

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة المسيلة

معهد تسيير التقنيات الحضرية

قسم تسيير المدينة

مذكرة تخرج لنيل شهادة ماستر

تخصص : تسيير المدينة

السلامة المرورية بالأحياء السكنية

- حالة مدينة المسيلة -

تحت إشراف

الأستاذ: د. عميش علاوة

من إعداد الطالب:

- قيرش محمد

جوان 2013

الأهداء

بسم الله وكفى والصلاة والسلام على النبي المصطفى

بادئ ذي بدء الحمد لله على إتمام و إنجاز هذه المذكرة ، ويسرني أن أتوجه بفائق

الشكر و الاحترام و التقدير إلى أستاذي الفاضل الدكتور عميش علاوة على ما

قدمه لي من نصائح وتوجيهات قيمة من أجل إتمام هذه المذكرة.

كما أهدي ثمرة جهدي هذا إلى:

إلى كل الزملاء والأصدقاء مراد، صدام، عبد الحق، إلى طلبة معهد تسيير التقنيات

الحضرية

خاصة دفعة 2013.



دعاء

اللهم.....

لا تجعلنا نصاب بالغرور إذا نجحنا و لا باليأس إذا أخفقنا و

ذكرنا أن الإخفاق هو التجربة التي تسبق النجاح، اللهم إذا

أعطيتنا فلا تأخذ منا تواضعنا و إذا أعطيتنا تواضعنا فلا تأخذ

اعتزازنا بكرامتنا.

اللهم انفعنا بما علمتنا و علمنا ما ينفعنا و زدنا علما.

اللهم إنا نسألك علما نافعا و رزقا طيبا و عملا متقنا.

اللهم بنورك اهتدينا، و بفضلك استغنينا، و في كنفك أصبحنا و

أمسينا، أنت الأول فلا شيء قبلك و أنت الآخر فلا شيء بعدك،

رب هب لنا حكما و ألحقنا بالصالحين و اجعل لنا لسان صدق في

الآخرين.

الفهرس

العنوان — الصفحة

الفصل التمهيدي

- 1-تمهيد.....01
- 2-الاشكالية.....02
- 3-الفرضيات.....05
- 4-الهدف من البحث : 05
- 5-أسباب إختيار الموضوع.....06
- 6- المنهجية المتبعة وتقنيات البحث المستعملة.....06

الفصل الأول :

مفاهيم عامة.

تمهيد.

- 1 - تعريف النقل 10
- 2 - مفهوم الحركة.....10
- 3 - سيولة الحركة.....11
- 4 - مفهوم النقل.....11
- 5 - الوقوف.....11
- 6 - التوقف.....11
- 7 - حجم المرور.....11
- 8 - الحصر المروري.....11

- 9 - استعمالات الأرض و أثرها في الجذب المكاني

الفهرس

- 10 - الهياكل القاعدية.....12
- 11 - حركة المشاة في المدينة.....13
- 12 - ملتقيات الطرق.....15

الفصل الثاني:

أ/ التعريف بالسلامة المرورية

- 1-المشاكل المرورية.....16
- 1 1 الازدحام.....16
- 1 2 عدم احترام قواعد المرو...ر.....16
- 1-3حوادث المرور.....16
- 2- مخاطر حوادث المرور 17
- 3- أسباب حوادث المرور 18
- 4- الإجراءات الوقائية 20
- 5- مفهوم السلامة المرورتي 21
- ب / أمثلة عالمية في دراسة السلامة المرورية وواقعها بالجزائ...ر.....23
- ب-1 تجربة المملكة العربية السعودية في الارتقاء بالسلامة المرورية.....23
- ب-2واقع وأفاق السلامة المرورية بالجزائر.....29

الفهرس

31.....خلاصة الفصل

الفصل الثالث:

32.....مقدمة

32.....أ- دراسة الحركة المرورية لمدينة المسيلة

1 التعرف بمحيط الدراسة..... 32

2 شبكة الطرق المهيكلية للمدينة 34

3 حركة المشاة في المدينة..... 36

4 مفترقات الطرق الهامة في المدينة..... 37

5 المواقف..... 41

6 الإشارات 41

7 التجهيزات..... 42

45.....خلاصة

8 حوادث المرور بمدينة المسيلة..... 46

ب- دراسة مرورية لحي 1000 مسكن

1 لمحة تاريخية عن الحي..... 49

2 موقع الحي..... 49

3 التجهيزات..... 50

4 المطرقات 51

5 مواقف السيارات..... 58

الفهرس

60.....	خلاصة
61.....	ج/- تحليل الفرضيات
61.....	تمهيد
61.....	1 فرضية تخص الجانب العمراني
72.....	2 فرضية تخص الجانب التوعوي والثقافي
79.....	خلاصة الفصل

الفصل الرابع

التأكد من الفرضيات.

الخروج بتوصيات على مستوى:

08.....	1 - الجانب القانوني
82.....	2 - الجانب التنظيمي
83.....	3 - الجانب التوعوي
86.....	خلاصة

خطة البحث

الفصل التمهيدي

- 1 - تمهيد
- 2 - الإشكالية
- 3 - الفرضيات
- 4 - الهدف من البحث
- 5 - أسباب اختيار الموضوع
- 6 - المنهجية المتبعة وتقنيات البحث المستعملة

الفصل الأول

مفاهيم عامة

تمهيد.

- 1 - تعريف النقل
 - 2 - مفهوم الحركة
 - 3 - سيولة الحركة
 - 4 - مفهوم التنقل
 - 5 - الوقوف
 - 6 - التوقف: ملتقيات الطرق
 - 7 - حجم المرور: المشاكل المرورية
 - 8 - الحصر المروري
 - 9 - استعمالات الأرض و أثرها في الجذب المكاني
 - 10 - الهياكل القاعدية
- 1-10 - الطرق

10-2- الأرصفة و ممرات المشاة

10-3- أماكن التوقف

11 - حركة المشاة في المدينة

12 - ملتقيات الطرق

الفصل الثاني

أ/ التعريف بالسلامة المرورية

1-المشاكل المرورية

1-1 الازدحام

1-2 عدم احترام قواعد المرور

1-3 حوادث المرور

2- مخاطر حوادث المرور

3- أسباب حوادث المرور

4- الإجراءات الوقائية

5- مفهوم السلامة المروري

ب / أمثلة عالمية في دراسة السلامة المرورية وواقعها في الجزائر

ب-1 تجربة المملكة العربية السعودية في الارتقاء بالسلامة المرورية

ب-2 واقع وأفاق السلامة المرورية بالجزائر

خلاصة الفصل

الفصل الثالث

مقدمة

أ/- دراسة الحركة المرورية لمدينة المسيلة

- 1 التعرف بمحيط الدراسة
- 2 شبكة الطرق الهيكلية للمدينة
- 3 حركة المشاة في المدينة
- 4 مفترقات الطرق الهامة في المدينة
- 5 المواقف
- 6 الإشارات
- 7 التجهيزات

خلاصة

8 حوادث المرور بمدينة المسيلة

ب/- دراسة مرورية لحي 1000 مسكن

- 1 لحظة تاريخية عن الحي
- 2 موقع الحي
- 3 التجهيزات
- 4 المطرقات
- 5 مواقف السيارات

6- ملكية وسيلة النقل

خلاصة

ج/- تحليل الفرضيات
تمهيد

1 فرضية تخص الجانب العمراني

2 غرضية تخص الجانب التوعوي والثقافي

خلاصة الفصل

الفصل الرابع

خلاصة عامة.

الفصل التمهيدي

الفصل التمهيدي

- 1 - تمهيد
- 2 - الإشكالية
- 3 - الفرضيات
- 4 - الهدف من البحث
- 5 - أسباب اختيار الموضوع
- 6 - المنهجية المتبعة وتقنيات البحث المستعملة

1 تمهيد:

منذ أن وجد الإنسان على سطح هذه الأرض و هو في بحث مستمر عن طريقة تجعله يعيش في هذه الدنيا في راحة و اعتدال، حيث بدأ يستغل كل ما يحيط به من إمكانيات و ظل في استغلاله هذا إلى أن شيد المساكن و القرى، ثم المدن الكبيرة التي نراها اليوم.

لكن لم تخل مسيرته هاته من المصاعب و المشاكل التي كان يواجهها فيتغلب على بعضها، فالمدينة على شكلها الحالي لم تكن وليدة صدفة، أو بنت فكر حديث، بل كانت عصارة تجربة أجيال عبر عصور طويلة، أفرزت أشكالا و نظما متعددة، التي لا تتشابه من منطقة إلى أخرى، ومن عصر إلى آخر، و رغم هذا التعدد و الاختلاف، فإن الإنسان لم يستطع الوصول إلى نظام أو شكل مثالي يتناسب مع كل المعطيات، و يستجيب لكل التطلعات. و إلا فلماذا نرى اليوم المدن عبر العالم تعاني من كثير من المشاكل؟.

فالمدينة اليوم تعتبر نظاما كليا شاملا يتألف من عدة أنظمة فرعية، يلعب كل منها دورا محددًا، فإذا اختل واحد منها اختل النظام ككل، ولذلك نرى اليوم اختلافا كبيرا في المشاكل التي تعاني منها المدن عبر العالم، فبالإضافة إلى العوامل الاجتماعية المرتبطة بالعادات و التقاليد، و العوامل الطبيعية، هناك عوامل أخرى اقتصادية بيئية، فنجد مدنا في نفس البيئة الاجتماعية و الطبيعية، لكنها تعاني مشاكل مختلفة.

و من أهم المشاكل التي تعاني منها المدن اليوم، المشاكل المتعلقة بالحركة و المرور كالازدحام و التوقف، و حوادث المرور، التي أصبحت اليوم تشغل الكثير من الباحثين و الحكومات و المنظمات، مثل : المنظمة العالمية للصحة (O M S)، و المعهد الوطني للبحث في النقل و أمنه و المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق في الجزائر، و الجمعية الجزائرية للطرق في الجزائر، وذلك لنتائجها الوخيمة سواء على المستوى البشري، أو على المستوى الاقتصادي، من جهة. و تعقيدها من جهة أخرى، إذ تتحكم فيها عوامل عديدة ومتنوعة، مما جعل معالجتها أمرا من أصعب الأمور.

فنظام التنقل في المدينة من أشد الأنظمة أهمية و حساسية، فهو شريانها الأساسي، و محرك النشاطات فيها، و على قدر أهميته، على قدر حساسيته و صعوبة التعامل معه.

و من أبرز مشاكل الحركة المرورية في المدن اليوم، حوادث المرور، التي ما فتئت أن تطورت و انتشرت، و أصبحت مشكلا معقدا صعبا ، و أصبحت المدن الجزائرية تعاني منها، على غرار مدن العالم، فالإحصائيات في هذا المجال مخيفة جدا فالجزائر تسجل سنويا آلاف الحوادث مما تخلف عشرات القتلى والجرحى، و بذلك فهي تدعو إلى التحرك سريعا لمعالجة هذه الظاهرة التي باتت تهدد مستعملي المدينة في كل مكان.

و كنظرة أولية لهذه الظاهرة نعتقد أن لها علاقات مع متغيرات عديدة في المدينة، منها ما له علاقة بالمستعمل سواء كان راكبا أو مشيا، و منها ما له علاقة بالتهيئة المجالية للهيكل المرورية، و منها ماله علاقة بكيفية سير النشاطات عموما في المدينة.

و هذا ما سنحاول مناقشته في هذا العمل، حيث أننا سنبحث في هذه العلاقات، بالتحليل و التفصيل، ثم نضع التصور الذي نراه مناسبا، قصد التحكم في هذه الظاهرة من خلال تقسيم المذكرة لعدة فصول هي:

الفصل التمهيدي:

تم فيه تحديد الإشكالية المدروسة وطرح عدة فرضيات وتحديد منهجية العمل.

الفصل الأول:

وهو جزء نظري تم فيه تحديد المصطلحات المتعلقة بالسلامة المرورية .

الفصل الثاني:

وهو كذلك جزء نظري قسمناه إلى قسمين:

1 - التعريف بحوادث المرور وأسبابها ومخلفاتها وكذا طرق التقليل منها بالرفقي بالسلامة المرورية.

2 - الاطلاع على تجربة من الدول التي قطعت شوطا في السلامة المرورية وواقعها بالجزائر.

الفصل الثالث:

وهو فصل تحليلي قمنا بتقسيمه إلى ثلاثة أقسام:

القسم الأول: يتعلق بتحليل حركة المرور وكذا حوادث المرور بمدينة المسيلة بصفة عامة مع تحديد أسبابها.

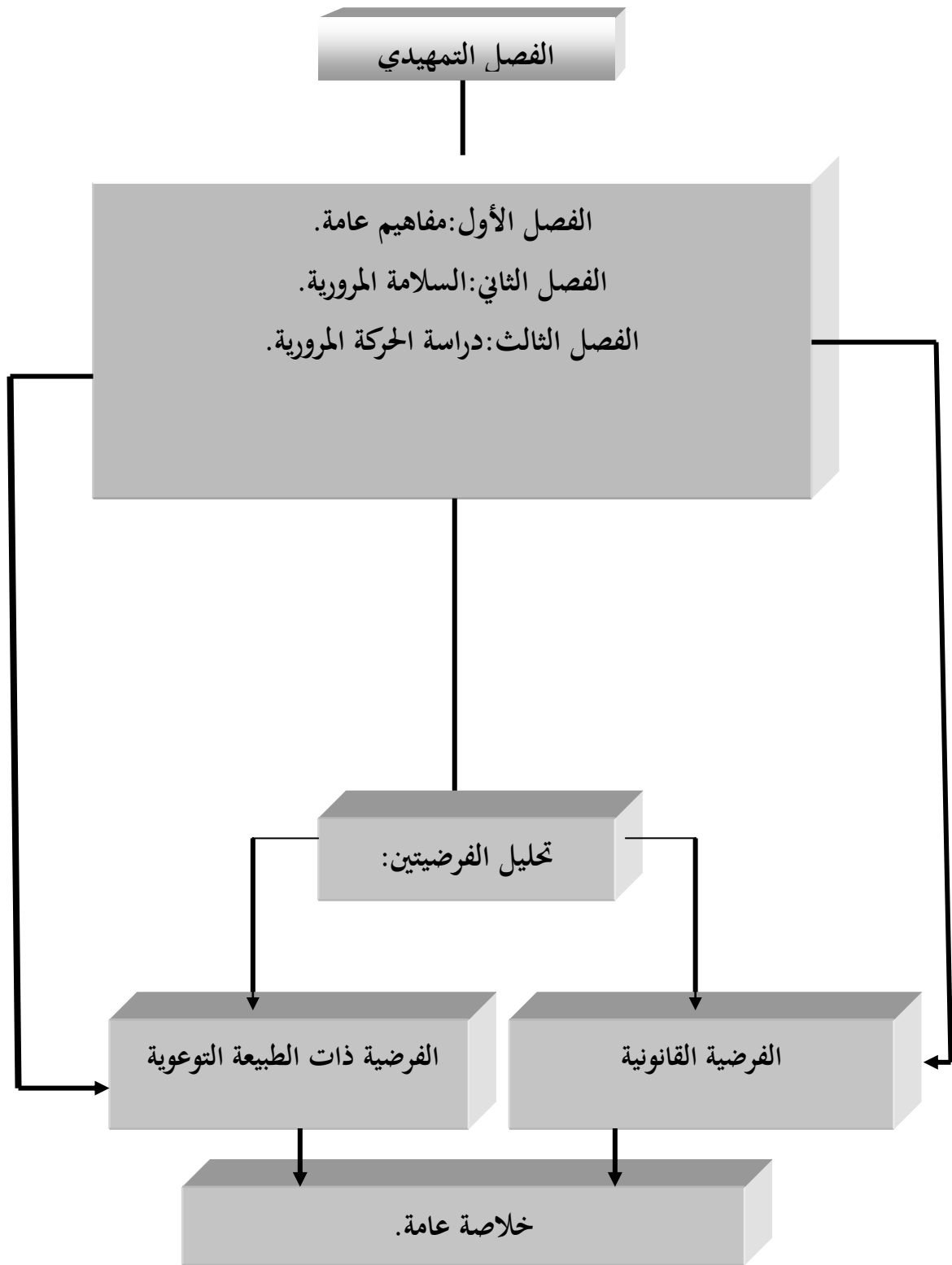
القسم الثاني: دراسة حركة المرور بحى سكني وتم اختيار حي 1000 مسكن كعينة من المدينة.

القسم الثالث: تحليل الفرضيتين ثم الإجابة عليهما.

الفصل الرابع:

خلاصة عامة.

هيكلية المذكرة:



إن توفير الاحتياجات اليومية للسكان من السكن والعمل والراحة. ، بأقل التكاليف وعلى أحسن كيفية، يحتم علينا توفير التنقل الذي يشغل مكانة مهمة بين الاحتياجات المختلفة للسكان ، إذ هو الرابط بين الوظائف الثلاثة الأخرى. و لكن، على قدر أهميته على قدر حساسيته و صعوبة التدخل فيه، إذ أنه كما مثله كثير من الباحثين الشريان النابض للمدينة و محركها الرئيسي و لنظام التنقل في المدينة مشاكل كثيرة، تعاني منها الدول المصنعة و الدول النامية على حد سواء، و من أهم مشاكله الازدحام، والتداخل بين حركة المشاة و الحركة الميكانيكية، و طول مدة التنقل الذي تنجر عنه عدة مشاكل اجتماعية و اقتصادية، و نقص السلامة المروري التي أصبحت في السنوات الأخيرة تشغل اهتمام الكثير من الدول و المنظمات و الباحثين، على اختلاف نظراتهم، ووضعياتهم السياسية و الاقتصادية و الاجتماعية و العلمية.

ومدينة المسيلة ليست في منأ عن هذه المشاكل، بل تعتبر من أصحاب المراتب الأولى في هذا الميدان، فبالإضافة إلى المآسي الاجتماعية الناجمة مباشرة عن هذه الحوادث فهناك أيضا خسائر اقتصادية معتبرة، إن حوادث المرور تسبب في ما نسبته 2% من مجمل الوفيات(منظمة الصحة العالمية OMS).

وقد أشارت الدراسة إلى أن الأرقام المعطاة ليست حقيقية و لا تعكس الواقع، إذ أن الأرقام أكبر من هذا بكثير حيث أن هناك حوادث و ضحايا غير معلن عنها و غير محصاة من طرف المصالح المختصة كما أن الضحايا الذين يتوفون بعد الحادث لا يتم إحصاؤهم.

تعد السلامة المرورية مطلبا أساسيا في حياة المجتمعات المعاصرة، نظرا لما تشكله الحوادث المرورية وما ينجم عنها من وفيات وإصابات، فبالإضافة إلى ما تخلفه الحوادث المرورية من مآسي اجتماعية فإنها أيضا تمثل تكاليف وأعباء اقتصادية وخسائر بشرية.

لذلك تعمل الدولة على وضع الخطط والإجراءات التي تهدف إلى رفع مستوى السلامة المرورية والحد من الخسائر الاقتصادية والبشرية والتخفيف من آثارها وأضرارها، وذلك من خلال عدة أجهزة رسمية تشارك في مشاريع السلامة المرورية تخطيطا وتمويلا وتنفيذا ومتابعة.

وخلال السنوات الأخيرة شهدت مدينة المسيلة تصاعدا خطيرا في نسبة أعداد حوادث المرور نجم عنها زيادة في حالات الوفيات والإصابات حتى أصبحت هذه الحوادث تمثل إحدى أهم القضايا والمشكلات التي تؤرق كاهل المسؤولين والمواطنين بما تخلفه من مآسي اجتماعية وإنسانية فادحة فضلا عن الخسائر الجسيمة التي تطال قطاعات عريضة من المجتمع ، لذلك كان من الأهمية بمكان العمل على رفع مستوى السلامة المرورية من خلال العديد من الوسائل.

وفي الجزائر تقوم على تحقيق السلامة المرورية عدة جهات يفترض التنسيق فيما بينها ،وتتحدد مهام كل منها بحيث تزول ازدواجية العمل بينها، ومن ثم تسهم كل جهة مع الجهات الأخرى في ترسيخ مبدأ السلامة المرورية في مواجهة مختلف العوامل التي تساهم في الحوادث المرورية وأهمها العوامل البشرية والعوامل المرتبطة بالمركبات والعوامل المرتبطة بحالة الطرق، وطبقا لبيئة العمل فإن الجهات المنوط بها تحقيق السلامة المرورية في الجزائر هي: وزارة الداخلية (الأمن الوطني) وزارة الدفاع (الدرك الوطني)وزارة النقل(مديريات النقل) وزارة الأشغال العمومية، بالإضافة إلى الجهات الأخرى مثل وزارات : المالية التجارة،الصحة، الثقافة، الإعلام، لتربية، التعليم العالي، وعلى المستوى المحلي: الولايات الدوائر ، البلديات .

إن القراءة التخطيطية لمدينة المسيلة تبين لنا أن المدينة شهدت في الآونة الأخيرة نموا عمرانيا كبيرا، مما أدى إلى تشبع الشوارع بالحركة وتدهور حالة الطرق بالأحياء السكنية مما أدى إلى تدني السلامة المرورية داخل الأحياء السكنية بالمدينة التي تتأثر بالجوانب الاجتماعية الاقتصادية البيئية. و تجدر الإشارة إلى أن الأسباب المؤثرة في السلامة المرورية بالأحياء السكنية بالمدينة، جد معقدة و متداخلة فيما بينها ، و محلها يمكن الاقتراب إلى حد كبير من توفير السلامة المرورية في المدينة. وبذلك ، يمكن تقسيم هذه الأسباب إلى ثلاثة أقسام:

- قسم له علاقة بالجانب البشري: و يتعلق الأمر هنا بالحالة النفسية و الفيزيائية للسائق، مثل: عدم احترام القوانين، حالات السكر، عدم التركيز أثناء القيادة...

- و قسم له صلة بالحالة الفيزيائية للوسيلة النقل: و هي الحالة الميكانيكية لوسيلة النقل، و ما مدى ملائمتها للشروط العامة المتعلقة بالأمن و الراحة .

- و قسم ثالث متعلق بالحالة الفيزيائية للهياكل المرورية: و ذلك لأن تخطيط المرور في المدينة الذي يجب أن يأخذ بعين الاعتبار السلامة المرورية.

أما في المدينة فقد أشارت إحصائيات الدرك الوطني أن النسبة الكبيرة من الحوادث تعود أسبابها إلى الأخطاء البشرية (السائقين و المشاة) و لا تتحمل الطرق سوى 6% من المسؤولية إلا أن المسألة جد معقدة و لا يمكن حصرها في سبب واحد.

و من هنا تنطلق الإشكالية التي سنناقشها في هذا البحث، و التي تتمحور حول الفكرة التالية: من ناحية تعمل الحكومات والهيئات الرسمية على التقليل من حوادث المرور بالمدن لكن في الواقع نلاحظ حسب الإحصائيات أن حوادث المرور لم تنخفض بل هي في تصاعد مستمر ما السبب في ذلك ؟

3- الفرضيات:

قمنا بتقسيم الفرضيات إلى قسمين مراعاة للمنهجية السليمة، و التبسيط في الطرح:

أ- فرضية تخص الجانب القانوني:

*عدم أخذ السلامة المرورية بوضوح في قوانين التهيئة والتعمير أدى إلى تدهورها في تصميم المشاريع العمرانية مما أدى الى اختلال في تنظيم المرور مما يؤدي إلى وقوع حوادث المرور جراء التداخل بين الحركة الميكانيكية و حركة المشاة.

*قانون المرور يحاول التخفيف من حوادث المرور من الجانب التنظيمي بتركيزه على الردع بتسليط المخالفات بينما أهمل عدة جوانب كالجانب التخطيطي.

ب- فرضية تخص الجانب التوعوي الثقافي:

* نقص الثقافة المرورية لدى أغلب السكان وهذا من خلال عدم احترام قوانين المرور.

* عدم اكتراث أغلب السكان بعنصر السلامة المرورية.

4- الهدف من البحث :

انتهاجا منا لمنهجية مبسطة و علمية، ارتأينا تقسيم أهداف البحث إلى أهداف فرعية و هدف

رئيسي:

الهدف الرئيسي للبحث :

محاولة إيجاد الآليات للرفع من السلامة المرورية.

الأهداف الفرعية:

- الاطلاع على قوانين التهيئة والتعمير وكذا قانون المرور.

- الوصول إلى كيفية الأخذ بعين الاعتبار السلامة المرورية في المدينة.

5- أسباب اختيار الموضوع:

دفعتنا إلى اختيار هذا الموضوع أسباب كثيرة و متعددة نلخصها في النقاط التالية:

5-1- حادثة الموضوع : حيث موضوع السلامة المرورية في المحيط الحضري حديث و لا توجد

دراسات كثيرة تثريه، إضافة إلى اعتقاد عامة الناس أن حوادث المرور تحدث فقط خارج المجال

الحضري.

5-2- حدة المشكل المعالج في العالم عامة و في الجزائر ومدينة المسيلة خاصة، حيث كما ذكرنا

فإن مدينة المسيلة تتصدر الترتيب من حيث جسامه الخسائر المتعلقة بحوادث المرور.

5-3- نيل السلامة المرورية الحضريه اهتمام الكثير من الباحثين و المنظمات و الدول، حيث أنه

اقترح كمحور للبحث في الاقتراح العام لمحاور البحث الصادر عن الوزارة المنتدبة للبحث العلمي

لدى وزارة التعليم العالي و البحث العلمي.

6- المنهجية المتبعة وتقنيات البحث المستعملة:

تعتبر منهجية البحث من بين أهم أسباب نجاح العمل العلمي، لذلك تكتسي أهمية كبيرة في البحث، و يوليها الباحث قسطا كبيرا من عمله و تفكيره، قصد اختيار المنهجية التي تتلاءم مع طبيعة عمله و تخصصه من جهة، و توفر عنه عناء العمل و البحث دون الوصول إلى نتائج فعلية كما كان يرتقب. و انطلاقا من هذا، عمدنا إلى اختيار المنهج الكمي، حيث لاحظنا أنه يتلاءم مع طبيعة عملنا، إذ يركز أساسا على دراسة الموضوع و تحليله من الناحية الكمية، دون الخوض في تشعبات أخرى .

أما تقنيات البحث فتفرضها طبيعة العمل في حد ذاته، حيث في عملنا هذا يجب استعمال تقنية الملاحظة الميدانية، و تحليل المعطيات الكمية و تحويلها إلى معطيات وظيفية نوعية. و قد اعتمدنا في جمع المعلومات على التحقيقات الميدانية، و المعطيات الرسمية المستقاة من المؤسسات و الهيئات المعنية.

هذا وقد اعتمدنا في البحث على عدة دراسات سابقة ، و دراسة عدة أطروحات علمية، و بحوث متخصصة في منهجية البحث العلمي. التي تناولت بإسهاب طرائق و مناهج البحث العلمي و التقنيات المستعملة في جمع المعلومات و المعطيات.

الفصل الأول

الفصل الأول: الحركة داخل المدينة نظام معقد

مفاهيم عامة.

تمهيد.

- 1 - تعريف النقل
 - 2 - مفهوم الحركة
 - 3 - سيولة الحركة
 - 4 - مفهوم التنقل
 - 5 - الوقوف
 - 6 - التوقف
 - 7 - حجم المرور
 - 8 - الحصر المروري
 - 9 - استعمالات الأرض و أثرها في الجذب المكاني
 - 10 - الهياكل القاعدية
 - 11 - حركة المشاة في المدينة
 - 12 - ملتقيات الطرق
- خلاصة.

مفاهيم عامة:

تمهيد:

في هذا الفصل سنحاول التعريف بعدة عناصر مرورية التي تشكل نظاما معقدا بحيث إذا اختل أحد هته العناصر اختلت الحركة داخل المدينة.

1- تعريف النقل:

- يعبر عن النقل بكل حركة يتم فيها تحويل مادة أو سلعة من موضعها. (الجريدة الرسمية 44 بتاريخ 8 أوت 2001)

- فمفهوم النقل يقتزن في كثير من الأحيان بالحركة، ويمكن القول أنه خدمة من أجل جلب منفعة في الزمان والمكان، حيث يتم نقل المواد والأشخاص من نقطة إلى أخرى باستعمال وسائل مختلفة.

- كما يعرف مصطلح " النقل " بأنه عملية تتم فيها تغيير مكان السلع والأشخاص ولها وسائل عدة في البر والجو والبحر. (الجريدة الرسمية: ص 11، 2001).

- يعرف النقل بأنه دورة الأفراد والطاقة والبضائع والخدمات، يقوم بها فاعلون اجتماعيون لتحقيق أهداف اجتماعية. ولتفسير ذلك نذكر أن الأنشطة البشرية في مختلف المواقع تميل إلى الاختلاف والتنوع. ويتحقق تكامل هذه الأنشطة في خلال وسائل الاتصال والنقل وهي عبارة عن دورة الناس والسلع والخدمات على نحو يسمح بتجسيد التعاون في حدود مختلف الأماكن. (د/عبد الحميد رشوان، 2005، ص123).

2- مفهوم الحركة :

الحركة هو تحرك الأشخاص و السيارات فوق طريق أو عدة طرق.

3-سيولة الحركة:

هي سهولة الحركة وسلاستها وتعني قطع مسافة في أقل وقت ممكن.

المصدر: الجريدة الرسمية العدد 44ص46

4- مفهوم التنقل:

التنقل هو الحركة عبر وسائل النقل من نقطة الانطلاق نحو نقطة الوصول، وفق مسافة معينة و

وقت محدد وهذا الأخير يتغير حسب المسافة. المصدر: الجريدة الرسمية العدد 44ص46

5- الوقوف:

مكوث عربة في طريق خارج الظروف المميزة للتوقف ويكون المحرك صامتا. المصدر: الجريدة الرسمية العدد

44ص46

6-التوقف:

مكوث عربة مؤقتا على الطريق قدر ركوب أشخاص ونزولهم وشحن البضائع وتفريغها مع بقاء

السائق في مكان قيادة السيارة أو بالقرب منها.

7- حجم المرور:

عدد المركبات التي تمر بنقطة أو محطة على الطريق خلال فترة زمنية محددة. المصدر: الجريدة الرسمية العدد

44ص46

8- الحصر المروري:

عملية قياس حجم المرور المصدر: الجريدة الرسمية العدد 44ص46

9- استعمالات الأرض و أثرها في الجذب المكاني :

من المعروف أن التنقلات تتولد في مختلف المدينة، بفعل عوامل جذب عديدة لإشباع رغبات وحاجيات السكان المتنوعة و 80% من هذه الرحلات في المدينة أساسها من البيت، وأخرى تنتهي خارج البيت، وتختلف المناطق في قدرتها على جذب الرحلات حسب طبيعة استعمالات الأرض فيها وأن أكثر هذه الاستعمالات لها أثرا في جذب التنقلات وهي الاستعمال التجاري ثم الصناعي و

الخدمات والترفيه.... إلخ، ومنه فإن أغلب التنقلات متجهة نحو المركز حيث تكون هناك الاستعمالات التجارية والخدماتية.

10- الهياكل القاعدية :

و هي تشمل كل المنشآت القاعدية الخاصة بالنقل من الطريق العام، الطريق الخاص، والأرصفة و أماكن التوقف.

10-1- الطرقات: تصنف الطرقات حسب خاصيتين:

10-1-1- الخاصة القانونية و الإدارية: والتي تحدد نوع الطريق (وطني، ولائي، بلدي).

10-1-2- الخاصة التقنية : وهي التي تمكننا من تفريق الطرقات السريعة و العادية .

جدول رقم: 01 يلخص المعطيات التقنية المتعلقة بتصميم الطرق:

المواصفات	طرق حرة	طرق سريعة	طرق شريانية	طرق مجمعة	طرق محلية
الطاقة التصميمية للسرعة	120 كلم/سا	100 كم/سا	80 كلم/سا	60 كلم/سا	40 كلم/سا
طاقة الاستيعاب (سيارة / سا)	2000-1800	1400-1000	1200-800	900-600	700-500

المصدر: الدكتور زين العابدين علي -2000-ص: 57

جدول رقم: 02 يعطي السرعات التصميمية حسب نوع كل طريق

صنف الطريق	السرعة التصميمية (كلم / سا)
طريق سريعة	120
طريق رئيسية	100 – 80
طريق محلي رئيسي	80
طريق مخصصة للوزن الثقيل	80
طرق محلية عادية	60
طرق خدماتية	30

المصدر: الدكتور سليمان الشامي – 1990/1989 – هندسة الطرق و الشوارع في المدينة

10-2- الأرصفة و ممرات المشاة :

و هي مخصصة للاتصال سيرا على الأقدام بين المناطق السكانية و أماكن العمل و الراحة ومراكز المدينة العامة.

10-3- أماكن التوقف:

هي مساحة مهيأة لتوقف السيارات سواء على الأرض أو تحتها (تحت المباني أو تحت الطريق العمومي) أو في مبنى ذو طوابق.(المصدر: حيدر صلاح يعقوب، التخطيط والتصميم الحضري).

11- حركة المشاة في المدينة:

تعتبر حركة المشاة من أهم أنواع التنقل في المدينة، موازاة مع الحركة الميكانيكية، فهي أيضا تحتاج إلى دراسة خاصة، و مجال خاص يمكنها من السير الحسن.



الصورة رقم 02 : حركة المشاة بالمدينة
المصدر: تصوير الطالب



الصورة رقم 01: حركة المشاة بالمدينة
بالمدينة
المصدر: تصوير الطالب

12- ملتقيات الطرق:

هي النقاط الهامة في شبكة الطرق الحضرية ويجب تهيئتها ودراستها بدقة حيث يجب أن تؤدي دورا كبيرا.

12-1- مراحل تهيئة ملتقيات الطرق:

- تعيين مفترق الطرق على مستوى المدينة (التوزيع الفضائي).
- دراسة خصائص ومميزات كل مفترق طريق مع محيطه المجاور (ارتفاع البنايات، تواجد أو عدم تواجد فضاءات شاغرة ، مساحات خضراء).
- دراسة وسائل النقل المارة التي تعبر الطريق المعني (تعتمد بالدرجة الأولى على حصر المرور).
- دراسة تفصيلية لمفترق طريق.
- تحديد الهدف للمشروع (تعيين الأفكار التي يعتمد عليها المهندس في تهيئته للمفترق، كيفية تقاطع وسائل النقل وعدم اصطدامها مع بعضها وذلك باستعمال التهيئة الفضائية والإشارات).
- الاعتماد على المعايير التي تسهل الحركة

- محاولة إيجاد الحلول الممكنة لمفترقات الطرق إذ تعتمد بشكل كبير على توجيه الإشارات إلا أن هذا قد يتسبب في تباطؤ الحركة وأحيانا في توقفها.

12-2- تصميم مفترق الطرق: لتصميم مفترقات الطرق يوجد العديد من المتدخلين بدءا من الإحصاء المروري إلى المخطط العمراني وصولا إلى المهندس المدني (حساب الأبعاد الضرورية).
غلاصة:

ان الحركة المرورية بالمدينة هي عبارة عن نظام معقد متكون من عدة عناصر بحيث اذا اختل أحد مكونات هذا النظام اختلت حركة المرور بالمدينة وبالتالي المزيد من الحوادث.

الفصل الثاني

الفصل الثاني:

أ/ التعريف بالسلامة المرورية

1-المشاكل المرورية

1-1 الازدحام

1-2 عدم احترام قواعد المرور

1-3 حوادث المرور

2- مخاطر حوادث المرور

3- أسباب حوادث المرور

4- الإجراءات الوقائية

5- مفهوم السلامة المروري

ب /أمثلة عالمية في دراسة السلامة المرورية وواقعها بالجزائر

ب-1 تجربة المملكة العربية السعودية في الارتقاء بالسلامة المرورية

ب-2 واقع وأفاق السلامة المرورية بالجزائر

خلاصة الفصل

الفصل الأول السلامة المرورية إستراتيجية دولة

أ/التعريف بالسلامة المرورية.

قبل التعريف بمصطلح السلامة المرورية لابد من التطرق لعدة مصطلحات هي:

1-المشاكل المرورية: تعاني المدينة من عدة مشاكل نذكر منها:

1-1- الازدحام:

يعد الازدحام مشكلة لمعظم الناس وخاصة في الأوقات التي يسعى فيها الموظف للوصول إلى عمله والعامل إلى معمله.. الخ حيث يتم ذلك في الوقت نفسه وتكرر مشكلة الازدحام في وقت انتهاء الدوام ويتم ذلك عندما تصل سرعة حركة المرور بين 4-5 كم/ ساعة، حيث يضيع الكثير من الوقت والطاقة كما يؤثر الازدحام في الحالة النفسية التي يصل فيها الشخص إلى مكان عمله حيث يكون أداء الشخص أقل من المطلوب نتيجة الإجهاد النفسي الذي تعرض له على طول الطريق.

1-2- عدم احترام قواعد المرور:

حيث تعد المخالفات المرورية احد المقاييس التي تعكس السلوك السلي لسائقي المركبات الخاصة والعامة ولها أيضاً مدلول اجتماعي ونفسي وتربوي وثقافي في الوقت نفسه إذ أن المخالفة تعني القيام بسلوك مخالف لقوانين وقواعد السير في نظر رجال شرطة المرور. (الجريدة الرسمية، 2001، ص15).

1-3- حوادث المرور:

إذ تعتبر من أكثر مشاكل المرور إزعاجاً ورهبة، حيث تزداد نسبة الحوادث بزيادة التحضر ولا يمكن القضاء على مشكلة الحوادث بصورة نهائية إذ كلما يزداد الناس الذين يقودون السيارات بأعداد كبيرة نجد العديد ممن لا يحسنون التقدير في القيادة وقد يحصل العطل الميكانيكي بالسيارات فجأة وهناك ظروف البيئة مثل الأمطار والرياح والعواصف فضلاً عن الحوادث التي تأتي نتيجة الاستهتار بآداب وقواعد المرور وإذا لم يكن بالإمكان القضاء على الحوادث فيمكن التخطيط لتقليل عددها. كما يخلف حادث المرور عدة ضحايا.

الضحية نوعان:

أ) جريح : وهو كل شخص أصيب بجروح أثناء الحادث.

ب) قتيل : كل شخص توفي في حادث ما.

2- مخاطر حوادث المرور:

تختلف حوادث المرور في العالم عشرات القتلى، و يتغير معدل الوفيات في حوادث المرور تغيرا كبيرا من بلد إلى آخر، حسب كثافة السكان.، و كثافة حركة المرور و المقاييس المتخذة للتخفيف من حدة المشكلة. ففي سنة 1992 بلغ معدل الوفيات في حوادث المرور في فرنسا 18 شخص من بين 100 000 ساكن، و هو معدل مصنف من بين المعدلات المرتفعة في أوروبا. حيث أن اخف النتائج موجودة في المملكة المتحدة و في هولندا، و في النرويج و السويد، حيث بلغ العدد 8 قتلى من بين 100 000 ساكن.(منظمة الصحة العالمية)

نستطيع أن نقول أنه لا توجد حوادث قاتلة في الطرق الحضرية أو حتى الريفية، لكن بالنسبة للإصابات الخطيرة التي تتطلب دخول المصاب للمستشفى لعدة أيام فإنها تمثل الضعف في الطرق الحضرية منها في الطرق خارج التجمعات السكانية، حيث أن الحوادث تكون كثيرة في التجمعات السكانية، خاصة عند مفترقات الطرق.

و بالنسبة لأصحاب السيارات فإن نسبة الحوادث عند الشباب أو قليلي الخبرة في القيادة تبلغ خمس أضعاف منها عند المسنين و الذين لديهم خبرة كبيرة في القيادة كما بلغ عدد المعاقين إعاقة دائمة من جراء حوادث المرور عشرات الآلاف.

لهذا يجب انتهاج سياسة شاملة تنسق بين حسن تهيئة المرافق المرورية، و توعية المستعملين للطريق، و السهر على احترام قوانين المرور.

تعتبر حوادث المرور اليوم آفة اجتماعية أكثر خطورة مما نتصور، حيث أن الإحصائيات الرسمية ليست دقيقة، إذ أنها لا تأخذ بعين الاعتبار إلا الذين يموتون فور وقوع الحادث، أو تحت تأثير الحادث مباشرة.

3- أسباب حوادث المرور:

أثبتت الدراسات في كل بلدان العالم أن النسبة العظمى من حوادث المرور ترجع في أغلبها إلى أسباب بشرية، وكذا تهيئة المرافق المرورية، و لا تتعدى المشاكل الميكانيكية نسبة 5 % فقط، أما عن الأخطاء البشرية فهي في أغلبها تتمثل في الإفراط في السرعة.

و تأتي أسباب أخرى مثل: عدم احترام الأولوية عند ملتقيات الطرق، عدم احترام المسافة القانونية بين السيارة و التي تليها، التجاوز غير القانوني، إضافة إلى تعاطي الكحول الذي يعتبر سببا في وقوع الحوادث المميتة. بينما تشارك الطرق في وقوع حوادث المرور بنسبة معتبرة، وذلك راجع في أغلب الحالات إلى سوء الدراسات و التحكم في حركة المرور في المفترقات، وسوء وضع الإشارات المرورية، أو سوء الإضاءة الليلية، أما مشاركة حالة السيارات فهي ضعيفة جدا، حيث تقتصر أساسا على ضعف المكابح، وملاسة العجلات، و سوء الإنارة الليلية.

من أجل تحليل ظاهرة حوادث المرور، فإنه من الواضح أن نميز ثلاثة عناصر مختلفة: السيارة، الهيكل المرورية، و المستعمل. حيث تمثل هذه العناصر الثلاثة نظاما متكاملا يحتل بخلل أحد مركباته التي ذكرناها سابقا. و التي على رأسها السائق، الذي يعتبر هو المعدل و الضابط لهذا النظام وهته العناصر الثلاثة هي:

- الهياكل المرورية:

تسمح عملية التحليل الدقيق لحوادث المرور بتحديد تأثير الهياكل المرورية على حوادث المرور، فكما لا يخفى على أحد تمثل الطريق سلسلة كبيرة من الوضعيات المجالية المختلفة التي يجب على السائق أن يتفاعل و يتعايش معها في حركاته، و قد بينت دراسات في هذا المجال أن هناك مناطق معينة تمثل مكان لوقوع الكثير من حوادث المرور، فسرت على أنها مناطق زلجة، أولا تتوفر على الرؤية المناسبة.

لكن يمكن أن تكون هذه الحوادث ناتجة عن تصرف غير مناسب من طرف السائق ومن المعروف أن إشارات المرور تلعب دورا هاما في توجيه السائق، ولفت انتباهه إلى الوضعيات التي يمكن أن يواجهها، و بالتالي تحضيره لاتخاذ الإجراءات المناسبة. و بنفس المنطق تهدف التهيئات

المرورية إلى التسهيل على السائق التعامل مع الوضعيات المرورية المختلفة التي يواجهها أثناء القيادة، كما أن الإضاءة الليلية تلعب دورا مهما في تنبيه مستعملي الطريق حول النقاط الخاصة مثل: ممر الراجلين، مفترق طرق مهم...

- السيارة:

لقد بينت الدراسات التي قامت بها الجهات المختصة أن الحالة الفيزيائية للسيارة تكون في حالات قليلة جدا سببا رئيسيا و مباشرة في وقوع حوادث المرور، مثل: عطب ميكانيكي، عطب في الفرامل، انفجار الإطارات المطاطية... و نقول على السيارة أنها آمنة إذا كانت خالية من الأعطاب الميكانيكية، و إرجاع الأمور إلى نصابها. كما أن التنظيم المنطقي لطريقة اشتغال السيارة تسهل كثيرا على السائق التحكم في تسييرها. و في حالة وقوع الحادث فإن مدى قدرة السيارة على امتصاص الصدمة يمكنها أن تتحكم إلى حد ما في درجة خطورة الحادث، حيث يمكن من خلال ذلك ضمان قدر ما من السلامة للركاب.

- المستعمل:

يلعب العامل البشري دورا فاعلا جدا في نظام المرور، حيث يوظف كل حواسه و تركيزه للتعرف على ما يجري حوله، سواء في الطريق، أو حتى خارجها (على الرصيف، إشارات المرور، المشاة...)، ثم اتخاذ الإجراءات المناسبة للتكيف مع الوضع سواء كان سائقا أو ماشيا. و يخضع تصرفه هذا إلى عدة عوامل يمكنها أن تؤثر على درجة إحساسه بالخطر، أو سوء تقديره له، أو تؤثر على رد فعله بالسلب أو بالإيجاب. و تتغير هذه العوامل من شخص إلى آخر، و عند نفس الشخص من مكان إلى آخر، و من لحظة إلى أخرى. نذكر منها حالة الشخص الصحية: تشوش في جهاز السمع، أو في النظر، تعب، تأثير الكحول أو بعض الأدوية. من هذه العوامل أيضا، الخبرة في القيادة، حيث يلعب هذا العامل دورا مهما في حسن التصرف لتفادي وقوع الحادث.

4- الإجراءات الوقائية:

اجتهدت الكثير من الدول و المنظمات في العالم في الدراسات و الأبحاث حول الإجراءات الوقائية التي تقلل أو تمنع حوادث المرور، و قد أفرزت هذه الدراسات و البحوث على عدة إجراءات، منها من ذهب إلى ميدان إنجاز الطرق، و منها من ذهب إلى ميدان تعليم السياقة، و تطبيق قواعد السير،

أ- الطرق:

تستعمل اليوم كثير من الدول طرق غير مكلفة للقضاء على النقاط السوداء، حيث توصلوا إلى نتائج مهمة جدا، إذ استطاعوا أن يخفضوا حوادث المرور إلى الربع. بالإضافة إلى الفائدة الاقتصادية التي تمثل أضعاف ما يصرف في القضاء على هذه النقاط في ظرف السنة الأولى فقط، و يتم ذلك بتحسين تهيئات مفترقات الطرق، مثل وضع نقطة دوران واستعمال الإشارات المرورية بطريقة مدروسة و مضبوطة، و تحسين مقاومة الطرق للانزلاق في القارعات المبللة، و استعمال إضاءة في الطرق كي لا ترعج السائقين، بالإضافة إلى استعمال لوحات توجيه و إعلام واضحة.

ب-التقليل في السرعة و حماية مستعملي الطريق:

من المعلوم أن السرعة المفرطة تزيد في خطورة الحادث، إذ أنها تفقد السائق التحكم في السيارة، و تزيد من قوة التصادم مما تضاعف في خطورة النتائج. و يتعلق الأمر أيضا بقوة الحاجز الذي تصطدم به السيارة، فكلما كان الحاجز أكثر مرونة كلما أدى إلى امتصاص الصدمة، و بالتالي التقليل من الخطورة.

كما أن هناك مستعملين آخرين للطريق لا تتوفر لديهم الحماية الكافية، إن لم نقل تنعدم لديهم الحماية، فأصحاب الدراجات النارية و العادية، و المشاة هم أكثر عرضة لخطر الحوادث من أصحاب السيارات، لكن أثبتت الدراسات أن استعمال الخوذة بالنسبة لأصحاب الدراجات و الذي أصبح اليوم إجباري بالنسبة لأصحاب الدراجات النارية قد ساهم بشكل ملحوظ في التخفيف من الإصابات في الدماغ أثناء الحادث.

ج - السهر على تطبيق قوانين المرور:

أدى استعمال أحزمة الأمان إلى نتائج جد هامة، وقد لعب الإشهار دورا كبيرا في نشر فكرة استعمال أحزمة الأمان ، وإقناع الناس بها، لكن على الرغم من ذلك فقد بقيت في حاجة إلى من يسندها لتكون أكثر فاعلية، وهذا بتشديد العقوبات على المخالفين.

د - التربية و التعليم:

ليس لميدان التربية و التعليم في هذا الميدان نتائج فورية و إنما له نتائج كبيرة على المدى البعيد، و لذلك فمن الصعب تقييمها بدقة. و لكن ما يجب قوله هو أن ميدان التربية و التعليم هو من بين المجالات الأكثر أهمية من حيث مساهمته في نشر ثقافة السلامة المرورية، و المحافظة على الحياة الفردية و الجماعية.

5- مفهوم السلامة المرورية:

- مفهوم السلامة:

هناك عدة تعريفات لهذا المصطلح، إلا أن جميعها تتفق على أن السلامة هو توفير مقدار كافي من الأمن الجسدي و النفسي، ويتغير هذا المقدار من مجال إلى آخر حسب خصوصيات كل مجال. و من أهم هذه التعريفات ما يلي:

✓ السلامة هي مجمل الإجراءات المتخذة لحماية الناس أو الممتلكات.

✓ السلامة هي الوضعية التي نكون فيها غير معرضين للخطر.

✓ السلامة هي الإحساس بالارتياح النفسي أي الشعور بأننا غير مهددين بأي خطر.

✓ السلامة هي الترتيبات الموضوعة لضمان السير الحسن لعملية ما.

- مفهوم المرور:

في تصورنا، وحسب التعريفات التي اطلعنا عليها فإن المرور هو كل حركة تنقل داخل المدينة، سواء كان هذا التنقل مشيا أو ركوبا، دون الأخذ بعين الاعتبار سبب هذا التنقل.

و من بين التعريفات التي صدرت حول هذا المصطلح ما يلي:

✓ المرور هو كثافة الحركة الميكانيكية.

✓ المرور هو تنقل الأشخاص و البضائع داخل المدينة.

- مفهوم السلامة المرورية:

إذا تأملنا هذه العبارة فإننا نجدها مركبة من كلمتين: السلامة، و المرور، فالأولى تعني توفير مجال من الأمن الجسدي و النفسي لمستعملي مجال معين من المجالات المكونة للنشاطات اليومية للسكان أو للناس بصفة عامة، أما الثانية فتحدد المجال المعني و الذي هو: الطريق، و بالجمع بين هاذين المصطلحين نجد أن المقصود بعبارة "السلامة المرورية" هو: توفير مقدار من الأمن الجسدي و النفسي لمستعملي الطرق، سواء كانوا مشاة أو راكبين.

✓ كما نستطيع القول أن السلامة المرورية: هي التقليل من خطر الحوادث في الطرق، عن طريق

منهجية عمل شاملة، تأخذ في الحسبان هندسة الطرق، و تسيير المرور، و تربية و تكوين

مستعملي الطريق، و تصميم السيارات.

و كذلك هي التخفيف من خطر الحوادث و التقليل من الإصابات في الطرق، بإتباع منهجية يشارك

فيها مختلف المتخصصين منهم في هندسة الطرق، و تسيير حركة المرور، و التربية و التعليم، و تكوين

مستعملي الطرق، و حتى الصناعيين و الفنيين في مجال صناعة السيارات.

ب / أمثلة في دراسة السلامة المرورية.

مقدمة:

لقد قطعت بعض الدول الغربية والعربية شوطا هاما في معالجة مشكل حوادث المرور من خلال الارتقاء بالسلامة المرورية ومن بين هاته الدول نجد أن المملكة العربية السعودية تعتبر من بين هاته الدول التي أولت اهتماما كبيرا بهذا الموضوع لهذا ارتأينا أن نطلع على هاته التجربة.

ب-1 تجربة المملكة العربية السعودية في الارتقاء بالسلامة المرورية :

لقد تزايدت معدلات حوادث المرور على شبكة الطرق بالمملكة العربية السعودية بشكل كبير حتى أصبحت ظاهرة تعاني منها جميع قطاعات المجتمع وتسببت بمعاناة إنسانية على الأفراد وكذا خسائر اقتصادية كبيرة على الدولة في الممتلكات الخاصة والعامة نتيجة للحوادث والوفيات والإصابات والإعاقات حيث يتوفى سنويا أكثر من 6000 شخص ويصاب 35000 شخص وتقدر الخسائر الاقتصادية بالمملكة بأكثر من 13 مليار ريال سنويا، لذا من الضروري تضافر جهود جميع فئات المجتمع و الجهات الحكومية والأهلية التي لها علاقة بالمنظومة المرورية للعمل سوياً للحد من تزايد عدد الحوادث وتقليل الوفيات والإصابات.



الصورة رقم 04: مخلفات حوادث المرور
المصدر: موسوعة ويكيبيديا



الصورة رقم 03: الطرق بالمملكة العربية
السعودية
المصدر: موسوعة ويكيبيديا

بعد اختتام فعاليات ملتقى الجمعية السعودية للسلامة المرورية والجهات المنظمة: لجنة السلامة المرورية ، إدارة المرور ، إدارة التربية والتعليم ، وجميع المشاركين في هذا الملتقى وضمن إطار أهداف الملتقى، وفي ضوء المقترحات العلمية المقدمة واسترشادا بنتائج حلقات النقاش مع الجهات المسؤولة والمعنية بالسلامة المرورية وكذلك مداخلات واقتراحات المشاركين في الملتقى، فقد أمكن بلورة وصياغة مجموعة من التوصيات التالية:

أولاً: توصيات تنظيمية وإدارية:

على المستوى الوطني:

- تفعيل المجلس الأعلى للسلامة المرورية الذي يعنى بوضع ومتابعة خطط واستراتيجيات وميزانيات مشاريع السلامة المرورية واقتراح السياسات العامة وتطوير مشاريع وطنية لتحسين السلامة المرورية وتوفير الدعم المالي لها وإنشاء أمانة عامة لهذا المجلس .
- المبادرة لإنشاء مركز معلومات متكامل للسلامة المرورية وربطه بالمجلس الأعلى للسلامة المرورية أو بالأمانة العامة للمجلس الأعلى للسلامة المرورية المقترح إنشائها.
- دعم الجمعية السعودية للسلامة المرورية لتكون الملتقى المهني للباحثين والعاملين والمتطوعين في مجال السلامة المرورية والتوصية بعقد ملتقى السلامة المرورية كل عامين مع الاستمرار في عقد فعاليات دورية خلال السنة.
- تفعيل الجمعيات في مجال السلامة المرورية.
- الإسراع في إعداد إستراتيجية السلامة المرورية الوطنية ، مع ضرورة أن يكون لكل منطقة من مناطق المملكة خطة إستراتيجية للسلامة المرورية تتلاءم وطبيعة كل منطقة وتشكل الإستراتيجية الوطنية الإطار العام لهذه الاستراتيجيات.
- تأهيل قدرات و مستوى الضبط المروري وتفعيل المحاكم المرورية.
- استحداث برامج جامعية وتدريبية لإعداد مهندسي وفنيي السلامة المرورية.
- تشير الإحصائيات إلى وجود أكثر من 700 ألف إطار بالمملكة غير صالح للاستعمال إما لسوء التخزين أو من النوع المقلد، ولتشجيع المستهلكين لاستخدام إطارات السيارات والكوابح ذات الجودة العالية يتطلب :

1- الحد من المخالفات التجارية وتوقيع أقصى العقوبات لمرتكبيها مع سحب التراخيص

التجارية سواء لبيع الجملة أو المفرد من المخالفين.

2. دراسة إمكانية تحميل المخالفين المسؤولية القانونية في أسباب الحوادث المرورية الناتجة عن

قطع غيار السيارات المغشوشة.

3. تشديد الرقابة الجمركية لضمان المواصفات السعودية ومتابعة مصداقية شهادات الجودة

المقدمة من المصنعين أو الموردين وخاصة قطع الغيار الحساسة المرتبطة بسلامة المركبة مثل قطع غيار المحركات.

4. تكثيف مراقبة التفتيش على الغش في الأسواق مع إلزام وكلاء قطع غيار السيارات بالتعاون مع مفتشي وزارة التجارة للتعرف على القطع المغشوشة.

- المستوى الإقليمي:

- إنشاء هيئات إقليمية للسلامة المرورية لتنفيذ خطط واستراتيجيات السلامة المرورية الوطنية، واعتماد وتطوير مشاريع تحسين السلامة المرورية الإقليمية وتنسيق تنفيذها مع الجهات المسؤولة والمعنية.
- تدعيم إدارات النقل بالمناطق (التابعة لوزارة النقل) لإنشاء إدارات للسلامة المرورية لتشتمل أعمالها على :

- 1- مسؤوليات الهندسة المرورية لطرق ما بين المدن.
- 2- التنسيق مع الجهات المسؤولة الأخرى في نفس المنطقة.
- 3- تطوير خطط نقل إقليمية بما في ذلك تقديم حلول شمولية للسلامة المرورية.
- 4- تدعيم إدارات المرور بالمناطق للتركيز على مسؤولية الضبط المروري ومباشرة الحوادث، والتنسيق مع الخدمات الطبية والإسعاف الطبي.
- 5- تدعيم الهلال الأحمر لرفع مستوى الإسعاف الطبي، وإنشاء شبكة من مراكز الإسعاف الأولية على الطرق الطويلة.
- 6- إنشاء مراكز طبية إقليمية لحوادث السير والكوارث من قبل وزارة الصحة.

- المستوى المحلي:

- 1- تدعيم الأمانات والبلديات بالإمكانات اللازمة لإنشاء إدارات للسلامة المرورية للاضطلاع بمسؤولية هندسة المرور والسلامة المرورية وتطوير مشاريع للتحسين المروري على المستوى المحلي والمدن والحوضر بما في ذلك تطوير الحلول التخطيطية الشاملة.

2- تدعيم إدارات المرور المحلية لتحمل مسؤولية الضبط المروري الشامل بما في ذلك الضبط الإلكتروني للسرعات والمخالفات المرورية الأخرى مع التأكيد على أهمية تواجد وتكثيف رجال المرور في الميدان ودعم جهاز المرور بالميزانيات الكافية لتحقيق الأهداف المنوطة بهم .

ثانيا: توصيات إستراتيجية وعملية

على المستوى الوطني:

- اعتماد التعليم كأساس في تدعيم ثقافة السلامة المرورية، ودعم وزارة التربية والتعليم وإدارات التعليم والمدارس التابعة لها في عموم المملكة والاستعانة بخبرات عالمية لتطوير وتنفيذ برامج تعليمية وتثقيفية وتوعوية فيما يخص السلامة المرورية ويشمل ذلك دعم وتفعيل البرامج التدريبية للطلاب والمعلمين ورواد النشاط المتعلقة بالسلامة والإسعافات المرورية من خلال استكمال مبادرات إدارة المرور بالمملكة فيما يخص الضبط المروري كما يأتي:
- 1- استكمال الضبط الإلكتروني للسرعات وتطبيقها في سائر مدن المملكة.
- 2- تعزيز استخدام حزام الأمان من خلال تفعيل وتكثيف الضبط المروري.
- 3- الإسراع في تطبيق نظام النقاط في المخالفات المرورية.
- 4- الاستفادة من الإمكانيات الدولية والتجارب الناجحة لدول المنطقة في مجال السلامة المرورية والتأكيد على تطبيق الحلول الهندسية والذكية لتحسين السلامة المرورية.
- 5- تفعيل دور القطاعات الحكومية والقطاع الخاص، باتخاذ مبادرات للالتزام بالسلامة المرورية.

- 6- إشراك القطاع الخاص في الفعاليات المتعلقة بالسلامة المرورية بدءا بوكالات السيارات وشركات التأمين.

على المستوى الإقليمي:

- 1- تدعيم دور أمن الطرق بالإمكانيات والكوادر لتحمل مسؤولية الضبط المروري على الطرق السريعة بين المدن وتفعيل دورهم في مباشرة الحوادث المرورية على الطرق السريعة

حسب الحدود الإدارية المعتمدة.

2- تشجيع القطاع الخاص للاستثمار في محطات خدمات صيانة السيارات والإسعافات

بحيث تساهم في توفير الخدمات اللازمة لضمان سلامة المركبات بجميع أنواعها.

3- الاهتمام بذوي الاحتياجات الخاصة من حيث إشراكهم في جميع برامج السلامة المرورية

وتوفير الأماكن المخصصة لوقوف سياراتهم مع ضرورة إصدار تصريح خاص لهذه الفئة حتى لا

تتعرض سياراتهم للعقوبات عند استخدامهم لهذه المواقع، وتشديد العقوبة للمخالفين

باستخدام تلك المواقع من غير المعاقين عملاً بالمادة الرابعة من الفقرة العاشرة بجدول

المخالفات بنظام المرور الصادر بالمرسوم الملكي رقم م/85 بتاريخ 1428/10/6هـ.

على المستوى المحلي:

1- الحد من التمدد الحضري العشوائي والسيطرة على تنمية المشاريع الكبرى لتقليل أثارها

السلبية على السلامة المرورية.

2- الاستفادة من النقل الجماعي للحد من تزايد الحركة المرورية على الطرق الحضرية وذلك

بتوفير نقل جماعي مناسب تتوفر فيه متطلبات السلامة المرورية لشرائح وقطاعات محددة من

المستخدمين مثل: نقل الطلبة، العمال.

3- المبادرة لوضع خطط للنقل الحضري الشامل لضمان أهداف السلامة المرورية.

4- تشجيع المشي كوسيلة للانتقال بتوفير مرافق عبور للمشاة و ضمان معايير الأمن

والسلامة لها .

ثالثاً : توصيات عملية:

1- التوسع في استخدام الأجهزة الحديثة للضبط المروري.

2- دعم وتعزيز جهود الإدارة العامة للمرور في مجال التوعية المرورية.

ولضمان رفع مستوى السلامة المرورية لحركة المشاة في الممرات فقد تم زيادة مسطحات زوايا الممرات والتي تمثل نقاط التقاء الشوارع المحيطة بالمدينة وذلك من خلال إستقطاع أجزاء من مسطحات المدينة ودمجها بالمسطحات المخصصة أصلاً لحركة المشاة ، مما ساعد على إبعاد حركة المشاة عن تقاطعات الشوارع ، بالإضافة إلى فصل حركة المرور عن المشاة بمسطحات وأحواض خضراء لتمثل حواجز طبيعية . كما تم تثبيت مصدات خرسانية على طول الممرات لحماية كامل الممرات من حركة وخطورة السيارات .



الصورة رقم 06 بعض الطرق بالمملكة
المصدر: موسوعة ويكيبيديا

الصورة رقم 05 بعض الطرق بالمملكة
المصدر: موسوعة ويكيبيديا
:

ب-2- واقع وأفاق السلامة المرورية بالجزائر .

أما في الجزائر فقد تم انعقاد الملتقى الوطني الأول حول السلامة المرورية بين مقتضيات القانون وموجبات الإصلاح، لدراسة ومناقشة الحركة المرورية في الجزائر، كون الأخيرة وعلى غرار باقي دول

العالم تدخلت بقواعد تشريعية لحفظ النظام العام المروري وتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها .

وللتحليل والنقاش قسم الملتقى إلى محورين رئيسيين، الأول حول الإطار المفاهيمي، حيث تم التطرق إلى المفاهيم الشائعة في الحركة المرورية مثل: الطريق، المركبة والسائق، رخصة السياقة، حادثة السير، الجريمة المرورية، السلامة المرورية. وكذا إحصائيات حول حوادث المرور، أسباب وقوع حوادث المرور، وموقع الجزائر مقارنة مع بعض الدول. أما المحور الثاني فكان حول الإطار القانوني والذي بدوره يقسم إلى 4 أجزاء بداية بالإجراءات المتخذة للحد من آفة حوادث المرور، ثم دور التدابير الإدارية في تحقيق السلامة المرورية، انتقالا إلى دور الآليات الإدارية في تنظيم المرور، المسؤوليات المترتبة عن حوادث المرور، وانتهاء بجانب التعويضات ودور شركات التأمين في ظل المشاكل التي يطرحها تطبيق النظام الحالي للتعويضات.

ويهدف هذا الملتقى لتنظيم التنقل في ظل تطور وتوفر وسائل النقل المختلفة، فإذا كان هذا التطور في صناعة المركبات قد قدم خدمات جلييلة للإنسان بتسهيل تنقله في راحة وسرعة، فإنه بالمقابل قد يتسبب في إحداث مآسي اجتماعية، خسائر مادية معتبرة وحوادث مرورية خطيرة إذا لم يحسن استعمالها ولم يتم التقيد بضوابط وقواعد معينة ولم تتوفر فيها شروط السلامة والأمان ولم يتحلى سائقوها بخصال المهارة والكفاءة في التحكم فيها والاتصاف بالتعقل والانضباط بقواعد السير وقوانينه حتى أضحت هذه الوسيلة مصدر قلق لكل من يعنى بالسلامة المرورية. وإزاء ذلك كان من

الضروري أن تعنى الدراسات القانونية بهذه المشكلة، وأن تتجه الأبحاث صوبها خاصة في ظل تزايد ضحاياها بشكل مرعب.

خلاصة الفصل:

إنه من البديهي إذا قلنا أن هناك علاقة وثيقة بين المرور و السلامة المرورية، إذ أن هناك ارتباطا جوهريا بينهما، و لا يمكن بأية حال فصل أحدهما عن الآخر.

و من خلال هذه الدراسة وجدنا أن للمرور في المدينة علاقة وطيدة و مباشرة مع تنظيم النشاطات فيها، و منه فإنه يعتمد في تنظيمه على كيفية توزيعها، سواء وظيفيا أو مجاليا.

و لذلك وجب على منظم المرور أن يدرس طريقة سير النشاطات في المدينة، و تموضعها و كيفية توزيعها من الناحية الوظيفية و المجالية، و أن يربط بين المرور و النشاطات في المدينة بعلاقة تكامل و تناسق، حيث يصبح المرور يكمل كل نشاطات المدينة و يسهل الاتصال بينها، و بالتالي توصيل الخدمات التي يحتاج إليها كل نشاط، لضمان صيرورته الحسنة.

أما السلامة المرورية فإنها من بين العناصر الهامة التي تؤثر و تتأثر بتنظيم المرور في المدينة، إذ يهدف تنظيم المرور في المدينة إلى تنقل الأشخاص في وضع آمن، و بأكبر سرعة ممكنة، و بأقل التكاليف.

لكن نرجع و نقول أن السلامة المرورية ليست على عاتق ناحية معينة، بل تتعدى إلى كثير من النواحي ليشكل مصفوفة من المتغيرات ذات أبعاد متعددة، فهو يتعدى النظرة الضيقة التي قد تتبادر إلى بعض الباحثين و المتتبعين، لتشمل عوامل أخرى قد تظهر لا علاقة لها به، مثل: الإعلام، التربية و التعليم...

الفصل الثالث

الفصل الثالث:

مقدمة

أ/- دراسة الحركة المرورية لمدينة المسيلة

- 1 التعرف بمحيط الدراسة
- 2 شبكة الطرق المهيكلية للمدينة
- 3 حركة المشاة في المدينة
- 4 مفترقات الطرق الهامة في المدينة
- 5 المواقف
- 6 للإشارات
- 7 التجهيزات

خلاصة

8 حوادث المرور بمدينة المسيلة

ب/- دراسة مرورية لحي 1000 مسكن

- 1 لحظة تاريخية عن الحي
- 2 موقع الحي
- 3 التجهيزات
- 4 الطرقات
- 5 مواقف السيارات
- 6- ملكية وسيلة النقل

خلاصة

ج/- تحليل الفرضيات

تمهيد

- 1 فرضية تخص الجانب العمراني
- 2 فرضية تخص الجانب التوعوي والثقافي

خلاصة الفصل

مقدمة:

نهدف من وراء هذا العمل إلى إعطاء قراءة لمدينة المسيلة، التي هي محل الدراسة لبحثنا هذا، ثم تحليلها مركزين في عملنا هذا على الجوانب المتعلقة بالموضوع المدروس.

و في عملنا هذا سنعتمد على القواعد العلمية المتعلقة بعملية التحليل، مثل الملاحظة،

الإحصاء.....

كما نهدف من خلال هذه الدراسة إلى التعرف على مختلف الطرقات و التجهيزات المرورية للمدينة بكل مكوناتها و مجالاتها، إذ سنعمل في هذه الدراسة على قراءة الصورة المرورية للمدينة، وكذا معاينة النقاط السوداء التي تعاني من نقص السلامة المرورية وكذا معرفة أسباب حوادث المرور بالمدينة.

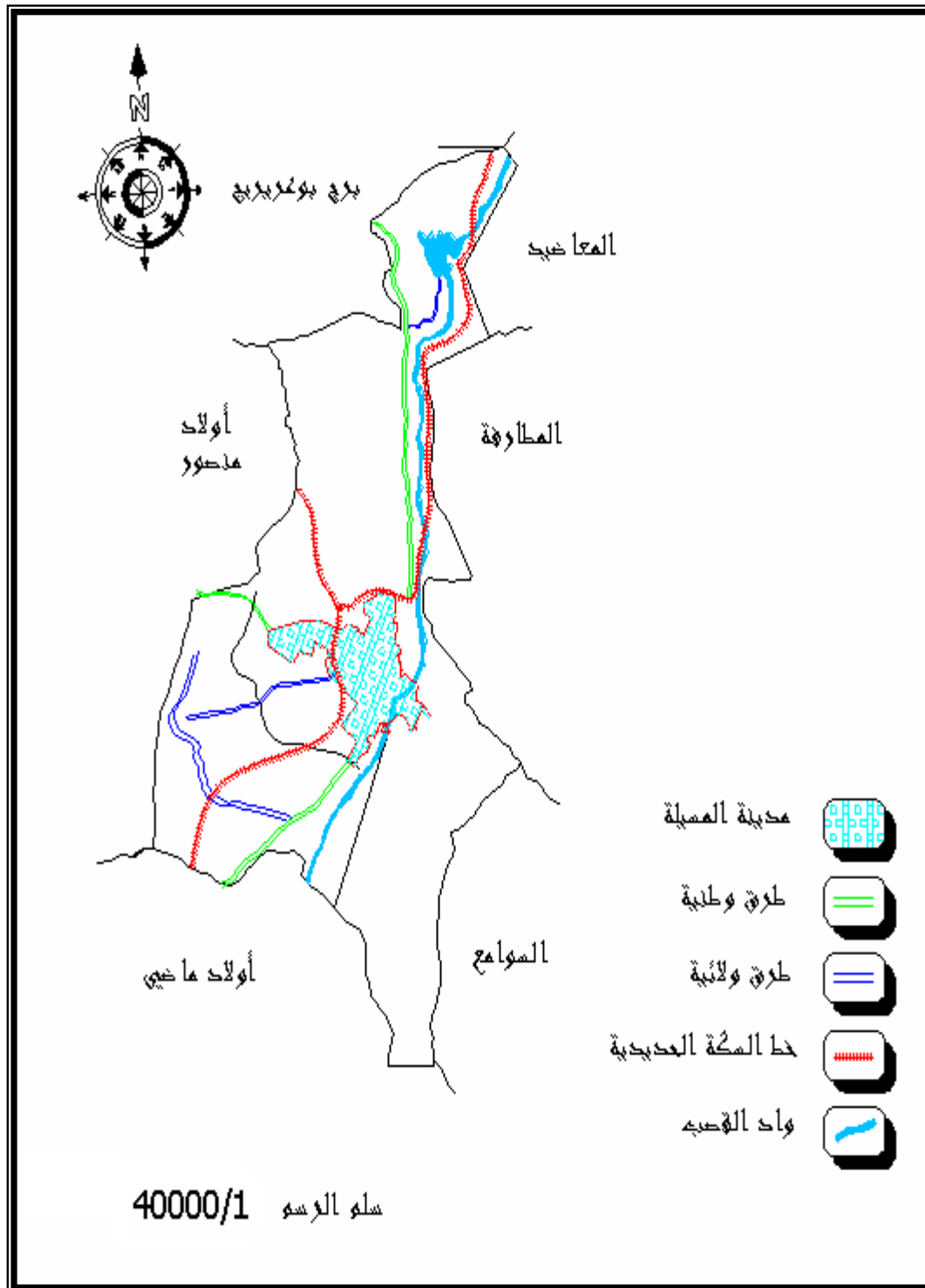
أ/ دراسة الحركة المرورية بمدينة المسيلة:

1- التعريف بمحيط الدراسة:

مدينة المسيلة:

تقع مدينة المسيلة في وسط الحضنة تحدها شمالا بوخميسة، شرقا المطارفة، غربا أولاد منصور جنوبا أولاد ماضي. تتربع على مساحة قدرها 232 كم²، يسكنها 156647 نسمة (إحصائيات 2008). تقع في الجنوب الشرقي للعاصمة وتبعد عنها بـ 250 كم. تبعد عن البحر: 100 كم وترتفع على مستواه بـ: 460 (المصدر: مخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير)

المخطط رقم 01: موقع مدينة المسيلة من البلدية.



المصدر: مديرية مسح الأراضي لولاية المسيلة

2- شبكة الطرق الهيكلية للمدينة :

تعتبر شبكة الطرق في وسط المدينة القلب النابض للمدينة ككل، لأنها منطلق النشاط العمراني، و محركه الأساسي، و هذا ما تمثله شبكة الطرق في وسط مدينة المسيلة، حيث تحتضن أغلب النشاطات اليومية للسكان، و تتحمل في ذلك ضغطا كبيرا يفوق طاقتها في كثير من الأحيان، و أهم ما يمكن ملاحظته عند تحليل هذه الشبكة، هو ما يلي:

- غياب التوازن الذي يجب أن يتوفر في شبكة الطرق.
 - سيطرة الطرق ثنائية الاتجاه.
 - الحالة الفيزيائية لأغلب الطرق متدهورة، مما يعرقل السير الحسن للحركة المرورية.
 - تجهيز هذه الطرق بالإشارات المرورية اللازمة غير كافٍ، و غير مدروس.
- كل هذه النقاط سواء مجتمعة أو منفصلة أدت إلى خلل في السير الحسن للحركة المرورية في هذه الشبكة، فكثر عن ذلك الاكتضاض و التوقف الطويل، و الحوادث التي كثيرا ما تحدث في هذه الأماكن.

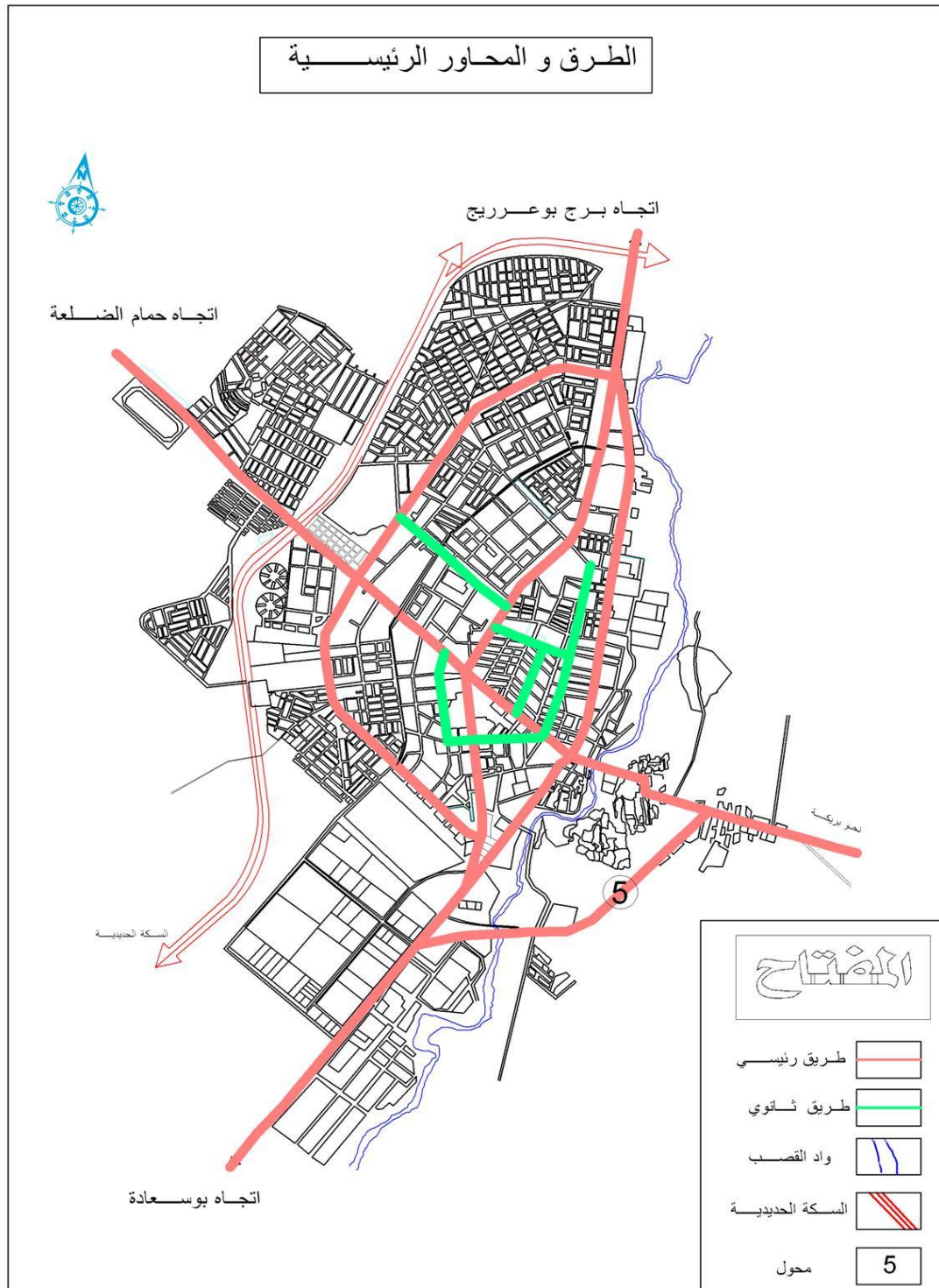


الصورة رقم 08 طرق غير مهيأة (طريق
بوسعادة)
المصدر : تصوير الطالب



الصورة رقم 07 حالة الطرق
بالمدينة (السوق المغطاة)
المصدر : تصوير الطالب

المخطط رقم 02 يوضح شبكة الطرق بالمدينة.



المصدر : المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير لبلدية المسيلة



الصورة رقم 10 حالة الطرق بالمدينة
المصدر : تصوير الطالب



الصورة رقم 09 حالة الطرق بالمدينة
المصدر : تصوير الطالب

3- حركة المشاة في المدينة:

تعتبر حركة المشاة من أهم أنواع التنقل في المدينة، إذ تختلف تماماً عن الحركة الميكانيكية في كثير من الأمور من بينها: السرعة، الوسيلة، الحجم، الشدة...
لكن في مدينة المسيلة لا يوجد أي اعتبار لهذه الحركة حيث لم تخصص لها مسارات في المدينة ككل أو في الأحياء، و بقيت موازية للحركة الميكانيكية، لكنها تعاني من عدة مشاكل تعيق هذه الحركة، خاصة عند المفترقات بصفة خاصة، أين لاحظنا غياب كلي للتهيئة، التي تمنع أو تقلل قدر الإمكان من تقاطع حركة المشاة مع الحركة الميكانيكية، و تتم حركة المشاة عموماً في مدينة المسيلة على حواف المحاور المهيكلية، و ذلك لوجود التجهيزات و الخدمات بمحاذاتها، كما تتركز حركة المشاة في عدة مقاطع، كالمقطع الواصل بين سوق الكدية و وسط المدينة، الذي يفتقر تماماً لأي نوع من التهيئة من جهة و لا يستجيب لكثافة حركة المشاة التي تمر عبره من الناحية المجالية من جهة أخرى، و نلاحظ هذه الظاهرة التي تتمثل في النقص في عرض الرصيف في أغلب المحاور في مدينة المسيلة، إضافة إلى استغلالها من التجار، الشيء الذي يجبر المشاة على استعمال قارعة الطريق للتنقل، مما يخلف اختلاط كبير بين الحركة الميكانيكية و حركة المشاة، و يزيد من تفاقم المشاكل المرورية التي على رأسها نقص السلامة المرورية.



الصورة رقم 12 حركة المشاة بالمدينة
المكان: (الكدية)
المصدر : تصوير الطالب



الصورة رقم 11 حركة المشاة بالمدينة
المكان: (الحاج عيسى)
المصدر : تصوير الطالب

4- مفترقات الطرق الهامة في المدينة

تطرقنا في دراستنا هذه إلى مفترقات الطرق لأنها جزء لا يتجزأ من شبكة المرور، و تجهيز مروري ضروري، و أماكن لوقوع الكثير من الحوادث المرورية.

و قد اعتمدنا في اختيارنا لهذه المفترقات لنشملها بالدراسة و التحليل على أهميتها بالنسبة للمدينة من جهة، و كثرة وقوع الحوادث فيها من جهة أخرى.

- مفترق الطرق رقم 01:

يقع مفترق الطرق هذا بالقرب من الأمن المركزي للولاية، و هو أهم مفترق داخل المدينة بصفته نقطة تقاطع لطريق رئيسي مزدوج الذي يربط بين شمال و جنوب المدينة، و طريق رئيسي يربط بين شرق المدينة و غربها، أوقاته الحرجة هي: 08:00 ، 11:30 ، 17:00.

- مفترق الطرق رقم 02:

يقع مفترق الطرق هذا بالقرب من الملحق الجامعي رقم: 02، حيث يمثل نقطة تقاطع طريق رئيسي الذي هو الطريق الرابط بين وسط المدينة و غربها، و طريق ثانوي الذي يسمى شارع 11 ديسمبر. وهو مفترق طريقي كثيف الحركة.

- مفترق الطرق رقم 03:

و هو مفترق طرق يقع بالقرب من جامعة محمد بوضياف، ذو أهمية كبيرة إذ أنه يمثل نقطة تقاطع الطريق الرئيسي الذي يربط وسط المدينة بغيرها، و الطريق الثانوي المخصص لحركة الوزن الثقيل، فهو بذلك يستقبل حركة كثيفة و مستمرة حتى في الليل، لأنه يعتبر نقطة مرور للحركة الانتقالية.

- مفترق الطرق رقم 04:

يقع هذا المفترق بالقرب من ساحة الشهداء ، حيث لا يقل أهمية عن مفترق الطرق رقم: 01 باعتباره يقع في وسط المدينة القديم، و يمثل نقطة تقاطع طريقي رئيسيين، الطريق الذي يربط شمال المدينة بجنوبها، و الطريق الذي يربط شرق المدينة بغيرها، مما يجعله ذو حركة كثيفة جدا.

- مفترق الطرق رقم 05:

يقع هذا المفترق في الناحية الجنوبية من المدينة بالقرب من محطة المسافرين، حيث يمثل مدخل المدينة.

- مفترق الطرق رقم 06:

هذا المفترق يقع بالقرب من مقر الولاية، و هو ذو أهمية متوسطة مقارنة بالمفترقات سابقة الذكر.

- مفترق الطرق رقم 07:

إذ أنه يمثل نقطة تقاطع شارع كريم بلقاسم و شارع خرخاش لمين محمد.

- مفترق الطرق رقم 08:

يحتل هذا المفترق موقعا هاما إذ يقع بالقرب من مسجد الإمام مالك بن أنس، ويمثل نقطة تقاطع طريق رئيسي يربط بين شرق المدينة و غربها، و طريق ثانوي و طريق من الدرجة الثالثة، حيث يحتوي هذا المفترق على ستة مداخل، به حركة مرور متوسطة.

من خلال الجدول نلاحظ أن المفترقات التي تشهد حركة كثيفة هي الواقعة بالقرب من وسط المدينة والمتمثلة في مفترق الطرق رقم 04 بساحة الشهداء ومفترق الطرق رقم 06 بالقرب من مقر الولاية ومفترق الطرق رقم 08 الذي يحتوي على ستة مداخل وكذا مفترق الطريق رقم 01 الذي يتميز بحركة كثيفة.

خلاصة:

من خلال الدراسة الميدانية التي قمنا بها، و التحليل الذي أجريناه، استخلصنا أن كل المفترقات على مستوى المدينة تفتقر للتهيئة المناسبة من جهة، و الإشارات المرورية من جهة أخرى، مما يؤدي إلى صعوبة في الحركة المرورية ووقوع عدة حوادث مرورية.

المخطط رقم 03 يوضح مفترقات الطرق الهامة بالمدينة.



المصدر: المخطط التوجيهي للتنمية والتعمير لبلدية المسيلة

5- المواقف:

تعتبر المواقف من الهياكل القاعدية وهي كذلك تعرف نقص كبير داخل المجال الحضري للمدينة



الصورة رقم 14 مواقف غير مهيأة
بالمدينة
المصدر : تصوير الطالب



الصورة رقم 13 مواقف غير مهيأة
بالمدينة
المصدر : تصوير الطالب

حيث نجد بعض المواقف على أطراف الطرقات وتجدد الإشارة هنا الى وجود بعض الأماكن لتوقف السيارات بطريقة غير لائقة وخطيرة في بعض الأحيان كتوقف المركبات عند مداخل الشوارع مما يحجب الرؤية في حالة الدوران مما يؤدي لوقوع حادث المرور.

6- الإشارات:

تلعب الإشارات دورا هاما في تسيير حركة المرور بالمدينة بحيث تمثل هذه الإشارات واللافتات برموز خاصة ومرسومة على لوحات بقياسات وأشكال هندسية محددة لمستخدمي الطرق، وكافة التعليمات والرموز التي تساعد السائق وكذا قيادة السيارة بطريقة آمنة ضمن حدود السرعة المحددة .

من خلال الملاحظة الميدانية للإشارات في المدينة تبين وجود نقص كبير لها سواء الإشارات العمودية أو الأفقية وان وجدت فهي تفتقر إلى الصيانة كما أن هناك تخريب مس بعض الإشارات ملم أحدث خلل في النظام المروري العام مثل عدم احترام الأولوية مما يؤدي مباشرة لوقوع حوادث المرور.



الصورة رقم 16 الإشارات المرورية
بالمدينة
المصدر : تصوير الطالب



الصورة رقم 15 الإشارات المرورية
بالمدينة
المصدر : تصوير الطالب

7- التجهيزات:

وهي مراكز وأماكن يقصدها الإنسان الحضري والريفي لتلبية حاجياته وتحقيق متطلباته وهذه التجهيزات متمثلة في المراكز الإدارية والتعليمية والثقافية والصحية والرياضية.....
وتحتوي مدينة المسيلة على عدة تجهيزات مهمة يمكن تقسيمها إلى :

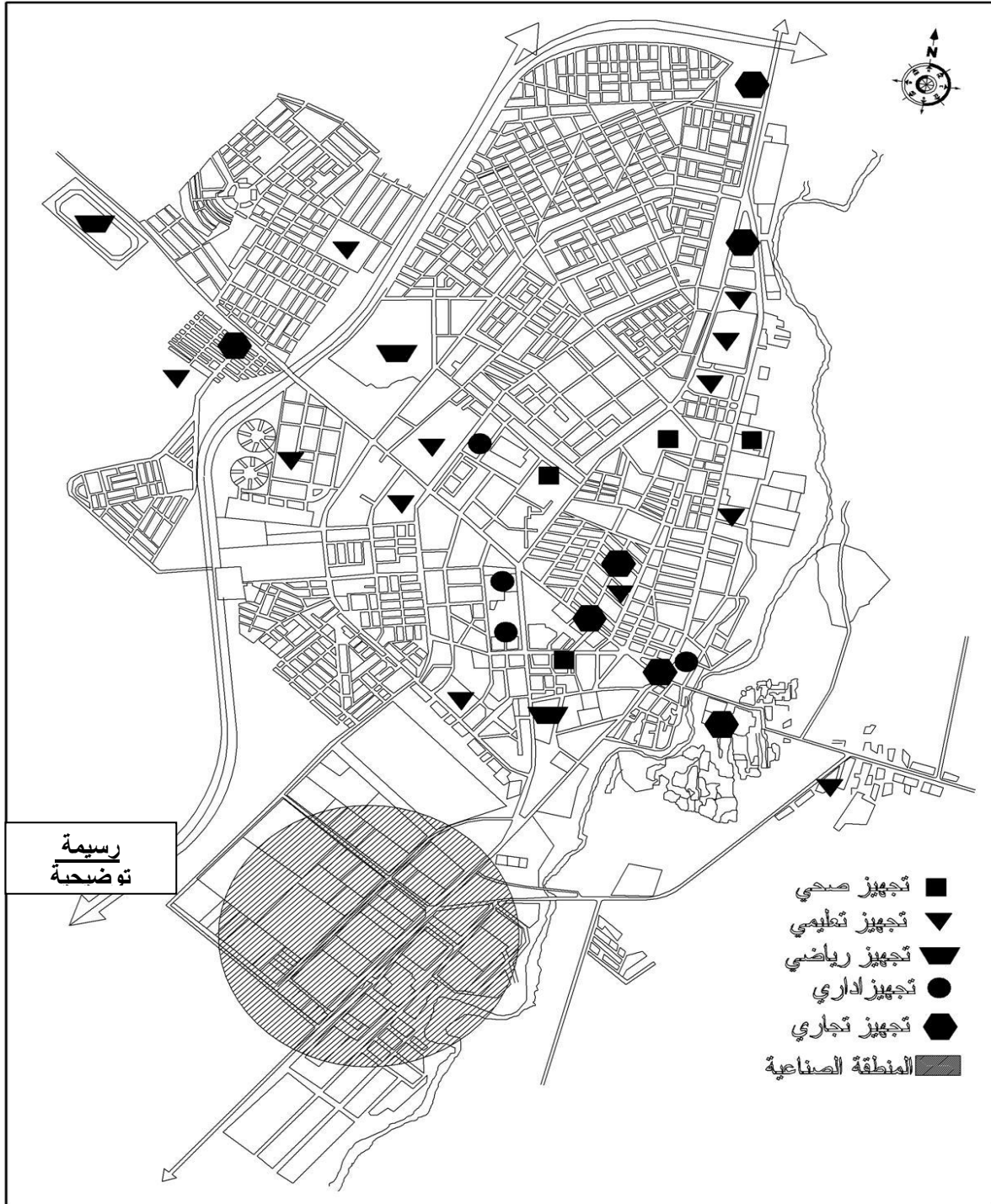
- 3-1- لتجهيزات الإدارية:
- تتركز معظم هذه التجهيزات على طول الطريق الوطني رقم 40 مما يسجل حركة مرور كثيفة ، خاصة في الحي الإداري الموجود في قلب المدينة
- 3-2- التجهيزات التعليمية:
- حيث يعطي هذا القطاع أهمية كبرى لمدينة المسيلة ، ووزعت هذه التجهيزات على جل تراب المدينة وحسب تقديرات (PDAU) فان التجهيزات الموجودة والمبرمجة قادرة على سد حاجيات السكان المتعلمين مستقبلا ، إذ توجد 07 ثانويات و03 متاقن و03 مراكز للتكوين ، بالإضافة إلى الجامعة والقطب الجامعي ، زيادة على المدارس الابتدائية والاكاديمية
- 3-3- التجهيزات الرياضية:
- وتتمثل في مركب لمختلف الرياضات .وملاعبين بلديين، وقاعة للسباحة وعدة ملاعب صغيرة وعدة ملاحق أخرى .

- 3-4- التجهيزات الثقافية :
- توجد بمقر البلدية عدة مرافق منها مكتبتين بلديتين ودار للثقافة
- 3-5- التجهيزات الصحية:
- القطاع الصحي لبلدية المسيلة يخدم كل البلديات المجاورة والسبب يرجع إلى تركيبة المرافق الصحية المقامة في مقر البلدية وهي مرافق صحية كبيرة، متوسطة، وصغيرة، نذكر منها :
مستشفى الزهراوي ، عيادتين متخصصتين ، مركز صحي ، قاعتين للعلاج ، عيادة الولادة
سليمان عميرات ، كما يوضحه الشكل رقم 04

خلاصة:

ان سوء التهيئة بالمدينة أدى الى تركيز معظم التجهيزات في منطقة واحدة وهذا أكبر عامل يتسبب في حوادث المرور.

المخطط رقم 04 يوضح التجهيزات بالمدينة



المصدر المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير لبلدية المسيلة

خلاصة

من خلال تطرقنا إلى هته العناصر بالمدينة توصلنا للنتائج التالية:

أ/ على مستوى الجانب الفضائي:

- على مستوى الطرقات:

* طرقات ضيقة وقابلة للتوسع

* الأرصفة غير مهيأة وأغلبها مستغل للأغراض التجارية مما يخلق تداخل بين حركة المشاة

والحركة الميكانيكية مما يقلل من السلامة المرورية.

* عدم وجود مسارات خاصة بالدراجات.

* وجود ممهلات غير مطابقة للمواصفات التقنية.

* وجود طرق غير معبدة بشكل جيد.

* انعدام إشارات المرور بأغلب الطرق.

* قلة الممرات العلوية للراجلين.

- على مستوى مفترقات الطرق:

* عدم تهيئتها بصورة جيدة

* تعاني من نقص وتخريب إشارات المرور

* تداخل الحركة الميكانيكية وحركة المشاة في المفترقات.

* ازدحام حركة المرور في المفترقات المهمة.

- توقف المركبات

* توقف المركبات على حواف الطرق وبطريقة غير قانونية مما يتسبب في عرقلة حركة المرور وكذا

حجب الرؤية على المركبات في حالة الدوران.

* عدم احترام أماكن الوقوف والتوقف.

ب/ على مستوى الجانب الغير فضائي:

*عدم وجود مراقبة جادة للمركبات.

*عدم احترام القوانين من طرف السواق والراجلين على حد سواء.

*غياب المسؤولية العامة في تسيير الحركة المرورية مما نتج عنها :

*عدم احترام الجانب القانوني الذي يحكم حركة المرور .

8- حوادث المرور بمدينة المسيلة:

إحصائيات حوادث المرور الحضرية

جدول رقم 03: يبين إحصائيات حوادث المرور الحضرية بالمسيلة لسنة 2012 م.

الأشهر	عدد الحوادث	عدد الجرحى	عدد القتلى
جانفي	19	21	1
فيفري	18	22	2
مارس	11	09	3
أفريل	22	23	2
ماي	15	21	3
جوان	36	42	5
جويلية	31	28	4
أوت	33	25	1
سبتمبر	18	32	2
أكتوبر	32	37	2
نوفمبر	22	19	2
ديسمبر	18	16	1
المجموع	275	295	28

المصدر: مصالح الأمن لولاية المسيلة.

جدول رقم 04: يبين إحصائيات حوادث المرور لعدة سنوات:

السنوات	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
عدد الحوادث	119	197	313	231	283	370	359	431

المصدر: مصالح الأمن لولاية المسيلة.

أسباب حوادث المرور بمدينة المسيلة:

1- العنصر البشري :

هذا العنصر يحتل المرتبة الأولى وسببه الرئيسي يعود الى عدم احترام قواعد المرور ونذكر على سبيل المثال:

*عدم احترام السرعة القانونية.

*عدم استعمال ممرات الراجلين.

*عدم احترام المسافة القانونية الأمنية بين السكّيات.

2- العوامل المتعلقة بالمركبة:

هي الأخرى تعد من أسباب حوادث المرور وهذا يعود لعدة جوانب أهمها عدم صيانة الفرامل، الإطارات، عدم صلاحية المصابيح...

3- العوامل المتعلقة بالمحيط:

*انعدام أو نقص إشارات المرور.

*التشوهات من حفر وحواجز على الطرقات وغيرها.

*تهيئة غير مناسبة

خلاصة:

إن مشكل نقص السلامة المرورية بمدينة المسيلة واضح وجلي وهذا ناجم من الاستخدام السيئ للسيارات سواء بالقيادة أو لمواصفات السيارات
أما الجزء الأكبر من الحوادث فتتسبب فيه السرعة الزائدة أو القيادة الطائشة أو الإهمال وعدم الانتباه.
وهناك حوادث يتسبب فيها الطريق لأسباب تعود الى نوعية التصميم الهندسي، كضيق الطريق عند التقاطعات أو عند الدوران.

ب/ دراسة الحركة المرورية لحي سكني.

مقدمة:

نظرا لضيق الوقت لم نتمكن من دراسة السلامة المرورية على مستوى كل أحياء المدينة فارتأينا أن نختار حي نموذجي هو حي 1000 مسكن وهذا الاختيار راجع للأسباب التالية:

- به حركة مرورية كثيفة لاعتباره يتوسط المدينة.
- تم تسجيل به عدة حوادث مرورية.

1 - لمحة تاريخية عن الحي :

نتيجة للتطور السكاني الذي شهدته المدينة ابتداء من نهاية السبعينات جراء الهجرات الجماعية ، لجأت السلطات إلى تشييد جملة من الأحياء الجماعية لفائدة فئات اجتماعية معينة قصد السيطرة على أزمة السكن آنذاك ، دون أخذها بعين الاعتبار مبدأ الاستدامة في عملية التخطيط ، وفعلا شرع في عملية تشييد حي النصر ابتداء من سنة 1981م تحت إشراف مؤسسة OPGI المسيلة ومرت عملية البناء بمرحلتين امتدت الأولى من سنة 1981 الى سنة 1983م والثانية من سنة 1983م إلى سنة 1991م لتبلغ مدة الانجاز عشرة سنوات كاملة.

2- موقع الحي :

يقع الحي شمال مدينة المسيلة و بمساحة تقدر ب 123482 م² و هو يقع بمحاذاة الطريق الوطني رقم 45 و الذي يربط بين بوسعادة و برج بوعرييج و يجاور مجموعة من التجهيزات منها التعليمية و الثقافية و الإدارية و الصحية و يحيط كذلك به حي 256 مسكن شرقا و 48 مسكن و معا 15 مسكن غربا و 200 مسكن شمالا و 600 مسكن جنوبا . أما بالنسبة لتسيير الحي فهو مسير من طرف ديوان الترقية و التسيير العقاري OPGI.



الصورة رقم 18 حدود الحي
المصدر : تصوير الطالب



الصورة رقم 17 حدود الحي
المصدر: تصوير الطالب

3- التجهيزات:

من خلال معاينتنا لتوزيع التجهيزات داخل الحي وجدنا انه يحوي على التجهيزات التالية:

- مدرستين ابتدائيتين
- محلات تجارية
- دار الشباب

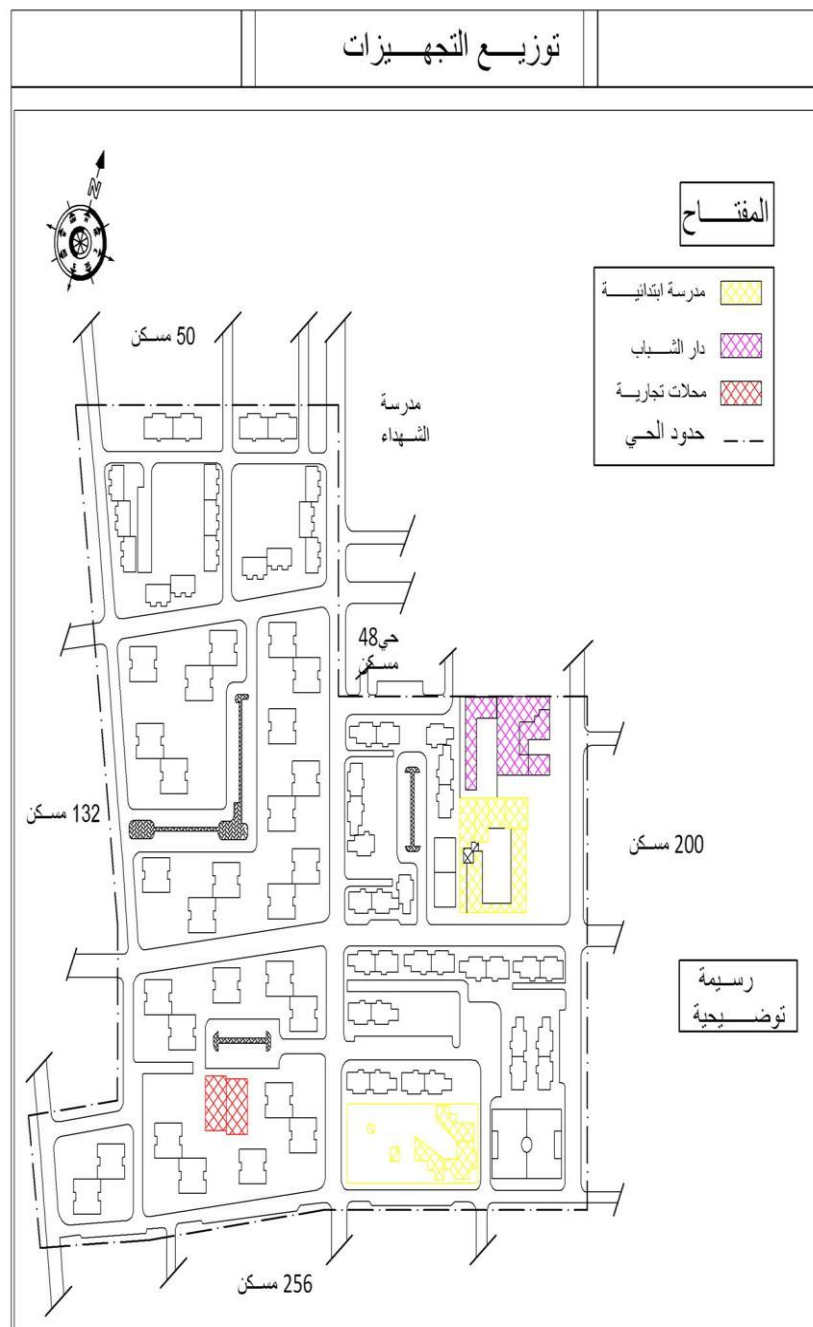


المصدر : تصوير الطالب

الصورة رقم 19،20،21 توزيع التجهيزات

ما يمكن ملاحظته هو عدم تموضع التجهيزات بطريقة امنة حيث نجد التجهيزات التعليمية بجوار الطرق الكثيفة بالحركة المرورية بدون احترام المسافة الأمنية مما يعرض الأطفال الى خطر الحوادث أثناء خروجهم من المدرسة

المخطط رقم 05 توزيع التجهيزات بالحي



المصدر من اعداد الطالب

4-الطرق:

أ - بنية الطرقات :

تعتبر الطرقات أول عنصر مهيكّل للحي بحيث أنّها : تحدّد التنظيم والتقسيم العام للحي ، كما أنّها تلعب دوراً هاماً في الربط بين مختلف أجزاء الحي من جهة وأطراف المدينة من جهة أخرى و يحتوي الحي على ثلاثة أنواع من الطرق قمنا بتصنيفها حسب الكثافة المرورية إلى (طريق رئيسي ، طريق ثانوي ، طريق ثالثي) ، وتبلغ مساحة الطرق 37374.4م² أي بنسبة 30.26% من المساحة الإجمالية .

• طرق رئيسية:

• وهي الطرق التي تربط الحي بالأحياء المجاورة وهي ذات كثافة مرورية كبيرة , حيث يتراوح عرضها بين 10م إلى 12م

•

• طرق ثانوية : وهي الطرق ذات كثافة مرورية متوسطة , و يكون عرضها 5م.

•

• طرق ثالثة : وهي الطرق التي توصل إلى العمارات و مواقف السيارات.

المخطط رقم 06 يوضح بنية الطرقات



المصدر من اعداد الطالب



الصورة رقم 23 بنية الطرق بالحي
المصدر : تصوير الطالب



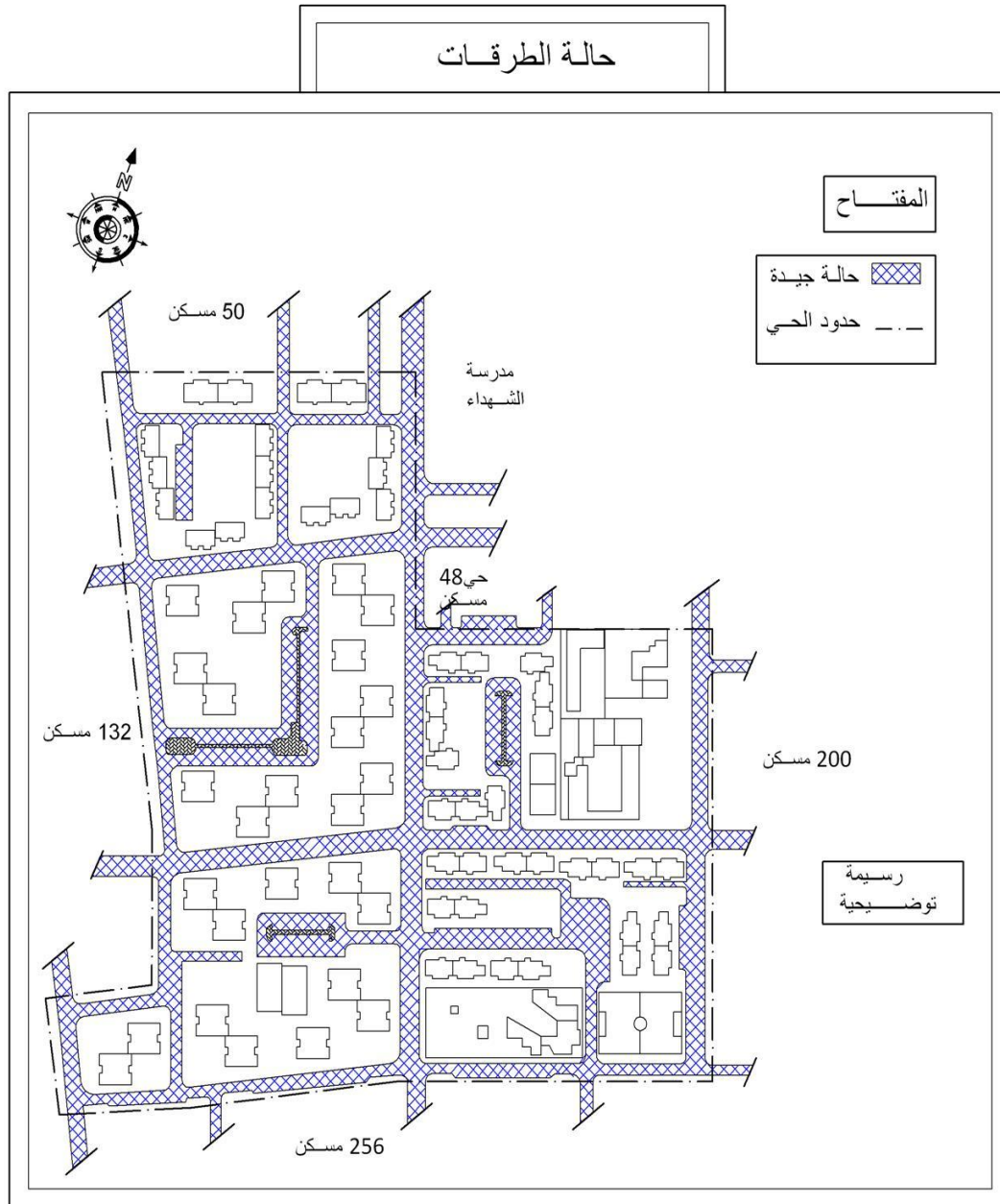
الصورة رقم 22 بنية الطرق بالحي
المصدر : تصوير الطالب

ب - حالة الطرقات :

جميع الطرقات في منطقة الدراسة في حالة جيدة باستثناء بعض المناطق نتيجة عمليات الترميم على مستوى الشبكات المختلفة .

الملاحظ على الطرق بالحي هو عدم احترامها للمقاييس الصحيحة كما تنتشر بها عدة حفر زادت من مشاكل الحركة المرورية.

المخطط رقم 07 يوضح حالة الطرقات بالحي



المصدر من اعداد الطالب



الصورة رقم 25 حالة الطرقات
المصدر : تصوير الطالب



الصورة رقم 24 حالة الطرقات
المصدر : تصوير الطالب



الصورة رقم 27 حالة الطرقات
المصدر : تصوير الطالب

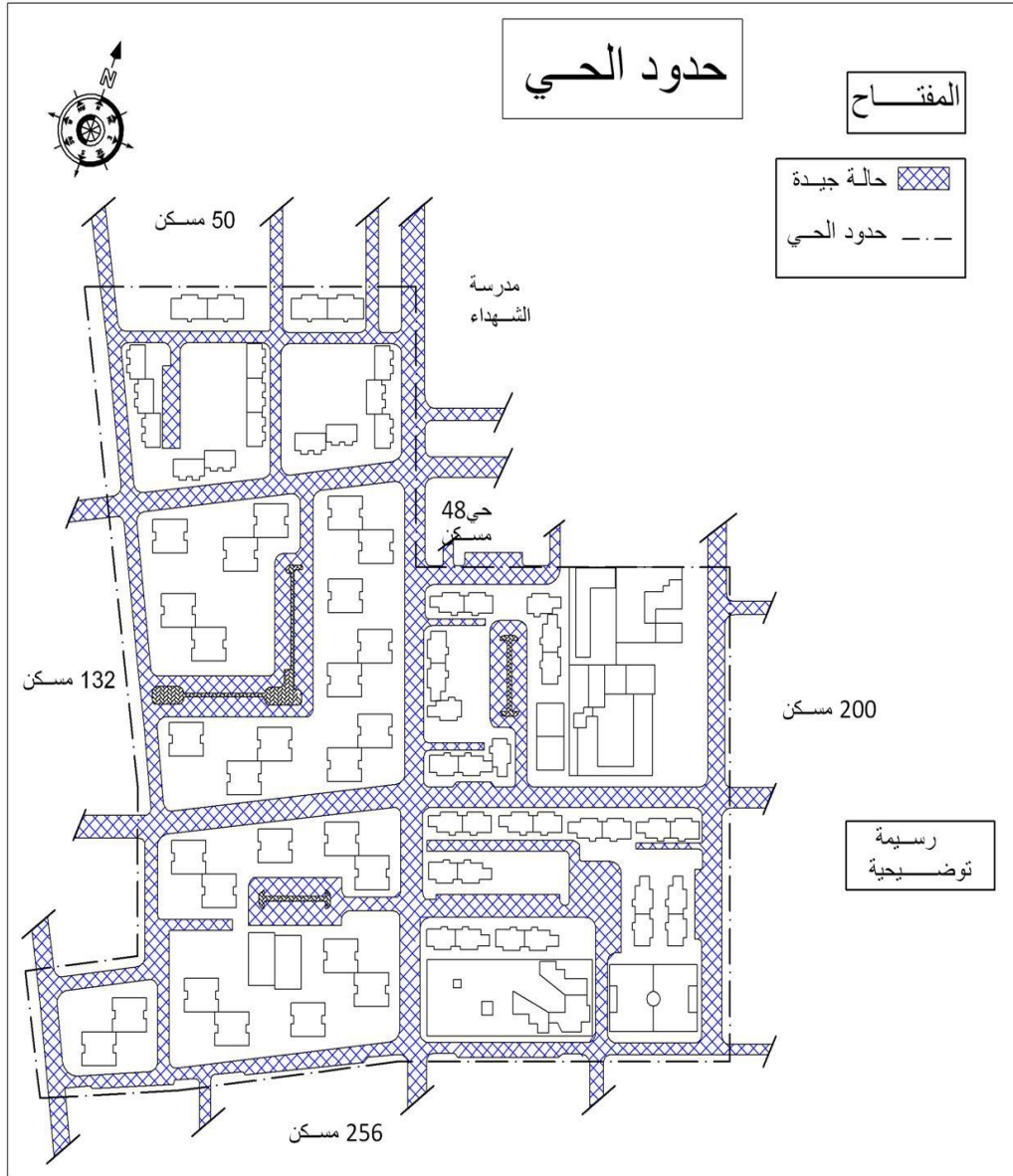


الصورة رقم 26 حالة الطرقات
المصدر : تصوير الطالب

ج - منافذ الحي

ان موقع الحي المتميز جعل إمكانية الوصول إليه بالحركة الميكانيكية سهلة ، وذلك لإحاطته بعدة طرق رئيسية والتي تقدر ب 12 منفذ تغذي الحي من عدة جهات بصفة مباشرة وهي كافية، وتوفر النفاذية المستحقة لهذا الحي ونرى انه يجب التخلص من بعضها قصد التقليل من الحركة الميكانيكية داخل الحي والتقليل من خطر الحوادث.

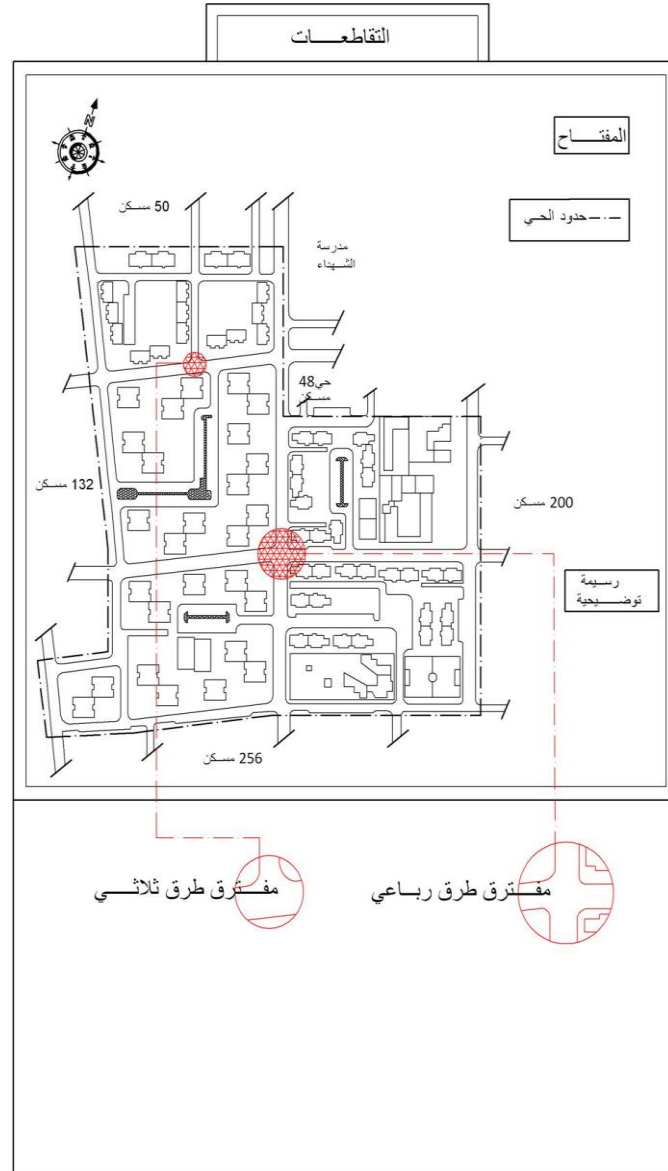
المخطط رقم 08 يوضح منافذ الحي



المصدر من اعداد الطالب

د- التقاطعات : يوجد على مستوى منطقة الدراسة نوعين من التقاطعات الأول ذو ثلاثة اتجاهات (على شكل حرف T) ويعتبر هذا النوع آمن نسبياً أما النوع الثاني ذو أربعة اتجاهات (على شكل حرف X) فيشكل تهديداً كبيراً على مستعمليه حيث تم تسجيل عدة حوادث على مستواه .

المخطط رقم 09 يوضح التقاطعات بالحي



المصدر من اعداد الطالب



الصورة رقم 29 التقاطعات

المصدر : تصوير الطالب

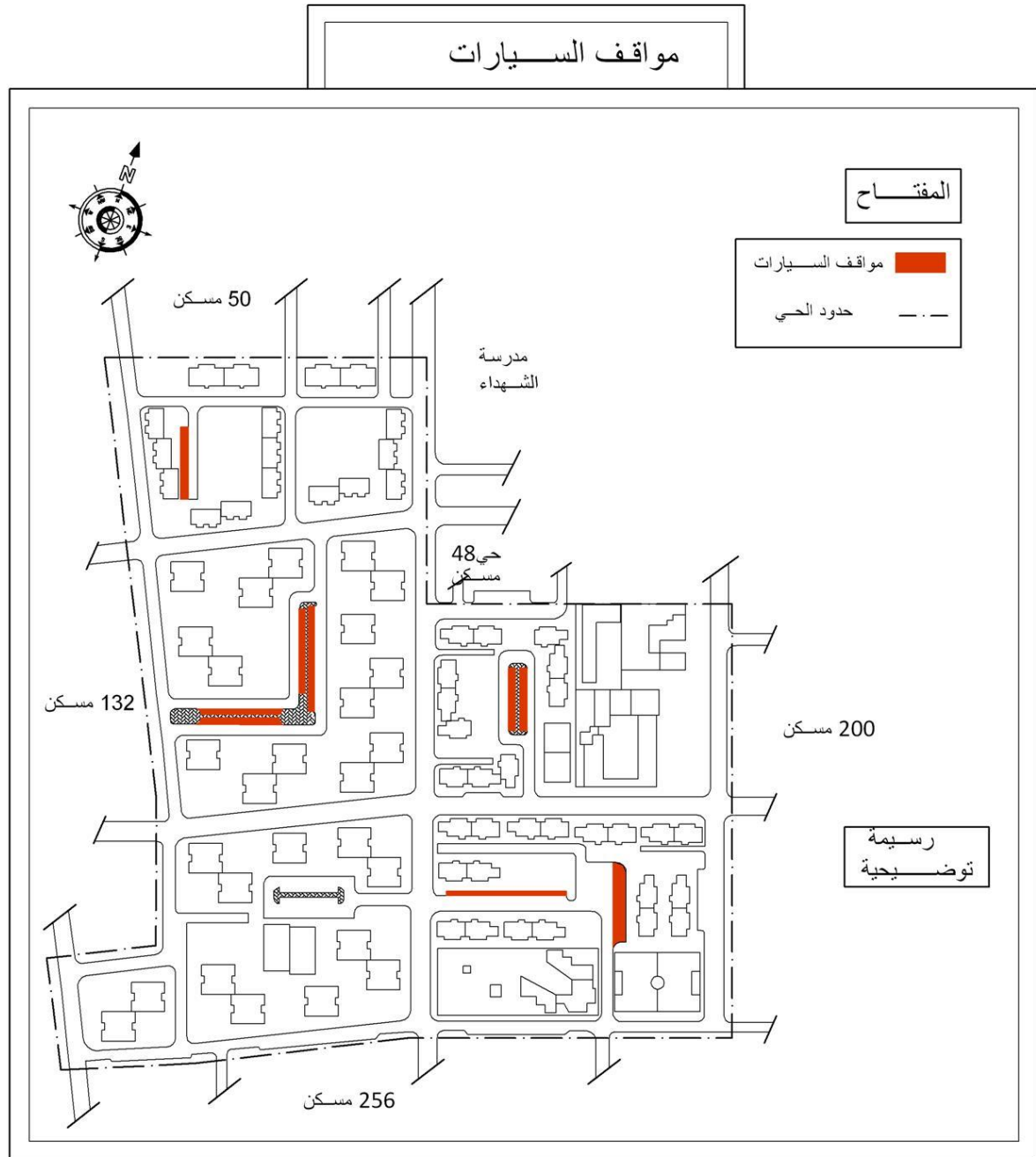


الصورة رقم 28 التقاطعات

المصدر : تصوير الطالب

5- مواقف السيارات: يتوفر الحي على خمسة مواقف سيارات حيث تقدر مساحتها 1231.6م أي نسبة 0.99% من مجموع الطرق ومواقف السيارات وهي مقبولة عموما مقارنة بالمعايير الوطنية وهي في معظمها غير وظيفية خاصة في ساعات النهار لان معظم السكان يوقف سياراتهم في أماكن الظل و أمام العمارات .و تجدر الإشارة أن منطقة الدراسة تحوي ثلاثة أنواع من مواقف السيارات (عمودية – أفقية – مائلة) .

المخطط رقم 10 يوضح مواقع السيارات بالحي



المصدر من اعداد الطالب



الصورة رقم 31 مواقف السيارات

المصدر : تصوير الطالب



الصورة رقم 30 مواقف السيارات

المصدر : تصوير الطالب

خلاصة:

تعتبر السلامة المرورية من أهم الأمور التي يجب الاهتمام بها أثناء عملية تخطيط ثم تسيير المرور داخل الأحياء السكنية.

و من خلال الدراسة التي أجريناها على حي 1000 مسكن، وجدنا أن هذا الجانب لا يملك ما يستحقه من الاهتمام، و هذا نظرا للثغرات التي لمسناها أثناء القيام بدراستنا هذه، و من أهم ما خرجنا به من الملاحظات ما يلي:

- الازدحام من بين العوامل الأساسية التي تزيد في وقوع الحوادث.
- تركيز النقاط السوداء على مفترقات الطرق بالحي، مما يوحي بعدم كفاءة هذه المفترقات من الناحية الأمنية.
- التوقفات الغير شرعية للمركبات.
- نقص الاهتمام بدراسة مفترقات الطرق، و تهيئتها من أجل توفير أكبر حد من الأمن.
- الافتقار الكبير للإشارات المرورية عند مفترقات الطرق، وفي الطرق عامة.
- نقص الأمن عند المؤسسات التربوية، بسبب قلة المسافة الأمنية التي يجب أن تفصل بين مدخل المؤسسة و الطريق.
- عدم الأخذ بعين الاعتبار التداخل بين حركة المشاة و الحركة الميكانيكية عند مفترقات الطرق خاصة.
- ما لمسناه أيضا في خضم دراستنا هو عدم احترام قوانين المرور من طرف مستعملي الطريق.

تحليل الفرضيات

تمهيد:

تبين الإحصائيات أن هناك تزايد ملحوظ لحوادث المرور في المراكز الحضرية بمدينة المسيلة، كما تشير هته الإحصائيات إلى أن نسبة كبيرة من الحوادث تقع في تقاطعات الطرق والشوارع التي تعتبر مراكز اختناق، وأن معدل هته الحوادث يميل للارتفاع الملحوظ أثناء ساعات الذروة وهذا يعني أن قبل هته الفترة تكون عدد الحوادث أقل، غير أنه ليست أوقات الذروة السبب الوحيد لوقوع هته الحوادث بالمدينة، إذ هناك عوامل أخرى في مقدمتها السرعة الفائقة، إهمال السائقين والمشاة على حد سواء، عدم كفاءة تعليمات المرور وعدم وجود العلامات الإرشادية وضيق الشوارع الناتج عن سوء التهيئة. ان عدد حوادث المرور في زيادة مستمرة من سنة لأخرى لهذا فإننا ارتأينا في الفصل التمهيدي طرح فرضيتين تفسر نقص السلامة المرورية بمدينة المسيلة مراعاة للمنهجية السليمة، و التبسيط في الطرح:

1 فرضية تخص الجانب القانوني:

*عدم أخذ السلامة المرورية بوضوح في قوانين التهيئة والتعمير أدى إلى تدهورها في تصميم المشاريع العمرانية.

لذلك فالسلامة المرورية مهمة في جانب التهيئة للأحياء السكنية وبالمدينة بشكل عام .

*اهتمام قانون المرور بمحاربة الظاهرة من جانب واحد هو الجانب التنظيمي بتسليط العقوبات

على المخالفين بينما يهمل محاربة المشكل من جهات أخرى.

لهذا سنقوم بقراءة في قوانين التهيئة والتعمير وكذا قانون المرور ومعرفة ما إذا كانت تهتم بالسلامة المرورية أم لا.

مقدمة:

إن خصوصية مدينة المسيلة كونها عاصمة الولاية إذ تحيط بها عدة مدن أصغر حجما ومساحة جعلها قطبا جاذبا للسكان، إذ تطورت مدينة المسيلة تطورا ملحوظا حجما ووظيفة. فالزيادة السكانية الهامة داخل المدينة وحركة الهجرة من الأرياف جعلها تتميز بنمو حضري ذو وتيرة متسارعة لم تتوافق مع إمكانيات المدينة وعدم قدرتها على استيعاب الزيادات السكانية وبالتالي طفت إلى السطح عدة أزمات نذكر منها أزمة السكن، الشغل، الأحياء الفوضوية ومشكل حوادث المرور. لذا أصبحت عملية التخطيط وتنظيم المدينة من الضرورات الملحة للقضاء أو التخفيف من حوادث المرور.

لهذا سنقوم بقراءة في قانون التهيئة والتعمير من أجل التأكد من هته الفرضية أي السلامة المرورية مأخوذة بعين الاعتبار في هذا القانون أم لا.

1/قراءة في قوانين التهيئة والتعمير:

المرسوم رقم 68-6:

المؤرخ في 11شوال 1387 الموافق ل11 يناير 1968 يتضمن تحديد الشروط الخاصة بتشييد البنايات على طول بعض الطرق تطبيقا للمادة 91 من قانون التعمير والاسكان.

(المصدر: قانون رقم 68-6-المؤرخ في 11/يناير/1968 الصادر في الجريدة الرسمية) .

وبعد الاطلاع على مواد هذا القانون والبالغ عددها 6 مواد نذكر منها:

المادة 1:

تعتبر بمثابة منطقة عمران بالنسبة لتطبيق هذا المرسوم كل مجموعة عقارات مبنية ومتقاربة أو متلاصقة توجد على احدى حافتي الطريق وتعطيه مظهر شارع.

المادة 2:

لا يجوز في خارج مناطق العمران ومع مراعاة أحكام مخططات التعمير منح رخصة البناء لأي تشييد على مقربة من طرق السير الكبرى عندما تكون مجاورة الطريق، غير موافقة لصحة سكان البناية المنوي انشاؤها وسلامتهم وطمأنينتهم أو الاشخاص المدعوين للاقامة فيها.

ومع مراعاة الاستثناءات المنصوص عليها في المادة 4 أدناه لا يجوز منح رخصة لأي بناء مهما كانت وجهة تخصيصه اذا كان انشاؤه مرسومًا على أساس مسافة تقل عن:

- 40 مترا من محور طرق السيارات.

- 25 مترا من محور طرق المشار اليها في المادة رقم 3 أدناه.

وتحدد هته المسافات على التوالي ب: 50 و 35 مترا عندما يكون البناء المزمع انشاؤه معدا للسكن.

المادة 3 :

ان الطرق المشار اليها في الفقرة 4 من المادة 2 أعلاه تشمل:

1 - الطرق الطويلة المحددة لتطبيق المرسوم المؤرخ في 24 مايو سنة 1938.

2 - الطرق أو أقسام الطرق التي يجري تحديدها بمرسوم يصدر بناء على تقرير وزير الأشغال

العمومية والبناء بالنسبة للطرق الوطنية وبناء على تقرير الوزير المذكور ووزير الداخلية بالنسبة للطرق الأخرى.

المادة 4:

يمكن الترخيص بمخالفة الأحكام المنصوص عليها في الفقرة 2 والفقرات التي تليها من المادة 2 أعلاه بصفة استثنائية وذلك:

- عندما يجهل الرسم الخاص بالأماكن مجاورة الطريق موافقة لصحة وسلامة وطمأنينة سكان البناية المنوى تشييدها أو للأشخاص المدعويين للإقامة فيها.

أو عندما يكون البناء مرتبطا بخدمة أو استعمال الطريق ولا سيما إذا تعلق الأمر بمراكز توزيع الوقود. وتمنح هذه الاستثناءات السلطة المختصة التي تسلم رخصة البناء.

المادة 5:

ان الارتفاعات المحدثة على طول الطرق المشار اليها في المادتين 2 و 3 أعلاه ، لا تنشئ حقا في التعويض.

المادة 6:

يكلف وزير الأشغال العمومية والبناء ووزير الداخلية، كل فيما يخصه بتنفيذ هذا المرسوم الذي ينشر في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية.

التعليق:

هذا القانون تطرق لبعض الارتفاقات الواجب الأخذ بها عند تشييد بناية على حافة الطريق هنا نستنتج وجود تفكير في السلامة المرورية.

قانون رقم 82 - 02

المؤرخ في 12 ربيع الثاني عام 1402 الموافق ل 6 فبراير 1982 يتعلق برخصة البناء ورخصة تجزئة الأراضي للبناء، وبعد الاطلاع على مواده والبالغ عددها 61 مادة ومنها:
(المصدر: ¹ قانون رقم 82-02- المؤرخ في 6/فبراير/ 1982 الصادر في الجريدة الرسمية) .

المادة 15 :

- يجب عند النظر في طلب رخصة البناء أن يؤخذ بعين الاعتبار:
- موقع البنايات وحجمها ومظهرها وانسجامها مع المحيط.
- مراعاة الأحكام التشريعية والتنظيمية ولا سيما في مجال البناء والنظافة والأمن.

التعليق:

هنا نلاحظ أن هته المواد تشير بصورة غير مباشرة للسلامة المرورية أمام البنايات والتجزئات الترابية.

قانون رقم 87 - 03 :

المؤرخ في 27 جمادى الأولى عام 1407 الموافق ل 27 يناير 1987 يتعلق بالتهيئة العمرانية.
احتوى هذا القانون على 57 مادة ولم يتطرق الى موضوع السلامة المرورية.
(المصدر: ¹ قانون رقم 87-03- المؤرخ في 27/يناير/ 1987 الصادر في الجريدة الرسمية) .

دراسة التشريعات المتعلقة بالتعمير بعد (1989):

بالنظر إلى أهمية النصوص التشريعية في تنظيم وضبط الأمور الإدارية والتقنية لضمان السير الحسن للمشاريع، عملت السلطات على إيجاد صيغ قانونية تتوافق والإمكانات والقدرات المادية والبشرية والتقنية المتوفرة لديها وإلا كيف نفسر للاستقرار على مستوى النصوص القانونية المتعلقة بالتهيئة والتعمير، فقد شهدت البلاد حملة من المراسيم والقرارات الهادفة إلى تقنين مشاريع التعمير وفيما يلي سنقوم بقراءة في أهم القوانين المتعلقة بالتعمير مع تسليط الضوء على بعض القرارات.

قانون رقم 90-29:

المتعلق بالتهيئة والتعمير والذي يحدد القواعد العامة لتنظيم الأراضي القابلة للتعمير ووقاية المحيط والأوساط الطبيعية والتراث الثقافي والتاريخي.

مؤرخ في 14 جمادى الأولى عام 1411 الموافق ل أول ديسمبر سنة 1990 يتعلق بالتهيئة والتعمير يحتوي هذا القانون على 81 مادة منها:

المادة 5:

عدا المواصفات التقنية المخالفة، لا يمكن تشييد أي بناء أو سياج داخل الأجزاء المعمرة من البلدية الا اذا ابتعد بأربعة أمتار على الأقل من محور الطريق المؤدي اليه .
هنا نجد تفكير في السلامة المرورية.

قانون رقم 90-29- المؤرخ في 1990/12/01 الصادر في الجريدة الرسمية. العدد 52. www.joradp.dz

مرسوم تنفيذي رقم 91 - 175:

مؤرخ في 14 ذي القعدة عام 1411 الموافق ل 28 مايو سنة 1991 يحدد القواعد العامة للتهيئة والتعمير و البناء، 49 مادة منها:

المادة 2 : إذا كانت البناءات من طبيعتها أن تمس بالسلامة أو بالأمن العمومي من جراء موقعها أو حجمها أو استعمالها ، يمكن رفض رخصة البناء أو رخصة تجزئة الأرض من أجل البناء أو منحه شريطة احترام الأحكام الخاصة الواردة في القوانين والتنظيمات المعمول بها .

المادة 8 : يمكن رفض رخصة بناء عمارة أو مجموعة عمارات ، لا تصل إليها الطرق العمومية أو الخاصة حسب الشروط التي تستجيب لوظيفتها، لا سيما في مجال السير في المرور والنفوذ إليها وفي وسائل الاقتراب التي تمكن من مكافحة فعالة ضد الحريق . ويمكن رفضها أيضا إذا كانت منافذ العمارات تكون خطرا علي امن مستعملي الطرق العمومية أو امن مستعملي هذه المناطق . يجب تقدير هذا الأمن اعتبارا كذلك لطبيعة حركة المرور وكثافتها . ويمكن ان تتوقف على ما يأتي :

1 -انجاز منشآت كفيلة بضمان توقيف السيارات المطابقة لاحتياجات العمارة المزمع بقاؤها بعيدة عن الطرق العمومية .

وفي حالة العمارات العمومية والمكاتب والمتاجر و المؤسسات، يجب أن تكون مساحات المنشآت كافية حتى تسمح بمنورة وتوقف سيارات العمل وسيارات المستخدمين و المستعملين وزبائن المؤسسة.

2 -انجاز تهيئات خاصة للدخول ضمن احترام شروط الأمن المطلوبة.

التعليق:

تحدث هذا القانون في بعض مواد على شروط الأمن المطلوبة لكن لم يشر بطريقة مباشرة للسلامة المرورية.

مرسوم تنفيذي رقم 91 - 176:

مؤرخ في 14 ذي القعدة عام 1411 الموافق ل 28 مايو سنة 1991 يحدد كفايات تحضير

شهادة التعمير ورخصة التجزئة وشهادة التقسيم ورخصة البناء وشهادة المطابقة ورخصة الهدم 80

مادة أيضا لم تشر للسلامة المرورية.

وكذلك المرسوم التنفيذي 91-177 وكذا المرسوم التنفيذي رقم 91-178 هي كلها لم تتطرق للموضوع.

مرسوم تنفيذي رقم 02-185

مؤرخ في 13 ربيع الأول عام 1423 الموافق ل 26 مايو سنة 2002. يتضمن تصنيف بعض مقاطع الطرق ضمن الطرق الوطنية هذا القانون لم يشر أيضا للسلامة المرورية.

مرسوم تنفيذي رقم 05-317

مؤرخ في 6 شعبان عام 1426 الموافق ل 10 سبتمبر سنة 2005 يعدل ويتمم المرسوم التنفيذي رقم 91-177 الذي يحدد إجراءات إعداد المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير وكذلك المرسوم التنفيذي رقم 05-318 مؤرخ في 06 شعبان عام 1426 الموافق ل 10 سبتمبر سنة 2005، يعدل ويتمم المرسوم التنفيذي رقم 91-178 المؤرخ في 14 ذي القعدة عام 1411 الموافق ل 28 مايو سنة 1991 الذي يحدد إجراءات إعداد مخططات شغل الأراضي والمصادقة عليها ومحتوى الوثائق المتعلقة بها وكذلك مرسوم تنفيذي رقم 06-03 مؤرخ في 7 ذي الحجة عام 1426 الموافق ل 7 يناير 2006، يعدل ويتمم المرسوم التنفيذي رقم 91-176 الذي يحدد كفاءات تحضير شهادة التعمير ورخصة التجزئة وشهادة التقسيم ورخصة البناء وشهادة المطابقة ورخصة الهدم .

كل هته المراسيم لم تتكلم ولم تشير لموضوع السلامة المرورية.

المصدر الجريدة الرسمية. العدد 52. www.joradp.dz.

دراسة القانون التوجيهي للمدينة (المرسوم التنفيذي رقم 06 - 06 المؤرخ في 20 فيفري 2006 مؤرخ في 21 محرم عام 1427 الموافق ل 20 فبراير سنة 2006 يتضمن القانون التوجيهي للمدينة.

احتوى هذا المرسوم على 29 مادة منها:

المادة 6:

-التحكم في مخططات النقل والتنقل وحركة المرور داخل محاور المدينة وحولها.

-تدعيم الطرق والشبكات المختلفة.

-الوقاية من الأخطار الكبرى وحماية السكان.

التعليق: نلاحظ إهمال القانون التوجيهي للمدينة لموضوع السلامة المرورية الذي يجب أن يولي له اهتماما كبيرا، باعتبار حوادث المرور تقع بالمدينة لذا فيجب على القانون التوجيهي للمدينة أن يتطرق للسلامة المرورية أي محاولة إعطاء الحلول للتقليل من الحوادث بالمدينة.

خلاصة:

عند قراءتنا في قوانين التهيئة والتعمير وجدنا إهمال لموضوع السلامة المرورية حيث لم يتطرق له أي قانون أو مرسوم عدا المرسوم رقم 68-6 الذي أشار لبعض الارتفاقات عند تشييد البناءات على مستوى الطرق لتوفير الأمن .

كما تطرق القانون رقم 06-06 عن التحكم في مخططات النقل والتنقل وحركة المرور داخل محاور المدينة وحولها وكذا تدعيم الطرق والشبكات المختلفة.

ومن هنا نستنتج إهمال هته القوانين لجانب الأمن على مستوى الطرق.

قراءة في قانون المرور:

شرح قانون المرور رقم 01-14 مؤرخ في 19 أوت سنة 2001

بناء على الدستور صدر قانون رقم 01-14 مؤرخ في 20 جمادى الأولى عام 1422 الموافق ل 19 أوت سنة 2001 يتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق والذي يحتوي على ثمانية فصول هي :

- الفصل الأول: أحكام عامة وتنقسم إلى قسمين

- قسم التعاريف:

يحدد مفهوم كل من : الطريق، وسط الطريق ، المسلك، المجمع السكني ، التقاطع ، التوقف، الوقوف، ممر الدرجات ، شريط مرور الدرجات، الطريق السريع للسيارات، فرع الطريق الموصل إلى الطريق السريع، الرصيف، السائق، الراجل، السيارة ، المركبة ، ، المقطورة ، الدراجة ، الوزن الإجمالي للحمولة .

- قسم المبادئ العامة:

تنظيم استعمال المسالك العمومية ، كما يفرض استعمال رخصة السياقة ، كما أنه يحق لكل مواطن الحصول عليها.

يتحمل سائق المركبة المسؤولية الجزائية والمدنية عن المخالفات التي يرتكبها (المادة 12)

- الفصل الثاني:

حركة مرور مختلف فئات مستعملي المسالك العمومية

ينقسم إلى قسمين:

- قسم حركة المرور على المسالك العمومية:

يفرض على كل سائق أن يكون باستمرار في حالة وضعية تمكنه من القيام بكل عمليات قيادة السيارة بسهولة ودون تأخير (المادة 18)، كما يجب على كل سائق ان يضبط ويكيف سرعة سيارته حسب صعوبات المرور وعوائقه وحالات وسط الطريق والظروف الجوية (المادة: 23 الى غاية المادة : 29)، كما يمنع على السائق الاستعمال اليدوي للهاتف النقال (المادة: 32).

- قسم الأحكام الخاصة المطبقة على الراجلين:

وجوب استعمال الأرصفة بالنسبة للراجلين (المادة : 34) أما في حالة انعدام الإشارات الضوئية يلزم السائقين بالسماح بالمرور للراجلين ، الموجودين في الممرات (المادة: 38) كما يمنع على كل سائق التوقف أو الوقوف على ممر المخصص للراجلين (المادة: 40).

- الفصل الثالث:

الشروط الإدارية والقواعد المطابقة للمركبات وتجهيزاته:

لا تقبل أي مركبة سير إذا لم تكن مطابقة للمواصفات التقنية سارية المفعول (المادة 41) و(المادة 42) ، كما ينبغي أن يكون لكل مركبات رقم تسجيل (المادة 50 و 51).

- الفصل الرابع:

تكوين السائقين:

تسلم رخصة السياقة لكل المرشحين الناجحين في الامتحانات النظرية والتطبيقية الخاصة بالسياقة (المادة: 55) كما يجب على السائق ان يجري فحص طبي دوري (المادة: 56).

- الفصل الخامس:

الأمن والوقاية من حوادث المرور:

ترقية الحملات التحسيسية لإعلام المواطن من أجل الانضباط في استعمال المسالك العمومية (المادة 64،63)

- الفصل السادس: المخالفات والعقوبات:

- 1- قسم العقوبات الخاصة بمخالفة القواعد المتعلقة بسياسة المركبات
- 2- قسم العقوبات خاصة بالمخالفات المتعلقة باستعمال المسالك المفتوحة لحركة المرور.
- 3- قسم العقوبات الخاصة بالمخالفات المتعلقة بالمركبات وتجهيزاتها.
- 4- قسم العقوبات الخاصة بالمخالفات الأحكام المتعلقة بالوثائق الإدارية وقواعد تطابق المركبات.
- 5- قسم العقوبات الخاصة بالمخالفات المتعلقة برخص السياقة.
- 6- قسم المخالفات المتعلقة بالأحكام المشتركة.

الفصل السابع:

الأعوان المؤهلون لمعاينة المخالفات الخاصة بسلامة المرور في الطريق.

التعليق:

ما يمكن قوله هو أن قانون المرور يهدف الى التقليل من حوادث المرور والارتقاء بالسلامة المرورية وهذا من خلال وضع عدة قوانين تضبط الحركة المرورية الا أنه ورغم تشديد العقوبات وتعديل القوانين وتنويعها تبقى حوادث المرور في ارتفاع وأرقام الضحايا في ارتفاع مستمر إذ الحل الردعي غير كافي، كما أن قانون المرور يركز على الجانب التنظيمي بينما لا نجد فيه اقتراحات على مستوى الجانب التخطيطي.

خلاصة:

من خلال تحليلنا للفرضية الأولى والمتعلقة بالجانب القانوني وجدنا عدم اهتمام قوانين التهيئة والتعمير بالسلامة المرورية مما انعكس سلبا في أرضية الواقع أي بعد القيام بعمليات التهيئة المختلفة من خلال عدم تطبيق المعايير التقنية المطلوبة على مستوى الطرق، الأرصفة، مفترقات الطرق، المواقف. كذلك اعتماد الجانب الردعي في حالة مخالفة قوانين المرور غير كافي ولا يحل من المشكلة. وبالتالي هته القوانين أهملت هذا الموضوع نهائيا.

2 فرضية تخص الجانب التوعوي والثقافي:

من البديهيات أن نعتبر أن مستعمل الطريق عامل أساسي في ظاهرة حوادث المرور، و هو العنصر المعني بها مباشرة، و يتمثل مستعملي الطرق في: المشاة، و أصحاب الدراجات العادية، و أصحاب الدراجات النارية، و سائقي السيارات، و سائقي الشاحنات و العربات. و كيف ما كان مستعمل الطريق فهو إما متسبب في الحادثة أو ضحية لها، و لذلك اتجهت كثير من الدراسات إلى الاهتمام بالمستعمل، من حيث تكوينه النفسي و المعرفي.

ويلعب العامل البشري دورا فاعلا جدا في نظام المرور، حيث يوظف كل حواسه و تركيزه للتعرف على ما يجري حوله، سواء في الطريق، أو حتى خارجها (على الرصيف، إشارات المرور، المشاة...)، ثم اتخاذ الإجراءات المناسبة للتكيف مع الوضع سواء كان سائقا أو ماشيا. و يخضع تصرفه هذا إلى عدة عوامل يمكنها أن تؤثر على درجة إحساسه بالخطر، أو سوء تقديره له، أو تؤثر على رد فعله بالسلب أو بالإيجاب. و تتغير هذه العوامل من شخص إلى آخر، و عند نفس الشخص من مكان إلى آخر، و من لحظة إلى أخرى. نذكر منها حالة الشخص الصحية: تشوش في جهاز السمع، أو في النظر، تعب، تأثير الكحول أو بعض الأدوية. من هذه العوامل أيضا، الخبرة في القيادة، حيث يلعب هذا العامل دورا مهما في حسن التصرف لتفادي وقوع الحادث.

من الواضح جدا أن درجة الوعي والثقافة المرورية لدى مستعملي الطريق سواء سواق أو مشاة لها من التأثير الكبير في التقليل من حوادث المرور والارتقاء بالسلامة المرورية بالمدينة لهذا سنحاول معرفة مدى الوعي المروري لدى السكان وهل السلامة المرورية مأخوذة بعين الاعتبار أثناء استعمال الطريق أم لا.

استمارة استبيان موجهة إلى سكان حي 1000 مسكن:

تحليل عناصر الاستمارة :

و حتى نصل إلى درجة متقدمة من الحقيقة المرجوة، برمجنا استمارة على أساس مختلف العينات على مستوى الحي، بمختلف أعمارها ومستوياته الثقافية وقد بلغ عدد الأفراد الذين شملهم الاستبيان 100 فرد.

سنقوم ببيكلة النتائج على شكل جداول لتسهيل عملية القراءة والتحليل.

أما العينة المبحوثة فقد تم اختيارها عشوائيا واعتمدنا على الطريقة البسيطة ، محاولين معرفة اراء سكان الحي حول أسباب حوادث المرور وقد جاءت الاستمارة كما يلي:

1-حالة الطرقات بالحي

لمعرفة رأي سكان الحي في حالة الطرق طرحنا السؤال التالي:

س1: كيف ترى حالة الطرق بالحي؟

وقدمنا للمستجوبين 3 اختيارات وبالتالي كان السؤال مغلق و الخيارات هي:

جيدة ☐ متوسطة ☐ رديئة ☐

وبعد الحصول على الإجابات حولناها إلى الجدول الآتي:

جدول رقم 05:نسبة الآراء حول حالة الطرقات من مجموع أفراد العينة:

الإجابة	جيدة	متوسطة	رديئة	المجموع
العدد	5	55	40	100
النسبة المئوية	05 %	55 %	40 %	100 %

نلاحظ من الجدول أن أكبر نسبة من المشاركين يرون أن حالة الطرقات متوسطة و40 % منهم

يقولون أنها رديئة ومن خلال ملاحظتنا الميدانية لاحظنا أن:

- حالة بعض الطرقات لا تساعد على أي نوع من الحركة.

- تراكم المياه والأوحال في وسطها.

- الأشغال الفجائية زادت حالتها سوءا.

2-وضعية المركبات ؟

لمعرفة رأي سكان الحي في وضعية المركبات طرحنا السؤال التالي:

س2: كيف ترى حالة المركبات بالحي؟

وقدمنا للمستجوبين 3 اختيارات وبالتالي كان السؤال مغلق وهذه الخيارات هي:

جيدة ☐ متوسطة ☐ رديئة ☐

وبعد الحصول على الإجابات حولناها إلى الجدول الآتي:

جدول رقم 06: نسبة الآراء حول وضعية المركبات من مجموع أفراد العينة:

الإجابة	جيدة	متوسطة	رديئة	المجموع
العدد	55	20	25	100
النسبة المئوية	55 %	20 %	25 %	100 %

نلاحظ من الجدول أن أكبر نسبة من المشاركين يرون أن وضعية المركبات جيدة و 25 % منهم يقولون أنها رديئة و 20 % متوسطة

3- سير الحركة المرورية بالحي

لمعرفة رأي سكان الحي في سير الحركة المرورية طرحنا السؤال التالي:

س3: كيف ترى سير الحركة المرورية بالحي؟

وقد منّا للمستجوبين 3 اختيارات وبالتالي كان السؤال مغلق وهذه الخيارات هي:

جيد ☐ متوسط ☐ سيئ ☐

وبعد الحصول على الإجابات حولناها إلى الجدول الآتي:

جدول رقم 07 : نسبة الآراء حول سير الحركة المرورية من مجموع أفراد العينة:

الإجابة	جيدة	متوسطة	سيئ	المجموع
العدد	5	25	70	100
النسبة المئوية	5 %	25 %	70 %	100 %

نلاحظ من الجدول أن أكبر نسبة من المشاركين يرون أن تسيير الحركة المرورية سيئ بالحي و25% منهم يقولون أنها متوسطة.

4- حالة الهياكل المرورية ؟

ولمعرفة رأي سكان الحي في سير الحركة المرورية طرحنا السؤال التالي:

س4: كيف ترى حالة الهياكل المرورية بالحي؟

وقدمننا للمستجوبين 3 اختيارات وبالتالي كان السؤال مغلق و هذه الخيارات هي:

جيدة ☐ متوسطة ☐ رديئة ☐

وبعد الحصول على الإجابات حولناها إلى الجدول الآتي:

جدول رقم 08: نسبة الآراء حول حالة الهياكل المرورية من مجموع أفراد العينة:

الإجابة	جيدة	متوسطة	ردئية	المجموع
العدد	25	15	60	100
النسبة المئوية	25 %	15 %	60 %	100 %

نلاحظ من الجدول أن أكبر نسبة من المشاركين يرون أن حالة الهياكل المرورية رديئة

و25% منهم يقولون أنها جيدة و15% متوسطة

5- المتسبب الحقيقي في حوادث المرور؟

ولمعرفة رأي سكان الحي في المتسبب الحقيقي في حوادث المرور طرحنا السؤال التالي:

س5: في رأيك من هو المتسبب الحقيقي في حوادث المرور؟

وقدمننا للمستجوبين 3 اختيارات وبالتالي كان السؤال مغلق و هذه الخيارات هي:

السواق ☐ المشاة ☐ المركبة ☐

وبعد الحصول على الإجابات حولناها إلى الجدول الآتي:

جدول رقم 09: نسبة الآراء حول المتسبب الحقيقي في حوادث المرور من مجموع أفراد العينة:

الإجابة	السواق	المشاة	المركبة	المجموع
العدد	65	25	10	100
النسبة المئوية	65%	25%	10%	100%

نلاحظ من الجدول أن أكبر نسبة من المشاركين يرون أن المتسبب الحقيقي في حوادث المرور هو السواق و25% منهم يقولون انهم المشاة و10% المركبة.

6- السلامة المرورية:

ولمعرفة رأي سكان الحي في السلامة المرورية طرحنا السؤال التالي:

س6: هل تفكر في السلامة المرورية أثناء استعمال الطريق ؟

وقدمننا للمستجوبين اختياريين اثنين وبالتالي كان السؤال مغلق و هذه الخيارات هي:

نعم ☐ لا ☐

وبعد الحصول على الإجابات حولناها إلى الجدول الآتي:

جدول رقم 10: نسبة الآراء حول التفكير في السلامة المرورية من مجموع أفراد العينة:

الإجابة	نعم	لا	المجموع
العدد	46	54	100
النسبة المئوية	46%	54%	100%

نلاحظ من الجدول أن أكبر نسبة من المشاركين لا يفكرون في السلامة المرورية و46% منهم يفكرون في السلامة المرورية

7- الثقافة المرورية:

ولمعرفة رأي سكان الحي في الثقافة المرورية طرحنا السؤال التالي:

س7: هل نقص الثقافة المرورية له الأثر السلبي على زيادة الحوادث؟

وقدمنا للمستجوبين اختياريين اثنين وبالتالي كان السؤال مغلق و هذه الخيارات هي:

لا ☐ نعم ☐

وبعد الحصول على الإجابات حولناها إلى الجدول الآتي:

جدول رقم 11: نسبة الآراء حول نقص الثقافة المرورية من مجموع أفراد العينة:

الإجابة	نعم	لا	المجموع
العدد	20	80	100
النسبة المئوية	20%	80%	100%

نلاحظ من الجدول أن أكبر نسبة من المشاركين تنقصهم الثقافة المرورية ب 80% و20% لديهم ثقافة مرورية.

8- الإشارات المرورية:

ولمعرفة رأي سكان الحي في الإشارات المرورية طرحنا السؤال التالي:

س8: هل تحترم كل إشارات المرور ؟

وقدمنا للمستجوبين اختياريين اثنين وبالتالي كان السؤال مغلق و هذه الخيارات هي:

لا ☐ نعم ☐

وبعد الحصول على الإجابات حولناها إلى الجدول الآتي:

جدول رقم 12: نسبة الآراء حول احترام إشارات المرور من مجموع أفراد العينة:

الإجابة	نعم	لا	المجموع
العدد	43	57	100
النسبة المئوية	%43	%57	% 100

نلاحظ من الجدول أن أكبر نسبة من المشاركين لا يحترمون إشارات المرور ب: 57%

9- التجهيزات المرورية:

ولمعرفة رأي سكان الحي في الإشارات المرورية طرحنا السؤال التالي:

س9: هل ترى هناك نقص في التجهيزات المرورية ؟

وقدمنا للمستجوبين اختياريين اثنين وبالتالي كان السؤال مغلق و هذه الخيارات هي:

لا ☐ نعم ☐

وبعد الحصول على الإجابات حولناها إلى الجدول الآتي:

جدول رقم 13: نسبة الآراء حول نقص التجهيزات المرورية من مجموع أفراد العينة:

الإجابة	نعم	لا	المجموع
العدد	63	37	100
النسبة المئوية	%63	%37	% 100

نلاحظ من الجدول أن أكبر نسبة من المشاركين يرون أن هناك نقص في التجهيزات المرورية.

10- الجانب الردعي:

ولمعرفة رأي سكان الحي في الجانب الردعي طرحنا السؤال التالي:

س10: هل ترى أن الجانب الردعي يقلل من ارتكاب المخالفات المرورية ؟

وقدمنا للمستجوبين اختياريين اثنين وبالتالي كان السؤال مغلق و هذه الخيارات هي:

لا ☐ نعم ☐

وبعد الحصول على الإجابات حولناها إلى الجدول الآتي:

جدول رقم 14: نسبة الآراء حول تأثير الجانب الردعي في التخفيف من المخالفات المرورية

الإجابة	نعم	لا	المجموع
العدد	58	42	100
النسبة المئوية	%58	%42	% 100

نلاحظ من الجدول أن 58% من العينة يرون أن الجانب الردعي يقلل من المخالفات المرورية.

خلاصة الفصل:

حاولنا من خلال الدراسة التحليلية : مايلي:

أولاً: دراسة تحليلية لحركة المرور بالمدينة بشكل عام، من خلال تحديد النقاط السوداء، ومعرفة أسباب حوادث المرور بالمدينة.

ثانياً: دراسة تحليلية موجزة لحي 1000 مسكن مركزين على الحركة المرورية داخله بدراسة طبيعة وأنواع الطرق، وكذا المفترقات والمواقف.

ثالثاً: طرح فرضيتين رئيسيتين وتحليلهما والوصول إلى تأكيدهما أو نفيهما :

- الفرضية الأولى: تم إثباتها من خلال القراءة في القوانين التشريعية التي لا تولي اهتماماً كبيراً بالسلامة المرورية.

- الفرضية الثانية: أيضاً تم إثباتها من خلال توجيه استمارة بحث لسكان حي 1000 مسكن وهو العينة المبحوثة من أحياء مدينة المسيلة حيث استنتجنا قلة وعي السكان بخطر حوادث المرور وإهمالهم لقوانين المرور.

الفصل الرابع

الفصل الرابع

التأكد من الفرضيتين:

إعطاء بعض التوصيات:

1 - الجانب القانوني

2 - الجانب التنظيمي

3 - الجانب الوقوعي

خلاصة

التأكد من الفرضيتين:

بعد قراءتنا وتحليلنا لحوادث المرور عبر المدينة من خلال معرفة أسبابها وأماكنها ، حيث وفي إطار جميع الجهود المتواصلة التي تقوم بها مصالح الأمن الولائي من أجل تعزيز الثقافة المرورية لدى مستعملي الطريق بهدف التخفيض من حوادث المرور التي ما فتئت تحصد يوميا أرواحا بشرية ولكن يبقى العامل البشري التسبب بنسبة عالية في الحوادث إذ أن، الملاحظ لحوادث المرور بالمدينة سببها الغالب الدراجات النارية نتيجة تهور الشباب الإفراط في السرعة وعدم استعمال الخوذات ناهيك عن جهل أغلب مستعملي الدراجات النارية لقانون المرور بالإضافة للتجاوزات الخطيرة وعدم ترك مسافة الأمان كل هته الأسباب تدخل في إطار العامل البشري دون أن نهمل افتقار الجانب القانوني أو التشريعي لعنصر السلامة المرورية.

اقترحنا في بداية البحث فرضيتين :

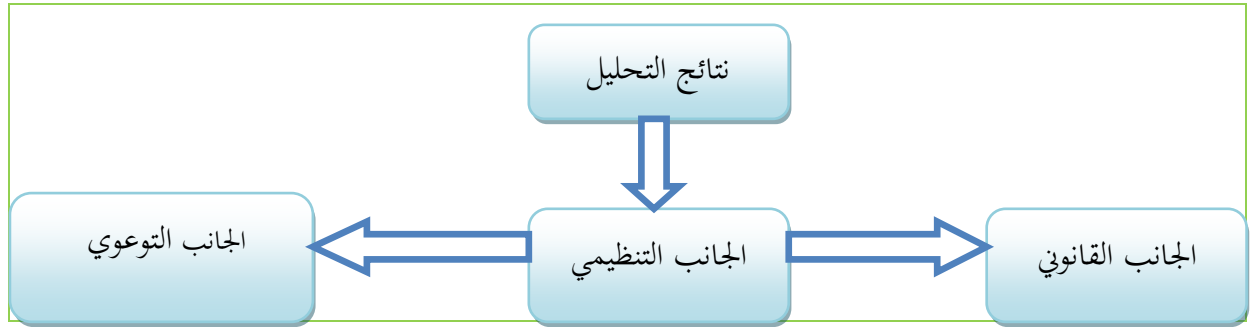
1 - الأولى تتعلق بالجانب القانوني :

فمن خلال قراءتنا في قوانين التهيئة والتعمير وجدنا إهمال عنصر السلامة المرورية في نصوصه مما انعكس سلبا في انجاز المشاريع والطرق والتهيئة بصفة عامة، وكذا قانون المرور الذي يهتم بالجانب الردعي.

2 - الثانية تتعلق بالجانب التوعوي والثقافي:

وهنا حاولنا دراسة سلوك الناس فيما يخص نظرهم لحوادث المرور وهذا من خلال توجيه استمارة لسكان حي استنتجنا من خلالها عدم التزام المواطن بجدية بقوانين المرور وهذا يتمثل بنقص الوعي بالثقافة المرورية .

ومنه يمكن اعطاء بعض التوصيات:



1- على مستوى الجانب القانوني:

يسفر البحث عن مجموعة من التوصيات تصلح كأساس لتخطيط المرور في المحيط الجغرافي لإقليم المدينة وتتناول هذه التوصيات مجموعة من العناصر التي تتصل اتصالا مباشرا بتخطيط المرور والنقل بوجه عام وتتمثل هذه التوصيات فيما يلي:

* ضرورة مراجعة قوانين التهيئة والتعمير فيما يخص الجانب المتعلق بالمرور قصد الارتقاء بالسلامة المرورية من خلال:

- التكامل بين الحركة المرورية في المدينة ككتلة عمرانية والمحيط الجغرافي لها كإقليم عمراني لها أيضا.

- تأكيد العلاقة الشائكة والهامة جدا في تخطيط المرور بين تخطيط الاستعمالات المختلفة للأراضي من جهة وتخطيط النقل والمرور من جهة أخرى باعتبار تلك الاستعمالات هي منبع أو مصب لتلك الرحلات التي تشكل منظومة النقل ومصفوفة الطريق.

- أن يراعى في هذه القوانين اختيار النموذج العمراني لنمو المدينة في إقليمها ومحيطها الجغرافي سواء كان من مدن جديدة مستقلة أو ضواحي أو توابع أو محاور عمرانية... أن يراعى ما هو أنسب من هذه النماذج العمرانية لحل مشكلة حوادث المرور وما هو النموذج الأمثل مروريا.

- استغلال التهيئة العمرانية في تخطيط استعمالات جاذبة من شأنها جذب العمران وتقليل الحركة المرورية عن التجمعات الكثيفة قصد التقليل من الحوادث.
- تهيئة مفترقات الطرق الهامة في المدينة، وهذا من خلال مراعاة العلاقات الوظيفية و المجالية بينها، و تجهيزها بالإشارات المرورية اللازمة، مع الأخذ بعين الاعتبار التداخل بين حركة المشاة و الحركة الميكانيكية.
- توسيع و تهيئة ممرات المشاة الهامة في المدينة، التي هي في أغلب الأحيان عبارة عن الأرصفة المحاذية للمحاور المهيكلية، قصد التخفيف من الازدحام الحاصل، و تفادي اختلاطها مع الحركة الميكانيكية، وكذا تعزيز الممرات العلوية.

2- الجانب التنظيمي:

- إعادة توزيع التجهيزات، وتنظيمها على مستوى المدينة، أو على الأقل إجراء تغييرات في وظائفها، بطريقة تتناسب مع موقعها، و محيطها بم يضمن الرفع من مستوى السلامة المرورية.
- خلق أقطاب جاذبة في المناطق التي تفتقر لعدة نشاطات، قصد تخفيف الضغط عن الحركة الكثيفة بالمدينة أين تكمن النقاط السوداء.
- إعادة النظر في الشبكة العامة للطرق، قصد خلق توازن فيها مع توسيع الضيقة منها وكذا تهيئة الأرصفة ومعاقبة من يستغلها للأغراض التجارية.
- محاولة خلق مسارات خاصة بالدراجات قصد حمايتها مستعملين.
- خلق ممهلات تخضع للمواصفات التقنية.
- إنشاء ممرات علوية في الطرق الأكثر ازدحاما.
- إعادة تنظيم حركة المرور في المدينة، عن طريق وضع الإشارات المرورية اللازمة، و التجهيزات المرورية الضرورية.
- تهيئة مفترقات الطرق بحيث نضمن القدر الكافي من السلامة من خلال تجهيزها بنقطة دوران و الإشارات المرورية.

- وضع الإشارات المرورية مع تطبيق المواصفات التقنية مع المراقبة والصيانة الدورية لها.
- تعزيز قوانين المرور بتطبيقه بشكل صارم مثل استخدام رخصة السياقة بالتنقيط.
- ضرورة المراقبة التقنية للسيارات بشكل دوري.
- إعادة النظر في التشريعات المتعلقة بالسير وأنظمتها وخاصة قانون العقوبات على مرتكبي حوادث السير وتفعيل دور القضاء لإصدار أحكام رادعة بحق مرتكبي حوادث السير.

3- الجانب الوقوي:

- ضرورة تضافر جهود جميع الهيئات مثل مديرية الأشغال العمومية، مديرية التعمير والبناء مديرية النقل وحتى المؤسسات التربوية... من أجل التقليل والتوعية من مخاطر حوادث المرور .
- تعزيز ثقافة استخدام حزام الأمان.
- التشجيع على استخدام النقل الجماعي لتقليل من الحركة المرورية الكثيفة.
- ضرورة الفحص التقني للسيارات بشكل دوري.
- تنظيم أيام تحسيسية بمخاطر حوادث المرور بإقامة معارض للصور وتقديم إحصائيات بخصوص حوادث المرور المسجلة في السنوات الأخيرة.
- تقديم دروس على مستوى المؤسسات التربوية إلى جانب تنشيط محاضرات حول الوقاية والسلامة المرورية من خلال دعم وتفعيل البرامج التدريبية للطلاب والمعلمين ورواد النشاط المتعلقة بالسلامة والإسعافات المرورية.
- التأكيد على احترام قوانين المرور من طرف الراكبين و المشاة على حد سواء وكذا تشديد امتحانات الحصول على رخص السياقة.
- اعتماد خطة وطنية شاملة للتوعية للحد من حوادث المرور.

خلاصة

لقد أصبحت حوادث المرور من المواضيع المعاصرة التي انتشرت بشكل فضيع حتى أصبح يطلق عليها في الجزائر "إرهاب الطرقات" من كثرة المصابين والوفيات.

فرغم كل الإجراءات المتخذة إلا أن الحوادث في ارتفاع من سنة لأخرى ومن خلال دراستنا هته استنتجنا :

- تركز النقاط السوداء على المحاور الرئيسية لحركة المرور، الشيء الذي يدل على أن الازدحام من بين العوامل الأساسية التي تزيد في وقوع الحوادث.
- تركز النقاط السوداء على مفترقات الطرق الهامة في المدينة، مما يوحي بعدم كفاءة هذه المفترقات من الناحية الأمنية.
- الافتقار الكبير للإشارات المرورية عند مفترقات الطرق، وفي الطرق عامة.
- نقص الأمن عند المؤسسات التربوية، بسبب قلة المسافة الأمنية التي يجب أن تفصل بين مدخل المؤسسة و الطريق.
- عدم الأخذ بعين الاعتبار التداخل بين حركة المشاة و الحركة الميكانيكية عند مفترقات الطرق خاصة.
- ما لمسناه أيضا في خضم دراستنا هو عدم احترام قوانين المرور من طرف مستعملي الطريق.
- هته الحوادث التي تتسبب فيها عدة عوامل إذ يتحمل فيها العنصر البشري النصيب الأكبر ثم تليه حالة المحيط من طريق ومفترقات.. إضافة إلى حالة المركبة.
- انه لمن الصعب في وقتنا الحالي القضاء نهائيا على حوادث المرور ولكن يمكن التقليل منها بشكل كبير من خلال اعتماد بعض المقترحات.
- فلا بد من وعي السواق بمخاطر السرعة المفرطة وبشكل عام عدم احترامهم لقوانين المرور وبالمقابل نفس الأمر ينطبق على المشاة أيضا ضرورة التهيئة المناسبة للطرق والمفترقات وتجهيزها بالإشارات وكذا الفحص التقني للسيارات الذي يجنب السائق من خطر الحوادث.

المراجع

المراجع :

- 1- د زين العابدين علي، تخطيط النقل الحضري، دار صفاء للنشر و التوزيع - عمان - 2000م.
- 2- أ.د. فاروق عباس حيدر، تخطيط المدن و القرى، الطبعة الأولى 1994.
- 3- حيدر صلاح يعقوب، التخطيط و التصميم الحضري، دار الحامد عمان 2006.
- 4- حيان جواد صيداوي، عناصر التصميم و البناء، دار قابس 2006.
- 5- هندسة الطرق و الشوارع في المدينة الدكتور سليمان الشامي.

مذكرات التخرج:

- 01 - قريط علي، رسالة ماجستير علاقة الأمن المروري الحضري بالتنظيم العام للمدينة، دراسة حالة المسيلة، تحت إشراف الدكتور عميش علاوة 2003.
- 02 - صغيري جمال، رسالة ماجستير النقل الحضري و تأثيره في إدماج التجمعات العمرانية حلة المسيلة، تحت إشراف الدكتور عميش علاوة 2009.

المحاضرات:

- 01- محاضرات العمران والنقل الحضري ،الدكتور عميش علاوة جامعة المسيلة.

المنشورات :مجلة ديوان مؤسسات الشباب.

الجرائد الرسمية.

الموقع الالكتروني للجمعية السعودية للسلامة المرورية.

الملاحق



توقيفات ممنوعة

المصدر : تصوير الطلبة



إشارات غير قانونية

المصدر : تصوير الطالب



عدم صيانة الإشارات

المصدر : تصوير الطالب



توقف ممنوع

المصدر : تصوير الطالب



توقف فوضوي

المصدر : تصوير الطالب



بسم الله الرحمن الرحيم

أخي المستحق تذكر دائما أن أسرتك بانتظارك

أهم الأسباب التي تؤدي إلى وقوع الحوادث المرورية

- ✓ السرعة الزائدة و التهور في القيادة
- ✓ عدم التقيد بإشارات المرور
- ✓ التجاوز الغير نظامي
- ✓ القيادة تحت تأثير العقاقير أو المخدر و الخمسكر
- ✓ الإلتفات للنساء القيادة
- ✓ إهمال صيانة السيارة بشكل دوري



فهرس الجداول

فهرس الجداول

الرقم	العنوان	الصفحة
01	المعطيات التقنية المتعلقة بتصميم الطرق	12
02	السرعات التصميمية حسب نوع كل طريق	13
03	إحصائيات حوادث المرور الحضرية	46
04	إحصائيات حوادث المرور لعدة سنوات	47
05	نسبة الآراء حول حالة الطرق	74
06	نسبة الآراء حول وضعية المركبات	75
07	نسبة الآراء حول سير الحركة المرورية بالحلي	76
08	نسبة الآراء حول حالة الهياكل المرورية	76
09	نسبة الآراء حول حوادث المرور	77
10	نسبة الآراء حول السلامة المرورية	78
11	نسبة الآراء حول الثقافة المرورية	78
12	نسبة الآراء حول الإشارات المرورية	79
13	نسبة الآراء حول التجهيزات المرورية	79
14	نسبة الآراء حول الجانب الردعي	80

فهرس الصور

الصفحة	العنوان	الرقم
14	حركة المشاة بالمدينة	01
14	حركة المشاة بالمدينة	02
23	الطرق بالمملكة العربية السعودية	03
23	مخلفات حوادث المرور	04
28	بعض الطرق بالمملكة	05
28	بعض الطرق بالمملكة	06
34	حالة الطرق بالمدينة(السوق المغطاة)	07
34	طرق غير (مهيئة طريق بوسعادة)	08
36	حالة الطرق بالمدينة	09
36	حالة الطرق بالمدينة	10
37	حركة المشاة بالمدينة المكان:(الحاج عيسى)	11
37	حركة المشاة بالمدينة المكان:(الكدية)	12
41	مواقف غير مهيئة بالمدينة	13
41	مواقف غير مهيئة بالمدينة	14
42	الإشارات المرورية بالمدينة	15
42	الإشارات المرورية بالمدينة	16

49	حدود الحي	17
49	حدود الحي	18
50	توزيع التجهيزات	19
50	توزيع التجهيزات	20
50	توزيع التجهيزات	21
54	بنية الطرق بالحي	22
54	بنية الطرق بالحي	23
56	حالة الطرق	24
56	حالة الطرق	25
56	حالة الطرق	26
56	حالة الطرق	27
59	التقاطعات	28
59	التقاطعات	29
61	مواقف السيارات	30
61	مواقف السيارات	31

فهرس المخططات

فهرس المخططات

الرقم	العنوان	الصفحة
01	موقع مدينة المسيلة من البلدية	33
02	شبكة الطرق بالمدينة	35
03	مفترقات الطرق الهامة بالمدينة	40
04	التجهيزات بالمدينة	44
05	توزيع التجهيزات بالحي	51
06	بنية الطرقات	53
07	حالة الطرقات بالحي	55
08	منافذ الحي	57
09	التقاطعات بالحي	58
10	مواقف السيارات	60

خلاصة:

إن حوادث المرور أصبحت من المشاكل المعاصرة التي تهدد حياة الإنسان، هته الحوادث التي تتعلق بعدة جوانب بشرية إذ أن الإنسان نفسه هو المتسبب فيها نتيجة عدم احترام قوانين المرور من خلال استعمال السرعة المفرطة والتجاوزات الخطيرة وعدم صيانة المركبة وكذا الجانب القانوني الذي أهمل الاهتمام بالسلامة المرورية.

فلا بد إذا من التفكير جيدا في معالجة هذا الموضوع بداية بالسلطات العليا للبلاد ممثلة بوزارة النقل التهيئة والتعمير الأشغال العمومية.... وكذا ضرورة توعية مستعملي الطرق سواء السواق أو المشاة باحترام قوانين المرور وليس فقط التركيز على الجانب الردعي فقط لأنه لا يحل المشكلة.

الكلمات المفتاحية:

السلامة، المرور، السلامة المروري، حادث مرور، السرعة، القوانين، المدينة، الأحياء السكنية.