

تشخيص ظاهرة حوادث المرور

إعداد الأستاذ: الهاشمي بوطالي

المدير العام للمركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرقات.

الملخص:

أضحت حوادث المرور تشكل خطرا كبيرا على الإنسانية جمعاء، فكل البلدان تعاني من هذه الآفة المعاصرة معاناة حقيقية، بما ترهقه من أرواح بريئة. وما تسببه من مآسي اجتماعية فاجعة. وبما تخلفه من خسائر مادية جسيمة، تشكل نزيفا خطيرا في اقتصاديات الأفراد والبلدان عامة. وإذا كانت البلدان المتطورة قد تفتنت لهذا الخطر الداهم، ورسمت سياسات وقائية شاملة، واعتمدت استراتيجيات فعالة للتصدي له، فان البلدان النامية، والفقيرة منها خاصة، لا تزال تكابد من ويلات هذه الآفة التي تتفاقم باستمرار عندها، لعدم اتخاذ التدابير اللازمة للحد من تزايد تدهور أوضاع السلامة في طرقها.

جاء في تقرير المنظمة العالمية للصحة المنشور خلال السنة 2007، أن نسبة الوفيات بسبب حوادث المرور في البلدان الفقيرة والمتوسطة الدخل تفوق 90% من مجمل الوفيات في العالم، مع أن نسبة حظيرة المركبات لديها لا تتعدى 48% من الحظيرة العالمية. وحسب خبراء دوليين فإن عدد الوفيات في البلدان الفقيرة مرشح للزيادة خلال العشرين سنة المقبلة بنسبة 60%، بينما يتوقعون انخفاضه في البلدان المتطورة بنسبة معتبرة. والجزائر تعاني كذلك من هذه الظاهرة، حيث تفقد سنويا آلاف الأرواح، ويصاب فيها عشرات الآلاف إصابات متفاوتة الخطورة، نسبة منهم يعاقون. ولتوضيح ذلكم أشير إلى بعض الأرقام:

خلال السنة 1970، سجل وقوع 24.437 حادثا مروريا جسمانيا، خلفت: 1374 قتيلا و 17430 جريحا، بينما سجل خلال سنة 2009: 41.224 حادثا. خلفت: 1374 قتيلا. و19730 جريحا. ويلاحظ أن عدد الحوادث قد زاد بنسبة: 68.70%، وعدد القتلى زاد بنسبة: 235.30%. أما عدد الجرحى فزاد بنسبة: 229.34%. وإذا قارنا ذلك بتطور الحظيرة الوطنية للمركبات فسنجد ما يلي: عدد المركبات خلال السنة 1970 كان يساوي 335.600، وفي السنة 2009 بلغ 5.919.726 مركبة أي بزيادة تقدر ب: 5.584.126 مركبة وهو ما يشكل نسبة: 1663.92%. وتم تحقيق هذا الحد من الزيادة في نسبة الحوادث وضحاياها تبعا لزيادة حجم الحظيرة، إلى الجهود التي بذلتها القطاعات المعنية بالوقاية، لكن هل يعد هذا العمل كافيا؟ بالطبع هذا لا يكفي، بل يجب العمل على تحقيق نتائج أفضل على غرار ما تحققه البلدان المتطورة، حيث يتقلص عدد الضحايا من سنة إلى أخرى، على الرغم من تزايد عدد الضحايا من سنة إلى أخرى، على الرغم من تزايد عدد المركبات لديها. ولكن كيف يمكن

تحقيق نتائج أفضل؟ إن أهم ما يمكن القيام به هو:

- 1- تشخيص كل الأسباب والعوامل التي تؤدي إلى وقوع الحوادث.
- 2- اتخاذ التدابير اللازمة لإزالة تلك الأسباب والعوامل، أو التقليل منها تدريجيا، وذلك وفق سياسة وقائية واضحة، وطبقا لإستراتيجية محددة.
- 3- اعتماد الأساليب العلمية في تحديد الأسباب وتشخيص مختلف العوامل والدوافع، وتسطير برامج العمل، وذلك بالاستعانة بالمؤسسات العلمية والأخصائيين في شتى التخصصات.
- 4- إشراك كل القطاعات والهيئات المعنية في العمل الوقائي، وتنسيق أعمالها لتنظاف جهودها في تحقيق الأهداف المسطرة.
- 5- تسخير الإمكانيات المادية الضرورية لتنفيذ البرامج المسطرة؛ وتوفير الطاقات البشرية.

1. مقدمة:

أضحت حوادث المرور تشكل خطرا كبيرا على الإنسانية جمعاء، فكل البلدان تعاني من هذه الآفة المعاصرة معاناة حقيقية، بما تزهقه من أرواح بريئة. وما تسببه من مآسي اجتماعية فاجعة، وبما تخلفه من خسائر مادية جسيمة، تشكل نزيفا خطيرا لاقتصاديات الأفراد والبلدان عامة.

وإذا كانت البلدان المتطورة قد تفتنت لهذا الخطر الداهم، ورسمت سياسات وقائية شاملة، واعتمدت استراتيجيات فعالة للتصدي له، فإن البلدان النامية، والفقيرة منها خاصة، لا تزال تكابد من ويلات هذه الآفة التي تتفاقم باستمرار عندها، لعدم اتخاذ التدابير اللازمة للحد من تزايد تدهور أوضاع السلامة في طرقها.

جاء في تقرير المنظمة العالمية للصحة المنشور خلال السنة 2008، أن نسبة الوفيات بسبب حوادث المرور في البلدان الفقيرة والمتوسطة الدخل تفوق 90% من مجمل الوفيات في العالم، مع أن نسبة حظيرة المركبات لديها لا تتعدى 48% من الحظيرة العالمية. وحسب خبراء دوليين فإن عدد الوفيات في البلدان الفقيرة مرشح للزيادة خلال العشرين سنة المقبلة بنسبة 60 %، بينما يتوقعون انخفاضه في البلدان المتطورة بنسبة معتبرة. والجزائر تعاني كذلك من هذه الظاهرة، حيث تفقد سنويا آلاف الأرواح، ويصاب فيها عشرات الآلاف إصابات متفاوتة الخطورة، نسبة منهم يعاقون. ولتوضيح ذلكم أشير إلى بعض الأرقام: خلال السنة المنصرمة 2009، سجل وقوع 41.224 حادثا مروريا جسيما، خلفت هذه الحوادث 4607 قتيلا،

64.979 جريحا، وبالمقارنة مع ما سجل السنة المنصرمة نلاحظ:

2. مقارنة حصيلة حوادث المرور خلال سنة 2009 بالسنة 2008:

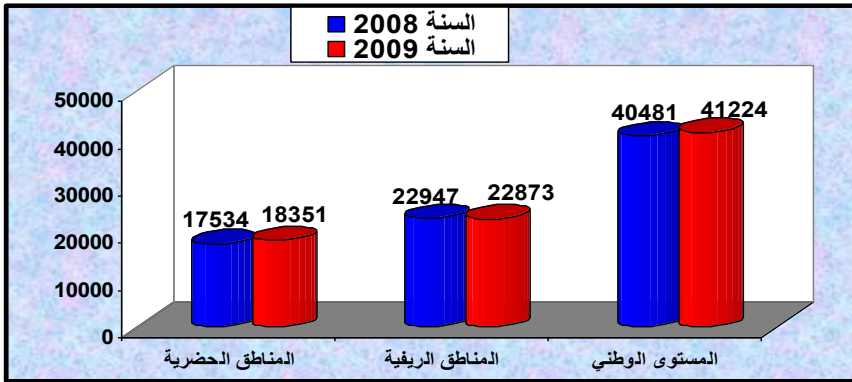
1.2. الحوادث:

الفترة	المناطق الحضرية	المناطق الريفية	المستوى الوطني
السنة 2008	43571	74922	18404
السنة 2009	15381	37822	42214
الفارق	718	47-	347
التغير (%)	66.4	23.0-	8.14
الأهمية النسبية	%25.44	%855.4	%100

بمقارنة حصيلة الحوادث خلال السنتين نلاحظ:

- ❖ ارتفاعا في عدد الحوادث داخل المناطق الحضرية بـ 817 حادثا، أي بنسبة 4.66%.
- ❖ انخفاضا في الحوادث في المناطق الريفية بـ 74 حادثا، أي بنسبة 0.32%.
- ❖ ارتفاعا في عدد الحوادث على المستوى الوطني بـ 743 حادثا، أي بنسبة 1.84%.

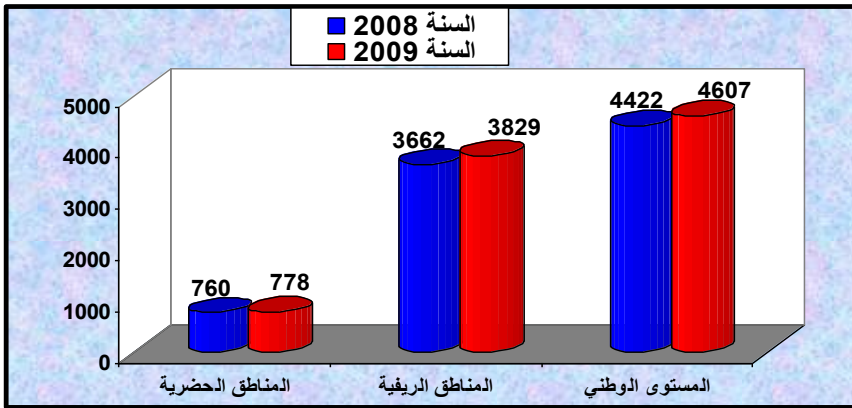
الشكل: (1) مقارنة حصيلة حوادث المرور



2.2. القتلى:

الفترة	المناطق الحضرية	المناطق الريفية	المستوى الوطني
السنة 2008	760	3662	4422
السنة 2009	778	3829	4607
الفارق	18	167	185
النسبة (%)	2.37	4.56	4.18
الأهمية النسبية	%16.89	%83.11	%100

مقارنة حصيلة القتلى

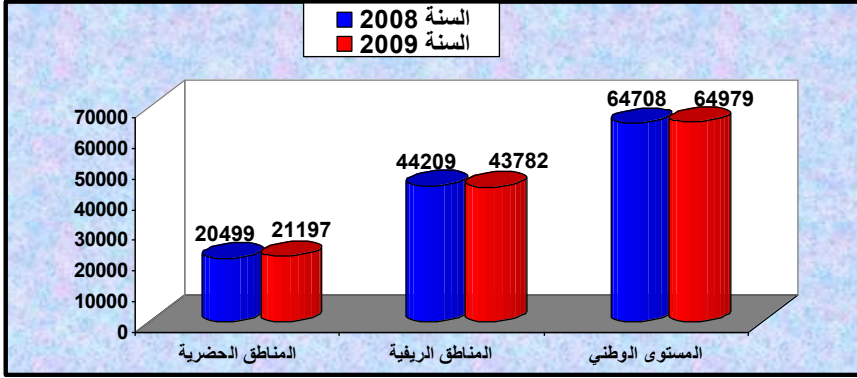


3.2. الجرحى:

الفترة	المناطق الحضرية	المناطق الريفية	المستوى الوطني
السنة 2008	20499	44209	64708
السنة 2009	21197	43782	64979
الفارق	698	427-	271
النسبة	3.41	0.97-	0.42
الأهمية النسبية	%32.62	%67.38	%100

بمقارنة حصيلة الجرحى خلال السنتين نلاحظ:

- ❖ ارتفاعا في عدد الجرحى داخل المناطق الحضرية بـ 698 جريحا، أي بنسبة 3.41%.
- ❖ انخفاضا في عدد الجرحى في المناطق الريفية بـ 427 جريحا، أي بنسبة -0.97%.
- ❖ ارتفاعا في عدد الجرحى على المستوى الوطني بـ 271 جريحا، أي بنسبة 0.42%.



3. مقارنة حصيلة حوادث المرور خلال الثلاثي الأول من السنة 2010 ومقارنتها بحصيلة الفترة نفسها من السنة 2009.

أما خلال الفصل الأول من هذه السنة فقد سجل انخفاض معتبر في عدد الحوادث وضحاياها: لاسيما بعد الشروع في تطبيق الأحكام الجديدة التي جاء بها التعديل الأخير لقانون المرور.

1.3. الثلاثي الأول:

حصيلة حوادث المرور وضحاياها خلال الثلاثي الأول من السنة 2010 ومقارنتها بحصيلة الفترة نفسها من السنة 2009.

عدد الجرحى	عدد القتلى	عدد الحوادث	الفترة
13814	951	9005	الثلاثي الأول 2009
10143	765	5907	الثلاثي الأول 2010
-3671	-186	-3098	الفارق
26.57-	-19.56	34,40-	النسبة (%)

حصيلة حوادث المرور وضحاياها خلال شهر مارس من السنة 2010 ومقارنتها بحصيلة الفترة نفسها من السنة 2009.

الفترة	عدد الحوادث	عدد القتلى	عدد الجرحى
مارس 2009	3286	365	5082
مارس 2010	1419	250	3530
الفارق	-1876	-115	-1552
النسبة (%)	-56.82	-31.51	-30.54

1.1.3. الحوادث:

بمقارنة حصيلة الحوادث خلال الفترتين نلاحظ:

- ❖ انخفاضاً في عدد الحوادث داخل المناطق الحضرية بـ 392 حادثاً، أي بنسبة 25.41%.
- ❖ انخفاضاً في عدد الحوادث داخل المناطق الريفية بـ 1475 حادثاً، أي بنسبة 84.61%.
- ❖ انخفاضاً في عدد الحوادث على المستوى الوطني بـ 1867 حادثاً، أي بنسبة 56.82%.

الفترة	المناطق الحضرية	المناطق الريفية	المستوى الوطني
مارس 2009	1543	1743	3286
مارس 2010	1151	268	1419
الفارق	-392	-1475	-1867
النسبة (%)	-25,41	-84,61	-56,82

2.1.3. القتلى:

الفترة	المناطق الحضرية	المناطق الريفية	المستوى الوطني
مارس 2009	74	291	365
مارس 2010	46	204	250
الفارق	-28	-87	-115
النسبة (%)	-37,84	-29,90	-31,51

بمقارنة حصيلة القتلى خلال الفترتين نلاحظ:

- ❖ ارتفاعا في عدد القتلى داخل المناطق الحضرية بـ 28 قتيلا، أي بنسبة 37.84%.
- ❖ انخفاضا في عدد القتلى داخل المناطق الريفية بـ 87 قتيلا، أي بنسبة 29.90%.
- ❖ انخفاضا في عدد القتلى على المستوى الوطني بـ 115 قتيلا، أي بنسبة 31.51%.

3.1.3. الجرحى:

الفترة	المناطق الحضرية	المناطق الريفية	المستوى الوطني
مارس 2009	1734	3348	5082
مارس 2010	1318	2212	3530
الفارق	-416	-1136	-1152
النسبة (%)	-23,99	-33,93	-30,54

بمقارنة حصيلة الجرحى خلال الفترتين نلاحظ:

- ❖ انخفاضاً في عدد الجرحى داخل المناطق الحضرية بـ 416 جريحا، أي بنسبة 23.99%.
 - ❖ انخفاضاً في عدد الجرحى داخل المناطق الريفية بـ 1136 جريحا، أي بنسبة 33.93%.
 - ❖ انخفاضاً في عدد الجرحى على المستوى الوطني بـ 1552 جريحا، أي بنسبة 30.54%.
- وإذا قارنا بين سنتي 1970 و 2009، نلاحظ ما يلي:
- ❖ خلال السنة 1970، سجل وقوع 24.437 حادثا مروريا جسمانيا، خلفت: 1374 قتيلا و: 19730 جريحا.
 - ❖ بينما سجل خلال السنة 2009: 41.224 حادثا. خلفت: 4607 قتيلا، و: 64.979 جريحا.
 - ❖ ويلاحظ أن عدد الحوادث قد زاد بنسبة: 68.70%، وعدد القتلى زاد بنسبة: 235.30%، أما عدد الجرحى فزاد بنسبة: 229.34%.
- وإذا قارنا ذلك بتطور الحظيرة الوطنية للمركبات فسنجد ما يلي:
- ❖ عدد المركبات خلال السنة 1970 كان يساوي 335.600، وفي السنة 2009 بلغ 5.919.726 مركبة أي بزيادة تقدر بـ: 5.584.126 مركبة وهو ما يشكل نسبة: 1663.92%. أي أن عدد المركبات قد تضاعف بـ 24 مرة أكثر من عدد الحوادث، وبـ 7 مرات أكثر من عدد القتلى والجرحى.

فهذا يعني أن عدد الحوادث وضحاياها قد انخفض مقارنة بحجم حظيرة المركبات.

4. مقارنة مع حصيلة حوادث المرور مع دول أخرى عبر العالم:

وهذا الجدول يبين مرتبة الجزائر مع بعض الدول التي تزود المنظمة العالمية للصحة بإحصاءاتها.

ترتيب الدول الأكثر تسجيلا لقتلى حوادث المرور على المستوى العالمي خلال السنة 2007						
الترتيب	عدد الدول	عدد القتلى	عدد السكان	عدد المركبات	قتيل/م.ن	قتيل/م.مركبة
1	الهند	105725	1169015509	72718000	90	1454
2	الصين	96611	1336317116	145228994	72	665
3	و.م. الأمريكية	42642	305826246	251422509	139	170
4	روسيا	35972	142498532	38695996	252	930
5	البرازيل	35155	191790929	49644025	183	708
6	إيران	22918	71208384	17000000	322	1348
7	المكسيك	22103	106534880	24970879	207	885
8	أندونيسيا	16548	231626978	63318522	71	261
9	جنوب إفريقيا	16113	48576763	9237574	332	1744
10	مصر	15983	75497913	4300000	212	3717
11	فيتنام	12800	87375196	22926230	146	558
12	تايلندا	12492	63883662	25618447	196	488
13	أوكرانيا	9921	46205382	/	/	/
14	باكستان	7234	163902405	5287152	44	1368
15	اليابان	6639	127966709	91378636	52	73
16	السعودية	6358	24734533	7398600	257	859
17	ماليزيا	6282	26571879	16825150	236	373
18	جمهورية كوريا	6166	48223853	18213228	128	339
19	فنزويلا	6031	27656832	4044013	218	1491
20	تركيا	6022	74876695	13311000	80	452
21	إيطاليا	5669	58876834	43262992	96	131
22	بولونيا	5583	38081971	18035047	147	310
23	كولومبيا	5409	46155958	4951225	117	1092
24	الأرجنتين	5281	39531115	12399887	134	426
25	ألمانيا	4949	82599471	55511374	60	89
26	كازكستان	4714	15421861	3105954	306	1518

116	75	39926000	61647375	4620	فرنسا	27
596	31	7600000	148092542	4532	نيجيريا	28
776	120	5383503	34800000	4177	الجزائر	29

5. مقارنة مع حصيلة حوادث المرور مع بعض الدول العربية لسنة 2007:

مقارنة قتلى حوادث المرور لبعض الدول العربية خلال السنة 2007.					
البلدان	عدد السكان	عدد المركبات	عدد القتلى	قتيل/م.ن	قتيل/م.مركبة
اليمن	22389169	777.734	3003	134	3861
مصر	75497913	4.300000	15983	212	3717
سوريا	19928516	1.389.346	3663	184	2636
السودان	38560488	1.200.000	2334	61	1945
المغرب	31224137	2.284.060	3838	123	1680
تونس	10327285	1.244.918	1497	145	1202
ليبيا	6160483	1.826.533	2138	347	1171
العراق	28993374	2.242.269	1932	67	862
السعودية	24734533	7.398.600	6358	257	859
الجزائر	34800000	5.383.503	4177	120	776
الإمارات.ع.م.	4380439	1.754.420	1056	241	602

6. أسباب حوادث المرور بالجزائر:

1.6. الأسباب المباشرة:

يتحمل الإنسان القسط الأعظم من المسؤولية في وقوع الحوادث، إذ يتسبب بنسبة 89.46% تعزى إلى المركبة نسبة 4.24%، ويتسبب المحيط بنسبة 3.31%.

1.1.6. الأسباب المتعلقة بالعامل البشري:

النسبة (%)	العدد	الأسباب
24,84	10239	1- عدم احترام السرعة القانونية
13,91	5733	2- فقدان السيطرة
10,82	4461	3- عدم احترام إشارات المرور
10,39	4285	4- لا مبالاة المارة
10,33	4259	5- التجاوزات الخطيرة
5,60	2308	6- عدم احترام مسافة الأمان
4,83	1990	7- عدم احترام مبدأ الأولوية
3,47	1432	8- المناورات الخطيرة
1,82	751	9- السباق دون الحيازة على الرخصة
1,60	658	10- السباق في حالة سكر
0,72	297	11- المكوث أو التوقف الخطيرين
0,67	275	12- جنحة الفرار
0,26	110	13- عدم احترام شروط تأمين الحمولة
0,20	81	14- استعمال الهاتف المنقول أو التصنت الإذاعي
89,46	36879	المجموع

2.1.6. الأسباب المتعلقة بالمركبة:

النسبة (%)	العدد	الأسباب
1,77	730	انفجار الأطر أو عدم صلاحيتها
1,10	453	اختلالات ميكانيكية
1,08	447	كوابح معطلة
0,19	78	إضاءة غير قانونية
0,08	38	خلل في جهاز التوجيه
4,24	1746	المجموع

3.1.6. الأسباب المتعلقة بالمحيط:

الأسباب	العدد	النسبة (%)
حالة الطرقات	818	1,98
سوء الأحوال الجوية	254	0,62
عبور الحيوانات	143	0,35
انعدام الإشارات المرورية أو عدم ملاءمتها	120	0,29
انعدام الاضاءة	30	0,07
المجموع	1365	3,31

4.1.6. أسباب أخرى غير محددة:

أسباب أخرى غير محددة	1234	2.99%
المجموع الكلي	41224	100.00

2.6. الأسباب غير المباشرة:

- 1- الاختلال الكبير بين حجم حظيرة المركبات وسعة المنشآت القاعدية.
- 2- قلة فعالية منظومة التكوين والتدريب على السياقة.
- 3- قلة العمليات التوعوية.
- 4- عدم تنصيب اللجان الولائية.

7. اقتراحات لتفعيل العمل الوقائي وتوفير شروط السلامة المرورية:**1.7. على المدى القصير:**

- تطوير وتحديث منظومة التكوين والتدريب على السياقة.
- تفعيل منظومة الردع بإنشاء المؤسسات والهيئات المنصوص عليها في قانون المرور) - بطاقة تسجيل المركبات - بطاقة مخالفات المرور) وإتمام إصدار النصوص التنظيمية لقانون المرور.
- تعزيز العمليات التوعوية وتنوعها.
- تفعيل الفحص التقني للمركبات، وتعزيز الشبكة الوطنية لمحطات الفحص.
- تعزيز المراقبة التقنية للمركبات عبر الطرق من قبل مصالح الأمن.

- تطبيق تدابير السلامة في ورشات أشغال الطرق، وعدم فتحها للمرور إلا بعد توفر شروط السلامة والأمان.
- الإسراع في تنفيذ مشروع تطوير وتحديث منظومة جمع البيانات والمعطيات حول حوادث المرور، وكيفية تحليلها واستغلال نتائجها في تحديد الأولويات وتسطير برامج العمل.
- إنشاء اللجان الولائية الجديدة.

2.7. على المدى المتوسط:

- اعتماد سياسة وطنية شاملة للوقاية والسلامة المرورية، وتحديد استراتيجية تنفيذها.
- إنشاء صندوق وطني للوقاية والسلامة المرورية.
- تعميم إنشاء الطرق المزدوجة بين المدن الكبرى.
- تحديث وتطوير منظومة الإشارات عبر الطرق.
- تعزيز عمليات صيانة الطرق والمقاطع السوداء.
- إقامة المآوي في المنحدرات الخطيرة بغية استعمالها في توقيف المركبات عند الحالات الاضطرارية.
- إنشاء مسالك إضافية خاصة بمركبات الوزن الثقيل في المنحدرات والمرتفعات الخطيرة لاسيما في الطرق الوطنية.
- إقامة مرافق ملائمة ولائقة لراحة المسافرين، لتشجيع السواق على احترام فترات السياقة والراحة.
- تشغيل الأقسام الخاصة بمخالفات وجنح المرور على مستوى المحاكم.
- تدعيم النقل الجماعي داخل المدن الكبرى.
- تهيئة مخططات المرور والتنقل بالمدن الكبرى.

3.7. على المدى الطويل:

- مواصلة إنجاز الطرق السيارة.
- مراعاة شروط السلامة المرورية عند إقامة المدن والأحياء الجديدة أو توسيعها.
- إنشاء محطات لمختلف أنماط النقل.
- تعميم إنشاء حظائر التربية المرورية عبر الوطن.
- مراعاة شروط تنقل فئة ذوي الاحتياجات الخاصة.

8. قائمة المراجع:

1. المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق (2009) دراسة إحصائية لحوادث المرور في الجزائر خلال السنة 2009.
2. المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق (2010) دراسة إحصائية لحوادث المرور في الجزائر خلال الأشهر 10 الأولى لسنة 2010.
3. منظمة الصحة العالمية (2008) تقرير منظمة الصحة العالمية عن مخلفات حوادث المرور بالعالم.