

انعكاسات حثيثة زادت في ارتفاع نسبة حوادث المرور.

حوادث المرور في الوطن العربي بين الأسباب والآثار:

الجزائر نموذجا

إعداد:

د: بودبابة رابح.

قسم علم الاجتماع

جامعة الجزائر 2.

1- مقدمة

مما لا شك فيه أن الحوادث المرورية وبفعل تفاقمها الشديد من يوم لآخر أصبحت تشكل الهم الأكبر لدى الجهات المعنية في القطاعات الرسمية والمباشرة ممثلة في أجهزة الأمن الحكومية المتخصصة، بالإضافة إلى المؤسسات المدنية الأخرى من تربية وإعلامية وأسرية.

فالكل معني بحديثات هذه الظاهرة وتطورها في المجتمع وذلك بالنظر لما تتركه من أثر بالغ في حياة الناس والمتمثل في الدمار المادي والمعنوي الكبير بما

في ذلك حالة الألم المستديم الذي لا يحتمله الفرد المصاب أو الضحية فحسب ، بل يتعدى ليشتمل أسرته ومحيطه الاجتماعي والمجتمع ككل .

تشير البيانات الإحصائية المتاحة إلى أن منحى الحوادث المرورية في البلدان العربية بما فيها الجزائر، يتخذ الاتجاه التصاعدي بشكل دائم وهذا بالرغم مما تقوم به الأجهزة المعنية الرسمية وغير الرسمية في تلك الدول عبر محاولات قد تبدو لأول وهلة وكأنها جادة في ممارستها، غير أن محاولاتها تنتهي غالبا بالفشل. وهذا ما يجعل المعنيين المباشرين بهذا الشأن وفي مقدمتهم سلطات الأمن المروري يتساءلون عما إذا كانت آليات معينة ينبغي الاحتكام إليها من أجل المساعدة في خفض نسبة الحوادث على غرار ما حدث في الدول الغربية، حيث تنخفض نسبة الحوادث المرورية فيها بما يصل عشر (10) مرات أقل مما هي عليه في الدول العربية.

من هذا المنطلق تحاول هذه الورقة أن تسلط الضوء على العوامل الحقيقية التي تقف وراء الارتفاع المستمر لحوادث المرور في المنطقة العربية وبتركيز خاص على الجزائر، وذلك من خلال تحليل المعطيات والبيانات الإحصائية المتاحة، ومن ثم رصد الأضرار المادية والبشرية الناجمة عن تلك الحوادث، فضلا عن الأضرار المعنوية التي غالبا ما تدمر حياة ومستقبل الفرد المصاب ، بل وتهز كائن أسرته برمتها.

2- تعريف الحادث المروري

الحادث المروري هو حادث اعتراضى يحدث فجأة وبدون تخطيط مسبق من قبل سيارة واحدة أو أكثر مع سيارات أخرى أو مشاة أو حيوانات أو أجسام ثابتة على طريق عام أو خاص. كما يكون الحادث على شكل تصادم بين سيارات متقابلة أو تصادم على شكل زاوية (أي تصادم بين سيارات في التقاطعات)، أو تصادم من الخلف (سيارات تسري في نفس الاتجاه) أو تصادم جانبي، أو تصادم أثناء الدوران، أو صدم سيارة متوقفة. وعادة ما ينجم عن الحادث المروري أضرار تتفاوت من طفيفة بالمتلكات والسيارات إلى جسيمة تؤدي إلى الوفاة أو الإعاقة المستديمة، فضلا عن الجروح التي تلحق الكم الكبير من المصابين في الحوادث. كما يمكن تحديد المشكلة المرورية بأنها سلوكا فرديا يتعارض مع قواعد ولوائح المرور وهذا السلوك يمثل عدم الاكتراث أو اللامبالاة لقواعد السير، الأمر الذي يسبب مخالفة لهذه القواعد التنظيمية وأضرارا مادية لكل من الطرقات والسيارات، وأضرار بشرية تتجسد في الوفاة أو الإعاقة الجسدية.¹

3- لمحة تاريخية عن حوادث المرور في العالم

يرتبط تاريخ حوادث السير في العالم بوقوع أول حادثة من هذا النوع وذلك سنة 1896م بمدينة لندن، حيث كانت الضحية امرأة، وصاحب المركبة (السائق) كان يسير حينها ضعف السرعة المسموح بها آنذاك والمحددة بستة (6) أميال في الساعة (داخل المدينة) في حين كانت سرعته قد بلغت 12 ميلا حين وقوع الحادث. ومنذ ذلك الحين بدأت الحاجة إلى تنامي الشعور بالوعي المروري وخاصة في ظل التزايد الكبير لعدد السيارات الذي صاحب النمو المهول لظاهرة

¹ معن خليل عمر، التنمية الاجتماعية والاقتصادية وانعكاسها على حوادث المرور في الوطن العربي، جامعة نايف 2005، ص114.

التحضر بفعل توسيع نطاق الصناعة بما في ذلك صناعة السيارات والصناعة الحربية. وفي أعقاب الحرب العالمية الثانية عرفت البلدان الغربية تطورا صناعيا لافتا وانتعاشا كبيرا في شتى المجالات. وقد صاحبت هذه العملية نموا سريعا في عدد السيارات و وسائل النقل الأخرى من برية وبحرية وجوية.

حيث أن تسويق البضائع والمنتجات الصناعية الرأسمالية في الغرب وتوزيعها في البلدان النامية، تقتضي بأن تزداد وسائل النقل لضمان توزيع البضائع على المستهلكين أينما كانوا. وهكذا فقد أصبحت السيارة وسيلة نقل أساسية في حياة الإنسان المعاصر الذي أصبح مستهلكا لها بامتياز. إذ بدونها لا يستطيع الحصول على البضائع الاستهلاكية وبدونها لا يستطيع الذهاب إلى العمل أو الدراسة وما إلى ذلك من المجالات التي تستدعي ضرورة استخدام السيارة فيها. ومع الزيادة السكانية فإن هذا الأمر ساعد على الازدحام المروري وبالتالي ارتكاب مخالفات من قبل السائقين فينجم عنها حوادث السير المميتة.

هكذا، فبعد عقود طويلة من الإهمال بدأت الأمم المتحدة والمنظمات التابعة لها تعتبر حوادث المرور والمشكلات المصاحبة لها تحديا للصحة العامة في مختلف المجتمعات. كما شعرت الدول المتطورة أن الحوادث المرورية تؤثر سلبا في الجهود المتعلقة بالتنمية المستدامة. لذا فمنذ قرابة أربعة (4) عقود من الزمن أطلقت معظم هذه الدول المتطورة حملاتها ضد الحوادث المرورية، وذلك في أعقاب قرارات الأمم المتحدة لسنة 1974. التي طالبت جميع دول العالم بإيجاد السبل الكفيلة بتخفيض نسبة الحوادث المرورية عبر العالم. فحسب تقارير منظمة

الصحة العالمية لسنة 2004، يتعرض يوميا في العالم ما يقارب 140000 مصابا في حوادث السير منهم حوالي 3000 شخص يلقون حتفهم، ونحو 15000 شخص يصاب بعجز مستديم. و من غير شك فإن هذه الإصابات كلها تلقي بظلالها العاطفية والمادية على الشبكة الاجتماعية المحيطة بالمصاب سواء من الأهل أو الأصدقاء أو الزملاء والجيران. كما تشير المنظمة المذكورة إلى أن البلدان ذات الدخل المنخفض في أفريقيا والشرق الأوسط تسجل أعلى معدلات الوفيات تصل إلى 28.3 لكل 100 ألف نسمة في أفريقيا و 26.3 لكل 100 ألف في الشرق الأوسط، بينما تكون الدول ذات الدخل المرتفع في حدود 12.6 لكل 100 ألف. و تعتبر دول مثل المملكة المتحدة بأقل نسبة وتعادل 5.4 لكل 100 ألف. أما عن الكلفة المادية للحوادث فتصل إلى 520 مليار دولار أمريكي سنويا.

من %تجدر الإشارة هنا إلى أن ما تملكه الدول الصناعية يقدر بنسبة 80 فقط من مجموع %إجمالي السيارات في العالم، و في المقابل تحظى بنسبة 40 من الحوادث بالرغم أن %حوادث السيارات العالمية. بينما تتكبد الدول النامية 60 وهذا ما يجعل هذه من السيارات في العالم. %هذه الأخيرة لا تملك سوى 20 الدول (أي النامية) أكثر عرضة للإفلاس والإعاقة، حيث أنه وحسب منظمة من الإعاقات المستديمة في العالم ترجع إلى حوادث %الصحة العالمية فإن 60 المرور. أما عن الفئات الأكثر إصابة في حوادث الطرق فهم المشاة بالدرجة الأولى ثم راكبي الدرجات الهوائية والنارية. فهناك دراسات ميدانية أجريت في شرق أوروبا تشير على أن راكب الدراجة يكون عرضة لحادث ب 8 أضعاف راكب السيارة

و8 أضعاف أيضا بالنسبة للمشاة و20 ضعفا بالنسبة لراكب الدراجة النارية أما فيما يتعلق بالمواضع الأكثر تعرضا للإصابة فهي : الجمجمة ، العنق ، النخاع . أما البطن والحوض والصدر %الشوكي، حيث تشكل هذه المواضع 85.9 من % والأماكن الأخرى تشكل 1.6% ، الأطراف تشكل 6.4% فتشكل 6.1 إصابات الجسم المصاب.

4- حوادث المرور في الوطن العربي

تعد نسبة الحوادث المرورية في المنطقة العربية بمجموعها الأعلى في العالم. مخلفة ضحايا بشرية تصل إلى 30 لكل 100 ألف نسمة من سكان المنطقة ناهيك عن الضحايا المجروحين وخاصة منهم المصابون بإعاقات مستديمة الذين يعدون بعشرات الآلاف سنويا، أما الخسائر المادية التي تتكبدها هذه الدول فتقدر وتسجل هي الأخرى مليارات الدولارات كل عام. و قد لوحظ بأن زيادة نسبة الحوادث ومن ثم الخسائر بشقيها البشري والمادي ترتفع من سنة إلى أخرى. و من غير شك أن العوامل التي تقف وراء هذه الزيادة عديدة و ذات أبعاد مختلفة منها الاقتصادية والنفسية والاجتماعية، الثقافية وحتى الجغرافية. و لعله من الجائز القول إن هذه العوامل مجتمعة تتطوي تحت مصطلح التنمية، أي للتنمية التي عرفت البلدان العربية في العقود الزمنية الأخيرة كانت لها

ذلك أنه مع مطلع السبعينات من القرن الماضي، عرفت معظم البلدان العربية تطورا نوعيا غير مسبوق تمثل في زيادة الوفرة الاقتصادية الناجمة عن التطور الإيجابي الهائل لهذا المنتج الحيوي الذي تصدره العديد من هذه الدول.

لقد زاد الاستغلال المفرط لهذه الثروة وذلك بسبب قوة الطلب عليها من البلدان الصناعية المستهلكة لها في تحقيق عائدات خيالية قد ساهمت في النهاية ما أصبح يعرف بالطفرة الاقتصادية لهذه البلدان وخاصة بالنسبة لتلك المصدرة لها وبالذات في دول الخليج وشمال إفريقيا (ليبيا والجزائر)، غير أن باقي الدول العربية الأخرى قد استفادت أيضا من هذه الطفرة وذلك من خلال إرسال اليد العاملة لهذه الدول التي أصبحت تعرف بالدول النفطية) على سبيل المثال هناك ما يقارب 5 ملايين مصري يشتغلون بدول الخليج العربية وبذلك يساهمون بشكل كبير في تطوير بلدهم مصر من خلال ما يرسلونه من عملة صعبة لهذا البلد). هذا إضافة إلى جلب الملايين من العمال الأجانب إلى المنطقة خاصة الآسيويين لهذا أصبحت المنطقة العربية كلها تشبه ورشة يديرها ويحركها عمالة أجنبية من حيث العرق والثقافة لدرجة انه قد أصبحت هناك حالات أين نجد سكان البلد يمثلون الأقلية في بلدهم(على سبيل المثال سكان الإمارات العربية المتحدة لا يشكلون من مجموع السكان والمقيمين والعاملين بهذا البلد)لعل النقطة %سوى نسبة 25 الجوهريّة في هذا المقام تعود بالأساس إلى أنّ هذه الطفرة الاقتصادية وما صاحبها من تطور مادي كبير وسريع ، قد جعلت بعض الدول العربية في الخليج كالإمارات وقطر والكويت تسجل أعلى معدل دخل فردي في العالم .لكن هذا التطور لم يواكبه تغير وتطور ثقافي واجتماعي وسياسي مماثل، ومن ثم حدث ما يسميه علماء الاجتماع بالهوة الثقافية وهي الحالة المعروفة والسائدة في العديد من الدول النامية، حيث يسجل فيها تطور على الصعيد المادي بوتيرة تفوق التطور على الصعيد غير المادي وهي الحالي التي تنطبق كما تمت الإشارة إليه على

المجتمعات العربية التي تحولت إلى مجتمعات استهلاكية بامتياز وعلى إثر ذلك أصبحت السيارة من السلع الاستهلاكية التي تحولت من مجرد وسيلة نقل وحمل بضائع وتوزيعها كما هو سائد في الغرب ، إلى وسيلة رمزية تعبر عن التظاهر بالكسب والثراء المادي وبالتالي كلما زاد عدد السيارات المملوكة لأسرة واحدة زاد من شأنها الاجتماعي ، ثم لا ننسى أهمية اقتناء الماركات الفاخرة وحتى أرقامها التسجيلية التي يدفع أصحابها المبالغ الكبيرة خصوصا بدول الخليج، ولذلك ليس إلا تعبيراً عن حالة التباهي والتظاهر أمام الآخرين لا غير.

إن انتشار مثل هذه الممارسات جعل البلدان العربية سوقاً رائجا لما تنتجه شركات صناعة السيارات العالمية وذلك بحكم القدرة الشرائية للمواطنين والمقيمين من جهة ثم انتشار القيم الاستهلاكية من جهة ثانية.ومن العوامل الأخرى التي ساعدت على الرغبة في امتلاك السيارات بعد المسافة بين المدن العربية مع ضعف شبكة النقل العمومي ومن ضمنها النقل بالسكك الحديدية التي ينعلم وجودها في دول عربية عديدة(دول الخليج على سبيل المثال).ومن العوامل الأخرى الداعية إلى الاستعمال المفرط في السيارات الخاصة وهو العزف عن استعمال وسائل التنقل الجماعي من قبل المواطنين وكذا الابتعاد عن كل من شأنه أن يتسبب في الاختلاط أو الاشتراك مع الآخرين ممن يعتبرون غرباء عنهم وخاصة بالنسبة للعنصر النسوي حيث يرون في ذلك مساساً بالشرف(شرف العائلة وانحطاط سمعتها).ومع استمرار مثل هذه القيم الثقافية في الوطن العربي فيمكن القول أن امتلاك السيارة (بل السيارات)الخاصة يبقى من أولوية الأولويات لدى الإنسان العربي وبالتالي تزداد الشوارع ازدحاماً. هذا وفي غياب التطبيق الصارم

للقوانين المرورية ستبقى شوارعنا وطرقنا من غير شك مسرحا للحوادث التي تحصد أرواح آلا لاف من الركاب والمشاة فضلا عمن تخلفه من إعاقات مستديمة وأضرارا مادية باهظة الثمن.

5- حوادث المرور في الجزائر

على غرار البلدان العربية الأخرى تعاني الجزائر أيضا من عبء حوادث المرور حيث تشير بعض الدراسات إلى أنها تحتل المراتب المتقدمة على المستوى الإقليمي والدولي من حيث عدد الإصابات والوفيات الناجمة عن حوادث المرور². ففي خلال السنة الفارطة (2010) فقد تسببت حوادث المرور في مقتل 4607 شخصا وخلفت 3000 معاق كليا وبمعدل 11 قتيلا يوميا في الجزائر³. فلا يمر يوم إلا ونسمع ونشاهد حوادث مروعة ذهب ضحيتها أخ، أخت، قريب، جار أو أحد المعارف. هؤلاء الضحايا يتركون وراءهم حزن الأهل والأرامل والأيتام. ففي واقع الحال لقد باتت الشوارع والطرق تشكل الرعب والخطر على جميع أفراد المجتمع حيث يمكن القول أن الشوارع قد تحولت بالفعل إلى ما يشبه ميدان المعركة أين ترى الكل يحاول أن ينجو منها سالما وأن يصل إلى بر الأمان. وبالإضافة إلى مثل هذه المآسي البشرية التي لا يمكن تعويضها بأي حال فللحوادث أثرها السلبي على الصعيد المادي حيث تكلف خزينة الدولة ما يعادل 200 مليار دينار (ما يعادل 2 مليار أورو) سنويا وكان بالإمكان أن تخصص مثل هذه المبالغ المالية المعتبرة للبناء وتنفيذ مشاريع اقتصادية واجتماعية وخدمائية

² جريدة الشعب، الجزائر، 2010/03/17

³ جريدة المساء، الجزائر، 2010/03/17

وإنشائية بما في ذلك تهيئة الطرقات وما إلى ذلك من الهياكل التي يكون المجتمع بأمس الحاجة إليها.

ولعل التقصير في إنجاز مثل هذه الهياكل بالذات وبالقدر والمواصفات المطلوبة يتولد عنه في المقابل فساد إداري أو مالي أو تنظيمي يصعب معالجتها لاحقا.

6- عوامل حوادث المرور

لحوادث المرور عوامل متعددة منها المباشرة المتمثلة في أربعة عناصر أساسية يأتي في طالعها السائق ثم السيارة فالطريق وأخيرا البيئة المحيطة بعملية السياقة. أما العوامل غير المباشرة فيمكن ربطها بتداعيات السياسات الحكومية في مجال التنمية وانعكاسها على القطاعات الاجتماعية والاقتصادية والخدماتية.

لقد أفرزت المراحل المتعاقبة لمرحلة ما بعد الاستقلال وإلى يومنا هذا ضعفا واضحا في التخطيط والتنمية، حيث أن معظم الخطط المعتمدة لم تدرس بالدقة المطلوبة مما جعلها تنتهي بالفشل كقطاع الصناعة والثورة الزراعية على سبيل المثال وذلك بالرغم من تخصيص أموال طائلة للنهوض بهذين القطاعين ويزداد الأمر سوءا بالنسبة لقطاعات أخرى ومنها المرور وبالذات عدم إنشاء المشاريع المطلوبة في شق الطرقات أو صيانتها وذلك بالرغم من تزايد السكان وما تبعه من توسع عمراني ملفت. ولكن بفضل ريع النفط وفشل الخطط الزراعية والصناعية على مدى سنين ثم تحرير النظام الاقتصادي منذ ما يزيد عن عقدين من الزمن ، تحولت الجزائر إلى بلد مستهلك بامتياز. ومع البدء في تطبيق شعار "اقتصاد السوق" على غرار ما يجري في بلدان الغرب الرأسمالي، ثم اعتماد شركات عالمية

خاصة تجلب سيارات وبيعها للزبون الجزائري الذي طالما انتظر هذه الفرصة لكي يختار الشكل واللون والسعر الذي يناسبه.

وقد زاد الإقبال أكثر على الشراء عندما طبقت البنوك العاملة في الجزائر (عمومية وخاصة) ما يعرف "بنظام الدفع بالتقسيط". وعلى إثر ذلك أصبح معظم الجزائريين ذوي الدخل الشهري الحصول على قروض وتسهيلات بنية تمكنهم من شراء سيارة.

هكذا وفي ضوء هذا الوضع الجديد مدعوماً بنزعة الإنسان الجزائري نحو تقليد الجار، فقد انتشرت عملية شراء السيارات فيما بين الجيران ومن ثم امتلأت الشوارع بها خاصة وأن هذه الأخيرة لم يخضع لأي تطوير إيجابي (توسعي وإنشائي) يذكر ونتج عن ذلك حالة من الاحتقان في الشوارع وخاصة في أوقات الذروة الصباحية والمسائية. وحرصاً على ضمان الوصول إلى مكان العمل أو البيت في الوقت المحدد ترى السائقين يستخدمون السرعة المفرطة ويرتكبون المخالفات المرورية وخاصة في غياب الرقابة المرورية الكافية والإصرار على تطبيق القوانين بالصرامة المطلوبة، ضعف الإجراءات الردعية ضد المخالفين ساهمت في انتشار المحسوبية والرشوة مما انعكس سلباً على الأداء السليم. للأمن المروري وهذا بدوره أدى إلى ارتفاع نسبة المخالفات الذي ينجم عنه ارتفاع في نسبة الحوادث ومن ثم زيادة عدد ضحايا المرور في المجتمع ويمكن تأكيد هذه الحقيقة من خلال ما تفرزه الحملات المرورية التي تنظم كل سنة تحت رعاية جهاز الأمن المروري، فعلى الرغم من أن فترة الحملة قصيرة إلا أنها تأتي بنتائج

مثمرة للغاية حيث تقلص من حوادث المرور بشكل ملحوظ. وهذا بالضبط ما تأكد منذ مطلع هذه السنة حيث تم الشروع في تطبيق الإجراءات الردعية ضد المخالفين مما تسبب في سحب الآلاف من رخص السياقة من أصحابها فضلا عن الغرامات المالية التي يتحملها المخالفون لقوانين السير⁴.

وفي هذا السياق وبالاستناد إلى البيانات التي تصدرها سلطات الأمن المروري من شرطة ورجال الدرك من فترة لأخرى فإن المتسبب الرئيسي في حوادث الطرق هو السائق بتصرفاته المتمثلة في التهور والاستهتار في السياقة أو ربما بسبب التعب الذي يعاني منه خلال قيادته للسيارة أو حتى قلة الوعي من طرفه حول المخاطر الناجمة عن ارتكابه للمخالفات المرورية. ولعل كل ذلك يعود إلى ما يحيط بهذا النشاط (أي ممارسة السياقة) من تسبب وإهمال من قبل الجهات المختصة بما في ذلك مدارس السياقة التي يبدو أنها لا تقوم بالتدريب الكافي والجهد المطلوب في تأهيل السائقين وذلك حتى لا يتسنى لها تحقيق مزيدا من جني الأرباح المادية. أما بخصوص السياقة فيمكن القول بأنه مهما كانت حالتها وعمرها وحجمها ونوعها فإنها عكس ما يرى البعض ، لا تلعب ذلك الدور الخطير الذي يلعبه السائق، لأن هذا الأخير هو الذي يقوم بتحريكها في الاتجاه الصحيح أو الخاطئ، وكما كان هذا الكائن البشري (أي السائق) في مستواه اللائق والمطلوب سواء من حيث التكوين الجيد أو الوعي المروري اللازم، كلما تحولت هذه السيارة إلى وسيلة إيجابية وفعالية أكبر وهو الشيء المنتظر منها.

⁴ جريدتنا "الخبر" و "الشروق اليومي"، الجزائر، 11-12/04/2010

وهنا تجدر الإشارة إلى أنه منذ ما يزيد عن عقد من الزمن، أي من قبل تطبيق نظام البيع بالتقسيط المشار إليه كان الكثير من المحللين لحوادث المرور في الجزائر يدعي أن قدم حظيرة السيارات في البلد كانت تلعب دورا بارزا في حوادث المرور ولعل هذا الاعتقاد هو ما دفع بالسلطات المعنية بقطاع النقل والتجارة إلى الموافقة السريعة على تقديم تسهيلات لاقتناء سيارات جديدة بصفة استعجالية مع منع استيراد السيارات القديمة.

هكذا وما هي سوى فترة زمنية قصيرة وتصبح الحظيرة ملاء بالسيارات الجديدة لدرجة أن الناظر إلى الشارع في أي مكان لا يرى سوى السيارات الجديدة تقريبا. ومع كل ذلك فإن حوادث المرور في ازدياد مضطرد وأن معظمها لا يكون بسبب عطب ما أو قدم السيارة بقدر ما يعود إلى سائق يقود سيارة جيدة. فالمسألة مرة أخرى تتعلق بهذا السائق بوضعه النفسي والاجتماعي والتأهيلي وحتى خلفيته الثقافية المحلية، حيث بعض المناطق في الجزائر بمنطقة سطيف معروفة بمدى حب سكانها لامتلاك السيارة المميزة ومدى شغفهم في الإفراط في السرعة المرورية ، ولهذا لا نستغرب أن تحتل هذه المناطق المراتب الأولى في حوادث السير على مستوى القطر الجزائري. وفي السياق ذاته يمكن القول أن الإنسان الجزائري مهما كان مستواه التعليمي ووضعه الاجتماعي والاقتصادي يطمح دائما وبشغف شديد لامتلاكها وقيادتها. ولعل من الأسباب الرئيسية لذلك ما يتولد عن هذه العملية من إحساس بالحرية والترويح عن النفس ، فضلا عن التظاهر أمام المعارف والأقارب والجيران بالمكانة اللائقة التي يحتلها الشخص ، لدرجة أن فلانا ما أصبح يعرف بسيارته (كأن نقول فلان صاحب السيارة كذا) والغريب في الأمر أن هذا الواقع يهم

الغني كما يهمل الفقير ، لذا فربما قد نندهش حينما نصادف العديد من الحالات ممثلة في أسر ذات وضع مادي محدود وتسكن في أحياء غير لائقة بما فيها البيوت القصديرية إلا أنه ومع ذلك نجد هؤلاء يملكون سيارات جديدة وغالية الثمن. ولو سألت عينة من هؤلاء عن سر هذا التناقض في أوضاعهم لكانت إجابتهم سريعة وشبه تلقائية وتتخلص في مسألة الإحساس من طرف هؤلاء بأنهم ليسوا أقل شأنًا من أولئك الذين يقطنون في الشقق اللائقة وحتى أصحاب الفلل ل طالما أنهم يمتلكون السيارات التي يمتلكها أولئك هذا فضلا عما تقدمه السيارة من خدمات متعددة تساعد في مجملها على التقليل من حدة الوضع السلبي للسكن غير اللائق، تجد البعض من هؤلاء يعظم وظيفة السيارة حيث يعتبرها بمثابة "المنزل اللائق المتنقل". كل هذه الأمثلة المعبرة عن واقع معاش لم تزد في الواقع الأمر إلا في زيادة الطين بله من حيث الوضع المروري السيئ حيث استمرار حالة الإكتضاض في الشوارع والطرق وارتكاب المخالفات وتكون النتيجة الحتمية تضاعف في نسبة حوادث المرور التي يترتب عنها الآلاف من الضحايا كل عام. من خلال ما سبق يتأكد الدور الخطير الذي يلعبه السائق في ارتكاب الحادث المروري بالإضافة إلى أسباب أخرى يمكن طرحها على الشكل التالي:

1- الإفراط في استخدام السرعة وذلك سعيا لربح عنصر الوقت ومن ثم تجنب الإخلال بالمواعيد المسطرة حتى ولو كان ذلك يتعارض مع القوانين المرورية وخاصة في غياب الحرص على التطبيق الفعلي والصارم لها. وينتشر هذا السلوك أكثر في أوساط السائقين الشباب وخاصة إن كان الأمر يتعلق بقيادتهم لسيارات حديثة الصنع.

2- الحصول على رخصة السياقة دون تلقي التكوين النظري والتدريب التطبيقي الكافيين وبالتالي يظهر نقص في كفاءة السائقين ومن غير شك فإن ما يشجع كل ذلك يرتبط بانتشار ظاهرة الفساد والرشوة في المقام الأول ثم تقاعس اللجان التفتيشية في وزارة النقل عن القيام بالدور المنوط بها وبالجدية الكافية والصرامة المطلوبة.

3- محدودية انتشار الثقافة المرورية لدى المشاة ، حيث يشاع عنهم قلة التزامهم باستخدام الأماكن المخصصة لقطع الطريق وذلك اعتقاداً منهم بأن ذلك يضيع جزءاً من وقتهم، ولذلك تراهم يقدمون على قطع الطريق من أي نقطة حتى ولو كان ذلك يشكل خطراً على سلامة حياتهم.

4- انشغال السائق بأشياء أخرى أثناء السياقة، كاستخدام الهاتف النقال أو الاستماع إلى الموسيقى أو الانهماك في الحديث مع مرافقيه من الركاب.

5- وجود السائق في حالات نفسية وانفعالية ومرضية (ربما تكون ناتجة عن تعب وإرهاق أو تناول مهدئات وشرب كحوليات وما إلى ذلك) غير ملائمة كان يجب أن تمنعه-ولو بشكل مؤقت-من قيادة السيارة، مما يجعله للتيه وفقدان السيطرة والتركيز على السياقة وبالتالي يتسبب في الحادث المروري.

6- نزوات السائقين الشباب وثقتهم المفرطة في النفس تولد لديهم الرغبة في الإقدام على المغامرة مما يدفعهم لانتهاك قوانين المرور في سبيل تجسيد إحساسهم الخاطيء.

7- إهتراء الطرقات وأعطاب في السيارة، حيث تعاني العديد من الطرقات وخاصة الريفية منها بل وحتى الشوارع داخل المدن من التدهور، ومن شأن ذلك أن يسبب أعطاباً في السيارة لدرجة أنها تصبح غير صالحة للسير. لكن في ظل ضعف الرقابة عليها من الجهات المختصة بهذه العملية تجعل

هذا النوع من السيارات المتهاكمة يجوب الشوارع والطرق ليل نهار دون خوف أو قلق من لدن أصحابها.

7- الآثار الناجمة عن حوادث المرور:

لحوادث المرور آثارها الوخيمة على المجتمع وذلك بالنظر لما تحدثه من أضرار جسدية ومعنوية للفرد وذويه وأصدقائه والمجتمع ككل ، فضلا عن الأضرار المادية سواء منها المسجلة خلال ومكان وقوع الحادث مباشرة أو تلك التي تمس الأراذل وأبناءهم على المدى البعيد فيما لو كان الضحية هو المعيل الأول للأسرة.فبذلك تفقد الأسرة مدخولها الشهري إضافة إلى ما قد يتطلبه الأمر من تكاليف مالية لعلاج ورعاية وتأهيل المصاب في حالة الإصابات البليغة التي قد تؤدي إلى عجز مستديم وبالتالي التوقف عن النشاط المهني مدى الحياة.إن هذا الصنف من ضحايا الحوادث المرورية (أي المصابين بعاهات مستديمة يعدون بعشرات الآلاف على المستوى الوطني ، وهم في حقيقة الأمر يتحملون معاناة شديدة من جراء نقص المراكز الاستشفائية المتخصصة التي كان يفترض أن تتكفل بتوفير الرعاية النفسية والاجتماعية اللازمة من قبل كوادر متخصصة.هكذا فإن افتقار المريض لخدمات علاجية شاملة مرجوة قد ينجم عنه تدهور تدريجي في مستوى العلاقات الطبيعية التي تربطه بأفراد أسرته وبمحيطه الاجتماعي ككل ، ومن إفرازاتها السلبية هو إصابة هذه الفئة من ضحايا حوادث المرور بحالات اكتئاب ومنهم من ينهي حياته بالإقدام على الانتحار. بالإضافة إلى الآثار السلبية المذكورة فهناك نوع آخر من الأضرار التي لا

تقل خطورة عن سابقها وتتمثل في صعوبة بل استحالة الحصول على التعويض بالشكل الفعلي والحقيقي عن ضحايا حوادث المرور سواء منهم الأموات أو المصابون بإعاقات مستديمة. فكما نعلم أن هؤلاء وإلى أن أصبحوا ضحايا الحوادث المرورية التي قد غيرت مجرى حياتهم كانوا في الأصل عناصر فاعلة في المجتمع، فمن بينهم المنتجون والحرفيون وغير ذلك من المراتب والمؤهلات والتقنيات التي ينبغي على الجميع الإلمام بها لمواكبة شروط العيش في كنف الحياة المعاصرة. وبالتالي فإن النفقات المالية والجهود الفردية والجماعية التي تحملتها مؤسسات التنشئة الاجتماعية وغيرها في مسعاها لتنمية قدرات الفرد وتزويده بالمهارات اللازمة تحت نطاق ما يعرف بالتنمية البشرية، لكن بوقوع الحادث المروري وما خلفه من دمار الموت والإعاقة تحصل الخسارة المجتمعية الكبرى لتصيب هذا الرأسمال البشري غير قابل للاستخلاف. وغالبا ما تكون هذه الخسارة مضاعفة بحكم أن جل ضحايا الحوادث المرورية ينحدرون من فئة الشباب، هؤلاء الذين يمثلون الفئة الأكثر قدرة وحيوية المعول عليها في تفعيل مشروع المساهمة في خدمة المجتمع ونهضته، لكن مع كل أسف تراهم يموتون وهم في مستهل مرحلة بداية العطاء من أجل بناء مستقبلهم وخدمة مجتمعهم.

إن لحالة الاختناق المرورية التي تشهدها الشوارع والطرق في الجزائر بشكل يومي ، لا بد وأنها ساهمت بشكل أو بآخر في إثارة السخط أو الغضب لدى العديد من مستعملي الطريق خاصة منهم أولئك الذين تربطهم مواعيد تتصل بالعمل أو

الدراسة، إذ أن تأخرهم عن الموعد يسبب لهم مشاكل تهدد مصالحهم المهنية، وقد تنتهي بعقوبة الخصم من الراتب أو حتى تهديد بالفصل من الوظيفة ما إلى ذلك من الانعكاسات السلبية التي قد يكون مردها ناجم عن الازدحام المروري. هكذا ومع التكرار اليومي لتلك الظاهرة فقد أصبح شائعا في الجزائر أن سبب التأخر عن الدوام يعود بالأساس إلى مشكلة الازدحام وبالتالي فإن ذلك يعتبر خارجا عن إرادتهم. هكذا فبمرور الزمن ترسخ هذا الاعتقاد لدى الكل فأصبحت مسألة التأخر عن موعد الدوام من الأمور العادية تقريبا وحظيت بعض القبول من لدن رؤساء العمل والمديرين (ينطبق هذا الأمر بصفة حصرية على المؤسسات العمومية). لهذا فقد لا نكون مبالغين لو قلنا أن الأغلبية من العاملين في القطاع العمومي في الجزائر (خصوصا في المدن الكبرى) لا يلتحقون بمقرات عملهم في الوقت المعلن عنه والمحدد رسميا. أما بخصوص المدى الزمني للتأخر فيتراوح بين دقائق معدودة وساعة وأكثر من الزمن. ولعل ما يزيد في الدهشة هو أن غالبية المداومين يغادرون محل عملهم قبل نهاية الدوام الرسمي بفترة زمنية تماثل تقريبا المدة الزمنية للتأخر الصباحي. ولنا أن نتصور و نتساءل عن ما تبقى من المدة الزمنية الفعلية التي يقضيها العامل أو الموظف المسؤول في محل عمله. و مهما طالت أو قصرت ساعات العمل الضائعة فإنها تعتبر دائما خسارة حقيقية يتحملها المجتمع ككل.

و لكن النتيجة المأساوية قد لا تقف عند حد الخسارة المالية بل المسألة ذات أبعاد أكثر خطورة من ذلك، وذلك في ظل هيمنة طابع الإهمال و اللامبالاة و الفساد الإداري الذي يكرس الرداءة في مقابل تهميشه للعمل الخلاق و المبدع و إغفال

أهمية مسايرة النظام و الحفاظ على الوقت. و من غير شك فإن هذه السلبيات مجتمعة كانت وراء التدهور الذي قد نال من المؤسسات العمومية و دفع بالعديد منها إلى حالة الإفلاس ، فضلا عن تعرضها للاختلاس المالي بحيث لا يكاد يمر يوم إلا و تطلعنا وسائل الإعلام على عينات ماثلة عن تلك الفضائح التي لا تكاد تنتهي.

لعل الشيء الملفت للانتباه في هذا السياق و المؤسف حقا هو أن المؤسسات التي تشغل الملايين من العمال و الموظفين ، يبدو أنها لا تشترك مع نظيراتها التي تنشط في مجالات أخرى كقطاع النقل والأمن المروري إلا قيها هو سيء للغاية كالإهمال والفساد وبيروقراطية التسيير وما إلى ذلك من سلبيات في حين أنه يفترض أن تعمل هذه المؤسسات على إرساء نظام تنسيقي وفعال كل ما من شأنه أن يضمن تقديم المعالجة الكافية والمستمرة للمشكلات النفسية والاجتماعية والاقتصادية المطروحة ، وبالتالي المساهمة الحقيقية في بناء مجتمع يعمه الأمن والاستقرار والرخاء والازدهار .

8- الحلول والتوصيات :

1 - العمل على نشر الثقافة المرورية انطلاقا من المدارس الابتدائية ، وذلك يجمع مادة الثقافة المرورية تدرس ضمن المنهج الدراسي كسائر المواد الأخرى .
كما يكلف رجال تنظيم المرور بالعمل بجوار المؤسسات التعليمية من أجل تقديم المساعدة للتلاميذ عند قطعهم للشوارع .

2 - فرض الرقابة الشديدة على مدارس السياقة من أجل ضمان تقديم تدريبات نظرية وتطبيقية كافية وكذا التقيد بتطبيق لوائح و قوانين الوزارة المعنية قبل فتح رخصة

3 - الحرص على تنظيم ونظافة الشوارع والطرق المرورية وأرصفتها ومنع أولئك الذين يتربصون بها واستغلالها لمآربهم الخاصة ومنع وتحويلها للعب من قبل الأطفال أو أمكنة لبيع السلع والبضائع مثلما يفعل بعض التجار و الباعة المتجولين.

4- تخصيص مساحات عمومية للتنزه و الراحة من شأنها جذب المارة بدلا من تركهم يجوبون الشوارع ذهابا و إيابا فيزيدونها إكتضاضا.

5- العمل بنظام الردع المتشدد ضد السائقين الذين يكررون ارتكاب المخالفات المرورية و ذلك من خلال فرض عليهم ضرائب إضافية و في المقابل تمنح مكافآت تشجيعية للسائقين الذين لم يتورطوا في ارتكاب المخالفات و الحوادث المرورية.

6- التشديد على دفع رسوم عالية على السيارات المركونة على جانبي الشوارع بصفة مخالفة لقانون المرور حيث يتوقع أن تساعد مثل هذه الإجراءات على التخفيف من استخدام السيارة الخاصة ،و هذا بدوره يقلل من حالة الازدحام المروري من جهة ثم المساهمة في تخفيض الغازات السامة المنبعثة من عوادم السيارات حفاظا على سلامة البشر.

7- إنشاء طرق خاصة بالدراجات الهوائية بغية تشجيع السكان على استخدام هذه الوسيلة الصحية في تنقلاتهم اليومية مثلما هو معمول به لدى العديد من بلدان العالم.

8- تأسيس دوريات مرورية متنقلة ترتدي الزي المدني مع النشر الواسع لأجهزة الرادار الثابتة و المتنقلة عبر الطرق داخل و خارج المدن.

9- عرض برامج إخبارية عبر الوسائل الإعلامية خاصة بالنشر المكثف للثقافة المرورية.

10- تأسيس جمعيات خاصة بالأمن المروري من شأنها القيام بشن حملات تطوعية تقوم من خلالها بتوزيع مطويات و صور واقعية عن حوادث مرورية.

9- المصادر و المراجع :

1- عبد الفتاح السيد درويش ، بعض محددات الميل إلى الحوادث المرورية ، جامعة المنوفية 2005.

2- مجلة الوقاية و السياقة، المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق ، الجزائر 1999.

3- مصباح عامر ، علم اجتماع الرواد و النظريات ، دار الأمة للطباعة و النشر ، الجزائر ، 2005.

4- عبد الحميد صفوت إبراهيم ، العلاقة بين الاتجاه نحو المخاطرة و حوادث المرور ، جامعة الملك سعود، 1990

5-M. Boutefnouchet ,Société et Modernité ,O.P.U., Alger, 2004.

6-R.Elvic, How much do Road Accidents cost the National Economy ? 2002.

7- K.Rumar, transport safety vision : targets and strategies , Brussels, 2000.