



السلطة الوطنية
للأمان على الطرق



الموضوع: يوم الالتزام الوطني بالأمان على الطرق

تواجه دولة إسرائيل مهمة وطنية, وهي أن تقوم بزيادة ثقافة مجتمع آمن ومتسامح على الطرق من أجل تقليل عدد القتلى في حوادث الطرق.

هذا التغيير ممكن - من خلال عملية طويلة, منهجية وحازمة تقوم على التربية وتذويت القيم, تبدأ لدى الأطفال في سن الطفولة وتستمر حتى مرحلة بلوغهم في صفوف الثاني عشر وهي تحتاج إلى تعاون بين جهات مختلفة وإلى أشخاص ملتزمين.

إن شخصية المربي/ة هي شخصية هامة جدا في حياة الولد وتعتبر في عينية رائدة وموجهة ومثالا يحتذى به. إن الإرشاد والتوجيه المركز والملائم من قبلكم, يساعدان الأولاد على اكتساب مهارات في مجال السلوك الآمن على الطرق, وعلى زيادة الوعي بشأن الأخطار القائمة في محيط الشارع وبيئوران ثقافة تقوم على التسامح.

نحن في السلطة الوطنية للأمان على الطرق نؤمن بأن مخططات الدروس المرفقة التي أعدت بمناسبة يوم الالتزام الوطني ستمكن من إثراء معرفة الأولاد, وسوف تكسبهم أدوات في مجال السلوك الآمن على الطرق.

كمديرين, مربين ووالدين لديكم القدرة والقوة للقيام بزيادة عملية تغيير على صعيد زيادة وعي أولاد إسرائيل فيما يتعلق بهذا الموضوع.

إن أمان الأولاد هو واجب مفروض علينا جميعا وهو مسؤوليتنا.

مع تحيات,

يئير دوري

مدير عام

السلطة الوطنية للأمان على الطرق

كتابة وتحرير

قسم الحذر على الطرق في وزارة المعارف: د. راحيل روثم, نيرا عيدن, نحاميا زرحوفيتش
السلطة الوطنية الأمان على الطرق: يونات مارتون, باتيا ليفي

مخطط درس في موضوع الكحول والسياسة

مقدمة

“إذا شربنا كحولاً لا نقود” هي جملة أساسية. هذه هي خلاصة الرسالة التي نريد نقلها إلى أبناء الشبيبة الذين يقودون سيارات، إلى من يعدون أنفسهم لقيادة سيارات وإلى الذين يسافرون في سيارات يقودها رفاقهم.

إن الكحول هي مخدر. وعدد البشر في العالم الذين لاقوا حتفهم في أعقاب تعاطي الكحول، أكبر من جميع حالات الوفيات التي نتجت في أعقاب تعاطي مخدرات أخرى. هذا المعطى يشمل وفيات أشخاص في حوادث طرق سببها سائقون كانوا تحت تأثير الكحول. في دولة إسرائيل أيضاً هناك ارتفاع دائم في استهلاك الكحول، وبخاصة في صفوف الشباب، والعلاقة بين هذه الظاهرة وبين عدد حوادث الطرق ملحوظة بشكل واضح.

إن الإرشاد والشرح لأبناء الشبيبة حول الأضرار التي تسببها الكحول لجسم الإنسان والمساس الذي تلحقه بالمبنى النفسي للجسم هما من الأهمية بمكان. ما لا يقل عن ذلك أهمية هو جعل أبناء الشبيبة يعرفون بان للكحول تأثير ضار جداً على القيادة بعد تعاطي حتى كمية صغيرة من الكحول.

معلومات للمعلم

1. الكحول هي مادة يمكنها تغيير ميني ونشاط أنسجة الجسم وكذلك سلوك المتعاطي وحالته النفسية. إن تعاطي المشروبات الكحولية بوتيرة عالية يمس بنشاط الجسم وبأدائه لوظائفه ومن شأنه أن يؤدي إلى التبعية والإدمان.

2. الكحول هي مخدر يكبت نشاط الجسم ويضعف قدرات السائق:

- الكحول يؤثر بشكل سيء على الحواس أثناء القيادة: زمن رد الفعل يطول، حدة الرؤية تتضرر، الميل للتجروء على القيام بمجازفات يزداد. بعد تعاطي الكحول هناك ميل للنعاس والنوم، تقل القدرة على التركيز ويتشوش التفكير السليم
- إن التأثير السيء للكحول يبدأ مع شرب الكأس (أو العبوة) الأولى، وهو يأخذ بالازدياد، كلما واصلنا شرب الكحول.
- إن السائق الذي يقود تحت تأثير الكحول يعرض للخطر حياته، حياة المسافرين في سيارته وحياة سائقين آخرين والمشاة. لذلك، من حق وواجب الرفاق أن يمنعوا من تعاطي الكحول أن يتولى قيادة السيارة.

إن رفض الانضمام إلى سائق قد تعاطى الكحول قد يمنعه من شرب الكحول قبل القيادة – إن لم يكن في هذه المرة، ففي المرة القادمة.

3. ممنوع بيع الكحول لمن لم يبلغ 18 سنة بعد.

4. بموجب قوانين وأنظمة السير:

1. محظور على أي شخص قيادة سيارة إذا زادت نسبة تركيز الكحول في دمه عن 50 مليغرام في كل 100 مليلتر دم، أو إذا زادت نسبة تركيز الكحول عن 240 ميكروغرام في لتر واحد من الهواء المنفوخ (حوالي وجبتي مشروب لدى شخص وزن جسمه نحو – 70 كغم).
2. رخصة سياقة سائق جديد يدان بالقيادة تحت تأثير الكحول لن تجدد إلا بعد أن ينجح في اختبارات وفحوص كما تحدد سلطة الترخيص، وبعدها يتم تجديد رخصته لفترة إضافية لمدة عامين يكون خلالها مرة أخرى “سائقاً جديداً”.
3. على سياقة في حالة ثمالة تفرض غرامة سحب رخصة السياقة لمدة عامين على الأقل من قبل المحكمة كما تفرض غرامة مالية حسب قرار القاضي.
4. تسجيل نقاط سلبية بطريقة النقاط (10 نقاط حسب طريقة النقاط الجديدة المتوقعة قريباً).

حجم الظاهرة

القيادة تحت تأثير الكحول، في إسرائيل عام 2008

في يوليو/تموز 2008 أجري استطلاع هاتفي لصالح السلطة الوطنية للأمان على الطرق، من قبل شركة شيلوف، في موضوع الكحول والقيادة. لقد أجري الاستطلاع في صفوف عينة تمثيلية تضم 600 من الرجال والنساء اليهود بأعمار 17 فما فوق بحوزتهم رخصة سيارية سارية المفعول. وقد كان الهدف من الاستطلاع فحص عادات تعاطي الكحول وظاهرة القيادة بحالة ثمالة في صفوف الجمهور الإسرائيلي. هذه الوثيقة تعرض المعطيات الأساسية المنبثقة عن الاستطلاع.

ثقافة تعاطي الكحول في إسرائيل

توجد في إسرائيل ثقافة تعاطي كحول. أفاد ثلثا الجمهور (67%) بأنهم معتادون على تعاطي الكحول خارج البيت. الجمهور الإسرائيلي يشرب الكحول بمعدل نحو - 2.5 مرة في الشهر ومعدل كمية المشروبات هي 1.8 كأس.

تصورات الجمهور بخصوص القيادة بحالة ثمالة في إسرائيل

يعترف الجمهور بوجود مشكلة قيادة بحالة ثمالة في إسرائيل. كل الجمهور تقريبا (96%) يعتقدون بأن هناك مشكلة قيادة بحالة ثمالة في إسرائيل. معطى مشجع يتبين من الاستطلاع هو أن معظم الجمهور يعي مخاطر القيادة بحالة ثمالة. 87% من المستطلعة آرائهم يعتقدون أنه بخصوص من يشرب ويقود سيارة هناك احتمال كبير أو كبير جدا بأنه كان متورطا في حوادث طرق.

مدى وعي الجمهور لكمية الكحول المسموح بشربها مع البقاء قادرا على القيادة

لا وعي كاف بخصوص كمية الكحول التي يمكن شربها وبقاء المرء قادرا على القيادة. على السؤال بخصوص كمية الكحول التي تجعلك تمل تبيين في صفوف جمهور مستهلكي الكحول (الذين شربوا كحولا خلال الشهر الأخير) أن نحو ثلث الذين سئلوا (37%) لم يعرفوا تقدير كمية المشروب التي تجعلهم يثملون. نحو ثلث (36%) من الجمهور قدروا كمية المشروب التي تجعلهم يثملون بنحو ثلاث كؤوس وأكثر، في حين ذكر الذين سئلوا أن معدل الكمية هو 3.5 كؤوس.

على السؤال بخصوص عدد الكؤوس التي يمكنهم شربها وأن يبقوا بعد قادرين على القيادة، نحو خمس (22%) جمهور مستهلكي الكحول (الذين شربوا كحولا خلال الشهر الأخير) أفادوا بأنهم لا يعرفون كم كأسا يمكنهم أن يشربوا وأن يبقوا قادرين على القيادة. خمسهم (21%) قدروا بأنه يمكنهم أن يبقوا قادرين على القيادة بعد شرب كأسين من مشروب كحولي، في حين قدر الخمس (17%) تقريبا بأنه يمكنهم أن يبقوا قادرين على القيادة بعد شرب ثلاث كؤوس وأكثر من مشروب كحولي. وذلك في حين أنه بخصوص الوزن الخارجي للمستطلعة آرائهم 64 كغم، يكفي شرب كأسين فقط للوصول إلى مستوى كحول في الدم بنسبة 0.05%، النسبة المقررة في إسرائيل.

من هنا فإن أحد المعطيات المشجعة المنبثقة عن الاستطلاع هو أن الأشخاص يعترفون بذلك أن عدد الكؤوس الذي يمس بالقدرة على القيادة اقل من عدد الكؤوس الذي يؤدي إلى الشعور بالثمالة. بيد أنه يتبين من الاستطلاع معطى مقلق وهو وجود مشكلة في الوعي بخصوص عدد الكؤوس التي يمكن شربها مع بقاء المرء قادرا على القيادة. حيث أن جزءا ملحوظا من جمهور مستهلكي الكحول لم يعرف إطلاقا تقدير الكمية وجزء آخر يقدر كمية أكبر من تلك التي توصله إلى المستوى المقرر.

القيادة بحالة ثمالة

معطى ايجابي يتبين من الاستطلاع هو أن معظم الجمهور (77%) يمتنعون عن القيادة بعد شرب الكحول. المشكلة هي وجود شريحة لا يستهان بها ممن يقودون بعد أن شربوا كحولا رغم أنهم كانوا يشعرون بالثمالة.

ربع الجمهور تقريبا (23%) أفادوا بأنهم قادوا بعد شرب كحول و- 6% أفادوا بأنهم يقودون بعد شرب كحول في أحيان متقاربة أو متقاربة جدا. صحيح أن القيادة بعد شرب الكحول مسموح بها في إسرائيل طالما أن نسبة الكحول في الدم هي أقل من - 0.05، لكن تبين في بحث عن تأثير الكحول على قدرة القيادة بأن القدرة على القيادة تتضرر تقريبا بوجود كل نسبة من الكحول (shiner 2007).

إن أكثر معطى مقلق يتبين من الاستطلاع هو أن الأشخاص يقودون وهم يقدرون أيضا بأنهم في حالة ثمالة. قرابة خمس (17%) مستهلكي الكحول (أشخاص شربوا كحولا خلال الشهر الأخير) أفادوا بأنهم قادوا وهم يشعرون أنهم بحالة ثمالة، في حين أن نحو نصفهم (8%) قاموا بذلك أكثر من مرة واحدة. هذا المعطى هو في غاية الخطورة في ضوء الحقيقة أن الأشخاص لا يكونون قادرين على القيادة قبل أن يشعروا بالثمالة - بمستوى كحول ممنوع في إسرائيل (0.05) الخطير للقيادة، فإن أشخاصا كثيرين لا يشعرون أنهم بحالة ثمالة (shiner 2007).

سائق مناوب

حوالي النصف فقط (55%) أفادوا بأنهم معتادون على تحديد سائق مناوب قبل الخروج للتمتع، في حين أن نسبة مرتفعة نسبيا تبلغ 39% أفادوا بأنهم يفعلون ذلك بأحيان متباعدة أو إطلاقا لا. نسبة الذين يحددون سائقا مناوبا قبل الخروج للتمتع أعلى في صفوف السائقين الجدد مما هي عليه في صفوف السائقين القدامى وتبلغ 75% مقابل 53% بالملاءمة.

معطى مشجع يتبين من الاستطلاع هو عدم وجود ضغط اجتماعي سلبي على سائقين يمتنعون عن تناول المشروبات. حيث أفاد 62% بأن الرفاق ينظرون باحترام لمن ليس مستعدا للشرب لأنه ينوي أن يقود سيارة، و18% آخرون أفادوا بأن الرفاق يقبلون ذلك بدون ملاحظات. 4% فقط أشاروا إلى موقف سلبي من قبل الرفاق (السخرية منه أو محاولة إقناعه بأنه مسموح له أن يشرب قليلا ويقود).

تطبيق القانون في مجال القيادة بحالة ثمالة

عامل مركزي في الردع هو احتمال أن يضبط المرء من قبل سلطات تطبيق القانون. عمليا فإن منظمة الصحة العالمية (2004) اعتبرت زيادة احتمال الضبط وسيلة أساسية لمواجهة مشكلة الكحول خلال القيادة ووسيلة أهم من تشديد العقوبات والعقوبة السريعة. في ضوء ذلك مقلق المعطى المفيد بأن الجمهور في إسرائيل لا يقدر احتمال ضبط سائق ثمل من قبل الشرطة كاحتمال كبير. ثلث الجمهور فقط (33%) قدروا بأن احتمال أن يضبطوا هو كبير أو كبير جدا، ثلث الجمهور (35%) قدروا احتمال ضبطهم بقليل وثلث آخر (31%) قدروا الاحتمال كمتوسط.

إن تصور الجمهور لاحتمال الضبط بسبب قيادة بحالة ثمالة أعلى من احتمال الضبط الفعلي من قبل الشرطة. 13% من الأشخاص المستطلعة آرائهم الذين شربوا كحولا خلال الشهر الأخير، أفادوا بأنه تم اعتقالهم من قبل الشرطة أثناء السنة الأخيرة. هذه النسبة كانت أعلى في صفوف السائقين الجدد منها في صفوف السائقين القدامى - 22% مقابل 7% بالملاءمة.

يبدو أن لتعزيز تطبيق القانون من قبل الشرطة في مجال القيادة بحالة ثمالة لن تكون معارضة في صفوف الجمهور وذلك لسببين. أولا، كما سبق وذكرنا فإن الجمهور يعترف بمشكلة القيادة بحالة ثمالة وبخطورتها. ثانيا، تعزيز تطبيق القانون يعتبر من قبل الجمهور وسيلة لمنع حالة من القيادة بحالة ثمالة - 45% من المستطلعة آرائهم أفادوا بأن هذا هو العامل الرئيسي لمنع القيادة بحالة ثمالة.

للإجمال

الجمهور في إسرائيل يعترف بمشكلة القيادة بحالة ثمالة وبالأخطار الكامنة فيها. كما يعترف الجمهور أيضا بأن عدد الكؤوس الذي يمس بالقدرة على القيادة أقل من العدد الذي يؤدي للشعور بالثمالة. إن الجمهور، مع ذلك، غير واع بشكل كاف لكمية الكحول المسموح له بشربها وأن يبقى قادرا بعد على القيادة. في ضوء ذلك نوصي بالشرح للجمهور ما هو عدد الكؤوس الذي فوقه يصبح الشخص غير قادر على القيادة بموجب القانون. كذلك، نوصي بالشرح للجمهور بأن قدرات القيادة تتضرر بمستويات أقل بكثير من تلك التي يشعر بها السكارى.

نحو ربع الجمهور (23%) أفادوا بأنهم قادوا بعد شرب الكحول والخمس تقريبا (17%) من بين مستهلكي الكحول (أشخاص شربوا الكحول خلال الشهر الأخير) أفادوا بأنهم قادوا بعد أن شعروا بالثمالة، في حين أن حوالي نصفهم (8%) فعلوا ذلك أكثر من مرة واحدة. هذا المعطى يشير إلى أهمية مواصلة النشاط في موضوع الكحول والقيادة.

يتبين من الاستطلاع أيضا بأن تصور الجمهور لاحتمال الضبط بسبب القيادة بحالة ثمالة ليس مرتفعا بشكل خاص وعمليا فإن 13% من مستهلكي الكحول (أشخاص شربوا الكحول خلال الشهر الأخير) أفادوا بأنه تم اعتقالهم من قبل الشرطة أثناء السنة الأخيرة. في ضوء حجم مشكلة القيادة بحالة ثمالة نوصي بزيادة وتعزيز تطبيق القانون فيما يتعلق بموضوع القيادة بحالة ثمالة من خلال التركيز على الأماكن والأوقات التي تتفاقم فيها المشكلة. في الوقت ذاته من المحبذ الإعلان عن حملات تطبيق القانون مسبقا بغية زيادة الردع والوعي فيما يتعلق باحتمال الضبط بسبب القيادة بحالة ثمالة.

مخطط الدرس الأول

هدف الدرس: أن يعرف التلاميذ وصف تأثير الكحول على قدرة الإنسان على قيادة سيارة.

طريقة الدرس: مناقشة أسئلة – أجوبة

سير الدرس: استمارة أسئلة تقدير حول تأثير الكحول على القيادة

يجيب التلاميذ على الأسئلة الواردة في ورقة توزع عليهم: صحيح أو غير صحيح

خصصوا 10 – 5 دقائق لعمل التلاميذ

■ أعدوا جدولاً على اللوح وأجملوا فيه ردود التلاميذ حسب تصويتهم:

الأجوبة		السؤال
غير صحيح	صحيح	
		1
		2
		3
		4
		5
		6
		7
		8
		9
		10

الجدول سوف يكشف عن الخلافات في الآراء بين التلاميذ ويثير النقاش الذي سيجري بأعقاب استمارة الأسئلة.

تأثير الكحول

أمامك 10 جمل تتعلق بشرب الكحول.

أمامين كل جملة صحيحة, وغير صحيح على يمين كل جملة غير صحيحة.

1. الكحول هي مخدر منبه.

2. الكحول تروي الظمأ.

3. الكحول تؤدي إلى تدفئة الجسم.

4. كثيرون يشربون لكي يشعروا بأنهم "منتمون" (من الشللة).

5. الكحول تمس بالثقة الذاتية لدى سائق السيارة.

6. كمية الكحول في عبوة جعة (بيرة) تساوي كأس ويسكي.

7. شرب الكحول من شأنه تقصير مدة رد الفعل في حالات معينة.

8. الكحول تشوش الرؤية.

9. لكمية صغيرة من الكحول لا يوجد أي تأثير على القيادة.

10. الكحول هي مخدر منوم.

نقاش حول تأثير الكحول على القيادة

يطلب من التلاميذ أن يعللوا وباختصار ردودهم على الجمل التي في الاستمارة. عند إجمال النقاش سيعرف التلاميذ الحقائق الصحيحة وفق ترتيب الجمل في الاستمارة:

1. **غير صحيح.** الكحول ليست مخدراً منبهها. الكحول هي مادة كابته تبطيء نشاط الجهاز العصبي المركزي وفي أعقاب ذلك نشاط أعضاء الجسم.
 2. **غير صحيح.** الكحول لا تروي الظماً. لشرب الكحول ثمة تأثير عكسي: فهي تكبت المركز المسئول في الدماغ عن التحكم بوتيرة إفراز الماء في الكلى. عقب ذلك، فإن الجسم يفرز المزيد من البول، ومن هنا يأتي جفاف الجسم والإحساس بالظماً.
 3. **غير صحيح.** الكحول لا تؤدي إلى تدفئة الجسم. من شأن الكحول أن تخلق لدى الإنسان إحساساً بالدفاء عقب توسع الأوعية الدموية القريبة من الجلد. أما الأعضاء الداخلية فمن شأنها بالذات التقلص والتسبب ببرودة خطيرة في الجسم.
 4. **صحيح.** شرب الكحول يستخدم في حالات كثيرة لخلق مكانة في المجتمع، وهناك من يشربون عقب الضغط الاجتماعي الممارس عليهم، حتى لو كانوا لا يستمتعون بالشرب أيضاً.
 5. **غير صحيح.** الكحول تخلق تعزيراً وهماً للثقة بالذات وبالقدرة، يؤدي إلى زيادة الميل للقيام بمجازفات.
 6. **صحيح.** إن كمية الكحول في عبوة جعة (بيرة)، في كأس نبيذ أو في كأس مشروب روجي، مثل، ويسكي، براندي وما شابه، متساوية بشكل أو بآخر. صحيح أن هذه الحقيقة متعلقة بنسبة تركيز الكحول في المشروب، لكن يجب التذكر، إن البيرة ترتشف من عبوة أو كأس كبيرة، فيما يشرب المشروب الروجي برشقات كمياتها أصغر.
 7. **غير صحيح.** زمن رد الفعل على محفزات يطول بتأثير الكحول. أضف إلى ذلك، أنه كلما كانت نسبة تركيز الكحول أعلى، يتضرر أكثر التفكير السليم لدى السائق وكذلك القدرة على القيام بأعمال تحتاج إلى قدرة على الحكم، إلى رؤية سليمة وتنسيق بين العضلات.
 8. **صحيح.** الكحول تشوش الرؤية: إنها تؤدي إلى تقليص حدة الرؤية (تشويش)، إلى انخفاض بقدرة الرؤية المحيطية، وإلى إطالة المدة الزمنية المطلوبة للانتعاش من الانبهار.
 9. **غير صحيح.** كمية صغيرة أيضاً من الكحول تؤثر سلبياً على القيادة. حتى شرب كمية أقل من – عبوتي بيرة، كأس نبيذ أو كأس مشروب روجي يؤدي إلى انخفاض ملحوظ بقدرة السائق على الحكم وبقدرته على القيام بمجازفات ويؤدي إلى بدء تشوش التنسيق بين العضلات. من هنا، فإن الطريق قصيرة لارتكاب أخطاء خطيرة في القيادة: قيادة بشكل التوائي وعدم الحفاظ على مسلك السفر، انحرافات حادة وزائفة، عدم الحفاظ على مسافة بعد، عدم الانصياع لإشارات المرور وللشارات الضوئية وغير ذلك.
 10. **صحيح.** إن أول حاسة تتضرر من تناول الكحول هي حاسة البصر. وتتسبب التشويشات بسبب كبت مراكز في الدماغ تشرف على حركة العينين وعلى عصب الرؤية. عقب ذلك يطرأ انخفاض بقدرة السائق على التمييز بين مصدرين للضوء. التركيز يصبح أكثر صعوبة. حدة الرؤية تقل، وهناك تشويش ورؤية مزدوجة لأشياء. كذلك، تشوش القدرة على ملاحظة الأشياء التي على هامش حقل الرؤية (الرؤية المحيطية)، وتغيب عن العين أشياء موجودة على الجانب أو تأتي من جانب السائق وتتضرر قدرته على الرد عليها.
- (المعلومات في الأجوبة تستند إلى مادة تم إعدادها من قبل د. شوشانا فايس من جمعية منع تعاطي الكحول في إسرائيل).

إجمال الدرس

لقد أدركنا بأن الكحول والقيادة لا يتمشيان معاً. يحتمل أنه يجب شرب كميات كبيرة من الكحول من أجل التسبب بضرر بدني لا يمكن إصلاحه، لكن المساس بالقدرة على القيادة يبدأ من عبوة الجعة الأولى أو من أول كأس مشروب روجي آخر. في الدرس القادم سوف نناقش منع تعاطي الكحول قبل القيادة وسبل التأثير على الرفاق بشكل خاص وعلى الجمهور بشكل عام لكي يمتنعوا عن شرب الكحول قبل القيادة.

نضوج في القيادة درس مثالي في الموضوع

حوادث طرق لسائقين شبان

هدف الدرس

فهم مسببات حوادث الطرق التي يتورط فيها سائقون شبان، بهدف التعلم من الأخطاء وبلورة مواقف تؤيد سلوكا آمنا والامتناع عن القيام بتصرفات خطيرة في الطرق.

مبنى الدرس

أ. نقاش في الصف بأكمله

1. يستعرض المعلم تقريرا قصيرا عن حادثتي طرق كان متورطا فيها سائقون شبان كما يظهر في تقارير الشرطة (التقارير مرفقة للملحق: يجدر تصويرها وتوزيعها على التلاميذ).
2. يسأل المعلم التلاميذ ما هي، حسب رأيهم، المسببات لكل واحدة من حوادث الطرق الموصوفة غير ما ورد في التقرير الرسمي والقصير للشرطة.
3. يسجل المعلم على اللوح اقتراحات التلاميذ (يجدر تقسيم القوائم على اللوح حسب أعمدة/مواضيع: على سبيل المثال: عامل بشري، عوامل في الطريق، عوامل في السيارة، عدم الحفاظ على أنظمة السير، ظلام/تعب، كحول وغيرها).
4. المعلم يسأل التلاميذ ما هو حسب رأيهم المسبب المشترك لحادثتي الطرق الموصوفتين (سائقون شبان غير ماهرين، جو "حفلة"، موسيقى صاخبة "رونودو"، تأثير الرفاق والجو في داخل السيارة على السائقين).

ب. نقاش في مجموعات

1. ما هي مميزات قيادة الشبان؟ (عدم خبرة في القيادة وتجنب حالات طارئة في الطريق، تأثير الرفاق، الرغبة في إثارة الانطباع). ما هو مدى تأثير الساعة في اليوم، التعب، حالة الطقس، الازدحام في الطرق وما شابه؟
2. كيف يمكن التأثير على قيادة الشبان وتحويلها إلى قيادة مسؤولة ومعتدلة بموجب متطلبات أنظمة السير وظروف الطريق والمحيط البيئي؟
3. ما هي العوامل التي من شأنها التأثير على سلوك السائقين الشبان وكيف؟ (الشرطة؟ معلمو السياقة؟ المدرسة؟ حركات الشبيبة؟ الرفاق؟ وسائل الإعلام؟ الأهل؟).

ج. إجمال في الصف بأكمله

1. كل مجموعة تسجل توصياتها على ورقة بريستول.

2. ممثل عن كل مجموعة يستعرض أمام الصف توصيات مجموعته.

3. المعلم يسجل على اللوح إجمال الاستنتاجات والتوصيات.

مميزات الحادثة:

- حادثة ذاتية
- سرعة غير معقولة في منعطف وفقدان السيطرة
- بنية تحتية غير متسامحة
- عدم وضع أحزمة أمان

ملحق

تقارير حوادث تابعة للشرطة

1. حادثة فتاكة في شارع مدخل هحوراشيم

في الساعة 22:00، في شارع مدخل قرية هحوراشيم، سيارة "رينو" تجارية كانت تسافر من الشمال إلى الجنوب باتجاه القرية التعاونية "هحوراشيم"، عند مدخل القرية، فقد سائقها السيطرة وانقلبت السيارة.

نتيجة الحادثة فإن المسافرين اللذين كانا يجلسان على المقعد الخلفي ولم يكونا مربوطين بأحزمة أمان تم قذفهما من السيارة، المسافر الذي كان يجلس بالجهة اليمنى سقط على الأرض وأصيب بإصابات طفيفة، أما المسافر الذي كان يجلس بالجهة اليسرى فسقط على صخرة وقتل. السائق والمسافر الذي كان يجلس بجانبه في المقعد الأمامي كانا يضعان أحزمة الأمان وأصيبا بإصابات طفيفة.

تفاصيل سائق السيارة التجارية: سائق جديد عمره 18 سنة، غير متورط في حوادث سابقة، وبدون إدانات سابقة.

تفاصيل المسافر الذي قتل: عمره 18 سنة، كان يجلس على المقعد الخلفي في الجهة اليسرى ولم يكن يضع حزام الأمان.

مميزات الحادثة: عدم الامام بالطريق وبإشارات السير (سائق جديد)، فقدان السيطرة وانقلاب، موت نتيجة القذف إلى خارج السيارة بسبب عدم ربط حزام الأمان.

2. حادثة فتاكة (في الطريق إلى عين رافة)

في الساعة 01:00، في طريق السلام بعين رافة، سيارة "مازدا" خصوصية كانت تسافر من اتجاه "نافيه إيلان" باتجاه أورشلیم القدس، فقد سائقها السيطرة مما أدى إلى انحراف السيارة للييسار، صعودها على الرصيف واصطدامها بشجرة.

نتيجة للحادثة فإن مسافرين كانا يجلسان في الخلف قد قتلوا، وأصيب السائق بإصابات بليغة أدت إلى وفاته بعد بضعة أيام، كما أصيب مسافران آخران بإصابات طفيفة (واحد كان يجلس بجانب السائق والثاني في الخلف، بالجهة اليسرى، وكلاهما كانا يضعان أحزمة الأمان).

تفاصيل سائق السيارة الخصوصية: عمره 18 سنة، سائق جديد، غير متورط في حوادث سابقة، وبدون إدانات سابقة.

رواية المسافر الذي كان يجلس بجانب السائق:

"كما جالسین بمطعم في عين رافة، حيث أكلنا ودخنا نرجيلة، لم نشرب مشروبات كحولية ولم نتعاط مخدرات. حين سافرنا داخل عين رافة كنت أجلس بجانب السائق، وقد شغل السائق الراديو- ديسك بصوت عال، وقد أضفت الموسيقى على الجو، زاد السائق من السرعة، فقدت السيطرة وانحرف للييسار، فقدت الوعي لعدة ثوان، وحين استفتت لاحظت بأننا بين الأشجار".

حسب شهادة التلاميذ فإن السفارة إلى عين رافة كانت بعد حفلة تخرج طلاب صف ثاني عشر وبعد أن سافروا مع موسيقى صاحبة "رونو" في قريتهم.

مميزات مرورية وسلوكية لدى سائقين شبان

سن السائق تؤثر على مدى التورط في الحوادث – كلما كانت السن أعلى, يقل التورط النسبي في الحوادث.

الأقدمية في القيادة تؤثر على مدى التورط في الحوادث, لكن اتجاه تأثيرها غير محدد لمدة طويلة:

سائقون أصحاب أقدمية أكثر من سنة وأقل من سنتين يتورطون في حوادث فتاكة وقاسية بنسبة أعلى ب – 50% مما لدى سائقين يحملون أقدمية رخصة مدة 10 سنوات وأكثر.

كما يبدو, في المرحلة الأولى بعد الحصول على رخصة السياقة, لا يزال السائقون الجدد يشعرون بعدم الثقة, الذي يختفي لاحقا – حيث يشعر السائق الجديد الثقة بالنفس, لكنه يبقى يفتقر إلى مهارات التحكم بالسيارة.

أعلى نسبة تورط في الحوادث هي لدى شبان دون سن 19 هم أصحاب أقدمية في القيادة مدة أكثر من سنة.

مدى الانكشاف – قيادة فعلية, في صفوف الشبان هي أقل مما هي لدى الأكبر منهم سنا, وعند أخذ مدى الانكشاف بالحسبان – فإن نسبة تورطهم في الحوادث هي أعلى.

الشبان يسافرون بسرعة أكبر ويرتكبون عددا أكبر من مخالفات السير ذات معامل خطورة عالية.

الشبان متورطون بنسبة كبيرة في حوادث مركبات ذات عجلتين.

عوامل الحوادث في سن الشباب:

- عدم إعطاء حق الأولوية
- انعطاف غير صحيح
- سرعة مبالغ فيها
- حادثة فردية – انقلاب, اصطدام بسيارة واقفة وبأشياء ساكنة, انزلاق ونزول عن الشارع
- نسبة أعلى من السائقين الشبان, بالمقارنة مع سائقين كبار في السن, وجدت وهي تقود سيارة أثناء حادثة وفي داخل السيارة مسافرون آخرون, وفي معظم الحالات فإن الحادثة وقعت في الطريق إلى متعة أو في طريق العودة منها.
- أنماط استخدام السيارة من قبل السائق الشاب تختلف عن أنماط السائق الأكبر سنا (سفرات ليلية, سفرات لقضاء الوقت وإلى لقاءات مع رفاق مقابل سفرات مهنية, وسفرات يومية في مسارات ثابتة وما شابه)
- المجموعة السكانية المتورطة بحوادث في المجموعة العمرية الشابة تتميز بالصفات التالية:
- عدد الشبان أكبر من عدد الشابات
- عدد أكبر من الحوادث في الليل, بالمقارنة مع النهار.
- نطاق كبير من الحوادث الفردية (ليس حادثة سيارة مع سيارة). إن التجربة القليلة ومستوى المهارات المنخفض يؤثران كثيرا على نطاق الحوادث من هذا النوع. في حوادث مع مشاة وحوادث وجه – لوجه أو وجه – جانب نسبة التورط في الحوادث غير مختلفة.
- المجازفة هي المسبب الأساسي الذي يفسر التورط في الحوادث. القيام بمجازفات معناه سلوك يزيد احتمالية وقوع حادثة, سواء كان السائق لا يشعر بمخاطرة زائدة ناجمة عن قراره (مثلا, سفر بسرعة عالية) وبين مجازفة يتم القيام بها نتيجة ظروف أو رغبة بالوصول إلى الغاية بشكل أسرع, من خلال وعي لمعنى العملية (تجاوز مع وصول سيارة في المقابل)
- السائقون الشبان ينسبون للقيادة مجازفات تختلف عن مجازفات السائقين الأكبر سنا
- السائقون الشبان يظنون أن احتمال تورطهم في حادثة أصغر بالمقارنة مع تقدير سائقين أكبر سنا.
- السائقون الشبان ينسبون لسرعة القيادة عامل مخاطرة أقل مما لدى السائقين كبار السن.
- بعد فترة القيادة الأولى, فإن السائقين الشبان يظهرون تقديرا ذاتيا لأدائهم كسائقين أكثر مما هو الأمر لدى سائقين كبار وقدامى. هذا التقدير الذاتي يترجم إلى شعور بالتفاؤل والإيمان بقدراتهم كسائقين التي تمكنهم من الخروج بسلام من حالة خطيرة.
- لدى السائقين الشبان ثمة إدراك أقل بشأن وجوب الانصياع للقانون ومواقف أكثر سلبية من موضوع تطبيق قوانين السير من قبل الشرطة. السائقون الشبان يؤمنون, أكثر من كبار السن, بأن مخالفات السير هي سلوكيات شائعة في صفوف السائقين.

عند فحص العلاقة بين القيادة الخطرة والسن تبين أن معاني القيادة الخطرة والجنونية، مرتبطة أكثر بالقيادة في سن الشباب. هذه المجموعة العمرية تميل إلى البحث عن تحديات ومجازفات بشكل متعمد، وهي صاحبة إحساس وهمي فيما يتعلق بالسيطرة وغياب الحدود، وتميل إلى استخدام القيادة كأساس للتنفيس العاطفي وكقناة للتعبير العاطفي.

لقد تم تشخيص تأثير السن أيضا كتمرد رمزي ضد المسلمات والسلطة وبالنسبة لردود فعل على ضغوط محددة في الجيش. كذلك، تلمس في صفوف الشباب هيمنة الضغط الاجتماعي وكذلك التشديد على تعابير الرجولة التي مصدرها آراء مسبقة. استمرارا لذلك تلمس محاولة إثارة الانطباع ولفت انتباه شبان آخرين في الشلة وكذلك لفت انتباه شبانات.

مخطط درس في موضوع السرعة

مقدمة للمعلم

إن القيادة بسرعة تلائم ظروف الطريق والرؤية، المحيط وحالة الطقس ضرورية لمنع حوادث الطرق وللحفاظ على حياة البشر. كثيرون منا يتجاوزون من حين لآخر السرعة المسموح بها من منطلق الوهم بأن هذا لا ينطوي على مخاطرة. هذا خطأ يستند إلى معتقدات عبثية سائدة في هذا الموضوع، وفقها فإن السفر بسرعة عالية ليس خطيراً إطلاقاً ولا يزيد من عدد الحوادث وخطورتها. هذه المعتقدات السائدة هي معتقدات مغلوبة بأساسها. إذ تثبت أبحاث كثيرة أجريت في البلاد والعالم بأن القيادة بسرعة أعلى من المسموح بها تزيد وبشكل ملحوظ من احتمال وقوع الحوادث وتعرض إلى خطر كبير كل من السائق، المسافرين في السيارة وكافة مستخدمي الطريق.

وفق معطيات حول حوادث طرق مع مصابين، والتي يتم نشرها من قبل المركز الوطني للمعلومات – السلطة الوطنية للأمان على الطرق، شرطة إسرائيل ودائرة الإحصاء المركزية، فإن حوالي 6.6% من الحوادث مع مصابين في عام 2007 كان سببها السرعة المفرطة. يجب الانتباه إلى الحقيقة بأن حوالي 29% من هذه الحوادث في عام 2007 كانت مؤلمة وفتاكة. أي، أن مساهمة السرعة لخطورة نتائج الحوادث كانت مساهمة كبيرة. حتى لو لم تظهر السرعة كمسبب مركزي وفق جدول أسباب الحوادث، فإنها مرتبطة وبشكل مباشر بالحوادث التي تقع نتيجة أسباب أخرى وتؤثر عليها. بموجب معطيات دائرة السير – شرطة إسرائيل لعام 1999، فإن عدم الحفاظ على مسافة بعد والانحراف عن المسلك هي الأسباب الرائدة التي أدت إلى حوادث مع مصابين:

عدم الحفاظ على بعد – 9.8% من مجمل الحوادث الفتاكة

انحراف عن المسلك – 11.6% من مجمل الحوادث الفتاكة

في حالات كثيرة فإن حوادث تسجل مسبباتها كعدم الحفاظ على مسافة بعد أو انحراف عن المسلك، سببها في الواقع هو عقب قيادة بسرعة مفرطة. الأمر صحيح أيضاً بالنسبة لحوادث تسجل عقب عدم انصياع لشارات ضوئية وإشارات المرور وتشكل نسبة 30%. جميع هذه الحوادث تتأثر من عامل السرعة، إذ وفي معظم الحالات لم يتمكن السائق من التوقف في الوقت.

لو أن ملفات حوادث الطرق التابعة للشرطة كانت تشير لجانب كل مسبب لحادث مساهمة السرعة للحادث أيضاً، لكانا قد وجدنا أن عامل السرعة موجود في جزء ملحوظ جدا من حوادث الطرق.

عند توزيع أسباب الحوادث بموجب الجنس، السن وأقدمية القيادة- نجد انه في عام 2007 من بين السائقين الذين كانوا متورطين في حوادث طرق مع مصابين عقب مخالفة سرعة مفرطة كانت نسبة الرجال 81% ونسبة النساء 19%.

أهداف النقاش في الصف لموضوع سرعات القيادة

1. أن يعرف التلاميذ تفاصيل سرعات السفر المسموح بها في البلاد بموجب ظروف الطريق والقانون.
2. أن يكون التلاميذ قادرين على شرح العلاقة بين السرعة المفرطة وبين مسببات حوادث الطرق وتفصيل أسباب وضع سرعات محددة.
3. أن يطور التلاميذ مواقف إيجابية اتجاه القيادة المعقولة بموجب ظروف الطريق، حركة السير، المحيط والمشاة.

طريقة النقاش

أمامكم خمس أسئلة "مغلقة" بموضوع سرعة السفر. انسخوا الأسئلة ووزعوها - على التلاميذ من أجل حلها. التلاميذ يجيبون على الأسئلة بأنفسهم أو بمجموعات عمل - وفق اختياركم - بالوقت الذي يخصص لذلك أثناء الدرس. بعد حل الأسئلة من قبل التلاميذ, أجروا نقاشا في الصف حول الأجوبة المفصلة لاحقا. خصصوا للموضوع ساعتين دراسيتين.

سرعة قيادة آمنة

ضعوا دائرة حول الحرف الذي بجانب أكثر إجابة صحيحة.

1. ما هي سرعة القيادة المسموح بها؟

- سرعة تلائم ظروف الطريق والمحيط, لا تزيد عن السرعة القصوى المسموح بها.
- 50 كم/س داخل المدن, 80 أو 90 كم/س خارج المدن, 110 كم/س في شارع سريع.
- دائما وفق إشارات سير مستديرة ذات هوامش حمراء السرعة المسموح بها مذكورة بداخلها بأرقام على خلفية بيضاء.

2. على أية أوضاع خلال القيادة تؤثر السرعة بشكل خاص ولماذا؟

- حين يكون السائق متعبا, فإن زيادة السرعة تلزمه بالتركيز أكثر, وعقب ذلك فإنه يتنبه أكثر.
- مقاومة الريح لحركة السيارة تزيد من ثباتها بسبب زيادة قوة المحرك المطلوبة للتقدم ضد الريح.
- السرعة تؤثر على زيادة مسافة فرملة السيارة, على زيادة القوة الطاردة المركزية, وفي حالة حادثة - على خطورتها, نظرا لأن "وزن" السيارة يزداد وفق تربيع سرعة السفر.
- جميع الأجوبة صحيحة.

3. حسب رأيك, إلى أي مدى تختلف سرعة القيادة القصوى المسموح بها في إسرائيل عن دول أخرى في العالم؟

- السرعة أقل بكثير. في معظم دول العالم فإن السرعة في الطرق غير محدودة إطلاقا.
- تساوي بشكل أو بآخر السرعة في دول كثيرة أخرى, ما عدا بعض الدول التي تسمح في شوارع معينة بالقيادة بسرعة أعلى.
- أعلى بكثير من معظم دول العالم, ما عدا ألمانيا والولايات المتحدة.

4. أين يقع أكبر عدد من حوادث الطرق عقب سرعة السفر ولماذا؟

- في طرق بلدية, لأن حوالي 80% من حوادث الطرق في البلاد تقع في طرق بلدية, ومصابون كثيرون هم من المشاة.
- خارج المدن, لأن سرعات السفر خارج المدن أعلى وبشكل ملحوظ.
- داخل المدن وخارج المدن بقيم متساوية, لأن نصف الحوادث تقع في داخل المدن والنصف الآخر خارج المدن.

5. ما رأيك بالجملة: يجب رفع السرعة المسموح بها مع السنوات ومع تطور تكنولوجيا المركبات.

- صحيح أن السيارات والشوارع قد تحسنت مع السنوات, لكن جسم الإنسان لم يتغير وبقي قابلا للإصابة.
- شوارع البلاد خطت وشقت بموجب السرعات القصوى القائمة (مع إضافة معامل أمان). إن تحويل الشوارع لأكثر أمانا بسرعات أعلى يحتاج إلى استثمارات هائلة تجد الدولة صعوبة بالصمود بها.
- في بلدنا الصغيرة والمكتظة مكسب الوقت الذي يتم تحقيقه بسفر سريع هو هامشي ولا يساوي المخاطرة.
- جميع الأجوبة صحيحة.

أجوبة على الأسئلة ومعلومات للمعلم موجه النقاش

السؤال 1: ما هي سرعة القيادة المسموح بها؟

الإجابة الصحيحة هي أ: سرعة تلائم ظروف الطريق والمحيط. بموجب أنظمة السير، فإن القرار بشأن سرعة السفر مرهون بيدي السائق ومتعلق بظروف الطريق، لكن ممنوع القيادة بسرعة تزيد عن السرعات المفصلة فيما يلي:

في طرق بلدية – 50 كم/س

في طرق غير بلدية – 80 كم/س (إذا كان الطريق مقسما بحاجز فصل مبني – 90 كم/س)

سرعة قصوى خاصة – وفق المذكور بإشارة السير

في شارع سريع – إذا وضعت إشارة سير تشير إلى غير ذلك يجب الانصياع لها. السرعة القصوى المسموح بها هي 110 كم/س.

في محيط مؤسسات تعليمية – 30 كم/س (إشارة سير جديدة).

من يقود السيارة هو من يحدد سرعة السفر بموجب ظروف الطريق والشارع، لكن محظور أن تزيد هذه السرعة عن السرعة القصوى المسموح بها بموجب القانون، حتى لو شعر من يقود السيارة بأن سرعته معقولة، وذلك لأن المشرع يحدد السرعة القصوى وهو يأخذ بالحسبان عوامل إضافية، على سبيل المثال، السرعة المخططة (السرعة التي خطط الشارع بموجيها) والتي تحددت وفق الميلان، أنصاف أقطار دوائر، عدد المسالك، الهوامش، مبنى الشارع والمواد المستخدمة في تعبيده، ازدحام حركة السير وغيرها. إن السائق لا يعرف ولا يعي دائما مجمل هذه العوامل.

السؤال 2: على أية أوضاع خلال القيادة تؤثر السرعة بشكل خاص ولماذا؟

الإجابة الصحيحة هي ج: على مسافة فرملة السيارة، على القوة الطاردة المركزية وعلى خطورة الحادثة. إن حساب الطاقة الحركية التي يطورها جسم خلال حركة يستند إلى كتلة السيارة ضرب السرعة تربيع. أي، كلما زادت سرعة السيارة – ستزداد القوى الممارسة عليها حسب تربيع السرعة (وليس بنسبة مباشرة). التأثيرات الأساسية على السيارة هي ما يلي:

إ: طاقة مسافة الفرملة (مسافة رد الفعل + مسافة الفرملة = مسافة التوقف):

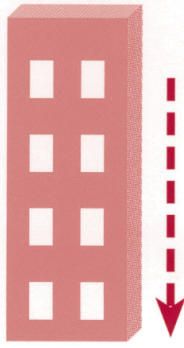
مثال، إذا كانت مسافة الفرملة بسرعة 40 كم/س هي 9 أمتار (وفق ظروف الشارع وحالة السيارة)، في سرعة 80 كم/س ستزداد مسافة الفرملة الضعف تربيع وتصل إلى 36 مترا على نفس الشارع ونفس السيارة. أي، بسرعة مضاعفة – فإن مسافة الفرملة تزداد بـ 4 أضعاف.

ز: زيادة القوة الطاردة المركزية التي تمارس على السيارة في المنعطفات وتدفعها من مسلك السفر. حساب شدة القوة الطاردة المركزية يستند إلى معادلة كتلة السيارة بالسرعة تربيع يقسم على نصف قطر دائرة المنعطف. أي، إن شدة القوة الطاردة المركزية الممارسة على السيارة في المنعطفات ستزداد حسب تربيع السرعة.



ج. ازدياد خطورة الحادثة: القوى الممارسة على السيارة تؤثر على الجالسين في داخلها أيضا وتحول الإنسان في السيارة، ذي كتلة عادية، لشيء وزنه يزداد وفق تربيع السرعة وليس بنسبة مباشرة لزيادة السرعة. في هذه الحالة تقل قدرة أجهزة الكبح (أحزمة الأمان ومقاعد أمان للأطفال) على حماية المسافرين في السيارة.

10 متر - طابق رابع



سرعة
50 كم/س

2.5 متر - طابق أول



سرعة
25 كم/س

بسرعة مضاعفة - شدة الإصابة تزداد ب - 4 أضعاف

د. الحادثة التي تسافر فيها السيارة بسرعة 25 كم/س وتفرمل في المكان فإن شدة القوى الممارسة على السيارة وعلى الجالسين فيها تساوي شدة سقوط سيارة، إنسان أو شيء من طابق أول (نحو - 2.5 متر). بسرعة مضاعفة ستكون شدة الإصابة تساوي سقوطا من طابق رابع (نحو - 10 أمتار) - أي 4 أضعاف.

السؤال 3 : حسب رأيك، إلى أي مدى تختلف السرعة القصوى المسموح بها للقيادة في إسرائيل عن دول أخرى في العالم؟

الإجابة الصحيحة هي ب: لا يوجد اختلاف ملحوظ بين السرعات المسموح بها في إسرائيل والسرعات المتبعة في دول أوروبا والولايات المتحدة.

إن السرعات القصوى المسموح بها في طرق ليست بلدية في أوروبا تتراوح بين 80 و- 120 كم/س، وفي إسرائيل بين 80 - 90 كم/س و- 110 كم/س في الطرق السريعة. (السرعة القصوى المسموح بها فعليا في طرق إسرائيل محددة الآن ل - 100 كم/س وفق إشارة سير، في شارع رقم 6 السرعة المسموح بها - 110 كم/س) في الولايات المتحدة - 55 ميلا في الساعة (88 كم/س) حتى 76 ميلا في الساعة (120 كم/س).

من المهم ذكره، أن مستوى البنية التحتية للشوارع السريعة في دول كثيرة بالعالم من ناحية التخطيط والصيانة أعلى بكثير بالمقارنة مع إسرائيل، وهذا المعطى يبرر السرعات المتبعة في هذه الدول بالمقارنة مع إسرائيل. إن معدل السرعة القصوى في الطرق البلدية بالعالم هي 50 كم/س- كما في إسرائيل. في الطرق البلدية، وفي مناطق مؤسسات تعليمية السرعة المسموح بها هي 30 كم/س، وهي سرعة متبعة في أوروبا بموجب إشارات سير خاصة.

السؤال 4: أين يقع أكبر عدد من حوادث الطرق عقب سرعة السفر ولماذا؟

الإجابة الصحيحة هي ب: خارج المدن، لأن سرعات السفر خارج المدن أعلى بشكل ملحوظ. رغم أن 80% تقريبا من حوادث الطرق تقع في طرق بلدية، لكن نحو - 70% من الحوادث التي سببها السرعة المفرطة، تقع في طرق ليست طرفا بلدية، وذلك بسبب سرعة السفر التي تؤدي إلى زيادة ملحوظة، حسب تربيع السرعة، بشدة القوى.

المصابون، القتلى والجرحى في حوادث تقع خارج المدن، يصابون بسبب السفر في مركبات اصطدمت بمركبات أخرى أو في حادثة ذاتية وقعت عقب سرعة مفرطة. المصابون داخل المدن هم في الأغلب من المشاة وضمنهم أولاد ومسنون.

السؤال 5: ما رأيك بالجملة: "يجب رفع السرعة المسموح بها مع السنوات ومع تطور تكنولوجيا السيارات".

الإجابة الصحيحة هي د: جميع الأجوبة صحيحة.

السيارات الحديثة السريعة مزودة بمعدات متطورة ويتم إنتاجها في مصانع سيارات تتنافس مع بعضها حول تطويرات مختلفة منها قدرة السيارة على تطوير سرعة عالية. منتجو السيارات يقومون بطبيعة الحال بكل ما يمكنهم من أجل بيع منتجاتهم، ونظرا لأن السرعة "تبيع" السيارات، فإنهم يتفخرون بوصول سياراتهم إلى سرعات قياسية.

إن السرعة الكبيرة ليست عنصرا طبيعيا في السيارات الجديدة وإنما هي عنصر تسويقي وغير آمن بالنسبة للسائقين، للمسافرين وللمستخدمي الطريق الآخرين.

رغم التطور التكنولوجي لوسائل النقل خلال السنوات الأخيرة، فإن جسم الإنسان لم يتغير وبقي قابلا جدا للإصابة. الأجهزة الفسيولوجية تنهار بسرعات عالية بسبب حالات نزيف داخلية، وهكذا يجد الأشخاص موتهم. إضافة إلى ذلك، فإن السرعة العالية تقلل من قدرة السائق العادي على الرد بسرعة على أحداث استثنائية في الشارع، وعقب ذلك تزداد خطورة الحادثة أيضا.

مما لا شك فيه أن للهوة بين السيارة وأدائها وبين السائق, أدائه وقيود الجسم البشري – ثمة ثمن مرتفع. أجهزة الأمان في السيارة أيضا (ABS – نظام لمنع انغلاق العجلات, أجهزة الأمان, وسائد الهواء, ESP – رقابة ثبات الكترونية وغيرها) لا تمنع خطر الإصابة وبالتأكيد لا تحمي المشاة, راكبي الدراجات الهوائية وراكبي المركبات ذات العجلتين الذين يصابون من قبل سيارة تتحرك بسرعة مفرطة. لذلك, في سيارة حديثة ومتطورة أيضا يجب الحفاظ على السرعة المسموح بها وفق القانون, حيث أن وسائل الأمان في السيارة (أحزمة أمان, وسائد هواء) لا تضمن الحماية من الإصابة وقت وقوع حادثة.

ملاحق

ملحق أ – ما الذي يحدده القانون؟

بموجب القانون، فإن القرار بشأن سرعة السفر مرهون بيدي السائق حسب الطرق المختلفة، لكن وفي جميع الأحوال، ممنوع القيادة بسرعة تزيد عن السرعات المفصلة فيما يلي:

في طرق بلدية – 50 كم/س.

في طرق غير بلدية – 80 كم/س (إذا كان الطريق مقسماً بواسطة حاجز فصل مبني – 90 كم/س).

في شارع سريع – السرعة المسموح بها هي 100 كم/س (بموجب إشارة سير). السرعة القصوى المذكورة في القانون هي 110 كم/س (شارع 6).

في محيط مؤسسات تعليمية – 30 كم/س (إشارة سير جديدة).

القانون يلزم دائماً بالقيادة بسرعة معقولة تلائم ظروف الطريق والمحيط، والإبطاء بشكل خاص في الظروف التالية:

- حين تكون الرؤية محدودة
- حين يكون الشارع رطباً وزلقاً
- قبل الدخول إلى منعطفات حادة
- عند النزول في منحدر حاد أو طويل
- قرب معبر مشاة
- في مراكز بلدية فيها مشاة وقرب مدارس
- قرب حاقله ركاب تقف في محطة
- قبل جسر ضيق ووقت عبوره

سيسحبون رخصتك قبل أن تسلب روحا

إذا ضبطت وأنت تقود بسرعة تزيد بكثير عن السرعة المسموح بها (31 كم/س فوق المسموح به في طرق بلدية أو 41 كم/س فوق المسموح به في طرق بين المدن أو سريع) سيتم سحب رخصة سيارتك حالا لفترة 30 يوما. في ذات الوقت سوف تقدم للمحاكمة. الغرامة المالية لقاء قيادة بسرعة مفرطة تصل إلى - 750 ش.ج.

سرعات قصوى بكم/س

قيرطلا عوند							
تقريباً عوند	داخل المدن	مع إشارة سير ب- 20	ليست داخل المدن	ليست داخل المدن مع إشارة ب- 20	ليست داخل المدن، حاجز فصل مبني	سريع	سريع فيه إشارة ب- 20
1. مركبة عادية ذات محرك	50	كما هو مذكور بالإشارة	80	كما هو مذكور بالإشارة	90	110	كما هو مذكور بالإشارة
2. حافلة ليست حافلة صغيرة	50	كما هو مذكور بالإشارة	80	كما هو مذكور بالإشارة	90	100	كما هو مذكور بالإشارة ولا تزيد عن 100
3. تجارية وزنها العام المسموح يزيد عن 12.000 كغم	50	كما هو مذكور بالإشارة ولا تزيد عن 50	80	كما هو مذكور بالإشارة ولا تزيد عن 80	80	80	كما هو مذكور بالإشارة ولا تزيد عن 80
4. دراجة نارية سعة محركها حتى 50 سم/م	50	كما هو مذكور بالإشارة ولا تزيد عن 50	50	كما هو مذكور بالإشارة ولا تزيد عن 50	50		
5. مركبة بطيئة جرار وآلة متقلة	40	كما هو مذكور بالإشارة ولا تزيد عن 40	40	كما هو مذكور بالإشارة ولا تزيد عن 40	40		