



الفصل الثاني

لماذا نقع
حوادث
المرور؟

لماذا تقع حوادث المرور؟!؟



هناك اتفاق عام بين المعنيين بمشكلة المرور علي عناصر الاختلاف الأساسية بين السائق الجيد والسائق الضعيف . وتكمن عناصر الاختلاف هذه في أربع صفات هي : المعرفة ، والمهارة ، والمواقف السلوكية ، والتقدير.

السائق الجيد يعرف ما يجب عليه أن يلم به ليحسن القيادة . وهو يمارس المهارات الأساسية وينميها في نفسه . وهو ناضج في مواقفه السلوكية تجاه مسئوليات القيادة . وهو يحسن الحكم والتقدير في مختلف الظروف التي يواجهها أثناء القيادة. وتتجه مؤشرات تحليل حوادث المرور ودراسة مرتكبيها إلي تأكيد وجود نواحي نقص خطيرة في السائقين الضعفاء . ثبت أن صانع الحوادث يعيبه ضعف في واحد أو أكثر من العناصر الأساسية الأربعة .. لا يعرف القوانين التي تتحكم في السيارة ، وقوانين السير وآداب الطريق ، ومستوى قدرته الشخصية علي القيادة ، وأصول الصيانة السليمة لسيارته ، ومقدار دقة أحكامه وتقديراته . ومن خلال نواحي الضعف الأساسية هذه تأتي الممارسات الخاطئة وانتهاكات قانون السير التي تؤدي إلي وقوع حوادث المرور.

قد لا تؤدي كل مخالفة لقانون المرور إلي حادث ، لكن تكرار المخالفات يزيد احتمالات وقوع الحوادث ، وعندما يقع حادث ، فلا بد أن يكون مخالفة ما ، وضعف في واحد أو أكثر من عناصر السلامة الأربع الأساسية.

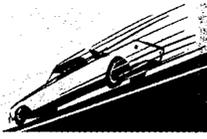
المخالفات ينبوع الحوادث : الحوادث لا تنشأ من تلقاء نفسها . والمخالفات لا تعني انتهاك مخالفة قوانين عمليات القيادة التي نص عليها قانون المرور من أجل ضمان السلامة وحدها ، وإنما يعني أيضاً انتهاك قوانين الطبيعة والميكانيكا التي يترتب علي تجاهلها أو الجهل بها نتائج خطيرة . وعلي سبيل المثال فإن واحداً من هذه القوانين الأساسية

انتهاك قانون المرور يسبب الحوادث

تختلف روايات السائقين المتهورين ، لكن النتيجة عادة واحدة



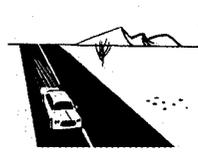
التجاوز في التقاطع



السرعة الفائقة



التجاوز على طريق مرتفع



مزاحمة خط الوسط



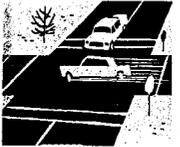
التسابق للعبور قبل قطار



السرعة في المنحنيات



السرعة قرب ممر عبور المشاة مخالفة إشارة المرور



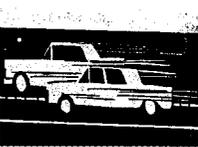
اغتصاب حق عبور التقاطع



دخول شارع رئيسي بدون توقف



الانعطاف في مواجهة التيار



تسابق سيارتين



الدمار هو المصير

يقول أنه لا يمكن لجسمين أن يحتلا مكاناً واحداً أو فراغاً واحداً في نفس الوقت . ومع ذلك فإننا نجد في كل ساعة سائقين يحاولون بسلوكهم الأهووج إثبات أن هذا القانون لا علاقة له بهم . وتكون النتيجة مأساة تلو مأساة في شكل حوادث تصادم .

اختبار المخالفات :

لزيادة إيضاح أهمية القيادة الوقائية والنتائج السيئة للقيادة الرديئة ، نورد فيما يلي قائمة تحليلية بالمخالفات الشائعة ، تليها قائمة بالحوادث التي تترتب عليها ، علماً بأن مخالفة واحدة قد يترتب عليها عدة حوادث . والمطلوب من القارئ أن يربط المخالفة في القائمة الأولى بنتيجتها في القائمة الثانية ، ويطابق إجاباته في النهاية بالإجابات الصحيحة .

المخالفات	النتائج
١- عدم الإذعان لإشارة المرور	أ- فقدان السيطرة علي السيارة والارتطام بالأشجار وأعمدة الإنارة.
٢- عدم الالتزام بالحارة أو المسار الصحيح.	ب- العجز عن الانعطاف في المنحنيات والانقلاب.
٣- الافتقار إلي السيطرة الكاملة علي المركبة.	ج- الاصطدام ومضاعفاته.
٤- القيادة ليلاً بمصابيح تالفة.	د- الاصطدام الأمامي المباشر بسيارة مقابلة.
٥- تجاوز السرعة المقررة.	هـ- " الدهس " والموت.
٦- الاقتراب الشديد من السيارة الأمامية.	و- الاصطدام الجانبي بسيارة أخرى.
٧- القيادة في حالة سكر.	ز- الاصطدام بمركبات الطريق الرئيسي أو بقطار .
٨- القيادة الخطرة .	ح- كل الاحتمالات السيئة ، وسحب ترخيص السيارة.
٩- عدم الوقوف حيثما توجد لوحة " قف " .	ط- سقوط السيارة في خندق أو هوة أو مجرى ماء.
١٠- المشي على يمين الطريق بسرعة قصوى.	ي- الاصطدام بسيارة في الطريق المتقاطع .
	ك- الاصطدام بمركبة أمامية.

الإجابات الصحيحة

- ١- هـ ، ز ، ي ، ك . ٢- د ، هـ .
٣- أ ، ب ، ج ، د ، هـ ، و ، ز ، ط ، ي ، ك .
٤- د ، هـ ، و ، ز ، ك . ٥- أ ، ب ، ج ، هـ ، ز ، ط ، ك .
٦- ك . ٧- أ ، ب ، ج ، د ، هـ ، و ، ز ، ط ، ي ، ك .
٨- أ ، ب ، ج ، د ، هـ ، و ، ز ، ح ، ط ، ي ، ك .
٩- هـ ، ي . ١٠- هـ .

كل المخالفات المذكورة يمكن أن تؤدي إلى الموت والدمار والمآسي . ويمكن استخلاص حقيقتين رئيسيتين من هذا التحليل . الأولى : هي أن وراء كل حادث انتهاك لواحد أو اثنين من قواعد القيادة الآمنة . والحقيقة الثانية : هي أنه لا فرق في النتائج بين مخالفة بسيطة وأخرى جسيمة ، فالانتظار في مكان ممنوع يمكن أن يؤدي إلي حادث تصادم تماماً كما هو الحال في تخطي إشارة المرور الضوئية . وقد دلت التجارب علي أن المخالفات التي يعتقد بعض السائقين أنها بسيطة قد تؤدي إلي مخالفات أخرى كبيرة وخطيرة. قد تختلف قصص السائقين المستهترين من حيث نوع المخالفة أو المخاطرة التي يرتكبونها ، لكن قصصهم علي اختلافها تنتهي دائماً بنهاية مفعمة واحدة. يتجاوزون السيارات الأمامية في التقاطع أو أثناء صعود الطرق المنحدرة. يتجاهلون إشارة المرور . يخطفون الأولوية . يتسابقون ، يتجاوزون السرعة حتى في المنحنيات .. تختلف المخالفات ، ويسدل الستار دائماً بحادث مروع.

سلبيات السرعة :

أحصى أحد خبراء المرور حوادث السيارات ، وقرر أن لها حوالي ١٢٥ سبباً ، أبرزها وضوحاً في أغلب الكوارث هو عنصر السرعة . وفي حديثه عن السرعة لم يقصر

المسئولية علي سرعة السير ، بل ذكر أن أي تصرف سريع من السائق أثناء القيادة، أو من مستخدم طريق أثناء المشي ، قد يعرض هذا أو ذاك أو غيرهما للخطر. الحقيقة المؤكدة هي أن السائق - كلما أسرف في السرعة - حرم نفسه من فرص دقة الملاحظة ، وحسن التقدير ، وعناصر الحيطة والمبادرة .وهذا يقلل من قدرته علي تفادي الحوادث نظراً لتفاعل عاملين :

- أولهما .. تلاشي المناظر واختفاء تفاصيل ظروف الطريق.
- ثانيهما .. قوة الاندفاع التي تلتهم وقت الإدراك وزمن رد الفعل اللازم لتفادي الحادث.

هذا الموقف هو نفسه الذي حدث لماش علي قدميه حينما عبر الطريق بسرعة فلا يدقق النظر في محتويات الطريق قبل عملية العبور .ونفس الشيء الذي يحدث لسائق آخر يتوقف إلي جانب الرصيف ثم يسارع بمغادرة سيارته من الباب الأيسر دون أن يعمل حساباً للسيارات الآتية من الخلف ، ودون أن يتفكر في أن المرآة لا تعطيه تقديراً حقيقياً للمسافة التي تفصل بينه وبين السيارات الخلفية ، وأن المرآة مهما كانت جودتها لا تعطي إلا صورة تقريبية ، فلا يمكن الركون إليها كلياً في حالة مغادرة السيارة.

البطء ليس هو الحل البديل لتفادي أخطار السرعة ، بل أنه يؤدي في كثير من الأحوال إلي حوادث مرور . فالسائق الذي يسير ببطء علي أقصى يسار طريق ذي اتجاه واحد يتسبب في اختناق حركة المرور ، وتعطيل السير، وإذا اصطدم يطرؤه بإصرار سائق متعقب علي أن يتجاوزه ، أو آخر غير منتبه ، انتهى الأمر بحدوث ، والتجاوز في حد ذاته مناورة خطيرة . وهي أكثر خطورة عندما يحاول سائق تخطي سيارتين تتخطى إحداهما الأخرى. والتجاوز المزدوج أكثر خطورة عندما تتوازي السيارات الثلاث وتتحول المناورة إلي سباق قد يتحول إلي حادث " ساندوتش " إذا

صادف التجاوز قدوم سيارة مقابلة علي نفس الطريق ذي الاتجاهين ، ولم تتسع نقطة التوازي للسيارات الثلاث.

حوادث الاصطدام : حوادث اصطدام السيارات بعضها البعض تصل إلي حوالي ٤٥% من جملة حوادث المرور ، وتمثل أكبر نسبة من الإصابات المفضية إلي الموت ، كما تمثل أكبر نسبة من الخسائر المادية نتيجة العطب الكلي أو الجزئي الذي يصيب السيارات.

وتشير الدراسات إلي أن حوادث اصطدام سيارة بسيارة أخرى تقع أكثر ما تقع في حالات أهمها :

- قد يصدم سائق سيارة أمامه ، لأنه لم يحتفظ بينه وبينها بمسافة أمان كافية.
- وقد يصدم سيارته سيارة خلفه إذا توقف فجأة دون إشارة قبل التوقف بوقت كاف.
- وقد يصطدم بسيارة عند ملتقى الطرق إذا لم يمتثل الطرفان لقواعد عبور التقاطعات .
- ويحدث الاصطدام الجانبي أيضاً لنفس الأسباب أو بسبب اندفاع سيارة من طريق ثانوي إلي الطريق الرئيسي دون توقف عند الملتقى.
- وقد يحدث إذا تخطى سائق سائناً لم ينتبه إليه متجاهلاً أصول تخطي السيارة المتقدمة.

اصطدام التعقب : هو حادث اصطدام مقدمة سيارة خلفية بمؤخرة سيارة أمامها . وهو نوع شائع من الحوادث خاصة عند إشارات المرور الضوئية في التقاطعات ، وقبيل المنعطفات . وحصاده من الدماء والدمار أفدح إذا اشتكرت في الحادث سيارة كبيرة كالشاحنات والحافلات ، وأخرى صغيرة ، وكانت سرعة السيارة الخلفية عالية.

ولحوادث التعقب . أو حوادث الاصطدام المتعاقب ، أسباب أهمها السير وراء السيارة الأمامية عن قرب أي دون ترك مسافة أمان كافية . وفي الأحوال العادية تقدر مسافة الأمان التي يجب ان تفصل بين كل سيارتين متتابعتين بثلاثة أمتار لكل عشرة كيلو مترات سرعة . أي ما لا يقل عن ستة أمتار لسرعة العشرين كيلو مترا في الساعة ، و١٢ مترا علي الأقل لسرعة الأربعين كيلو مترا .. وهكذا.

والمقصود بعبارة " الأحوال العادية " هو الطريق الممهّد النظيف الجاف ، والجو الصحو ، والسيارة ذات الفرامل القوية ، وحركة المرور الانسيابية ، فإذا كان الطريق مبتلا بالماء أو الزيت ، وكان المطر منهمرا ، أو كان الطريق رمليا ، أو كان الجو مكفهرًا بالضباب أو الرياح الرملية ، أو كانت فرامل السيارة ضعيفة ، تحتم علي السائق مضاعفة مسافة الأمان ، لأن مثل هذه العوامل وغيرها - كنعومة إطارات السيارة - تحتاج إلي مسافة إضافية أطول ، لضمان وقوف السيارة قبل نقطة الاصطدام بخلفية السيارة الأمامية بعد الضغط علي الفرامل.

من أجل هذا نلاحظ ازدياد معدل حوادث اصطدام التتابع في أوقات المطر والضباب والعواصف الرملية ، لأن بعض السائقين يسيرون بنفس السرعة التي يستخدمونها في الظروف العادية ، ولا يراعون إطالة مسافة الأمان بين السيارة وما أمامها عما اعتادوه في الأحوال العادية.

ويلعب شرود الذهن دورا آخر في صنع حوادث التعقب أو التتابع - فتحويل النظر لمجرد طرفة عين عن حركة السير - قد يؤدي إلي اصطدام مفاجع ، خاصة في ظروف ازدحام حركة المرور . وتلعب إشارة الفرامل الضوئية الخلفية الحمراء التي تعمل أتوماتيكيا مع الضغط علي الفرامل دورا مهما في تضليل السائق الخلفي وإيقاعه في شرك الحادث عندما تتلف . لذا تعتبر العناية بإصلاحها عاملا وقائي مهما من حوادث التعقب.

وفي أحوال كثيرة يقع حادث تتابع مركب ، تشترك فيه سيارات متعاقبة متقاربة كثيرة سريعة ، يقف الأمامي منها وقوفا لم يعمل له الخلفيون حسابا ، فتتداخل السيارات بعضها في بعض . ومثلما يضرب المثل بقنبلة هيروشيما كأفزع تفجير أودى بأكبر عدد من أرواح البشر دفعة واحدة ، يضرب المثل أيضا بحادث مرور " سان كلود " بوصفه أفزع حادث تعاقب حطم أكبر عدد من السيارات في لحظة واحدة.

حادث مرور سان كلود : سان كلود اسم طريق سريع في فرنسا ، وقد سمي الحادث باسمه لأنه وقع فيه ، واشترك في الحادث خمسون سيارة مرة واحدة. وقد تكون هناك حوادث وقعت بعده واشتركت فيه سيارات كثيرة ، لكنه كان الأول من نوعه عندما وقع في أواخر الستينات ، وأصبح مضرب الأمثال في حوادث التعاقب. أسفر التحقيق في حادث " سان كلود " عن أن السبب الرئيسي هو توقف السيارة الأمامية الأولى وقوفا مفاجئا لم يتيح للسيارات اللاحقة الوقت الضروري والمسافة الكافية للتوقف بأمان . ولأن الطريق سريع ، والسائقين لم يحتفظوا جميعا بمسافات أمان ، والأرض مبتلة بفعل المطر والبرد ، فقد فشل بعض السائقين في كبح جماح سياراتهم ، وفرمل آخرون بعد فوات الأوان . وأخفقت فرامل سيارات أخرى في إيقافها قبل نقطة الخطر ، فوقع الحادث المركب المتسلسل من خمسين حلقة دمار . وما كان ليحدث لو أن ٤٩ سائقا التزموا بمسافة الأمان.

مصيدة الجو الصحو : تشير الإحصاءات إلي زيادة معدلات حوادث المرور في الجو الصحو عنها في الظروف الجوية العادية وربما الصعبة فيما عدا أحوال العواصف الشديدة والأعاصير . وتلك حقيقة غريبة تحتاج إلي تفسير. الجو الصحو الجميل عملة ذات وجهين . وجه تتمثل فيه كل صور السلامة والبهجة ، فالجو منعش ، والرؤية واضحة ، والأعصاب هادئة ، وكلها ضمانات قيادية في جو أمن وطمأنينة.

علي الوجه الآخر لعملة الجو الصحو يرتسم الخطر ، فالجو الصحو يغري الناس بالخروج من البيوت ليستمتعوا بدفء الشمس شتاء ، ورقة النسيم صيفا . وتزدحم الطرقات بالمشاة والسيارات أكثر من المعتاد . ويقع بعض السائقين في مصيدة الإغراء بالإفراط في السرعة ، ويتخلى بعضهم عن الاتزان والحذر ، وكلها عوامل خطر منفردة أو مجتمعة لا يعمل لها بعض السائقين حسابا . تضعف إرادتهم أمام إلحاح نوازع السرعة ، لا يراعون ظروف الطريق ودرجة ازدحامه . ينسون أن القيادة عملية عقلية ، فنية ، أخلاقية ، فتختفي السلامة ويقع المحذور .

الاصطدام الثانوي : " الاصطدام الثانوي " مصطلح يطلق علي الاصطدام الداخلي ، الناشئ عن اصطدام خارجي ، أو بسبب انقلاب السيارة ، وقد ينتج عن وقوف مفاجئ بسبب ما مثل تفادي حادث ، وتلعب حينئذ قوة الاندفاع دورها في صدم محتويات السيارة كل بما أمامه من مقود السيارة وزجاجها الأمامي ، بما في ذلك السائق والركاب وما قد يكون بالركبة من متاع .

ضغط الفرامل بشدة يوقف قوة اندفاع السيارة لكنه لا يوقف اندفاع محتوياتها من الأشخاص والأشياء ، فتصطم رؤوسهم بأعلى السيارة وأجزاء أخرى من أجسامهم بالأجزاء الصلبة داخلها .

ضحايا الاصطدام الثانوي كثيرون ، والسبب هو عدم الأخذ بوسائل الوقاية ، ومثلما توقف الفرامل السيارة ، يوقف حزام الأمان اندفاع السائق والركاب عند الاصطدام والتوقف . وقد ثبت إحصائيا ومختبريا في دراسات أجريت بكندا والسويد ، أن استعمال حزام الأمان يخفض حدة الإصابات بنسبة ٨٠٪ .

حوادث اقتحام الرصيف : علي يمين الطريق سيارة مسرعة . وفجأة تقتحم الرصيف ، وتصطم بحاجز ، قد يكون عمود إضاءة أو شجرة أو مبنى . وقد يسفر اقتحام الرصيف في المناطق الآهلة بالسكان عن دهم عابر سبيل أو أكثر .

ويهرع المحقق إلى مسرح الحادث .وتكشف المعاينة عن سبب واحد من عدة أسباب . فلكل حادث سبب وأكثر من طريقة لتجنب الترددي فيه .

- في حادث يتبين أن السائق تشاغل عن القيادة بأمر ما ، وتراخى في السيطرة علي المقود ، فجمحت به السيارة.

- في حادث آخر اتضح أن السائق تعرض لمضايقة سائق آخر علي يساره ، وارتبك ، فانحرف يمينا أكثر مما ينبغي.

- في ثالث أكملت سيارة أخرى عملية التجاوز ، لكن سائقها عاد إلي اليمين بسرعة دون أن يترك خلفه مسافة أمان كافية ، فقطع الطريق علي السيارة اليمنى ، واضطر سائقها إلي تفادي الاصطدام به باقتحام الرصيف.

- في الحالة الرابعة اكتشف المحقق خللا في السيارة أدى بها إلي الانحراف رغم أنف السائق . كثيرا ما يكون الخلل في جهاز التوجيه ، وقد ينشأ الانحراف عن انفجار الإطار الأمامي الأيمن فتنحرف السيارة نحو اليمين أو العكس بالعكس . وفي كل الحالات تعلن السرعة عن نفسها عاملا مشتركا في صنع الحادث.

- في بعض الحالات يقتحم السائق الرصيف دون أن يسفر الاقتحام عن حادث . وعندما يحاول السائق حفظ توازن سيارته وإعادتها إلي مجرى الطريق تصطم بسيارة أخرى . والسبب هو الإهمال أولا ، والتسرع في التقدير ثانيا.

الطريقة السليمة لتجنب هذا النوع من الحوادث هو تلافي أسباب اقتحام الأرصفة التي أشرنا إليها ، والاعتدال في السرعة . وإذا اقتحم السائق الرصيف مضطرا وشاء العودة ، عليه أن يتأكد من خلو الطريق تماما قبل أن يواصل السير بحذر.

حوادث المنعطفات : أثبت تحليل الحوادث أن حوادث المنعطفات تمثل أكبر نسبة من حوادث المرور بعد حوادث التقاطعات ، وأن السبب الرئيسي هو إهمال

السائق أو تهاونه في تطبيق قاعدة أو أكثر من قواعد الانعطاف السليم، وأن هذا الإهمال يقع حتى في أكثر الطرق نصيبا من علامات المرور التحذيرية والإرشادية ، وأكثر الأماكن حفا من الخطوط والأسهم الأرضية التي توضح دروب الانعطاف الأمان. حادث المنعطف يحدث بسبب تجاهل السائق لواحد أو أكثر من خطوات القاعدة السليمة ، وهي : أداء الإشارة الضوئية واليدوية الصحيحة ، والتأكد من إدراك السائق الخلفي لها ، والتصرف السليم علي ضوئها ، والتدرج في الانحراف نحو جانب الطريق المجاور للمنعطف قبل وقت كاف ، وتهدئة السرعة قبل الانعطاف ، والتأكد من خلو مدخل المنعطف من المركبات والأشخاص ، مع الامتناع عن تغيير خط السير أصلا ، وتأجيل أي خطوة من الخطوات السابقة عند الشك في سلامة نتائجها سلامة مطلقة.

حوادث الدهس : تقع حوادث الدهس عادة في معابر المشاة علي الرغم من أنها جعلت خصيصا لتأمين حياتهم عند عبورهم الطريق ، وعلي الرغم من أنه قد روعي في تصميمها الوضوح التام للسائقين من مسافة ٥٠ مترا ، سواء بمصابيحها الصفراء المتقطعة علي جانبي المرر ، أو العواكس البراقة التي تحدها ، وتعدد خطوطها الأرضية البيضاء ، العريضة المتوازية بين خطين علي عرض الطريق . وتكثر حوادث الدهس أيضا في تقاطع الطرق التي تنظمها أو لا تنظمها إشارات ضوئية .

واحتمال وقوع حادث دهس موجود في كل مكان علي الطريق ، خاصة المناطق السكنية والتجارية ، وقرب المستشفيات والمدارس ، وحيث يمرح الأطفال في الشوارع أو علي جوانبها ، وعند المنعطفات حيث يحتجز جزء كبير من الرؤية بالنسبة للسائقين والعابرين ، وحيثما وجدت حواجز مماثلة كالأشجار ، والسيارات المنتظرة، والحافلات علي محطاتها وتلافي مثل هذه الحوادث الأليمة يحتاج إلي قدر من اليقظة والتبصر والأناة والكياسة سواء من جانب السائق أو المشي ، وتلك في

مجموعها ثمن بخس نحافظ به علي حياتنا ونشتري به حياة مئات الأرواح وسلامة آلاف الذين تخلفهم حوادث الدهس معوقين عاجزين عن العمل مدى الحياة. وقد يقع حادث الدهس نتيجة لمبالغة سائق في إعطاء عابر الطريق حقه، لكنه مع ذلك يفعل واحدا من أهم قواعد الحياة . فالوقوف عند مشارف معابر الطرق المخصصة للعاشرين واجب محتم علي السائق ، لكن هذا الوقوف لا يكون مأمونا إلا إذا أعطى السائق إشارة واضحة ، ضوئية ويدوية ، يخطر السائقين خلفه بعزمه علي تخفيف سرعته. حتى التوقف ، لكي يعبر المشاة بسلام ، وزيادة في الاحتراس في حالة التوقف قبل خط ممر العبور عليه أن يتخذ موقعا لا يحجب عن العاشرين رؤية السيارات الآتية من الخلف ، ولا يحجب عن السائقين وراءه رؤية العاشرين أمامه ، علي أن يتم كل ذلك في هدوء ، وبلا إزعاج ، وبوعي كامل بنفسية المشاة وقدراتهم البدنية المحدودة المرهقة في الحر اللافت والبرد القارس ، وهبوب الرياح الرملية ، وانهمار المطر ، حاملين متاعا ، أو مصطحبين أطفالا.

يجب أن تتاح لهؤلاء جميعا فرص العبور علي مهل وبسلام ، يجب علي السائق أن يقدر ضعف المرأة ، ووهن الكهل ، وهموم الرجال ، وطيش الصبية ، ورعونة الشباب ، ونشوة اللعب التي تنسي الأطفال كل ما يدور حولهم.

ولكيلا يتورط سائق السيارة في حادث دهس علي ممر عبور المشاة ، عليه أن يتعمق في فهم ظروف المشاة العاشرين ، يتناولها بالتحليل ، ويعمل لتلك الظروف ألف حساب ، وبلا ضيق ، ولا تدمير يمهلهم . ويتذكر أن العابر قد يقطع الأمتار العشر عبر الطريق في نصف دقيقة علي أقصى تقدير، بينما السائق بسيارته يقطع في نفس المدة داخل المدينة حوالي ٤٠٠ متر ، ولن يعطله أو يؤخره عن بلوغ غايته أن يتيح لألف عابر المضي في أمان ، وعلي عكس ذلك يعطله ساعات وربما شهور وسنوات لو أصاب بسوء أحد العاشرين في حادث دهس.

الدهس في التقاطعات : تكثر حوادث الدهس في تقاطعات الطرق وأهم الأساليب الوقائية لتلافي مثل هذه الحوادث هو مراعاة تهدئة السرعة عند الاقتراب من التقاطع ، سواء كان نور الإشارة المضاءة أحمر أو أخضر أو أصفر ، ثم الوقوف تماما قبل خط عبور المشاة في حالة إضاءة النور الأحمر أو الأصفر ، أو إذا لم يكن التقاطع منظما بإشارات ضوئية . وفي كل الحالات يجب التأكد من أن أحد المشاة لا يعبر أو لا يهيم بعبور الطريق ، قبل مواصلة السير في التقاطع الخالي من الإشارات ومن ممرات العبور.

بعض حوادث الدهس في مفارق الطرق تقع نتيجة لتعجل السائق وانطلاقه بمجرد إضاءة النور الأخضر ، في الوقت الذي يكون فيه أحد العابرين متعجلا هو الآخر للعبور ، أو غير متنبه لتبديل ضوء الإشارة إلي غير صالحه . وهذا يقتضي من السائق التريث حتى يتأكد من خلو المعابر ، مهما اشتد إلحاح السائقين وراءه وضغطهم عليه بصياح آلات التنبيه.

أما المشاة فعليهم الانتباه إلي تغير الإشارة ، وعدم المجازفة بالروح لمجرد كسب دقيقة من الوقت هي الفرق بين السلامة والإصابة . أو بين الحياة والموت . بعض المشاة لا يلتزمون بممرات العبور عند مفارق الطرق. ولا يكلفون أنفسهم عناء بضع خطوات إليها . ويتنكبون معبرا لهم بين السيارات الواقفة في انتظار تبديل الإشارة لصالحهم عند التقاطع. علينا أن نحذر هذا السلوك كمشاة وأن نتوقع كسائقين بروز واحد من هؤلاء فجأة من أمام سيارة مجاورة خاصة إذا كانت السيارة المجاورة شاحنة بضائع أو ركاب ، لأن السيارة الكبيرة تحجب مقدارا من الرؤية أكبر.

ومن ناحية أخرى يشكل لجوء البعض إلي مغادرة أو ركوب سيارة عند التقاطع مصدرا آخر من مصادر حوادث الدهس في هذه المنطقة . من أجل ذلك عمدت أقسام السلامة بمصانع سيارات الحافلات إلي تصميم الأبواب المتحركة تلقائيا عند بدء استئناف السير وعند الوقوف ، وأخرى يتحكم فيها السائق ، والمهم هنا أن يراعي

السائق الاستفادة دائما من هذه الميزة للمحافظة علي سلامة الركاب ، وألا يسمح بأي استثناء في أي ظرف من الظروف . كذلك ينبغي أن يراعي هذا المبدأ سائقو حافلات التلاميذ ، والحافلات الخاصة بموظفي وعمال المؤسسات والمصانع والشركات ، وسائقو سيارات الأجرة بصفة عامة ، فلا يسمحوا لراكب بمغادرة السيارة أو ركوبها أثناء الوقوف علي إشارة التقاطع في انتظار الضوء الأخضر ، وأن يتأكد كل سائق سيارة خاصة من إحكام إغلاق الأبواب وتأمينها ، ليأمن سقوط واحد من أفراد أسرته منها أو مغادرة أحد أطفاله ورفاقه للسيارة عند وقوفها في تلك الأماكن الخطرة. فكثيرا ما يصنع الأطفال أشياء خطيرة ليس لها تفسير معقول . وفي كل الأحوال يجب التأكد من تحرك السيارة الأمامية عند التقاطع بالقدر السليم المناسب، وأن أحدا من المشاة لا يحاول أن يمر أمامها أو يستغل المسافة البينية بين السيارتين ويهم بالعبور.

مادامت حوادث الدهس محتملة الوقوع في كل مكان علي الطريق ، خاصة في المناطق التجارية حيث الزحام علي أشده ، والمناطق السكنية حيث يمرح الأطفال وتضييق الطرق وتقل الإضاءة أو تنعدم ليلا وعند المنعطفات حيث يحتجب جزء من الرؤية ، فإن الحل الأمثل يكمن في القاعدة القائلة : " بادر بالوقوف عند أدنى شك " ولن يستطيع سائق وقوف فوريا يتفادى به دهس شخص إلا إذا كان متمهلا في السير، وحتى التمهّل لا يجدي في تلك المناطق ما لم يتذرع السائق بأقصى طاقة من اليقظة والحذر وبعد النظر .

بعض خبراء السلامة ينصح السائق - إذا كان مرهقا ، أو متوعك المزاج، أو علي عجلة من أمره ، أو متوتر الأعصاب - بأن يتجنب المرور في الأماكن المزدحمة تجاريا كانت أو سكنية ، لأن اجتيازها بسلام يحتاج إلي قدر كبير من الانتباه الشديد والحس المرهف . والبعض الآخر يضيف إلي هذه القائمة السائقين المصابين بصداع ، والذين يعالجون بعقاقير تؤثر علي الحواس ولو تأثير طفيفا بعد تناولها بوقت معين .

والبعض الآخر يقول : إنه إذا كان عدم الانشغال بحديث مع الركاب أمراً وقائياً طالما السائق خلف عجلة القيادة ، فإنه يعتبر أكثر من حيوي أثناء اجتياز المناطق المزدحمة . فقد يخطر علي بال المشي خاطر في أية لحظة، ويبادر بالنزول عن الرصيف فجأة ليعبر الطريق أو تجنب بركة مياه دون أن ينظر وراه . وقد ينطلق شخص من أمام أي حافلة ينظر علي جانب الطريق . وعلي السائق أن يتوقع دائماً حدوث ذلك فجأة وعليه أن يتوقع أن يفلت صغير من يد أمه ويجري بلا حذر إلي الرصيف الآخر ليشاهد لعبة أعجبتة في واجهة متجر مقابل . . . من أين للسائق أن يعرف ما إذا كان أحد المشاة سينطلق فجأة من وراء شجرة أو حاجز أو سيارة واقفة ، أو ناصية منعطف ؟ .. ما أدراه أن هذا المشي حاضر الذهن ، منتبه إلي اتجاه السيارة يعرف دلالة الإشارة الضوئية واليدوية التي يؤديها السائق ؟ .. وما يديره إن كان المشي سيفطن إليه ويخلي له الطريق.

وهذا الطفل راكب الدراجة .. أي الاحتمالات أكثر ؟ .. أن يكون عاقلاً متزاناً أم صبياني التصرفات مجازفاً ، ماهراً متوازناً أم مبتدئاً يحبو علي الطريق بالعجلتين لأول مرة ؟ .. لا شئ مضمون ، ولا شئ مأمون. والشئ المضمون الوحيد هو تقدير أسوأ الفروض . والحل الأمثل الذي تفرضه السلامة من أسوأ الاحتمالات هو المبالغة في التزام إيجابيات السلامة الأربع وهي :

- التمهّل .
- الحذر .
- تحليل المواقف .
- الاستعداد للتوقف في طرفة العين .

حوادث الرجوع إلي الخلف : حوادث الرجوع إلي الخلف تحتل مساحة لا يستهان بها من إحصاءات حوادث السيارات ، ومع ذلك فإن القدر الأكبر منها لا يجد طريقه إلي سجلات الشرطة ، وتجري تسويته ودياً بين الأطراف المتنازعة ،

نظرا لبساطة أضرارها المادية نسبيا ، فلا يتم التبليغ إلا عن تلك التي تتسبب في إسالة دماء أو عطب بليغ بسيارة أو أكثر ، وكثيرا ما يفلت المتسبب في العطب دون أن يلحظه أحد .

وفي الكويت ظلت حوادث سيارات نقل المياه " التانكر " أكثر حوادث الرجوع إلي الخلف شيوعا حتى أوائل الثمانينات ، وكانت آنذاك الشبح الذي يهدد حياة الأطفال في الأحياء المكتظة بالسكان ، وأكثر ضحاياها ممن لم يبلغوا سن الذهاب إلي المدرسة . وإذا كان الإنصاف يقضي بإلقاء جزء من المسؤولية علي الأمهات لعدم مراقبة أطفالهن ، ويسمح لهم بالغياب عن أنظارهن في طريق يتربص بهم الخطر في كل شبر ، إلا أن مسؤولية السائق عن ضياع حياة طفل بريء ضعيف لا تعادلها مسؤولية أخرى ، ولا يكفر عنها عقاب مهما اشتد ، طالما بين جنبيه ضمير حي يعذبه مدى الحياة كلما رأي ابتسامة طفل تشع بالبراءة.

مثل هذه الحوادث الأليمة يمكن اختفاؤها بقليل من الحكمة والتعاون ، فما علي الأم إلا أن تتأمل بغريزة الأمومة كيف تتحول الدجاجة في فترة الحضانة إلي صقر ، لا تغفل عيناها لحظة عن فراخها ، فاردة جناحيها تطوي فراخها تحتها من خطر الابتعاد عنها علي كثرتهم ، وبصوتها الصارخ لا تكف عن تحذيرهم ، ولا يشغلها عنهم شاغل.

وسائق السيارة .. ألا تستحق حياة طفل في نظره أن يتأكد تماما من خلو المكان نهائيا من الأطفال ، وأن يستعين بأحد المارة لإرشاده كلما دعت الضرورة إلي أن يعود إلي الخلف ؟.

إن المرايا مهما تعددت لا تعطي السائق رؤية واضحة كاملة لجوانب السيارة وخلفيتها . ومن ثم عليه أن يفحص المكان حول سيارته جيدا بنفسه قبل أن يتحرك شبرا إلي الوراء . وعليه تجنب الرجوع إلي الخلف في المنعطفات ، ومن الطرق

الفرعية إلى الرئيسية لينجو وينجو غيره من مفاجآت المنعطف وكثافة حركة المرور وسرعتها في الطرق الرئيسية.

حوادث مجهولة الأسباب : هناك فئة من الحوادث يطلق عليها اصطلاح "حوادث المرور مجهولة الأسباب " وقد أثبتت دراسة إحصائية أجراها مجلس مكافحة حوادث المرور الفيدرالي الأمريكي أن ضحايا هذا النوع من الحوادث يبلغ ٣١٪ من مجموع ضحايا حوادث المرور . وتعادل هذه النسبة حوالي ٢١٠٠٠ شخص في أمريكا وحدها خلال عام واحد . ويقابل هذا العدد حوالي ٤٠٠٠٠٠٠ مصاب بإصابات أفضت إلي العجز.

الحوادث مجهولة الأسباب هي تلك التي تقع لسيارة واحدة دون تأثير سيارة أخرى ، فتنقلب ، أو ترتطم بشجرة أو جدار ، أو تحتضن عمود إضاءة ، أو تسقط في هوة أو مجرى مائي.

أغلب هذه الحوادث تفضي إلي وفاة ، والسائق الناجي لا يعترف بالسبب الحقيقي ليتنصل من المسؤولية ، وتدور الأسباب حول عامل رئيسي واحد هو نشوء حالة يفقد معها السائق السيطرة الجزئية أو الكاملة علي السيارة . قد يفقد التحكم علي المقود لانشغال يديه بشيء أو شخص . وقد تخونه الفرامل وتعصاه مع السرعة والرغبة في التفادي . وقد يخذله ناقل السرعة ، أو يخدعه ضاغط البنزين ، أو يغلبه انفجار إطار أو تلف ميكانيكي ، أو انصراف عن جدية القيادة.

حوادث المقطورات : مع انتشار استعمال المقطورات يتزايد التهديد بخطر نوع معين من الحوادث . وقد تكون المقطورة وعاء شحن ، أو مسكن متحرك ، أو شاحنة ركاب ، أو ناقلة سوائل ، أو زورق آلي تجره سيارة خاصة من وإلي البحر.

السبب الرئيسي في وقوع هذا النوع من الحوادث هو عدم التقيد بتثبيت علامة حمراء في مؤخرة المقطورة نهارا ، وبضوء أحمر ليلا . يترتب علي ذلك نشوء حوادث اصطدام خلفية أو بينية ، ما كانت لتقع لو اهتم السائقون بتلك الإجراءات الوقائية

. واختاروا لرحلاتهم وقتا لا تزدهم فيه الطرق ولا يقل فيه وضوح الرؤية ، حتى يستمتع المشاة والسائقون بالأمان والاطمئنان. ينبغي علي أصحاب شاحنات النقل الطويلة أو ذات المقطورة تزويد شاحناتهم بعدد مناسب من المصابيح الجانبية الخافتة التي توضح طول الشاحنة أو المقطورة أثناء السير ليلا في الأماكن المظلمة ، منعا لحوادث الاصطدام الجانبية .

حوادث التدخين : قد لا يمر زمن طويل قبل أن تضيف الدول إلي قانون المرور فقرة تحرم علي السائق التدخين أثناء قيادة السيارة ، فمنذ السبعينات وجمعيات مكافحة حوادث السيارات تقدم بعضها لبرلمانات بلادها مشروعات قوانين مماثلة ، فازت بتأييد جمعيات مكافحة التدخين وأعضائها في مجالس نيابية كمجلس العموم البريطاني والكونجرس الأمريكي ، والبرلمان البلجيكي ، لكنها لم تفز بالنصاب القانوني لإقرارها ، ومع مضي السنين ومع الإصرار ينتظر لهذه الجهود أن تنجح ، لأن المطالبين بهذا القانون يعززون رأيهم بوثائق وإحصاءات رسمية تؤكد أن التدخين أثناء القيادة يتسبب في نسبة من الحوادث ، وهم يستندون أيضا إلي آراء مجموعة من علماء النفس الذين وصفوا السائق المدخن بأنه خطر علي الطريق غير مستقر ، يتذبذب مهددا حياة الناس بالأذى.

تفسير ذلك أن شبح الحوادث يحلق حول السيارة من لحظة الانهماك في إخراج السيارة من صندوقها ، حتى لحظة إلقاء نفايتها في المنفضة ، إذا إن كل حركة من أجل السيارة ، تقابلها لحظة انشغال عن قيادة السيارة وظروف المرور حولها . وكل لحظة انشغال تحمل في طياتها خطرا علي حياة السائق والناس.

السائق المدخن ينصرف عضليا وذهنيا عن القيادة والطريق حينما يبحث عن السيارة في جيوبه ويخرجها من صندوقها ، وحينما ينشغل بالقداحة أو الثقاب ويشعل السيارة ثم يعيد القداحة أو علبة الثقاب إلي مكانها ، ومع كل نفس من الدخان يجذبه من السيارة تبتعد إحدى قبضتيه عن مقود السيارة فتقل سيطرته

علي السيارة . وإذا سقطت منه السيجارة مشتعلة في السيارة وحاول التقاطها ارتبك وانصرف عن ظروف المرور وحدث ما لا تحمد عقباه خاصة في الزحام ، وإذا ترك السيجارة مشتعلة علي أرضية السيارة أو عجز عن العثور عليها ربما يحدث حريق.. وفي كل حركة من تلك الحركات فرصة لهفوة أو انحراف وحادث مؤسف.

حوادث الظواهر الكونية : تختلف الظواهر الجوية عن الظواهر الكونية وإن اتفقت آثارها السيئة علي قدرات السائق وحالة الطريق مما يهيئ فرص أوفر لوقوع الحوادث ، ما لم يتوخ السائق الحذر والتأني.

الظواهر الجوية معروفة ، وهي حالة الطقس من حرارة وبرودة ورياح وضباب وأمطار ، وأثرها علي القيادة معروف . أما الظواهر الكونية فهي حالات تطراً علي الكواكب الأخرى في المجموعة الشمسية ، فأطوار القمر ما بين هلال ومحاق وأحذب وبدر ظاهرة كونية . وبقع الشمس ظاهرة كونية أخرى.

يقول علماء مرصد " سانديا " بنيومكسيكو بوجود علاقة بين الظواهر الكونية وحوادث المرور . وقد اكتشفوا أن نسبة الحوادث تزداد كلما ازداد نشاط البقع الشمسية ومال الضغط الجوي إلي التطرف ارتفاعاً أو انخفاضاً، وتفيد دراسة نشرها أن الإصابات المفضية إلي العجز غالباً ما تحيق بالسائق في نفس التوقيات القمرية الذي ولد فيه. وسواء صحت دعوى علماء مرصد " سانديا " أو العكس فلا مفر من الحوادث إلا بمزيد الانتباه وقليل من السرعة.

حوادث قابلة للمنع : يذهب بعض الخبراء إلي أن معظم حوادث المرور - إن لم تكن كلها - قابلة للمنع ، طالما أن مسئولية الحوادث تقع علي العنصر البشري ومدى كفاءته ولياقته والتزامه بقواعد السير وآداب المرور. ولإثبات ذلك يقدم الخبراء أمثلة كثيرة.

من هذه الأمثلة أن سائقا مصابا روى أن الطريق كان جيد الرصف متسعا مستقيماً جافاً ، لا مشاة ولا عابرين ولا حواجز ، والجو صحو ، والرؤية واضحة . كل شيء

يغري بالسرعة . فأطلق العنان لسيارته بالسرعة القصوى المقررة قانونا للطريق وهي ٨٠ كيلومترا.

وفجأة اندفعت من طريق فرعي جانبي سيارة لم يرها إلا وهي أمامه . ضغط المكابح بقوة ليتجنب كارثة محققة ، ونجح في إيقاف سيارته دون أن يمس السيارة المعرضة ، لكنه لم يلبث أن فقد الوعي ، وكان آخر ما سمعه دوي صدمة قوية من الخلف . عرف فيما بعد أنها سيارة كانت تتبعه ، أصيب سائقها وركابها أيضا ، بينما مضى سائق السيارة القادمة من الطريق الفرعي في سبيله .

بغض النظر عن المسؤولية القانونية فإن الحادث ما كان ليقع لو أن أحد السائقين

الثلاثة اتبع القواعد الأساسية للقيادة الوقائية :

- لو أن سائق السيارة التي تسببت في الحادث توقف في نهاية الطريق الفرعي ، وانتظر حتى يخلو الطريق الرئيسي من السيارتين المتعاقبتين ، وتسرح له فرصة آمنة ، قبل أن يستأنف السير .

- ولو أن سائق السيارة الثانية انتبه إلى الطريق الفرعي ، وتوقع أن تنطلق منه سيارة يقودها سائق متهور لا يحترم القانون ولا يقيم للأرواح وزنا ، لكان في مقدوره أن يستعد بتخفيف السرعة تدريجيا ، أو باتخاذ وضع لسيارته علي أقصى الجانب الأيسر من الطريق قبل الوصول إلى مصب الطريق الفرعي ، كما كان بوسعها أيضا - عندما أدرك الخطر وقرر استعمال الفرامل - أن يعطي إشارة العزم علي التوقف ، تأكيدا لإشارة الفرملة الأتوماتيكية ، فيتيبينها السائق الخلفي ويتجنب الاصطدام به ، سواء بالانحراف عنه ، أو باستعمال الفرملة في وقت مبكر .

- ومسئولية السائق الخلفي في وقوع الحادث أنه لم يترك مسافة تعقب كافية للأمان . من الواضح أنه كان يسير بسرعة ٨٠ كيلو مترا علي الأقل . وهذه

تتطلب مسافة أمان لا تقل عن ٢٤ مترا . لو فعل ذلك لأمكنه إيقاف سيارته قبل الاصطدام بمؤخرة السيارة التي أمامه ، ولمرت الأزمة بسلام .
يرى هؤلاء الخبراء أن كل حوادث المرور قابلة للمنع ، لأنها ترتفع بحالة السائق من حيث المهارة واللياقة البدنية والنفسية ، ومواظبة علي صيانة السيارة ، والتزامه بقانون السير وآداب الطريق ، وتحليله بأخلاقيات القيادة بما فيها من تعاون ، وتعاطف ، ولين جانب ، وبقطة ، وحذر ، وغيرها من العناصر الأساسية للوقاية من أخطار الحوادث ، وكلها ملك إرادة مستخدم الطريق سائقا أو ماشيا .
في حادث آخر قابل للمنع قال الرجل : إن ابنه أصيب بجرح في ذراعه نتيجة حادث منزلي . كان الدم ينزف بغزارة . فأشفق عليه ، ولم يكن أمام الأب إلا أن ينقل الطفل بأقصى سرعة إلي الطبيب لإسعافه .

كانت سيارته معطلة ، فاستعار سيارة جاره . أدار المحرك ، وانطلق مسرعا وعند أول منعطف ضغط علي دواسة الفرامل ليخفف السرعة دون جدوى . استمرت السيارة في اندفاعها . وقبل أن يتمكن من تدارك الوقف باستعمال " الجير " أو فرملة اليد . جاءت سيارة أخرى مسرعة ، وحدث اصطدام مباشر أضر بالسيارتين ضررا بالغاً ، لكن الرجل وابنه نجيا من الموت بأعجوبة ، وهذا أيضا حادث قابل للمنع لو أن الرجل لم يقدر سيارة جاره قبل أن يفحصها ويجرب صلاحية فراملها في بداية تحركه . ومن ناحية أخرى كان أولى بصاحب السيارة أن يعتذر عن إعارتها ، وأولى بالأب أن يستأجر " تاكسي " أو يلجا إلي من ينقله وابنه ، فيمنع وقوع الحادث .

ما بعد الحادث : بعض السائقين تذهلهم المفاجأة عندما يتورطون في حادث مرور ، ولا يدري الواحد منهم ماذا يفعل؟! . وقد تتسبب حيرته وجهله بالإجراءات الرسمية والإنسانية في استفحال الضرر بالمصاب ، وضياع معالم تحديد المسؤولية ، ومشاكل أخرى تتعلق بشركة التأمين . وفيما يلي الإجراءات التي يجب علي السائق اتباعها إذا تورط في حادث :

- أول ما يجب عمله هو الاهتمام بالعنصر البشري . علي السائق أن يقف في الحال ، ويعمل علي نقل المصاب إلي اقرب مركز إسعاف فورا . ويحسن أن يتم ذلك بسيارة غير السيارتين المشتركتين في الحادث.
- إذا حدث التصادم مع سيارة أخرى ، ولم يقف سائقها ، فعليك تدوين رقمها ونوعها وأوصافها ، ولا تحاول مطاردة السائق الهارب أو اعتراض طريقه .
- بادر باستدعاء الشرطة للتحقيق في الحادث ، واذكر بدقة كيفية وقوعه ، وظروفه ، وأسبابه .
- لاحظ - وهذا من حقك قانونا - أن يكون محضر الشرطة مستوفيا لأقوالك بدقة ، ومحددا فيه وضع السيارتين بالضبط ، مع رسم كروكي الحادث ، ومقاس المسافة بين العجلة اليمنى لسيارتك والرصيف ، ويجب أن يشتمل الرسم علي الآثار التي تركتها السيارتان في الطريق ، وجميع التفاصيل التي يثبت الواقع أنها لصالحك ، فإن لم تجدها فنبه المحقق إليها دون حرج ، ولا تظن أنه يستاء من ذكر أية ملاحظة منطقية من جانبك ، فالمحقق باحث عن الحقيقة يسره أن يجد تعاوننا واعيا ينيير الطريق إلي الحقيقة التي ينشدها.
- في أقوالك بالمحضر اذكر ما إذا كانت الصدمة حدثت في المقدمة أو المؤخرة أو أحد الجانبين ، وحدد جميع الأضرار التي لحقت بسيارتك.
- اهتم بالشهود ، وحول دعوتهم لتحديد كيفية وقوع الحادث ، وتقدير سرعة السيارتين ، وظروفهما ، وظروف الطريق ، وطبيعة الطقس.
- اذكر بالتحقيق حالة قائد السيارة الأخرى وتصرفاته ومدى اتزانه.
- اخطر شركة التأمين في حدود ٧٢ ساعة وقدم لها المستندات اللازمة .
- في حالة اللزوم من حقك استشارة محاميك.
- إذا دعيت للتحقيق أو إلي المحكمة ، فتكلم بهدوء ، واذكر الحقائق بالضبط.

الاكتئاب والحوادث : الاكتئاب واحد من أهم أسباب الحوادث عامة وحوادث المرور خاصة . تؤكد هذه النظرية الدكتوراة " آن أرمسترونج " عالمة النفس بجامعة سكرامنتو ، التي أمضت سنين عديدة في دراسة هذه الظاهرة .
تقول " آن " : قد تسأل واحدا من صناع الحوادث المكتئبين عن حاله ، فيرد بأنه علي ما يرام ، لكن ابتسامته المصطنعة تخفق في إخفاء نفس مشحونة بمشاعر سلبية حزينة تجعلها أشبه بقنبلة معدة للانفجار في أية لحظة . هذه المشاعر السلبية البائسة الحزينة لها مفعول المغناطيس في جذب الحوادث .
وتضيف إلي ذلك قولها : إن المشكلة ذات شقين :

الشق الأول .. هو أن صناع الحوادث المكتئبين لا يقدرّون احتمالات الخطر الذي يهدد حياتهم ولا يهتمون بضرورة الكف عن القيادة إلي أن يتخلصوا من شحنة الشعور بالشقاء التي تندلع في صدورهم .

الشق الثاني .. هو أن أقرباءهم ومعاشريهم لا يفتنون إلي هذه الخطورة ، ولا يحاولون إقناعهم بالامتناع عن القيادة ، وقد لا تكون لهم سلطة منعهم عنها .
وترى الدكتوراة " آن " أن يتخلص قائد السيارة من أسباب الاكتئاب بطريقة صحية ، ولا يجلس علي مقعد القيادة قبل أن يستريح نفسيا . والسبيل إلي ذلك هو الإفصاح عن متاعبه لشخص موثوق به ورجاحة عقله وسداد رأيه ، أو يناقش مشكلته مع الطرف الآخر بتعقل وموضوعية ليجد لها حلا ، أو يلجأ إلي طبيب نفسي أو أخصائي اجتماعي . وما لم يتم ذلك فإن خطر الحوادث يظل محلقا حوله .
والغريب أن صناع الحوادث المكتئبين يصادفون في حياتهم اليومية أنواعا كثيرة من التحذير ، كالتعثر أثناء المشي ، والاصطدام بقطع الأثاث ، وقد يسقط المكتئب فنجان الشاي من يده ، أو يكوى بنار سيارته . لكن شرود ذهن المكتئب يخفي عنه أنه معرض لارتكاب نفس الأخطاء أثناء قيادة السيارة ، وحينئذ تكون العاقبة وخيمة لا يمكن إصلاحها في معظم الحالات .

يقول الدكتور " شارلز تارت " أستاذ علم النفس بجامعة كاليفورنيا إن سلامة السائق المكتئب ونجاته من خطر الحوادث تتطلب منه ضرورة تغيير برنامج حياته ، وأساليب سلوكه وتفكيره ، وطريقة استجابته للأمور ، والتحكم في ردود فعله حيال الأحداث ، وأول ما يجب عليه هو الابتعاد عن قيادة السيارة طالما تجتاحه أزمة نفسية . إن مجرد شروذ الذهن ولو في خاطر سعيد كفيل بصنع حادث مفاجئ ، فما بالنا بشروذ الفكر في خواطر لا تسر !!؟ .

مما سبق يتبين لنا إلي أي مدى يعتبر أقرباء السائق - خاصة الكبار من أفراد أسرته - مسئولون عما يحيق به . وهم لهذا مطالبون ببذل المزيد من العناية بحالته النفسية ، وإقناعه بكافة الطرق الممكنة بالامتناع عن قيادة السيارة في حالات اكتئابية ، أو هم مطالبون - علي الأقل - بعدم تكليفه بنقلهم في مشاوير خاصة غير ضرورية ، وإذا كان ولا بد منها فيستحسن أن لا تكون في أوقات الزحام ، وأن لا تكون لمسافات بعيدة ، وأن يكون الطقس جيدا ، لاستبعاد أقصى ما يمكن من احتمالات الحوادث.

سوء استعمال السيارة : لسوء استعمال السيارة علاقة وثيقة بحوادث المرور ، والسيارة التي يساء استعمالها عرضة للتردي في حوادث أكثر من غيرها التي يترفق بها سائقها . فالسيارة ليست كتلة صماء من الصلب لا تغل . ولا هي سندان حداد وظيفته تكبد الطرق والضرب والضغط . السيارة مجموعة من الأجزاء المعدنية فلزية ولا فلزية صممت وركبت بطريقة خاصة ، لتؤدي وظيفة معينة ، في حدود محدودة ، سواء من حيث السرعة أو الحمولة أو أسلوب القيادة . فإذا استعملت في غير ما هي مخصصة له ، وحملت فوق طاقتها وقدرتها بأي حال من الأحوال ، يختل نظام تركيبها بشكل ما ، وتقل تدريجيا قدرتها علي المقاومة في جزء أو أكثر من أجزائها ، وتنهار فجأة علي غير انتظار ، وينتهي الأمر بكارثة.

أبسط الأمثلة علي ذلك سوء استعمال الفرامل . السائق هاوي السرعة يضطر إلي الوقوف المفاجئ بالتشديد علي الفرامل ، وهذا يعجل بتلفها ، وقد يؤدي إلي انفجار خرطوم الزيت أو تمزق الأجزاء المطاطية في مضخة زيت الفرامل . وتتعطل الفرامل فجأة ، ويتعذر علي السائق إيقاف السيارة قبل أن يقتحم نقطة الخطر ، ويقع الحادث .

الوقوف المفاجئ وصعود الأرصفة ، والسرعة في الطرق الوعرة ، تؤدي إلي تلف المليئات والمساعدات والإطارات ، وتخلخل الروابط التي توثق بين أجزاء المركبة ، فتقل قوة تحملها ، وتصدر أصواتا مزعجة تثير أعصاب الركاب والسائق ، ومتى ثارت أعصاب السائق انخفض مستوى سيطرته علي السيارة ، وأصبحت تصرفاته أقل اتزاناً ، والنتيجة معروفة .

وتجدر الإشارة إلي أن سوء استعمال السيارة له مردود اقتصادي سلبي ، إذ يعجل باستهلاكها ويقصر عمر خدمتها ، ويضاعف نفقات صيانتها ومصاريف ما تستهلكه من وقود وزيت ، علي عكس حسن استعمال السيارة، فضلا عما يوفره للسائق من راحة وسلامة وطمأنينة ، ويجعل من ركوبها متعة .

قوة مقاومة السيارة محدودة :

معظم هياكل السيارات مصنوعة من الصلب ، وبعضها ليست من الصلب ، ومن الطبيعي أن تكون الأخيرة أقل صلابة ، وأضعف مقاومة للعطب ، والصلب نفسه قابل للعطب تحت تأثير العنف . والحقيقة الثانية التي يجب ألا تغيب عن البال هي أن أجزاء هيكل السيارة وما عليه ، موصولة بلحام أو مسامير ربط ذات مقاومة محدودة ، تنهار دفعة واحدة تحت وطأة صدمة عنيفة ، أو تنهار علي دفعات بعد عدة صدمات ، وفي كلتا الحالتين يتخطى الضرر جسم السيارة ويصل إلي جسم السائق ، والسبب الرئيسي في ذلك هو سوء الاستعمال والمبالغة في تقدير متانة السيارة وقوة تحملها .

يتمثل سوء الاستعمال في تكرار استعمال الفرامل الشديدة مما يؤثر علي روابط هيكل السيارة ، والصعود علي الأرصفة يفكك أوصالها بالتدرج ، والمطبات والصدمات تزلزل السيارة وتقصر عمرها .

خبراء السلامة يبتكرون كل يوم وسيلة جديدة تمتص أكبر قدر من قوة الصدمة ، وتقلل أخطار الإصابة . لكنهم كلما تفننوا في توفير مزيد من وسائل السلامة اتخذها بعض السائقين ذريعة لمزيد من المغامرة والمخاطرة.

ومهما بلغ خبراء السلامة من عبقرية ، فإنهم لن يجدوا وسائل تمنع إصابة ركاب السيارة بنسبة ١٠٠٪ في حوادث التصادم . فما تزال ساقا السائق تحت رحمة المحرك عندما يرتد إلي الخلف مقهورا بصدمة أمامية مباشرة عنيفة .

وما يزال السائق مهددا بالاحتراق إذا نشب في السيارة حريق بسبب صدمة عنيفة، وتعذر علي السائق اختراق حصار الأبواب إذا أتلغت الصدمة أفعالها.

حتى المصفحات والمجنزرات لا تكفل صلابتها سلامة ركابها . ومن ثم فإن الابتكارات لا تحقق السلامة الكاملة ، وإنما تحقق السلامة بحسن استعمال السيارة.

الإفراط في استعمال السيارة :

وقوع الحوادث مرتبط إلي حد كبير بكثافة حركة المرور . والإفراط في استعمال السيارة لا شك يزيد حركة المرور كثافة فتزداد احتمالات وقوع الحوادث.

أجرى فريق من العلماء دراسة لمعرفة أكثر أغراض استعمال السيارات الخاصة شيوعا وأطوال رحلاتها ، فماذا وجدوا ؟

- وجدوا أن أكثر من نصف الرحلات تتراوح أطوالها بين كيلو متر واحد وسبعة كيلو مترات ، أغلبها داخل المدينة . ويمكن الاستعاضة عنها بالمشي أو استخدام المواصلات العامة.

- وجدوا أيضا أن ٢٠٪ من مجمل الرحلات طولها بين ٧ - ١٠ كيلومترا، ويمكن الاستعاضة في نصفها تقريبا بالمواصلات العامة.

- الرحلات ما بين ٢٠ - ٤٠ كيلومترا بلغت ١٨٪ من الباقي.

- الرحلات الأطول من ٤٠ كيلومترا ٨٪ من مجموع الرحلات.

- ٣٧٪ من الرحلات تتصل بالعمل .

- ٣٢٪ رحلات عائلية ، ورحلات النزهة والزيارات ٢٣٪ .

- الاعتماد علي الأقدام في المشاوير البسيطة ، وعلي الحافلات في الرحلات المناسبة يمكن أن يقلل ازدحام الطرق بالسيارات بمقدار الثلث تقريبا.

والسير علي الأقدام كلما كان ذلك ممكنا ليس مجرد عمل من أعمال الاقتصاد في استعمال السيارات وتكليفها ، وتقليل الاحتمالات الحوادث بتقليل كثافة المرور. وإنما هو أيضا عمل مفيد للصحة وقائي وعلاجي لأمراض مختلفة، وهو نزهة ممتعة خاصة في الجو الصحو ، فضلا عن أنه أحد عناصر مكافحة تلوث البيئة .

ويفيد في حل مشكلة كثافة المرور اكتفاء الأسرة بسيارة واحدة بدلا من اثنين أو ثلاث ، واستعمال إحداها بدلا من الأسطول كله كلما كانت الغاية من المشوار مشتركة وكلما تقاربت الأماكن المقصودة.

يفيد في ذلك أيضا توسع المؤسسات والهيئات في تخصيص حافلات لموظفيها كلما تيسر ذلك ، وزيادة حافلات المدارس ، وتشجيع ركوب وسائل النقل العامة بحيث تحقق الغرض من الوصول بارتياح . فذلك من شأنه تخفيف عدد السيارات التي تزدهم بها الطرق خاصة في الأوقات الحرجة.

العناصر المسببة لحوادث المرور تتفاوت نوعا وحجما بين مجتمع وآخر. فالمجتمعات لا تشغل كلها مساحات متساوية من الأرض ، ولا تحتوي علي أطوال متطابقة من الطرق ، ولا نفس القدر من السيارات . فإذا كانت المساحة محدودة ، والطرق محدودة ، وعدد السيارات ضخما فإن المشكلة تزداد تعقيدا ، ويصبح ضروريا أن يلجأ مستخدمو الطرق إلي علاج اختلال التوازن هذا بكل وسيله تضمن سلامة أرواحهم.

لوحظ في " موسكو " - مثلا - أن معدل حوادث المرور يرتفع باطراد خلال السنوات الأخيرة من العقد الثامن كما هو الحال في أغلب عواصم دول العالم ، فعقد المجلس البلدي سلسلة اجتماعات لمناقشة أسباب ازدياد الحوادث وبحث أنواع الحلول المضادة ، واتضح أن المدينة الهائلة بشوارعها الضخمة ، وأنفاقها وجسورها ، لا تستوعب مرور أكثر من مليون سيارة ، بينما عدد السيارات التي تطوي شوارعها يفوق هذا العدد بكثير . لذا اتخذ المجلس قرارا يقضي بالتوقف عن بيع أي سيارة إلا لمن يعيش خارج موسكو.

الدكتور " جي . هاميت " عميد كلية الطب النفسي بجامعة فلادلفيا يقول إن : الإدمان علي السيارة من أخطر أمراض العصر الحديث وأكثرها شيوعا ، وهو بين الخاصة أكثر انتشارا منه بين العامة ، وفي أحد أبحاثه عرف "الإدمان علي السيارة" بأنه الاعتماد الكلي عليها . واستخدامها في أقرب المشاوير . وقد وضع قائمة بالمشاوير التي يعتبر استخدام السيارة فيها نوعا من الإدمان ذكر فيها :

- كل الرحلات التي يمكن قطعها سيرا علي الأقدام ولو أدى ذلك إلي بعض التعب.

- الرحلات التي تستغرق نصف ساعة مشيا في الظروف العادية.

- الرحلات التي يمكن قطعها بالقطار ، أو الطائرة ، أو الباخرة ، أو الحافلة ، أو أية وسيلة نقل جماعية أخرى بتكاليف معقولة.

وقال الدكتور " هاميت " : إن الإدمان علي السيارة يسئ إلي الجانب الاجتماعي في شخصية الإنسان ، ويضعف الحاسة الاجتماعية ، ويحرم المرء من القدرة علي التوافق ، وينمي فيه حب العزلة ، ويفقده لذة الاستمتاع بصحبة الجماعات . وأشار العالم في دراسته إلي أمراض عضوية أسهم الإدمان علي السيارة في انتشارها بالمجتمع المعاصر ، منها البدانة ، وأمراض الدم والشرابين ، والبول السكري نتيجة لقلّة

معدل الحركة والنشاط ونصح " هاميت " في نهاية بحثه بالمشي ، واستخدام الدراجة الهوائية للرحلات المعقولة ، علاجا للنفس والبدن ومشكلة المرور.

القيادة الوقائية :

القيادة الوقائية غاية تستحق كل اهتمام ، لأن إدراكها يمثل درع الأمان ، وتعني أن يقود الشخص سيارته دائما بأسلوب يجعله بمأمن من الحوادث أيا كانت الظروف التي يواجهها ، وأيا كان مصدرها ، سواء حالة الطرق والأحوال الجوية ، أو حركة المركبات الأخرى . وفي كل الظروف فإنه لا يفعل ما من شأنه التسبب في حادث يكون له ضلع فيه ، ويفعل كل ما يستطيع به تلافي حوادث مصدرها الغير . الوصول إلي هذا المستوى يتطلب مزيدا من التدريب ، والالتزام بدرجة عالية من التركيز والملاحظة ودقة التوقع والتنبؤ الواعي ، حتى تصبح القيادة الوقائية الصحيحة سليقة تتحكم تلقائيا في أداء السائق . ومثل هذا المران والالتزام التطبيقي يتطلب خلفية مهارات ، ومعارف بقواعد أساسية ثابتة .

وبمعني آخر فإن " القيادة الوقائية " تعني أن يتنبه السائق في كل لحظة لتصرفات السائقين الآخرين ، وأن يكون دائم الاستعداد لاتخاذ كافة الإجراءات اللازمة لتفادي ما قد ينجم عن تصرفاتهم من حوادث ، فلا يفاجأ ، ولا يؤخذ علي حين غرة ، وفي الوقت نفسه لا يشغله انتباهه ومراقبته لعمليات قيادة غيره عن عمليات قيادته شخصيا ، لأن تركيز الانتباه علي جانب منها دون الآخر يمكن أن ينتهي بعواقب محزنة .

القيادة الإيجابية الواعية المدركة تقتضي من السائق أن يراقب أدائه ويجيده بنفس القدر الذي يراقب به قيادة غيره ويستعد لتجنب نتائج سوء تصرفه . ولا يكفي للسائق الباحث عن السلامة أن يدرس تحركات السائقين المخالفين ويحذرهما ، وإنما عليه أيضا أن يستفيد من دراسة طبيعة وأساليب السائقين المثاليين الذين يعتبرون القدوة والمثل الطيب ، لأنهم قادوا سياراتهم ذهابا وجيئة علي مختلف

الطرق ، وفي مختلف الظروف الجوية ، لعشرات السنين دون أن يتورطوا في حادث ، وربما في أية مخالفة ولو طفيفة .. نظافة سجلات هؤلاء علي هذا النحو لا يمكن إسنادها إلي الصدفة ، وإنما وراءها خلفية من الأخلاق ، والخصائص ، والمهارات ، والمعارف ، التي تستحق البحث عن أصحابها فيمن حولنا ودراستها لأنها جزء لا يتجزأ من السلامة . وبنفس القدر يجب أن لا يلهينا اهتمامنا بدراسة سائق القدوة عن دراسة سائق العبرة ، لنحدد من أسلوب هذا وذاك ما ينبغي ، ونستخلص القيادة الوقائية : من أجل أمن الطريق.

تعليم القيادة الوقائية أصبح ضرورة حتمية .. لماذا ؟

ارتفعت في السبعينات وحتى الآن صيحة عالية بوجود تزويد السائقين بدراسات دقيقة متقدمة لأصول القيادة الوقائية ، والأساليب التي تضمن السلامة علي الطريق .. فلماذا ؟

هدف هذه الدراسات هو نفس الهدف الذي تدرس من أجله أي موضوع أو علم آخر . نحن ندرس قواعد اللغة وآدابها لتساعدنا أسرارها في حسن استعمالها . وندرس قواعد الرياضيات وقوانينها لنستعين بها في حياتنا اليومية ودراسات أخرى . كل ما نتعلمه يمكننا من الاستمتاع بحياة أفضل ، ويفيدنا في إجادة عمل ما علي نحو أكمل ، ويجعلنا أقدر علي الإسهام الإيجابي الخلاق في رقي المجتمع وحمانيته . كذلك الحال مع تعلم القيادة الوقائية ، تضيف دراستنا لقواعدها أبعاد جديدة لسلامة الفرد والمجتمع .

لم تفلح كل وسائل السلامة التي أدخلها المهندسون علي تصميم الطرق ، وتنظيم حركة المرور ، وأجهزة السلامة التي حشدها المهندسون المتخصصون وأضافوها إلي معدات السيارة عاما بعد عام . ولاهتمام السلطات بمهارة السائقين وتضييق الخناق عليهم في الفحوص والاختبارات التمهيدية لمنحهم ترخيص القيادة ، ولا التشدد في

ضبط المخالفين ومعاقبة منتهكي قانون السير .. لم تفلح هذه الوسائل جميعا في تخفيف حدة حوادث المرور.

سبب ذلك هو ؛ أن وسائل السلامة المستحدثة لا تزيد السائق إلا تخليا عن الحرص والحذر ، والإمعان في الاعتماد عليها وعلي كفاءتها ، وعلي مهارة غيره من السائقين ويقيه من التزامهم بقانون المرور ، ويتخذ من هذه الضمانات الزائفة دعوة للتراخي في اتخاذ كافة أساليب الحيطة والحذر والاستعداد لمواجهة الخطر . وأمثال هذا السائق يكونون عادة وقودا للحوادث.

من هنا نبتت فكرة " القيادة الوقائية " كأفضل وسيلة للدفاع عن النفس وحماية الغير من حوادث المرور ، ونظرا لما للقيادة الوقائية من أهمية عظيمة في مكافحة حوادث الطريق ، توسع الخبراء في دراستها وتحليلها ، حتى أصبحت علما عمليا ونظريا ، له معاهده العليا في الدول المتقدمة ، وله تدريباته التجريبية الميدانية :

- افرض أسوء الفروض دائما .
- توقع أخطر التوقعات .
- لا تثق في سائق غيرك أو في المشاة . توقع منهم في كل لحظة خطأ ، وفي كل طرفة عين مخالفة .
- افترض أن فرامل سيارة غيرك ستفلت ، وأن مقودها سيختل ، وأن إطارا سينفجر ، وأن سيارتك قد تخذلك في أي مناورة صعبة ، وتصرف علي هذا الأساس.

تلك هي أبجديات القيادة الوقائية ودوافعها التي تضمن سلامة السائق من أخطاء غيره ، وسلامة الناس من أخطائه . هذا الشك المستمر يضاعف تركيز انتباه السائق واستعداده الدائم لمواجهة أسوء التوقعات بأفكار وقائية مسبقة ، كتخفيف أو زيادة السرعة أو إيقاف السيارة تبعا لظروف الموقف ومقتضيات السلامة.

السائق الذي يلتزم بأصول القيادة الوقائية يتوقع الخطأ في كل لحظة من كل شيء . ويصل بهذا الشك إلي حقيقة السلامة تراه لا ينطلق عابرا تقاطع طريق بمجرد إضاءة النور الأخضر ، لأنه يعلم أن من السائقين من لا يحترم مدلول الإشارة الضوئية ، وهو لهذا يتأكد أولا من أن السيارات علي جانبي الإشارة توقفت تماما قبل أن يواصل السير في أمان.

تعود مدير أحد معاهد التدريب علي قيادة السيارات في عاصمة أوروبية علي جمع الخرجين في نهاية كل دورة ، وإلقاء كلمة يقول لهم فيها :

لقد اكتسبتم مهارات قيادة السيارة في ظروف عادية . وتعلمتم قواعد المرور وقانون السير ، لكن هذه المهارات وتلك المعلومات لن تعصمكم من حوادث المرور ، لاشيء يحميكم من مستخدمي الطريق إلا القيادة الوقائية. والقيادة الوقائية مزيج من المهارة، والالتزام بقانون المرور ، والتعاطف مع مستخدمي الطريق ، وبقظة الحواس، وتفهم أخطاء السائقين والمشاة، ومقابلتها بالتسامح ، مع الاستعداد لتفويت فرص الحوادث برود فعل مناسبة.

لقد عرف الإنسان بفطرته الأزلية ، وبخبرته التي اقتطف ثمارها تراثا علي مر العصور ، أن أئمن القيم تتبلور فيما تجمع له من مختلف المعارف التي تفيده وتحميه . من بين أئمن القيم التي عرفها الإنسان ، أن تجدد التطورات وتعاقبها يقتضي تدبير احتياجات جديدة تناسبها وتوازنها وتواكبها ، وإلا أدي عدم التوازن إلي نكسات خطيرة تضره.

وما من شيء يحتاجه الإنسان بالحاح في عصر الخطر الثالث أهم من احتياجه لمزيد من الدراسة والمعرفة والتدريب في ميدان المرور وقيادة السيارة بكفاءة ، ليوافقه التطور المتجدد الخطير ، الذي يتوالى ويتراكم ويتضخم في مجال السيارات والطريق. فالسيارات تزداد عددا وسرعة عاما بعد عام ، بدرجة لا تدانيها حركة إنشاء الطرق، فيتكاثر ضحايا حوادث المرور ساعة بعد ساعة.

يجب إذن نشر " تعليم القيادة الوقائية " لتعم الجميع . لو أن سلامة الطريق تتوقف علي القدر الموجود حاليا من السيارات والسائقين دون زيادة ، لأمكننا الاكتفاء بما لدى السائقين من خبرة ومعلومات ، وإعداد جيل قادم من سائقين ممتازين ، بتدريس مادة القيادة الوقائية لهم نظريا بالمدارس وتطبيقيا بالجامعات . لكن الغد ينذر بأن أكثر من نصف السكان في معظم الدول سوف يصبحون سائقين ، وأن الشوارع سوف تقفر تدريجيا من المشاة ، وأن الطرقات سوف تضيق بصفوف المركبات حتى يصبح الوصول من مكان إلي مكان - بسلام - لغزا تعجز عن حله أذكى الأفهام ، خصوصا وأن تحسين الطرق وتعبيد غيرها لا يمكن أن يتم بالمعدل الذي يزيد به عدد المركبات نظرا لما تحتاجه من نفقات باهظة ، لا سيما في الدول النامية التي تعاني من التضخم الاقتصادي والاضطرابات الإقليمية وسباق التسلح.

وفي مواجهة الأخطار التي تهدد السائق وتهدد منه الآخرين ، لابد له من تثقيف ذاتي مستمر جاد ، وتدريب لا نهائي علي القيادة الآمنة الممتازة ، فهي أهم احتياجات السلامة ، وهي المصل الذي يحصن به نفسه من آفة الخطر الثالث . فما من سائق يمكن الاطمئنان إليه وعليه إلا إذا وصل إلي مرتبة السائق الوقائي أو المثالي.. فماذا يعني التثقيف الذاتي المروري ؟.. وما هي خصائص السائق الوقائي ؟.

التثقيف الذاتي المروري :

التثقيف الذاتي المروري يعني التزود بمعلومات القيادة الطيبة وممارسة تطبيقاتها السليمة ، والإلمام الكامل بقانون المرور وقواعد السير وآداب الطريق مع الالتزام بها ، وفهم القوانين الطبيعية التي تتحكم في السيارة والتعامل معها بحذر شديد . هذه المعلومات والممارسات تكسب السائق مهارات ضرورية لسلامته ومستخدمي الطريق ، وتساعده علي تنمية صدق أحكامه ، ودقة تقديره لمختلف المواقف ، فيصبح أعلى مستوى . وأقرب إلي شطآن السلامة.

والسائق بهذا التثقيف الذاتي يتعلم الابتعاد عن مهاوي الخطأ ، ويتعود الخروج من مأزق الخطر ، وترتفع مقدرته علي أداء عمليات القيادة أجود أداء ، والتحكم في سيارته علي أكمل وجه ، وفي أقصى الظروف.

الاستمرار في تحصيل أرقى المعلومات عن أصول القيادة والمواظبة علي تطبيقها يحول بين السائق وبين التسبب في حوادث خطيرة ، ويجنبه تمضية العمر في الأسى والندم.

والعلم بأصول القيادة الحديثة الآمنة يكسب السائق مهارات إضافية ، ويجعله يقود السيارة بإدراك تام لحدود إمكانياتها وطاقاتها ، ويوائم بينها وبين حدود إمكانياته وطاقاته ، فيصبح مؤهلاً للاستمتاع بقيادة آمنة ، لا يعكر صفوها حادث طوال العمر.

دراسة كل ما يتعلق بالمرور وإحصاءات حوادثه مقرونة بمختلف الأعمار، تؤكد ضرورة الاستمرار في التعليم والتدريب لتحسين مستوى القيادة يوماً بعد يوم طوال الحياة دون تراخ . فما لسائق حق الادعاء بأنه قد بلغ قمة المعرفة والمهارة والخبرة ، لأنه في اللحظة التي يغتر فيها بخبرته يكون قد طرقت باب الخطر.

وفيما يتعلق بتعليم القيادة الوقائية يكفي للدلالة علي أهميتها أن جامعات غربية كثيرة - خاصة في أمريكا - وضعت العلوم المرورية وأصول القيادة الوقائية ضمن مناهجها . وأفردت لها كليات ومعاهد عليا. وجعلت مناهجها في نفس المكانة التي تحتلها العلوم الأخرى من الاهتمام .

السائق الوقائي : السائق الوقائي ، أو المثالي أو النموذجي المطلوب ، الذي تهدف إليه مناهج القيادة الوقائية ، وأساليب التثقيف المروري الذاتي له خصائص أنه :

- يعرف ما يفعل ويتقن كل ما يعمل .

- يعرف قانون المرور ويلتزم به.

- صادق في تقدير نفسه وظروفه الحسية والبدنية ، ويعرف أنها عرضة للتغيير ومن ثم تقتضي تغيراً في السلوك.
- يجيد تقدير حالة سيارته ودقائق ما يطرأ عليها ، فلا يكلفها ما لا طاقة لها به من مناورات ، ويعرف متى يمتطيها بأمان أو يمتنع عن قيادتها إلى حين ، حتى لا تخونه أو يفلت منه زمامها.
- كالرياضي ، يهتم دائماً بلياقته البدنية . يكف عن كل ما يسيئ إلى صحته من سهر ، وعقاقير وغيرها ، حتى يفوز في مبارياته التي تتكرر يومياً ، مدركاً أنها مباراة جازتها الحياة ، وأن السلامة هي رقمها القياسي.
- يركز عينيّه ، وذهنه ، وكامل انتباهه في مهمة القيادة.
- يصمم علي ألا يلهيه عن عمليات القيادة المتقنة أي شاغل يشرد بالفكر أو يحول البصر عن حركة المرور.
- الرؤية عنده تيار كامل متصل عريض لصور حركة المرور المتعاقبة بكل تفاصيلها .. هي الفيلم ، وعيناه آلة تصوير سينمائي لا تتوقف ، ولا تغفل مرثياً مهما دق وصغر ، بما في ذلك إشارات المرور وعلاماته ، والمتحركات البشرية والآلية من حوله ، والحواجز المصنوعة والمزروعة . عيناه تسجلان الصور المتتابعة . وأذناه تميزان الأصوات. وذهنه الحاضر يحلل الصور والأصوات ويقرر فوراً ردود الفعل المناسبة ، فتعمل أطرافه بالتناسق مع سمعه وبصره كل ما هو ضروري للسلامة.
- يقود سيارته باعتدال وثبات واتزان ، واثقا بنفسه دون أن يتلاعب به خطر الغرور.
- يساير جمهور السائقين في معدل السرعة السائد بينهم في مكان معين ولحظة معينة ، فلا يحاول تجاوز السرعة السائدة آنذاك ، ولا يتباطأ عنها ، بشرط ألا ينتهك حدود السرعة المقررة . وبمعنى آخر لا يحاول أن يجعل من

سيارته قذيفة يخترق بها حائط حديد السيارات أمامه ، ولا يجعلها سدا يعطل انسياب تيار المرور خلفه .

- وكيف ، ويغير ، ويبدل أسلوب قيادته ومعدلات سرعته تبعا لتغير أوقات الليل والنهار ودرجات الإضاءة ، وتبدل الأحوال الجوية ، واختلاف فصول السنة ، وتباين طبائع الطرق ومقادير كثافة المركبات والمشاة .

- يعمل بالمثل القائل : " ابعد عن الشر وغن له " . لأنه يعلم أن أفضل وسيلة للسلامة من الحوادث هو الابتعاد عن مصادرها وأسبابها ، وليس الانغماس فيها اعتمادا علي ما يتوفر له من مهارة وحذق في حسن التخلص من مأزقها .

- يجيد اتخاذ القرارات ، وينفذ القرار السليم بحركة لا أثر فيها للتردد أو الارتباك ، فيخلى مكان الخطر قبل أن ينازعه فيه آخر فلا يصنعان منه معا مسرحا لحادث مرور .

- يبطن أو يتوقف عند احتمال الخطر وإلي أن يزول هذا الاحتمال .

- يحترم حقوق الآخرين ويعاملهم بنفس اللطف والمعاملة التي يجب أن يعاملوه بهما .

وبعد .. . لقد أضحى المرور علما . والقيادة صارت فنا . وتحصيل هذا العلم ، والإبداع في هذا الفن ، يمنحان كل سائق قديم أو حديث العهد بالقيادة أفضل فرص المتعة بمزايا السيارة ومباهج السلامة .

الاستمتاع بمزايا السيارة ومباهج السلامة لا يتم تلقائيا بمجرد قراءة وسماع المعلومات المرورية أو دراستها نظريا ، وإنما يتم الحصول عليها واكتسابها بالمثابرة والمواظبة علي التطبيق ، والتدرب الذاتي المتواصل في الغدو والرواح ، بحيث يشعر السائق بعد كل مشوار ، إنه اكتسب من تحسين أسلوبه في القيادة معلومة عملية جديدة ، أو خبرة وقائية لم يؤديها من قبل بنفس الإتقان ، تضيف إلي رصيد مقومات سلامته عنصرا مهما جديدا .

يجب أن لا يكون القصد من التدريب علي القيادة في بواكيره هو مجرد الحصول علي حق حمل ترخيص قيادة السيارة ، فمن كان همه الوحيد هو الحصول علي إجازة القيادة لا تلبث عزيمته أن تفتت بعد الفوز بها فلا يستزيد ، وهو بهذا في خطر.

يجب ألا تتوقف جهود التدريب والتثقيف الذاتي المروري عند حد الحصول علي الترخيص ، لأنه ليس غنيمته كما يتوهم البعض ، بقدر ما هو عبء ومسئولية ثقيلة . إنه عهد وميثاق بين السائق والمجتمع ممثلا في إدارة المرور ، بالأيسيء السائق استعماله ، وألا يتسبب في إلحاق الضرر بنفسه أو الناس والممتلكات ، وأن يلتزم بمجموعة القوانين والآداب والقواعد المرورية التي طبقتها أثناء الامتحان قبل الفوز بالترخيص . وحتى يظل عند عهده ، يجب أن تستمر جهوده التدريبية لتحسين قيادته وضمن الاحتفاظ بالإجازة ، والحفاظ علي الأرواح والأموال التي تذررها رياح الحوادث كل يوم.

السائق الذي لا يطور نفسه بالتثقيف الذاتي باستمرار المران يظل في مستوى السائقين المبتدئين ، وهؤلاء يسهمون بنسبة كبيرة في حوادث المرور. ويفسر " جون فولب " وزير النقل الأمريكي السابق هذه الظاهرة بخلو برامج تدريب السائقين من طرق مواجهة تحديات السرعة الفائقة علي الطرق الخلوية ، والسير في المناطق المزدحمة حيث تلتصق السيارة بالسيارة ، والقيادة ليلا في ظروف جوية رديئة.

ويشير الوزير إلي إحصائيات مخيفة عن سائقين مبتدئين لقوا حتفهم في أول مرة انفجر فيها إطار السيارة أثناء سيرها بسرعة عالية ولم يعرف السائق كيف يمنعها عن الانحراف والاصطدام أو الانقلاب ، أو حينما اتجهت صوبه سيارة عكس السير ولم يعرف كيف يفاديها ، أو غير ذلك من المواقف الخطرة التي لا يتوقعها المبتدئ ولم يتعود علي مجابتهها ، الأمر الذي يحتم مضاعفة التدريب ، واستمرار التثقيف الذاتي التطبيقي علي قواعد القيادة الوقائية.

بعض السائقين المبتدئين ، ما يكادوا يحصلون علي إجازة القيادة ، حتى يزوجوا بأنفسهم في المناطق المكتظة بحركة المرور فيرتكبوا حوادث أو يتسببوا في أخرى . يرجع ذلك إلي أن هذا البعض يبالغ في تقدير ما حصل عليه من مران ، ويتناسى أن " معهد التدريب " لم يزوده من الخبرة إلا بالأبجديات ، وأن عليه أن يلتزم المناطق خفيفة الحركة ، إلي أن يتوافر له تدريجيا بالممارسة والتجربة والتثقيف الذاتي قدر من المهارة يقيه مفاجآت المرور ومآزقه.

جاء في التقرير السنوي لمجلس السلامة الفيدرالي الأمريكي لعام ١٩٧٢ أن المعني الوحيد لازدياد نسبة الحوادث عاما بعد عام رغم التحسينات التي تطرأ علي السيارة وعلي الطرق ووسائل الإرشاد والتحذير المرورية ، هو انخفاض مستوى مهارة ووعي أغلب السائقين.

ويقول التقرير : أغلبنا تعلم قيادة السيارات في ظروف مرور أفضل مما هي عليه الآن ، وأبعد ما تكون عن الازدحام والمخاطر . ومن أراد السلامة. فليعاود التدريب ، وتثقيف نفسه باستمرار ، ويلتزم بالقيادة الوقائية التي تعتمد علي المبدأ القائل "بأن معظم الحوادث قابلة للمنع "

السيارة والمجتمع



مثلما تمتد الشرايين والأوردة والشعيرات الدموية في سائر أجواء الجسم ، تمتد الطرق الخلوية السريعة ، والشوارع الرئيسية والفرعية في طول البلاد وعرضها ، وبينها وبين بلاد أخرى ، تربط المدن بعضها ببعض ، وتصل أحياء المدينة الواحدة ، سبلا ممهدة أو غير ممهدة للمركبات بمختلف أنواعها ، تغذي المرافق والمصانع والأسواق باحتياجاتها ، وتيسر للمواطنين الاستفادة من خدماتها .

وإذا اختنق شريان لا قدر الله عطل أو قلل وصول رحيق الحياة إلي عضو أو أكثر ، وسبب للبدن أزمة . كذلك الحال إذا اختنق طريق ، أو انسد بفعل حادث أو عملية انتظار خاطئة ، فإنه يعطل حركة المرور ، ويؤثر بطريقة أو بأخرى بقدر أو بآخر علي مصالح المجتمع والأفراد ، لأن حركة مرور المركبات تنطوي علي أعمال وخدمات هائلة ، تعتمد عليها المصانع والمتاجر والمخازن والدواوين والمعاهد والمستشفيات وغيرها ، حتى لقد أصبح مستوى معيشة الشعوب يقاس في هذا العصر بمعدل استخدامها للسيارات وحصّة كل فرد منها ، لأن علي المركبات بأنواعها المختلفة يقع العبء الأكبر من صناعة التقدم .

استطاعت تكنولوجيا صناعة المركبات أن تحمل الجزء الأكبر من مشكلتي المسافة والزمن ، وعلينا الآن أن نلجأ إلي العلوم الاجتماعية لتساعدنا علي استخدام المركبات بطريقة أفضل مما هي عليه الآن ، وأقل تضحية بالأرواح والممتلكات والأموال .

ضريبة باهظة : بلغ عدد الذين أصيبوا في حوادث مرور علي الطرق الرئيسية الأمريكية في إحدى السنوات ٤٠٠٠٠٠٠ مصاب . ربع هذا العدد صاروا معوقين ، بالإضافة إلي حوالي ٥٠٠٠٠ لقوا حتفهم . وزادت الخسائر المالية الناجمة عن هذه الحوادث علي ٨,٢ بليون دولار . وهو مبلغ يكفي للإنفاق علي كافة مشروعات أبحاث الأمراض المستعصية . بما فيها السرطان ، وأمراض القلب ، بالإضافة إلي

أبحاث الوقاية من حوادث المرور وانحرافات الشباب . ويكفي المبلغ أيضا لدفع المصروفات الجامعية لكل طلبة الجامعات ، أو شراء سيارة رياضية لكل مراهق . والملاحظ أن عدد ضحايا حوادث المرور في أمريكا تلك السنة فاق عدد ضحاياها في حرب التحرير ، والحرب المكسيكية ، والحرب الأسبانية ، والحرب الكورية ، والحرب العالمية الثانية ، إذ فقدت في هذه الحروب مجتمعة ٤٢٤٤٤٢ قتيلًا ومليون ونصف جريح . وقس علي ذلك في مختلف بلاد العالم .

يقول البعض : إن تلك الخسائر في الأرواح والأموال إنما هي ضريبة يدفعها الإنسان نظير استمتاعه بالسيارة ، ومن الخطأ التسليم بصحة هذا القول ، لأنه عودة بالفعل الإنساني إلي عصور بدائية تقدم فيه القرابين البشرية زلفى للأوثان . ضريبة السلامة لا تكون مضيعة للبشر . وإنما دراهم معدودة تنفقها علي صيانة السيارة كلما أصابها خلل بسيط قبل أن يستفحل ، أو هي قليل من الصبر والانتباه ، والتعاون مع رفاق الطريق .

المعدلات السنوية لحوادث المرور تفوق في الزيادة معدلات زيادة عدد المركبات ، وتراخيص القيادة ، والمسافات التي يقطعها السائقون . وقد لوحظ أن ٨٠٪ من الحوادث تقع للسائقين قرب بيوتهم أو مقر أعمالهم وحول المدارس ، والسبب هو : أن الضحايا من السائقين أو المشاة يميلون إلي الشعور بالأمان ويتخلون عن الحذر في الأماكن المألوفة لهم ، فيفاجأون بمسببات حوادث لم تكن في الحسبان . ومن أنواع هذه الحوادث : دهس الأطفال عند الرجوع إلي الخلف ، والاصطدام في ملتقى الطرق الثانوية بالطرق الرئيسية .

كل سائق مهما كانت مهارته معرض للتورط في حادث مرور . وكلما قطع مسافة أطول كانت احتمالات الحادث أكثر ، فيما عدا الصفوة الممتازة . صحيح أن من السائقين من يعيش حياته بطولها دون أن يرتكب حادثا بسيطا لكن سائقين آخرين

بنفس مستوى المهارة يتخلون عن الحذر اعتمادا علي المهارة ، فيرتكبون الحوادث في أول مرة يتهاونون فيها ، ولا تغنيهم المهارة عن الحذر.

وقد لوحظ أن من هؤلاء السائقين من يقطع الأربعين ألف كيلومتر قبل أن يتورط في أي حادث ، بينما غيرهم يرتكبون أكثر من حادث في العشرة آلاف كيلو متر الأولى ، والعامل المشترك بين هؤلاء هو التخلي عن الحذر.

ويعلق معظم خبراء السلامة الآمال في غد أفضل علي تحسين نظم تعليم القيادة . ونشر برامج تعليم القيادة الوقائية ، وتشجيع السائقين علي التثقيف المروري الذاتي . وقد أشارت إحدى الدراسات التي أجريت في أمريكا إلي أن كل دولار ينفق علي تحسين أداء سائق السيارة يوفر ثلاثة دولارات من خسائر الحوادث ويقلل تكاليف التأمين . والمعروف أن السائق إذا دفع أو لم يدفع حياته أو أحد أطرافه في حادث يرتكبه فإن ما يدفعه المجتمع في ذبول الحادث مقابل خسائر أكثر .

بعض الأشخاص يظنون علي تجاهلهم للحوادث طالما أنهم شخصا لم يتورطوا فيها وقد تسمع منهم من يقول : " الحوادث تقع لآخرين ولست ممن يتورطون فيها " . أو يقول : " الحظ دائما حليفي " وهناك من يصارح بعدم الاهتمام واللامبالاة والتواكل فيقول : " ولا يهكم " أو " العمر واحد " . وإذا استمر معدل ارتفاع الحوادث علي ما هو عليه فقد تصيب الحوادث بعض معارفنا ومن نعولهم في المستقبل . ويتوقع الخبراء بأن كل أسرة مكونة من خمسة أفراد في أمريكا سوف يصاب واحد من أفرادها في السنوات القادمة إصابة قاتلة في حادث مرور .

ما من فرد في المجتمع المحلي أو الإقليمي أو ربما المجتمع الدولي إلا ويتأثر بمآسي حوادث المرور بطريقة مباشرة أو غير مباشرة . فما من يوم يمر إلا وتحصد السيارات أرواح الآلاف هنا وهناك من الأقرباء والمعارف والأصدقاء ، ومن الضحايا معلمون ومهندسون وأطباء وضباط وخبراء ، والأوطان أشد ما تكون حاجة إليهم . بل منهم حتما عالم كان علي وشك اكتشاف عقار جديد لعلاج مرض قاتل يهدد ربما حياة الملايين من بني البشر أو أستاذ جامعة في تخصص نادر ، أو فنان عبقرى

يدخل بفغنه السرور إلي قلوب الملايين ، وأمثال هؤلاء كثيرون ممن فقدتهم المجتمعات علي قارعة الطريق.

ينبغي أن تتضافر كل الجهود في كل مجتمع علي حدة ، وبين سائر المجتمعات، لإيجاد حل لمشكلة حوادث المرور ، حتى يمكن الاستفادة من الإيجابيات التي جعلتها السيارة ممكنة عن طريق الاستخدام السليم لطاقتها . ولن يتم ذلك إلا بتأهيل ملايين الشباب لمهمة السلامة وإكسابهم مهارات القيادة الوقائية ، ليلعبوا دورهم المهم في تقليل مآسي الطرق ، كسائقين ومشاة اليوم ، وآباء ومرشدين لمستخدمي طريق الغد.

إن عجلة التطور لا تعود أبدا إلي الوراء ، ولا يمكن لأي مجتمع أن يكف عن استخدام المركبات الآلية لإتقاء شرها . فنحن أبدا في حاجة إليها وإلي مواصلة تطويرها ، إنها تغلغت في حياتنا ، وأصبحت بارزة من أوضح سمات كل المجتمعات المعاصرة : الصناعية منها والنامية ، والناس يعتمدون عليها في الانتقال إلي أعمالهم وإلي الأسواق والأندية والمدارس . وتحركاتنا جميعا تتم بواسطة السيارات وشاحنات الركاب ، وبضائعنا الحيوية تنقل بشاحنات النقل ، وآليات أخرى تشترك في عمليات الشحن والتفريغ والإنشاءات والمرافق المتنقلة بمختلف أنواعها . ولم تعد صناعة السيارات مقصورة علي الولايات المتحدة الأمريكية وألمانيا وروسيا واليابان وإنجلترا وفرنسا وإيطاليا والسويد وغيرها من الدول الصناعية . فقد قامت صناعة سيارات بدرجات متفاوتة من التجميع والتصنيع في دول نامية كثيرة من بينها مصر والهند والمغرب والبرازيل وإيران . وهناك صناعة سيارات ناشئة في بلاد أخرى كالكويت . ومن الطبيعي أن تتأثر حضارة كل بلد بكثافة ما تصنعه أو تستخدمه .

إيجابيات السيارة :

بلد كالولايات المتحدة الأمريكية ينعكس عليها طابع حضاري من هذا القبيل نتيجة لحيازة سكانها والصناعات والمرافق القائمة فيها علي أكثر من مائة مليون

مركبة ، علما بأن الولايات المتحدة الأمريكية تمتلك ما يقدر بحوالي ٥٧٪ من سيارات الركوب الموجودة في العالم ، و ٤٠٪ من مجمل سيارات الشحن ، ومن بين كل خمس أسر أمريكية تمتلك أربع أسر سيارة لكل منها . وتقطع سيارات الصالون المملوكة للأسر الأمريكية ما يقدر بحوالي ٨٠٠ بليون ميل سنويا ، علي طرقات طولها ٣,٧ بليون ميل تقريبا ومن بين كل سبعة عمال يشتغل واحد في عمل له علاقة مباشرة بالركبات. ومن بين كل ست شركات واحدة تعمل في صناعة أو تجارة أو صيانة السيارات وغيرها من الأعمال المتعلقة بالسيارات. وفي العام الواحد تحصل خزينة الدولة علي أكثر من ١٣ بليون دولار ضرائب من السائقين ، ويملك أكثر من سيارة ٢٣٪ من الأسر التي تملك السيارات ، وتزيد النسبة في الضواحي إلي ٤٣٪ . وقس علي ذلك في مختلف الدول مع تفاوت النسب . التي مهما اختلفت فإنها تشترك جميعا في الإشارة إلي صورة السيارة هي الغالبة علي مرآة حضارة العصر.

من خلال السيارة يستطيع سكان المدن الاستمتاع بجمال الريف ونقاء هوائه ومزاياه الأخرى أثناء النزهة ، ويستطيع أشخاص من الريف الاستمتاع بمباهج المدينة أيضا . وهؤلاء وأولئك يضيفون عبئا ترفيهيا علي الطرق الخلوية السريعة . شابان من بين كل ثلاثة يخرجون في رحلات طويلة بالسيارة في معظم بلاد العالم ، والفرق بين دولة وأخرى في ذلك في الفرق بين ما إذا كانت السيارة خاصة أو شاحنة ركاب عامة ، وما إذا كان الاتجاه إلي البحر للسياحة والصيد ، أو إلي الريف ، وغير ذلك من مناطق النزهة ، ويزداد هذا العبء علي الطرق الخلوية السريعة في البلاد التي تجتذب السياح.

والسيارة أصبحت إحدى أهم ركائز تيسير التعليم في بلدان كثيرة ، من الصعب جدا الاستغناء عنها حيث أساطيل " باصات " نقل التلاميذ إلي المدارس خاصة في المدن الكبيرة . وتلعب سيارات النقل دورا حيويا في نقل البضائع ، والمحاصيل الزراعية ، والخامات الصناعية ، وتوزيع المنتجات . ويفضلها الناقلون كثيرا علي الملاحة النهرية

دور السيارة في الخدمات الوطنية

نقل المواد الطبية

الإطفاء

الإسعاف



Emergency Supplies



Fire Fighting



Medical Aid

حركة
الأغذية



Movement of Food



Transport of Civilians



Rescue Services

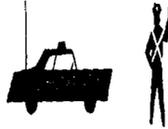
خدمات
الإنقاذ

المواصلات



Communications

المواصلات اللاسلكية



Security

الأمن



Essential Liquids

ناقلات السوائل

والسكك الحديدية ، لأنها - منفردة أو تجر مقطورة - تستطيع الانتقال بين أي نقطتين علي الخريطة البرية ، وخلال الطريق المطلوب ، وتستطيع تغيير مسارها عند اللزوم لتؤدي خدمة النقل بسرعة وكفاءة ، يقودها سائقون محترفون أكثر خبرة من غيرهم . وفي كل بلد عدد لا يستهان به من هؤلاء وهم في بلد كالولايات المتحدة الأمريكية يزيدون علي ١٣ مليون سائق.

وفي مجال الدفاع تلعب المركبات الآلية دورا حيويا في برامج التسليح القومي لمختلف البلدان ، إذ يعتمد عليها في نجاح المناورات العسكرية الحديثة أثناء الحروب المحدودة ، لنقل الرجال والعتاد إلي المكان المناسب في الوقت المناسب ، ويقدر عدد الجنود الذين يقودون المركبات العسكرية كجزء من واجباتهم بحوالي ٤٠٪ من مجموع رجال الخدمات في الجيوش الحديثة. وقد أخذت بعض الجيوش بنظام التدريب علي القيادة الوقائية غير أن هذه البرامج في معظم الدول مقصورة علي إعداد الشخصيات القيادية . ولو أمكن تعميم هذا التدريب علي كافة الجنود المكلفين بقيادة المركبات لأضافوا رصيذا ضخما إلي مقومات السلامة علي الطريق في زمن السلم أو بعد خروجهم إلي الحياة المدنية.

ومن ناحية أخرى ساهمت السيارة إلي حد كبير في تأمين سلامة وحيياة كل فرد ، بل المجتمع بصفة عامة ، ومن المرض ، والحوادث ، والجريمة ، والحريق ، والكوارث ، وذلك عن طريق استخدامها في الإسعاف ، والإطفاء ، وأغراض الشرطة ، والمستشفيات ومختبرات الفحص المتنقلة وغيرها ، وما أكثر الأرواح التي تنقذ في كل مجتمع نتيجة لقدرة الأطباء ورجال الإنقاذ والإطفاء والإسعاف علي الوصول إلي المكان المناسب في الوقت المناسب بواسطة السيارة.

وبالسيارة أمكن نقل وتوزيع ملايين الرسائل والطرود في وقت وجيز، كما أمكن بالمركبات الآلية نقل التلال ، وشق الطرق والقنوات ، وتغيير أشكال الأنهار ، وبناء المنشآت والسيارة بكل هذا وغير ذلك وفرت كثيرا من الوقت والجهد

والتكاليف . وعمت فوائدها العظيمة علي كل مجتمع ، وعلي كل فرد من أفراد أي مجتمع .

ومع ذلك فإن السيطرة علي السيارة ، والتحكم في طاقتها ، تشكل واحدة من أهم مشاكل الإنسان المتمدين ، جديرة بأن نحذر مآسيها بنفس القدر الإيجابي الذي نواجه به استخدام الطاقة النووية في الأغراض الحربية .

حل مشكلة حوادث المرور يتوقف أساسا علي مبدأ " وجوب سيطرة الإنسان بذكاء علي أنواع الطاقة التي ينتجها " بحيث يوجهها لما فيه خيره ومصالحته ، ويحذر أن يفلت منه زمامها نحو ما فيه الشر والضرر . والآلة جماد لا ضمير ولا حس أخلاقيا لها . وما تؤديه من عمل خير أو شر . خلاق أو مدمر ، يعتمد فقط علي مهارة وفهم وأخلاق مستخدمها وحسن تقديره . وتنطبق هذه الحقيقة علي الطاقة الذرية مثلما تنطبق علي طاقة الوقود التي تحرك السيارة ، لقد أثبتت المركبات الآلية بما فيها السيارة أنها أسلحة هلاك ودمار وتشويه ، مثلما هي آلات خدمة ومتعة . والفرق في الحالتين يكمن في كيفية استخدام السائق لها ، من لحظة تشغيلها وتحريكها إلي لحظة إيقافها . وسواء انتهت الرحلة بإنجاز الخدمة في أمان . أو بكارثة ودمار ، فإن السائق هو المسئول الأول عن النتيجة بمقدار حظه من الذكاء ، والمهارة ، والتحكم ، والنضج ، وقوة الأعصاب .

ينبغي علي المجتمع أن يطور مواقفه الاجتماعية بحيث تنسجم مع التقدم المادي الذي يحققه ، لأن إخفاق أفراده في التوافق مع ضغوط حضارة العصر وتوتراتها تضر أنشطة كثيرة وتخيب مسعاها ، وما مآسي حوادث المرور إلا مثال واضح لعدم التكيف الاجتماعي الناضج مع التقدم الآلي الجديد المتمثل في السيارة ، بمعني آخر فإنها ترجع إلي مواقف خاطئة من قبل السائق أزعجت الجنس البشري منذ تعامله مع السيارة قبل أكثر من ثمانين سنة .

لقد أصبحت السيارة خلال زمن وجيز جدا جزءا حيويا من المجتمع ، ومن الضروري جدا أن نتعلم كيف نعيشها سلميا ، وأن نحل مشاكلها المتجددة يوما بعد يوم بنجاح . وما دامت هذه المشاكل تنجم دائما عن إخفاق السائق بطريقة أو بأخرى في السيطرة علي السيارة ، فإن أي تقدم في مجال السلامة من حوادث المرور إنما يعتمد بصفة رئيسية علي نشر برنامج تعليمي يحتوي علي مواد تهدف إلي ما يأتي :

– تحسين مواقف السائقين الاجتماعية.

– صقل المهارات والعادات القيادية.

– تكثيف المعارف المتعلقة بالسيارة وقيادتها السليمة.

– تطوير المفاهيم التفصيلية الخاصة باحتياجات السلامة.

– تنمية شعور الفرد بالمسؤولية تجاه المجتمع.

إن أي تقدم في مجال مكافحة حوادث المرور يتوقف علي إلمام السائق بهذه الحقائق والمعارف ، عن طريق برنامج تعليمي تدريبي يساعده علي إتباع الأساليب والاستخدامات الصحيحة للمركبة ، والتصرف المجدي حيال المواقف المعقدة . ويرى الخبراء أن يتضمن البرنامج معلومات عن النواحي البدنية وال نفسية والاجتماعية والأخلاقية والقانونية المتعلقة بالسيارة ، وتطوير قدرة السائق علي معرفة وتحليل الأوضاع أثناء القيادة والقدرة علي أداء ردود الفعل السليم ، بالشكل الذي يتساوى فيه السائق المحترف مع غيره ، بالإضافة إلي حسن تقدير إمكانيات مستخدم الطريق الآخرين سواء كانوا مشاة أو سائقي مركبات مختلفة.