



القضايا التي تطرحها مسألة سلامة الأطفال على الطرق

أ. د. رمزي سلامه

28/5/2015

ورشة عمل الإسكوا - بيروت

مخطّط المداخلة

2

- أولاً - حقّ الأطفال بالسلامة والعناية
- ثانياً - طبيعة المسائل التي تواجه تنقل الأطفال
- ثالثاً - العوامل التي تؤثر في قدرة الأطفال على الاستخدام الآمن للطرق
- رابعاً - التدابير الأساسية لتعزيز السلامة المروريّة عند الأطفال
- خامساً - تحدّيات الانتقال من الطفولة إلى الرشد: خطورة مرحلة المراهقة والشباب
- الخلاصة

Ramzi Salamé

3

أولاً - حقّ الأطفال بالسلامة والعناية

Ramzi Salamé

1. تحديد فئة الأطفال

4

- بناء على اتفاقية حقوق الطفل (1989)، تشمل مرحلة الطفولة الأشخاص ما بين الولادة وبلوغ الثامنة عشرة من العمر
- نظراً للسماح بقيادة المركبات الآلية في بعض الدول بدءاً من عمر 15 عاماً، تفرق الأدبيات الدولية المتعلقة بالسلامة المرورية بين فئتين عمريتين:
 - 0-14 عاماً
 - 15-17 عاماً
- علماً أنّ احتياجات الأطفال وقدراتهم تتغيّر تبعاً لمراحل نموهم ما بين الولادة والمراهقة كما سنرى لاحقاً

Ramzi Salamé

2. أحكام اتفاقية حقوق الطفل ذات الصلة

5

- المادة السادسة: حق الطفل بالحياة وضمان البقاء على قيد الحياة
- المادة الثالثة: ضمان حماية الأطفال ورعايتهم في مجالي الصحة والسلامة
- المادة 24: اتخاذ التدابير المناسبة من أجل:
 - خفض وفيات الأطفال
 - تزويد جميع قطاعات المجتمع بالمعلومات الأساسية المتعلقة ...
 - بوقاية الأطفال من الحوادث

Ramzi Salamé

3. العوامل التي تجعل الأطفال من الفئات الأكثر عرضة للصدمات المرورية

6

- تصميم حركة المرور على نحو غير ملائم لخصائص الأطفال الحركية والإدراكية والسلوكية
- القدرات الذهنية المتدنية عند الأطفال للتعامل على نحو سليم مع حركة المرور
- السلوك غير الملائم لسائر مستخدمي الطريق تجاه الأطفال، ولاسيما سائقي المركبات الآلية
- عدم استخدام وسائل الحماية في المركبات

Ramzi Salamé

7

ثانياً – طبيعة المسائل التي تواجه تنقل الأطفال

Ramzi Salamé

8

1. الأطفال من أهم مستخدمي الطرق لأغراض متعددة وبوسائل متنوعة

- الانتقال التدريجي للطفل من القدرات المحدودة على التنقل إلى التنقل باستقلالية:
 - لأغراض متعددة
 - بوسائل متنوعة
 - بوتيرة متصاعدة
 - لمسافات أطول
- بعد الثالثة أو الخامسة من العمر يغلب على غايات التنقل الذهاب إلى المدرسة، تليه المشاركة في الأنشطة الترفيهية
- تختلف وسيلة التنقل كثيراً وتدخل في تحديدها متغيرات عديدة

Ramzi Salamé

2. المسائل التي يطرحها نقل الأطفال

9

- نقل الأطفال في السيارات الخصوصية:
 - أماكن جلوس الأطفال في المركبة
 - استخدام وسائل الحماية من الإصابات (المقاعد الخاصة؛ أحزمة الأمان؛ إلخ.)
- نقل الأطفال في الحافلات المدرسية وغيرها:
 - احترام أصول السلامة في المركبة
 - احترام أصول الصعود إلى المركبة والنزول منها واستخدام الطريق بهذه الأوقات
 - حفظ الهدوء والنظام

Ramzi Salamé

3. المسائل التي يطرحها تنقل الأطفال

10

- في أيّ عمر يمكن ترك الأطفال يتنقلون من دون مواكبة؟
- ما هي وسيلة التنقل التي يمكن أن يستخدمها الطفل بأمان؟ وفي أيّ عمر؟ لأيّ مسافة؟ في أيّ وقت؟
 - مشياً على الأقدام
 - ركوب الدراجات الهوائية
 - ركاب دراجات
 - ركاب وسائل النقل العام (سيارات أجرة؛ حافلات نقل عام وغيرها)
 - قيادة الدراجات الآلية الصغيرة
 - قيادة السيارات (في الدول التي تسمح بذلك قبل بلوغ الثامنة عشرة من العمر)

Ramzi Salamé

4. المخاطر والإصابات الجسدية عند الأطفال (1)

11

- تشكّل وفيات الأطفال على الطرق في الدول النامية 96% من مجمل وفيات الأطفال على الطرق في العالم.
- نسبة الوفيات عند الأطفال من أصل مجمل الوفيات أكثر من نسبة الإصابات الجسدية عندهم بحوالي مرتين من أصل مجمل الإصابات.
- أي: الأطفال أكثر عرضة للوفاة من سائر فئات العمر في حال حصول صدام مروري.

4. المخاطر والإصابات الجسدية عند الأطفال (2)

12

- الأطفال الأكثر عرضة للوفاة على الطرق:
المشاة؛
- الأطفال الذين لا يستخدمون المقاعد الخاصة بهم مع عدم استخدام حزام الأمان، أو الاستخدام غير الملائم لهاتين الحمايتين؛
- الأطفال الذين يُنقلون على الدراجات الآلية.
- تشكّل الحالة الاقتصادية والاجتماعية للعائلات معوّقاً أساسياً للالتزام بشروط حماية الأطفال في الأحوال الثلاثة المذكورة أعلاه.

5. إحصاءات الوفيات والإصابات الجسدية عند الأطفال في لبنان

13

تقديم الأستاذ كامل إبراهيم

Ramzi Salamé

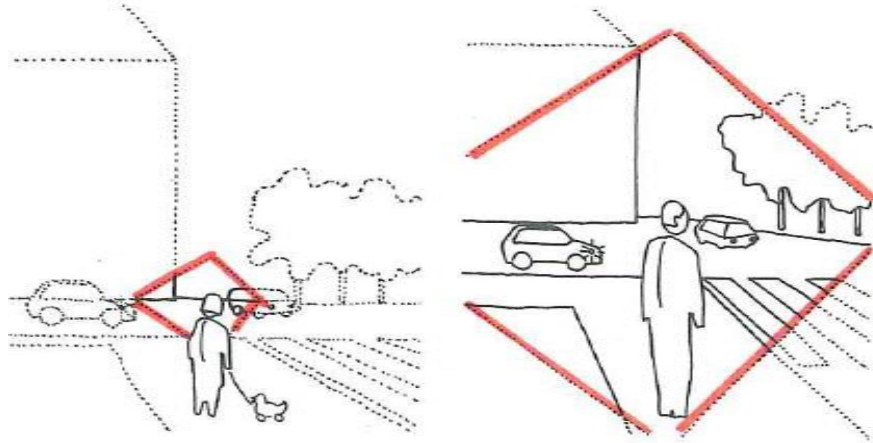
14

ثالثًا – العوامل التي تؤثر في قدرة الأطفال على
الاستخدام الآمن للطرق

Ramzi Salamé

1. الإدراك البصري عند الراشدين وعند الأطفال

15



2. النمو الجسدي والحركي (1)

16

❑ خصائص النمو الجسدي والحركي ذات العلاقة بالتنقل والسلامة المرورية عند الأطفال:

❑ القامة

❑ قوة العضلات

❑ التحكم بالتوازن

❑ إتساق الحركات



2. النمو الجسدي والحركي (2)

17

□ تطوّر القدرات الحركية ذات العلاقة باستخدام الطريق:

- حوالى عمر السنتين، يستطيع الطفل أن يركض
- حوالى عمر الثلاث سنوات، يمكن أن يركب دراجة على ثلاثة دواليب
- بين عمر الأربع والست سنوات، يستطيع الطفل ركوب دراجة من دون دواليب جانبية وأن يقود سيارة كهربائية في حلقة مغلقة آمنة

2. النمو الجسدي والحركي (3)

18

□ تطوّر القدرات الحركية (تابع)

- بين عمر السبع والتسع سنوات، يزداد تناسق الحركات كما تزداد قوة العضلات والسرعة والدقة والقدرة على تحمل الجهد
- بدءاً من عمر عشر سنوات، يظهر الطفل القدرة على استقلالية التنقل في محيط مألوف وتسمح له قامته بأن يرى ما يجري على الطريق وبأن يرى
- حوالى الثانية عشرة من العمر تصبح قامته كافية لوضع حزام الأمان في السيارة من دون مقعد خاص بالأطفال

3. النمو العقلي والإدراكي (1)

19

- حتى عمر سنتين، يميل الأطفال إلى التقرب من جسم يتحرك بدلاً من الابتعاد عنه.

3. النمو العقلي والإدراكي (2)

20

- بين عمر الثلاث والست سنوات (مرحلة الروضة):
- يظن أن الآخر يراه طالما هو يرى الآخر
- لا يمكن الطفل القيام بعمليتين عقليتين في آن واحد، مثل اللحاق بالكرة والاهتمام بالمرور
- يركّز الطفل انتباهه على خاصية واحدة من الأشياء قد تكون ثانوية للسلامة؛ يركّز مثلاً على لون السيارة ولا ينتبه إلى سرعتها أو قربها منه
- لا يمكنه فهم العلاقات المنطقية بين الأشياء؛ مثلاً أن المركبة التي يكبر حجمها تعني أنها تقترب منه؛ ولا يفرق بين مركبة سائرة ومركبة متوقفة
- في نهاية هذه المرحلة، يميز الطفل بين الألوان، فيمكن تحسيسه بإشارات المرور
- تبقى القدرات السمعية متدنية حتى عمر ست سنوات إن لناحية الموجات الصوتية أو لناحية الجهة التي يأتي منها الصوت

3. النمو العقلي والإدراكي (3)

21

- بين عمر الست سنوات والاثنتي عشرة سنة (مرحلة التعليم الابتدائي):
- يمكن البدء بالتربية على السلامة المرورية في وضعيات تطبيقية محسوسة.
- يصعب على الطفل استيعاب معطيات متناقضة أو تتطلب قراراً مناسباً، مثل عبور الطريق من دون أن يكون هناك إشارات واضحة تمكنه من استعمال قواعد ثابتة تعلمها.
- حتىّ عمر الثماني سنوات، يبقى الإدراك البصري السطحي محدوداً، فلا يرى الطفل سوى ما أمامه.

3. النمو العقلي والإدراكي (4)

22

- بين عمر الست سنوات والاثنتي عشرة سنة (التعليم الابتدائي) (تابع):
- لا ينضج إدراك البعد والمسافات قبل عمر التسع سنوات، بينما يتأخر إدراك السرعة حتىّ عمر 10-12 سنة.
- لا يتمّ التناغم والتكامل بين مختلف الأحاسيس سوى حوالى الحادية عشرة من العمر.
- في هذه المرحلة أيضاً تتطور تدريجياً القدرة على التركيز.
- كما تتطور القدرات النفسية - الحركية، مثل القدرة على ركوب الدراجة.
- وينشأ أولاً الوعي بالوضعيات الخطرة، ثمّ الوعي بضرورة اتخاذ الحيطة والحذر لتلافي هذه الوضعيات.

3. النمو العقلي والإدراكي (5)

23

- بين عمر الست سنوات والاثنتي عشرة سنة (مرحلة التعليم الابتدائي) (نهاية)، من أهمّ مخاطر الطريق:
 - عبور الطريق
 - اختيار المكان والزمان وأخذ حركة المرور وسائر المشاة بالحسبان
 - سلوك العبور (الإتجاه، السرعة، عدم التلهي، الانتباه للمستجدات، إلخ.)
 - القيادة المتهورة / السرعة المفرطة / عدم التوقف على إشارات المرور
 - عدم التوقف عند معابر المشاة / الانعطاف يميناً ويساراً على التقاطعات
 - توقف المركبات في أماكن تعيق الحركة أو تحجب الرؤية
 - قصر الوقت المخصص للمشاة عند إشارات المرور

3. النمو العقلي والإدراكي (6)

24

- بدءاً من عمر اثنتي عشرة سنة (مرحلة المراهقة):
 - يمكن أن يستوعب المراهق معطيات افتراضية يحلّها ليتوصّل إلى استنتاجات منطقية.
 - يصبح المراهق تدريجياً، من الناحية العقلية، قادراً على تقدير المخاطر وإدراكها وتلافيها.
 - لكن تنشأ النزعة إلى الثقة المفرطة في النفس وإلى ركوب المخاطر بحثاً عن المتعة.
 - يمكن تكثيف التربية على السلامة المرورية في وضعيات غير محسوسة.

4. الخبرة والمعرفة

25

- أسس السلامة المرورية، من معارف، ومهارات، ومواقف، وسلوكيات، تكتسب بالتعلم والممارسة، ولاسيما في الصغر.

Ramzi Salamé

أ. التبعات السلبية لنقل الأطفال بالسيارات الخصوصية

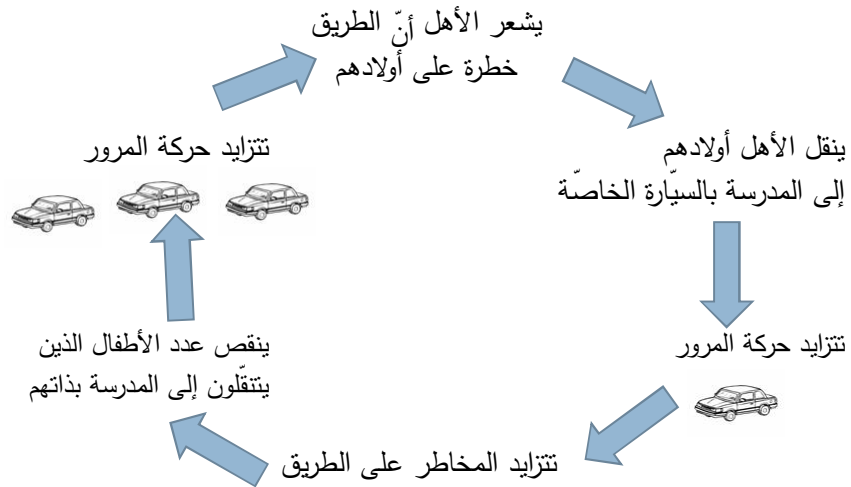
26

- ينتج عن تضاعف حالات نقل الأطفال من المنزل إلى المدرسة وإلى الأماكن الأخرى، بدلاً من الاعتماد على المشي لهذه الغايات:
 - تأخر في نموّ النزعة نحو استقلالية التنقل عند الأطفال
 - تأخر في اكتساب المهارات الإدراكية المتعلقة بالتنقل، نظراً لافتقار الخبرة
 - خطر عدم اكتساب السلوكيات المرورية الملائمة
 - خطر عدم اكتساب القدرات الحركية اللازمة للتنقل باستقلالية وتناسق
 - فعندما يكون الطفل في أغلب الأحيان راكباً في سيارة يقودها راشد
 - لا يكون للطفل دور فاعل
 - تكون فرص التعلم والنمو محدودة

Ramzi Salamé

ب. الحلقة المفرغة للحماية المفرطة للأطفال من مخاطر الطريق
من دون اعتماد تدابير ملائمة لتحسين بيئة الطريق

27



28

رابعًا - التدابير الأساسيّة لتعزيز السلامة المروريّة
عند الأطفال

1. نقطة الانطلاق

29

- الأطفال من أكثر مستخدمي الطريق عرضة للمخاطر المرورية والإصابات الجسيمة.
- هل يعني ذلك جميع المعنّيين بسلامتهم، بدءاً من الأهل، وانتهاءً بأصحاب القرار، ليتخذوا كافة التدابير اللازمة لحمايتهم من هذه المخاطر ومن الإصابات؟

Ramzi Salamé

2. التدابير الأساسية التي من شأنها تأمين السلامة المرورية للأطفال (1)

30

- تتوجّه الأنظار عادةً إلى قمع مخالفات عدم استخدام المقاعد الخاصة للأطفال.
- لكنّ كون أغلبية ضحايا الصدمات المرورية عند الأطفال من المشاة، ينبغي التفكير بالتدابير ذات الأولوية التي من شأنها تخفيض هذه المخاطر.

Ramzi Salamé

2. التدابير الأساسية التي من شأنها تأمين السلامة المرورية للأطفال (2)

31

- من هنا أهمية الاهتمام بما يأتي:
- بيئة طريق صديقة للأطفال بجميع الوسائل التي يستخدمونها للتنقل: تقديم المهندس رامي سمعان
- مركبات صديقة للأطفال وسائر المشاة، بداخلها وخارجها: تقديم المديرية العامة لمؤسسة ليبنور، المهندسة لينا ضرغام
- حملات التوعية حول سلامة الأطفال بمختلف أوجهها: تقديم الأستاذ جو دكاش
- التربية على السلامة المرورية في جميع مراحل التعليم: تقديم لاحق

Ramzi Salamé

2. التدابير الأساسية التي من شأنها تأمين السلامة المرورية للأطفال (3)

32

- يجب أيضاً الاهتمام بما يأتي:
- تحديد السرعات في جميع الأمكنة التي تشكل خطراً على الأطفال، وقمع المخالفات الخاصة بها.
- التشديد على وضع الأطفال دون الثانية عشرة من العمر في المقاعد الخلفية للسيارات.
- التشديد على عدم نقل الأطفال في مركبات غير مجهزة بوسائل حماية خاصة بهم.

Ramzi Salamé

خامسًا – تحدّيات الانتقال من الطفولة إلى الرشد: خطورة مرحلة المراهقة والشباب

Ramzi Salamé

1. القضايا التي تواجه المراهقين (1)

- السعي إلى الاستقلالية السلوكية والتقريرية والانعتاق من سلطة الوالدين
- معاندة الراشدين (كلّ ممنوع مرغوب)
- الرغبة بالحصول على قبول الأقران
- البدء باستهلاك الكحول
- نشوة السرعة
- حبّ الظهور
- إغراءات الدراجات الآلية
- إلخ.

Ramzi Salamé

1. القضايا التي تواجه المراهقين (2)

35

□ بالمقابل:

- تأخر نضج مركز الاستشراق والتخطيط واتخاذ القرار في الدماغ
- طغيان العواطف والانفعالات على السلوك
- تعزيز إفرازات الدماغ لمشاعر اللذة والنشوة التي تسببها السرعة، والكحول، وقبول الأقران، وتفاعلات وسائل التواصل الاجتماعي، وسواها، إلى حدّ الإدمان

Ramzi Salamé

2. النتائج السلوكية المحتملة عند قيادة المركبات (1)

36

- الثقة المفرطة بالنفس
- عدم تقدير المخاطر حقّ قدرها
- الخضوع للضغوط السلبية للأقران
- السرعة المفرطة
- القيادة المنهورة
- القيادة المستهترة، مثل استخدام وسيلة نقل لا تستوفي شروط السلامة
- عدم استخدام تجهيزات الأمان

Ramzi Salamé

2. النتائج السلوكية المحتملة عند قيادة المركبات (2)

37

- استخدام الطريق مع قدرات متدنية من جراء استهلاك الكحول أو المخدرات أو بسبب التعب أو النعاس
- القيادة الاستعراضية والألعاب البهلوانية على الطريق
- التلهي أثناء القيادة
- المخاطرة
- نفاذ الصبر وغضب الطريق والقيادة العدوانية

Ramzi Salamé

3. دور الباحة الجبهية للدماغ في السلامة المرورية

38

- يؤدي نضج الباحة الجبهية للدماغ دوراً أساسياً في مقاومة إغراءات الطريق والضغوط النفسية والاجتماعية المؤدية إلى سلوكيات مرورية غير حميدة.
- فهذه الباحة هي مركز التروي وعدم الانسياق وراء النزوات وردات الفعل الانفعالية؛ كما أنها مركز التفكير الفرضي-الاستنتاجي واتخاذ القرارات العاقلة.
- أي أن نشاط هذه الباحة هو الذي يواجه «مبدأ اللذة» «بمبدأ الواقع».
- لسوء الحظ، لا يكتمل نمو هذه الباحة سوى في منتصف عقد العشرينات من العمر.

Ramzi Salamé

23/12/2014

4. ضرورة الانتقال التدريجي نحو المسؤولية الكاملة في القيادة (1)

39

- نظراً لخصائص مرحلة المراهقة وتأثيراتها على السلوكيات المرورية، اعتمدت الدول المتقدمة سلسلة من التدابير للحد من التأثيرات السلبية لقيادة المركبات الآلية على السلامة المرورية؛ ومن ذلك:
- فرض تعلم القيادة في مدارس معتمدة مع منهاج نظري وعملي مفصل من شأنه أن يؤدي إلى امتلاك مختلف الكفايات لقيادة سليمة (معارف، ومهارات، ومواقف، وسلوكيات).
- التشدد في امتحان القيادة بحيث لا يحصل على رخصة القيادة إلا من يستحق ذلك فعلاً.
- التدرج في منح رخص القيادة، من متمرّن إلى مبتدئ إلى متمكّن إلى محترف.

Ramzi Salamé

4. ضرورة الانتقال التدريجي نحو المسؤولية الكاملة في القيادة (2)

40

- فرض قيود قاسية على السائق المبتدئ من حيث الامتناع الكلي عن السلوكيات الخطرة تحت طائلة سحب رخصة القيادة.
- فرض قيود على السائق المبتدئ من حيث أوقات الليل التي يسمح له فيها بقيادة المركبات الآلية، والأشخاص الذين يمكن أن يتواجدوا معه في المركبة عندما يقودها.
- فرض بدلات تأمين عالية على شريحة الشباب، عادةً حتى سن الخامسة والعشرين، بما يتطابق مع سن نضج الدماغ.
- فرض غرامات عالية على المخالفات التي يرتكبها الشباب.

Ramzi Salamé

الخلاصة

41

- السلامة المرورية للأطفال والشباب مسؤولية مجتمعية مشتركة بين جميع المعنيين.
- تؤدي مختلف فئات المجتمع، كل في موقعه، دوراً أساسياً في تمكين الأطفال على العبور إلى سنّ الرشد المروريّ من دون خضات مؤلمة.
- فالتربية العائلية والمدرسية، والتأطير الفكري والخبرات الإيجابية التي يمرّ بها الشخص خلال فترات الطفولة والمراهقة والشباب، من شأنها أن تؤمن له اكتساب السلوكيات المرورية الحميدة.
- ولا يقلّ عن ذلك أهمية تصميم طرق ومركبات صديقة للأطفال، وتعزيز وعي كافة أفراد المجتمع حول مسؤوليتهم تجاه تأمين البيئة الآمنة لهؤلاء.

Ramzi Salamé

42

شكراً على إصغانتكم

Ramzi Salamé