

السلامة على الطرق في قلب جامعة القديس يوسف وفكرها

MANSER
CHAIRE DE MANAGEMENT
DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE
Université Saint-Joseph
Beyrouth-Liban
Fondation RENAULT
D'ENTREPRISE

ملحق خاص - تشرين الثاني 2014

إعداد فريق عمل كرسي مؤسسة رينو وجامعة القديس يوسف في إدارة السلامة المرورية

النهار

السلامة المرورية في صلب عمل جامعة القديس يوسف

البروفسور هنري العويط

مستشار رئيس جامعة القديس يوسف
للشؤون الأكاديمية

واليمن، وفلسطين، وسوريا، ولبنان، فضلاً عن عشرة طلبة لبنانيين تمّول دراساتهم الهيئات التي ينتمون إليها، ولاسيما قوى الأمن الداخلي وجمعية شركات الضمان في لبنان. لا شك في أنّ تحقيق أهداف عقد العمل من أجل السلامة المرورية 2010-2020 الذي أقرته الأمم المتحدة يقتضي أن يتولّى إدارة السلامة المرورية في كلّ بلد اختصاصيون جامعيون على درجة عالية من الكفاءة يمكن أن يكوّنوا النواة الصلبة من قادة الفكر والتخطيط والتنفيذ في هذا المجال الحيوي. ومن شأن ذلك أن يؤمّن في كلّ بلد طرقاً أكثر أماناً، ومركبات أكثر أماناً، وسلوكاً أكثر أماناً من مختلف مستخدمي هذه الطرق والمركبات، وخدمات إنقاذ وإسعاف لمصابي الصدمات المرورية أكثر فعالية، وإدارة حكيمة ورشيقة وفعّالة لكل ذلك، مع ما تتطلبه من سياسات، وخطط، وبرامج عمل، مبنية على قواعد معلومات ومعارف علمية موثوقة. وهذا ما تسعى إليه جامعة القديس يوسف من خلال كرسي وماستر إدارة السلامة المرورية الذي أنشأته بالتعاون مع مؤسسة رينو.

اتفاقية بين مؤسسة رينو وجامعة القديس يوسف تنصّ على إنشاء كرسي جامعي في إدارة السلامة المرورية، متعدّد الاهتمامات والمهمّات، يحتضن برنامج ماستر في هذا الاختصاص، ويقوم بإجراء الأبحاث حول السلامة المرورية في لبنان والعالم العربي، كما يعنى بخدمة المجتمع وتطوير ممارسات السلامة المرورية في هذه البلدان. وقد واجهت الجامعة ثلاثة تحديات استطاعت تخطيها بفضل شراكتها مع مؤسسة رينو، وبفضل تعاونها مع غيرها من الهيئات والمؤسسات، ألا وهي: (أ) صياغة منهج للماستر الفريد من نوعه في العالم، والذي حظي بالترخيص الرسمي من وزارة التربية والتعليم العالي في لبنان؛ (ب) الاستعانة بأستاذة لهذا الماستر يتمتعون بكفاءة عالية؛ وقد تمّ اختيارهم بنتيجة عملية بحث واستقصاء في مختلف جامعات لبنان والهيئات الحكومية والخاصة ذات العلاقة؛ (ج) استقطاب طلبة بالمواصفات المطلوبة، وقد تأمّن ذلك بفضل المنح الدراسية التي قدّمتها مؤسسة رينو، والتي أتاحت حتى الآن التحاق 24 طالباً من المغرب، والجزائر، ومصر،

للحدّ من فداحة أضرار هذه الآفة التي تهدّد السلامة العامة. وأبدى استعداد الجامعة لنقل هذه الفكرة إلى حيّز التنفيذ، لمعرفته بتفاقم ظاهرة حوادث السير في لبنان والعالم العربي، وبتبعاتها الجسيمة، وبما تتسبّب به من مأس على صعيد تزايد عدد وفيات المواطنين عامّة والشباب منهم خاصّة، وعلى صعيد معاناة ضحايا الصدمات وذويهم، فضلاً عن الخسائر التي يتكبّدها المجتمع من جزائرها. فعهد رئيس الجامعة بهذا الملف إلى البروفسور رمزي سلامة، المعروف في الأوساط التربوية اللبنانية والعربية بسعة معارفه، ورضانته، وإطلاعه على التوجّهات الدولية في كلّ ما يعنى بالتعليم العالي، والتزامه بمعايير الجودة، وكلفه بإعداد مشروع اتفاقية بين مؤسسة رينو والجامعة، تلحظ بشكل أساسي إنشاء ماستر في إدارة السلامة المرورية. فتولّى البروفسور سلامة هذه المهمة مستعيناً بخبراء مؤسسة رينو في السلامة المرورية، وموظفياً علاقاته مع الجهات الدولية المعنية بالسلامة المرورية، ولاسيما منظمة الصحة العالمية، والبنك الدولي، والإسكوا، وغيرها. وتوجّبت هذه الجهود بتوقيع

عندما فاتح السيد كارلوس غصن، رئيس مؤسسة رينو الفرنسية، رئيس جامعة القديس يوسف السابق، الأب رينيه شاموسي، بفكرة إنشاء اختصاص جامعي في إدارة السلامة المرورية، أبدى رئيس الجامعة تجاوبه الفوري. وقد أطلق السيد كارلوس غصن هذه المبادرة الرائدة إيماناً منه بأنّ صانعي السيارات وسائر المركبات الآليّة هم طرف في مشكلة الصدمات المرورية، فلا بدّ أن تكون شركة رينو التي يديرها جزءاً من حلّ هذه المشكلة. أمّا تجاوب رئيس الجامعة فمرده إلى إيمانه بأنّ الالتزام بخدمة المجتمع يمثل بعداً أساسياً في رسالة الجامعة، وأنّه بإمكانها أن تجسّد هذا الدور من خلال إعداد اختصاصيين رفيعي المستوى يساهمون بطريقة علمية وفعّالة في التصدي لمشاكل السلامة المرورية وفي إيجاد الحلول الناجعة

تخليداً لذكرى ضحايا الصدمات المرورية في لبنان والعالم العربي.



رحلوا حفاة من دون وداع تاركين آثار أقدامهم على الطريق، ولن يعودوا.

الهيكلة النموذجية لإدارة السلامة المرورية



ولا توجد وصفة جاهزة وموحدة في العالم لتحديد شكل وتابعة الجهة القيادية الوطنية لإدارة السلامة المرورية، ولكن المهم توضيح مهامها ومسؤولياتها وصلحياتها ومعايير مساءلتها بأعلى درجة من الدقة. ويتوافر في لبنان عدد من الخيارات التي تستحق المزيد من التمحيص لتفعيل هذه الهيئة القيادية، سواء بإتباعها لهيئة إدارة السير والآليات والمركبات القائمة، أو للمديرية العامة لقوى الأمن الداخلي، أو بخلق هيئة جديدة بالكامل، أو بإنفاضة هذه المهام للأمانة الفنية المفترض إحداثها للمجلس الأعلى للسلامة المرورية اللذين نصّ عليهما قانون السير الجديد. ويستوجب إحداث هذه الهيئة القيادية وتفعيل دورها من ناحية أخرى تزويدها بالكوادر الوطنية المؤهلة والمعدة لتولي مهام إدارة السلامة المرورية

في مختلف المجالات والاختصاصات ذات الصلة بالوقاية من صدمات المرور وتخفيف آثارها عند حصولها، والذين يمثلهم أفضل تمثيل خريجو الدفقات المتتالية للماستر في إدارة السلامة المرورية الذي أنشئ مؤخراً بالتعاون بين جامعة القديس يوسف ومؤسسة رينو. إن رؤية هؤلاء الخريجين يتبوؤون مهام تفعيل وتنسيق نشاطات تحسين السلامة المرورية في لبنان وترشيد القرارات والإجراءات ستعني أن جهود عشرات الأشخاص الذين كانوا وراء إنشاء هذا الماستر الوحيد في العالم وتفعيله ومتابعته قد بدأت تؤتي ثمارها، مع الأمل أن يبشر ذلك بمستقبل أفضل لوضع السلامة المرورية في لبنان، مع المساهمة في تحقيق الأهداف السامية لعقد عمل الأمم المتحدة لتحسين السلامة المرورية 2011-2020.

دور الحكومات الوطنية في تحسين السلامة المرورية

غير حكومية ومؤسسات وشركات القطاع الخاص. ويتسم دور الحكومات الوطنية بأهمية خاصة في تنسيق مختلف الجهود والنشاطات وتوجيهها لتحقيق نتائج قابلة للقياس، من خلال صياغة الاستراتيجيات ورسم السياسات ووضع خطط العمل الزمنية ورصد النتائج على الأمد القصير والمتوسط والبعيد. ويرتبط نجاح الحكومات في تنفيذ مهامها بقدرتها على إنشاء أو تفعيل نظم وطنية لإدارة السلامة المرورية ذات بنية تنظيمية واضحة (الشكل المرفق)، يعتبر حجر الزاوية فيها تكليف جهة حكومية بعينها بمهام قيادة وتنسيق مختلف الجهود من خلال نهج تشاوري مع جميع الأطراف (National Lead Agency).

وقد لحظ قانون السير الجديد الصادر في لبنان في العام 2012 عدداً من مكونات هذه الهيكلية الوطنية لإدارة السلامة المرورية، من خلال المواد التي تنطبق لإحداث المجلس الأعلى للسلامة المرورية وأمانته الفنية واللجنة الوطنية للسلامة المرورية. ويبقى أن يتم تفعيل دور هذه المجالس من جهة، وأن يتم إنشاء وتفعيل الهيئة القيادية الوطنية لإدارة السلامة المرورية، والتي ستكون خلية النحل لتوجيه الدراسات والبحوث والاستقصاءات للتشخيص الدقيق لأوضاع سلامة المرور في لبنان، بتشعباته وخصوصياته، ومن ثم اقتراح الاستراتيجيات والسياسات وخطط العمل للمناقشة في اللجنة الوطنية والاعتماد من قبل المجلس الأعلى، وتوجيه الجهود وتنسيقها للمعالجة بدءاً من المحاور ذات الأولوية التي سيكشفها التشخيص سالف الذكر، ووصولاً إلى وضع آلية مناسبة للرصد والتقييم ومتابعة النتائج.

الدكتور المهندس يعرب بدر



المستشار الإقليمي للنقل واللوجستيات، إسكوا- بيروت
أستاذ محاضر في ماستر إدارة السلامة المرورية

بلغ عدد الوفيات الناجمة عن صدمات المرور في العالم في العقد الأول من القرن العشرين ما يزيد عن مليون ومائتي ألف وفاة في كل عام، كما بلغ عدد الجرحى والمصابين بإعاقات بليغة بنتيجة هذه الصدمات ما يقدر بخمسين مليون شخص في كل عام. وبناء على توصية المؤتمر الوزاري الدولي الأول للسلامة المرورية، الذي عقد في موسكو بتاريخ 19-20 تشرين الثاني 2009، برعاية الأمم المتحدة، تبنت الجمعية العمومية للأمم المتحدة القرار 64/255 بتاريخ 10 أيار 2010، المتضمن أن تكون السنوات العشر الممتدة بين 2011 و2020 عقداً للعمل من أجل تحسين السلامة المرورية في العالم، بهدف تخفيض العدد المتوقع لوفيات المرور في العام 2020 والمقدر بمليون وتسعمائة ألف وفاة إلى النصف، أي ما يقل عن 900 ألف وفاة، وذلك نتيجة مجموعة من النشاطات التي يفترض أن تتم في جميع بلدان العالم، تندرج ضمن خمس ركائز أساسية: إدارة أفضل لسلامة المرور، تحسين سلامة الطرق، تحسين سلامة المركبات، تحسين سلامة سلوك مجمل مستخدمي الطرق، وأخيراً تحسين أعمال الإنقاذ وإسعاف الضحايا عند حصول الصدمات.

ويقع عبء تنفيذ هذه النشاطات على عاتق الجهات الوطنية، من حكومات ومنظمات أهلية



البشرية وتحليل المشاكل الناجمة عن الصدمات المرورية ومعالجتها، وغيرها من الهيئات الدولية والوطنية. بدأت الدورة الأولى في خريف العام 2012 حين التحق بالماستر خمسة عشر طالباً وطالبة تراوحت أعمارهم من 25 إلى 45 سنة وتوافد تسعة منهم إلى لبنان من عدة بلدان عربية وانضموا إلى الطلبة اللبنانيين، من مدنيين وعسكريين. وفي آذار 2014 تم تخريج الدفعة الأولى في حفل جرى برعاية فخامة رئيس الجمهورية وحضور عدد من الوزراء ممثلين رؤساء الجمهورية ومجلس النواب ومجلس الوزراء، ورافقه مؤتمر دولي شاركت فيه شخصيات مرموقة متخصصة في السلامة المرورية من أكثر من عشرين بلداً عربياً وأجنبياً، بينما كانت الدفعة الثانية تتابع دراستها. وتمضي الدفعة الثالثة في تخصصها للحصول على هذه الجدارة متمنين أن تصبح السلامة المرورية أولوية في السياسات الحكومية في البلدان العربية كافة.

(لعلاقتها بالعناية بالمصابين)، الحقوق (لصلتها بقوانين المرور)، علم النفس والتربية (لمتابعة سلوك السائقين وسائر مستخدمي الطريق) وإدارة الأعمال (لإدارة السلامة المرورية)، والتأمين (لضمانة سلامة مستخدمي المركبات الآلية)، والعلوم الأمنية (لصلتها بتطبيق القوانين)، على ألا تقل سنوات الدراسة الجامعية التي أتمها المرشح عن أربع سنوات. يشرف على المقررات الدراسية 14 أستاذاً من حملة الدكتوراه والماجستير، إلى خبراء من فرنسا وبريطانيا والولايات المتحدة الأميركية. وتكمن أهمية هذا الماستر أيضاً بتغطية مؤسسة رينو كلفة 12 منحة للطلبة، في حين التحقت بالماستر منذ إنشائه مجموعة من تسعة ضباط من قوى الأمن الداخلي. يحظى هذا الاختصاص بالإقبال في ضوء الحاجة المضطربة، لاسيما أن الكرسي يتواصل مع هيئات المرور في البلدان العربية، كما يرتبط باتفاقيات تعاون وتبادل خبرات مع جهات عدة منها الهيئة الأميركية لسلامة النقل، التي تعنى ببناء القدرات

الماستر في إدارة السلامة المرورية

مرغريتا معوّض

معاونة مدير ماستر إدارة السلامة المرورية

مستخدمي الطرق، أكانوا مشاة، أم راكبي دراجات هوائية أو نارية، أم سائقي سيارات أو ركاباً فيها، أو مستخدمي سائر وسائل النقل على الطرق.

وحظي برنامج الماستر الذي أعدته جامعة القديس يوسف في بيروت بالتعاون مع مؤسسة رينو ومع اختصاصيين من البنك الدولي ومنظمة الصحة العالمية ومؤسسات أخرى متخصصة بالإذن بمباشرة التدريس بموجب قرار من وزير التربية والتعليم العالي رقم 453/م/2012 بتاريخ 2012/3/29.

يتكوّن الماستر من مواد دراسية متعدّدة الاختصاصات تشكل تسعين رصيماً أوروبياً، ومدة دراسته 18 شهراً. وهو يتضمن دروساً نظرية وعملية وتطبيقات تتمحور حول إدارة سلامة المركبات، وسلامة الطرق، والأطر التشريعية والتنظيمية، وتطبيق القوانين، وتعزيز السلوك الآمن عند مستخدمي الطرق بمختلف فئاتهم، والعناية بضحايا حوادث الطرق، ونظم المعلومات، وبناء القدرات الوطنية، وسياسات وخطط السلامة المرورية. ويتضمن فترة تدريب عملي لشهر كامل يقضيه الطالب في مؤسسة دولية تعنى بالسلامة المرورية، إضافة إلى سافرتين إلى أوروبا للتعرف إلى مؤسسة رينو ولقاء المسؤولين فيها وإلى ما تفعله شركة رينو في سبيل السلامة المرورية. ويختتم الطالب دراسته بتنفيذ بحث في ميدان تخصصه تبعاً لنظام الجامعة والماستر.

على الطالب الراغب بالالتحاق ببرنامج الماستر أن يكون حائزاً على شهادة جامعية معترف بها في أحد الاختصاصات الآتية: الهندسة، العلوم الطبية

كشفت الدراسات التي أجرتها منظمة الصحة العالمية في مطلع هذا القرن على أنّ الصدمات المرورية تتسبب سنوياً بما يزيد عن مليون ومئتين وخمسين ألف وفاة وما يقدر بعشرين إلى خمسين مليون جريح، محتلة، بشكل عام، المرتبة التاسعة في أسباب الوفيات، والمرتبة الأولى عند فئة الشباب الذين تتراوح أعمارهم ما بين 15 و 29 سنة، والمرتبة الثانية عند فئة الأطفال ما بين 5 سنوات و 14 سنة، والمرتبة الثالثة عند الشريحة العمرية 30-44 سنة. انطلاقاً من هذه الوقائع، شبّهت المنظمة الصدمات المرورية بالوباء، لما ينجم عنها من وفيات وأضرار جسيمة، جسدياً ومادياً، وما يكلف اقتصادات الدول. فباتت السلامة المرورية مصدر قلق جديد وهامساً عالمياً، وأعلنت الأمم المتحدة الأعوام 2011-2020 عقد عمل دولي من أجل السلامة المرورية هدفه تخفيض أعداد ضحايا الصدمات المرورية، بالرغم من توقعات ازدياد أعداد المركبات الآلية، بخاصة في البلدان النامية.

أما لبنان فكالعديد من الدول العربية والدول النامية لا يمتلك اختصاصيين في مجال السلامة المرورية من أجل محاربة هذا الوباء. لذا نشأت فكرة إنشاء برنامج الماستر في إدارة السلامة المرورية لدعم قدرات الدول العربية، ولاسيما المنخفضة والمتوسطة الدخل، على معالجة هذه القضية وإعداد اختصاصيين لتأمين السلامة لمختلف

عكس السير... والدستور!



زيد بارود

وزير الداخلية والبلديات
السابق
أستاذ محاضر في ماستر إدارة
السلامة المرورية



المواطنين- حملة السلامة المرورية في العام 2009، ارتسمت على وجوه البعض ابتسامة صفراء، فيما رأى آخرون أنّ الاولوية في مكان آخر. في الأرقام، كان واضحاً أنّ عدد ضحايا حوادث السير سنوياً هو أربعة أضعاف عدد ضحايا الحوادث الجنائية! هذا، في الاولوية... أما في الأنماط، فلا شك بأنّ اعتياد الفوضى حمل ويحمل كثيرين على الاصرار على الخطأ، مهما بلغت كلفته. وهذا ربما ما يفسر قرار مجلس الوزراء باستئجار تطبيق قانون السير الجديد (!!!).

هذا القرار (الذي أبطله مجلس شوري الدولة نتيجة طعن جمعيات السلامة المرورية به) يشكل تعبيراً رسمياً صارخاً عن مجاملة السلطة أحياناً لأرباب الفوضى، وربما خضوعها لابتزازهم! وفي ذلك اشتراك في جريمة القتل (والانتحار) التي يرتكبها أو يتعرض لها مواطنون ومواطنات غالبيتهم من فئة الشباب. هذا في حين أنّ الجريمة تشمل طوائفاً العظيمة كلّها ومناطقنا بلا استثناء وأمهات تبكين الفلذات؛ والحق... عالطيان...

لماذا يخضع مواطنونا - بخشوع- لقوانين السير في دبي، والولايات المتحدة، وأوروبا، ثم يخلعون، هم أنفسهم، طاسة العقل والادراك فور ما تطأ أقدامهم طرقات لبنان السوداء؟ الحقّ عليهم؟ ربما، جزئياً. لكن الحقّ الأكبر والمسؤولية الكبرى هي على عاتق السلطة. قانون السير والسلامة المرورية ليس قانوناً اختيارياً. هو قانون يحمي قبل أن يعاقب، وهو قانون ناظم غير ظالم. والأهم من القانون، تطبيقه: ما يستدعي إنشاء وحدة مرور متخصصة تكون هيبتهما على غرار "الفرقة 16" في عزها. فالقانون يحترم

في العام 1999، كتب الدكتور سمير مقدسي في "قضايا النهار" مقالة بعنوان "الخيارية في الجمهورية اللبنانية". في قاموس اللغة، ليس ثمة "خيارية" وإنما في قاموس الكاتب، فإن خيار التوقف أو عدم التوقف عند الضوء الاحمر إنما ينم عن خيارات أكبر تصل، ربما، إلى حدود الخيارات الوطنية الكبرى...

العبرة في العودة إلى المقالة، بعد 15 سنة على حبرها، مزدوجة: فهي من جهة تشير إلى حالة مستمرة شبه عصية على التصويب والانتظام، كما أنها تؤكد، من جهة أخرى، الصلة الوثيقة بين عكس السير في مسارات المرور، والمخالفات الاخرى في مسارات الدستور! إنها لمفارقة لافتة فعلا، أوّد أن أتوقف عندها قليلاً.

بين الضوء الاخضر والضوء الاحمر، مسافة قصيرة تفصل بين الحياة والموت أحياناً. خروقات التقاطع، كما خروقات "الكتاب" هي كل متكامل في مقارباتنا العامة. ولذلك، فإن قياس درجة تقدّمنا كمجتمع تمزّ الزامياً عبر أنماطنا المرورية أيضاً! وفي ذلك، تبدو لي "خيارية" المقدسي حجر زاوية في بناء هيكلنا القيمي الوطني ولا أعالي في ذلك.

يوم أطلقت وزارة الداخلية والبلديات وكل

جامعة القديس يوسف وبين الواقع السياسي وكريسي السلامة الدستورية في بعدا، تخطيط هناك وتسليم بالقدر هنا! وبين الاثنين، مواطنون ومواطنات يسدّدون يومياً ثمن الارتجال بدل الترقّب وثن سياسة عفنة تسير بعكس مسارات العالم وبعكس حركة التاريخ وبعكس آمال الناس، والضوء الأحمر يحرق كما في الدستور كذلك على التقاطعات...

بعدل من يطبّقه. فلا سلامة مرورية بالتراضي ولا بالاستئناس ولا بالموسميّة. إن الشركاء في عمليّة فرض الأمن المروري وسلامة مستخدمي الطرق مدعوون إلى مطالبة السلطة، بالاتحاد في ما بينهم، بإعطاء الاهتمام اللازم لهذا الملف الذي لا يلغي السعي الى مكافحة الزهباب ولا يتعارض معه. ثمّة "دواعش" كثر وراء المقود! بين الأكاديميا في كرسي السلامة المرورية في

التلّهي أثناء القيادة: خطر يزداد يوماً بعد يوم



البروفيسور
رمزي سلامة

مدير كرسي و ماستر مؤسّسة
رينو وجامعة القديس يوسف
في إدارة السلامة المرورية



أضرار ماديّة وإصابات جسديّة طفيفة أو جسيمة، أو وفيات.

لكنّ التلّهي أثناء القيادة لا يقتصر على استخدام الهاتف الخليوي، بل يتعداه إلى كلّ ما يمكن أن يحوّل تركيز السائق عن مهمّة القيادة إلى شيء لا علاقة له بمتطلّبات القيادة. فقلّة الانتباه لأجزاء من الثانية قد تؤدّي إلى صدم مشاة، أو راكبي دراجات هوائية وآليّة، أو أطفال وغيرهم، أو إلى اصطدام أو تصادم نظراً للمسافة التي تقطعها السيارة في ثوان بناءً على السرعة، أو إلى إمكان خروج المركبة عن المسار وانقلابها.

والتلّهي عن مهمّة القيادة أربعة أنواع هي: التلّهي البصري، ومن مظاهره قراءة الإعلانات، ومراقبة الناس، والنظر إلى الطبيعة، إلخ.؛ والتلّهي السمعي، ومن مظاهره التركيز على المحادثة مع الركّاب، والضجيج داخل المقصورة، والاستماع إلى الموسيقى الصاخبة، إلخ.؛ والتلّهي اليدوي، ومن مظاهره تشغيل الراديو أو المكيف، والأكل والشرب،

تتطلّب القيادة الآمنة للمركبات الآليّة بجميع أنواعها (سيّارات؛ شاحنات؛ درّاجات؛ إلخ.) التركيز واليقظة الدائمة لتشغيل القدرات اللازمة للقيام على النحو الأمثل بهذه القيادة، أي إدراك ما يجري في البيئة المباشرة للمركبة، ولاسيّما الإدراك البصري، توقّع ما يمكن أن يحصل نتيجة أيّ قرار يتّخذه السائق أو أيّ حركة يمكن أن يقوم بها، اتخاذ القرار المناسب، والقيام بالحركة المطلوبة.

ومع الانتشار الواسع لاستخدام الهاتف الخليوي من مختلف الشرائح السكّانية، تزايد احتمال استخدام هذه الهواتف أثناء القيادة وتضاعف معه إمكان حصول صدمات مروريّة مع ما يستتبع ذلك من

أدّت إلى هذه الحوادث على الشكل المثبت في الجدول.

ويظهر من هذا الجدول أنّ المصدرين الرئيسيين للتلّهي الذي يؤدّي إلى صدمات مروريّة عند هذه العيّنات هما الانشغال بالأفكار الشخصية واستخدام الهاتف الجوّال، يليهما الاهتمام بشيء ما داخل المركبة، وسائر مصادر التلّهي. وبالتالي تؤدي هذه الانواع الثلاثة من التلّهي إلى ازدياد خطر حصول صدمات مروريّة ما بين ثلاث وتسع مرّات.

لذلك، يتعيّن الامتناع كلياً عن استخدام الهاتف الجوّال أثناء القيادة لكتابة الرسائل النصّيّة، وإذا اضطرّ السائق للإجابة على مكالمات هاتفية، عليه إيجاد مكان مناسب لركن المركبة قبل استخدام الهاتف. كما أنّ من الأهميّة بمكان الانتباه إلى عدم تشتتّ الذهن لأيّ سبب كان وتركيز الفكر بشكل دائم على القيادة.

إلخ.، والتلّهي الفكري أو الذهني، أي شرود الذهن وأحلام اليقظة، والغفاء، والتركيز على شيء آخر غير القيادة، إلخ.

وتؤدّي بعض الأنشطة التي يمكن أن يقوم بها السائق إلى تعدّد أنواع التلّهي، ما يزيد من مخاطر حصول صدمات مروريّة. فالتبجّح مثلاً أثناء القيادة يؤدّي إلى تلّهي اليدين والعينين والذهن في آن معاً، والكلام على الهاتف يؤدّي إلى تلّهي اليدين والسمع والذهن، وقراءة الرسائل النصّيّة إلى تلّهي العينين والذهن، وكتابة الرسائل النصّيّة يؤدّي إلى تلّهي اليدين والعينين والذهن، وبهذا فهو أخطر أنواع التلّهي.

وفي دراسة حديثة قمنا بها لدى عيّنة من 630 شخصاً من العاملين في جامعة القديس يوسف وخريجيهما، وهم عائة من حملة الشهادات الجامعيّة، صرّح 30% منهم أنّه سبق أن حصل لهم حادث مروري بسبب التلّهي. وتوزّعت مصادر التلّهي التي

مصدر التلّهي	المجموع %	الإناث %	الذكور %
الانشغال بالأفكار الشخصية	29.5	30.4	28.3
استخدام الهاتف الجوّال	29.5	29	30
الاهتمام بحدث داخل المركبة	13.2	15.9	10
التلّهي بالمناظر بأحداث خارجيّة	7.8	4.3	11.7
التلّهي بالمذياع أو الموسيقى	7	8.7	5
التكلّم مع ركّاب المركبة	5.4	2.9	8.3
الأكل والشرب أو التدخين	4.7	4.3	5
مصادر أخرى متفرّقة	3	4.5	1.7

نحو طرق آمنة للجميع

م. إيلي طلو



مسؤول مشروع تطوير النقل الحضري في مجلس الإنماء والإعمار
أستاذ محاضر في ماستر إدارة السلامة المرورية



مثلاً من خلال التوسع في النقل العام وتحسين نوعيته وتحديد مسارات منطقية له حتى يصبح جذاباً لشرائح متنوعة من السكان فيلجؤون إليه في تنقلاتهم داخل العاصمة وفي جوارها بدل أن يعتمدوا في تنقلاتهم على سياراتهم الشخصية. وهناك العديد من الحلول التي اعتمدها المدن والدول المتقدمة في هذا المجال يمكن الاسترشاد بها لمعالجة أزمة السير في لبنان. يبقى أن العامل الأساسي في كل ذلك يكمن في سلوك مستخدم الطريق، بدءاً من تخطيط تنقلاته على النحو السليم إلى اعتماده أنماط السلوك الآمن وعلى رأسها احترام قوانين المرور وأدابه، وتكييف سلوكه، ولاسيما السرعة التي يقود بها مركبته، مع خصائص الطريق وأوضاعها والامتناع عن القيادة المتمهورة، ومشاطرة الطريق مع سائر مستخدميها بشكل حضاري آمن.

ورب سائل عن علاقة كل ذلك بأزمة المرور التي تعاني منها بيروت ومناطق جبل لبنان المحيطة بالعاصمة. ويكمن الجواب عن هذا التساؤل في تقييم القدرة الاستيعابية للطرق والشوارع بالعلاقة مع أعداد المركبات التي تتواجد في آن معاً في هذه الطرق والشوارع. فمهما جهد مجلس الإنماء والإعمار في توسيع الطرق والشوارع وفي إضافة جسور وأنفاق، فإنه يبقى في سباق مع أعداد المركبات التي تجوب هذه الطرق والشوارع والتي تزداد يوماً بعد يوم بشكل هائل. والمعروف علمياً بأن السيارة تأخذ كل حيز يتاح لها. فنظراً إلى ضيق مساحة لبنان وإلى اكتظاظ العاصمة وجوارها القريبة والبعيدة بالمساكن والأبنية التجارية والمنشآت الصناعية، لا يكمن الحل بالتوسع أكثر فأكثر في الطرق والشوارع والجسور والأنفاق. بل لا بد من سياسة وطنية تحد من أعداد المركبات التي تجوب الشوارع كل يوم،

أوضاعها المتردية سبباً لحدوث صدمات مرورية أو عاملاً أساسياً في جسامه تبعات الصدمات المرورية التي يمكن أن تحصل لأسباب أخرى تتعلق بالمركبات أو بسلوك مستخدمي الطريق. ويأتي تنظيم حركة المرور كعنصر أساسي مكمل لتصميم الطرق. حيث أنه يسعى إلى تنظيم سلوك مستخدمي الطريق بشكل علمي مدروس ولا يترك لهمؤلاء التصرف في بيئة الطريق كل على هواه. كما أنه يرشدهم إلى السلوك الذي يتعين اعتماده لتأمين سلامتهم وسلامة سائر مستخدمي الطريق، مثل تحديد السرعات بناء على خصائص الطريق من منعطفات ومنحدرات، أو تنظيم الدخول والخروج من التقاطعات، أو تنظيم تقاسم الطريق بين مختلف مستخدميها مثل الأرصفة والممرات المخصصة للمشاة، والممرات المخصصة للدراجات، وخطوط سير المركبات، والمساربات الخاصة بالسيارات المتعددة الركاب، والمساربات المخصصة للحافلات، وممرات الطوارئ، والمواقف على الطرقات العامة، وغيرها، مع ما يواكب ذلك من لوحات وإشارات وإرشادات مرورية دائمة أو مؤقتة مثل تلك التي توضع في مناطق ورش العمل، وتدابير لخفض السرعة مثل المطبات والدورات وغيرها. ويؤدي فهم مختلف هذه العوامل إلى تطوير التدابير الآلية إلى تحسين بيئة الطريق والانسحاب الأمثل لحركة المرور وتأمين مستلزمات البنية التحتية والتجهيزات الملائمة لكي لا تكون خصائص الطريق عاملاً أساسياً في حدوث الصدمات المرورية وفي جسامه تبعاتها.

تشكل بيئة الطريق وتنظيم حركة المرور عاملين أساسيين في السلامة المرورية وفي إمكان حصول صدمات مرورية. فهما يشكّلان إحدى الركائز الأساسية لما يعرف بثلاثية العوامل المتعلقة من جهة بيئة الطريق، ومن جهة ثانية بالمركبات، ومن جهة ثالثة بسلوك مستخدمي الطريق، والتي يؤدي التفاعل بين عناصرها إما إلى السلامة على الطرق والوقاية من الصدمات وإما إلى حصول صدمات مرورية وتفاقم نتائجها.

وتشمل مقاربات بيئة الطريق، على وجه الخصوص، تصميم مختلف العناصر المعنوية (عرض الطريق وجوانبها؛ الأرصفة؛ أفق الرؤية؛ حواجز الأمان؛ إلخ.) لكي تؤمن الطرق التي يتم إنشاؤها أو إعادة تأهيلها، بمختلف فئاتها ووظائفها، أكبر قدر ممكن من الأمان لمختلف مستخدميها (مشاة؛ ركاب دراجات هوائية أو آلية؛ سائقو وركاب مركبات مخصصة لنقل الركاب أو لنقل البضائع؛ ذوو احتياجات خاصة؛ مسنون؛ إلخ.). كما تشمل هذه المقاربات التدابير والآليات التي يتعين تطبيقها من أجل تأمين الصيانة الدائمة والدورية لهذه الطرق حتى تستمر بتحقيق مستلزمات السلامة ولا تصبح

وقد أثبتت التجارب في عدد كبير من المدن بأن إعادة توزيع الحيز العام لا يؤثر بشكل كبير على المقومات الأولية لحركة السيارات؛ وذلك عائد إلى أن الشبكات المدنية (في المدن الكبرى) قد وصلت إلى درجة إشباع عالية ولا يمكن لهذه الشبكات توفير حركة إضافية ذات أهمية للسيارات نظراً إلى تخطي القدرة الانسيابية في أغلب الأحوال. وبالتالي، فإن تنظيم حركة المرور على أسس جديدة يؤدي إلى تحقيق مستويات خدمة متشابهة من حيث وقت وكلفة الرحلة؛ وذلك يدحض مقولة التضييق على السيارات الخاصة؛ بل بالعكس فإن تنظيم التنقل سيؤدي في نهاية المطاف إلى تطور استعمال الوسائل البديلة وبالتالي لجم التضخم في الطلب على التنقل بالسيارة.



إضافة إلى ذلك سيوفر هذا الحيز العمراني المدني المنظم و"المهدأ"، الشروط البيئية المناسبة ويرفع من مستوى السلامة المرورية لكافة المواطنين، خاصة من خلال خفض حوادث صدم المشاة وحوادث السرعة. ويستفيد متابع الماستر في إدارة السلامة المرورية من عرض لتجارب متعددة ضمن سياقات مختلفة توفر له التعرف إلى طرائق وآليات تقييم التنقل الحضري والتي تسمح باحترام آفاق التطوير الحضري بكافة خصائصه وبتدعيم تنافسية المدينة وصورتها الاقتصادية والاجتماعية، والبيئية، كما بتعزيز سلامة التنقل للمواطنين وللمستخدمي كافة وسائل النقل. وتبين التجارب المبينة على "التنقل الآمن للجميع" أنه في النهاية من الممكن، عبر التشارك ومساهمة كافة القطاعات، التوصل إلى صيغة تنظيمية متوازنة للمدينة توفر هرمية واضحة لشبكات النقل وتراعي سلامة الحركة للجميع.

وسائط التنقل الأخرى؛ (3) تخصيص الحيز المتبقي للسيارات والشاحنات، وذلك بهدف الإبقاء على توازن صحي ما بين الأنماط الفردية والجماعية. وبالتالي أصبحت المدن ملتزمة بتطبيق تحديد صارم للسرعات ولحظ عناية خاصة للتقاطعات وإدارة الإشكاليات ما بين أنماط التنقل والنتيجة عن اختلاف السرعات وتنوع الآليات المستعملة. وقد أنتج هذا التطور حيزاً مدينيّاً أكثر ملائمة للوظائف المدنية وكذلك أكثر توفيقاً بين جميع الأنماط بحيث تتوفر الإمكانيات لتحقيق التنقل وفق وسائل مختلفة ومتنوعة، مما يحفز على خلق مساحات مختلطة تعاليش من خلالها مختلف وظائف المدينة: السكن، الخدمات، الوظائف الإدارية، المحال التجارية، المدارس...

التنقل والسلامة المرورية في البيئة الحضرية

م. رامي سمعان



استشاري في تنظيم النقل الحضري
أستاذ محاضر في ماستر إدارة السلامة المرورية

على نحو عام، تدهور سلوكيات سائقي السيارات تجاه أنماط التنقل الأخرى كما شهدت تراجعاً حاداً في الشروط البيئية. طبعاً، تتفاوت هذه الحالة ما بين المدن وذلك يرتبط بالعناصر الرئيسية التالية: وجود أو عدم وجود وسائل نقل مشترك مكثفة؛ مترو أنفاق، قطارات ضواحي، شبكات ترام وأو باصات تعمل ضمن مسارات خاصة وحصرية؛ دور المدينة المعنوية وطبيعة تطورها الاقتصادي والاجتماعي وتفاعلها مع محيطها المحلي (الضواحي/المنطقة) ومع محيطها الوطني والإقليمي؛ مستخدمو سائر الأنماط ومدى قوة وفاعلية مجموعات الضغط ونجاح وسائل التنظيم والتدخل الاستباقي. في مطلق الأحوال، أصبح من الضروري العمل على تطبيق مبدأ "التنقل الآمن للجميع" وذلك لتحقيق توازن اجتماعي ونمو اقتصادي مستدام ولاحترام قواعد السلامة المرورية وأصولها؛ وبالتالي عودة التنظيم المدني إلى قواعده الأساسية من خلال هرمية تنظيمية توزع وترتب الأولويات. وبذلك، أصبح تنظيم الحيز العمراني داخل التجمعات المدنية يخضع من جديد لمنطق التوازن الحضري ولشروط تحقيق السلامة المرورية لجميع المواطنين مما يفرض تنظيم محاور وشبكات المدن وفقاً للترتيب التالي: (1) إعطاء الحيز المناسب والأمن للتنقل السلس (المشاة؛ الدراجات الهوائية؛ ذوي الاحتياجات الخاصة؛ ...): (2) تطوير شبكات سطحية للنقل المشترك تطبيقاً لمبدأ التغطية الشاملة للخطوط وكذلك لضرورة التكامل مع

تشكل المدينة حلقة رئيسية مميزة ضمن شبكات التنقل عموماً؛ وتتطلب بالتالي عناية خاصة نظراً للتداخل بين الأنماط المتوافرة لحركة الأشخاص وللضرورة التقاسم الحتمي، ولكن غير المتكافئ في أغلب الأحيان، لحيز عام مشترك. وقد رافق تعاظم الدور الاجتماعي والاقتصادي للسيارة الخاصة في أواخر خمسينيات القرن العشرين توجه عدد كبير من المدن نحو تسهيل حركة السيارات الخاصة ومنحها الامتيازات مقارنة مع أنماط التنقل السطحية الأخرى (المشاة؛ الدراجات الهوائية؛ الباصات؛ الترام) وذلك من خلال الحوافز أو الإجراءات التالية: تسهيل وقوف السيارات على جوانب الشوارع عبر عدم تطبيق نظام الوقوف مقابل بدل أو اعتماد تعريفات متهودة؛ زيادة عدد المسالك المخصصة للسيارات على حساب الأنماط الأخرى؛ زيادة الطرق السريعة داخل التجمعات المدنية.

فطى التنقل بالسيارة على المدن، وبات التنقل أكثر فأكثر حركياً على مستخدمي السيارات (الخاصة والعام). ونتج عن ذلك إهمال المتطلبات الأساسية للسلامة المرورية التي تركز على حماية المواطنين الأكثر ضعفاً (المشاة، ذوي الاحتياجات الخاصة، مستخدمو الدراجات الهوائية)؛ وشهدت المدن،

المركبات الآمنة في لبنان: هل للحلم أن يصبح حقيقة؟

م. لنا درغام

المديرة العامة لمؤسسة المقاييس
والمواصفات اللبنانية
أستاذة محاضرة في ماستر إدارة السلامة المرورية



الإدارة المرتبطة بها، إن على مستوى المصنّع أو على المستوى الوطني. كما جهد كل من الاتحاد الأوروبي والامم المتحدة لإصدار تشريعات ملزمة للمصنّعين تضمن انتاج مركبات آمنة تخفف من التلوث البيئي، وتمّ إطلاق العديد من البرامج الدولية والإقليمية لتقييم أمان المركبات الجديدة والمستعملة وضبط جودة قطع الغيار.

أما في لبنان فلا يخفى على أحد أنّ هناك ثغرات عديدة وحلقات غير مترابطة تؤدي إلى تواجد مركبات آليّة من جميع الفئات والأنواع (دراجات آليّة؛ سيارات خصوصيّة؛ سيارات أجرة؛ حافلات صغيرة أو كبيرة في بعض الأحيان؛ شاحنات صغيرة وكبيرة؛ إلخ...) على طرقاتنا لا تستجيب لمتطلبات السلامة، إن لجهل أصحابها أو سائقها بأصول السلامة ومعاييرها، أو لتجاهلهم هذه الأصول، أو لتمنّعهم عن احترام القوانين والأنظمة وعدم إخضاع مركباتهم للمعاينة الدورية، أو لتحاييلهم على هذه القوانين والأنظمة. وفي جميع هذه الأحوال يشكّلون خطراً على أنفسهم وعلى سائر مستخدمي الطرق. فغياب الإدارة المتكاملة والمترابطة لهذا القطاع في لبنان يؤدي إلى عدم التمكن من ضبط هذه التجاوزات بشكل كامل ان لجهة منع دخول المركبات وقطع الغيار المخالفة، أو لضبط عملية صيانتها وتأهيلها الدائم.

وقد صدرت في لبنان عن مؤسسة المقاييس والمواصفات اللبنانية العديد من المواصفات التي تعنى بالمركبات وقطع الغيار والدواليب وطرق اختيارها. كما ان قانون السير والتشريعات الأخرى الصادرة لتاريخه نظمت جزءاً من هذا القطاع

تشكّل المركبات الآمنة، إضافة إلى الطرق الآمنة، والسلوك الآمن، والعناية بمصابي الصدمات المرورية، والإدارة الحكيمة للسلامة المرورية، الدعائم الأساسية الخمس للخطة الدولية لعقد العمل من أجل السلامة المرورية 2011-2020 الذي أقرته الجمعية العمومية للأمم المتحدة. وتعتبر المركبات سبباً رئيسياً للحوادث المرورية المميتة في الدول النامية ولاسيما في لبنان، حيث تواجه هذه الدول تحدياً كبيراً في تأمين مركبات آمنة تتمتع بمواصفات السلامة المطلوبة لتكون درعاً يقي راكبيها من الإصابة الجسدية في حال وقوع أيّ صدام، ولتخفيض عدد الإصابات والوفيات الناتجة عن صدمات المرور.

ولا يمكن ان يتم هذا الأمر إلا بوجود مواصفات واضحة للمركبات الآلية والتشريعات المرتبطة بها، إضافة إلى طرق الرقابة الفاعلة عليها والمختبرات المجهّزة والمعتمدة ومراكز الصيانة، وخطط التثقيف والتدريب الوطنية.

تضافرت الجهود في السنوات الأخيرة على المستوى الدولي لإصدار مواصفات دولية تعنى بسلامة المركبات الآلية بكافة مكوناتها، الميكانيكية، والهيدروليكية، والكهربائية، والالكترونية، إضافة إلى طرق اختبار سلامتها، وصولاً إلى أنظمة

كبيرة من المواطنين بخلاء طرقاتنا من أيّ مركبة لا تستجيب لمعايير السلامة يتطلب تضافر الجهود على عدة جبهات، منها، اعتماد مواصفات وفرض تشريعات صارمة في ما يخص شروط السلامة في المركبات وتفعيل المختبرات المعنية بالفحص والرقابة؛ القيام بحملات تربية وتعليم وتوعية وإعلام حثيثة لتغيير سلوكيات شرائح واسعة من المواطنين في ما يخص المعاينة والصيانة وتنظيم المهن المرتبطة بها؛ التطبيق الصارم للقوانين والأنظمة ومحاسبة وردع المخالفين. وهذا الحلم لن يتحقق ما لم يتم تفعيل التنسيق بين مختلف الإدارات والمؤسسات المعنية بهذا الموضوع على المستوى الوطني والتوافق على خطة عمل وطنية متكاملة وتأمين الموارد البشرية والمالية اللازمة لتنفيذها.

وحذرت آلية الصيانة وضبط المخالفات. غير ان غياب الخطط والاستراتيجيات والرقابة المنتظمة والمعاينة الفعالة ووسائل الردع المناسبة، لا يؤمن الضبط اللازم ولا يحقق استدامة الاجراءات المتخذة. كما أنّ ضعف البرامج التربوية على المواطن الصالحة في ما يخص السلامة المرورية، وغياب البرامج الرصينة في ما يخص تعليم قيادة المركبات الآليّة، ومن ضمنها التأكد الدائم من حالة المركبة قبل كلّ استخدام لها، لا تسهم في إكساب المواطنين السلوكيات الحميدة والتصرف المسؤول في هذا المجال. كما أنّ غياب التنظيم اللازم لمهنة صيانة المركبات وتصلحها وعدم وضع أسس واضحة لممارسة هذه المهنة، يؤثر بشكل مباشر على سلامة المركبات المستعملة. لا شكّ في أنّ تحقيق الحلم الذي يراود شرائح

هل لشركات التأمين دور في تعزيز السلوك الآمن عند السائقين؟

م. باتريك الفضل

نائب مدير عام شركة نورث
أشورنس للتأمين
طالب في ماستر إدارة
السلامة المرورية



السلامة المرورية كرادع مستقبلي لهذا السائق المؤمن ولمحيطه المباشر، كالعائلة والأصدقاء، عبر ما يخبرهم به السائق المؤمن عند إتمامه الدورة بنجاح. ويتمّ إختيار السائق المؤمن الذي يخضع لهذه الدورة بحسب خطورة الحادث الذي يكون قد تسبّب به ونتجت عنه اضرار جسيمة (وفاة، عجز، دخول مستشفى) أو مادية كبيرة، من جراء السرعة الزائدة أو المفرطة أو الجنونية والتي تشكل سبب أكثرية الحوادث في لبنان، أو من جراء القيادة تحت تأثير الكحول أو المخدرات أو غيرها من السلوكيات المتهورة.

وإذا تخلف السائق المؤمن عن هذه الدورة أو إذا لم يقطعها بنجاح، عندئذ يكون لشركة التأمين الحق بعدم دفع الأضرار المادية لمركبة السائق المؤمن إذا كان لديه تأمين شامل ضد جميع الأخطار، وتقوم الشركة في حالتي التأمين الشامل والتأمين ضد الغير (جسدي ومادي) بمطالبة المؤمن بجميع المبالغ التي قد تكون دفعتها عنه لصالح الغير، بما فيها التعويضات عن الأضرار الجسدية والمادية. فهذه الدورة التأهيلية الإلزامية يجب أن تكون بمثابة منبه وتوعية للسائق المؤمن على ضرورة اعتماده سلوكيات تحترم مبادئ السلامة المرورية.

ويتطلب تحقيق ذلك التعاون بين عدة جهات رسمية وأهلية. مثلاً، يمكن أن تتمّ دورة التدريب التأهيلية بواسطة الجمعيات الأهلية التي تهتم بمثل هذه الامور منذ عشرات السنين، بإشراف وزارة الداخلية والبلديات وتحت رعاية شركات التأمين ودعمها. كما يمكن إضافة فحص سيكولوجي إلزامي

إنّ أيّ تحسّن في السلامة المرورية في لبنان ينعكس إيجاباً على قطاع التأمين، وبالأخص على نتائج قطاع تأمين السيارات. فالتحسّن في السلامة المرورية يعني الانخفاض في عدد الصدمات المرورية بجميع أنواعها (صدم، وتصادم، واصطدام، وانقلاب المركبة) وما ينتج عن ذلك من أضرار جسيمة ومادية ومعنوية. وبالتالي فهو يخفّض كلفة الحوادث التي تدفعها شركات التأمين، كما يمكن أن يخفّض كلفة التأمين نفسه. لذلك، لشركات التأمين دافع أساسي لكي تقوم بإبراز أهمية السلامة المرورية بالنسبة الى مؤمنّيها. ويمكن أن تقارب شركات التأمين هذا الموضوع من وجهة نظر مكتملة لحملات التوعية التي تقوم بها الجمعيات الأهلية دورياً.

ولا مجال هنا لطرح كامل ما يمكن أن تفعله شركات التأمين في هذا المجال استناداً إلى الخبرات الدولية الناجحة. ولذلك نكتفي بعرض اقتراح عملي يمكن تطبيقه من دون جهد مالي وفكري كبير، وهو يقضي بإخضاع السائق المؤمن لدى شركة التأمين الذي يكون مسبباً لحادث مروريّ لدورة تدريب تأهيلية إلزامية على السلامة المرورية، تهدف إلى زيادة وعي السائق بمتطلبات



بهذا الخصوص إلى الوزارات المعنية (وزارة الاقتصاد والتجارة؛ وزارة الداخلية والبلديات؛ وزارة العدل) لكي يصار الى إصدار نصّ قانوني لجعل هذه الدورة التأهيلية إلزامية لمسبّب الحادث. ومن خلال هذا التدبير، تكون شركات التأمين قد ساهمت فعلياً بتوعية المواطنين على أهمية اعتماد سلوكيات آمنة على الطرق؛ وبالتالي تكون قد ساهمت في تعزيز السلامة المرورية لجميع مستخدمي الطريق.

لدرس الحالة السيكولوجية للسائق المؤمن لمحاولة فهم مشكلته التي تؤدي إلى السلوكيات غير الآمنة عنده ومساعدته على معالجة هذه المشكلة. وعند انتهاء الدورة يخضع السائق المؤمن لامتحان لتقويم مدى فهمه لمفاهيم السلامة المرورية وللحادث الذي كان هو المسبّب الرئيسي له. ويجب أن يتمّ اجتياز هذا الاختبار بنجاح.

وتتطلب مأسسة هذا الاقتراح وتعميمه على شركات التأمين أن تقدّم هذه الشركات اقتراحاً

إحصاءات حوادث المرور في لبنان: خطوة "ناقصة" لتحسين السلامة المرورية

كامل إبراهيم



أمين سرّ جمعية اليازا
خريج ماستر إدارة السلامة
المرورية

ومن المشكلات الأساسية أيضاً عدم دمج كلّ المعلومات الصادرة عن الجهات المختلفة بحدوث السير في مرصد وطني متخصص بتحليل المعلومات المختلفة وإصدار التقارير السنوية ووضعها في متناول الجميع، وعدم وجود فريق عمل متخصص في المعلوماتية وهندسة المرور وإدارة السلامة المرورية لتحليل البيانات ورسمها، وعدم تحديد الأماكن عبر برنامج الـ GIS والذي يسمح بتحديد الأماكن التي تتكرّر فيها الحوادث، أو ما يعرف بالنقاط السوداء، فضلاً عن اعتماد التحليل في العديد من الحوادث على الاستنتاج الشخصي لفريق العمل في مركز التحكم، والنقص في عديد رتباء التحقيق في قوى الأمن الداخلي، والنقص في الدورات التدريبية والتأهيلية، إضافة إلى العتاد اللازم، وعدم التنسيق ما بين الهيئات المختلفة.

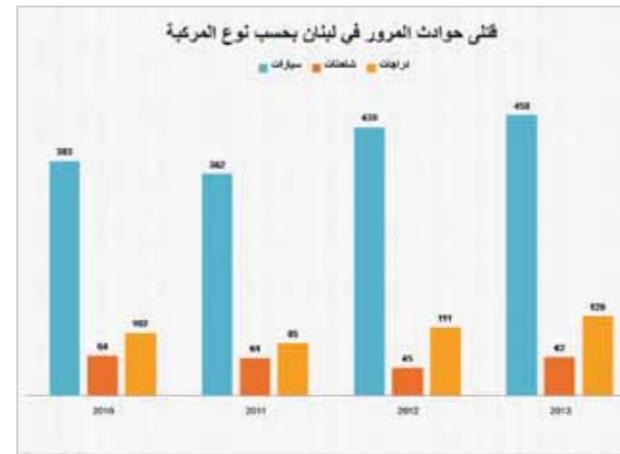
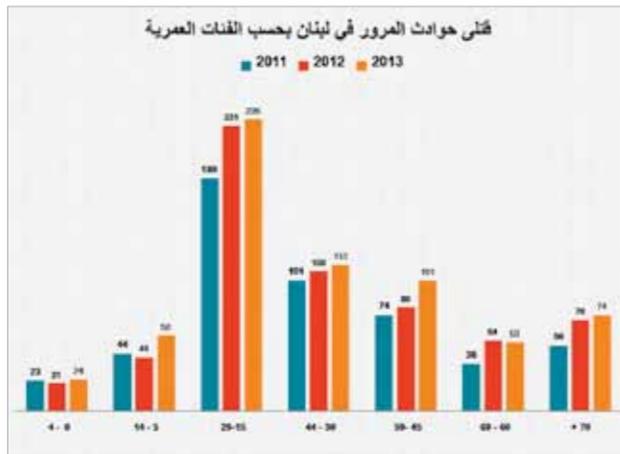
لذا، لا بدّ من أن تعمل السلطات الحكومية المعنية على تطوير نظام معلومات متكامل من خلال إنشاء مرصد وطني للسلامة المرورية يضم متخصصين يعملون على جمع وتحليل البيانات بمنهجية علمية موثوقة مع تحديد دقيق للمؤشرات المفيدة من أجل الاستفادة من الإحصاءات والدراسات التي تنتج عنه في رسم السياسات وصياغة الإستراتيجيات والخطط الكفيلة بخفض أعداد وفيات حوادث المرور في لبنان بما يتوافق مع التزام لبنان مندرجات الخطة الدولية لعقد العمل من أجل السلامة المرورية 2011 - 2020 الذي أقرته الأمم المتحدة.

الحوادث، وتحديد المشكلات، وإيجاد الحلول. وتكمن مشكلة هذه الإحصاءات في أنّ الهدف من التحقيق في الحوادث في قوى الأمن الداخلي قضائي بحت، يرمي إلى تحديد المسؤوليات لا غير، ولا يتوخّى منه تحليل المعطيات لتحسين السلامة المرورية. إضافة إلى ذلك، ثمة مشكلات أخرى تتعلق بعدم دقة الإحصاءات. ويمكن ذلك في اعتماد نظام المعلومات على نحو أساسي على الإفادة الفورية قبل انتهاء التحقيق، وليس على الاستمارات المعتمدة التي تسجّل فيها الوفيات التي تحصل بعد أيام من وقوع الحادث كما تسجّل فيها معطيات أخرى لا تتضمنها الإفادة الفورية. كما أنّ من شأن استخدام الاستمارات لوضع التقرير السنوي أن يؤدي أيضاً إلى عدم الدقة في المعلومات، بسبب النقص في هذه الاستمارات، والتدريب غير الكافي لرتباء التحقيق، وعدم اعتماد آليات لمراجعة عملهم من الناحية العلمية في بعض الحالات، مما يؤدي إلى ضعف موثوقية المعلومات التي تتضمنها هذه الاستمارات.

إصابات ناتجة عن الحوادث التي عملت فرق الإسعاف والطوارئ على نقلها وإسعافها. مثلاً، أشارت إحصاءات قوى الأمن إلى وقوع 649 قتيلًا و6137 إصابة في العام 2013، فيما أحصى الصليب الأحمر في العام نفسه 11552 إصابة. أمّا الجمعيات الأهلية فتحدّثت عن أرقام تقديرية بناءً على تقارير منظمة الصحة العالمية، ومنها جمعية اليازا التي تحدّثت عن وقوع أكثر من 900 قتيل في العام نفسه. تصدر المديرية العامة لقوى الأمن الداخلي تقريراً سنوياً من 10 جداول عن حوادث المرور في لبنان، التي نتجت عنها أضرار جسيمة ووفيات فقط، وذلك بعدما يتمّ تجميع المعلومات في مركز التحكم المروري التابع لهيئة إدارة السير. وتبنى هذه الإحصاءات على الجداول اليومية المكوّنة من المعطيات الأولية لحوادث المرور التي تفيد بها غرف العمليات في قطعات قوى الأمن الداخلي. ولا يتضمّن هذا التقرير سوى معلومات إحصائية عامة، من دون احتساب أيّ مؤشرات تسمح بتحديد العوامل الرئيسة لحصول

أصبحت حوادث المرور في لبنان مأساة يومية تودي بحياة العديد من المواطنين، معظمهم من الفئات العمرية الشابة، في ظل غياب الدور الفعلي للحكومات المتعاقبة في تحمّل مسؤولياتها واتخاذ الإجراءات المناسبة لوقف هذه المأساة التي أصبحت تشكل عبئاً حقيقياً على المجتمع اللبناني. ويشكّل تقييم مشكلة حوادث المرور، من خلال الإحصاءات والدراسات المبنية على نظم معلومات صحيحة ومفصلة، خطوة أساسية لإطلاق حملات تحسين مستوى السلامة المرورية، لأهميتها في زيادة الوعي بمخاطر الحوادث وصوغ الإستراتيجيات على النحو المناسب للحد من أعداد الضحايا.

وتفتقد نظم معلومات حوادث المرور في لبنان الدقة والجديّة، ما يعيق عملية رصد عوامل الخطر وتقويمها وتحديد المؤشرات الحقيقية، وذلك بسبب عدم وجود نظام وطني موحد لجمع المعلومات وتحليلها وإصدار الأرقام الدقيقة والموثوقة. فهناك فارق في الأرقام بين إحصاءات قوى الأمن الداخلي الرسمية لمجمّل أعداد الحوادث التي ينتج عنها ضحايا، وما يحصيه الصليب الأحمر اللبناني من



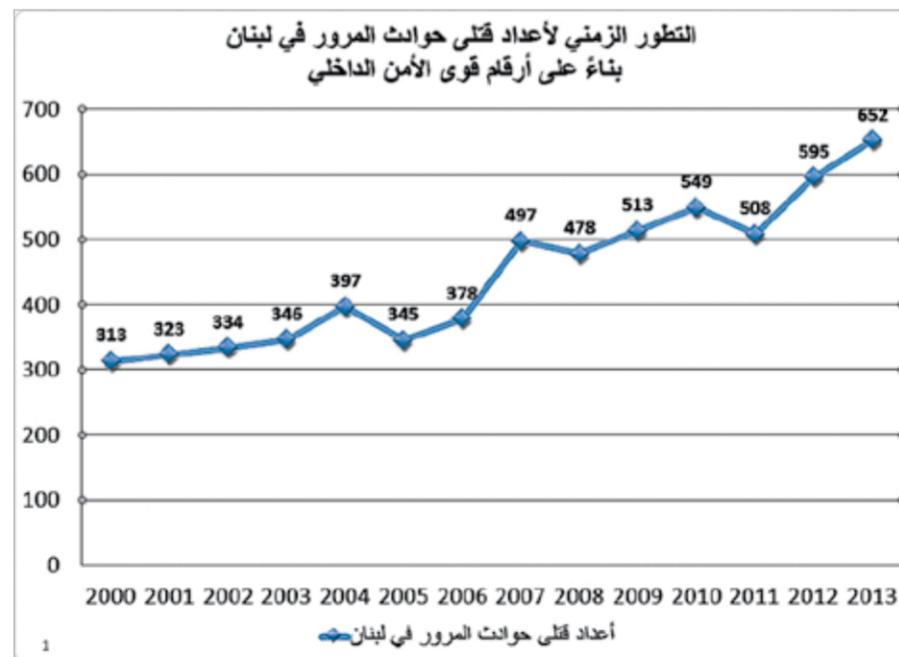
السلامة المرورية في لبنان مهمة شاقّة ولكن ليست مستحيلة

قطاع تعليم قيادة المركبات وامتحانات رخصة السوق، وبالتالي التأكد من اكتساب السائقين المعارف والمهارات والسلوكيات المطلوبة وتزويدهم بمبادئ القيادة السليمة ومساعدتهم على إدراك مخاطر الطريق. فلن تنخفض الوفيات والإصابات الناجمة عن حوادث المرور في لبنان ما لم تقتنع الحكومة وأصحاب القرار بضرورة التعامل مع السلامة المرورية كقضية مهمة، وبالتالي تحمّل المسؤوليات بحماية المواطنين، من خلال وضع استراتيجية وطنية شاملة محدّدة الأهداف وتأمين التمويل الكافي لها والسهر على تطبيقها.

إنّ من شأن تطبيق قانون السير رقم 2012/243 أن يساهم في حلّ نسبة كبيرة من العقبات المذكورة أعلاه من خلال تطوير إدارة السلامة المرورية بدءاً بإنشاء المجلس الوطني واللجنة الوطنية للسلامة المرورية، وتزويد أمانة السرّ بفريق عمل متخصص ومقتنع بهذه القضية لإجراء الدراسات والبحوث وتقييم الأداء الحالي للسلامة المرورية على مختلف المستويات، ومراجعة القدرات الوطنية المعنيّة وتقديم الاقتراحات المناسبة، إضافة إلى تعزيز قدرات قوى الأمن لتطبيق القانون والتحقيق في الحوادث بالشكل المناسب، وغيرها من المسائل المعتمدة في قانون السير الجديد. ولا شكّ بأنّ تأمين السلامة المرورية في لبنان مهمة شاقّة وصعبة وتحتاج إلى نضال حقيقي لتحقيقها؛ لكنها ليست مستحيلة. لذا لا بدّ من اتخاذ قرارات جريئة لتعبيد الطريق نحو السلامة المرورية في لبنان.

إضافة إلى قرار بناء عدد من جسور المشاة ومكافحة الفساد في منح رخص السوق. ينذر الواقع الحالي لحوادث المرور في لبنان بالأسوأ في ظل غياب الإرادة السياسية والتمويل، وتقاذف المسؤوليات بين الوزارات والإدارات المعنية، وتضارب الصلاحيات في ما بينها، وعدم تطبيق القانون بالشكل الفعّال والمناسب، وعدم تطوير

واقترعت الاهتمامات على نشر ثقافة السلامة المرورية من خلال حملات التوعية التي قامت بها الجمعيات الأهلية، بمساندة ذوي ضحايا الحوادث، والتي، في معظمها، لا تركز على أسس علمية ولا يعرف مدى تأثيرها. ولم تسجّل أيّ نقطة إيجابية تخصّ السلامة المرورية ذات أهمية عالية سوى إقرار قانون سير جديد بعد عشر سنوات من العناء،



ك. إ.

اتّخذت ظاهرة حوادث المرور في لبنان في السنوات الأخيرة منحى تصاعدياً مأساوياً، إذ ارتفعت أعداد قتلى هذه الحوادث من 313 قتيلًا في العام 2000 إلى 652 قتيلًا في العام 2013 بحسب الأرقام الرسمية الصادرة عن قوى الأمن الداخلي، بينما تشير تقديرات منظمة الصحة العالمية إلى سقوط أكثر من 900 قتيل سنوياً في لبنان. وبحسب الأرقام الرسمية، تصيب الوفيات على الطرق على نحو خاص الذكور (ما بين 74% و 81% في السنوات الثلاث الأخيرة)، والأشخاص في مقتبل العمر (ما بين 35% و 37% من الشباب ما بين 15 و 29 عاماً). ويشكّل السائقون ما بين 35% و 39% من الضحايا، والمشاة ما بين 34% و 43% منهم. ويتركّز الضحايا بشكل أساسي في محافظة جبل لبنان (حوالي 44%)، تليها البقاع (حوالي 21%) والشمال (حوالي 19%). أمّا إذا أخذ عدد السكّان بالاعتبار فيأتي البقاع على رأس لائحة المحافظات الخطرة يليه جبل لبنان والشمال، بينما تشكل بيروت الإداريّة المحافظة الأقلّ خطراً.

وعلى الرغم من هذه الأرقام المخيفة، لم تحتلّ السلامة المرورية في لبنان أولوية متقدّمة لدى الحكومات المتعاقبة، باستثناء خلال بعض الفترات القصيرة التي لاقت اهتماماً فردياً من بعض الوزراء، لقناعتهم بأهمية هذه القضية أو نتيجة ردّ فعل على ازدياد أعداد الحوادث وضغط المجتمع المدني.



باعتماد الخوذة الواقية وإضاءة أنوار الدراجات في كل الاوقات. وقد بوشر بتطبيق القانون الجديد بعدما راعى تعديل العام 2014 مبدأ التدرج ليخفف من صدمة الانتقال، إضافة إلى تأمين متطلبات التحضيرات اللوجستية. وسيكون لوسائل الاعلام والتواصل الاجتماعي دورها في التوعية بشأن قانون السير الجديد عبر حملات إعلامية منظمة ومكثفة تطل شرايح المجتمع كافة تحثهم على الالتزام بالقانون وعلى تطبيقه. وعلى خط مواز ستتمكن محاضر المخالفات ويفعل نظام النقاط بالترام مع تنمية القدرات البشرية لقوى الامن الداخلي وتحديث تجهيزاتها.

ختاماً، يهدف قانون السير الجديد الى رفع السلامة المرورية والأمان على الطرقات إلى أعلى مستوى ممكن بهدف تخفيض الحوادث وأضرارها. وواجبنا جميعاً ان نسعى الى تسهيل سبل الحياة وتعزيز أمن وسلامة مستخدمي الطرق تفادياً للمآسي وأن نقطع الطريق أمام وثبات الموت الذي يقتنص أبناءنا على غفلةٍ ومن دون وجه حق.

السوق التي تسحب وفقاً لحجم المخالفة على أن تسلم الرخصة الى الشرطة بعد خسارة 12 نقطة لمدة ستة أشهر، واستحداث سجل مروري لهم يشكل قاعدة معلومات مخصصة لتسجيل المخالفات المرورية والنقاط المسحوبة ووضعه بتصرف القضاء، وتشديد العقوبات مع تصاعد الغرامات تبعاً لخطورة المخالفة، ومضاعفتها عند التكرار مع سحب الرخصة وإلزام صاحبها الخضوع لدورة تأهيلية في حال رغب بالقيادة مجدداً. كما وضع القانون أرضية واضحة لمعالجة سلوك السائق بشفافية عالية تقوم على حتمية العقوبة ونزاهة رصد المخالفات عبر استخدام التكنولوجيا المتاحة مثل الرادارات والتجهيزات الحديثة الأخرى حيث تدخل الاقل للعنصر البشري في قياس المخالفة وتحديد العقوبة. كما فضل القانون قواعد مرور المشاة بحيث تكون القواعد المتبعة في توعية المواطن، خصوصاً اليافعين من طلاب المدارس والجامعات، وجعل شرعة حقوق المشاة من ملاحق القانون، وأولى الدراجات التي قسمت لفئتين اهتماماً أكبر وألزم الدراجين

قانون السير الجديد

المقدم جوزف مسلم

رئيس شعبة العلاقات العامة في المديرية العامة لقوى الامن الداخلي طالب في ماستر إدارة السلامة المرورية



تؤدي حوادث السير إلى أضرار مأساوية عائلية واجتماعية وخسائر مالية جسيمة. ويكشف تقرير منظمة الصحة العالمية للعام 2013 أن الوفيات من حوادث السير في الدول المتقدمة في قضايا المرور لا تشكل سوى نسبة حوالى 4 بالمائة ألف من السكان، بينما تصل هذه النسبة في لبنان إلى ما يقارب الـ 20 بالمائة ألف، أي ما يوازي خمسة اضعاف.

وبما أن قانون السير في لبنان الصادر في العام 1967 ينتمي الى العصر والبيئة التي صيغ فيهما حينها منذ خمسة عقود ولا يعكس المفاهيم الجديدة والحاجات العصرية للسلامة المرورية، كان المستحيل القيام بتعديلات جزئية عليه كي يتناغم مع أحدث القوانين والاتفاقيات العالمية والتوجهات الحديثة للإهتمام بسلوك السائق. فكان لا بد من العمل على اصدار قانون سير جديد يتماشى مع الحاجات الحالية، مع الليونة اللازمة لرفع معايير السلامة المرورية، وليشكل في الوقت نفسه نقلة نوعية للثقافة المرورية ولمفاهيم السلامة الطرقية في لبنان. وقد صدر هذا القانون في العام 2012. ومن ابرز ما جاء به هذا القانون الجديد على سبيل المثال لا الحصر ما يأتي.

لحظ هذا القانون تطوير إدارة شؤون السير والسلامة

تفعيل عمل هيئة إدارة السير والآليات والمركبات: المدخل الى إدارة حديثة لقضايا التنقل



ليس بالأولوية: أما إلغاؤها فليس قراراً شعبياً! من هذا المنطلق دعم معالي وزير الداخلية والبلديات الاستاذ نهاد المشنوق مشروع إعداد منهاج تعليم قيادة تماشياً مع روحية قانون السير الجديد وبإشراف مدير عام هيئة إدارة السير والآليات والمركبات، المهندس هدى سلوم، كخطوة أولى من الهيئة في سبيل تعزيز السلامة المرورية على مختلف طرق لبنان ولمختلف مستخدمي الطريق ضمن مشوار الألف ميل من المتوقع إنجاز خطوطه العريضة حسب المعايير العالمية في النصف الأول من العام المقبل.

يكتسبها المتدرّب تدريجياً وليس كما هو شائع اليوم حيث تعتبر الرخصة حقاً مكتسباً للعموم. ومن المؤسف أن لا يكون قطاع النقل، ومن ضمنه السلامة المرورية، أولوية على جدول أعمال الدول المنخفضة الدخل بالرغم من عبء الآثار السلبية لهذا القطاع على مجتمعات واقتصادات هذه الدول. إذ أنه في كثير من الأحيان يتم التعاطي مع برامج تعليم القيادة من قبل المعنيين على أنها واقع لا مفر منه من دون العمل على تطويره عملاً بمبدأ "أن آلية تعليم وامتحان القيادة شكليتان من الناحية الأكاديمية والمهنية في الوقت الحالي وتطويرهما

وزيادة عدد ساعات تعليم القيادة!

إن تحسين تصنيف لبنان على لائحة أوضاع السلامة المرورية يحتاج من ضمن ما يحتاجه إلى تفعيل دور هيئة إدارة السير والآليات والمركبات ودعم قدراتها وملاكها كي تتمكن من أداء دورها والمهام المنوطة بها كما حددها مرسوم إنشائها رقم 11244 تاريخ 25-10-2003 والذي يعهد إليها على نحو خاص السهر على تطبيق القوانين والأنظمة المتعلقة بالسير وتسجيل المركبات، وإدارة إشارات السير ومراقبتها وتطوير استراتيجيات إدارة السير وخطط تدفقاته، وإجراء الحملات الإعلامية والإرشادية للسائقين والمنتفعين حول نظم إدارة السير الحديثة.

وتعدّ هيئة إدارة السير والآليات والمركبات، عبر المصالح والدوائر والأقسام التابعة لها، ومن ضمنها غرفة التحكم المروري، العمود الفقري لقطاعي المرور والسلامة المرورية في لبنان؛ حيث أنّ ملء الشواغر في ملاكها الفارغ لجهة العديد والخبرات خطوة لا مفرّ منها لتحقيق تغيير جذري في القطاعين المذكورين.

ويطال عمل هيئة إدارة السير من خلال دائرة السوق إعداد مناهج تعليم القيادة والإشراف على مرحلة التعليم التي يجب أن تتم، حسب قانون السير 2012/243، عبر مدارس حديثة مؤهلة للمهمة. كما يقع عليها مسؤولية تنظيم الامتحانات النظرية والعملية بما يتوافق مع هدف منح رخصة السوق كإمتياز مبني على معارف ومهارات ومواقف

النقيب ميشال مطران

رئيس قسم الاعلام والعلاقات العامة في هيئة ادارة السير والآليات والمركبات طالب في ماستر إدارة السلامة المرورية



لعلّ أبرز ما تعاني منه الدول المنخفضة والمتوسطة الدخل - ولبنان إحداها - عند تصديها لعبه الصدمات المرورية (أو ما يعرف بحوادث السير) هو طرق المعالجة الجزئية والقصيرة الأمد التي في الأغلب تعالج النتائج على مستوى أفقي في قطاع معين (هندسة الطرق، خدمات الطوارئ، إلخ). مهمة عن قصد أو جهل وضع خطط وسياسات شاملة وبعيدة الأمد. فمن المعالجات الشائعة التركيز على زيادة عدد الرادارات على الطرقات بهدف ضبط السرعات الزائدة من دون الأخذ بالاعتبار مكنة محاكم السير لتسريع فرض الغرامات أو تحديث قاعدة المعلومات تبعاً لجهة الهوية الفعلية لمالكي السيارات وعناوينهم؛ ومن ذلك أيضاً فرض زيادة على عدد ساعات تعليم القيادة على المتدربين من دون إخضاع المدربين لتأهيل ومن دون إعداد منهاج تعليم وفق المعايير الرائدة. وفي هذا الإطار تتساءل الإدارات عن أسباب عدم انعكاس جهودها انخفاضاً في عدد قتلى الصدمات المرورية بالرغم من زيادة عدد الرادارات

النهار



باتت من أبرز الوسائل في تغطية أخبار حوادث المرور إلى جانب حملات التوعية المتواصلة عبر صفحات الجمعيات الأهلية مثل اليازا وكن هادي. ولا بدّ من أجل تحسين واقع تعامل الإعلام مع قضايا السلامة المرورية في لبنان من إحداهن نقلت نوعيّة في هذا التعامل تبدأ بتبني المؤسسات الإعلامية مسألة السلامة المرورية وجعلها من بين القضايا الأساسية التي تتناولها على نحو مستمرّ بمهنيّة واحتراف، والالتزام تجاه الجمهور والرأي العام بتحليل علمي حول أسباب حوادث المرور في لبنان، واعتماد الموضوعيّة في نقل أخبار حوادث المرور وعرض مختلف وجهات النظر المحللة للحوادث، من خلال مقابلات مع أخصائيين وناشطين في مجال السلامة المرورية في لبنان، والشجاعة في قول الحقيقة الكاملة حول ظروف كلّ حادث، وفضح الإهمال المؤدي إلى الحادث من قبل الجهات المعنية أو السائق. ويتطلّب ذلك تنمية المهارات الإعلامية عن طريق التدريب المستمر لتغطية مسائل السلامة المرورية بطريقة علمية موسعة مبنية على إحصاءات موثوقة وعلى أبحاث معمّقة وعدم الإكتفاء بعرض أخبار حوادث المرور بطريقة سطحيّة أو مبسّطة.

لديها استراتيجيّة واضحة وطويلة الأمد على المستوى الإعلامي قريبة من الرأي العام والمجتمع الأهلي تتناول أسباب وعوامل حوادث السير من الناحية العلمية، والتثقيفيّة، والتوعويّة التي من شأنها شرح المشاكل المختلفة وعرض الحلول الممكنة بهدف جعل كلّ شرائح المجتمع اللبناني قادرة على التعامل مع مشاكل المرور من جهة، وعلى تفادي التسبّب بصدّات مروريّة. ولا شكّ بأنّ على وسائل الإعلام أن تضطلع بدور أساسي لتوعية المواطنين بمختلف فئاتهم من أجل درء المخاطر على الطرق وخفض الوفيات والإصابات الناتجة عن الصّدّات المروريّة. ومن ذلك توعية الرأي العام ولفت انتباهه إلى قضية "السلامة المروريّة"، وتسهيل الضوء على واقعها وفضح الانتهاكات والمخالفات الجسيمة، ومكافحة الفساد الذي يؤدي إلى سوء إدارة السلامة المروريّة على كافة المستويات، وإتاحة المجال لضحايا حوادث المرور والمتضرّرين منها للتعبير عن معاناتهم وتثقيف المجتمع لتفادي الوقوع بحوادث مماثلة في المستقبل. ولا بد من الإشارة إلى أن مواقع التواصل الاجتماعي

الإعلام والسلامة المروريّة في لبنان

جورج متني وعبد القادر قطريّة
طالبان في ماستر إدارة السلامة المروريّة

عدم وجود إعلاميين متخصصين بقضايا السلامة المرورية ينعكس سلباً على ما يتمّ تقديمه للجمهور. وقد ارتبط موضوع السلامة المرورية في وسائل الإعلام بأشخاص أو صحافيين وليس بالسياسة العامة للمؤسسة الإعلامية. ولذلك، يبقى عرض مقالات علمية أو برامج معمّقة حول السلامة المرورية شبه غائب أو خجولاً جداً. وجّل الإعلاميين الذين يغطّون مسائل السلامة المروريّة اكتسبوا المعارف التي يمتلكونها بجهد شخصي أو من خلال تعاملهم مع الجمعيات الأهلية المعنية، ولاسيّما اليازا التي مدت خلال السنين المنصرمة مجموعة من وسائل الإعلام ببرامج وحلقات من إنتاجها تتناول مواضيع السلامة المرورية بهدف التوعية وتطوير مفهوم الوقاية من الحوادث. افتقاد الجهات الإعلامية للمعلومات العلمية الصحيحة والمصادر الموثوقة يؤثّر بشكل واضح على موضوعية ما يتمّ عرضه، وبالتالي على ثقة المتلقي في ما يتلقّاه. لا يوجد برامج متخصصة تقوم بدور التوعية الأساسي للأطفال أو الفئات العمرية الشابة. لا يوجد قدرات وطنية داخل وسائل الإعلام الرسمية وغير الرسمية لتقديم أو نشر حملات توعية تكون محددة وهادفة وناجحة وقابلة للقياس. افتقاد لبنان لسياسة إعلاميّة طويلة الأمد على المستوى الحكومي من جهة، وعلى المستوى الاجتماعي من جهة أخرى. فمعظم المبادرات المتعلقة بالسلامة المروريّة تقتصر على عدد قليل من الجمعيات الأهلية المتخصصة وعلى قوى الأمن الداخلي، والتي باتت المرجع الأساسي لمختلف أمور التوعية المرورية. أمّا من ناحية العمل الحكومي، فمعظم الوزارات المعنية، أي الداخليّة، والشرطة، والعدل، والإعلام، والصحة، والأشغال العامّة، فليس

في دراسة أوليّة قمنا بها حول التغطية الإعلامية لمسائل السلامة المروريّة في وسائل الإعلام المرئيّة والمسموعة والمكتوبة في لبنان للتعرف إلى الاهتمام الذي توليه لقضايا السلامة المرورية، تبين لنا تفاوت كبير في التغطية بين وسيلة إعلاميّة وأخرى، كما في عمق التغطية وفي استمراريتها عبر الزمن. ومن أبرز نقاط الضعف لدى وسائل الإعلام عند تغطية قضايا السلامة المرورية في لبنان ما يأتي: لا تحظى الصّدّات المرورية وأعداد القتلى والجرحى الناجمة عن هذه الصّدّات بالاهتمام نفسه الذي تحظى به قضايا أخرى مثل جرائم القتل أو العنف مثلاً التي يذهب ضحيتها أقلّ من ثلث أعداد الوفيات على الطرق، بالإضافة إلى القضايا الأمنية والسياسية. ومن النادر أن نجد وسيلة إعلاميّة تركز برنامجاً دورياً أو صفحة أسبوعيّة أو شهرية تتناول فيها كلّ ما يخصّ أمور السلامة المرورية المتعلقة بالطرق والمركبات والسائقين. أغلب المقابلات التلفزيونية تكون في أوقات الصباح وقليلاً ما تتمّ التغطية في أوقات الذروة. وتكتفي البرامج الإخبارية اليومية بالتنويه بوقوع حادث وإعطاء لمحة موجزة عن الأضرار، ويتناول معظمها معلومات أولية عن الحوادث مثل عدد القتلى والجرحى ومكان الحادث، والقليل منها يتناول تفاصيل وتحليلات تتعلق بالحادث. بينما تستضيف بعض البرامج بشكل دوري خبراء ومتخصصين بهذه القضايا، ولاسيّما من الجمعيات الأهلية المعنية بالسلامة المروريّة، مثل اليازا وكن هادي ومن قوى الأمن الداخلي.

تم إعداد هذا الملحق تخليداً
لذكرى ضحايا الصّدّات
المروريّة في لبنان والعالم
العربي الذي يصادف في الأحد
الثالث من تشرين الثاني من
كل عام.
إعداد فريق عمل كرسي
مؤسسة رينو وجامعة
القديس يوسف في إدارة
السلامة المرورية.

مراجعة نصوص:
البروفسور رمزي سلامة
تنفيذ: كامل ابراهيم
إخراج: مي شريم

تضع كرسيّ مؤسّسة رينو وجامعة القديس يوسف لإدارة السلامة المروريّة هذا الملحق الخاص بين أيدي قرّاء جريدة النهار وعمامة المسؤولين والمواطنين، إيماناً منها بضرورة تضافر جهود مختلف شرائح المجتمع لتخفيف المعاناة التي يعيشها سكّان لبنان والعالم العربي من جرّاء الصّدّات المروريّة وما تتكبّده مجتمعاتنا من خسائر بشريّة وماديّة جسيمة ومن آلام تسببها هذه الصّدّات، على أمل أن تشدّ الهمم وتتصدّى حكوماتنا ومؤسّساتنا بمختلف أنواعها للمأساة التي تتكرّر أمام أعيننا في كلّ يوم، فتوضع السياسات والاستراتيجيات والخطط وتتخذ التدابير والإجراءات الكفيلة بدرء مخاطر استخدام الطرق للتنقل، فتحقق مجتمعاتنا ما يصبو إليه عقد العمل من أجل السلامة المروريّة 2011-2020 الذي أقرّته الأمم المتّحدة، على أمل أن تخلو طرقاتنا، ولو في الأمد البعيد، من أيّ صدام مميت.

لمزيد من المعلومات - زيارة موقع الماستر: www.manser.usj.edu.lb
هاتف: 01-421000-6642/6643
البريد الإلكتروني: manser@usj.edu.lb