

ظاهرة حوادث المرور أسبابها، آثارها وسبل الحد منها -

حالة الجزائر -

د. فضيل رابح*

Résumé :

Cet article explore le danger des accidents, sans cesse croissant, de la circulation, notamment en Algérie. Il met en évidence leur évolution, leurs causes principales, leur relation avec l'éducation routière et les facteurs qui y contribuent le plus. Ensuite il identifie les groupes qui sont les plus exposés aux accidents de la circulation et le coût économique qui en découle. En s'appuyant sur des indicateurs appropriés, il présente une comparaison entre l'Algérie et quelques pays développés et arabes en matière de sécurité routière. Enfin cet article fournit quelques recommandations pour réduire le risque lié à ce phénomène.

فيه، ثم تحديد الفئات الأكثر عرضة للحوادث المرورية وتكاليفها الاقتصادية المترتبة عنها، مع مقارنة مؤشرات الجزائر ببعض الدول المتقدمة والعربية، وفي الأخير تقديم بعض الاقتراحات للحد من خطورة هذه الظاهرة.

المستخلص: يتطرق هذا المقال الى خطورة تفاقم ظاهرة حوادث المرور، لاسيما في الجزائر، والى ابراز تطوراتها وأسبابها الرئيسية والى مدى ارتباطها بدرجة الوعي المروري والعوامل المؤثرة

* أستاذ محاضر بالمدرسة الوطنية العليا للإحصاء والاقتصاد التطبيقي - الجزائر.

مقدمة

تعاني العديد من الدول من ظاهرة حوادث المرور، التي أصبحت ظاهرة متفاقمة ومعقدة، لما نتج عنها من خسائر بشرية ومادية، ومما ينجر عنها من تأثير سلبي على التنمية. وإذا ما تأملنا الإحصاءات الرسمية فسنجد أرقاما هائلة ومخيفة من الحوادث المميتة التي تؤدي بحياة الإنسان وكأنه في حالة حرب استنزاف مستمر.

وتشير إحصائيات منظمة الصحة العالمية أن هناك ما يقدر بأكثر من مليون و200 ألف شخص يموتون سنويا ويصاب من 10 إلى 15 مليون شخص نتيجة للحوادث المرورية، وغالبا ما تترك هذه الحوادث نسبة من الإصابات الجسيمة مؤدية إلى إعاقات مختلفة.

"وعندما نتحدث عن الحوادث المرورية، فإننا نتحدث عن جريمة، وعن جانٍ ومجني عليه، وعن قتل بالخطأ أو القصد، عن اعتداء على النفس والجسد والممتلكات، وبذلك نحن نتحدث عما هو أكبر من مجرد طارئ عابر، مر وانقضى لأن ضحية الحوادث المرورية هو الوطن، ما يحدث من قيادة في شوارعنا أشبه بمن يدخل حقل صيد، وهو هدف للصيد لاصياد، وما يحدث في طرقتنا اليوم أشبه بحقل اللغام" (محمد الطريقي 2012. ص16).

والجزائر كغيرها من باقي البلدان تعاني وبشكل كبير من هذه الجريمة (الظاهرة)، حيث نجد أن حوادث المرور بها مرتفعة جدا، فمن خلال إحصائيات المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق تم تسجيل سنة 2009، 41224 حادث مرور خلفت 4607 قتيلًا و64979 جريحا أي ما يعادل 113 حادثا، 13 قتيل و178 جريح كل يوم أي ما يعادل أكثر من 04 حوادث في

كل ساعة، هذه الإحصاءات إن دلت على شيء إنما تدل على مدى حدة وخطورة هذه الظاهرة.

اشكالية هذا البحث تتمحور حول الإجابة عن السؤال التالي: ما هي الأسباب الرئيسية لحوادث المرور في الجزائر؟ وما هي سبل الحد من تفاقمها؟ ويمكننا أن نشق من هذا السؤال التساؤلات التالية:

ما هو مفهوم الحادث المروري؟ وما مدى ارتباطه بدرجة الوعي المروري؟
ما واقع ظاهرة الحوادث المرورية في الجزائر؟ وما هي أبرز تطوراتها؟ وما هي الفئات الأكثر عرضة للحوادث المرورية؟ وما هي التكاليف والآثار الاقتصادية المترتبة عن الحوادث المرورية؟

أولاً: حوادث المرور المفاهيم والأسباب

1 المفهوم العام للحادث المروري: تعرف اللجنة الاقتصادية لأوروبا التابعة لهيئة الأمم المتحدة، الحادث المروري بأنه الحادث الذي تتوفر فيه العناصر الآتية⁽¹⁾:

- أ- أن يحدث في الطريق العام.
- ب- أن ينتج عنه وفاة أو إصابة شخص أو أكثر.
- ج- أن تشترك فيه إحدى المركبات المتحركة على الطريق.

(1) عبد الله، أحمد رضا، قواعد و آداب المرور و التحقيق في حوادث المرور، القاهرة 2003/2002 م، ص ص 151 - 152.

2- المفهوم الاقتصادي لحوادث المرور: يمكن تعريف الحادث المروري من وجهة نظر اقتصادية بأنه، هو ذلك الحادث غير العمدي الذي ينتج عن استخدام المركبة على الطريق العام، وينتج عنه خسائر في الأرواح والممتلكات تؤثر بطريقة مباشرة أو غير مباشرة في الاقتصاد الوطني.

3- أسباب حوادث المرور:

يقع الحادث المروري بصفة عامة نتيجة خلل يحدث في عنصر أو أكثر من العناصر التالية:

العنصر البشري، المركبة؛ الطريق؛ العوامل الطبيعية. والنسبة الكبيرة تقع على عاتق العنصر الأول أي نتيجة الخطأ الذي يقع من السائقين أو المشاة أو من كليهما، ففي الجزائر نجد أكثر من 85% من أسباب حوادث المرور هو العامل البشري، وعلى أي حال فإن دور العامل البشري يمثل في معظم الدول العربية (75%) من أسباب الحوادث يلي في ذلك دور الطريق (10%) وأخيرا دور المركبة (5%)

ثانيا: الوعي المروري، العوامل المؤثرة فيه وقياسه.

1 الوعي المروري : من العناصر التي تؤثر في مشكلة الحوادث المرورية فيها، هو درجة الوعي المروري والذي ينعكس بدوره في صورة سلوك مروري سلبي يؤثر في حجم المشكلة وتفاقم الأخطار الناشئة عنها من حيث الخسائر التي يتكبدها المجتمع سواء ماديًا أو اجتماعيًا.

ودرجة الوعي المروري ترتبط ارتباطا وثيقا بالمستوى الاقتصادي للدولة التي يحيا عليها الفرد حيث أن الوعي المروري ليس إلا إحدى الصور التي تترجم

حضارة الدول ومستوى معيشة الأفراد فيها ارتفاعا وانخفاضا تأثرا بالوضع الاقتصادي السائد.

الوعي المروري هو " معرفة قائد السيارة بقواعد وتعليمات المرور وآدابه ومعرفة المشاة أو مستعملي الطريق لقواعد وآداب المرور وأماكن عبور المشاة". وذلك للحد من حجم الخسائر الناتجة عن الحادث المروري بدرجة الوعي سلبا وإيجابا.

فالبعد الاقتصادي للوعي المروري يتمثل في النتيجة المتحققة من إجراءات التوعية المرورية في التقليل من الحوادث المرورية أو الحد من آثارها الاقتصادية إن وقعت سواء من ناحية الخسائر المادية أو البشرية بما لا يؤثر في الاقتصاد الوطني، نظرا لما يفقده المجتمع من العنصر البشري، نظرا للإصابات والإعاقات والوفيات أو ما يتكبده من تلفيات في الممتلكات العامة والخاصة.

2 وسائل قياس درجة الوعي المروري:

تختلف وسائل قياس درجة الوعي المروري باختلاف المستوى الاقتصادي للدول والأنماط الاقتصادية السائدة في كل دولة. ففي الوقت الذي تكتفي فيه الدول النامية بقياس درجة الوعي للمواطنين عن طريق إجراء اختبار في قيادة السيارة والإلمام بإشارات وقواعد المرور عند التقدم للحصول على رخصة القيادة. نجد الدول المتقدمة ذات المستوى الاقتصادي المرتفع تدخل الوعي المروري ضمن مناهج التدريس في مدارسها.

3 العوامل المؤثرة في درجة الوعي المروري

هناك عوامل تؤثر تأثيرا متفاوتا في درجة الوعي المروري في الدول النامية والمتقدمة ويمكن رد تلك العوامل إلى الظواهر التالية:⁽¹⁾

3-1 مستوى التعليم: نظرا لارتفاع نسبة الأمية في الدول النامية فقد أدى ذلك إلى إدراج الوعي المروري في مرحلة متأخرة في خطط تلك الدول التنموية الحضارية. وفي الدول المتقدمة لاشك أنها تملك مقومات كبيرة تؤثر في الحد من نسبة الأمية وتستفيد منها إجراءات التوعية المرورية. حيث يكون من الأفضل للدول النامية الاهتمام بمحو الأمية أولا ثم زيادة الوعي المروري.

3-2 قصور أداء أجهزة الإعلام:

تلعب وسائل الإعلام دورا فعالا، لما لها من تأثير على اهتمامات الأفراد وخاصة الوسائل السمعية البصرية ومدى سرعة كفاءتها في تحقيق الأهداف المرجوة منها من ما تقدمه في الوقاية من حوادث المرور والحد من أخطارها وآثارها السلبية في الاقتصاد الوطني للدول.

3-3 مدارس المرور: من خلال الأبحاث والدراسات الميدانية، خاصة في الدول النامية اقتصاديا نجد أن الالتزام بقواعد وآداب المرور سلوك فردي للمواطنين وأنه يجب على هذه الدول إعداد جيل يتم تدريبه على الالتزام بقواعد المرور في بدء حياتهم ويتم ذلك عن طريق إنشاء مدارس للمرور تقوم بغرس المفاهيم المرورية وقواعدها وآدابها منذ نعومة أظافر الأطفال⁽¹⁾. أما

(1) عز عادل، حوادث المرور و تأثيرها في اقتصاد الدول النامية، القاهرة 1989 م

(1) د. راضي عبد المعطي السيد، الآثار الاقتصادية لحوادث المرور، جامعة نايف العربية

للعلوم الأمنية، الرياض 2008 م ص 28

الدول المتقدمة فإن لديها برامج تعمل دائما على تنميتها من خلال تفعيل دور مدارس التعليم للمرور لإعداد أفراد قادرين على قيادة المركبات بأسلوب فني ومع مراعاة قواعد وآداب المرور وأنظمتها بما يعود في النهاية بمرود ايجابي في الوقاية من الحوادث المرورية والحد من أخطارها.

4-3 الإحساس بالانتماء:

مازالت الدول النامية اقتصاديا لم يتبلور فيها الإحساس بالانتماء إلى النظام العام، وانعكس ذلك بدوره على مشكلة الحوادث المرورية في أنه بات الالتزام بتعليمات وقواعد المرور رهن تواجد رجال المرور، ما يزيد العبء الملقى على كاهلهم تحت ظروف وإمكانات اقتصادية صعبة، فالفرد لا يلتزم بقواعد وتعليمات المرور وأنظمتها إلا إذا وجد نفسه معرضا للضبط من قبل أجهزة المرور أو علمه بأن الطريق الذي يسير عليه مراقب من أجهزة المرور بأجهزة الرادار أما إذا شعر الفرد بعدم التواجد الأمني أو غياب الرقابة المرورية أو الأمنية، فإنه لا يتردد في مخالفة قواعد المرور وآدابه وكسر الإشارات المرورية وما يمكن أن يعرضه ذلك لأخطار قد تؤدي بحياته وبحياة الآخرين، وهنا يجب أن يتولد لدى الأفراد القناعة والإحساس بالانتماء للنظام والإحساس بالمسؤولية تجاه نفسه وتجاه المجتمع الذي يعيش فيه مما يخفف العبء على كاهل الأجهزة المعنية.

ثالثا: تطور حوادث المرور والقتلى في الجزائر (1990-2009).

1 تطور حوادث المرور : الجزائر كغيرها من بلدان العالم تعاني من مشكلة حوادث المرور وبشكل ملفت للانتباه، حيث نجد أن حوادث المرور بها، سجلت أرقاما مخيفة وخسائر معتبرة في الأرواح والممتلكات.

جدول رقم (1) تطور حوادث المرور

السنوات	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
عدد الحوادث	29 493	27 585	27 550	24 842	20 141	20 127	23 949	25 930	28 693	31 639
عدد الجرحى	36 955	35 484	35 726	32 689	26 198	26 768	31 952	34 535	38 092	43 765
عدد القتلى	3 410	3 208	3 654	3 673	4 022	3 621	3 381	3 519	3 565	3 865
السنوات	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
عدد الحوادث	35 771	38 393	41 754	43 227	43 777	39 233	40 885	39 010	40 481	41 224
عدد الجرحى	51 506	54 633	57 013	63 699	64 714	58 082	60 120	61 139	64 708	64 979
عدد القتلى	4 025	3 768	4 314	4 343	4 356	3 711	4 120	4 177	4 422	4 607

المصدر: انجز اعتمادا على معطيات المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرقات بالجزائر .
من خلال الجدول رقم (1) الذي يوضح تطور عدد حوادث المرور في الجزائر خلال الفترة 1990-2009، يمكننا أن نلاحظ أن حوادث المرور مرت بثلاث مراحل.

1-1 الفترة الاولى من **1990** إلى **1995**: فترة انخفاض بنسبة **31.76 %** مدتها **6** سنوات، انتقالا من **29493** حادث سنة **1990** إلى **20127** حادث (أقل مستوى عرفته الفترة كلها) سنة **1995**، هذا الانخفاض راجع خاصة إلى الأحوال الأمنية غير المستقرة (فترة الإرهاب) التي عرفتها الجزائر خلال هذه الفترة، والتي شلت فيها تقريبا حركة المرور وخاصة في المناطق النائية.

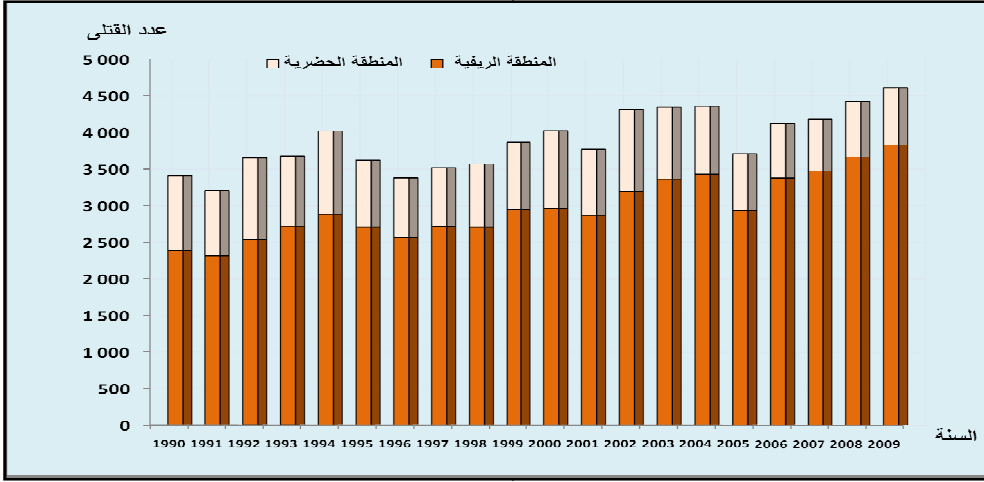
1-2 الفترة الثانية من 1996-2004: هذه الفترة التي عرفت تزايد مطردا ومستمر لحوادث المرور مدة تقريبا 9 سنوات، من 23949 حادث سنة 1996 إلى 43777 حادث سنة 2004 (أعلى مستوى عرفته الفترة كلها) وهذه الزيادة راجع لعدت عوامل نذكر منها، تحسن الأوضاع الأمنية في البلاد.

مباشرة بعد هذه الفترة المتزايدة لحوادث المرور عرفت ظاهرة حوادث المرور فترة ركود قصيرة ما بين 2004-2005 تميزت بانخفاض محسوس حيث سجلت انتقال من 43777 حادث سنة 2004 إلى 39233 حادث سنة 2005 أي انخفاض 4544 حادث مقدر بنسبة 10.38%. وهذا الهبوط راجع إلى تطبيق قانون المرور 04/16 الصادر بتاريخ 10 نوفمبر 2004 وهو قانون معدل ومتمم لأحكام القانون 01/14 حيث طبقت فيه صرامة أكبر، فكثرت فيه سحب رخص السياقة، ورفع العقوبات والغرامات الجزافية لهذا أصبح مستعملو الطريق أكثر حذرا وحيطة الشيء الذي أثر وبشكل إيجابي في تقليل عدد حوادث المرور.

1-3 الفترة الثالثة من 2006 إلى 2009: مدتها 4 سنوات وهي فترة عرفت بعض التذبذب بانخفاض في بداية الفترة ثم سجلت في العموم ارتفاع طفيف (339 حادث)، من 40885 سنة 2006 إلى 41224 سنة 2009، وهذه الزيادة راجعة إلى عدم كفاية تطبيق قانون المرور 04/16 الصادر بتاريخ: 10 نوفمبر 2004، رغم تغيره مرة ثانية خلال سنة 2005، أيضا الزيادة الدائمة وغير المراقبة لحظيرة المركبات، مقارنة بقدرة استيعاب الطرق. أيضا نشير الى أن معدل نسبة حوادث المرور الواقعة في المناطق الريفية والحضرية تبقى تقريبا مستقرة على طول الفترة حوالي 55% للمناطق الريفية و45% للمناطق الحضرية.

2 تطور عدد قتلى حوادث المرور في الجزائر

شكل رقم(1): تطور عدد قتلى حوادث المرور (1990-2009)



المصدر: انجز اعتمادا على معطيات المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرقات بـ الجزائر.

الشكل يبين لنا أن عدد القتلى لم ينزل اقل من 3200 قتيل كل سنة منذ سنة 1990، ولو نقارن عدد القتلى مع حدد الحوادث نجد أن الحوادث عرفت تغيرا (ارتفاعا) لمدة طويلة "9 سنوات من 1995 إلى 2004) أما عدد القتلى بقي يتذبذب ما بين 3000 و4000 قتيل من سنة 1990 إلى غاية سنة 2001، ثم ينتقل إلى أكثر من 4000 قتيل ابتداء من 2002 ليعرف انخفاض سنة 2005 بسبب نقص حوادث المرور في هذه الفترة لتطبيق قانون المرور 04/16 كما ذكرنا انفا، ثم ارتفاعا مستمرا ليصل إلى أعلى قيمة في سنة 2009 مقدرة بـ 4607 قتيل، كما يوضح لنا الشكل أيضا أن عدد القتلى في المناطق الريفية يعادل ثلاث أضعاف عدد القتلى المسجلين في المنطقة الحضرية.

3 فئة السواق المتورطة في حوادث المرور:

جدول رقم (2) توزيع السواق حسب السن

النسبة %	العدد على المستوى الوطني	الشريحة العمرية
0,97	547	أقل من 18 سنة
15,63	8841	18-24 سنة
19,50	11030	25-29 سنة
27,62	15625	30-39 سنة
19,40	10975	40-49 سنة
11,13	6298	50-59 سنة
5,75	1325	أكثر من 59 سنة
100,00	56567	المجموع

المصدر: منجز من خلال معطيات المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرقات
ب: الجزائر

من خلال الجدول رقم (2) يتبين لنا أنّ فئة السواق الأكثر عرضة للتورط في حوادث المرور هي الفئة التي يتراوح سنّها من 30 الى 39 أي فئة الشباب هي الأكثر عرضة لحوادث المرور.

كم أنّ السواق البطالون يشكلون النسبة الكبيرة في التورط في وقوع حوادث المرور بنسبة 24.64 وقد يعود ذلك لكثرة تنقلاتهم وعدم ارتباطاتهم بانشغالات مهنية، كما أنّهم يشكلون نسبة كبيرة من شريحة المجتمع تليها فئة السواق المحترفون بما في ذلك سائقي الأجرة ونقل المسافرين.

رابعاً: الأسباب الرئيسية لحوادث المرور في الجزائر.

تبين الدراسة التي قام بها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق في الجزائر، من أن أسباب حوادث المرور تنقسم إلى قسمين، أسباب مباشرة وأسباب غير مباشرة.

1 الأسباب المباشرة:

تبين الإحصاءات أن الأسباب المباشرة لوقوع حوادث المرور في الجزائر متعلقة خاصة بالعامل البشري، المركبة والمحيط بالإضافة إلى أسباب أخرى غير محددة، فلو نأخذ الإحصاءات الأخيرة لسنة 2009 المبينة في الجدول رقم (3) أدناه:

جدول رقم (3) الأسباب المباشرة لوقوع حوادث المرور

النسبة (%)	العدد	الأسباب المباشرة
89.46	36879	العامل البشري
4.24	1746	المركبة
3.31	1365	المحيط
2.99	1234	أسباب أخرى
100	41224	المجموع

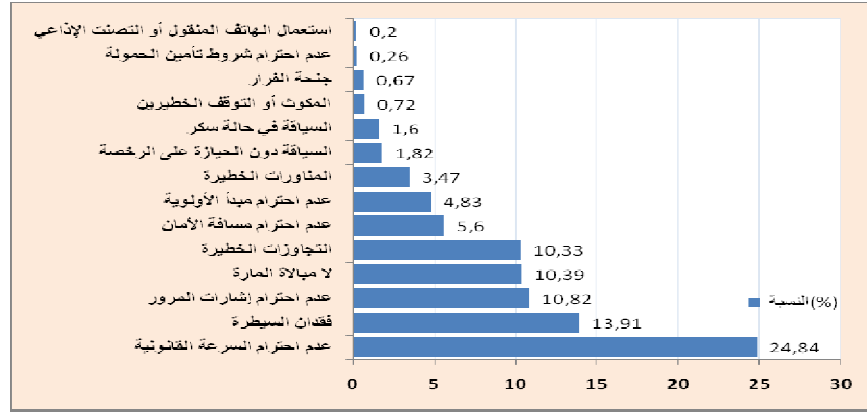
المصدر منجز من خلال معطيات المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرقات
ب: الجزائر

يتبين لنا أن العنصر البشري هو المتسبب الرئيسي، حيث يتحمل القسط الأعظم من المسؤولية في وقوع الحوادث المرورية بنسبة تقدر بـ 89.46% من إجمالي أسباب حوادث المرور، بينما الأسباب المتعلقة بحالة المركبة تأتي في المرتبة

الثانية بنسبة 4.24% ويتسبب المحيط بنسبة 3.31% من الأسباب، قد تعتبر هذه الأسباب قليلة بالمقارنة مع الأسباب المتعلقة بالعامل البشري، وهناك أسباب أخرى غير محددة وكانت نسبتها 2.99% من إجمالي أسباب وقوع حوادث المرور لسنة 2009.

1-1 الأسباب المتعلقة بالعامل البشري: تبقى سلوكيات الأفراد تؤثر بشكل مباشر على صرفاتهم في الطريق خاصة في ظل التكوين المتواضع الذي يتلقونه في المدارس المتخصصة، حيث تظهر لإحصاءات أن تداخل هذه التصرفات مع بعضها قد يتسبب في حوادث خطيرة، وبالتالي يمكن تلخيصها حسب درجة الخطورة كالتالي:

الشكل رقم (2) الأسباب المتعلقة بالعامل البشري



المصدر: منجز من خلال معطيات المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرقات ب: الجزائر

الشكل رقم (2) يبين لنا أنه من بين الأسباب التي تأتي على رأس القائمة (ما ينسب عادة إلى الشباب) الإفراط في السرعة بنسبة 24.84%. وقد ينتج عن هذا الإفراط في السرعة فقدان السيطرة على المركبة، ما يمثل 13.91% من

نسبة الحوادث، كما يبدو أن عدم احترام إشارات المرور تسبب في وقوع 10.82%، لامبالاة المشاة ومزاحمة المركبات والسير على الجزء المخصص لها يمثل نسبة 10.39% من إجمالي أسباب الحوادث. كما ان المناورات والتي تدفع السائق إلى التجاوز الخطير تمثل 10.33.

1-2 الأسباب المتعلقة بالمركبة:

رغم أنها لا تمثل إلا نسبة 4.24% (الجدول رقم 3) من مجموع أسباب الحوادث، إلا أن حالة المركبة قد تؤثر هي الأخرى بشكل مباشر في وقوع الحوادث، خاصة إذا كانت مرفقة بسلوك لا وقائي كالثقة الزائدة في النفس للتحكم في المركبة. فقد يؤدي انفجار الأطر في حالة سرعة مفرطة إلى انقلاب السيارة أو فقدان السيطرة عليها، وقد تؤدي الكوابح المعطلة إلى عدم القدرة على تفادي عائق الطريق.

1-3 الأسباب المتعلقة بالمحيط:

المحيط يعتبر من العوامل التي تساعد على زيادة الحوادث حتى وإن لم يكن العامل الأساسي، حيث أن عدم صلاحية أجزاء من الطريق أو انعدام الإشارات والإنارة قد يؤدي إلى وقوع حادث، خاصة عند سوء الأحوال الجوية كتهاطل الأمطار وهبوب الرياح أو زوابع رملية أو الضباب. فقد تغير من اتجاهات السائق وتعيق التحكم في المركبة، فتهيئة الطريق عامل لا يستهان به، وتعزيزه بمختلف الإشارات والمخططات تساعد على تجنب الحوادث.

2 الأسباب غير المباشرة⁽¹⁾:

2-1 الاختلال بين حجم حظيرة المركبات وسعة المنشآت القاعدية:

تعد الحظيرة الوطنية للمركبات في الجزائر هامة نظرا للعدد الذي بلغته سنة 2009، حيث بلغ 5.919.726 مركبة، مسجلة زيادة بنسبة 9.19% عن سنة 2008، فيما لم تواكب شبكة الطرقات هذه الزيادة في عدد المركبات، وأصبح الازدحام والإكتظاظ، خاصة في المدن الكبرى، وذلك لعدم استيعاب شبكة الطرق لحظيرة المركبات سببا من أسباب وقوع الحوادث. كما تجدر الإشارة إلى أن نسبة المركبات التي يفوق عمرها 20 سنة تفوق 45% من مجموع المركبات.

2-2 نقص في تهيئة المنشآت القاعدية المستعملة للسير:

ويشمل كل المنشآت القاعدية المستعملة لسير المركبات، سواء تعلق الأمر بالطريق في حد ذاته أو التجهيزات المتصلة به من إشارات عمودية وأفقية، الأرصفة، الممرات المحمية، الإنارة العمومية... الخ. ولذلك فإن مشاريع إنشاء طرق جديدة يجب أن تنجز حسب درجة التطور والدراسات التي وصل إليها التنظيم المروري حتى تضمن الوقاية والأمن من الحوادث، وكذلك تأخذ بعين الاعتبار النقائص الموجودة في الطرق الجزائرية، ككثرة المنعطفات وخطورة حوادثها؛ وعدم صلاحية بعض الطرق نتيجة لعدم تعبيدها أو إهمالها؛ نقص إشارات تنظيم المرور وسوء توزيعها؛ نقص المعابر والممرات المحمية للراجلين وسوء توزيعها؛ نقص الأرصفة والطرق المخصصة للدراجات يمثل

(1) المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق "دراسة إحصائية لحوادث المرور في الجزائر خلال السنة 2009"

خطر على المشاة والدراجين؛ نقص الإنارة العمومية داخل المدن؛ إقامة أشغال دون وضع إشارات أو أخذ الاحتياطات اللازمة لذلك...

2-3 قلة فعالية منظومة التكوين والتدريب على القيادة:

إن المعاينة الميدانية التي قامت بها مصالح المراكز المختصة، أثبتت أن طريقة التكوين والإمتحانات تتميز بنقص كبير لها عواقب خطيرة على الأمن المروري، كما أثبتت عددا هائلا من السواق وحتى المحترفين منهم ينقصهم التكوين الكافي والتدريب اللازم لاكتساب المهارات والمعارف الضرورية، التي تساعدهم على التحكم في قيادة المركبة.

2-4 قلة عمليات التوعية:

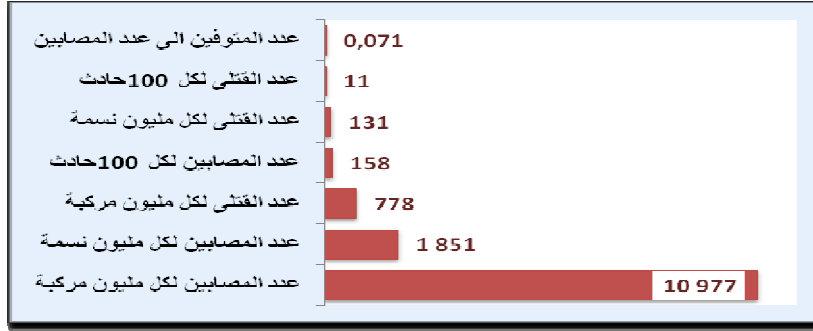
بالنظر إلى أهمية عمليات التوعية ودورها الفعال والإيجابي في تحقيق السلامة والأمن المروريين، إلا أننا نرى أنه من البديهي أن كل الإجراءات المتعلقة بالتوعية في هذا المجال لا يمكن أن تكون فعالة إلا إذا وضعت في إطار إستراتيجية مدروسة، ومرفقة بإجراءات مكتملة في مجالات أخرى.

خامسا: مؤشرات خطورة حوادث المرور ومقارنتها ببعض الدول المتقدمة والعربية.

1 مؤشرات خطورة حوادث المرور في الجزائر

بناء على المعطيات المتحصل عليها من خلال الدراسة الإحصائية لحوادث المرور في الجزائر لسنة 2009، المنجزة من طرف المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، يمكن إبراز مؤشرات خطورة حوادث المرور في الجزائر كما يلي:

شكل رقم(3): مؤشرات خطورة حوادث المرور في الجزائر لسنة 2009



المصدر: انجز اعتمادا على معطيات المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرقات ب: الجزائر

يتضح لنا من خلال الشكل، أنه في سنة 2009، تم تسجيل معدل 0.071 متوفى لكل مصاب، 11 قتيلا و158 مصابا في كل 100 حادث مع العلم أن خطورة الحوادث في المناطق الريفية اكبر من المناطق الحضرية(**)، تسجيل 131 قتيلا و1851 مصابا لكل مليون نسمة بالإضافة إلى ما يعادل 778 قتيلا و10977 مصابا لكل مليون مركبة، ومن اجل معرفة حقيقة هذه الخطورة لا بد من مقارنة هذه المؤشرات مع بعض دول العالم.

(**) في كل 100 حادث مرور نسجل ما يقارب 17 قتيلا في المناطق الريفية مقابل 04 قتلى في المناطق الحضرية، أي أن خطورة الحوادث في المناطق الريفية تمثل أربعة أضعاف تلك المسجلة في المناطق الحضرية

2 مقارنة مؤشرات خطورة حوادث المرور في الجزائر مع بعض الدول المتقدمة

جدول رقم (4) ترتيب الجزائر مع بعض الدول المتقدمة من حيث عدد قتلى حوادث المرور لسنة 2007.

الترتيب	الدول	عدد القتلى	عدد السكان	عدد المركبات
1	الهند	105 725	1 169 015 509	72 718 000
2	الصين	96 611	1 336 317 116	145 228 994
3	الولايات المتحدة الأمريكية	42 642	305 826 246	251 422 509
4	روسيا	35 972	142 498 532	38 695 996
5	البرازيل	35 155	191 790 929	49 644 025
6	المكسيك	22 103	106 534 880	24 970 879
7	اندونيسيا	16 548	231 626 978	63 318 522
8	جنوب إفريقيا	16 113	48 576 763	9 237 574
9	اليابان	6 639	127 966 709	91 378 636
10	ماليزيا	6 282	26 571 879	16 825 150
11	جمهورية كوريا	6 166	48 223 853	18 213 228
12	تركيا	6 022	74 876 695	13 311 000
13	إيطاليا	5 669	58 876 834	43 262 992
14	الأرجنتين	5 281	39 531 115	12 399 887
15	ألمانيا	4 949	82 599 471	55 511 374
16	فرنسا	4 620	61 647 375	39 926 000
17	الجزائر	4 177	34 400 000	5 386 783

المصدر: انجز اعتمادا على معطيات المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرقات ب: الجزائر من خلال الجدول يتبين لنا أن الهند تتصدر القائمة بـ 105725 وذلك بحكم الكثافة السكانية، والعدد الكبير للمركبات، نفس الشيء بالنسبة لباقي الدول

المتقدمة، أما الجزائر تأتي في المرتبة الأخيرة من حيث عدد قتلى حوادث المرور بمعدل 4177 قتيل، لكن هذا المؤشر لا اهمية له عندما نقارنه بمؤشر السلامة المرورية.

إذ من خلال معطيات المتاحة نجد أن الجزائر تأتي في المرتبة العاشرة بمعدل 121 قتيل لكل مليون نسمة قبل دول كبرى كالهند، ألمانيا، فرنسا، الصين...، مع العلم أن الهند مثلا يعد عدد سكانها حوالي 1 169 015 509 نسمة، هذا إن دل على شيء إنما يدل على مدى خطورة حوادث المرور في الجزائر ومدى حرص الدول المتقدمة على السلامة المرورية رغم ما تملكه من تعداد سكاني هائل.

أما من حيث عدد القتلى لكل مليون مركبة فالجزائر سجلت خلال سنة 2007، 775 قتيل لكل مليون مركبة، محتلة المرتبة الخامسة، متصدرة كل من (الصين، اليابان، ألمانيا، فرنسا، إيطاليا، الولايات المتحدة الأمريكية، ماليزيا، الأرجنتين، تركيا، تايلندا والبرازيل)، لو نريد مقارنة هذا المؤشر مع دولة متقدمة، لها كثافة سكانية متقاربة للكثافة السكانية المسجلة في الجزائر سنأخذ كل من ماليزيا وكوريا، أين نجد أن عدد قتلى حوادث المرور لم تسجل سوى 373، 339 قتيل لكل مليون مركبة على الترتيب، مع العلم أن حظيرة المركبات لكل من ماليزيا وكوريا تعادل أكثر من ثلاث أضعاف الموجودة في الجزائر. أي أن مؤشر عدد القتلى بالنسبة لكل مليون مركبة يبقى مؤشرا خطيرا لحوادث المرور في الجزائر.

ظاهرة حوادث المرور أسبابها، آثارها وسبل الحد منها - حالة الجزائر - / د. فضيل رابح

كما يجدر الإشارة إلى أن الدول المتقدمة تمتلك 80% من إجمالي المركبات في العالم ويقع فيها 40% من قتلى حوادث المرور، بينما تمتلك الدول النامية حوالي 20% من المركبات ويقع فيها حوالي 60% من قتلى هذه الحوادث⁽¹⁾

3 مقارنة عدد قتلى حوادث المرور في الجزائر مع بعض الدول العربية

جدول رقم (5) ترتيب الجزائر مع بعض الدول العربية من حيث عدد قتلى حوادث المرور لسنة 2007.

البلدان	عدد القتلى	عدد السكان	عدد المركبات
مصر	15 983	75 497 913	4 300 000
السعودية	6 358	24 734 533	7 398 600
الجزائر	4 177	34 400 000	5 386 783
المغرب	3 838	31 224 137	2 284 060
سوريا	3 663	19 928 516	1 389 346
اليمن	3 003	22 389 169	777 734
السودان	2 334	38 560 488	1 200 000
ليبيا	2 138	6 160 483	1 826 533
العراق	1 932	28 993 374	2 242 269
تونس	1 497	10 327 285	1 244 918
الإمارات العربية المتحدة	1 056	4 380 439	1 754 420

المصدر منجز من خلال معطيات المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرقات
ب: الجزائر

⁽¹⁾ د. راضي عبد المعطي السيد. "الآثار الاقتصادية لحوادث المرور" جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية الرياض سنة 2008

يبين لنا الجدول أعلاه أن الجزائر تحتل المرتبة الثالثة من حيث عدد القتلى بعد كل من مصر والسعودية بمعدل 4177 قتيل مع العلم أن عدد القتلى يعرف ارتفاع مستمر، حيث بلغ 4607 قتيل في سنة 2009 هذه الأرقام تدل على مدى خطورة هذه الظاهرة في الجزائر.

4 التكاليف الاقتصادية والاجتماعية لحوادث المرور بالجزائر

4-1 التكاليف الاجتماعية :

من الصعوبة بمكان أن يستطيع احد أن يحدد التكاليف الاجتماعية، أو التكاليف التي يفقدها المجتمع في هذا المجال وعلى وجه الدقة. لاشك أن المجتمع والأسرة سيفقد أمور ومسائل مادية من جراء الحوادث المرورية، ولكن التكلفة الاجتماعية تنطوي على تكاليف مختلفة منها ما يتعلق بالجانب الروحي والنفسي والذي تتعرض له الأسرة الفاقدة أحد أفرادها، أو ما يتعلق بفقدان الدولة والمجتمع لأحد عناصرها المنتجين، سيما إذا كان هذا المفقود من ذوي الخبرة والكفاءة وبالتالي تكون عملية الخسارة كبيرة وكبيرة جدا، وقد تصل عملية الخسارة أحيانا إلى فقدان البلد لفرصة تطور، ولعل فقدان ذوي الكفاءات العلمية والفكرية جراء الحوادث المرورية سيؤدي إلى تأخير مسيرة الجزائر وتطوره لا يمكن تعويضها بسهولة.

4-2 التكاليف الاقتصادية:

المقصود بالتكاليف الاقتصادية لحوادث المرور هي تلك الخسائر التي تلحق بالعنصر البشري من إصابات ووفيات وما يلحق بالتملكات العامة والخاصة من أضرار.

يتحمل اقتصاد الجزائر نفقات وخسائر معتبرة جراء الحوادث المرورية، فمثلا في سنة 2004 كلفت الحوادث المرورية نحو 400 مليون دولار⁽¹⁾، وقامت وزارة النقل بدراسة لتقييم خسائر حوادث المرور، ففيما يخص التكاليف المادية للحوادث المرورية لسنة 2005 تمثلت في أكثر من 35 مليار دينار أي أكثر من 480 مليون دولار أمريكي، مع عدم حساب كل من خسائر التي تمس المحيط، وحقوق القضاء، وتكاليف الازدحام، وتكاليف أخرى...، أي أن هذه التقديرات الهائلة لا تعكس حقيقة التكاليف الاقتصادية، وهذا ما يدل على الحجم الكبير للخسائر المادية التي تتكبدها الجزائر جراء الحوادث المرورية.

الخلاصة :

تطرقنا في هذا المقال لظاهرة حوادث المرور، أسبابها، علاقتها بدرجة الوعي المروري وآثارها الاقتصادية، اذ وجدنا أن درجة الوعي المروري تلعب دورا فعالا في التأثير في نسبة الحوادث وبالتالي التأثير على الإقتصاد الوطني، كما تبين أيضا أن العنصر البشري حسب المنظمة العالمية للصحة يمثل 75% من أسباب وقوع الحوادث المروري، وأن الحوادث تخلف ما يزيد عن مليون قتيل

⁽¹⁾ جريدة الاقتصادية، العدد، 4091، 4 ديسمبر 2004

سنويا ويصاب أكثر من 38 مليون كما تكلف 400 مليار دولار سنويا على المستوى العالمي.

اما ظاهرة حوادث المرور في الجزائر من خلال استعراض أهم الإحصاءات للفترة الممتدة من 1990-2009 وجدنا أن العامل البشري يتسبب في ما يزيد عن 85 % من أسباب الحوادث وباقي النسبة مقسمة بين عامل المركبة والأحوال الجوية. وان الفئة العمرية التي تتراوح ما بين 30 و39 سنة فئة الشباب هم الأكثر عرضة لخطر الوقوع في الحادث مروري لما تحمله هذه الفئة من حب المغامرة والسفر وعدم المبالاة بالمخاطر، لاسيما الفئة التي لها رخصة سياقة يقل عمرها عن 2 سنة، أي عامل عدم الخبرة يلعب دورا في رفع احتمال وقوع حادث المرور.

كما ينجم عن هذه الحوادث تكاليف مادية يفوق 100 مليار دينار سنويا اي اكثر من 400 مليون دولار، بالإضافة إلى أن مؤشرات خطورة الحوادث المرورية في الجزائر بلغت أرقاما مخيفة تفوق تلك المسجلة في الدول العربية والدول المتقدمة، مما يدل على مدى حدة وخطورة هذه الظاهرة في الجزائر، الشيء الذي يستوجب الاهتمام الكبير والمستمر ويتطلب إرادة سياسية ومجتمعية قوية لاتخاذ إجراءات ضرورية لمواجهة هذا الخطر، ولأجل ذلك نقدم بعض الاقتراحات لغرض تفعيل إجراءات المواجهة والعمل على الحد من حجم الخسائر الاقتصادية والمتمثلة في:

1 التوعية

- التوسع في إدخال برامج السلامة المرورية في منهاج التعليم العام.
- مساهمة الجمعيات وكل فعاليات المجتمع المدني في رفع مستوى الوعي المروري.
- القيام بعمليات تحسيسية وبشكل خاص لفئة الشباب.

2 الضبط المروري

- تعميم استخدام تقنيات المراقبة المرورية الحديثة مثل الرادارات والكاميرات على الطرق التي تكثر بها الحوادث المرورية، وفرض عقوبات أكثر صرامة لوضع حد لهذا النزيف، فالغرامات الباهظة المفروضة على تجاوزات السرعة التي يلتقطها الرادار سوف تجعل السائقين المتهورين يفكرون مرتين قبل القيادة بسرعة.
- تعديل الغرامات المالية المتعلقة بمخالفات السرعة؛
- تعديل المواد القانونية الخاصة بالمخالفين لقواعد وأنظمة المرور والتطبيق الصارم لهذه الأنظمة على الجميع بدون استثناء.
- تكثيف الدوريات المرورية على الطرق السريعة.

3 التحديد المكاني لمواقع الحوادث المرورية

- تحديد النقاط السوداء التي تكثر فيها نسبة حوادث المرور والإسراع في معالجة الخطورة.

- إعادة إنشاء الطرق التي تنخفض عليها مستويات السلامة المرورية بشكل كبير ويصعب تحسين هذه الشبكة في صورتها الحالية.

4 الإسعافات والتجهيزات الصحية

- زيادة مراكز الإسعاف على الطرق السريعة بين المدن.

- رفع كفاءات المسعفين في التعامل مع حالات المصابين في الحوادث.

- توسيع وتحسين شبكة الطرق الحالية وصيانتها بصفة دورية وتزويدها بمستلزمات السلامة

- تزايد عدد السيارات نتيجة للاستيراد الضخم لها مرتبط بعدد الحوادث. لذلك، ينبغي التفكير في زيادة الاستثمار في وسائل النقل العام وتوسيع شبكاته.

المراجع

- 1 عبد الله، أحمد رضا، قواعد وآداب المرور والتحقيق في حوادث المرور، القاهرة 2003 .
- 2 راضي عبد المعطي السيد، الآثار الاقتصادية لحوادث المرور، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض 2008 .
- 3 عز عادل، حوادث المرور وتأثيرها في اقتصاد الدول النامية، القاهرة 1989.
- 4 المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق 2009 الجزائر.
- 5 عمر وصلاح الدين جمجوم، التحقيق المتقدم في حوادث المرور، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض 2003 .
- 6 فرحان عبد السلام، تخطيط المدن وحوادث المرور 2008 .
- 7 أكاديمية البحث العلمي، حوادث المرور على الطريق، القاهرة، 1986 .
- 8 جمال عبد المحسن عبد العال وآخرون، اساليب ووسائل الحد من حوادث المرور، جامعة نايف - الرياض .1998
- 9 محمد الطريقي، حوادث المرور الحلول المفرغة والثقافة المغيبة، مؤسسة العالم للصحافة -الرياض.2012
- 10 عامر بن ناصر المطير، حوادث المرور في الوطن العربي، مركز الدراسات والبحوث بجامعة نايف -الرياض.2006
- 11 محمد القرعان، الشباب ودورهم في مواجهة حوادث الطرق، الاردن .2011
- 12 التوعية المرورية واثرها للحد من الحوادث المرورية، الاردن 2006.
- 13 علي بن ضبيان الرشيد، الضبط الآلي المروري ودوره في الحد من المخلفات. - المملكة العربية السعودية نموذجاً - الرياض .2008
- 14 خالد محمد الحيارى و محمد أحمد الإبراهيم، التربية المرورية لطلبة المدارس للفئة العمرية (12-18)، الاردن 2008.