



الفصل الأول

نحن
وحوادث
السيارات

نحن وحوادث السيارات



ظل الإنسان منذ الأزل فريسة خطرين تقليديين يتعقبانه بالهلاك والدمار والآلام والأحزان :

الخطر الأول .. نابع من ذاته وعلاقاته . مصدره غريزة حب البقاء، وتصادم مصالح الأفراد والجماعات والشعوب ، مما أقحم الإنسان في سلسلة لا تنتهي من الاقتتال والغارات والحروب.

والخطر الثاني .. خطر بيئي من طبيعة الكوكب الذي يسكنه ، وما يكتنفه من أعاصير وفيضانات وزلازل وغيرها من الكوارث الطبيعية ، وما تحمله بيئة الأرض من بذور الأمراض والأوبئة.

وعلي مدى القرن التاسع عشر وما بعده عكف الإنسان علي صنع السيارة، وتفنن في تطويرها وتحسينها أملا في الحصول علي وسيلة نقل سريعة مريحة ، فإذا بها تتحول بين يديه من دمية جميلة ، إلي مارذ قاتل يحصد الأرواح ، ويدمر الممتلكات بدرجة تفوق حصاد الخطرين الأول والثاني مجتمعين .. ومن ثم فحوادث المرور هي الخطر الثالث.

لقد أصبح شبح الحرب العملاق قزما أمام مارذ حوادث السيارات. حوالي ربع مليون شخص ويزيد تقتلهم المركبات حول العالم سنويا ، بين أطفال في عمر الزهور، وشباب في ميعة الصبا ، وكهول لم ترحم السيارات وهنهم ، وغيرهم انطفأت شموع حياتهم بلا شفقة .

كل دقيقتين تقريبا يغيب عن الدنيا إنسان بفعل حادث مرور ارتكبه سائق متهور، مخمور ، مهمل ، أو شارذ الذهن.

المعدل السنوي حصاد حوادث التصادم في السبعينيات بلغ أكثر من ٧٩ ألف نسمة طبقاً لما ورد في إحصائيات المنظمة العالمية للوقاية من حوادث المرور . وأشارت الإحصائية إلي أن ٦٤ ألف شخص يودعون عالمنا سنوياً في حوادث الانقلاب ، وتقع أغلبها شتاءً بسبب شدة الفرملة مع ابتلال الأرض ، أو المبالغة في السرعة عند المنعطفات والمنحنيات. وإلي جانب هؤلاء ٣٦ ألفاً من المشاة يقضي عليهم سائقون مغامرون أو مهملون سنوياً.

وعلي المستوى العالمي أيضاً تشير إحصائية أخرى إلي أن وفيات حوادث المرور زادت عام ١٩٧٢ بنسبة ٢٢٪ عما كانت عليه عام ١٩٦٦ ، وأن الإصابات التي تفضي إلي موت زادت بنسبة ٢١٪ ، وأن صرعى حوادث المرور زادوا بنسبة ٢٪ لكل ميل من الطرق. أما الخسائر المالية الناجمة عن حوادث المرور فقد زادت خلال السنوات العشر بمقدار ٧٠٪ عما كانت عليه في بداية السبعينات ، وبزيادة سنوية مقدارها ٧٪ تقريباً.

وفيما يلي الخسائر المادية والبشرية في بعض الدول :

في فرنسا : سالت في إحدى السنوات علي الطرق دماء قرابة نصف مليون مصاب في حوادث المرور، قضى نحبه منهم حوالي ٢٠٠٠٠ . وأفادت دراسة لهيئة السلامة الفرنسية من حوادث المرور بأن علاج المصاب بجروح بليغة يتكلف قرابة عشرين ألف فرنك ، ويتكلف علاج المصاب بجروح طفيفة حوالي سبعة آلاف فرنك ، ويتكلف أهل الضحية ٢٣٠٠٠٠ فرنك تقريباً . وقد قدرت جملة الخسائر السنوية في هذه التكاليف وحدها في فرنسا خلال تلك السنة حوالي عشرة آلاف مليون فرنك ، عدا قيمة التلف الذي يلحق بالسيارات ، والحوادث ، وقيمة الوقت الضائع ، ونفقات التحقيق والقضاء وسائر الإجراءات الرسمية التي تتكلفها الدولة . وقد بلغ عدد ساعات العمل الضائعة نتيجة للحوادث واختناق الطرق مليون ونصف المليون

ساعة ، فإذا كان متوسط قيمة ساعة العمل ٢٠ فرنكاً ، فإن قيمة الخسارة الناجمة عن الوقت الضائع في تلك السنة بلغ ثلاثين مليون فرنك.

في الكويت : ارتفع عدد ضحايا حوادث المرور من ٩٥ حالة وفاة و ١٥٠٠ إصابة عام ١٩٦٣ ، إلي ٢٥٣ وفاة و ٢٨٦٩ إصابة عام ١٩٧٢ ، إلي ٥١٩ وفاة و ٢٤٧١ إصابة عام ١٩٨٢ ، ثم هبط المؤشر إلي ٣٩٦ وفاة و ٢١١٤ إصابة عام ١٩٨٤ .

في الولايات المتحدة الأمريكية : قضت حوادث المرور منذ أول حادث أفضى إلي موت وكان قد وقع في نيويورك عام ١٨٩٩ حتى عام ١٩٥١ علي مليون ضحية ، وفي يوم من أيام يناير ١٩٧٤ أطرق الأمريكيون حداداً علي قتييل المرور الواحد بعد المليونين . معنى هذا أن حوادث السيارات أهلكت من سكان أمريكا مليوناً في النصف الأول تقريباً من القرن العشرين ثم مليوناً آخر في ربع القرن الحالي ، أي ما يعادل ١٪ من جيل بأكمله ، كما يعنى أن السيارات تتفوق في المدى البعيد علي القنبلة الذرية في نشر الهلاك ، وأن معدل الضحايا تضاعف خلال ربع القرن الحالي ، وبناء علي ذلك يستنتج الخبراء أن ربع القرن الأخير سيشهد مصرع مليوني أمريكي آخرين ما لم تحدث معجزة.

بلغ مجموع وفيات حوادث المرور عام ١٩٧١ في الولايات المتحدة حوالي ٦٠٠٠٠ شخص مقابل ما يربو علي أربعة ملايين مصاب . وبلغت الخسائر الناجمة عن تلك الحوادث حوالي ٥٠ بليون دولار قيمة سيارات وممتلكات تحطمت ، وأجور مصابين متغييبين أثناء العلاج ، وتعويضات قانونية ، وأموال تأمين ، وإعاشات للأسر المنكوبة ، ونفقات إدارية ، وساعات عمل ضائعة انعكست علي إنتاج المصانع والمؤسسات التي ينتمي إليها الضحايا والجرحى والمتهمون . ونفقات العلاج.

ذكر الرئيس الأمريكي " نيكسون " في بيان للكونجرس الأمريكي عن تفاقم مشكلة المرور وأن حادث المرور المميت يكلف الدولة ٢٠٦٠٠٠ دولار ، وأن الحادث الذي يتسبب في إصابات غير مميتة يكلفها ٧٣٠٠ دولار ، بينما الحادث الذي يمر دون

إصابات تترتب عليه خسائر للدولة تقدر بحوالي ٣٠٠ دولار في المتوسط . [كانت تلك الأرقام أيام الرئيس " نيكسون " ترى كم تبلغ الآن !!!] .

وجاء في البيان نفسه أن ٢٧٠٠٠ شخص لقوا حتفهم في حوادث سيارات لم يتوصل المحققون إلي معرفة أسبابها علي وجه التحديد ، ويمثل هذا الرقم أكثر من ثلث مجموع الحوادث التي أسفرت عن وفيات . وبلغ عدد المصابين في مثل هذه الحوادث مجهولة الأسباب حوالي ٤٠٠٠٠٠ مصاب بإصابات تتراوح بين خطيرة وطفيفة . وذكر الناجون في محاضر التحقيقات أنهم لا يعرفون سببا للحادث سوى فقدان السيطرة علي السيارة فجأة لأمر يجهلونه . لكنهم قرروا جميعا أن السيارة كانت تسير بسرعة تفوق المعدل المناسب لظروف حركة المرور ، أو طبيعة الطريق ، أو حالة الطقس وقت وقوع الحادث . وقد نسب المحققون بعض تلك الحوادث مجازا إلي خلل جزئي أو كلي أصاب أحد أجهزة السيارة فجأة .

وذكر عضو الكونجرس الأمريكي " رتشارد بيشوب " في دراسة قدمها إلي مجلس الشيوخ أن حوالي ١٨٠٠ شاب تتراوح أعمارهم بين ١٥-٢٥ سنة يلقون مصرعهم في حوادث السيارات سنويا . ويبلغ هذا العدد ضعف مجموع قتلى الجرائم ، والانتحار ، وضحايا المخدرات ، وصرعى حرب فيتنام . وقال في تقريره أيضا أن السائقين الشبان يرتكبون ٣٤٪ من مجموع حوادث المرور بينما هم لا يمثلون سوى ٢١٪ من مجموع الشعب . وعزى ذلك إلي سوء نظام التدريب الذي يسمى نظام "٣٦ ساعة " وافتقاره إلي تدريبات علي مواجهة الظروف الصعبة الطارئة ، وعجزه عن إقناع الشباب بأهمية العامل الأخلاقي في الحفاظ علي سلامة السائق ، وضرورة تعديل السلوك والسمو به أثناء القيادة .

ومن البديهي أن تتصاعد الخسائر المادية تبعا لتصاعد عدد الحوادث وتساعد عدد الضحايا . ففي حين بلغت الخسائر المادية الناجمة عن حوادث عام ١٩٥٥ في أمريكا ٦٠ مليون دولار ، إذ بها ترتفع عام ١٩٦٥ إلي بليون دولار منها سبعة

بلايين قيمة خسائر حوادث من نوع واحد وهي الاصطدام بين سيارتين أو أكثر ، بينما بلغت ٥٠ بليون دولار في عام ١٩٧١ علي النحو الذي ذكرناه. غير أن هناك فرقاً بين مفردات قائمة تفاصيل الخسائر في عام ١٩٦٥ وبينها في عام ١٩٧١ ، فالبلابين الإحدى عشرة لعام ١٩٦٥ هي قيمة السيارات المحطمة ، والأشجار وأعمدة الإضاءة والممتلكات العامة والخاصة التالفة ، وتعويضات المصابين وأسر الضحايا. ولم تدخل في قائمة الخسائر النفقات الإدارية المستهلكة في ذيول الحوادث للتحقيق والمحاكمات ، ولا نفقات إعادة تخطيط الطرق فنياً وتزويدها بالمعدات والأجهزة ووسائل الإيضاح والتنبيه والتحذير والإرشاد ، ولا تكاليف ملايين الأسرة التي واجهت بها المستشفيات سيل المصابين المنهمر الذين تنقلهم إليها سيارات الإسعاف علي مدار الساعة.

هذه الأرقام المستقاة من إحصائية رسمية أجرتها جمعية مكافحة حوادث المرور الفيدرالية الأمريكية بالاشتراك مع اتحاد شركات التأمين تشير إلي أن الخط البياني للحوادث وضحاياها وخسائرها يتصاعد في أمريكا دون توقف أو تراجع .. والمؤسف أيضاً أن كل الدراسات المرورية تسفر عن نتائج تدعو إلي التشاؤم وتشير إلي أن حصاد الحوادث يزداد التهاماً للضحايا عاماً بعد عام . ومن أهم الدراسات التي أكدت ذلك واحدة أجراها دكتور " ليون روبرتسون " العالم الأمريكي المتخصص في مشاكل المرور، وذلك بتكليف من معهد السلامة الفيدرالي في واشنطن .

وتتنبأ دراسته بأن معدل الحوادث سوف يزداد بلا توقف زيادة تحمل في طياتها شراً مستطيراً علي كل مجتمع يعجز عن وقف زحف أرقام الحوادث ، اعتماداً علي شعور أفرادها بالمسؤولية ، أكثر من الاعتماد علي القوانين الرادعة والتدابير الوقائية الحكومية.

كم هو مؤلم أيضاً أن يتنبأ العالم الخبير بأن كل أسرة مكونة من خمسة أفراد سيصاب منها واحد في حادث مرور حتى عام ٢٠٠٠ ، وأن نفس الفجيعة لكن

بنسب متفاوتة علي أجيال ستحل بكل مجتمع تزداد فيه معدلات الحوادث دون أن يستطيع تخفيضها . أو يعجز عن إيجاد توازن بين القدرة الاستيعابية لطرقه الممهدة المزودة بوسائل السلامة ، وعدد السيارات التي تستخدم هذه الطرق ، ومستوى الوعي المروري لدى مستخدمي الطريق سائقين وسائرين.

عندما ظهرت السيارة إيداناً باضمحلال عصر حيوانات الجر كان البعض يعتبرها إحدى الكماليات ، لكن تحسناً كبيراً طرأ علي سرعتها وقوتها وأسباب الراحة فيها تدريجياً منذ أوائل القرن العشرين ، فلم ينته عام ١٩٣٨ إلا وكان منها علي ظهر الأرض ٢٩ مليون سيارة تتحرك ، وارتفع هذا العدد في عام ١٩٥٩ إلي ٧٠ مليون سيارة تقريباً ، ويقدر عدد السيارات التي تذرع طرق العالم حالياً بأكثر من ٢٥٠ مليون سيارة.

هذا الاطراد في زيادة حيازة سكان العالم للسيارات مع تخليهم التدريجي عن مركبات الخيل ، أنهى عصر حيوانات الجر ، وجعل البعض يطلقون علي العصر الحالي " عصر السيارات " نظراً لأن السيارة أصبحت جزءاً مهماً في حياة الإنسان أثناء السلم أو في زمن الحرب.

لم تعد علاقة الإنسان بالسيارة مقصورة علي عمليات نقل العتاد والجنود والجرحى في الحرب ، ولا علي مجرد نقل الأشخاص والأشياء لمختلف الأغراض في السلم ، وإنما هناك - أيضاً - عدد كبير من سكان العالم ترتبط أرزاقهم بالسيارة : يصممونها ، ويصنعونها ، ويوزعونها ، ويتخصصون في صيانة أجزائها ، ويزودونها بالوقود ، ويحترفون قيادتها أو غسلها . وهناك عدد أكبر ترتبط راحتهم ومصالحهم باقتناء أو استعمال السيارات . وذلك هو الجانب المضيء لعصر السيارات.

وعلي مر السنين تزايد عدد حوادث المرور بتزايد عدد السيارات ، وتزايد عدد ضحاياها علي النحو السابق ذكره ، وكان هذا كفيلاً بتنبيه الأذهان إلي " الخطر الثالث " ، الذي صنعه الإنسان بيديه ، وأدمن عليه حتى لم يعد بوسعه الاستغناء

عنه ، ولهذا الخطر جانب اقتصادي آخر معتم ، إذ تبلغ الخسائر المادية الناجمة عن حوادث المرور حول العالم رقماً رهيباً يتعذر تخيله.

ورغم عدم وجود إحصائيات عالمية وافية بهذا الصدد ، إلا أن ما يتوافر من إحصاءات أجرتها بعض الدول المتقدمة ، يؤكد أن الخسائر المادية لحوادث المرور حول العالم في سنة واحدة ، تكفي قيمتها لتغطية ميزانيات عدد كبير من الدول النامية.

آلاف الرجال في عشرات الدوائر بكل بلد تستهلك حوادث المرور وقتهم وجهدهم وللوقت والجهد ثمن باهظ التكاليف . ولنا أن نتصور كم تبلغ قيمة الوقت والجهد الذي يبذله موظفو تلك الدوائر ، ومقدار ما تنفقه من أموال نتيجة لوقوع حادث : الإسعاف ، والشرطة ، والقضاء ، وهيئة المستشفى ، ورجال البلدية ، وإدارات الشؤون الاجتماعية ، وشركات التأمين وغيرها . حتى المؤسسات التي يعمل بها كل من المصاب ومرتكب الحادث لا تسلم من الارتباك نتيجة لغيابهما .. حتى مستخدمي الطريق الذين عطلهم الحادث عن الذهاب إلي أعمالهم في الوقت المناسب، يتعرضون هم ومؤسساتهم لخسارة هي قيمة مجموع الوقت الضائع ، وما قد يترتب علي التأخير من آثار ضارة بالإنتاج كيفاً وكماً.

السيارة التي تصرع فرداً تهدم في الوقت نفسه لبنة في بنيان المجتمع ، لأن الثروة البشرية بخبرتها لا تقل قيمة عن كنوز الثروات الزراعية والصناعية والمعدنية ، بل هي أكثر قيمة ، لأنها هي التي تعطي القيمة لكل الثروات . يستوي في ذلك المهندسون ، والأطباء ، والفنانون ، والأدباء ، والعمال ورجال الأعمال . يستوي في ذلك الصغار والكبار ، لأن أبناء اليوم هم قادة الغد ، والوطن محتاج لهؤلاء جميعاً في معارك البناء ، والإنتاج ، والفكر ، والزود عن حياض الوطن . فما من حادث يزرعه سائق إلا ويحصد المجتمع أشواكه أذى وخسارة.

ومن يصب رجلاً بسيارته إنما يغرق أسرة في بحر الدموع والضياع والآلام لأن ضياع حياة رجل تعني تدمير حصن كان يقيها غوائل الفاقة والتفكك والحرمان. مقابل كل صغير علي الطريق - عائد من المدرسة أو الملعب - قلب أم قلق لا يكف عن الخفقان إلا إذا عاد الصغير سليماً . لتضمه إلي صدرها ، وتمطره قبلات الحنان، حامدة الله علي عودته سالماً من الخطر الثالث الذي بات الهاجس الأول. كل أم علي الطريق ، ذاهبة إلي عملها أو آتية من السوق ، ماشية أو سائقة أو راكبة ، تنتظرها بلهفة وحنين عدة قلوب مختلفة الأعمار ، قد يكون من بينها رضيع ظمئ جائع . وكم حالت حوادث الطرق من عودة آلاف منهن إلي أطفالهن بسلام.

الخسائر الاقتصادية علي ضخامتها لا تساوي شيئاً إذا قورنت بما يصيب أسرة مصاب من أسى وتمزق ، وبالأضرار التي تنجم عن ضياع حياة رجل أو امرأة أو طفل ، أو حتى مجرد إصابة أي منهم بعجز.

الحياة أتمن وأمتع وأروع ما في الوجود .. الحياة روح عالمنا وسر عمرانه، إنها الطاقة المحركة لنشوء الحضارات، ونمو وتطور الأنشطة الإنسانية علي الأرض ، وإشاعة الجمال في ربوعها . ولا شك أن كل فرد يهلكه أو يقعه حادث مرور إنما هو خسارة محسوبة علي أهله ، وبلده ، والأسرة الإنسانية جمعاء.

والآباء والأمهات هم الحلقة الطبيعية التي تصل حياة الأبناء والبنات بتيار الأزل. وحياة الأبناء والبنات نصف زينة الحياة الدنيا .. ينابيع البسمات المشرقة علي وجوه الكبار .. وهو الخلف ، امتداد حياة السلف ، ورمز خلود الآباء والأجداد. والمؤسف حقاً أن وحش حوادث المرور لا يفرق بين الأجسام الصغيرة الغضة ، والأبدان الضعيفة الواهنة . إن أمل البشرية الوحيد في الحد من استشرأ هذا الخطر الداهم معقود بكياسة السائق وفطنته ومدى التزامه بأسلوب القيادة الوقائية.

لقد بلغت حوادث المرور من الكثرة والخطورة حدًا جعل بنوك قطع الغيار البشرية تنظر إلي الطريق كأفضل وأثرى منجم لاحتياجاتها . وفي بعض الولايات الأمريكية ما أن يصل رجل الشرطة إلي مكان حادث مرور، حتى يبادر بالاطلاع علي رخصة قيادة السائق الميت لتوه أو بطاقة تحقيق شخصية الراكب أو المصاب الذي فاضت روحه ، بحثاً عن عبارة مختومة علي جانب من هذه أو تلك ؛ تشير إلي أن الضحية متبرع بأعضائه بعد موته وكذلك الحال في دول أوروبية.

وفي الحال يتم نقل الجثة إلي أقرب مستشفى ، لتجري اللازم نحو تسليم كليتيه إلي أقرب مؤسسة متخصصة قبل مرور ساعة علي الوفاة ، وإيداع عينيه في أحد بنوك العيون قبل مضي ست ساعات .

وفي مواجهة الخطر الثالث نشأ علم المرور ، ثم تشعب إلي عدة علوم وفنون أدخلت ضمن مناهج التعليم في بعض المعاهد والكليات وأخذت علوم المرور من العلوم الأخرى فروعاً تخدم غايته التي هي سلامة الطريق ومستخدميه . فهناك علم هندسة المرور ، وميكانيكا المرور ، وتقنين المرور، وتحقيق حوادث المرور ، وجراحة المرور، وعلم نفس المرور.

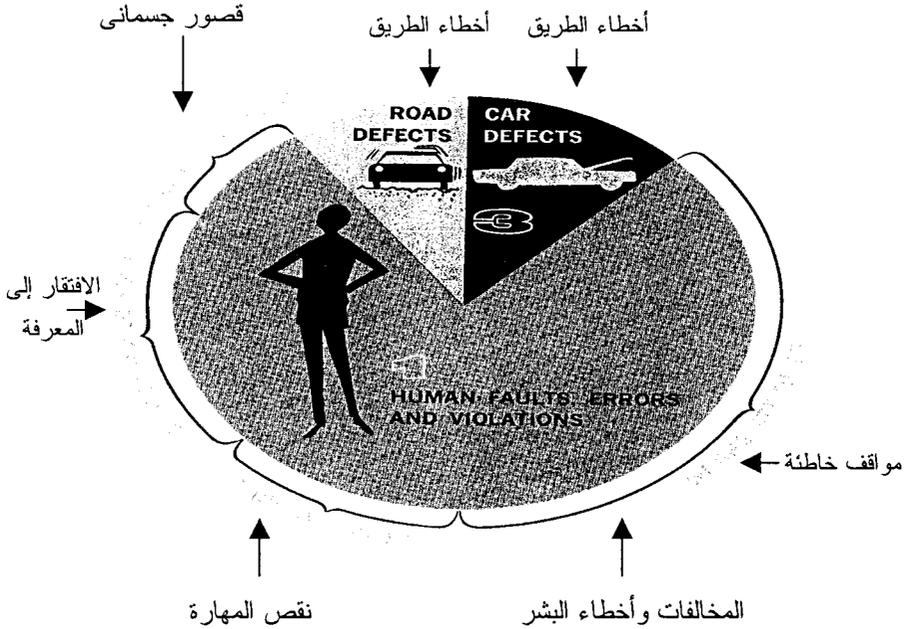
علم هندسة المرور - مثلاً - يبحث في تخطيط الطرق والجسور والأنفاق والإشارات والعلامات وغيرها. وعلم ميكانيكا المرور يبحث في الأمور المتعلقة بالقوى الطبيعية التي تتحكم في السيارة ، وسرعة المركبات ، ووزنها ، وحمولتها ، ومواصفاتها ، وشروط المتانة والسلامة وغيرها . وعلم النفس المروري تطور حتى أصبحت له معاهد متخصصة أشهرها واحد في " فيينا " مهمته إجراء البحوث والدراسات النفسية والنظرية والتجريبية علي مختلف فئات مستخدمي الطريق ، وأفضل وسائل التدريب والإيضاح والوقاية.

الإنسان وحركة المرور



مهما يكن الطريق رديئاً ، ومهما ساءت الأحوال الجوية ، ومهما يكن نوع الخلل الذي يصيب السيارة ، تظل مسئولية ما يقع نتيجة لذلك من حوادث علي عاتق الإنسان سائقاً كان أو ماشياً.

الطريق لا يُميد فجأة تحت السيارة ، وأينما أجرى فيه من إصلاح أو تعديل تقييم السلطات المختصة عادة لوحات تحذيرية وإشارات ضوئية متقطعة ، فإذا وقع حادث رغم ذلك فإنه نتيجة تخلي السائق عن الحذر .. نتيجة تجاوز السرعة



المناسبة لظروف الطريق .. نتيجة خرق قانون المرور .. نتيجة تجاهل أهمية القيادة الوقائية . كذلك الحال عندما تسوء الحالة الجوية ، حيث يكون التمهّل أهم عناصر

السلامة عندما ينتشر الضباب ، وفضل عاصم من الحوادث عندما ينهمر المطر ، وقد يكون التوقف والامتناع عن القيادة إلى أن تتحسن الظروف الجوية هو الحل الأمثل. مهما تفنن المهندسون في تطوير السيارة .. ومهما زدوها بمختلف أجهزة السلامة الإلكترونية وأنظمة الأمان الأوتوماتيكية .. ومهما أدخلوا عليها من مظاهر التطوير التكنولوجي ، فإنها ستظل علي ما هي عليه : الآلة الصماء المجردة من العقل والإرادة ، التي لا تستطيع أن تدور أو تتحرك أو تتجه ، إلا بمشيئة السائق ، وفق هواه ، وحسب إرادته . وهو المسئول أيضا عن فحصها وصيانتها وما قد ينجم من حوادث نتيجة عطل مفاجئ أو مخالفة شروط الأمان والمتانة.

وأكثر الدراسات إنصافا للسيارة توزع مسئولية الحوادث بنسبة ٨٥٪ للإنسان ، و ١٠٪ للطريق ، ٥٪ للسيارة ، والأصوب أن تعفى السيارة من هذه النسبة ويتحملها الإنسان .

الكيفية التي يقود السائق بها سيارته لا تخضع لعنصر المهارة وحده ، وإنما يشكلها مزيج من عناصر ذاتية تختلف من سائق لآخر ، فتجعلها إما قيادة خطيرة ، وأما قيادة نموذجية آمنة ، أو قيادة عادية لا يسلم صاحبها من أخطاء ، ومن أهم العناصر التي تشكل نوع قيادة السائق لسيارته : مدى فهمه لقانون المرور وآداب الطريق ومعرفته بميكانيكا سيارته ، ومقدار شعوره بالمسئولية تجاه نفسه وغيره من مستخدمي الطريق ، وحظه من اللياقة النفسية والبدنية أثناء القيادة ، إلى غير ذلك من العناصر التي سيأتي الكلام عنها فيما بعد بالتفصيل ، والتي تجعل من القيادة متعة موفورة السلامة مدى العمر.

تراكم إيجابيات هذه العناصر تقوي ما نسميه " القيادة الوقائية " وتلك تتطلب من كل سائق أن يعد نفسه معنويا لأن يعتبر نفسه في اختبار ، خلال كل رحلة يجلس فيها خلف مقود السيارة ، مدفوعا بطموح لا ينتهي إلى أن يكتسب كل يوم خبرة واحدة علي الأقل ، ليصبح واحدا من أفضل سائقي السيارات الملتزمين بحقن دماء مستخدمي الطريق.

ما من سائق سيارة يتعمد أن يرتكب حادث مرور ، غير أن بعض السائقين ميالون بطبيعتهم إلى ارتكاب الحوادث أكثر من غيرهم ، لضعف عنصر أو أكثر من العناصر التي تشكل كيفية القيادة الوقائية التي سبق الإشارة إليها ، ومن بينها عنصر التركيبة النفسية للسائق وما قد يشوبها من سمات شخصية سلبية ، كالتردد ، وسهولة الانزعاج ، وسرعة الانفعال . وفي الصفحات الأخيرة من الكتاب اختبار من عشرة أسئلة ، يساعد القارئ علي معرفة نفسه من هذه الناحية.

صناع الحوادث :

- بصفة عامة فإن الدراسات المرورية تؤكد أن لكل فئة من الأعمار حوادث مرور مميزة يتورط فيها من لا يحذرهما . وفي ذلك يقول الخبراء من واقع الإحصائيات :
- إن حوادث دهن الأطفال قبل سن الخامسة أكثر منها في أي مرحلة أخرى وتقع أغلبها في الأحياء السكنية . ويشترك في صنعها سائقون يتخلون عن اليقظة والتأني ، وأطفال يندفعون إلي الطريق كعادتهم بلا حذر أو وعي ، وبلا رقابة من الكبار.
 - الأشخاص قبل سن العشرين يختصون بأكبر نسبة من حوادث الدرجات الهوائية ، لعدم اتباعهم شروط قيادة الدراجة خصوصا في الطرق الرئيسية ، ولمارستهم التعرج في السير ، والألعاب البهلوانية ، والتعلق بالمركبات ، ونقل الغير والأشياء الثقيلة أو الأشياء المستعرضة.
 - ضحايا الدرجات النارية أغلبهم في العشرينات ، والمغامرة أهم الأسباب.
 - صغار الشبان ، والمسنون ، يمثلون أكبر نسبة من الضحايا ، وصناع الحوادث بين سائقي السيارات.
- دكتور " شيبستر شميديت " أستاذ في جامعة " هوبكنز " البريطانية ، أجرى دراسة استغرقت عاما كاملا ، علي خمسين حادثا في " بالتيمور " لسيارات منفردة ، ليس من بينها حادث واحد بين سيارتين ، واتضح له وجود فئات من السائقين أكثر عرضة لحوادث المرور من غيرها ، تطرقت الدراسة إلي الحالة العضلية والذهنية للضحايا وقت وقوع الحادث ، وحالة السيارة ، وما إذا كان بها تلف يفقد سائقها السيطرة عليها ، وسجلات السائقين في إدارة المرور والشرطة . كما أجرى الباحث مقابلات مع أقارب الضحايا ومعارفهم للحصول علي معلومات عن طباعهم وسلوكهم. ثم استعان بالكمبيوتر فكشف عن عيوب أساسية في شخصية الضحايا كانت المحرك الرئيسي الذاتي للحوادث. هذه العيوب في حب المغامرة والقيادة الخطرة ، بدوافع

منها : القلق ، واليأس ، والحساسية ضد النقد ، ورد الفعل الأهوج ، والنزوع إلي العدوان ، والوقوع تحت تأثير مخدر أو مفتر . وأثبت البحث أن المتزوجين منهم إما مطلقين أو منفصلين عن زوجاتهم ، وأن متوسط أعمارهم ٣٠ سنة ، أم المراهقون منهم فقد دلت التحريات علي أنهم كانوا فاشلين في دراستهم أو في حياتهم العاطفية والعملية.

والمحلل النفساني " أدوين ميلر " عكف علي دراسة عينات من سائقي السيارات صناع الحوادث ، ومن بين العينات التي قدمها " ميلر " نموذجا يجسد الإهمال ، يتمثل في عامل عمره ٣٤ سنة أد من السهر مع خلطاء السوء .. ارتبكت أحواله الاقتصادية والاجتماعية فانفصلت عنه زوجته .. لم يكن ينال قسطا كافيا من النوم والراحة .. الإهمال واللامبالاة من أوضح خصاله .. كان يعلم أن فرامل سيارته تسرب زيتا .. استعاض عن إصلاحها بملء خزان زيت الفرامل كلما نقص وخفت الفرامل .. وفي ذات مرة كان يقود سيارته بسرعة عالية ، ولم يترك مسافة أمان مضاعفة بينه وبين سيارة أمامه ، ولما هدأت السيارة الأمامية سرعتها فجأة ، ضغط صاحبنا علي فرامل سيارته مر واثنين وثلاث ، لكنها تراخت في الاستجابة لضغوطه ولم تقف إلا بعد أن اجتاحت السيارة الأمامية في صدمة حطمت مقدمة هذه ومؤخرة تلك ، وأصيب المسكين بإصابات بالغة منعتة من القيادة إلي الأبد ، والغريب أن صاحبنا كان يملك من قبل سيارة أنيقة شكت خلل مقودها ؛ وأهمل إصلاحه فتحطمت بسببه في حادث سابق نجا منه بأعجوبة لكنه لم يعتبر.

حتى " ديك باركر " بطل سباق السيارات البريطاني الذي تعتبر السرعة حرفته وسر شهرته . كاد يفقد حياته بسبب السرعة وإهمال فحص فرامل سيارته العادية ، فخانتته الفرامل وعصته بينما هو منطلق في أحد شوارع ضواحي لندن . وكان لا بد له من تفادي دهس " باقة " أطفال يعبرون الطريق ، فصعد " باركر " الرصيف ، وفقد السيطرة علي السيارة ، فاصطدمت بجدار واندلعت فيها النيران وامتدت إليه . ولو

لم يقع الحادث أمام مركز إطفاء لفقدت حلبات سباق السيارات الدولة واحدا من أبطالها. وهناك آلاف الحوادث المشابهة تحدث سنويا هنا وهناك.

الشباب والحوادث :

شباب كل أمة هو عدتها وعتادها في السلم والحرب ، عسارة حيويتها ونشاط حركتها ، ونسبة آمالها في مستقبل زاهر نام ؛ ولذا فإن سلامته واستمرار حياته أعز وأثمن غايتها ، باعتباره أهم ضمانات نموها ومنعتها ، وأقوي قلاع حريتها السياسية والاقتصادية ، وركيزة الإنتاج ودعامة التقدم.

ولسوء الحظ تشير كل البحوث المرورية إلى أن حصاد حوادث المرور من الشباب كثيرة وأن نسبة صناعات الحوادث من الشبان كبيرة. كما تشير الدراسات النفسية الإعلامية في محيط الشباب بهذا الشأن إلى أن تحولا كبيرا طرأ علي قابلية الشباب للاقتناع جيلا بعد جيل بسبب انتشار التعليم وسيادة التفكير الواقعي ونزوع الشباب إلى الحرية الشخصية ، مما جعل أبناء عصر التراكمات العلمية والمختبر والكمبيوتر يعزفون عادة عن أساليب الوعظ والنصح التي تتبعها أجهزة الإعلام مجردة من الأدلة ، ولا يستجيبون لنبرات الوعظ بقدر ما يجذبهم الرقم . ولا يباليون بالنصح بقدر ما تشدهم الحقيقة العلمية المستوحاة من البحث والدراسة والتحليل.

فيما يلي مجموعة من الحقائق المستخلصة من دراسات أجراها أساتذة مرموقون وخبراء عالميون في عالم المرور ، نسوقها إلى فلذات أكبادنا الفتيان ، يحدونا الأمل في أن نصل معهم إلى اتفاق حول الأسلوب الصحيح لقيادة السيارات ، الذي يحفظ لهم حياتهم ، ويدخر للأمة دماءهم ، ويقي المجتمع مما يكابده من آلام ، وما يزرفه من دموع ، ويصبح الطريق أكثر أمنا وسلامة للسائقين والمارة علي السواء .

وقبل أن نمضي في عرض تلك الحقائق علينا التسليم بأن العناصر المكونة لمشكلة المرور تختلف بين مجتمع وآخر ، لأن المجتمعات لا تشغل كلها مساحات متساوية من الأرض ، ولا تتطابق في تعداد السكان . والناس فيها جميعا ليسوا علي قدر

متساو من الوعي والثقافة . تتفاوت بينها صلاحية الطرق للمرور الأمن . ويختلف فيما بينها الطقس والمناخ الغالب ذو العلاقة المباشرة ببعض أنواع الحوادث وغير ذلك من عوامل مشكلة المرور.

هذا الاختلاف لا ينفي وجود تشابه بين ظروف بعض المجتمعات من النواحي الأيكولوجية أو الديموجرافية أو الجغرافية أو المناخية أو الاقتصادية ذات الارتباط بحوادث المرور . فنجد - مثلا - أن الضيق والتعرج سمة غالبية علي شوارع المدن القديمة أينما كانت ، يضاف إليها شدة ازدهار حركة المرور ، لا فرق في ذلك بين القاهرة ولندن وروما وبومبي وغيرها من المدن التي أنشئت قبل قرون لم يطف حلم السيارة بمخيلات مصمميها.

ونجد تشابها بين الدول الصناعية الغنية ، ودول الخليج المصدرة للنفط كالكويت ، من حيث ارتفاع مستوى دخل الفرد ، وعلو قدرته الشرائية ، مما ييسر له اقتناء السيارة ، ويؤدي إلي تقارب في معدلات امتلاك الأفراد للسيارات وبالتالي تضخم عددها بما يتجاوز طاقة الطرق المعبدة والطاقة البشرية المخصصة للتحكم في المرور وتنظيمه ، حتى يصبح من العسير السيطرة علي سلامة الطريق ، ما لم تلاحق عملية إنشاء الطرق وتعزيز إدارات المرور تلك الزيادة الهائلة في اقتناء السيارات . ويزيد المشكلة تعقيدا في هذه الدول الغنية وفي غيرها من الدول التي تتسع فيها رقعة قطاع الطبقة الميسورة ، انتشار ظاهرة امتلاك صغار الشبان لسيارات أو مجرد السماح لهم من قبل ذويهم بقيادتها ، ولهذا تأثيره بالطبع في زيادة معدلات الحوادث.

وللشبان - كما لفئات الأعمار الأخرى - خصائصهم النفسية التي ترتبط أوثق الارتباط بأسلوب قيادة السيارة وحوادث المرور. وفيما يلي بعض ما أسفرت عنه دراسة أجراها المجلس القومي الأمريكي لمكافحة حوادث المرور ، المتعلقة بالسائقين الشبان :

- حاملو التراخيص الشبان يشكلون ٢٠٪ من مجموع السائقين.

- ضحايا حوادث المرور منهم ٣٥٪ من مجموع ضحايا مختلف الأعمار ، مما يشير إلي أن تهورهم في القيادة يجعلهم فرائس للحوادث أسهل من غيرهم .
- السائقون الشباب يرتكبون تسعة أمثال ما يرتكبه متوسطو الأعمار من حوادث المرور .

- ٧٨٪ من الحوادث القاتلة خلال عام ارتكبتها سائقون تتراوح أعمارهم بين ١٦ - ٢٠ سنة .

- السائقون أقل من ٢٥ سنة يرتكبون ٢٨٪ من مجموع الحوادث و ٣٠٪ من الحوادث التي تؤدي إلي الوفاة .

- الفتيان بين ١٨ - ٢٠ سنة يصنعون من حوادث المرور ستة أمثال ما تصنعه الفتيات في مثل أعمارهم ، وضعف ما يصنعه الشباب ما بين ٢٠ - ٢٤ سنة .
- ضحايا حوادث المرور من الشباب بين سن ١٥ - ٢٤ سنة يفوق عددهم ضعف مجموع الضحايا في مثل هذه السن بفعل الأمراض ، والغرق ، والحريق ، والانتحار ، والقتل ، وانهيار المبني ، وإصابات العمل ، وغير ذلك من أسباب .

من أجل ذلك تهتم الدول المتقدمة بتنظيم دراسات مرورية عليا يتلقاها الشباب ، أهم موادها : الطرق العلمية للقيادة الوقائية ، وميكانيكا السيارات ، وثقافة نفسية تتعلق بمستخدمي الطريق مشاة وسائقين من مختلف الأعمار والفئات ، وأيكولوجية الطرق ، ويستفيد من هذا البرنامج في الولايات المتحدة الأمريكية أكثر من ١,٥ مليون طالب وطالبة من مختلف المدارس والمعاهد والجامعات .

أسباب خلقية واجتماعية : يعرف الدكتور " ميتشيل شابيرو " أستاذ جامعة " بيردو " بأنه من أكثر العلماء إجراءً لأبحاث قيادة السيارات وحوادث المرور في مجال الشباب ، للتعرف علي أسبابها ، والدوافع النفسية والخلقية الكامنة وراءها .

أجرى " شابيرو " أحد أبحاثه علي ألف شاب ممن نجوا من حوادث ارتكبوها، أشار البحث الذي استغرق عامين إلي أهم السمات السلبية التي تسيطر علي سلوك الفتيان أثناء القيادة فتسفر عن الحوادث الرهيبة وفي مقدمتها :

- الطيش .
 - التهور .
 - المغامرة .
 - استعراض المهارات الزائفة .
 - الرغبة في الإثارة ولفت الانتباه بالمشاكسة .
 - التسابق في الطريق العام .
 - تقليد مناورات أفلام السينما .
 - التباهي علي الأقران خصوصا الفتيات .
- وأحصى الدكتور " شابيرو " أنواع الحوادث التي تنجم عن ذلك فجاء حسب ترتيب نسبها تنازليا :

- حوادث اقتحام الأرصفة وما يترتب عليها .
- حوادث الاصطدام بالحواجز والسيارات .
- الانقلاب .
- الانزلاق .
- الدهس .

وتشير مختلف الدراسات التي أجراها محللون نفسيون علي مرتكبي حوادث المرور من الفتيان بما يشبه الإجماع إلي أنهم يتجاهلون قانون السير، وكثرة منهم تقود السيارة بدون ترخيص ، مدفوعين إلي المخاطرة بعوامل نفسية أهمها :

- الشعور بالنقص .
 - عدم توازن الشخصية .
 - حدة دوافع المراهقة مع عدم القدرة علي التسامي بالغرائز .
 - تقليد الكبار والرفاق .
- أما العوامل التي تغذي هذه الدوافع النفسية وتفسح لها مجال الانطلاق فهي :

- الافتقار إلى الرقابة والتوجيه الأبوي.
- التدليل الأسري.
- عدم التعود منذ الصغر علي هوايات بناءة .
- الحرمان من فرص الارتباط بطرق سليمة لشغل أوقات الفراغ التي يمكن أن يفرغ فيها أمثالهم شحنات المراهقة.

ولقد ثبت من اعتراف بعض هؤلاء الشبان أثناء عمليات استبطان أجراها المحللون النفسيون ، أن هذا البعض يعتقدون أن قيادة السيارة بأسلوب لافت للنظر يصل إلي مستوى التعادل النفسي المريح ، فيتوهمون أنهم - بالسرعة الفائقة والحركات البهلوانية المثيرة - قد بلغوا مصاف الناضجين ، وأثبتوا وجودهم في عالم الأفاضل المتفوقين ، من كان منهم كذلك في الدراسة أو الساحة الرياضية ، أو في مجالات الثقافة والاجتماع. وهم في ذلك أشبه إلي حد ما بطفل يصرخ ويحطم الأشياء، لينال نصيبا من اهتمام الكبار واعتبارهم ، أو ليشد انتباههم . وبنفس القدر يشترك عامل الثروة والاجتماع اللاإرادي المكبوت ، بين الطفل الذي يحطم إحدى تحف المنزل ، والغني الذي يقود سيارته بأسلوب مخالف مدمر ، تمردا علي وضع أسري يصيبه بظماً وجداني ، سواء كان هذا الوضع واقعياً أو من نسج الخيال وسوء التقدير.

تسند الإحصاءات نسبة كبيرة من حوادث الشباب إلي الثقة المفرطة بالذات ، والركون إلي المهارة ، لا جدال في أن الثقة بالنفس من عوامل النجاح وقوة الشخصية لكن المبالغة فيها تتفاوت إلي حد الغرور. والغرور بمختلف مراتبه يحلق بالمرء فوق مستوى مرثيات ومدركات قد يكون من بينها المهم والحيوي والخطير . كذلك السائق الذي يبالغ في الاعتداد بمهارته، غالبا ما يعتقد أنه فوق مستوى التورط في أخطاء تؤدي إلي حوادث، وأنه ليس علي شاكلة هؤلاء الذين يمنون بها ، ومثله دائما في

خطر، لأن هذا الشعور إذا بلغ حد الغرور يجرد صاحبه من الحذر ، واليقظة ، والتوقع ، والاستعداد للطوارئ وكل مقومات السلامة.

وهم المهارة .. ضرب من الغرور يوقف نمو تحصيل مزيد من الخبرة ، يحول تصرفات السائق إلي حركات آلية خاوية من الدقة والرؤية ، حينئذ تخون المغرور مهارته ، وتصبح القدرة والخبرة والكفاءة أطياف سراب ، في لحظة تهاون حيال موقف صعب .

مهارة السائق لا تقاس بإدارة المحرك ، واستعراض الحركات البهلوانية ، والتعرج كالأفعى وسط حركة المركبات ، وإنما تقاس بإدراكه العميق لعالم المرور المليء بالدروس التي لا تنتهي ، وبعودته إلي ذويه سالما دون أن يمس أحد بسوء . السائق الحكيم لا يركن إلي وهم المهارة ، لأن المهارة والكفاءة والقدرة البشرية واللياقة البدنية من السمات القابلة للتغيير بتأثير الحالة الصحية والنفسية ، فلا يمكن الركون إليها في أمر يتعلق بالأرواح . ومن عيوب الركون إلي المهارة أنها تغري بالمغامرة ، والمناورة ، وتجاوز السرعة المعقولة ، ومطالبة السيارة بما هو فوق احتمالها وطاقاتها.

بعض الشبان يؤدون المناورات الخطرة تباها واستعراضا لمهارتهم وشجاعتهم ، فيزعجون مستخدمي الطريق ، وكثيرا ما تنتهي المناورة الاستعراضية بحادث يؤدي السائق وبعض المارة. وشتان بين مثل هذه المناورة ومناورة أخرى شجاعة حقا ، يضطر إليها سائق ثابت الجنان ، ليتجنب بها خطرا مفاجئا ، فينجو من كارثة محققة.

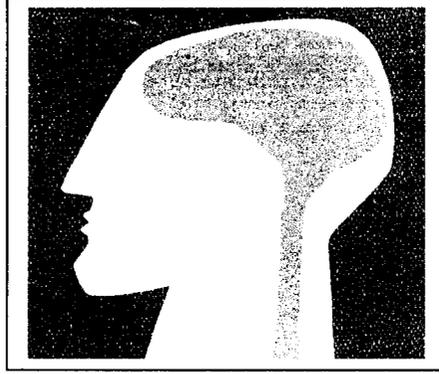
أسباب حضارية : وهناك أسباب حضارية تساعد علي إقحام الإنسان في حوادث السيارات ، من هذه الأسباب تطور صناعة السيارات ، وقدرتها علي السرعة التي تتزايد عاما بعد عام ، ويرتبط بذلك ازدياد معدلات الحوادث . ومنها تخلي الإنسان عن ساقيه معتمدا في قطع أقرب المسافات علي السيارة ، خاصة

كانت أو أجرة ، مما يسهم في ازدحام الطرق فتزداد فرص وقوع الحوادث . كما أن توافر وسائل الراحة بالسيارة ضاعف من شهوة الناس إلي التجوال والترحال إلي مسافات بعيدة.

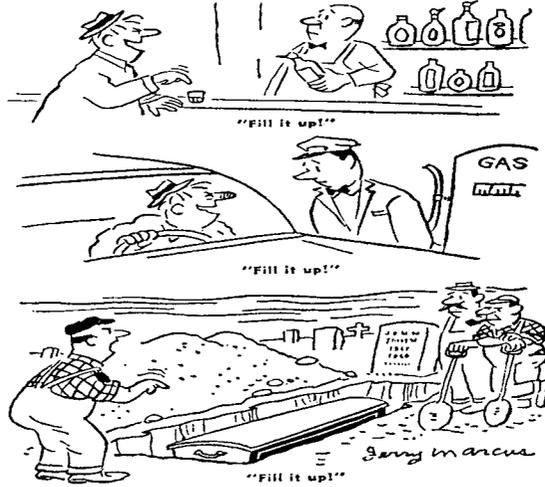
والاعتماد علي استخدام السيارة في المشاوير القريبة يسهم في زحام الطرق وأماكن الانتظار بدون مبرر ، ويسهم في صنع نسبة من الحوادث بطريق غير مباشر أو مباشر، ما كانت لتقع لو التزم كل صاحب سيارة بالاقتصاد في عدد الرحلات ، واختصار المسافات كإجراء وقائي ضد الحوادث، وذلك بالاعتماد علي الأقدام في المشاوير الصغيرة ، واستبعاد المشاوير الكمالية ما أمكن ، واختيار مرافق الخدمات القريبة كالعيادات والمدارس والمتاجر.

الانفعالات القاتلة : في كثير من الأحيان يلجأ البعض إلي قيادة السيارة في جولات لا مبرر لها إلا التنفيس عن شحنات انفعال بالغضب ، أو الحزن ، أو الابتئاس ظنا منهم أنهم بقيادة السيارة يزيحون عن صدورهم كوابيس الهموم. والخطر أشد ما يكون علي الشبان في هذه الحالات عما هو علي الرجال الناضجين؛ لأن الرجال في منتصف العمر فما فوق أكثر ضبطا وسيطرة علي الأعصاب. وفي كلتا الحالتين إذا ما انتهت الجولة بكارثة .نسمع من ذويه من يعلق بقوله :
"مسكين... لقد أعماه الحزن "

آثار الكحول على دماغ السائق وحياته



- ١- ضعف القدرة على التكيف والتوازن.
- ٢- عدم السيطرة على النفس.
- ٣- ضعف الإرادة والعزم.
- ٤- بطء الاستجابة للحوادث.
- ٥- المبالغة في الثقة بالنفس.
- ٦- سوء تقدير المسافات والسرعات والمواقف.
- ٧- ازدواج المرئيات وضعف الملاحظة.



هذا التعبير - علي فطرته وبساطته - صحيح صادق إلي أبعد الحدود من الناحية العلمية ، لأن ضغط الانفعال يؤدي إلي تغيرات كيميائية في الدم ، أوضح مظاهرها زيادة نسبة " الأندرنالين " في الأوعية الدموية ، فإذا ما وصل الدم المتغير كيميائيا إلي مركز الحواس في المخ ، اختلت وظائفه كما هو حال السكرارى ومرضى السكر عندما ترتفع نسبة الجلوكوز في الدم ، وبالتالي يحدث الآتي :

- ضعف نسبي في الوعي والإدراك والذاكرة والإحساس .

- اختلال التقديرات والأحكام .

- تلاشي التوقعات والاحتياطات .

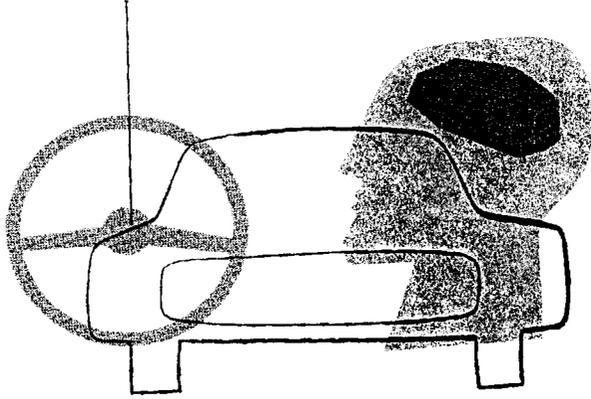
- شحوب نسبي للمرئيات .

ولا يتوقف اختلال التقدير علي المسافة والسرعة ، بل يضمحل تقدير ما للقيادة الطائشة من عواقب مهلكة ، يصاحب ذلك أحيانا استهانة السائق اليائس بحياته ، وقد تصل حالته إلي درجة الرغبة اللاإرادية في التخلص من الحياة ، ويصبح من فرط الكمد شبه أعمى ، مجردا من الحذر ، والنتيجة المؤلمة معروفة.

دليل ذلك أن اثنين من أساتذة كلية طب جامعة " بايلور " الأمريكية أجريا دراسة دقيقة لظروف وفاة ٢٨ سائقا في حوادث مرور ، واتضح لهم أن أربعا من هذه الحالات يمكن اعتبارها انتحارا لاإراديا بسلاح قيادة السيارة. وقد أثبت التشريح أن الضحايا كانوا تحت تأثير الكمد العميق. وأثبتت الدراسة الاجتماعية لظروف ما قبل الحادث أن المصابين واجهوا مشكلات عنيفة ، أورثتهم ياسا قاتلا ، أو خيبة أمل جذرية ، أو شعور شاملا بفقدان الشخصية.

وفي كل مرة وقع فيها حادث من هذا القبيل كان السائق قد ألقى بنفسه وراء عجلة القيادة وانطلق بالسيارة مباشرة بعد مشادة حامية بينه وبين طرف آخر

الانفعال أثناء القيادة قاتل



في محيط الأسرة أو العمل. هذا ما أثبتته أيضا دراسة أجراها " الكسندر بوركني " و " جيمس سميث " من جامعة " هوستون " .

وفي جامعة " بوسطن " أجرى فريق من العلماء دراسة مطولة وضعت المترددين علي رأس قائمة السائقين الأكثر ارتكابا للحوادث ، يليهم في الترتيب العصبيون الذين ينزعجون بسهولة ، ثم الانفعاليون الذين يفقدون أعصابهم لأسباب تافهة ، وتأتي في الترتيب بعد الدوافع النفسية دوافع خلقية أربعة هي :

- الاعتداد بالمهارة إلي حد الغرور ، والاعتقاد باستحالة الحادث مع الخبرة.
- المغامرة بتأدية مناورات خطيرة اعتمادا علي الحظ وحذر الآخرين.
- ضحالة الخبرة في القيادة والمعلومات المرورية .
- التواكل واللامبالاة إلي درجة الإهمال في الصيانة والتحميل والوقوف.

وفي سياق الحديث عن الأسباب النفسية والشخصية لحوادث المرور، يقول الدكتور " آر . ماينز " عميد مركز الأبحاث النفسية بجامعة " ميامي " : ليس من قبيل المصادفة أن يرتكب بعض السائقين حوادث مرور أكثر من غيرهم ، فقد أثبتت الأبحاث أن هذا البعض يتميز بخصائص نفسية ونزعات شخصية تجرهم إلي المشاكل

باستمرار. غير أن هذه الحقيقة العلمية لا تعني أن يستسلم هؤلاء إلي ما جبلوا عليه من خصال وخصائص ثم يذعنوا لما ينتظرهم من مصير مؤلم ، ذلك لأن باستطاعتهم أن يعيشوا في سلام واستبشار ، طالما يروضوا أنفسهم علي ضبط النفس وحضور الشعور بالمسئولية ، وأن يعترفوا لأنفسهم بعيوبهم الشخصية ، يضعوها دائما نصب أعينهم ويدربوا أنفسهم علي تصحيحها.

باستجواب عدد كبير من المراهقين الذين أصيبوا في حوادث أثناء القيادة، توصل الباحثون إلي أن معظمهم كانوا مدفوعين إلي السرعة والخشونة برغبة في تخفيف توتر نفسي يعانيه المراهقون عادة نتيجة لفورة بيولوجية تنتاب كيان المراهق في هذه المرحلة المضطربة من عمره المتميز بالنمو السريع والتغيرات البدنية الملحوظة، يرافقها بروز طاقات عضلية ودوامات نفسية قد لا تجد من الآباء توجها سليما ولا من الأبناء رغبة صادقة نحو سلوك طريق تصريف صحيح ينسجم مع ضوابط المجتمع ، بعيدا عن السيارة والطريق . والمقصود بالطرق البناءة لتفريغ شحنات الشباب وتخفيف حدة توترهم العضلي والنفسي والذهني :

- الألعاب الرياضية سواء منها الجماعية أو الفردية.
 - ألعاب التسلية البريئة داخل القاعات المخصصة لذلك.
 - الموسيقى والفنون الجميلة .
 - الأنشطة الاجتماعية وأوجه الخدمة العامة.
 - تربية الحيوانات الأليفة والداجنة كالطيور ذات الريش الجميل .
 - العبادات ، والاطلاع ، ومختلف الهوايات الطيبة.
- ويمت بصلة لهذه الحقيقة ، قيام باحث نفسياني بعمليات تنويم مغناطيسي لعدد من الفتيان مرتكبي حوادث ، بقصد تحليل الدوافع اللاإرادية التي جعلت منهم مصادر خطر علي الطريق . وقد اكتشف هذا الباحث أن مشاعر ترتبط بالجنس ، أقوى من قدرتهم علي ضبط النفس والالتزام بقانون السير وآداب الطريق ، سيطرت

عليهم أثناء القيادة ، بل هي الدافع لدى أغلبهم للتجوال بالسيارة ، فما أن شاهد الواحد منهم امرأة ، حتى انجذب إليها انتباهه بكل الحواس علي ما عداها ، وكانت هي " الطعم " الذي أوقعه في شرك الحادث .

أقوى لياقة وأضعف سلوكا : التناقض الغريب الذي كان يحير المعنيين ، هو أن الفتيان تحت سن العشرين ، يعتبرون في قمة القدرات العضلية والذهنية التي تمكنهم من إتقان أنسب وأسرع ردود الأفعال اللازمة لعمليات القيادة الوقائية وتفادي الأخطار المفاجئة ، فهم عادة :

- في ذروة قوة الإبصار ليلا ونهارا .
- وهم في أوج القوة والمقاومة والمرونة العضلية .
- وهم في قمة القابلية للتعلم ، وسرعة الإدراك ، واكتساب المهارات والقدرة علي تطبيقها .

ومع ذلك فإنهم أكثر من المسنين ارتكابا للحوادث ، رغم أن الفتيان أقل من المسنين استعمالا للسيارات . وقد تأكد للخبراء أن ارتكاب تلك الفئة للحوادث لا علاقة له بالقدرات والمهارات ، وإنما ينبع من عوامل سلوكية وجدانية ، يقع في دوامتها الفتى أثناء القيادة ؛ أهمها : الغضب ومرادفاته من اكتئاب ويأس وشغب وعدوان ، والتفاخر والخيلاء ، يترجمها سلوكه بقيادة متهوره ، يتجاوز فيها حدود السرعة ، وإمكانات السيارة ، والقدرة الاستيعابية للطريق ، وكأنما الشاب يهرب من واقعه في المجتمع إلي الأبد برغبة باطنية في أغواره ، أو ليحلق في السماء كلاعب الأكروبات متباهيا فيلقي المصير المحزن .

الإهمال وضعف الخبرة : يشترك هذان العاملان في حوادث مرور متشابهة ، ومن الإنصاف أن نذكر أن هاتين النقطتين ليستا وقفا علي الشبان وإن كان حظهم

منهما أكبر . فنجد - مثلاً - أن الذين يمرون بمرحلة التدريب أضعف خبرة من غيرهم ، كما نجد أن المسنين ذوي لياقة بدنية متدنية تؤثر علي كفاءتهم في القيادة. ولحماية مستخدمي الطريق من أخطاء المتدربين فرضت قوانين المرور علي أصحاب معاهد التدريب وضع لافتة علي مقدمة سيارة التعليم وخلفيتها تفيد ذلك حتى يأخذ مستخدمو الطريق حذرهم ، وفي اليابان يطلون بلون مختلف لوحة رقم سيارة السائق الذي يقود السيارة في حالة سكر ، حتى يحتاط منه الناس لكن العالم لم يعرف فيما عدا ذلك - علي ما أعلم - نطاقاً تميز به السائق الضعيف أو المهمل ، وبقي ذلك متروكاً لقوة ملاحظة السائقين أثناء القيادة.

إذا سائقك الظروف وراء سائق ، وبدرت منه بادرة مهما تكن تدل علي تجاهله عملية من العمليات التي تفرضها السلامة ، فأعلم أنه إما ضعيف أو مهمل ، وهو في كلتا الحالتين خطر ، عليك أن تتسلح له بكثير من الحذر.

وإذا كان هناك سائق يتقدمك في منعطف لا يكلف نفسه مشقة إعطاء الإشارتين : الضوئية واليدوية ، ولا يتمهل قبل الوصول إلي زاوية المنعطف ، ولا يلزم جانب الطريق الأيمن الذي ينعطف إليه ، فهو سائق مهمل ، توقع منه شراً وأحذره . توقع أن يقف فجأة دون أن يمهد للوقوف بأي عملية سلامة ، فهو لا يتطلع في المرآة ، ولا يعطي إشارة ، ولا يتمهل تدريجياً حتى يقف ، وقد ينعطف فجأة أيضاً بلا مقدمات . وعليك أنت أن تكمل كل جوانب نقصه وغفلته بمضاعفة الوقاية والاحتراس.

السائق الضعيف أو المهمل يعلن عن نفسه عندما يستعمل آلة التنبيه دون مبرر، أو يترك ذراعه يتدلى من النافذة ، أو يفرض في السرعة متظاهراً بفروسية لا يملك من صفاتها شيئاً ، وعندما يضاعف السرعة قرب إشارة التقاطع بدلاً من تهدئتها ، وعندما يتهرب من الوقوف لعابري الطريق فيحذرهم بآلة التنبيه ليفسحوا له الطريق.

تصرفات السائق جزء من أخلاقه العامة : من أطرف الاختبارات النفسية التي أجريت لعدد كبير من الفتيان المتورطين في حوادث مرور ، أن عدداً منهم وضعوا تحت مراقبة آله تصوير سينمائي خفية ، واتضح أن الغالبية العظمى منهم يميلون إلي الكذب ، ويفتقرون إلي فضيلة الأمانة ، ولا يبالون بقواعد الآداب والأخلاق العامة ، ولا يحترمون التقاليد والأعراف الجارية في المجتمع إلا نفاقاً أمام الكبار وخوفاً من العقاب الأدبي أو المادي.

واختار الباحثون عدداً من الفتيان في نفس الأعمار ، ممن مضى عليهم وقت مماثل في قيادة السيارات لم يرتكبوا خلاله حادثاً أو مخالفة ، واتضح أن خصال معظمهم علي عكس خصال المجموعة الأولى ، مما يثبت أن الشاب " الخلق " الملتزم بآداب المجتمع العامة ، غالباً ما يلتزم بنفس الأخلاقيات والتصرفات أثناء قيادة السيارة ، فيحترم قانون السير.

والدهش أن أفراد الفئة الأولى - عندما سئلوا عن بعض تصرفاتهم بين الجدران - كذبوا ونفوها في بادئ الأمر ، ولما عرضت عليهم الأفلام لم يظهر علي معظمهم أية بادرة من خجل أو ندم أو استحياء.

كان الفتيان موضوع البحث من الطلبة الجامعيين ، وبتقصي تاريخهم الأخلاقي وعلاقته بسلوكهم أثناء القيادة اتضح أن للتدليل في الصغر دخلاً في إنتاج شبان يفسدون سلامة الطريق ، وأن المدللين تحدوهم باستمرار رغبة للحصول علي رغباتهم بكل وسيلة وبأي ثمن مهما كانت الوسيلة محظورة أو ممنوعة ، ومهما كان الثمن علي حساب غيرهم. وهم يتصفون بالاستهتار واللامبالاة ، وتعيب أغلبهم جسارة عمياء. وهناك فرق جوهري بين الجسارة المكروهة في القيادة ، والشجاعة المطلوبة في المواقف الصعبة . فالجسارة مجازفة حمقاء واندفاع عشوائي غير مخطط ولا محسوب العاقبة ، ومن ثم تتجاوز حدود السلامة ، وهي في الطريق مغامرة بالأرواح . أما الشجاعة فهي إقدام عاقل يقدر للقدم قبل الخطو موضعها . ومن أمثلة السائقين

الجسورين ذلك المجازف الذي ينطلق كالسهم في الطريق غير عابئ بكثافة حركة المرور ، يتلوى بسيارته بين المركبات كالثعبان ، فيزج بنفسه وبغيره في مواقف حرجة وخطيرة . بينما السائق الشجاع هو الذي يحتفظ برباطة جأشه في مثل هذه المواقف ، ولا يطير لبه شعاعاً ، فلا يفقد السيطرة علي السيارة ، ويتمكن بذلك من تفادي الخطر.

واكتشف فريق البحث أيضاً أن من صفات الفتیان صناع الحوادث : العنف ، وسوء العلاقات مع إخوانهم والمشرفين عليهم ، وعدم تبجيل الكبار ، وحب الظهور. وعلي عكس ذلك وجد أن التفوق في الدراسة . وحب النظام ، والمواظبة علي حضور المحاضرات ، والاشتراك في الأنشطة الاجتماعية والرياضية والفنية بالكليات ، واحترام نظم الجامعة ولوائحها ، والعلاقات الطيبة بالأساتذة والآباء ، والاعتماد علي النفس ، والشعور بالمسئولية ، هي الصفات الغالبة علي الفئة الثانية التي لم يتورط أفرادها في مخالفات أو حوادث مرور.

خلاصة هذا البحث هو وجود ارتباط وثيق بين سلوك السائق خلف عجلة القيادة وبين سلوكه العام ، ومن هنا يتضح أن قدراً كبيراً من مسئولية الحوادث التي يصنعها الأبناء يقع علي كاهل الآباء. وبمعنى آخر يقع جانب كبير من مسئولية الحوادث علي هؤلاء الذين لم يحسنوا تربية أبنائهم في الصغر ، وتعويدهم علي مكارم الأخلاق ، بما فيها الالتزام بقواعد الآداب العامة. واحترام القوانين بما فيها آداب السير وقانون المرور. وهذا يعني أيضاً أن لتربية الأولاد وتهذيبهم علي مراحل العمر أبعاداً وقائية أخرى لا تتصل بحماية النشء من الانحراف وإنما هي أبعاد تتصل بحمايتهم من أخطار الطريق وحوادث المرور.

أما العلاج فهو المزيد من الرقابة ، والمزيد من التوجيه السليم ، والمزيد من تصحيح سلوك الأبناء لينسجموا مع ضوابط المجتمع ، ويسهموا بقسط كبير في تخفيف حدة مشكلة الحوادث.

يشغل الدكتور " ميلفين سيلزر " منصب رئيس قسم علم النفس بجامعة "ميتشجن" الأمريكية ، وهو أيضاً خبير أبحاث المرور بمعهد أبحاث السلامة التابع للجامعة. وقد عكف زهاء ربع قرن علي دراسة الأسباب السلوكية لحوادث السيارات وفيما يتعلق بوقاية السائقين الفتيان من أخطار الحوادث التي يرتكبونها ، قال :

دور الآباء .. إن أفضل وسيلة هي أن يعرف الآباء متى وكيف يمنعونهم عن القيادة . ولتعلم الآباء أن أغلب الحوادث التي تقضي علي المراهقين ليست ناشئة عن أنهم أقل سائقي السيارات خبرة فحسب ، وإنما لأنهم أقل تحكماً في انفعالاتهم ، وأقل سيطرة علي دوافعهم الغريزية.

أول ما يجب علي الآباء عمله هو أن يؤجلوا موافقتهم علي استخراج ترخيص القيادة إذا خامرهم أدنى شك في مستوى نضج الابن الذي يتناسب مع خطورة المسؤولية التي يتصدى لها ، فمن المضحك حقاً أن نفترض أن كل من يبلغ السن المجاز للقيادة قد بلغ كامل لياقته انفعالياً لتحمل مسؤولية التعامل مع الأرواح . ولا ينبغي السماح للابن بقيادة سيارة إذا لوحظ أنه يستشيط غضباً لأنفسه الأسباب ، أو يميل إلي تغليب المزاج ، ويتردد في اتخاذ القرارات والبت في الأمور . ومن كان مثله فهو خطر علي نفسه وعلي غيره إذا جلس علي مقعد القيادة ، قبل أن يعبر هذه المرحلة المتأرجحة الفوارة من عمره.

ويرى الدكتور " سيلزر " أن أفضل مدرب للفتى هو أبوه .. يجب ألا يترك تدريبه نهائياً إلي معاهد التدريب علي القيادة ، فلا أحد - مهما كان إخلاصه - يهتم بتلقين الابن أفضل العادات اللازمة لوقايته وسلامته أكثر من أبيه ، كما أن وجود الأب مع ابنه أثناء التدريب ينمي كل فرص الاعتياد علي قيادة مثالية جادة.

علي الآباء أن يؤكدوا للأبناء أن قيادة السيارة سلاح قاتل ذو حدين . ولا يغيب عن أذهان الآباء أن المراهقين تفتنهم قيادة السيارات ، ويخدعهم شعور جديد بالرجولة والتطلع إلي الحرية الشخصية ، ولا يستمعون إلى عبارات النصح والتحذير.

وإذا ما حصل الفتى علي إجازة القيادة ، يجب أن يعرف الأب متى وكيف يقول لابنه : " لا ... أنت لا تستطيع القيادة اليوم بسلام . " وعليه أن يشرح السبب فيقول : " مزاجك اليوم منحرف . أجل المشوار إلي أن تتحسن ، فأنا لا أريد أن أفقدك وإن شئت أنقلك معي في سيارتي . "

إن أي حملة إعلامية لا تركز علي عنصر الشباب تؤدي نتيجة مبتورة. ولعل من أطرف البرامج الإعلامية المستحدثة التي أدت إلي نتائج باهرة وأسهمت بدرجة ملحوظة في تخفيف حدة حوادث المرور في محيط الشباب خاصة ومستخدمي الطريق بوجه عام ، برنامج تليفزيوني تعده وتقدمه العلاقات العامة التابعة لولاية " ميتشجن " تتابع حوادث المرور بآلات التصوير فوراً ، وتتصل بمرتكبيها المصابين ، وتحصل منهم علي اعترافات وتعليقات صوتية ومصورة من فوق الأسرة البيضاء وهم في الجبائر والضمادات ، تعرضها علي جمهور التليفزيون ، وتبثها في برامج الإذاعة. في إحدى حلقات البرنامج ، قال شاب طريح الفراش بمستشفى " ميتشجن " الجامعي والدموع تترقرق في عينيه إثر حادث تصادم أودى برفاق كانوا معه وآخرين في السيارة الأخرى : " كنت أمزح مع صديق يطاردني بسيارته فأسد عليه الطريق تارة ، وتارة أخرى أفلت منه أينما وجدت ثغرة بين السيارات الأمامية. كنت من المهارة بحيث أحرك السيارة كما أحرك أقدامي إذا عدوت فتطاوعني كما أشتهي . لكن الطريق من فرط ازدحامه هذه المرة كان أضيق من أن يتسع لناورتي ، والسيارة كانت أقل مرونة من أن تستجيب لرغباتي بمثل ما عودتني.

يبدو أنني طلبت من السيارة فوق ما تستطيع ، فوق حادث الاصطدام ، ولم تعد لي حتى مجرد الأقدام التي أقف عليها أو أمشي. لن أستطيع أن أعمل شيئاً نافعاً لنفسني أو لغيري بعد الآن .. لا شئ سوى أن أجعل من عجزتي ومأساتي وعاهتي عبرة لكل شاب يتهالك علي السيارة . "

وحيثما سئل الشاب العاجز عن شعوره قبل الحادث مباشرة وبعده ، قال :
”كنت أجد متعة كبيرة في قيادة السيارة .. أذ الشاعر وأحلاها شعرت بها في
مشواري الأخير قبيل الحادث مباشرة وأنا أحلق علي جناح السرعة وأنجح في كل
مراوغة. شعور أشبه بوهج شمعة يزداد وميضها قبل أن تطفئها عاصفة عاتية
مفاجئة، ثم يلفها وشاح الظلام الداكن الحزين .. لقد فقدت البصر أيضاً كما ترى .“
بقي أن نعلم أن الفتيان ما بين سن ١٦ - ٢٥ سنة يمثلون أكبر نسبة من الوفيات
في حوادث المرور عن غيرهم من فئات الأعمار الأخرى. وقد بلغ عدد ضحايا هذه
الفئة في أمريكا قرابة ١٨٠٠٠ شاب ، وفئة الفتيان تمثل ٣٤٪ من مرتكبي
الحوادث، بينما لا تمثل سوى ٢١٪ من حاملي إجازات القيادة. وقد أدهشت هذه
الظاهرة شركات التأمين في الدول الغربية ، فحددت أسعاراً مرتفعة لتأمينات
السائقين الشبان من حوادث المرور ، من أجل الحد من خسائرها التي تتسبب فيها
تلك الفئة المتهورة. وتبين فيما بعد أن في هذا القرار إجحافاً بحق الشبان الممتازين ،
فاقتضى الإنصاف تعديل القرار ، وإعفاء السائقين الشبان عموماً من هذه الزيادة ،
بشرط أن يتقدم السائق الشاب بشهادة معتمدة تثبت اجتيازه بنجاح برنامج تدريب
متقدم علي القيادة الوقائية من معهد معترف به .

ينقسم الناس إلي أسوياء ومنحرفين . الأسوياء الأخيار ينتجون ما يحقق خير
الإنسان وراحته ، والمنحرفون يسيئون استغلال ما يصنعه الأخيار . يحولونه من
نعمة إلي نقمة ، ومن وسيلة نفع إلي أداة إضرار وإزعاج . وينطبق ذلك علي السيارة
كأوضح مثل في حياتنا اليومية ، إذ تحولت في يد المخالف المستهتر من أداة راحة
ورفاهية إلي سلاح هلاك ودمار.

المسنون والحوادث

من الحقائق الثابتة أن المسنين . يتساوون مع المراهقين في نسبة حوادث
السيارات التي يرتكبونها . قد يبدو ذلك غريباً لأول وهلة ، فإذا نحن سلمنا بأن

عيب السائقين المراهقين هو التهور ، والمخاطرة ، وضعف الخبرة ، وغير ذلك من دوافع غريزية سقناها .. فما عذر المسنين وهم أكثر حكمة واتزاناً ، وأوفر خبرة ومهارة؟! .! .! .! الواقع أنهم كذلك ، لكن ماذا تفيد تلك الصفات الجيدة سائقاً معتل الصحة ، ضعيف الحواس ، سريع التعرض للتعب والإرهاق .. وهذا حال أغلب المسنين عندما تتجاوز أعمارهم سن الخامسة والستين ، وهي الفئة التي تصنع نسبة الحوادث المرتفعة التي يصنعها المراهقون الأقل من ٢٠ سنة .

اعتلال الصحة : بعد هذا السن تنخفض اللياقة البدنية تدريجياً بمعدل أسرع من ذي قبل ، وتتلاشى قوة الحواس ، فتضعف أعصاب الإدراك ، وتتهن القوة العضلية ، وتتندى مرونة الأطراف . وبالتالي تنخفض القدرة علي استيضاح الطريق والسيطرة علي السيارة عن المستوى اللازم لسلامة السائق والسيارة ومستخدمي الطريق .

أجرى فريق من العلماء الأمريكيين بحثاً مرورياً اشتمل علي ١٨٠٠٠ سيارة أسهمت في حوادث مرور . عاينوا السيارات ، واطلعوا علي ملفات السائقين ، ودرسوا محاضر التحقيق وحللو أسباب الحوادث فاتضحت لهم عدة حقائق مهمة منها فيما عدا ذلك :

- أقل السائقين ارتكاباً للحوادث والمخالفات هي تلك الفئة ما بين سن الأربعين والخمسين من العمر .
- فئة السائقين من ٥٥ - ٦٤ سنة ترتكب ضعف ما ترتكبه الفئة السابقة من حوادث ، وأقل من فئة ما فوق ٦٥ .
- فئة ما بين ٢٥ - ٤٠ سنة أقل حوادث من فئة المراهقين ، وأكثر من فئة ما بين ٤٠ - ٥٠ سنة .

- اتضح أن السائقين فوق سن ٦٥ كانوا يقودون سياراتهم بسرعة أقل من المعدل وقت وقوع الحادث ، بينما اتضح أن السائقين من فئات الأعمار الأخرى كان أغلبهم علي سرعة أكثر من المعدل.

- بالرغم من أن حوادث الشباب أشد عنفاً إلا أن كبار السن أقل قدرة علي الصمود والشفاء من الإصابات الخطيرة ، فمن بين ٣٠٠ إصابة قاتلة ، حدثت ٢٥٠ حالة وفاة بين المسنين ، و ٥٠ فقط بين الأعمار الصغرى.

- دلت الإحصائيات علي أن السائقين فوق سن الخامسة والخمسين يشكلون ٢٢٪ من حاملي إجازات قيادة السيارات ، وأن من يتجاوزون سن ٦٥ يمثلون ٩٪ تقريباً من مجموع السائقين . وقد لوحظ أن نسبة كبار السن تتزايد بين السائقين منذ عام ١٩٦١ بمقدار ٢٥٪ ، ومن المتوقع اطراد زيادتها عاماً بعد آخر . ومن الطبيعي أن استمرار هؤلاء في قيادة السيارات يعرض سلامتهم وسلامة الطريق للخطر . ولذا فإن تكرار إعادة فحصهم واختبارهم عند تجديد تراخيصهم أصبحت الهم الشاغل لكثير من المهتمين بسلامة الطريق.

كبار السن يختلفون عن الشباب في نوع الحوادث التي يرتكبونها ، وفي شدتها ، ويرجع ذلك إلي علاقة وثيقة بين التقدم في السن وتأخر القيام بعمليات القيادة الضرورية في الوقت المناسب قبل وقوع الخطر ذلك لأن رؤية الخطر علي الطريق تتبعها عدة عمليات متلاحقة كلما تمت بسرعة أرست السائق والسيارة علي بر السلامة.

أول هذه العمليات هو انتقال إشارة عصبية بإدراك الخطر إلي مركز التفكير في المخ ليتخذ قراراً مضاداً وقائياً . بعدها يرسل مركز التفكير في المخ سواء كان بالضغط علي الفرامل أو جهاز التنبيه ، أو تحريك عجلة القيادة تجاه الأمان.

هذه العمليات الذهنية وما يتبعها من إجراءات عضلية تكون بطيئة كل منها علي حدة ، وفي اتصال ببعضها البعض ، عند كبار السن ، وشاردي الفكر ، والواقعين تحت تأثير مخدر أو عقار يؤثر علي مراكز الحس والوعي والإدراك ، مما يجعلهم فريسة سهلة لفقدان التوازن وخطأ التقدير.

ولقد أثبتت دراسة إحصائية أجرتها جامعة " كولومبيا " أن لاعتلال الصحة نصيباً كبيراً من الحوادث المفردة. والحادث المفرد هو الذي ينجم عن اصطدام سيارة بحاجز أو شخص ، أو سقوط من مرتفع ، وكل حادث لا تشترك فيه سيارتان أو أكثر .

أثبتت هذه الدراسة أن الحوادث المفردة لا تقع كلها بسبب الاستهتار والتهور والإهمال وعدم اليقظة ، وأن جانباً ملحوظاً منها يحدث نتيجة لأسباب مرضية ، وحالات يفقد السائق فيها وعيه أو توازنه فلا يستطيع التحكم في السيارة.

تشير الإحصائيات إلي أن أمراض القلب ، والصرع ، والسكر ، تشكل أكثر من ١٥٪ من مجموع تلك الحوادث ، وإلي أن ضحايا هذه النسبة يفارقون الحياة خلال ربع ساعة من وقوع الحادث ، وأن ٩٦٪ من هؤلاء الأشخاص حول سن الستين ، و٩٤٪ منهم مرضى بأمراض القلب ، والأوعية الدموية الأمر الذي يتطلب إرساء نظام رسمي تتعاون فيه أجهزة المرور ، والسلطات الطبية ، وأهالي مثل هؤلاء المرضى ، في إبعادهم عن عجلة القيادة قسراً ، متى بلغوا من المرض مرحلة تصبح فيها قيادة السيارة خطراً علي حياتهم وسلامة الآخرين ، مهما قيل إن نسبة حوادث السائقين العاديين أعلي من نسبة حوادث السائقين المرضى . وهذه حقيقة غريبة.

فقد أثبتت الدراسة أيضاً أن أنواعاً من السائقين المعوقين يقودون سياراتهم بدرجة وقائية لا تقل عن السائقين العاديين ، وأن السائقين العاديين يرتكبون ٧٨ حادثاً لكل ١٠٠٠ سائق ، وأن السائقين المرضى بأمراض مزمنة يرتكبون ٦٠ حادثاً بين كل ألف

سائق ، وأن مرضى السكر تحت العلاج يرتكبون ٤٠ حادثاً في الألف . يتساوى في النسبة المصابون بضعف السمع .

والغريب أن الذين لا يرون إلا بعين واحدة يمثلون أقل نسبة من ارتكاب الحوادث بين هؤلاء ، وهي ٢٠ في الألف . والفئة الوحيدة التي ترتفع نسبة الحوادث بينهم عن المرضى السائقين العاديين هي فئة المصابين باضطرابات عصبية ، وتبلغ نسبة الحوادث بينهم ١٢٠ في الألف .

ضعف الحواس : ضعف الحواس في استقبال الإشارات الحسية ، هو أول خصائص كبار السن . فيما يتعلق بحاسة البصر - مثلاً - يضيق مجال الإبصار عادة اعتباراً من أواخر الثلاثينات وأوائل الأربعينات من العمر . وفي هذه السن يحتاج السائق إلي مزيد من الإضاءة كلما تقدم به العمر . كما تبدأ بعد الأربعين شدة حساسية العين لضوء الشمس نهاراً ، وهج مصابيح السيارات المقابلة ليلاً ، وتقل قدرة العين علي التكيف مع الظلام . لذلك يميل كبار السن الحكماء تلقائياً إلي تقليل الرحلات الليلية إلي حد الامتناع والتمهل أثناء القيادة ، وحسن استخدام أضواء السيارة ، والاهتمام الشديد بعلاج تلك الأعراض التي تصيب البصر .

وبهذه المناسبة ، ذكر " نيل سولون " - وهو طبيب أمريكي مشهور - أن أول نصيحة طبية يقدمها الطبيب إلي كل من يشكو إليه من صعوبة تكيف عينيه مع أضواء المصابيح الكشاف للسيارات المقابلة ومع الكلام أثناء القيادة ليلاً ، هي الامتناع فوراً عن القيادة ليلاً حرصاً علي حياته ، ثم يأتي العلاج في المرتبة الثانية ، وباستطاعته الاستفادة من مادة " الكاروتين " الموجودة في الجزر النيء - يتناول منه كمية قبل القيادة بساعة - لأن تلك المادة تساعد علي تغيير المادة الملوثة في أنسجة البصر المختصة بالرؤية ليلاً .

حاسة أخرى مهمة جداً تضعف عند كبار السن ، وهي حاسة السمع .. وحينئذ يصبح ضعف السمع أو فقدانه في مقدمة أسباب تورطهم في حوادث المرور ، علماً بأن

اختبارات إكلينيكية أثبتت أن ٤٠٪ ممن تخطوا سن الخامسة والستين مصابون بضعف السمع . وتزداد هذه الحالة سوءاً بتقدم السن عند الرجال أكثر من النساء .

ويتسبب ضعف السمع في حوادث متنوعة ، أغربها الاصطدام الخلفي أو الجانبي بسيارات الطوارئ كالإسعاف والإطفاء وشرطة النجدة حينما تلجأ السيارات الأخرى إلى التوقف بجوار رصيف الطريق عند سماع جهاز تنبيه الطوارئ ، ويعجز سائق مسن عن سماعه ، فيستمر في المسير ، وقد يتعرج متفادياً السيارات الأمامية ، فيعترض سيارة الطوارئ التي لا تتوقع منه ذلك ويقع الحادث .

قد تبدو مثل هذه الحوادث نادرة الوقوع ، والسبب هو أن ضعف السمع من كبار السن أقل من غيرهم مجازفة بقيادة السيارة ، وإذا فعلوا فإنهم قلما ينجون . ولا يفوتنا أن نشير إلي أن ضعف السمع ليس وقفاً علي كبار السن ، والشبان ليسوا معصومين من أمراض الأذن . وإنها لمغامرة بالحياة أن يغامر من كان هذا حاله بقيادة سيارة . نتيجة لضعف البصر ، وضهور قوة الملاحظة ، وسوء تقدير المسافات ، والتراخي في إجراء المناورات الحيوية أثناء القيادة نتيجة للوهن والإعياء ، يرتكب السائقون المسنون أخطاء شنيعة ، شأن بعض الفتيان المستهترين ، لكن ليس عن قصد ولا تحدياً لقانون المرور ، وإن كانت النتيجة واحدة .

أخطاء المسنين : مركز الأبحاث العلمية والصناعية الوطني بلندن أحصى الأخطاء التي يرتكبها سائقون فوق سن الخامسة والخمسين وتؤدي إلي حوادث مرور وحددها علي الوجه الآتي :

- الانحراف عن الطريق .
- تغيير مواقع السيارة بين حارات الطريق دون مبالاة مع عدم استعمال الإشارات الضوئية واليدوية .
- الرجوع إلي الخلف دون حرص أو انتباه لما وراء السيارة .

- تجاهل إرشادات وتحذيرات وإشارات المرور المكتوبة والضوئية بما في ذلك إشارات الوقوف الحمراء.

وفي بحث آخر أجريت تجربة علي مجموعتين من السائقين ، قوام كل منهما ألف سائق سيارة من الجنسين . أعمار أفراد المجموعة الأولى تتراوح بين ٢٠ - ٥٠ سنة ، وأعمار أفراد الثانية فوق الخمسين . طلب من الجميع ان يقطعوا علي التوالي كل علي حده مسافة معينة بسرعة معينة ، بين خطين أبيضين وسط الطريق ، ولاحظ الدارسون الآتي :

- نسبة قليلة من كبار السن قطعت المسافة بدون أخطاء بينما لم يرتكب أغلب أفراد الفئة الأولى أي خطأ.

- ٩٠٪ من الكبار الذين فشلوا في الاختبار تخلصوا من جميع أخطائهم حينما خفضوا السرعة بمقدار عشرة أميال في الساعة .

- أكثر أخطاء المسنين وضوحاً هي ميلهم إلي الخروج عن الخط الأبيض الأيسر ، بينما فئة الأقل سنّاً أجاد السير دون انحراف.

- الكبار أكثر استخداماً للفرامل من غيرهم.

ونتيجة لمظاهر ضعف المسنين التي تؤثر علي قيادتهم للسيارة وتعرضهم وغيرهم للخطر تتشدد أنظمة المرور في عملية فحص المسنين طبياً بعد سن ٦٥ عندما يرغبون في تجديد تراخيص القيادة . لكن نداء يرتفع في كثير من بلدان العالم يطالب بتضييق الخناق عليهم إلي درجة سحب ترخيص القيادة حينما يبلغون هذا السن ، ويستندون في ندائهم إلي كثرة الحوادث التي يتورطون فيها نتيجة لضعف حاستي البصر والسمع ، ووهن ردود فعل الأعصاب ، والافتقار إلي الحيوية والقوة وحضور الذهن وهي من أهم مستلزمات القيادة الآمنة ، خاصة في حالات الطوارئ . لكن عقبة تقف في طريق صدور تشريعات تحقق هذه الغاية ، وهي دفاع المعارضين بأن من الناس من

تضمحل قواه وتشيوخ حواسه في سن الأربعين ، والعبارة بأن الإنسان متى تكون القيادة خطراً عليه وعلي غيره ، فيكف عنها من أجل سلامته علي الأقل.

وببالغ آخرون متحيزون للمسنين فيدعون أن السائق فوق سن الستين أمهر من غيره وأكثر اتباعاً لأساليب القيادة الوقائية ، وأقل خطراً علي مستخدمي الطريق.

ويحاول أصحاب هذا الرأي ترجيح ادعائهم بقولهم : إن عدد السائقين فوق سن التقاعد وحتى سن السبعين الذين تورطوا في حوادث ومخالفات أقل كثيراً من فئات الأعمار الأخرى.

وجه فريق من الخبراء استبياناً إلي ١١٠٠٠ سائق من مختلف الأعمار ضمن إحدى الدراسات المرورية. وكان بين السائقين ١٥٠٠ فوق سن ٦٥ ، ولوحظ أن الجميع يتساوون من حيث ميلهم إلي التقليل من استعمال السيارة حينما يشد البرد أو الحر وتسوء الأحوال لكن نسبة المسنين الذين يبتعدون عن عجلة القيادة نهائياً في الحالتين بلغت ضعف أمثالهم من فئات الأعمار الأخرى.

وأثبتت الدراسة أيضاً أن الناس يتجنبون قيادة السيارة كلما تقدم بهم العمر:

- ٩٠٪ من الرجال ما بين ٢٥ - ٦٤ سنة يقودون سيارتهم يومياً .
- ٨٠٪ يستمرون في القيادة يومياً من بين فئة ٦٤ - ٦٩ ويتوقف عن القيادة ٢٠٪ منهم.
- تنخفض النسبة إلي ٧٠٪ بين سن ٧٠ - ٧٤.
- تصل إلي ٦٠٪ بعد سن ٧٤.

ومع تقدم السن تقل مسافات القيادة عما كانت عليه في مراحل السن السابقة ، فالرجال الذين يقطعون بسياراتهم ١٩٠٠٠ ميل سنوياً في الثلاثينات والأربعينات من أعمارهم ، لا يتجاوزون ١٦٠٠٠ ميل في سن الخمسين ، و١٤٠٠٠ ميل في سن الستين ، ويستمر النقصان تدريجياً كلما تقدم بهم العمر حتى يصلوا إلي أقل من ٧٠٠٠ ميل سنوياً في سن الخامسة والسبعين إذا كان السائق مضطراً للاستمرار في

قيادة السيارة ، محتفظاً بالترخيص وبقدر مناسب من اللياقة البدنية والعصبية .
وتلك واحدة من العوامل الطبيعية التي تخدم قضية السلامة.

المرأة أقل ارتكاباً لحوادث المرور : تعطي إحدى شركات التأمين الأوروبية تخفيضاً قيمته ٣٠٪ لكل امرأة تؤمن علي سيارتها . ولا تعطي مثل هذا الخصم للرجال . والشرط الذي تتمسك به شركة التأمين هو أن تتعهد المرأة بان لا تسمح لرجل باستعمال سيارتها ، وإلا بطل عقد التأمين ، وألغي التخفيض ، وتبخرت التزامات الشركة.

ويرجع سبب التخفيض إلي أن شركة التأمين أجرت دراسة أكدت أن السائقات أقل ارتكاباً لحوادث المرور من السائقين ، وأنها أقل ميلاً للسرعة الخطرة ، لا تقود سيارتها عادة لمسافات طويلة ، والمرأة أيضاً أقل استعمالاً للسيارة من الرجل ، وإذا تورطت في حادث فإنه علي الأغلب أقل خطورة وتدميراً من أغلب حوادث الرجال.

ومن بين الحقائق التي كشفت عنها الدراسة :

- السائقات أقل استعمالاً لطرق النقل الخلوية السريعة ، ولا يتجاوز استخدامهن لها أكثر من ١٠٪ من مجموع رحلاتهن . بينما الرجال يستخدمون الطرق السريعة بنسبة ٢٠٪ من رحلاتهم . وهذا يفسر كيف أن السائقات يرتكبن ٢٥٪ فقط من حوادث المرور التي تقع علي الطرق الخلوية السريعة ، ولا يرجع السبب إلي تفوقهن في القيادة ، وإنما إلي قلة استعمالهن لتلك الطرق ، وعدم ميل معظمهن للسرعة.

- المرأة أقل تمسكاً بقيادة السيارة حينما يتقدم بها السن . تقلل من القيادة في سن الخمسين ، وتتوقف عنها نهائياً في سن مبكرة عن سن توقف الرجل.

- يبلغ متوسط ما تقطعه المرأة السائقة في الثلاثينات والأربعينات من عمرها لا يزيد علي ثمانية آلاف ميل سنوياً مقابل ١٩٠٠٠ ميل للرجل في نفس السن.

- معدل المسافات التي تقطعها المرأة سنوياً بالسيارة عندما تبلغ الخامسة والخمسين من عمرها يقل بمقدار ألف ميل.

- لا يتجاوز ما تقطعه في سن الستين ٦٠٠٠ ميل سنوياً وإذا بلغت سن ٧٥ انخفض الرقم إلي ٤٠٠٠ ميل.

- النساء فوق سن ٧٥ لا يتورطن في نفس القدر الذي يتورط فيه نظراؤهن من الرجال ، والسبب هو أنهن أقل بكثير جداً ، كما أنهن أوفر من الرجال صحة في هذا السن.

- السائقات من النساء في الدول الغربية يمثلن ٤٥٪ من مجموع جملة تراخيص القيادة ما بين ٢٥ - ٥٤ سنة ، وتهبط هذه النسبة إلي ٤٠٪ بعد سن الستين ، و ٣٠٪ بعد السبعين.

والملاحظ أن درجة نقصان السائقات عن السائقين كلما تقدم بهؤلاء وأولئك السن تبدو أكثر وضوحاً ، إذا علمنا أن متوسط عمر المرأة يزيد سبع سنوات علي متوسط عمر الرجل.

تفيد إحدى دراسات المرور الأمريكية أن النساء يمثلن ٤٢٪ من مجموع حاملي تراخيص قيادة السيارات ، وأن نسبة كبيرة منهن يترددن علي العيادات النفسية ومستشفيات الأعصاب للعلاج وهن يمثلن خطراً خفياً علي الطريق . وأغلب السائقات أمهات عاملات أو كثيرات الأطفال ينقلن أطفالهن إلي المدارس ، ويرتدن الأسواق وأماكن اللهو والترفيه .

ويقول الأطباء الذين اشتركوا في هذه الدراسة إن استمرار قيادة السيارات الممتلئة بالأطفال يسبب للسائقات التوتر العصبي والقلق . وينصحون النساء بالتقليل من قيادة السيارة ما أمكن ، وأن يرافقهن شخص بالغ للعناية بالأطفال ليتفرغن تماماً للقيادة ، وأن يتجنبن الأماكن والأوقات التي تشتت فيها حركة المرور.

مشكلة المرور تتركز في السائق :

تكمن مشكلة المرور في الكيفية التي تتحرك بها ملايين المركبات علي الشوارع والطرق ، بانسياب ، ونعومة ، وأمان ، بما فيها سيارتك ، وسط السيارات الأخرى ، والشاحنات وغيرها . باستطاعة السائق إما أن ينافس السائقين الآخرين ليكسب المسافة والوقت معرضاً سلامته وسلامتهم للخطر ، وإما أن يتعاون معهم علي توفير أقصى قدر من السلامة .

حركة المرور تتكون من أربعة عناصر هي : الطريق ، والمركبة ، والأحوال الجوية ، والسائق . والسائق وحده هو الذي يستطيع تقدير ظروف السلامة في هذه العناصر جميعاً ، فيقرر أين ؟ ومتى ؟ وكيف يقود سيارته ؟ أو يمتنع عن القيادة ؟ ما لم يتوافر الحد الأقصى منها . الطريق موجود علي حالة لا يتحرك ولا يتحسن في يوم وليلة . والمركبة لا تدور إلا بالسائق . ولا تتجه إلا حيثما يوجهها ، وهو وحده الذي يعرف ما إذا كان في استطاعته السيطرة علي سيارته في ظروف جوية سيئة معينة فيستمر أو العكس فيتخلي عن القيادة .

السائق هو مفتاح عملية المرور وبدونه لا تتم . هو الذي يدير السيارة ويدخل بها مجرى تيار المرور ، فيساعد بقيادته الوقائية علي زيادة التعاون وتقليل المنافسة أو العكس . هو الذي يخطط رحلته فيحدد لها ما يكفي من الوقت لتغطية أي تأخير غير متوقع ، حتى يتيح لنفسه قيادة ناعمة آمنة ولا يضطر لمخالفة قواعد السلامة سعياً للوصول إلي غايته دون تأخير . هو الذي يمتنع عن القيادة عندما يصاب بمرض أو بوعكة صحية ، أو مشاكل نفسية ، لأنه يعلم أن هذه الحالات تهدد السلامة .

ويشترك في تكوين مشكلة المرور أيضاً مع السائقين : المشاة والركاب . كلنا يلقي اللوم علي الطرق ، والمركبات ، وقوانين المرور ، لكن الإنصاف يدعونا إلي أن نتذكر حقيقة مهمة ، وهي أنها قد تشترك بقدر ما في وقوع الحادث ، غير أنها لا تستطيع أن تفعل ذلك إلا بعد أن يرتكب السائق خطأ ما وهذا يلقي بثقل المسؤولية علي

السائق . وإذا تأملنا الجانب الآخر من الصورة نجد أننا جميعاً نستطيع تغيير هذا الواقع الأليم بزيادة التدريب علي القيادة الوقائية ، فكلما تدريبنا علي القيادة الوقائية ، ومارسناها وانتشرت بين السائقين انتشرت السلامة علي الطرق ، واختفت مآسي الحوادث ، وازداد استمتاعنا بقيادة السيارة . وهذا يحتاج إلي أن ندرس عادتنا في القيادة ، والبيئة التي نتعامل معها.

إذا قلنا إن معدل حوادث المرور في الكويت خلال إحدى السنوات بلغ ١٩٠ حادثاً بين كل ١٠٠٠ سيارة ، فهذا يعني ببساطة أنك مهما بلغت من المهارة في القيادة ، تظل معرضاً لتسعة عشر حادثاً كلما مررت وتقابلت مع مائة سيارة ، ولحادثين تقريباً كلما مررت بعشر سيارات في طرق الكويت.

لو نظرنا إلي هذه الحقيقة من زاوية أخرى ، نجد إن فرص الحوادث تزداد كلما اقتربت من سيارة أو أكثر . والخطر قائم سواء كانت تلك السيارة سابقة أو لاحقة ، في نفس الاتجاه أو في اتجاه مقابل . وتزداد احتمالات الخطر في التقاطعات وأماكن انتظار السيارات بجوار الأرصفة ، وأينما تكاثر عدد المركبات أو تكاثر عدد المشاة في المناطق المزدحمة.

هذه الحقيقة لا تلغي احتمالات وقوع الحوادث في الأماكن الخالية من السيارات والناس ، فقد تتورط سيارة مفردة في حادث ، فعلي الطرقات حواجز ومبان وأعمدة وأشجار ، والطرق الخلوية لا تخلو من زلق وحفر وحصوات تتسبب في حوادث انقلاب.