

جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية  
Naif Arab University For Security Sciences



# سبل الوقاية من حوادث المرور

أ. د. أحسن مبارك طالب

الرياض

1431 هـ - 2010 م



# سبل الوقاية من الحوادث المرورية

## المقدمة

الاهتمام بموضوع السلامة المرورية بصورة عامة والوقاية من حوادث المرور بصورة خاصة يعد من الموضوعات الحديثة على المجتمعات العربية وفي حقيقة الأمر فإن التزايد المفرط من الحوادث المرورية هو الذي كان وراء الاهتمام بهذا الموضوع وبخاصة النتائج السلبية المترتبة عليه، سواء كان ذلك فيما يخلفه من ضحايا ومصابين، أو فيما تخلفه من نتائج نفسية أو اجتماعية أو اقتصادية، سلبية على كل من الفرد والمجتمع.

وليس من المبالغ فيه أن نقول إن حوادث المرور في المجتمعات العربية أصبحت (تنافس) الأمراض والأوبئة كمسببات للوفيات، وهذا إن لم يكن كذلك في جميع المجتمعات العربية فعلى الأقل في بعض منها وفي المقابل ما زال يلاحظ، الضعف في الاهتمام بهذا الموضوع، أو الأصح بهذه المشكلة من طرف وسائل الإعلام على اختلاف أنواعها، وحتى من طرف المسؤولين، أو المختصين، مع أن الأمر يتطلب عكس ذلك، ونعتقد أن هذا الوضع حان الوقت لتغييره.

ومن الواضح أن الاهتمام، والتعامل مع الحوادث المرورية لدى شعوب العالم يختلف باختلاف درجة تطورها وتقدمها، ودرجة الاهتمام بمواطنيها. فإذا نظرنا مثلاً إلى ما هو عليه الحال في مجال الحوادث المرورية عبر العالم، نجد أن حوادث المرور في الدول النامية، تزيد بمقدار عشرين إلى ثلاثين مرة في الدول النامية، عنها في الدول المتطورة<sup>(١)</sup>.

---

(١) طالب، أحسن، الدراسات التحليلية لحوادث المرور المؤدية للإصابة الجسدية، مركز الدراسات والبحوث جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، ١٩٩٤م، ص ٢.

وأن الدول الإسكندنافية (فنلندا السويد الدنمارك، النرويج، إيسلندا). لديها أقل من نصف معدلات حوادث المرور، نسبة إلى الدول الأوروبية الأخرى<sup>(\*)</sup>.

إلا أن الاهتمام بالسلامة المرورية على العموم، والاهتمام بالوقاية من حوادث المرور، في الكثير من الدول النامية معدوم، أو شبه معدوم، بينما هو كبير جداً في الدول المتطورة، وبالغ الأهمية في الدول الإسكندنافية، وعلى رأسها النرويج والسويد، وهي من الدول التي لديها أقل معدل ضحايا حوادث المرور في العالم، بمتوسط عدد السكان وعدد المركبات.

والوقاية من حوادث المرور، مثل السلامة المرورية، لا تأتي من فراغ أو بالصدفة بل هي نتيجة للأبحاث والدراسات الميدانية المضنية والشاقة والمتواصلة، طوال سنين عديدة، حتى تحول إلى تدابير، ميدانية فعلية، تكون عاملاً خيراً وسلاماً على المجتمع وعلى السائقين والمشاة، والمواطنين بصورة عامة.

مثل هذه الأبحاث والدراسات والندوات واللقاءات العلمية المتخصصة، يجب أن تكون هي الأساس الذي يعتمد عليه في اتخاذ التدابير الوقائية وفي اعتماد السياسة المرورية في أي مجتمع كان، كما هو الحال في الميادين الأخرى، إذا ما أردنا تحقيق الأهداف الاجتماعية بطريقة سليمة وعقلانية وفعالة.

---

(\*) الدول الأوروبية المقصودة هي دول أوروبا الغربية (سابقاً)  
(1) observatoire National Interministeriel de la sécurité Routiere – 1992  
"Grands themes de la sécurité Routiere", in Documentation Française, Paris. 1552. p. 8.

## ١.١ حوادث المرور في العالم

توجد في العالم اليوم أكثر من ثمانمائة وخمسين مليون مركبة<sup>(\*)</sup> تجوب مختلف شوارع وطرق العالم، وتزداد، بمقدار ١٠٪ سنوياً، في مقابل نحو ستة (٦) مليارات من البشر<sup>(١)</sup> هم سكان كوكب الأرض، وهو ما يعني أن ارتفاع عدد المركبات عبر العالم يزيد على ارتفاع سكان كوكب الأرض، كما أن المركبات التي تجوب طرق وشوارع العالم أدت في المتوسط (سنة ٢٠٠٤م) إلى نحو مليون ومائتي ألف ضحية لحوادث المرور ونحو ثلاثة ونصف ملايين إصابة وفي سنة ٢٠٠٩م<sup>(٢)</sup>، كانت الدول الأكثر معاناة من حوادث المرور حسب ما أوردته يومية الرياض<sup>(٣)</sup> السعودية كالتالي:

١- أثيوبيا

٢- تنزانيا

٣- ليسوتو

٤- كينيا

٥- كولومبيا

٦- الكاميرون

(\*) الباحث الأمريكي بوكيلير، يشير إلى أن عدد المركبات في العالم هو أكثر من مليار.

(1) Gabrielsen, Carl, Chr. «Global Traffic Safety» In Nordic, Road And Transport Research, Review, No. 21 – Linkoping (Sweden), 2008, P.14.

(2) De Beukelaer, Robert, «The Good Humanitarians», In Traffic Technology International, Review, Surry, (Uk), Feb/Mar. 2004, Pp. 32-33.

(٣) يومية الرياض السعودية، العدد (١٤٨١٦)، الجمعة، ١٩ محرم، ١٤٣٠هـ-١٦ يناير ٢٠٠٩م، السنة السادسة والأربعون، ص ٤٦.

٧- بنغلادش

٨- سوريا

٩- البيرو

١٠- كازاخستان

وأما من حيث عدد الإصابات لكل مئة ألف وستمئة فكان الترتيب

كالتالي:

١- ماليزيا

٢- كوريا

٣- لاتفيا

٤- السعودية

٥- كولومبيا

٦- نيوزلندة

٧- الأرجنتين

٨- كازاخستان

٩- ليستو

١٠- الولايات المتحدة الأمريكية (\*\*)\*.

---

(\*) الولايات المتحدة الأمريكية يوجد بها أكبر عدد من المركبات في العالم ويعادل تقريباً عدد السكان حوالي ثلاثمائة مليون وبالرغم من ذلك فإن عدد قتلى حوادث المرور هو نحو أربعين ألفاً سنوياً، بينما عدد المركبات في الجزائر يتعدى خمسة ملايين بقليل ٢٠٠٩م، وسكانها نحو خمسة وثلاثين مليوناً، وعدد قتلى حوادث المرور في سنة ٢٠٠٨م، كان نحو أربعة آلاف قتيل، وهو ما يساوي عشر ١٠/١ عدد قتلى الولايات المتحدة الأمريكية.

(\*\*) عدد سكان الولايات المتحدة الأمريكية كان في سنة ٢٠٠٨م (٦٤٠, ٨٢٤, ٣٠٣)

[http://www.cia.html.US/print/faccbook world the publicationsr gov/Library](http://www.cia.html.US/print/faccbook%20the%20publicationsr%20gov/Library)

ويتضح من المعطيات المذكورة أن الدول النامية «تسيطر» على القائمة السوداء سواء كان ذلك فيما يتعلق بالعدد الإجمالي لحوادث المرور، أو بعدد الإصابات الجسدية التي تخلفها حوادث المرور، هذا من جهة، ومن جهة ثانية، فإن القائمة السوداء لحوادث المرور تتضمن دولتين عربيتين، وهما المملكة العربية السعودية، والجمهورية العربية السورية، هذا رغم أن المعطيات العربية المتعلقة بحوادث المرور، كما هو الحال بالمعطيات المتعلقة بمتوسط الجريمة أو معدل الجريمة، عليها الكثير من الملاحظات في اعتقادنا من حيث إنها، لا تظهر بالضرورة المعطيات الحقيقية لحوادث المرور، كما أنها لا تبين بالضرورة المعطيات الحقيقية للجرائم التي تحصل في المجتمعات العربية، أو على الأقل في بعض من المجتمعات العربية، والدليل على ذلك هو أن حوادث المرور في المجتمعات العربية، تشكل السبب الثالث للوفيات، حسب ما ذكره (البصول، محمد أنور)<sup>(١\*)</sup> إلا أن المعطيات الرسمية المقدمة لا تظهر ذلك.

ويشير الباحث النرويجي قابير ياليسون (Gabrielson. C) إلى أن حوادث السيارات عبر العالم تؤدي إلى وفاة مليون ومئتي ألف نسمة كل سنة تقريباً، وإصابة خمسين مليوناً، (إصابات جسدية) وأن ٨٦٪ منها تحصل في الدول النامية<sup>(٢)</sup> وعليه فهو يشير إلى أن حركة المرور في الدول النامية أصبحت

---

(١) البصول محمد أنور حوار خاص، حول (الحوادث المرورية في العالم العربي) مجلة الأمن والحياة، العدد ٢٥٧، شوال، ١٤٢٤ هـ، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، ص ٤١.

(\*) البصول، محمد أنور هو لواء شرطة متقاعداً ويعمل حالياً في مركز الدراسات الإستراتيجية في دولة الإمارات العربية المتحدة

(2) Gabrielsen, Carl, Chr. «Global Traffic Safety» In Nordic, Road And Transport Research, Review No. 21 2008 P. 14.

عبارة عن كارثة «Traffic in developing countries is becoming a disaster»<sup>(١)</sup>.

ومن المتوقع أن يتضاعف هذا الرقم بحلول سنة ٢٠٣٠م وأن الزيادة المتوقعة في عدد المركبات عبر العالم سوف تحصل في الأساس في الدول النامية.

والمشكلة تكمن في أن تزايد عدد المركبات في الدول النامية، لا يصاحبه تطور، أو مواكبة، في البناء القاعدي (infrastructure) وهو ما يخلق ضغطاً كبيراً على الطرقات والشوارع في النسيج الحضري في الدول النامية وهو ما يؤدي بدوره إلى الكارثة التي تكلم عنها، قابريالسون (Gabrielson)<sup>(٢)</sup>.

وإن الزيادة في عدد المركبات في الدول النامية مرتبطة أساساً بالزيادة السكانية في المدن الحضرية على حساب القرى والريف، وذلك ناتج عن الهجرة القوية من الريف، والبادية إلى المدن الحضرية، دون أن تكون هذه الأخيرة، مجهزة لاستقبال العدد الهائل من المهاجرين الجدد ومركباتهم.

(الوضع الكارثي) لحوادث المرور في دول العالم وتحديداً في الدول النامية، يؤدي إلى وفاة، ما يقارب المئة ألف نسمة كل شهر (معظمها في الدول النامية)، ومن هؤلاء، نجد أن خمساً وثمانين في المائة منهم من الأطفال وأن ستاً وتسعين في المائة من الضحايا الأطفال<sup>(٣)</sup>.

وتشير الإحصاءات الرسمية (Gabrielsen 2008) إلى أن تكاليف حوادث

---

(1)Ibid

(2)Ibid

(3) Gabrielsen, op. cit, p. 14.



المروور في الدول النامية تعادل مجمل المساعدات الخارجية التي تلقتها هذه الأآخرة في سنة ٢٠٠٥ م. مثلاً<sup>(١)</sup>.

والحقيقة أسوأ مما ذكر، حيث إن التكاليف المرتبطة بآوادث المروور في الدول النامية تشير فقط إلى التكاليف المباشرة لآوادث المروور، (The Direct Costs of the Accidents).

والآبراء الدوليون يتوقعون أن إصابات آوادث المروور، سوف تزداد وتؤدي إلى وفاة ما لا يقل عن مليونين وأربعمئة ألف نسمة، سنة ٢٠٣٠ م، الغالبية العظمى منهم سوف تكون في الدول النامية، والدليل على ذلك، هو أن منظمة الصحة العالمية (The World Health Organization)<sup>(\*)</sup>، تتوقع انخفاض عدد ضحايا الآوادث المروورية في الدول الصناعية المتطورة بنسبة تصل إلى ٢٨٪ بحلول سنة ٢٠٣٠ م، وارتفاعها، بمعدل (٤٤٪ في دول أمريكا اللاتينية، وبنسبة ٨٠٪ من دول إفريقيا جنوب الصحراء، وبنسبة ١٤٤٪ في منطقة جنوب آسيا<sup>(٢)</sup>).

والآقائق السابقة الذكر، في اعتقادنا تتكلم عن نفسها، ولا تحتاج إلى تعليق وبخاصة ما يتعلق بآوادث المروور في الدول النامية ومنها الدول العربية، التي سوف نعود إليها، لاحقاً في هذا البحث.

---

(1)Ibid.

(\*) نذكر هنا هذا الموقع للمزيد من المعلومات حول هذا الموضوع:

[care-gabrielsen@vegresen-no](mailto:care-gabrielsen@vegresen-no)

(2)Ibid.

## ١. ٢. حوادث المرور في العالم العربي

تشير المعطيات الإحصائية التي ذكرها الأمين العام لمجلس وزراء الداخلية العرب، (محمد علي كومان) بتاريخ ٢ / ٥ / ٢٠٠٩م، إلى أن الحوادث المرورية المميتة في العالم العربي<sup>(١)</sup> تؤدي إلى مقتل نحو، ستة وعشرين ألف قتيل (٢٦٠٠٠) ونحو ربع مليون مصاب، وهذه المعطيات الإحصائية، هي ما أعلنه مجلس وزراء الداخلية العرب، في مناسبة الأسبوع العربي للوقاية من حوادث المرور (٤-١٠ / ٥ / ٢٠٠٩م) وهذه الحوادث المرورية، تكلف المجتمعات العربية، نحو ستين مليار دولار، هذا زيادة على التكاليف الوخيمة الأخرى، في المجال الاجتماعي والنفسي والاقتصادي، التي تخلفها الحوادث المرورية في المجتمعات العربية.

وذكر الأمين العام لمجلس وزراء الداخلية العرب، أن العامل البشري يعد العامل الرئيس وراء الحوادث المرورية المميتة في العالم العربي، وهو ما يشير إلى ضعف الوعي المروري وضعف المسؤولية في مجال المرور، لدى السائق العربي، ولدى المواطن العربي بصورة عامة.

وهو ما نؤكد به دورنا من خلال بحثنا هذا.

وتشكل حوادث المرور في العالم العربي إحدى أكبر العضلات الاجتماعية التي تعيشها المجتمعات العربية ويكفي أن نذكر أن حوادث المرور في المجتمعات العربية تشكل السبب الثالث للوفيات<sup>(٢)</sup>، كما سبق وذكرنا، ويشير في هذا الإطار السعودي، (عبدالرحمن الهيجان) إلى أن هذه العضلة

---

(١) الأمانة العامة لمجلس وزراء الداخلية العرب، ومقرها في تونس، الجمهورية التونسية بتاريخ ٤ / ٥ / ٢٠٠٢م.

(٢) البصول، مرجع سابق.

هي انعكاس لسلوك أي مجتمع<sup>(١)</sup>، وهو ما يعني، أن الحوادث المرورية، من حيث فداحتها، وارتفاع معدلاتها في المجتمعات العربية هي في واقع الأمر انعكاس لسلوك أفراد المجتمع نفسه، حيث تمثل الالتزام من عدمه بقواعد المرور، والالتزام من عدمه بالنظام والقانون ككل.

ويضيف (أ. عبدالرحمن هيجان)، بأن المشكلة الأساسية (في حوادث المرور) تكمن في الإنسان (العربي) نفسه<sup>(٢)</sup>.

وأما السعودي الآخر (عبدالرحمن إبراهيم الجويسر)، فيشير إلى أن مشكلة الحوادث المرورية في المجتمعات العربية، ترجع إلى عدم الحزم في تطبيق النظام، وعدم وجود الوعي بأهمية الأنظمة (القوانين) المرورية<sup>(٣)</sup>.

إن أفكار وآراء المختصين، التي سبق ذكرها سوف تتضح أكثر عندما نعرض على بعض التفاصيل، عن حوادث المرور في العالم العربي لاحقاً في هذا البحث.

## ١. ٢. ١ حوادث المرور في الجزائر

الجزائر مثلها مثل بقية المجتمعات العربية الأخرى، تعاني وبشدة من الحوادث المرورية، هذا مع العلم أن الجزائر بها أكبر عدد من المركبات في كل القارة الإفريقية (أكثر من خمسة ملايين مركبة)، بعد جمهورية جنوب إفريقيا،

---

(١) الهيجان، عبدالرحمن، من خلال مشاركته، في الحوار (حول مشاكل المرور في العالم العربي)، مجلة، الأمن والحياة، العدد ٢٥٧ شوال، ١٤٢٤ هـ، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، ص ٤٢.

(٢) نفس المرجع، ص ٣٩.

(٣) نفس المرجع، ص ٣٩.

وربما أيضاً لديها أكبر عدد من المركبات في العالم العربي، (تنافسها في ذلك المملكة العربية السعودية).

ولتوضيح فظاعة نتائج الحوادث المرورية في الجزائر، نشير إلى أن الحوادث المرورية تؤدي إلى مقتل خمسة عشر شخصاً، وإصابة نحو مئتي شخص يومياً، وأن تكلفة الحوادث المرورية في الجزائر تتجاوز الخمسة والسبعين مليار دينار جزائري، وهو ما يعادل سبعمائة وخمسين مليون يورو (EURO 750).

هذه الأرقام، ذكرها وزير التعليم العالي الجزائري بتاريخ ١٤ / ٤ / ٢٠٠٩م، ونقلتها عنه، وكالة الأنباء الفرنسية (AFP) وأن التكلفة الإجمالية، لحوادث المرور السابقة الذكر، كانت من تقدير وزارة النقل الجزائرية<sup>(١)</sup>.

والجزائر بصورة عامة من بين قائمة الدول الأولى في عدد حوادث المرور في العالم العربي، وفي العالم كله، رغم أن سكانها لا يزيدون على خمسة وثلاثين مليون نسمة، وعدد المركبات فيها نحو خمسة ملايين مركبة.

وبالرجوع إلى الإحصاءات الرسمية للدرك الوطني الجزائري لسنة ٢٠٠٨م، نجد أن هذه الأخيرة تشير إلى أن ٢٨٧١ شخصاً، قتلوا في الأشهر التسعة الأولى من سنة ٢٠٠٨م، وأن نحو عشرة أشخاص يموتون يومياً جراء حوادث المرور في الجزائر (حسب معطيات الدرك الوطني الجزائري لسنة ٢٠٠٨م).

وأن سنة ٢٠٠٨م، خلفت، (٢١٢، ٣١) مصاباً، جراء حوادث المرور، وهناك زيادة بمقدار، (٥٩، ١٢٪) بالمقارنة بسنة ٢٠٠٧م، في أعداد القتلى وزيادة بمقدار، (٥٣، ٦٪)، في إجمالي عدد الحوادث المرورية ككل<sup>(٢)</sup>.

(1) www. Toutsur Paegesier, 6661, html

(2) ALGERIA, NEWS, Mardi, 23 Decembre 2008.

وبالنسبة لعوامل حوادث المرور في الجزائر يأتي العامل البشري في الدرجة الأولى بما مجموعه ٧٧, ١٨٪ ثم يأتي بعده التجاوز الخطير بنسبة ٢٣, ١١٪ ثم بعده يأتي عدم احترام الأولوية وبعدها يأتي التغير المفاجئ للمسار دون الإشارة، ثم تأتي القيادة في حالة سكر، وبعدها يأتي، عدم احترام التباعد الضروري بين المركبات<sup>(١)</sup>، وهذه العوامل في مجموعها تشير إلى عدم احترام قوانين المرور بصورة عامة. وقلة الوعي المروري، لدى كل من السائق والمواطن وبالرجوع لمعطيات وبيانات المركز الوطني للوقاية من حوادث المرور في الجزائر، لسنة ٢٠٠٨م، فإن عدد قتلى حوادث المرور في الجزائر في المتوسط السنوي نحو أربعة آلاف قتيل سنوياً، وأنه في سنة ٢٠٠٨م مثلاً، نتج عن حوادث المرور في الجزائر (٢, ٧٤٦) قتيلاً و(٤٠, ٨٧١) جريحاً (مصاباً) ومنهم، (٢٥, ٨٥٦) خلال الفترة من (يناير) إلى (أغسطس) ٢٠٠٨م<sup>(٢)</sup>.

ومن مجموع حوادث المرور المذكورة أعلاه، نجد أن (٦٠٪) منها حصلت في المناطق الريفية، بعدد (١٤٩٢٨) حادثة، بالمقارنة (٩٢٩, ١٠) حادثة حصلت في المناطق الحضرية، وأن ولاية وهران في الغرب الجزائري، تصدرت قائمة حوادث المرور في الجزائر متبوعة بولاية، تبازة (غرب الجزائر العاصمة)، وبعدها أتت ولاية باتنة، متبوعة بولاية سطيف، ثم ولاية الجزائر العاصمة، وولاية تلمسان<sup>(٣)</sup>.

---

(1) Ibid

(2) Liberté, Quotidien – Alger, Mercredi, 31. Decembre, 2008

(3) Ibid

## ١. ٢. ٢. المملكة العربية السعودية

وفي المملكة العربية السعودية بلغت المخالفات المرورية في سنة ١٤٢٢هـ - ٢٠٠٢م، ما مجموعه (٤٠١١٠٣, ٥) مخالفة مرورية ثم ارتفعت إلى (٤٢٧, ٩٣٢, ٧) مخالفة مرورية في سنة ١٤٢٣هـ - ٢٠٠٣م (\*).

وفي دراسة (النافع والسيف، ١٤٠٥هـ) عن حوادث المرور في المملكة العربية السعودية اتضح منها أن معدل حوادث المرور في المملكة العربية السعودية لكل ٤٠٠٠ آلاف سيارة بلغت سبع حوادث ينتج عنها وفاة شخص واحد، وخمس إصابات بدنية سنوياً أي بمعدل عشر وفيات وأربع وستين إصابة بدنية يومياً وهي أعلى معدلات حوادث مرور في العالم، وأن العامل البشري (السائق) كان مسؤولاً عن ٨٤٪ منها، كذلك فإن معدلات الوفيات الناتجة عن حوادث المرور في دول الخليج العربي (\*\*). تعدهي الأخرى الأعلى في العالم، حسب ما جاء في الدراسة نفسها<sup>(١)</sup>.

وفي مدينة الرياض وحدها، وفي سنة ٢٠٠٦م، سجلت في شوارعها مليون ومائة وثلاثون ألفاً وثمانمائة وتسع عشرة مخالفة مرورية، وتصدرت السرعة المفرطة - داخل المدينة، المخالفات برصيد (٢٦٠١٢٩) وجاء حزام الأمان وعدم التقيد بربطه (عدم ربط حزام الأمان) في المرتبة الثانية برصيد

---

(\* ) لم يرد في التقرير تفاصيل حوادث المرور، لكن المخالفات المرورية المرتفعة هي إشارة أيضاً إلى الحوادث المرورية المرتفعة.

(\*\*) المعني بها، عمان، السعودية، قطر، الإمارات العربية المتحدة، البحرين، الكويت.  
(١) النافع عبدالله، اليوسف خالد، تحليل الخصائص النفسية والاجتماعية المتعلقة بسلوك قيادة السيارات بالمملكة العربية السعودية، جامعة الملك سعود، الرياض، ١٩٨٨م، (ذكر في اليوسف، مرجع سابق، ص ٥٥١).

(٧٢٩٢٨٨) مخالفة وأما قطع الإشارة المرورية فجاءت في المرتبة الثالثة، برصيد (٧٠٣٩٠) مخالفة<sup>(١)</sup> وأظهرت دراسة أعدها مجلس التعاون الخليجي سنة ٢٠٠٥م، أن المملكة العربية السعودية تعد واحدة من أكثر بلدان العالم، التي تحدث فيها الحوادث المرورية المميتة<sup>(٢)</sup>.

وفي سنة واحدة فقط (نعتقد أنها سنة ٢٠٠٥م)\* قتل أربعة آلاف شخص وأصيب اثنان وعشرون ألفاً، نتيجة لحوادث السيارات في المملكة العربية السعودية، كما تشير الإحصاءات (التي ذكرت في مجلة الأمن العام ٢٠٠٧م)، إلى أن مجمل ما قتل في المملكة العربية السعودية جراء الحوادث المرورية خلال السنوات العشر الماضية كان أكثر من ثلاثين ألف قتيل<sup>(٣)</sup>.

ومثل ما سبق وذكرنا، فإن المعطيات، والبيانات هذه تتكلم عن نفسها، ولا تحتاج إلى تعليق، وإنما تحتاج إلى تأمل، وإعادة التفكير، في أسلوب التعامل مع الحوادث المرورية في العالم العربي.

### ١. ٢. ٣ في جمهورية مصر العربية

ارتفعت حوادث المرور في جمهورية مصر العربية في السنوات الأخيرة مثلها في ذلك مثل بقية الدول العربية الأخرى، حيث يشير (عصام محمد،

---

(١) الشهابي، أحمد، مليون مخالفة مرورية سجلها الاستفسار المروري في الرياض، في مجلة الأمن العام، وزارة الداخلية، المملكة العربية السعودية، الرياض ٢٠٠٦، ص ٤٦، العدد العاشر، ربيع الثاني، ١٤٢٧هـ.

(٢) مجلة الأمن العام، العدد العاشر، ربيع الثاني ١٤٢٧هـ- مايو ٢٠٠٦م، الرياض، وزارة الداخلية السعودية، ص ٥٠.

(\* التقرير لم يذكر السنة بالضبط.

(٣) نفس المرجع.

٢٠٠٨م)، إلى أن عدد الحوادث الطرقية في جمهورية مصر العربية يزداد باطراد وبلغ عددها أربعة عشر ألف حادثة في سنة ١٩٨٦م، ونتج عنها (٥٢٠٠) قتيل، زادت في سنة ٢٠٠٣م، إلى (١١١، ٢٩) حادثاً، ونتج عنها (٦٧٦٦) قتيلاً، ونحو (٢٩٦٥٨) مصاباً\*، ويشير الباحث إلى أن معظم القتلى والمصابين في الحوادث المرورية بجمهورية مصر العربية هم من الشباب، وتتراوح أعمارهم بين ١٧-٤٥ سنة<sup>(١)</sup>.

وأما عن أسباب الحوادث المرورية في جمهورية مصر العربية فيرجعها الباحث إلى مايلي، أن ما يقرب من ثلث أسباب عوامل الحوادث على الطرق المصرية يرجع إلى عدم يقظة السائق، وذلك بنسبة ٦٩، ٣٢٪ يليه الأسباب والعوامل المتعلقة بالمركبة وتحديدًا إطارات المركبة، وذلك بنسبة ٤٣، ٢١٪ وهو ما يعني أن عوامل عدم يقظة السائق، وإطارات المركبات مسؤولة، بنسبة ٥٤٪ من حوادث المرور في مصر ثم بعد ذلك تأتي السرعة والفتوة المرورية بنسبة ٨، ١١٪ و١٦، ١١٪ على الترتيب أي السابقة الذكر مسؤولة عن ٧٥٪ من جملة الحوادث المرورية<sup>(٢)</sup> في مصر.

وتضيف الدراسة أن العوامل الجوية\*\* (سوء الأحوال الجوية) كان من جملة العوامل المهمة والمؤثرة في حصول الحوادث المرورية في جمهورية مصر العربية، والأحوال الجوية السيئة المقصودة لدى الباحث هي:

(\*) نعتقد أن الباحث يقصد هنا الحوادث الطرقية التي فيها إصابات بشرية فقط  
(١) عصام محمد إبراهيم محمد، حوادث الطرق في مصر، المجلة العربية للدراسات الأمنية والتدريب، المجلد، ٢٣، العدد ٤٦- جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، ٢٠٠٨م ص ٢٠٢.

(٢) نفس المرجع، ص ٣٠٩.

\*\* يحيل الباحث هنا إلى محمد فوزي أحمد عطا (المنامخ والنقل في شبه جزيرة سيناء، دراسة في المناخ التطبيقي) المجلة الجغرافية العربية، العدد الثالث والأربعون، السنة السادسة والثلاثون، الجزء الأول، ٢٠٠٤م ص ١١٣.



١ - الشبورة (ضباب الصباح الذي يأتي من البحر).

٢ - الضباب.

٣ - الأمطار.

وهي ما تشكل نسبة ٣٦, ٥٪ من أسباب الحوادث المرورية في مصر. وأضافت الدراسة في هذا الإطار أن الشبورة تعد العامل الأول في مجال عوامل الحوادث المرورية في منطقة شبه جزيرة سيناء، حيث كانت الشبورة مسؤولة عن ما مجموعه ٥٨٪ من إجمالي عدد الحوادث المرورية في هذه المحافظة المصرية.

وبالعودة لتطور الحوادث المرورية في جمهورية مصر العربية، نجد أن عدد حوادث المرور التي نتج عنها أضرار بشرية في جمهورية مصر العربية بلغت في سنة ٢٠٠٢م ما مجموعه (١٢٦٤٤) حادثة، ونتج عنها (٣٦٠٥) قتلى، ونحو (١٨٤٥٧) جريحاً، ونحو (٩٧٣٩) مركبة تالفة<sup>(١)</sup>.

وبلغ المتوسط العام لكثافة عدد الحوادث بالنسبة لعدد القتلى في المحافظات المصرية نحو (٥, ٢٨) قتيلاً، لكل مئة حادث، (سنة ٢٠٠٢) بينما بلغ المتوسط العام لنسبة الحوادث إلى نسبة المركبات والسيارات نحو (٨, ٣) حادثة لكل مائة مركبة، أما متوسط النسبة بين الحوادث والسكان، فقد بلغ المتوسط العام للمحافظات المصرية نحو، (٦, ٩١) حادثة لكل مليون نسمة<sup>(٢)</sup>.

---

(١) عصام محمد إبراهيم، حوادث الطرق في مصر، مرجع سبق ذكره، ص ٣٤٩.

(٢) نفس المرجع، ص ٣٤٩.

وتبين من الدراسة والتي قام بها، (محمد إبراهيم م ٢٠٠٢) أن أكثر من نصف حوادث السير في جمهورية مصر العربية أي (١, ٥٥٪) وقعت على الطرق السريعة، وأما الحوادث التي وقعت على الطرق الفرعية فشكلت ما نسبته (٦, ٤٪) والحوادث التي وقعت على السكك الحديدية فشكلت نسبة (٣, ١٪) وأخيراً حوادث في أماكن أخرى (غير التي سبق ذكرها) فشكلت ما نسبته (١٪) من جملة الحوادث المرورية (١).

### ١. ٣. العوامل وراء حوادث المرور

إذا كانت العوامل وراء وقوع حوادث المرور في عمومها تتشابه فإنها في التفاصيل تختلف وبخاصة بين الدول المتقدمة والدول النامية، بحيث إن العوامل وراء حوادث المرور في الدول الصناعية المتقدمة، نجدتها في مجملها - (وفي التفاصيل) تختلف عن العوامل في الدول النامية وبخاصة في الدول العربية ففي بحث أعدته، إدارة السلامة المرورية على الطرق السريعة في الولايات المتحدة الأمريكية، مثلاً، «The National Highway Traffic Safety Administration» (NHTSA) (سنة ٢٠٠٤م) (٢)، عن عوامل الحوادث المرورية المؤدية لإصابة جسدية يتبين منه أن العامل الرئيسي (وبخاصة عند الشباب ١٨ - ٢٤)، يعود إلى سوء استخدام، أو عدم استخدام تجهيزات السلامة والأمان المتوفرة بالمركبة نفسها (السائق في العالم النامي لا يحترم القواعد المرورية أصلاً فكيف يفكر في تجهيزات السلامة والأمن)، فما بالك باستخدام تجهيزات السلامة المرورية في المركبة. أو أن تجهيزات السلامة والأمن

(١) نفس المرجع

(2) «World, Traffic News», in, Traffic Technology International, Feb/ Mar. 2004, Surry (UK). P. 4.

(للحفاظ على سلامة السائق والركاب) يكون بها عطب فني أو لا تشتغل، وبخاصة منها الوسادة الهوائية\*) السائق في الدول النامية في الغالب لا يعترف بجدوى الوسادة الهوائية.

has found that just under half of all vehicles fitted with « on-off» switches to the air-bag were incorrectly set, exposing children to grave risk...»

وهو ما يزيد من درجة الخطورة على الركاب، وبخاصة منهم الأطفال حيث أظهرت الدراسة أن الخلل في التجهيزات الأمنية وتجهيزات السلامة يؤدي إلى زيادة نتائج الحوادث المرورية المؤدية للإصابة الجسدية، (وهنا نلاحظ أيضاً فرقاً في هذه النتائج بين الدول النامية، والدول المتطورة والتي سبق ذكرها في هذا البحث. وفي هولندا، مثلاً يشير الباحث الهولندي ( DE BEUKELAER)، دوبيكادير، إلى أن السائق (العامل البشري) يكون عادة العامل الأساسي في حوادث المرور، وأن السلوك الإنساني بصورة عامة هو العامل الأهم في وقوع حوادث المرور<sup>(١)</sup>. وأنه يشكل الخطر الأساسي، على المرور.

---

(\*) أظهرت التجارب الميدانية على عينه المركبات في الولايات المتحدة الأمريكية أن ٤٨٪ منها كان بأجهزتها المتعلقة بالأمن والسلامة والوسادة الهوائية تحديداً، خلل، وأن استعمالها لم يكن حسب المطلوب وبخاصة فيما يتعلق بأمن وسلامة الأطفال أقل من ١٢ سنة.

(1) De Beubelaer, Robert, «The Good Humanitarian», In Traffic Technology, Review, International, Feb/Mar. 2004, Surry (Uk), P. 32.

concern- factor deciding the be to seem still behavior Human»

«...[traffic] mobility this of dangers the ing

إلا أن ذلك في التفاصيل يختلف بين ما هو عليه الحال في الدول الصناعية وفي الدول النامية حيث، تشير معطيات البنك الدولي ( World Bank )، ومعطيات منظمة الصحة العالمية ( World Health Organizatio )<sup>(\*)</sup>، إلى أن السياقة غير السليمة، أو السلوك غير السليم (Unsafe behavior) من طرف السائقين تكون وراء ثلث، الحوادث المرورية المميتة، في العالم<sup>(1)</sup>.

هنا أيضاً تجدر الإشارة إلى الفرق، بين مفهوم السلوك غير السليم ما بين الدول الصناعية والدول النامية، وتشير الدراسة الهولندية التي قدمتها (دوبيكيلار) (De Beunkelear)، إلى أن ثلاثين في المئة من كل الحوادث المرورية (في هولندا) تعود إلى السرعة المفرطة<sup>(2)</sup> وبخاصة عند الشباب، ولو قارنا هذا في العالم المتقدم والعالم النامي فإن مفهوم السرعة المفرطة أيضاً سوف نجده يختلف.

أشارت نتائج مماثلة في بريطانيا إلى زيادة حالات الوفيات بين الأطفال مثلاً، بمقدار ثلاثين حالة وذلك بسبب عدم استخدام، وأعطال في رسائل السلامة داخل المركبة، في بريطانيا وهو ما يتطلب (وأصبح فعلاً من متطلبات السلامة الإجبارية) إغلاق ( Switch-off ) الوسادات الهوائية ألياً إذا كان ركاب المركبة من الأطفال (في الخلف) تحت سن الثانية عشرة وهو المعتمد الآن في الولايات المتحدة الأمريكية وفي بريطانيا، وانطلاقاً من

---

(\*) World Health, Organization, «Global Road Safety Report» 2004 New, York, 2004.

(1) Ibid.

(2) Ibid.

نتائج الأبحاث الميدانية في الدول المتطورة (هل هذا مطبق في الدول النامية؟).

أعدت إجراءات وتدابير وقائية جديدة (تعتمد ابتداء من سنة ٢٠١٣م) وتفرض على مصنعي المركبات، تجعل، من فتح وإغلاق الوسادة الهوائية يتم آلياً<sup>(١)</sup>، وهو ما يشير إلى اختلاف واضح في التدابير الوقائية بين الدول النامية، والدول الصناعية، حيث أصبحت هذه الأخيرة تركز على التدابير التي تتعلق بالمركبة وبالطرق، وما يتبعها، أي أن الدول المتطورة تركز على التطور والتقدم التكنولوجي، لمواجهة حوادث المرور بعدما تخطت التدابير الموجهة للسائق، وبخاصة منها تلك المتعلقة بالوعي، لدى السائقين كما أن المواطنين في الدول المتطورة لديهم فعلاً ووعي مروري ولديهم فعلاً سلوك مروري إيجابي وحضاري فهل هو نفس الشيء في بلادنا العربية؟

## ١. ٤. الوقاية من حوادث المرور

الوقاية في اللغة العربية لها عدة معان، نذكر منها الحفظ وقى الرجل ماله إذا حفظه وبمعنى الستر (وقيت فلاناً من الخطر)، وبمعنى الحاجز، (واجعل بينك وبين الظلم وقاية).

فضلنا البداية بهذه المعاني اللغوية، نظراً لدلولاتها وعلاقتها بالموضوع فالوقاية من حوادث المرور، نريد بها فعلاً الحفاظ على أرواح أبنائنا وبناتنا من الأخطار المرورية، والستر نريد به ستر مجتمعاتنا العربية من مضار ومهالك الحوادث المرورية، والحواجز، نريد أن نجعل من الوقاية المرورية حاجزاً بيننا وبين حوادث المرور.

---

(1) Ibid

وأما من الناحية العلمية فإن مفهوم الوقاية من حوادث المرور، لا يمكن فهمه كمفهوم علمي، (As a Scientific Concept) إلا من خلال مدلوله الأصلي الذي استخدم فيه، وهو الوقاية من الجريمة (crime prevention) وذلك بالنظر للتشابه الكبير بين مثلث الجريمة ومثلث الحوادث المرورية.

العوامل الأساسية للحوادث المرورية: فالجريمة هي قبل كل شيء خرق للقانون الجنائي، والحوادث المرورية في الغالب تحدث نتيجة لخرق القوانين المرورية، الفعل الإجرامي، لا يحدث إلا بتوفر ثلاثة شروط. (مجتمعة) وهي:

أولاً: الإرادة الإجرامية

ثانياً: المقدرة

ثالثاً: توفر الفرصة وهو ما يسمى (مثلث الجريمة).

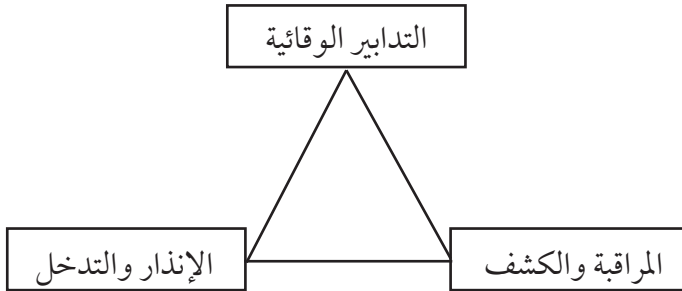
والحوادث المرورية هي الأخرى ترجع في غالبيتها إلى ثلاثة عوامل أساسية وهي:

١- السائق (إرادة وسلوك السائق).

٢- المركبة (السيارة).

٣- الطريق (أو المحيط بصورة عامة).

وعليه يتشكل لدينا أيضاً مثلث الحوادث المرورية على الشكل التالي:



وفي المقابل نجد أن المجتمع هو الآخر وضع مثلثاً (على شكل تدابير) لمواجهة الجريمة (المثلث الأمني).

١ - الأفراد والتأهيل (يتكون إرادة مضادة، للإرادة الإجرامية).

٢ - المعدات والتجهيز.

٣ - التدابير والتعليقات.

ففي المثلث الخاص بالفعل الإجرامي نجد أن رأس المثلث يتشكل من الإرادة الإجرامية وهي الأساس في حدوث أي فعل إجرامي، وفي مثلث عوامل الحوادث المرورية نجد أن رأس المثلث يتمثل في السائق وهو بذلك يشكل الأساس في وقوع الحوادث المرورية، وهو بذلك يعادل الإرادة الإجرامية لدى المجرم في حصول الفعل الإجرامي، وفي المقابل نجد أن المثلث الأمني الذي أعده المجتمع لمواجهة الجريمة ممثلاً في الأجهزة الأمنية على اختلاف أنواعها يتكون رأس المثلث فيه، من الأفراد (وتأهيلهم) وهم بذلك يشكلون إرادة مضادة للفعل الإجرامي، فإذا كان المجرم (الذي لديه إرادة إجرامية) يهدف إلى القيام بالفعل الإجرامي، فإن الأجهزة الأمنية لديها هي الأخرى (بفضل تأهيلها) إرادة مضادة، للفعل الإجرامي وهي بذلك تعمل على الحيلولة دون حصول الفعل الإجرامي وتعمل على إلقاء القبض على من قام بالفعل الإجرامي، أو باشر به أو حرض عليه.

والنشاط الوقائي، والمجهودات الوقائية في مجال الحوادث المرورية تهدف هي الأخرى إلى تشكيل إرادة مضادة للحوادث المرورية في أوساط المجتمع بمختلف فئاته وذلك بما يتخذه المجتمع من تدابير وبرامج وقائية في مجال الوقاية من حوادث المرور.

وتكون على الشكل التالي:

عوامل الفعل الإجرامي (إرادة إجرامية) = ٣+٣ = عوامل الوقاية = ٣،  
(إرادة مضادة للجريمة) النتيجة صفر، أي تحييد، إزالة عوامل حوادث المرور،  
أو على الأقل، التقليل في تأثير العوامل بقدر الإمكان.  
أي معادلة إعادة التوازن الضروري للنظام الاجتماعي والحياة الاجتماعية  
الضرورية (في كل مجال، ومنه مجال حوادث المرور).

## ١. ٥ مفهوم الوقاية من حوادث المرور

وعليه فإن مفهوم الوقاية من حوادث المرور، يعادل المفهوم العلمي  
للووقاية من الجريمة، ويصبح مفهوم الوقاية من حوادث المرور تبعاً لذلك  
هو تدابير مجتمعية\* قبلية محسوبة ذات طابع عملي ميداني احترافي يمكن أن  
تكون على شكل واحدة أو أكثر أو كلها من تدابير على شكل:

١ - برامج توعوية

٢ - تأهيلية

٣ - تدريبية

على شكل تدابير إدارية قانونية في مجال

١ - النظام المروري ككل (Traffic system)

٢ - قواعد المرور

٣ - تعليمات وتوجيهات يومية حسب الظروف والحاجة (تعليمات موقفية)

تدابير تتعلق بالمحيط - والتجهيزات

---

(\* التدابير المجتمعية تشير إلى كل التدابير التي تتخذها الدولة أو المجتمع المحلي، أو  
الجهات المختصة، أو الجمعيات الأهلية والحكومية ذات العلاقة في مجال الوقاية من  
حوادث المرور.



١ - الطرق والشوارع

٢ - إشارات المرور

٣ - استخدام وسائل تقنية (تكنولوجية)

وعليه فالوقاية من حوادث المرور هي قبل كل شيء تدابير فعلية عملية، وليست مجرد نصائح أو وعظ أو إرشاد لأن هذه الأخيرة موجودة فعلاً ولكنها ليست مرادفة أو بديلة عن الوقاية المرورية، بل إن الوقاية المرورية هي تدابير فعلية عملية قبلية وليست بعدية أي بعد حصول الحوادث المرورية، التدابير الوقائية تكون إذن بهدف الحيلولة دون وقوع الحوادث المرورية من أصله، أو على الأقل التقليل منها، ومن نتائجها السلبية على الفرد والمجتمع على حد سواء.

وهنا نحيل إلى ما أشار له الباحث البريطاني جون براون (Brown John)

(إن فشل الشرطة (البريطانية) في التصدي للجريمة والانحراف (كما هو الحال في التصدي لحوادث المرور)، هو التركيز على المكافحة الميدانية فقط (التركيز على الأنشطة التي تأتي بعد حدوث الفعل)، مما أدى إلى أن الشرطة (البريطانية) أهملت، أو وضعت جانباً، أو تفاوضت عن الجانب (التدابير) الوقائي في عملها...)<sup>(١)</sup>.

وعليه فالوقاية المرورية، تشير إلى التدابير، والإجراءات والبرامج، التي تتخذها الدولة والمجتمع والجماعات المحلية (البلديات) والأجهزة المختصة،

---

(1) Brown, John, «La prevention de la criminalité»: A la Recherche de concept et de strategie», Revue de science criminelle, Paris – 1998, cited, by GASSIN, R. - “La notion de la prevention de criminalité” in, La prevention de la criminalité en Milieu urbain, Presses Universitaires, D Aix – Marseille – 1992. 9. 27.

والمجتمع، والجمعيات الحكومية ذات العلاقة في مجال الوقاية من حوادث المرور بهدف التأثير على العوامل المؤدية لحوادث المرور، الحيلولة دون حصول الحوادث المرورية أو التقليل منها ومن تأثيراتها في الفرد والمجتمع وذلك بالتعامل مع العوامل المؤدية للحوادث المرورية (السائق - المركبة - الطريق).  
بغية القضاء على تلك العوامل أو السيطرة عليها، أو التقليل من تأثيراتها، وهو ما يعني في النهاية الوصول إلى إدارة وتسيير أفضل للمحيط المادي والاجتماعي (العوامل الاجتماعية، والمادية) التي من شأنها أن تخلق عوامل مواتية للحوادث المرورية.

وعليه، فنحن نعتقد، بعدم جدوى سياسة المكافحة الميدانية، وحدها في مواجهة الحوادث المرورية، وهذا بكل بساطة لأن المكافحة الميدانية (أو القمع)، هي تدابير بعدية (بعد حدوث الفعل) وهي موجهة للمخالفين أنفسهم وهم مهما كان الأمر أقلية، بينما الوقاية المرورية هي تدابير قبلية (قبل حدوث المخالفات المرورية)، لأنها تهدف لعدم ارتكابها، أو حصولها من أصله، وهي بذلك موجهة لعامة الناس، وللسائقين المنضبطين ليقوا منضبطين، وعليه نعتقد أن الاستراتيجية الحديثة والسياسة الحديثة في المجال المروري يجب أن تبنى على المثلث الوقائي، بدل المثلث المكافحاتي، والمثلث الوقائي في اعتقادنا يتشكل حسب التالي:

السياسة الوقائية المثلث الوقائي

أ - الوقاية

ب - المراقبة والكشف

ج - الإنذار والتدخل

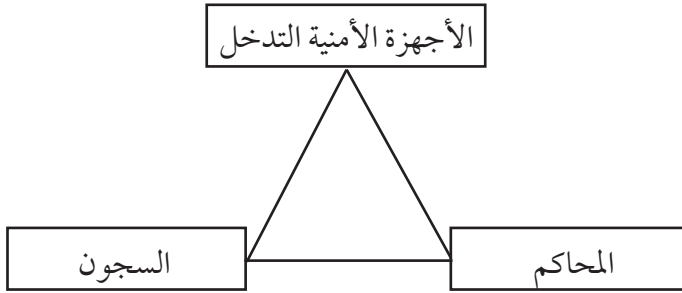
د - المثلث المكافحاتي

(لأن المكافحة الميدانية تعني في الأساس الاعتماد على ثلاثة أجهزة)

أ- الأجهزة الأمنية

ب- الحاكم

ج- السجون



لأن السياسة والاسراتيجية الأخيرة (سياسة المكافحة\*) وحدها) اعتمادنا لها لمدة طويلة الآن، ولم تعطنا النتائج المرجوة، وهو ما يعني أنها غير كافية وحدها، في مجال السيطرة على الحوادث المرورية، هذا من جهة، ومن جهة ثانية فإن السياسة المكافحتية وحدها، قد تصل بنا (هذا إن لم تفعل) إلى حلقة مفرغة (vicious Cercle).

(\*) يجب أن يكون واضحاً، أننا لا نعني أن المكافحة الميدانية، غير مجدية، أو غير مطلوبة، بل الذي نعنيه هو أن المكافحة الميدانية وحدها، في مجال الحوادث المرورية (كما هو الحال في مجال الجريمة) لم تعطنا النتائج المرجوة، أو النتائج المطلوبة، والدليل هو استمرار تزايد الحوادث المرورية (كما هو الحال في استمرار تزايد معدلات الجريمة)، وعليه من الضروري تغيير الاستراتيجية دون التخلي عن المكافحة الميدانية، بل نعيد النظر في مكانه بين أولويات السياسة والاسراتيجية المرورية.

وهو ما يعني أنه كلما، زادت الحوادث المرورية، وكلما فشلنا في مجال التعامل مع حوادث المرور، طالبنا بمزيد من الأجهزة الأمنية في مجال المرور، ومزيد من العقوبات والمزيد من العقوبات يؤدي إلى المزيد من المحكومين، والمزيد من المحكومين يؤدي إلى المزيد من السجن، وهو ما نسميه سياسة (الحلقة المفرغة)، أو ثالث الحلقة المفرغة، (Vicious Cercle Trinity). ولتوضيح الأمر أكثر نذكر مايلي:

أولاً: أن سياسة الوقاية في المجال المروري يجب أن تنطلق من السياق الزماني والمكاني الذي تعتمد فيه، وهو ما يعني أنها يجب أن تكون مبنية على معطيات، وبيانات وحقائق ميدانية من المجتمع المعني، ومن الفترة الزمنية المحددة، (عوامل الحوادث المرورية في التعامل في التفاصيل قد تختلف باختلاف الزمان والمكان وباختلاف الأولويات)، وهو ما يشير إلى ضرورة الانطلاق من بحوث ودراسات ميدانية، ومن معطيات وبيانات حقيقية عن حوادث المرور، وعواملها في فترة زمنية محددة وفي مكان (أو مجتمع) معين.

ثانياً: الوقاية من الحوادث المرورية تنطلق من تحديد عناصر ومكان الخطر نفسها (عوامل الخطر) أي العوامل المحددة، والواضحة المؤدية للحوادث المرورية في المكان المعني (الأمكنة المعنية) والمجتمع المعني نفسه، وهو يعني أن عدم تحديد عناصر أو مكان الخطر يعني بالضرورة عدم إمكانية التصدي لها.

ثالثاً: الوقاية من حوادث المرور يجب أن تنصب على «الشيء» أو القيمة العليا المراد الحفاظ عليها، وهي في هذه الحالة الإنسان نفسه (القيمة هنا = الإنسان)، وذلك بهدف وقايته وإبعاد الخطر عنه، بينما تنصب المكافحة

الميدانية على الخطر نفسه، وهنا نجد فرقاً واضحاً بين جوهر السياسة الوقائية، وجوهر السياسة المكافحتية، وبصورة عامة فإن المعادلة النظرية في هذا المجال، تشير إلى أنه (كلما زادت التدابير الوقائية كلما قلت التدابير المكافحتية والعكس بالعكس) (\*).

رابعاً: السياسة الوقائية تنطلق من التفريق بين الأخطار التي تواجه الفرد (السائق أو الراجل، المشاة) وبين الأخطار التي تواجه النظام المروري (ككل) وهو المنطلق الذي يحدد طبيعة السياسة المكافحتية وطبيعة السياسة الوقائية.

خامساً: السياسة الوقائية تنطلق من تحديد التدابير الوقائية الموجهة للسائق، والتدابير الوقائية، الموجهة للمركبات والتدابير الوقائية الموجهة، للمحيط والطرق.

سادساً: السياسة الوقائية تركز على تعزيز الإرادة، أي على تعزيز إرادة المواطن وقناعته في احترام قوانين وقواعد المرور والسلوك المروري الحضاري وبصورة أعم تركز على الوصول إلى رأي عام مضاد للحوادث المرورية وهذا باتباع برامج التوعية الطويلة الأمد، المحترفة الإعداد والتطبيق.

وفي النهاية، من المفيد أن نشير إلى أن الفعل (والمقصود به هنا هو الحادث المروري) يسبق ردة الفعل، (وهو هنا ردة الفعل الاجتماعي تجاه الحوادث المرورية) (والتي تكون عادة عن طريق الأجهزة الأمنية والمحاكم والسجون)، تكون بعد الفعل وهو ما يعني أن ردة الفعل بعد أن يفقد العامل الردعي

---

(\* لزيادة الاطلاع، انظر، طالب، أحسن، الوقاية من الجريمة، دار الطليعة بيروت،

٢٠٠٢م، ص ١-٢٠

(العقوبات والجزاءات مفعوله وهو ما يشير مرة أخرى إلى أفضلية التدابير الوقائية التي تهدف إلى تعزيز الإرادة- في احترام القانون، وقواعد المرور والسلوك المروري الحضاري ليس فقط الاعتماد على التدابير الردعية وحدها (في مجال التعامل مع الحوادث المرورية).

## ١ . ٥ . ١ الوقاية من حوادث المرور مسؤولية من؟

الوقاية من حوادث المرور هي قبل كل شيء ميكانيزم ( Mechanism ) دفاعي، يعتمده المجتمع لحماية أفراده للدفاع عن نظمه ومؤسساته وأنساقه الاجتماعية، فهي إذن ليست عملاً إحسانياً أو تصديقاً تقوم به متى ما أردنا، أو متى رغبتنا في ذلك بل هو نشاط وعمل ضروري للمحافظة على حياة الناس وعلى السلامة والأمن المروري، وللمحافظة على الحياة الاجتماعية السلمية في المجتمع.

من يقوم بذلك إذن هل هي الدولة أم المجتمع، أم المجتمع المحلي، أم المجتمع المدني، أم الأفراد العاديون في المجتمع..؟

كان الاعتقاد في السابق أن الدولة هي المسؤولة عن كل شيء وهي بذلك المسؤولة عن كل شيء في المجتمع، بما في ذلك الوقاية من الحوادث المرورية، وما على المواطن إلا الانصياع للقوانين والنظم في مجال المرور «وكل شيء سوف يكون على ما يرام»، فهل هذا صحيح طبعاً لا وحتى إن كان هذا صحيحاً جلاً، فإنه لا يمكن أن يكون صحيحاً في مجال السلامة المرورية لأن السائق مطلوب منه أن يسوق لنفسه وللغير في نفس الوقت بمعنى لا بد على السائق أن ينتبه لسياقة الآخرين، ولا بد أن ينتبه للمركبات الأخرى في الطرقات إذا ما أراد أن يتجنب التورط في الحوادث المرورية وعليه فالوقاية من حوادث المرور هي:

مسؤولية الجميع، (سواء كان ذلك في الطرقات أو غيرها)، هي مسؤولية الدولة والمجتمع المحلي، والمجتمع المدني، كل حسب اختصاصه وقدراته والوقاية من حوادث المرور هي مسؤولية الأجهزة الرسمية، والمنظمات الأهلية والحكومية، وفي نفس الوقت، كل حسب اختصاصه وقدراته، فهي إذن عبارة عن تضافر الجهود في مجال الوقاية المرورية يقوم بها الجميع وفي نفس الوقت.

إن الاعتقاد السائد بمسؤولية الدولة وحدها في مجال السلامة والأمن المروري ثبت بطلانه، لذا فمشاركة المجتمع (برمته) أصبحت ضرورية وحتمية، ولا يمكن الاستغناء عنه أو التهرب منه.

## ١. ٥. ٢ طرق وأساليب الوقاية من الحوادث المرورية

سبق وذكرنا أن المفهوم العلمي للوقاية من الحوادث المرورية، يدخل ضمن المفهوم العلمي للوقاية من الجريمة، الذي استمدت منه مختلف البرامج والنماذج الوقائية (الوقاية من المخدرات الوقاية من إدمان الكحول الوقاية من التسرب المدرسي، وخلافه كثير)، وعليه لو حاولنا التمعن في الأساليب الوقائية التطبيقية من الحوادث المرورية لوجدناها دائماً لها علاقة وطيدة بخصوصيات المجتمعات المطبقة فيها<sup>(١)</sup> وعلى علاقة وطيدة بالقوانين والنظم السائدة فيها، وهي من الضروريات التي يجب أخذها بعين الاعتبار، عند إعداد وتطبيق البرامج الوقائية في أي مجال كان ولورجعنا الآن إلى الأساليب التطبيقية المعتمدة في مجال الوقاية من حوادث المرور، لوجدناها ثلاثة أساليب، حسب تطورها الزمني، وهي كالتالي:

---

(١) انظر، طالب، أحسن، (دور المؤسسات التربوية في الحد من تعاطي المخدرات، مركز الدراسات والبحوث، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، ٢٠٠٧م، ص

أ- الأساليب الوقائية المعتمدة على الجهود التطوعية

ب- الأساليب الوقائية شبه الرسمية

ج- الأساليب الرسمية

وتفاصيلها حسب التالي:

**الأسلوب الأول: الوقاية من حوادث المرور المعتمدة على الجهود التطوعية**

يعتبر هذا النمط من الأساليب التقليدية في مجال الوقاية المرورية، وبدأ تطبيقه في الأساس في الولايات المتحدة الأمريكية (كأسلوب منظم ومُعترف به) في الخمسينيات من القرن الماضي<sup>(١)</sup>، وله ما يماثله في المجتمعات المتطورة الأخرى، وهذا الأسلوب يعتبر من أبسط الأساليب في ميدان الوقاية من حوادث المرور، لأنه يعتمد أساساً على المبادرة والجهود الفردية التي يقوم بها بعض أفراد المجتمع في إطار الوقاية من حوادث المرور (ومجالات أخرى كثيرة)، حيث يقوم بذلك الأفراد المتطوعون في إطار العمل الخيري الإحساني بصورة عامة (مثله مثل بقية الأنشطة الخيرية الأخرى) التي يقوم بها بعض أفراد المجتمع بمبادرة شخصية، أو جماعية منهم.

هذا النوع، وإن كان هو الأسبق تاريخياً، فإنه قليل المردود لأنه لا يعتمد على الاحترافية ولا على البرامج والأساليب الطويلة أو المتوسطة الأجل، بل يعتمد في المقابل على الحملات الإرشادية النصحية القصيرة المدة، أو في فترات زمنية محددة (فترة المناسبات) ولهذا بدأت الكثير من الدول الآن تتخلى عنه.

---

(١) طالب، المرجع السابق الذكر، ص ١٢.



## الأسلوب الثاني: الوقاية المرورية شبه الرسمية

ويشير هذا الأسلوب إلى تلك الجهود الوقائية ( في مجال الوقاية من حوادث المرور) التي تقوم بها الجمعيات الأهلية، ومنظمات المجتمع المدني بمعرفة، وموافقة، وتشجيع من الدولة، وهذا الأسلوب هو أكثر نضجاً وفعالية من الأسلوب الأول، لأن فيه بعضاً من الاحترافية وهو يشير إلى تلك الجهود والحملات التوعوية بالأساس التي تقوم بها الجهات المختصة، أو المجتمع المحلي، أو الجمعيات الأهلية والحكومية بمعرفة مسبقة من السلطات الرسمية، الوقاية شبه الرسمية تنفذ بصفة مؤسساتية جماعية وليس فردية، أي أن الأنشطة والجهود الوقائية تقوم بها الجمعيات والمؤسسات والأجهزة بصفتها كمؤسسات وجمعيات وكأجهزة وليس كأفراد وتقوم بذلك وفق نظام محدد ومعروف مسبقاً (نظام وقوانين أنشطة الجمعيات والمؤسسات الرسمية وغير الرسمية). كذلك فإن المنظمات والجمعيات تنشط ضمن العمل المشروع المرخص له (المؤسسات والمنظمات الأهلية يجب أن تكون مرخصاً لها رسمياً) ولها مجالات نشاط محددة ومعروفة وكذلك تكون علاقتها مع الدولة محددة في إطار نظامي يكون من طرف المؤسسات والمنظمات نفسها، ومن طرف الدولة.

مع ملاحظة أن هذا الأسلوب بدأ يتجه الآن إلى الأنشطة الاحترافية ويعتمد أكثر على البرامج (على مختلف أنواعها) المتوسطة الأجل وليس على الحملات الطرفيه، أو المناسبات ويتجاوز حملات التوعية إلى تقديم برامج وقائية متكاملة.

## الأسلوب الثالث: الوقاية من حوادث المرور الرسمية

هذا الأسلوب هو الأحدث في ميدان الوقاية من حوادث المرور وأفضلها مردوداً وتنظيماً وأكثرها قدرة على تقديم البرامج والتدابير والتقنيات الوقائية المحترفة والناجحة.

ويهدف هذا الأسلوب إلى تحويل البرامج والتدابير الوقائية في ميدان الوقاية من حوادث المرور من جهود تطوعية إحصائية إلى جهود تقدم في إطار الخدمة الاجتماعية العامة، التي يقدمها المجتمع أو من المفترض أن يقدمها المجتمع والدولة، وهنا تصبح الجهود الوقائية في مجال المرور، خدمة عامة ضرورية ومن المفروض على كل مؤسسة اجتماعية قادرة على القيام بها، أن تقوم بذلك على الأقل أو أن تسهم في الجهود الوقائية مع مؤسسات اجتماعية أخرى.

وعملياً يهدف هذا الأسلوب إلى إنشاء جهاز وطني (أو أي مسمى آخر) للوقاية من حوادث المرور. مهمته الأساسية توجيه السياسة الوطنية للوقاية من حوادث المرور والإشراف عليها وإعداد وتقديم برامج وقائية محترفة، وقد يكون هذا الجهاز أو هذا المجلس تابعاً للدولة، أو لإحدى الوزارات المعنية، أو تابعاً للولاية أو المحافظة ولا تسيره هذه الأخيرة، بل فقط تشرف عليه رسمياً، وتقدم له الدعم المادي والمعنوي والمؤازرة وترأسه شخصية اجتماعية مرموقة سياسية أو علمية أو إحدى الشخصيات الأخرى التي لديها اعتبار اجتماعي قوي (انظر خطوات تطبيق الوقاية من الجريمة في كتابنا الوقاية من الجريمة).

ويعطى لهذا المجلس صلاحيات وإمكانات (مادية وغيرها) من أجل إعداد وتحقيق البرامج الوقائية على المستوى المحلي، أو الإقليمي، أو الوطني

وتسند رئاسته كما سبق ذكره، إلى شخصية مرموقة اجتماعياً (عادة ما تكون وزيراً أو محافظاً أو رئيس بلدية).

ويدار هذا الجهاز من طرف الرئيس والأعضاء المعينين، أو المنتخبين، الذين يمثلون مختلف الهيئات والمؤسسات الحكومية، والأهلية سواء أكان ذلك من الإدارات أو المصالح المعنية، أو غيرها، أو من بعض المنظمات الأهلية<sup>(١)</sup>.

إن جهود المجلس الوقائي لا تعني مطلقاً إلغاء جهود ونشاط، المؤسسات الوقائية الأخرى (غير الرسمية) ولكن تشكيل المجالس الوقائية يعني أن الدولة نفسها تأخذ المبادرة وتتحمل مسؤولياتها من جهود الوقاية من حوادث المرور وأن المؤسسات الأخرى (سواء كانت حكومية أو أهلية). تصبح تقوم بمجهوداتها الوقائية تحت رقابة ورعاية الدولة.

ويمكن لهذا الأسلوب أن يحقق نتائج إيجابية وبسرعة انطلاقاً من الاستفادة من التجارب الميدانية للدول والمجتمعات التي طبقت هذا الأسلوب من الوقاية من حوادث المرور ومن مميزات هذا الأسلوب نذكر مايلي:

- القدرة على التطبيق الفعلي للبرامج والتدابير والأساليب الوقائية العالمية المحترفة.

- القدرة على توفير المختصين والمحترفين، وذوي الكفاءات المطلوبة

- الجدية في العمل وفي التطبيق الفعلي للبرامج والتدابير الوقائية.

- المتابعة والتقييم للبرامج والتدابير الوقائية.

- أهمية إسناد برامج الوقاية من حوادث المرور للمختصين.

---

(١) أحسن طالب، الوقاية من الجريمة دار الطليعة بيروت، ٢٠٠٢م

يرى المختصون في علم الإجرام أنه من الأنسب أن تعهد البرامج الوقائية على اختلاف أنواعها ومنها الوقاية من حوادث المرور إلى الذين تتوفر فيهم الشروط العلمية والخبرة، والذين لديهم المقدرة والقناعة بجدوى البرامج الوقائية<sup>(1)</sup> وتجدر الإشارة هنا إلى أن العلم والخبرة وحدهما أحياناً يكونان غير كافيين، بل المطلوب إلى جانب ذلك هو توفر القناعة بجدوى البرامج والتدابير الوقائية نفسها.

وبصورة أكثر وضوحاً نشدد على انتقاء العنصر البشري المتخصص والمقتنع بجدوى البرامج والتدابير الوقائية الشيء الضروري جداً لإنجاح هذه البرامج أو التدابير الوقائية ولا يكفي على الإطلاق إنشاء جهاز وطني أو مجلس وطني للوقاية من حوادث المرور، لتنجح البرامج الوقائية نفسها وبخاصة منها تلك المعدة خصيصاً للوقاية من حوادث المرور. المطلوب إذن هو تشكيل فريق من المتخصصين والخبراء لإعداد وتصميم البرامج الوقائية والمطلوب أيضاً أن يكون هذا الفريق من الراغبين والمقتنعين بجدوى البرامج والتدابير الوقائية في مجال الوقاية من حوادث المرور مثلهم مثل المشرفين (المسؤولين) عن المجالس الوقائية نفسها.

## ١ - التطبيق الميداني للوقاية من حوادث المرور

في الكثير من الحالات وفي مجال الانتقال إلى التطبيق الفعلي العملي للوقاية من حوادث المرور (كما هو الحال في الوقاية من الجريمة) نسمع تحججات بأن

---

(1) Raymond, Gassin, La Natin De Preventin De La Criminalité, Institute Des, Sciences, Pénales, Et, De Criminologie, Aix – Marseille, Université – Marseille, 1992, Pp. 36-45.

- انظر أيضاً: حسني، نجيب، علم العقاب، دار النهضة العربية، القاهرة، ص، ٢٨

يرى المختصون في علم الإجرام أنه من الأنسب أن تعهد البرامج الوقائية على اختلاف أنواعها ومنها الوقاية من حوادث المرور إلى الذين تتوفر فيهم الشروط العلمية والخبرة، والذين لديهم المقدرة والقناعة بجدوى البرامج الوقائية<sup>(1)</sup> وتجدر الإشارة هنا إلى أن العلم والخبرة وحدهما أحياناً يكونان غير كافيين، بل المطلوب إلى جانب ذلك هو توفر القناعة بجدوى البرامج والتدابير الوقائية نفسها.

وبصورة أكثر وضوحاً نشدد على انتقاء العنصر البشري المتخصص والمقتنع بجدوى البرامج والتدابير الوقائية الشيء الضروري جداً لإنجاح هذه البرامج أو التدابير الوقائية ولا يكفي على الإطلاق إنشاء جهاز وطني أو مجلس وطني للوقاية من حوادث المرور، لتنجح البرامج الوقائية نفسها وبخاصة منها تلك المعدة خصيصاً للوقاية من حوادث المرور. المطلوب إذن هو تشكيل فريق من المتخصصين والخبراء لإعداد وتصميم البرامج الوقائية والمطلوب أيضاً أن يكون هذا الفريق من الراغبين والمقتنعين بجدوى البرامج والتدابير الوقائية في مجال الوقاية من حوادث المرور مثلهم مثل المشرفين (المسؤولين) عن المجالس الوقائية نفسها.

## ١ - التطبيق الميداني للوقاية من حوادث المرور

في الكثير من الحالات وفي مجال الانتقال إلى التطبيق الفعلي العملي للوقاية من حوادث المرور (كما هو الحال في الوقاية من الجريمة) نسمع تحججات بأن

---

(1) Raymond, Gassin, La Natin De Preventin De La Criminalité, Institute Des, Sciences, Pénales, Et, De Criminologie, Aix – Marseille, Université – Marseille, 1992, Pp. 36-45.

- انظر أيضاً: حسني، نجيب، علم العقاب، دار النهضة العربية، القاهرة، ص، ٢٨

الوقاية من حوادث المرور التطبيقية صعبة التطبيق بل حتى مستحيلة لأنها مجرد نظريات تجريدية من الصعب نقلها إلى التطبيق الميداني والحقيقة غير ذلك تماماً، بحيث إن الانتقال من النظري إلى التطبيق في مجال التدابير والبرامج الوقائية من حوادث المرور (مثلته في ذلك مثل الانتقال إلى التطبيق في مجال الوقاية من الجريمة)، لا يحتاج إلا إلى الاقتناع والعزم والعمل الفعلي الميداني لأن الخطوات الضرورية للانتقال إلى التطبيق الميداني الفعلي للتدابير والبرامج الوقائية في مجال الوقاية من حوادث المرور (مثلها في ذلك مثل الوقاية من الجريمة) معروفة وواضحة وسهلة وهي عبارة من خمس خطوات أساسية كالتالي:

أولاً: تشكيل جهاز وطني، أو مجلس وطني للوقاية من حوادث المرور

ثانياً: إعداد وتصميم البرامج الوقائية أو التدابير الوقائية

ثالثاً: التمويل (البحث عن التمويل للبرامج الوقائية).

رابعاً: التطبيق الميداني للبرامج الوقائية

خامساً: التقييم.

وسوف نقوم، بشرح كل نقطة من النقاط السابقة الذكر وذلك بإيجاز

أولاً: تشكيل الجهاز الوطني المكلف بالوقاية من حوادث المرور

هنا نذكر أن أي سياسة وطنية جدية أو علمية أو احترافية في مجال الوقاية من حوادث المرور، لا يمكنها أن ترى النور، إذا لم يكن هناك جهاز وطني رسمي مكلف بذلك، وهو ما برهنت عليه التجارب الدولية<sup>(١)</sup>.

---

(١) انظر للتفاصيل، طالب، أحسن، الوقاية من الجريمة، دار الطليعة، بيروت، ص

وهذا الجهاز يأخذ مسميات عدة مثل (الجهاز الوطني للوقاية من حوادث المرور، المجلس الوطني للوقاية من حوادث المرور، المعهد الوطني للوقاية من حوادث المرور، اللجنة الوطنية الدائمة للوقاية من حوادث المرور، اللجنة الوزارية أو ما بين الوزارات الدائمة المكلفة بالوقاية من حوادث المرور المهم ليس في المسمى بل المهم في وجود مثل هذا الجهاز الذي سبق لنا أن وضعنا مهامه واختصاصه نضيف هنا فقط وفي علاقته بالمجال التطبيقي وأن هذا الجهاز يشكل بمقتضى مرسوم جمهوري، أو مرسوم ملكي، والسبب في ذلك يعود إلى ثلاثة أمور مهمة جداً وهي:

- ١- إعطاء الصفة الرسمية والثقل الأدبي، المطلوب لهذا الجهاز
- ٢- كل مرسوم جمهوري، أو ملكي يتبع عادة، بلوائح تنفيذية وهي إشارة إلى توصيف، المهام، والوظائف وطريقة العمل.
- ٣- كل مرسوم جمهوري، أو ملكي، يتبع عادة بميزانية والميزانية، تشمل، التسيير والتجهيز، وهي إشارة إلى الوظائف ومسمياتها (تفصل في اللوائح التنفيذية) ورواتبها، وإشارة إلى توفير الدعم المادي، الضروري لعمل، وتسيير، الجهاز بما في ذلك ميزانية، إعداد البرامج الوقائية.

وعليه الجهاز الوطني للوقاية من حوادث المرور (مهما كان مسماه الرسمي) ومنذ إنشائه يتوفر على المتطلبات المادية، للبداية في النشاط وهذه نقطة مهمة جداً في مجال الانطلاق في تطبيق البرامج الوقائية أو تجسيد الوقاية المرورية.

مع العلم أن من مهام هذا الجهاز إعداد البرامج والتدابير الوقائية (في مجال الوقاية من المرور)، ويتم ذلك بكل بساطة باللجوء إلى الخبرة (الخبراء

والمختصين) المحلية (إن توفرت) أو الخبرة الدولية إن لم تتوفر الخبرة المحلية هذا من جهة ومن جهة ثانية يستطيع أن يكلف أو يشكل الجهاز لجنة إعداد البرامج مهمتها الأساسية إعداد البرامج سواء كان ذلك من الداخل، أو بالاستعانة بالخبراء من الخارج (ريثما يتم إعداد الخبراء المحليين).

ويتم أيضاً الاستعانة بما هو موجود فعلاً من البرامج والنماذج والتدابير الوقائية العالمية، مع تطويعها لتصبح تناسب المجتمع المعني الذي تطبق فيه تلك البرامج وهي متوفرة وبكثرة وحتى على الشبكة العنكبوتية، هذا رغم أن أفضل البرامج والتدابير الوقائية هي التي تكون نتيجة لدراسات وبحوث ميدانية في المجتمع المعني نفسه، (وسبق ذكرنا هذا) وفي الحالة هذه يعهد لفريق من الباحثين (المختصين الجامعيين) للقيام بذلك وتنتهي بحوثهم بمجموعة توصيات أو تدابير أو برامج وقائية مستخرجة من معطيات وبيانات ونتائج البحوث الميدانية.

### ثانياً: وضع وإعداد البرامج والنماذج والتدابير الوقائية

الخطوة الثانية في حقيقة الأمر متضمنة في الخطوة الأولى ولا يمكن تحقيقها، بدون الخطوة الأولى للأسباب التي سبق وذكرناها وتمثل في إعداد:

- أ- البرامج الوقائية في مجال حوادث المرور
- ب- النماذج التطبيقية الوقائية من حوادث المرور
- ج- التدابير الوقائية (على مختلف أنواعها) للوقاية من حوادث المرور
- د- التكليف بالدراسات والبحوث الميدانية في مجال الوقاية من حوادث المرور



## ثالثاً: البحث عن التمويل

سبق وذكرنا، أن تشكيل الجهاز الوطني للوقاية من حوادث المرور يعني أيضاً، توفير - التمويل اللازم، لذلك الجهاز (ميزانية) وهو ما يعني، أنه وبالضرورة، توفر ميزانية ولو مبدئية مخصصة لإعداد البرامج التطبيقية رغم هذا فإننا نضيف هنا أن البرامج الوقائية (في مجال المرور وغيرها) المدروسة جيداً، والمعدة باحترافية تجد دائماً طريقها للتمويل وذلك بالنظر لوجود عدة جهات رسمية وغير رسمية توفر التمويل بالنظر لكونها:

١ - جهات مختصة (وزارة النقل، وزارة الداخلية).

٢ - جهات معنية (وزارة العدل، وزارة الصحة)

٣ - جهات مهتمة (وزارة الشؤون الاجتماعية، وزارة التربية)

هذا بالإضافة إلى الجمعيات والمنظمات الأهلية، التي يمكنها هي الأخرى أن تسهم في التمويل ولا ننسى الشركات، والمؤسسات التجارية والإنتاجية والأفراد القادرين على ذلك لكل الأطراف السابقة الذكر، سوف تسهم (مالياً) في تمويل البرامج والنماذج الوقائية الجادة، وعليه فالمشكلة الحقيقية، ليست في التمويل بقدر ما هي في الوصول إلى إعداد وتصميم البرامج الوقائية الاحترافية الفعالة والجادة(\*) .

### رابعاً: التطبيق الميداني للبرامج الوقائية

في هذا المجال يمكننا القول، إنه لا توجد طريقة مثلى أو طريقة نموذجية واحدة معتمدة ومقبولة في جميع المجتمعات والدول، إن ذلك يعود في حقيقة

---

(\*) وهناك أسباب أخرى نحيل إلى، طالب، أحسن، المرجع السابق لمعرفة المزيد حول هذا الموضوع.

الأمر إلى خبرة وخصوصية وقوانين كل مجتمع لكن هناك في المقابل الخطوات الأساسية المعهودة في هذا المجال، ونحددها باختصار في النقاط التالية:

- أ- اختيار مسؤول الفريق التطبيقي.
- ب- اختيار الفريق نفسه (يكون من طرف رئيس الفريق أو بموافقته).
- ج- تحديد مهام ووظائف كل عضو من أعضاء الفريق التطبيقي.
- د- تحديد الخطوات التنفيذية بدقة (واحدة، تلو الأخرى).
- هـ- تحديد الفترة الزمنية لكل خطوة- لكل مرحلة- تطبيقية وتحديد الفترة الكلية للبرنامج نفسه.
- و- ترك المجال للتغيرات الاحتمالية- أثناء التطبيق- وتحديد الخطوات البديلة في حال تعثر أي خطوة- أي مرحلة من مراحل البرنامج.
- ز- إعداد تقارير دورية عن سير العمل التطبيقي.

#### خامساً: عملية التقييم

هنا نشير إلى ضرورة التقييم، أو عملية التقييم للبرنامج في شكله النهائي، وفي مختلف خطواته (مراحله) ومكوناته، لمعرفة ما هو الذي نفذ، وما هو الذي تعذر تنفيذه، ومعرفة الصعوبات، والاختلالات والنقائص في البرامج الوقائية بغرض تدعيم ما هو مناسب، واستبدال أو إصلاح، ما هو غير فعال، أو صعب التنفيذ وإلغاء الجزء (أو الاجزاء) التي لم تقدم أية نتيجة، أو التي لم يمكن تطبيقها ميدانياً.

المهم في الأمر أن عملية التقييم، للبرامج الوقائية في المجال المروري، ضرورة وحتمية وتبدأ بالتقييم القبلي، أي بمعرفة ما كان عليه الحال قبل تطبيق البرامج الوقائية أو بالتقييم خلال عملية التطبيق للبرامج الوقائية والتقييم البعدي، وهو الذي يتم بعد، الانتهاء من تطبيق البرامج الوقائية، وذلك بالنظر للأهداف التي سبق ذكرها.

## ١ . ٦ النرويج مثال للوقاية المرورية الناجحة

ينظر في النرويج للحوادث المرورية على أنها من الأمور والمعضلات الوطنية الجادة سواء أكان ذلك من طرف الحكومة أو من طرف المجتمع النرويجي، هذا على الرغم من أن حوادث المرور بصورة عامة، وحوادث المرور المؤدية لإصابة جسدية في النرويج، تعتبر من أقل الحوادث والإصابات في العالم، حيث لم تتعد في سنة ٢٠٠٦ م، مثلاً (٢٤٢)، نعم مئتين واثنين وأربعين حادثاً فقط أدت إلى أضرار جسدية ولم يتعد عدد قتلى حوادث المرور في المملكة النرويجية سنة ٢٠٠٦ م، المئتين وستة وعشرين (٢٢٦) قتيلاً<sup>(١)</sup> مع أن عدد سكان النرويج يقارب الخمسة ملايين نسمة<sup>(\*)</sup>، كذلك يعد النرويجيون من أكثر شعوب العالم تقيداً وتطبيقاً لقواعد المرور بحيث مثلاً نجد أن استعمال حزام الأمان (Seat belt) كان في سنة ٢٠٠٤ م يشكل نسبة (٨٤٪) ارتفع سنة ٢٠٠٧ م إلى ما نسبته (٨٩، ٤٪) وهذا في المدن الحضرية أما في المناطق الريفية والحوضر الصغيرة فإن النسبة كانت (٩١، ٤٪) في سنة ٢٠٠٤ م، وارتفعت إلى (٩٣، ٧٪)، في سنة ٢٠٠٧ م<sup>(٢)</sup>.

وعليه تعتبر النرويج المثال الذي يقتدى به في مجال السلامة المرورية وفي مجال الوقاية من حوادث المرور.

(1) Haldorsen, Ivar, «Depth Analysis Of Fatal Road Accident», In Nordic Road And Transport Research (Review) No. 2 – 2008, Linkoping, (Sweden), P. 8.

(\*) عدد سكان المملكة النرويجية هذا (٤٥٧, ٦٤٤, ٤١) م٢٠٠٨.

[Http://Www.Cia.Gov/Library/Publications](http://Www.Cia.Gov/Library/Publications)

(2) Waterloo, Cecilie, «Traffic Safety Campaigns In Norway, In, Nordic Road And Transport Research (Review) No. 2 – 2008. Linkoping, (Sweden), P. 34.

ويعتبر المواطن النرويجي (كما هو الحال للمواطن الإسكندنافي بصورة عامة) من أكثر المواطنين في العالم وعياً وإدراكاً بالسلامة المرورية وهذا لم يأت من فراغ، بل كان نتيجة لجهود مضمنيه في هذا المجال لكنها جهود احترافية وواقعية وفعالة المعطيات والبيانات المرورية في المملكة النرويجية هي من أفضل البيانات في العالم (إن لم تكن أفضلها على الاطلاق) (\*) حيث يتضح منها أن النرويج لديها أقل معدل للوفيات الناتجة عن حوادث المرور في العالم، انطلاقةً من معطيات سنة ٢٠٠٨ م (\*\*).

وتعتبر النرويج أيضاً من أكبر المساهمين في العالم في مجال تدعيم ونشر ثقافة وقيم المرور، والتوعية والوقاية المرورية في الدول النامية وذلك بما قدمته، وتقدمه من خبرة وتمويل وبرامج من هذا المجال.

وبالعودة إلى مجال الوقاية في النرويج نشير إلى أنها تنطلق من نشر المعلومات والمعارف (Provide Information) بطريقة وأسلوب احترافي ongoing (campaign) مستمر ولا تعتمد على الحملات الظرفية المؤقتة والمعلومات تكون مستقاة أصلاً من الحوادث المرورية نفسها (التي حدثت في النرويج) ومن المعارف العلمية المتعلقة بالمرور والسلامة المرورية وذلك بواسطة جهاز مختص (NPRA) وهو جهاز احترافي مختص في السلامة المرورية أنشأته الحكومة النرويجية لهذا الغرض.

---

(\*) National Annual Report Of The Accident Group – 2006»

- Ivar – Haldorsen – Ivar. Haldorsen@Vegvesen.No

(\*\*) Road Dorectorate, Road And Traffic Department – Report No.

09/2007 Issn – 15035743. Oslo – Norway

- Publud@Vesesn.No

- Www.Hordicroads.Com

- Gabrielsen, Carl, Chr. «Global Traffic Safety», In, Nordic, Road And Transport Research (Review), No. 2/2008. Linkoping, (Sweden). P. 8.

قدمت الحكومة النرويجية خطة وقائية متطورة جداً في مجال الاستراتيجية الوطنية للوقاية والسلامة المرورية وهي خطة عشرية (لمدة عشر سنوات)، هذه الخطة اعتمدت في سنة ٢٠٠٨م، ويبدأ تطبيقها في سنة ٢٠١٠م، وتنتهي في سنة، ٢٠١٩م<sup>(١)</sup>.

(National Transport Plan- NTP) والهدف من هذه الخطة الوقائية هو تخفيض عدد الحوادث المرورية وعلى الخصوص تخفيض عدد الإصابات الجسدية الناجمة عن الحوادث المرورية، بمقدار الثلث في مدة عشر سنوات، وهو ما يعني تخفيضها من نحو (١٢٠٠) ألف ومئتين إصابة سنة ٢٠٠٨م إلى أقل من ثمان مائة (٨٠٠) إصابة بحلول سنة ٢٠٢٠م<sup>(٢)</sup>.

الخطة الوقائية النرويجية هي، عبارة عن بداية الطريق للنقطة الصفرية كما يشير له مصدر هذه الخطة وهو ما يعني محاولة الوصول إلى، صفر، وفيات، في مجال الحوادث المرورية.

خصص لهذه الخطة ميزانية تفوق عشر مرات ما كانت عليه في السابق، (في سنة ٢٠٠٧م)<sup>(٣)</sup>.

والخطة الوقائية النرويجية هي خطة متكاملة، بل استراتيجية نقل متكاملة وتهدف بصورة عامة إلى تحقيق أكبر قدر من الأمن والسلامة المرورية وأكبر قدر من الفاعلية في مجال نظام المرور وأكبر قدر من الرفاهية في مجال النقل العمومي، والنقل بصورة عامة.

---

(1) Gabreilsen, op.cit, p. 8

(2) Ibid

(3) Ibid

## المحاور الأساسية للخطة الوقائية النرويجية

أولاً: انطلقت الخطة الوقائية (أو الاستراتيجية النرويجية) من دراسات وأبحاث ميدانية، أعدت خصيصاً لهذا الغرض، وانطلقت من المعطيات والبيانات المتركمة، في مجال حوادث المرور، وفي مجال أنظمة المرور في النرويج، ومن المعارف والعلوم والمستجدات في مجال المرور وأنظمتها عبر العالم.

ثانياً: اعتمدت الخطة النرويجية على نشر المعلومات والمعارف حول، عوامل ومسببات حوادث المرور، في النرويج، انطلاقاً من تحليل المعطيات والدراسات والبحوث المتوفرة في هذا المجال.

ثالثاً: تهدف الخطة النرويجية إلى تعزيز (Enforcement) السلوكيات الإيجابية في مجال المرور، وتثبيط (كبح) (inhibitor) السلوكيات السلبية، في مجال المرور، وهو ما يعني، المزاوجة بين نشر المعلومات والمعارف، وتعزيز السلوك الإيجابي (Combination of information and enforcement) وكبح السلوكيات السلبية وتستهدف بالدرجة الأولى الشباب في سن السادسة عشرة، إلى أربع وعشرين سنة، (١٦ - ٢٤).

رابعاً: اهتمت الخطة النرويجية بشكل خاص بمعرفة ورصد العوامل المؤدية (أو التي قد تؤدي) إلى الحوادث المرورية المسفرة عن أضرار بشرية (أضرار جسدية) أي معرفة عوامل الخطر بالدرجة الأولى واهتمت بالحفاظ على الحياة البشرية بالدرجة الأولى، (قيمة الإنسان تأتي أولاً) في الخطة النرويجية.

خامساً: اعتمدت الخطة النرويجية في الإعداد (التطبيق على المحترفين واعتمدت على المؤسسات التربوية كأفضل مجال (مكان) للتوعية،

ونشر المعلومات والمعارف (ومن جملة من شارك في إعداد هذه الخطة مثلاً) المعهد النرويجي لاقتصاديات النقل).

سادساً: اعتمدت الخطة النرويجية عملياً على تقديم جملة من الإرشادات (المكتوبة) حول السلوك المروري المطلوب، وحول إجراءات وتدابير السلامة المرورية التي يجب على السائقين أن يعرفوها وأن يطبقوها هم أنفسهم بالإضافة إلى التقنيات والتكنولوجيات المساعدة في ذلك.

سابعاً: اعتمدت أيضاً الخطة الوقائية على جملة من التدابير الميدانية التي من شأنها تحسين السلامة المرورية والتي يجب أن تطبق فعلياً من طرف كل الجهات المختصة، ومنها تحسين الطرق والشوارع والممرات والتقاطعات الطرقية ونقاط العبور، وممرات الراجلين التي كانت مسرحاً لحوادث المرور، حسب الدراسات السابقة.

ثامناً: اعتمدت الخطة النرويجية أيضاً على إعداد جملة من التدابير والإرشادات والمعلومات الخاصة بالسائقين وأخرى بالمركبات وأخرى خاصة بالطرق والشوارع وأنظمة وقوانين المرور.

تاسعاً: تم إعداد معدات ووسائل خاصة (احترافية) للاستعانة بها في مجال الحملات الوقائية، وفي نشر المعلومات المرورية، وهذه المعدات والوسائل المساعدة تختلف باختلاف الفئات الاجتماعية المستهدفة فمنها ما هو للاستعمال مرة واحدة، ومنها ما هو مخصص للاستعمال المتعدد، ومنها ما هو لغرض التوزيع، ومنها ما هو لغرض الشرح أو العرض فقط. وتم إعداد الفرق التطبيقية وتأهيلهم بما يناسب مهامهم وأدوارهم في الخطة الوقائية.

عاشراً: تم اعتماد التقييم، كجزء من الخطة، والتقييم يشمل التقييم القبلي (قبل

ونشر المعلومات والمعارف (ومن جملة من شارك في إعداد هذه الخطة مثلاً) المعهد النرويجي لاقتصاديات النقل).

سادساً: اعتمدت الخطة النرويجية عملياً على تقديم جملة من الإرشادات (المكتوبة) حول السلوك المروري المطلوب، وحول إجراءات وتدابير السلامة المرورية التي يجب على السائقين أن يعرفوها وأن يطبقوها هم أنفسهم بالإضافة إلى التقنيات والتكنولوجيات المساعدة في ذلك.

سابعاً: اعتمدت أيضاً الخطة الوقائية على جملة من التدابير الميدانية التي من شأنها تحسين السلامة المرورية والتي يجب أن تطبق فعلياً من طرف كل الجهات المختصة، ومنها تحسين الطرق والشوارع والممرات والتقاطعات الطرقية ونقاط العبور، وممرات الراجلين التي كانت مسرحاً لحوادث المرور، حسب الدراسات السابقة.

ثامناً: اعتمدت الخطة النرويجية أيضاً على إعداد جملة من التدابير والإرشادات والمعلومات الخاصة بالسائقين وأخرى بالمركبات وأخرى خاصة بالطرق والشوارع وأنظمة وقوانين المرور.

تاسعاً: تم إعداد معدات ووسائل خاصة (احترافية) للاستعانة بها في مجال الحملات الوقائية، وفي نشر المعلومات المرورية، وهذه المعدات والوسائل المساعدة تختلف باختلاف الفئات الاجتماعية المستهدفة فمنها ما هو للاستعمال مرة واحدة، ومنها ما هو مخصص للاستعمال المتعدد، ومنها ما هو لغرض التوزيع، ومنها ما هو لغرض الشرح أو العرض فقط. وتم إعداد الفرق التطبيقية وتأهيلهم بما يناسب مهامهم وأدوارهم في الخطة الوقائية.

عاشراً: تم اعتماد التقييم، كجزء من الخطة، والتقييم يشمل التقييم القبلي (قبل



بدء تنفيذ الخطة) والتقييم خلال تطبيق الخطة، والتقييم بعد الانتهاء  
من الخطة(\*)).

---

(\*) انظر لزيادة الاطلاع

- Lotueit, Sigurt, «Road Safety In Transport Agencies, Input To The Norwegian National Transport Plan – 2010 – 2019», In Nordic Road And Transport Research (Review) No. 2 – 2008. Linkoping (Sweden).
- Waterloo. Cecilie, (Npra – Lidhein – Norway) «Traffic Safety Campaigns In Norway», In. Nordic Road And Transport Research, Op. Cit.

## المراجع

### أولاً: المراجع العربية

البصول، محمد أنور، حوار خاص حول حوادث المرور في العالم العربي، مجلة الأمن والحياة العدد (٢٥٧)، شوال ١٤٢٤ هـ، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية الرياض.

الشمالي، أحمد، مليون مخالفة مرورية سجلها الاستنفار المروري بالرياض في مجلة الأمن العام، وزارة الداخلية، الرياض، المملكة العربية السعودية، العدد العاشر، ربيع الثاني ١٤٢٧ هـ.

طالب أحسن، الوقاية من الجريمة، دار الطليعة، بيروت، ٢٠٠٢ م.

طالب أحسن، الدراسات التحليلية لحوادث المرور المؤدية للإصابة الجسدية جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، ١٩٩٤ م

طالب أحسن، الوقاية من الجريمة، نماذج تطبيقية ناجحة، مجلة الفكر الشرطي، المجلد السادس، العدد، الثالث، رجب ١٤١٨ هـ - ديسمبر ١٩٩٧ م، الشارقة، الإمارات العربية المتحدة.

طالب أحسن، العنف في المؤسسات التربوية - الدور الوقائي للإعلام مجلة الفكر الشرطي، العدد (٣٩) المجلد العاشر، الشارقة، الإمارات العربية المتحدة.

طالب أحسن، الأسرة ودورها في وقاية أبنائها من الانحراف الفكري مركز الدراسات والبحوث قسم الندوات، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية الرياض ٢٠٠٤ م.

طالب أحسن، الوقاية من تعاطي المخدرات مركز الدراسات والبحوث، قسم الندوات، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية الرياض، ٢٠٠٧م.

طالب أحسن، التعليم والجنوح والجريمة، مجلة الفكر الشرطي، العدد (٥١) المجلد الثالث، الشارقة الإمارات العربية المتحدة.

طالب أحسن، الجريمة والعقوبة والمؤسسات الإصلاحية، دار الطليعة بيروت، لبنان، ٢٠٠٧م.

طالب أحسن، المدينة والجريمة، دار الفنون، بيروت ١٩٩٩م

عصام محمد إبراهيم محمد، حوادث الطرق في مصر، المجلة العربية للدراسات الأمنية والتدريب، المجلد، (٢٣)، العدد (٤٦)، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، ٢٠٠٨م.

المانع، عبدالله السيف خالد، تحليل الخصائص النفسية والاجتماعية المتعلقة بسلوك قيادة السيارات بالمملكة العربية السعودية، جامعة الملك سعود بالرياض، ١٩٨٨م.

مجلة الأمن العام العدد العاشر، ربيع الثاني ١٤٢٧هـ، (مايو، ٢٠٠٧)، وزارة الداخلية الرياض، المملكة العربية السعودية.

محمود فوزي، أحمد عطا، المناخ والنقل في شبه جزيرة سيناء، دراسة في المناخ التطبيقي المجلة الجغرافية العربية، العدد الثالث والأربعون السنة السادسة والثلاثون - الجزء، الأول القاهرة.

اليوسف، عبدالله، العوامل الاجتماعية المؤثرة في ارتكاب المخالفات المرورية، في المؤتمر الوطني الثاني للسلامة المرورية وزارة الداخلية الرياض، المملكة العربية السعودية، ٢٠٠٤م.

يومية الرياض، الرياض المملكة العربية السعودية، العدد (١٤٨١٦) الجمعة،  
١٩، محرم ١٤٣٠ م.

## ثانياً: المراجع الأجنبية

De Beukelaer, Robert, “The Good, Humanitarian,” In Traffic Technology International. (Review), Surry, (U.K), Feb/Mar. 2004.

Gabrielsen, Care, Chr. “Global Traffic Safety”, In Nordic Road And Transport Research. (Review) Norkoping (Sweden), No. 21. – 2008.

Algeria, News, (Alger) Mardi, 23, Decembre, 2008.

Liberte’, Quotidien – (Alger), Mercredi, 31, Decembre. 2008.

Traffic Technology – (Review), “World Traffic News”, Traffic Technology, International, Feb/Mar. 2004, Surry (Uk).

World Health Organization,” Global Road Safety Report,” New York – 2004.

Haldorsen, Ivar, “Depth Analysis Of Fatal Road Accident In Norway.”In, Nordic Road Linkoping (Sweden).

Waterloo, Cecile, “Traffic Safety Campaigns In Norway” In, Nordic Road And Transport Research (Review). No 2 2008. Linköping. (Sweden).

National Annual Report Of The Accident Group-2006 Ivar, Haroldsen, Ivar.

- Lotueit, Sigurt, "Road Safety In Transport Plan, 2010–2019". In Nordic Road And Transport Research (Review), No 2, 2008, Linköping, (Sweden).
- Brown, John, "La Prévention De La Criminalité : À La Recherche De Concept De Stratégie". In, Revue De Science Criminelle, Paris, 1998.
- Gassin, Raymond, La Prévention De La Criminalité. In, La Prévention De La Criminalité En Milieu Urbain". Presses Universitaires, D'aix-Marseille, 1992.
- Bonnemaison – Gilbert. (Pre), La Prévention De La Criminalité En Milieu Urbain, Institut De Sciences Pénales Et De Criminologie, Presses Universitaires, D'aix-Marseille, Faculté De Droit Et De Science Politique, Aix-Marseille, 1992.
- Bourricand, Jacque, "La Prévention De La Criminalité En Milieu Urbain,"(Preface). In, Seminar International De Formation "La Prévention De La Criminalité". Aix-En-Provence, 29 – Sept. 3 – Octobre – 1991.
- La Hosa, Joseph, "Sécurité Urbaine À Barcelone, Situation, Et Perspective". In, La Prévention De La Criminalité En Milieu Urbain. Presses Universitaires D'aix-Marseille, 1992.
- Le Maghreb, Quotidien De L'économic, – Alger, Dimanche, 3, Mai 2009.

Observatoire National Interministériel De La Sécurité  
Routière – (1992) “Grands Thèmes De La Routière”.  
In, Documentations Française, Paris, 1992.

Internet Sites

[Www.Toutsur](http://www.toutsur.lalgerie.66661.html) Lalgerie. 66661.Html

[Www.Cia.Gov/Library/Publications/The](http://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/print/ushtml) World Facebook/  
Print/Ushtml

Www/National Annual Report Of The Accident-Group 200-  
In Ivar-Harldsen@Vegvesen.

Pobevd@Vesen. – [Www.Nordic](http://www.nordicroads.com) Roads.Com