

تردي التخطيط العمراني للمدن وتداعياته على الأمن المروري

الجزائر أنموذجا

د. شوقي قاسمي جامعة بسكرة

chaouki.gasmi@gmail.com

أ. شاكر ترعة جامعة بسكرة

shak_832000@yahoo.com

الملخص:

تستهدف أوراق هذه المقالة، إبراز أثر مجموعة من الاختلالات المتعلقة بكيفية تنظيم الفضاء المدني وتصميم المسارات الخاصة بالراجلين والمركبات، في زيادة معدلات حوادث المرور التي تشهدها الكثير من المدن الجزائرية اليوم، وذلك بحكم ما تمثله هذه الهياكل المرورية من وضعيات تفاعل وتأثير مباشر وغير مباشر في سلوكيات المشاة وسائقي المركبات على حد سواء، وهو المنظور الذي لا زال لم يحظى بالاهتمام الكافي بعد من قبل كافة الفاعلين في هذا القطاع، والذين ينصب جل اهتمامهم على ثنائيتي السائق-المركبة فقط، الأمر الذي دفعنا إلى محاولة لفت الانتباه إليه من خلال تفاصيل هذا العمل.

Urban planing regression and its negative impact on traffic safety

A case study of algeria

Abstract

This article aims at showing the effects of some disorders in terms of urban traffic monitoring and designing crosswalks and vehicles' roads on the increase of accidents rate that a lot of Algerian cities have witnessed today. This problem is basically related to the structure of traffic system that affects the vehicle drivers' behaviour. This perspective does not get enough interest as most of the time the focus lies exclusively on the (driver-vehicle) dichotomy. This what drove us to shed light on that aspect through this research paper.

مقدمة: دفع التصاعد المضطرب في حجم حوادث المرور في الجزائر بالعديد من الجهات الحكومية والهيئات الأكاديمية إلى الانتكباب عليها بالبحث والتحليل، في محاولة منها لتشخيص جملة الدوافع المفضية لوقوع مثل هذه الكوارث في شبكات طرقنا، والتي تمحورت حسبها جميعا في التراتبية التالية: السلوكيات غير المسؤولة للسائقين، عيوب تعتري المركبات، ثم عوامل المحيط. وهي القراءات التي يعترها دون أدنى شك قدر كبير من الصواب، غير أن اللافت للنظر فيها هو إغفالها لدور البيئة الحاضنة لهذه الحوادث في عملية قراءة المشهد، كما هو الحال بالنسبة للمجال الحضري موضوع حديثنا، والذي يفترض فيه أنه أرقى البيئات من حيث معدلات السلامة والأمن المروري، غير أن المستويات القياسية للحوادث التي بات يسجلها كل سنة والتي تقارب تلك الموجودة على مستوى الأرياف، من شأنه أن يعطي للمسألة برمتها بعد آخر، يتمثل في كون العديد من سلوكيات القيادة الخطرة التي يقوم بها السائقين قد لا تكون هي المسبب الفعلي فيها، بقدر ما هي نتاج لمثير آخر يتمثل في أوضاع مرورية غير سليمة تسبب فيها تردي نوع التنظيم العمراني للمجال الحضري، وأثره بعد ذلك على الكيفية المنتهجة في التصميم الهندسي للهياكل المرورية التي تقام فيه، وذلك بناء على مجموعة من الملاحظات المرصودة من واقع المدينة الجزائرية. لذا فإن نقطة الولوج خاصتنا لهذا الموضوع تستهدف الإجابة على التساؤل الآتي: **كيف تؤثر عمليات التنظيم العمراني للفضاء المدني في سلوكيات مستعملي الطريق وتدفعهم لارتكاب حوادث خطيرة؟.**

ويكتسي هذا التناول أهمية بالغة يمكن تبينها في مجموعة النقاط الآتية:

➤ تبيان بعض أسباب وخصائص الحوادث المرورية في المدينة الجزائرية، وذلك في ظل الارتفاع المحسوس المسجل في معدلاتها، وهو ما بات يستدعي القيام بقراءة جادة ومنعمقة للكثير من تفاصيل هذا المشهد، أملا في التوصل لتشخيص أكثر دقة وواقعية، يقوم على توضيح مدى تأثير سوء التنظيم والتخطيط العمراني في وقوع هذه الحوادث.

➤ لفت الانتباه إلى أن السلامة والأمن المروري يحتاج أن يدرس ويعالج بشكل متكامل، فالمعلومات الخاصة بالتوزيع المكاني للحوادث تعتبر أحد المشكلات التي تواجه الباحثين في هذا المجال، وتمنع قيامهم بدراسات وتحاليل إمبريقية.

➤ اتجاه التجربة الدولية في مساعيها الرامية للتقليل من حوادث المرور، إلى معاودة النظر في الكثير من تفاصيل المشهد العمراني وهندسة الطرق وأنظمة السير، بحثا عن فضاءات أكثر أمانا للسائق والسكان على حد سواء، وذلك بعد أن تم ملاحظة أن الحوادث التي تتكرر في مواقع محددة، يمكن أن تعالج أو يقلل منها بعد إجراء التعديلات الهيكلية أو التصميمية للشوارع.

1. المفاهيم الأساسية للموضوع: والغرض منها هو التوصل لضبط تصور واضح ومعنى موحد

للمفاهيم المركزية للموضوع لدى كافة المهتمين به، وأهم مفهومين ينبغي تناولهما في هذا الإطار هما:

➤ **التخطيط العمراني للمدن:** يعرفه لويس كيبيل بأنه: "علم وفن يتجلى في أسلوب استخدام الأرض وإقامة المباني، وشق الطرقات وتسير المواصلات، وكل ذلك يتم بطريقة تكفل تحقيق الحد الأقصى العملي في جوانب الاقتصاد والملائمة والجمال". أما المخطط الأمريكي: أولستد فذهب إلى أن تخطيط

المدن يعد موضوع شائك ومعقد، كونه يستهدف التوجيه والإشراف السليم للنمو الطبيعي الكامل للمدن، توجيه يتغلب على كل المشاكل ويحد ويخفض من مشكلة تكديس السكان والمواصلات¹. ولتحقيق كل ذلك تسهم العديد من التخصصات من شاكلة الهندسة المعمارية والعمرانية، علم الاجتماع وأخرى غيرها في بلورة تصور أي مشروع يستهدف كيان المدينة.

➤ **الأمن المروري:** يتكون مفهوم الأمن المروري من شقين وهما: الأمن والمرور، حيث يشير الأول إلى معنى توفير حيز من الأمن الجسدي والنفسي لمستعملي مجال من المجالات المكونة للنشاطات اليومية للسكان أو للناس بصفة عامة، أما الثاني فهو يحدد الإطار الجغرافي المعني بذلك والذي هو الطرق أو المسالك التي يتخذونها كدروب وممرات للوصول إلى الأماكن التي يبتغونها. وجمع هاذين المصطلحين نجد أن المقصود بعبارة الأمن المروري هو: توفير مقدار من الأمن الجسدي والنفسي لمستعملي الطرق سواء كانوا مشاة أو راكبين. كما يراد به أيضا معنى التقليل من خطر الحوادث والتقليل من الإصابات في الطرق، وذلك بإتباع منهجية عمل يشارك فيها متخصصين في هندسة الطرق، وتسيير حركة المرور، والتربية والتعليم وتكوين مستعملي الطرق، وحتى الصناعيين في مجال صناعة السيارات...² للوصول إلى مبتغى واحد وهو سلامة الإنسان بصرف النظر عن وضعه في الطريق سواء كان من المشاة أو سائقي المركبات.

2. حجم حوادث المرور ومخلفاتها في المدن والحوادث الجزائرية ما بين 1970-2010: تفيد نتائج

الجدول الوارد أدناه، بأن الحصيلة الخاصة بحوادث المرور التي وقعت في المدن والمراكز الحضرية بالجزائر طيلة الفترة الممتدة ما بين (1970-2010)، تشغل حيز معتبر من الرصيد الإجمالي أو الكلي لهذه الحوادث، حيث فاق حجمها خلال الفترة ما بين 1970-1980 ما نسبته 53%، وذلك قبل أن يتراجع في العشرية الموالية بحوالي 9%، بما يعني أن الجزء الأكبر من هذه الحوادث قد أصبح يتم على مستوى المناطق الريفية، وهو الوضع الذي استمر بعد ذلك إلى غاية سنة 2010 مع تراجع أكثر في حجمها خلال العقد الأخير من القرن الماضي مقارنة بالذي سبقه، حيث أصبحت نسبتها تقدر ب 40.08%، لتعود مرة أخرى إلى ما كانت عليه من قبل وذلك خلال العقد الأول من الألفية الجديدة، حيث فاقت نسبتها في هذه العشرية حد 44.70%، الأمر الذي يعكس في دلالته أن هذه الظاهرة ليست سمة خاصة بفضاء مجالي دون سواه. أما بالنسبة للعائد منها، فإننا نسجل لأول وهلة أن عدد الجرحى أكبر من عدد القتلى فيها وذلك على مدار الفترة الممتدة ما بين (1970-2010)، وهذا على مستوى الإقليمين الريفي والحضري، لكن مع فارق يتمثل في كون حجم الجرحى والقتلى في هذا الأخير تظل دائما أقل من ذلك المسجل على مستوى المناطق الريفية، وهو مؤشر دال على أن حدة حوادث المرور في المدن والتجمعات الحضرية تعد أقل خطورة من تلك التي تقع خارجها على مستوى المسالك والمناطق الريفية، وهو ما يؤكد الدكتور: فضيل رابح في مقاله الموسوم ب: "ظاهرة حوادث المرور في الجزائر: أسبابها، أثارها وسبل الحد منها"، والذي يذهب فيه إلى أنه من أصل كل 100 حادث مرور تقع، نسجل ما يقارب 17 قتيلًا في المناطق الريفية مقابل 04 قتلى في المناطق الحضرية، أي أن خطورة الحوادث في المناطق الريفية تمثل أربعة أضعاف تلك المسجلة في المناطق الحضرية³، وذلك لاعتبارات كثيرة لا يتسع المجال للتفصيل فيها في هذا المقام.

جدول رقم 01: يوضح حجم ونتائج حوادث المرور في المناطق الحضرية ما بين 1970-2010

نتائج حوادث المرور		حجم حوادث المرور			السنوات	الرقم
عدد القتلى في المناطق الحضرية	عدد الجرحى في المناطق الحضرية	النسبة %	عدد الحوادث في المناطق الحضرية	عدد الحوادث على المستوى الوطني		
7174	125209	53.016	166865	314740	1980-1970	01
7859	129025	44.808	144003	321371	1990-1981	02
9340	130201	40.081	122681	266227	2000-1991	03
8362	203911	44.717	179255	400857	2010-2001	04
32735	588346	47.023	612804	1303195	المجموع	05

المصدر: من إعداد الباحث بالاستناد على بيانات المركز الوطني للأمن عبر الطرق، 2010.

3. العلاقة بين التخطيط العمراني والتصميم الآمن لشبكة الطرق: تعتبر أي مدينة منظومة رئيسية تتكون من عدد كبير من المنظومات الفرعية التي تتفاعل مع بعضها البعض بأشكال وطرق مختلفة، حيث يسعى التخطيط العمراني دوما لضبط وتوجيه التفاعلات بين هذه المنظومات، وخلق علاقة إيجابية متبادلة بينها. ومنظومة النقل الحضري لا تشذ بدورها عن هذه القاعدة، فهي تعد من بين أهم المنظومات الفرعية الموجودة في المدن، وهي التي تتكون أيضا من عناصر عديدة تتفاعل فيما بينها، حيث يؤثر كل عنصر في بقية العناصر الأخرى ويتأثر به داخل المنظومة، كما ترتبط أيضا بعلاقات متبادلة مع جميع المنظومات الفرعية الأخرى داخل المدينة ك: السكن، التعليم، الصحة... إلخ، حيث أن أي تغيير يطرأ على أحد العناصر المكونة لأي منظومة منها، سوف ينعكس حتما سلبا أو إيجابا على عناصر منظومته وعلى عناصر المنظومات الأخرى⁴.

ولما كانت كل مدينة كمنظومة مجالية لها خصوصيتها الاقتصادية والاجتماعية والعمرانية، وأن كل مدينة تعيش حالة مختلفة ونسبية من التطور والتغيير المستمر والدائم في منظوماتها الفرعية جميعا، وخصوصا منظومتي استعمالات الأرض والنقل الحضري، فإن التفاعل بين عناصر منظوماتها يأخذ صورا تختلف من فترة زمنية لأخرى ومن منطقة لأخرى داخل المدينة الواحدة، وبين المدن داخل الدولة الواحدة⁵، الأمر الذي يجعل العلاقة بينهما ليست ثابتة وأكيدة فقط، بل ومسؤولة أيضا عن المآل والنتائج التي تسببها منظومة النقل فيما بعد، حيث كلما تدنى مستوى الحوادث كلما كان ذلك مؤشر بالغ الدلالة على جودة

المعايير والمبادئ المتبعة في عملية تصميم المنشآت المرورية في الفضاءات الحضرية، وكلما ارتفعت معدلاتها وزادت حدة خطورتها كلما عكس ذلك تدني نمط النهج المتبع في صناعة الفضاء المدني من قبل القائمين على شؤون هذا القطاع.

4. مبادئ الهندسة الآمنة لشبكات الطرق ضمن الفضاء المدني: يعطي التنوع الذي يطبع استعمالات الأرض في المدينة وخصائص أماكنها المختلفة، للنقل دورا متميزا في تحقيق الارتباط والتفاعل بين هذه الاستعمالات وقطاعات المدينة المختلفة، وهو الأمر الذي دفع بالكثير من المهتمين بهذا الشأن إلى الحرص على بلورة جملة من المبادئ والقواعد التصميمية، والتي تسمح بتحقيق قدر عالي من التكامل بين العوامل التسييرية والتصميمية والتقنية، الأمر الذي يمكن من رفع مستوى وكفاءة شبكة المرور وتأهيلها لتحقيق حد كبير من الأمن المروري، فضلا عن تيسير الحركة وسرعة التنقل من مجال إلى آخر، وهي التي يمكن إيجازها فيما يلي:

➤ التناسق الوظيفي بين الطريق ومحيطه: تعد الطرق عنصر تكميلي في المخططات العامة للمدن، تستوجب التكامل معها وتناسق وظيفتها مع باقي الوظائف المحيطة بها، وذلك حتى تتمكن الطرق من أداء الوظيفة المنوطة بها على قدر كاف من الكفاءة الوظيفية من جهة، وتوفير ما يلزم من الأمن المروري من جهة أخرى، حيث أن أي انفصام بسيط في هذه العلاقة الدقيقة من شأنه أن يؤدي إلى حدوث خلل في أداء شبكة الطرق، حتى وإن كانت تتوفر على إمكانيات تصميمية كافية تمكنها من أداء وظيفتها على النحو المطلوب، وذلك حتى لا تتحمل الطرق لوحدها المسؤولية إذا لم تخطط بصفة متكاملة مع محيطها⁶.

➤ التدرج الوظيفي: كما يراعي القائمون على تصميم شبكة الطرق الحضرية مسألة التدرج الوظيفي لهذه الأخيرة، أي ترتيبها حسب درجة الأهمية من الأكثر إلى الأقل وذلك في إطار علاقتها فيما بينها، ومن ثمة تحديد الوظيفة وحجم التدفق المروري لكل منها، كي يتسنى لكل طريق القيام بالدور المنوط به على النحو الأمثل.

➤ العلاقة بين العناصر التصميمية والوظيفية التي يقوم بها الطريق: ويعتبر من أهم المبادئ التي لا يجب إغفالها أو التهاون بشأنها أثناء تخطيط مسارات الطرق، وذلك من خلال مقارنة العلاقة الهندسية بين وظيفة الطريق وجملة المعايير التقنية والتصميمية الواجب استيفائها فيه، ذلك أن المعطيات التي يجب مراعاتها في عملية تصميم طريق رئيسي تختلف عن تلك المتعلقة بطريق فرعي أو غيره، حيث أن وظيفة الطريق تسمح بتحديد نوع المركبات التي سوف تستخدم هذا الطريق أو ذاك، وبالتالي معرفة الحمولات التصميمية لمستخدميه بعدها، وكذا تحديد سرعة القيادة التي من المفترض أن تكون على هذا الطريق أو ذاك⁷.

5. حجم حظيرة السيارات في المدن الجزائرية: شهدت حظيرة مركبات السير في الجزائر تطور مذهل وسريع خلال 47 سنة الماضية، حيث قفز حجم الحظيرة الوطنية من 335600 مركبة خلال سنة 1970 إلى 816376 مركبة خلال سنة 1980، ثم إلى 2142203 مركبة خلال سنة 1990. لتشهد الفترة التي أعقبت هذا التاريخ طفرة هائلة في حجم هذه الحظيرة والتي قفزت إلى أكثر من 5.415 مليون مركبة في سنة 2012، أي بزيادة تقدر ب 14 مرة مقارنة بسنة 1970، وذلك جراء مجموعة متنوعة من العوامل

الاقتصادية والاجتماعية والثقافية وحتى السياسية التي عرفتها البلاد خلال هذه الفترة، والتي يأتي في مقدمتها العوائد النفطية الكبيرة التي حققتها الجزائر إبان هذه المرحلة، وتحسن القدرة الشرائية للأسرة الجزائرية جراء عمليات إعادة ترميم أجور العمال في العديد من قطاعات الوظيف العمومي منها⁸، فضلا عن تعزيز مكانة السيارة أكثر لدى الأسرة الجزائرية وتحولها من مصاف الكماليات إلى الضرورات الحياتية، حيث لم يعد هناك مناص من اللجوء إليها وعدم الاستغناء عنها لمواجهة أعباء ومتطلبات الحياة اليومية خاصة على مستوى المدن الكبرى، وهو الواقع الذي تأكدت بيانات التعداد السكاني لسنة 2008 والتي تشير إلى أن نصف العائلات الجزائرية تملك سيارة واحدة على الأقل⁹. أما فيما يخص نوعية تكوين هذه الحظيرة، فإن السيارات السياحية تحوز حصة الأسد من حجمها الكلي، حيث تمثل ما نسبته 62% تليها الشاحنات الصغيرة بنسبة 20%، أما الحافلات فلا تتجاوز حصتها 1.53% من المجموع الكلي¹⁰.

هذا النمو ما لبث أن شهد نوع من الاستقرار بعد ذلك، حيث قدر حجم الحظيرة الوطنية للمركبات حسب البيانات التي أوردها المركز الوطني للإحصائيات في سنة 2015 بحوالي 5.683.156 مركبة¹¹، وذلك بفعل جملة من العوامل أبرزها:

➤ اتجاه الحكومة الجزائرية للعمل بنظام الرخص في مجال استيراد السيارات، في محاولة منها للضغط على وكلاء السيارات من أجل التحول نحو خيار تركيبها في الجزائر، الأمر الذي قلل من هامش العرض الكبير الذي كان متاحا لهم، وأدى إلى ارتفاع مهول في أسعارها بشكل يفوق حدود الإمكانيات المالية للكثير من الأسر الجزائرية متوسطة الدخل، وهو ما حد من مساعي الكثير منها في اقتناء سيارة أو مركبة.

➤ مراجعة الخيارات المعمول بها سلفا في مجال تشجيع استثمارات المؤسسات الصغيرة والمتوسطة في مجال النقل، وذلك بفعل حالة التشبع التي وصل إليها هذا القطاع.

6. التخطيط العمراني في الحواضر الجزائرية: من صناعة الواقع إلى إقراره؟: سعت الجزائر على مدار سنوات طويلة إلى بلورة تصور واضح لفضاءاتها العمرانية والتحكم في مسار النمو وفق ما يتناسب مع متطلبات الواقع ومستلزماته، وذلك من خلال الارتكاز على برامج ومخططات عمرانية يجري التحضير لها وإعدادها ميدانيا، وهو الواقع الذي لم يكن كما ينبغي أن يكون كما يذهب إلى ذلك المهندس المعماري الشهير: جون إيف توسان¹²، حيث عجزت كافة الأدوات والمخططات العمرانية التي جرى سنها ضمن هذا الإطار، عن التحكم في وضعية التعمير الفعلية وتوجيهه على النحو الأمثل، وذلك بفعل جملة من المثالب والإختلالات التي اعترتها وحولتها إلى مجرد مخططات مكتبية، كما سيوضح لنا ذلك في التفصيل اللاحق.

➤ من حيث الوجود: سيرت السلطات العمومية الوضعية الموروثة عن الاستعمار، بما كان يسير بها المستعمر مرحلة وجوده من قوانين ومخططات ولم تنزع إلى أي اجتهاد في هذا الإطار، بفعل معطيات موضوعية آنذاك. حيث كان يجب الانتظار حتى سنة 1975 لرؤية أدوات جديدة تدخل حيز التنفيذ، فظهر إلى مسرح الفعل العمراني كل من المخطط التوجيهي للبلديات العاصمية POG، وكذا المخطط التوجيهي للعمران PUD، ومخطط العصرية الحضرية PMU، ومخططات بعدية النمو PCD، والتي ظلت مستعملة حتى نهاية الثمانينات¹³. وهو ما يعني أن الجزائر سيرت مرحلة تتجاوز زمنيا 13 سنة مع مد ريفي طاغي

ونمو عمراني متسارع، بدون وجود تصورات حقيقية للتوسع العمراني أو كيفية التحكم فيه وتوجيهه على النحو المرغوب فيه.

➤ من حيث التغطية المجالية: التأخر الذي عرفه هذا المجال لم يكن كافيا للاستعجال في إعداد وإنجاز هذه المخططات، والتي ظلت تعاني ركود فادح لم تكن حركة التعمير لتظل واقفة أمامه تنتظر إعدادها، حيث تشير البيانات الرسمية إلى أن سنة 1978 لم تسجل سوى 88 مخطط توجيهي للتعمير دخلت حيز التنفيذ في حين بقي 55 أخر مؤجلا قيد الدراسة¹⁴، من دون أن يكون ذلك سمة لمرحلة بذاتها، حيث نجد أن حال اليوم ليس بأحسن من سابقه، بعد أن تواصل مسلسل التأخر في إعداد مخططات التعمير وفقا لما تؤكد بيانات مصالح وزارة السكن والعمران، والتي تشير إلى أنه وفيما يتعلق بمخططات شغل الأراضي، والتي بلغ عددها في سنة 2007 بنحو 12000 مخطط، فان 4109 منها فقط هي التي قيد الإنجاز ميدانيا، أي ما يعادل 34% في حين أن القانون الذي نص على إنشائها صدر في سنة 1990، أي قبل 17 سنة على الأقل، و3337 مخطط أخر (28%) لا زالت لم تدخل حيز التنفيذ، أما الباقي والمقدر ب 4747 مخطط (38%)، فلا زالت قيد الدراسة والإعداد¹⁵، وهو ما يعطي نظرة موجزة عن الكيفية التي يتم بها التخطيط العمراني وأثر ذلك على وضعية المجال فيما بعد.

➤ ضعف محتواها الفضائي: اتسمت عمليات التخطيط العمراني التي شهدتها العقود الثلاثة السابقة لعشرية التسعينات بالبساطة، حيث كانت تتلخص عملية التهيئة آنذاك في التدخل الانفرادي للقطاعات الاقتصادية الثقيلة في برمجة وتوطين مشاريع التنمية عن طريق محاضر اختيار الأراضي، في وقت لم تكن لهذه الأدوات القدرة الكافية على رفضها أو حتى معارضة الطرف المؤسس لها، والتي كان لها دور مؤثر في تشكيل وصياغة الفضاء الجزائري، باعتبارها الفاعل الحقيقي للتخطيط الفضائي. كما أتسمت أيضا برؤية تجزئية للتخطيط، من خلال اقتصارها على التهيئة داخل المحيط العمراني للمدينة، أي دون تناولها داخل إطارها الطبيعي والبيئي، كما لم تتجح في تنظيم العلاقات بينها وبين باقي الأوساط الأخرى، ولم تراعي جوانب الانسجام والتناسق مع المراكز الحضرية المجاورة، الأمر الذي جعلها عاجزة عن مواكبة الحركة السريعة للعمران¹⁶. وهو الأمر الذي كانت له تداعياته لاحقا على كيفية تصور الكثير من شبكات الطرق الحضرية ووضعيتها بعد ذلك، حيث كان يتم انجازها كنوع من التسوية والإقرار بوضعية مجالية/عمرانية قائمة فعليا، وليس كنوع من التخطيط المبرمج والممنهج وفق تحديات وأفاق تنمية محلية ووطنية، الأمر الذي جعلها في الكثير من الأحيان تفتقد للكثير من الشروط الأمنية والمواصفات الفنية الدنيا التي ينبغي توفرها في مثل هذه الحالات، وذلك من أجل ضمان أمن وسلامة كافة مستعملي الطريق.

7. تداعيات التنظيم العمراني للمدينة الجزائرية على حوادث المرور: الأثر الناجم عن تردي مستوى

التخطيط العمراني الذي أشرنا إليه سلفا على حركة المرور، يتجلى في مجموعة من السلوكيات التي تطبع يوميات كافة مستعملي الفضاء المدني (سائقي السيارات، راجلين وأصحاب الدرجات النارية)، والتي تمكن من رصدها عن طريق المعاينة عن كثب لوضع الكثير من المدن الجزائرية التي وفقنا في التنقل إليها عدة مرات وفي مناسبات مختلفة، وعلى رأسها كل من: سطيف، مسيلة، بشار، قالمة، باتنة، مستغانم،

الشلف، وادي سوف، ورقلة، برج بوعرييج... وأخرى غيرها، وهي السلوكيات التي نوجزها فيما هو أتى أدناه.

7.1. اختلالات خاصة بالتنظيم العمراني العام للفضاء المدني: والسلوكيات المعبر عنها في هذه

الحالة تعد حصيلة للكيفية التي تمت بها عملية تنظيم وإنجاز الهياكل الفيزيائية ضمن الفضاء المدني، وهي التي يمكن لنا توضيحها أكثر في النقاط الآتية:

أ. **المباني المدرسية:** تعد مناطق تركز المؤسسات التربوية والتعليمية في المدن أحد أكبر الميادين التي تشهد وقوع حوادث المرور¹⁷، لا سيما تلك الخاصة بالمرحلتين الابتدائية والمتوسطة، حيث تم مثلا خلال السنة الدراسية 2012/2013 على سبيل الذكر لا للحصر، حسب بيانات مصالح الأمن الوطني تسجيل وفاة 68 طفلا تتراوح أعمارهم ما بين (05-15 سنة) مضافا إليهم 3156 جريح، وذلك من أصل 13975 حادث مروري تم تسجيله على المستوى الوطني¹⁸. ومرد ذلك أن طائفة كبيرة من مستعملي هذا الفضاء هم من ذوي الفئات العمرية الصغيرة، والتي تتسم سلوكياتهم اليومية عادة بنقص الحذر وحتى المجازفة أحيانا، خاصة أثناء عمليات التنقل باتجاه المدارس أو أثناء العودة منها، وهي السلوكيات التي يزيد بها نقص -أو سوء- التخطيط الأمن لمحيط هذه المدارس تازما أكثر مما هي عليه، وذلك بفعل ما يلي:

➤ **عدم مناسبة أماكن التموضع:** تمتاز الكثير من المباني المدرسية في الجزائر بتموضعها في مناطق خطيرة نوعا ما، وذلك بفعل عمليات البرمجة الفنية التي تتم بشكل غير مدروس من قبل القائمين على شؤون هذا القطاع، والذين أمام حتمية النمو العمراني السريع وغير المتحكم فيه غالبا، والحاجة لتوفير التغطية المدرسية وتقادي موجات الاحتجاج من قبل سكان هذه المناطق، يسارعون باتجاه البحث عن وجود فضاءات عقارية شاغرة تسمح لها مساحتها بتلبية الحاجة المطلوبة أكثر من أي اعتبارات أخرى، وهو الأمر الذي أدى إلى تواجد بعضها بجانب الطرق الرئيسية، وبعضها الأخرى على مقربة من الطرق السريعة التي تقطع المدن أحيانا، وهي الأماكن المعروف عنا أنها تشهد كثافة مرورية عالية، فضلا عن الإفراط في استعمال السرعة من قبل مستخدمي الطريق، حيث يؤدي غياب ممرات خاصة بالمشاة قرب هذه المؤسسات أو عدم وجود معابر أو أنفاق أرضية تسمح لهم بالتنقل الأمن منها وإليها، أو عدم تغطية المنطقة بإشارة مرور كافية، أو عدم احترام هذه الأخيرة من كلا الطرفين، أو الإسراع في الالتحاق بالمدارس من قبل التلاميذ... إلخ، غالبا إلى وقوع الكثير من حوادث المرور المميتة.

➤ **غياب الأرصفة:** ينصح القائمون على عمليات تصميم المؤسسات التعليمية على وجوب توفر هذه الأخيرة على أرصفة كافية وبالحجم المطلوب، والتي ينبغي أن لا يقل عرضها حسب توصيات المجلس العالمي لمخططي المباني المدرسية التابع لمنظمة اليونسكو عن 02 متر¹⁹، الأمر الذي من شأنه أن يضمن حماية وسلامة التلاميذ أثناء عملية تنقلهم بجوارها. إلا أن الملاحظ والمتتبع المختص يمكنه أن يدرك بسهولة أن محيط الكثير من المدارس في جل المدن الجزائرية يمتاز بعدم توفره على هذا الاشتراط، حيث لا يتعدى عرض الكثير من الأرصفة حد 01 متر، وهو ما من شأنه أن يضطر الكثير من التلاميذ أمام كثافة حجم الحركة على هذه الأرصفة، وكثرة استعمالها في الاتجاهين، أو أثناء الاستعجال في العودة للبيت، إلى الاضطرار للنزول من على الأرصفة واستعمال الطريق المخصص للمركبات للسير فيه، كما أنه

في أحيان عديدة يتم استغلال هذه الأرصفة من قبل الباعة الجائلين وأصحاب المحلات... في عرض وتسويق منتجاتهم على حساب الغرض الأصلي المخصص لها، وبدون وجود أي تدخل من قبل الجهات الوصية (الصورة رقم 01).

الصورة 01: تلاميذ يسرون وسط الطريق لغياب الرصيف

الصورة 02: مجموعة أطفال يستغلون الشارع لممارسة

الرياضة



➤ غياب أماكن مخصصة لتوقف سيارات الأولياء: الأمر الثالث الذي ينبغي الإشارة إليه وتأكيده مسؤوليته في وقوع مثل هذه الحوادث، يتعلق بعدم توفر هذه الفضاءات المدرسية خارجياً على أماكن مخصصة لتوقف سيارات الأولياء الذين يرافقون أبنائهم في رحلتي الذهاب والعودة من المدرسة، رغم أن ذلك يعد من الاشتراطات الأساسية في تصميم المباني المدرسية²⁰. هذا الوضع يدفع الكثيرين لقيام بركن عشوائي لسياراتهم قرب المدارس ريثما يلتحق أبنائهم، وهو ما يؤدي إلى وقوعهم في نوع من الصعوبة أثناء الخروج ومغادرة مكان التوقف، ويدفع البعض تحت عامل الاستعجال للحاق بمكان العمل أو العودة للبيت إلى القيام بمناورات خطيرة، كالرجوع قليلاً للخلف دون الانتباه لحركة التلاميذ وأماكن تواجدهم، أو الانطلاق بسرعة بعد مغادرة مكان التوقف، وهو ما تسبب في العديد من المرات في تعرض بعض التلاميذ لداهس السيارات ووفاتهم.

ب. غياب مرافق خاصة للعب وترفيه الأطفال على مستوى الأحياء السكنية: تعاني معظم المدن الجزائرية حسب عديد الدراسات من ضعف فادح على مستوى تهيئة المجالات الخارجية للأحياء السكنية بأشكالها المختلفة -سواء كانت ذات نمط فردي، جماعي أو نصف جماعي- بمساحات مخصصة للعب الأطفال من شاكلة: ملاعب جوارية، حدائق... إلخ²¹، أو أماكن مخصصة لجلوس كبار السن من سكان الحي أو التجمع الواحد. فالشارع أو الحي في عرف الإنسان العربي عموماً والجزائري تحديداً، ليس مجرد مكان مخصص للسير أو ركن السيارات فقط كما هو عليه الحال في المدينة الغربية، بل هو أيضاً فضاء مفتوح يلتقي فيه أهل الحي من كبار والصغار، فيتيح لكبارهم فرص الترفيه عن النفس وتبادل أطراف الحديث حول المسائل والشؤون العامة²²، ويتيح لصغارهم إمكانية اللعب مع أقرانهم وبالتالي إشباع جزء من

متطلباتهم وحاجياتهم النفسية والاجتماعية من جهة، ومن جهة أخرى بناء مداركهم واكتمال نموهم الفكري، لا سيما في ظل عدم قدرتهم على الابتعاد كثير عن مسكنهم والتوجه نحو مرافق ومنتزهات بعيدة نوعا ما عن مقرات إقامتهم²³، وكذا عدم قدرة أوليائهم على مرافقتهم يوميا نحو المنتزهات وحظائر اللعب المتواجدة على مستوى مدنهم.

هذا الواقع، يضطر الكثيرين منهم للالتجاء لممارسة أنشطتهم الترفيهية في الشوارع والطرق، وخاصة تلك التي تعتمد في جزء كبير من فلسفتها على السرعة وكثرة الحركة ضمن حيز مجالي ما، كما هو عليه الحال بالنسبة لركوب الدراجات الهوائية، التسابق، كرة القدم وغيرها من الألعاب، غير مبالين في ذلك لا بحركة مرور السيارات ولا الشاحنات ولا الدراجات النارية، وفي ظل غياب شبه مستدام لأعين الرقيب، خاصة أن معظم هذه الأنشطة تكون مصحوبة غالبا بنوع من الحماس والتدافع بينهم، مما يتسبب في عدم استرعاء انتباههم لمخاطر توافد بعض المركبات باتجاههم من ناحية، كما قد تكون من ناحية ثانية في وضعيات مفاجئة بالنسبة لسائقي المركبات، بفعل عدم توفرهم على هامش رؤية كافي يمكنهم من تفادي الاصطدام بهم، وهو ما يتسبب في الكثير من الأحيان في تعرضهم لمخاطر الدهس المميتة (الصورة رقم 02).

ت. الارتفاقات: وهي أحد التدابير الوقائية التي يتم مراعاتها أثناء برمجة عمليات التوسع العمراني خاصة تلك التي تتم على امتداد شبكات الطرق لا سيما المحورية منها والسريعة، وذلك باعتبار أنه في الكثير من الأحيان يكون نمو المدن سواء في الجزائر أو حتى خارجها مرتبط بالتطورات المسجلة على مستوى هذه الشبكات، حيث يتم في هذا الإطار العمل على تحييد المساكن عن المسارات المخصصة لحركة المرور بمساحات واسعة من الأراضي، والتي يفترض فيها أن تبقى شاغرة وغير قابلة لأي شكل من أشكال الاستغلال الآني أو البعدي، وهي التي حدد المشرع الجزائري مسافتها ب 50م بالنسبة للطرق الوطنية و30م بالنسبة للطرق الولائية²⁴، وذلك بهدف ضمان أمن وسلامة الساكنة في هذه المناطق من مخاطر انحراف السيارات عن مسارها تحت أي ظرف كان، وكذا إتاحة مجال كافي للرؤيا أمام السائقين لتفادي مفاجأتهم بسلوكيات خطيرة وغير متوقعة من قبل بعض المشاة عابري الطريق أو الراغبين في الولوج إليه من المركبات المتوقفة جانبا... إلخ.

غير أن المتتبع المتخصص لتفاصيل الشأن العمراني في الجزائر، يمكنه أن يستكشف بسهولة أن هذه التدابير غير محترمة بشكل كبير في معظم المدن الجزائرية، وذلك جراء التوسع العشوائي وغير المقنن الذي يتم عن طريق عمليات بيع وشراء الأراضي من عند الخواص وفي غفلة من سلطات التعمير المحلية، حيث لا يكاد يفصل في بعض الأحيان بين حائط المسكن أو المحل والطريق إلا أمتار جد قليلة، أو بفعل الاستحواذ عليها من قبل السكان وتحويلها إلى فضاء مخصص لعرض منتجات معينة فيه، ك: الملابس، هياكل السيارات القديمة... إلخ، وهو ما يجعل من احتمال حدوث أي خطأ أثناء قيادة المركبات سواء بفعل عامل بشري أو خلل في المركبة، أن يؤدي إلى وقوع حوادث مأسوية.

7.2. اختلالات خاصة بتصميم شبكات الطرق الحضرية: وهو معطى آخر مفضي لبروز صنف مغاير من السلوكيات الخطرة على أمن وسلامة مستعملي الطريق، كما سيتضح بيانه في التفصيل الآتي.

أ. **تدني جودة شبكة الطرق الحضرية:** شهدت الكثير من المدن الجزائرية تحت وطأة النمو السكاني المتسارع زيادة الطلب على السكن، وهو ما تسبب في بعث حركة تعمير مماثلة تسببت في استهلاك قطاع كبير من الحيازات العقارية الصالحة للبناء، والبحث عن أراضي أخرى لإشباع الطلب المتزايد على السكن وتوفير التجهيزات العمومية المختلفة (مدارس، مستشفيات... إلخ)، الأمر الذي يعني ألياً ضرورة توفير شبكة طرق لتسمح بتنقل ساكني هذه الفضاءات نحو القطاعات الأخرى من الفضاء المدني. غير أن طبيعة الأرضية غير الصلبة بفعل خصوصيتها الفلاحية، وكذا حجم الضغط اليومي الممارس عليها من قبل مختلف وسائل النقل، إلى جانب عدم احترام الشروط والمعايير الفنية والتقنية المنصوص عليها في هذا الشأن، يتسبب سريعا في فقدانها لجودتها كما هو موضح في الصورة رقم 03، وذلك من خلال انزلاق التربة، حدوث تشوهات بها، لزوجة المسلك... إلخ، وهو الواقع الذي تؤكد الأرقام الرسمية، والتي تذهب إلى أن 65% من الطرق الولائية و70% من الطرق البلدية و46% من الطرق الوطنية أضحت في وضع سيء أو متواضع، الأمر الذي تكون له تبعاته سريعا على الأمن المروري لمستعملي الطريق بعد ذلك، حيث تشير في هذا الإطار الإحصائيات المصرح بها من قبل المديرية العامة للأمن الوطني لسنتي 2004 و2005، إلى أن التشوهات والحفر وغيرها من المساوئ التي تطبع قطاع عريض من شبكة الطرق بالحواضر الجزائرية، مثلت ما متوسطه 23.245% من الأسباب المتعلقة بالمحيط والمفضية لحوادث المرور²⁵.

ب. **تجاهل مكانة المشاة في فلسفة الأمن المروري:** يشكل المشاة أو الراجلين رقم جد مهم في معادلة ضحايا حوادث المرور في الجزائر، وذلك كنتاج مباشر حسب تقديرنا لمجموعة الاعتبارات التالية:

➤ **تداخل حركة المشاة مع حركة المركبات:** تعد حركة المشاة ضمن الفضاء المدني جزء من المشهد العام لحركة السير التي تطبع أي مدينة، وخاصة إذا تعلق الأمر بمناطقها المركزية حيث تتركز أغلب الأنشطة الإدارية والمالية والحركة التجارية... إلخ، والتي ترتبط حاجات الناس ومصالحهم بها بشكل كبير، وحتى يتحقق هذا الغرض على النحو الأمثل وجب أن يوفر فضاء الطريق مستلزمات الراحة للإنسان المستخدم، بما يعنيه ذلك من أمن وحرية الاستخدام بدون أي ضغوطات نفسية في التنقل واختيار وجه الحركة بطريقة سلسة وبأقل قدر من التقاطع مع حركة السيارات²⁶، وذلك ما يتحقق من خلال تخصيص أرصفة وممرات خاصة بهم، والتي يشترط فيها أن تتوفر على كافة متطلبات السلامة المتعارف عليها في هذا الشأن.

غير أن الملاحظات التي رصدناها انطلاقا من الواقع الذي تعيشه العديد من المدن الجزائرية، يكشف عن عيوب جمة تطبع هذا الوضع وتتحرف به عن المقاصد الأساسية التي وجد من أجلها، وذلك بفعل اختلاف المساحات المخصصة لها بين كل محطة سير وأخرى، وكذا عدم ارتباطها ببعضها البعض، فضلا عن وجود الكثير من العوارض التي تتخلل هذه الأرصفة، كالأحواض المخصصة لغرس أشجار للزينة والتضليل، وعدم انتظام تموضعها على نسق موحد، إلى جانب استغلال أصحاب المحلات التجارية وباعة الأرصفة لهذه الفضاءات وتحويلها إلى حيازات خاصة مستغلة في نشاطهم التجاري، يدفع بالكثير من المارة ولا سيما حينما يقترن ذلك بكثافة الحركة فيها، إلى الاضطرار للتخلي عنها والنزول إلى حافة الطريق للسير

فيها، وذلك تفاديا لكثرة التقاطعات والازدحام ويطى حركة التنقل، على ما يعنيه ذلك من تعاضم مخاطر التعرض للإصابة من قبل أحد مركبات السير التي تسير في هذا الاتجاه أو ذاك.

➤ غياب الحواجز الحديدية على الأرصفة: كما أن حاجة المشاة للتنقل من مكان إلى آخر ومن ضفة طريق إلى أخرى، تعد أحد المسائل المطروحة بكثرة في المدن الجزائرية، وهي الظاهرة التي تحولت تدريجيا إلى عامل معيق لحركة سير المركبات بأشكالها المتعددة وأحجامها المختلفة، وذلك من خلال كثرة تدخل المشاة في المساحات والمسارات المتروكة للسيارات في كل وقت ومن كل نقطة، دون احترام لا لإشارات المرور ولا للأماكن المخصصة للعبور، وهو ما يتسبب غالبا خاصة على مستوى الطرق الرئيسية للمدن في حوادث مميتة، وذلك جراء السرعة التي تطبع سير العربات وحق الأولوية الذي تعطيه لهم إشارات المرور، وذلك كله في النهاية نتاج لعدم تقنين مسارات تحرك المشاة وعبورهم للطرق، بفعل عدم وجود حواجز على حواف الأرصفة داخل المدينة يستحيل على المشاة اجتيازها، مع ترك مساحات مناورة لهم في نقاط محددة وفقا لحركة السير في الطرق المعنية (الصورة رقم 04).

الصورة 03: أحد مظاهر تردي شبكة الطرق الحضرية في الجزائر. الصورة 04: تبرز تداخل حركة المشاة والسيارات وسط

الجزائر



الممرات العلوية والأنفاق الأرضية للمشاة: الميزة الأخرى التي تطبع أداء حركة المشاة في المدن وخاصة على مستوى الطرق السريعة التي تعبرها، تتمحور حول النقص المسجل في الهياكل المخصصة للمرور الآمن من ضفة طريق إلى أخرى، من شاكلة المعابر أو الممرات العلوية والأنفاق الأرضية، الأمر الذي يطرح إشكال حاد حول الكيفية التي يمكن أن ينتهجها المشاة للتنقل في مثل هذه الحالة غير فكرة المجازفة بقطع الطريق. أضف إلى ذلك أن النماذج المتوفرة منها في بعض المدن على قلتها تتسم بشيئين أساسيين: وهو بعد المسافة الفاصلة بينها وكذا افتقار عملية تصميمها للطابع العملي (أنظر الصورة رقم 05)، حيث تتميز بعلو شاهق يرهق كاهل الصغير قبل الكبير، كما هو الحال بالنسبة لتلك المتواجدة في العاصمة الجزائرية على مستوى الطريقين الرابطين ما بين بلدية الجزائر الوسطى باتجاه باب الزوار، وبين بن عكنون باتجاه الدار البيضاء، وهو ما يجعل من فكرة استغلالها غير مستساغة كثيرا من لدن العديد من المشاة إلا من اضطر لذلك، بفعل وجود موانع تحول دون إمكانية قطعهم للطريق إلا باستخدام الممرات العلوية، كما هو عليه الحال بالنسبة للحواجز الحديدية المتواجدة في منتصف الطريق العابر بالقرب من محطة خروبة للنقل البري للمسافرين.

ت. عدم تخصيص مسالك خاصة لفائدة الدراجات النارية والهوائية: تحصي الجزائر اليوم عدد هائل من وسائل النقل الخفيفة من شاكلة الدراجات النارية والدراجات النارية، حيث قدر تعداد هذه الأخيرة حسب الإحصاء العام للسكن والسكان الذي تم إجرائه في 2008 بحوالي 150 ألف درجة نارية²⁷. ويعود هذا الاستخدام الواسع لها، لكونها تمثل أحد الحلول الناجعة التي يلتجؤون إليها المواطنين لمجابهة أزمة النقل الحضري لا سيما على مستوى المدن الصغيرة والمتوسطة تحديدا، بفعل صغر حجم المسافات المقطوعة بها غالبا، إلى جانب تلائم تكلفتها مع دخل قطاع واسع من الطبقات الاجتماعية محدودة الدخل، فضلا عن طابعها العملي والذي يخول لها التحرك بسهولة ويسر على مستوى شبكات الطرق الحضرية. إلا أن الإشكال الذي بات يطرح اليوم بإلحاح، وتحول إلى مثار قلق لدى عديد المتدخلين المعنيين بموضوع السلامة المرورية (شرطة، شركات تأمين...) سواء في الجزائر أو حتى في غيرها من البلاد الأخرى، يتعلق بعدم استجابة شبكة الطرق في كل المدن الجزائرية دون استثناء لمتطلبات هذا الخيار، حيث تتشابه حركة سير كل أصناف المركبات الخفيفة والمتوسطة مع بعضها البعض (سيارات سياحية ونفعية، حافلات النقل، شاحنات، دراجات نارية وهوائية)، وذلك في ظل عدم تخصيص مسارات لفائدة هذه الفئة من مستعملي الطريق كما هو الحال بالنسبة للدول الأوربية (الصورة رقم 06)، وهو ما يجعل نسبة معتبرة من مسبيبي أو ضحايا حوادث المرور المسجلة سنويا على مستوى طرقاتنا من مستخدمي الدراجات النارية والعادية²⁸ (كما توضحه الصورة رقم 07)، وذلك بفعل قيام الكثير من مستخدميها بمناورات خطيرة أثناء القيادة من شاكلة:

- ❖ تغيير أروقة السير من اليمين إلى اليسار والعكس بدون لفت انتباه السائقين ورائهم بأي حركة أو إشارة دالة على ذلك، والتي من شأنها أن تجعلهم يتخذون التدابير الاحترازية للتعامل مع هذا الموقف.
- ❖ السير في الاتجاه المعاكس لحركة السيارات وهو ما يزيد من احتمالات الاصطدام به خاصة في حالتها استخدام السرعة أثناء القيادة أو قيادة الدراجة ليلا بدون إضاءة.
- ❖ عدم احترام إشارات المرور عند التقاطعات خاصة الضوئية منها وغير ذلك من الحالات، وهو الأمر الذي تسبب في إلحاق خسائر معتبرة بعدد من شركات التأمين، ودفع بعضها حتى إلى رفض تأمينها كما أشارت إلى ذلك العديد من الوسائل الإعلامية في الجزائر.

الصورة 05: نموذج لمرر علوي للمشاة غير مريح
الصورة 06: توضح مسار مخصص للدراجات بأحد الدول الأوربية



أثر التشجير العشوائي في جوانب الطرق على مجال الرؤية: كما أنه في إطار الحرص على رد الاعتبار للمحيط الحضري واستجابة للدعوات المتعالية بإبراز الوجه الحسن للمدينة الجزائرية، قامت السلطات المحلية في العديد من مناطق البلاد بعمليات غرس أعداد هائلة من مختلف أنواع الأشجار بشكل غير منقطع، وذلك سواء على مستوى حواف الطرق وفي وسطها كحاجز فاصل بين اتجاهات السير (ذهاب وإياب)، وحتى على مستوى المحولات المتواجدة بها. ورغم الأهمية الكبيرة لهذه الأخيرة على المستويين الإيكولوجي والسيكولوجي لمستعملي الطريق، وكذا دورها ليلا في تشكيل حاجز يقضي على خطر الانبهار من أضواء السيارات²⁹، إلا أن عمليتي انتقائها ووضعها والتي تتم في معظم الأحيان بشكل عشوائي ودون أدنى مراعاة للمعايير المتعلقة بالسلامة المرورية من جهة، ومن جهة أخرى إهمال عملية متابعتها وتقليمها دوريا جعلها تنمو وتصبح ذات أحجام كبيرة، لتتحول تدريجيا إلى خطر محقق بمستعملي الطريق خاصة سائقي المركبات، وذلك من خلال حجبها لهامش الرؤية المتاح أمامهم في حالات وجود من يرغب في قطع الطريق أو التحول للاتجاه المعاكس... إلخ. الأمر الذي جعل الكثير من السائقين يخافون دوما من رؤية أحد المشاة يظهر فجأة أمامهم دون سابق إنذار.

ث. نقص تهئية المنشآت القاعدية المستعملة في السير: ونقصد بها عدم الالتزام بمراعاة المعايير الفنية والمواصفات الهندسية واشتراطات الأمن والسلامة المنصوص عليها قانونا في عمليات تصميم وإنجاز كل أشكال المنشآت القاعدية الموجهة لسيير المركبات، والأمر بهذا المعنى لا يقتصر على الطريق في حد ذاته، بل بكل ما يقتضيه الحال من تجهيزات متصلة به، حيث يفترض أن كل مشاريع إنشاء شبكات الطرق، يجب أن تتجز حسب درجة التطور التي وصل إليها التنظيم المروري في العالم، وذلك حتى تضمن أقصى درجات الوقاية والأمن لمستعملي الطريق من حوادث السير³⁰. غير أن واقع الحال في جل المدن الجزائرية فيه من أشكال وأمثلة الانتفاء مع ما سبق الكثير، والذي تجسده فعليا الكثير من النقاط السوداء التي تطبع هذه المسالك، والتي من شواهدنا نذكر المثالين الآتيين:

❖ المنعطفات الحادة والخطرة والتي تقع عادة خارج مراكز المدن، والتي من شأن عملية السير فيها بسرعة متوسطة فقط أن يفقد السيارة توازنها ويدفعها للخروج من المسار المخصص لها إلى مسار السيارات الوافدة بالاتجاه المعاكس، وهو ما يدفع القائمين عليها إلى محاولة تصحيح الوضع من خلال وضع إشارات تمنع السير بسرعة تفوق 30 كم/سا، الأمر الذي يثير الكثير من التساؤلات حول الكيفية والمعايير التي تم مراعاتها في عملية تصميم هكذا طرق.

❖ برمجة محولات في أماكن غير صالحة لذلك، أو بشكل غير ملائم لطبيعة السير في تلك المناطق، كأن يكون شكلها صغير الأمر الذي لا يؤهلها للعب الدور الحقيقي المنوط بها والذي أنجزت من أجله، ويحولها إلى مشكل إضافي يعكر سيرورة حركة المرور من جهة، وعامل خطر وتهديد لحياة سائقي المركبات نتيجة تضارب عامل الأولوية بين سائقي المركبات، خاصة في حالة إذا ما صاحب ذلك نقص في لافتات المرور.

ج. الاختلال بين حجم حظيرة المركبات وسعة المنشآت القاعدية: التضخم المفرط الذي

باتت تعرفه الحظيرة الوطنية للسيارات كما أشرنا له سلفاً، يقابله قصور أو محدودية الطاقة الاستيعابية لشبكات النقل الحضري تحديداً، والتي لم تشهد تطورات كبيرة طيلة السنوات القليلة الماضية، خصوصاً في الجزء الشمالي من البلاد والذي يتسم بكثافة مرورية عالية، أدت إلى تسجيل نوع من الاختناق لا سيما على مستوى المراكز الحضرية الكبرى³¹، حيث نجد أن عشر (10/1) مساحة الطرق الموجودة حالياً تتحمل 80% من حركة المرور³² (الصورة رقم 08).

الصورة 07: تبين حادث مرور لدراجة نارية في طريق رئيسي الصورة 08: توضح حجم الازدحام المروري بمدينة الجزائر



هذا الوضع جعل معدلات الازدحام والانتظار تتزايد من سنة لأخرى، وذلك بفعل عدم استيعاب شبكة الطرق لحظيرة للمركبات التي تتواجد بها³³، لا سيما في ظل افتقاد جل مدننا إلى نظام طرق على شكل طوابق، حيث من شأن هكذا خيار أن يمنع وقوع انسداد في حركة السير، ويضمن ديمومة عادية على مستوى شبكات النقل المحورية على مستوى المدن، وذلك من خلال توزيع اتجاهات حركات المرور نحو

مسارات مختلفة، وبالتالي تهوين حجم الاكتظاظ المروري الذي نعيشه يوميا خاصة في ساعات الذروة، الأمر الذي يعني أن فلسفة العمل المنتهجة في تسطير شبكة النقل الحضري لم يراعى فيها أحدث الأساليب المنتهجة في تصميم الطرق، وأن التصورات القائمة لم تواكب بعد المستجدات الطارئة على المدينة الجزائرية، والتي لم تعد ما كانت عليه قبل 30 أو 40 سنة خلت، حيث أن اللجوء إلى خيار توسعة الطرق لم يعد عملية مجدية في وقتنا الحاضر.

ورغم أن هذا الأمر قد يبدو في ظاهره عامل معيق أو مقلل على الأقل لحجم حوادث المرور، من خلال تقييده لحجم السرعة المستخدمة من قبل سائقي المركبات جراء صعوبة التنقل في أرجاء المدن، إلا أن ذلك لا يبدو أكيدا في عموم الأحوال حيث تكشف الملاحظات المرصودة على مستوى الكثير من الأقاليم والتجمعات الحضرية عن شئنين هامين، وهما:

❖ تحول ذلك غالبا إلى عامل قلق إضافي ينتاب الكثير منهم كما يتبدى لنا في سلوكياتهم العنيفة تجاه بعضهم البعض، وهو ما من شأنه أن يدفعهم لقيادة المركبات في حالة توتر وبدون تركيز في عديد الأحيان، وهو ما يعد أحد العوامل المفضية للتعرض أو التسبب في حادث مرور.

❖ إقدام بعض قواد المركبات على القيام بمناورات خطيرة، بغرض تفادي الوقوع في زحمة السير أو البقاء طويلا فيها، كما هو الحال بالنسبة لأصحاب الشاحنات الصغيرة ووسائل النقل الجماعي لا سيما تلك التابعة للقطاع الخاص، والتي نجدها في صراع مرير مع الوقت بحثا عن كسب جولات جديدة من النقل، وهو ما يكون له تأثيره السلبي عاجلا أو أجلا على حياتهم وحياتهم نظرائهم من مستخدمي الطريق.

الخاتمة: ما يمكن قوله في ختام هذا المقال، هو أن ما تطرقنا إليه لا يعد سوى نزر يسير من مشاكل الأمن المروري التي تشهدها العديد من المدن الجزائرية اليوم، والتي يكون سوء تخطيط الفضاء المدني والهياكل المرورية التي تقع فيه مسببا مباشرا في حدوثها، وأن النجاح في لفت الانتباه إليها وإلى التداعيات المترتبة عنها بعد ذلك، هو الخطوة الأولى في طريق السيطرة عليها ومن ثمة العمل على تحسينها والارتقاء بها لاحقا، حيث من شأن الإسراع في معالجة هذه النقائص وتداركها، أن يسهم بشكل مباشر وكبير في التقليل من حجم الحوادث التي تسجل سنويا على مستوى مدننا وحواضرنا.

الهوامش:

¹. د. حسين عبد الحميد رشوان، التخطيط الحضري: دراسة في علم الاجتماع، مكتبة الأزابيطية، الإسكندرية، ص. 55.

². علي قريميط: علاقة الأمن المروري الحضري بالتنظيم العام للمدينة، مذكرة ماجستير في التسيير الإيكولوجي

للمحيط الحضري، 2003، جامعة مسيلة، ص. 91.

³. د. فضيل رابح: ظاهرة حوادث المرور: أسبابها، أثارها وسبل الحد منها: حالة الجزائر، في: مجلة علوم الاقتصاد والتسيير والتجارة، العدد 27، 2013، ص. 367.

⁴. د. عثمان محمد غنيم: التحليل المورفولوجي: تطبيق على حوادث المرور في المدن، في: مجلة العلوم الاجتماعية، المجلد الثالث- العدد الأول، جامعة أم القرى، يناير 2011، ص. 94.

⁵. د. عثمان محمد غنيم: المرجع السابق، ص. 94.

- ⁶ قرميط علي: مرجع سابق، ص. 56.
- ⁷ قرميط علي: مرجع سابق، ص. 37.
- ⁸ د. قندوز طارق، تحليل محفظة تأمينات السيارات بين مكسب المبيعات وتهديد التعويضات للفترة 1995-2012، في مجلة: العلوم الاقتصادية والتسيير والعلوم التجارية، العدد 12، جامعة مسيلة، 2014، ص. 146.
- ⁹ <https://www.4algeria.com/forum/t/86348>
- ¹⁰ بن عباس فتيحة: دور الإعلام في التوعية والوقاية من حوادث المرور في الجزائر: مقارنة بين المناطق الريفية والمناطق الحضرية، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في علوم الإعلام والاتصال، جامعة الجزائر 03، 2011-2012، ص. 134.
- ¹¹ <https://www.echoroukonline.Com/ara/aticles/497333.html>
- ¹² Jean Yves Toussaaint, La Ville n est plus ce qu elle aurait du etre : Distance et décalages entre la ville planifiée et la ville réalisée, Revue Insaniyat, N 05, Oran, Mai- Aout 1998, p. 07.
- ¹³ Saidouni Mouaouia, Eléments d'introduction à l'urbanisme: Histoire, méthodologie, réglementation, Alger, Ed Casbah, 2000, p. 210.
- ¹⁴ Nadir Benmatti, L'habitat du tiers- monde: cas de l'Algérie, Alger, SNED, 1982, p. 153.
- ¹⁵ محمد الهادي لعروق: التهيئة والتعمير في صلاحيات الجماعات المحلية، ورقة بحث قدمت في أعمال الملتقى الوطني حول: تسيير الجماعات المحلية، مخبر المغرب الكبير الاقتصاد والمجتمع، قسنطينة، 9-10 جانفي 2008، ص. 37.
- ¹⁶ Saidouni Mouaouia, op.cit, p. 211.
- ¹⁷ أ.د. جمال عبد المحسن عبد العال: العناصر الرئيسية المؤثرة في الحوادث المرورية: دراسة تحليلية على مدينة جدة، ورقة بحثية مقدمة لأشغال الندوة العلمية حول: أنماط التخطيط العمراني وعلاقته بالمخالفات المرورية، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 11-13 سبتمبر 2006، ص. 97.
- ¹⁸ <http://www.djazair.com/alahrar/112763>
- ¹⁹ اليونيسكو، المنشآت التربوية: معاييرها ومقاييسها، التصميم والبناء والتكاليف، مكتب التربية العربي لدول الخليج، الرياض، 1419هـ، ص. 26.
- ²⁰ اليونيسكو، المرجع السابق، ص. 26.
- ²¹ بلخير إسماعيل، مساحات اللعب داخل المجالات الخارجية التابعة للأحياء السكنية ومدى توافرها مع احتياجات الأطفال، مذكرة ماجستير تخصص تسيير التقنيات الحضرية، جامعة مسيلة، 2009، ص. 148-150.
- ²² بوضياف فاطمة، تراجع العلاقات التقليدية للحيرة: دراسة ميدانية ببلدية الرحمانية، مذكرة ماجستير تخصص علم الاجتماع الحضري، جامعة الجزائر، 2003-2004، ص. 88.
- ²³ خالد بن السكيت السكيت، دور الحي السكني في بناء المجتمع بجميع فئاته: تفعيل روح المشاركة والانتماء للأطفال، في مجلة: البحوث المعمارية والتخطيط، العدد 15، 01 جانفي 2003، صص. 35-36.
- ²⁴ <https://digiurbs.blogspot.com/2013/08/blog-post.html>
- ²⁵ رحيمة حوالف: التكاليف الاقتصادية والاجتماعية لحوادث المرور في الجزائر، في: مجلة الباحث، العدد 11، جامعة تلمسان، 2012، ص. 108.
- ²⁶ د. سوزان عبد الحسن، أثر تصميم طرق المشاة على توفير بيئة مريحة للإنسان، في: مجلة المخطط والتنمية، العدد 22، جامعة بغداد، 2010، ص. 79.
- ²⁷ <https://www.echoroukonline.Com/ara/aticles/497333.html>

²⁸ مثل أصحاب الدراجات العادية في فرنسا سنة 1989 ما نسبته 3.8% من الوفيات و3.7% من المصابين، أما أصحاب الدراجات النارية فقد مثلوا خلال نفس سنة ما نسبته 6.8% من الوفيات و20.5% من المصابين.

²⁹ قرميط علي، مرجع سابق، ص. 83

³⁰ د. فضيل رايح، مرجع سابق، ص. 365.

³¹ ورغم ذلك فإن الجزائر تسجل أعلى نسبة لتغطية شبكة الطرق مقارنة بعدد السكان، حيث تقدر النسبة الحالية بحوالي 3.3 كلم لكل 1000 ساكن، في مقابل 1.9 لتونس والمغرب و0.9 لمصر، بحسب ما تذهب إليه الأستاذة: رحيمة حوالف في دراستها الموسومة ب: **التكاليف الاقتصادية والاجتماعية لحوادث المرور في الجزائر، والمنشورة في: العدد 11 من مجلة الباحث الصادرة عن جامعة تلمسان، سنة 2012.**

³² بن عباس فتيحة: مرجع سابق، ص. 104.

³³ د. فضيل رايح: مرجع سابق، ص. 365