



حوادث المرور

الطُّولُ المُرْفَعة.. والثقافة المغيّبة

محمد الطريقي



حقوق الطبع (C) : ١٤٣٣ هـ - ٢٠١٢م العالم للمصحافة والطباعة والنشر والتوزيع
جميع الحقوق محفوظة. غير مسموح بطبع أي جزء من أجزاء هذا الاصدار أو خزنه
في أي نظام تخزين المعلومات أو استرجاعه، أو نقله على أية هيئة أو وسيلة سواء كانت
إلكترونية أو شرائط ممغنطة أو ميكانيكية، أو استنساخاً، أو تسجيلاً أو غيرها، دون
الحصول على إذن خطي من صاحب حقوق الطبع.

سلسلة العالم الفكرية

مجلة العالم العاغة (الحماية الإنسانية) شهرية تصدر عن :

مؤسسة العالم للمصحافة

رئيس التحرير المشرف العام: أ. د. محمد بن حمود الطريقي

إدارة التحرير : وصفي الروسان

الإدارة الفنية : أحمد أبو عمر

التنفيذ الفني : شمس الدين عبدالله

الرقم الدولي المعياري : 1319-6510

رقم الايداع : 18/0152

حوادث المرور

الحلول المُفرغة.. والثقافة المغيَّبة

مُجمَّع الطريقتي

« لا يوجد حادث مروري في المملكة العربية السعودية، لم يترك أثرا على مرتكبه أو ضحيته، وإذا كان الواقع يقول إن الرفاهية الاقتصادية في أي دولة تساهم في حل مشكلات وأزمات هذه الدولة بما فيها الجانب المروري، فإننا في المملكة العربية السعودية، ندفع ضريبة هذه الرفاهية.. من أرواحنا حالات وفاة.. ومن أجسادنا حالات إعاقة»

المؤلف

الإهداء

إلى .. من فقد عزيزا على طرقاتنا التي تشبه حقول
الألغام..

إلى .. كل معاق اكتسب إعاقته على طرقاتنا ففقد
همّته، ويفقد الآن حقوقه..

إلى .. كل عابث وفساد تسبب في ألم وطننا ومواطننا..
إليه هذه السطور من غير إهداء..

إلى .. ازدحامنا المروري والحقوقى.. وأنظمتنا
الحاضرة الغائبة..

إليهم جميعا هذه السطور .. واقبلوا خالص الاعتذار ..

أ.د. محمد الطريقي

الفهرس

- ٩ حادث مؤسف !!
- ١٩ الصدارة المؤلمة !
- ٢٩ عندما يعترف الواقع ..
- ٣٧ أحسن الله عزاءنا ..
- ٤٣ الفساد .. في بلد المناخ الجاف
- ٥٧ لا وقت .. للثناء
- ٦٣ خارج النص ..
- ٦٧ في غياب الجنسية المرورية !
- ٧٣ العقوبة .. بين المخالفة المرورية والمخالفة الفكرية !

- ٧٩..... إستراتيجية الثقافة الواحدة ..
- ٨٧..... محكومون بالتخطيط .. مع وقف التنفيذ !
- ٩٥..... خسائرنا المرورية .. مع دقائق الساعة
- ١٠١..... الحديث .. بعد انقلاب الطاولة
- ١٠٥..... وصفة طبية .. خاطئة !
- ١١١..... بين الحظوظ .. والحقوق !
- ١١٧..... الازدحام المروري والحقوق ..
- ١٢٣..... دعوة للتوصل من المسؤولية !!



حادث مؤسف..!!

في كل مرة تهمس لي الكتابة أن أبادرها،
تخونني وتخذلني، فهي تطرح علي الفكرة
شاردة، فإذا ما جئت كي ألممها، وأرتبها لتكون
صالحة للكتابة، تجدني أتصارع معها بين الخطوط
الخضراء والحمراء، ويخونني قلبي للأسف
فيكتب الحقيقة!!

هذه المرة، شعرت أنني أمسك بزمام الكتابة،
ومضيت حتى تبين لي خطأ ما اعتقدت، فالكتابة
هي التي تملك زمامي، وتأخذني حيث تريد
هي، لا حيث أريد أنا، فأنا شخصيا متصلح
مع الجميع، ولا أشعر بأدنى انتقاص أو إقصاء
أو تهمة، كما أشعر أنني كامل الحقوق، لا
ينقصني شيء، و ليس لدي أي مظلمة، ولا
أتحفظ على أي حراك سياسي أو اقتصادي أو
اجتماعي.. لكن الكتابة تخذلني دائما لتثبت
وبالوثائق عكس كل ذلك!

هذه الكتابة هي هذه السطور التي لازمني أرقها لشهور طويلة، أرقب فيها أرقاما مرعبة من الخسائر التي يمني بها وطني جراء حوادث المرور، وأتذكر المعاقين الذين لازمت و تعايشت همومهم من موقع المسؤولية، والذين كان منهم عدد ليس بالبسيط من ضحايا حوادث المرور، والذين سعيت بكل ما ملكت من إيمان وعلم ومعرفة ومال، وبدعم الدولة تارة، وكرام النفوس تارة أخرى، لتأهيلهم وتحصيل حقوقهم في شتى النواحي، وخاصة في المركز المشترك الذي أصيب بحادث مروري مع أحد المسؤولين أدى إلى تحطيمه، وإعاقة قائده إعاقة نفسية، وصفها البعض بالإقصاء، ووصفها البعض الآخر بالتهميش، في حين أنني أراها إعاقة حقوق خالصة، فقدتها في هذا الحادث، دون أن أنصف، لأن التأمين يغطي الحوادث المرورية، ولا يغطي الحوادث الوطنية!!

كان أمامي خيار مغرٍ أن أجعل الكتابة بلغة البحث، فأسرد الأرقام والسنوات، وأعد الأسرة البيضاء في مستشفياتنا ممن يرقد عليها مصابو الحوادث المرورية، وأخوض في الأسباب والمسببات والحلول، لكن إغراء هذه الأرقام ذهب بريقه، وأنا أرى كل الجهات المعنية وغير المعنية، تتسابق في إصدارها ونشرها في كل وسيلة إعلامية متاحة، بفضائها المقروء أو المسموع أو المرئي، أو الإلكتروني، لتحليل المشكلة، ولتخرج جميعها بنفس الأسباب ونفس الحلول، دون أن تغير شيئاً يمكن الوقوف عنده في هذه الأرقام.

من هنا لم يعد أمامي خيار سوى الكتابة المعتادة، التي تصف الواقع، وتربطه بمنظومة الأزمة، وتتعايش الأرقام بلغة ثانية تذهب إليها مرة، وتستدعيها مرة أخرى، وهو ما سيجعل القارئ يشعر بشيء من الوقائع المؤلمة، وأشياء من المفارقات الأكثر إيلاماً.

سيجد قارئ هذه السطور محاولة أخرى لفهم الواقع الذي يعاني من ازدحام مروري وحقوقى، وحوادث مرورية وحقوقية، تلتقي بعضها مع بعض في مفارقة تضحك أحياناً، وتبكي كل الأحيان، وهي تطالب دون أن تصرّح، بمحاسبة من أودى بنا إلى هذا الواقع، وترك في كل بيت وجعا سعودياً، بعدما استوردنا آلات العصر وأخفقنا في استيراد أنظمة وحقوق العصر!!

سيجد القارئ ما يرضيه، وما لا يرضيه، وهو اختلاف محمود، لكنه واجب في وقت يستدعينا فيه الوطن ذاته للكتابة، إكراماً لأرواح أزهرت، وإعاقات تعيش بيننا، ومصابين على أسرّتنا البيضاء التي لطخت بدماء شبابنا على الطرقات، بفعل فاعل، وبفعل فاسد!!

سيجد القارئ ما أشارت إليه الأرقام ولم تقله، وما نظرت له الجهات المعنية بأمن مواطننا على الطريق

ولم تفعله، وما كتبه أقلام الإعلام والباحثين على استحياء متخفية وراء الأرقام ومصدومة بها، في حين لن يجد في هذه السطور الأرقام ذاتها، أو وجه الإعلام والبحث ذاته، بل سيجد بصيرة تبحث عن العلة، ولا علة إلا في نظام!!

الحكم على هذه الكتابة لن يكون للجهات النظامية المعنية بالتشريع أو التنفيذ، ولن يكون للمسؤولين الذين اعتدنا رؤيتهم وقت الأزمة، لا لتحليلها بل لتبريرها، ولن يكون، للجهات التي تعلم أنها مقصرة، فتقرر الدفاع عن نفسها بالهجوم على هذه الكتابة، من مبدأ خير وسيلة للدفاع الهجوم، ولن يكون لساكت عن الحق يرى أن ما يحدث قضاء وقدرًا، لا نملك حياله إلا الترحم على موتى الحوادث المرورية والتعاطف مع معوقيه ومصابيها، ولن تكون لمن يشعر أن قصوره أو فساده وراء هذه الأرقام التي تفوح منها رائحة القصور والفساد!!

عندما نتحدث عن الحوادث المرورية، فإننا نتحدث عن جريمة، وعن جانٍ ومجني عليه، وعن قتل بالخطأ أو القصد، عن اعتداء على النفس والجسد والممتلكات، وبذلك نحن نتحدث عما هو أكبر من مجرد طارئٍ عابر، مر وانقضى، ستتكفل السنون بضياعه من ذاكرة الجاني أو المجني عليه، لأن ضحية الحوادث المرورية هو الوطن والنظام قبل أي أحد، وإن كان النظام بأتماطه الجبائية قد يغفر للجاني، فإن ذاكرة الوطن ستبقى تلاحق كل مسؤول عن هذا الحادث، وهي الذاكرة التي لا تموت، فموتها يعني ولادة الفساد!!

ما يحدث من قيادة في شوارعنا أشبه بمن يدخل مضمار صيد، وهو هدف للصيد لا صياد، أما الصياد فهو إما مخمور أو مدمن، أو فاقد لأهليّة القيادة، أو غير آبه بنظام أقصى ما يمكنه فعله أن يستجيبه.. وكل هؤلاء لا شفاعاة



لهم من الذنب، وإما أن يكون مأزوما في عيشه
وواقعه، أو منتقصا الحق، أو مصدوما بفساد أو
متنفذ.. وعلى كل الأحوال حين يغيب العقل
يغيب الإدراك، وإذا غاب الإدراك، فليس أمامنا
إلا المزيد من المصائب!!

إن ما يحدث على طرفنا لا يحدث بهذه
الخسارة في مكان آخر، حيث لم يشفع لنا نفطنا
واقصادنا الوطني المضاد للهزات، ولا قيمنا
العريقة دينيا واجتماعيا، ولا ثقافتنا المتأصلة،
في أن نجد نهجا إستراتيجيا يستند إلى قدراتنا
وأخلاقياتنا في آن واحد، لتفادي خسارتنا، لأننا
تعاملنا مع ثقافة المركبة على أنها ذات عقل:
تقف وحدها.. وتسير وحدها.. وعطلنا هممنا
في القيادة، وكأن القيادة لم تُخلق لنا!!

اعترف أنني حائق على النظام المروري وعلى
ثقافتنا المرورية، وكيف لا أحق على نظام لا

يملك مفردة الثواب، ولا يحسن التعامل مع مفردة العقاب، وكيف لا أحقق على ثقافة، تقوم خبرتها في التعامل مع الطريق على ثقافة المشاهدة، لا التعليم الممنهج والتوعية الموجهة؟!!

السؤال القائم: ماذا يحدث؟ يطالعك وأنت تتصفح الصحيفة اليومية، وأنت تستمع أو تشاهد الإعلام، وأنت تسترق السمع في مجالسنا الاجتماعية، وأنت تقرأ ما بين السطور في واقع معرفتنا، في مناهجنا، في ثقافتنا اليومية.. وأما حين تطالع أنظمتنا المرورية، وتصريحات مسؤولي الجهات المعنية وغير المعنية، وطموحات وتطلعات الجهات التنفيذية، فإن السؤال يتغير ليصبح من «ماذا يحدث» إلى «لماذا يحدث»؟ ولن تجد الإجابة بأي حال من الأحوال، عن أي من السؤالين!!!



الصدارة المؤلمة!

عندما يكون لكلمة فاجعة معناها الحرفي والحقيقي الدقيق، فإنها تكون لحوادث المرور التي تحصل بطريقة عشوائية، لتحصد ما تزرعه الأمم وتستثمره في إنسانها.

نعيش اليوم في عالم يفقد من قوته التنموية البشرية أكثر من مليون وربع المليون إنسان سنويا، يصاحب هذا الفقد بين عشرين وخمسين مليون حالة صدمة نفسية في العالم، وكل ذلك بسبب الحرب التي بدأت منذ أن عُبدت الطرق، واخترعت المركبات كأدوات جريمة تنفذ بيد الإنسان؛ بهذه المركبات، وعلى هذه الطرق، باسم حوادث المرور.

في البداية كان خطر هذه الجريمة غير مستفحل، وكانت النظرة العامة لها على أنها بالخطأ أو المصادفة، أو بالقضاء والقدر، وشرع العالم بوضع أنظمة مرورية للوقوف في وجه هذه الظاهرة

وتفاديها، وصارت دول العالم – المتقدمة تحديداً – تتسابق في مثل هذه الأنظمة، وتقنياتها المختلفة، وكما استوردت منطقتنا العربية المركبات ووسائل النقل المختلفة، استوردت معها بعض هذه الأنظمة المرورية، لكن الفرق الوحيد بيننا – كعرب – وبينهم، إنهم وضعوا الأنظمة للتطبيق، بينما استوردناها للجباية.

العالم لم يقف عند هذه النقطة، فطور المركبات، وصار تقليداً سنوياً ظهور طراز جديد كل عام، يختلف في ميزاته الفنية والجمالية، ووسائل الأمن والرفاهية معاً، وبقدر ما أعجزناهم في التعامل مع كل هذه الطرازات بالقبول أو الرفض، وخاصة في منطقتنا الخليجية، بدؤوا يفكرون بعقليتنا في تطوير هذه المركبات، ونجحنا – كعرب وخليجيين – في استيراد كل مطور من هذه المركبات، في حين فشلنا في إضافة تطور واحد ذي قيمة ملموسة

على الأنظمة المرورية التي تحصد أرواحنا بأيدينا، حتى نلنا مؤخرا شرف المراتب الأولى عالميا في حوادث الطرق ووفياتها دون منافس.. وارتضينا بهذه الصدارة المؤلمة!!

لم تبقَ جهة معنية في العالم إلا وسابقت الجهات الأخرى في الدراسات والإحصاءات (عدد الحوادث - عدد القتلى - عدد المعوقين - عدد الجرحى - عدد المتضررين نفسيا) ولم يبقَ إلا أن نحصي عدد الذين يفكرون في ارتكاب المخالفات المرورية!! وهي إحصاءات مرعبة ومذهلة، تكدّس الأرقام أمامنا دون أن تضع حلولاً غير الحلول التقليدية.

الحلول التقليدية هي التي تتردد على ألسنة الجميع، حالة المركبة، سلوكيات السائق، الأنظمة المرورية، الطرق، ولا تخلو من إضافة هنا وهناك في نطاق هذه الحلول.. هذه الحلول التي لم تغير من الواقع شيئا..

فتقرير يكشف عن أن الحوادث المرورية تشكل تاسع سبب للوفاة على المستوى العالمي.. وآخر يحذر من الوصول إلى رقم قياسي جديد بالزيادة لا بالنقصان لعدد الوفيات الناجمة عن هذه الحوادث.. وآخر يشير إلى تقدم المركز الخاص بعلاقة الحوادث المرورية بحوادث الوفاة من المركز التاسع إلى الخامس.. وآخر يؤكد إصابة ما يقرب من الأربعين مليون شخص في العالم نتيجة حوادث المرور سنويا، منهم ما نسبته ١٣٪ تقريبا من ذوي الإصابات الخطرة.

إن استعراض هذه الدراسات بشكل مستفيض يثير الإشمئزاز، كما يدعو كل منا في نفس الوقت إلى توقع الأسوأ في كل رحلة يقضيها بمركبته، ولكنني في هذه السطور لا أريد أن أكون متشائما لهذا الحد، بل أريد أن أتأمل الواقع من حولي، فالأمر عندي لم يصل حد الرفض، لكنه يستدعيني دائما للكتابة.

من أهم المفارقات أن هذه الأرقام المفزعة عالميا، ستخف وطأتها في نفسك إذا ما علمت أننا في المملكة العربية السعودية نسبق العالم، ونتصدر في مراحل معينة هذه الأرقام، بل نحاول تجاوزها في ظل الوضع القائم! منتشين بالمركبات الحديثة وبهوايات السرعة والتفحيط، و رافضين لقيود السرعة والإشارات الضوئية، وأحزمة الأمان، وجاهزين في كل وقت لدفع قيمة المخالفة.. وما دامت العلة في المال، فلا علة لنا!!

إن دول المنطقة تدفع ضريبة في حوادث المرور مصدرها إما عجز نظام الردع، أو عدم أهلية الطرق، في حين ندفع نحن نفس الضريبة من مصدر مختلف تماما، وهو الوعي الذي يغيب ضمن ثقافة مؤطرة أو إستراتيجية، أو برامج فاعلة، حيث تقودنا النتائج إلى أرقام مأساوية يتشارك مسؤوليتها النظام والمواطن السائق.

من هنا لم تعد مسؤولية الأنظمة المرورية تصب في دائرة المخالفات، فهذه الدائرة مهما تتسع، فإنها تبقى مغلقة، والمسار النشط الذي يمكن أن يحقق النتيجة الأفضل يكمن في دور جهات كثيرة معنية بكل تفاصيل المنهج المروري، بدءاً من التربية والتعليم، إلى باقي الجهات التي تتشارك في دفع ضريبة هذه المأساة الوطنية، و المتصفح لوسائل الإعلام والتقارير المرورية المتخصصة، لا يجد أدنى صعوبة في أن يصل إلى الأرقام، وأن يحللها وأن يبني عليها واقع المرور في المملكة، وهي أرقام تشي بوجود حالة من الفراغ الثقافي على المستوى المروري، يتناسب عكسياً مع التوعية، وطردياً مع الخسارة.

إن تناول قضية الحوادث المرورية بشكل مختلف، ومن وجهة نظر غير عادية - على الأقل - لا تكون بجمع الإحصاءات والأرقام،

وليست غايتي في هذا الكتاب بحثية كما
أشرت سابق مرة، لكنني أريد أن أعرف كيف
وصلنا إلى هذا الحد؟ ومَن المسؤول عن الضربة
الموجعة التي توجهها حوادث المرور كل يوم،
بل كل ساعة ودقيقة، لاقتصادنا، وتنميتنا،
ومقوماتنا البشرية والحضارية؟ ومَن يتحمل
مسؤولية ما يحدث على طرقنا، وطرقنا ذاتها؟
ومن المسؤول أولاً وأخيراً عن ضياع شبابنا
السعودي أو إعاقته، وإحالته لعنصر غير منتج
وغير فاعل، ولنقله من مساحة المواطن إلى
مساحة الضحية!؟

لا يوجد حادث مروري في المملكة العربية
السعودية، لم يترك أثراً على مرتكبه أو ضحيته،
وإذا كان الواقع يقول إن الرفاهية الاقتصادية في
أي دولة تساهم في حل مشكلات وأزمات هذه
الدولة بما فيها الجانب المروري، فإننا في المملكة

العربية السعودية، ندفع ضريبة هذه الرفاهية..
من أرواحنا حالات وفاة.. ومن أجسادنا حالات
إعاقة.



عندما يعترف الواقع..

الجهاز المروري السعودي بكافة أطيافه من مشرعين ومنفذين ومراقبين - إن وجدوا - يعمل بكفاءة مشهودة من خلال الأنظمة والتقنيات والكوادر البشرية، ومن خلال ابتكار الأفكار القادرة على التصدي لهذه الظاهرة، والجهات المعنية أيضا تلعب دورا فاعلا في المساهمة في هذه الجهود، وتتوفر لدى الجهات المعنية في المملكة إستراتيجيات وخطط وأنظمة ولوائح، تدفع بها نحو التصدي لهذه الظاهرة، التي هي في الأساس تصيب قدراتنا الإنمائية قبل الاقتصادية، وقامت هذه الجهات، كل حسب اختصاصه، بخطوات فاعلة للحد والتصدي لهذه الظاهرة، باستحداث الإدارات المرورية الجديدة، ومراكز المرور، وارتفاع الكادر المروري بالمملكة، والبدء بإجراءات الربط الإلكتروني فيما يتعلق بالشؤون المرورية مع الجهات المعنية، وتبني برامج رفع

مستوى السلامة المرورية، وتوفير أنظمة جديدة ومتطورة لدى الإدارة العامة لفحص المركبات، والمراقبة، وتعزيز إستراتيجية السلامة المرورية في مجالات التعليم، والتوعية، والمجالات الهندسية والمرورية، وبيئة الطرق، والضبط المروري، والاختناقات المرورية، وإسعاف ونقل المصابين، إضافة إلى تبني بعض المشاريع المتقدمة مثل نظام النقل الذكي، واستراتيجيات تخفيض حوادث الطرق قصيرة المدى، والبرامج التربوية المدرسية. كما جاء باكورة هذه الجهود تأسيس كرسي الأمير محمد بن نايف للسلامة المرورية بجامعة الملك سعود، الذي يهدف إلى دعم الأبحاث العلمية في مجال السلامة المرورية، وتوظيف التقنية في هذا المجال، والمساعدة على تطوير أنظمة المرور وتدريب وتأهيل العاملين في قطاع السلامة المرورية، وتوفير قنوات اتصال علمية مع

مراكز الأبحاث المتخصصة في مجال السلامة المرورية، وتعزيز الجهود الرامية إلى حماية المجتمع من الحوادث المرورية وتبعاتها، والمساهمة في تعزيز السلامة المرورية على المستوى الوطني .

إنني و رغم هذه الجهود التي لا أنتقص منها، بل أدعمها في سبيل الهدف الواحد، أشعر للحظات أن هناك خلاا يجاوز كل التوقعات ويتفوق - مع الأسف - على كل هذه الجهود، ولما أقوله هذا مبرر يكاد يكون أكثر من منطقي في واقعنا السعودي .

واقعنا الذي يشير حسب الدراسات والإحصاءات العالمية منها والمحلية، والتي تتكدر على المواقع الإخبارية والإلكترونية بشكل عام، وفي عدة وسائل إعلامية منها وسائلنا الإعلامية الوطنية، إلى أن المملكة تسجل أعلى نسبة وفيات في حوادث الطرق على المستويين العربي والعالمي،

متقدمة بذلك - أسوأ تقدم - على الكثير من دول العالم، و أن أرقام حوادث الطرق من الوفيات وصلت حصيلتها إلى ما يؤهلها لتكون في المركز الثاني في قائمة مسببات الوفاة في المملكة، وأن زهرة المجتمع السعودي، وعدّته ومستقبله، من فئة الشباب هم النسبة الأكبر من الضحايا.. وفيات، وإعاقات، وإصابات، وأن المملكة تخسر سنويا من اقتصادها القوي الذي صمد في وجه أعتى الأزمات، مليارات الريالات سنويا، تستنزفها حوادث المرور، دون أن نشعر بها الآن، لكننا سنتحسر يوما على كل ريال منها.

واقعنا الذي يشيّع من حوادث المرور قتلى كل يوم، عشرون بالمئة منهم تقريبا من أطفالنا، الذين نوظف اليوم جيلا كاملا لأجلهم، لكننا لا نوظف - للأسف - نظاما قادرا على حمايتهم من خطر حوادث المرور.

واقعنا الذي يرصد أسباب هذه الحوادث بجملة من المسببات التي تلقي اللوم على المواطن السائق، وتبرئ الجهات الأخرى في منظومة المسؤولية.. فيجملها مثلاً في: السرعة الزائدة، والإسراع المفاجئ عند عبور الإشارة قبل غلقها، و السماح لمن دون السن القانونية بقيادة السيارات، والمخالفات المرورية العادية مثل التتابع القريب بين المركبات، والوقوف الخاطئ، والتصرف الخاطئ عند التقاطعات وغيرها.

واقعنا.. الذي تزدحم به طرقنا الرئيسية بضعف إمكاناتها، وتفجعنا كل إحصائية بأرقام الدم النازف على طرقنا.



أحسن الله عزاءنا..

إنني أتأمل وأدعوكم معي للتأمل في هذا الواقع الذي نتفوق فيه على بعض دول أمريكا وأوروبا في معدلات فاقد الناتج الوطني، ونسجل بكل أسف ومرارة، النسبة الأعلى عربيا وعالميا في عدد الوفيات .

إذا ابتعدنا قليلا عن وصف هذا الواقع المؤلم، وقمنا بتصوره من زاوية ثانية أكثر واقعية، فإننا نتحدث عن مجتمع مثقل بالهموم والحزن، وأسر مبتورة بعدما فقدت عزيزا قد يكون هو مصدر دخلها الوحيد، وأمنها النفسي والأسري، وقد يكون طاقتها المستقبلية، وكل أملها الذي فقدته في حرب هو ليس طرفا فيها .

نتحدث عن إعاقات بالجملة بأنواعها المختلفة، تتقدمها الجسدية والذهنية، التي تنتقل بمصابها من أفق المنتج إلى قمم العالة، خاسرا قدرته، ومأزوما بوضعه الجديد، ليدخل إلى صفوف

المعوقين ويتعايش همومهم بل ويتذوقها.. وما أكثر هموم المعوقين في وطني!
نتحدث عن أثر نفسي سيء، يحتاج إلى عمر جديد لتجاوزه، فمخلفات هذه الحوادث لا فرحة فيها إلا السلامة، والسلامة في ظل واقعنا تكاد تكون شبه معدومة، أمام حوادثنا القاتلة والمعيقة.

نتحدث عن مبتورين فقدوا أطرافهم، من يد كانت تنتج للأسرة والمجتمع والوطن، أو قدم كانت تسير لكسب القوت، أو تجري في الخير، أو تقف شموخاً لحماية الوطن.

نتحدث عن إصابات العمود الفقري، والعمود الفقري في كل شيء هو الأساس المحرك المنتج، أي أننا نتحدث عن إصابات في مقتل النفس.

نتحدث عن أعطاب الحبل الشوكي بشكل أساسي جراء هذه الحوادث، وهي إصابات

يصعب تأهيلها، فأثرها يتوسع عضويا ونفسيا
للمصاب، فنضيف إلى قائمة معوقينا المحرومين
أصلا من أنظمة تأهيلية آمنة، معاقا جديدا،
وأزمة جديدة، قد تستدعي فتح مراكز تأهيل
جديدة، تتعارض مع سياسة من سبق لهم وأن
قرروا إغلاق القائم منها!!



الفساد.. في بلد المناخ الجاف

ركزت التقارير والدراسات العالمية على جملة من أسباب حوادث الطرق، أجملتها في القيادة أثناء التعب والإرهاق، وما تسببه القيادة أصلاً من تعب وإرهاق (ورغم أنني أعني أن المقصود بالقيادة هنا قيادة المركبات، إلا أنني أؤكد أن القيادة بشكل عام تسبب التعب والإرهاق!) والانشغال خاصة بالهاتف المحمول الذي وجد ليكون نعمة، فانقلب سحره لا على ساحره، بل علينا، ليكون نقمة، وبالمركبة، والطرق، وأحوال الطقس بصفة أساسية. إن قراءة متواضعة لتحديد أسباب حوادث المرور في مملكتنا تضعنا في منظومة الأسباب العالمية، وأجد أن أجود قراءة لهذا الواقع المؤلم قد تكون من خلال تحديد المسببات في خمسة اتجاهات: سائق المركبة، المركبة، الطريق، الأحوال الجوية، النظام المروري، ولي فيها هنا من التفصيل ما قد يفهم البعض، ويزعج البعض الآخر.

الاتجاه الأول: سائق المركبة، وهذا الاتجاه يعني بموقف سائق المركبة من النظام المروري، ومن الجهات المعنية بتنفيذه، كما تتحكم الثقافة المجتمعية بشكل عام، ونمط التربية السلوكية في هذا الاتجاه، فسائق المركبة على الغالب مواطن، بدأ بقيادة سيارته - غالبا - قبل أن يصل السن القانونية، أي أنه منذ البداية اتخذ موقف المخالف والمتمرد على الأنظمة المرورية، قبل أن يصبح جزءا نظاميا منها، أي قبل أن يحصل على رخصة القيادة، ثم إنه يتعامل مع المركبة - وخاصة صغار السن - على أنها آلة استهلاكية ذات صلاحية يحددها هو، تنتهي صلاحيتها عنده بمجرد نزول الطرازات الجديدة للمركبات، أي أنها صلاحية سنوية تقريبا، كما أنه من هذه الناحية، وفي ظل الرخاء الاقتصادي الذي تنعم به المملكة وانخفاض أسعار الوقود، لا يشعر بمسؤولية اقتصادية تجاه ذلك.

هذا من ناحية، ومن ناحية ثانية فإن الثقافة العامة للمواطن السعودي، والتي لا مصدر محدد لها، تقوم على اعتبار فكرة العقوبة (المخالفات) من مبدأ الجباية، وأن همّ الدولة والنظام المروري بشكل عام، هو تحصيل هذه المخالفات لا الردع عن القيام بها، وبذلك يصبح النظام المروري والقائمون عليه من رجال المرور من وجهة النظر هذه، نظام اقتصاص بالمعنى المجرد للكلمة، أي أنه نظام يهدف إلى جمع الأموال من خلال تصيّد المخالفات للسائقين، ورجال المرور ليسوا أكثر من جباة، و أمام صعوبة تحديد مولد هذه الثقافة المجتمعية، فإنني أجد أن شيوعها وتوارثها بين الأجيال المجتمعية مرده سببان رئيسان: الأول: أن المواطن غالبا لا يتعامل مباشرة مع رجال المرور إلا في مثل هذه الحالات (المخالفات)، فرجل المرور لم يزره في مدرسته أثناء التعليم، ومناهجنا لم

تشرح له بالقدر الوافي أهمية نظام المرور ودور من ينفذوه، ولم يشترك المواطن في مبادرات مباشرة تؤصل الدور الحقيقي، وتبني ثقة واحتراما بينه وبين النظام المروري بكامل مكوناته، فمن يحترم نظاما يتقيد به، دون حافز أو عقوبة.

أما السبب الثاني: فمصدره تجربة السائق مع النظام المروري، إذ كيف له أن يثق بنظام لا يحقق العدالة في المخالفات، ولا يساوي في حجم العقوبة مع حجم الذنب، وفي حين جاءت الأنظمة الإلكترونية لتحقيق هذه العدالة، لم يحسن النظام المروري التعريف بها، وبقيمنتها، وأهميتها، ودواعي وجودها أصلا بالشكل الكافي، فكل ما يشهده المواطن ورشة عمل عند إشارة ضوئية، تنتهي بكاميرات راصدة لمن يخالف هذه الإشارة، ورغم عدالة هذه الأنظمة التي تضرر منها المنتفعون من غياب العدالة

المرورية ضررا وصل بهم حد الاعتداء عليها، فإنها ما زالت قاصرة من الناحية التوعوية التي تؤثر في مستوى الثقافة المجتمعية، لتؤكد أن هذه الأنظمة المرورية أنظمة صديقة لخدمة الصالح العام، لا أنظمة جباية جديدة.

الاتجاه الثاني: المركبة، و هو الاتجاه الخاص بالناحية الفنية، والتي لا تقل أهمية عن الاتجاه الأول، فمركباتنا تخضع للفحص الفني الدوري للسيارات، هذا الفحص الذي يحاول أن ينقذ ما يمكن إنقاذه من خسائر حوادث المرور التي تنجم عن الجزء الفني في المركبات، والتي شكلت حوادث انفجارات الإطارات فيها كما تشير البيانات ١٣٪، فضلا عن المسببات الأخرى الخاصة بأعطال المركبات التي تكشفها محطات الفحص باستمرار.

وكما هي ثقافة السائق، هناك ثقافة المركبة، وهي الثقافة التي تخص اهتمام صاحب المركبة

بسلامته من خلال سلامة مركبته، والتي تمثل في الأساس بيته على الطريق، فالآمن في بيته ومع أسرته، لا يرضى أن ينخر هذا البيت أي عارض كي لا يسقط البيت في النهاية فوق رؤوس ساكنيه، وكذا هي الثقافة تجاه المركبة، فإن أي عارض فيها قد يسقطها كما يفعل الزلزال، ولكن هذا الجزء التوعوي لم يصل بعد إلى ثقافتنا، لأن التوعية والوقاية في المجال المروري، ما زالت شأنها شأن الكثير من مجالاتنا تقبع في ذيل الأولويات، بعدما صرنا نعشق ثقافة الطوارئ والأزمات!

من ناحية ثانية في هذا الاتجاه، تطالعنا بين الفينة والأخرى أخبار لا نغيرها اهتمامنا، لأنها لا تتحدث بلغة الريال، مع أنها تتحدث بلغة أمننا واقتصادنا، فحين تكشف الجهات المعنية غشا في الإطارات المستوردة، رغم أنها تحمل شهادات مطابقة!! وحين تكتشف الجهات

المعنية حالات الغش في مواصفات المركبة أو المحرك، وحين تكتشف تلاعب ورش الصيانة فنيا بالمركبات للتحايل على أنظمة الفحص لضمان نجاح المركبة، وغيرها الكثير ينطلق السؤال المؤرق دائماً: مَنْ يكون المسؤول عن ذلك؟

مَنْ الذي يملك جرأة أو سلطة على نظامنا المروري ونظامنا الاقتصادي بشكل عام ليستورد هذه الإطارات المغشوشة؟ وَمَنْ الذي يشترك معه بالجريمة فيمنحها شهادات مطابقة؟ ومن الذي يتجرأ كي يتحدى أنظمة الفحص الخاصة بالمركبات بالتحايل؟ وَمَنْ الذي يرى ويعي وجود ورش تخصصت في تقديم خدمات التحايل على الأنظمة دون أن يحرك ساكناً تجاهها؟ .. وقد قلت أكثر من مرة .. وفي أكثر من إصدار .. وسأبقى أقول: إن لا قيمة لإزالة الظلم دون الاقتصاص من الظالم.

وحيث أنني لا أملك الإجابة عن هذه الأسئلة، أو حتى عن سؤال واحد منها، فإني أملك جزءاً من الإجابة، مفاده أن مَنْ يملك هذه الجرأة أو السلطة على النظام، ويفسد فيه، هو بحكم الأکید ليس ممن يتراکضون على کسب قوتهم اليومي، إنه فاسد من الدرجة الخاصة.. ولا دليل لدي!

من هذا المنظور، الجريمة تكبر، والشركاء يزدادون، وثقافة الذي يعرف هذا الغش ويسکت عنه، هي ثقافة المتستر على الجريمة، وفي أعناقهم جميعاً حق مَنْ فقدنا من شبابنا وأطفالنا ورجالنا ونسائنا على طريق الدم، وفي أعناقهم جميعاً - دون استثناء - حق العائلات الثکلی المصابة في أجسادها وأمنها النفسي، وفي أعناقهم مسؤولية كل رقم يرتفع في بورصة أرقام الحوادث!

الاتجاه الثالث: الطريق، وكلنا يعلم أن هناك عدة جهات حكومية معنية بهذا الطريق، وسلامة

هذا الطريق، وهي الجهات التي عادة ما تتسابق في الدفاع عن نفسها إذا ما حلت كارثة هنا، أو هناك، أو تبين - بعد عمر طويل - خلل التنظيم والهندسة المرورية في هذه الطرق، فنحن عادة لا نكتشف الأخطاء إلا بعد وقوعها بأعوام عدة، وبالمحصلة فإن طرقتنا في بعضها نباهي به، وفي بعضها الآخر نتمنى أن لا ترصدها عين إعلام خارجية، فتقول إنها في بلد نفطي.. يملك خطط تنمية واسعة!!

طرقتنا ومن عليها، بلا شك، ضحية استهتار بعض المقاولين أيضا، من المعنيين بالطرق ذاتها، أو بخدمات البنية التحتية بشكل عام، فعندما يقوم المقاول بلا رقيب أو حسيب، بتنفيذ مشروعه الاستثماري على إحدى هذه الطرقات دون تقييد بأنظمة ولوائح تنفيذ المشروع، وفي ظل الاستهتار باللوحات الإرشادية التي تشير

إلى وجود حالة أشغال، ينصب المقاولون مصيدة خطيرة لرواد هذه الطرق، بين حفريات.. وإغلاق لجزء من الطريق، بما يفاجئ السائقين، وتستمر الأزمة عادة حتى بعد انتهاء الأشغال، بسبب عدم جودة التنفيذ، لكن هذا المقاول لا ضير عنده فيما يحدث، ما دامت جودة التنفيذ ليست من أولويات عطاءه، إنما السعر، فهو ينفذ بالسعر ما يتناسب مع قسمة السعر على حساب الجودة، وفي النهاية تحصل الجهة التي كلفت المقاول بالتنفيذ على إشادة إعلامية، ويحصل المقاول على شهادة إتمام التنفيذ ونقوده المستحقة، وتحصل طرفنا على مزيد من الخراب، ويحصد سائقونا مزيدا من الحوادث، ومرة أخرى تغدو نعمة التشريع نقمة في التنفيذ.

الاتجاه الرابع: الأحوال الجوية، وهي عامل يرتبط بجاهزية المركبة في الظروف الجوية

الصعبة، وثقافة السائق ومهارته وسلوكياته في التعامل مع الطريق في مثل هذه الأحوال، والطرق ذاتها، والتي تعتبر الأحوال الجوية خير اختبار لجودتها.

وهنا لا أجد بعدا يدعوني للاستفاضة في ظل ما انتشر على مساحة واسعة في إعلامنا وإعلامهم، عن كوارث ومآسي الأحوال الجوية، وعدم أهلية طرفنا والبنية التحتية والتنظيمية للتعامل معها، وبعدها وجد الفاسدون مجالا رحبا لممارسة فسادهم في بلد المناخ الجاف، فكانوا لا يشاركوننا صلاة الاستسقاء، خوفا من الاستجابة التي تؤدي إلى هطول المطر، وفضح المستور، ولكن يأبى الله إلا وأن يخزيهم، وكان خزيهم عارا عليهم، ومأساة للوطن.

الاتجاه الخامس: النظام المروري، ونظامنا المروري بشهادة حق، نظام قابل للتطور، وقادر

على التعامل مع المستجدات، وهو نظام تظهر فيه التشريعات التوعوية والعقابية في نفس الوقت، وفق منظومة العمل المشترك.

لكن ما يعانیه هذا النظام لا يختلف عما تعانیه أنظمتنا الأخرى من براعة التشريع و غياب التنفيذ أو سوءه، وفي هذا لا لوم على جهة محددة بل على منظومة الجهات الحكومية، وحتى منظمات المجتمع المدني - إن وجدت - فالتنفيذ قائم وفق إستراتيجيات أحادية، والمبادرات تعمل من منظور الفردية، وبرامج التحفيز تغيب، وأنظمة العقوبة تفقد هيبتها، ومبادرات التوعية والتثقيف قاصرة، وفوضى الأخلاقيات قائمة، ومنهجية السلوكيات غير قابلة للتغيير، وهكذا يستمر ألم التنفيذ في النظام المروري كما هو في أنظمة أخرى، حتى أنني أدهش دائما لسوء الحظ العاثر الذي يقابل تنفيذ أنظمتنا المعنية بالشأن الإنساني!!



لا وقت.. للثناء

قدر لي أن اطلع على مبادرة قام بها شاب سعودي فقد عزيزا في أحد الحوادث المرورية، فساقته رؤيته الإبداعية لإنتاج فيلم تصويري قصير حشد له الأرقام من كل صوب وحدب، وربط الموضوع برمته في دائرة الإرهاب، معتبرا ما تخلفه الحوادث المرورية من ضحايا لا يختلف بل قد يزيد على ما تخلفه العمليات الإرهابية، ويدق ناقوس الخطر في هذه الأرقام شرقا وغربا، ثم يلقي نظرة على العالم الآخر، المتقدم، الذي يملك الإستراتيجيات وينفذها، وينجح في النتائج.

هذه القراءة في هذه السطور لن تكون مبادرة ثانية، أو فيلما تسجيليا تنقصه التقنيات، إنها محاولة مثل المحاولات السابقة للاستيقاظ من سبات التنظير نحو صحوة التفعيل، والتي سبق

وأن طرحناها في مجالات الإعاقة، والمخدرات،
والحكم الرشيد، والكثير من الموضوعات، ولاقت
الاستحسان بالشكر والثناء، لا بالتفعيل والإنجاز!
في منطقة واحدة من مناطق المملكة شغل في
وقت ما ٣٠٪ من أسرة مستشفياتها مصابو
الحوادث المرورية، وفي حين نعاني من أزمة الأسرة
في المستشفيات، تساهم حوادث المرور في تفاقم
هذه الأزمة، إنها أزمة تفجر أزمات جديدة،
وأخشى ما أخشاه أن تضطر وزارة الصحة لتأسيس
مستشفيات خاصة بمصابي حوادث المرور، كما
فعلت إزاء المدمنين، وهي خطوات معهودة حسب
تجربتي الشخصية مع وزارة الصحة، التي تمتلك
دائما زمام المبادرة بالفتح والإغلاق على حد
سواء! رغم إيماني بأن عهدنا الحالي سيقصر هذه
المبادرة على البناء فقط دون الهدم، والأيام القادمة
ستكشف، وأقلامنا ستكتب.

أما منظومة التربية والتعليم، فهي صاحبة الدور المحوري في الوقوف في وجه هذه الآفة دون محظورات سياسية تقلقها، أو توجهات إيديولوجية أو اجتماعية تقض مضجعها، وهي مؤهلة تماما لهذا الدور، ولا ينقصها غير المبادرة، المبادرة التي عادة تضيع في أولويات الوزارة، رغم أنها من أول من اكتوى بنار حوادث الطرق، بمعلميها ومعلماتها وطلبتها وطالباتها، إلا أن المنظومة التربوية على ما يبدو لي، تعتقد أن توجيه المناهج نحو الوقاية من حوادث الطرق وإطلاق الحملات التوعوية والتثقيفية الشاملة، تحتاج إلى قرار سيادي أو قل سياسي بالتحديد، وهو اعتقاد ليس في محله، فصانع القرار السياسي والسيادي معني بالإئناء والتنمية، بل هي همّه وهاجسه، وليس دوره تحديد الآليات لتنفيذ إستراتيجيات التنمية، إنه دور الجهات التنفيذية، وإلا لما كانت

الوزارات ومشاريع التطوير، التي ينفق عليها أكثر مما يعود منها!!

إن دور التربية والتعليم دور أساس لأنه القادر على تغيير ثقافة الأجيال، أو تصادمها نحو الإيجابية على الأقل مع الثقافة السائدة، وهو تصادم محمود إذا كان يصب في مصلحة الوطن والمواطن، وبقينا مزيدا من ويلات الدم، وأما كيف يكون ذلك؟ فإن لنا خبراء في كل موقع سيادي في هذا الوطن، وفي القطاع الخاص، يمكن أن يؤسس لمنظومة توعية كاملة بدلا من الاجتهادات الفردية، وإستراتيجية شاملة، بدلا من البرامج ذات الصلاحية المحدودة، ولا ينقص الأمر إلا العزم، وعلى قدر أهل العزم قد تأتي العزائم!



خارج النص..

من الطرافة، ما وقعت عليه من معلومة خطتها
وسائل الإعلام مفادها أن النساء سبب رئيس في
حوادث المرور، والتي جاءت بتصريح من أحد
المعنيين والمهتمين بهذا الشأن، وتقول المعلومة:
إن المرأة عادة ما تشغل السائق أثناء القيادة، مما
يتسبب في بعض الأحيان بحوادث مرورية.

وأنا لست بصدد تحليل هذه المعلومة أو إضافة
رأيي الشخصي بها، فالنساء عموماً سبب في
الكثير من أزماتنا - خاصة النفسية - كما هي
سبب في أفراحنا بعض الأحيان، ولا أنكر دور
المرأة في كل مجال، كما لا أنكره هنا في كل
أزمة!!

بالمحصلة فإن المرأة السعودية هي الأم والشقيقة
والابنة التي قد تشكل أو تفجع بفقدان عزيز أو
إصابته في حوادث المرور، وهي المسؤولة تربوياً
في منظومة الأسرة عن التوعية والتثقيف، لكن

طباعها الأنثوية تحكم عليها بما لا تستطيع هي،
فهي ترى ضرورة فرض السيطرة في كل وقت،
حتى أثناء قيادة زوجها للمركبة، ويصبح الزوج
رهين سيطرتين، المرأة، والمركبة!!

وكي لا أذهب بعيدا عن موضوعي الأساس
في هذه السطور، فإن هذا الموضوع، وموضوع
قيادة المرأة للسيارة، وحقوق المرأة وغيرها من
إستراتيجيات المرأة في الأسرة والعمل والعلاقات
الزوجية، ومختلف الأدوار، ستكون موضوع
كتابتي القادمة إن شاء الله، وأنا أدعوكم أن
تقرؤوها، ولا تعملوا بها!



في غياب الجنسية المرورية!

في نظريات الحلول للتصدي لهذه الآفة تتوفر منظومة متكاملة من الحلول الجاهزة التي لا يمكن استيرادها كما نستورد المركبات، ولكن يمكن توطينها بما يتناسب مع إمكانياتنا وثقافتنا وقدراتنا التنموية، و لا تعجز الكفاءات الوطنية عن ذلك، أو حتى عن تقديم الجديد بخصوصية وطنية، فالأمر أمرنا، والقرار قرارنا.

التوعية وسبيل الوقاية هي أساس ومنطلق كل الحلول، ويخطئ من يشكك في دور الجهات المعنية بالقيام بالتوعية، ولكن للأسف يصدق من يشكك في مدى فاعلية هذه البرامج التي تطبقها الجهات المعنية، وفي مدى ملاءمتها للاحتياجات، وتحقيق الأهداف المأمولة، فالبرامج التوعوية أشبه ما تكون بفرض أكاديمي يهرب منه المستهدف، وحمالاتنا التوعوية تتخذ الطابع الرسمي التقليدي الذي يقوم على التوجيه بأفعال

الأمر، في حين تقوم بعض الجهات بمبادرات لا تحقق الجزء المستهدف منها.

إن توجهنّا التوعوي لن نحقق أهدافه بمزيد من الخطط والإستراتيجيات التي غالبا ما تعودنا تنفيذها على يد جهات غير سعودية، لا يربطها بهذا الوطن سوى مطمع المال وقيمة العقود، في حين أن خبراتنا الوطنية تعتبر جاهلة منقوصة، ويعيبها أنها لا تحمل جنسية غير جنسيتها السعودية، وهذه البرامج التوعوية غير السعودية والمستوردة، لا تفهم ولن تفهم في يوم من الأيام ثقافة مجتمعنا، وتوجهاته الحالية والمستقبلية، ولا حتى تمتلك مبادرات ذات قيمة لتفهم هذا التوجه، وبالتالي تبني برامجها وإستراتيجياتها على خطط غير ناضجة أو دقيقة، وغير مطابقة لحالة الواقع، فتبني على الورق، ما لا يمكن تنفيذه على أرض الواقع.

لنعترف أن ليس هناك مدرسة وطنية واحدة في المملكة العربية السعودية يمكن استلها من أفكارها ومبادئها للخروج بنهج وطني سعودي في كافة حملاتنا التوعوية، وعلى رأسها ما يخص التوعية المرورية، ولن نعترف ونحن غير مبتهمين، أن حملاتنا تقع ضحية الفساد أو الفشل نتيجة ذلك، وهو ما يعني بالضرورة غياب إستراتيجية وطنية للتوعية، قابلة للتنفيذ، والتوعية المرورية الأولى بمثل هذه الإستراتيجية التي تؤرق هاجسنا، وستبقى بـ (ساهر) أو بغير (ساهر) .



العقوبة.. بين المخالفة المرورية والمخالفة الفكرية!

العقوبة هي الحل الخاسر، لأنه في مثل حالات
 الحوادث المرورية يكون هزيلا، لا يملك القوة
 الضاغطة لتجنبه، بل على العكس، فإن العقوبة
 في بعض الأحيان تشكل قوة جاذبة لارتكاب
 الخطأ! فماذا يعني القليل من الريالات مقابل
 ارتكاب مغامرة من أحد السائقين قد تؤدي
 بحياة الكثيرين؟ وما معنى العقوبة إن كان يمكن
 تفاديها بعد ارتكاب الجرم بوساطة أو معرفة أو
 محسوبة؟ وما قيمة العقوبة إن لم تقترن بنمط
 من الردع يؤدي إلى التوبة؟ .. لا قيمة للعقوبة إن
 لم تكن قادرة على التغيير لا التدبير.

إن سائقنا يعتبر الامتثال للإشارة الضوئية مثلا،
 حظر غير مبرر يقيّد حرّيته، ويعطلّ مصالحه،
 ويؤخر إنجازاته، فيقرر كسر هذا القيد على
 حساب أرواح أخرى، وعندما يقع المحذور،
 تنتج ثقافة الوساطات، والديات، والتعويض،

والتأمين، والتي غالباً ما تساهم بشكل رئيس في عودة الجاني إلى جريمته وفي ضياع حق المجني عليه.

لو كان أحد المتنفذين أو الجاهلين ذاهباً إلى مواعده متأخراً لإتمام صفقة بالملايين، يتوقف ربحها على حضوره في الموعد المحدد، فما قيمة مائتي ريال أو ثلاث، لتوقف هذا السائق؟ وعلى ذلك فلنقس...

إن مشكلتنا الكبرى في أننا نعتقد أن العقوبة هي نهاية الخطأ، في حين تتقدم باقي الأمم علينا حين تعتبر العقوبة أول خط نهاية الخطأ، يتبعه تشديد العقوبة ثم تغيير جنسها، وأما النظام المروري الذي تتحدد بموجبه نقاط المخالفات، فهو مدعاة للتأمل من أكثر من جانب، أولها: كم نسبة من نفذت عليهم عقوبة سحب الرخصة؟ وثانيها: ما مدى تناسب عملية احتساب النقاط



وتحديد كمها نسبة إلى العقوبة؟ وثالثها: ما قيمة الردع التي حققها هذا النظام لتجنب ارتكاب المخالفات؟

لن يكون للعقوبة مكانتها وقيمتها الرادعة إلا إذا اعتبرنا مَنْ يرتكب المخالفة لمرة واحدة أنه ارتكب مخالفة، وهو مخالف، وَمَنْ يرتكبها لمرة مرتين أنه ارتكب مخالفة، وهو مخالف، ومن يرتكبها لثلاث مرات أنه ارتكب جناية الشروع بالقتل، وهو متهم، ومن ارتكبها أكثر من ذلك، أنه ارتكب جريمة كاملة، وهو مجرم.

أنا لا أقصد أن أكون في هذا الجزء من هذا الكتاب مشرعا، أو صائغا لقانون العقوبات، خاصة بعد فشلي في تنفيذ العقوبات على المخطئين مِمَّن يعملون معي، لأنهم ببساطة يعملون في مؤسسات إنسانية، رغم نجاحي في تحمل العقوبات التي لحقت بي على مر

السنين من تهميش وإقصاء، واغتيال للهوية، لا بسبب مخالفاتي المرورية، بل بسبب مخالفاتي الفكرية!!

وكي لا تأخذني مرارة الكتابة كالعادة، فاستفيق على تجاهل الواقع لما أقول، أو أكتب، أو تحدثني به نفسي، وكي لا أخسر رهانا جديدا مع نفسي بأنني في كل مرة أكتب فيها سأجد الأذن الحكومية الصاغية، فإني أعود للحوادث المرورية، فهمها وهاجسها لا يتركني لحظة.



إستراتيجية الثقافة الواحدة..

فيما يتعلق برجال المرور ودورهم كجزء أصيل من الحلول المفترضة لمعضلة الحوادث المرورية، فإن توجهات العالم تسير بطريقة مختلفة في هذا الإطار، فبلاد الحريات والديمقراطيات تعتبر رجل المرور آلة حيوية كجزء من منظومة المرور، مطلوب منها أن تتعامل مع المخالفين على نحو آلي يكمن غالبا في إلقاء التحية، والاستفسار عن وثائق القيادة الخاصة بالسائق والمركبة، ثم إعلام سائق المركبة بالخطأ المروري الذي ارتكبه، ثم تحرير المخالفة، ثم منحها للسائق، وتنبئ به بضرورة عدم ارتكابها مرة أخرى لما تمثله من خطر على حياته، وعلى الآخرين.

هذا النظام الآلي التراتبي لرجل المرور الذي لا تسبق فيه أية خطوة خطوة أخرى، يولد شعورا مختلفا لدى الجمهور، ينقسم بين من يشعر أن رجل المرور هو النظام بذاته الذي يمثل أمامه على

هيئة إنسان، وبين من يعتبر رجل المرور نظاما آليا لا يجب التحدث معه إلا بالطاعة، لأنه لا يستمع لحديث الوساطة والمحسوبة، ولا مكان عنده للمبررات والأعذار.

من هنا تلعب ثقافة رجل المرور دورا هاما في التعامل مع الأداء المروري، فشعور السائق أن رجل المرور هذا جزء من النظام، بل هو النظام في هيئة رجل، وهو صديق يقدم النصيحة الجميلة بالتوعية، والقاسية بالمخالفة، وكلاهما نصيحة، تذهب بالسائق نحو الاحتفاظ بهذا الصديق، والامتثال لأوامره، أو قل متطلباته، فيصبح السائق صديقا للنظام المروري بأكمله، أما حين يشعر السائق أن رجل المرور هو سيد الطريق، و صاحب قرار المخالفة من عدمها، و لا يتلقى منه أي تحية تكسر الحاجز النفسي المضاد، فإنه يعتبر النظام المروري ومن ينفذه عدوا يجب أن

لا تسلمه نفسك، حتى أن حد الجهل في هذا الاتجاه وصل إلى الاعتداء على هذا النظام.

وبالمحصلة الأمر يتطلب إيجاد كيان جديد لرجال المرور، يقوم على فكرة (النظام على هيئة إنسان) أي أنه يجب أن يرى السائق في رجل المرور من يمثل النظام، لا أن يراه سيد النظام المروري.

للوصل إلى هذه النقطة لا بد أن يسير الأمر وفق خطوات متتالية تبدأ من التدريب، وتمر بالتغيير، وتنتهي بالتطوير.

بالتدريب حيث يتلقى كافة رجال المرور التدريب على التعامل مع مرتادي الطرق، وآلية تنفيذ النظام، وكيفية كسب ثقة الآخرين، وآليات توجيه الرسالة المرورية الواعية للسائقين، والتعامل مع كافة المواقف التي يتمثلها السائق، بحيث يمثل هو النظام الذي يتقرب من الناس، وكلنا يعلم أن النظام الذي يتقرب من الناس

هو الذي يحقق الأهداف المنشودة، في حين تعجز الكثير من الأنظمة التي تقوم على تقرب الناس منها في تحقيق أهدافها، وأهداف الناس من حولها، والحقيقة هنا تقتضي أن نعمم هذه النظرية على كافة الأنظمة وليست المرورية فقط!

بالتغيير، و الذي يتوجه مباشرة إلى ثقافة رجل المرور، وإلى قدرته على التخلي عن منظومة العادات التي تخالف فكرة الولاء للنظام فقط، وتعزيز السلوكيات التي من شأنها أن تنمذج العلاقة مع الآخرين، فالمنظومة الثقافية السعودية أغنى من غيرها في مفهوم العلاقة مع الآخرين، وهي الميزة التي يجب استثمارها بالتدريب والمبادرات، والبرامج الموجهة في هذا الإطار.

بالتطوير، من خلال توطين لا استيراد التجارب العالمية الناجحة في الإطار، وتوثيق مناهجها



وتطويعها بما يتناسب والتجربة السعودية التي
تحافظ على الخصوصية الوطنية كثقافة، وتمتزج
مع الممارسات الناجحة كأنظمة، وهذا التوازن
لن تولده إلا رؤية وطنية خالصة من شوائب
بيوت الخبرة الأجنبية.



محكومون بالتخطيط.. مع وقف
التنفيذ!

الوجه الآخر من الحلول يتوجه نحو الإعلام، صاحب الحمل الثقيل، ومعادلة الإعلام عموماً معادلة صعبة عشتها ومارستها على عمر مسيرتي العملية، وما زلت، فالإعلام متهم في كلتا الحالتين: في الصمت، والبوح، فهو إذا صمت يعتبر متخاذلاً، وغائباً، وإذا باح يعتبر موجهاً ومدسوساً وله أجنداث خاصة.

هذا على مستوى قضايانا السياسية والاجتماعية على وجه الخصوص، أما على مستوى قضايانا المرورية فهو مطالب بالبوح، والصمت في مثل هذه الحالة أو القضية يعتبر خيانة إعلامية، ووطنية، وإعلامنا السعودي يلعب دوراً لا يمكن تجاهله في هذه القضية، إلا أنه، للأسف، يلعب دوراً فوضوياً، تغيب فيه الرؤية الإستراتيجية الإعلامية، لأنه لا يعتبر قضايا المرور من أولوياته، فلا وزناً إعلامياً لحادث مرور، أمام تصريح لمسؤول

يحكي فيه عن إنجازات ملموسة أو غير ملموسة، ولا مساحة إعلامية لضوء توعوي بقضايا المرور في ظل ازدحام كافة المساحات الإعلامية، بأخبار تثلج الصدر مرة.. وتوجعه مرات!!

لقد تبنت الجهات المعنية حملات إعلامية بشتى الوسائل الإعلامية المتاحة للوقوف في وجه هذه الآفة، وبذلت لذلك كل الإمكانيات من أفراد وآليات وبرامج تطويرية، وخدمات عملية، كان يتوقع نظرا لحجمها، وحجم ما صرف عليها، أن تحقق النتائج المأمولة في وقت كان أكثر المتشائمين يراه قريبا جدا، لكن الصدمة جاءت بأن ما يحدث هو تطور يسير على نظام السلحفاة، لأن موطن الخلل ومكمنه في التركيز على الجباية المرورية لا في برامج التوعية والوقاية، ولنجد في الحوادث المرورية معضلة جديدة، لا تقل خطورتها عن آفات الجرائم الأخرى، سوى أن مجرم الحوادث المرورية دائما

ما يرتكب جريمته بالخطأ، ودون قصد، ودائما ما يكون القضاء والقدر هو عنوان هذه الجرائم، والتي تسقط غالبا بسقوط الحق الشخصي ..

لقد آن أوان الاعتراف أن ناقوس الخطر والذي سبق وأن دقته جهات معينة، وشخصيات بارزة، لم تصغ له الآذان .. وليس المقصود آذان السائقين .. بل آذان الجهات المعنية بالأنظمة المرورية تشريعا وتنفيذا ورقابة .

التوجه الإعلامي المطلوب، يدفع باتجاهين:
الأول: إشراك القطاع الإعلامي الخاص المغيب عن قضايا التوعية المرورية في منظومة الإعلام الوطني الموجه نحو هذه الظاهرة، والثاني: تغيير المحتوى الإعلامي بشكل جذري، بحيث يعمل ضمن منهجية منسجمة مع تطور القضايا المرورية، وبما يمكنه من تحمل مسؤولياته تجاه قضايا المرور، وآفة الحوادث المرورية .

فيما يتعلق بدور القطاع الإعلامي الخاص، فإنه يجب على الجهة المعنية بوزارة الثقافة والإعلام، فرض دور محوري على وسائل الإعلام الخاصة المرخصة من قبلها، لتبني قضايا التوعية المرورية بموازاة تقديم حوافز لهذه الجهات الإعلامية الخاصة، أو تكليف إطار إعلامي وطني قائم بهذه المهمة، وفق ما يتم عمل منظومة الجهات المعنية بالقضية المرورية.

أما فيما يتعلق بالمحتوى الإعلامي، فيجب التركيز على الأبعاد التي تخلفها الحوادث لا على الخبر المتعلق بوقوع الحادث المروري، بمعنى الانتقال من مرحلة الإخبار إلى مرحلة التحليل، ويتطلب هذا الأمر أقلاما قاسية على المقصرين ومرتكبي الحوادث، لا أقلاما محاصرة باعتبارات سياسية ومالية.

وقد يقول قائل، أو يدعي مدع، أنني أبالغ في المطلب الإعلامي، أو أنني أوجه وسائله، ولهذا

أو ذاك أقول: إن وسائل الإعلام إذا قامت بدورها الحقيقي تجاه هذه الظاهرة، فإنها في أقل من عام ستحقق ما لا يقل عن ٢٠٪ من نسبة النجاح، وهو ما يعني تخفيض الخسائر التي تخلفها هذه الحوادث المرورية بما لا يقل عن ١٠٪ من وضعها القائم اليوم، وهو رقم كفيل بدعم كل الأنشطة الإعلامية لتحقيق هذا الإنجاز.

إنه ببساطة لو فكر المسؤولون وصناع القرار في بلادنا، بالنتيجة الاقتصادية المتحققة من تبني مثل هذه البرامج، وقارنوها بالخسائر الحالية، لتراكضت وهرولت هذه الجهات باتجاه تبني هذه المبادرات، وخاصة على الصعيد الإعلامي، ولكن في ظل حسابات الموازنات الحالية، والسياسات القائمة في هذا الإطار لدى الجهات المعنية، فإن التفكير لا يتعدى القيمة المدفوعة على هذه المبادرات، وهو ما يعني الحكم مسبقاً بفشل هذه

المبادرات، لا لأنها لا تسمن أو تغني من جوع، بل لأن علّتها في التنفيذ، فإن ادعت أية جهة بفشل المبادرات السابقة، فإنني أدعوها لنحتكم وإياها إلى لغة الأرقام، وكيفيات التنفيذ، وبشفافية نصل إلى القناعة التي مفادها أن حسن التخطيط لا يعني بالضرورة حسن التنفيذ، بل أن حسن التخطيط مع سوء التنفيذ يعني ضرراً أكبر من سوء التخطيط نفسه!!.. وهذا ما يصيبنا.



خسائرنا المرورية.. مع دقائق الساعة

وأخيرا في إطار الحلول، تأتي جاهزية التعامل مع الأزمات، واستخدام الأنظمة المرورية التقنية القادرة على توفير حلول مباشرة، وفي هذا الاتجاه تكثرت المبادرات الخاصة بالتقنيات في ظل ثورة المعلومات التي نعيشها، ونستقدم منها ما نستقدم على طريقة العقوبة غير الرادعة، (ساهر) مثلا عند البعض هو (عاكر) لأنه يعكس صفو المزاج النفسي للسائقين الذين تعودوا أن يروا الإشارة الضوئية بلون واحد (الأخضر) أو تعودوا السير بالسرعة التي يرونها هم مناسبة، وليست السرعة التي يراها النظام المروري، و (ساهر) لدى البعض (خاسر) لأنه يهدف إلى إلحاق الخسارة المالية بالمخالفين ومنازعتهم قوتهم، و (ساهر) عند البعض (ساهي) لأنه موجود في أماكن معينة، وغائب في أماكن أكثر حساسية مرورية، إلى جانب أنه لم يغيّر الكثير أو قل المأمول في أرقام الحوادث المرورية، أو حجم المخالفات .

إن نظام (ساهر)، الذي اتخذ اسما مرتبطا بزمان النظام ليلا، فلا ساهر في الصباح، ولا في أوقات الذروة، هو نظام هدف لدى المشرع للحد من حوادث المرور، وانتهج آليات متعددة معززة بالتقنيات الحديثة لتحسين مستوى السلامة المرورية، وتوفير بيئة مرورية آمنة، مع ضمان دقة واستمرارية تنفيذ هذه الأنظمة المرورية، وتميز النظام عن سابقه من الأنظمة المرورية، بقدرته على المراقبة الحية للحركة المرورية، وإدارتها بكفاءة، ومعالجة الحالات المرورية بالسرعة المطلوبة، إضافة إلى الضبط الآلي للمخالفات.

وبعيدا عن الإغراق في تفاصيل هذا النظام، فإن الإحصاءات ما زالت تشير إلى ضربة في عمق الاقتصاد الوطني بعشرات مليارات الريالات ومئات حالات الوفاة الشهرية، إضافة إلى النظريات المرعبة التي منها ما يفيد بحالة وفاة



كل ساعة ونصف الساعة، وأربع إصابات أو
إعاقات كل ساعة.

وأخيرا.. فإن كل الحلول المطروحة لن تغير
الواقع، بل على العكس تماما سيغيرها الواقع
إذا بقيت ثقافتنا المرورية مرتبطة بغياب الوعي،
وقصور المبادرات، وعقوبة الجباية!!



الحديث.. بعد انقلاب الطاولة

النظام المروري في بلادنا مدعاة للمراجعة، والآلية التي يتم فيها تنفيذ هذا النظام تحتاج إلى جهد أكبر من المراجعة، فنحن عندما نخسر مسار تنميتنا لأجل هوية يمارسها جاهل، أو قرار يتخذه مخالف، نخسر قيمنا ذاتها، ونخسر بنيتنا النظامية التي أصبحت تخر من كثرة الأخطاء وخاصة في التنفيذ، ومن كثرة العيوب والثقوب في الاهتمام!!

أما الوضع الخاص بطريقة التعامل مع الحوادث المرورية، من حيث الإسعاف، فإنني وغيري لا نشكك في جهود الجهات المعنية بذلك، ودورها في تفادي الكثير من الأزمات الصحية بفعل الخبرات الإسعافية في التعامل مع المصابين، ولكن هذه الجهود رغم تأكيد تقديرها، يلزمها الحديث عن التشريعات وآليات تقديم هذه الخدمات الإسعافية، حيث يغيب الإسعاف

الطائر الطبي، رغم طبيعة تضاريس بلادنا، واتساع رقعتها التي تتطلب حضوره الدائم، وإن وجد، فيوجد لحالات معينة، والتي غالبا ما يتم إسعافها بقرار إنساني، لا بنظام حقوقي يكفل حق المواطن المصاب في نقله بالإسعاف الطبي إذا ما دعت الحاجة.

قد يؤيدني البعض في طرحي الواقعي الذي لم يتعد وصف ما يحدث في هذه الكارثة، ولكن أرجو أن يبقى المؤيدون على قرارهم بعد الطرح القادم الذي أرى فيه المشكلة والحل في آن واحد!!



وصفة طبية.. خاطئة!

إن التعامل مع قضية حوادث المرور ليس عملاً إنسانياً أو فريضة على الدولة من باب حفظ هيبتها، إنه نظام التعامل مع الحقوق بين الدولة والمواطن، وبين المواطن والمواطن، وبما أن الدولة هي راعية المواطن، وليس العكس، فهي تتحمل المسؤولية المباشرة عن تفاقم هذه الظاهرة، وتتحمل أخطاءنا فيها أيّاً كانت، ذلك أنها المشرع، والمنفذ، وصاحب القرار.

ففي الإطار التشريعي وكى لا أكرر نفسي، أؤكد أن الوضع الحقوقي العام في المملكة يتطلب مزيداً من الجهد والبحث والتخصّصية، بعدما أفرحتنا أكثر من مرة توجهات القيادة نحو هذه الحقوق، وأحزنتنا في كل مرة طريقة تنفيذها وأدائها، فالجهات المعنية بالتنفيذ مشغولة بكل شيء إلا الأولويات، وحاضرة في كل مقام، إلا في الأزمات، وكأنها تفرض نهجا يستتبع آراء

شخصية، لا نظاما يجب تنفيذه من قبل كل من
يجلس خلف طاولة صنع القرار.

هذا الوضع القائم يعني حنق المواطن على
المشرِّع قبل المنفذ، لا طعنا في ولائه، بل تعبيراً
عن رفضه لسياسات المنفذ، وشعوره بانتقاص
حقوقه، فالمعلمون والمعلمات الذين يتم تعيينهم
في مناطق بعيدة عن أماكن سكنهم، يأتي قرار
التعيين إليهم وكأنه قرار السماح له بالاشتراك
في مغامرة على الطريق، يؤديها بشكل شبه
يومي تقريبا، وأكثر من مرة، فإن نجح تم نقله بعد
عدة سنوات إلى مكان أقرب، وإن لم ينجح على
الطريق، يكون المشرِّع حفظ حق هذا المواطن في
التعيين، ويكون المنفذ حفظ حقه في الموت أو
العاهة!!

وشبابنا الذي يعاني من فراغ كبير، فرضت
البطالة مساحة في هذه الفراغ بقدر لا بأس به،

يتخذ قيادة السيارات وسيلة لقتل الفراغ، وهو يبحث عن نفسه وذاته على الطريق، في ظل قصورنا عن توجيهه نحو ما يسد هذا الفراغ بفائدة، لعجزنا حتى هذه اللحظة، عن فهم احتياجات هذا الشباب، وتوجهاته، فنحن أسرع إلى إيجاد الدواء لداء البطالة من قبل الجهات التنفيذية دون تشخيص المشكلة، وتحديد مكان الألم، والكشف على الحالة، لنتمكن بعدها من وصف الدواء المناسب، وكأن جهاتنا التنفيذية المعنية بشبابنا، كالطبيب الذي لا يعرف غير أنواع محددة من الدواء سيصفها دائماً لكل علة، أو أنه يتواطأ مع إحدى شركات الأدوية لتسويق دوائها فقط!! ومن يعتقد أن ما أقوله همز عن أشياء أخرى، فأبشّره بأن اعتقاده صحيح.

شبابنا الذي وقع ضحية المخدرات، وصحنا في وجه الفضاء لإنقاذه، تجتمع المخاطر لديه بين

بطالة، وإدمان، وقيادة مركبة في ذات الوقت..
فماذا نتوقع من النتائج؟!!



بين الحظوظ.. والحقوق!

إن سائقنا اليوم هو ضحية غيابة إرادية أو
 لإرادية، الإرادية من خلال تعاطيه المخدر
 والمسكر، الذين يظن فيهما كل الظن القدرة
 على تغيير الواقع من حوله، فيتغير كل شيء من
 حوله إلا الواقع!!

وسائقنا اليوم ضحية غيابة لا إرادية تبدأ من
 همّ العمل، وشعوره بالظلم أو الانتقاص، و هو
 يرى ترقية من لا يستحق الترقية، ومكافأة من
 لا يستحق المكافأة، ومحاباة من كتب الله له أن
 يكون قريبا لمتنفيذ أو ذي سلطة، ويرى في ذات
 المشهد بأم عينه مجتهدا بلا نصيب، ومخلصا بلا
 تقدير، واغتيالاً لشخصية الإبداع ومن يمثلها!!
 ثم أن هذه الغيبوبة سرعان ما تنتقل إلى البيت،
 حيث الأسرة التي تطلب كل شيء، دون أن تفكر
 بالطريقة التي يمكن لرب الأسرة أن يلبي بها هذه
 الرغبات، والأبناء الذين يحير في أمر تعليمهم

الذي يعتبره خطيئة لأنه سيزيد بهم أعداد العاطلين عن العمل، في ظل غياب التخطيط لاحتياجات السوق، وانعدام فكر التعليم المهني، ثم يفكر في البيت الذي يسكنه، ومتى سيكون محظوظا بشرهة أو منحة بسكن كريم، يوفر عيشا كريم، ومتى سيحالفه الحظ بصفقة خارج الدوام الرسمي، أو خارج النظام الرسمي!! يؤمن بها مستقبله ومستقبل أسرته، وهكذا يعيش على أمل الحظوظ.. لا الحقوق!!

من وجهة نظري أرى أن الحادث المروري لا يختلف عن الحادث الحقوقي، بل ويرتبطان بطريقة عجيبة تذهل القاصي قبل الداني، فكل منهما سبب للآخر، كما أن ظهور أي منهما يسبب ظهورا واجبا للآخر، وأخيرا فإن كل منهما يعاني من الداء الوطني المزمّن (رقي التشريعات، وقصور التنفيذ).

يستتبع الحادث المروري حادث حقوقي، بين حق المتضرر، وغوغائية المتسبب، الذي يرى في شركات التأمين وجاهة دفع الدية، أو العلاج، أو إصلاح الضرر، وبين حق باقي مستخدمي الطريق الذين يتأذون بالتأخير أو التعطيل، أو حتى نفسياً بمشهد الحادث، وبين حق الدولة في حماية مواطنيها من كل أذى، خاصة أن أمن الطريق، هو أمن الدولة كاملة، وقد يتنازل المتضرر عن حقه، ويتنازل مستخدم الطريق عن حقه، في حين أن التشريعات تلزم بعدم تنازل الدولة عن حقها، هذا الأصل، أما ما يحدث في الواقع على طرقنا فحدث ولا حرج.

المتضرر يعرف تبعية الانتظار، والإجراءات اللاحقة لتحصيل حقه في زحام البيروقراطية والروتين، فيقرر بعد تفكير لا يتجاوز الدقيقة التنازل، وأما مستخدم الطريق فثقافته لا

تتعدى معرفته بأن حقوقه تبدأ من النور الأمامي للمركبة، وتنتهي مع النور الخلفي!! في حين أن الدولة بجهازها التنفيذي، ترى في نفسها أكبر من أن تشغل هذا الجهاز بحادث مروري!! وهكذا أيضا يستتبع الحادث الحقوقي حادث مروري، يأتي على شكل إجابة للتساؤلات التي تدور في ذهن السائق، وهو يقود مركبته شارد الذهن في حقه المنتقص لدى هذه الجهة أو تلك.



الازدحام المروري والحقوقى..

الحل الفعلي لأزمتنا المرورية تبدأ بالقضاء على
الازدحام، ولكن ليس الازدحام المروري، بل
الازدحام الحقوقي ..

المظالم ترد بعد وقت طويل، بما يؤهل ورثة
صاحب الحق لا صاحب الحق لاستلامها! ..
التهميش يولد حنقا على كل أنظمة الدولة بما
فيها النظام المروري ..

البطالة تفرض على المجتمع جناة جددا يرتكبون
جريمة مقصودة أو غير مقصودة بأداة جريمة عصرية ..
الفقر يسلب حقوق المجني عليه ويقدمها
للجاني! ..

غياب تكافؤ الفرص لا يوفر فرصة أمام المنتهكة
حقوقه إلا فرصة التسبب بحادث مروري!! ..
الفساد سبب كل علة .. و سياسات تعطيل
الحقوق تفرز فوضى الطريق التي يزاحم فيها كل
الآخر لتحصيلها ..

وبالمحصلة ما يحدث على طرفنا، هو نسخة لما يحدث في واقعنا!!

لقد قلت وكتبت، بل وصرخت من أجل الإصلاح، ومنظومتنا السعودية دخلت ركب الإصلاح بما لا يختلف عليه اثنان، وهو إصلاح وإن كان على ظهر سلحفاة، إلا أنه يستحق التقدير والمساهمة الوطنية فيه، كل في موقعه، وعلى قدر انتمائه، إلا أنه للأسف لم يدخل منظومتنا الاجتماعية، بل حيدها لاعتبارات لا تفسير لها، إلا بما تهمس به الشفاه سرا في مجالسنا، التي وجدت للتواصل والألفة، فإذا بها للتفريغ والفضفضة!!

الإصلاح الاجتماعي يبدأ من ثقافة التربية والتعليم إلى ثقافة المواطنة المنتمية، وعلى الجهات المعنية بأنظمتنا المرورية، أن تعرف وتتيقن، أن لا نجاح لمبادرة لم يقرأها طلابنا في مدارسهم، ولم

يتعايشوها في حياتهم، ولم يلمسوها في أعمالهم، ولم يصاحبها عدالة اجتماعية ذات قيم موحدة. لنعترف أن ثقافتنا الاجتماعية أصيبت في مقتل.. عندما شاع بين الناس أن ثمن ناقة واحدة يساوي تكلفة مشروع تنموي كامل، أو يعادل مبادرة وطنية تستهدف أمننا الاجتماعي، أو حتى يؤهل المئات من معوقينا حوادثنا المرورية! وأن ثقافتنا الاجتماعية أصيبت في مقتل.. عندما صار تكافؤ الفرص يعني أن يتساوى الجميع في التهميش والإقصاء، وغياب الحقوق، وفي هذا التساوي تكافؤ فرص بلا شك، لكنه تكافؤ الفرص الضائعة!

وأن ثقافتنا الاجتماعية أصيبت في مقتل.. عندما صار دخل لاعب كرة القدم يعادل دخل العشرات من حملة أرفع الشهادات، ومخترعي الأمة الذين التفت النظام إلى تأهيل المنتخب

لكأس العالم، في حين لم يلتفت لتأهيل
اختراعاتهم لترى النور!

وأن ثقافتنا الاجتماعية أصيبت في مقتل..
عندما صار إعلامنا لا يحمل اسمنا، ولا عاداتنا،
ولا تقاليدنا، ولا قيمنا، بل حررنا من كل
معتقد أصيل، وهو يسرق فكرنا، ويفسد ذوقنا،
ويشركنا في معركة ليست لنا!

وأن ثقافتنا الاجتماعية أصيبت في مقتل.. عندما
جُبرنا طوعاً إلى استيراد كل غريب، وصارت ثققتنا
بقدره غيرنا، أكثر من ثققتنا بأنفسنا، لنتسابق في
توطين الغث والسمين، واستقبال الضار والمفيد،
دون إدراك لعاقبة ما نفعل على الأجيال القادمة!
هل لك أن تتصور معي كيف يمكن لثقافة
مثخنة بهذه الجراح، وضائعة في اختلاف
الاجتهادات، وكثرة طباخي القرار في طبخة
واحدة، أن تستوعب نظاماً مرورياً جاداً!!



دعوة للتنصل من المسؤولية!!

كنت أتمنى أن أكون مساهما في صناعة القرار
 المروري من خلال هذه السطور فقط، لا من خلال
 موقع المسؤولية، فقد سئمت المسؤولية التي لا تجني غير
 الاتهام، والإقصاء، ولا تحقق غير الخسارات المتتالية.
 المسؤولية التي تقاسمك قوت يومك، وتسرق منك
 حقلك في رغد العيش، والصحة، وتضطرك للصدق
 في مواقف لا تصلح إلا للنفاق، وتجبرك على دفع
 ضريبة الانتماء، وتحسدك على الولاء فتكيد لك.
 المسؤولية التي لم أجن منها عبر سنوات طوال
 غير همّ يسابق همّا، وحاجة تدفع حاجة.
 المسؤولية التي تنتهي بك إلى أبواب الكرام
 فيصدّك عنهم اللئام.
 المسؤولية التي تجعلك خيرا في كتابة التظلمات،
 ومؤلفا بارعا في طريقة وصف مظلمتك.
 المسؤولية التي تجعلك دائم الشعور بالتقصير
 تجاه من يحتاج المساعدة أو يطلب العون.

المسؤولية التي تخسر لأجلها إبداعاتك التي تضيع على الورق بفعل فاعل، وإنجازاتك التي تهدم من بنيان التاريخ الوطني لغايات في نفس أصحاب النفوذ والسلطة المؤقتة.

المسؤولية التي تجر عليك ويالات التهديد ممن أضرم اجتهادك، وساءهم رعاية الكرام لإنجازاتك. وأخيرا المسؤولية التي تأخذ منك كل شيء، ولا تعطيك إلا الحاجة والإصابة في الصحة والكبرياء!!

لقد قررت أن أضع هذه السطور كعادتي، لأجيال ستحفظ سرها، وللمستقبل سيقدر ما بين سطورها، ولتاريخ سيدون معانيها الخافية قبل الظاهرة.

إن حوادث المرور لن تكون قضية نظام، لأنها خلقت لتكون قضية أمة، كلنا شركاء فيها، وإن كنا اليوم قد كشفنا أسبابها الظاهرة، فإن من بعدنا سيصرحون بأسبابها الخافية، وإن

كنا كشفنا اليوم تبعاتها التنموية، فإن القادم
سيكشف تبعاتها غير الأخلاقية!!

لم تعد أمامي فرصة للتراجع عن هذه القضية، فعندما
أكتب تستنهضني رغبة المشاركة، ولكنها مشاركة
من نوع آخر، من موقعي الحالي، من مسؤوليتي التي
تلازمني كهوموي، ومن أخلاقياتي التي تفرض علي
أن أشارك لو بالصراخ في أذن صماء!!

هذه السطور لن تقلل من حوادث الطرق،
وأخشى ما أخشاه أن تزيد منها، فهي ستؤرق
أناسا جدد وتدخلهم في الغيبوبة النفسية، من
المسؤولين المقصرين، والفاستدين الذين جعلوا
طرقنا مشاعا لجرائم القتل والإعاقة، ومنظري
الأنظمة المرورية الذين أفسدوا قيمة الثواب
والعقاب.. إنني أخشى عليهم جميعا أن يكونوا
ضحايا قادمة، بسيارتهم الفارهة، إن أعملوا
التفكير فيما أقول!!

المسؤولية القادمة يجب أن تنطلق من مكان آخر، و من فكر آخر، ومن توجه جديد، يقوم على مناقشة القضية ومعالجتها من رؤية متكاملة غير منقوصة، لا تحمل معها شماعة جاهزة لتعلق أخطاء السائقين التي لن تنتهي عليها، رؤية تحفظ الأرواح من موت الطريق والأجساد من إعاقة الطريق، وتحفظ قبل هذا وذاك الحقوق من غيبوبة الطريق!!

إني لا أدعي في هذه السطور أنني أعلق الجرس، فالجرس معلقة منذ وقت طويل، منذ تصاعدت الأرقام التي داهمتنا وفيات وإصابات، و منذ ارتفاع الخسارة الاقتصادية الوطنية، و منذ تهشيم رأس مسيرتنا الإنمائية بهذه الحوادث.. نعم الجرس معلقة منذ وقت طويل، لكن من يملك الجراة ليقرعه دون أن يستأذن النظام!!

البروفيسور محمد بن حمود الطريقي

- شغل العديد من المناصب الأكاديمية والعلمية في جامعة الملك سعود ومستشفى الملك خالد الجامعي وبرنامج الهندسة التأهيلية بكلية الطب بجامعة نورث ويسترن بالولايات المتحدة الأمريكية ورأس فريق العمل لمدينة سلطان بن عبدالعزيز للخدمات الإنسانية.
- يرأس حالياً «تأهيل بلا حدود».
- أسس وأدار المركز المشترك المعني بالتوعية والرعاية والتأهيل والوقاية، وأسس ويدير «العالم للصحافة» التي تعتبر أول مشروع إعلامي إنساني متخصص في الشرق الأوسط، وأصدر موسوعة تثقيفية تعريفية متخصصة في مجال التنمية والديموقراطية وحقوق الإنسان في أول تجربة عربية من هذا النوع.
- أنجز براءات اختراع عالمية حازت جوائز دولية في المحافل العالمية المتخصصة، وساهم في نشر أكثر من (١٠٠) بحث في كتب ومجلات علمية ومؤتمرات عالمية، وما يربو على (٥٠) مرجعاً وكتاباً علمياً.
- شارك في الفعاليات الإنسانية العلمية والفكرية في معظم الدول العربية والإسلامية ودول العالم الأخرى.
- حاصل على وسام الملك عبدالعزيز من الدرجة الأولى وجائزة التميز من جامعة الملك سعود تقديراً لإنجازاته العلمية وعدد من دروع التقدير والتميز من عدة جامعات وهيئات عربية وعالمية.

www.profalturaiki.com

مؤسسة **العالم** للصحافة والطباعة والنشر والتوزيع

ص.ب : ٩١٤٠٩ الرياض ١١٦٣٣ المملكة العربية السعودية

هاتف : ٤٧٨٠٣١٢ (١) ٩٦٦+ فاكس : ٤٧٨٠٣٧٤ (١) ٩٦٦+

E. mail : alturaiki@hotmail.com

www.alaalem.org