الندوة العلمية
التجارب العربية والدولية في تنظيم المرور

مشكلات المرور وسبل معالجتها

إعداد
العميد الركن/ الأخضر عمر دهيمي

الجزائر
8-10/6/2009/1-3 الموافق 1-3-1430 هـ
شكراً وعرفان

إن استعراض التجارب العربية والدولية في تنظيم حركة المرور لحال العوائق العربية أينما وجد، وأيما حل، وتبادل الخبرات وتصميم الحلول والبدائل القابلة للتطبيق لمواجهة التطورات التي يشهدها العالم في هذا المجال، وتنظيم هذه الحدث العلمية بالجزائر لتحليل على اعتماد جامعتنا - جامعة نايفاء العربية للعلوم الأمنية - نشر العلم في جميع البلدان العربية والخليجية وتعاليم الاستغلال والقديرات الفكرية والإبداعية في مجال التصور والاستشراف في القضايا التي تهم التنمية المستدامة في وطننا العربي.

فالشكر الناري لمعالي الأساتذة الدكتور رئيس الجامعة وحلف المشرفين على ما يبطوله من جهد وعناية فائقة بانتهاء المواضيع والإشراف على إثرائيما.
إن التطور الذي شهدته البشرية من وسائل النقل وتنظيمها عبر الطرق والمسالك، وحركية النشاط الاقتصادي نتج عنه تنظيم حركة المرور التي سبقت ظهور المركبات. ففي فرنسا سن الملك فرنسوا الأول المرور بمنع التسابق والتجاوز، والقيام بنصف دورة في الطريق.

و كانت نقطة التحول في تاريخ البشرية منتصف القرن (18) باختراع أول مركة بخارية ومن ثم توالت التغييرات بالوصول في القرن التاسع عشر إلى اختراع المركبة ذات المحرك الذي يعمل بالبترول والكهرباء.

ومع بداية سنة 1897 شهدت فرنسا ظهور لأول قرار رسمي لتنظيم حركة المرور؛ ولأجل ذلك قام جيل بيريكو Jules perrigot سنة 1905 بنشر أول قانون مرور والذي ضم آنذاك 10 مواد.

ولكن ورغم كل التشريعات وال обязанات التي هي في تطور مستمر إلا أن حركة المرور حسب الأخصائيين المهتمين بشؤونها هي من بين أصعب المعضلات التي يواجهها العالم الآن فما هي مشاكل المرور؟

من جراء التطور الصناعي والتوسع العمراني للمدن، أصبح من الصعب للمواطن أن يقيم بمحاذاة مقر عمله، ومن هنا نتجت أهمية النقل والتنقل داخل المناطق الحضرية إذ ومنذ بداية القرن (18) سعت الدولة لإيجاد حلول لصعوبات التنقل داخل المدن.

فعلى سبيل المثال اعتمدت مدينة باريس أسلوب العربية المخورة بأحصنة منذ 1819، وبعد عشرية وضع حيز الخدمة Omnibus في كل من مدينة نيويورك ولندن، وتبين فيما بعد الحدث البارز لننقل الأشخاص بالسكة الحديدية مابين سنة 1820 و1830، ولغاية سنة 1835 أدخلت ولأول مرة تجربة الترامواي الكهربائي ليعرف فيما بعد هذا الموضوع
التطورات المتلاحقة لشح وسائل وأنواع النقل للأشخاص والبضائع، وعلل ما يقره كل الخبراء.

في هذا المجال يكمن أن النقل والتقل عمليلتان مرتبطتان بالتنمية الاقتصادية والاجتماعية. حيث أضحى تشكل أزمة حقيقية للسلطات العمومية من جراء ما تحدث من صعوبات بسبب متناوبة من مدينة إلى أخرى.

وفي الجزائر تجلت بوادر مشجعة وعلى وجه الخصوص ما سطرته وزارة الأشغال العمومية من برامج تدخل ضمن تحديث شبكة الطرق والمنشآت القاعدية، وفي نفس السياق بادرت وزارة النقل باقتراح مشروع لتعديل القانون 01-14 مما نتج عنه صدور القانون 04-16 المؤرخ في 10 نوفمبر 2004، وكذا المرسوم التنفيذي رقم 381 يتعلق بقواعد حركة المرور الصادر بتاريخ 28 نوفمبر 2004 والذي أتسم بأكبر صمامة خاصة في مجال ردع المخالفات.

وبالرغم من ذلك، فإن المعاينة الحالية لواقع مشاكل المرور وتنظيمها تستدعي المزيد من تضافر الجهود بين كل الشركاء لوضع حيز التطبيق السياسة الوطنية، وذلك بالارتقاء على إستراتيجية واضحة المعلم، قابلة للتجسيد العملي بمعنى إيجاد سبل معالجة واقعية متماسكة وطبيعة الإستراتيجية المستقبلية لتطور الاقتصاد والمدينة وإيجاد بدائل للتطوير والتنفيذ والمعالجة الدائمة وليست الظروف المحروفة بالزمان والمكان.

وعليه سأتناول بالدراسة والتحليل التعريف بالمشاكل المرورية ثم أوجه النشاط الوقائي ودور الهيئات المحلية في إدارة وتسخير شبكة الطرق والمؤسسات المكلفة بالمراقبة الميدانية لإدارة وتسير المرور ثم أساليب المعالجة وأبعادها، وأهمية البحث لإيجاد بدائل النقل بالسيارة.
1. المشاكل المرورية

تعريف المشكلة المرورية: هي تصرف فردي يتمثل في خلافة قواعد وضوابط المرور.

حيث أن المشكلة المرورية متسببها هو الإنسان، سواء كان يقود السيارة أو يخطط
هندسة الطريق أو المدينة أو النسيج العمراني، وهي تتمثل في:
١. الخروج عن السلوك السووي المتعارف عليها.
٢. الخروج عن الضوابط الاجتماعية الحضارية.

ج. تجاوز الضوابط القانونية، واللوائح التنظيمية الواضحة للمعلم المحددة لكل تصرف
ينشأ عن إرادة قائد المركبة، سواء كان هذا الخرق إرادة متعمدة، أو إغفال أو
تماون، أو تمر بعدم إدراك المخاطر المترتبة عن هذا السلوك.

معن ذلك أن القواعد المرورية لا تمثل قيم الأغلبية من الناس ولكن هي قيم مجتمعية
تراعي روح التضامن كسلوك حضاري لتفادي التسبب في مشاكل مرورية (١).

أبعاد المشكلة المرورية:

هناك أبعاد متعددة مختلفة غير أنها فيما بينها تشكل الروافد الأساسية للمشاكل المرورية:
١. البعد الهندسي (التخطيط والهندسة): تصميم طرق ومواصفات المركبة.
٢. البعد الاجتماعي: سلوكات تربوية، وأثار اجتماعية.
٣. البعد الصحي: خدمات إسعافية.
٤. البعد الاقتصادي: الخسائر الوطنية، ينقل كاهن الحكومة وينتج عنه اختلالات
اقتصادية، كانت توجه إلى ما يفيد المجتمع ككل.
٥. البعد الإعلامي: التنوعي وحتى الدين، بنشر مبادئ التعاون والتضامن.

١الأسئلة الدكتور مع خليل العمر، التنمية الاقتصادية والاجتماعية والتكاملية على حوادث المرور.

---

مشكلات المرور ومعالجاتها
دور النقل في النمو الحضري:

يعرف سكوت جرير Scott Greer والخدمات يقوم بها اجتماعياً لتلبية أهداف اجتماعية، إذ يتحقق تكامل الأنشطة البشريّة من خلال وسائل الاتصال التي تمثل فضلاً عن الاتصال، والمعلومات التي تسمح للأفراد بتنظيم السلوك في الزمان والمكان، على نحو يسمح بتحقيق التعاون والتكامل في مراكز الاستقطاب التالية، ووسائل النقل تفاصيل النسبي العمليات القائمة في فترة من الفترات الزمنية، فالهياكل القاعدية اللازمة والضرورية لضمان وإقامة حركة المرور ذات الفعالية والمردودية تتعلق أساساً بالنظام العملي والتسخيم في تشكلها ومنوها مع التنوع العملي وعصرته.

فقوة وسائل النقل تكمن في قدرة الإنسان في التحكم في المسافات والمساحات عن طريق اغراضها تهيئة باستخدام وسائل النقل ونقل فعالية تخدم مصالح الاستراتيجية اقتصادية وسياسياً، كما أن الاستمرارية في بقاء وقيام الوسائل التي تساهم مساهمة حاسمة في التقليل من العوائق والصعاب التي تعيق الاتصال والمواصلات، وتقطع بدورها إلى التقدم والتطور التكنولوجي الذي يضع بناءه ويوثر في المجال الاقتصادي وكذا في حركة الأموال والاستثمار.

ولا تقترح العلاقة بين شبكة الطرق والعمران في أي مدينة على مجرد التوجه والتحويل، بل يجب أن يكون التتجانس فيما بينها، فتطور المدينية يجب أن يصحبه تطور في شبكة الطرق والتنقل إلى مناطق الاستقطاب المتعددة.

أما المشاكل المرورية في المناطق السكنية يتسبب فيها سائقو هذه الوسائل والتي تنتج عن أحد الأسباب التالية:

1. السرعة الزائدة.
2. عدم الالتزام بالضوابط المرورية.
3. القيادة تحت تأثير المشروبات الكحولية أو المؤثرات العقلية.
4. ازدحام الطرق والشوارع بالسيارات داخل المدينة وعدم قدرتها على الاستيعاب.
5. عدم توفير مناطق انتظار السيارات بالقرب من نقاط التنمية الاقتصادية والاجتماعية ومصالح الخدمات وتكاملها مع وسائط النقل الأخرى.
6. ضيق الشوارع في وسط المدينة غالباً ما تعوق حركة المشاة وتسبب لهم مضايفات، بحيث يعيروا الطريق بين السيارات وبين المنشآت الموجودة مما يفسد النسق العام والشكل الجمالي للبيئة الخضرية وخاصة مناطق الآثار التاريخية والترفيهية.

بمجرد آخر المشاكل المرورية تنتج عن عدم اكتراث سائقى السيارات بالقواعد المرورية يخرقها أو إهمالها لتحقيق سلوكهم الذاتي يتجاوز القانون والمصلحة العامة الذي يتعكس سلباً على المجتمع، مما يتطلب متابعة دائمة وصارمة لتطبيق القواعد المرورية بشكل يومي ومستمر.
11. أوجه النشاط الوقائي

يشمل العمل الوقائي نشاطات متعددة ومنهجية بيداغوجية خاصة كالآتي:

1) النشاط التوعوي النظري: وهذا باستغلال المناسبات الوطنية وخاصة تلك المتعلقة بفعاليات الشباب، كيوم الطفولة واليوم الوطني للمعوقين، مراكز مواسم الاصطيان والدخول المدرسي لتقديم دروس وطنية حول أهم النصائح، والإشادات الكفيلة بتدریس كيفيات استعمال الطريق ومبادئ قواعد السلامة، بالتعاون مع مدير التربية ودور الشباب وجمعيات أولياء التلاميذ.

2) النشاط التوعوي التطبيقي: وذلك بمعية الشركاء في إحضار التلاميذ إلى حظائر تعليم السياحة للأطفال، حيث يتم تدريبهم على قواعد المرور خاصة منها الإشارات الضوئية من حيث مفهومها ومدلهما، وكذا الإشارات الضرورية للدالة على الخطر.

3) الوسائل والدعائم البيداغوجية: لرفع مستوى الوعي:
   - باختصار وثائق تتضمن دروس حسب السنوات الدراسية.
   - باختصار كتب ومبادئ وملخصات موضوعها مواضيع الإرشاد والوقاية والتسلية.
   - باختصار وثائق خاصة بالممارسات ذات الطابع الإرشادي النموذجي كلعب ورق العائلات السبعة التي مثال كل سبعة وقواعد مورون.

إضافة إلى ما تبادله الشرطة الجوية من دور فعال في التقرب من مختلف فئات المجتمع وحثهم على التعاون والتوعية بضوابط احترام قانون المرور لتأمين المجتمع من خطر الطريق وحث كل المتعاملين في مراكز الاستقطاب للالتزام بالالتزامات المجتمعية وضوابط الحس المدني.
عملية تنظيم الأمن المروري تقع مباشرة على عاتق المسؤولين المكلفين بتسير شبكة الطرق وحركة المرور ومرافقها، كما تقع كذلك على عاتق مختلف المصالح الأمنية المعنية بالمراقبة الميدانية لحركة المرور.

حيث يلعب المسؤولون السياسيون والإداريون المعنية بتطوير حركة المرور دورا هاما في اعتماد استراتيجية شاملة في مجال أمن الطرق بالتنسيق مع كل الفعاليات والجمعيات.

دور المجالس البلدية المحلية:

تحل قانون البلدية لرئيس المجالس الشعبي البلدي كامل الصلاحيات لتنظيم طرق البلدية الواقعة داخل المناطق العمرانية حيث تقوم المصالح التقنية للمجالس الشعبية البلدية بوضع التجهيزات الأمنية قرب المؤسسات التربوية باحترام المواصفات والمقاييس المضبوطة أمام مناطق الاستقطاب في الطرق كالطرق الرئيسية المجاورة للمؤسسات التربوية والتي يفوق عرضها 12م توضع عزيلة مركزية تسمح للرجالين وخاصة الفئة ذات الحركة البطيئة بقطع الطريق على مرحلتين.

· تقدم الرصيف في نقطة عبور الطفل وهذا للسماح له بالرؤية لحظة عبوره ورؤيته كذلك من طرف مستعملي الطريق.
· أجهزة تضمين القارعة لغرض تخفيف السرعة وذلك بوضعها خاصية قرب المؤسسات التربوية.
· توسيع الأرصفة وهذا بعد إجراء تحققات مع الرجالين.
· العرض الأدنى الكافى بمرور معوقين اثنين فوق كرسبيهما المتحركين وهو 1.80م.
· منع غرس الأشجار على مستوى المعطيات.
· أن تكون الأشجار المتواجدة على الحواف على بعد 3.50م على الاقل من حدود قارعة الطريق.
- أن تكون المسافة بين الأشجار تتراوح بين 15 إلى 20م بالنسبة للأشجار سريعة.
- النمو أما بالنسبة للأشجار المتوسطة النمو فالمسافة تتراوح بين 10 إلى 15م.
- إنشاء أعمدة علب الرسائل يكون علوها على الأقل 1م20م وهذا لسماح للمبعوقين بوضع الرسائل بكل حرية.
- تعديل نقاط العبور المخمية وذلك عن طريق تعديل الرصيف ميلان قدره 5%.
- وهذا لعبور المعوق ببطء.
- تحصين المعابر بوضع شبايبك من الجهتين على طول 100م وهذا لتويعية الراجلين.
- بوجب استعمال المعابر.
- من أجل تحقيق أحسن الشروط لاستعمال الطريق فقد عهد إلى رئيس البلدية ضبط تسلسل الطريق العمومي وهذا بـ:

أ. قميص المعطفات الخطرة: ويتم ذلك عن طريق إصلاح الرؤية بتوضيح

مثل الرؤية عن طريق تذيب النباتات وتقليم الأشجار.

ب. قميص نقاط تقاطع الطرق الخطرة.

ج. قميص المحدودات الخطرة.

د. وضع لوحات إشارات المرور .

ه. تفضيل التوقف ذو الفترة القصيرة: المحدد بالزمان على اليمين واليسار.
17. أساليب المعالجة

تمثل أساليب المعالجة في التخطيط والتشريع والتنفيذ وذلك:

- بالنسيق بين مختلف المصالح، احترام الالتزامات الإدارية عند بداية الأشغال وفقاً لها.

- تنفيذ الأشغال ليلاً، وخاصة عند تسهيل الطريق وتحديد المسالك والبيانات والإشارات المتقدمة والعمودية.

التخطيط العمري، بمعنى الأخذ بالحسبان عناصر الحركة المرورية كالمداخل والمحارج، نوعية التخطيط العمري من حيث الاستخدام (سكني، تجاري، صناعي ... الخ)، لأن كل استخدام يولد حركة مرورية خاصة به.

فمثلاً عمل تقسيمات المخططات على أساس استخدام الأراضي لهذه المخططات فبالنسبة تحديد المناطق، يجب التركيز حول النوعية المتوقعة المستخدمي المناطق (مثلاً سكنية عائلية، سكنية استثمارية، تجارية وغيرها ...) لأن كل نوع من الاستخدام المستقبلي يمكن أن يحذف أو يولد حركة مرورية ذات خصائص معينة من حيث نوع المركبات (خفيفة أو ثقيلة) والذي يحدد حجم الطريق المطلوب، ومن حيث التوفيق كتحديد الذروة الصباحية والمسائية.

1. هندسة الطرق:

إن التصميم الهندسي للطريق بجوانبه وملحقاته من حواجز وأرصفة ومعابر وإضافة، وتقاطعات وجسور، لا بد أن تتكامل هذه ليكون السائق أكثر استجابة مع البيئة التي حوله سواء في مجال الرؤية أو المنحنات.

2. المركبات:

إن تصميم المركبة يخدم السلامة المرورية، والتصميم للسلامة يشمل كل ما يفيد السائق أثناء قيادته، والاستجابة لكل متطلبات الأمان مثل حزام الأمان والكيوس الهوائي ووسادة...
الرأس وأجهزة الإارة الليلية، أجهزة الاستشعار في الزوايا الميزة ونظم التحكم في سرعة
المركبات، الأقمار الصناعية وأجهزة التحسين على الطرق.

3. الخدمات الطبية والإسعاف:

المشاعبة بالبحث في مجال تطوير الإسعاف يساهم في تطوير الخدمات من جوانب
متعددة، إلى أن الوصول إلى الحادث في أسرع وقت إلى التحكم في عمل الطوارئ ولتأمين
هذا الأمر قامت الدراسات والبحوث باستحداث طرق مبتكرة للتعرف على أقرب الطرق
وأسرعها في الوصول إلى موقع الحادث كاستخدام نظام تحديد المواقع الجغرافية (GIS)
(ورقم النفس جغرافية) وكذلك أدت الأبحاث العلمية والدراسات في مجال تأهيل مصايب
الحوادث المرورية إلى إعادة الكثير منهم إلى دورات الحياة العادية وبالتالي تخفيف معاناتهم.

4. مرافق المرور:

تعد مرافق المرور من القواعد الضرورية للسلامة المرورية مما يؤدي إلى السبولة المرورية
من حيث التوجيه والتنبيه والإعلام، باستخدام الأجهزة الإلكترونية.

5. النوعية المرورية:

هي من أهم مبادئ السلامة المرورية، فالعديد من مشاكل المرور تحدث لجهل مستخدم
الطريق لعناصر السلامة المرورية، وما لا شك فيه أن دراسات الأخصائيين كالمهندسيين وعلماء
نفس وعلماء الاجتماع وكل البحوث ذات الصلة ترفع درجة الوعي المروري لمستعملي
الطرق.

6. التشريع:

من أهم عناصر السلامة المرورية لأنه يحافظ ويضمن:
أ. تبليغ الجزاءات وتصنيف الغرامات.
ب. تحقيق الردع مما يجعل مستخدم الطريق أكثر انعكاساً ومراعاةً للقوانين.
بعض الاقتراحات الخاصة بتفادي مشاكل المرور:

tتنوع الاقتراحات المتعلقة بتفادي مشاكل المرور، ولا تنحصر في اقتراح واحد أو
بضعة اقتراحات، ولكنها تتفاوت في نسبة إقرارها لتصبح قيد التنفيذ ومنها:

1. نشر المزيد من الوعي المروري بين المواطنين والالتزام بقواعد المرور والسير
وآدابهما وخاصة بين الشباب.
2. تدريس قواعد الوعي المروري وخاصة للسائقين، وأن يكون تدريس هذه
القواعد بصورة عملية وميدانية، وأن يتوفرو للمتدربي القيادة الحسنة والمثل الطيب
الذي ينتمي به من بين السائقين ورجال شرطة المرور.
3. بناء أسوار لمنع الهاشية من التجول في الطرق.
4. جعل جميع الطرق مزودة.
5. التدقيق في استخراج وإصدار إجازة السياقة.
6. إجراء الكشف الطبي على السائقين.
7. تشديد العقوبة على المخالفين.
8. الكشف الدوري الفني والهندسي على السيارة للتحقق من سلامتها من الأغلال.
9. محاسبة شرطة المرور لإهمال السائقين وخاصة صغار السن.
10. وهناك عامل أخطاء المارة وحفلات مناسبات سيارات الأعراس وضرورة النوعية
وإيجاد نظام عبور نظامي للمساكن أرضية أو معلقة.
11. استخدام الكاميرات والكمبيوتر لضبط السيارات المخالفة.
12. الإكثار من الإشارات المرورية ودوريات رجال المرور.
13. منع العبادات والصورة اللاحقة على السيارات.
14. تحديد المسؤولية في وقوع الحوادث وإحالتها للجهات المختصة، وعدم تركها
للتسوية بين المواطنين، أي تطبيق الحق العام.
15. منع المدعمين كافة من قيادة السيارات.
16. تطبيق رخصة السياقة بالنقاط.
7. أبعاد المعالجة الموروية

أبعاد المعالجة الموروية اجتماعية ودينية:

أولاً: الأبعاد الاجتماعية

الهندسة الموروية:

1. تحديد الأماكن الأكثر خطرة وإنشاء جهاز متخصص بدراسة المواقع الخطرة والمتسببة في تعطيل حركة المرور.

2. وضع الخرائط للحد من خطورتها من الناحية الهندسية.

3. ضرورة إلزم السائق بصرف المعلومات اللازمة لأصول القيادة فيما يتعلق بالإشارات الطرقية والأمور القانونية.

4. اشتراع وزارة التربية مشاركة مختصين في توعية الأطفال والشباب على مستوى المدارس.

5. التوعية باستعمال الوسائل السمعية البصرية عن طريق برامج خاصة بالتنوعية الموروية لمختلف فئات السواق والمواطنين (برنامج طريق السلام مثلا).

المعالجة في مجال التنفيذ:

ا) مجال الأمن العام:

- إدخال نظام مراقبة السرعة على الطريق بواسطة أجهزة الرادار تكون ثابتة ومتنقلة.

ب) المعالجة في مجال التشريع:

- تحدد قانون المرور وتصنيف المخالفات حسب درجة خطورتها ووضع عقوبات متناسبة مع خطورة هذه المخالفة.
تشديد العقوبات على مكرري المخالفات الخطيرة والحوادث.

المعالجة في مجال القضاء:

- إنشاء محامين خاصين بالمرور لضبط المخالفات وتنفيذ الحكم القضائي.
  - ودراسة القضايا في مدة زمنية قصيرة.

ثانياً: الأبعاد الدينية:

نعلم أن جميع وسائل النقل هي من تسخير الله تعالى ولولا أن الله عزوج سخرها لنا ما كنا نقترب من ونستفيد منها، ولذلك يقول الله تعالى: ﴿وَالَّذِينَ خَلَقْنَا الأَزْوَاجَ كُلَّهَا وَجَعَلْنَا لِهَا جُرُورًا﴾ [السجدة: 12] 1-14.

وبنهايا الآية بقوله تعالى: ﴿وَإِنَّا إِلَى رَبِّنَا مَنْقِلُوْنَ﴾ بين أن البقاء في الدنيا محدود وإننا سننقلب إلى الله، وأن كل خطوة نسيرها تقربنا من أجلنا.

وهنا إشارة ودلالة على ضرورة التأني وعدم العجلة والإسراع، والناس لو أهملوا بهذا المبدأ كالشجار المتعارف عليه في طورنا "لا تسريع فالموت أسرع" فإنه بالتأكيد نقلل من مشاكل المرور وأسبابها، والله سبحانه وتعالى يجعلنا نتذكر رحلة الآخرة.

وأن الله لولا نعمته ورحمته وفضله علينا لا نستطيع ولن نتمكن من الاقتران بهذه الوسائل، والإعجاز هنا في قوله تعالى: ﴿وَيَخْلُقُ مَا لَا تَعْلَمُونَ﴾ [الغلام: 8].

من منكرات الشوارع:

تحدث الإمام أبو حامد الغزالي رحمه الله عن منكرات الشوارع التي كانت على عهده، و بالمقارنة بين الحاليين نعلم أن ما حدث في عصرنا من خلافة لحائط المرور وما ينتج عنه من إزهاق للأرواح وإتلاف للأموال من أشد المنكرات التي ينبغي الحساب بما على السائقين ومستعملي الطرق والمهندسين لها.
إذ أن الأمثلة التي ذكرها لا ترقى إلى مستوى الإخلال بالضروري؛ قال رحمة الله:
(فمن المنكرات المعتادة فيها: وضع الأسطوانات وبناء الدكاك متصلة بالأبنية المملوكة وغرس الأشجار وإخراج الرواخط والأجحنة...) فكل ذلك منكر إن كان يؤدي إلى تقبض الطرق واستضمار المارة، وإن لم يؤد إلى ضرر أصلًا لسعة الطريق فلا يمنع منه...
وذلك ربط الدواب على الطريق بحيث يضيق الطريق وينحس المجازين، منكر يجب المنع منه إلا بقدر حاجة التؤول والركن؛ وهذا لأن الشوارع مشتركة المنفعة وليس لأحد أن يختص بها إلا بقدر الحاجة).

إن الله يجب الرفق في الأمر كله:
ومن الأبعاد الدينية أيضًا; الرفق والسماحة، فحركة السير في عالمنا المعاصر لم تعد كما كانت عليه قديماً، من حيث كثرة المركبات وتنوعها مع تشابل المصاحب واستطلاعها، وقد يفضض تجميعها في أمكنة متحدة المسلك إلى الزحام والاحتكاك، وهو ما يتطلب الرفق وحسن المعاملة؛ فالسماحة المحمودة في اعتزال من أخلاقي المسلم؛ لقوله صلى الله عليه وسلم: "إن الله رقيق يجب الرفق في الأمر كله" (منفق علما- البخاري) 927 ومسلم 6766، وقوله أيضًا: "إن الرفق لا يكون في شيء إلا زانه، ولا يزع من شيء إلا شانه" مسلم 6767، وليس ما نراه في طرقتنا عند اشتداد الزحام؛ من التهارج والسب والمالحة في استيفاء الحق؛ بما يعطي حقوق الآخرين من الرفق في شيء.

البعد المقاصي في حركة السير:
إن الشريعة السمحل لما كانت خائمة الشرائع ومهمة على ما قبلها؛ فقد اقتضى ذلك أن تشتمل على قواعد وأصول تحوها الاستجابة للمستجدات.

الالتزام بقانون المرور إحياءً للنفس:
لا يشترط أحد أن الغاية من تنظيم حركة المرور وفق هذه القوانين هي حماية النفس البشرية؛ التي هي إحدى الكلمات الخمس.

1- الإمام الغزالي - إحياء علوم الدين 2339 (إحياء علوم الدين).
النواحي الاجتماعية:
التقيد بالقياس والتزام الآداب والأعراف في معاملة الآخرين يدل على رقي الفرد
بأخلاقه السامية وتصرفاته الحضرية اتجاه الآخرين، بإدراكه أن الطريق ليس ملكا له وان
واجهه مساعدة غيره بإفساح الطريق، والالتزام بالإشارات والتقيد بالواجبات.

النواحي الخلقية:
لقد دعى الدين الإسلامي الحنيف إلى الأخلاق الكريمة، ومدح الله سبحانه وتعالى
نبي محمد (عليه الصلاة والسلام) بقوله {أ ank لعلي خلق عظيم} الظه، وقال النبي
(ص) "إذا بعثت لأتم كلاكم الأخلاق" ورسول الله (صلى الله عليه وسلم) هو الأسوة
الحسنة.
المدينة هي الجسم الناخب الدائم الحركة المستقبلي كمركز بحري وإداري رئيسي في المنطقة الحضرية وبالتالي ستصبح وجهة مركزية، والتي يكون عدد سكانها أو مرتديها خلال ساعات العمل ضعف عدد السكان والمرتدية خارج أوقات العمل، وبالتالي فإن محاور الدخول إلى المدينة تشهد تدفقا مروريا ضخما عند ساعات الذروة.

خيارات الحلول لمشكلة المرور:
- إعادة تصميم حالات الذروة.
- إعادة التوزيع المروري داخل المدينة، بتحديد مناطق الاشتدام وتنظيم نظام العبور.
- تحديد معدل السرعة بالإشارات الضوئية حسب المناطق.
- إعادة توزيع المصالح الإدارية والتجارية.
- توفير وتشجيع المواطنين على النقل العمومي للتواصل مع الآخرين.
- تصميم وتشجيع استعمال الدراجات الهوائية للابتعاد عن الخطر، وذلك بخلق سبل خاصة للمرور والعبور والقطارات.
- ابتكار ثقافة ركوب الدراجات كنظام بديل لزيادة الأمن وتفادي الازدحام والتلوث.

خيارات الحلول للتقسيم الوظيفي:
- إعادة النظر في معايير التخطيط والتصميم.
- خلق نظام أمن أكثر فاعلية ونظام تطوير بيئة نظيفة، بتنظيم الهندسة البيئية حسب المناطق.
- دراسة التخطيط الوظيفي للمدينة.
- جعل المدينة أكثر جمالاً ومنتعة.
- تبيين استراتيجيات المدينة الديناميكية.
- تنظيم حركة سكان المدينة، بتنظيم سلطة النقل ووسائلها لتفادي الأزمات المرورية كالارتدام والثقوب.
الخاتمة:

خبراء المرور يعتبرون أن التحدي الأكبر اليوم يكمن في تعليم جيل المستقبل من السائقين عبر غرس قيم احترام القوانين المرورية وقواعد السير.

وعلماء النفس التربويون لا يعتقدون أن وسيلة واحدة تكفي أو كفاءة بالتوثيق أو تحسين الوضع، وإنما مجموعة من الوسائل تكون بحاجة منظومة متكاملة، وذلك بالتدخل الأمني ورحل المرور والوسائل الإعلامية، التربية في المدرسة، الهيئة العمريات والتخطيط وهندسة الطرق والمنظمة القانونية، هذه الوسائل كلها مع صانعي السيارات وشركات التأمين جميعهم مسئولون ومعنيون كل في مجال اختصاصه.

جهود الحكومة بالتنسيق مع الجمعيات ومنظمات المجتمع المدني توحده الرؤى و المختلفة وجهات النظر، لكي تجعل الأطراف المعنية بالشأن المروري بمقدورهم التحكم في مشاكل المرور، وفي نفس الوقت تجعل تجربتها على المحاك مع تجارب دول أخرى متقدمة ومتطورة استطاعت في فترة قصيرة أن تتحكم بحوادث المرور.

وعلى المستوى الوطني تجعل الاهتمام بموضوع مشاكل المرور على المستوى الرسمي بتبين السيد رئيس الجمهورية للملتقى الوطني حول حوادث المرور الذي نظمته جامعة البلدة، وتعرض في كلمته بحضور عدد معتبر من الوزراء والأطراف المعنية لموضوع السياسة الوطنية وإستراتيجية التكافل بها.

وبحسب استقراء منظمة الصحة العالمية فإنه بحلول عام 2020 سترتفع إصابات الطرق من المرتبة التاسعة إلى المرتبة الثالثة على قائمة أسباب مباعد سنوات العمر ومع تزايد عدد السكان يتمزايد الاعتماد على المواصلات، ويتم إنشاء المزيد من الطرق، وترداد القدرة على شراء السيارات، فإن ذلك لا يتوازي مع إنتاج المزيد من إجراءات السلامة لذلك لا بد من استشراف نظم تحدد مصادر الخطر وتحمل المسؤولية للجهات التي تخطط وتتنفيذ شبكة الطرق

---

مشكلات المرور ووسائل علاجها 19
باحتمال المقايس والمعايير العالمية في المواد المستعملة وفي تقنيات التحمل، وخاصة في صيانة
المنشآت القاعدية، كما تتطلب شركات صناعة السيارات المسؤولية في تطوير نظم السلامة
والحماية للركاب، لذلك لابد من مساندة سياسة واضحة المعلم،

وإيقاف التزيف الدموي والمادي يتطلب خططًا إستراتيجية وقوانين وقواعد مضبوطة
وعملاً متواصلًا، وتتوارث تجارب الدول الأوروبية من التجارب الناجحة حيث تمكن من
التحكم في مشاكل المرور وكل التجارب الأوروبية تؤكد أن التحكم في الفوضى على
الطرقات لا ينجح إلا إذا كانت نابعة من إرادة حكومية مهما كان عمل الجمعيات جاداً
ومتواصلًا.

وكموضوع للتجارب الأوروبية تجربة فرنسا في اليوم الوطني الفرنسي قرر الرئيس جاك
شيراك سنة 2002 أن المسألة المرورية ستتصبح من أولويات الحكومة، وعندها وجدت الإرادة
السياسية وتبعت هذه الإرادة تحركا جماعياً ليس على مستوى التوعية فقط وحصرها في تطبيق
القانون، وفي ظرف ثلاث سنوات ربحت فرنسا ستة آلاف روح بشرية وآلاف الجرحى.

كما بدأت كل الدول العربية جهودا مضنية ولا زالت في هذا المجال، ومرت بتجارب
مختلفة تتشابه كلها في محاورها ونتائجها حسب إمكانيات كل دولة وتبنيها للخطط الموضوعة,
غير أنها لا زالت بعيدة عن القضاء على مشاكل المرور.
ملحق

حصيلة حوادث المرور وضحاياها خلال الثلاثي الأول من سنة 2009

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th>مجموع عدد القتلى</th>
<th>مجموع عدد الجرحى</th>
<th>مجموع عدد الحوادث</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>المنطقة الريفية</td>
<td>762</td>
<td>189</td>
<td>9053</td>
</tr>
<tr>
<td>المنطقة الحضرية</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>المنطقة الريفية</td>
<td>951</td>
<td>13814</td>
<td>9005</td>
</tr>
<tr>
<td>المنطقة الحضرية</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

بلغ عدد حوادث المرور خلال الثلاثي الأول من سنة 2009 على المستوى الوطني 9005 حادثا، منها 4251 حادثاً وقع في المناطق الحضرية أي بنسبة 47.21% و 4754 حادثاً مسجلة في المناطق الريفية أي بنسبة 52.79%， خلفت في مجملها 13.814 جريحاً و951 قتيلاً.

مقارنة بين حصيلة الثلاثي الأول من سنة 2009 وحصيلة الفترة نفسها من سنة 2008

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th>مجموع عدد القتلى</th>
<th>مجموع عدد الجرحى</th>
<th>مجموع عدد الحوادث</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>السنة</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>سنة 2009</td>
<td>951</td>
<td>13814</td>
<td>9005</td>
</tr>
<tr>
<td>سنة 2008</td>
<td>977</td>
<td>13811</td>
<td>8748</td>
</tr>
<tr>
<td>التغير</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>%</td>
<td>2.66%</td>
<td>26%</td>
<td>2.94%</td>
</tr>
</tbody>
</table>

مقارنة هذه الحصيلة مع الفترة نفسها من السنة الماضية نسجل:

- ارتفاعاً في عدد الحوادث على المستوى الوطني بـ 257، أي بنسبة 2.94%.
- ارتفاعاً طفيفاً في عدد الجرحى على المستوى الوطني بـ 3، أي بنسبة 0.02%.
- انخفاضاً في عدد القتلى على المستوى الوطني بـ 26، أي بنسبة 2.66%.
قائمة المراجع:

الكتب:
1. القرآن الكريم.
2. الحديث الشريف.

القوانين:
1. قانون البلدية والولاية.
2. قانون المرور: 14/01 المؤرخ في 19/08/2001 المعدل والمتمم بقانون 16/04 المتعلقة بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها.

الوثائق:
1. وثيقة اقتراحات عملية لتحسين سيولة حركة المرور في العاصمة (الجزائر) مديرية الأمن العام.
3. Document proposition de mesures visant l’amélioration de la fluidité de la circulation dans la capitale.
5. Le mouvement associatif de la théorie à la pratique Comprendre et agir.
6. Tous pour moins d’accidents (prévention et conduite).

المشروحات:
1. منشورات الأمم المتحدة — الأزمة العالمية للسلامة المرورية.

المجلات ومطعومات:
1. مجلة المنتقى الوطني حول التخطيط العمراني وأمن الطرقات يوم 20 جويلية 2002.
2. مجلة دور الحركات الجمعوية في السلامة المرورية.
3. مجلة الوقاية والسياقة/ العدد 6- واقع وتحديات. مجلة المركز الوطني للموافقة والأمن عبر الطرق.
4. دراسة تحليلية حول حركة المرور بالجزائر العاصمة - التشريع والاقتراحات (خبراء فرنسيين، جوان 2005).
5. White paper Européen Transport Policy for the 2010 (européen commission 2001)
6. Revue n°7 éditée par le CNPSR.
7. Revue n°4 prévention et conduite.

المؤشرات:
1. التحقيق المتقدم في حوادث المرور - العميد الركن الأحضر عمر دهيمي.
2. Conférence du séminaire international sur le rôle de la société civile dans la prévention et la sécurité routière.

الجرائد:
1. جريدة الرأي الصادرة بتاريخ 11/06/2003.
2. جريدة الجريدة رقم 536 بتاريخ 13 فبراير 2009.
3. جريدة الشروق اليومي.

الانترنت:
الفهرس

شكر وتقدير ................................................................................................................. 1
المقدمة ......................................................................................................................... 2

1. المشاكل المرورية .............................................................................................................. 4
   0. أبعاد المشكلة المرورية ...................................................................................................... 5
   0. دور النقل في النمو الحضري ................................................................................................. 5

2. أوجه النشاط الوقائي .................................................................................................... 7
   1. النشاط التوعوي النظري ....................................................................................................... 7
   2. النشاط التوعوي التطبيقي ................................................................................................... 7
   3. الوسائل والدعائم البيداغوجية ............................................................................................ 7

3. دور الهيئات المحلية في إدارة وتسير شبكة الطرق .......................................................... 8
   1. دور المجالس البلدية المحلية ............................................................................................ 8

4. أساليب المعالجة ............................................................................................................... 10

5. أبعاد المعالجة المرورية .................................................................................................. 13
   1. الأبعاد الاجتماعية ............................................................................................................... 13
   2. الأبعاد الدينية ................................................................................................................... 14

6. أهمية البحث لإيجاد بدائل للتنقل بالسيارة ...................................................................... 17
   1. الخاتمة ............................................................................................................................. 19

7. ملحق .................................................................................................................................. 21

8. قائمة المراجع ..................................................................................................................... 22