

المشكلة المرورية في الجزائر.. الأسباب وسبل الوقاية

د/ وليدة حدادي
جامعة سطيف 2

تاريخ النشر: 2018-12-10

تاريخ القبول: 2018-11-13

تاريخ الإرسال: 2017-09-20

الملخص:

Abstract:

Algeria suffers from the most serious problems that threat the individual and social security; it's the circulation's problems or the terrorism roads, where statistics indicate to the worsening of this dangerous phenomenon, due to the significant human and material losses that caused by lack of respect for traffic safety conditions, despite of the state's efforts to reduce them. Which have become the necessities of prevention adopted by everyone, in order to activating the ways and means of prevention of traffic accidents in Algeria, through the sensitization of individuals to be aware of the importance of the prevention of traffic accidents in the achievement of national Development.

ت تعاني الجزائر من أخطر المشكلات التي تهدد أمن الفرد والمجتمع، وهي المشكلة المرورية أو ما يسمى بإرهاب الطرقات، حيث تشير إحصائيات حوادث المرور إلى تفاقم هذه الظاهرة الخطيرة، نظرا للأثار البشرية والمادية الخطيرة التي تنجر عن عدم احترام شروط السلامة المرورية، وذلك رغم الجهود المبذولة من طرف الدولة للحد منها، وهذا ما يستدعي التخطيط الفعال ضمن إستراتيجية واضحة، من طرف مختلف مؤسسات التنشئة في المجتمع، من أجل مواجهة مخاطر مشكلة حوادث المرور، وتفعيل سبل ووسائل الوقاية للتقليل من حجم الظاهرة، من خلال توعية الأفراد ليكونوا على إدراك ووعي بأهمية الوقاية من حوادث المرور في تحقيق التنمية الوطنية.

تمهيد

يعتبر النقل من الأنشطة الهامة التي يقوم بها الأفراد والجماعات في كل زمان ومكان، ليكون من أهم معالم التطور والتقدم في كل البلدان، إلا أن محاولة الإنسان الدائمة لمسيرة التقدم العلمي والتكنولوجي لتلبية احتياجاته وخدمة مصالحه، أدى إلى ارتفاع ملحوظ في عدد المركبات، ما تسبب في العديد من الخسائر البشرية والنفسية والاقتصادية، جراء كثرة حوادث المرور في الأونة الأخيرة، حيث أنه مع التمدن وتحسن المستوى المعيشي للأفراد، ارتفعت نسب اقتناء المركبات وزيادة أعدادها، ما ساهم في تعقد حركة المرور وزيادة الحوادث وكثرة الوفيات، والإعاقات، فأصبحت ظاهرة تهدد أمن الأفراد والمجتمعات، ورغم أنها تعتبر وسيلة نقل ورفاهية يستفيد منها الجميع، إلا أنها تحولت مع ذلك إلى خطر لما تخلقه من آثار سلبية نتيجة سوء استعمالها.

وقد أصبحت المشكلة المرورية من أخطر المشكلات التي تهدد أمن الفرد والمجتمع، حيث أدت إلى خسائر مادية وبشرية فادحة، أثرت سلباً على أمن واقتصاد الدول، إذ أصبحت تسمى بإرهاب الطرقات، وهذا ما تعكسه إحصائيات حوادث المرور بوضوح، "فإحصاءات الحوادث المرورية المسجلة في العالم تفيد بأن عدد المصابين يصل سنوياً إلى أرقام خيالية، حيث أن هذه الحوادث مسؤولة عن إزهاق أرواح حوالي مليون وأربعمائة ألف شخص، في حين يصل عدد الجرحى والمصابين إلى نحو 50 مليون شخص بينهم نحو خمسة ملايين يصابون بحالة عجز دائم، بينما تصل الخسائر المادية إلى حوالي 800 مليار دولار سنوياً، أي ما يكفي لمعالجة مشاكل المجاعة والفقر والتخلف في عدة دول، وهذه الأرقام مرشحة للارتفاع، ما لم يتم وضع حلول جذرية للحد من الحوادث القاتلة التي تعود أسبابها الأساسية إلى العنصر البشري وتحديداً إلى السائقين، الذين تؤكد الدراسات والأبحاث المختلفة أنهم يتحملون نسبة تتراوح ما بين 75 إلى 85% من الحوادث المرورية، وتتنوع النسبة الباقية على أخطاء المشاة ونفاص العربات ومسائير الطرقات وعدم توفير قواعد السلامة اللازمة لها. وفي البلاد العربية على وجه الخصوص، أصبحت حوادث المرور والآثار الوخيمة الناتجة عنها تتفاقم يوماً بعد يوم. وتشير الإحصائيات المتوفرة أن العالم العربي يفقد سنوياً أكثر من 21 ألف شخص نتيجة حوادث السير، في حين يصل عدد المصابين والجرحى إلى حوالي 210 آلاف شخص، ناهيك عن الأضرار الجسيمة التي تتسبب فيها تلك الحوادث التي يصل عددها إلى أكثر من نصف مليون حادث في السنة".¹ "والجزائر كغيرها من الدول تتكبد الكثير من الضحايا جراء حوادث المرور، فخلال الأشهر السبعة الأولى من سنة 2011 تم تسجيل 23909 حادثاً خلف 2447 قتيلاً، و38030 جريحاً".²

وحسب المنظمة العربية للسلامة المرورية، تأتي الجزائر في المرتبة الثالثة، بعد كل من مصر والمملكة العربية السعودية، فيما يتعلق بعدد الوفيات، التي تتسبب فيها حوادث المرور في الدول العربية، حيث تشير الإحصائيات إلى أن عدد حوادث المرور قد بلغ 4699 حادثاً، أدت إلى وفاة أكثر من 3600، وجرح حوالي 9000 شخص عام 2013، ويتسبب مستعملي الطريق بعدم احترام قانون المرور، لاسيما السرعة المفرطة، والتجاوزات الخطيرة وفقدان السيطرة، بما لا يقل عن 90% من مجموع حوادث المرور.³

وقد أصبحت حوادث المرور من أبرز المشكلات المعاصرة وأخطرها التي تعيق تطور المجتمعات وتنميتها، وهذا ما تعكسه إحصائيات حوادث المرور في كل دول العالم، وذلك نظراً للخسائر البشرية والاقتصادية والاجتماعية والنفسية، التي تنعكس في النسب المرتفعة للإصابات، الوفيات، إتلاف المركبات، والأمراض النفسية والاجتماعية. ذلك أن المشكلة

المرورية من المشاكل المعقدة التي لا ترتبط فقط بسلوك الإنسان وإنما تمتد لتشمل التكنولوجيا، الطبيعة، والثقافة، لذا فإن دراستها تتطلب تحليل دقيق لكل هذه العناصر. وللتقليل من مخاطر حوادث المرور التي تعتبر من أخطر المشكلات التي تعاني منها جميع الدول، خاصة الجزائر لارتفاع حجم الحافلة السنوية الناجمة عنها وارتفاع تكلفتها الاجتماعية والاقتصادية، حيث باتت تهدد سلامة المجتمع وأمنه، أصبح الاهتمام المشترك لمختلف مؤسسات المجتمع بأبعاد المشكلة المرورية، ضرورة من أجل التوعية المرورية، والوقاية من حوادث المرور، في إطار خطة وإستراتيجية علمية دقيقة يقوم عليها المختصون في مختلف المجالات العلمية.

وبناء عليه سنحاول من خلال هذه الورقة البحثية الإجابة على التساؤلات الآتية:

- ما مفهوم المشكلة المرورية؟

- وكيف تطورت مشكلة حوادث المرور في الجزائر؟

- وما هي أسباب مشكلة حوادث المرور وأثارها الاجتماعية والنفسية والاقتصادية؟

- وما هي سبل الوقاية من مشكلة حوادث المرور؟

أولا- تحديد مفاهيم الدراسة:

1- مفهوم المشكلة المرورية:

هي مشكلة اجتماعية واقتصادية وأمنية، ترتبط ارتباطا وثيقا بحياة جميع الناس دون استثناء، تزايدت حدتها مع استمرار التطور والنمو وامتداد العمران، وزيادة عدد المركبات وحركة المشاة، تتميز بتعدد أسبابها، ما يتطلب برنامجا شاملا لمواجهتها.⁴

2- مفهوم الأزمة المرورية:

هي إحدى الظواهر المتفجرة عن المشكلة، والتي تأخذ موقفا حادا شديد الصعوبة والتعقيد، غير معروف أو محسوب النتائج، ويحتاج التعامل معه إلى قمة السرعة والدقة. وبذلك فالأزمة المرورية تحدث نتيجة مشاكل متراكمة يعود بعضها لقائد المركبة، والبعض الآخر للمركبة ذاتها لعدم صيانتها أو لعيوب في الطريق، أو ضعف تطبيق الجانب النظامي.⁵

3- مفهوم حوادث المرور:

هي كل الاصطدامات التي تقع في الطرقات، بسبب قائد المركبة أو المركبة نفسها أو ظرف خارجي في الطريق، وتحدث بشكل مفاجئ وغير متوقع، مما يترتب عنه وقوع أضرار وخسائر بشرية ومادية على اختلاف تصنيفاتها.⁶

ثانيا- تطور مشكلة حوادث المرور في الجزائر:

يعتبر قطاع النقل من أهم مؤشرات التقدم والتطور في المجتمعات، إلا أن زيادة عدد المركبات وحركة المشاة في ظل غياب خطة علمية شاملة ومدروسة تتحمل مسؤوليتها كل مؤسسات المجتمع السياسية والاجتماعية، أفرزت مشكلة مرورية خطيرة في نتائجها وأثارها على الفرد والمجتمع اجتماعيا واقتصاديا، كما تنجم عنها العديد من الإصابات والمشكلات الصحية النفسية والعضوية، "حيث أعلنت منظمة الصحة العالمية أن نسبة عالية من المصابين بأمراض عصبية يرجع السبب فيها إلى الضوضاء".⁷

ورغم الجهود التي تبذلها مختلف الجهات والهيئات المعنية في الجزائر من خلال الحملات الإعلامية للتقليل من حوادث المرور، إضافة إلى الإجراءات القانونية والتدابير الوقائية في التوعية والتحصين بمخاطر حوادث المرور، وما تخلفه من مآسي وأضرار اقتصادية واجتماعية، خصوصا العامل البشري الذي يعتبر محركا أساسيا لعجلة الإنتاج والتنمية، تعرف هذه الظاهرة التي أضحت تسمى بـ " عنف و إرهاب الطرقات" تزايدا رهيبا في الجزائر، إذا تحل المراتب الأولى في العالم، نظرا للخسائر المادية والبشرية الهائلة التي

تتسبب فيها كل سنة، مما يستدعي تكاثف الجهود وتساند وظيفي بين مختلف مؤسسات التنشئة في المجتمع، من أجل الوقاية و التقليل من خطر هذه الحوادث. حيث تبين نتائج إحصائيات حوادث المرور في الجزائر في الفترة الممتدة بين عام 1980-2008 خطورة هذه الظاهرة على الأفراد والأموال ومستعملي الطرق حسب ما يوضحه الجدول الآتي:

جدول رقم (01): يوضح إحصائيات حوادث المرور وضحاياها في الجزائر من سنة 1980 إلى غاية 2007.

السنة	عدد الحوادث			عدد القتلى			عدد الجرحى		
	ريفي	حضري	وطني	ريفي	حضري	وطني	ريفي	حضري	وطني
1980	15833	17442	33275	2335	632	2967	19735	12193	31928
1981	16054	20374	36428	2543	673	3216	22587	13029	35616
1982	14874	12868	27742	2495	639	3134	23116	12231	35347
1983	15380	13774	29154	2635	680	3315	23455	12141	35596
1984	15742	13755	29497	2804	842	3628	23592	13020	36612
1985	20727	14581	35308	3409	725	4134	24774	13162	37936
1986	21365	13534	34899	3083	865	3948	25934	12614	38548
1987	20363	13929	34292	2907	792	3699	25683	12329	38012
1988	18858	14328	33786	2668	805	3473	25762	12775	37937
1989	17647	13725	31372	2409	832	3241	23544	13021	36565
1990	16358	13135	29493	2386	1024	3410	22252	14703	36955
1991	15944	11641	27585	2313	895	3208	22811	12673	35484
1992	15728	11822	27550	2536	1118	3654	23132	12594	35726
1993	13541	11301	24842	2722	951	3673	20666	12023	32689
1994	10956	9185	20141	2881	1141	4022	16423	9775	26198
1995	10954	9173	20127	2710	911	3621	16835	9933	26768
1996	12790	11159	23949	2565	816	3381	20391	1156	31952
1997	13414	12516	25930	2720	799	3519	21578	12956	34534
1998	15023	13670	28693	2710	855	3565	23718	14374	38092
1999	17002	14637	31639	2946	919	3865	28327	15438	43765
2000	19046	16725	35771	2958	1067	4025	32353	19153	51506
2001	18567	19826	38393	2868	900	3768	33098	21525	54633
2002	21729	20025	41754	3193	1121	4314	35462	21551	57013
2003	24555	18672	43227	3363	980	4343	41958	21741	6399
2004	25033	18744	43777	3428	928	4356	43193	21741	64714
2005	22684	16549	39833	2932	779	3711	38857	19225	58082
2006	24193	16692	40885	3379	741	4120	41091	19029	60120
2007	22042	16968	39010	3468	709	4177	41699	19440	61139

المصدر: عن المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق.⁸

كما سجلت حوادث المرور زيادة في سنة 2009، التي يمكن تفسيرها بزيادة الكثافة السكانية وارتفاع عدد المركبات في الجزائر واتساع رقعة النشاط الاقتصادي الذي يسبب كثرة التنقلات، كما أن الزيادة في حوادث المرور تؤدي غالبا إلى زيادة عدد القتلى وعدد الجرحى. كما هو مبين في الجدول الآتي:

جدول رقم (02): يوضح إحصائيات حوادث المرور وضحاياها في الجزائر خلال السداسي الأول من السنة 2008 و2009.

الفترة	عدد الحوادث			عدد القتلى			عدد الجرحى		
	ريفي	حضري	وطني	ريفي	حضري	وطني	ريفي	حضري	وطني
السداسي الأول 2008	10263	8512	18775	1600	368	1968	19396	9804	29200
السداسي الأول 2009	10854	9178	20032	1692	367	2059	20171	10564	30735
الفرق	591	666	1257	92	01-	91	775	760	1535

5.26	7.75	4.00	4.62	0.27-	5.75	6.70	7.82	5.76	نسبة التغير %
------	------	------	------	-------	------	------	------	------	---------------

المصدر: عن المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق.⁹

وبمقارنة حصيلة حوادث المرور وضحاياها خلال الأشهر السبعة الأولى من سنة 2011 بحصيلة الفترة نفسها من السنة 2010، نلاحظ وجود ارتفاع في عدد الحوادث وعدد القتلى وعدد الجرحى، كما يبينه الجدول الآتي:

جدول رقم (03): يوضح حصيلة حوادث المرور وضحاياها خلال الأشهر السبعة الأولى من سنتي 2010 وسنة 2011.

الفترة	عدد الحوادث			عدد القتلى			عدد الجرحى		
	وطني	حضري	ريفي	وطني	حضري	ريفي	وطني	حضري	ريفي
7 أشهر 2010	17579	8934	8645	1995	379	1616	28557	10190	18367
7 أشهر 2011	23909	11112	12797	2447	418	2029	38030	12795	25235
الفارق	6330	2178	4152	452	39	413	9473	2605	6868
النسبة (%)	36,01	24,38	48,03	22,66	10,29	25,56	33,17	25,56	37,39

المصدر: عن المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق.¹⁰

وقد بلغ عدد حوادث المرور الجسمانية المسجلة خلال سنة 2012 على المستوى الوطني 42477 حادثا، يمثل هذا العدد 116 حادثا في اليوم. والجدول الآتي يبين مقارنة هذه الحصيلة مع حصيلة سنة 2011.

الجدول رقم (04): مقارنة عدد حوادث المرور الجسمانية خلال السنتين 2012 و2011.

المناطق الحضرية	المناطق الريفية	المستوى الوطني
18467	23000	41467
17170	25307	42477
1297 -	2307	1010
7.02 -	10.03	2.44
51	63	114
47	69	116

المصدر: عن المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق.¹¹

كما عرفت سنة 2013 ارتفاعا في عدد حوادث المرور مقارنة بسنة 2012 داخل المناطق الحضرية والريفية، كما هو مبين في الجدول الآتي:

الجدول رقم (05): مقارنة عدد حوادث المرور خلال السنتين 2012 و2013.

المناطق الحضرية	المناطق الريفية	المستوى الوطني
17170	25307	42477
17363	25483	42846
193	176	369
1.12	0.70	0.87

المصدر: عن المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق.¹²

وقد بلغ عدد حوادث المرور المسجلة خلال سنة 2014 على المستوى الوطني 40101 حادثا، والجدول الآتي يبين مقارنة هذه الحصيلة مع حصيلة الفترة نفسها من السنة 2013، كما يأتي:

الجدول رقم (06): مقارنة عدد حوادث المرور خلال السنتين 2013 و2014.

المناطق الحضرية	المناطق الريفية	المستوى الوطني
17363	25483	42846
17383	22718	40101

2745-	2765-	20	الفارق
6.41-	10.85-	0.12	النسبة %

المصدر: عن المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق.¹³

وقد عرفت حصيلة حوادث المرور انخفاضا في السنة 2015 مقارنة بحصيلة الفترة نفسها من السنة 2014 في المناطق الحضرية، كما هو موضح في الجدول الآتي:
الجدول رقم (07): حصيلة حوادث المرور الجسمانية المسجلة خلال سنة 2015 ومقارنتها بسنة 2014 في المناطق الحضرية.

التعيين	سنة 2014	سنة 2015	الفارق	النسبة
عدد الحوادث	17383	16245	1138-	%06.54-
عدد الجرحى	20717	19337	1380-	%06.66-
عدد القتلى	828	809	19-	%02.29-

المصدر: المديرية العامة للأمن الوطني.¹⁴

وتشير آخر إحصائيات حوادث المرور في الجزائر إلى أن حصيلة حوادث المرور في المناطق الحضرية عرفت ارتفاعا خلال الفترات الممتدة من 27 ديسمبر 2016 إلى 2 جانفي 2017 ومن 3 إلى 9 جانفي 2017. كما هو مبين في الجدول الآتي:
الجدول رقم (08): مقارنة لحوادث المرور الجسمانية المسجلة خلال الفترات الممتدة من 2016/12/27 إلى 2017/01/02 ومن 03 إلى 2017/01/09 في المناطق الحضرية.

التعيين	من 2016/12/27 إلى 2017/01/02	من 2017/01/03 إلى 2017/01/09	الفارق	النسبة
عدد الحوادث	198	199	1+	%00,50+
عدد الجرحى	225	226	1+	%00,44+
عدد القتلى	05	11	6+	%120+

المصدر: المديرية العامة للأمن الوطني.¹⁵

ثالثا- أسباب مشكلة حوادث المرور:

اختلف العلماء والدارسون في تصنيف أسباب حوادث المرور، فمنهم من صنفها تطبيقيا ومنهم من فسرها نظريا، ومن النظريات التي حاولت تفسير أسباب حوادث المرور نذكر ما يأتي:¹⁶

1- النظرية القدرية:

والتي تفترض أن هناك من الناس من هو مستهدف بالحوادث أكثر من غيره وهذا الاستهداف يرجع إلى القضاء والقدر، وهي بهذا تنفي دور الإنسان في وقوع الحادث، لكن نقول لأصحاب هذه النظرية أن في الإسلام كليات خمس هي: حفظ الدين، حفظ النفس، حفظ العقل وحفظ المال، والإنسان مسؤول عليها، محرم عليه انتهاكها، ولا يكلف الله نفسا إلا وسعها، ويدخل في هذا النطاق الحوادث المرورية نتيجة استهتار بعض قائدي المركبات وعدم اهتمامهم بحياة الناس وبآداب المرور.

2- النظرية الطبيعية:

وترجع الحوادث إلى الخلل الجسدي والعقلي، ولتوضيح ذلك قام كل من الباحثين "بيكام" (Bukame) و"سلوكومت" (Slokomet) بدراسة توصلوا فيها إلى أن السائقين الذين يعانون من ضغط الدم المرتفع تبلغ حوادثهم ضعف حوادث الذين لا يعانون منه.

3- نظرية التحليل النفسي:

فترجع الحوادث إلى أفعال مقصودة لا شعورية، وما الإصابة الجسدية إلا نوع من العدوان الموجه إلى الذات ويرى فريد أن معظم الحوادث ما هي إلا تعبيراً عن صراعات عصبية، وأن عقاب الذات هو إحدى الدعائم التي تستند عليها سببية الحوادث.

4- نظرية علم النفس التجريبي:

فترجع الحوادث إلى الأسباب الشخصية والأسباب الخارجية، كالظروف التي تتفاعل فيما بينها لتؤدي إلى وقوع الحوادث، وإذا كان هناك أسباب متعددة للحوادث، فإن لها أيضا أهداف متعددة فقد يكون الدافع لها الرغبة في الحصول على تعويض مادي أو زيارة الأهل أو الرغبة في جذب الاهتمام.

وعموما ترتبط الأسباب المباشرة لوقوع حوادث المرور أساسا بثلاث عناصر هي: السائق، المركبة، المحيط وحالة الطريق، وقد توصلت أغلب الدراسات إلى أن السائق هو العنصر البشري الأساسي في حوادث المرور لتأثره بالظروف الاجتماعية، الاقتصادية، والنفسية ومجموعة من العادات والمعتقدات والقيم الاجتماعية المؤثرة في سلوكه كالعصبية وسرعة الانفعال وعدم تقبل النقد التي تميز الشخصية الجزائرية والتي تؤدي إلى التهور وزيادة سرعة السياقة. "وقد تضمنت نصوص قانون المرور في كل الدول الحد الأدنى من الشروط الواجب توافرها لدى قائد المركبة يكون من شأنها حماية نفسه ومن يركبون معه في هذه السيارة والآخرين الذين سيتخذون الطريق سواء كانوا من قائدي السيارات والمركبات أم المشاة، مما جعل الدول تعمل على تطوير وتحديث هذه النصوص القانونية واللوائح المنظمة لها حتى تساهم التطورات الاقتصادية والتكنولوجية والاجتماعية التي يشهدها المجتمع"¹⁷. ويمكن التطرق إلى عناصر المشكلة المرورية، كما يأتي:

1- الإنسان:

تعتبر أسباب حوادث المرور مختلفة ومتعددة، إلا أن العنصر البشري - سواء أكان ماشيا أم سائقا أم راكبا - يتصدر هذه الأسباب ويتحمل الكم الأكبر والمسؤولية العظمى لهذه الحوادث، ناهيك عن مساهمة الأطراف الأخرى من: طريق، ومركبة، وظروف جوية، وبيئة محيطية بهذه الحوادث.

أ- أسباب متعلقة بالمشاة: بسبب الافتقار إلى ثقافة مرورية تحصل الكثير من الحوادث على الطرق، نتيجة جملة من التجاوزات، هي:¹⁸

- إهمال المشاة أماكن عبور المشاة، وعدم تقيدهم بالأماكن المخصصة لعبورهم، فقد نجد الكثير منهم يقطع التقاطعات من أماكن خاطئة، ومنهم من يقطع من أمام مركبة واقفة.
- عدم استجابة المواطنين لحملات التوعية من الناحية المرورية وبشكل ملحوظ وواضح -سواء أكانوا مشاة أم سائقين- فيما يتعلق بأخطائهم المتكررة يوميا حال ارتفاقهم في الطريق.
- انعدام التنقيف الأسري للكثير من الأطفال وعدم اكتراث أولياء الأمور بتوعية أبنائهم للتقيد بقواعد وقوانين المرور المعمول بها.
- التقدير الخاطئ لمخاطر عدم الالتزام بقواعد السير، وما ينجم عن ذلك مما لا تحمد عقباه.
- افتقار وسائل الإعلام والتوعية الحديثة للتعريف بأهمية مراعاة قواعد وقوانين المرور بوسائل تتناسب طرديا مع الطرق العلمية الحديثة المتطورة.
- ولتحقيق سلامة المشاة والمارة على الطرقات، ولتفادي الحوادث لا بد من الالتزام بإشارات المرور، والعبور فقط على الخط الخاص بالمشاة، والعناية بنظافة الطرق، وإزالة كل ما من شأنه أن يعيق حركة المرور.

ب- أسباب متعلقة بالسائقين:

يعتبر سائق السيارة مسؤولا عن كل ما يحدثه بسيارته من إتلافات وأضرار واصطدامات، لأنه المسير لها وهي آلة في يده تتحرك بإرادته، وتتوقف بإرادته، فكل ما ينشأ عنها يعتبر

- السائق مسؤولاً عنه جزائياً وشرعياً. فسائقو السيارات من الأطراف المهمة والرئيسية التي تتسبب في الحوادث للأسباب التالية:¹⁹
- عدم تحلي السائقين بالأخلاق العامة، وخاصة آداب وأخلاق السير والمرور خلال تعاملهم مع الركاب والمشاة، كالسوق بحالة السكر، أو التدخين، أو كثرة استعمال وسائل الاتصال، أو تشغيل المذياع أو المسجل بصوت عال ومزعج.
 - افتقار الكثير من السائقين للكفاءة القيادية، سواء على مستوى قيادة المركبة عملياً أو ثقافتهم المرورية وقوانين السير المعمول بها في البلد.
 - حصول الكثير من السائقين على الرخص دون كفاءة واقتدار وعدم جدارتهم لها، أو عدم إدراكهم لما يترتب على قيادة السيارات من مسؤوليات جسام لها أثر مباشر على السلامة العامة.
 - عدم تقيد السائقين بقوانين وقواعد السير، كالسرعة الزائدة، والتجاوز الخاطيء، وعدم إعطاء أولويات المرور.
 - عدم مراعاة الكثير من السائقين خلال قيادة السيارة الظروف الصحية أو النفسية لهم ولغيرهم، كتعاطي المخدرات أو الإدمان على المسكرات أو كبر السن أو الإرهاق الجسمي والقلق العقلي وعدم النوم لساعات طويلة وما أشبه ذلك.
 - عدم التقيد بأسباب السلامة المرورية، وعلى سبيل المثال لا الحصر عدم ارتداء الخوذة الفولاذية من قبل سائقي الدراجات، سواء أكانت نارية أم هوائية.
 - إساءة استعمال السائقين للطريق أو السيارة التي يركبونها بل يتعسفون في استعمال هذا الحق، حيث تبين نتائج العديد من الدراسات العلمية، أن استخدام الهاتف النقال اليدوي على سبيل المثال، والتحدث أثناء القيادة يعد خطراً على السلامة المرورية، كما أن له تأثير سلبي على زمن رد الفعل لدى السائقين، وعلى تحديد المسار، وعلى مقدار الجهد المبذول؛ لتخفيض السرعة.

ج- أسباب تعود إلى سلوكيات خاطئة:

وهناك أيضاً أسباب تعود إلى سلوكيات خاطئة وممارسات غير حكيمة قد يقوم بها السائق كسماع الأغاني والموسيقى وتعاطي الكحول والمخدرات والتدخين أثناء القيادة قد تؤدي بحياته أو حياة الآخرين.²⁰

2- المركبة:

تعتبر المركبة من العناصر الرئيسية لتحقيق السلامة المرورية، والتي لها علاقة مباشرة بمشكلة حوادث المرور، فالزيادة الكبيرة والسريعة في عدد المركبات شكل ضغطاً كبيراً على الشوارع والطرق، وعلى انسياب حركة المركبات والناس، وجعل المركبات من الأطراف المباشرة والمتسببة لحوادث السيارات في جميع دول العالم، وتساهم المركبة وتتسبب بحوادث المرور عندما تفقد التجهيزات المرورية للسلامة المرورية، أو تصبح غير صالحة للاستعمال، وإهمال فحص هذه المركبات الفحص الميكانيكي الشامل وعلى فترات منتظمة.²¹

لذلك لا بد من ذكر بعض الأمور المتعلقة بالمركبة غير الملائمة للاستعمال لتحقيق أسباب السلامة المرورية، منها:²²

- الاختلاف في المواصفات التقنية الملائمة للمركبة من بلد لآخر، علماً بأن طبيعة الطرق والتضاريس والمناخ، وكيفية الاستعمال، ومدى الطاقة اللازمة لتحقيق الأغراض، تختلف من بلد لآخر.

- عدم القيام بالاختبارات الفنية وبشكل دوري للمركبة وحسبما هو مطلوب، لتحقيق أسباب السلامة المرورية العامة.
- استعمال المركبات الخاصة لغايات النقل الجماعي.
- عدم استعمال المركبات المخصصة كوسائل نقل جماعي كبيرة - كمترو الأنفاق أو القطارات وغيرهما - في النقل العام.
- عدم القيام بصيانة المركبات بشكل عام وخاصة الإطارات والأضوية، أو الكابح، أو المقود، أو موانع الرؤية على الزجاج، وإذا تمت في الغالب تكون لغايات الترخيص ودون المستوى المطلوب.
- الخلل وعدم الملاءمة بين المركبة التي صنعت لحمولة معينة، وما تحمل به من حمولات زائدة، خاصة السيارات الشاحنة، والتي تؤدي بدورها إلى خراب الطرق وشل الحركة عليها.

ولتحقيق السلامة وتفاذي الأخطار والحوادث لا بد من الحفاظ على مواصفات المركبة السليمة، التقيد بتعليمات النقل والسلامة، وإجراء الفحوص والاختبارات، ومراعاة العوامل التضاريسية والمناخية ونحوها.

3- الطريق:

إن الحفاظ على الطريق العام من أي اعتداء واجب الدولة، فالطريق عنصر هام من عناصر الحادث المروري؛ إذ إنه يتسبب في وقوع حوالي 10% من حوادث السير في الدول العربية بصفة عامة، كما أن حالة الطريق وافتقاده أسباب السلامة المرورية، قد تقود السائق إلى ارتكاب الخطأ، أو تمنعه من اتخاذ القرار الصحيح عند الشعور بالخطر. وتقع على الدولة المسؤولية في إنشاء الطرق بشكل يتناسب مع كثافة المرور بها من حيث القدرة على استيعاب أعداد السيارات المتزايدة، وما يطرأ عليها من تطور وتغير، الأمر الذي يعمل على تشجيع المواطنين على الانتقال من مكان لآخر، وأحيانا من دولة إلى أخرى عن طريق السيارات، ويعد الطريق عنصرا أساسيا في الحادث المروري، ويرجع ذلك إلى سبب من الأسباب التالية:

- أخطاء التصميم الهندسي للطريق.
- الإهمال في تزويد الطرق وتجهيزها بالعلامات التحذيرية والإرشادية.
- البيئة العامة للطريق، ويتمثل هذا العامل في:
- الأمطار والسيول.
- سقوط الثلوج أو تراكمها، وخاصة في مواسم الثلوج في المناطق الباردة.
- وجود بعض الموانع الحاجبة للرؤية على الطريق، مثل: المباني، والأشجار، ولافتات الدعاية، أو المركبات الواقفة، وأفراد المشاة.
- الحيوان والجماد.²³

4- العوامل الطبيعية والظروف الجوية:

لا يمكن تجاهل أثر العوامل الطبيعية - من تضاريس ومناخ وتقلبات الطقس المفاجئة، وخاصة الظروف الجوية المحيطة - على حوادث السير والمرور، وهي التضاريس والعوامل الجوية والمناخية، والتي يمكن إجمالها كالآتي:²⁴

- الأمطار والثلوج والصقيع والسيول وانخفاض درجات الحرارة.
- المرتفعات والأودية والانتهارات الناجمة عن الفيضانات أو الأمطار.
- الرطوبة والضباب الكثيف في الكثير من الأماكن.
- العواصف الرملية والرياح وما تسببه من غبار وأتربة.

- أشعة الشمس والسرابة وارتفاع درجة الحرارة وتأثيرها على نشاط الإنسان وانتباهه.

رابعاً- آثار مشكلة حوادث المرور:

تعتبر المشكلة المرورية مشكلة عالمية تعاني منها جميع الدول لكن بدرجات مختلفة، والتي خلفت آثار سلبية وخطيرة على الفرد والمجتمع، تتمثل أساساً في الخسائر الاقتصادية الكبيرة وفي الخسائر البشرية، "وطبقاً لتقديرات منظمة الصحة العالمية، فإن العالم يخسر سنوياً ما لا يقل عن 700 ألف شخص بسبب حوادث المرور، أي بمعدل وفاة في كل 50 ثانية، كما أنها تتسبب في إصابة أكثر من 200 مليون شخص بجروح متفاوتة الخطورة، أي بمعدل إصابة كل ثانيتين"²⁵.

كما يشير الدكتور "عبد القادر تومي" إل أن حوادث المرور تعتبر من أهم موارد التهلكة للسيارات ووسائل النقل الأخرى المستخدمة للتنقل من مكان لآخر لقضاء حوائجهم ولأمور الناس المعيشية، بحيث أصبحت هذه الوسائل من ضروريات الحياة المعاصرة، وفي ذات الوقت، فإنها من أبرز الوسائل التي تصنع الوفيات والإعاقات والإصابات وتخلف الخسائر البشرية من قتلى وجرحى، إضافة إلى خسائر مادية معتبرة بسبب الإعاقات والأضرار الناجمة عن الحوادث، ولا يمكن أن نغفل آثار هذه الحوادث على نفسية المصابين، وما تتركه من أثر عميق في نفوسهم، ومما قد تسببه من عقد نفسية بسبب الحالات المرضية التي قد يبقون عليها، وخصوصاً أولئك المعاقون منهم.²⁶

ويمكن ذكر أهم آثار ومخلفات حوادث المرور فيما يأتي:

1- الخسائر البشرية:

يعتبر الإنسان الضحية الأولى في حوادث المرور، الذي يكون معرضاً للموت أو للإصابات الخطيرة، "حيث بالنسبة للإصابات الخطيرة التي تتطلب الدخول للمستشفى لعدة أيام فإنها تمثل الضعف في الطرق الحضرية منها في الطرق خارج (60%) التجمعات السكانية، حيث أن الحوادث تكون كثيرة في التجمعات السكانية، خاصة عند مفترقات الطرق. وبالنسبة للمسافة المقطوعة فإن أصحاب الدراجات النارية والعادية والمشاة هم الأكثر تعرضاً للخطر، إذ تبلغ نسبة الضحايا منهم في الكيلومتر الواحد حتى عشرة أضعاف الضحايا الراكبين للسيارات، وبالنسبة لأصحاب السيارات فإن نسبة الحوادث عند الشباب أو قليلي الخبرة في القيادة تبلغ خمس أضعاف منها في عند المسنين والذين لديهم خبرة كبيرة في القيادة."²⁷

وقد خلفت حوادث المرور في العالم 180 ألف قتيل في سنة 2005، كما ارتفع عدد الجرحى إلى ما بين (20-50) مليون إصابة أسفرت عن 5 ملايين حالة عجز دائمة، وبحلول سنة 2020 يتوقع ارتفاع الإصابات بنسبة (60%) والتوجه نحو المرتبة الثالثة في قائمة أسباب الوفاة والإصابة بالأمراض عوضاً عن المرتبة التاسعة حالياً، وفقاً لتقرير منظمة الصحة العالمية. والجزائر كغيرها من بلدان العالم تكبدت الكثير من الخسائر البشرية، هذا ما تؤكد الإحصائيات التي سبق التطرق إليها، فمثلاً تشكل فئة الشباب نسبة (29%) من مجموع قتلى حوادث المرور، كما تخلف 3000 معاق حركياً إعاقة دائمة.²⁸

2- الآثار الاقتصادية:

تعتبر الأضرار الاقتصادية لحوادث المرور هي مجموعة النفقات والأعباء المادية الإضافية المباشرة التي يتحملها المجتمع أو خزينة الدولة بسبب حوادث المرور كما هو الحال في الأضرار التي تصيب المركبات، والطرق والجسور والإشارات المرورية، كالنفقات الصحية على ضحايا وجرحى الحوادث.²⁹ فتكون التكاليف الاقتصادية في صورة ما يلحق بالعنصر البشري من إصابات أو وفيات أو ما يلحق بالمتلكات العامة والخاصة من أضرار، إضافة إلى ما يتكلفه الأفراد، نتيجة إتلاف مركباتهم وإصلاحها، وكذا الإعاقات والإصابات وما

يترتب عليها وما تنفقه الدولة من مصروفات ونفقات لعلاج المصابين إضافة إلى الأثر سواء الناتج عن الوفاة أو العجز، الذي يقلل من كفاءة الأفراد وقدرتهم على العمل والإنتاج، إضافة إلى ما تنفقه الدولة من مصاريف وتكاليف علاج المصابين في حوادث المرور، وهذه التكاليف كان يمكن أن تنفق في أوجه استثمارية تعود على الدول بالنفع، أضف إلى ذلك ما صرف على تعليم وتأهيل وتدريب ضحايا حوادث المرور. وإذا كانت الدراسات تؤكد العلاقة بين النمو الاقتصادي وكفاءة شبكة الطرق، ولقد قدرت التكلفة الاقتصادية لحوادث المرور في دول العالم ما بين 1% إلى 3% بين إجمالي الدخل القومي، وفي الدولة النامية تقدر الخسائر الاقتصادية بسبب حوادث المرور من 3% إلى 5% من إجمالي الناتج القومي غير المباشر نتيجة فقد عنصر بشري منتج في المجتمع. فمشكلة الحوادث المرورية تؤثر على عملية التنمية وفي اقتصاد الدول بما تملكه من عامل الوقت وتأثيره في الإنتاج كإحدى صور الموارد العامة وعامل استهلاك الوقود والخسائر المادية كإحدى صور النفقات العامة والخسائر المادية والبشرية الناتجة عن الحوادث التي تعد من معوقات الإنتاج.³⁰

لذلك تعد مشكلة حوادث المرور إحدى أهم أسباب استنزاف الموارد البشرية والمادية للدول، بحيث تبلغ التكلفة المالية للحوادث على المستوى الدولي 500 مليار دولار سنويا، وتتجاوز 3% من مجمل الناتج القومي لبعض دول العالم، وتتراوح تكلفة حوادث المرور في الدول النامية من 1% إلى 2% من إجمالي الناتج المحلي، وقد قدر بعض الباحثين هذه الخسائر بأكثر من سبعين بليون دولار لعام 1998 في الولايات المتحدة الأمريكية فقط، منها 37% مصاريف التأمين، 22% خسائر في الإنتاج، 6% مصاريف متعلقة بالجهات القانونية والقضائية، 5.5% مصاريف علاجية، 1% تكاليف طوارئ والباقي مصاريف أخرى. وبالجزائر تكلف حوادث المرور خزينة الدولة سنويا بـ 65 مليار دينار أي ما يعادل 1.5 إلى 2% من الناتج الوطني الخام هذا بالإضافة إلى مصاريف الإسعاف والعلاج بالمستشفيات والتكفل بالمعوقين، ويمكن إيجاز هذه التكاليف فيما يلي:³¹

أ- **التكاليف الطبية:** وتشمل الإسعافات الأولية وتكاليف سيارة الإسعاف، وتكاليف العلاج بالمستشفيات، وتكاليف اقتناء الدواء، وتكاليف الأجهزة الطبية.

ب- **التكاليف الإدارية:** وتشمل مستحقات الشرطة والدرك الوطني، مستحقات وخسائر شركات التأمين، مستحقات جهاز العدالة.

ج- **التكاليف الخاصة بتغطية الأضرار التي يتعرض لها المحيط:** مثل الحوادث التي بصحبها حريق، وتلوث الهواء، والمساعدات المالية للمصابين.

وقد اهتم الباحثون بتقدير معدل تكلفة المصاب ورأوا أنها مرتبطة بعاملين هما: مكان وقوع الحادث، وحالة المتعرض للحادث، حيث يقدر الباحث "وال جرن" (Wahl green) تكلفة وفاة شخص واحد بـ 450 دولار، وهو مبلغ يساوي قيمة العلاج المقدم لشخص معوق إعاقة كلية مع إدخال الطب المجاني. إذ يعتبر الوقت والجهد الذي تستغرقه عمليات الإصلاح والعلاج للأضرار الناشئة عن حوادث المرور الذي يفسره الاقتصاديون بأنه خسارة حقيقية لا ميرر لها.³²

3- الآثار الاجتماعية:

تؤثر حوادث المرور على كيان الفرد والأسرة، ومن ثم كيان المجتمع، حيث أن الضرر الذي يلحق بالأسرة ذاتها نتيجة الحادث المروري سواء كان ضررا ماديا يأخذ جزءا من دخلها أو من مدخراتها في سبيل إصلاح هذا الضرر، وبالتالي يؤثر على مستوى معيشة الأسرة ولو لفترة محدودة، وقد ينتج أيضا عن الحادث المروري إصابة بدنية تسبب نسبة من العجز الجسمي تؤثر على صاحبها من حيث قدراته على الأداء والإنتاج في العمل وعلى

نشاطه الاجتماعي، وقد يتطور الأمر إلى الإصابة ببعض الأمراض النفسية المتولدة نتيجة الإصابة البدنية، مما يخلق جو من التوتر داخل المحيط الأسري والمجتمع ككل، كما أن تزايد هذه الحالات يتسبب في إشغال المستشفيات والمراكز الصحية وإرهاق مؤسسات الدولة وعدم تمكنها من توفير الخدمات المميزة في المجال الصحي، ويكون الأمر أشد سوءاً وألماً على الأسرة والمجتمع حين تفقد أحد أفرادها بالوفاة نتيجة الحادث المروى، وبالتالي فقدان فرد منتج.³³

وتؤثر حوادث المرور سلباً على الطفل المتمدرس في حالة إصابته، مما يترتب عليها تأخر دراسياً قد لا يكون من السهل تداركه أو عودة التلميذ إلى سابق مستواه الدراسي، لذا يؤكد الرئيس عبد العزيز بوتفليقة على خطورة المرور بقوله: "إن العديد من الأسر تسقط في شباك الحاجة وحتى الفاقة بسبب النفقات المترتبة عن العلاج الطبي، أو فقدان المعين، فكل الدراسات المنجزة من طرف الاختصاصيين تجمع على ملاحظة أن الناجين من حوادث المرور والأشخاص المحيطين بهم يتلقون دائماً صدمات تقلل من قدراتهم البدنية والفكرية والمعنوية مما يسبب لهم إعاقة لا يمكن تجاوزها."³⁴

4- الآثار النفسية:

إن الكثير من المشكلات النفسية يمكن أن تنجم عن التعرض لخبرات صادمة بصورة مباشرة أو غير مباشرة كالتعرض للحوادث المرورية أو مشاهدتها سواء لمرتكبي الحادث أو المصابين جراء الحادث أو لأسرهم، كما أن من تعرضوا لإعاقات ناجمة عن تعرضهم لحوادث مرورية يمكن أن يعانون من صعوبات جمّة في سبيل تكيفهم مع أسلوب حياتهم الجديد، وقد تتغير شخصياتهم وربما تتصاعد مشاعر التوتر لديهم ويصبحون أكثر قلقاً واكتئاباً ويميلون إلى العزلة والانسحاب، ويرى الباحثون أن من المناسب أن نشرح للمصابين وعائلاتهم أن تلك المشاعر ردود أفعال طبيعية، وأنها قد تتلاشى مع الوقت، لكن إذا استمرت لفترة زمنية تجاوزت الشهر أو كانت حدثها مقلقة بدرجة ملحوظة فمن المهم عند ذلك إحالة المصاب للخدمات النفسية لعلاجها من اضطراب ما بعد الصدمة، ويتمثل هذا الاضطراب المنهك في أفكار مسيطرة مرتبطة بالحادث الصادم مثل الارتجاع، حيث يجد الأفراد الذين تعرضوا للحادث الصادم أنفسهم يسترجعون سيناريو الحادث ويعاودون التفكير فيه ويعيشونه مرة أخرى. وتعد الكوابيس التي تؤثر على قدرة المصاب على النوم من الأحلام المزعجة الأعراض الناجمة عن الأحداث الصادمة، كما يمكن أن يعاني المصابون في الحوادث المرورية من ذكريات معيقة وقلق شديد، ومن الأعراض التي تميز اضطراب ما بعد الصدمة تجنب المصابين للحديث عن خبرتهم، وتفادي رؤية أو سماع ما قد يذكرهم بتلك الخبرة المؤلمة، وقد يجد المصابون أنفسهم يحاولون التهرب من الآخرين وربما يؤدي إلى انعزالهم وشعورهم بالوحدة النفسية، كما يميل الأشخاص الذين يتعرضون لخبرات صادمة إلى أن يعانون من الاكتئاب، مما قد يؤثر على حياتهم الأكاديمية والوظيفية.³⁵

وتظهر الأعراض الصدمية (PTSD) غالباً خلال ثلاثة أشهر من التعرض للحادث، وأهمها:³⁶

- استعادة الذكريات الأليمة أثناء أحلام اليقظة أو الكوابيس ذات العلاقة.
- اجترار الذكريات الأليمة عند دخول المخفر أو مقابلة الضابط.
- محاولة تجنب الأفكار أو الأنشطة التي لها علاقة بالحادث.
- الاضطرابات الانفعالية الحادة التي تشتمل على القلق والتوتر المستمر.
- حالات الاكتئاب المترتبة من البسيطة إلى الحادة.

- المخاوف المرضية (الفوبيا) من بعض الأشخاص أو الأحداث أو الأماكن العادية، التي لا يخاف منها الآخرون.
 - اضطرابات الوسواس القهري بلا مبرر.
 - الشعور بالنقص والعجز وعدم القدرة على اتخاذ القرار.
 - الشعور بعقدة الذنب والدونية.
 - الشعور بالخجل والاعتراب والوحدة وفقدان الأمل.
 - عدم القدرة على إقامة علاقات اجتماعية مع الغير أو المحافظة عليها.
 - الآلام العضوية الجسدية مثل الصداع الكلي أو النصفي، آلام في الجهاز الهضمي أو الجهاز التنفسي، أو الجهاز الدوري أو ما شابه ذلك.
- خامسا- سبل ووسائل الوقاية من مشكلة حوادث المرور:**

يمكن تحقيق الوقاية من حوادث المرور من خلال كل التدابير التي تتخذها الدولة أو المجتمع المحلي أو الجهات المختصة أو الجمعيات، التي تنشط في مجال السلامة المرورية، وتضاهي جهودها بهدف التأثير على العوامل المؤدية لحوادث المرور (السائق، المركبة، الطريق)، والحيلولة دون حصول الحوادث المرورية أو التقليل منها ومن تأثيراتها في الفرد والمجتمع.³⁷

وذلك من خلال تركيز السياسة الوقائية على:

- الرقابة المرورية التي ترتبط بتنظيم شرطة المرور لحركة السير على الطرق، وضبط ما يقع من مخالفات من مستعملي الطرق، وكذا بمسؤولية قادة أجهزة المرور في اتخاذ القرارات الإدارية الصحيحة والسليمة، التي من شأنها الحد من وقوع حوادث الطرق، والحد من ارتكاب المخالفات المرورية التي تؤدي بدورها إلى وقوع العديد من الحوادث.
- مراعاة أصول التخطيط السليم لشبكة الطرق، بحيث يتناسب مع كثافة وحجم المرور المستخدم لهذه الشبكة، وإتباع المواصفات القياسية في رصف الطرق وتزويدها بوسائل الإنارة العامة، والحد من خطورة المنحنيات والتقاطعات والمرتفعات والمنحدرات ومعالجة مواضع الاختناقات بالطرق وتحديد السرعات المناسبة لها، واستخدام أفضل الوسائل الحديثة في تنظيم وضبط حركة المرور بالطرق كإشارات المرور الضوئية.
- دراسة حوادث المرور بأسلوب علمي، من خلال جمع المعلومات وتسجيلها وتنقيحها وتفسيرها، بحيث تكون مرتبة ومصنفة بعناية في نماذج وتقارير ورسومات وصور، حيث يمكن من خلال توفير هذه المعلومات عن الحوادث استقادة العديد من الجهات منها في إعداد خطط عملها، وتقييم أدائها بناء عليها.
- أهمية نشر الوعي المروري لدى كافة أفراد المجتمع، خاصة أن بيانات حوادث المرور بينت أن حوادث المرور ترجع أساسا إلى قصور الوعي المروري لدى مستعملي الطرق، حيث تقع نتيجة للإهمال أو عدم الاحتياط أثناء عملية القيادة أو أثناء استخدام أفراد المشاة للطريق. والتوعية المرورية هي مسؤولية الدولة وأجهزة الأمن ومنظمات المجتمع المدني ووسائل الإعلام ومختلف مؤسسات التنشئة الاجتماعية كالأُسرة والمدرسة والمسجد وغيرها.³⁸
- تعزيز الإرادة، أي تعزيز إرادة المواطن وقناعته في احترام قوانين وقواعد المرور والسلوك المروري الحضاري، وبصورة أعم تركز على الوصول إلى رأي عام مضاد للحوادث المرورية، وهذا بإتباع برامج التوعية طويلة الأمد، المحترفة الإعداد والتطبيق. وتعتبر عملية التقويم للبرامج الوقائية في المجال المروري ضرورة وحتمية،

- تبدأ بالتقييم القبلي، أي بمعرفة ما كان عليه الحال قبل تطبيق البرامج الوقائية أو بالتقييم من خلال عملية التطبيق للبرامج الوقائية والتقييم البعدي لها.³⁹
- الضبط المروري من خلال تعميم استخدام تقنيات المراقبة المرورية الحديثة مثل الرادارات والكاميرات على الطرق التي تكثر فيها الحوادث الخطيرة، وفرض الغرامات المالية، وتفعيل المواد القانونية الخاصة بالمخالفين لقواعد وأنظمة المرور، إضافة إلى تكثيف الدوريات المرورية على الطرق السريعة، والتشديد على استخدام معدات السلامة المجهزة في المركبات، كأحزمة الأمان وطفاية الحريق ومقاعد خاصة بالأطفال وغيرها.
 - التركيز على الإسعافات والتجهيزات الصحية، من خلال زيادة مراكز الإسعاف على الطرق السريعة بين المدن، ورفع كفاءة المسعفين في التعامل مع حالات المصابين في الحوادث المرورية.⁴⁰

خاتمة:

مما سبق نستنتج أن المشكلة المرورية في الجزائر تعد من أبرز المشكلات المعاصرة التي تطف عائقاً أمام تحقيق التنمية، حسب ما أكدته العديد من الإحصائيات والبحوث العلمية، حيث ترتب عن تصاعد وتيرة حوادث المرور في الجزائر العديد من الآثار الاجتماعية والاقتصادية والبشرية والنفسية الخطيرة على الفرد والمجتمع، وذلك رغم ما اتخذته الدولة من إجراءات وسياسات وقائية لتحقيق الأمان المروري، كإصدار قوانين جديدة لضبط وتنظيم النقل والمرور على الطريق، وردع المخالفين لها، والقيام بحملات توعوية في مختلف وسائل الإعلام، مما يتطلب إعادة النظر في الإستراتيجيات المعتمدة، بإشراك مختلف فعاليات المجتمع ومؤسساته، والتنسيق فيما بينها، وتسخير مختلف الإمكانيات البشرية والمادية المتاحة، من أجل مواجهة أخطار حوادث المرور والتقليل منها.

وللحد من العواقب الكبيرة لحوادث المرور التي تهدد أمن الفرد والمجتمع، تبرز ضرورة وجود تساند وظيفي بين مختلف مؤسسات التنشئة الاجتماعية من أجل توعية الجماهير من مخاطر الطرقات وتحقيق أقصى شروط السلامة المرورية، خاصة وسائل الإعلام، وذلك من خلال البرامج الإرشادية والتحسيسية التي تتضمن نشر المعلومات عن أنظمة وقوانين المرور وأنواعها وعقوباتها، والحرص التربوية التي تنطوق للمشكلة المرورية في شكل بحوث وحوارات ومناقشات، إضافة إلى الدور الذي تقوم به بقية المؤسسات كوزارة النقل، والمركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرقات ومنظمات المجتمع المدني، والمؤسسات الأمنية التي تعمل على التطبيق الصارم للإجراءات المنصوص عليها في قانون المرور، وغيرها من المؤسسات كالأسرة والمدرسة والجامعة التي تلعب دوراً في التربية المرورية للأطفال والشباب من أجل خلق قيم إيجابية وسلوكيات سليمة في التعامل مع الطرقات، من خلال تعريف النشء بالقانون، وغرس قيم المسؤولية الاجتماعية لضبط السلوك الاجتماعي.

التوصيات:

- من أجل تحقيق الأمان المروري الذي يقوم أساساً على تحقيق الأمان الجسدي والنفسي لمستعملي الطرق سواء كانوا مشاة أو ركاب أو سائقين، نقترح ما يأتي:
- إدماج مادة التربية المرورية في المناهج الدراسية في المؤسسات التعليمية، من أجل تزويد الفرد منذ طفولته بالمعارف والقيم والاتجاهات الإيجابية، التي تنشئه على احترام القوانين والأنظمة المرورية.

- تنشيط ندوات وملتقيات علمية يشرف عليها مختصون في التوعية والتحسيس من أخطار حوادث المرور على مستوى المناطق الحضرية والريفية، من أجل توعية مختلف شرائح المجتمع بأساليب وطرق الوقاية من حوادث المرور.
- تقديم الدعم المادي والمعنوي للمؤسسات الجموعية التي تنشط في مجال تحقيق السلامة المرورية.
- متابعة ومراقبة مدارس السياقة، وتقييم مستوى البرامج التكوينية المقدمة لتعليم السياقة.
- التخطيط والتنظيم المستمر لحمات التوعية المرورية في وسائل الإعلام التقليدية والحديثة، من أجل زيادة الثقافة المرورية لدى مستعملي الطرق، والتأثير على قيمهم واتجاهاتهم وسلوكاتهم، بهدف إرساء القواعد والأسس السليمة لتحقيق السلامة المرورية، خاصة أن الدراسات والبحوث العلمية وإحصائيات حوادث المرور أثبتت أن العنصر البشري هو المتسبب الأول في حوادث المرور في الجزائر.
- إعادة النظر بشكل مستمر في القوانين والتشريعات التي تضبط النقل والمرور على الطريق، وسن الإجراءات الردعية للمخالفين، لتقليل من حوادث المرور.
- الرقابة المرورية في الطرق، وحرص الأجهزة الأمنية على تطبيق وتنفيذ قانون المرور.
- تهيئة شروط السلامة على الطرق، من خلال هندسة الطرق بشكل سليم، وإنجاز ممرات متعددة للتخفيف من الازدحام والضغط على الطرق، وترميمها بشكل سريع في حالة تلفها، وتوفير وسائل الإسعاف الفوري غيرها.

الهوامش:

- ¹ أحمد مطهر عقبات: دور وسائل الإعلام في نشر التوعية المرورية، مركز الدراسات والبحوث، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 2007، ص:5.
- ² إحصائيات حوادث المرور الجسمانية خلال الأشهر السبعة الأولى من سنة 2011، المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، ص:4-6.
- ³ فوزي بودقة، "الوقاية من حوادث المرور في الجزائر (التحديات والبدائل)"، فعاليات الملتقى الدولي الثالث حول تطبيقات الأرغوميا بالدول السائرة في طريق النمو (الواقع والآفاق)، 26-27 أكتوبر 2015، الجزائر، ص:86 PDF.
- ⁴ محمد مرسي محمد، "الوعي المروري لدى الأطفال"، المجلة العربية للدراسات الأمنية والتدريب، جامعة نايف للعلوم الأمنية، الرياض، ع38، أوت 2004، ص:305.
- ⁵ علي بن ضبيان الرشيد، إدارة الأزمة المرورية (تعريفها، خصائصها، إدارتها)، الدورة التدريبية (تكامل العلاقة بين الأجهزة المرورية والخدمات الإسعافية)، 1-5 سبتمبر 2007، الرياض، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، ص:6-7.
- ⁶ أحمد محمد بوني، الجوانب النفسية لمشكلات حوادث المرور، الهيئة القومية للبحث العلمي، ليبيا، (د.ت)، ص:14.
- ⁷ محمد شفيق، التنمية والمشكلات الاجتماعية، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، 1999، ص:257.
- ⁸ مجلة الوقاية والسياقة، المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، العدد 7، 2008، ص:7.
- ⁹ مجلة الوقاية والسياقة، المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، العدد 8، ص:20.
- ¹⁰ إحصائيات حوادث المرور الجسمانية خلال الأشهر السبعة الأولى من سنة 2011، المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، ص:4.
- ¹¹ دراسة إحصائية لحوادث المرور وضحاياها خلال السنة 2012، المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، ص:3.
- ¹² إحصاءات حوادث المرور الجسمانية خلال السنة 2013، المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، ص:1.

13. إحصاءات حوادث المرور الجسمانية خلال السنة 2014، المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، ص:4.
14. إحصائيات حوادث المرور الجسمانية المسجلة خلال سنة 2015، المديرية العامة للأمن الوطني، La Police Algérienne، في: www.dgsn.dz. pdf، بتاريخ: 2-2-2017.
15. مقارنة لحوادث المرور الجسمانية المسجلة خلال الفترات الممتدة من 2016/02/27 إلى 2017/01/02 ومن 03 إلى 2017/01/09 في المناطق الحضرية، المديرية العامة للأمن الوطني، La Police Algérienne، في: www.dgsn.dz.. pdf، بتاريخ: 2-2-2017.
16. هبة شعوة، دور القناة الإذاعية الأولى في التوعية المرورية (دراسة تحليلية وميدانية)، ماجستير في علوم الإعلام، جامعة الأمير عبد القادر للعلوم الإسلامية، جامعة قسنطينة، 2006-2007، ص: 58.
17. جاسم خليل ميرزا، الإعلام الأمني بين النظرية والتطبيق، مركز الكتاب للنشر، القاهرة، ط1، 2006، ص: 187.
18. ناجح محمد حسن عصيدة، حوادث السيارات في التشريع الجنائي الإسلامي (دراسة فقهية مقارنة)، رسالة ماجستير في الفقه والتشريع، جامعة النجاح الوطنية، نابلس، فلسطين، 2010 ص:60.
19. المرجع نفسه، ص:62.
20. عدنان نمر العدارية، أصول قيادة السيارات بالطرق العلمية الحديثة، دار البشير، ط1، 2003، ص: 144.
21. عوض قاسم محمد عطا الله الفواعير، حوادث السيارات وما يتعلق بها من أحكام في الفقه الإسلامي، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة البلقاء التطبيقية، عمان، 2006، ص: 39.
22. ناجح محمد حسن عصيدة: المرجع السابق، ص:59.
23. المرجع نفسه، ص: 57.
24. عوض قاسم محمد عطا الله الفواعير: المرجع السابق، ص:56.
25. مجلة الوقاية والسياسة، تصدر عن المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، العدد 7، ص:49.
26. المرجع نفسه، ص:64.
27. قريميط علي، علاقة الأمن المروري الحضري بالتنظيم العام للمدينة (دراسة حالة- مدينة المسيلة-)، رسالة ماجستير في التسيير الإيكولوجي للمحيط الحضري، جامعة محمد بوضياف، المسيلة، 2003، ص:91.
28. هبة شعوة: المرجع السابق، ص:63.
29. عثمان محمد غنيم، "الكلفة الاجتماعية والمادية لحوادث المرور في محافظات المملكة الأردنية الهاشمية"، مجلة جامعة دمشق، العدد الأول +الثاني، المجلد 26، 2010، ص:696.
30. راضي عبد المعطي السيد، الآثار الاقتصادية لحوادث المرور، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 2008، ص:33-34.
31. هبة شعوة: المرجع السابق، ص:63-64.
32. المرجع نفسه، ص: 65.
33. عايد علي الحميدان، الآثار الاجتماعية للحوادث المرورية، مؤتمر التعليم والسلامة المرورية، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 2006، ص:5.
34. هبة شعوة: المرجع السابق، ص:62.
35. عبد الرحمن محمد عسيري، التعامل مع التأثيرات الاجتماعية والنفسية والإعلامية للحوادث المرورية، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 2008، ص:5.
36. عايد علي الحميدان: المرجع السابق، ص:7-8.
37. أحسن مبارك طالب، "سبل ووسائل الوقاية من حوادث المرور"، الندوة العلمية (التجارب العربية والدولية في تنظيم المرور)، مركز الدراسات والبحوث، الجزائر، 1-3 جوان 2009، pdf، ص: 14، 16.
38. عمرو صلاح الدين جمجوم، "التوعية المرورية وأثرها في التقليل من الحوادث المرورية"، ندوة حوادث المرور، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 2005، ص: 209-221.
39. أحسن مبارك طالب: المرجع السابق، ص: 18، 26.
40. عامر بن ناصر المطير: حوادث المرور في الوطن العربي (حجمها وتقدير تكاليفها الاقتصادية)، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 2006، ص: 181-182.