أثر عمر السائق وخبرته في الضلوع في الحوادث

د. هاشم المدني
أستاذ الطرق والمواصلات المشارك
رئيس قسم الهندسة المدنية والعمارة
جامعة البحرين

يقوم عمر السائق وجنسه ومعدل قيادته للسيارة بدور بارز في متوسط سرعة قيادته للسيارة. ويسوق الشباب عامة بشكل أسرع من الكهول بنسبة 11%، فلو افترضنا أن الكهول يقودون في المتوسط بسرعة 80 كم/س على طريق ما، فإن الشباب يقودون بسرعة 88 كم/س على الطريق ذاته. و أما الفروق بين الذكور والإناث من السواق فليست نوعية من الناحية الإحصائية. و قد وجد أن السواق يسرعون عند ذهابهم إلى العمل وعند إيابهم منه وعند قيادتهم سيارات كبيرة. وقد لاحظ الباحثون أن السواق الذين هم في مناصب إدارية عالية كالمديرين ورؤساء الأقسام يميلون إلى السرعة أكثر من غيرهم من الموظفين. وتشيرالأبحاث إلى أن احتمال الوقوع في الحوادث تزيد بنسبة 8% عند زيادة السرعة بنسبة 1%. كما وجد أن الحوادث تنخفض مع التقدم في العمر، ومع سنوات القيادة حيث وجد هاورث (Haworth)[1] أن الذين تقل خبرتهم في القيادة على ثلاث سنوات ويقودون مركبات لم تقطع بعد عشرة آلاف كم هم أكثر عرضة لخطر الوفاة في الحوادث التي هي أحادية الوقوع ممن هم أكثر خبرة. وكذا وجد في البحرين، حيث تورط السواق الذين تقل خبرتهم عن سنة في ثلث حوادث الوفيات عام 2007 وفي أكثر من خمس حوادث الإصابات (جدول1) رغم أنهم لا يشكلون إلا نسبة قليلة من مجموع السواق في البحرين. أما السواق المخطئون ممن تقل خبرتهم عن سنة فقد تسببوا في 37% من الوفيات. وعلى العكس من ذلك فإن السواق الذين تفوق خبرتهم على خمس سنوات والذين يشكلون الغالبية الكبرى من السواق لم تتجاوز نسبة تسببهم في حوادث الوفيات والإصابات 39%[2].

تشير الأبحاث إلى أن احتمال الوقوع في الحوادث تزيد بنسبة 8% عند زيادة السرعة بنسبة 1%.

جدول1 العلاقة بين خبرة السواق المتورطين والمخطئين في الحوادث ونسبة وقوعهم في حوادث الإصابات في البحرين (2007) [2]

سنوات الخبرة	السواق المتورطون		السواق المخطئون	
	الوفيات	الإصابات	الوفيات	الإصابات
أقل من سنة	%32	%22	%37	%27
سنة –5سنوات	%24	%34	%26	%34
6 سنوات أو أكثر	%44	%44	%37	%39

مركز الإعلام الأمني
Police Media Center

وأظهرمعدل وفيات وإصابات السواق في الولايات المتحدة الأمريكية[3] معدلات عالية لمن هم دون العشرين من أعمارهم، وتبدأ تلك المعدلات بالانخفاض تدريجياً حيث تبدو وكأنها مستقرة لمن هم بين الثلاثين والسبعين من أعمارهم، ومن ثم تبدأ المعدلات المختلفة بالارتفاع مرة أخرى مع العمر. أي أن كبار السن والشباب هم أخطر الفئات العمرية من السواق.

أما في بريطانيا فقد أظهرت الإحصاءات[3] أن النسب المئوية لوفيات حوادث الطرق بالنسبة لجميع الإصابات تبدأ بالانخفاض مع العمر إلى سن الخامسة والثلاثين، ثم تبدأ بالارتفاع تدريجياً مع العمر لتصل إلى أعلى النسب لمن تعدى الرابعة والثمانين. ومرة أخرى يمكن القول أن كبار السن من السواق يليهم الشباب هم أكثر الفئات العمرية تعرضاً للوفاة. أما الركاب فإن مثل تلك المعدلات تبدأ بالتصاعد الكبير لديهم من سن الخامسة والثلاثين. أي أنه كلما كان سن الراكب أكبر كلما كانت درجة تعرضه للوفاة أكبر داخل المركبة. أما قبل تلك الأعمار فإن أخطر مرحلة هي مرحلة الثامنة عشرة من العمر؛ حيث تكون تلك المعدلات في أعلى حد لها. أما المشاة فإن معدل الوفاة بالنسبة للإصابة عندهم يبدأ بالارتفاع الحاد منذ سن العاشرة من العمر (جدول2). كما يمكن القول هنا إنه كلما كانت حماية كبار السن أقل كلما كانت درجة تعرضهم للوفاة أكبر حيث إن المشاة من كبار السن أخطر من الركاب والركاب أكثر تعرضاً للوفاة من السواق[3].

تشير نتائج الإحصاءات أن كبار السن والشباب هم أخطر الفئات العمرية من السواق.

جدول 2 النسب المئوية للوفاة لمختلف أعمار المشاة والسواق والركاب في بريطانيا
[3]

النوع	الأعمار											
	7-4	9-8	10-14	15-17	18-24	25-34	35-44	45-54	55-64	65-74	75-84	+85
مشاة	1.3	1.0	0.8	0.85	1.2	2.05	1.85	2.2	2.85	4.5	6.0	9.4
سواق	-	-	-	-	1.05	0.8	0.45	0.55	0.95	1.35	2.15	2.9
ركاب	0.7	0.55	0.65	0.85	1.05	0.8	0.65	0.75	0.95	1.05	2.20	4.5

السواق حديثو القيادة

تتوجه بعض الدول إلى إيجاد نظام يتم فيه تأهيل السواق حديثي القيادة بحيث يسهل اندماجهم في مجتمع السواق، وفي محيط المركبات والطرق المختلفة بطريقة تؤهلهم للتغلب على الأوضاع المرورية المعقدة دون وقوعهم في الحوادث. والحقيقة التي توضحها الإحصاءات المرورية أن السواق من الشباب أكثر تعرضاً لحوادث الوفيات

مركز الإعلام الأمني
Police Media Center

بمرتين من السواق الكهول. وتكمن المشاكل المتعلقة بذلك في قلة الخبرة وضعف المهارات القيادية، وكثرة القيادة الليلية في أوقات الخطورة، والسلوك المتعلق بالمجازفة، وضعف الحكم على الأوضاع القيادية المتوقعة، وبطأ اتخاذ القرار والقيادة تحت تأثير المسكرات. وتأتي أهمية الموضوع من الحقيقة المؤسفة أن ثلث وفيات الشباب ممن هم بين 15-20 عاما تقع من جراء حوادث الطرق[4]. وقد وجد أن 21% من الشباب الذين توفوا في حوادث الطرق في الولايات المتحدة الأمريكية كانوا سكارى. ورغم أن نسبة الشباب لا تتجاوز 7% من مجموع عدد السواق هناك فإنهم يشكلون 14% من مجموع قتلى حوادث الطرق المتعلقة بالسكر، علاوة على ذلك فإن 71% من الشباب الذين قتلوا في حوادث الطرق لم يكونوا مستخدمي أحزمة الأمان وقت وقوع الحادث، وقد كانت السرعة هي أحد الأسباب الداخلة في حوالي ربع تلك الحوادث (22%)[4].

الشباب من السواق

وجد الباحثون في الولايات المتحدة الأمريكية أن أخطاء السواق المسببة لحوادث الوفيات لمن هم دون العشرين تزيد على 75% من مجموع حوادث الوفيات -كما هو بين من جدول 2-3 - بينما لا تزيد على 62% لمن هم في العشرين أو أكبر. أما النسب المؤية لحوادث الوفيات المتعلقة بالسرعة فإن السواق الذين هم دون العشرين تسببوا في أكثر من 31% من تلك الحوادث بالمقارنة مع 22% لمن هم أكبر من ذلك[5]. وقد وجد من حوادث المركبات أحادية الوقوع –كالانقلاب أو الاصطدام بأحد أجزاء الطريق كأعمدة الإنارة أو الأشجار أو الجسور- أن السواق الذين هم دون الخامسة والعشرين أو الذين تعدوا الستين أكثر عرضة للحوادث المميتة ممن هم بين الخامسة والعشرين والتاسعة والخمسين، لذا يتوجب على برامج السلامة أن تركز على هاتين الفئتين. و أكثر خطورة من أولئك هم من تقل أعمارهم عن الحادية والعشرين أو تزيد على السبعين. و لا تقتصر هذه الإحصاءات على الولايات المتحدة الأمريكية فحسب بل هي كذلك في معظم دول العالم، ففي استراليا على سبيل المثال يشكل ضحايا حوادث الطرق الذين هم بين 18 و25 عاماً أكثر نسبة من غيرهم في المجتمع، أي أنهم الفئة الأكثر عرضة للحوادث[6].

يتعرض السواق الشباب إلى حوادث مميته مرتين أكثر من السواق الكهول. وتكمن المشاكل المتعلقة بذلك في قلة الخبرة وضعف المهارات القيادية، وكثرة القيادة الليلية في أوقات الخطورة، والسلوك المتعلق بالمجازفة، وضعف الحكم على الأوضاع القيادية المتوقعة وبطأ اتخاذ القرار والقيادة تحت تأثير المسكرات.

مركز الإعلام الأمني
Police Media Center

جدول 3 النسب المئوية لحوادث الوفيات[5]

عمر السائق	16	19-17	49-20
أخطاء السائق	80	75	62
السرعة	36	31	22
حادث أحادي الضلوع (سيارة واحدة)	41	37	30
السكر	8	25	47

مركز الإعلام الأمني
Police Media Center

كما أن خطورة السياقة الليلية لقليلي الخبرة ضعف أولئك الذين لديهم خبرة كبيرة، علاوة على ذلك فقد وجد أنه كلما زاد عدد الركاب في السيارات التي يقودها شباب دون العشرين كلما زاد معها احتمال وقوعهم في حوادث خطرة أو مميتة.

كما وجد أن السواق الذكور من الدنمركيين الذين هم بين الثامنة عشر والرابعة والعشرين من أعمارهم أكثر عرضة للحوادث من غيرهم من الذكور بحوالي مرتين ونصف. وحيث إن هؤلاء يغلب عليهم قلة الخبرة. لذا فإن الحكومة الدنمركية بدأت منذ عام 1999 بوضع حد أدنى لعدد ساعات التدريب، عند التقدم لنيل رخصة القيادة. علاوة على ذلك فإن الحكومة هناك بدأت اعتماد نظام النقاط الجزائية لرخص القيادة، حيث يتم احتساب نقاط على الرخصة عند كل مخالفة يقع فيها السائق. وفي حالة تجاوز السائق لعدد معين من تلك النقاط تقوم المؤسسات المعنية بضبط النظام بتعليق أو إيقاف صلاحية رخصته.

* تشكل أخطاء السواق المسببة لحوادث الوفيات لمن هم دون العشرين أكثر من 75% من مجموع حوادث الوفيات.
* كلما زاد عدد الركاب في السيارات التي يقودها شباب دون العشرين كلما زاد معها احتمال وقوعهم في حوادث خطرة أو مميتة.

يفترض أولياء أمور السواق الذين هم في أول سن الشباب في كثير من الأحيان أن الشباب يقومون بعمل الأشياء كما علموهم هم بتعب وعناء. إلا أن ذلك الافتراض غير صحيح في غالب الأحوال حيث إنهم لا يتصرفون كما نظن أو كما نريده نحن منهم عندما يكونون مع أقرانهم أو خارج البيت. تقول أم إحدى ضحايا حوادث الوفيات إنها لو كانت تعلم بمثل هذه الحقائق لكان لها تصرف آخر مع ابنتها المراهقة التي ماتت في حادث مأساوي[5]. ويعد الشباب رخصة السياقة تذكرة نحو الحرية، كما أنها لحظة من لحظات الأفراح بالنسبة للوالدين، إلا أنهم يجهلون أن أكثر من ثلث الحوادث المؤدية إلى الوفاة في معظم دول العالم تقع لشباب دون التاسعة عشر من أعمارهم[5]. لذا

مركز الإعلام الأمني
Police Media Center

يتوجب عليهم الأخذ بأيدي أبنائهم إلى بر الأمان لاسيما في السنوات الثلاث الأولى من نيلهم رخص القيادة.

يعد الشباب رخصة السياقة تذكرة نحو الحرية، كما إنها لحظة من لحظات الفرح بالنسبة للوالدين، إلا أنهم يجهلون أن أكثر من ثلث الحوادث المؤدية إلى الوفاة في معظم دول العالم هي لشباب دون التاسعة عشر من أعمارهم.

مركز الإعلام الأمني
Police Media Center

مركز الإعلام الأمني
Police Media Center

ما يمكن للوالدين تقديمه لأبنائهم قليلي الخبرة[5]؟

1. **عدم الاعتماد الكلي على المدرب ودروس تعليم القيادة:** ليست القدرة على السياقة هي المسببة في الحوادث المتعلقة بالمراهقين بل السلوك وسرعة أخذ القرار. و يظن الشباب في الغالب أنهم في أمن من الإصابة لذا لا يستخدمون أحزمة الأمان، كما يقدمون على السياقة السريعة والحركات المخيفة الأخرى.

مركز الإعلام الأمني
Police Media Center

2. **تقييد القيادة الليلية:** ضرورة تقييد القيادة الليلية في حالة عدم وجود مرافق مؤهل.

3. **تقييد عدد المرافقين:** إن وجود مراهقين آخرين مع السائق المراهق يحفزه على الخطأ، وقد وجد في حوالي ثلثي (62%) حوادث الوفيات التي وقعت للشباب تواجد مراهق آخر في السيارة.

4. **الإشراف على السياقة:** القيام بدور فاعل أثناء مصاحبة المراهق لاسيما في الأجواء المختلفة كالسياقة أثناء الليل وفي الجو المطير وفي الازدحامات وعلى الطرق السريعة، وتوزيع هذا الدور على مدى أكثر من ستة أشهر بشكل مكثف في الأسابيع الأولى ثم تخفف لاحقاً.

5. **الآباء هم القدوة الحسنة لأبنائهم:** حيث وجد أن غالبية المراهقين الذين وقعوا في حوادث ومخالفات لهم آباء وأمهات مهارتهم ضعيفة في القيادة.

6. **الالتزام بحزام الأمان:** لا يفترض أن الأبناء يتقيدون بحزام الأمان دائماً لاسيما مع أقرانهم. ولذلك فلابد من التأكد من استخدامهم للحزام بشكل دائم.

7. **اقتناء السيارة الأسلم لا الأجمل:** أدوات السلامة في المركبة مثل الفرامل المانعة للقفل وأكياس الهواء وغيرها من الأدوات الأخرى مهمة في المركبة، كما أن السيارات الصغيرة لا تحمي من فيها أثناء الحوادث. وعلى الوالدين تفادي شراء السيارات السريعة أو الشاحنات.

مركز الإعلام الأمني
Police Media Center

على الوالدين - لضمان سلامة الأبناء قليلي الخبرة- عدم الاعتماد الكلي على المدرب ودروس تعليم القيادة، وتقييد قيادة أبنائهم الليلية، وتقييد عدد المرافقين، والإشراف على السياقة، وأن يكون الآباء قدوة حسنة لأبنائهم، وإلزام الأبناء بحزام الأمان، واقتناء السيارة الأسلم لا الأجمل.

1Hawarth, N., Vulcan, L., Bowland, L. and Pronk, N. "Estimation of risk factors for fatal single vehicles crashes", Monash University Accident Research Center, Report#121, Australia.
2General Directorate of Traffic, "Traffic Accidents Facts in State of Bahrain 2007", Ministry of Interior, 2008.
3Blomqvist, L.H. "Aging Europe: the chalenges and opportunities for Transport Safety" European Transport Safety Council, Brussels, 29-12-2003.

4National Highway Traffic Safety Adminstration "Graduated Driver Licensing System", State Legislative Fact Sheet, US Department of Transportation, Jan 1998.
5Insurance Institute for Highway Safety and Highway Loss Data Institute "Beginning Teenage Drivers", USA, 2001.
6 National Center for Statistics & Analysis "1999 Annual Report File and 2000 Early Assessment Files", USA, 2000.

مركز الإعلام الأمني
Police Media Center