

أهمية تأهيل السائقين وتوعيتهم للتقيد بأنظمة السير لحماية

أنفسهم والآخرين من مستخدمي الطريق

الدكتور همام عبيد

محاضر في الجامعة الافتراضية السورية SVU

خبير في النقل الدولي واللوجستيات



## مقدمة

توفي إثر حادث أليم، أصيب في حادث أليم، وما نلث كأفراد أن نغرق بالألم، وننسى وظيفة الألم الأساسية ألا وهي إرشادنا إلى مكن الخلل وموطن المرض والعرض؛ فنتعامل مع الأمر بمنطق قذري، لا يستند إلى الدين بقدر ما يستند إلى الفهم المجتمعي الخاطيء، وكأن ما حدث هو أمر حتمي الحدوث متهربين من مواجهة أنفسنا أفراداً ومجتمعاتٍ بكل الأخطاء التي ارتكبت على صعيد فردي أو جمعي وأدت إلى حدوث ما حدث.

« كأن نقول أخي جاء أجله، من دون أن نفكر بالسرعة الزائدة، وحزام الأمان الذي لم يوضع، أو بسائق متهور سار عكس السير، أو انشغل بهاتفه المحمول، أو طريق ملئ بالحفر، نلقي بكل شيء على كاهل القدر !!».

### حقيقة مؤلمة:

بما أن الألم هو بوصلتنا ومنبهنا الفطري، وجب علينا أن ننظر في هذه الحقيقة المؤلمة، والتي أبرزتها الخطة العالمية الخاصة بعقد العمل من أجل السلامة على الطريق، والتي أطلقتها هيئة الأمم المتحدة عام 2021-2030 حيث بيّنت :

بأنه يموت سنوياً حوالي (1,300,000) شخص بسبب حوادث الطرق، وما بين عشرين إلى خمسين مليون جريح؛ نصف هؤلاء المصابين من غير مستخدمي المركبات، و 90% من الوفيات هي في البلدان المتوسطة والمنخفضة الدخل، والتي تمتلك أقل من 50% من السيارات في العالم.

ومن المتوقع أن يصبح عدد الوفيات (2,400,000) شخص عام 2020 لتصبح السبب الخامس للوفاة من بين الأمراض المختلفة، بعد أن كانت حوادث الطرق تحتل السبب التاسع في الترتيب. (منظمة الصحة العالمية الخطة العالمية لعقد العمل من أجل السلامة على الطريق الفترة 2021 - 2023)

ويعزى هذا، نوعاً ما، إلى الزيادة المتسارعة في استخدام المركبات، دون أن يطرأ تحسن كاف على استراتيجيات السلامة على الطرق، وتخطيط استخدام الأراضي. وقدّر أن العواقب الاقتصادية الناجمة عن تصادمات المركبات، تتراوح ما بين 1% إلى 3% من الناتج المحلي الإجمالي لبلدان العالم، ليصل الإجمالي إلى ما يربو على 500 مليار دولار.

### أما في سورية:

فقد أظهرت البيانات ارتفاع عدد الحوادث المرورية؛ ففي عام 2022 تم تسجيل 7267 حادثاً في مختلف المحافظات السورية نتج عنها:

▶ 308 حالة وفاة.

▶ في حين بلغ عدد الجرحى نحو 3554 جريحاً.

▶ وبلغت الحوادث المادية 4238 حادثة. (تصريحات مدير إدارة المرور في سورية العميد جهاد السعدي لموقع "أثر برس" المحلي)

وترجع أسباب هذه الحوادث إلى عوامل مختلفة، إلا أن أهمها يتعلق بخطأ العنصر البشري، حيث تشير معطيات منظمة الصحة العالمية "WHO" إلى أن القيادة غير السليمة أو السلوك غير السليم Unsafe-Behavior من طرف السائقين هو السبب الأساسي لحدوث ثلث الحوادث المرورية المميتة.

ومن هنا كان من الحيوي والحتمي والضروري تأهيل السائقين، وتوعيتهم للتقيد بأنظمة السير لحماية أنفسهم والآخرين من مستخدمي الطريق .

إن النسبة الأعلى للأخطار والحوادث تكون على الطرقات البرية، ومن نصيب مركبات النقل البري والسيارات، فهي الأعلى في الاستخدام والأقل أمناً من غيرها من المواصلات، خاصة إذا ما قورنت بالنقل الجوي أو البحري، ومع ذلك يتفوق النوعان السابقان من حيث معايير الأمان والسلامة، ربما لأن المسؤول عن النوعين السابقين شركات ضخمة سواء حكومية أو خاصة، إذ يتم التعامل معه كاستثمار، كلما قلت نسبة الخطر فيه وعلت معايير السلامة ازداد نجاحاً ونمواً، ومع أن النقل البري أداة استثمارية مهمة إلا أنه لا يحظى ولا يتمتع بنفس المزايا من حيث السلامة والأمان.

إن واجب الاستيقاظ والإيقاظ أصبح ضرورياً وملحاً، فتأهيل السائقين لا يعتبر قضية تدريبية فقط، بل هي قضية ذات أبعاد نفسية ومجتمعية وإجرائية وقانونية وتعليمية وأكاديمية.

## التدريب والتأهيل بين ما هو موجود وما هو مطلوب:

إن الحوادث وحجم الأخطار والأضرار الناتج عنها تثبت بأن الأمر أخطر وأعقد من ذلك، وبأن ما هو موجود حالياً من تأهيل لا يقدم الحد الأدنى مما هو مطلوب أو واجب سواء من حيث التأهيل أو التوعية أو الحماية.

من الأهمية بمكان إدراك الفرق ما بين تدريب السائقين وتأهيلهم، فالتدريب يعني التمكن والتحكم الكامل بالمركبة ضمن كل الظروف « كالازدحام، الطقس السيء، التضاريس الخطرة، الشوارع الضيقة والخطرة، المنعطفات الصعبة، الضغط والتوتر اليومي من قبل المركبات الأخرى إلخ.

ويتضمن الفهم الصحيح والفعلي لكل ما تعنيه إشارات المرور (ليس فقط أن يسمى المتدرب الإشارة) بل أن يكون لدى السائق تخيلاً مكانياً لها، وإدراكاً حقيقياً لغاياتها، وإدراكاً للخطر المحتمل في حال عدم التقيد بها.

لذا لا تكفي التسمية فقط بل هناك حاجة إلى فحص نظري أكثر شمولية، يكشف مدى فهم السائق لتلك الإشارات، وفي حال لم يعرف مسمى من المسميات أو عدد منها، أو لم يدرك الغاية من معناها فلا يمكن التساهل مع هذا الأمر، لأنه قد يشكل خطراً حتمياً في الشارع؛ إذا يجب أن تكون درجة النجاح المطلوبة في الامتحان مئة بالمئة، فلا مجال للاعتماد على الخبرات الحياتية والتجارب المؤلمة لترميم الباقي هذا من جهة الجانب النظري، وأن يتضمن التدريب حتماً في جانبه النظري أنماط التصرف السليم في أثناء الحادث، والإسعافات الأولية في حال حدوث إصابات.

## أما الجانب العملي:

فيمكن على سبيل الاقتراح، الاستعانة مثلاً بمحاكيات تماثل الواقع المكاني والطريقي بكافة حالاته، وتقدم الخطر المحتمل، وتجعل المتدرب يعيش حالة الفشل، أو الحادث ضمن واقع افتراضي لا خسائر فيه لا ضمن الحياة الاعتيادية التي قد تأتي بخسائر مؤلمة.

مع أن الحصول على التكنولوجيا السابقة الذكر قد يصبح استثماراً حكومياً أو خاصاً جيداً، وهو في الوقت نفسه يقدم للسائق كفاءات وخبرات أعلى تضمن سلامته وسلامة أسرته ومجتمعه.

## التأهيل ما هو :

► إذا كان التدريب هو ذلك التمكّن الكلي من المركبة والشارع، والفهم السليم والصحيح لإشارات المرور والنظام المروري برمته؛ فالتأهيل هو أن أضمن التزام السائق السلوكي بكل ما فهمه وتدرّب عليه من مهارات وقوانين، وأن يؤمن بالقيمة الأخلاقية والنفعية للقانون.

## الإشكالية الحالية لدى السائقين

كثيراً ما نرى سائقاً متمكناً ومدركاً لكل مهارات السوق والنظام المروري، إلا أنه قد يكون أكثر ارتكاباً للأخطاء وخرقاً للنظام المروري من سائق آخر ضعيف التحكم، أو خائف في تعامله مع مركبته؛ إذ ربما يكون هذا الأخير أكثر حذراً وتنبهاً وبالتالي أقل خطأً.

وهنا يحتاج الأمر إلى وقفة تمنع نفسية ومجتمعية، فالتأهيل يختلف اختلافاً جوهرياً عن التدريب، حيث إن التدريب هو أن أتمكن وأفهم وأدرك ما هو مطلوب، و التأهيل هو أن أحول هذا الفهم إلى قناعات أمارسها سلوكاً لتصبح نمط تفكير مطبق على الصعيدين الفردي والمجتمعي.

إن الإشكالية الحقيقية في شوارعنا اليوم هي إشكالية التأهيل.

## بعض الأنماط السيكولوجية للسائقين :

► السائق الغاضب

► السائق المغامر الاستعراضية

► السائق القدرى العشوائى

► السائق المقتنص

► السائق حدى المزاج

السائق الغاضب :

▶ سماته: شدة التوتر، سرعة الغضب، عتبه تحمله للازدحام والإشكالات المرورية أقل من غيره وقد تكون معدومة، يتعامل بعدائية مع الشارع ومع كل من يزعجه فيه، ينظر إلى القوانين المرورية على أنها قيد مضاف على القيود الأخرى الموجودة في الشارع، والتي تزعجه بشدة كالازدحام، الشوارع الضيقة، المطبات، إشارات المرور إذ تزيد من استفزازه ونزقه وغضبه.

لذا تكثر مخالفاته للقانون وإشكالاته في الشارع، وتكرر مخالفاته المرورية والتي كثيراً ما يتم ضبطها كونه لا يملك القدرة على ضبط نزقه، فكل الأشياء تمس بكرامته ويأخذها بمنحى شخصي، ويرى فيها امتهاًناً له، كما أنه يفرغ الضغط الحياتي في نمط قيادته، حيث إن انفعالاته العالية تعمييه ولا تسمح له برؤية أثر قيادته السيئة على المحيط، ولا احتمالية إصابة الآخرين بأي خطر، وإن أصيبوا فعلى الأغلب هم المخطئون.

### السائق المغامر الاستعراضي:

▶ سماته: يعتبر التهور وكسر القوانين في أثناء قيادته المركبة لوناً من ألوان الرجولة والشجاعة، يحب التحدي والمشاكسة في أثناء قيادة المركبة،

▶ يسود هذا النمط بشكل كبير لدى الشباب؛ إذ يتأثر بالنمط وفي الآن نفسه يبحث عن الاختلاف ولفت النظر، لذا كلما ازدادت جرعات الخطر وارتفعت احتماليته ازدادت لذته وازداد سلوكه تهوراً.

▶ للإعلام أثر كبير عليه، إذ يتخذ من بعض نماذج من المشهورين قدوة له كنجوم سباق السيارات أو أفلام العنف.

▶ يفضل الأماكن المزدحمة، فلا متعة لعرض من دون جمهور.

▶ منفصل عن الواقع ولديه تقييم مشوه للخطر، فهو بالنسبة له لعبة مسلية، وإنجاز بطولي لا لحظة مميته.

### السائق المتراخي العشوائي القديري:

- ▶ لا يتسم بالعنف أو النزق بقدر ما يتسم بالإهمال، فقد يصعد إلى مركبته دون أي مراقبة أو صيانة،
- ▶ لا يميل لكسر القانون ولا إلى تنفيذه، لديه موقف حيادي سلبي متراخي تجاهه، يدع الأشياء للصدفة والقدر.
- ▶ هو الأكثر قابلية للتنبيه والإصغاء والتعديل السلوكي، والأكثر استفادة من التدريب والتوعية على يد مختصين ومدربين ومثقفين ورجال الدين.

### السائق المقتنص المراوغ:

- ▶ يتعامل مع القانون المروري بأسلوب القط والفأر، يقتنص لحظة غياب شرطي المرور ليمارس مخالفة مرورية كالسير عكس الاتجاه، أو قطع الإشارة أو استغلال الفجوات في الازدحام ليسبق المركبات الأخرى.
- ▶ ينظر إلى هذه السلوكيات على أنها مغام ومكتسبات لا أخطاء.
- ▶ يلتزم بالقانون بطريقة إجبارية لا طوعية.

### السائق المزاجي الحدي:

- ▶ هو سائق متذبذب في سلوكه، يلتزم أحياناً ويضيق ذرعاً أحياناً أخرى، يحسن مزاجه تحسن الظروف في الشارع ويساعده على الانضباط والالتزام.

### النظرة المجتمعية لقيادة المركبة:

تتضافر هذه الأنماط الشخصية والنفسية في أثناء القيادة مع نظرة مجتمعية ترى بأن القيادة عملية تمارس من دون تنبه أو تفكير، هي شيء يشبه المشي أو ربما التنفس، ولا تحتاج إلى تعقيد كبير. فلربما يتأكد أحدهم بأنه أقل الموقد في مطبخه أكثر من مرة، وترى هذا الشخص الحريص نفسه لا يكثرث لوضع حزام الأمان، أو التحقق من إجراءات السلامة في مركبته أو في أثناء قيادته، بل ربما يكون المرء أكثر حرصاً وهو يعبر الشارع منه وهو يقود مركبته.

▶ هناك نظرة عمومية تتميز بالتراخي والاستسهال لعملية القيادة، ولقانون المرور عموماً والشيطان والخطر دوماً في التفاصيل، ومن هذه التفاصيل ( التحدث بالموبايل، الانشغال بحديث مع أحد الركاب في السيارة، الاندماج مع أغنية في المذياع قد تضعف التركيز، تشتيت النظر عبر البحث عن حاجة ما داخل السيارة، أو التمعن في المارة والمحيط والمشاة على الأرصفة، وما الحادث إلا نظرة ولحظة).

## الحلول:

▶ تطوير آليات التدريب عبر استخدام التكنولوجيا، سواء من حيث الأفكار التدريبية الجديدة أو المحاكيات الحديثة، والتسويق لهذه الآليات الجديدة ليتم تبنيها على صعيد حكومي واستثماري وشعبي.

▶ تعديل سلوك السوق والقيادة الموجود حالياً، عبر تغيير نمط التفكير الفردي والمجتمعي من خلال استخدام وسائل الإعلام عبر منصات الإعلام الإلكترونية أو الدرامية أو حتى الحوارية.

▶ محاولة إيجاد نمط قيمي جديد للشباب مختلف عما يطرحه الإعلام الأجنبي، أو الدراما الغربية والعربية غير المدروسة الأثر، ومشاركة النجوم في عملية تعديل النمط هذه ليقدموا عبر تجاربهم الشخصية أنماطاً قيمية وسلوكية جديدة على مبدأ داوها والتي كانت هي الداء.

▶ تطوير قوانين السير والتأمين، كزيادة التأمين مع زيادة المخالفات.

▶ إلزام المخالفين الالتحاق بدورات تعديل سلوك تشمل لقاءات مع ضحايا حوادث السير، والمشاركة التطوعية في العمل المروري ليرى الأمر بعين الطرف الآخر، فتأخذ الأمور منحى أكثر جدية والتزاماً.

► على الصعيد التعليمي والأكاديمي، يجب ترسيخ الوعي بضرورة الالتزام بالقانون المروري وخطورة التهامل في أخذ الحذر والحيطه لكل ما يتعلق بالمركبة والشارع وخاصة لدى طلاب المدارس، ليس عبر المناهج التعليمية فقط بل عن طريق الموهبة والموهبين من الطلاب لأنهم الأكثر تأثيراً في محيطهم، وترسيخاً للأفكار بأسلوب غير مباشر أو صارم بل بأسلوب يجعل الآخرين أكثر تقبلاً للأفكار وتعاطياً معها.

### المراجع:

- منظمة الصحة العالمية الخطة العالمية لعقد العمل من أجل السلامة على الطريق الفترة 2021 - 2023
- تصريح مدير إدارة المرور في سورية العميد جهاد السعدي لموقع "أثر برس".