توصيات دراسة أجراها فريق بحثي

من جامعة قطر وإدارة المرور ومستشفى حمد

ضرورة استخدام حزام الأمان وإدخال القيم المرورية في المناهج الدراسية

في اطار الجهود التي تبذلها جامعة قطر لخدمة قطاعات الدولة المختلفة قام فريق بحث من كلية الانسانيات والعلوم الاجتماعية بالجامعة باجراء دراسة ميدانية حول حوادث المرور وذلك بالتعاون مع ادارة المرور والدوريات بوزارة الداخلية وقسم الطوارىء بمستشفى حمد العام.

وتكون اعضاء فريق البحث من كل من: د. علي ليلة، د. عبدالعزيز كمال، د. سميحة نصر دويدار من جامعة قطر. ود. محمد رجائي فوده ود. وحيد عبدالفتاح الشرقاوي من مؤسسة حمد الطبية.

ود. محمد علي الكبيسي مشرفا عاما على الدراسة والمقدم محمد المانع مدير ادارة المرور والدوريات مشرفا مساعدا

أجرى اللقاء:
منتصر الديسي

وقد التقت الشرق بالدكتور محمد علي الكبيسي حيث تحدث في البداية عن اهمية هذه الدراسة قائلا: لقد جاءت هذه الدراسة بعد ان بدأت حوادث المرور تقلق بال المسئولين بسبب ارتفاع معدلات الوفيات في هذه الحوادث مما استوجب ضرورة مواجهة هذه المشكلة وقامت ادارة المرور بمخاطبة جامعة قطر للقيام ببحث عن حوادث المرور في الدولة حيث تم تشكيل فريق البحث من التخصصات المختلفة من الجامعة وبالتعاون مع ادارة المرور وقسم الطوارىء بمستشفى حمد العام لكي تكتمل دراسة هذه الظاهرة من النواحي الاجتماعية والنفسية والطبية.

وقد جرى اختيار الحوادث المرورية الخطيرة كمادة للبحث وهي التي تحولت الى قضايا على مدى عام كامل ابتداء من ١٢ ابريل ١٩٨٧ لغاية ١٤ ابريل ١٩٨٨ وقد بلغ عدد الحوادث خلال هذه الفترة ٢٩٦٣ حادثة. يفصل فيها القضاء اما لانها تضمنت اضرارا بالغة بالسيارات او لان بها اصابات بشرية او حوادث وفاة.

وقد شمل البحث مدينة الدوحة لانها تضم ٨٥٪ الى ٨٧ من سكان المجتمع القطري اضافة الى انها الاكثر ازدحاما من حيث حركة المرور فيها وتقع فيها نسبة عالية من الحوادث.

وقد تم اجراء الدراسة بحسب التقسيم المروري لمدينة الدوحة حيث تشمل ثلاث مناطق رئيسية. منطقة كليب، السلطة، السوق المركزي وتبين من خلال البحث تساوي نسبة تكرار الحوادث في منطقة كليب والسلطة لكونهما منطقتين مزدحمتين سكانيا بينما تنخفض الحوادث في السوق المركزي لانها منطقة اقل ازدحاما بالسكان.

وقال: تعرض الدراسة في البداية للعوامل المؤثرة في حوادث المرور وبحسب ما جاء فيها فان حادثة المرور محصلة تفاعل اجتماعي لذلك فاننا نجد ان هناك مجموعة من العوامل التي تشارك في بناء هذا التفاعل. ومن الخطأ تفسير حادثة معينة في ضوء عامل واحد بعينه، فالحادثة يرتكبها انسان معين في مكان معين وفي زمان معين وفي اطار مناخ معين من حيث درجة الاضاءة ووضوح الرؤية ومن حيث الامطار والضباب .. الخ، اذن كل هذه العوامل تؤثر على حادثة المرور وتشارك بقدر ما في نوع الحادثة. وقد يشارك عامل او اكثر في نوع الحادثة. ومن الطبيعي انه كلما شارك اكثر من عامل في الحادثة توقعنا عددا اكبر من السيارات المشاركة في الحادثة او ارتفاع درجة خطورته.

واضاف: وتتناول الدراسة اهم هذه العوامل وهو الانسان كعنصر حاضر في حوادث المرور اما كسائق للمركبة او باعتباره من المشاه. وفي محاولة للتعرف على اسباب الحوادث التي وقعت في مدينة الدوحة وترجع الى السائق اساسا كعشارك في الحادثة يمكن تصنيفها تحت اربعة انماط هي:

○ النمط الاول يتمثل في مجموعة الاسباب المتصلة بالطبيعة الفيزيقية للسائق من تعب وارهاق او النوم اثناء القيادة.

○ النمط الثاني يتمثل في مجموعة الاسباب المتصلة بالقيادة المنحرفة ويدخل في هذا الاطار المشاركة في الحادثة تحت تاثير المخدر والقيادة بدون رخصة ٢,٤٪.

○ النمط الثالث يتصل بالقيادة الخشنة منها السرعة الفائقة وعدم ترك مسافة امن كافية والتجاوز في داخل الدوار ثم التسابق مع سيارة اخرى.

○ يضم النمط الرابع للقيادة مجموعة العوامل والاسباب التي تشير الى مخالفة السائق لقواعد واداب المرور ويدخل فيها التوقف الخاطىء، والدوران والانحراف الخاطىء، اطفاء الانوار والوقوف المفاجىء والانتقال بين المسارات بدون اشارة والرجوع للخلف بدون التاكد، قطع الاشارات الضوئية. وقال: اما العامل الثاني المؤثر في حوادث المرور فهو المنطقة والمكان وقد تم تقسيم مناطق وقوع الحادث الى ثلاثة انماط:

○ النمط الاول يضم المناطق السكنية والتي بلغت نسبة الحوادث فيها ٧١,٨٪ اي ما يقارب ثلثي حوادث المرور في مدينة الدوحة ويرجع ارتفاع نسبة الحوادث داخل المناطق السكنية الى عدة عوامل منها اتساع الشوارع وامتدادها (خاصة في المناطق الحديثة) اشبه ما تكون بالطرق السريعة ومن ثم تسمح بالقيادة السريعة، اضافة الى الامتداد الافقي بينما تنخفض الحوادث في السوق المركزي لانها منطقة اقل ازدحاما بالسكان.

وقال: تعرض الدراسة في البداية للعوامل المؤثرة في حوادث المرور وبحسب ما جاء فيها فان حادثة المرور محصلة تفاعل اجتماعي لذلك فاننا نجد ان هناك مجموعة من العوامل التي تشارك في بناء هذا التفاعل. ومن الخطأ تفسير حادثة معينة في ضوء عامل واحد بعينه، فالحادثة يرتكبها انسان معين في مكان معين وفي زمان معين وفي اطار مناخ معين من حيث درجة الاضاءة ووضوح الرؤية ومن حيث الامطار والضباب .. الخ، اذن كل هذه العوامل تؤثر على حادثة المرور وتشارك بقدر ما في نوع الحادثة. وقد يشارك عامل او اكثر في نوع الحادثة. ومن الطبيعي انه كلما شارك اكثر من عامل في الحادثة توقعنا عددا اكبر من السيارات المشاركة في الحادثة او ارتفاع درجة خطورته.

واضاف: وتتناول الدراسة اهم هذه العوامل وهو الانسان كعنصر حاضر في حوادث المرور اما كسائق للمركبة او باعتباره من المشاه. وفي محاولة للتعرف على اسباب الحوادث التي وقعت في مدينة الدوحة وترجع الى السائق اساسا كعشارك في الحادثة يمكن تصنيفها تحت اربعة انماط هي:

○ النمط الاول يتمثل في مجموعة الاسباب المتصلة بالطبيعة الفيزيقية للسائق من تعب وارهاق او النوم اثناء القيادة.

○ النمط الثاني يتمثل في مجموعة الاسباب المتصلة بالقيادة المنحرفة ويدخل في هذا الاطار المشاركة في الحادثة تحت تاثير المخدر والقيادة بدون رخصة ٢,٤٪.

○ النمط الثالث يتصل بالقيادة الخشنة منها السرعة الفائقة وعدم ترك مسافة امن كافية والتجاوز في داخل الدوار ثم التسابق مع سيارة اخرى.

○ يضم النمط الرابع للقيادة مجموعة العوامل والاسباب التي تشير الى مخالفة السائق لقواعد واداب المرور ويدخل فيها التوقف الخاطىء، والدوران والانحراف الخاطىء، اطفاء الانوار والوقوف المفاجىء والانتقال بين المسارات بدون اشارة والرجوع للخلف بدون التاكد، قطع الاشارات الضوئية. وقال: اما العامل الثاني المؤثر في حوادث المرور فهو المنطقة والمكان وقد تم تقسيم مناطق وقوع الحادث الى ثلاثة انماط:

○ النمط الاول يضم المناطق السكنية والتي بلغت نسبة الحوادث فيها ٧١,٨٪ اي ما يقارب ثلثي حوادث المرور في مدينة الدوحة ويرجع ارتفاع نسبة الحوادث داخل المناطق السكنية الى عدة عوامل منها اتساع الشوارع وامتدادها (خاصة في المناطق الحديثة) اشبه ما تكون بالطرق السريعة ومن ثم تسمح بالقيادة السريعة، اضافة الى الامتداد الافقي للمدينة الامر الذي يباعد نسبيا بين كل نقطة واخرى.

○ النمط الثاني: يضم المناطق خارج المدينة وبلغت نسبة الحوادث فيها ١٨,١٪.

○ اما النمط الثالث فهي منطقة الاسواق وبلغت نسبة الحوادث فيها ٧,١٪ فبرغم الكثافة البشرية والسيارات الا ان نسبة الحوادث اقل فيها من المنطقتين السابقتين وذلك لاعتبارين: الاول: ان المرور بطيء للغاية في الاسواق. وقواعده موضع مراعاة تامة. اما الاعتبار الثاني فيتمثل في كثافة وجود شرطة المرور بالاسواق وهو الامر الذي يدفع الى مراعاة قواعد المرور بصورة اكثر جدية.

اما بالنسبة لمكان وقوع الحادث فقد اشارت الدراسة الى ثلاثة انماط من الاماكن بالنظر الى كثافة وقوع الحادث: اولا: الاماكن التي تشهد كثافة عالية من الحوادث ويعتبر الطريق الرئيسي اكثر الاماكن التي تشهد كثافة عالية من الحوادث حيث بلغت نسبتها ٢٤,٧٪ ثانيا: الاماكن التي تشهد مستوى متوسطا من الحوادث تضم كلا من الطريق ذي المسار الواحد والتقاطع والدوار، ثالثا: الاماكن التي تشهد معدلات متدنية من الحوادث تضم كلا من الطرق الصحراوية، والدوارات المزدوجة والانفاق.

واضاف العامل الثالث هو الزمان حيث هناك تلازم بين كثافة التفاعل الاجتماعي في ساعة معينة في مدينة الدوحة وبين ارتفاع نسبة الحوادث التي تقع في هذه الساعة فمثلا نجد تضاءل نسبة الحوادث في الفترة من الواحدة صباحا وحتى الرابعة صباحا وكذلك من الساعة العاشرة مساء وحتى الثانية عشرة مساء، وهناك فترتان ترتفع فيهما حوادث المرور وتمثل الفترة الاولى من ١٠ ـ ١ صباحا حيث تصل نسبة الحوادث الى نحو ٢٣,١٪ والفترة الثانية تبدأ من ٤ ـ ٨ مساء حيث بلغت نسبة الحوادث ٢٨,٣٪. وقد كشفت الدراسة ان هناك شهورا ينخفض فيها التفاعل الاجتماعي مثل شهور فبراير ومارس وابريل ويوليو واغسطس وبالتالي تنخفض فيها معدلات الحوادث. بينما هناك شهور ترتفع فيها معدلات الحوادث وهذا يدل على كثافة التفاعل الاجتماعي. وعلى مدار السنة نلاحظ فترتين يزدرن الاولى في شهر مايو حيث ترتفع الحوادث الى اقصاها لتصل الى نحو ١٠,٣٪ لتكون اعلى معدل في العام اما الفترة الثانية فهي الفترة التي تدور حول شهري سبتمبر واكتوبر حيث وقع في الشهر الاول نحو ٩,٨٪ في حين وقع في شهر اكتوبر نحو ٩,٦٪.

وقال: كذلك تشير الدراسة الى تاثير حالة الجو على وقوع الحوادث ففي كثير من دول العالم تعتبر حالة الجو من العوامل المؤثرة في وقوع حوادث المرور الى حد كبير ولكن الى اي مدى ينطبق هذا على مدينة الدوحة وفي محاولة التعرف على تاثير مكونات الجو على وقوع الحوادث وباستعراض معطيات الدراسة يتضح ان عناصر الجو لم تلعب دورا بارزا في وقوع حوادث المرور حيث نجد ان كل الحوادث التي تسبب عناصر الجو وقوعها لاتتجاوز ٤,٧٪.

وحول تاثير السيارات على حوادث المرور قال: لقد بينت الدراسة ان هناك انخفاضا في تاثير السيارات على وقوع حوادث المرور، حيث وجد ان دور المركبات المسببة للحوادث ٢,٥٪ فقط وهذا الانخفاض يرجع الى ان غالبية السيارات تكون في حالة جيدة وناذرا ما تجد سيارة غير صالحة لانتهاء عمرها الافتراضي.

○ من هم اكثر تعرضا للحوادث الذكور ام الاناث؟

ـ قال: تؤكد بعض الدراسات ان حجم حوادث المرور التي يرتكبها الذكور اكثر بكثير من حجم الحوادث التي ترتكبها الاناث، وان كن يتفوقن على الذكور من حيث المعدل الفردي لارتكاب الحوادث. اضافة الى كونهن اكثر مشاركة في الحوادث الخطرة من الذكور، ويرجع مشاركة الذكور الى حجم اكبر من الحوادث الى ارتفاع مشاركتهم في التفاعل الاجتماعي، لان غالبية السائقين من الذكور.

وبالنسبة للجنسيات التي لها النصيب الاكبر في الحوادث المرورية قال: كشفت الدراسة ان القطريين هم اكثر المشاركين في حوادث المرور حيث بلغت نسبتهم ٣٣,٢٪ يلي ذلك الهنود بنسبة ١٨,٣٪ ثم الباكستانيون وذلك بنسبة ١٣,٨٪ ثم الايرانيون بنسبة ٩,٦٪ ثم المصريون بنسبة ٥,٥٪ ثم مواطنو دول مجلس التعاون بنسبة ٧,١٪ بحيث يعتبر ابناء هذه الجنسيات هم الاكثر مشاركة في الحوادث وربما يرجع الى كبر حجم هذه الجنسيات.

اما المستويات التعليمية للمشاركين في الحوادث فقد جاء في الدراسة ان عدد السائقين المشاركين في حوادث المرور من المستوى التعليمي الامي بلغت نسبتهم ١٠,٧٪ بينما نجد من بلغت نسبتهم من فئة يقرأ ويكتب ٤,٤٪ بينما نجد ان هذه النسبة ترتفع بين السائقين المشاركين في الحوادث من فئة الحاصلين على الابتدائية تصل الى ١٨,٦٪ اما بالنسبة للحاصلين على الاعدادية نجد ان نسبتهم ترتفع الى نحو ٢٤,٧٪ في حين بلغت نسبتهم نحو ٢٤,٣٪ اما بالنسبة للحاصلين على الشهادة الثانوية ٢٤,٣٪ اما بالنسبة للحاصلين على التعليم الجامعي نجد ان نسبة المشاركين في الحوادث تصل الى ١٤,٤٪.

وقال: وقد فسرت الدراسة ظاهرة ارتفاع نسبة الحوادث بين المتعلمين في ضوء ربط المستوى التعليمي مع المستوى العمري حيث نجد ان غالبية فئات الامي وبقرأ ويكتب والابتدائية من كبار السن وبالتالي هم اقل استعمالا للطرق. بينما المستويات التعليمية الاخرى غالبيتها يتمتعون الى فئات الشباب والتي تتميز بالاندفاع والمثل الى القيادة السريعة والخشنة.

وقال: كذلك حددت الدراسة اكثر اصحاب المهن تعرضا للحوادث حيث جاء السائقون بالطبع في المرتبة الاولى اذ تبلغ نسبة مشاركة القائمين بالقيادة نحو ٢٨,٥٪ من بين عينة البحث، وهي نسبة عالية للغاية يليهم الجنود الذين ترتفع نسبة حوادثهم الى ١٦,٧٪ ثم الطلاب بنسبة ٨,٦٪ وما تشير الدراسة فان اسباب ارتفاع نسبة مشاركة السائقين في ارتكاب الحوادث ترجع الى كونهم يقطعون مسافات كبيرة في اداء اعمالهم، الامر الذي يرفع مساحة مشاركتهم في الحوادث، اضافة الى ان مهنة القيادة تعدهم من الاعمال المرهقة نظرا لطبيعة الجهد الذي يبذل او درجة الحذر والانتباه التي تتطلبها عملية القيادة ذاتها.

وقال: وتناولت الدراسة ايضا موضوع المستوى الاقتصادي لمرتكب الحادث حيث اشارت الى ان هناك علاقة بين انخفاض مستوى الدخل وبين ارتفاع معدلات حوادث المرور حيث نجد ان المشاركين في حوادث المرور لمستويات الدخول اقل من ٢٠٠٠ ريال تصل نسبهم الى ٤٧,٣٪ اي حوالي نصف العينة تقريبا يرتكبها اشخاص ينتمون الى مستويات الدخول المتدنية.

وايضا اشارت الى ارتفاع نسبة المشاركة في الحوادث للفئة التي تراوح ساعات العمل فيها مابين ٧ الى ١١ ساعة يوميا اذ نجد ان نسبة ارتكبوا الحوادث في هذه الفئة بالنظر الى عينة البحث بلغت ٤٤٪ وهذا يعني ان زيادة ساعات العمل تؤدي الى الارهاق وافتقاد القدرة على تأزر القيادة ومن ثم احتمالية ارتكاب الحوادث. واضاف: واختتمت الدراسة ايضا بتاهيل السائقين الذي هو من الاجراءات الاساسية التي تركز عليها ادارة المرور ويعتبر منح رخصة القيادة احد المؤشرات الاساسية لاكتمال عملية التاهيل.. وتلعب نوعية رخصة القيادة دورا هاما في عدد ومستوى الحوادث التي يشارك فيها السائق عادة.

اما عن اسلوب التاهيل فقد وجدت الدراسة ان اعلى نسبة من السائقين الذين شاركوا في حوادث المرور هم من بين هؤلاء الذين تدربوا على سيارات خاصة حيث بلغت نسبتهم ٤٣,٣٪ يلي ذلك السائقون الذين تدربوا في مدرسة التعليم حيث بلغت نسبة مشاركتهم في الحوادث ٣٠,٤٪.

وقال: وتطرقت الدراسة ايضا الى اخلاقيات المرور وعلاقتها بالحوادث التي تركز على تصرف السائقين بعد وقوع الحادث ومدى التزامهم بحزام الامان. ففيما يتعلق بتصرف السائق بعد مشاركته في حادثة مرورية نجد ان نسبة السائقين الذين انتظروا في مكان الحادث بعد ان اتلفوا الشرطة لوقوع الحادث قد بلغت ٧٧,٥٪ ثم ياتي بعد ذلك السائقون الذين قاموا باسعاف المصاب حيث بلغت نسبتهم ٧,٩٪ ثم السائقون الذين شاركوا في وقوع الحادث ثم هربوا من مكان الحادث حيث بلغت نسبتهم ٣,٧٪.

اما فيما يتصل بالبعد الاخلاقي الثاني الخاص بمدى التزام السائق باستخدام حزام الامان مع انه لايعاقب عليه مروريا ولكن الالتزام به هو التزام ضمري يمكن ان يعتبر مؤشرا حقيقيا للالتزام بثقافة المرور ومعاييرها.

وحول اصابات الحوادث قال: تناولت الدراسة هذا الموضوع بشيء من التفصيل محددة طبيعة الاصابات وقد تبين للباحثين ان هناك ٢٠٤٥ مصابا تم ادخالهم الى قسم الحوادث «الطوارىء» بمستشفى حمد العام اثناء اجراء الدراسة من عام ١٩٨٧ الى ١٩٨٨ في حين ان العدد الكلي للحوادث كما ذكر سابقا بلغ ٢٩٦٣ حادثة. كما تبين وقوع ٥١ حالة وفاة في مكان الحادث اي بنسبة ٢,٥٪ من العدد الكلي للمصابين كما توفي ١٤ مصابا بنسبة ٠,٧٪ في الطريق اثناء نقلهم الى المستشفى وقبل الوصول اليها. كما اظهرت الدراسة وفاة ١٩ مصابا بنسبة ٠,٩٪ بعد دخولهم الى المستشفى واجراء كل الاسعافات الضرورية بما فيها الجراحات ورغم ذلك لم يمكن انقاذ حياتهم مما يدل ايضا على شدة الاصابة. وبالتالي فان مجمل حالات الوفاة ٨٤ حالة بنسبة ٤,١٪ من مجموع المصابين.

وقال: وكما جاء في الدراسة فقد قدرت تكلفة الخدمات الطبية التي قدمت لمصابي الحوادث المسجلين بالبحث وعددهم ٢٠٤٥ مصابا في مدة عام تنظر استقبالهم بقسم الحوادث والطوارىء ٣,٩٢٦,٠٠٠ ريال قطري وتشمل التسجيل بالكمبيوتر وعمل ملف خاص وتوقيع الكشف الطبي وعمل التحاليل المعملية الاولية وصور الاشعة السينية بواقع ست صور في المتوسط لكل مصاب وكذلك تقديم وسائل العلاج المختلفة الاولية من حيث الغيارات والجبائر والجراحات الصغرى والادوية والمحاليل.

وقدرت تكلفة المصابين الذين غادروا قسم الحوادث والطوارىء في نفس يوم الحادث ولهم موعد بالعيادة الخارجية لاعادة الفحص الطبي وعمل تحليل معملي واشعة لمتابعة الحالة ٤٥,٠٠٠ ريال قطري.

اما المصابون الذين ادخلوا لقسم العناية المركزة للحالات الجراحية واجريت لهم على الاقل صورتان بجهاز الاشعة المقطعية بالكمبيوتر وعددهم ٥٩ مصابا امضى كل منهم في المتوسط سبعة ايام بلغت تكلفتها ٣,٦٠٠,٠٠٠ ريال قطري.

وبالنسبة للمصابين الذين ادخلوا الى الاقسام الداخلية للمستشفى والبالغ عددهم ٢٠٨ مصابين امضوا ٢٤٦٧ يوما بمتوسط ١٢ يوما للمريض الواحد بلغت تكلفتهم الاقتصادية تقريبا ٦,٦٠٠,٠٠٠ ريال قطري. ولقد تم اجراء عمليات جراحية لعدد ١٠٦ مصابين وصلت تكلفتها المالية ٤٢٤,٠٠٠ ريال قطري. وجميع المصابين الذين ادخلوا الى الاقسام الداخلية للمستشفى كان من الضروري مراجعة العيادات الخارجية لثلاث مرات على الاقل مع عمل الاشعة والتحاليل المعملية اللازمة لمتابعة حالتهم وصلت تكلفتها المالية الى ٢١٢,٠٠٠ ريال قطري. اما جلسات العلاج الطبيعي والتي وصلت في المتوسط الى ٩ جلسات لعدد (١١١) مصابا بلغت تكلفتها ٢٥٠,٠٠٠ ريال قطري.

ومجموع التكلفة الكلية لكل ماسبق هو ١٥,١٤٤,٠٠٠ ريال قطري وبالاضافة الى ٢٠٪ تقريبا قيمة تكلفة مستلزمات لايمكن حصرها بالتفصيل مع فاقد مواد مستعملة وتلفيات وصيانة فان التكلفة النهائية لعدد ٢٠٤٥ مصابا نتيجة حوادث الطرق بمختلف انواعها والذين اجريت عليهم هذه الدراسة داخل مدينة الدوحة بدولة قطر ولمدة عام واحد فقط من ١٥ ابريل ١٩٨٧ الى ١٤ ابريل ١٩٨٨ قد بلغت ١٨,١٢٥,٠٠٠ ريال قطري. ومن الاهمية ان نضيف ان مايسبق التكلفة الاقتصادية لساعات العمل المفقودة للمرضى الذين عادوا الى حياتهم الطبيعية والتي قد تصل تقريبا الى ١٠٠,٠٠٠ ساعة ولكن حسب قيمتها المالية يحتاج الى دراسة اخرى وتفاصيل كثيرة ليست محل دراستنا. اما الآثار الاجتماعية والنفسية والتي لايمكن تقديرها بثمن على الفرد المصاب نفسه وعلى اسرته وعلى عمله وعلى المجتمع ككل فانها تشكل عبئا خطيرا وكبيرا.

د. محمد علي الكبيسي:

حوادث المرور تستنفد مواردنا البشرية والاقتصادية

د. محمد علي الكبيسي

○ ما هي التوصيات التي قدمتها الدراسة؟

ـ قال: قدمت الدراسة عددا من التوصيات الهامة للحد من حوادث المرور من اهمها الاهتمام باستخدام حزام الامان من قبل اي سائق يقود سيارة. حيث اسفرت الدراسة عن تسبب عدم استخدام حزام الامان اثناء القيادة في شدة الاصابة ويمكن ان تكون الاصابة اقل ضراوة لو كان السائق مستخدما هذا الحزام اثناء وقوع الحادث. ورغم ان هناك تعليمات وتوعية باستخدام هذا الحزام الا انه ليس اجباريا ولايخالف قائد السيارة في حالة عدم استخدامه ولذلك يوصي بسن قانون يجبر السائقين باستخدام حزام الامان اثناء القيادة وتوقيع غرامة مالية في حالة عدم الاستخدام.

وتحديد معدلات السرعة القصوى التي يكون على السائقين الالتزام بها وعدم تعديها سواء داخل مدينة الدوحة او على الطرق السريعة خارجها ويتم الزام السائقين باتباع هذه المعدلات وعدم تخطيها مع سن القوانين اللازمة التي تجبر السائقين على الالتزام بها مع توقيع الغرامات المالية المناسبة عند مخالفتها. مع الاهتمام بمتابعة تطبيقها باستمرار دون تراخ او اهمال.

اشراف وزارة الداخلية على مدارس تعليم القيادة بدولة قطر بحيث توضع برامج التدريب المطبقة في هذه المدارس. موضع تقييم حتى يتم ضمان وصول السائق المتدرب الى مستويات السياقة الدولية.

الاهتمام بخدمات الاسعاف عن طريق تسيير دوريات مكثفة بحيث يمكن تقديم خدمات اسعاف فورية في حالة وقوع الحوادث لان الاسعاف الفوري من شانه ضمان انقاذ الكثير من الحالات التي اكدت نتائج الدراسة وفاة اصحابها بسبب تاخر الاسعاف.

الاهتمام بتطبيق المخالفات المنصوص عنها في قوانين المرور وعدم التراخي في التطبيق على اي مخالف لهذه القوانين مهما كانت جنسيته لضمان فاعلية هذه القوانين والزام الجميع بتطبيقها وعدم مخالفتها مادامت النسبة العالية من حوادث المرور تقع بين صغار السن فانه يجب على المسئولين توخي الحذر والدقة في منح الفطسيين من صغار السن رخصة القيادة حتى يتاكد امتلاك السائق لمهارة القيادة واخلاقها باصدار قانون يمنع ذلك وعقوبة كل من يخالفه.

ضرورة تعاون جميع مؤسسات الدولة في رسم سياسة مرورية رشيدة وادخال مقررات القيم المرورية في مناهج الدراسة حتى يتعلم الناشئة هذه القيم وكيفية تطبيقها. كذلك للاعلام دور في التوعية بحوادث المرور وابراز آثارها على المجتمع، فلابد من بذل مزيد من الجهود للحد من هذه الظاهرة.