث: حسب الإجراءات التالية:

- زيادة أعداد مراكز الإسعاف والإنقاذ وخاصة على الطرق الخارجية .
- تطوير خدمات الرعاية الصحية للمصابين في موقع الحادث وأثناء النقل.
- وضع آليات نقل وتحويل المصابين إلى المستشفيات حسب حاجة المصاب .
- تعزيز الاتصال المباشر والسريع مع المستشفيات والجهات المعنية .
- اعتماد خطط التدريب العالمية لمقدمي الخدمة مثل ال PHTLS.

❖ تقديم الخدمة المثالية للمصاب في طوارئ المستشفيات والمراكز:

- إيجاد فريق متخصص في طوارئ المستشفيات والمراكز وعلى مدار الساعة.
- إيجاد بروتوكولات CHICK LISTS للتعامل مع المصابين.
- تصنيف مستوى المستشفيات والمراكز Trauma centers وحسب المعايير العالمية.
- اعتماد خطط التدريب العالمية ك ATLS للأطباء و ATCN للممرضين.

6-12- التوعية والتعليم والتدريب:

❖ زيادة الوعي والثقافة المرورية لمستخدمي الطريق:

- إدخال مفاهيم السلامة المرورية في المناهج المدرسية.
- تنظيم برامج توعية وعقد دورات تدريبية لطلاب المدارس والجامعات للتعريف بقواعد السلامة على الطرق
- تطوير حملات إعلامية توعوية تبين أهمية الالتزام بقواعد السلامة على الطرق. وخطورة السلوكيات الخاطئة
- زيادة وعي مستخدمي الطريق بضرورة إخلاء وتسهيل المرور لسيارات الإسعاف والإنقاذ على الطرق وخاصة في المناطق المزدهمة
- تعليم وتدريب المستجيب الأول من المواطنين العاديين.

❖ سائقين ملتزمين وعلى دراية بمخاطر الطريق والإسعافات الأولية:

- مراجعة وتقييم وتطوير منهجية التدريب والفحص المتبعة لطالبي الحصول على رخصة قيادة.
- استكمال مشروع تعليمات "الشروط والمؤهلات الواجب توفرها في السائقين و المدراء العاملين في النقل البري" (الكفاءة المهنية).
- اعادة النظر في شروط ترخيص مراكز التدريب و تأهيل مدربي قيادة السيارات
- تطوي مناهج تدريب السائقين.
- تطبيق النظام التدريجي للحصول على رخص السياقة للسائقين المبتدئين وصغار السن.
- تأهيل سائقي حافلات النقل العام وباصات المدارس ومراجعة وتعديل شروط اقتناء هذا النوع من الرخص.
- مراجعة وتعديل شروط الحصول على تصريح القيادة الخاصة بنوع واسطة النقل ونمط النقل الذي سيعمل عليه وذلك بإضافة شرط الحصول على دورات متخصصة بنوع النقل الذي سيعمل عليه وذلك قبل منحه تصريح القيادة.
- 7-12- الإدارة و التنسيق: بهدف تحقيق إدارة فاعلة وتعزيز التنسيق لتحسين السلامة على الطرق، من خلال الإجراءات التالية:
- تحديد الأهداف والإجراءات لكل جهة من الجهات المعنية في تنفيذ الخطة.
- إنشاء مديرية خاصة بالسلامة على الطرق في كل جهة معنية لتنفيذ وتطبيق ما ورد في هذه الاستراتيجية.
- تخصيص جزء من موازنة الجهات المعنية لتنفيذ الإجراءات الخاصة بها.
- الارتقاء بدور التأمين للمساهمة بتحسين مستوى السلامة على الطرق.
- قيام القطاع الخاص ومؤسسات المجتمع المدني بمسؤولياتهم المجتمعية بالمشاركة بجهود تحسين مستوى السلامة على الطرق.
- اطلاق جوائز تميز في الأداء للجهات المشاركة بتنفيذ استراتيجية السلامة على الطرق لإيجاد حوافز تشجيعية وتحقيق المنافسة الإيجابية.
- تحديد جهة قيادة تعنى بالسلامة على الطرق ومنحها الصلاحيات اللازمة لمتابعة تطبيق أهداف هذه الاستراتيجية مثال على ذلك المجلس الاعلى للسلامة على الطرق.

خلاصة:

نستخلص من هذا الفصل أهم مفاهيم و مكونات عناصر السلامة المرورية واهم العوامل المؤثرة فيها و للتعرف على مدى مساهمة كل عنصر من عناصر السلامة المرورية في وقوع حوادث المرور، لا بد أولاً من التأكيد على أن اغلبية الحوادث المرورية لا تحدث نتيجة تدهور في حالة أحد هذه العناصر بحد ذاته، بل نتيجة تداخل معقد بينها مما يجعل تحديد سبب واضح للحدث أمراً صعباً جداً وهذا بدوره يدفع المحققين في أسباب الحوادث إلى تقديم أسباب عامة (كالسرعة الزائدة، عدم الانتباه، التهور وعدم إعطاء الأولوية و.....الخ)، دون التطرق إلى ملابسات الحادث وإلى نسبة مساهمة كل من العنصر البشري والطريق والمركبة في ذلك الحادث. وهذا ما سنأخذه بعين الاعتبار في دراستنا لإستراتيجية تحقيق السلامة المرورية في مدينة المسيلة .

الفصل الثاني

تقديم مدينة المسيلة

- تمهيد
- تقديم منطقة الدراسة
- طبيعة الارضية
- الدراسة السكانية لمدينة المسيلة
- الدراسة العمرانية لمدينة المسيلة
- دراسة الطرق بالمدينة
- دراسة التجهيزات
- المناطق الوظيفية في المدينة
- دراسة الحركة المرورية في مدينة المسيلة
- خلاصة

تمهيد :

إن تنوع حاجات الناس الثقافية والعلمية والاجتماعية والاقتصادية قد سَرع من وتيرة الحركة داخل المدن وما بينها، فإذا علمنا أن مساحة الشوارع داخل المدينة تتراوح بين 15-25% من مساحتها الكلية، أدركنا مدى الأهمية القصوى التي يجب أن يولها التخطيط العمراني للمدينة لهذا الجانب وكيف أن الربط بينه وبين قضايا المرور والنقل داخل المدن لا يمكن أن ينفصل بحال من الأحوال عن قضايا هذا التخطيط.

و تعد المدينة من أبرز الظواهر البشرية، كونها تمثل مركزا لتجمع السكان، وتظهر فيها أبداع النماذج المادية، فهي تنظيم حيوي وعضوي معقد وخليط من استعمالات الأرض المختلفة، والتي لا يمكن أن تؤدي وظائفها من دون حركة الناس والبضائع، لذا فإن هذه الاستعمالات نسجت لنفسها داخل المدينة شبكة من الشوارع مختلفة الدرجات لإدامة صلة التفاعل فيما بينها، وامتد نطاق التأثير الحضاري والاقتصادي والاجتماعي للمدينة إلى خارجها بفعل عامل النقل الذي هو المسؤول عن تدوير حركة الحياة في المدينة بكافة أنشطتها وفعاليتها الاقتصادية والاجتماعية والثقافية.

1 - تقديم منطقة الدراسة:

1-1- ولاية المسيلة : ولاية المسيلة انبثقت عن التقسيم الإداري لعام 1974 والذي بموجبه أصبح في الجزائر 31 ولاية بعد أن كانت هناك 15 ولاية، كانت قبل هذا التاريخ تابعة لولاية سطيف، تلقب بعاصمة الحضنة التي كانت عبارة عن مملكة بربرية مستقلة في عهد الرومان ولقبت بهذا الاسم لاحتضانها بين سلسلتي الأطلس التلي والأطلس الصحراوي، كما تعتبر موقع جغرافي وإداري مميز، مدينة المسيلة تعود نشأتها منذ قدم الزمن تحديدا للقرن الثاني، تقع ولاية المسيلة بالجهة الشرقية على بعد 260 كلم عن الجزائر العاصمة.

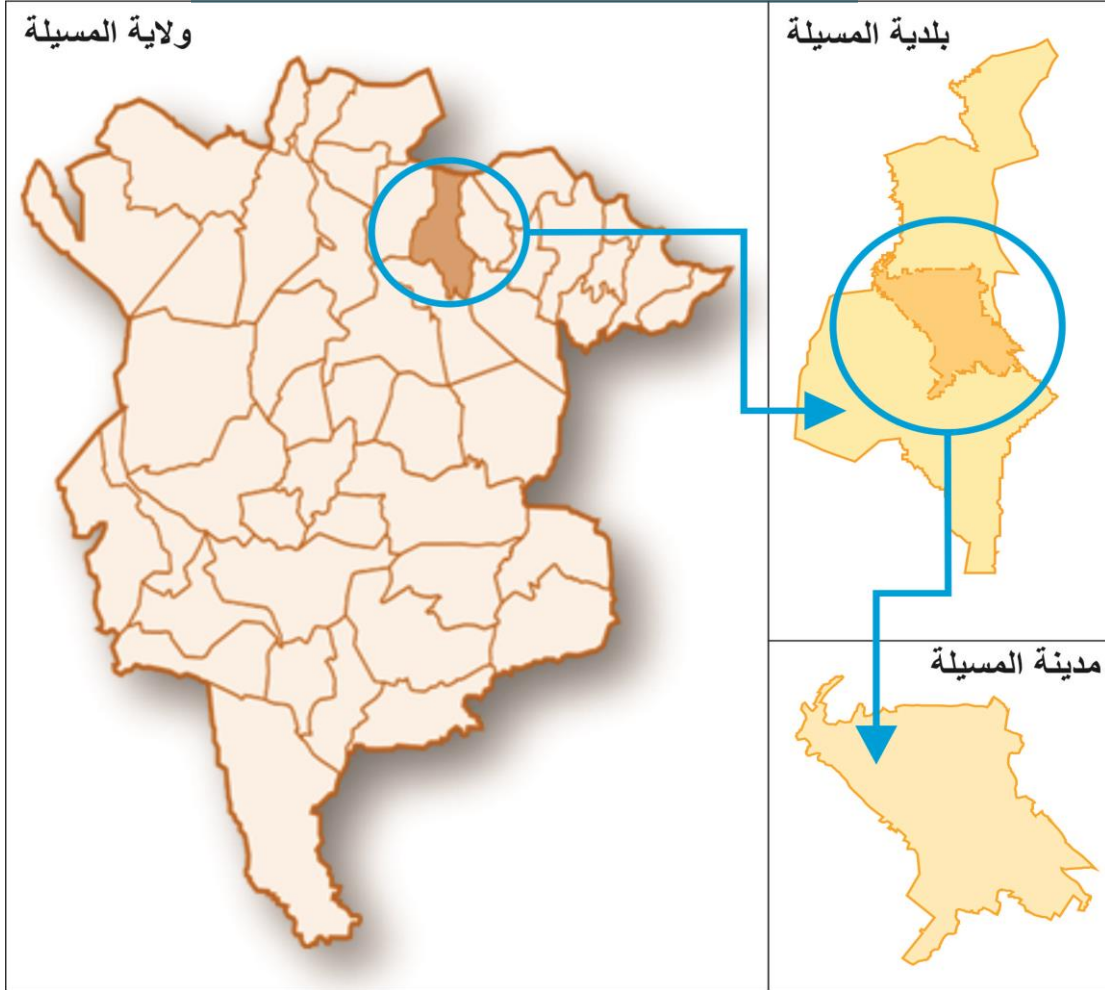
2-1 - الموقع الجغرافي لبلدية المسيلة : "تقع بلدية المسيلة في أقصى الحدود الشمالية للولاية، ضمن حوض الحضنة، تربع على مساحة قدرها 233 كلم² يسكنها حوالي 222414 نسمة وذلك حسب الحصيلة النهائية للمرحلة الثانية من المراحل التحضيرية للإحصاء السادس للسكان والاسكان 2020¹" يقطعها كل من وادي القصب وخط السكة الحديدية بشكل طولي (شمال - جنوب) حيث يعتبر وادي القصب من أهم المجاري المائية التي تشق المدينة وهو يقسم النسيج الحضري إلى شطرين.

3-1- الموقع الإداري: بلدية المسيلة هي إحدى البلديات الـ 47 لولاية المسيلة حسب التقسيم الإداري لسنة 1984م يحدها من الشمال بلدية العرش التابعة لولاية برج بوعرييج، ومن الشرق بلدية المطارفة، ومن الجنوب الشرقي بلدية السوامع، ومن الغرب بلدية أولاد منصور، أما من الناحية الجنوبية الغربية بلدية أولاد ماضي .

¹ خلية الإحصاء لبلدية المسيلة

أما مدينة المسيلة فهي تقع ضمن التراب البلدي لبلدية المسيلة، وهي تمثل مركز للولاية وتترع على مساحة قدرها 3464 هكتار، لتمثل نسبته 14.86 % من إجمالي مساحة البلدية وهو المجال المساحي الذي سيكون محور الدراسة.

الخريطة رقم (01) : موقع مدينة المسيلة



المصدر: معالجة الطلبة 2021

2- طبيعة الأرضية: إن أي دراسة لمجال مدينة ما يفرض علينا التطرق إلى عدة نقاط مهمة وذلك لضبط وتحديد مؤهلات التعرف بها وفهم حقيقة واقعها وإدراكها والوقوف عليها، سنتطرق إلى دراسة الخصائص الطبيعية لأرضية مدينة المسيلة، لنصل في نهاية الأمر إلى إبراز أهم المميزات والخصائص التي تتميز بها مدينة المسيلة وتؤثر في نمو مجالها واتجاهات توسعها مستقبلا.

1-2 الموضوع: يعرف الموضوع بأنه الأرض التي تقوم عليها المدينة التي تشغلها فعلا كتلتها المبنية، وبالنظر إلى خريطة الموضوع نجد أن مدينة المسيلة قامت على موضع استراتيجي في منطقة سهل الحضنة بمتوسط ارتفاع ما بين 450م و500م على مستوى سطح البحر، هذا بالإضافة إلى قربها من موارد مائية هامة وعذبة والمتمثلة في واد القصب.

2-2 مرفولوجية الأرضية :

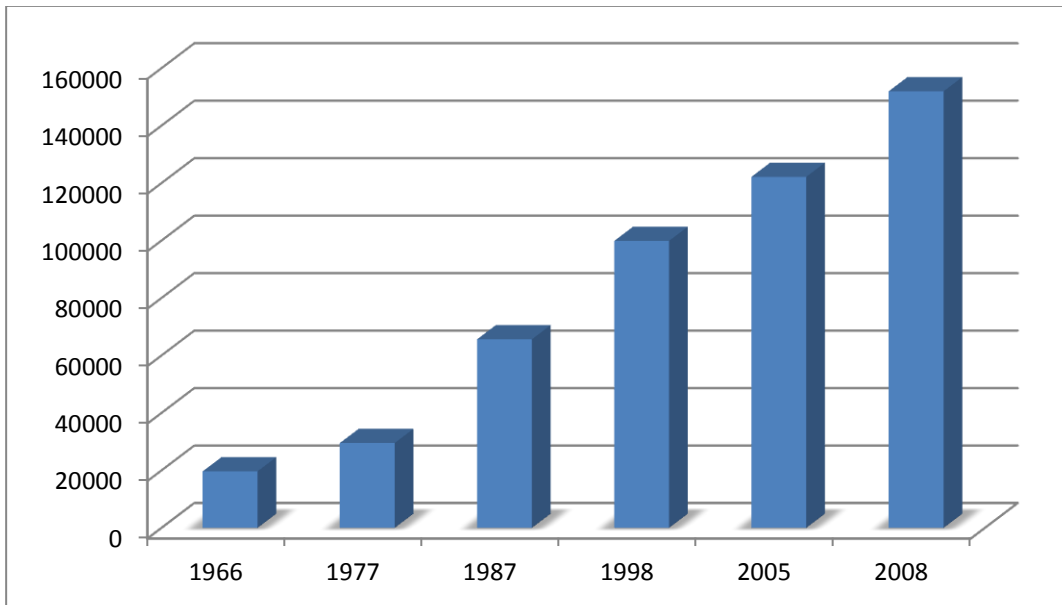
مرفولوجية سطح الأرض مدينة المسيلة تأثر بشكل ملحوظ بمميزات الموقع الذي ينتمي إليه، حيث نلاحظ الجزء الشمالي للمجال البلدي هو عبارة عن أقدم جبال لسلسلة جبال الحضنة و في الجنوب منخفضات هي عبارة عن سهول شط الحضنة، و عليه فإن مجال بلدية المسيلة يتميز بمرتفعات متوسطة تقع في الشمال يتراوح ارتفاعها من 600 م إلى 800 م و مناطق منخفضة في الجنوب يتراوح ارتفاعها من 400 م إلى 500 م ، و عليه فإن الانحدار يأخذ اتجاه شمال جنوب أي كلما اتجهنا نحو الشمال زاد الارتفاع و العكس صحيح، حيث أن مدينة المسيلة توجد على أراضي ضعيفة الانحدارات، وتنحصر بين (0-3%) فهي مدينة منبسطة في معظم أجزائها باستثناء السلاسل الجبلية المحيطة بها .

3- الدراسة السكانية لمدينة المسيلة :

تعتبر الدراسة السكانية للمدينة مهمة للغاية، حيث أنها تعد أحد الأسس التي تقوم عليها عمليات التخطيط المستقبلية وخاصة في مجال الحركة و المرور، كما تساهم في فهم وتوضيح جميع العلاقات المكانية ومختلف الروابط والخصائص السكانية والتاريخية والوظيفية في الحياة البشرية فزيادة معدلات السكان يقابله زيادة في عدد المركبات وكذا زيادة في الطلب للتنقل و عدد الرحلات، إذ على ضوءها ترسم معالم السياسات التي ستنتهج في الوقت الحالي والمستقبلي سعياً لإيجاد مجال متكامل يقوم على أسس منطقية وفق خطط محكمة تنطلق من واقع موجود.

1-3 التطور السكاني: إن دراسة التطور السكاني لمدينة المسيلة يساعدنا في تحديد وتيرة النمو، وذلك لمعرفة مدى استقطاب المدينة للسكان أو نفورهم من خلال تتبعنا للزيادة السكانية و أيضاً معرفة.

الشكل رقم (04) : التطور السكاني لمدينة المسيلة من سنة 1966م إلى 2008



المصدر: الديوان الوطني للإحصاء المسيلة 2008

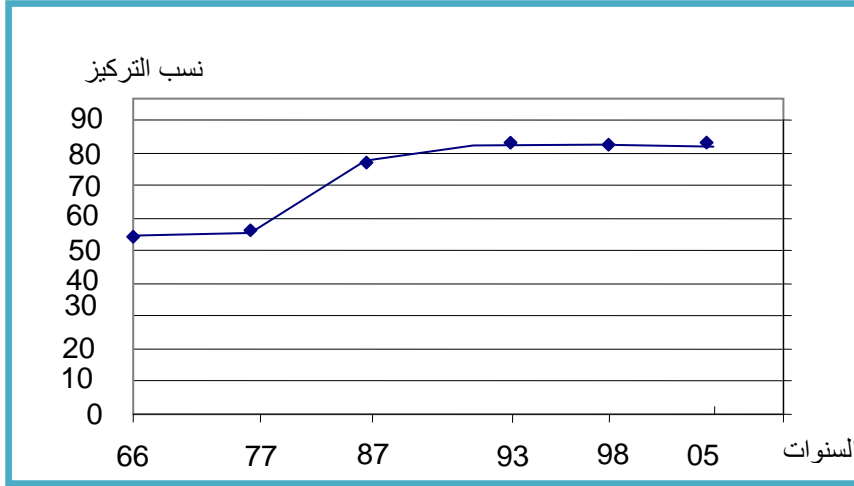
المدينة شهدت نمو سكاني كبير صاغته عدة متغيرات، منها ارتفاع معدلات الزيادة الطبيعية وكنتيجة حتمية انخفاض معدلات الوفيات وارتفاع معدلات المواليد، هذا إلى جانب الحشود البشرية التي استقبلتها المدينة تحت غطاء ما يعرف بالهجرة حيث تطور عدد سكانها من 19657 نسمة سنة 1966 م إلى 152155 ن في 2008 م، حيث تضاعف عدد سكانها ستة مرات وهذا دليل واضح على أن سكان مدينة المسيلة في تزايد مستمر مستقبلا مما قد يؤدي الى خلق توسعات كبيرة في المدينة ومنه زيادة في الطلب على التنقلات وهذا ما يجعلنا نخمن في وضع خطط أنية ومستقبلية للتنقلات ولتسهيل التنقل على السكان بكل أريحية وبأقل التكاليف وفي أقل مهلة زمنية ممكنة.

2-3 التركيز الحضري : التركيز الحضري يقصد به النسبة التي يمثلها سكان الحضر (المدينة) من إجمالي سكان البلدية وذلك كما يلي :

$$\text{معدل التركيز الحضري} = \frac{\text{سكان المدينة}}{\text{سكان البلدية}} \times 100$$

إن التركيز الحضري مؤشر ممتاز لمعرفة مدى جاذبية المدينة بالنسبة للبلدية، ومعدل التركيز الحضري على مستوى بلدية المسيلة كان مؤشراً هاماً لتحديد درجة الجذب التي تشهدها التجمعات الحضرية، بسبب التزايد المستمر في عدد سكانها، وهو معدل يدل على التطور الذي سوف تشهده المدينة.

الشكل رقم (05): منحنى تطور معدل التركيز الحضري لمدينة المسيلة



المصدر: الديوان الوطني للإحصاء المسيلة 2008

من خلال المنحنى البياني نلاحظ أن معدل التركيز الحضري لمدينة المسيلة شهد نمواً متسارعاً وذلك عبر فترات زمنية متعاقبة، مما جعل مدينة المسيلة تشهد صعوبة ومشاكل في الحركة والمرونة.

3-3 الكثافة السكانية :

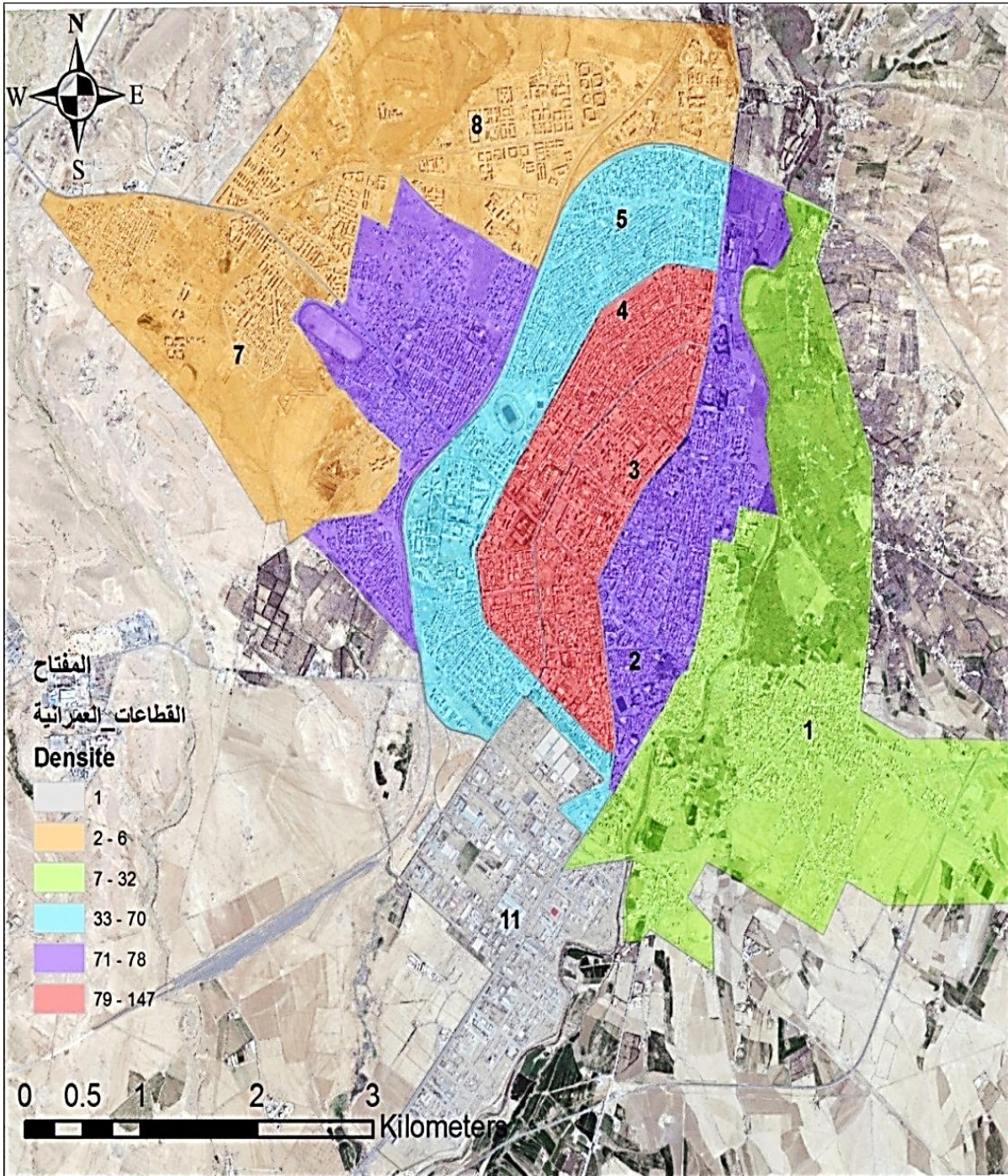
تعتبر دراسة الكثافة السكانية أحد المقاييس التي يعتمد عليها في توزيع السكان على مساحة المدينة ، و هي مقياس رئيسي في دراسة السلامة المرورية لأي مدينة ما، إذ تتركز أكبر كثافة للسكان بمركز المدينة والأحياء التاريخية القديمة ، كما نسجل كثافة سكانية عادية عبر الأحياء الأخرى .

الجدول رقم (01) : الكثافة السكانية

رقم القطاع	عدد السكان (نسمة)	المساحة (الهكتار)	الكثافة (السكانية) ن/هـ
01	863	27984	32
02	281	22023	78
03	174	25563	147
04	170	19094	112
05	382	26549	70
06	293	22140	76
07	377	2312	6
08	576	2912	5
11	348	439	1
المجموع	863	27984	32

المصدر: خلية الإحصاء لبلدية المسيلة 2021

المخطط رقم (02) : الكثافة السكانية



المصدر: PDAU+ معالجة الطلبة 2021

4- الدراسة العمرانية لمدينة المسيلة:

النمو العمراني لأي مدينة كان يرتبط بالجانب التاريخي و الجانب الحضري، بحيث يبين مراحل نشأتها وتطورها عبر الزمن، و معرفة أهم عناصر تكوينها، فالدراسة العمرانية تمكننا من أخذ ملخص عام أو نظرة شاملة عن مراحل التطور العمراني و العوائق المتسببة في توسع المدينة .

1-4- مراحل التوسع المجالي :

4-1-1- النواة الأولى: الحقبة الرومانية(300م-935م) : وهي المرحلة الأولى لتاريخ المسيلة بحيث ظهرت بشيكة كنواة أولى في الجهة الشمالية الشرقية، أنشئها الرومان ككتكنات عسكرية ذات أسوار عالية للدفاع أثناء الحروب.

4-1-2 فترة الفاطميين (935م-1015م): في هذه المرحلة توسعت بنمط غير مستمر في الجهة الشمالية الغربية على بعد 3 كلم من النواة الأولى لأسباب دينية تمثلت في الدعوة الشيعية.

4-1-3 فترة الحماديين (1015م-1500م): إنفرد جعفر بن حماد بحكم ذاتي سنة 1015م عن العاصمة الحمادية (قلعة بني حماد) فقام بإنشاء النواة الأولى للمدينة الحالية والمسماة حالياً حي الجعافرة نسبة إليه، توسع هذا الحي في الضفة الشرقية لواد القصب فظهرت أحياء (رأس الحارة ، خربة أليس الشتاوة) كان يتوسطها مركز تجاري يدعى الشماس (موقع مسجد بلال حالياً).

4-1-4 فترة الأتراك:(1500م-1840م): في فترة الأتراك ظهر حي الكراغلة، أولاد ماضي، أولاد دراج... لسبب سياسي تمثل في تعدد نظام الحكم بلغت المساحة : 1.40 هكتار

4-1-5- الفترة الاستعمارية (1840م-1962م): في هذه المرحلة تم تخطي الواد الذي هو عبارة عن عائق طبيعي، ظهر العرقوب، الكوش، الظهرة... حيث تطورت الزراعة و كان الاستعمار يشجع سياسة الاستيطان المساحة : 4.102 هكتار

4-1-6- فترة ما بعد الإستعمار (1962م-1987م): يمكن تقسيمها الى 4 مراحل :

المرحلة الأولى (1962م-1974م): بسبب العجز السكاني الناتج عن زلزال 1965م تم إنشاء 500 مسكن، 300 مسكن، لاروكاد... المساحة : 68.006 هكتار

المرحلة الثانية (1974م-1984م): شهدت هذه الفترة توسعاً كبيراً وتغيير في الهيكل والنسيج العمراني للمدينة فقد كان التوسع في هذه الفترة بشكل خطي بمحاذاة الطريق، تم إنشاء أقطاب نمو حي 270 مسكن، 700 مسكن، 346 مسكن...، المساحة : 27.42 هكتار.

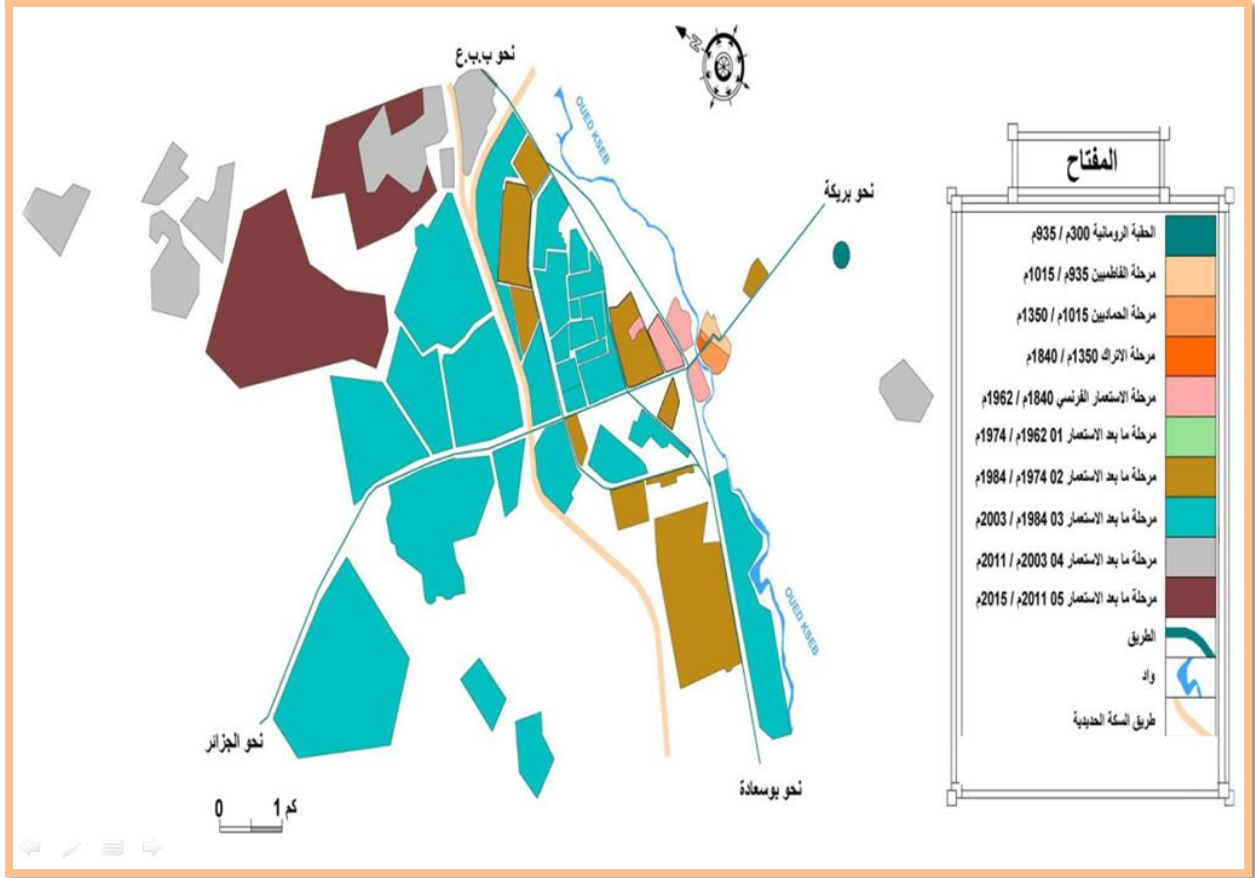
المرحلة الثالثة (1984م-2003م): ظهر في هذه الفترة حوالي 6000 منطقة سكنية (1000 مسكن، 924 مسكن، 608 مسكن... بحيث قاموا بتخطي عائق السكة الحديدية وفي هذه المرحلة تم ظهور مخطط شغل الارض والمخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير PDAU ، المساحة: 1408.49 هكتار.

المرحلة الرابعة (2003م-2011م): استنتاجا للصورة الجوية الملتقطة لسنة 2011م كان التوسع بالجهة الشمالية الغربية بنمط غير مستمر، بمساحة: 273.78 هكتار، تم في هذه المرحلة تجديد

للمخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير، حيث شهدت هذه الفترة توسعا كبيرا على إثرها ظهرت عدة أحياء إلى جانب توطين العديد من المشاريع و المرافق .

المرحلة الخامسة (2011م-2015م): أما المرحلة الأخيرة فكان التوسع عكس المرحلة السابقة لكن بالجهة الشمالية الغربية، و شهدت هذه الفترة توسعا كبيرا على المساحة 485.8 هكتار.

الخريطة رقم (03) : مراحل التوسع العمراني لمدينة المسيلة



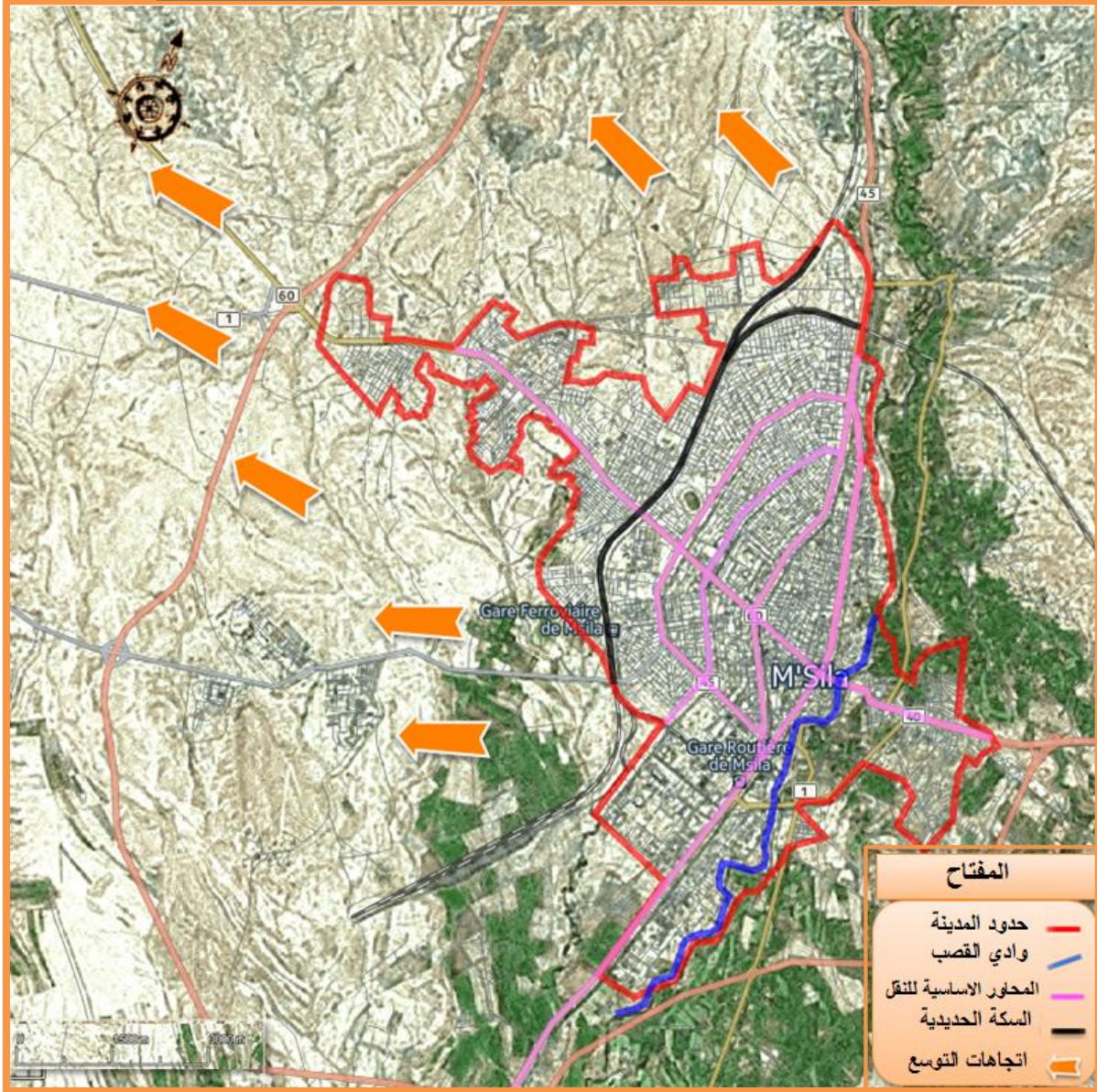
المصدر: PDAU + معالجة الطلبة 2021

2-4- إتجاه التوسع العمراني لمدينة المسيلة :

من خلال تتبع مختلف مراحل التوسع العمراني لمدينة المسيلة وجد أنها تتميز بنمو وتوسع كبير، كان للنمو السكاني الذي شهدته في الآونة الأخيرة الدافع الأساسي وراء هذا التطور وما ترتب عنه من إستهلاك لا عقلاني للمجال، الذي أضحى حتمية لا مفر منها إستجابة لتلبية حاجيات السكان من مسكن وتجهيزات وغيرها ، كما لمس إمتداد العمران على شكل طولي على المحور (شمال-جنوب) المتمثل في الطريق الوطني رقم (45) هذا في بادئ الأمر، لكن بعد سنة 1977 ظهرت رغبة في إلغاء هذا النمط من التوسع وتحويل النمو العمراني للمدينة ليصبح موجها على إمتداد المحور (شرق- غرب)

المتمثل في الطريق الوطني رقم (60)، ولكن لوجود عائق يمنع التوسع في الجهة الشرقية والمتمثل في الطبيعة العقارية ذات الملكية الخاصة للأراضي مما جعل التوسع يواجه في الجهة الغربية والغربية الشمالية.

الخريطة رقم (04) : توجه التوسع العمراني لمدينة المسيلة



المصدر: من إعداد الطلبة 2021

تربط مدينة بمحيطها شبكة هامة جدا من الطرق الوطنية والولائية ، البلدية، حيث تؤمن هذه الطرق ربط المدينة بكل نواحي الوطن وأنحاء المدينة والبلديات، وتتمثل في:

5- دراسة الطرق بالمدينة :

1-5- الطرق المهيكلة للمدينة:

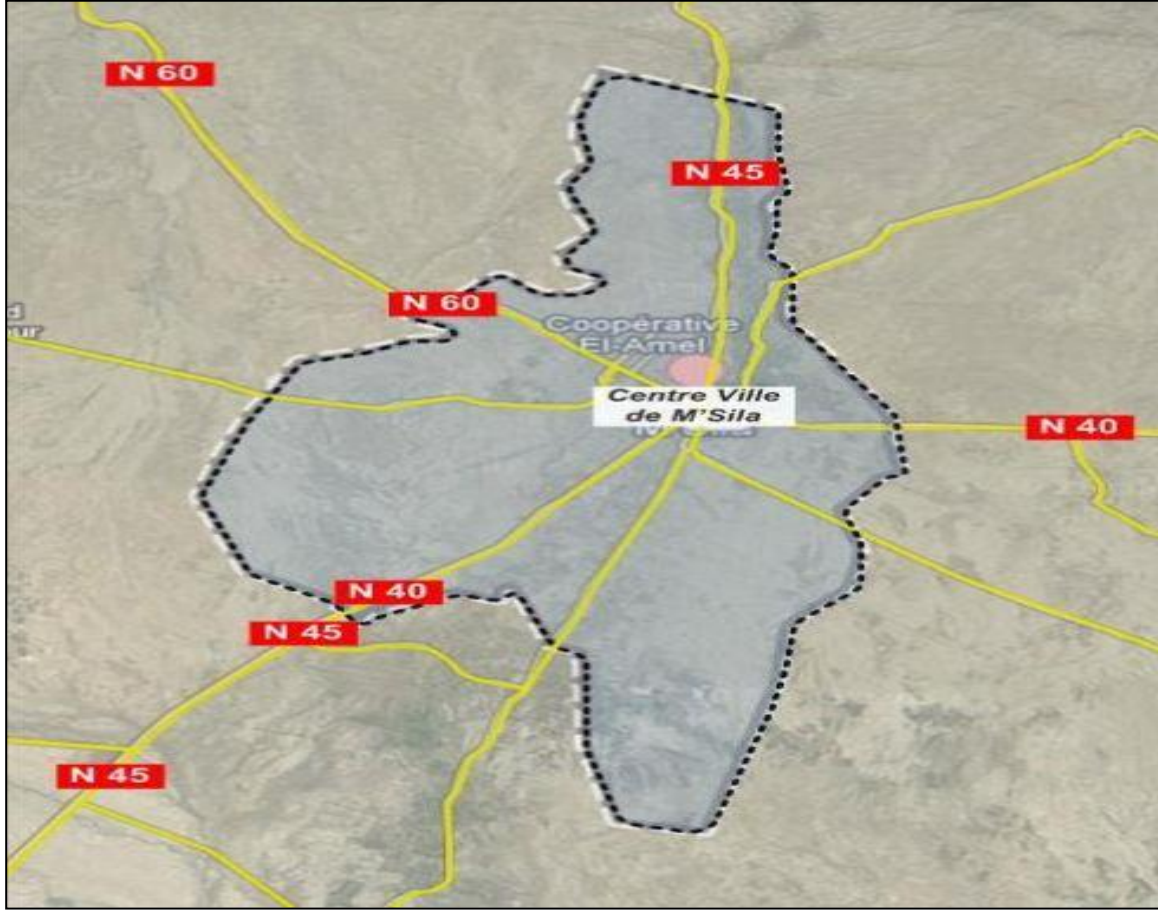
1-1-5- الطرق الوطنية التي تخترق المدينة :

الطريق الوطني 40: ينطلق هذا الطريق من وسط المدينة نحو الشرق، إذ يربطها بولاية باتنة، عرضه في المدينة 10م، يعبر شارع العقيد الحواس حيث يحتل أهمية كبيرة داخل المدينة كطريق حضري وطريق وطني.

الطريق الوطني 45: يؤمن هذا الطريق ربط الشمال بالجنوب حيث يربط مدينة المسيلة بولاية برج بوعريج شمالا، و ولاية الجلفة جنوبا، عرضه في المدينة 16 م، يعبر شارع العقيد الحواس ، وهو طريق مهيكّل للمدينة من الناحية العمرانية و المرورية على حد سواء، و ذو حركة مرورية كثيفة جدا، إذ له روافد كثيرة، و سهل الوصول، و لهذا الطريق طرق أخرى موازية له يمكنها مساعدته في تحمل هذه الحركة الكثيفة إلا أن أهميته التاريخية جعلته يتفوق عليها و يجلب أغلب الحركة التي في منحاه إليه.

الطريق الوطني رقم 60: يربط هذا الطريق مدينة المسيلة بالناحية الغربية، حيث يمر عبر حمام الضلعة و سيدي عيسى، يخترقها من الشرق بإتجاه الغرب، يتغير عرضه داخل المدينة من 7 م إلى 16 م، وبالنظر إلى هذا الطريق و موقعه في المدينة، له أهمية كبيرة سواء من الناحية المرورية، أو من الناحية العمرانية حيث يتوسط المدينة من حيث الموقع، و له روافد كثيرة تربطه بكل الأنحاء، و بذلك فهو سهل الوصول من أي نقطة من المدينة، خاصة أنه يحتوي على العديد من خطوط النقل الجماعي الحضري و محطات النقل شبه الحضري، أما من الناحية العمرانية فهو محور مهيكّل للمدينة، له أهميته في تكوين الشكل العام لها، كما يمثل محور إتجاه توسع المدينة .

المخطط رقم (05):الطرق الوطنية و الولائية المهيكلة لمدينة المسيلة



المصدر: مخطط الحركة و المرور 2012+معالجة الطلبة 2021

2-1-1-5- شبكة الطرق الولائية التي تخترق المدينة:

الطريق الولائي رقم 01: والذي يشق مجال منطقة الدراسة إنطلاقا من بشيلقة شرقا حتى حدود بلدية أولاد منصور غربا مروراً بمركز مدينة المسيلة .

الطريق الولائي رقم 02 : والذي يشق مجال منطقة الدراسة إنطلاقا من قرية أولاد بديرة شرقا ثم مقبرة لشياخ ثم حي الجعافرة .

الطريق الولائي رقم 10 : الذي ينطلق من حي سيدي عمارة باتجاه حي مزيرير .

3-1-5- الطرق البلدية التي تخترق المدينة:

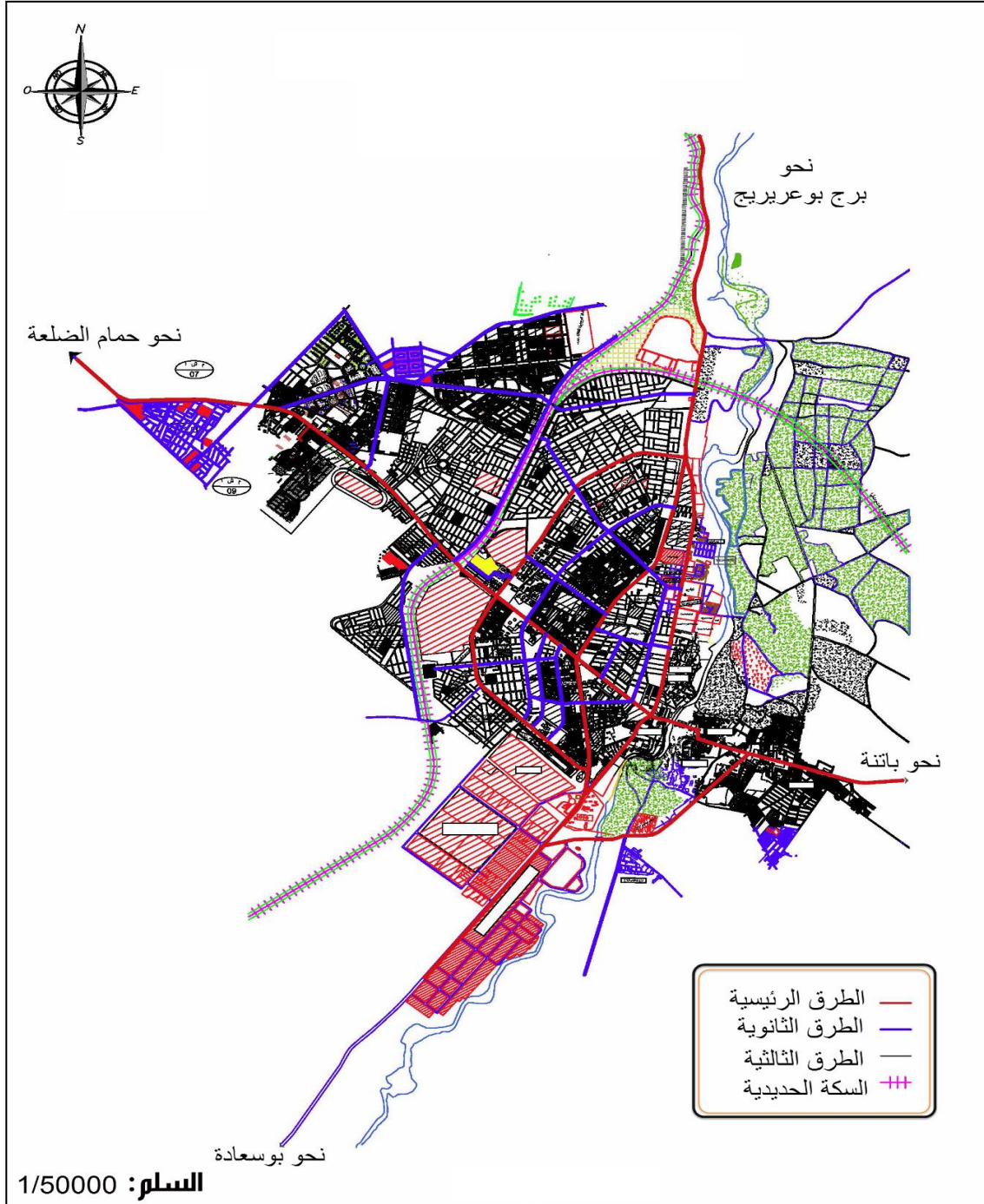
توجد بعض الطرق البلدية والتي تربط بعض القرى والمداشروهي تعاني من تدهور كبير بفعل عدم صيانتها لفترة زمنية كبيرة من أهم هذه الطرق نجد:

الطريق البلدي الرابط بين الطريق الولائي أولاد منصور بقرية غزال ثم الطريق الوطني 45.

- الطريق البلدي الرابط بين الحجاجبة والطريق الولائي رقم (01) أولاد ماضي المسيلة
- الطريق البلدي الرابط بين مزيرير أولاد علي بن زيد.

- الطريق البلدي الرابط بين سد القصب (البراح) بالطريق الوطني 45
- الطريق البلدي الرابط بين نوارة مع حي لاروكاد.
- الطريق البلدي الرابط بين الطريق الولائي رقم (01) المسيلة أولاد منصور ثم قرية الحصن.
- الطريق البلدي الرابط بين أولاد بديرة بأولاد سلامة.

المخطط رقم (06):المحاور المهيكلية للمدينة المسيلة



المصدر: PTC+معالجة الطلبة 2021

2-5- تصنيف الطرقات بالمدينة :

1-2-5- الطرق الرئيسية التوزيعية : وهي مشكلة من محاور مركزية ومحاور وسيطة

المحاور المركزية : محور مركزي موجه إلى شرق غرب مشكل من الطرق التالية :

- ❖ محور شارع شريد عبد الحفيظ - شارع عبد القادر سحنوني: هذا المحور أهم محور في المدينة، يربط بين وسطها وغربها، يحوي حركة مرورية كثيفة جدا، عرضه يتغير حيث يبلغ 7م من الجامعة حتى الملحق الجامعي و 12م حتى الأمن المركزي للولاية .
 - ❖ محور شارع خرخاش محمد الأمين :هو الشارع الذي يربط بين شارع كريم بلقاسم و شارع العقيد عميروش، مارا بالوكالة العقارية، السوق المغطاة 300 مسكن، متحف محمد بوضياف و مصحة حي 500 مسكن، به حركة مرورية كثيفة عرضه 12م.
 - ❖ محور شارع لخضر حمينة لخضر: يربط هذا المحور بين مفترق الطرق المحكمة الإدارية الجديدة و مفترق الطرق طريق برج بوعرييج، مرورا بالجامعة و المركب الرياضي البلدي، وقد كان في السابق مخصص للوزن الثقيل، به حركة مرور كثيفة، و يبلغ عرضه 12 م
- محاور وسيطة : ثلاث محاور مركزية موجهة إلى شمال جنوب مشكل من الطرق:
- ❖ محور شارع العقيد الحواس و العقيد عميروش: يمتد هذا المحور من مفترق الطرق بنهج جيش التحرير الوطني حتى شارع علال عيسى مرورا بساحة الشهداء، يحتوي على حركة مرورية كثيفة، عرضه أيضا متغير حيث يبلغ عرض شارع العقيد الحواس 7م الذي يمتد حتى ساحة الشهداء، أين يتغير ليصبح طريقا مزدوجا بعرض كلي يبلغ 16م
 - ❖ محور شارع 11 ديسمبر: هو المحور الذي يمتد من شارع خيرالدين عمارة جنوبا مرورا بالملحق الجامعي رقم: 02 متقنة جابر بن حيان و الفرع البلدي وصولا عند شارع كريم بلقاسم شمالا تكون حركة المرور فيه كثيفة فقط من الملحق الجامعي رقم 02 إلى شارع دبي، عرضه 16م.
 - ❖ محور شارع الحرية و جيش التحرير و كريم بلقاسم: يتكون هذا المحور من طريق مزدوج يربط بين مفترق الطرق طريق برج بوعرييج شمالا و مفترق الطرق نهج جيش التحرير الوطني جنوبا، يحتوي على حركة مرورية كثيفة جدا خاصة الحركة الإنتقالية، وله أهمية كبيرة على مستوى المدينة، حيث يربط بين الكثير من الأحياء السكنية و التجهيزات التي تتمركز على جانبه مثل: مقر ولاية المسيلة، مديرية التربية لولاية المسيلة، قصر العدالة... الخ ، يبلغ عرضه حوالي 16 م .
 - ❖ محور شارع المركب الرياضي حي 700 مسكن : يربط هذا المحور بين مفترق الطرق 100 مسكن جماعي و مفترق الطرق طريق برج بوعرييج، مرورا بالجامعة و المركب الرياضي البلدي، به حركة مرور متوسطة مقارنة بالمحاور الأخرى، عرضه 16م.

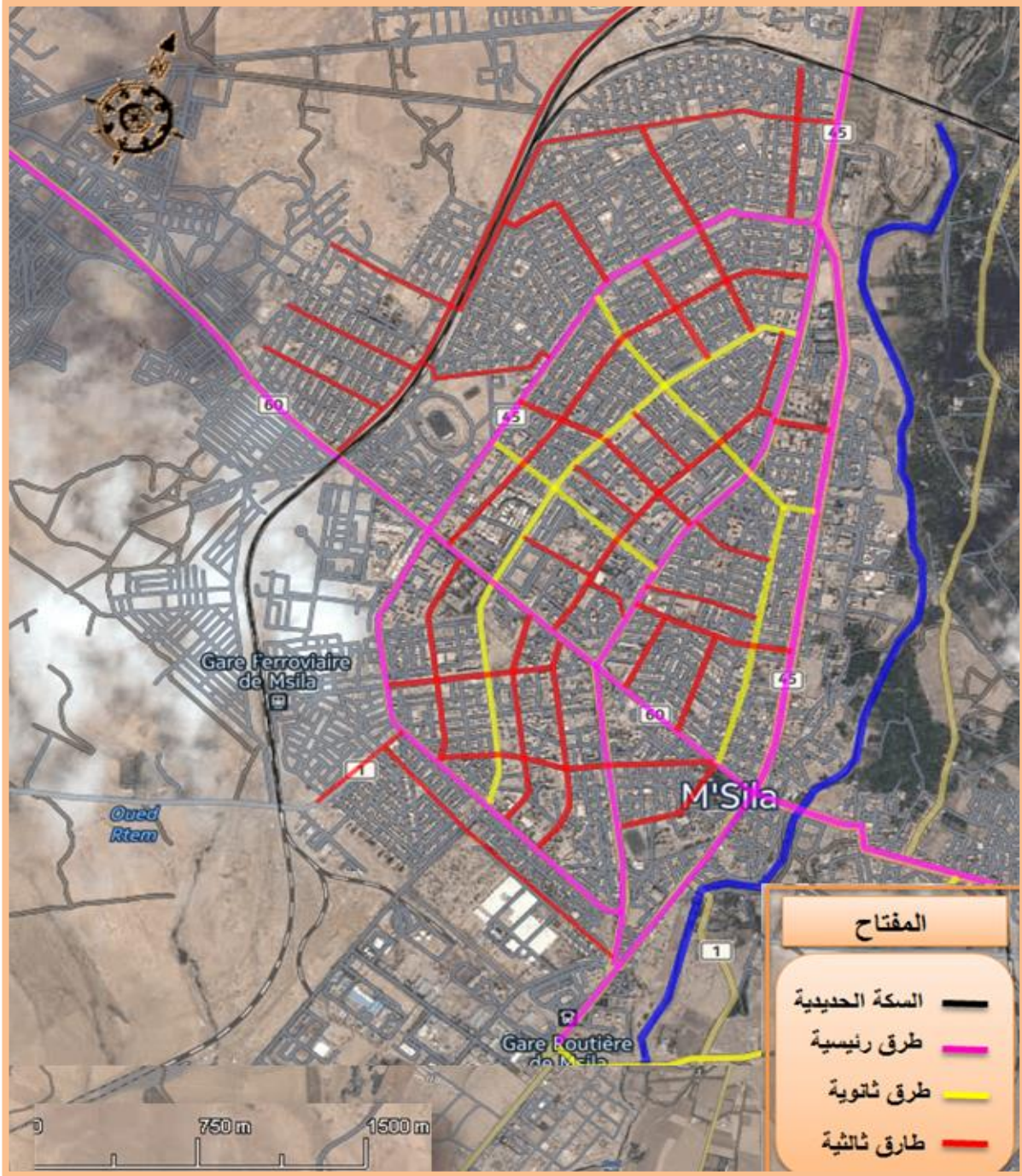
5-2-2- الطرقات الثانوية : وموجهة نحو شمال جنوب شرق غرب و متكونة من :

- ❖ محور شارع روبي مصطفى :يربط هذا المحور بين الطريقتين الرئيسيتين شارع لخضر حمينة و شارع كريم بلقاسم، يمر بمركز إتصالات الجزائر، الحي الإداري الجديد، ساحة أول نوفمبر و مسجد النصر 1000 مسكن، به حركة مرور كثيفة، و يبلغ عرضه 10م.
- ❖ محور شارع بن يطو الحاج :يربط هذا المحور شارع الحرية بشارع عزيل عبد القادر و يفصل بين حي الزاهر 300 مسكن و مقر الولاية مرورا بمسجد الامام مالك وبنك البدر إلى غاية مقر إقامة الوالي، به حركة مرورية كثيفة و يبلغ عرضه 10م.
- ❖ تمحور شارع دبي :يربط هذا المحور شارع المركب الرياضي و 700 مسكن مع شارع الشهيد علال عيسى، و على طول هذا المحوري يرتكز به نشاط تجاري به المحلات التجارية للخزف و سيراميك و البيع بالجملة للخردوات و المواد الصيدلانية و بعض الحرفيين هذا سبب وجود حركة مرورية كثيفة به، يبلغ عرضه 10 م.

5-2-3- الطرقات الثالثية: المدينة تحتوي على العديد من الطرق المحلية التي تضمن و تسهل الحركة داخل الأحياء و مناطق الأنشطة و هناك العديد منها و نذكر أهمها:

- ❖ محور شارع وعواع المدني: يتوسط هذا الشارع حي وعواع المدني الذي يتمركز به نشاط تجاري كثيف جدا، و لذلك فحركة المرور به كثيفة جدا، و هو طريق مزدوج عرضه 12م
- ❖ محور شارع خوجة إبراهيم :يقطع هذا الشارع الحي الإداري الذي يتمركز به نشاط إداري كثيف جدا، و لذلك فحركة المرور به كثيفة جدا، يبلغ عرضه 8 م
- ❖ محور شارع محطة النقل البري الجديدة :يمر هذا الشارع بحي النسيج و ينطلق من تقاطعه مع شارع لخضر حمينة لخضر إلى غاية المحطة البرية، كما تتواجد بجانبه بعض الأنشطة الإدارية والتجارية وكونه المدخل الاساسي للمحطة البرية مما أسهم في إستقطابه لحركة مرورية كثيفة، هو طريق مزدوج و يبلغ عرضه 12 م.

المخطط رقم (07): تصنيف الطرق حسب الأبعاد



المصدر: PDAU+معالجة الطلبة 2021

المخطط رقم (08): تصنيف الطرق حسب الوظيفة



المصدر: PDAU+معالجة الطلبة 2021

مما يلاحظ هو عدم ملائمة شبكة الطرق الداخلية بالمدينة لحركة النقل والمواصلات من حيث عروضها، فالمناطق ذات الكثافة المرورية الكبيرة تتراوح عروض الشوارع الرئيسية بها ما بين 7م - 16م كما هو الحال في وسط المدينة والمنطقة القديمة بالمدينة، وهذا القدر غير كاف نظراً لأهمية هذه المنطقة.

من الملاحظ أن مدينة المسيلة تتسم بشبكة طرق مختلفة ومتنوعة وعلى جميع أرجائها، إلا أنها تتسم بعدم التنظيم و التدرج و التوزيع الكافي، حيث أننا لا نجد أي محور يمتد من الجهة الشرقية إلى الجهة الغربية غير محور الطريق الوطني رقم 40 الذي يكمل بعد ذلك بالطريق الوطني رقم 60، وكذا بالنسبة للطريق الوطني رقم 45 الذي يعبر المدينة من الجهة الشمالية إلى الجهة الشرقية، وكذا عدم وجود طرق مماسية بالشكل الكافي تخفف الضغط على وسط المدينة، مما يجعل كل الحركة المرورية تنصب في هذه المحاور مما يولد حركة مرورية كثيفة عليها، و جب علينا تقييم أداء هذه الطرق و محاولة توسعتها بقدر الإمكان وكذا وضع حلول تخفف الضغط عليها.

6- دراسة التجهيزات :

1-6 التجهيزات الإدارية: تمركز التجهيزات الإدارية في مركز المدينة بما يسمى بالحي الإداري القديم و كذا الحي الإداري الجديد، مما يتسبب في جلب الحركة إلى مركز المدينة الذي حركة مرور كثيفة ولذلك فهي تلعب دوراً كبيراً في المجال الحضري للمدينة، وأيضاً لها تأثير في المجال الخارجي للمدينة وذلك بالنسبة للبلديات التابعة لها.

2-6 التجهيزات التعليمية: وزعت التجهيزات المدرسية على جميع تراب البلدية وحسب تقديرات الـ (P.D.A.U) فان التجهيزات الموجودة والمبرمجة قادرة على سد حاجيات السكان المتعلمين مستقبلاً ، إذ توجد 03 مراكز للتكوين المهني ، بالإضافة إلى الجامعة والقطب الجامعي ومختلف الإقامات التابعة لهما ، زيادة على مختلف المدارس الابتدائية و الإكمالية و الثانوية الموزعة في مختلف أطراف المدينة.

3-6 التجهيزات الرياضية :وتتمثل في مركب لمختلف الرياضات ، وملعبين بلديين، وقاعة للسباحة وعدة ملاعب صغيرة وعدة ملاحق أخرى .

4-6 التجهيزات الثقافية: توجد بمقر البلدية عدة مرافق منها مكتبتين بلديتين ودار للثقافة ...

5-6 التجهيزات الصحية : القطاع الصحي لبلدية المسيلة يخدم كل البلديات المجاورة والسبب يرجع إلى تركيبة المرافق الصحية المقامة في مقر البلدية وهي مرافق صحية كبيرة و متوسطة ، صغيرة، نذكر منها : مستشفى الزهراوي ، عيادتين متخصصتين ، مركز صحي ، قاعتين للعلاج ، عيادة الولادة سليمان عميرات...إلخ .

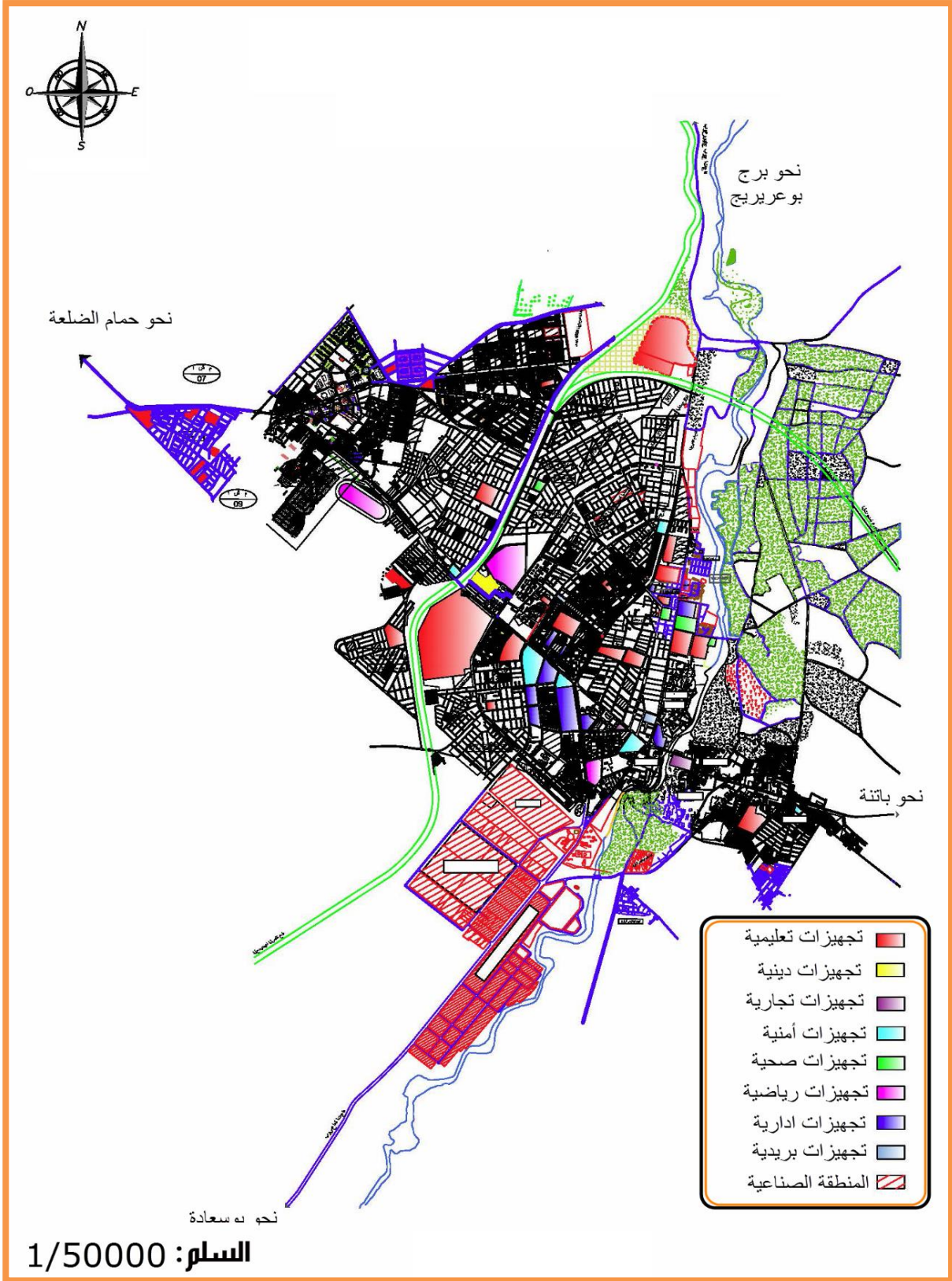
6-6 التجهيزات الأمنية : تضم كل مراكز الشرطة و الدرك الوطني ...إلخ.

7-6 التجهيزات الصناعية : المنطقة الصناعية في جنوب المدينة التي تحتوي على العديد من المصانع أبرزها مصنع القرميد و الألمنيوم.

- 8-6- التجهيزات الخدمائية : تضم كل من الفنادق و المطاعم و الساحات ...إلخ
- 9-6- التجهيزات الدينية : العديد من المساجد موزعة في المدينة من أبرزها مسجد مالك بن أنس و مسجد النصر الكبير في طور الإنجاز.
- 10-6- التجهيزات التجارية : تحتوي مدينة المسيلة على العديد من التجهيزات التجارية منها سوق مغطاة (وسط المدينة) + حي 1000 مسكن ، مركز تجاري بن طبي ، سوق أسبوعية، محلات تجارية سوق يومي الكدية ...إلخ.
- 7- المناطق الوظيفية في المدينة :

تحديد أماكن تموضع التجهيزات أمر ضروري لمعرفة الأماكن المشبعة بالتجهيزات و الأماكن المهمشة و التي تستدعي ضرورة التنقل منها إلى أماكن تواجد التجهيزات ، حيث نلاحظ أن أغلب النشاطات تتموضع على المحورين المهيكلين للمدينة، مشكلة بذلك شريطين متقاطعين في تعامد تقريبا يمثلان مصدر النشاط في المدينة، مما أدت إلى توجيه الحركة و التنقل نحو مكان معين، و مكان إستقطاب للسكان، التجهيزات ليست موزعة عبر كل المدينة لتوزيع الحركة بانتظام، فإن تركيز الحركة و النشاط في مكان واحد معين يعتبر من النقاط التي تؤدي إلى الاكتظاظ في المدينة من جهة و صعوبة في التنقلات في المناطق الهامشية للمدينة من جهة أخرى، إضافة إلى أنها أخلت بالتوازن الحركي فأصبحت الهياكل المرورية في كثير من أنحاء المدينة غير فعالة، و لا تقوم بالدور الذي أنشئت من أجله.

المخطط رقم (09): تموضع التجهيزات لمدينة المسيلة



المصدر: PDAU+معالجة الطلبة 2021

المخطط رقم (10): المناطق الوظيفية في المدينة



المصدر: PDAU + معالجة الطلبة 2021

من خلال المخطط تبين أن معظم النشاطات تتمركز بشكل كبير في مركز المدينة و المناطق المجاورة منه في حين أن مناطق التوسع الجديدة تشهد نقص كبير في تواجد المرافق الضرورية، وهذا يؤدي إلى حتمية جلب الحركة بمركز المدينة، هذا الجلب يستدعي توفير متطلبات التنقل المريح و الاقتصادي من خلال توفير الأمور اللازمة من طرق و وسائل نقل و أماكن التوقف

8- دراسة الحركة المرورية في مدينة المسيلة:

8-1- الحركة الميكانيكية:

تمتاز مدينة المسيلة بحركة ميكانيكية كبيرة، وهذا راجع لكبر وتنوع حظيرتها حيث تتوفر على حوالي 177.838 مركبة بمختلف أنماطها منها السيارات، الشاحنات، دراجات حافلات... الخ، حسب إحصائيات مخطط الحركة والمرور 2012، وبالرجوع الى نفس المصدر، فقدتم دراسة الحركة على ثلاث نطاقات وسط المدينة، ضاحية المدينة وخارج المدينة وسجل تدفقات الحركة الميكانيكية خلال ساعة الذروة.

سرعة حركة المرور وصلت أدنى حدود لها في مركز المدينة و ما جاورها، حيث تصل السرعة إلى اقل من 20 كم / ساعة، وتزداد سرعة حركة المرور كلما ابتعدنا عن مركز المدينة باتجاه الأطراف وتكون سرعة الحركة المرورية على الطرق المهيكلة (ط و 60، ط و 45، ط و 40) أقل من سرعة المصممة لها نظرا لكثافة الحركة عليه، وتلتقي الطرق المهيكلة في مركز المدينة مما جعل تتدفق الحركة الميكانيكية كثيفة فيه .

8-2- حركة المشاة:

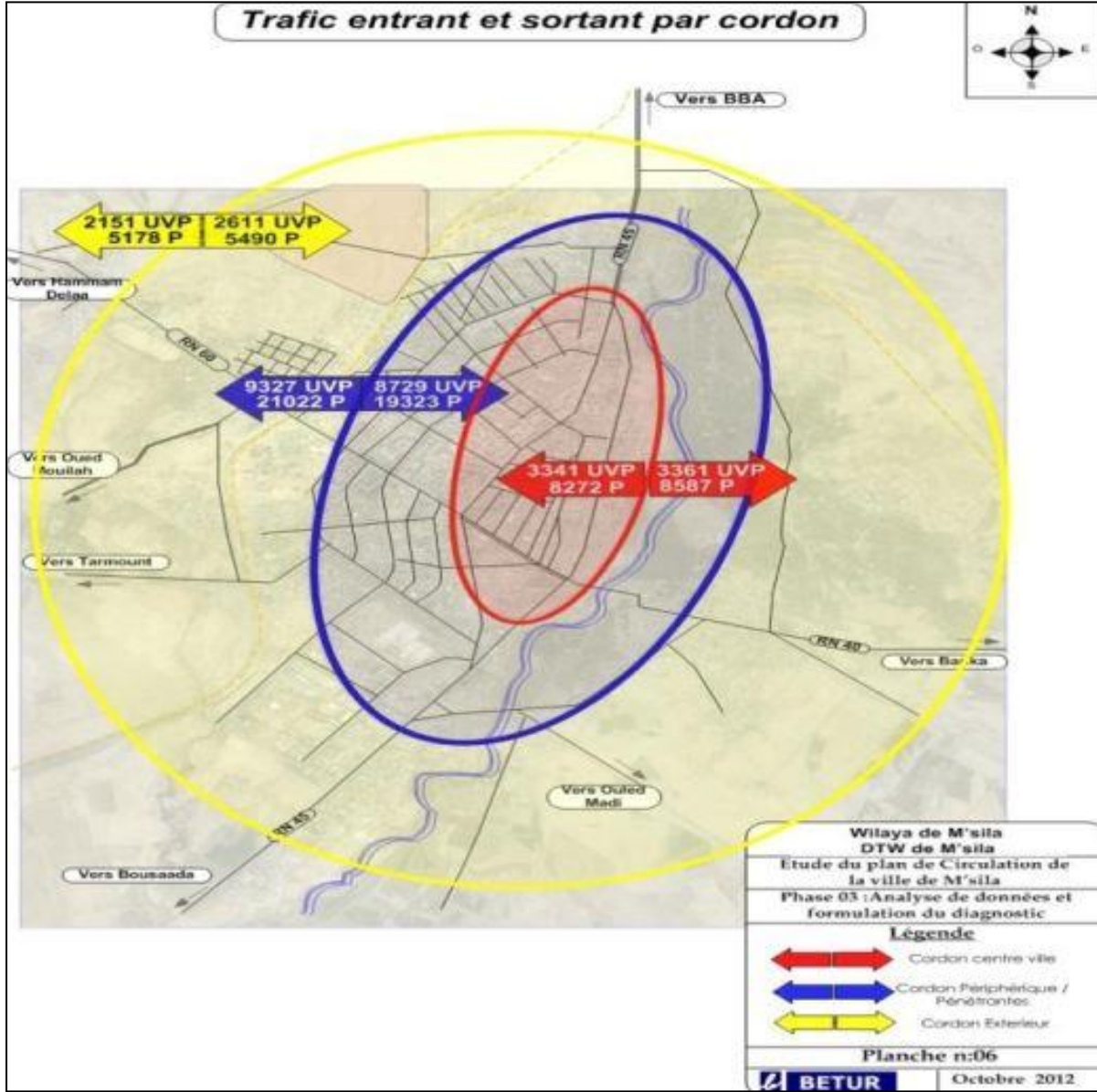
المدينة تعرف كثافة حركة مشاة كبيرة خاصة في مركز المدينة و المركز القديم نظرا لتركز جل التجهيزات و الخدمات والمحلات التجارية فيه التي تعتبر نقاط جذب للتنقل اليومي في المدينة.

الجدول رقم(02): تدفق حركة المشاة في مدينة المسيلة.

النطاق	التدفق خلال ساعة الذروة	النسبة
نطاق وسط المدينة	16859	24.38
نطاق ضاحية المدينة	40350	59.54
نطاق خارج المدينة	10668	15.72
المجموع	67877	100

المصدر: مخطط الحركة والمرور 2012.

المخطط رقم (11): المرور الداخلى والخارج فى المدينة



المصدر: مخطط الحركة والمرور 2012

3-8- عوائق الحركة بمدينة المسيلة :

من بين أهم عوائق الحركة والمرور بمدينة المسيلة نجد كل من وادي القصب الذي يفصل المدينة مع طرفها الشرقي وكذا نجد خط سكة الحديد الذي كذلك يفصل وسط المدينة مع شقها الغربي، ومن الملاحظ جدا افتقارها الشديد للمعابر والجسور، حيث نجد أن مثل هذا في المدن الغربية لا يمثل عائقا على الإطلاق بل تستغل حتى في النقل لتخفيف العبء على شبكة الطرق دون أن ننسى ما تضفيه على الطابع الجمالي.

خلاصة :

من خلال التقديم العام لمدينة المسيلة و التطرق إلى إحدى أهم مقوماتها من بيئة طبيعية و حضرية و كذا مقوماتها السكانية، التي رغم انبساط أرضيتها و اتساع رقعتها الجغرافية إلا أننا نجد إشكالية كبيرة في الحركة و المرور، مما يسبب في وقوع حوادث المرور، أي عدم توفر السلامة المرورية بالمدينة وهذا ما سنحاول معالجته في هذا البحث .

الفصل الثالث

تقييم واقع متطلبات استراتيجية السلامة المرورية للمدينة

- تمهيد
- واقع السلامة المرورية على الطرق
- تشخيص وتحليل واقع متطلبات استراتيجية السلامة المرورية بمدينة المسيلة وفق متطلبات المواصفة
- تحليل بيانات قائمة الفحص الخاصة بالمتطلبات
- عناصر استراتيجية السلامة المرورية
- خلاصة

تمهيد:

بالإشارة الى اهمية موضوع السلامة على الطرق، باعتباره من أهم التحديات التي تواجه مجتمعنا الجزائري لاستنزافه قدرا كبيرا من الطاقات البشرية و الموارد المالية، وكون التوجه العالمي لكافة المؤسسات و المنظمات الدولية التي يؤكد على ضرورة الالتزام بسياسات و برامج وطنية الواجب تنفيذها للحد من عوامل الخطر الرئيسي المؤثر على السلامة على الطرق في مدننا، سواء من النواحي الهندسية، التشريعية والرقابة المرورية، التخطيط العمراني و النقل، المعلومات و البيانات المرورية، الاسعاف و الانقاذ، التوعية و التعليم المروري، التأهيل و بناء القدرات، المواصفات و التجهيزات الفنية لوسائل النقل،

فان ذلك يتطلب تكاتف كافة الجهود الوطنية بصورة متلائمة و متناعمة، و يتطلب تضافر جهود جميع المعنيين بالسلامة على الطرق افراد ا و مؤسسات بما يحقق انخفاضا ملموسا في اعداد الحوادث المرورية و ما ينتج عنها من وفيات و اصابات و اضرار في الممتلكات، واثار اجتماعية و اقتصادية للوصول الى مدن خالية من قتلى و مصابي حوادث الطرق.

1- واقع السلامة المرورية على الطرق:

ان مشكلة حوادث المرور تعد من اهم و اخطر المشاكل التي تواجه المجتمعات على مستوى العالم حيث انها تستنزف قدرا كبيرا من الموارد البشرية و المادية، مما أستوجب بذل الجهود لمواجهة هذه الظاهرة، اذا سنشير لبعض الإحصائيات المسجلة خلال السنة 2020 و مقارنتها بسنة 2019.

جدول رقم (03): حوادث المرور بالنسبة للوطن لسنتي 2019 و 2020:

التعيين	سنة 2019	سنة 2020	الفارق	النسبة المئوية %
الحوادث	22507	18949	-3558	-15.80%
الجرحي	31010	25836	-5174	-16.68%
القتلى	3275	2844	-431	-13.16%

المصدر: المندوبية الوطنية للأمن عبر الطرقات + معالجة الطلبة 2021

* من الجدول أعلاه نلاحظ ان مؤشرات السلامة المرورية عرفت انخفاضا في عدد الحوادث بنسبة: 15.80% و عدد الجرحى بنسبة: 16.68% و عدد القتلى بنسبة: 13.16% خلال سنة 2020، وهذا نتيجة الجهود المبذولة من طرف الدولة بمختلف هيئاتها المدنية و الامنية من اجل محاولة التقليل من

هذه الافة ، كما يرجح ايضا بسبب جائحة فيروس كورونا (كوفيد 19) وما نتج عنه من الحجر الصحي الذي ادى الى نقص التحركات و خاصة في الفترات الليلية، هذا ما انعكس ايجابا على الانخفاض المسجل في عدد الحوادث و الضحايا، الا انها تبقى ارقام مرعبة جدا لما تخلفه من خسائر في الارواح و الممتلكات و ما يترتب عنهما من اضرار.

جدول رقم (04): الولايات المسجل بها أكبر عدد لحوادث المرور خلال سنة 2019 في المناطق الحضرية:

الرقم	الولاية	الحوادث	الرقم	الولاية	الجرحى	الرقم	الولاية	القتلى
1	الجزائر	825	1	الشلف	957	1	وهران	46
2	الشلف	797	2	الجزائر	916	2	الجزائر	45
3	معسكر	716	3	معسكر	868	3	أم البواقي	27
4	تلمسان	616	4	المسيلة	734	4	عنابة	25
5	المسيلة	601	5	تلمسان	711	5	المسيلة	25
6	باتنة	529	6	باتنة	636	6	سطيف	25
7	سكيكدة	497	7	جيجل	625	7	تلمسان	24
8	جيجل	494	8	سكيكدة	605	8	قسنطينة	22
9	بسكرة	485	9	بسكرة	569	9	بسكرة	21
10	مستغانم	441	10	مستغانم	559	10	بجاية	21

المصدر: المديرية العامة للأمن الوطني "امن ولاية المسيلة" 2021

من الجدول نجد ان مدينة المسيلة احتلت سنة 2019 المراتب الاتية: الخامسة وطنيا من حيث عدد حوادث المرور المقدر بـ: 601 حادث جسماني، و المرتبة الرابعة من حيث عدد الجرحى بـ: 734 جريح و كذلك المرتبة الخامسة في عدد الوفيات بـ: 25 قتيل، وبحسب ما كشفت عنه المندوبية الوطنية للأمن عبر الطرق فان ولاية المسيلة احتلت المرتبة الاولى وطنيا في عدد الحوادث و الوفيات خلال سنة 2020 بإحصائها لـ: 798 حادث مرور جسماني، و بلغ عدد القتلى على مستوى الولاية 125 قتيل، لتليها ولاية الجزائر بـ: 779 حادث و 122 قتيل .

جدول رقم (05): حوادث المرور بالنسبة لولاية المسيلة لسنتي 2019 و 2020 في المناطق الحضرية

التعيين	سنة 2019	سنة 2020	الفارق	النسبة المئوية
الحوادث	601	552	-49	-8,15%
الجرحي	734	671	-63	-8,58%
القتلى	25	40	+15	+60%

المصدر: المديرية العامة للأمن الوطني "امن ولاية المسيلة" + معالجة الطلبة 2021

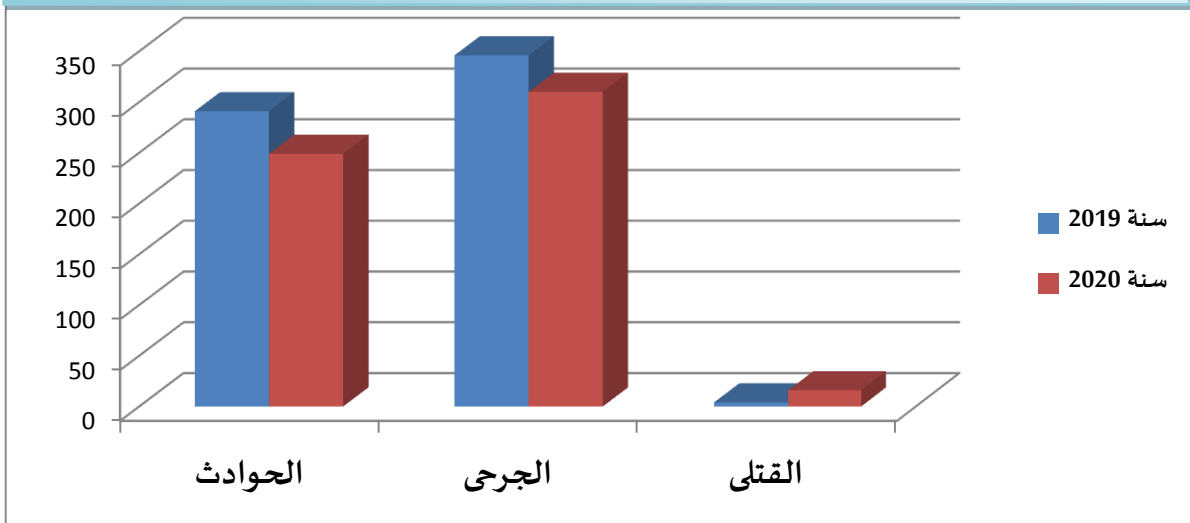
* من الجدول رقم (05) نستنتج ان مؤشرات السلامة المرورية عرفت انخفاضا في عدد الحوادث و الجرحى بنسبة: 8.5% و 8.58% ، على التوالي خلال سنة 2020 اما عدد القتلى فقد ارتفع بـ 15 قتيل اي بنسبة زيادة 60% .

جدول رقم (06): حوادث المرور بالنسبة لمدينة المسيلة لسنتي 2019 و 2020 :

التعيين	سنة 2019	سنة 2020	الفارق	النسبة المئوية
الحوادث	291	249	-42	-14.43%
الجرحي	346	310	-36	-10.40%
القتلى	04	16	+12	+300%

المصدر: المديرية العامة للأمن الوطني "امن ولاية المسيلة" + معالجة الطلبة 2021

الشكل البياني رقم (06): حوادث المرور بالنسبة لمدينة المسيلة لسنتي 2019 و 2020 :



المصدر: المديرية العامة للأمن الوطني "امن ولاية المسيلة" + معالجة الطلبة 2021

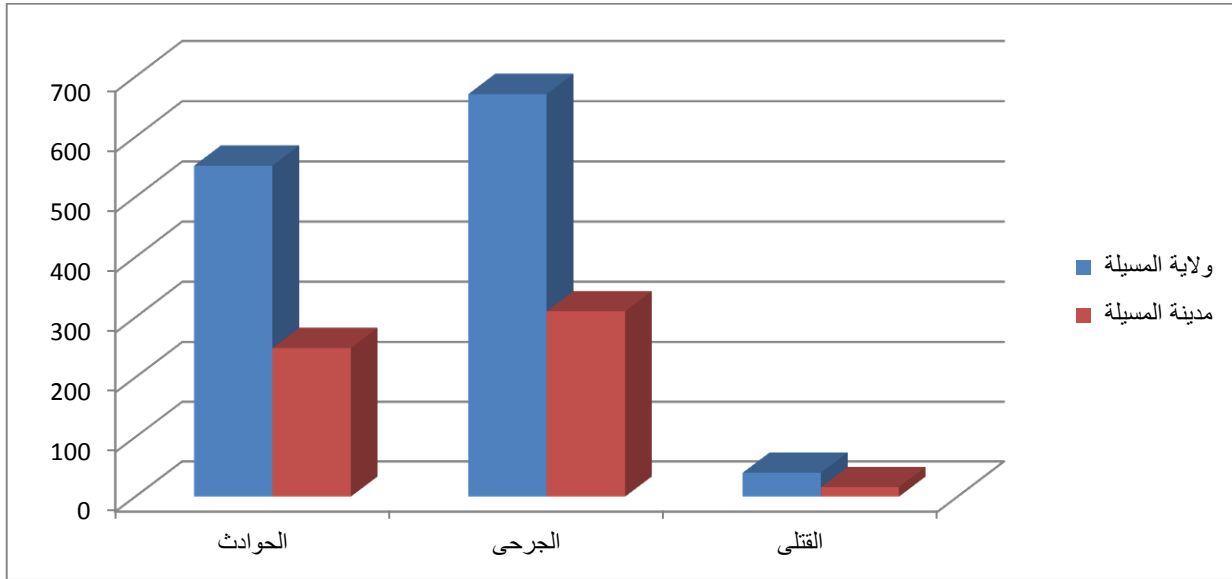
* نستنتج من الجدول رقم (07) ان مؤشرات السلامة المرورية عرفت انخفاضا في عدد الحوادث بنسبة: 14.33 % وعدد الجرحى بنسبة: 10.40 % لمدينة المسيلة خلال سنة 2020 مقارنة بسنة 2019، اما عدد القتلى فقد ارتفع ب 12 قتيل، بنسبة زيادة قدرة ب: 300 % .

جدول رقم (07): حوادث المرور لمدينة المسيلة بالنسبة للولاية لسنة 2020 في المناطق الحضرية:

التعيين	ولاية المسيلة	مدينة المسيلة	النسبة للولاية
الحوادث	552	249	45.11 %
الجرحى	671	310	46.20 %
القتلى	40	16	40.00 %

المصدر: المديرية العامة للأمن الوطني "امن ولاية المسيلة" 2021

شكل بياني رقم (07): حوادث مدينة المسيلة بالنسبة للولاية لسنة 2020 في المناطق الحضرية:



المصدر: المديرية العامة للأمن الوطني "امن ولاية المسيلة" + معالجة الطلبة 2021

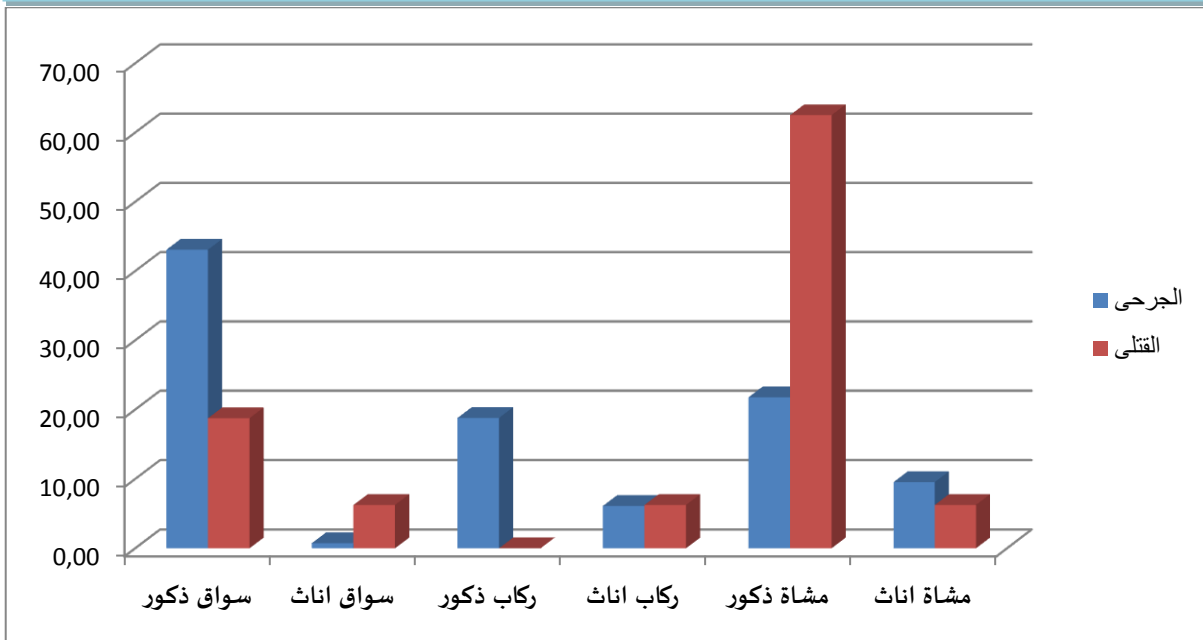
من الجدول رقم (07): نستنتج ان مدينة المسيلة تحوز على اكبر نسبة في عدد الحوادث و الجرحى والقتلى بالنسبة للولاية اذ سجلت على التوالي: 45.11 % ، 46.20 % و 40 % وهذا راجع لعدة اسباب كونها عاصمة الولاية وتتركز على جميع المديريات والمرافق على غرار الجامعة والمستشفى والولاية، و نظرا لكبر مساحتها، عدد السكان، عدد السيارات التي تدخل الى المدينة بالإضافة الى المارين بها، وهذا ما ينتج عنه بطئ في حركة المرور وحيننا اختناقات تساهم في وقوع الحوادث.

جدول رقم (08): فئات ضحايا حوادث المرور لمدينة المسيلة سنة 2020:

القتلى	الجرحي	الفئات
03	289	سواق ذكور
01	05	سواق اناث
00	126	ركاب ذكور
01	41	ركاب اناث
10	146	مشاة ذكور
01	64	مشاة اناث
16	671	المجموع

المصدر: المديرية العامة للأمن الوطني "امن ولاية المسيلة" + معالجة الطلبة 2021

شكل بياني رقم (08): فئات ضحايا حوادث المرور لمدينة المسيلة سنة 2020:



المصدر: المديرية العامة للأمن الوطني "امن ولاية المسيلة" + معالجة الطلبة 2021

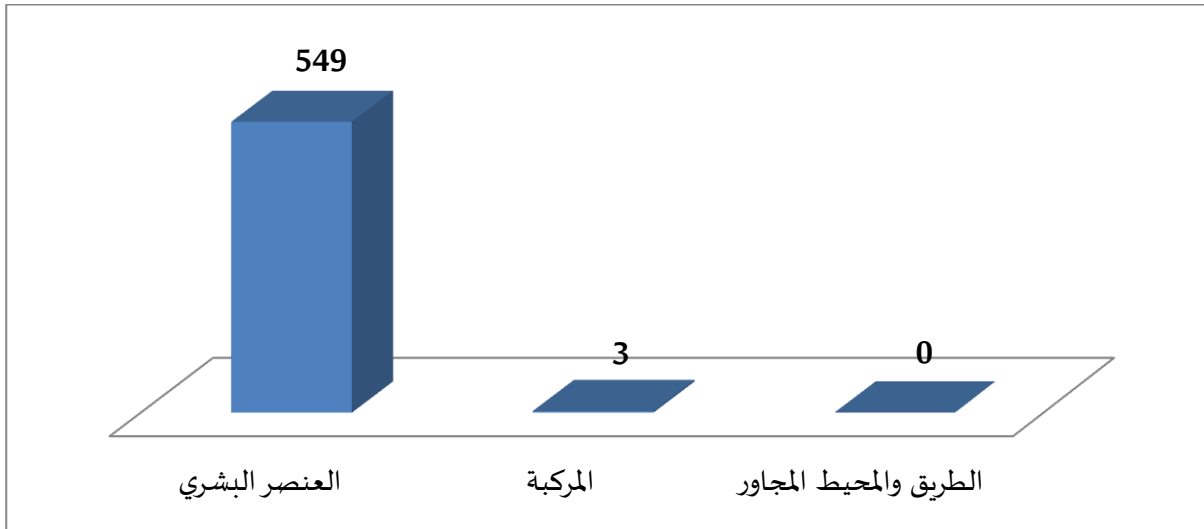
يتضح لنا من الجدول رقم (08) ان جنس الذكور (سواق و مشاة) يمثل اكبر نسبة من فئة الضحايا حيث بلغت نسبة القتلى 81.25% و نسبة الجرحى و 64.83% .

جدول رقم (09): الأسباب المباشرة لوقوع حوادث المرور خلال سنة 2020 لولاية المسيلة في المناطق الحضرية .

النسبة	عدد حوادث المرور	السبب
% 99.46	549	العنصر البشري
% 0.54	3	المركبة
0	0	الطريق والمحيط المجاور

المصدر: المديرية العامة للأمن الوطني "امن ولاية المسيلة" + معالجة الطلبة 2021

شكل بياني رقم (09): اسباب حوادث المرور خلال السنة 2020 لولاية المسيلة في المناطق الحضرية .



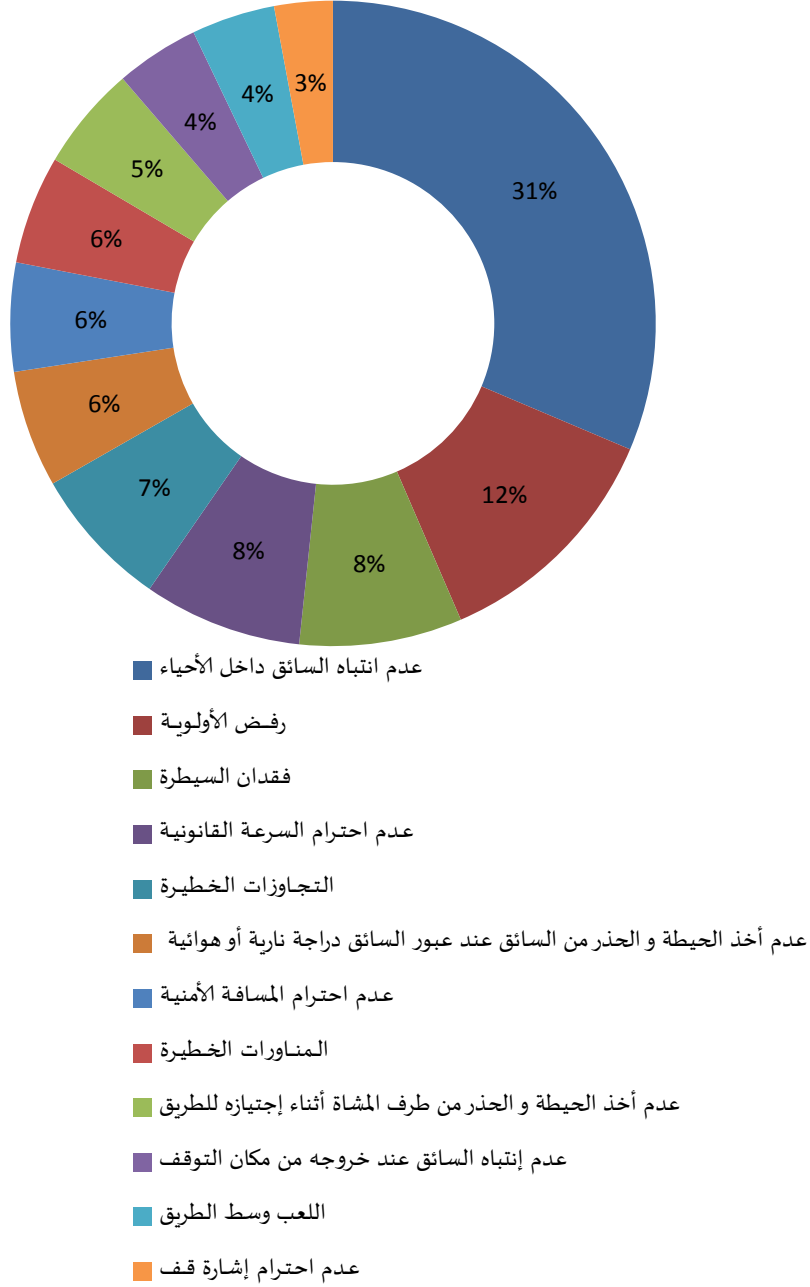
المصدر: المديرية العامة للأمن الوطني "امن ولاية المسيلة" + معالجة الطلبة 2021

جدول رقم (10): بسبب العنصر البشري:

المرتبة	عدم احترام قواعد المرور	العدد
01	عدم انتباه السائق داخل الأحياء	150
02	رفض الأولوية	58
03	فقدان السيطرة	39
04	عدم احترام السرعة القانونية	38
05	التجاوزات الخطيرة	34
06	عدم أخذ الحيطة و الحذر من السائق عند عبور السائق دراجة نارية أو هوائية	28
07	عدم احترام المسافة الأمنية	26
	المناورات الخطيرة	26
08	عدم أخذ الحيطة و الحذر من طرف المشاة أثناء اجتيازه للطريق	25
09	عدم إنتباه السائق عند خروجه من مكان التوقف	20
	اللعب وسط الطريق	20
10	عدم احترام إشارة قف	14
	السياقة دون الحيازة على الرخصة المقررة	9
11	عدم أخذ الحيطة و الحذر من طرف السائق عند محاولته بالرجوع إلى الخلف	9
	تغير الإتجاه دون الإشارة	9
	السير على حافة الطريق	9
12	تهاون و تغافل من طرف السائق (أخرى)	8
	السير في الاتجاه المعاكس	8
13	السياقة تحت تأثير مخدر	5
	الوقوف أو التوقف الخطيرين	5
14	عدم استعمال ممرات الراجلين	3
15	عدم احترام الإشارات الضوئية	2
	استعمال الهاتف النقال أو التنصت الاذاعي	1
16	السياقة في حالة سكر	1
	عدم احترام ألواح الإشارات	1
	الإبهار بالأضواء	1
	المجموع	549

المصدر: المديرية العامة للأمن الوطني "امن ولاية المسيلة" 2021

شكل بياني رقم (10): اهم المخالفات التي ارتكها العنصر البشري المتسببة في الحوادث



المصدر: المديرية العامة للأمن الوطني "امن ولاية المسيلة"، 2021

جدول رقم (11): بسبب المركبة:

المرتبة	بسبب العوامل المرتبطة بالمركبة	العدد
01	ثقب وانفجار في الاطر	1
	اضاءة غير قانونية	1
	خلل في جهاز التوجيه	1
	المجموع	3

المصدر: المديرية العامة للأمن الوطني "امن ولاية المسيلة"، 2021

من الجدولين اعلاه نستنتج ان العنصر البشري هو المتسبب الاول في وقوع حوادث المرور بمدينة المسيلة حيث سجل 549 حادث جسماني بسبب عدم احترام قواعد المرور اي ما يمثل 99.54 % من اصل 552 حادث المسجل خلال سنة 2020، مقابل 03 حوادث فقط بسبب العوامل المرتبطة بالمركبة أي ما يمثل 0.46 % ، اما عنصر الطريق و المحيط المجاور فلم نسجل اي حادث بسببه.

2- تشخيص وتحليل واقع متطلبات استراتيجية السلامة المرورية بمدينة المسيلة وفق متطلبات المواصفة:

نركز في هذه النقطة على تشخيص وتحليل الفجوة بين واقع السلامة المرورية لمدينة المسيلة وبين متطلبات المواصفة السلامة المرورية من خلال المقارنة بين واقع الاجراءات والعمليات الخاصة بمتطلبات استراتيجية السلامة المرورية في مدينة المسيلة، ويتم ذلك من خلال استعمال قائمة الفحص (Checklist) في تحليل الفجوات (Gap Analysis) وبعد تشخيص الفجوة لكل متطلب، سيتم مناقشة الأسباب التي أدت الى ظهور هذه الفجوة ومدى إمكانية التغلب عليها، حيث سنعتمد على هذه المواصفة ملئها بالمعلومات المطلوبة عن طريق المقابلات الشخصية والمشاهدات الفعلية للتأكد من دقة المعلومات، باستعمال المقياس الخماسي كما في الجدول (01) والمبين وفقا للأوزان من (0) الى (4) أعلى وزن.

جدول رقم (12): اوزان المقياس الخماسي لفقرات المواصفة :

الوزن (الدرجة)	مدى التطبيق و التوثيق	التسلسل
4	مطبق كلي موثق كلي	1
3	مطبق كلي موثق جزئي	2
2	مطبق جزئي موثق جزئي	3
1	مطبق جزئي غير موثق	4
0	غير مطبق غير موثق	5

المصدر: مواصفة السلامة المرورية + معالجة الطلبة 2021

3- تحليل بيانات قائمة الفحص الخاصة بالمتطلبات:

اعتمدت البنود الرئيسة والفرعية في بناء قائمة الفحص (Checklist) الخاصة بمتطلبات استراتيجية السلامة المرورية وفقا لمتطلبات المواصفة، كما سيجري إيجاد الفجوات في المدينة (مدينة المسيلة) وفق المعادلات الآتية:

- معادلة (1) الوسط الحسابي = مجموع (الأوزان * التكرارات) / مجموع التكرارات.
- معادلة (2) النسبة المئوية لمدى المطابقة = (الوسط الحسابي المرجح) / قيمة أعلى وزن في المقياس
- معادلة (3) حجم الفجوة لكل قائمة الفحص = 1 - النسبة المئوية لمدى المطابقة.

4- عناصر استراتيجية السلامة المرورية :

- التشريعات والرقابة : هدفين يحتويان على 10 اسئلة.
- الهندسة والتنظيم: مكونة من 05 اهداف وتحتوي على 19 سؤال.
- سلامة المركبات: يحتوي على 10 اسئلة.
- الدراسات والمعلومات والبيانات: مكونة من هدفين يحتويان على 09 اسئلة.
- الاسعاف والانقاذ: مكونة من 03 اهداف تحتوي على 11 سؤال.
- التوعية والتعليم والتدريب: مكونة من هدفين يحتويان على 12 سؤال.
- الادارة والتنسيق: قسم واحد (01) مكون من 07 اسئلة.

جدول رقم (13): التشريعات و الرقابة:

مدى المطابقة مع المواصفة					الاجراءات	الاهداف
1	2	3	4	5		
			✓		تطبيق نظام النقاط المرورية	تطوير التشريعات بما يحقق الردع لمرتكبي الحوادث والمخالفات وتعزيز السلامة على الطرق
✓					تغليظ العقوبات على مرتكبي المخالفات الخطرة والتي تسبب بوقوع الحوادث	
✓					تعديل التشريعات الناظمة بحيث يتحمل مستخدم الطريق من المشاة مسؤولية أخطائه	
				✓	تعديل وإعادة النظر بالمسؤولية المشتركة ما بين السائق ومالك المركبة.	
	✓				إعادة النظر بالتشريعات لإلزام استخدام المقاعد المخصصة للأطفال ودراسة إمكانية الإعفاء الجمركي أو تخفيضه لهذه المقاعد	
		✓			إيجاد التشريع والالية التي تتضمن إبلاغ تطبيق العقوبة بشكل فوري	
✓					التركيز على ضبط المخالفات المتحركة الخطرة والتي تساهم في وقوع الحوادث	تعزيز الرقابة على السائقين
				✓	التوسع في استخدام الرقابة الالية	
✓					الانتشار الجيد لأجهزة الرقابة واستخدام أسلوب الرقابة المتحركة لضبط المخالفات	
✓					تشديد الرقابة على مركبات نقل المواد الخطرة ووسائل النقل العام وحافلات نقل الطلبة	
4	3	2	1	0	الاوزان	
5	1	1	1	2	التكرارات	
20	3	2	1	0	ناتج (الوزن × عدد التكرارات)	
2.6					المعدل الموزون (الوسط الحسابي المرجح)	
% 65					النسبة المئوية للتطبيق	
% 35					حجم الفجوة للمتطلب	

المصدر: مواصفة السلامة المرورية + معالجة الطلبة 2021

من خلال المقابلات التي اجريناها مع اطارات المديرية العامة للأمن الوطني "امن ولاية المسيلة" بخصوص مدى المطابقة مع المواصفة المبينة في الجدول رقم (13) يتضح لنا بان عنصر التشريعات و الرقابة بخصوص السلامة المرورية مرتفع نسبيا من درجة تطبيق المواصفة اذ ان المعدل

الموزون هو 2.6 وبنسبة تطبيق (65 %) حيث ان كل المواصفات تقريبا تشير الى انها مطبقة كليا و موثقة كليا او جزئيا، الا انه لا يزال ضعف في تطبيق برنامج السلامة المرورية مما شكل فجوة مقدارها (35 %) ،

جدول رقم (14): الهندسة و التنظيم:

مدى المطابقة مع المواصفة					الاجراءات	الاهداف
1	2	3	4	5		
				✓	إجراء تقييم هندسي للطرق والتقاطعات القائمة وإدارتها	تقييم وتأهيل شبكة الطرق لرفع مستوى السلامة عليها
✓					تصنيف الطرق وربطها بمتطلبات السلامة على الطرق	
				✓	تطبيق معايير تصنيف المواقع الخطرة حسب تكرارها ودرجة خطورتها	
				✓	تحديد مواقع تكرار الحوادث ومعالجتها حسب الأولويات	
		✓			تأثيث الطرق بالشواخص والعلامات الأرضية	تأمين سلامة المشاة وذوي الاحتياجات الخاصة وكبار السن
				✓	إخضاع المشاريع الجديدة لإنشاء الطرق للمواصفات العالمية وإجراء التدقيق المروري	
		✓			تقييم مدى ملاءمة البنية التحتية للمشاة وتجهيزها لاستخدام ذوي الاحتياجات الخاصة وكبار السن	
		✓			تطوير مرافق المشاة (ممرات، أرصفة و جسور مشاة)	
✓					استخدام وسائل التهدة المرورية في المناطق السكنية	تطبيق المواصفات الفنية للطرق
				✓	دراسة وتحسين مستوى السلامة المرورية في محيط المدارس	
				✓	تطبيق المواصفات الفنية الخاصة بتصميم وتشغيل وصيانة وإدارة شبكة الطرق	
			✓		تطبيق الدليل الخاص بمتطلبات السلامة المرورية العامة خلال عمليات الأشغال على الطريق	إعداد مخطط شمولي عمراني للمدن والقرى لمناطق التوسعة العمرانية إعداد مخطط شمولي لقطاع النقل العام
				✓	إعداد مخطط شمولي عمراني للمدن والقرى لمناطق التوسعة العمرانية	
				✓	إعداد مخطط شمولي لقطاع النقل العام	

					لكافة المدن مع الأخذ بعين الاعتبار مخرجات المخطط الشمولي العمراني	تكامل التخطيط العمراني واستعمالات الأراضي مع التخطيط للنقل
			✓		ربط إصدار رخص الإنشاء للمؤسسات الحكومية والمجمعات التجارية الكبرى بدراسات التأثير المروري	
		✓			وقف العمل بتحصيل رسوم بدل مواقف والتي تفرضها البلديات للمنشآت التي لم تلتزم بتوفير مواقف سيارات حسب الأنظمة	
✓					تعزيز مفهوم النقل التشاركي من خلال الزام المدارس الحكومية والجامعات بوسائل نقل للطلبة وتوجيه المؤسسات الحكومية والخاصة على تقديم خدمات النقل الجماعي لموظفيها	التقليل من استخدام السيارات الخاصة
✓					تطوير النقل العام وتشجيع المواطنين على استخدام وسائل النقل العام	
			✓		تخفيض نسبة الملكية الفردية لوسائل النقل المختلفة بدمج المشغلين الفرديين في قطاع النقل البري بشركات مؤهلة وعمل خطة شمولية	
4	3	2	1	0	الأوزان	
4	0	4	1	10	التكرارات	
16	0	8	1	0	نتائج (الوزن × عدد التكرارات)	
1.32					المعدل الموزون (الوسط الحسابي المرجح)	
33%					النسبة المئوية للتطبيق	
67%					حجم الفجوة للمتطلب	

المصدر: مواصفة السلامة المرورية + معالجة الطلبة 2021

من الجدول أعلاه نستنتج ان مدى تطبيق مواصفات عنصر الهندسة والتنظيم بخصوص السلامة المرورية منخفض جدا، حيث ان المعدل الموزون هو 1.32 بنسبة (33 %) وان جل المواصفات تقريبا تشير الى انها غير مطبقة وغير موثقة مما يؤشر الى وجود فجوة مقدارها (67 %) ،

جدول رقم (15): سلامة المركبات:

مدى المطابقة مع المواصفة					الاجراءات	الاهداف
1	2	3	4	5		
				✓	تقديم إعفاءات جمركية وضريبية لأجهزة السلامة في المركبات كالوسائل الهوائية المتعددة وأنظمة الفرامل والإطارات	رفع المستوى الفني للمركبات والتشجيع على توفر وسائل السلامة العامة للمركبات المستوردة
✓					تطوير الفحص الفني الدوري للمركبات	
✓					إجراء عمليات فحص منتظم للمركبات على الطرق	
✓					تحديث مواصفات المركبات التي تقوم بنقل المواد الخطرة	
✓					إعادة النظر في الأعمار التشغيلية لكافة وسائل النقل العام والشاحنات والتوسع في التحديث الاستبدالي لها وإعادة النظر في استيراد المركبات وقطع الغيار المستعملة	
		✓			تحديث المواصفات الفنية الخاصة بالمركبات المستعملة وبقطع الغيار التي يسمح بدخولها إلى السوق المحلية	
				✓	وضع ضوابط لترخيص ورش صيانة السيارات والعاملين فيها	
✓					تطوير برامج تدريبية لتأهيل العاملين في مجال صيانة المركبات	
4	3	2	1	0	الاوزان	
5	0	1	0	2	التكرارات	
20	0	2	0	0	ناتج (الوزن × عدد التكرارات)	
2.75					المعدل الموزون (الوسط الحسابي المرجح)	
% 69					النسبة المئوية للتطبيق	
% 31					حجم الفجوة للمتطلب	

المصدر: مواصفة السلامة المرورية + معالجة الطلبة 2021

نستنتج من الجدول أعلاه ان درجة تطبيق المواصفة المتعلقة بسلامة المركبات ورفع المستوى الفني لها والتشجيع على توفر وسائل السلامة العامة للمركبات المستوردة محققة بشكل كبير اذ ان

المعدل الموزون هو 2.75 بنسبة تطبيق (69 %) حيث ان كل المواصفات تقريبا تشير الى انها مطبقة كليا و موثقة كليا ، كما تم تسجيل فجوة مقدارها (31 %).

جدول رقم (16): الدراسات والمعلومات والبيانات

مدى المطابقة مع المواصفة					الأهداف	الأجراءات
1	2	3	4	5		
			✓		توفير المعلومات والبيانات عن السلامة على الطرق	إعداد خارطة للمواقع الخطرة (Black Spots) والتي تتكرر فيها الحوادث
				✓		تفعيل خدمة تحديد الموقع (GPS) عند إعداد مخطط الحادث
		✓				إنشاء قاعدة بيانات مرورية مركزية تجمع لمعلومات النقل والطرق والمرور والحوادث
				✓		تطوير نظام لجمع وتحليل معلومات الحوادث
				✓		تطوير مخطط الحوادث لتشمل كافة العناصر المسببة للحادث
				✓		التوسع في الخدمات الإلكترونية و الخدمات الحكومية
		✓			تعزيز دور البحث العلمي ودعم الأبحاث المتعلقة بالسلامة على الطرق	التعاون في الجامعات ومراكز الأبحاث والاستشارات في مجال الدراسات والأبحاث للسلامة على الطرق
			✓			تقديم الدعم للعاملين في مجال الأبحاث والدراسات المرورية من الجهات ذات الاختصاص
			✓			تحديد مواضيع وألويات الدراسات والأبحاث العلمية في مجال السلامة على الطرق وتزويد الجامعات ومراكز الأبحاث
4	3	2	1	0		الأوزان
0	0	2	3	4	التكرارات	
0	0	4	3	0	نتج (الوزن × عدد التكرارات)	
0.78					المعدل الموزون (الوسط الحسابي المرجح)	
% 19					النسبة المئوية للتطبيق	
% 81					حجم الفجوة للمتطلب	

المصدر: مواصفة السلامة المرورية + معالجة الطلبة 2021

من خلال المقابلات التي قمنا بها مع اطارات مديرية الحماية المدنية لولاية المسيلة بخصوص عنصر الدراسات والمعلومات والبيانات المتعلقة ومدى المطابقة مع المواصفة، وبعد الاجوبة التي تحصلنا عليها المينة لنا في الجدول رقم (16) يتضح ان المعدل الموزون هو 0.78 بنسبة تطبيق (19 %) حيث ان كل المواصفات تقريبا تشير الى انها غير مطبقة و غير موثقة، او مطبقة جزئيا و غير موثقة مما نتج عنها فجوة كبيرة جدا مقدارها (81 %).

جدول رقم (17): الإسعاف و الإنقاذ:

مدى المطابقة مع المواصفة					الاجراءات	الاهداف
1	2	3	4	5		
				✓	تطوير خدمات مركز الطوارئ ليشمل خدمة استقبال تحديد الموقع GPS من المبلغ عن الحادث عن طريق إنشاء تطبيق ذكي للتبليغ عن الحوادث.	تعزيز الاستجابة الفاعلة عقب الحادث
		✓			استخدام الدراجات النارية يقودها مسعف مؤهل وتحتوي على صندوق إسعافات أولية واستخدام الطائرات العمودية إن لزم .	
		✓			زيادة أعداد مراكز الإسعاف و الإنقاذ وخاصة على الطرق الخارجية .	التصدي لحدّة للإصابات الناتجة عن الحوادث
✓					تطوير خدمات الرعاية الصحية للمصابين في موقع الحادث وأثناء النقل .	
		✓			وضع آليات نقل وتحويل المصابين إلى المستشفيات حسب حاجة المصاب .	
	✓				تعزيز الاتصال المباشر والسريع مع المستشفيات والجهات المعنية .	
				✓	اعتماد خطط التدريب العالمية لمقدمي الخدمة مثل ال PHTLS	تقديم الخدمة المثالية للمصاب في طوارئ المستشفيات والمراكز
				✓	إيجاد فريق متخصص في طوارئ المستشفيات والمراكز وعلى مدار الساعة.	
				✓	إيجاد بروتوكولات CHICK LISTS للتعامل مع المصابين	
				✓	تصنيف مستوى المستشفيات والمراكز Trauma centers وحسب المعايير العالمية	

✓					اعتماد خطط التدريب العالمية ك ATLS للأطباء و ATCN للممرضين
4	3	2	1	0	الأوزان
2	1	3	0	5	التكرارات
8	3	6	0	0	ناتج (الوزن × عدد التكرارات)
1.55					المعدل الموزون (الوسط الحسابي المرجح)
% 39					النسبة المئوية للتطبيق
% 61					حجم الفجوة للمتطلب

المصدر: مواصفة السلامة المرورية + معالجة الطلبة 2021

من خلال المقابلات الشخصية التي قمنا بها بخصوص هذا العنصر نشير الى نتائجها من خلال الجدول رقم (17) حيث يتضح ان تطبيق المواصفة بخصوص الإسعاف والإنقاذ في مجال السلامة المرورية منخفضة بشكل كبير لأن اغلب المواصفات تشير الى انها غير مطبقة وغير موثقة، وان المعدل الموزون هو 1.55 بنسبة تطبيق (39 %)، و فجوة مقدارها (61 %).

جدول رقم (18): محور التوعية والتعليم والتدريب:

مدى المطابقة مع المواصفة					الاجراءات	الاهداف
1	2	3	4	5		
✓					إدخال مفاهيم السلامة المرورية في المناهج المدرسية	زيادة الوعي والثقافة المرورية لمستخدمي الطريق
✓					تنظيم برامج توعية وعقد دورات تدريبية لطلاب المدارس والجامعات للتعريف بقواعد السلامة على الطرق	
✓					تطوير حملات إعلامية توعوية تبين أهمية الالتزام بقواعد السلامة على الطرق. وخطورة السلوكيات الخاطئة	
		✓			زيادة وعي مستخدمي الطريق بضرورة إخلاء وتسهيل مرور لسيارات الإسعاف والإنقاذ على الطرق وخاصة في المناطق المزدحمة	

		✓			تعليم وتدريب المستجيب الأول من المواطنين العاديين .	سائقين ملتزمين وعلى دراية بمخاطر الطريق والإسعافات الأولية
✓					مراجعة وتقييم وتطوير منهجية التدريب والفحص المتبعة لطالبي الحصول على رخصة قيادة.	
	✓				استكمال مشروع تعليمات "الشروط والمؤهلات الواجب توفرها في السائقين و المدراء العاملين في النقل البري" (الكفاءة المهنية)	
✓					اعادة النظر في شروط ترخيص مراكز التدريب و تأهيل مدربي قيادة السيارات	
✓					تطوي مناهج تدريب السائقين	
				✓	تطبيق النظام التدريجي للحصول على رخص السياقة للسائقين المبتدئين وصغار السن	
✓					تأهيل سائقي حافلات النقل العام وباصات المدارس ومراجعة وتعديل شروط اقتناء هذا النوع من الرخص	
✓					مراجعة وتعديل شروط الحصول على تصريح القيادة الخاصة بنوع واسطة النقل ونمط النقل الذي سيعمل عليه وذلك بإضافة شرط الحصول على دورات متخصصة بنوع النقل الذي سيعمل عليه وذلك قبل منحه تصريح القيادة	
4	3	2	1	0	الاوزان	
8	1	2	0	1	التكرارات	
32	3	4	0	0	نتاج (الوزن × عدد التكرارات)	
3.25					المعدل الموزون (الوسط الحسابي المرجح)	
% 81					النسبة المئوية للتطبيق	
% 19					حجم الفجوة للمتطلب	

المصدر: مواصفة السلامة المرورية + معالجة الطلبة 2021

من خلال المقابلة الشخصية التي قمنا بها مع اطارات مديرية النقل لولاية المسيلة بخصوص عنصر استراتيجية السلامة المرورية المتمثل في التوعية والتعليم والتدريب ومدى المطابقة مع المواصفة

وبعد الاجوبة التي تحصلنا عليها المبينة في الجدول رقم (18) يتضح ان المعدل الموزون هو 3.25 بنسبة تطبيق (81 %) وهي نسبة مرتفعة، حيث لا تزال هناك فجوة بمقدار (19 %).

جدول رقم (19): محور الإدارة والتنسيق:

مدى المطابقة مع المواصفة					الاجراءات	الاهداف
1	2	3	4	5		
			✓		تحديد الأهداف والإجراءات لكل جهة من الجهات المعنية في تنفيذ الخطة.	إدارة فاعلة وتعزيز التنسيق لتحسين السلامة على الطرق.
✓					إنشاء مديرية خاصة بالسلامة على الطرق في كل جهة معنية لتنفيذ وتطبيق ما ورد في هذه الاستراتيجية	
✓					تخصيص جزء من موازنة الجهات المعنية لتنفيذ الإجراءات الخاصة بها	
			✓		الارتقاء بدور التامين للمساهمة بتحسين مستوى السلامة على الطرق	
			✓		قيام القطاع الخاص ومؤسسات المجتمع المدني بمسؤولياتهم المجتمعية بالمشاركة بجهود تحسين مستوى السلامة على الطرق	
				✓	اطلاق جوائز تميز في الأداء للجهات المشاركة بتنفيذ استراتيجية السلامة على الطرق لإيجاد حوافز تشجيعية وتحقيق المنافسة الإيجابية	
✓					تحديد جهة قيادة تعنى بالسلامة على الطرق ومنحها الصلاحيات اللازمة لمتابعة تطبيق أهداف هذه الاستراتيجية مثال على ذلك المجلس الاعلى للسلامة على الطرق.	
4	3	2	1	0	الأوزان	
3	0	0	3	1	التكرارات	
12	0	0	3	0	نتائج (الوزن × عدد التكرارات)	
2.14					المعدل الموزون (الوسط الحسابي المرجح)	
% 54					النسبة المئوية للتطبيق	
% 46					حجم الفجوة للمتطلب	

المصدر: مواصفة السلامة المرورية + معالجة الطلبة 2021

نستنتج من الجدول رقم (19) ان درجة تطبيق المواصفة المتعلقة بالإدارة والتنسيق بين جميع الجهات المعنية بالسلامة المرورية محققة بشكل مقبول نسبيا، اذ ان المعدل الموزون هو 2.14 بنسبة تطبيق (54 %) حيث ان اغلب المواصفات تشير الى انها مطبقة كليا و موثقة كليا، و مطبقة جزئيا و غير موثقة كما تم تسجيل فجوة بمقدار (46 %).

جدول رقم (20): الخلاصة العامة لمدى التطبيق مع موصفات استراتيجية السلامة المرورية :

عناصر الاستراتيجية	المعدل الموزون	النسبة المئوية للتطبيق	النسبة المئوية للفجوة
التشريعات و الرقابة	2.6	65	35
الهندسة و التنظيم	1.32	33	67
سلامة المركبات	2.75	69	31
الدراسات والمعلومات والبيانات	0.78	19	81
الاسعاف و الانقاذ	1.55	39	61
التوعية و التعليم و التدريب	3.25	81	19
الادارة و التنسيق	2.14	54	46
المعدل العام	2.06	51.43	48.57

المصدر: مواصفة السلامة المرورية + معالجة الطلبة 2021

من خلال الجدول السابق نجد ان مواصفات الاستراتيجية مطبقة بنسبة 51.43 % فقط مما نتج عنها فجوة مقدارها 48.57 % وذلك لعدم تطبيق بعض مواصفات استراتيجية السلامة المرورية.

خلاصة:

من خلال هذا الفصل استنتجنا مجموعة من النتائج وهي كالتالي:

- انخفاض في عدد الحوادث، القتلى والجرحى بالنسبة للوطن خلال سنة 2020 مقارنة بسنة 2019.
- ولاية المسيلة تحتل المرتبة الأولى وطنيا في عدد الحوادث و الجرحى والقتلى، في حين كانت تحتل المرتبة الخامسة من حيث عدد الحوادث و القتلى، و المرتبة الرابعة في عدد الجرحى خلال سنة 2019 في حين عرفت المناطق الحضرية انخفاض في عدد الحوادث و الجرحى خلال سنة 2020، الا انها سجلت ارتفاع محسوس في عدد القتلى حيث قدر بـ 60 % .
- مدينة المسيلة عرفت انخفاضا في عدد الحوادث و عدد الجرحى خلال سنة 2020 مقارنة بسنة 2019، اما عدد القتلى فقد تضاعف ثلاث مرات اي بنسبة زيادة قدرة بـ 300 % في حين سجلت بها اكبر نسبة في عدد الحوادث و الجرحى والقتلى بالنسبة للمناطق الحضرية للولاية التي بلغت بين 40 و 46 % .
- العنصر البشري هو المتسبب الرئيسي في حوادث المرور خلال سنة 2020 بالمناطق الحضرية لولاية المسيلة بنسبة 99.46 % لعدم احترام قواعد المرور، اذ ان جنس الذكور يمثل اكبر نسبة من فئة ضحايا حوادث المرور.
- عنصر التشريعات و الرقابة بخصوص السلامة المرورية مرتفع نسبيا من درجة تطبيق المواصفة.
- تطبيق مواصفات عنصر الهندسة والتنظيم بخصوص السلامة المرورية منخفض جدا اذ ان جل المواصفات تقريبا تشير الى انها غير مطبقة و غير موثقة مما يؤشر الى وجود فجوة كبيرة.
- درجة تطبيق المواصفة المتعلقة بسلامة المركبات و رفع المستوى الفني لها والتشجيع على توفر وسائل السلامة العامة للمركبات المستوردة محققة بشكل كبير، حيث نجد ان كل المواصفات تقريبا تشير الى انها مطبقة كليا و موثقة كليا .
- فجوة كبيرة جدا في مدى المطابقة مع المواصفة لعنصر الدراسات والمعلومات والبيانات حيث ان كل المواصفات تقريبا تشير الى انها غير مطبقة و غير موثقة او مطبقة جزئيا و غير موثقة .
- تطبيق المواصفة بخصوص الإسعاف و الإنقاذ في مجال السلامة المرورية منخفضة جدا لان اغلب المواصفات تشير الى انها غير مطبقة و غير موثقة.
- عنصر التوعية والتعليم والتدريب، مطبق بنسبة مرتفعة مع مواصفة استراتيجية السلامة المرورية قدرت بـ 81 % .

الخلاصة العامة والتوصيات

الخلاصة العامة 

النتائج 

التوصيات و الاقتراحات 

1- الخلاصة العامة:

لقد أصبحت مشكلة حوادث المرور من أكبر المشاكل التي تعاني منها جميع دول العالم لما تسببه من أضرار وخسائر اجتماعية واقتصادية، والتي اتضح انه يمكن تفاديها عبر استراتيجيات فعالة، تكفل تحقيق أفضل للسلامة المرورية على الطرق.

فالسلامة المرورية بمفهومها الواسع تهدف الى تبني كافة الخطط والبرامج واللوائح المرورية والاجراءات الوقائية للحد من أو منع وقوع الحوادث المرورية ضمانه لسلامة الانسان وممتلكاته وحفاظا على أمن البلاد ومقوماته البشرية والاقتصادية.

حيث انتهجت الدول خطط واستراتيجيات تعمل في اتجاه التقليل من حوادث المرور، وهو ما تعمل عليه الجزائر انسجاما مع تصاعد الوعي بالسلامة المرورية على المستويات الرسمية وغير الرسمية، لمواجهة ظاهرة حوادث المرور عبر التأكيد على كل الجوانب المتصلة بالسائق والمركبة والطريق، وتبني برامج تضبط سلوكيات السياقة وادارة حركة المرور وتعزيز متطلبات السلامة المرورية بقدر يضاهي تجارب الدول المتطورة.

وهذا ما لم نلاحظه بمدينة المسيلة من خلال ما تشهده من ارتفاع رهيب في الحوادث المرورية حيث سجلت 46% من الحوادث المرورية المسجلة على مستوى المناطق الحضرية لولاية المسيلة، هاته الأخيرة احتلت المراتب الاولى على المستوى الوطني مسجلة بذلك المرتبة الخامسة وطنيا من حيث عدد حوادث المرور المقدر بـ 601 حادث جسماني، و المرتبة الرابعة من حيث عدد الجرحى بـ 734 جريح وكذلك المرتبة الخامسة في عدد الوفيات بـ 25 قتيل سنة 2019، في حين احتلت المرتبة الاولى وطنيا في عدد الحوادث و الوفيات خلال سنة 2020 بإحصائها 798 حادث مرور جسماني، و بلغ عدد القتلى على مستوى الولاية 125 قتيل، بحسب ما كشفت عنه المندوبية الوطنية للأمن عبر الطرق، هذا الارتفاع الرهيب للحوادث المرورية بمدينة المسيلة كانت نتيجة مجموعة من العوامل المؤثرة فيها والمتمثلة في:

- ضعف الاهتمام بالسلامة المرورية في المدن ومحدودية تطبيق بعض متطلبات استراتيجياتها والبرامج الحديثة المتبعة في دول العالم الأخرى.

2- النتائج:

ان ضعف الاهتمام بالسلامة المرورية التي تتعلق بالوقاية من الحوادث المرورية على الطرق من أجل حماية الناس وممتلكاتهم في المدن، ومحدودية تطبيق بعض متطلبات استراتيجياتها، من خلال اتباع المعايير والآليات والتدابير والبرامج الحديثة التي تتخذها الجهات الوصية والمتبعة في دول العالم الأخرى، ونحاول أن نعطي شرحا مختصرا لهذه العناصر على ضوء الدراسة والتحليل التي قمنا بها، فكانت النتائج كالتالي:

❖ التشريعات و الرقابة: عدم تطبيق وتوثيق:

- نظام النقاط المرورية .
- تعديل وإعادة النظر بالمسؤولية المشتركة ما بين السائق ومالك المركبة.
- التوسع في استخدام الرقابة الالية.

❖ الهندسة و التنظيم: عدم تطبيق وتوثيق:

- إجراء تقييم هندسي للطرق والتقاطعات القائمة وإدارتها.
- معايير تصنيف المواقع الخطرة حسب تكرارها ودرجة خطورتها .
- تحديد مواقع تكرار الحوادث ومعالجتها حسب الأولويات.
- إخضاع المشاريع الجديدة لإنشاء الطرق للمواصفات العالمية وإجراء التدقيق المروري.
- استخدام وسائل التهدئة المرورية في المناطق السكنية.
- دراسة وتحسين مستوى السلامة المرورية في محيط المدارس.
- المواصفات الفنية الخاصة بتصميم وتشغيل وصيانة وإدارة شبكة الطرق.
- إعداد مخطط شمولي عمراني للمدن والقرى لمناطق التوسعة العمرانية.
- إعداد مخطط شمولي لقطاع النقل العام .
- ربط إصدار رخص الإنشاء للمؤسسات الحكومية والمجمعات التجارية الكبرى بدراسات التأثير المروري.
- تخفيض نسبة الملكية الفردية لوسائل النقل المختلفة بدمج المشغلين الفرديين في قطاع النقل البري بشركات مؤهلة وعمل خطة شمولية.

❖ سلامة المركبات: عدم تطبيق وتوثيق:

- تقديم إعفاءات جمركية وضريبية لأجهزة السلامة في المركبات كالوسائل الهوائية المتعددة وأنظمة الفرامل والإطارات.

❖ الدراسات والمعلومات والبيانات: عدم تطبيق وتوثيق:

- تفعيل خدمة تحديد الموقع (GPS) عند إعداد مخطط الحادث.
- تطوير نظام لجمع وتحليل معلومات الحوادث.
- تطوير مخطط الحوادث لتشمل كافة العناصر المسببة للحادث.
- التوسع في الخدمات الإلكترونية والخدمات الحكومية .

❖ الإسعاف و الإنقاذ: عدم تطبيق وتوثيق:

- تطوير خدمات مركز الطوارئ ليشمل خدمة استقبال تحديد الموقع GPS من المبلغ عن الحادث عن طريق إنشاء تطبيق ذكي للتبليغ عن الحوادث.
- اعتماد خطط التدريب العالمية لمقدمي الخدمة مثل ال PHTLS .
- إيجاد فريق متخصص في طوارئ المستشفيات والمراكز وعلى مدار الساعة.
- إيجاد بروتوكولات CHICK LISTS للتعامل مع المصابين.
- تصنيف مستوى المستشفيات والمراكز Trauma centers وحسب المعايير العالمية.
- ❖ محور التوعية والتعليم والتدريب: عدم تطبيق وتوثيق:
- النظام التدريجي للحصول على رخص السياقة للسائقين المبتدئين وصغار السن.
- ❖ محور الإدارة والتنسيق: عدم تطبيق وتوثيق:
- اطلاق جوائز تميز في الأداء للجهات المشاركة بتنفيذ استراتيجية السلامة على الطرق لإيجاد حوافز تشجيعية وتحقيق المنافسة الإيجابية.
- 3- التوصيات والاقتراحات: لتحقيق متطلبات السلامة المرورية في المدن، ومن خلال النتائج السابقة نقترح التوصيات التالية:
- ❖ الاسراع في تفعيل عمل المندوبية الوطنية للأمن عبر الطرق التي تكون مسؤولة عن رسم السياسات ووضع خطط للسلامة المرورية في الجزائر ومتابعة تنفيذها .
- ❖ ضرورة توحيد المنظومة المعلوماتية لتحديد رؤيا حقيقية وواقعية للسلامة المرورية.
- ❖ استعمال التكنولوجيات للتوعية بمخاطر حوادث المرور سيما خلال فترة التكوين لنيل رخصة السياقة.
- ❖ وضع خطة سنوية للرقابة المرورية تأخذ بعين الاعتبار أهم المخالفات التي تسبب الحوادث وأوقات وأماكن وقوع هذه الحوادث اعتمادا على تحليل دقيق للحوادث ونتائجها وخاصة:
- تجاوز السرعة المقررة خاصة داخل المناطق السكنية.
- عدم إعطاء الأولوية للمشاة .
- التركيز في الرقابة على فئة السائقين حديثي الرخصة .
- زيادة الرقابة على استخدام حزام الأمان لرفع نسبة المستخدمين.
- تركيز الرقابة على الصلاحية الفنية للمركبات .
- ❖ استخدام وسائل وأجهزة الرقابة الآلية خاصة على مخالفات السرعة وتجاوز الإشارة الضوئية وإيجاز التشريع المناسب لها.
- ❖ تشديد العقوبات على المخالفات التي تؤدي إلى وقوع الحوادث المرورية والتسبب في الوفيات.
- ❖ إعادة النظر في شروط اعتماد مدراس السياقة و طرق التكوين بالاستعانة بالوسائل التكنولوجية كأنظمة محاكاة الطريق.

- ❖ إلزام اصحاب الدرجات النارية أقل من 125 طاقة محرك لاجتياز امتحان السياقة.
- ❖ استحداث مراكز طبية متخصصة أو ما يسمى بالإسعاف الطرقي، للتخفيف من وقع الحوادث و التعجيل بالتكفل بها.
- ❖ تهيئة مساحات لهبوط الطائرات المروحية على مستوى الطرق و كذا بالمستشفيات حتى تستكمل المنظومة التدخل.
- ❖ تكثيف البرامج التحسيسية و التربية المرورية، على كل المستويات و لاسيما منها المدارس لأن طفل اليوم هو سائق الغد.
- ❖ تحسين البنية الطرقية.
- ❖ تكثيف مناطق 30 كلم/سا .
- ❖ بالنسبة للمركبات : اشتراط مطابقتها للمعايير الدولية ولا سيما وبلادنا على وشك الانطلاق في عمليات الاستيراد للمركبات.
- ❖ توسيع نطاق شبكة الهاتف مما يسمح بسرعة التدخل و إنقاذ الأرواح.
- ❖ مستوى الأسرة يجب أن يلعب الأولياء دورهم في تربية وإعداد جيل يحترم و يعترف بتطبيق القانون.
- ❖ بالنسبة لمدارس السياقة، إعادة النظر في الوسائل البيداغوجية المستعملة و إنشاء حضائر تحاكي الواقع مع مراعاة مدة التكوين و طريقة الامتحان بأسلوب علمي، ووضع كاميرات لاستخدامها في عمليات المراقبة.
- ❖ إعادة النظر في الشهادات الطبية المقدمة بتوسيع الفحص للتحاليل الطبية والفحص النفسي مع ضرورة دورية هاته الفحوصات.
- ❖ العمل و التكوين الطبي و الشبه طبي في التخصصات الضرورية لضحايا حوادث المرور و توفيرها خاصة في الولايات الأكثر تضررا.
- ❖ تكوين، ورسكلة أعوان الحماية المدنية وفق تطور ظاهرة حوادث المرور وخطورتها من خلال رصد وسائل إسعاف وتدخل حديثة ووضع خارطة خاصة لها.
- ❖ محاربة دخول قطع الغيار المقلدة للأسواق الوطنية وتنظيم سوق خاص بها ومراقبتها.
- ❖ محاربة التجارة الفوضوية و استغلال الأرصفة ضمانا لحركة مرور سلسلة و تنقل الراجلين بصفة طبيعية.
- ❖ إعادة النظر في الشق الجزائي بإضفاء مزيد من التشديد في العقوبات المتعلقة بمخالفة قانون المرور.

قائمة المراجع

قائمة المراجع



1- المراجع:

1-1- الكتب:

- ❖ بوضيفة حمو، دراسة عن أساليب حوادث المرور في الجزائر، المطبعة الجامعية، الجزائر، 1991 ص 02
- ❖ عباس محمود عوض، حوادث العمل في ضوء علم النفس، دار المعارف المصرية، القاهرة، 1977 ص 76
- ❖ محمد سليمان الوهيد، الجريمة المنظمة وسبل مكافحتها، دارالمعارف، الرياض، 1998 ص 56.

2-1- رسائل الماجستير والدكتوراه:

- ❖ عبد الحميد كبيش أطروحة لنيل شهادة دكتورا 'التمدد الحضري والحراك التنقلي التمدد الحضري والحراك التنقلي في النطاق الحضري سطيف 2010/2011 ص 148.
- ❖ عبد الحميد كبيش أطروحة لنيل شهادة دكتورا 'التمدد الحضري والحراك التنقلي التمدد الحضري والحراك التنقلي في النطاق الحضري سطيف 2010/2011 ص 148.

3-1- المجالات:

- ❖ منظمة الصحة العالمية، التقرير العالمي عن الوقاية من الإصابات الناجمة عن حوادث المرور، جنيف، 2004ص.
- ❖ فؤاد الفارسي، الحداثة والتقليد، كيجان انترناشيونال، لندن، 1990 ص 17.
- ❖ مجلة الباحث للدراسات الاكاديمية، المجلد: 06 / العدد: 03 سبتمبر 2019.
- ❖ مجلة الباحث للدراسات الاكاديمية، المجلد: 06 / العدد: 03 سبتمبر 2019.

4-1- القرارات و القوانين و المراسيم:

- ❖ الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية العدد 46 بتاريخ 29 جمادى الاولى 1422 الموافق 09 اوت 2001.
- ❖ الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية العدد 72 بتاريخ 30 رمضان 1425 الموافق 17 نوفمبر 2004.
- ❖ الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية العدد 72 بتاريخ 30 رمضان 1425 الموافق 17 نوفمبر 2004.
- ❖ الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية العدد 45 بتاريخ 29 جويلية 2009

5-1- مواقع الانترنت:

- ❖ المركز الوطني للوقاية والامن عبر الطرق [www. cnpsr.org.dz](http://www.cnpsr.org.dz).
- ❖ لجنة الامم المتحدة الاقتصادية لاوروبا: تحسين السلامة المرورية على الصعيد العالمي: وضع الاهداف الاقليمية و الوطنية للحد من الحوادث المرورية على الطرق، الامم المتحدة، نيويورك و جنيف، 2010، ص 1.
- ❖ ويكيبيديا (الموسوعة الحرة) تعريف حوادث المرور، <http://ar.wikipedia.org/wiki>.

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ