

دور الشرطة في مواجهة حوادث المرور

The Role Of Police In The Face Of Traffic Accidents

تاريخ القبول: 2019/05/06

تاريخ الإرسال: 2018/04/26

بشرية أو خسائر مادية، دفعت بجهاز الشرطة الي إيجاد حلول من اجل الحد من هذه الظاهرة أو التقليل من أضرارها ومخلفاتها لما لها اثر سلبي على الدولة من حيث الافراد أو من الجانب الإقتصادي الناجم عن الدمار المادي الذي تخلفه هذه الظاهرة.

نحاول في هذه الورقة البحثية تسليط الضوء علي جهود جهاز الشرطة الجزائرية في مواجهة ظاهرة حوادث الطرقات من خلال استعراض مختلف الهيئات والهيئات المعدة لهذا الغرض في محور أول، ثم نتطرق الي مختلف برامج المديرية العامة للأمن الوطني في مجال الحد من إرهاب الطرقات أو التخفيف من أضراره في محور ثاني.

الكلمات المفتاحية: حوادث الطرقات؛ حوادث المرور؛ المديرية العامة للأمن الوطني؛ المركز الوطني للوقاية من حوادث المرور؛ قانون المرور؛ السلامة المرورية .

محمد السعيد زناتي^(*)جامعة باتنة 1- الجزائر
zenati2014@yahoo.com

أحمد بنيني

جامعة باتنة 1- الجزائر
benahmed1961@hotmail.fr**ملخص:**

لا شك ان الارتفاع المتزايد في النتائج السلبية لظاهرة حوادث المرور شكل هاجسا مؤرقا لجميع الأجهزة والمؤسسات ذات الصلة علي غرار مؤسسة الشرطة التي تعتبر من الفاعلين الرئيسيين في مجال مكافحة ظاهرة حوادث الطرقات التي ماقتتت تزهد أرواح الكثيرين من مستعملي الطريق العام سواء كانوا من فئة السواق أو الركاب أو حتى الراجلين من مستعملي الطريق.

باعتبار أن آلة الموت والدمار التي تخلفها ظاهرة حوادث الطرقات الناجمة عن حوادث المرور لا تفرق بين من يستعمل الطريق العام مهما كانت صفته، فإن الحصائل الثقيلة التي تسجل يوميا في هذا المجال من ضحايا

(*)- المؤلف المراسل.

Abstract:

There is no doubt that the increasing rise in the negative results of the traffic accidents phenomenon has been an urgent concern for all the relevant bodies and institutions, such as the police establishment, which is one of the main actors in the fight against road accidents, which has claimed the lives of many users of the public road whether they are drivers or passengers or even pedestrians.

considering that the machine of death and destruction caused by the phenomenon of traffic accidents caused by traffic accidents does not differentiate between the use of the public road, whatever its status, the heavy tolls recorded daily in this area of human casualties or material losses, prompted the police to find solutions to reduce of this phenomenon or reduce its damage

and its consequences because it has a negative impact on the state in terms of individuals or the economic side resulting from the physical destruction caused by this phenomenon.

in this paper, we attempt to highlight the efforts of the algerian police force to confront the phenomenon of road accidents by reviewing the various bodies and structures prepared for this purpose in the first axis, and then we refer to the various programs of the directorate general of national security in the field of reducing road terrorism or reducing its damage. Second axis.

Key Words: road accidents; traffic accidents; general directorate of national security; national center for traffic accidents prevention ; traffic law ; traffic safety.

مقدمة:

إن عدد حوادث المرور المتزايد حسب ما يظهر من الإحصائيات الرسمية يعطي صورة واضحة عن حجم الضرر الجسماني والمادي الذي أصاب المجتمع وأصبحت هذه الحوادث تشكل خطرا كبيرا على حياة مستعملي الطرقات وللمحد من هذه الظاهرة الخطيرة أو التقليل منها يقتضي الأمر التفكير في الجانب الوقائي.

والجزائر كبقية الدول الأخرى تسعى جاهدة إلى إنتهاج سياسة وقائية فعالة نظرا لفائدة الدور الوقائي ونتائجه الإيجابية بالنسبة لهذه الظاهرة الخطيرة وعليه فإنه تم إحداث هيئات تضطلع بهذا الدور من أجل التقليل من حوادث الطرقات أو الحد منها ان امكن ذلك .

لعل المتتبع للوضع المروري في الجزائر في السنوات الأخيرة، يلاحظ ارتفاع نسبة الحوادث من سنة إلى أخرى وبشكل ملفت للانتباه، والحالات المسجلة يوميا من



خسائر في الأرواح والعتاد خير دليل على ذلك إذ لم نعد نكتفي بإحصاء الحوادث التي يكون صداها قصيرا بل أصبحنا نعد يوميا حوادث لمركبات نقل المسافرين أين يكون فيها حجم الضرر بليغا ، لدرجة أن البعض أطلق مفهوما جديدا على هذه الظاهرة وسماها إرهاب الطرقات.

ان هول وروعة الحوادث اليومية التي تشهدها طرقاتنا وتترك فينا أثارا نفسية بليغة بالرغم من الارمادة القانونية التي يزخر بها هذا المجال إذ في ظرف ثلاث سنوات عدل وتمم قانون المرور مرتين متتاليتين، ولايزال التعديل مستمرا حيث كان اخره في بداية هذه السنة، وهذا بغرض التقليل والحد من الارتفاع المذهل للحوادث إلا أن الإشكال بقي مطروحا ولم تف المنظومة التشريعية بالغرض الذي أنشئت من اجله إذ لا نزال نسجل ارتفاعا في نسب حوادث المرور يوميا وعليه فان من الضروري البحث وبعمق اكبر عن الآليات وميكانيزمات جديدة للحد من هذه الظاهرة.

وتعتبر الشرطة من أهم هذه الاجهزة التي اعدت لتنظيم حركة المرور في المدن ومن خلال ذلك مراقبة الطرق وتسيير حركة المرور، فهي تهدف في النهاية الي الحد من ظاهرة حوادث الطرقات أو الحوادث المرورية بشكل عام من خلال البرامج والآليات التي سطرت من طرف هذا الجهاز، حيث سنتطرق في بحثنا هذا في المحور الأول الي أهم اسباب وعوامل حوادث الطرقات وماهي جهود الشرطة للحد منها، وفي محور ثاني الي برامج وآليات المديرية العامة للأمن الوطني من اجل محاربة ظاهرة حوادث المرور، محأولين الإجابة علي الإشكالية التالية: ماهو دور الشرطة في الحد من ظاهرة حوادث الطرقات؟

المحور الأول: حوادث الطرقات الاسباب والعوامل وجهود الشرطة للحد منها

من خلال هذا المحور نحأول ان نسلط الضوء علي ظاهرة حوادث المرور من خلال تعريف هذه الظاهرة وما هي اسبابها وأهم العوامل المؤدية إليها، ثم نتطرق الي الجهود المبذولة من طرف الشرطة الجزائرية للحد من هذه الظاهرة.

أولاً- ماهية حوادث الطرقات، أنواعها، أسبابها وعواملها

1- تعريف حوادث الطرقات:

وهي الحوادث التي تحدث في الطرق عند اصطدام سيارة بأخرى أو إنسان أو حيوانات أو اصطدامها بمنشأة أو أشياء أخرى، وتنتج عن هذه الحوادث خسائر مادية وإصابات بشرية وحالات وفاة.

وتعرف أيضا بأنه: "كل الإصطدامات التي تقع في الطرقات، أو في الطريق المفتوح للسيير العمومي، وقد تخلف ضحية أو عدة ضحايا من قتلى أو جرحى، وكانت على الأقل سيارة واحدة متورطة فيه".⁽¹⁾

ويعرف كذلك بأنه "هو حدث اعتراضى يحدث بدون تخطيط مسبق من قبل سيارة (مركبة) واحدة أو أكثر مع سيارات (مركبات) أخرى أو منشأة أو حيوانات أو أجسام على طريق عام أو خاص.

وعادة ما ينتج عن الحادث المروري تلفيات تتفاوت من طفيفة بالممتلكات والمركبات جسيمة تؤدي إلى الوفاة أو الإعاقة المستديمة
كما وعرف أيضا بأنه مشكلة مرورية ينتج عنها تلفيات أو إصابات أو وفيات دون قصد من جراء استخدام المركبة.⁽²⁾

2- أسباب وعوامل حوادث الطرقات:

تختلف اسباب حوادث المرور من حالة لأخرى لأن تعدد الفاعلين في العملية هو ما يجعل الاسباب تختلف من حادثة لأخرى، لكن الباحثين في هذا المجال يكادون يجمعون الي ان الاسباب الرئيسية لحوادث المرور لا تكاد تخرج من العوامل الثلاثة الآتية:

أ- العامل البشري: وبالدرجة الأولى السائق ثم عابر الطريق ومعظم الحوادث تنتج عن أخطاء في قياده المركبة.

❖ السائق:

- عدم كفاءة ومهارة السائق.
- الإرهاق والنوم أثناء السياقة.
- عدم التقيد بقواعد المرور مثل التجاوز الخاطئ وغيره.



- السرعة الفائقة أثناء الانحراف.
- قطع الإشارة الضوئية.
- إستعمال الهاتف أثناء السياقة.
- الإنتقال بين المسارات بدون إشارة.
- الساقطة في حالة سكر.
- الرجوع للخلف والتوقف الخاطئ.

❖ المشاة:

- عدم التقيد بقواعد المرور.
- قلة الوعي.
- العبور المفاجئ السير في طريق السيارات.
- اللعب الأطفال وسط الطريق.
- العبور بين السيارات بالدراجة في الطريق السيار.

ب- عامل المركبة:

- خلل ميكانيكي أو كهربائي أو في الإطارات مفاجئ.
- عدم صلاحية المركبة.
- عدم صيانة المركبة.
- خلل في جهاز التوجيه.
- مكابح معطلة.⁽³⁾

ج- عامل الطريق:

- عيوب هندسية في الطريق مثل الجسور والتقاطعات.
- عيوب تخطيط مثل عرض الطريق والازدحام الناتج من ذلك.
- عدم كفاية الإشارات المرورية والتحذيرية واللجوء إلى عمل المطبات.
- عيوب تنفيذية.
- كثرة الحفرية وعدم التنسيق بين الجهات المختلفة.
- البنايات المجاورة للطريق مثل المدارس.
- الانهيارات الجيولوجية وجغرافيا المنحدرات والجبال والوديان .

- الأحوال المناخية مثل الثلوج، الصقيع، العواصف الرملية.⁽⁴⁾

د- عامل المحيط:

- إنعدام الإضاءة.

- إنعدام الإشارات المرورية.

- عبور الحيوانات.

- سوء الأحوال الجوية.

- سوء حالة الطرقات.

3- أنواع حوادث الطرقات:

تختلف حوادث المرور في أنواعها بحسب الألة المرتكبة بها وكذا بحسب السبب الرئيسي إضافة الي نوعية الضحية أو الخسائر المترتبة علي الحادث ويمكن ان نلخص أهم أنواع الحوادث فيما يلي:⁽⁵⁾

أ- حوادث الدهس: حيث تكون بمركبة واحدة تصطدم بشخص أثناء مروره من الطريق.

ب- حوادث الاصطدام: حيث تكون باصطدام مركبتين أو أكثر ببعضهما أو إحداهما تصطدم بالأخرى.

والنوعان السابقان هما الأكثر حدوثا.

ج- حوادث التدهور: وهي الحوادث التي يتغير فيها اتجاه حركة المركبة بشكل لا يستطيع السائق السيطرة عليه.

د- حوادث الاصطدام بجسم غريب: حيث تصطدم المركبة بجسم ثابت في الشارع مثل الصخور وأعمدة الكهرباء وغيرها.

هـ- حوادث الاصطدام بحيوان: وفيه تصطدم المركبة بأحد الحيوانات المارة من الطريق.

ثانيا- جهود الشرطة في الحد من حوادث الطرقات

منذ انشاء المديرية العامة للأمن الوطني عقب الإستقلال دأبت هذه المؤسسة التي تعد مراقبة وتسيير الحركة المرورية من أهم مهامها وانشغالاتها علي الحرص الحد والتقليل من حوادث الطرقات وحوادث المرور بمختلف أنواعها واشكالها، من خلال



مختلف البرامج والجهود المبذولة في هذا الشأن، في إطار الجانب الوقائي التوعوي، دون اغفال الجانب الردعي المتمثل في تطبيق احكام القوانين وعلى راسها القانون 01-14 المؤرخ في 2001/08/19، المتضمن تنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وامنها .

ويمكن تقسيم هذه الجهود الي جهود وقائية توعوية تستهدف جميع المواطنين أو مستعملي الطريق سواء كانوا سائقين أو ركابا أو حتى الراجلين، والتي جهود جزرية ردعية في حق مرتكبي الجرائم المتعلقة بالمرور.

1- الجهود الوقائية:

تمثلت هذه الجهود في مختلف النشاطات التي تقوم بها المديرية العامة للأمن الوطني في سبيل توعية وتحسيس مستعملي الطرق سواء كانوا سواقا أو ركابا أو راجلين بأهمية مشاركتهم في العملية التشاركية من اجل محاربة ظاهرة حوادث المرور والحد منها أو التقليل من آثارها السيئة التي تطلال الجميع، تمثلت هذه الجهود فيما يلي⁽⁶⁾:

أ- التواجد الميداني الدائم لرجال شرطة المرور علي الطريق العمومي بشكل مستمر من أجل السهر علي تسهيل حركة المرور وضمان سلاستها وكذا مراقبتها.

ب- المشاركة في الأسابيع العربية للسلامة المرورية مع مختلف الشركاء علي غرار المركز الوطني للوقاية والامن عبر الطرق.

ج- انشاء حضائر التربية المرورية لفائدة أطفال المدارس والمشاركة في تشيبتها وتفعيلها.

د- المشاركة في الايام الإعلامية والحملات التوعوية التي تستهدف اطفال المدارس حول السلامة المرورية واحترام قواعد المرور.

هـ- تنظيم نشاطات توعوية تحسيسية لفائدة السواق من اجل ترسيخ الثقافة المرورية وكذا التذكير باحترام قواعد قانون المرور.

و- نشر اللوحات الاعلانية وتوزيع الملصقات والنشريات المتضمنة قواعد السلامة المرورية وكذا التحيينات التي تطلال قوانين المرور بهدف نشر المعلومة من اجل تحسيس اكبر قدر من شرائح المجتمع.

ز- انشاء مواقع علي مستوى شبكات التواصل الاجتماعي عللا غرار التويتر والفييس بوك وكذا على صفحات الإنترنت من اجل سهولة وصول المواطن إلى هذا الجهاز.
ك- توفير خطوط هاتفية مجانية الاتصال من اجل التبليغ عن المخالفات أو الإذلاء بأي معلومة تفيد مجال السلامة المرورية علي غرار الخط 17 أو الخط 15-48.
ل- انشاء منتديات إعلامية والمشاركة في جميع الحصص الاعلامية سواء عن طريق الإذاعة أو التلفزيون فيما يتعلق بمجال الوقاية من حوادث المرور ونشر ثقافة السلامة المرورية.

2- الجهود في الجانب الردعي:

تتجلى جهود جهاز الشرطة الجزائرية في شقها الزجري والردعي في تطبيق احكام قانون المرور وكذا القوانين المتعلقة بتنظيم وسلامة حركة المرور ومختلف اللوائح والتنظيمات المتعلقة بهذا الشأن، ومن أهم هذه الجهود ما يلي (7):
أ- توقيع الغرامات الجزافية المنصوص عليها ضمن احكام القانون 01-14 المؤرخ في 2001/08/19 المتضمن تنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وامنها المعدل والمتمم.

ب- تقديم مرتكبي الجرح المرورية للعدالة من اجل توقيع الجزاءات اللازمة.
ج- الدوريات الراكبة والراجلة من اجل السهر علي سير حركة المرور وضمان عدم مخالفة احكام قانون المرور.
ومن خلال الملاحق المضمنة في هذا البحث (ملحق 1 وملحق 2 وملحق 3)، يتبين لنا الجهود التي تبذلها المديرية العامة للامن الوطني في الجانب العملياتي الميداني في اطار مكافحة ظاهرة حوادث المرور. (8)

المحور الثاني: البرامج والهيئات المعتمدة في مجال الحد من حوادث المرور، والاطار

القانوني والتنظيمي لها

نتطرق في هذا المحور إلى الإطار القانوني والتنظيمي المحدد لقواعد السلامة المرورية، ثم نعرض على مختلف الهيئات التي تشترك رفقة المديرية العامة للأمن الوطني في محاربة ظاهرة حوادث الطرق والحد منها سواء بالجانب التوعوي التحسيسي أو بالجانب الردعي، حيث نتطرق الي أهمها كما يلي:



أولاً- الإطار القانوني والتنظيمي لقواعد المرور والسلامة المرورية:

تحتكم الهيئات التي حولها المشرع الجزائري تنظيم وتسيير حركو المرور في الطرقات العامة، والحرص على تطبيق قواعد السلامة المرورية، إلى قوانين وتنظيمات سنها المشرع الجزائري من اجل ضبط هذا المجال، ثم منح هذه الهيئات التي ستطرق لها بالتفصيل، صلاحيات الضبط والتنظيم والتسيير لحركة المرور والقواعد السلامة المرورية وفقا للقوانين والتنظيمات التالية:

- القانون 01-13 المؤرخ في 07 أوت 2001 المتضمن توجيه وتنظيم النقل البري.⁽⁹⁾
- القانون رقم 01-14 المؤرخ في 19 أوت 2001 المعدل والمتمم المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها.⁽¹⁰⁾
- مختلف النصوص التنظيمية الملحقة للقانونين المذكورين أعلاه.

ثانياً- الهيئات الردعية:

نقصد بالهيئات والاجهزة الردعية تلك المؤسسات التي تشترك مع جهاز الشرطة في محاربة ظهارة حوادث الطرق من خلال توقيع العقوبات سواء غرامات جزافية تفرض علي المخالف مباشرة أو من خلال تقديم مخالفتي قواعد المرور أو منتهكي قواعد السلامة المرورية الي جهاز العدالة لتوقيع العقاب، ومن أهم هذه الاجهزة ما يلي:

1- جهاز الدرك الوطني:

وهو قوة عمومية ذات طابع عسكري، له علاقة خدمات وطيدة مع أجهزة الأمن الأخرى ومع الأجهزة الوطنية، له مشاركة في الدفاع الوطني طبقا للخطة المقررة من قبل وزير الدفاع الوطني وفي محاربة الإرهاب، ويتولى ممارسة مهام الشرطة القضائية والشرطة الإدارية والشرطة العسكرية، تأسس رسميا الدرك الوطني بموجب الأمر رقم 62-19 المؤرخ في 23 أوت 1962م بكونه جزءا لا يتجزأ من الجيش الوطني الشعبي الجزائري، يسهر على السلم العمومي وتطبيق القوانين والأنظمة. وصدر آخر تعديل يتضمن تنظيم الدرك الوطني، بموجب المرسوم رقم 88-19/ج.ر المؤرخ في 02 مايو 1988م المتضمن مهام وتنظيم الدرك الوطني، حيث تم إحداث هيئات جديدة وتغيير في بعض التسميات لبعض الهياكل، وعرفت بذلك مؤسسة الدرك قفزة نوعية على جميع المستويات في مجال حفظ النظام العام وحراسة الحدود وتأمين الوطن



والمواطن ومكافحة الجريمة ، بكل أنواعها وأشكالها خاصة ما تعلق منها بقواعد المرور والسلامة المرورية⁽¹¹⁾.

2- اللجان الولائية:

وهي اللجان المنصوص عليها بموجب قانون المرور والتي تختص بدراسة حسب وتعليق رخص السياقة.

ثالثا- الهيئات الوقائية:

وهي مؤسسات وهيئات أخرى منها ما هو يتبع للمديرية العامة للأمن الوطني تنظيميا ومنها ما هو مستقل عنها ، تشترك جميعا في الدور التوعوي والتحسيسى لفائدة المواطن وكل مستعمل للطريق العمومي من اجل تفادي حوادث المرور ومن أهمها:

1- وزارة النقل:

باعتبارها الشريك الذي من اختصاصه المبادرة في ميدان تصور سياسة مكافحة ظاهرة اللأمن عبر الطرقات، فان العلاقات مع وزارة النقل تأخذ حيز كبير، وعليه فإن المديرية العامة للأمن الوطني وقيادة الدرك الوطني ممثلتان في كل الاجتماعات وخصص العمل المنظمة على مستوى هذه الوزارات.⁽¹²⁾

2- وسائل الاعلام:

علي غرار التلفزة الوطنية، الإذاعة الوطنية والصحافة الوطنية، حيث تشترك المديرية العامة للأمن الوطني رفقة جهاز الدرك الوطني في كل حصص العمل مع مختلف المتدخلين ومتابعة الدارسات المقامة حول الأمن المروري، مدعمين ذلك باقتراحات مناسبة .

3- اللجنة الوطنية:

أنشئت هذه اللجنة في 19 جوان 1967 وحددت مهامها في:

- تنظيم عملية الوقاية.

- التنسيق بين المصالح المعنية.

غير أن هذه اللجنة لم تستطع القيام بهذه المهمة على الوجه المطلوب نظرا لعدة أسباب موضوعية، وهكذا تم التفكير في إنشاء مركز وطني ولجان ولائية للوقاية



والأمن في الطرقات وهذا ما جاء في المادة 24 من قانون المرور الصادر في 10 فيفري 1987 ، الملغى والمعوض بالقانون 01-14⁽¹³⁾.

رابعا- المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق:

في 16 مارس 1991 صدر مرسوم تنفيذي حدد مهام المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق وضبط كيفية تنظيمه ومهامه.

غير أن هذه الهيئة لم تر النور إلا في 20 أبريل 1998 حيث تم تعيين المدير العام للمركز ودشن مقره بصفة رسمية ، إن أحداث هذا المركز جاء تعزيزا للجهود التي تبذلها مختلف الجهات والمصالح المعنية بالوقاية عبر الطرقات.

إن إحداث هذا المركز لرسم سياسة وقائية تلزم الجهات والمصالح المعنية بتنفيذها ، ومعالم هذه السياسة تتجلى في الدور الذي يقوم به المركز وهو:

- إعداد الدراسات التي لها صلة بتنظيم حركة المرور والوقاية من الحوادث.
- السعي إلى تقليص أخطار المرور بتطوير الإعلام والتربية والبحث التطبيقي في هذا المجال.

- تنشيط حملات الوقاية والتوعية بأخطار الطريق وتنظيمها مع المصالح المعنية.
- المشاركة في إعداد برامج تربية التلاميذ في مجال المرور وتسطير مناهج التكوين في السياقة.

- جمع كل المعطيات المتعلقة بحوادث المرور وإستغلالها في إعداد دراسات علمية حول مخاطر الحوادث وإستخلاص عواملها المختلفة وتقديم توصيات دقيقة للجهات المعنية لتدارك وتصحيح الوضعيات.

- الإدلاء بالرأي حول كل القضايا التي لها علاقة بالمرور.
- تدعيم كل الأبحاث المتعلقة بالوقاية من حوادث المرور التي تقوم بها الهيئات والمؤسسات العلمية.

- تنظيم وترقية عملية وقاية المرور المتمثلة في الملتقيات والأيام الدراسية والموائد المستديرة وإقامة معارض وتظاهرات جهوية ووطنية.

- التعاون مع المنظمات الدولية المهتمة بترقية نظم المرور وتأمين السير عبر الطرق.
- تمثيل الجزائر في المحافل والملتقيات الإقليمية والدولية.⁽¹⁴⁾



ومنذ أن بدأ المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق نشاطاته مع مختلف الشركاء علي الساعة وفي مقدمتهم المديرية العامة للامن الوطني، سجل على الساحة الإعلامية حضور قوي لنشاط المركز مما يظهر الجانب الوقائي الذي تم التركيز على تخفيف جانب كبير منه ولو نسبياً.⁽¹⁵⁾

خاتمة:

لا شك ان الارتفاع المتزايد في النتائج السلبية لظاهرة حوادث المرور شكل هاجسا مؤرقا لجميع الأجهزة والمؤسسات ذات الصلة علي غرار مؤسسة الشرطة التي تعتبر من الفاعلين الرئيسيين في مجال مكافحة ظاهرة حوادث الطرقات التي ما فتئت تزهد ارواح الكثيرين من مستعملي الطريق العام سواء كانوا من فئة السواق أو الركاب أو حتى الراجلين من مستعملي الطريق.

ولا يتأتى لجهاز الشرطة وحده أو غيره من الاجهزة ان يتمكن من القضاء علي هذه الظاهرة أو الحد منها بشكل منفرد، لأنه كما راينا أن اسباب حوادث المرور تشتترك فيها عدة عوامل فمن المنطق أن يتم محاربة هذه الظاهرة أو التقليل منها بتضافر عدة جهود وعدة فاعلين في الميدان.

ويمكن أن نخلص علي نتائج وتوصيات نقترح علي الفاعلين في الميدان من مختلف الهيئات والفعاليات الأخذ بها من اجل الحد من هذه الظاهرة:

- تشديد العقوبات المقررة لمرتكبي بعض الجنح سيما المتعلقة بمدة سحب رخصة السياقة التي لا تتجاوز من ثلاثة اشهر فقط وكذا مخالفة اجتياز الخط المستمر التي تتمثل عقوبتها في غرامة جزافية لا غير.

- ضرورة التكثيف في التكوين الموجه للسلامة المرورية.
- إقرار ميكانيزمات للتكوين في السياقة.
- وضع دفتر شروط لمدارس تعليم السياقة.
- إعادة صيانة إشارات المرور في الطرق العمومية.
- انشاء اختصاصات في علم التصادم وعلم الحوادث ونظام الإسعافات.
- توسيع شبكات الطرق داخل وخارج المدن.
- جعل الطرق الواصلة بين أطراف المدينة بعيدة عن الوسط الداخلي.

- تجهيز الطرقات بالعلامات والإشارات الضوئية.
- تصليح الطرقات وهذا بتعييدها.
- إنشاء ممرات أرضية للراجلين في النقاط التي تكثر فيها حركة المرور.
- القضاء على العمليات غير القانونية في الحصول على رخص السياقة وهذا بالوقاية المشددة، لأن كثير من السائقين الذين تحصلوا على رخص السياقة دون علمهم بأن شروط قوانين المرور وهذا عامل سلبي تعاني منه معظم الدول خاصة النامية منها.
- إنشاء قسم بهندسة المرور بوزارة الداخلية للإشراف على قسم هندسة المرور بجميع أنحاء الدولة، بغرض تنظيم وتوحيد إجراءات المرور على مستوى الدولة.

الملاحق:

حصيلة حوادث المرور الجسمانية المسجلة خلال سنة 2015 و مقارنتها بسنة 2014 في المناطق الحضرية

التعيين	سنة 2014	سنة 2015	الفارق	النسبة
عدد الحوادث	17383	16245	-1138	-6.54%
عدد الجرحى	20717	19337	-1380	-6.66%
عدد القتلى	828	809	-19	-2.29%

الأسباب الرئيسية للحوادث الجسمانية المسجلة سنة 2015 في المناطق الحضرية.

السبب	العدد	النسبة المئوية
العنصر البشري	15916	97.97%
المركبة	154	0.95%
الطريق والمحيط	175	1.08%
المجموع	16245	100%

جدول مقارنة لحوادث المرور الجسمانية المسجلة خلال سنة 2014 و مقارنتها بسنة 2013 في المناطق الحضرية

التعيين	سنة 2013	سنة 2014	الفارق	النسبة
عدد الحوادث	17363	17383	20+	%00,12+
عدد الجرحى	20462	20717	255+	%01,25+
عدد القتلى	792	828	36+	%04,55+

الأسباب الرئيسية للحوادث الجسمانية المسجلة سنة 2014 في المناطق الحضرية.

السبب	العدد	النسبة المئوية
العنصر البشري	16818	%96,95
المركبة	269	%01,70
الطريق والمحيط	296	%01,55
المجموع	17383	%100

النشاطات الميدانية المسجلة خلال سنة 2014 و مقارنتها بسنة 2013 في المناطق الحضرية

التعيين	سنة 2013	سنة 2014	الفارق	النسبة المئوية
جنح المرور	62919	59234	3685-	%05,86-
مخالفات التنسيق	17000	16798	202-	%01,19-
الوضع في الحظيرة	15723	20755	5032+	%32,00+
التوقيف	61358	47131	14227-	%23,19-
الغرامات الجزافية	775511	704061	71450-	%09,21-
سحب رخص السياقة	170419	159648	10771-	%06,32-

حصيلة حوادث المرور الجسدية المسجلة خلال سنة 2013
و مقارنتها بسنة 2012 في المناطق الحضرية

التعيين	سنة 2012	سنة 2013	الفارق	النسبة
عدد الحوادث	17170	17363	193+	%1.12+
عدد الجرحى	20266	20462	196+	%0.96+
عدد القتلى	710	792	82+	% 11.54+

الأسباب الرئيسية للحوادث الجسدية الخاصة بسنة 2013

السبب	العدد	النسبة المئوية
العنصر البشري	16664	% 95.97
الطريق والمحيط	340	% 01.96
المركبة	359	% 02.07
المجموع	17363	% 100

النشاطات الميدانية المسجلة خلال سنة 2013 و مقارنتها بسنة 2012 في المناطق الحضرية

التعيين	سنة 2012	سنة 2013	الفارق	النسبة
جرح المرور	60122	62919	2797+	%04.65+
مخالفات التسيق	18285	17000	1285-	%07.03-
الوقوف في الخطورة	18973	15723	3250-	%17.13-
التوقف	56855	61358	4503+	%07.92+
العرامات الجرافية	656753	775511	118758+	%18.08+
سحب رخص السياقة	135414	170419	35005+	%25.85+

الهوامش والمراجع:

- (1) - بشرى بواب وصالحة براج، روبرتاج مصور حول حوادث المرور في ولاية ورقلة، مذكرة ماستر، كلية العلوم الانسانية والاجتماعية، جامعة ورقلة، 2016، ص16.
- (2) - صبيحة نعمة زهد، دراسة استطلاعية حول ظاهرة الحوادث المرورية في محافظة ذي قار الأسباب والحلول، مجلة كلية التربية للعلوم التربوية والإنسانية، جامعة بابل، عدد20، افريل 2015.
- (3) - عامر بن ناصر المطير، حوادث المرور في الوطن العربي حجمها وتكاليفها الاقتصادية، مركز الدراسات والبحوث جامعة نايف، الرياض، 2006، ص9.
- (4) - المرجع السابق.
- (5) - بشرى بواب وصالحة براج، مرجع سابق، ص17.

(6) - عيسى قاسمي، الشرطة الجزائرية مؤسسة في عمق المجتمع، دار الكتاب العربي، الجزائر، 2002، ص56.

(7) - الموقع الرسمي للمديرية العامة للأمن الوطني علي شبكة الانترنت:
<http://www.algeriepolice.dz>

(8) - المرجع السابق.

(9) - القانون رقم 01-13 المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه الصادر بتاريخ 2001/08/07،
الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية عدد رقم 44 بتاريخ 2001/08/08.

(10) - القانون 01-14 المتضمن تنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها الصادر بتاريخ
2001/08/19 الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية عدد رقم 46 بتاريخ 2001/08/19.

(11) - الموقع الرسمي لوزارة الدفاع الوطني الجزائري علي شبكة الانترنت <http://www.mdn.dz>

(12) - مدأوي محمد، واقع الأمن المروري في الجزائر- تحليل وتقييم ومعالجة الوضعية-، بحث تخرج،
المدرسة العليا للدرك الوطني، الجزائر 2005.

(13) - محاضرات في الأمن العمومي، محاضرات غير منشورة تدرس لتكوين إطارات لشرطة
الجزائرية، المديرية العامة للأمن الوطني، الجزائر.

(14) - المرجع السابق.

(15) - الموقع الرسمي للمركز الوطني للوقاية والامن عبر الطرق علي شبكة الانترنت:
<http://www.cnpsr.org.dz>

