

المؤتمر الوطني السابع للطرق بورزازات "اللجنة الثالثة 9-10 نونبر 2006"

"حتمية استحضار هاجس السلامة الطرقية فى التخطيط والتجهيز والتدبير بالوسط الحضري"

عرض : د. عبد الحى الرايس : رئيس فيدرالية الوقاية الطرقية بالمغرب

تقديم :

إلى عهد غير بعيد كان الاهتمام بالسلامة الطرقية يكاد لا يعنى غير المسؤولين المباشرين للموضوع . وظلت وتيرة حوادث السير ومخلفاتها فى تصاعد منذر بتفاقم المخاطر والخسائر، رغم الجهود التي ما فتئت تبذلها وزارة التجهيز والنقل واللجنة الوطنية للوقاية من حوادث السير ، والاهتمام المتزايد لوزارة التربية الوطنية بأمر التربية الطرقية .
إلى أن كانت المبادرة الملكية بتروؤس مجلس حكومي فى الموضوع خلال شهر فبراير 2001.

حيث تلتها مبادرات :

- الإعلان عن الاستراتيجية الوطنية المندمجة للسلامة الطرقية
- تشكيل اللجنة الوزارية برئاسة السيد الوزير الأول
- تشكيل اللجنة الدائمة للسلامة الطرقية برئاسة السيد وزير التجهيز والنقل .
- تشكيل اللجان الجهوية برئاسة السادة الولاة .
- تنامي اهتمام المجتمع المدني من خلال الجمعيات المحلية وفيدرالية الوقاية الطرقية بالمغرب .
- الإعلان عن 18 فبراير يوما وطنيا للسلامة الطرقية .

هذا على مستوى المأسسة والاهتمام ، أما على مستوى الواقع فالممارسة لا تزال متخلفة عن التنظير . ولعل هذا ما يستدعي تأكيد حتمية استحضار هاجس السلامة الطرقية فى التخطيط والتجهيز والتدبير .

على مستوى التخطيط :

تخطيط المدن الكبرى والصغرى ، وإعداد تصاميم تهيئة توسعها ونموها ما زالت تتحكم فيها النظرة التقنية المحضة ، والمعايير المعتادة ، وقلمما يستحضر فيها هاجس السلامة الطرقية .

والأمر يقتضى :

(1) إعداد تصاميم مديريةية للسير بالمدن : تنظم النقل والتنقل والمرور والوقوف

(2) تجاوز التعامل التقني المحض والمعايير الحالية تفاديا لما يلي :

- الملتقيات الخطيرة
- الأزقة الضيقة والمتعامدة التي تحول دون وضوح الرؤية
- الأرصفة الضيقة أو المنعدمة أو المهملة أو المكتسحة.
- عجز مواقف السيارات عن تلبية الحاجة المتزايدة إلى الوقوف .
- غياب الولوجيات ، والمواقف والمرافق الخاصة بالمعاقين .



(3) تفادي فتح مداخل التجزئات والأحياء الجديدة على منافذ المدن والطرق الدائرية .



(4) الأخذ بالنموذج الجديد للمدارات الكبرى (giratoires) وفق المعايير المتعارف عليها دوليا لتنظيم السير في الملتقيات ، مع تعميم مبدأ الأسبقية للمار على اليسار داخل نواة المدار .



(5) إحداث محطات تحت أرضية بالساحات العمومية لوقوف السيارات (Parking en sous sol) .

(6) تخصيص أقباء البنايات السكنية والسياحية والإدارية والتجارية لوقوف السيارات فقط .

(7) دعوة أصحاب المشاريع الجديدة المحاذية لأرصفت واسعة يفوق عرضها ثمانية أمتار إلى إحداث محطات سنبلية (Parking en épis) لوقوف السيارات حتى لا تظل الحاجة إلى الوقوف المحاذي للرصيف سببا في عرقلة حركة المرور .



(8) إبراز مأوي الطريق (les refuges) وسط الشوارع الفسيحة للحد من الاندفاع ، وتسهيل عملية إتمام عبور الراجلين ، والحيلولة دون الانعطاف المفاجئ على اليسار مع جعلها مكشوفة أو مغروسة بأغراس قصيرة لا تحجب الرؤية .



(9) إحداث مسارات خاصة بالدراجات و أخرى بوسائل النقل العمومي حيثما كان ذلك ممكنا .



(10) رصد النقط السوداء ودراستها وبرمجة معالجتها، مع تفادي تكرارها في التخطيط والترخيص .

وعلى مستوى التجهيز :

- تخفيف الضغط على مراكز المدن بإحداث الطرق الدائرية (les rocades) .
- توفير المحطات الطرقية في مواقع استراتيجية .
- تجهيز المدن بالتشوير الأفقي والعمودي ، وخاصة بالإشارات الضوئية مع ضمان تزامنها في الشوارع الكبيرة ووصلها بقاعة للمراقبة والتحكم (la salle de control) وتوحيد وميض الضوء الأخضر عند نهايته تنبيهها للاستعداد للوقوف.
- تجهيز حلبات خاصة باجتياز امتحان الحصول على رخصة السياقة ، وأخرى خاصة بالتربية الطرقية.



- إحداث أنفاق (tunnels) لتسهيل عملية المرور وسيولته.
- إحداث جسور هوائية للراجلين كلما كانت حركة المرور قوية ، وكثافة العبور عالية وكان المجال مسعفا .
- تجهيز المدارات وأبواب المدارس بالممرات الخاصة بالراجلين مع خص كل منهما بحواجز موجهة نحو هذه الممرات .
- الفصل الكامل بين المسارات الطرقية والمسارات السككية.
- ترسيخ تقليد إدماج الولوجيات نحو الأرصفة ومختلف المرافق العمومية والخصوصية.



وعلى مستوى التدبير :

- فرض هبة الملك العمومي، وتحرير الأرصفة خاصة من كل استغلال يصادر حق الراجلين في استعمالها، مع الحرص على استوائها بمعالجة ما بها من اختلالات ومداومة صيانتها- من الحفر ومن الطويقات العارية و الأغصان المتدنية-



- تطوير النقل الحضري والعمومي وتحسين نوعيته ، إغراء باستعماله كبديل عن النقل الفردي.
- توحيد اتجاه الصعود إلى الحافلة من الباب الأمامي والنزول من الباب الخلفي على الصعيد الوطني ،



- وقاية لمستعمليها من مخاطر الطريق .
- تطوير سيارات الأجرة وتحسين نوعيتها وملاءمة حمولتها مع متطلبات السلامة الطرورية .
- تعميم الإلزام باستعمال حزام السلامة ليشمل سيارات نقل الأطفال وحافلات النقل العمومي والسياحي .
- التشجيع على تجديد حظيرة العربات عامة مثلما كان التشجيع على تجديد الشاحنات، و عربات نقل البضائع و النقل المزدوج.
- تطوير أساليب امتحان رخصة السياقة، خاصة في جانبه التطبيقي العملي .
- ملائمة التشريع للواقع المغربي، مع السير بالمراقبة نحو ترجيح الآلية، وسيادة الحزم والموضوعية.
- تطوير وسائل الإسعاف وتجهيزها بمتطلبات الإغاثة ، وتحسين ظروف المستعجلات، وتوفير التأطير اللازم لها .
- تفعيل اللجان الجهوية للسلامة الطرورية وإحكام التنسيق بينها وبين لجنة السير الجماعية، حتى يتسنى الوصل بين القوة الاقتراحية للأولى والقوة التقريرية للثانية.

